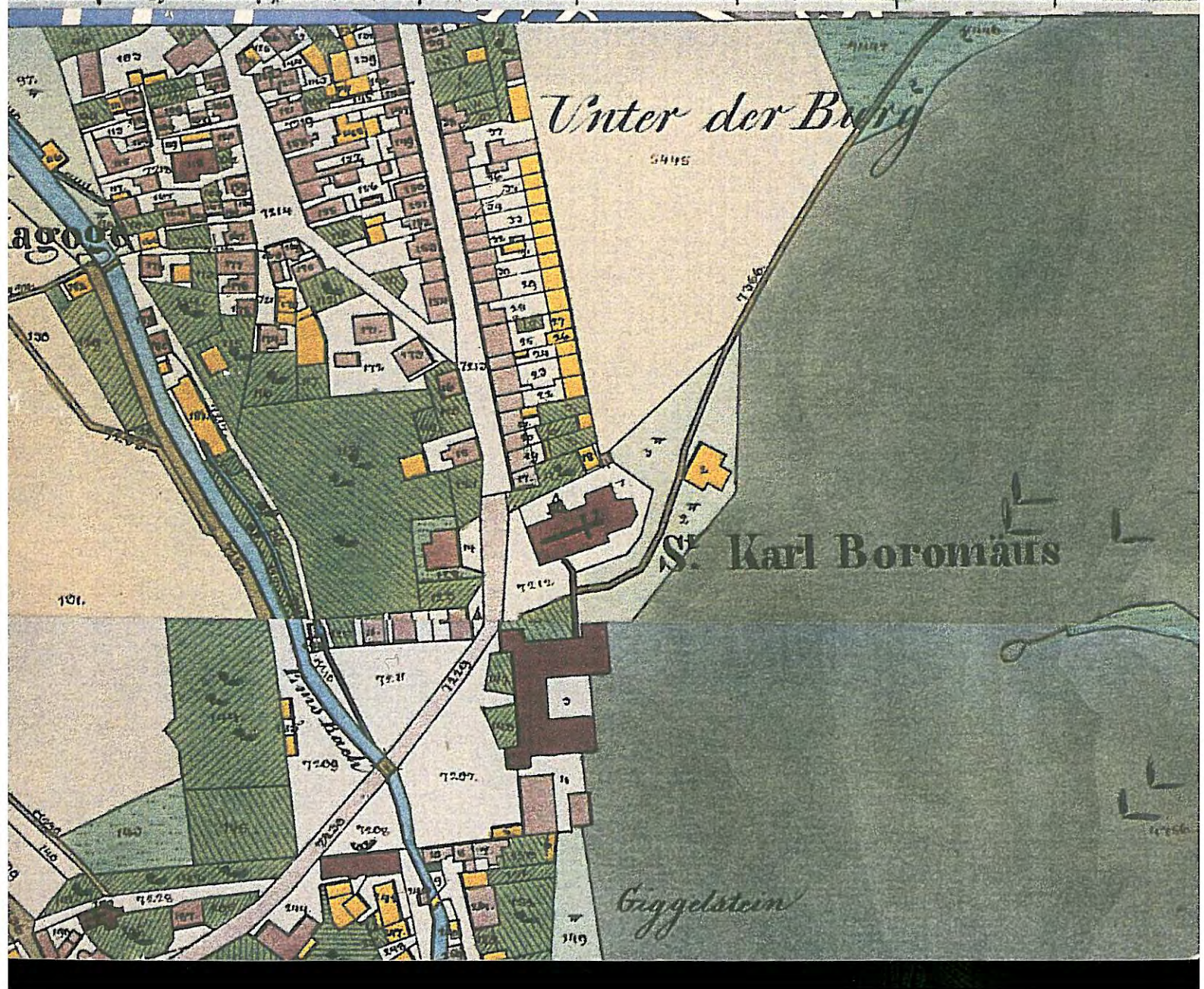


Hohenems



Unter der Burg

St. Karl Borromeus

Giggelstein

Magog

Hohenems
Rahmenplan Stadtmitte

Auftraggeber: Stadt Hohenems, Vorarlberg

Auftragnehmer: Büro für Sanierung und Stadtplanung
Joachim Scheible, Dipl. Ing. Architekt

Mitarbeiter: Angelika Altenried, Dipl. Ing. F.H.
Ferdinand Nonnenbroich, Praktikant
Boy Scheible, Redaktion
Thomas Stumper, Dipl. Ing. Architekt

Repro: Graphisches Zentrum, Hohenems
Litho: Repro Center, Altach
Druck: Hämmerle Druck, Hohenems

ISBN 3-900851-26 3

Bearbeitung: 1991/1992 ©

Inhaltsverzeichnis

0.	Einführung	4
0.1.	Vorwort	4
0.2.	Grundsätzliches zum städtebaulichen Rahmenplan	5
0.3.	Planungsaufgabe	5
0.4.	Bürgerbeteiligung	5
0.5.	Planungsablauf	7
1.	Bestandsaufnahme und Analyse	8
1.1.	Geschichte und Stadtbild	8
1.1.1	Geschichte	8
1.1.2	Stadtbild	9
1.2.	Maß und Art der Nutzung	11
1.2.1.	Maß der Nutzung	11
1.2.2.	Art der Nutzung	11
	- Wohnen	11
	- Fremdenverkehr	12
	- Einzelhandel	13
	- Dienstleistungen	15
	- Gemeinbedarfseinrichtungen	15
1.3.	Verkehr	22
2.	Städtebauliche Mißstände	24
2.1.	Strukturelle Probleme	24
2.2.	Einzelne städtebauliche Mißstände	24
3.	Städtebaulicher Rahmenplan	27
3.1.	Nutzungskonzept	27
3.2.	Räumliches Konzept	30
3.3.	Verkehrskonzept	32

Planverzeichnis

Plan 1	Historischer Stadtgrundriß von 1875
Plan 2	Straßen und Verbauungsplan von 1908
Plan 3	Auszug Flächenwidmungsplan
Plan 4	Stadtbild
Plan 5	Mängel und Konflikte
Plan 6	Erdgeschoßnutzungen
Plan 7	Erschließungskonzept
Plan 8	Erschließungskonzept Stufe 1
Plan 9	Städtebaulicher Rahmenplan
Plan 10	Grün- und Freiflächenkonzept

0. Einführung

0.1. Vorwort

Hohenems kann auf eine lange geschichtliche Bedeutung zurückblicken.

Hohenems beherrschte die Region bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts.

Die noch vorhandenen Bauten und Anlagen bezeugen jene maßgebende Zeit: da sind der gräfliche Palast samt Schloßplatz sowie Gebäude, Straßen und Plätze des bürgerlichen und des ehemals jüdischen Viertels. In dieser Tradition wurzelt die unverwechselbare Identität des Ortes.

Hohenems kann eine günstige Chance ergreifen: Die alte Substanz sollte mit Stolz neu erkannt und als eine neue Mitte revitalisiert werden.

Der Rahmenplan soll dazu beitragen, dieses Erkennen bei den Bürgern und bei allen verantwortlichen Entscheidungsträgern vor Ort und in der Region zu fördern. Es ist hohe Zeit Handlungsmaximen aufzustellen, denn die Identität von Hohenems droht verloren zu gehen.

Erst vor kurzem sind noch zwei authentische Gebäude aus der Entstehungszeit von Hohenems abgebrochen worden, andere drohen zu verfallen, insbesondere auch wichtige Gebäude im ehemaligen jüdischen Viertel. Das Auto erdrückt geradezu die historische Ortsmitte. Die Einkaufsbereiche haben sich metastasenartig von der Mitte weg entwickelt. Menschen und Kaufkraft wandern ab. Nicht nur die Atmosphäre, sondern die ganze Leistungsfähigkeit der Ortsmitte leidet darunter.

Der Rahmenplan hat die Aufgabe, städtebauliche Mißstände aufzudecken, Ziele und Wege vorzuschlagen, wie der Gesundungsprozeß von Hohenems in Gang gesetzt werden kann.

Zwei markante und vorbildliche Schritte prägen das Jahr 1991:

Die 1. Landesausstellung im gräflichen Palast von Hohenems sowie die Fertigstellung des jüdischen Museums in der Villa Heimann - Rosenthal.

1993 wird Hohenems 10 Jahre als Stadt bestehen. Dieses Jahr sollte besonders dazu anspornen, der historischen Ortsmitte wieder ihren angemessenen Stellenwert im Gemeinwesen zurückzugeben.

0.2. Grundsätzliches zum städtebaulichen Rahmenplan

- Der städtebauliche Rahmenplan ist aus dem Flächenwidmungsplan heraus entwickelt und erfaßt den innerstädtischen Bereich von Hohenems zwischen Diepoldsauer Straße und August-Reis-Straße.
- Der Rahmenplan soll die weitere städtebauliche Entwicklung aufzeigen, welche sich über einen größeren Zeitraum und in mehreren Abschnitten erstrecken wird. Einzelne Vorschläge für Teilbereiche ergänzen diese umfassende vorausgehende Darstellung der größeren planerischen Zusammenhänge.
- Der städtebauliche Rahmenplan hat keine gesetzliche Rechtsgrundlage und ist als Selbstbindungsplan der Stadt zu sehen. Er ist eine Grundlage für alle nachfolgenden städtebaulichen Planungen und dokumentiert die Entwicklungs- und Investitionsvorstellungen der Stadt.
- Der städtebauliche Rahmenplan soll ständig fortgeschrieben und den sich verändernden Entwicklungsbedingungen der Stadt angepaßt werden.

0.3. Planungsaufgabe

Die Stadt Hohenems hat Ende des Jahres 1990 das Büro für Sanierung und Stadtplanung Ravensburg beauftragt, einen städtebaulichen Rahmenplan für die Innenstadt Hohenems auszuarbeiten. Dabei sollte der Schwerpunkt der Untersuchung nicht darin liegen, umfangreiches Datenmaterial aufzuarbeiten, sondern zunächst den Bestand pragmatisch zu erfassen, Trends zu antizipieren und Einzelmaßnahmen, die im Kontext mit der angestrebten Gesamtlösung stehen, realistisch einzuschätzen.

0.4. Bürgerbeteiligung

Während der Bearbeitungszeit wurden verschiedene Gespräche mit Vertretern der Initiative "Lebenswertes Hohenems", mit Einzelhändlern und anderen Schlüsselpersonen geführt.

Ebenso wurden Anregungen und Bedenken aus der Verwaltung und aus der Bürgerschaft eingearbeitet.

Der Bürgerschaft ist der Rahmenplan nach Vorliegen der Broschüre vorzustellen. Die Auseinandersetzung mit den einzelnen Themen wird zu

einer Vielzahl von Anregungen und Bedenken führen. Sie müssen auf ihre Machbarkeit und Finanzierbarkeit überprüft werden. Es muß dann abgewogen werden, ob sie den allgemeinen Zielen abträglich sind oder nicht. Bei Bedenken gilt es, gegebenenfalls nach zusätzlichen Lösungsansätzen zu suchen und zu prüfen, wie Abhilfe geschaffen werden kann. Wünschenswert ist, daß sich die Bürgerschaft die Rahmenplanziele zu eigen macht und durch Initiativen, Arbeitskreise etc. zu deren Verwirklichung und Durchsetzung beiträgt.

0.5. HOHENEMS RAHMENPLAN STADTMITTE INHALT UND PLANUNGSABLAUF

Vorgaben

Arbeitsprogramm- und Ablauf	Vorhandene örtliche Gutachten	übergeordnete Gutachten
--------------------------------	----------------------------------	----------------------------

Korrektur- faktoren

Bestandsaufnahme

Einzelhandel Dienstleistung Gemeinbedarf Bevölkerung	historische Entwicklung räumlicher Aufbau Stadtbild Grünbereiche	Individualverkehr ÖNPV Fußgänger Radfahrer
---	---	---

Befragung zu
ortsspezifischen
Einzelproblemen
Schlüsselpersonen

Analyse

Beschreibung der Bestandssituation, Mängel, Mißstände, städtebauliche und landschaftliche Merkmale, Entwicklungstendenzen und Probleme
--

Anregungen, Bedenken,
Verwaltung, Stadtrat,
Bürgergruppen,
Beteiligte

Ziele

Nutzungsziele	Räumliche Ziele	Erschließung
---------------	-----------------	--------------

Dringlichkeit
Prioritäten
Finanzierung
Strategie

Rahmenplanbericht

Nutzungskonzept	Räumliches Konzept	Verkehrskonzept
-----------------	--------------------	-----------------

Stadtvertretung
Bürgerbeteiligung
Bürgerinitiativen
Arbeitsgruppen

Durchführung

Einzelmaßnahmen und Verbundmaßnahmen rechtlicher, liegenschaftlicher, planerischer, finanzieller Art

1. Bestandsaufnahme und Analyse

1.1. Geschichte und Stadtbild

1.1.1. Geschichte

Der Rückblick in die Geschichte gerät nicht zum Selbstzweck, wenn man sich klar zu machen versucht, worin die heutige Identität des Ortes Hohenems liegt. Das Verfolgen der Siedlungsgeschichte hilft uns, die topographischen, städtebaulichen und kulturellen Eigenheiten zu erkennen und ihre Merkmale angemessen zu werten.

Die spätantiken Hofstätten und die alemannischen Siedlungsanfänge befanden sich am Rande der unwegsamen Talsohle des Rheins.¹ Auf dem ehemaligen Schwemmland ist der Wald von Siedlern gerodet worden, um dort Ackerbau zu treiben. Eine wesentliche Voraussetzung für die Standortwahl und -entwicklung waren die Bäche², an welchen zahlreiche Mühlen errichtet worden sind.

a)

Die Bereiche Au und oberer Emsbach erhalten ihre Bedeutung durch ihre Topographie, ihre Bachläufe und durch ihre Siedlungsgeschichte. Sie tragen damit wie kein anderer Bereich in ganz Hohenems wesentlich zu der Identität von Hohenems bei, die es zu bewahren gilt.

b)

Die Burgruine Hohenems ist das Relikt ehemaliger aristokratischer Herrschaft über die Region. Hohenems verdankt diesem Umstand nicht nur seinen Namen, sondern auch die imposanten Gebäulichkeiten gräflicher Herkunft in der Ortsmitte. Von der Burg auf der vorgelagerten Felsnase hatte und hat man einen hervorragenden Blick über die Rheintalebene und auf die Siedlung Hohenems. Das markante Profil des Steilhangs prägt das Landschaftsbild.

Ruine, Steilhang, Ausblick und die gräflichen Feudalbauten bilden zusammen mit dem Umland (z. B. Gloppeburg) ein charakteristisches Ensemble und eine ausbaubare Chance.

¹ erst 1923 wurde der Rhein in den neuen Diepoldsauer Durchstich umgelenkt, wodurch der "Alte Rhein" entstand. 1930 wurde die Verbindung Hohenems-Diepoldsau geschaffen.

² Emsbach, Gsohlbach, Äuelebach, Salzbach, Tugsteinbach, Reutebach

c)

Im Schatten der Veste Alt Ems entwickelte sich das Dorf Ems und erhielt bereits 1333 das Stadtrecht. Das heutige Ortsbild wird jedoch maßgeblich durch Bauten aus der Zeit um und nach 1600 bestimmt, als Graf Kaspar von Ems den Ort zur Marktgemeinde erhebt und seine Residenz mit Parkanlage, Lusthaus und Tiergarten nach dem Vorbild italienischer Fürstenhöfe ausbaut.

Graf Kaspar baut eine neue Landstraße von Götzis zur Ortsmitte von Ems und gründet eine stadtähnliche Siedlung in geschlossener Bauweise. Sie entsteht in der Dompropsteigasse (Marktstraße). Die beiden Häuserreihen "wurden mit Mauern umgeben und mit zwei Toren versehen."³ Bis zu diesem Zeitpunkt war Ems eine offene Bauernsiedlung gewesen.

d)

"1617 wurde das westlich angrenzende Steinach bis zum Emsbach einbezogen und dort an der sogenannten Judengasse das jüdische Getto angesiedelt."⁴

e)

Die Bevölkerungsentwicklung stagnierte lange Zeit. 1754 zählte die Gemeinde noch rund 1800 Einwohner. Bis zum Jahr 1837 verdoppelte sich die Einwohnerzahl auf 4031, was zu einer zusätzlichen Siedlungsausweitung führte. Erst die Nachkriegsjahre brachten, wie überall, explosionsartige Zuwächse, 1977 lebten 12833 Einwohner in Hohenems, 1990 sind es 14215.

1.1.2. Stadtbild

Stadtbild ist gegenwärtige Geschichte, ist der äußere Spiegel unserer Kulturgeschichte. Das Ziel beim Behandeln von Gebäuden ist nicht der Erhalt von ästhetischen Genüssen, ein Stadtbildproblem, sondern existierende historische Realität mit Erfolg zu schützen. "Es geht eben gar nicht um die Konservierung von etwas Vergangenenem, sondern um die Bewahrung von etwas unmittelbar Gegenwärtigem. Nicht das Vergangene der Vergangenheit soll und muß, so lange das nur möglich ist, erhalten

³Hohenems. Kultur, S. 15

⁴Hohenems. Kultur, S. 15

bleiben, sondern gerade das Unvergängliche, das in der Vergangenheit erschienen ist und sie überlebt.”⁵

Der zunächst oberflächlich wirkende Slogan “Finden statt Erfinden” ist ein wichtiger Handlungsgrundsatz. Es bleibt daneben genug Raum neues, zeitgenössisches, zukunftsweisendes zu schaffen. Das Ergebnis einer solchen Denkweise bewahrt bei der Erneuerung eines Ortes dessen Identität und Unverwechselbarkeit. Der natürliche Prozeß, dem die Wandlung eines Ortes unterliegt, ist nicht frei, sondern in seine ureigenste Beschaffenheit und seinen Bezug zur Region eingebunden.

Was wäre eine Ortsmitte, die ihre “Geschichtlichkeit weitgehend verloren hat, sie gerät all zu leicht zu platter Oberflächlichkeit.”⁶

Die Unverwechselbarkeit des Ortsbildes von Hohenems gründet sich in seiner oben erwähnten Geschichte. Sie liegt nicht in der Siedlungsentwicklung nach dem 1. oder 2. Weltkrieg. Die flache Rheintalebene einerseits und die offene Bauweise andererseits führten nicht zu einer eigenständigen städtebaulichen Charakteristik. Es handelt sich im wesentlichen nicht um ortsspezifische, eher um austauschbare flächige Überbauungen, die weder Identität erzeugen, noch Erinnerungsmerkmale enthalten.

Besonders erhaltenswert sind nicht nur die einzelnen Kulturdenkmale, sondern gleichermaßen verschiedene Ensembles.

Die wesentlichsten werden nachstehend aufgezählt:

1. Wegekreuz Diepoldsauer Straße / Radetzkystraße. Damit verbunden die gesamte Hausgruppe Radetzkystraße 5 und 7.
2. Die Marktstraße zwischen Harrachgasse und Kirchplatz.
3. Die Schweizer Straße zwischen Harrachgasse bis Marktstraße inklusive Schulgasse 1 und der Gebäude der Jakob Hannibal-Straße bis zum Emsbach.
4. Der Kirchplatz.
5. Der Schloßplatz.
6. Das Viertel zwischen Schloßplatz, St.-Karl-Straße und Bahnhofstraße.
7. Der gesamte Bereich Au, soweit es sich um historische Gebäude handelt.

⁵ Sedlmayr, Hans; Die demolierte Schönheit. Ein Aufruf zur Rettung der Altstadt Salzburgs. – Salzburg 1965, S. 37.

⁶ Jaspers Karl; Vom Ursprung und Ziel der Geschichte. Frankfurt a. M. / Hamburg 1957, S. 257.

Um diese 7 Ensembles zu bewahren, müssen ihre einzelnen Gebäude erhalten bleiben. Die restaurative Instandsetzung dieser Gebäude ist als Handlungsmaxime mit allem Nachdruck zu verfolgen. Für neues Bauen gibt es hinreichend Möglichkeiten im gesamten Ort, dieses muß nicht gerade in diesen schützenswerten Ensembles stattfinden.

1.2. Maß und Art der Nutzung

1.2.1. Maß der Nutzung

Das Maß der Nutzung ist in der Baubemessungsverordnung von Vorarlberg definiert.

Die vorhandenen Gebäude im Untersuchungsgebiet sind in der Regel 2-3geschossig, in verdichteten Bereichen kaum darüber hinausgehend. Diese Struktur sollte nicht verändert werden. Die Grundstücksflächen sind ausreichend groß gehalten, in verschiedenen Quartieren sind eher zu geringe Bauflächenzahlen festzustellen. Die Wohngebiete bieten so vorzügliche, familienfreundliche Wohnverhältnisse an. Höhere Geschosßzahlen würden anonyme Siedlungsstrukturen nach sich ziehen.

Es wird darauf hingewiesen, daß weiterer Landschaftsverbrauch eingedämmt werden muß. Zu bevorzugen ist deshalb eine Bebauung der bisher unbebauten Grundstücke und weitere Lückenschließungen, wobei das Maß der Nutzung die Eigenart der näheren Umgebung und deren Charakteristika aufnehmen sollte.

1.2.2. Art der Nutzung

Wohnen

Die offene Bauweise von Hohenems mit einer angemessenen Nutzungsdichte, oft aber auch geringen Dichte, ermöglicht ein gesundes, naturverbundenes Wohnen (siehe oben). Korrekturen sind höchstens im Einzelfall erforderlich.

Auf erhebliche Erschließungsprobleme in einigen Wohnquartieren muß hier dennoch hingewiesen werden (siehe 3.1. Wohnen). Laut § 4 Abs. 2 des Vorarlberger Baugesetzes muß jedes Baugrundstück eine rechtlich gesicherte Verbindung mit einer öffentlichen Verkehrsfläche haben. Diese

ist für eine Anzahl von Grundstücken nicht oder kaum und nur mit erheblichen Schwierigkeiten und Kosten herstellbar. Die Gründe liegen ursächlich in dem früher geltenden Erbrecht der Realteilung, welche zu einer Zersplitterung des Grund und Boden geführt hat, sie liegen aber auch in der nur teilweise durchgesetzten Planung von 1908/10. Damals gab es zwar noch so gut wie keine Autos, aber eine fast überperfekte Erschließungsplanung. Heute müssen wir in den betroffenen Gebieten das Gegenteil konstatieren.

Fremdenverkehr

Nach Aussagen der Verwaltung werden die in Hohenems angebotenen Betten ausgelastet. Allgemein wird in der Bürgerschaft die Auffassung vertreten, daß die Attraktivität der Stadt und ihres Hinterlandes in Bezug auf Fremdenverkehr erhöht werden sollte. Diese Überzeugung teilt auch der Gutachter. Durch den Autobahnanschluß und die Bahn ist eine sehr gute Erschließung gegeben.

Das an Hohenems angrenzende Bergland ist nicht weniger interessant und vielfältig wie in anderen touristischen Hochburgen des Montafons. Es fehlt lediglich an publikumswirksamen Anlagen und Einrichtungen. (siehe 3.1. Fremdenverkehr)

Jedoch Rechnung zu tragen ist der nicht immer vorteilhaften klimatischen Situation: "Wenn uns auch das Jahr mehr als hundertvierzig trübe Tage bringt und der anhaltende Bodennebel verursacht, daß Hohenems im Winter zu den sonnenärmsten Gebieten ganz Österreichs gehört, so sind die Sommer zumindest im Durchschnitt trotz vieler gegenteiliger Meinungen in Wirklichkeit sehr schön; in bezug auf Sommersonne liegt Hohenems im österreichischen Spitzenfeld. (...) Eine letzte betrübliche Feststellung müssen wir bei unserer Klimabetrachtung treffen: In Hohenems geht die Sonne spät auf! Die Berge, die gegen Südost aufsteigen, nehmen nämlich durchschnittlich 20% der astronomisch an sich möglichen Sonnenscheindauer weg, wobei je nach der Form der Kammlinien örtlich bedeutende Unterschiede im Tal eintreten."⁷

⁷Hohenems. Natur und Wirtschaft, S. 31f.

Einzelhandel

Im Jahr 1983 hat die Stadt Hohenems das Institut für Marktforschung, Mag. Steurer aus Feldkirch, beauftragt, eine Kaufentscheidungs- und Imageanalyse für die Stadt zu erstellen. Diese Analyse kann zwar heute nicht mehr in allen Punkten aktuell sein, die wesentlichen Aussagen werden jedoch untermauert durch ein Gutachten der Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Vorarlberg aus dem Jahre 1988 (Kaufströme in Vorarlberg, Konsumentenmotive) und eine gemeinsame Untersuchung des Amtes der Vorarlberger Landesregierung, Landesstelle für Statistik, und der Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Vorarlberg (Die regionale Kaufkraft der privaten Haushalte in Vorarlberg im Jahre 1988).

In der Vorarlberger Landschaft gab es kein Zentrum, das auf die übrigen Gebiete des Bundeslandes besondere Sogwirkungen ausübte, viele mittlere und kleinere Zentren prägten das Land. Die Stadt, die mittlerweile mehr Kaufkraft bindet als die anderen - mit der entsprechenden Zuwanderung aus der Region, ist Dornbirn.

Die Kaufkraftabwanderung in Hohenems und Umgebung (Altach, Götzis, Koblach, Mäder) schwankt 1983 zwischen 34 und 36 %, wobei eindeutig Dornbirn als Einkaufsstadt bevorzugt wird. 365 Mio. Schilling der gesamten 812 Mio. Schilling, die aus dieser Region abfließen, werden demnach in Dornbirn ausgegeben. Weitere 101 Mio. Schilling gaben die Hohenemser 1988 in der Schweiz aus. Zum Vergleich sei die Stadt Bludenz erwähnt, wo die Haushalte nur 28% ihres Haushaltsbudgets für Käufe außerhalb der Stadt ausgaben.

32 % der Kaufkraft von Hohenems stammen aus der Zuwanderung; der größte Teil aus der Umgebung von Feldkirch und Feldkirch-Stadt. In Zahlen ausgedrückt bedeutet dies, daß insgesamt 725 Mio. Schilling von Konsumenten eingebracht werden, die von außerhalb kommen, davon 223 Mio. Schilling aus der Umgebung von Feldkirch und 108 Mio. Schilling aus der Stadt Feldkirch.

Auch wenn die Ergebnisse des Gutachtens von 1983 nicht mehr in allen Bereichen relevant sein können, hat sich doch ein gewisses Kaufverhalten betreffend Hohenems als primären Einkaufsort nicht gravierend verändert: Jeweils 80-90 % der Befragten (die Berechnungen basieren auf 100 Käufern einer Produktgruppe) versorgen sich in Hohenems mit

Frischwaren, Uhren, Schmuck, Stoffen, Wolle, Handarbeiten, landwirtschaftlichen Bedarfsartikeln für den Garten, Hifi-Geräten, TV, Radio, Video. Überdurchschnittlich hoch sind auch die Kraftfahrzeuganschaffungen in der Region. Gleichfalls etwa 90 % frequentieren Cafés, Bars und Konditoreien des Ortes.

Demgegenüber stehen die geringen Umsätze bei Damen- und Herrenoberbekleidung sowie Möbeln und Einrichtungsgegenständen. Lediglich etwa 40 % finden ein ausreichendes Angebot in Hohenems vor.

“Kein richtiges Zentrum, Geschäfte zu sehr verstreut, zu geringes Warenangebot, zu hohes Preisniveau, zu wenige Fachgeschäfte” diese Kritik der befragten Einwohner an ihrer Stadt und die nachfolgende Bestandsaufnahme führen zu folgendem Fazit:

Die Fortschreibung des Gutachtens speziell für Hohenems erscheint notwendig, um gesicherte Zahlen für die zukünftige Vorgehensweise zu erhalten, sind doch die Auswertungen der Gutachten von 1988 und 1989 für Hohenems nicht ausreichend signifikant.

Sowohl der Messepark wie auch das Einkaufszentrum mit Fußgängerzone in Dornbirn sind erst nach der Erstellung des Gutachtens 1983 entstanden. Auch der Kaufkraftzufluss aus dem Bereich Götzis dürfte sich durch die dort zu konstatierenden Entwicklungen erheblich gemindert haben.

Der Erdgeschoßnutzungsplan weist die weitläufige Ausdehnung der Einkaufsbereiche nach. Eine Verdichtung von Einzelhandelsgeschäften im Norden in der Marktstraße bis zum Kirchplatz ist erkennbar. Die Geschlossenheit wird dann durch die St. Karl-Borromäus-Kirche, die Volksschule, den Palast und den Schloßplatz auf einer Länge von 200 Metern unterbrochen.

Der Geschäftsflächenbesatz hat sich vom Schloßplatz aus in 2 Richtungen weiterentwickelt:

- axial in die Kaiser-Franz-Josef-Straße bis zur August-Reis-Straße und
- in der Bahnhofstraße bis zum Krankenhaus

Die Ausdehnung des Geschäfts”zentrums” beträgt 1000 m bzw. 1200 m. In einer Stadt mit der Größe von Hohenems beträgt die zumutbare und annehmbare Fußwegentfernung ca. 300 m!

Hieraus ergibt sich, daß der Kunde von einem Geschäft zum anderen mit dem Auto fährt. Dadurch werden nicht nur unnötige Fahrbewegungen (Binnenverkehr) erzeugt, vielmehr muß für einen größeren Einkauf ein Mehrfaches an Parkraum zur Verfügung gestellt werden. Ein Einkaufserlebnis kann so gar nicht erst entstehen. Weder kann man aus dem fahrenden Auto Schaufenster betrachten, noch kann man im Vorbeifahren miteinander ins Gespräch kommen.

Dienstleistungen

Untersuchungen über die Verteilung der Dienstleistungsbetriebe liegen nicht vor. Grundsätzlich gilt: Zentralität entsteht immer dann, wenn Dienstleistung und Einzelhandel sich ergänzen. Büros und Praxen in dezentralen Wohngebieten schwächen die Ortsmitte.

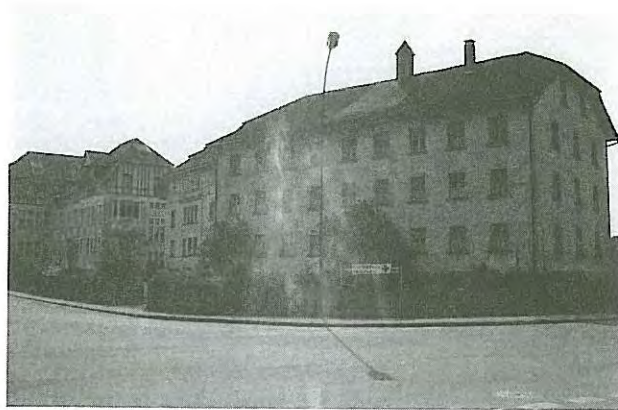
Die zusätzliche Ansiedlung von Büros und Praxen in den 1. Obergeschossen ist zu unterstützen. Die 2. Obergeschosse und die Dachgeschosse sollten dem Wohnen vorbehalten werden.

Gemeinbedarfseinrichtungen

Der gebietsbezogene Rahmenplan kann kein gesamtheitliches Konzept zur Versorgung des Ortes mit Gemeinbedarfseinrichtungen enthalten. Es werden deshalb exemplarisch 19 verschiedene Gebäude angesprochen, die mit anderen Nutzungen belegt werden könnten. Die "Bürgerinitiative lebenswertes Hohenems" hat hierzu mit einer Liste maßgebliche Anregungen gegeben.

1) Altersheim,
Kaiserin-Elisabeth-Straße 2

Das ehemalige Altersheim befindet sich auf dem Spitalgelände. Eine Umnutzung und Umbaumaßnahmen sind in Vorbereitung.



2) Fabrikgebäude Anton
Amann, Hochquellenstraße 14

Der verdichtete Wohnungsbau ist begrüßenswert.



3) Junker Fabrik,
Bahnhofstraße 27

Umnutzung zu einer Fortbildungsstätte des Wirtschaftsförderungsinstituts der Handelskammer Vorarlberg. Der Anschluß an den öffentlichen Nahverkehr ist günstig.



4) Ehemalige Judenschule,
Schulgasse 1

Heute Gastarbeiterunterkunft.
Eine sorgfältige Sanierung der
unter Denkmalschutz stehen-
den Gebäude ist geboten.



5) Blenk Haus und 6) Hermine
Jäger, Harrachgasse 2 + 4

Beide Gebäude befinden sich
in städtischem Besitz. Sie
bilden mit der ehemaligen
Judenschule ein Ensemble, wesalb
auch eine unrentierliche Sanierung
zu überprüfen ist. Auch aus
städtebaulichen Gründen ist der
Erhalt zu fordern, weil hier eine
signifikante Engstelle das Stadtbild
prägt.



7) Jubele Fabrik,
Kernstockstraße 14

Im Besitz der Stadt, der
richtige Standort für die
geplante Rettungszentrale
und Gendarmerie.



8) Elkan Haus,
Schweizer Straße 35

Das sanierungsbedürftige
Jugendstilhaus ist im
Privatbesitz.



9) Ehemalige Synagoge,
Schweizer Straße 21

Nach Fertigstellung der
Rettungszentrale wäre eine
kulturelle Nutzung
erstrebenswert.



10) Ehemaliges jüdisches
Altersheim und
11) Peter Fischer Haus,
Jakob-Hannibal-Straße 8 und 4

Das ehemalige jüdische Viertel
muß als eine Sachgesamtheit
betrachtet werden. Die
Bedeutung dieser beiden
authentischen und ortsbildprä-
genden Gebäude rechtfertigt
eine unrentierliche Sanierung.



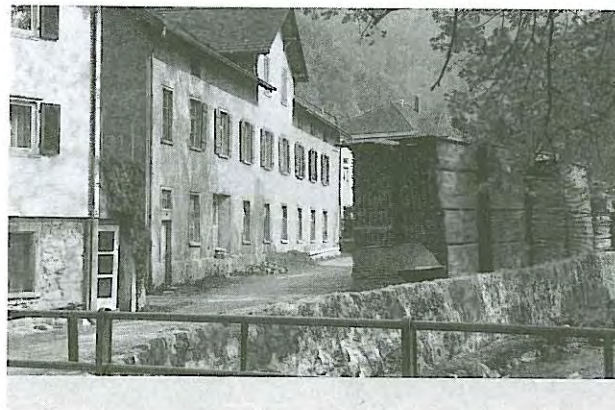
12) Spiegel Bäckerei, Ecke
Mühlgasse / Hannibalstraße

Eine Reprivatisierung ist
angebracht, sobald
Planungssicherheit besteht.



13) Eisbär,
Mühlgasse 6

Die Sanierung des Quartiers
wird zu einer Neuordnung des
Grundstückes führen. Zur
Stärkung der Marktstraße, des
Engelburgareals sind dort
Infrastrukturen vorzusehen.



14) Löwensaal,
Schloßplatz 9

Der prominente Standort birgt
Zukunftschancen: z. B.
Bildung eines Förderkreises
für Kleinkunst und
Kulturveranstaltungen.



15) Turnhalle,
Graf Maximilian-Straße 3

keine Veränderung, Vorplatz
gestalten



16) Bernheimer Haus,
Radetzkystraße 5 und 7

Wurde unter Denkmalschutz
gestellt, Teil des jüdischen
Viertels, bildet den Auftakt der
Stadtmitte von Norden her. Die
Instandsetzung und Umnut-
zung der Brandruine, auch als
Dienstleistungszentrum, ist
von wesentlicher Bedeutung.



17) Altes Rathaus,
Sägerstraße 10

z.B. Nutzung als
Heimatmuseum



18) Spanische Villa,
Kaiser-Franz-Josef-Straße

Privatbesitz



19) Areal Engelburg,
Marktstraße 7

Die Gebäude Gasthaus
Engelburg und Marktstraße 7
sind zu erhalten. Beide sind
authentische Christengassen-
häuser aus der Zeit nach 1600.

Nutzung: Einzelhandel,
Dienstleistung, Wohnen



1.3. Verkehr

Der in nord-südlicher Richtung verlaufende Straßenzug Radetzkystraße, Marktstraße, Kaiser-Franz-Josef-Straße entspricht der alten Römerstraße von Brigantium (Bregenz) nach Mediolanium (Mailand).

Hohenems nahm entlang diesem alten Verkehrsweg seine Entwicklung und hat deshalb auch eine langgestreckte, straßendorfähnliche Ausdehnung erfahren.

Das ursprüngliche Wegenetz bestand aus der Nord-Süd-Achse, der Bahnhofstraße, der Schweizerstraße, der Burgstraße und der Emsbachstraße.

Die Verkehre auf diesen Wegen waren über all die Jahrhunderte hinweg für den Ortskern nützlich und verträglich. Erst die explosionsartige Entwicklung der Motorisierung in den letzten zwanzig Jahren erzeugte Verkehrsmengen, welche auf Dauer gesehen die Ortsmitte funktionsuntüchtig machen werden.

Durchgangsverkehr

Laut dem Gutachten Rosinak 1988 beträgt die Verkehrsbelastung des Ortszentrums ca. 12000 Kfz/24h und in der Spitze 1300 Kfz/h bei einer gleichmäßigen Verteilung auf die Marktstraße und die Schweizer Straße. Der LKW-Anteil macht ca. 10% des Gesamtverkehrs aus. Nach der Kennzeichenerhebung vom 28.6.1988 ist mehr als ein Drittel des Verkehrs im Zentrum Durchgangsverkehr.

Der Flächenwidmungsplan sieht deshalb eine Umgehung des Ortskerns aus Richtung Dornbirn entlang der Bahnlinie über die Angelika-Kauffmann-Straße und den Bereich Krebsgraben vor. Diese Verkehrsachse würde im Norden eine ganze Reihe private Gärten und Grundstücke durchschneiden und auch den Abbruch von Gebäuden erforderlich machen.

Vorteile hätte diese Trassenführung insoweit, als die Bahnlinie bereits eine Trennlinie im innerstädtischen Gefüge darstellt und die Umgehungsstraße keine zusätzliche Abtrennung bewirken würde. Sowohl die Bahnlinie wie auch die Bebauung entlang der Angelika-Kauffmann-Straße ist mit Ausnahme des Krankenhauses relativ emissionsunempfindlich.

Im Süden würde der landschaftlich und wasserwirtschaftlich wertvolle Bereich Krebsgraben durchquert werden. Diese Trassenführung ist nach heutigen Maßstäben gemessen äußerst fragwürdig. Wenn überhaupt eine

neue Straße zur Aufnahme des Durchgangsverkehrs in mittelfristiger Sicht eine Realisierungschance besitzen soll, muß diese wesentlich landschaftschonender angelegt sein. Nachdem der Bahndamm bereits als Trasse vorhanden ist, könnte eine Fortsetzung der Angelika-Kauffmann-Straße über die Klienstraße entlang der Straße an der Hohenemser Ache hin zur Schwefelbadstraße angestrebt werden. Damit wäre ein direkter Anschluß an die Lustenauer Straße bei wesentlich größerer Umweltverträglichkeit erreicht. Auch der zusätzliche Grunderwerb würde sich in geringstmöglichen Grenzen halten.

Eine gutachterliche Untersuchung dieses Vorschlags zur Änderung des Flächenwidmungsplanes wird empfohlen.

Ruhender Verkehr

Der gesamte ruhende Verkehr verteilt sich entweder auf private Grundstücke oder auf den öffentlichen Straßenraum. Mit Ausnahme eines kleineren Parkplatzes auf dem Schloßplatz gibt es keine öffentlichen Sammelparkplätze in der Innenstadt. Überall, egal wohin man schaut, sind parkende Autos, die fast alle Straßen- und Platzräume beanspruchen. Ein Ordnungssystem ist nicht erkennbar.

Dieses wilde Parken erzeugt bei einem so ausgedehnten Einkaufszentrum vermeidbaren Binnenverkehr. Der Flächenbedarf ist zusätzlich erhöht.

2. Städtebauliche Mißstände

2.1. Strukturelle Probleme

Die natürlichen Gegebenheiten, der Höhenzug des Schloßberges und der Verlauf des Emsbaches mit seinen Zuflüssen sind trennende und grundsätzlich nicht veränderbare Elemente. Eine weitere unveränderbare Trennlinie im innerörtlichen Gefüge stellt die Bahnlinie dar.

2.2. Einzelne städtebauliche Mißstände

Mißstand 1

Der Durchgangsverkehr auf der Bundesstraße 190 geht mitten durch den Ortskern. Das gleiche gilt für die Verkehre in Richtung Altach.

Diese Verkehre zerschneiden geradezu die Ortsmitte und unterbinden ihre Entwicklung.

Mißstand 2

Das Einkaufszentrum ist zu weit ausgedehnt. Es erstreckt sich auf einer Länge von einem Kilometer zwischen der Diepoldsauer Straße und der August-Reis-Straße bzw. auf 1,2 Kilometer bis zum Ende der Bahnhofstraße.

Zum Vergleich:

Das Einkaufszentrum von Ravensburg hat einen Durchmesser von etwa 500 Metern und versorgt dabei die Stadt Ravensburg mit 45.000 Einwohnern mitsamt ihrem Einzugsbereich von rund 200.000 Einwohnern.

Im Einkaufszentrum wird überall im Straßenraum geparkt. Ein gebündeltes, zentrales und öffentliches Parkierungsangebot existiert mit Ausnahme des Parkplatzes am Schloßplatz nicht.

Ein weiteres Problem ist die Aufteilung des Einkaufszentrums in zwei Abschnitte, den Bereich Marktstraße und den Bereich Kaiser Franz-Josef-Straße / Bahnhofstraße. Beide Bereiche werden durch eine ca. 200 Meter lange Strecke ohne Einzelhandelsangebote unterbrochen (zwischen Pfarrhaus und Schloßplatz).

Der Markt auf dem Kirchplatz ist als ein geeignetes Mittel anzusehen, die merkantile Lücke zwischen Marktstraße und Kaiser-Franz-Josef-Straße zu schließen.

Dauerparker haben zugunsten der einkaufenden Bevölkerung an anderer Stelle zu parken. Die zentralen Parkplätze am Kirchplatz wurden zum Beispiel durch Dauerparker (überwiegend Lehrer) fehlgenutzt.

Die Parkraumnot auf dem Schloßplatz ist vor allem an Samstagen besonders gravierend. Dies ist grundsätzlich nicht hinnehmbar.

Insgesamt ergeben sich daraus negative Konsequenzen:

- a) Verlust an Einkaufsatmosphäre
- b) vermeidbarer Binnenverkehr durch unerwünschten Parksuchverkehr

Mißstand 3

Mitten im Ortskern befinden sich noch überkommene großflächige Betriebe, die für ihre Zukunftssicherung ausgelagert werden sollten. Dadurch steht der Ortsmitte weiteres Entwicklungspotential zur Verfügung.

Mißstand 4

Nicht nur herausragende Kulturdenkmale und vorbildlich restaurierte Gebäude prägen das Ortsbild, sondern genauso leerstehende oder fehlgenutzte, manchmal sogar verwahrloste Substanz.

An vielen Stellen wird die Straßen- und Platzraumqualität in ihrer Attraktivität gemindert, weil einerseits die Bausubstanz stark sanierungsbedürftig ist und andererseits parkende Autos den öffentlichen Raum nicht aufwerten.

Mißstand 5

Große innerstädtische Bereiche sind zwar am Quartiersrand bebaut, aber im Inneren des Quartiers nicht erschlossen.

Hohenems hat im Jahre 1908 eine Konzeption für die Entwicklung des Ortes ausgearbeitet (Plan 2). Diese Konzeption ist aber leider zu großen Teilen nicht vollzogen worden. Der Mangel ist heute evident und kaum noch heilbar, da wichtige Zufahrtsmöglichkeiten bereits verbaut sind. Vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg hatte man offenbar nicht die Möglichkeit oder den Mut, sich im öffentlichen Interesse gegen einzelne Eigentümer und Bürger zu stellen.

Um die Erschließung zu sichern, sind Baulandumlegungen über längere Zeiträume beharrlich zu verfolgen.

Die Erschließung der Blockinnenseiten wird innerörtliche Verdichtungen begünstigen und eine Inanspruchnahme von weiterem Bauland im Außenbereich vermeiden helfen.

Mißstand 6

Gebiet Au und der Bereich zwischen Marktstraße und Schweizer Straße. Bei diesen Gebieten handelt es sich um typische Sanierungsgebiete, in denen städtebauliche Mißstände überwiegen. Sowohl die Wohn-, wie auch die Arbeitsverhältnisse sind den in den Gebieten wohnenden und arbeitenden Menschen oft nicht zuzumuten. Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und der Arbeitsstätten, wie auch die bauliche Beschaffenheit der Gebäude, die Zugänglichkeit der Grundstücke, die Verkehrserschließung und Parkierung erweisen sich als äußerst mangelhaft.

Die Funktionsmängel des Gebietes Au verhindern, daß dieses seine Aufgaben erfüllt, die ihm nach seiner Lage, seiner historischen Bedeutung und seiner Ausstattung obliegen würden.

Mißstand 7

Zur Zeit ist kein zusammenhängendes Grünflächenkonzept erkennbar. Hohenems weist im Gegensatz zur mittelalterlich steinernen Stadt eine lockere Siedlungsstruktur auf. Es ist deshalb möglich, mit zusätzlichem Grün eine angenehme Stadtatmosphäre zu schaffen.

Mißstand 8

Radfahrer, Fußgänger, der Parksuchverkehr und der Durchgangsverkehr sind im öffentlichen Straßenraum zusammengemischt. Konfliktfreie, möglichst getrennte Netze für Radfahrer und Fußgänger einerseits und den Individualverkehr andererseits sind anzustreben.

Drohender Mißstand:

Der Auftakt der Ortsmitte an der Kreuzung Diepoldsauer Straße / Radetzkystraße ist heute gezeichnet von verwahrlosten Gebäulichkeiten. Es ist von wesentlicher Bedeutung, ob auf diesem Grundstück eine ARAL-Tankstelle die Visitenkarte von Hohenems abgibt oder ob ein herausragendes Kulturdenkmal als Zeugnis der jüdischen Tradition das Entree in die historische Ortsmitte bildet.

Die derzeitige Situation erfordert Mut und keine Resignation.

3. Städtebaulicher Rahmenplan

Der städtebauliche Rahmenplan Hohenems gibt einen strukturellen Überblick über den Kernbereich und die städtebaulichen Zielvorstellungen, die mittelfristig erreicht werden sollten. Er führt die einzelnen Fachbereiche Stadtbild, Denkmalpflege, Nutzung, Grün- und Freiflächen, Verkehr etc. in eine ausgewogene Gesamtperspektive zusammen.

Fachplanungen werden häufig isoliert entwickelt. Zu kritisieren sind hier vornehmlich Verkehrsgutachten, die ausschließlich den Individualverkehr betrachten, oft sogar den Fußgänger und Radfahrer nachrangig behandeln und andere städtebauliche Komponenten, wie z. B. Nutzungsentwicklungen, denkmal- oder landschaftsplanerische Aspekte, nicht oder zumindest nicht qualifiziert erfassen. Es ist zwar nicht ausgeschlossen, daß solche eindimensionale Fachgutachten zu gleichen Lösungen kommen, die sich auch bei einer umfassenden Betrachtungsweise ergeben hätten, nach unseren Erfahrungen trifft dies jedoch meist nicht zu.

3.1. Nutzungskonzept

Bestehende Nutzungsstrukturen können nur sehr langsam, in der Regel über eine oder sogar mehrere Generationen hinweg geändert werden.

Der Zuwachs von Nutzungen hängt nicht nur von den örtlichen, sondern eher noch von den allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen ab. Trotzdem müssen die Nutzungsziele mit allen Mitteln - Liegenschaftspolitik, Beratung, Investorensuche, Bauleitplanung, Baurecht, im Ausnahmefall sogar auch durch Beschreitung des Rechtsweges - über lange Zeiträume verfolgt werden.

Städtebau ist die Verkörperung von Nutzungen, ist der bauliche Ausdruck bürgerschaftlichen Lebens und der daraus resultierenden Interessen. Im Zentrum von Hohenems wurden, wie die Aussagen im Kapitel 1 nachweisen, die obengenannten Grundsätze zugunsten einer liberalen Haltung des "Laissez-faire" mißachtet. Neben dem Anspruch der Grundstückseigentümer auf optimale Nutzung ihres Eigentums gibt es genauso die Sozialpflichtigkeit des Eigentums. "Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen."⁸ So entsteht an Stelle einer Ansammlung von Gebäuden ein Städtebau, welcher im Sinne der Gesamtbürgerschaft auf Dauer erstrebenswert ist.

⁸ Artikel 14, Grundgesetz, Bundesrepublik Deutschland

Wohnen

Das in der Ortsmitte von Hohenems angebotene Wohnumfeld und die vorhandene Dichte sind erfreuliche Voraussetzungen für ein gesundes Wohnen. Um aber einem weiteren Landschaftsverbrauch entgegenzuwirken, sind in den folgenden fünf Quartieren Erschließungs- und Nutzungskonzepte auszuarbeiten:

1. Kaiserin-Elisabeth-Straße / Bahnhofstraße / Franz-Michael-Felder-Straße / Walther-von-der-Vogelweide-Straße
2. Kaiser-Franz-Josef-Straße / August-Reis-Straße / Walther-von-der-Vogelweide-Straße / Bergmannstraße
3. Kaiserin-Elisabeth-Straße / Ganghoferstraße / Kernstockstraße
4. Hochquellenstraße / Theodor-Körner-Straße / Friedhofstraße / St.-Anton-Straße
5. sowie südliche angrenzende Quartiere außerhalb des Untersuchungsgebietes

Unter der obengenannten Zielvorstellung ist die Siedlungsdichte zum Zentrum hin zu verdichten. Mischnutzungen im Zentrum sollen erhalten werden, d. h. im Erdgeschoß Einzelhandel, im 1. Obergeschoß Dienstleistung, in den weiteren Ober- und Dachgeschossen Wohnen.

Was die Bevölkerungsstruktur angeht, sollte in den sanierungswürdigen, historischen Bereichen (Sanierungsgebiete siehe 2.2.) in Folge von Investitionen der soziale Querschnitt dem der Gesamtstadt angepaßt werden. Derzeit ist eine Überalterung und ein überdurchschnittlicher Ausländeranteil anzutreffen.

Fremdenverkehr

Der Bereich Au ist wegen seiner Idylle prädestiniert, Ferienwohnungen und Fremdenzimmer aufzunehmen. Die Bachläufe, die Topographie, die alten Gebäude, die Unverwechselbarkeit der Gesamtsituation erzeugen eine Atmosphäre weg vom häuslichen Alltag, vom Großstädtischen, welche für einen Ferienaufenthalt sehr gut geeignet ist. Geeignete Initiativen zur Belebung des Fremdenverkehrs sind zu überlegen.

Der Fremdenverkehr kann in Hohenems nur durch ein eigenes ortsspezifisches Angebot und Profil animiert werden. Ein aufgepreßtes Marketingkonzept, welches an vielen anderen Orten gleichartig vorliegt,

wird wenig erreichen. Das Besondere, das Wertvolle und das Eigenständige von Hohenems und seiner Lage im Raum ist dabei herauszuschälen und zu nutzen. Welche Phantasie die Vorfahren in ihrem Tiergarten an den Tag gelegt haben, belegt folgendes Zitat: "... Thier-Gärten, springente Brünnen, Wasserwerk, Weyer, Vogel-Häuser und anders mehr zubesichtigte, gar füglich gehn und die lange weyl vertreiben kann."⁹

An dieser Stelle können nur Anregungen für ein Fremdenverkehrskonzept gegeben werden:

- Fortbildung - Weiterbildung, Schulungen, Seminare, Kongresse
- Musik für Einheimische, für Fremde, für Junge , für Alte
Schubertiade, wo gibt es weitere örtliche Ansatzpunkte?
- Darstellung der jüdischen Kultur im Bereich des ehemaligen Judenviertels, Museum, Synagoge, ehemalige Judenschule
- Freizeit; Aktivitäten im Bereich des Sports, der Erholung, eventuell sogar Kuren; Einrichtung von Tiergehegen (Beispiele: Affenberg Salem; Kleintierzüchterverein im Steinbruch, Schliererstraße Ravensburg; Kletterturm) Einbeziehung des Hinterlandes, z. B. der Gloppeburg, mit gebiets übergreifendem Denken
- Entwicklung der Gastronomie, der Hotellerie, der Pensionen und des Zimmerangebots im Hinblick auf ganzjährige Auslastung

Einzelhandel

Damit der Einzelhandel von Hohenems nicht weiter ausblutet, muß die Kaufkraft stärker gebunden und langfristig gesichert werden.

Der historische Kern bietet eine ansprechende architektonische Kulisse für die anzustrebende Einkaufsatmosphäre. Aber das Einkaufserlebnis muß durch aneinandergereihte, attraktive Schaufensterfronten, Begegnungsstätten für Alt und Jung, Sitzplätze, Spielplätze, Fußgängerbereiche und Straßencafés wesentlich verbessert werden.

Grundsätzlich muß die Einkaufszone verdichtet werden, sodaß Geschäfte bequem zu Fuß erreichbar sind. Einzelhandelszuwächse oder Verlagerungen sollten möglichst zur Verdichtung der Geschäftszone in der Markt-

⁹Hohenems, Natur und Wirtschaft, S. 54 [zitiert aus "Das Emser Bad vor einem Vierteljahrhundert" aus "Feierabend" (Wochenbeilage zum Vorarlberger Tagblatt) 12. Wonnemonat 1934, 18. Folge]

straße und in der Schweizer Straße genutzt werden. Der merkantile Lückenschluß im Bereich Kirchplatz ist zwar nicht möglich, jedoch könnte durch weitere stark frequentierte öffentliche Einrichtungen in diesen Abschnitten ein Ausgleich geschaffen werden.

Die Entwicklung des Einzelhandels in der Kaiser-Franz-Josef-Straße über die Kreuzung Bahnhofstraße - Hochquellenstraße hinaus sollte keine Unterstützung finden. Die Belegung der Bahnhofstraße sollte möglichst mit solchen Geschäften erfolgen, deren Waren mit dem Auto transportiert werden müssen.

Sofern Einzelhandelszuwächse möglich sind – die Etablierung des Messeparks, die Entwicklungen in Götzis und Dornbirn sind nicht rückgängig zu machen – müssen diese gebündelt und durch entsprechende städtebauliche Maßnahmen gefördert werden. Weitere Büros und Praxen im Zentrum sind wünschenswert und zu unterstützen.

Der interne Park- und Kundenverkehr muß Schritt für Schritt reduziert werden. Hierzu sind ersatzweise zentrale Parkmöglichkeiten anzubieten. Daß Hohenems derzeit noch annähernd konkurrenzfähig ist, liegt unter anderem daran, daß bislang noch vor der Ladentüre geparkt werden kann. Deshalb empfiehlt es sich, die Parkplätze vorerst nicht zu reduzieren, sondern vielmehr durch zentrale Parkplätze aufzustocken und erst nach einer Eingewöhnungszeit nicht mehr erforderliche Verkehrsflächen zugunsten einer besseren Gestaltung zu entwidmen.

3.2. Räumliches Konzept

Stadtbild

Das Stadtbild ist der bauliche Ausdruck bürgerschaftlicher Gesinnung. Kulturelles und weniger wirtschaftliches Denken, Gefühle und weniger das Motto "Zeit ist Geld" prägen das Gesicht einer Stadt im Sinne einer angenehmen, lebensfreundlichen Atmosphäre.

Hohenems verfügt über solche erhaltenswerte Ensembles (siehe Abschnitt 1.1.2.). Hohenems präsentiert sich im historischen Kern durch eine geschlossene Bauweise. Diese Besonderheit ist zu erhalten oder wiederherzustellen.

Die übrigen innerstädtischen Siedlungsbereiche sind geprägt durch eine offene Bauweise. Eine Verdichtung kann nur insoweit erfolgen, als das strukturelle Bild hierdurch nicht gestört wird. Dies gilt nicht nur für Sondernutzungen und Sonderbaukörper.

Die lockere, durchgrünte Bebauung soll auch weiterhin beibehalten bleiben. Die privaten Grünflächen müssen deshalb über quartiersbezogene Nutzungsziffern geschützt werden.

Bauliches Konzept

Der Rahmenplan enthält sogenannte Raumkanten, welche vorhandene städtebauliche Ordnungen deutlich machen und zum Ziel erheben (Plan 9). Dabei geht es um die Darstellung von baulichen Abwicklungen, die von öffentlichen Flächen aus gesehen werden und wirksam sind. Erfasst werden damit Platzräume, Straßenfluchten, Öffnungen, Verengungen, Solitärkörper. Folgerichtig ist es, daß räumliche Festsetzungen für die Quartiersinnenseiten nicht vorgeschlagen werden, da hier das öffentliche Interesse untergeordnet ist. Entlang der Raumkanten soll eine bauliche Geschlossenheit angestrebt werden. Die offene Bauweise soll jedoch nicht aufgegeben werden, auch als Kontrast zum historischen Bereich.

Eine räumliche Ordnung in den Quartieren südlich der Bahnhofstraße zeichnet sich nur in der Walther-von-der-Vogelweide-Straße ab.

Der Bereich Marktstraße und das ehemalige Judenviertel wurden als Sanierungsgebiet eingestuft. Hier sollten vorsichtig nach dem örtlichen Befund in kleinerem Maßstab Neuordnungskonzepte entwickelt werden. Die östliche Marktstraße sollte rückseitig mit einer weiteren zweieinhalbgeschossigen Bauzeile entsprechend dem ursprünglichen baulichen Verlauf ergänzt werden. Die Bautiefe von 12 Metern sollte nicht überschritten werden. Die dazwischen liegenden Hofflächen sollten nur eingeschränkt eingeschossig überbaut werden. Eine rückseitige Erschließung ohne ebenerdige Parkierung ist bei allen künftigen Baumaßnahmen anzustreben. Dieses Prinzip stärkt die Wirtschaftlichkeit der Grundstücke entlang der Marktstraße und bewahrt gleichzeitig das alte Ortsbild.

Auch der Bereich Au wurde als Sanierungsgebiet eingestuft. Spielregeln zur Erneuerung können hierzu nicht vorgeschlagen werden, da jedes Gebäude als Einzelfall zu behandeln ist (s. Abschnitte Fremdenverkehr). Leider muß konstatiert werden, daß dort bereits verschiedene Bausünden entstanden sind, die dieses empfindliche Ensemble erheblich stören.

Grünkonzept

Bäume verschönern große Städte gleichermaßen wie kleine Ortschaften im ländlichen Raum. Meist sind die Zufahrtsstraßen mit mehr oder weniger schönen Gewerbe- und Industriebauten gesäumt. Gerade in solchen

Zonen wirken Grünpflanzungen mildernd und freundlich auf den Besucher der Stadt. Es wird vorgeschlagen, eine Untersuchung durchzuführen, ob in den Straßen Diepoldsauer Straße, Kaiser-Franz-Josef-Straße und Radetzkystraße Baumalleen gepflanzt werden könnten.

Bäume prägen im besonderen die Atmosphäre in einem Ort. Bäume wirken in Kombination mit der aufgehenden Bausubstanz raumbildend, gliedernd und ordnend. Das "ferne Grün" am Schloßberg kann das "nahe Grün" nicht ersetzen.

Die drei bislang in der Marktstraße gepflanzten Bäume sind ein richtiger Ansatz. Das Ziel in Hohenems ist nicht die steinerne Stadt. Die Marktstraße kann genauso etwas mehr Grün vertragen wie die Schweizer Straße.

Auch beim Rückbau des Schloßplatzes sind die Verkehrsflächen auf das notwendige Minimum zu beschränken.

So schön der Baumbestand entlang der Schillerallee mit den davor liegenden Böschungswiesen ist, so hilflos sind die schütterten Begrünungsversuche auf der anderen Seite des Emsbaches in der Graf-Kaspar-Straße. Der Straßenquerschnitt der Graf-Kaspar-Straße ist zugunsten einer Grünfläche, von Radfahrflächen und einer alleinartigen Baumbepflanzung auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Der ehemalige Tiergarten mit Friedhof ist als Grünbereich zu erhalten. Die Nachbarschaft eines "Autofriedhofs", einer Werkstätte, ist nicht angemessen.

3.3. Verkehrskonzept

Der Verkehr hat den Bedürfnissen der Hohenemser Bevölkerung zu dienen und nicht umgekehrt.

Die städtebaulichen Mißstände im 2. Abschnitt und die Ziele in den Abschnitten 3.1. und 3.2. führen zu folgenden Veränderungen des Erschließungs- und Verkehrssystems in Hohenems:

Ziel- und Quellverkehr

Der Ziel- und Quellverkehr ist für die Versorgung des Gebietes wichtig. Die Leichtigkeit des Verkehrsflusses muß gewährleistet sein.

Binnenverkehr

Der Binnenverkehr entsteht auch durch das flächenhafte Einzelhandelsangebot, d. h. durch das Fahren von einem Laden zum anderen. Das Angebot von zentralen öffentlichen Parkierungseinrichtungen soll diesen Verkehr auf ein Minimum reduzieren.

Durchgangsverkehr

Die im Flächenwidmungsplan vorgesehene Umfahrung des Kernbereichs ist in Abschnitt 1.3. bereits kommentiert.

Die Zeiträume, in welchen die Umgehung hergestellt werden könnte, sind auf Grund der aktuellen, eher restriktiv angelegten Straßenbaupolitik nicht überschaubar. Auf alle Fälle sind sie für die Bedürfnisse der Innenstadt von Hohenems existenzbedrohend.

Der Gutachter stand daher vor der Aufgabe kurzfristig erreichbare Lösungen zu suchen, die einerseits einen sofortigen Entlastungseffekt und damit eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt bringen und andererseits als Teil der angestrebten Gesamtlösung angesehen werden können.

Hierzu wird die im Plan Nr. 7 vorgeschlagene Querverbindung zwischen der Diepoldsauer Straße und der Angelika-Kauffmann-Straße sozusagen als chirurgischer Kunstgriff empfohlen. Das Büro Prof. Martin E. Besch, Feldkirch wurde flankierend beauftragt, diesen Vorschlag auf seine technische Durchführbarkeit und die damit verbundenen Entlastungseffekte zu untersuchen.

Die bisher verfolgte Querverbindung zwischen der Diepoldsauer Straße und der Schweizer Straße entlang des Grundstücks Nr. 86/1 hatte andere Intentionen. Die Verlegung der B 190 aus dem Ortskern auf diese Trasse wäre nicht möglich.

Mit der Querverbindung werden folgende Ziele angestrebt:

1. Die Verkehre aus Dornbirn Richtung Altach und umgekehrt queren nicht mehr den Kern.
2. Die in der Konzeption vorgeschlagenen zentralen Parkplatzangebote werden "rückseitig" erschlossen.
3. Die Verkehre in der Radetzkystraße zu den südlichen Stadtteilen und nach Götzis können bei Bedarf den Kern umfahren.

Alle drei Ziele dienen der Verkehrsberuhigung des Kerns und in der Folge der Stärkung des Einkaufszentrums, der Verdichtung von Einzelhandelsläden und Dienstleistungsbetrieben, der Aufwertung der Einkaufsatmosphäre, des Stadtimages und des Erscheinungsbildes der Innenstadt, der Verbesserung der Wohnverhältnisse und der Erhöhung der Rendite, so daß die Unterhalts- und Instandhaltungskosten aus den Erträgen der Gebäude finanziert werden können.

Der Durchgangsverkehr soll stark reduziert und langfristig gesehen letztlich ganz eliminiert werden. Dieses Eliminieren kann jedoch nur schrittweise angestrebt und realisiert werden. Alle Schritte müssen Teil einer Gesamtkonzeption sein. Es sollen möglichst wenig neue Verkehrsbauwerke entstehen, der Verkehr soll durch kleine Kunstgriffe umgelenkt werden. Dabei muß hingenommen werden, daß die Verkehrsverlagerung für bestimmte Bereiche zusätzliche Belastungen mit sich bringen werden. Hier muß man abwägen. Die Zumutbarkeit des Mehrverkehrs in anderen Straßen (Autobahn, Lustenauer Straße, Angelika-Kaufmann-Straße und Bahnhofstraße) wiegt geringer als die Interessen der Gesamtstadt.

Ruhender Verkehr

Innenstadtbenutzer sollten ohne Durchquerung des Kernbereichs aus der Ankunftsrichtung zu einem zentralen Parkplatz geleitet werden. Von dort aus können sie Besorgungen auf kurzem Wege zu Fuß erledigen.

Deshalb wird um den Kernbereich herum ein Kordon von zentralen Parkplätzen mit insgesamt ca. 500 Stellplätzen - jeweils den Zufahrten zugeordnet - vorgeschlagen.

Die Wegnahme von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum muß zumindest in einer Anfangsphase zurückgestellt werden (Siehe Einzelhandel). Die Stadt sollte zunächst eine aktive liegenschaftliche Politik betreiben, um kurzfristig kostengünstige ebenerdige Stellplätze zu realisieren.

Langfristig kann dann eine Verdichtung durch teure Parkierungsbauwerke auf dem einen oder anderen Parkierungsstandort angestrebt werden.

Die Standorte im einzelnen:

P1, ca. 60 Stellplätze

Parkierungsflächen Ecke Schweizer Straße - Harrachgasse

Für den aus Norden Ankommenden (Radetzkystraße wie auch der Schweizer Straße) wäre dieser Standort für den Bereich Marktstraße interessant. Die Entfernung zum Kirchplatz beträgt 300 m.

P2, ca. 80 Stellplätze

Parkierungsflächen in der Schloßbergstraße

Dieser Parkplatz verbunden mit einem direkten Zugang zur Marktstraße

wäre für die Anlieger in der Marktstraße vorteilhaft. Die Anfahrt von Norden über die Erlachstraße müßte jedoch unabhängig von dem Parkplatz P2 auf alle Fälle realisiert werden. Die Schloßbergstraße sollte auf Dauer gesehen die rückseitige Bebauung Marktstraße Ost einschließen.

P3, ca. 130 Stellplätze

Parkierungsflächen an der Mühlgasse

Dieser Parkplatz ist wegen seiner zentralen Lage besonders attraktiv. Die Anfahrt wäre über die Jakob-Hannibal-Straße, von der Graf-Kaspar-Straße wie auch von der Schweizer Straße aus gegeben.

P4, ca. 55 Stellplätze

Parkierungsflächen hinter der Pfarrkirche St. Karl

Dieser Parkplatz ist bereits vorhanden. Es fehlt lediglich die unter P2 angesprochene Anbindung an die Erlachstraße.

P5, ca. 140 Stellplätze

Parkierungsflächen an der Graf-Maximilian-Straße

Dieser Parkplatz, auch ausgedehnt über die Emsbachbrücke hinweg, hätte eine leistungsfähige Zufahrt und für die Entlastung des Schloßplatzes eine große Bedeutung. Auf die Doppelnutzung Tag/Nacht ist hier besonders hinzuweisen.

P6, ca. 50 Stellplätze

Tiefgarage hinter der Turnhalle

Auch dieser Parkplatz ist zusätzlich für die Stärkung der Ortsmitte Hohenems unerlässlich. Dadurch, daß im Süden des Zentrums keine größeren Flächen zur Verfügung stehen, kommt dieser Parkierungsfläche mit guten Anschlußmöglichkeiten sowohl an die Graf-Maximilian-Straße wie auch an die Bahnhofstraße/St.-Karl-Straße eine wesentliche Bedeutung zu. Gleichzeitig ist eine Ausstrahlung in die Bahnhofstraße gegeben. Es sollte allerdings zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung eine Übergrünung der Parkierung erfolgen, damit diese durch keine Immissionen beeinträchtigt werden.

P7

Parkplatz am Schloßplatz

Dieser bestehende private Parkplatz sollte durch öffentliche Parkplätze erweitert werden. Die liegenschaftlichen und die Immissionsprobleme müßten jedoch eingehend geprüft werden.

Öffentlicher Nahverkehr

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, daß zentrale Bushaltestellen am Schloßplatz und in der Marktstraße verbleiben werden, um dem öffentlichen Nahverkehr die absolute Präferenz auf Dauer einzuräumen.

Die Haltestelle auf dem Schloßplatz ist so umzugestalten, daß der Flächenanspruch erheblich reduziert wird.

Alternativ könnte die Haltestelle auch auf den Kirchplatz verlegt werden. Dies wird vom Gutachter jedoch nicht empfohlen, da dann auf dem sehr schön gestalteten Platz Busanlegekanten (Stufen) nachträglich eingebracht werden müßten.

Im Bereich des Bahnhofs sind geeignete Flächen für einen Busbahnhof vorzusehen.

Radfahrverkehr

Das Fahrrad ist in der Stadt das beste Verkehrsmittel. Es ist umweltfreundlich, platzsparend, ökonomisch und fördert die Gesundheit. Deshalb wurde ein besonderes Gutachten zeitgleich zum Rahmenplan in Auftrag gegeben.

Es wird auf die Untersuchungen von Herrn Dipl.-Ing. Mödlagl verwiesen. Den angestrebten Zielen dieser Untersuchung schließt sich der Gutachter inhaltlich voll an.

Lediglich die Radwegführung sollte aus der Bahnhofstraße in die Graf-Maximilian-Straße verlegt werden.

Begründung:

Die Bahnhofstraße wird durch die geänderte Gesamtverkehrsführung nicht vom Fahrverkehr entlastet werden. Im Interesse des Einzelhandels sollte derzeit der zur Verfügung stehende Parkraum nicht reduziert werden. Die parallele Führung der Radfahrer auf der Graf-Maximilian-Straße erzeugt deshalb mehr Verkehrssicherheit für die Radfahrer.

Weiterhin sollte der Tiergartenweg dem Fußgänger vorbehalten sein. Der Radfahrer kann auf die Erlachstraße verwiesen werden.

Verkehrsberuhigung und Fußgänger

Verkehrsberuhigung vollzieht sich in Teilschritten:

- Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- Reduzierung des Binnenverkehrs

- Reduzierung des Parksuchverkehrs
- Reduzierung der Stellplätze im Straßenraum (nach Realisierung der zentralen Parkplätze)
- Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit

Voraussetzung für verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich Marktstraße / Schloßplatz / Schweizer Straße ist zumindest eine Teilverlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Angelika-Kauffmann-Straße. Diese werden jedoch nur eine sehr beschränkte Wirkung haben, zumindest solange das Parken im Straßenraum aufrechterhalten und der Verkehr in zwei Richtungen fließen muß. Auch eine große Einbahnlösung - Schloßplatz/Marktstraße nur in Süd/Nordrichtung befahrbar - würde noch nicht die erwünschte Verkehrsbefreiung erzielen. Der Rückbau des Schloßplatzes ist von den Ersatzparkplätzen P4, P3, P5, P6 und P7 abhängig.

Die Einbindung der Parkplätze in ein Fußwegenetz, welches möglichst alle Umwege für den Fußgänger vermeiden sollte, ist ebenso eine wesentliche Grundbedingung für eine funktionierende Innenstadt. Die Wegeführungen sind im Plan 9 zu enthalten.

Die Einrichtung einer Fußgängerzone am Schloßplatz ist folglich nicht nur von einer völligen Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das Umgehungssystem sondern genauso von der Realisierung der zentralen Parkplätze abhängig und auch erst sinnvoll, wenn die Nutzungsentwicklungen im Sanierungsgebiet Marktstraße entsprechend weit fortgeschritten sind.

Es ist auf absehbare Zeit nicht ratsam, während der Geschäftszeiten den Gesamtverkehr auf die Angelika-Kauffmann-Straße / Bahnhofstraße umzuleiten, zu besonderen Anlässen nach Erstellung der Spange zur Diepoldsauer Straße, jedoch prinzipiell möglich. Die Entwicklungsprognosen des Individualverkehrs lassen eher darauf schließen, daß eine Sperrung des Schloßplatzes in Höhe des Schlosses erst bei vollständiger Fertigstellung der Umgehungstraße angemessen sein wird. Trotzdem darf die Stadt Hohenems nichts unterlassen, um dieser Zukunftsperspektive näher zu kommen. Zu diesem Zeitpunkt wird es dann sinnvoll sein, über die Dimensionen der Fußgängerzone zu diskutieren (z.B. zwei Schleifenlösungen: Schweizer Straße / Marktstraße und Kaiser-Franz-Josef-Straße / Schloßplatz / Graf-Maximilian-Straße). Im Plan 9 wurde die weitestgehende Lösung dargestellt, auch um der Vision einer machbaren Zukunft Ausdruck zu verleihen.

Literaturverzeichnis

- Besch, Martin E.: Verkehrsführung Zentrum Hohenems, Feldkirch Juni 1991
- ders. Verkehrserhebung Knoten B 190 / Diepoldsauer Straße vom 9.8.1988
- Grundgesetz. Bundesrepublik Deutschland, Artikel 14
- Hohenems. Geschichte.; hrsg. von der Marktgemeinde Hohenems, Vorarlberger Graphische Anstalt Eugen Ruß & Co., Bregenz 1975
- Hohenems. Kultur.; hrsg. von der Marktgemeinde Hohenems, Vorarlberger Graphische Anstalt Eugen Ruß & Co., Bregenz 1978
- Hohenems. Natur und Wirtschaft.; Vorarlberger Verlagsanstalt GmbH, Dornbirn 1983
- Jaspers, Karl; Vom Ursprung und Ziel der Geschichte. Frankfurt a. M. / Hamburg 1957
- Kaufströme in Vorarlberg. Konsumentenmotive. 15.3.–15.5.89 Sektion Handel.; hrsg. von der Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Vorarlberg, Feldkirch 1989
- Mödlagl, Garbor; Generelles Verkehrskonzept Stadt Hohenems. 7.9.1990
- ders. Verkehrskonzept für die Landesausstellung 1991 im gräflichen Palast von Hohenems. April 1990
- ders. Radverkehrskonzept Stadt Hohenems, 1. Zwischenbericht vom 18.6.1990
- Peter, Norbert; Hohenems. Alte Bilder einer jungen Stadt, hrsg. vom Kulturkreis Hohenems. Hohenems 1988
- regionale Kaufkraft der privaten Haushalte in Vorarlberg im Jahre 1988, Die; hrsg. vom Amt der Vorarlberger Landesregierung, Landesstelle für Statistik, und der Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Vorarlberg, Bregenz/Feldkirch 1989
- Rosinak, Werner; Verkehrsuntersuchung Hohenems. 29.8.1988
- Sedlmayr, Hans; Die demolierte Schönheit. Ein Aufruf zur Rettung der Altstadt Salzburgs. Salzburg 1965
- Steurer-Holböck, Hermine; Ergebnispräsentation. Kaufentscheidungs- und Imageanalyse Hohenems, Feldkirch 1983
- Technisches Büro für Akustik; Schallpegelmessung an der Radetzkystraße / Diepoldsauer Straße Hohenems vom 23.1.1990
- Vorarlberger Baugesetz, Das; Feurstein, Helmut (Hrsg.), Verlag Eugen Russ, Bregenz 1987



Hohenems

Unter der Burg

St. Karl Boromäus

Rinne Hohenems

Schlossberg

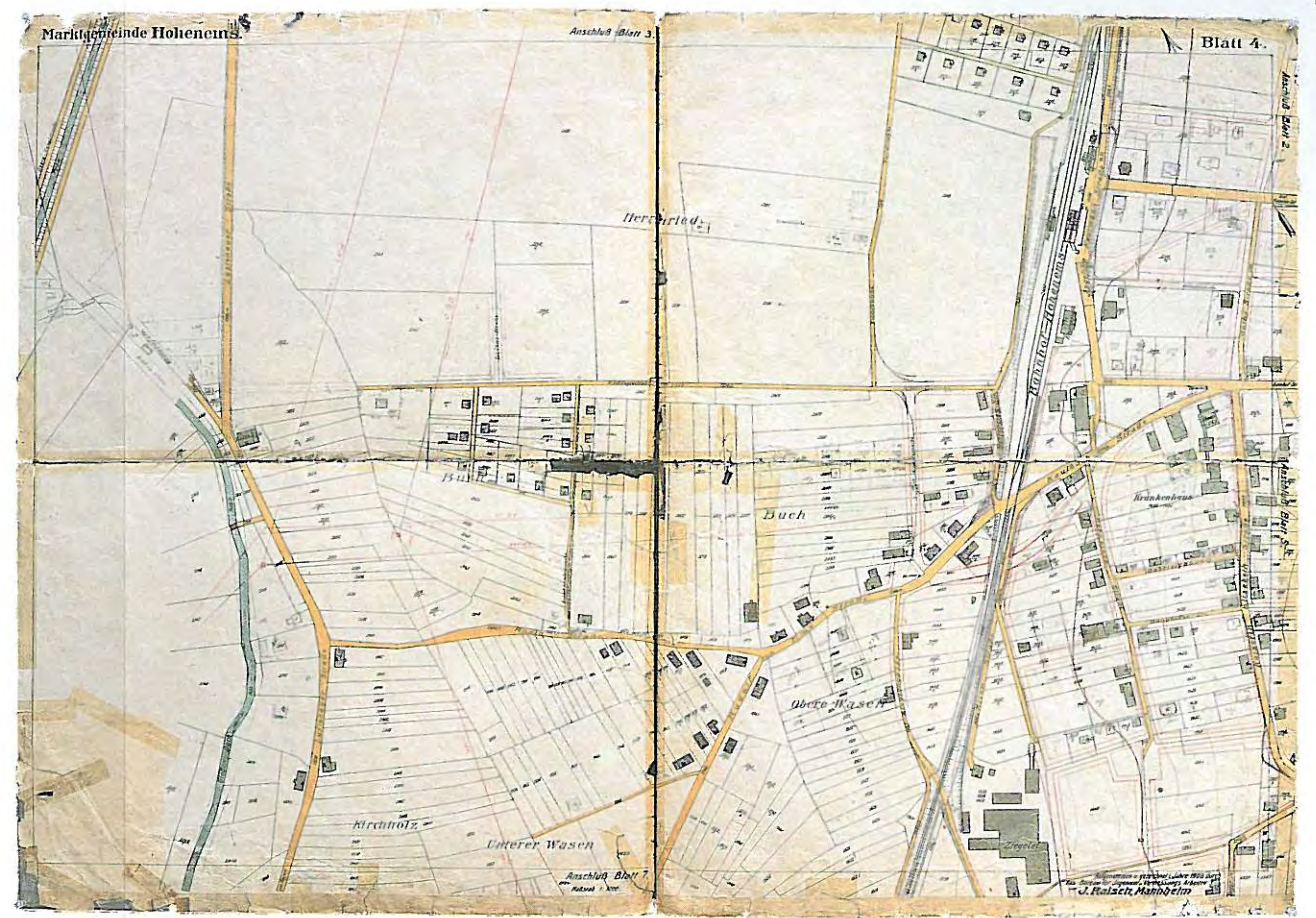
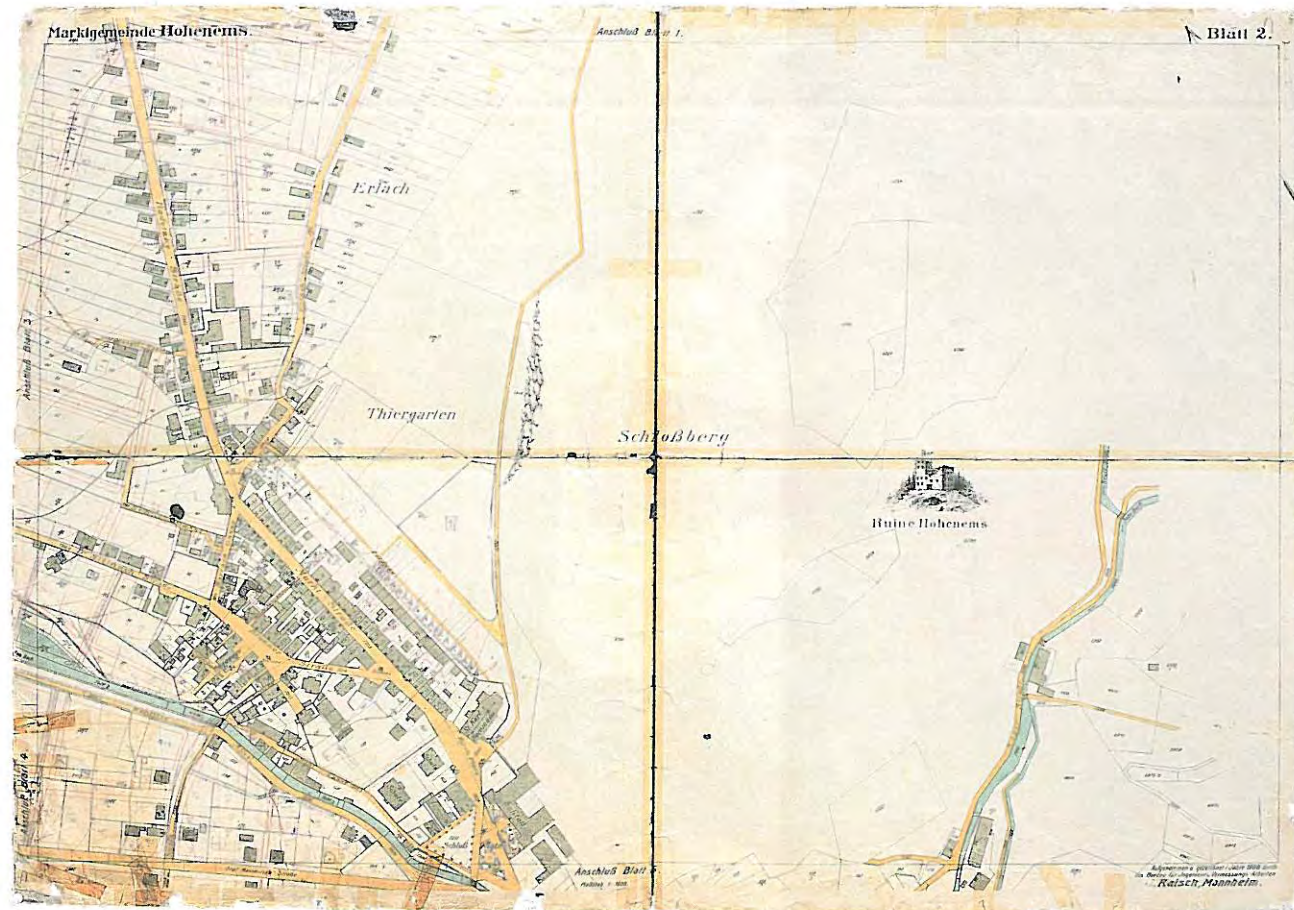
Hohenems

St. Anton

Herrried

Armenhaus

Hohenems













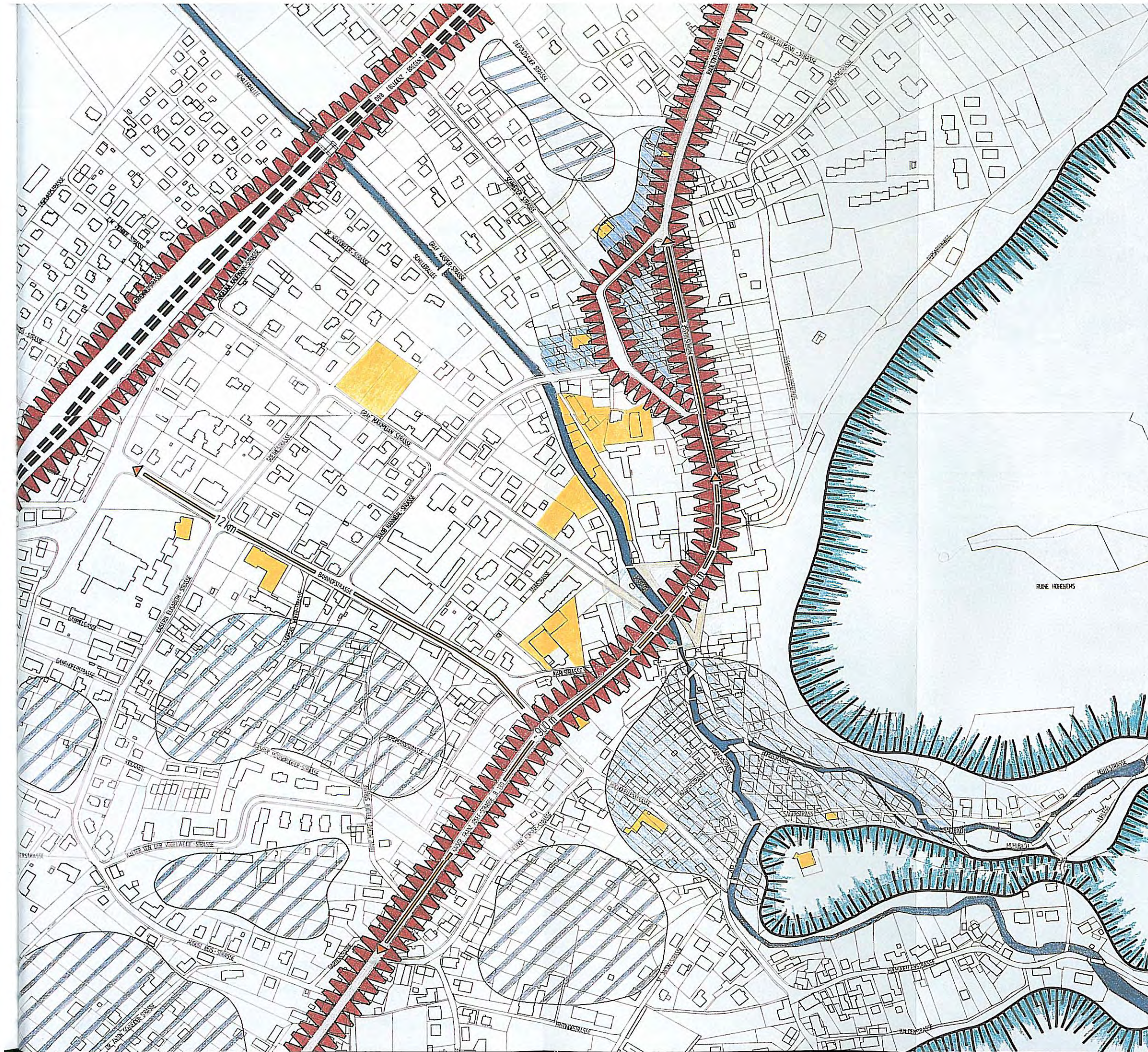
HOHENEMS RAHMENPLAN STADTMITTE

- 4 STADTBILD
- ÜBERTRAG AUS PLAN VON
-  HISTORISCHE STRASSEN UND WEGE
 -  ÖFFENTLICHE GEBÄUDE
 -  GEMAUERTE BAUWERKE
 -  HOLZGEBÄUDE
- KULTURDENKMAL
-  WICHTIGE BLICKBEZIEHUNGEN
-  ORTSBILDPRÄGENDE RAUMKANTE
-  ORTSBILDPRÄGENDE, MARKANTE GEBÄUDE
-  ORTSBILDPRÄGENDE STRASSENZÜGE
-  ORTSBILDPRÄGENDE BACHLÄUFE
-  HÖHENZUG
-  ÖFFENTLICHE GEBÄUDE



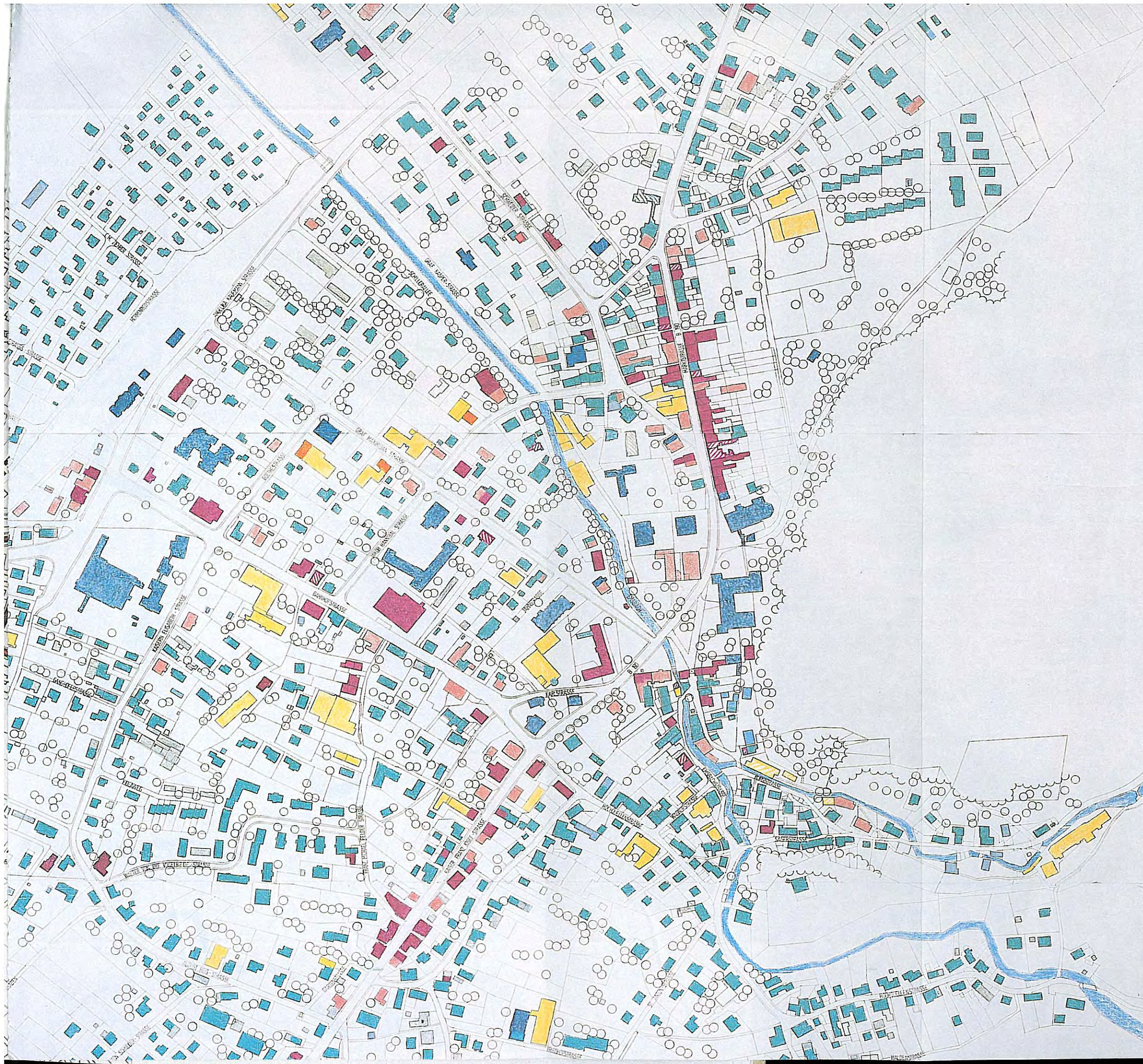
5 MÄNGEL UND KONFLIKTE

-  SCHLOSSBERG
-  BAHNLINIE
-  BACHLÄUFE
-  BUNDESSTRASSE 190
-  STARKE IMMISSIONSBELASTUNG
-  ÜBERDIMENSIONIERTE AUSDEHNUNG DES EINKAUFSZENTRUMS
-  UNTERBRECHUNG DES EINKAUFSZENTRUMS IN EINER LÄNGE VON ÜBER 200 METERN
-  FEHLGENUTZTE GRUNDSTÜCKE, GEBÄUDE
-  QUARTIERE OHNE ERSCHLIESSUNGSKONZEPT
-  BEREICHE MIT STÄDTEBAULICHEN MISSTÄNDE











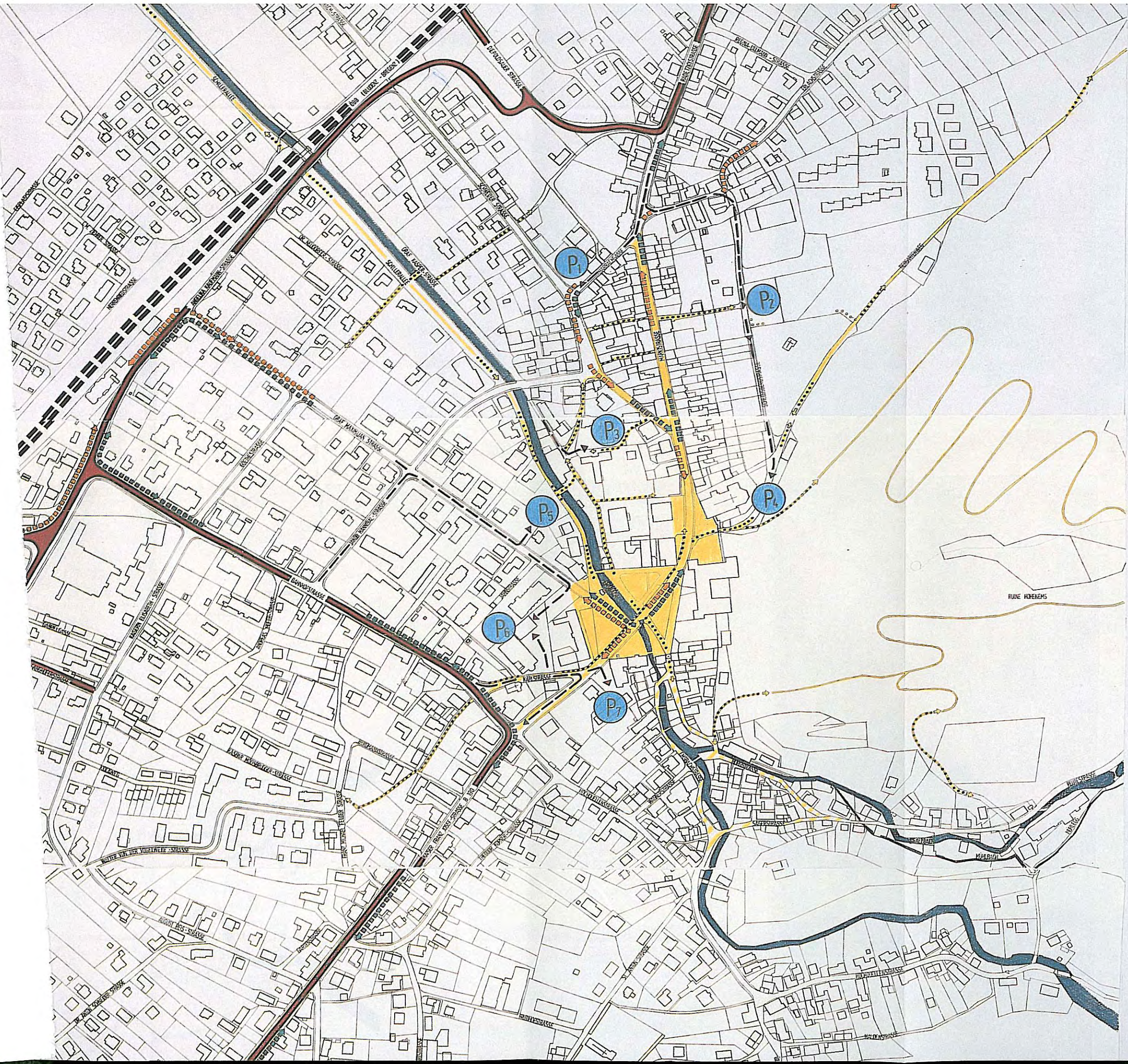
6 ERDGESCHOSSNUTZUNG

-  EINZELHANDEL
-  DIENSTLEISTUNG
-  ÖFFENTLICHE EINRICHTUNG
-  INDUSTRIE
-  WOHNUNG
-  SONSTIGES
-  FABRIKVERKAUF
-  LEERSTEHENDE LADENFLÄCHE



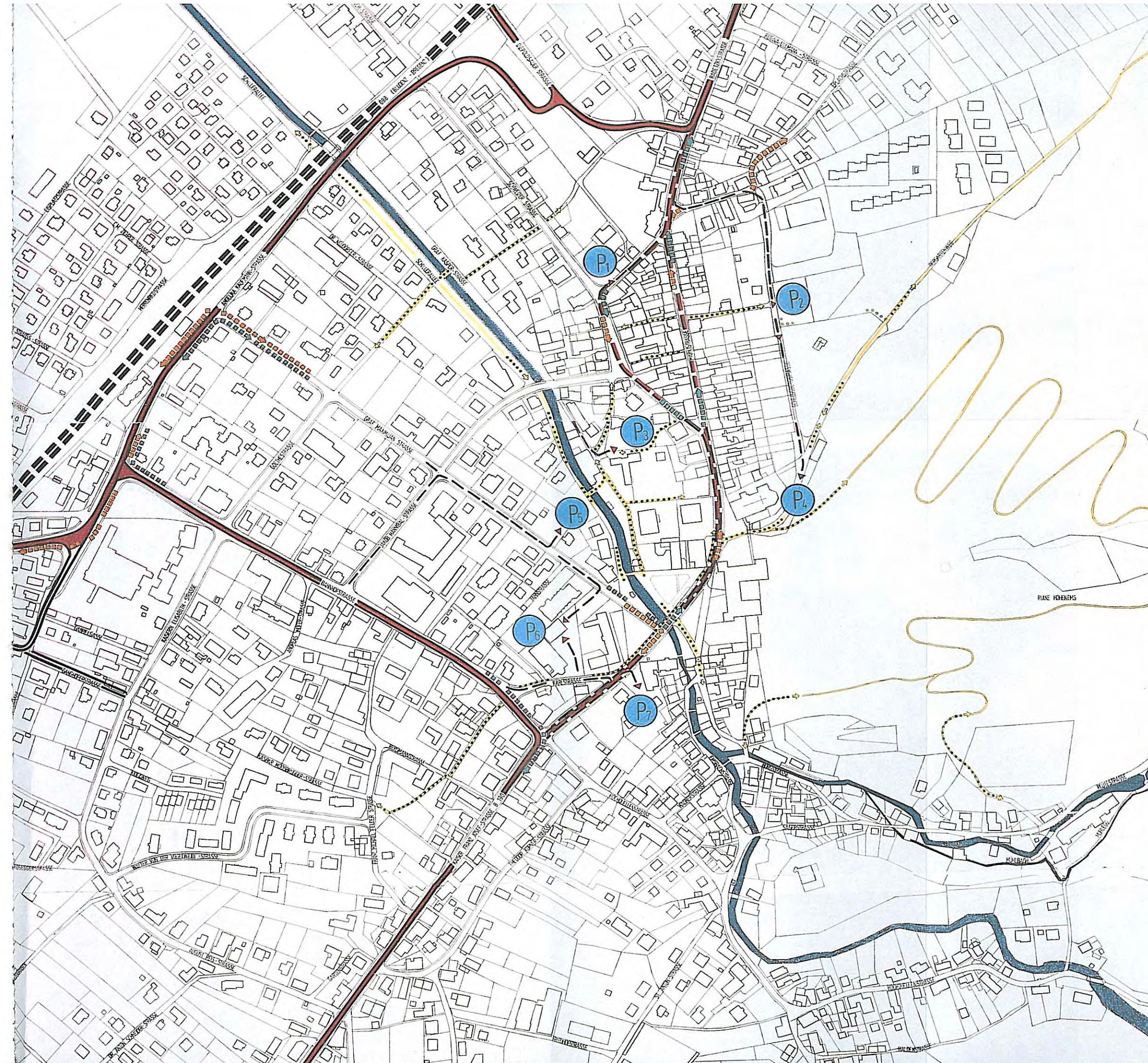
HOHENEMS RAHMENPLAN STADTMITTE

- 7** ERSCHLIESSUNGSKONZEPT
-  INDIVIDUALVERKEHR
HAUPTVERKEHRSTANGENTEN
 -  RUHENDER VERKEHR
NEUE ZENTRALE PARKPLÄTZE
 -  PARKPLATZ-ZUFAHRTEN
 -  ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR
 -  VERKEHRSBERUHGTE STRASSEN
UND PLÄTZE, FUSSGÄNGERZONEN
 -  FUSSWEGVERBINDUNGEN
 -  RADWEGVERBINDUNG
 -  ÖBB















HOHENEMS RAHMENPLAN STADTMITTE

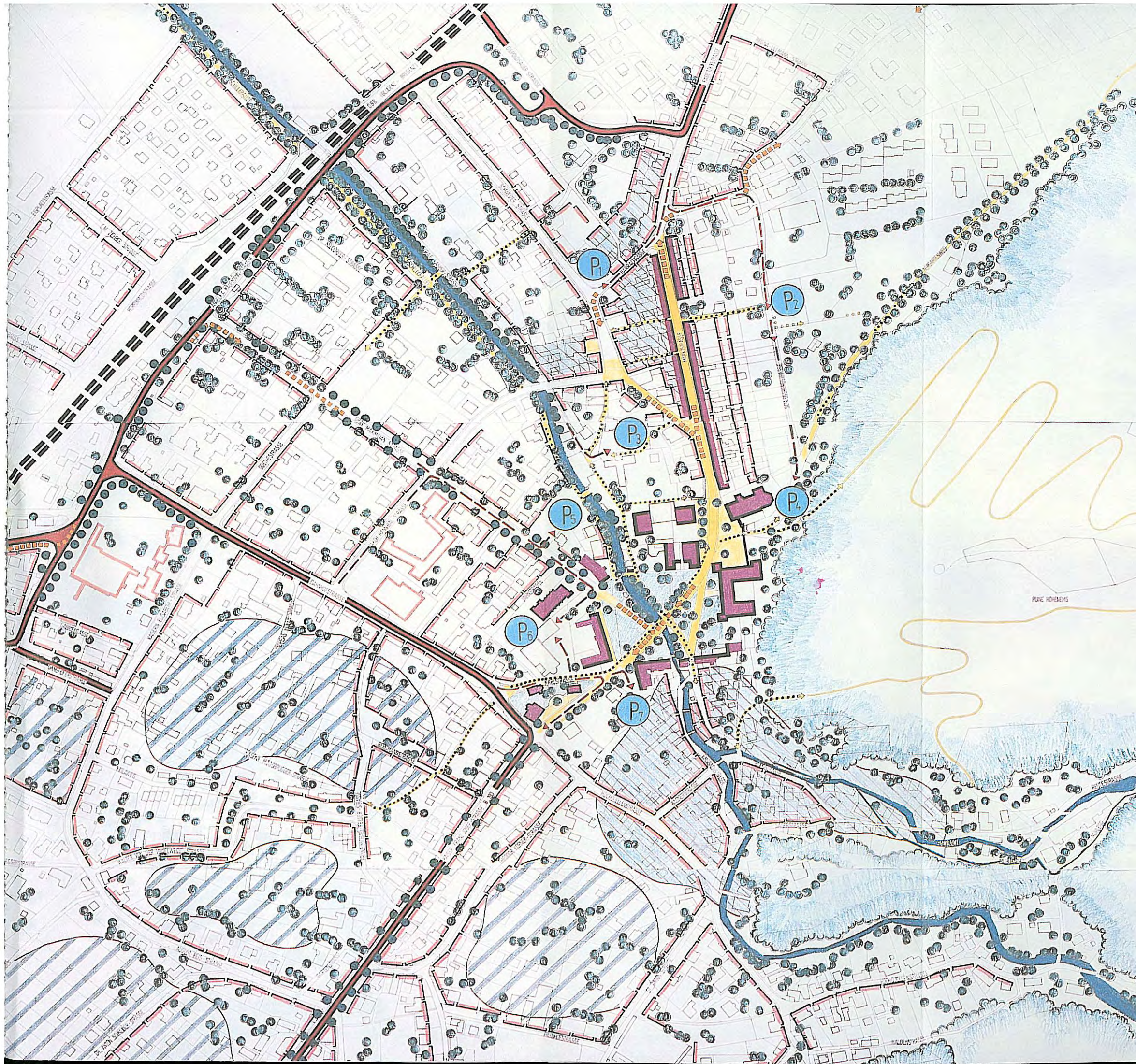
- 8 ERSCHLISSUNGSKONZEPT STUFE 1
- INDIVIDUALVERKEHR HAUPTVERKEHR
- P RUHENDER VERKEHR NEUE ZENTRALE PARKPLÄTZE
- PARKPLATZ-ZUFAHRTEN
- ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR
- STUFENWEISE VERKEHRSBERUHIGUNG
- FUSSWEGVERBINDUNGEN
- RADWEGVERBINDUNG
- ÖBB



HOHENEMS RAHMENPLAN STADTMITTE

9 STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN

-  RAUMBEGRENZENDE KANTE
BAULINE
-  STADTBILDPRÄGENDE GEBÄUDE
ODER RAUMKANTEN
-  BEREICHE MIT STÄDTEBAULICHEN MISSTÄNDEN
-  QUARTIERE OHNE ERSCHLISSUNGS-
KONZEPT
-  HAUPTVERKEHRSTANGENTEN
-  NEUE ZUSÄTZLICHE PARKPLÄTZE
-  PARKPLATZZUFahrTEN
-  VERKEHRSBERUHGIGTER BEREICH
-  FUSSWEGVERBINDUNGEN
-  RADWEGVERBINDUNGEN
-  VORHANDENE BÄUME
-  ZUSÄTZLICHE BÄUME



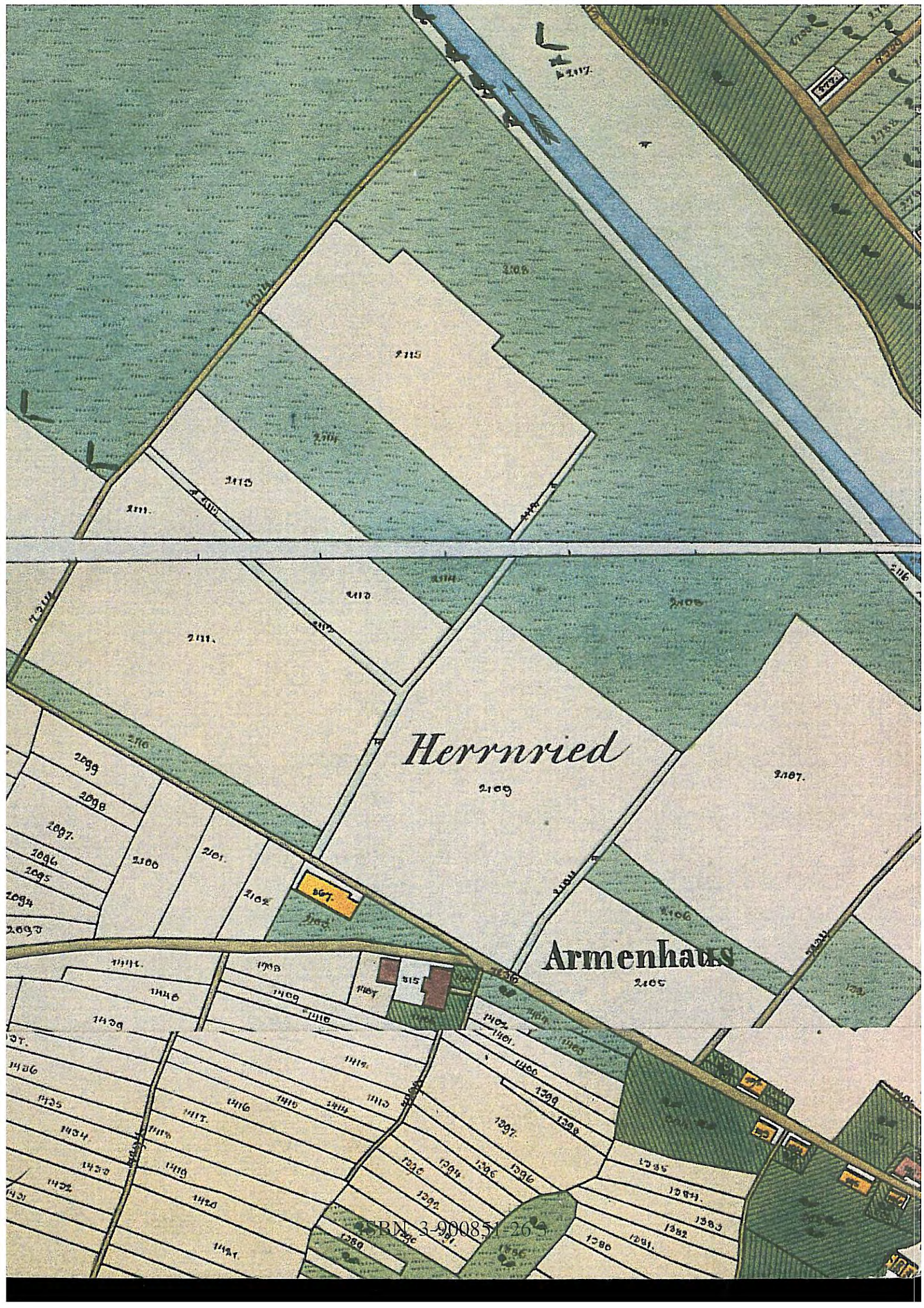
HOHENEMS RAHMENPLAN STADTMITTE

10 GRÜN- UND FREIFLÄCHENKONZEPT

-  GRÜNFLÄCHEN
-  VORHANDENE BÄUME
-  ZUSÄTZLICHE BÄUME
-  PLATZ- FREIFLÄCHEN NEU ZU GESTALTEN
-  BACHBETT NEU ZU GESTALTEN



RUNE HOHENEMS



Herrnried

2109

Armenhaus

2105