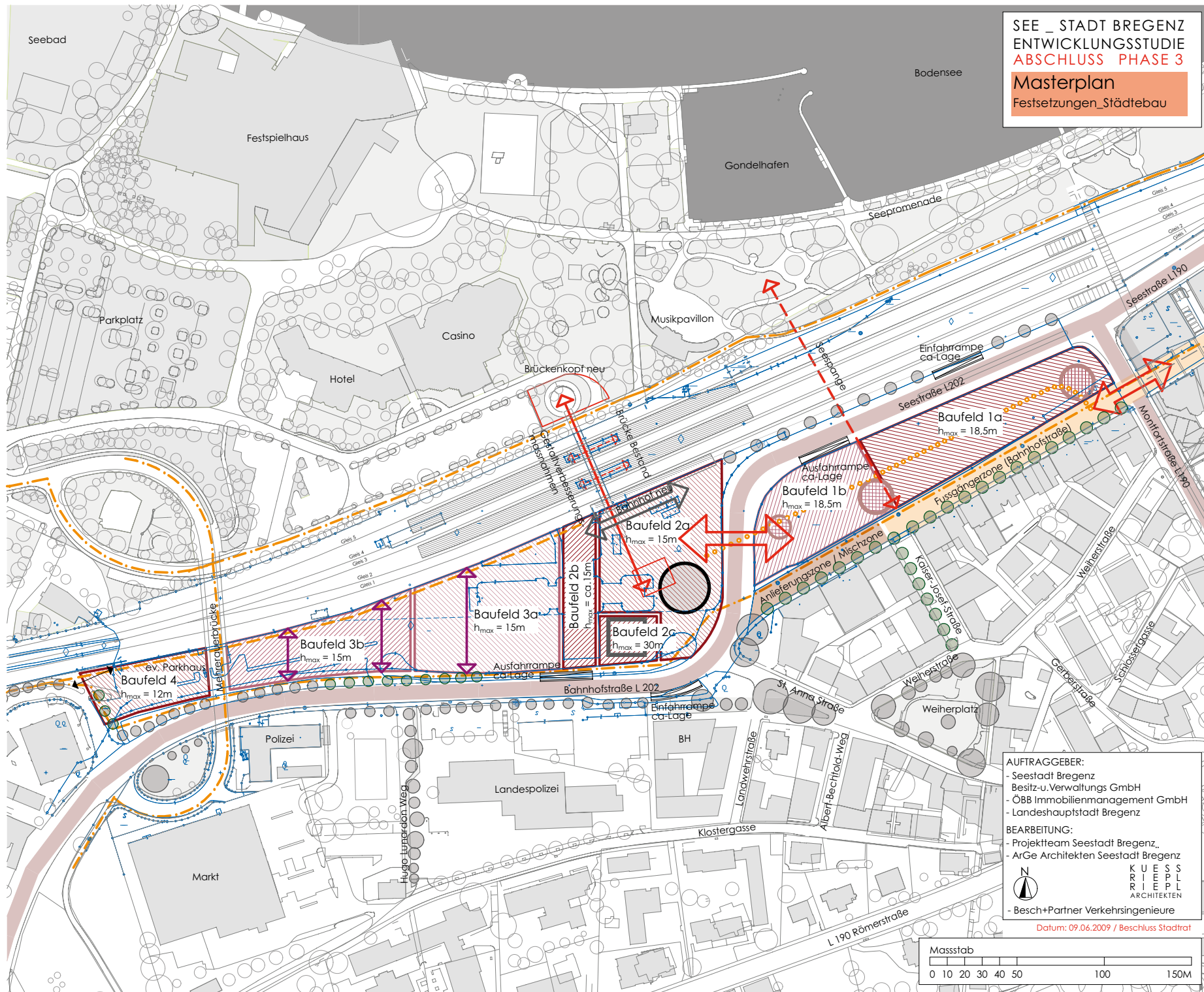




SEE _ STADT BREGENZ
ENTWICKLUNGSSTUDIE
ABSCHLUSS PHASE 3
Masterplan
Festsetzungen_Städtebau

PLANLEGENDE

- BAUFELDER 1 bis 4
- PLATZRAUMBILDUNG (öffentlicher Raum)
- VERTIKALER BAULICHER AKZENT (Baufeld 2c):

Eine Überschreitung der h_{max} ist möglich, wenn eine außergewöhnliche Qualität und beispielgebende Nachhaltigkeit in der Architektur und der StadtSilhouette insgesamt bereichert wird.

- BUSTERMINAL
- BAHNHOFSPLATZ (öffentlicher Raum)
- FUSSGÄNGERZONE (öffentlicher Raum)
- MISCHZONE (Anlieferungszone)
- FUSSGÄNGERZONE
- PASSAGE, MALL o.Ä. (öffentlich/halböffentlich)
- RADWEG BESTAND
- RADWEG NEU
- FUSSGÄNGERÜBERGANG EBENERDIG, EV. AUCH ALS ÜBER- ODER UNTERFÜHRUNG (projektbezogen)
- BAHNSTEIGERSCHLIESSUNG (Verbindung See-Terminal)
- BRÜCKE ÜBER GELEISE UND L202 (mit Aufenthaltsqualität)
- BAHNHOFSGEBÄUDE (Aufnahmegebäude)
- RÄUMLICH-VISUELLE DURCHLÄSSIGKEIT
- LANDESTRASSEN (L190/L202)

h_{max} = MAXIMALE BAUKÖRPERHÖHE
In den Baufeldern 1a+1b gilt diese h_{max} nur auf eine Baukörperlänge von max. 30 m. Deutliche Zäsuren in der Höhenentwicklung erlauben in Ausnahmefällen eine Überschreitung der h_{max} um 1,00 m.

NUTZUNGSSTRUKTUR
ALS GENERELLE ZIELVORSTELLUNG

- WOHNEN
- HANDEL/GASTRONOMIE
- HANDEL/GASTRONOMIE MIT BAHNHOFSFUNKTIONEN
- DIENTLEISTUNG/BÜRO
- HOTEL/GASTRONOMIE
- PARKIERUNG (öffentlich+privat)
- PARKIERUNG BAHNHOF (Kiss+Ride, Park+Ride, Bike+Ride)

		Baufelder							
		1a	1b	2a	2b	2c	3a	3b	4
Geschoße	OG 3-4								
	OG 2								
	OG 1								
	EG								
	UG								
	UG 2								

ev. ev. ev. ev. ev.

Seestadt GmbH ÖBB

GENERELL GILT:
Einrichtungen für Kultur, Bildung, Freizeit, Gastronomie, Tourismus sind bedarfsorientiert in allen Bereichen möglich!

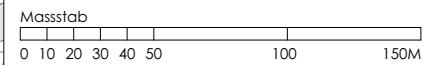
Blatt 01/06

AUFTRAGGEBER:
- Seestadt Bregenz
Besitz- u. Verwaltungs GmbH
- ÖBB Immobilienmanagement GmbH
- Landeshauptstadt Bregenz

BEARBEITUNG:
- Projektteam Seestadt Bregenz,
- ArGe Architekten Seestadt Bregenz
K U E S S
R I E P L
A R C H I T E K T E N

- Besch+Partner Verkehrsingenieure

Datum: 09.06.2009 / Beschluss Stadtrat



GRUNDLAGEN - PLANUNGSVORGEHEN

Das Areal See_Stadt Bregenz umfasst die Bereiche des Kernareals der Seestadt Bregenz Besitz- und Verwaltungsges.m.b.H. (Ostbereich) und den Bereich der ÖBB (Bahnhofsgebiet samt westlichem Umfeld). Durchquert wird das See_Stadtareal von der L 202 (Bahnhofstraße und Seestraße).

Arealflächen_Gesamtareal	46.063m²
ÖBB	19.364m²
Seestadt Bregenz GmbH	8.815m²
Land Vorarlberg (L202+angrenzende Bereiche)	13.732m²
Stadt Bregenz (Bahnhofstraße)	4.152m²

Der Start zu einer Entwicklungsstudie erfolgte im Jahr 2007 und führte über eine Grundlagen- und Analysephase (Phase 1) und eine Konzeptphase (Phase 2) schlussendlich zu einer Phase 3 (Masterplan). Die Bearbeitung erfolgte durch ein Architektenteam, das dem "Projektteam See_Stadt" verantwortlich ist. Übergeordnet wurde ein Lenkungsausschuss installiert, der die entsprechende Verantwortung wahrnimmt. Bisher fanden drei öffentliche Präsentationen statt, in denen die einzelnen Arbeitsphasen vorgestellt und diskutiert wurden. Sämtliche Planunterlagen wurden veröffentlicht. Als generelles Ziel der Entwicklungsstudie gilt die Erarbeitung eines Masterplanes, der die politische und fachliche Akzeptanz zu erreichen vermag.

Der Masterplan ist das Ergebnis eines intensiven Recherche-, Analyse- und Diskussionsprozesses. Es ist noch kein architektonisches Konzept, sondern dessen Voraussetzung. Er ist Orientierungshilfe für Architekturwettbewerbe oder ähnliche Verfahren, die künftig das Projekt Seestadt Stück für Stück konkretisieren sollen. Auf diese Weise wird nicht nur baukünstlerische Qualität, sondern auch Abwechslung und Vielfalt garantiert. Der Masterplan wird verstanden als strategisches Konzept, das im Sinne der nachstehend beschriebenen Ziele die Weiterentwicklung der Stadt ermöglichen soll. Er macht Potenziale sichtbar und schafft Klarheit über künftige Entwicklung, die die komplexen Bedingungen und vielfältigen Interessen derart „unter einen Hut bringt“, dass größtmöglicher öffentlicher Nutzen entsteht.

Ein besonderer Wert wurde auch auf Realisierbarkeit gelegt. Das bedeutet möglichst wenig wechselseitige Abhängigkeiten und Verflechtungen in der Umsetzungsphase, welche erfahrungsgemäß die Entfaltung von Initiativen und Aktivitäten hemmen.

ZIELE UND MASSNAHMEN

1. WEITERBAUEN

Wesentliches Ziel ist, auf die besonderen Gegebenheiten des Orts entsprechend und maßgenau zu reagieren, spezifische Potenziale aufzuspüren und weit reichende übergeordnete Zusammenhänge zu entdecken. Die neue Seestadt ist nicht primär Selbstzweck, sondern sie dient auch dazu, den Bestand insgesamt zu stärken und die Stadt im urbanen Angebot kompletter, attraktiver und letztlich auch wettbewerbsfähiger zu machen. Bregenz hat mit diesem großen Projekt die einzigartige Chance, die bislang hohe Lebensqualität nochmals deutlich zu steigern. Analog zu den bestehenden Baustrukturen gliedert sich die neue Seestadt in 3 Bereiche:

- Westteil — äußere Seestadt
- Mittelteil — Bahnhofplatz
- Ostteil — innere Seestadt

Die „innere Seestadt“ schließt unmittelbar an das Zentrum an, bildet die Erweiterung der Innenstadt. Die bestehende Fußgängerzone wird fortgesetzt und durch eine parallel geführte (teils witterungsgeschützte) Passage ergänzt und gestärkt. Zielpunkt ist der Bahnhofplatz, an dem alle Verkehrsträger auf kurzem Wege miteinander verknüpft werden. Die „äußere Seestadt“ ist geprägt von partiell durchgrünter und lockerer Bebauung, die strukturell der Nachbarschaft entspricht (Einzelbauten entlang der Bahnhofstraße, Parklandschaft jenseits der Bahn).

2 NETZWERKE

Angestrebt wird die größtmögliche Einbindung in das bestehende Stadtgefüge. Die neue Seestadt wird allseits mit dem Bestand verknüpft und verwoben. Der Austausch wird gestärkt. Ein lebendiger synergetischer Gesamtorganismus entsteht.

- Fortsetzung der bestehenden Fußgängerzone
- öffentliche Plätze kräftigen die Knotenpunkte
- Seespanne als attraktive Verbindung zum See(-Park)

3 ÖFFNUNG

Poröse Baustrukturen bieten anregende Nischen und Spielräume für urbanes Leben. Durchlässigkeit statt starre Gebäudefronten bieten vermehrten öffentlichen Raum für die Entfaltung von Vitalität.

4 RAUMFOLGEN

Angestrebt werden abwechslungsreiche (Frei-)Raumfolgen, die zum Flanieren anregen und notwendige Wege (wie beispielsweise zum Bahnhofplatz) bereichern. Unterschiedliche Raumkategorien erhöhen die Nutzbarkeit.

- Stimulierender Wechsel zwischen kleinräumig überschaubar und weitläufig
- Ein markanter Turm in der Sichtachse der Fußgängerzone stellt weiträumig eine Beziehung zum Bahnhofplatz her
- Eine teils gedeckte Passage macht den (halböffentlichen) Raum witterungsunabhängig.

5 NUTZUNGEN

Gemischte und kleinteilige Nutzungen sichern Urbanität. Künftig ist dadurch auch eine bessere Anpassungsfähigkeit an geänderte Bedürfnisse gewährleistet. Das bewirkt erhöhte Nachhaltigkeit.

Im **Baufeld 1** liegt die Schwerpunktnutzung beim „Einkaufen“. Eine Nutzung für Wohnzwecke, Dienstleistungen etc., soll in abgewägter Form in den Obergeschossen stattfinden. Ein Flächenmix ist in der weiteren Diskussion festzulegen.

Im **Baufeld 2** sind alle Bahnhofs- und ÖPNV — relevanten Nutzungen situiert. Im vertikalen Akzent ist eine öffentliche Nutzung wie z.B. Hotel o. Ä. vorgesehen. Die endgültige Größe des Baufeldes hängt noch von den Ergebnissen der begleitenden Verkehrsplanung ab.

Im **Baufeld 3** sind hochwertige Nutzungen für Arbeiten / Dienstleistungen schwerpunktmäßig vorgesehen (z.B. Technologiepark). Eine Durchmischung mit Wohnungen ist in geeigneter Form möglich.

Im **Baufeld 4** kann ein Objekt mit Mischnutzung oder evtl. ein Parkhaus angedacht werden.

Am Seestadt-Areal soll eine Stadterweiterung mit den Nutzungen Einkaufen, Wohnen, Arbeiten, Gastronomie, Freizeit und öffentliche Einrichtungen entstehen. Die Durchmischung der Nutzungen ermöglicht einen lebendigen Stadtteil, auch außerhalb normaler Öffnungs- und Arbeitszeiten. Stadterweiterung bedeutet auch den Einbezug vielfältiger Architektur, ohne dabei zusammenhängende Funktionen im Untergeschoss, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss auszuschließen. Plätze, Durchgangsmöglichkeiten sowie die Anbindung an die bestehende Fußgängerzone sorgen für eine zusätzliche Aufenthaltsqualität. Der Masterplan soll neben den öffentlichen Ansprüchen am Areal für die künftigen Investoren Rahmenbedingungen bieten, die nachhaltige Investitionen in Gebäude unterstützen. Die Verbindung zum Bus- und Zugbahnhof soll nicht nur räumlich, sondern auch bezüglich der Nutzung abgestimmt und gegenseitig fördernd erfolgen.

6 ARCHITEKTONISCHE VIELFALT

Durch die Beteiligung mehrerer Architekten entsteht Vielfalt im Sinne gewachsener Städte (Architekturwettbewerbe oder ähnliche Verfahren).

7 KOOPERATION

Durch die breite Zusammenarbeit aller beteiligten Interessensträger entstehen bereits bei der Erarbeitung des Masterplans Synergien, die dem Ganzen ungleich mehr Wert verleihen, als es bei weniger koordinierten Einzelprojekten der Fall wäre. Gleichsam wurde aber auch versucht, wechselseitige Abhängigkeiten und Verflechtungen soweit zu minimieren, dass einer sukzessiven Realisierung nichts im Wege steht — Stadt muss wachsen können!

8 NACHHALTIGKEIT

Alle Bauführungen sollen Kriterien einer sinnvollen Nachhaltigkeit folgen, womit der Zukunftstauglichkeit der Stadtentwicklung entsprochen werden kann. Die Gebäudetechnik muss sich am aktuellen Stand der Technik orientieren.

9 MASTERPLAN-ENTWURF (DARSTELLUNGEN)

Der Masterplan-Entwurf beinhaltet neben den verbalen Erläuterungen zu den Themen Städtebau und Verkehr das Planwerk mit Darstellung der wesentlichen Ziele. Ergänzt wird dieser Plan durch einen Plan mit Darstellungen der verkehrsplanerischen Anforderungen. Im Anhang sind ergänzende Darstellungen zusammengefasst, die die Inhalte des Masterplanentwurfs verdeutlichen sollen.

VERKEHR

ÖPNV-Terminal

- Mobilitätszentrale
- Linienverkehr
 - Anzahl Anlegekanten
 - Fahrtrichtung
 - -Landbus Unterland
 - -Landbus Unterland
 - -Landbus Bregenzerwald
 - -Stadtbus Bregenz
- 4 zusätzliche Anlegekanten für
- Schülerbusse, private Betreiber, Abstellanlagen
- Radterminal
 - -600 Stellplätze (auf 1.000 Stellplätze erweiterbar)
 - Richtwerte 1 Stellplatz je 1 bis 4 Wegreisende
 - -Lage ebenerdig und/oder in 2. Ebene
 - -Radverleih und Radservicestation optional
 - Taxi, 9 Stellplätze
 - Kein privater PKW Verkehr

Radwege

- Radwege entsprechend Radverkehrskonzept
- neue Verbindung Radterminal — See
- optional Führung des Radwegs Quellenstraße — See_Stadt entlang ÖBB

Fußgänger

- zusätzliche Fußgängerachse See_Stadt — See
- Fußgängerachse ÖPNV-Terminal — See
- Fußgängerquerung ÖPNV-Terminal — See_Stadt mit „Berner Modell“ (Köniz) oder mit VLSA
- zusätzliche Querungen L202 ohne VLSA

L202

- Flüssiger Verkehrsablauf, möglichst ohne Störungen (Linksabbieger)
- Prüfung Verkehrsregelung, Spuraufteilung, Staulängen
- Busbevorzugung bei Ein-/Ausfahrt ÖPNV-Terminal
- Fahrtrichtung Hard durchgehende Busspur
- Pfrtnerung L202/Quellenstraße in Richtung Norden
- Verkehrsorganisation Anbindung St.-Anna-Straße prüfen
- Rampenanbindung mit ausreichenden Verflechtungslängen

Tiefgarage

- Hohe Benutzerfreundlichkeit (Rampen, Orientierung, Fahrspuren, Parkplatzbreite)
- Kiss&Ride, Stellplatzzahl nach Anforderung ÖBB, 1. UG
- Park&Ride, Stellplatzzahl nach Anforderung ÖBB, 1. UG
- Öffentl. Tiefgarage, Nachweis der Stellplatzzahl gemäß Richtlinien
- Private Tiefgarage, Stellplatzzahl gemäß Richtlinien

Anforderungen Straßenbahn (optional, Flächensicherung)

- Mögliche Ausbaustufen
- Stufe 1 Hard — Bahnhof Bregenz, Dornbirn — Bahnhof Bregenz
 - Stufe 2 Bahnhof Bregenz — Lochau
 - Fahrzeuglänge 25m
 - Haltestellenlänge 50m (Doppeltraktion)
 - Achslast 10t
 - Minimalradius 20m
 - Normalspur
 - Lichte Breite 3,0m, Doppelspur 6,5m
 - Ein- oder Zweirichtungsfahrzeuge

SEE _ STADT BREGENZ
ENTWICKLUNGSSTUDIE
ABSCHLUSS PHASE 3
Masterplan
ANHANG 1/5
Gesamtfinhalt/Erläuterungen

Datum: 09.06.09 (Beschluss Stadtrat)

INHALTSVERZEICHNIS

MASTERPLAN
(Festsetzungen Städtebau)

ANHANG 1/5
= Inhalt / Erläuterungen

ANHANG 2/5
= Städtebaulicher Testentwurf
auf Basis Masterplan

ANHANG 3/5
= Städtebaulicher Testentwurf
auf Basis Masterplan
(Ausschnitt Bereich Bahnhof)

ANHANG 4/5
= Gesamtkonzept Verkehr

ANHANG 5/5
= Testentwürfe ÖPNV-Terminal

AUFTRAGGEBER:
- Seestadt Bregenz
Besitz- u. Verwalt. GmbH
- ÖBB Immobilienmanagement GmbH
- Landeshauptstadt Bregenz

BEARBEITUNG:
- Projektteam Seestadt Bregenz
- ArGe Architekten Seestadt Bregenz

K U E S S
R I E P L
R I E P L
ARCHITECTEN

- Besch+Partner Verkehrsingenieure



SEE _ STADT BREGENZ ENTWICKLUNGSSTUDIE ABSCHLUSS PHASE 3 Masterplan ANHANG 2/5

Datum: 09.06.09 (Beschluss Stadtrat)

INHALT

Städtebaulicher Testentwurf
auf Basis Masterplan
M 1:2000

PLANLEGENDE

● ● ● ● ●
VERBINDUNGEN IM
ÖFFENTLICHEN UND
HALBÖFFENTLICHEN RAUM
(Fußgänger, Radfahrer)

BAUKÖRPER A,B,C = BAUFELDER 1a,1b
BAUKÖRPER D,E,F = BAUFELDER 2a,2b,2c
BAUKÖRPER G,H = BAUFELDER 3a,3b
BAUKÖRPER I = BAUFELD 4

Gebäudehöhen im Umfeld
M 1:1000

PLANLEGENDE

H = 18.50 m
(Gebäudehöhe gemäß
Entwurf Masterplan
im Baufeld 1a+1b)

AUFTRAGGEBER:

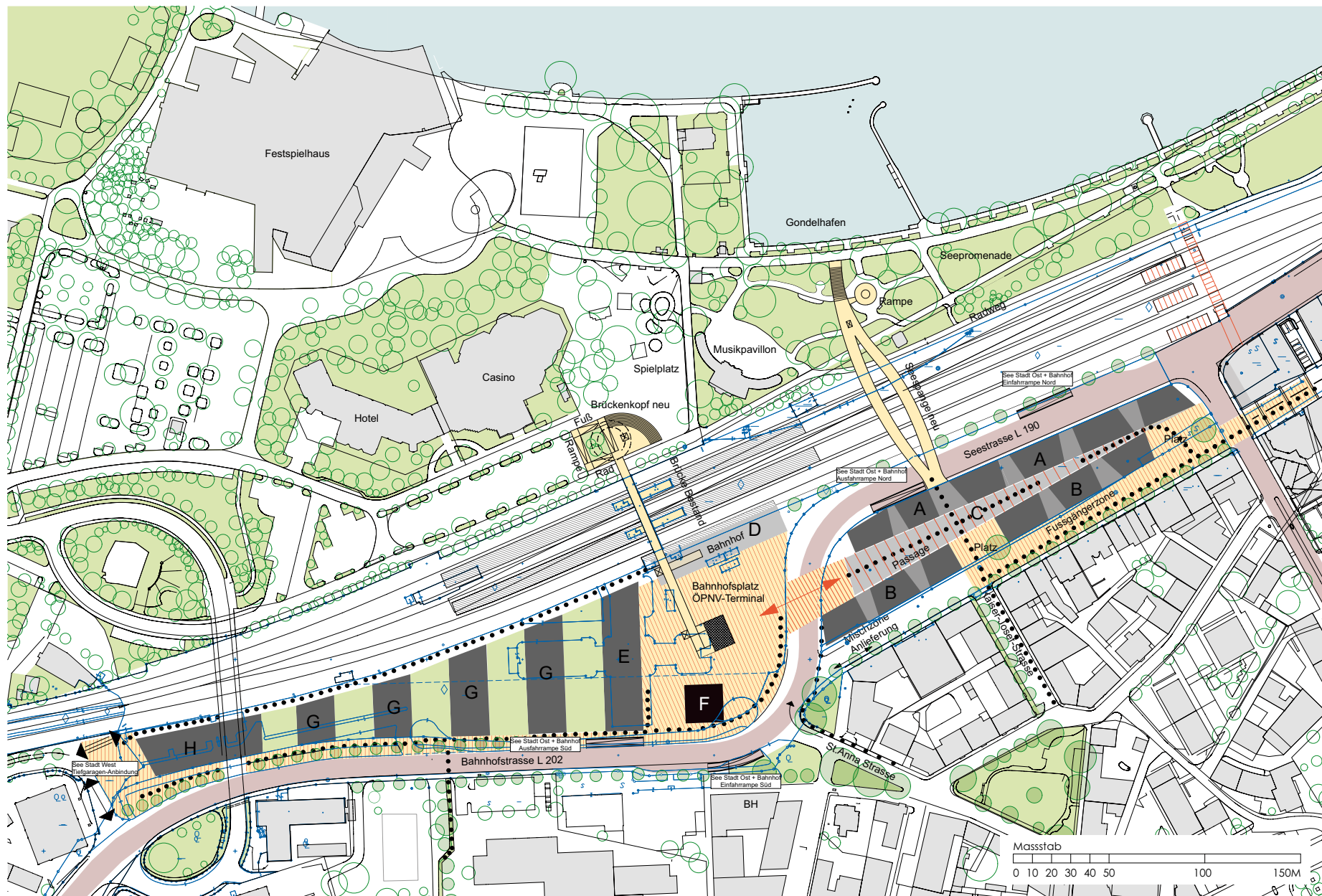
- Seestadt Bregenz
- Besitz- u. Verwaltungs GmbH
- ÖBB Immobilienmanagement GmbH
- Landeshauptstadt Bregenz

BEARBEITUNG:

- Projektteam Seestadt Bregenz
- ArGe Architekten Seestadt Bregenz

K U E S S
R I E P L
A R C H I T E K T E N

- Besch+Partner Verkehrsingenieure



H = 18.50m



Tourismushaus

Hypo Bank

Bahnhofstraße

Masstab Gebäudehöhen

VLV

Jodok-Fink-Denkmal

Quelle: Fassadenfotos Diplomarbeit Klien, 2005

SEE _ STADT BREGENZ
ENTWICKLUNGSSTUDIE
ABSCHLUSS PHASE 3
Masterplan
ANHANG 3/5

Datum: 09.06.09 (Beschluss Stadtrat)

INHALT

Städtebaulicher Testentwurf

AUSSCHNITT

Bereich neuer Bahnhof
M 1:1000

- 1** IM UG:
TIEFGARAGE:
KISS & RIDE
PARK & RIDE
BIKE & RIDE
DAUERPAKPLÄTZE

IM EG:
BAHNHOFSPLATZ/ÖPNV-TERMINAL:
KEIN INDIVIDUALVERKEHR
(NUR BUSSE, TAXIS, EINSATZ-
FAHRZEUGE)

- 2** ERSCHLIESSUNG
UG (TIEFGARAGE) -
EG (TERMINALPLATZ) - GELEISE -
SEEANLAGEN - FESTSPIELBEZIRK

- 3** FUSSGÄNGERQUERUNG
OHNE ODER MIT AMPELREGELUNG

OPTION:
ÜBER- ODER UNTERFÜHRUNG
PROJEKTBEZOGENE ENTSCHEIDUNG

Bahnhofplatz/ÖPNV-Terminal:
Testentwurf Var.1 Büro Besch+Partner

AUFTRAGGEBER:
- Seestadt Bregenz
Besitz- u. Verwaltungs GmbH
- ÖBB Immobilienmanagement GmbH
- Landeshauptstadt Bregenz

BEARBEITUNG:
- Projektteam Seestadt Bregenz
- ArGe Architekten Seestadt Bregenz

K U E S S
R I E P L
A R C H I T E K T E N

- Besch+Partner Verkehringenieure

