

Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan „Bahnhofsbezirk Feldkirch“:

(Plan-Zl. 2017/6422 – 1 vom 21.02.2017)

Vorbemerkungen:

Im Jahr 2004 wurde ein städtebaulicher Wettbewerb für ein ca. 56.000 m² großes Gebiet in der Umgebung des Bahnhofes Feldkirch durchgeführt (Auslober Stadt Feldkirch und Österreichische Bundesbahnen), um einerseits die städtebauliche Qualität des Bahnhofsviertels zu verbessern und andererseits die brach liegenden oder untergenutzten Flächen einer hochwertigen Bebauung zugänglich zu machen. Als 1. Preisträger dieses städtebaulichen Wettbewerbs ging ein Entwurf der Architektengemeinschaft Gohm-Hiessberger-Steinmayr-Mascher hervor. Als Weiterentwicklung des Siegerprojektes des städtebaulichen Wettbewerbs wurde im Jahr 2007 der Bebauungsplan "Bahnhofsbezirk Mitte" durch eine Verordnung der Stadtvertretung erlassen.

Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen – so soll z.B. die bestehende Bahnhofshalle der ÖBB vorerst weiter bestehen bleiben – sind geringfügige Anpassungen gegenüber dem Bebauungsplan "Bahnhofsbezirk Mitte" aus dem Jahr 2007 notwendig. Gleichzeitig ist der Geltungsbereich gegenüber dem Bebauungsplan "Bahnhofsbezirk Mitte" aus dem Jahr 2007 derart zu adaptieren, dass der südöstlich an die Bahnhofstraße angrenzende Bereich auch vom Bebauungsplan umfasst ist, damit eine Bebauung der Liegenschaften GST-NR .439, .584/2, 4922/8 und des „Zangerle-Areals“ im Sinne des städtebaulichen Rahmenplanes ermöglicht wird.

Aufgrund des erweiterten Geltungsbereichs ist beabsichtigt, den gegenständlichen Bebauungsplan „Bahnhofsbezirk Feldkirch“ im Frühjahr 2017 auf Basis der bestehenden Rechtsgrundlagen (§28 und §29 RPG) neu zu erlassen und gleichzeitig den bisherigen Bebauungsplan „Bahnhofsbezirk – Mitte“ aus dem Jahr 2007 aufzuheben. Ausnahmen vom Bebauungsplan sind auf Basis des §35 RPG zulässig.

Geltungsbereich:

Der gegenständliche Bebauungsplan "Bahnhofsbezirk Feldkirch" umfasst einen Bereich im Ausmaß von ca. 2,9 Hektar zwischen Friedhof Peter und Paul und den Bestandsobjekten „Bahnhofstraße 24“ und „Bahnhofstraße 30“ im Südwesten, der L190 im Nordwesten, der nordöstlichen Begrenzung auf Höhe des Gebäudes Reichsstraße 163 und den ÖBB-Gleisanlagen im Südosten (vgl. Planunterlagen).

Flächenwidmung:

Mit Ausnahme der Gemeindestraßen „Bahnhofstraße“, „Wohlwendstraße“, dem Bahnhofsvorplatz und der Privatstraße zu den Bestandsobjekten „Bahnhofstraße 24 – 30“, welche im rechtsgültigen Flächenwidmungsplan als „Verkehrsfläche“ ausgewiesen sind, sind die restlichen Flächen als „Baufläche – Kerngebiet“ gewidmet.

Gemäß §14 Abs. 2 RPG können auf als „Baufläche – Kerngebiet“ gewidmeten Flächen vornehmlich Gebäude für Verwaltung, Handel, Bildungs- und andere kulturelle und soziale Einrichtungen, sonstige Dienstleistungen und Wohnungen errichtet werden. Andere Gebäude und Anlagen sind zulässig, wenn der Charakter als Kerngebiet nicht gestört wird.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt mit Ausnahme des nordöstlichsten Teilbereichs auch in der EKZ-Eignungszone gemäß Erlass des Amtes der Vorarlberger Landesregierung vom 15. 7. 2002, Zl. VIIa-158.16-4.

Bebauung:

Sowohl Neubauten wie auch Bestandsbauten im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes sind durch Baugrenzen abgegrenzt. Eine Baugrenze begrenzt die maximal zulässige Bebaubarkeit eines Grundstückes als diejenige Linie, vor der die Außenwände eines Gebäudes nicht errichtet werden dürfen. Baugrenzen gelten grundsätzlich jeweils für alle Geschosse.

Gemäß den Vorgaben des städtebaulichen Rahmenplans, welcher sich aus dem städtebaulichen Wettbewerb ergab, soll im Bereich des Bahnhofsbezirkes eine großvolumige Bebauung mit einer Längsausrichtung parallel zur bestehenden Bahninfrastruktur ermöglicht werden.

Prägend für diese Bebauungsstruktur sind einerseits zwei Längsbaukörper mit maximalen Gebäudehöhen von bis zu 21,0 m, wobei eines dieser Volumen im Bereich des bestehenden Bahnhofsgebäudes situiert ist. Durch den Weiterverbleib der bestehenden Bahnhofshalle und weiterer Bestandsbauten der ÖBB in diesem Bereich wird das im Bebauungsplan ermöglichte Bauvolumen allerdings vorerst nur teilweise ausgenutzt. Der zweite Längsbaukörper, welcher nördlich vom Bahnhofsgebäude entlang der Gleisinfrastruktur situiert ist, befindet sich auf Flächen der ÖBB; eine kurzfristige Umsetzung ist hier nicht beabsichtigt. Andererseits wird der Bahnhofsvorplatz auf der südwestlichen bzw. nordöstlichen Schmalseite durch zwei schlanke Hochpunkte mit einer maximalen Gebäudehöhe von jeweils bis zu 33,0 m gefasst. Ergänzend soll eine Bebauung des Zangerle-Areals an der Bahnhofstraße ermöglicht werden, deren Höhe die ungefähre Traufhöhe der Bestandsbebauung „Bahnhofstraße 16 – 18“ aufnimmt (Gebäudehöhe bis zu 15,0 m).

Die Bestandsbauten „Bahnhofstraße 25 – 33“ und „Reichsstraße 173 – 177“ werden im Umfang des derzeitigen Bestandes im Bebauungsplan abgebildet. In den verbalen Erläuterungen ist zudem berücksichtigt, dass im Zuge einer wärmetechnischen Sanierung von Bestandsbauten (Anbringen einer Außenwärmedämmung) eine Überschreitung der Baugrenzen im Ausmaß von bis zu 25 cm zulässig ist.

Im Bereich der Bestandsbauten „Wohlwendstraße 1“, „Reichsstraße 161a“, „Reichsstraße 165“, „Reichsstraße 167“ und „Reichsstraße 171“ folgen die neuen Baugrenzen und maximal möglichen Gebäudehöhen den Vorgaben des städtebaulichen Rahmenplanes, wodurch in diesem Bereich eine neue Bebauung mit höherer Bebauungsdichte gegenüber dem Bestand ermöglicht wird.

Die detaillierten Angaben zu den maximalen Gebäudehöhen bis zur Oberkante der jeweiligen Dachattika sind dem Plan Plan-Zl. 2017/6422 – 1 vom 21.02.2017 zu entnehmen. Als Dachformen für die Neubauten sind nur Flachdächer vorzusehen. Begründete Überschreitungen der maximalen Gebäudehöhen für allfällige punktuelle Dachaufbauten (technische Einrichtungen wie Liftüberfahrten, Kamine, Entlüftungsrohre etc; jedoch keine Technikgeschosse) sind mit einer zusätzlichen Höhe von bis zu 1,8 m zulässig.

In den verbalen Erläuterungen des Bebauungsplanes ist weiters festgehalten, dass die Errichtung von Verkehrsbauwerken (überdachte Bushaltestellen, Fußgängerunterführungen, Tiefgaragenrampen, Stiegen- und Liftbauwerke, etc) innerhalb des Geltungsbereiches zulässig ist.

Erschließung und Parkierung:

Gemäß städtebaulicher Rahmenplanung soll im Bebauungsplangebiet, insbesondere im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und den Baufeldern der Neubebauung eine Tiefgarage mit bis zu zwei Untergeschossen errichtet werden. Der Vorplatzbereich des Bahnhofs ist verkehrsberuhigt auszuführen – das bedeutet, dass eine Zufahrt zum Bahnhof für Kfz (Ausnahme ÖPNV) ausschließlich über die öffentliche Tiefgarage erfolgen soll.

Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes sind Flächen für den öffentlichen Busverkehr, den Radverkehr und den Fußgängerverkehr vorgesehen. Für die Wartebereiche, Radabstellbereiche und Fußgängeranbindung zur Bahnhofshalle ist eine teilweise Vorplatz-Überdachung vorgesehen.

Die Erschließung der Tiefgarage erfolgt von der L190 über die Bahnhofstraße (Zufahrt), die Wohlwendstraße (Abfahrt) und allfällige neue Verbindungen nördlich der Wohlwendstraße. Für den ÖPNV sollen Zu- und Abfahrt über Bahnhof- und Wohlwendstraße ermöglicht werden. Die Erschließung der Bestandsbauten in der Bahnhofstraße bzw. Wohlwendstraße kann weiterhin über die Bahnhofstraße bzw. die Wohlwendstraße erfolgen, wobei ein Überfahren des Bahnhofsvorplatzes für Kfz (Ausnahme ÖPNV) unterbunden werden soll.

Der Fußgänger- und Radverkehr wird wie im Bestand über die Verlängerung der Wichnergasse entlang der Friedhofsmauer und die Bahnhofstraße bzw. Wohlwendstraße erfolgen. Im städtebaulichen Rahmenplan ist eine zusätzliche Erschließung für den nichtmotorisierten Verkehr über eine allfällige autofreie Verbindungsachse zwischen Bahnhofsbezirk und Altstadt, welche im Wesentlichen in der Verlängerung der Saalbaugasse bis zum Bahnhofsvorplatz bestehen soll, vorgesehen.

Amt der Stadt Feldkirch, Abt. Stadtplanung, 21.02.2017