

STÄDTEBAULICHE STUDIE INNENSTADT - HOHENEMS

Unter besonderer Berücksichtigung des Postplatzes und weiterer Entwicklungsareale



Verfasser:
Städtebau: Architekt DI H. Kuëss, Bregenz
Mitarbeit: kgm architektur, Bregenz
Wirtschaft: RegioPlan Consulting GmbH, Wien
Verkehr: Abt. Raumordnung und
Stadtentwicklung, Hohenems

Areal "Postplatz"

Betrachtungserimeter

Auftraggeber:
Amt der Stadt Hohenems

Architekt DI Helmut Kuëss
Ehregutaplatz 8 6900 Bregenz
T 05574 42845 F 42845-4
buero @ architektur-kuess.at
Mitarbeit: kgm architektur

Datum: 28.04.2011
Datei: stud.innenstadt.pdf



STÄDTEBAULICHE STUDIE INNENSTADT HOHENEMS

Unter besonderer
Berücksichtigung
des Postplatzes und
weiterer
Entwicklungsareale

Grundlagen Bestand

Übersicht Zeitliche
Realisierungs-
absichten
Entwicklungsareale

Quelle: Abt. Raumordnung u.
Stadtentwicklung, Hohenems

Legende

— Betrachtungsperimeter
"Innenstadt-Studie"

Entwicklungsareale
Umsetzungsabsichten:

- Kurzfristig
(0 bis 3 Jahre)
- Mittelfristig
(4 bis 6 Jahre)
- Langfristig
(mehr als 6 Jahre)

Auftraggeber:

Amt der Stadt Hohenems

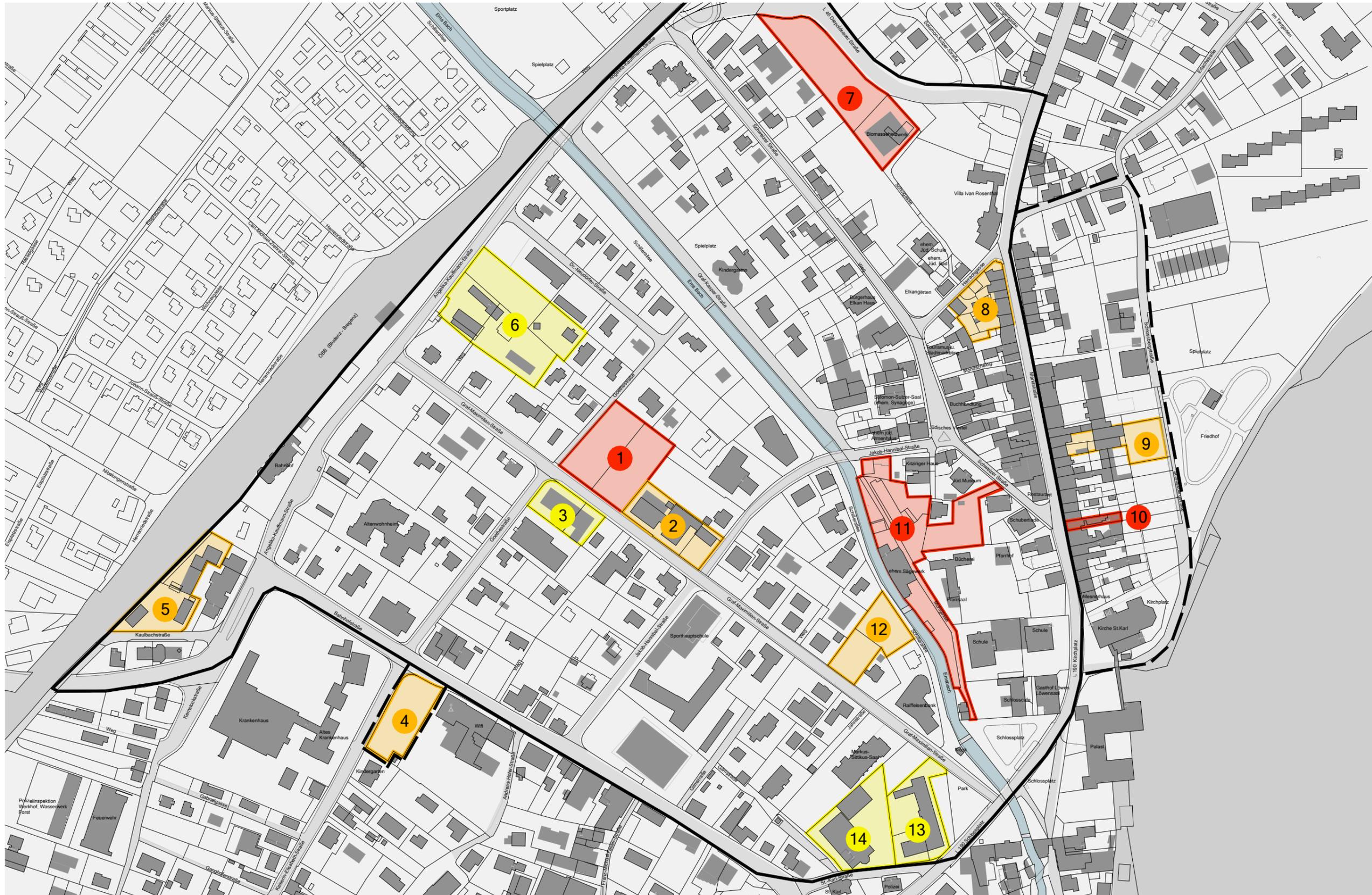
Architekt DI Helmut Kuëss
Ehregutaplatz 8 6900 Bregenz
T 05574 42845 F 42845-4
buero @ architektur-kuess.at
Mitarbeit: kgm architektur

Datum: 28.04.2011

Datei: stud.innenstadt.pdf

M1:3000

G 19



1 - Areal "Postplatz" an der Graf-Maximilian-Straße

5 - Areal "Drexel" beim Bahnhof

9 - Areal "Beck" in der Marktstraße

13 - Areal "Hochhaus" am Schloßplatz

2 - Areal "Drexel" an der Graf-Maximilian-Straße

6 - Areal "Angelika-Kauffmann-Straße"

10 - Wohn-/Geschäftshaus Marktstraße 14

14 -Areal "Mehele" an der St.-Karl-Straße

3 - Areal "Post" an der Graf-Maximilian-Straße

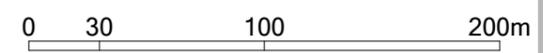
7 - Areal "EKZ Lacha" an der Stadtspange

11 - Areal "Aman" an der Mühlstraße samt Grundstücke der Stadt Hohenems im Anschlussbereich

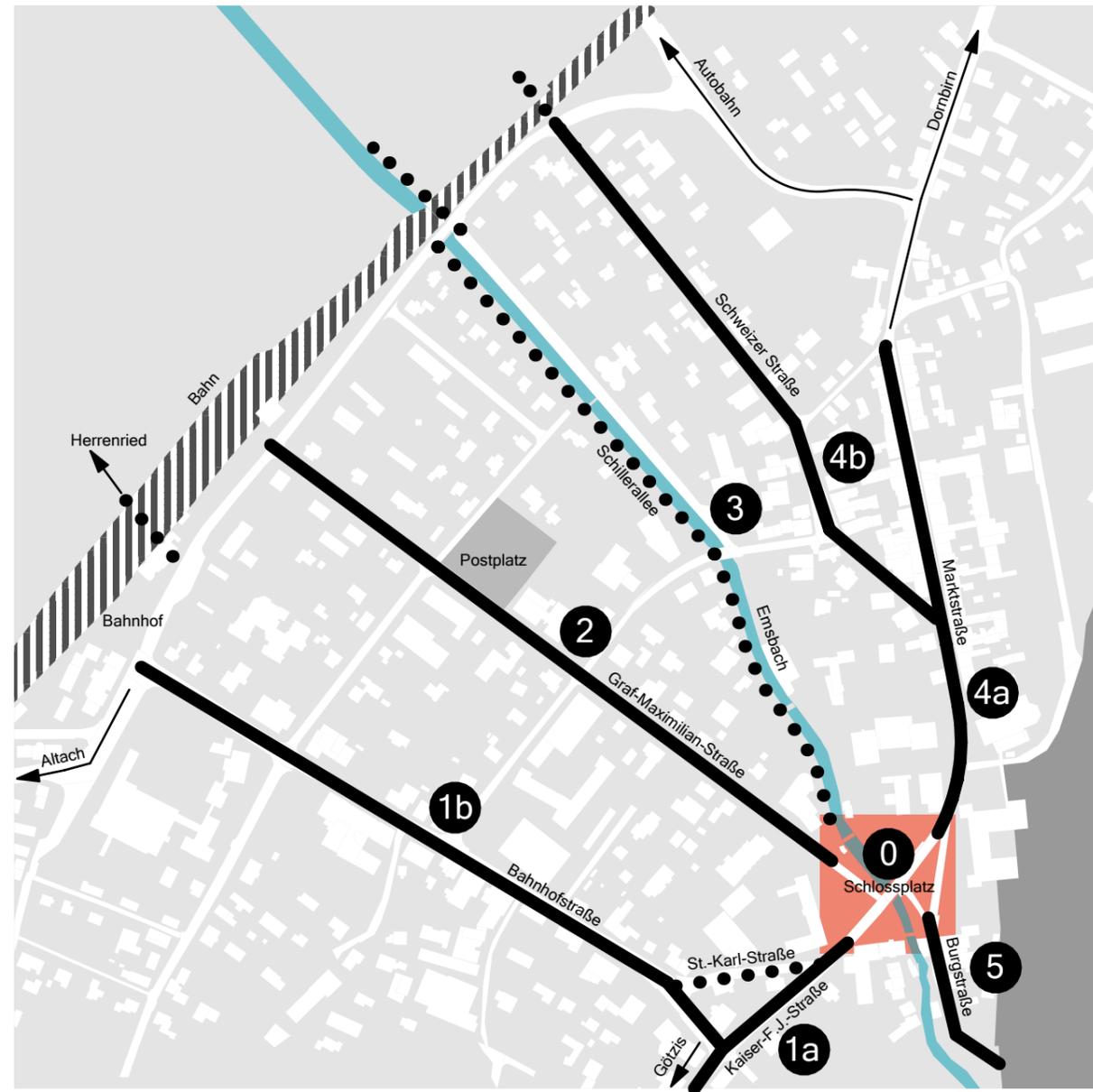
4 - Areal "Widmerböden" an der Bahnhofstraße

8 - Areal "Harrachgasse-Marktstraße"

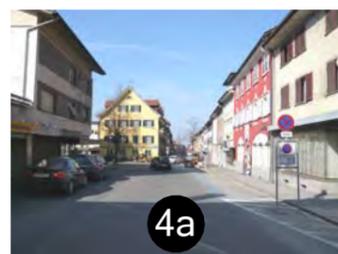
12 - Areal "Raika" an der Graf-Maximilian-Straße



Lesen der Stadtstruktur



Hauptachsen



0 Schlossplatz = die "Mitte" (Zentrum).
Ausgehend vom Schlossplatz verlaufen fünf radiale Hauptachsen (1-5)

	1a	1b	2	3	4a	4b	5
Funktion (laut Verkehrskonzept)	Kaiser-Franz-Josef-Straße	Bahnhofstraße	Graf-Maximilian-Straße	Schillerallee / Emsbach	Marktstraße	Schweizer Straße	Burgstraße
Funktion (laut Verkehrskonzept)	bis Kreuzung Rathaus: Haupterschließungsstr. ab Kreuzung Rathaus: Hauptverkehrsstraße (Umfahrungsstraße)	Hauptverkehrsstraße (Umfahrungsstraße)	Haupterschließungsstraße (Landbus-Achse)	nicht befahrbar für motorisierten Verkehr	Erschließungsstraße, mit Einbahnsystem	Erschließungsstraße, mit Einbahnsystem	Erschließungsstraße
Verlauf	vom Schlossplatz bis zum Ortsende Richtung Götzis	Verbindung von der Kaiser-Franz-Josef-Straße zur Angelika-Kaufmann-Straße	Verbindung vom Schlossplatz zur Angelika-Kaufmann-Straße	vom Steg hinter Raiffeisenbank bis zur Diepoldsauerstraße - überwindet Bahnbarriere	vom Kirchplatz bis zur Radetzkystraße	von Marktstraße bis zur Angelika-Kaufmann-Straße / Bahnbarriere (nur Fuß- u. Rad-Bahnunterführung)	vom Schloßplatz bis Einmündung in Sägerstraße
Nutzungen	Handel, Dienstleistung, Gewerbe, Wohnen, Öffentliche Verwaltung	Handel, Dienstleistung, Gewerbe, Wohnen, Krankenhaus, Bildung (Wifi)	Wohnen, Dienstleistung, Büros, Schule	Naherholung, Rad- und Spazierweg, vorwiegend Wohnen	Handel, Dienstleistung, Wohnen, Bildung	Handel, Dienstleistung, Wohnen, Kulturbezirk	vorwiegend Wohnen (nach Torbogen)
Charakteristika / Bauungsstruktur	Geradlinigkeit, klarer Längsraum ohne Fassung am südlichen Ende, offene, eher großvolumige Bebauung	Geradlinigkeit, klarer Abschluß (Bhf - Drexel), offene, teilweise halboffene, eher großvolumige Bebauung	Geradlinigkeit, offene, eher großvolumige Bebauung (zurückversetzte Stadtvillen), Zäune	Grünkorridor, Baumallee, Bach, offene, teilweise großvolumige Bebauung	zwei- bis dreigeschoßige Gebäudeflucht, geschlossene Bebauung, Hauptachse des christlichen Viertels	drei- bis fünfgeschoßige Stadthäuser, offene, großvolumige Beb., Hauptachse des jüdischen Viertels	geschlossene Bebauung, führt ins älteste Siedlungsgebiet von Hohenems, Anbindung Emsreute
Aussage laut REK	Eingangsstraße, Zentrumsachse > Entwicklung zu einer attraktiven Geschäftsstraße - Straßenraumgestaltung	Prägender Straßenraum, Aufwertung im Hinblick auf neue Funktion als Teil der Stadtpange, > Entwicklung zu einer attraktiven Geschäftsstraße - Straßenraumgestaltung	Prägender Straßenraum, zentraler Verbindungskorridor zur Markus-Sittikus-Straße > Bahnquerung prüfen	parkartiger Verbindungskorridor vom Stadtzentrum und Raum Kreisverkehr > hoher städtebaulicher Wert durch Allee und Emsbach	Prägender Straßenraum, schlechter baulicher Zustand, keine zeitgemäßen Geschäfte > Ausgestaltung als Verkaufsstraße für kleinere und mittlere Geschäfte	Aufwertung des jüdischen Viertels gesamt-haft	

STÄDTEBAULICHE STUDIE INNENSTADT HOHENEMS
Unter besonderer Berücksichtigung des Postplatzes und weiterer Entwicklungsareale

Analysen zur Stadtstruktur

Legende



Auftraggeber:

Amt der Stadt Hohenems

Architekt DI Helmut Kuess
Ehregutaplatz 8 6900 Bregenz
T 05574 42845 F 42845-4
buero @ architektur-kuess.at
Mitarbeit: kgm architektur

Datum: 28.04.2011

Datei: stud.innenstadt.pdf

A 05

Lesen / Interpretieren der Stadtstruktur



Verdichtungsräume entlang Hauptachsen

Entlang der Hauptachsen existieren bereits unterschiedlich gestreute Verdichtungsräume / Nutzungskonzentrationen. Dabei ist eine Zunahme der Verdichtungen in Richtung Mitte (Schlossplatz) ablesbar.

	1a	1b	2	3	4a	4b	5
	Kaiser-Franz-Josef-Straße	Bahnhofstraße	Graf-Maximilian-Straße	Schillerallee / Emsbach	Marktstraße	Schweizer Straße	Burgstraße
<i>Verkehrsdichte</i>	bis Kreuzung Rathaus: mittlere Frequenz (bis zur Umsetzung des Verkehrskonzept mit Sperre Kirchplatz) ab Kreuzung Rathaus: hohe Frequenz (MIV, ÖPNV, Rad-u.Fußweg)	hohe Frequenz (MIV)	bis Kreuzung Goethestraße: mittlere Frequenz (MIV, ÖPNV, Rad-u.Fußweg), bis A.-Kaufmann-Straße: niedrige Frequenz (MIV beschränkt befahrbar, ÖPNV, Rad-u.Fußweg)	niedrige Frequenz (Rad-u.Fußweg)	mittlere Frequenz (MIV, ÖPNV, Rad-u.Fußweg)	mittlere Frequenz (MIV, ÖPNV, Rad-u.Fußweg)	niedrige Frequenz (MIV, Rad-u.Fußweg)
<i>Bauliche Dichte</i>	hohe Dichte relativ durchgängig und konstant	hohe Dichte relativ durchgängig und konstant	mittlere Dichte abnehmend bis A.-Kaufmann-Straße	niedrige Dichte abnehmend bis A.-Kaufmann-Straße	hohe Dichte	hohe Dichte	hohe Dichte
<i>Schwerpunktnutzung</i>	Handel, Dienstleistung, Wohnen	Handel, Dienstleistung, Wohnen, Krankenhaus	Dienstleistung, Wohnen	Naherholung, Wohnen	Handel, Dienstleistung, Wohnen	Dienstleistung, Kultur, Wohnen	Wohnen
<i>Nutzungsdichte in Bezug auf Schwerpunktnutzung</i>	hohe Dichte, relativ durchgängig und konstant Schlossplatz trennt die potentiellen Geschäftsstraßen Marktstraße und K.-F.-Josef-Straße	hohe Dichte, relativ durchgängig und konstant	bis Kreuzung J.-Hannibal-Str.: mittlere Dichte, relativ durchgängig und konstant bis Kreuzung J.-Hannibal-Str.: niedrige Dichte (Ausdünnung)	bis Kreuzung J.-Hannibal-Str.: hohe Dichte (zwei Qualitäten: Naturraum und Wohnraum als Charakteristikum) ab Kreuzung J.-Hannibal-Str.: hohe Dichte (Naherholung)	niedrige Dichte	mittlere Dichte	hohe Dichte

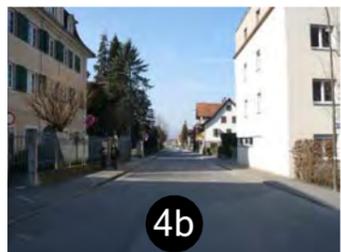
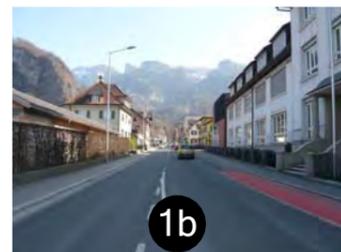
Legende

- Motorisierter Verkehr
- Fußweg / Radweg Bestand

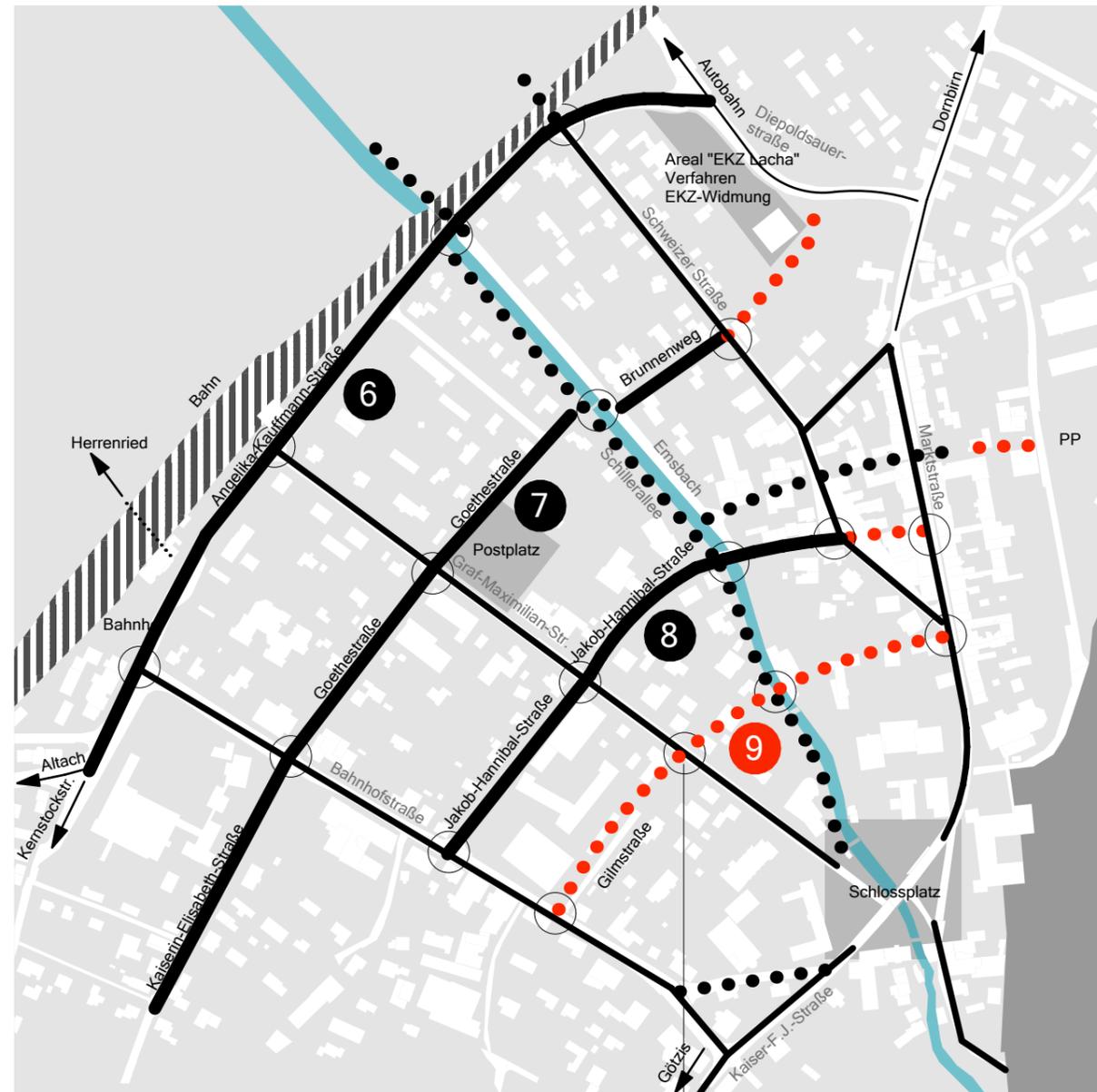
Auftraggeber:
Amt der Stadt Hohenems

Architekt DI Helmut Kuess
Ehregutaplatz 8 6900 Bregenz
T 05574 42845 F 42845-4
buero @ architektur-kuess.at
Mitarbeit: kgm architektur

Datum: 28.04.2011
Datei: stud.innenstadt.pdf

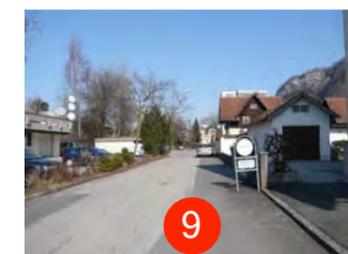


Lesen der Stadtstruktur



Querverbindungen

ev. neue Querverbindung schaffen



Essentielle Querverbindungen werden herausgefiltert (6-8).
Das Netzwerk wird ev. vervollständigt bzw. gestärkt durch neue bzw. ergänzende Querverbindungen (9).

Merkmale / Kriterien dieser Querverbindungen:

- Häufige Bildung von Knotenpunkten mit den Hauptadern
- Durchgängigkeit
- Geradlinigkeit (keine Umwege, kurze Wege)

	6	7	8	9
<i>Funktion (laut Verkehrskonzept)</i>	Angelika-Kaufmann-Straße	Kaiserin-Elisabeth-Straße - Goethestraße - Brunnenweg bis zur Diepoldsauerstraße	Jakob-Hannibal-Straße	ev. neue Querverbindung
<i>Funktion (laut Verkehrskonzept)</i>	Hauptverkehrsstraße (Umfahrungsstraße)	bis Ecke G.-Maximilian-Str.: Haupterschließungsstraße, bis Ende Goethestraße: beschränkt befahrbare Straße, bis Schweizer Straße: nicht befahrbar für motorisierten Verkehr	zwischen Bahnhofstraße und Kaiser-Maximilian-Straße: Erschließungsstraße, eingeschränkt befahrbar	nicht befahrbar für motorisierten Verkehr (nicht im Verkehrskonzept)
<i>Verlauf</i>	Entlang der Bahnlinie von Rudolf-von-Ems-Straße bis Einmündung in Diepoldsauer Straße	Kaiserin-Elisabeth-Straße bis Einmündung in Schweizer Straße Vorschlag: Verlängerung bis in die Diepoldsauerstr.	Bahnhofstraße bis Einmündung in Schweizer Straße Vorschlag: Verlängerung bis Marktstraße	Gilmstraße, Areal "Raika", Areal "Amann" bis Einmündung in Schweizer Straße
<i>Nutzungen</i>	Gewerbe, Wohnen, Bahnhof	Dienstleistung, Wohnen	Gewerbe, Wohnen, Schule	Wohnen
<i>Charakteristika / Bebauungsstruktur</i>	größtenteils Parallelführung entlang Bahngelände, stadttinnenseitig teilweise Brachflächen, dazwischen offene, eher großvolumige Bebauung	Goethestraße: verkehrsberuhigte Gestaltung, offene, klein- und großvolumige Bebauung	Umlenkung ins jüdisch-christliche Viertel, Bereich Schule: verkehrsberuhigte Gestaltung, offene, klein- und großvolumige Bebauung	Gilmstraße: Privatstraße/Sackgasse (führt zu zwei großen Wohnbebauungen) offene, klein- und großvolumige Bebauung
<i>Aussage laut REK</i>	Angelika-Kaufmann-Straße: Aufwertung im Hinblick auf neue Funktion als Teil der Stadtspange			teilweise im Bebauungsplan Innenstadt und im Flächenwidmungsplan vorgesehen (laut Studie / Projekt Amann-Säge)

STÄDTEBAULICHE STUDIE INNENSTADT HOHENEMS
Unter besonderer Berücksichtigung des Postplatzes und weiterer Entwicklungsareale

Analysen zur Stadtstruktur

Legende

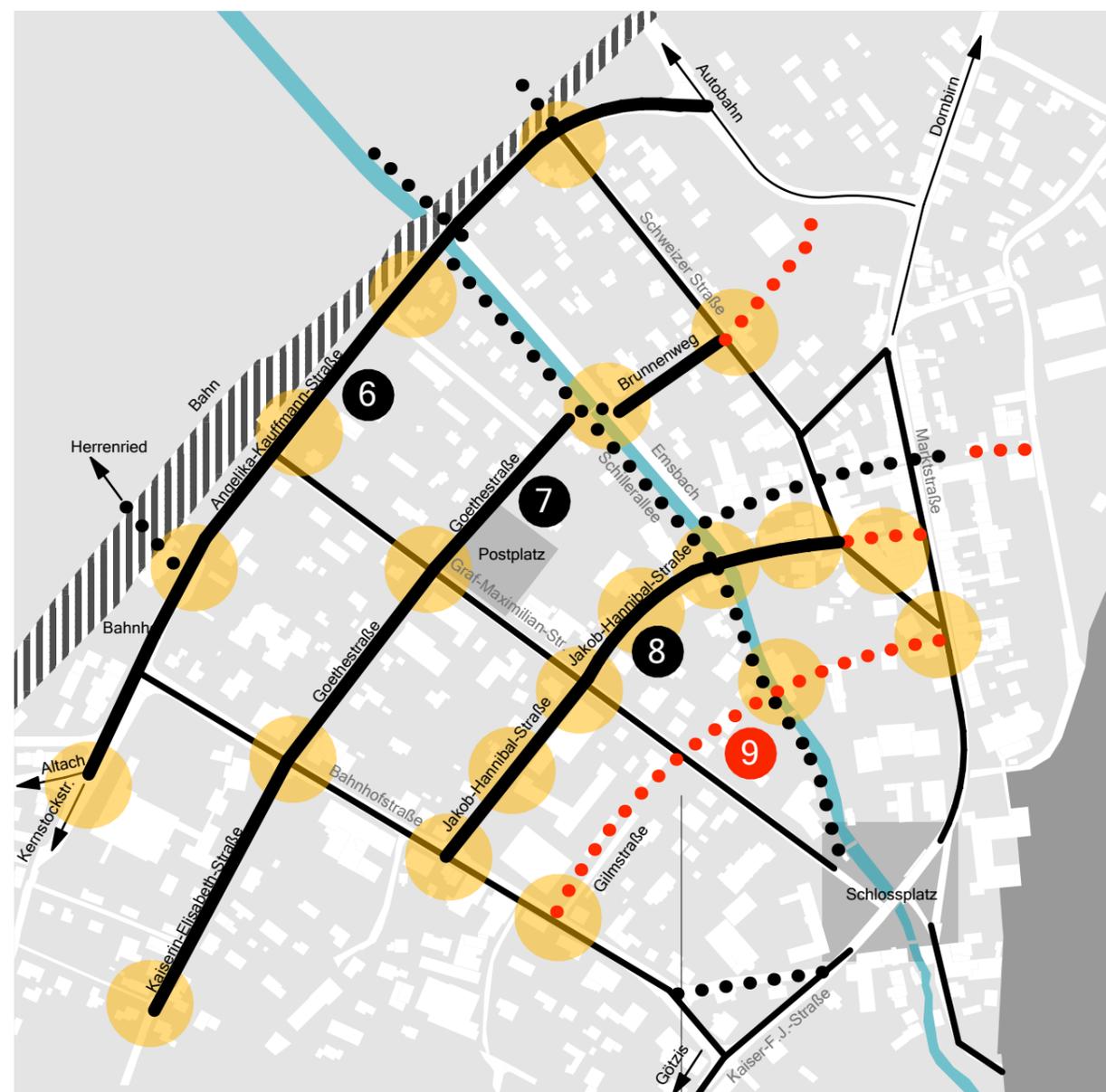
- Motorisierter Verkehr
- Fußweg / Radweg Bestand
- Fußweg / Radweg neu

Auftraggeber:
Amt der Stadt Hohenems

Architekt DI Helmut Kuess
Ehregutaplatz 8 6900 Bregenz
T 05574 42845 F 42845-4
buero @ architektur-kuess.at
Mitarbeit: kgm architektur

Datum: 28.04.2011
Datei: stud.innenstadt.pdf

Lesen / Interpretieren der Stadtstruktur



Verdichtungsräume entlang Querverbindungen

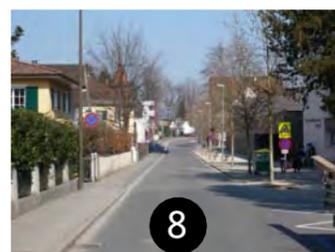
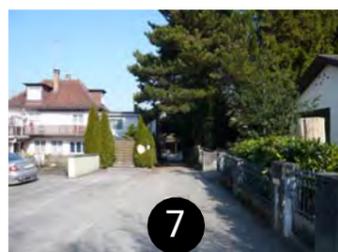
ev. neue Querverbindung schaffen

Entlang der Querverbindungen existieren wenige Verdichtungsräume. Fast alle Querverbindungen sind "gleichwertig". Es ist keine hierarchische Struktur ablesbar. Am ehesten kommt es zu Nutzungskonzentrationen in der Jakob-Hannibal-Straße und an den Knotenpunkten (Kreuzungspunkten) mit den Hauptachsen.

	6	7	8	9
	Angelika-Kaufmann-Straße	Kaiserin-Elisabeth-Straße - Goethestraße - Brunnenweg bis zur Diepoldsauerstraße	Jakob-Hannibal-Straße	ev. neue Querverbindung
<i>Verkehrsdichte</i>	hohe Frequenz (MIV, teilweise ÖPNV, Rad- und Fußweg)	bis Ecke G.-Maximilian-Str.: mittlere Frequenz (MIV, Rad- und Fußweg), bis Schweizer Straße: niedrige Frequenz (teilweise MIV, Rad- und Fußweg)	mittlere Frequenz (MIV, Rad- und Fußweg)	Gilmstraße: niedrige Frequenz (MIV Rad- und Fußweg)
<i>Bauliche Dichte</i>	niedrige Dichte	mittlere Dichte	hohe Dichte	mittlere Dichte
<i>Schwerpunktnutzung</i>	Gewerbe, Dienstleistung, ÖV Knoten	Dienstleistung, Wohnen	Gewerbe, Dienstleistung Wohnen,	Wohnen
<i>Nutzungsichte in Bezug auf Schwerpunktnutzung</i>	niedrige Dichte	niedrige Dichte	mittlere Dichte	mittlere Dichte

Legende

- Motorisierter Verkehr
- Fußweg / Radweg Bestand
- Fußweg / Radweg neu



Auftraggeber:

Amt der Stadt Hohenems

Architekt DI Helmut Kuess
Ehregutaplatz 8 6900 Bregenz
T 05574 42845 F 42845-4
buero @ architektur-kuess.at
Mitarbeit: kgm architektur

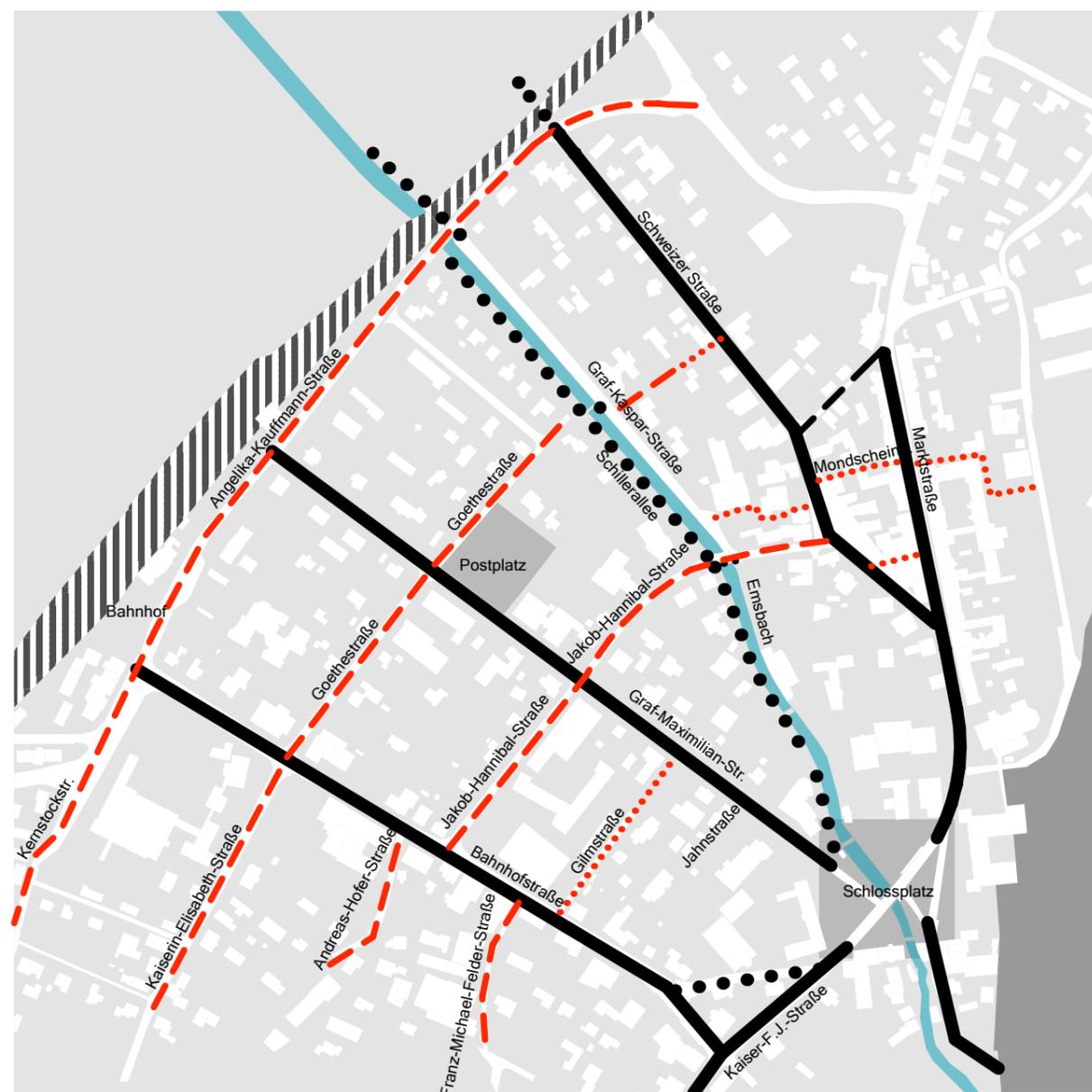
Datum: 28.04.2011

Datei: stud.innenstadt.pdf



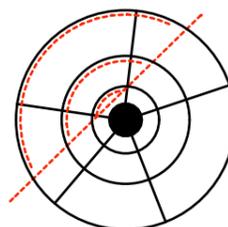
A 08

Definition der Stadtstruktur



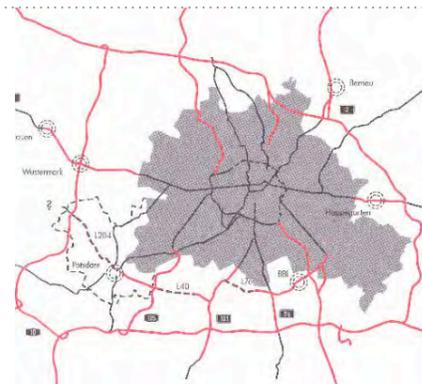
Fragment einer konzentrischen Stadt

Die Hauptachsen bilden - ausgehend vom Zentrum - ein Radialsystem.
Die ringförmig angeordneten Nebenverbindungen bilden ein Ringsystem.
Daraus folgt das Strukturkonzept der konzentrischen Stadtstruktur.

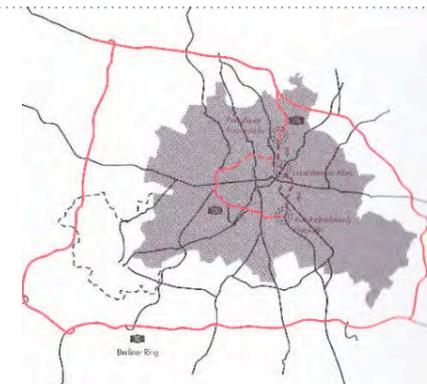


Konzentrische Stadtstruktur:

- ausgeprägtes Zentrum, das die Struktur dominiert
- darauf ausgerichtetes radiales und konzentrisches Verkehrsnetz
- abnehmende Bedeutungs- und Funktionsdichte vom Zentrum zu den Stadträndern
- z.B. Wien, Moskau



Bsp. Berlin - Radialsystem

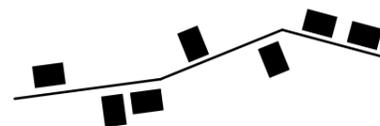


Bsp. Berlin - Ringsystem

Andere generelle Stadtstrukturen:

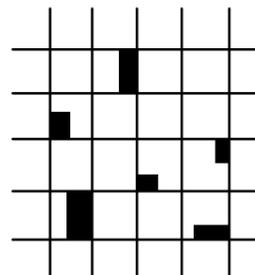
Lineare Stadtstruktur:

- entsprechend dimensionierte Siedlungszellen entlang eines leistungsfähigen Verkehrskorridors
- daran lagern sich die zentralen Versorgungs- und Dienstleistungszonen an
- dahinter liegen die Wohngebiete, deren Dichte nach außen abnimmt
- z.B. Brasilia



Orthogonale Stadtstruktur:

- Parzellierung des Geländes nach einem bestimmten regelmäßigen, geometrischen Ordnungssystem
- Verteilung der einzelnen Funktionen im Stadtkörper
- innerhalb des Rasters Bereiche als Zentren bzw. einzelne Straßenzüge als Zentrumsachsen
- deutet auf eine geplante Stadtgründung bzw. geplante Stadterweiterung hin
- z.B. Washington D.C.



Amorphe Stadtstruktur:

- unregelmäßiges, zufälliges Wachstum
- z.B. Los Angeles, Zwischenstädte



"Unter Stadtstruktur versteht man die Anordnung und das Zusammenwirken der einzelnen Teilelemente einer Stadt zu einem Gesamtgefüge einschließlich der dieser Anordnung zugrundeliegenden Prinzipien, Ideen oder Gesetzmäßigkeiten." Quelle: TU Wien, Vorlesung Städtebau

Auftraggeber:
Amt der Stadt Hohenems

Architekt DI Helmut Kuëss
Ehregutaplatz 8 6900 Bregenz
T 05574 42845 F 42845-4
buero @ architektur-kuess.at
Mitarbeit: kgm architektur

Datum: 28.04.2011
Datei: stud.innenstadt.pdf



Legende

-  Motorisierter Verkehr
-  Fußweg / Radweg Bestand
-  Fußweg / Radweg neu

Auftraggeber:

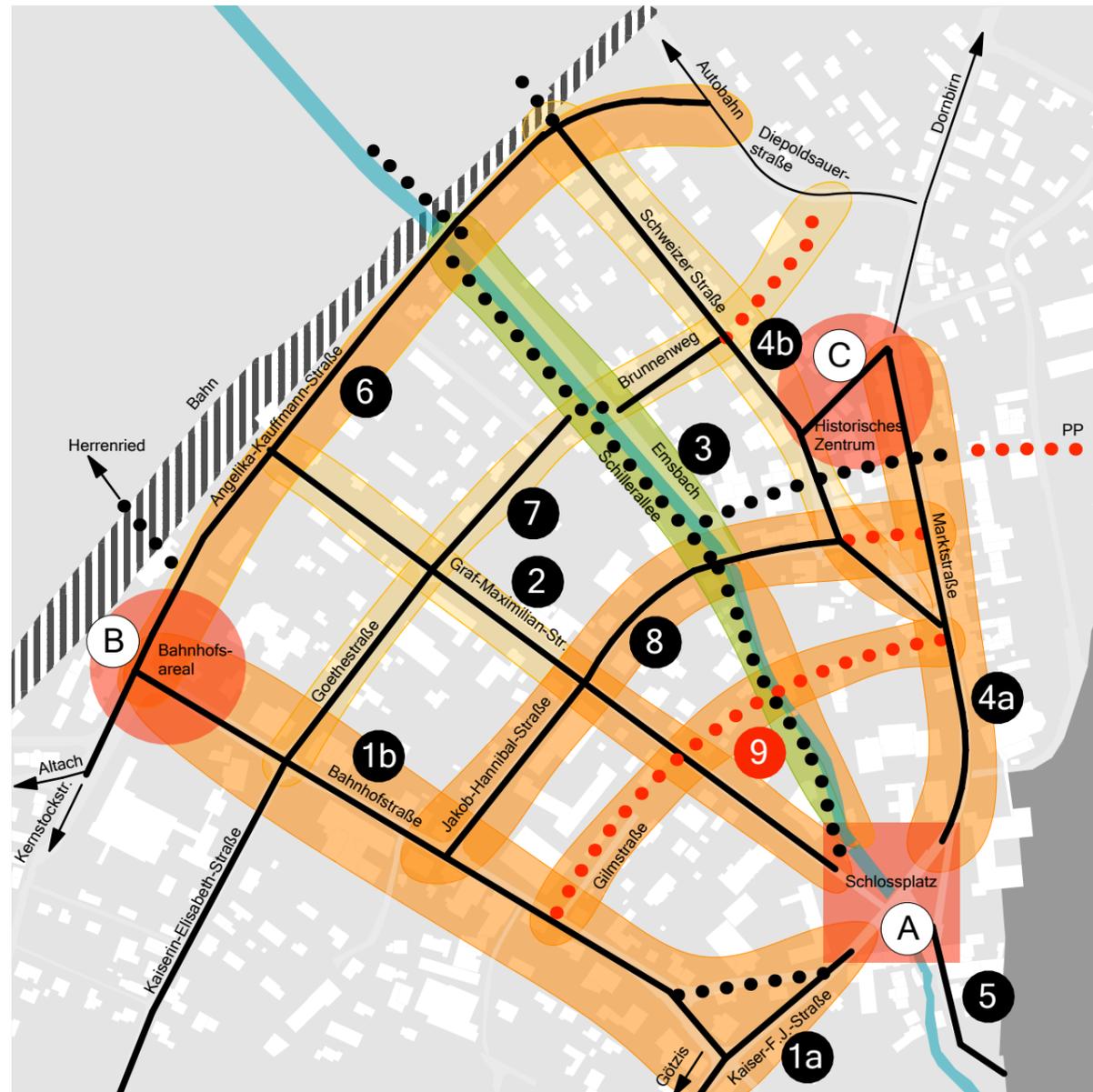
Amt der Stadt Hohenems

Architekt DI Helmut Kuess
Ehregutaplatz 8 6900 Bregenz
T 05574 42845 F 42845-4
buero @ architektur-kuess.at
Mitarbeit: kgm architektur

Datum: 28.04.2011

Datei: stud.innenstadt.pdf

Mögliches Entwicklungsszenario



Hauptachsen + Querachsen

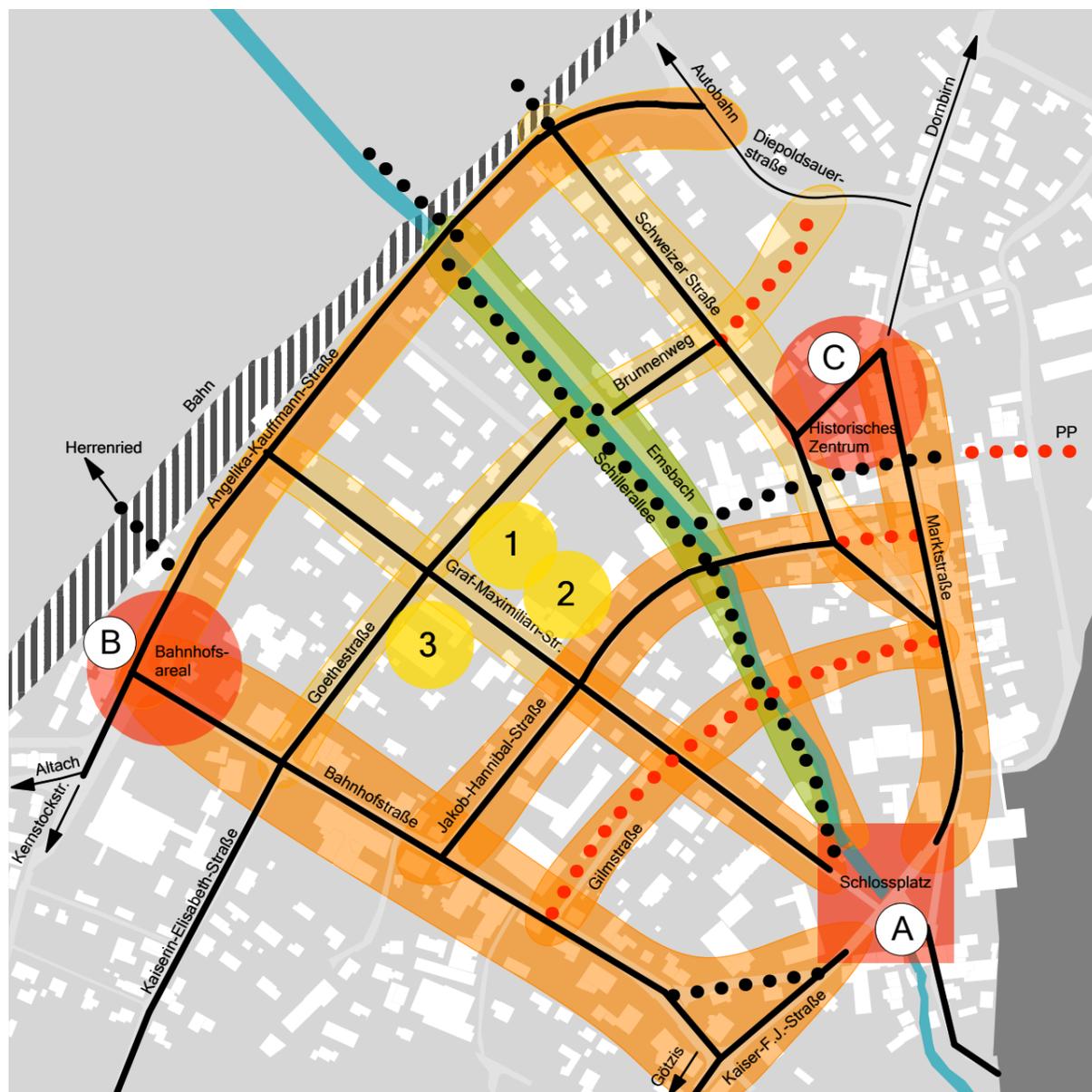
(A) (B) (C)

Schlossplatz, Bahnhofsareal und Historisches Zentrum bilden drei Pole. Ein räumliches Netz (Hauptachsen und Nebenverbindungen) (1-9) verbindet diese Pole. Daraus entsteht ein ausgeprägtes Innenstadtzentrum, das die Struktur dominiert. Es entstehen "starke" Äste (=Äste mit höherer Intensität) und "schwächere" Äste (=Äste mit niedrigerer Intensität), Äste, die zu- oder abnehmen, die stärker werden oder sich verdünnen.

Intensität bedeutet: Nutzungsdichte, bauliche Dichte, Nutzungsstrukturen mit entsprechender Personenfrequenz. Allenfalls auch, aber nicht nur, ist Intensität durch starkes Verkehrsaufkommen definiert (ÖPNV + MIV).

1a Kaiser-Franz-Josef-Straße - 1b Bahnhofstraße	Verbindung vom Schlossplatz zum Bahnhofsareal. Der Schlossplatz wiederum verbindet die potentiellen Geschäftsstraßen Marktstraße und Kaiser-Franz-Josef-Straße / Bahnhofstraße. ⇒ Entwicklung zu attraktiven Geschäftsstraßen mit hoher Intensität
2 Graf-Maximilian-Straße	Als ÖPNV-Achse sinnvoll. ⇒ Fortsetzung der durchmischten Struktur mit nach außen abnehmbarer Intensität. ⇒ Soll keine Konkurrenzierung für die anderen Hauptachsen erzeugen.
3 Schillerallee - Emsbach	Funktioniert bereits als attraktiver Naherholungskorridor. ⇒ hohes Verdichtungspotential beim Areal "Säge" als attraktiver Wohnbereich in direkter Zentrumslage. ⇒ Synergie mit Schweizerstraße / Marktstraße > Belebung, Aufwertung.
4a Marktstraße - 4b Schweizer Straße	Bebauungsstruktur versus Nutzungsvorstellungen. ⇒ Neudefinition in Bezug auf Wohnen, Kunsthandwerk, Kleinläden (Marktstr.) ⇒ Neudefinition in Bezug auf Wohnen, Kultureinrichtungen (Schweizerstr.) ⇒ Prozess derzeit anhängig: "Lebensraum Marktstraße"; Aussagen im REK sind gültig.
5 Burgstraße	Erster Besiedelungsraum von Hohenems. ⇒ teilweise interessante Bebauungsstruktur entlang Emsbach (hohe Dichten) erhalten /aufwerten. ⇒ gemischte Strukturen mit Schwerpunkt Wohnen weiterentwickeln.
6 Angelika-Kaufmann-Straße (=4. Ring)	Neue Umfahrung, geprägt auch durch die Lage beim Bahnhofsareal NEU. ⇒ Aufwertung im Hinblick auf neue Funktion als Teil der L190-Umfahrung. ⇒ Auf einer Straßenseite hohes Nachverdichtungspotential.
7 Kaiserin-Elisabeth-Straße Goethestraße - Brunnenweg - bis zur Diepoldsauerstraße (=3. Ring)	Durchgängige Verbindung ins Historische Zentrum, nur für Fußgänger und eingeschränkt. ⇒ Aufwertung als verkehrsberuhigte Achse mit Erschließungsfunktionen.
8 Jakob-Hannibal-Straße (= 2. Ring)	Bisher einzige Querverbindung ins jüd.-christl. Viertel. ⇒ Aufwertung dieser Querverbindung. ⇒ hohes Potential für Straßenraumgestaltung, neue Nutzungsangebote etc. ⇒ soll hohe Intensität erlangen, jedoch nicht in Bezug auf MIV-Frequenz.
9 ev. neue Querverbindung (= 1. Ring)	Eine neue Querverbindung als Vision. ⇒ Aufwertung der "entschleunigten" Querverbindung ins jüd.-christl. Viertel. ⇒ attraktive Rad- und Fußwegverbindung. ⇒ Machbarkeitsprüfung ist noch nicht erfolgt (Grundbesitz etc.).

Mögliches Entwicklungsszenario

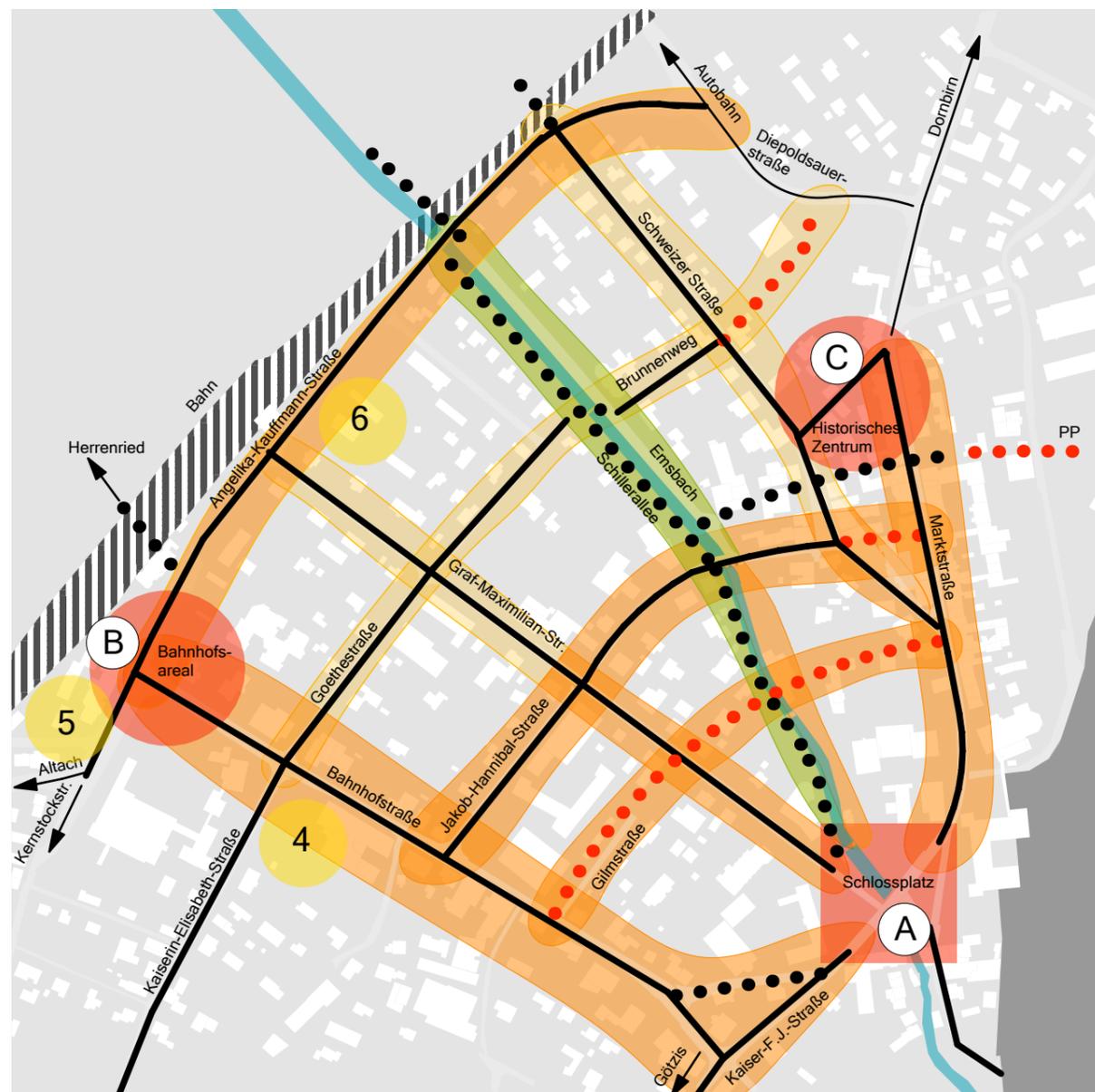


Abgleich mit den potentiellen Entwicklungsarealen

<p>1</p> <p>Areal "Postplatz" an der Graf-Maximilian-Straße</p>	<p><u>Areal-Beurteilung:</u> Ausgehend vom Stadtmodell der konzentrischen Stadtstruktur liegt das Areal nicht im unmittelbaren räumlichen Netz, das Bezug zur zentralen Innenstadt hat. Zudem liegt es an einer radialen Achse, die keine Hauptachse sondern eine sich ausdünnende Nebenachse darstellt.</p> <p>Das Areal befindet sich in einer Insellage - im Geviert zwischen den wichtigen Achsen (Hauptachsen) Bahnhofstraße, Jakob-Hannibal-Straße, Schillerallee und Angelika-Kaufmann-Straße. Die Insellage zeichnet sich durch stark durchmischte Strukturen aus, der Schwerpunkt basiert jedoch eindeutig auf Wohnnutzungen.</p> <p><u>Empfehlung:</u> eine gemischte Struktur, z.B. Handel, Dienstleistung, Gewerbe in der Erdgeschoß-Zone und Wohnnutzungen in den Obergeschoßen.</p> <p>Die günstige Lage zum Bahnhof verstärkt noch die Etablierung von Nutzungen, welche nicht vorrangig autoaffin sind, dazu gehört auch das Wohnen!</p> <p><u>Kommentar zum vorliegenden Projektentwurf:</u> (Projekt siehe Blatt G 30, G 31, G 32) Eine monofunktionale Nutzung widerspricht der baulichen Struktur und den vorhandenen Proportionen des Umfelds. Es nimmt keinen Bezug zum Umfeld, es findet keine Vernetzung mit der Umgebung statt und es unterstützt nicht die klar formulierte Stadtstruktur mit ihrem vorhandenen Entwicklungspotential.</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Schaffung von funktionierenden Handelsflächen in vier Geschossen widerspricht allen Erfahrungen von EKZ-Planungen - die Lage der Tiefgaranzufahrt hat hohes Konfliktpotential (Anrainer, Nachbarschaft, nmV, etc.) - der Mallcharakter hat keinen Bezug zum Umraum <p><u>Annahme: Gut funktionierende EKZ-Großform:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Nachteile für die Zentrumsstruktur, Kaufkraftabfluss (siehe Standortgutachten RegioPlan) - Nachteile für das direkte Umfeld - Nachteile auf das Verkehrssystem (siehe Aktenvermerk Verkehr, Raumplanung Hohenems)
<p>2</p> <p>Areal "Drexel" an der Graf-Maximilian-Straße</p>	<p><u>Areal-Beurteilung:</u> Das Areal liegt an einer radialen Achse, die keine Hauptachse, sondern eine sich ausdünnende Nebenachse darstellt. Diese ringförmige Nebenverbindung (Jakob-Hannibal-Straße) führt als direkte Querverbindung ins Historische Zentrum. Sie stellt laut Konzept eine nicht verkehrliche Hauptachse dar. Diese Achse soll durch punktuelle Nutzungsverdichtungen gestärkt werden. Eine gemischte Nutzung mit Handel/Dienstleistung/Gewerbe und Wohnen unterstützt diese Intention.</p>
<p>3</p> <p>Areal "Post" an der Graf-Maximilian-Straße</p>	<p><u>Areal-Beurteilung:</u> Das Areal liegt an einer radialen Achse, die keine Hauptachse sondern eine sich ausdünnende Nebenachse darstellt. Da auch hier die Schwerpunktnutzung Wohnen vorherrschend ist, sollen die bereits bestehenden verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der ringförmigen südlichen Goethestraße laut Verkehrskonzept verstärkt werden. Ansonsten gelten diesselben Voraussetzungen wie unter Areal 1 beschrieben.</p>
<p>1 2 3</p>	<p>⇒ Die Areale 1, 2 und 3 könnten bei entsprechender intensiver Bebauung und Nutzung ein Subzentrum bilden, das eine Konkurrenzierung zu einer zentralen innerstädtischen Lage (z.B. Schlossplatz) darstellen würde. Eine Subzentrumbildung an dieser Lage widerspricht dem Gesamtkonzept für die Innenstadtentwicklung. (Vgl. frühere Projekte auf Blatt G 32)</p>

- Motorisierter Verkehr
- Fußweg / Radweg Bestand
- Fußweg / Radweg neu

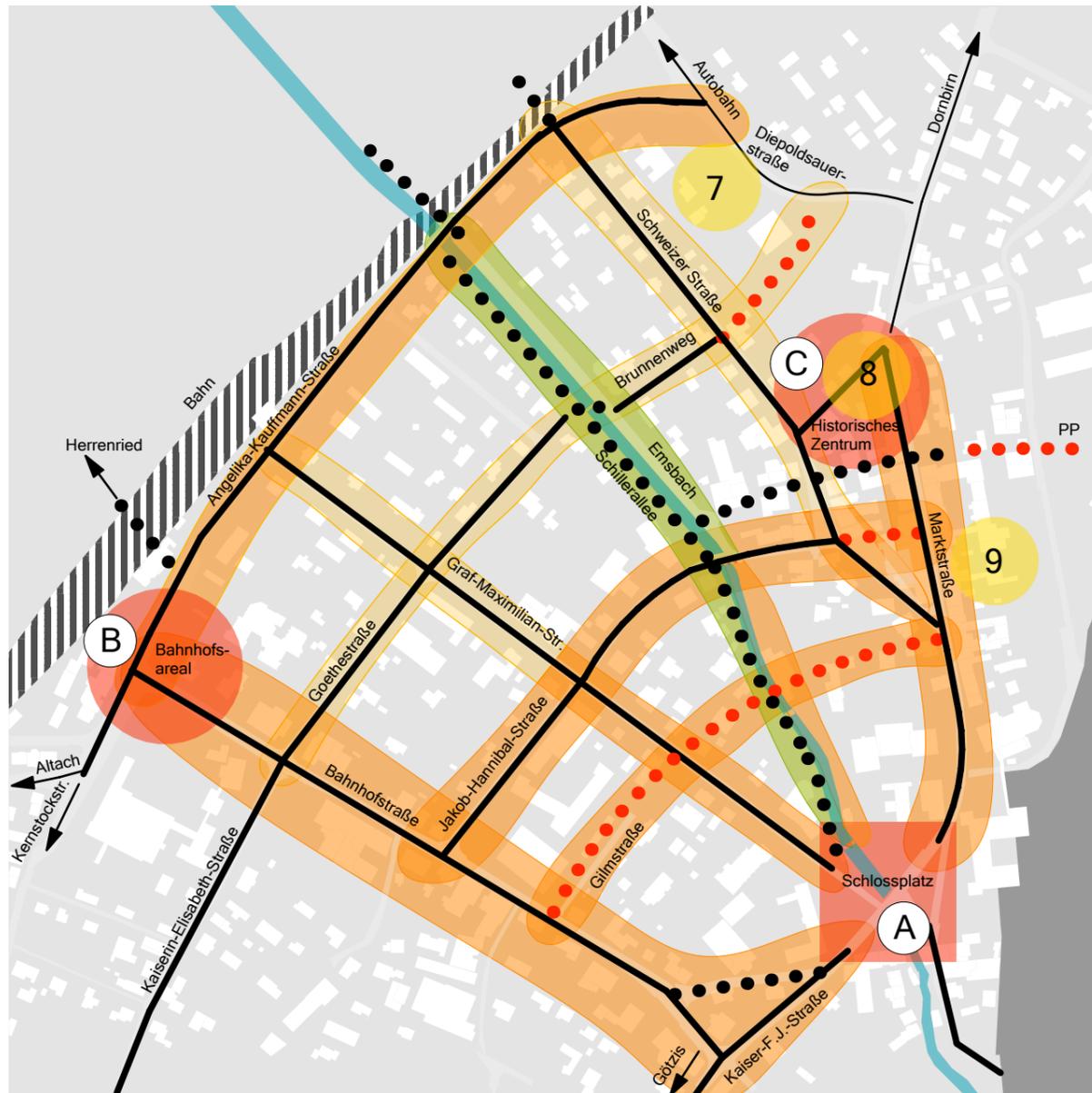
Mögliches Entwicklungsszenario



Abgleich mit den potentiellen Entwicklungsarealen

<p>4 Areal "Widmerböden" an der Bahnhofstraße</p>	<p><u>Areal-Beurteilung:</u> Das Areal liegt an einer radialen Hauptachse, die einen leistungsfähigen Verkehrsträger (Umfahrungsstraße L190) darstellt. Diese Hauptachse (Bahnhofstraße) ist auch Teil des innerstädtischen Netzes als Verbindung in Richtung Zentrum. Dementsprechend ist hier eine eher großvolumige Bebauungsstruktur und eine dichte, gemischte Nutzungsstruktur vorherrschend. Eine Weiterentwicklung, analog der bestehenden Struktur, trägt zur Aufwertung im Hinblick auf die Funktion als wichtiges Verbindungsglied zwischen Zentrum und Bahnhofsareal bei. Die Lage in Bahnhofsnahe bietet zusätzliches Potential für nicht autoaffine Nutzungen.</p>
<p>5 Areal "Drexel" beim Bahnhof</p>	<p><u>Areal-Beurteilung:</u> Das Areal bildet einen klaren Abschluss zu einer radialen Hauptachse, die einen leistungsfähigen Verkehrsträger (Umfahrungsstraße) darstellt. Diese Hauptachse (Bahnhofstraße) ist auch Teil des innerstädtischen Netzes als Verbindung in Richtung Zentrum. Dementsprechend ist hier eine eher großvolumige Bebauungsstruktur und eine dichte, gemischte Nutzungsstruktur vorherrschend. Die Lage direkt am Bahnhof bietet Potential für nicht autoaffine Nutzungen und trägt zu einem zentralen Anliegen "(Siedlungs)verdichtung im Umfeld von Bahnhöfen" der Vision Rheintal bei. Diese Entwicklung fördert wiederum die Zentrumsentwicklung.</p> <p><u>Kommentar zum vorliegenden Projekt:</u> (Projekt siehe Blatt G 25): Das Konzept entspricht der oben beschriebenen Areal-Beurteilung. Die enge Verknüpfung mit dem Bahnhofs-Projekt ist zielführend. Eine Nutzungsdurchmischung mit abgestimmtem Branchenmix unterstützt die definierten Stadtstrukturen und sollte Synergien für die Handelsstruktur beinhalten.</p>
<p>6 Areal "Angelika- Kaufmann-Straße"</p>	<p><u>Areal-Beurteilung:</u> Das Areal liegt am äußersten Ring. Diese ringförmige Verbindung (Angelika-Kaufmann-Straße, L190) birgt auf einer Straßenseite hohes Nachverdichtungspotential. Spezielle gewerbliche Strukturen sowie beschränkte Handelsflächen könnten den Charakter der Umfahrungsstraße L190 prägen. In der weiteren Areal-Tiefe in Richtung Goethestraße sollten die Entwicklungsmaßnahmen jedoch mit der eher aufgelockerten, kleinteiligen Umgebungsstruktur korrespondieren (Wohnen). Eine sorgfältige Abwägung der Nutzungsstruktur ist erforderlich, um das innerstädtische Entwicklungskonzept zu unterstützen und der Lage in der Nähe des ÖPNV-Knoten zu entsprechen.</p>

Mögliches Entwicklungsszenario



Abgleich mit den potentiellen Entwicklungsarealen

<p>7</p> <p>Areal "EKZ Lacha" an der Stadtspange</p>	<p><u>Areal-Beurteilung:</u> Das Areal liegt an der nördlichen Peripherie der definierten Stadtstruktur und am Eingangstor zur Innenstadt. Eine optimale Verknüpfung mit Bezug zum jüd.-christl. Viertel sollte angestrebt werden (z.B. Vernetzung mit Schweizer Straße und Historischem Zentrum; neue Fußwegverbindung zum Brunnenweg etc.).</p> <p><u>Kommentar zum vorliegenden Projekt:</u> (Projekt siehe Blatt G 27) Die vorgesehene Planung entspricht der oben beschriebenen Areal-Beurteilung. Mit einer EKZ-Nutzung bildet das Projekt den Anfang bzw. das Ende der beiden EKZ-Pole Emspark - EKZ-Lacha als Übergang in die Innenstadt.</p>
<p>8</p> <p>Areal "Harrachgasse-Marktstraße"</p>	<p><u>Areal-Beurteilung:</u> Das Areal liegt direkt im Historischen Zentrum (Schnittstelle jüdisches Viertel - christliches Viertel). Die radiale Hauptachse (Marktstraße) wird durch die zwei Pole Schlossplatz und Historisches Zentrum gebildet. Dadurch werden Anfang bzw. Ende der Marktstraße definiert. Um das Historische Zentrum weiter auszubauen, sollten auch die Handlungschancen bei der Villa Rosenthal genutzt werden. Um einen Lückenschluß (Ringschließung) zu bilden, sollte eine bessere Vernetzung mit Areal 7 (EKZ-Lacha) geschaffen werden. Dies kann erreicht werden, wenn entsprechende Funktionen angesiedelt werden und das Wegenetz ausgebaut werden kann.</p>
<p>9</p> <p>Areal "Beck" in der Marktstraße</p>	<p><u>Areal-Beurteilung:</u> Das Areal liegt an einer radialen Hauptachse (Marktstraße). Die vorhandene Bebauungsstruktur entspricht nicht mehr den heutigen Nutzungsvorstellungen einer reinen Geschäftsstraße. Daher sollte die Marktstraße eine Neudefinition in Bezug auf Wohnen, Kunsthandwerk, Kleinläden etc. erfahren. Das Impulsprojekt für die Belebung der Marktstraße im Sinne von "Lebensraum Marktstraße" mit Wohnnutzungen und Geschäftsnutzungen im Erdgeschoß sollte forciert bzw. weiterentwickelt werden.</p>

STÄDTEBAULICHE STUDIE INNENSTADT HOHENEMS
 Unter besonderer Berücksichtigung des Postplatzes und weiterer Entwicklungsareale

Konzeptansätze zur Stadtstruktur

Entwicklungsareale 7-9
 (Einbindung der Entwicklungsareale in das Innenstadtkonzept + Empfehlungen)

Legende

- Motorisierter Verkehr
- Fußweg / Radweg Bestand
- Fußweg / Radweg neu

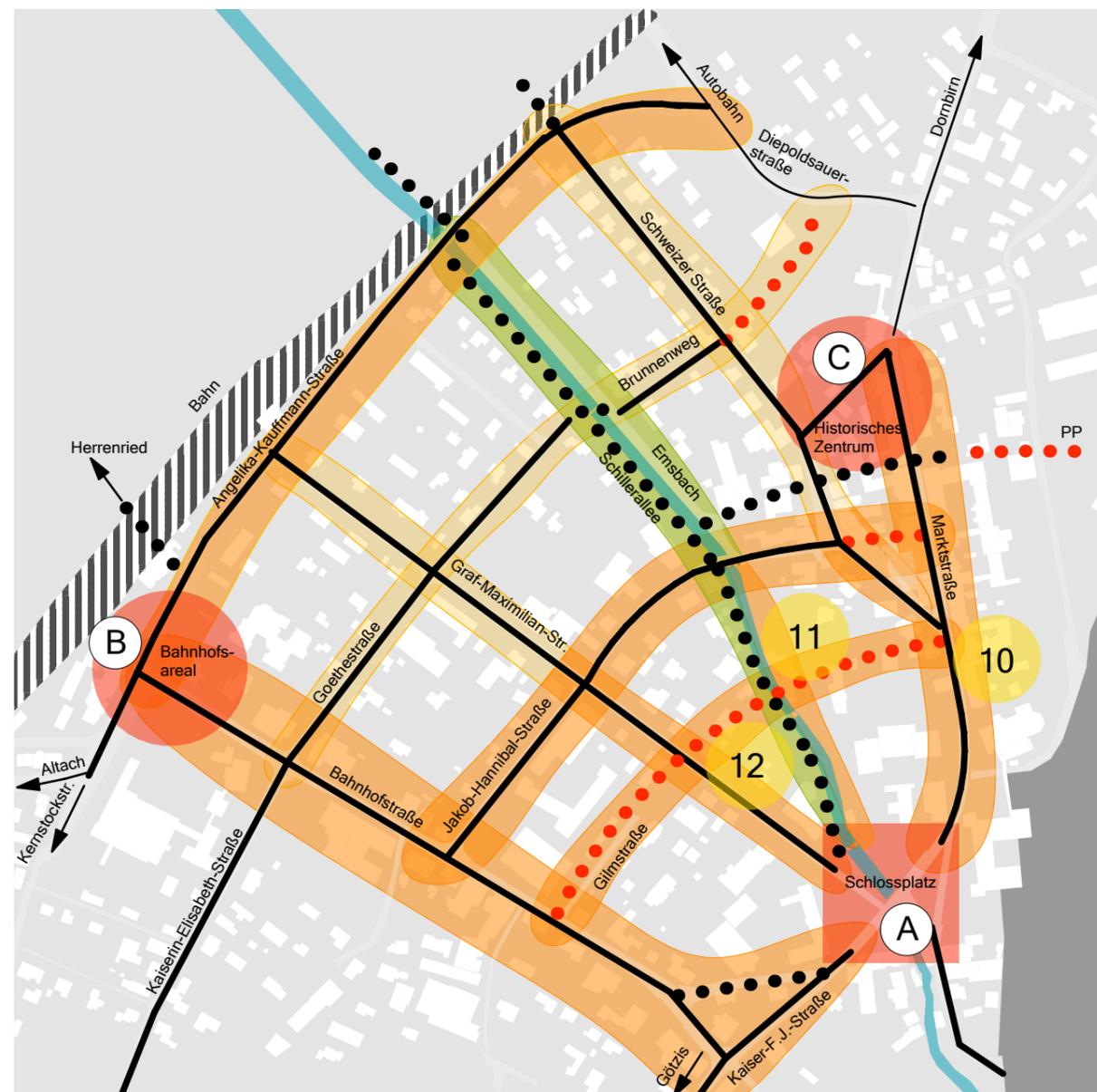
Auftraggeber:
 Amt der Stadt Hohenems

Architekt DI Helmut Kuëss
 Ehregutaplatz 8 6900 Bregenz
 T 05574 42845 F 42845-4
 buero @ architektur-kuess.at
 Mitarbeit: kgm architektur

Datum: 28.04.2011
 Datei: stud.innenstadt.pdf

K 04

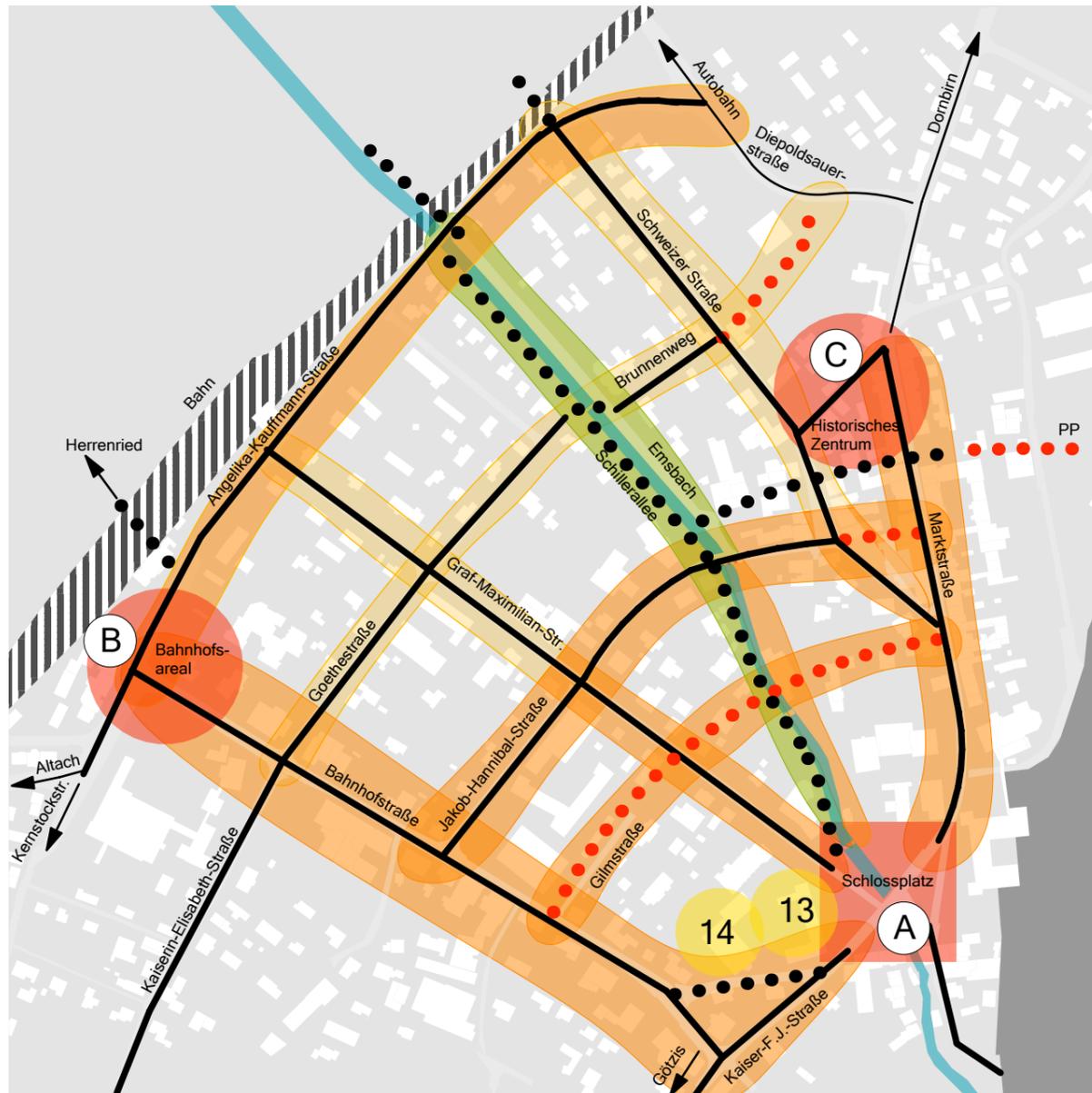
Mögliches Entwicklungsszenario



Abgleich mit den potentiellen Entwicklungsarealen

<p>10 Wohn- und Geschäftshaus Marktstraße 14</p>	<p><u>Areal-Beurteilung:</u> Das Areal liegt an einer radialen Hauptachse (Marktstraße). Die vorhandene Bebauungsstruktur entspricht nicht mehr den heutigen Nutzungsvorstellungen einer reinen Geschäftsstraße. Daher sollte die Marktstraße eine Neudefinition in Bezug auf Wohnen, Kunsthandwerk, Kleinläden etc. erfahren. Das Impulsprojekt für die Belebung der Marktstraße im Sinne von "Lebensraum Marktstraße" mit Wohnnutzungen und Geschäftsnutzungen im Erdgeschoß sollte forciert bzw. weiterentwickelt werden (Vergleich Areal 9).</p> <p><u>Kommentar zum vorliegenden Projekt:</u> (Projekt siehe Blatt G 28) Das vorliegende Projekt unterstützt den generellen Ansatz. Die Umsetzungschancen hängen auch von der Gesamtentwicklung in der Innenstadt ab.</p>
<p>11 Areal "Amann" an der Mühlstraße + Grundstücke der Stadt Hohenems im Anschlussbereich (Sägeareal)</p>	<p><u>Areal-Beurteilung:</u> Das Areal liegt entlang der attraktiven radialen Hauptachse (Schillerallee). Durch Zuzug ins Zentrum wird auch die Kaufkraft gestärkt. Für Handelsnutzungen ist dieses Areal nicht geeignet. Für Wohnnutzungen besteht jedoch eine hohe Bonität (Naturraum, Orientierung, Nähe zum christl.-jüd. Viertel etc.). Die allenfalls mögliche neue Querverbindung (1. Ring) verknüpft das Areal mit dem jüd.-christl. Viertel und mit der Bahnhofstraße. Der direkte Bezug zum 2. Ring (Jakob-Hannibal-Straße) und zum Schlossplatz unterstreicht die vielfältige Vernetzung dieses Areals.</p> <p><u>Kommentar zum vorliegenden Projekt:</u> (Projekt siehe Blatt G 29) Die vorliegende städtebauliche Studie entspricht obiger Areal-Beurteilung. Ein Projektentwurf ist in Ausarbeitung.</p>
<p>12 Areal "Raika" an der Graf-Maximilian-Straße</p>	<p><u>Areal-Beurteilung:</u> Das Areal liegt zwischen zwei radialen Hauptachsen, einerseits an der Graf-Maximilian-Straße und andererseits an der Schillerallee. Das Areal kann eine Brückenfunktion zwischen diesen beiden Achsen bilden, welche noch durch eine neue attraktive Fuß- und Radwegverbindung (1. Ring) verstärkt werden kann. Dadurch kann auch eine Beziehung zum Schlossplatz intensiviert werden. Das Areal weist eine hohe Eignung für durchmischte Strukturen auf (Handel, Dienstleistung, Wohnen). Auch eine kommunale Nutzung ist auf Grund der Arealgröße und der Lage möglich und sinnvoll.</p>

Mögliches Entwicklungsszenario



Abgleich mit den potentiellen Entwicklungsarealen

<p>13</p> <p>Areal "Hochhaus" am Schlossplatz</p>	<p><u>Areal-Beurteilung:</u> Das Areal liegt an einer radialen Hauptachse (Kaiser-Franz-Josef-Straße bzw. an der Karlstraße) und ist Bestandteil des Schlossplatz-Ensembles. Der Schlossplatz verbindet die potentiellen Geschäftsstraßen Marktstraße und Kaiser-Franz-Josef-Straße/Bahnhofstraße. An diesem Standort sind alle zentralräumlichen Voraussetzungen gegeben. Das bestehende "Hochhaus" ist Teil eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes aus den 1960er Jahren. Die 1. Baustappe wurde realisiert. Die 2. Baustappe, das eigentliche "Hochhaus", ist nie zur Umsetzung gekommen. Ein Gesamt-Sanierungs- oder Umbau- bzw. Neubaukonzept hat große Bedeutung für die Funktion des Schlossplatzes als "Mitte" von Hohenems. Die Eignung für durchmischte Nutzungsstrukturen ist in hohem Maße gegeben. Anstehende bauliche Sanierungsmaßnahmen sollten die hochwertige Entwicklungschance nicht behindern (siehe auch Blatt K 07).</p>
<p>14</p> <p>Areal "Mehele" an der St.-Karl-Straße</p>	<p><u>Areal-Beurteilung:</u> Das Areal liegt an der Karlsstraße, einer untergeordneten Straße, die den Schlossplatz mit der Bahnhofstraße verbindet. Es stellt einen "Missing link" zwischen Schlossplatz und Bahnhofstraße her. Das Areal sollte immer im Kontext mit dem Kopf der Bahnhofstraße (kleiner Platz mit Eisdielen) und dem Schlossplatz gesehen werden. Bei einer Aufwertung des Schlossplatzes darf dieses Areal nicht "in zweiter Reihe" gesehen werden. Die spezielle Raumstruktur mit Bezug zu historischen Bauelementen wie Kirche, Rathaus und Markus-Sittikus-Saal mit seiner Parkgestaltung hat ein hohes Potential. Die Durchlässigkeit in Richtung Markus-Sittikus-Saal sollte dabei immer gegeben sein. Weiters spricht diese Lage auch für hochwertiges Wohnen in einem gemischten Gefüge. Eine Aufwertung der kulturellen Nutzungsstruktur kann ebenfalls ein hohes Identifikationsmerkmal erzeugen.</p>

STÄDTEBAULICHE STUDIE INNENSTADT HOHENEMS
 Unter besonderer Berücksichtigung des Postplatzes und weiterer Entwicklungsareale

Konzeptansätze zur Stadtstruktur

Entwicklungsareale 13-14
 (Einbindung der Entwicklungsareale in das Innenstadtentwicklungs-konzept + Empfehlungen)

Legende

- Motorisierter Verkehr
- Fußweg / Radweg Bestand
- Fußweg / Radweg neu

Auftraggeber:
 Amt der Stadt Hohenems

Architekt DI Helmut Kuëss
 Ehregutaplatz 8 6900 Bregenz
 T 05574 42845 F 42845-4
 buero @ architektur-kuess.at
 Mitarbeit: kgm architektur

Datum: 28.04.2011
 Datei: stud.innenstadt.pdf

K 06