

# Masterplan für Bregenz „letzte Chance für große Veränderung“

Pläne sehen eine Tieferlegung der Landesstraße vor. In 20 Jahren könnte Wohnraum für 6000 Menschen geschaffen werden. Positive Reaktionen auf spektakuläre Studie.

**BREGENZ** Bis zuletzt wurde unter Hochdruck an den Plänen gearbeitet. Eine prominent besetzte Architektengruppe beschäftigt sich seit Ende Jänner mit einem Masterplan für Bregenz-Mitte. Die Ergebnisse liegen jetzt vor. „Alles wird anders“, fasst der Sprecher der Gruppe, Andreas Stickel, in wenigen Worten zusammen. Man sei selbst verblüfft gewesen, welches Potenzial sich für die Stadt ergebe, wenn die Landesstraße entlang der Bahntrasse unter der Erdoberfläche verschwindet. „Es ist dies die letzte Chance für eine echte Änderung“, sagt Architekt Erich Steinmayr im Gespräch mit den VN. Die wichtigste Schraube in den Überlegungen: ein unter Niveau geführter Straßentunnel von der Ausfahrt Citytunnel bis zum Kreisverkehr bei der HTL Bregenz. Der Plan sieht zu einem späteren Zeitpunkt optional auch eine Unterflurtrasse der Bahn vor. Voraussetzung für das Funktionieren des Plans sei dieses Vorhaben aber nicht. Erste Reaktionen auf die Studie fallen positiv aus. Das sind die wichtigsten Fakten:

## 1 Um diesen Bereich in Bregenz geht es.

Als Betrachtungsgebiet liegt der Fokus der Arbeitsgruppe auf einem Bereich von der HTL Bregenz bis zum ehemaligen Forum-Hochhaus sowie vom Weiherviertel bis zur Seekante (mit Abgrenzung



Fußballstadion bzw. Schwimmbad). „Wir halten diesen Bereich für städtebaulich zusammenhängend und mit einem enormen Entwicklungspotenzial ausgestattet“, heißt es seitens der Architekten. Den aktuellen und bisherigen Plänen und Überlegungen zu den Baufeldern Bahnhof, Seequartier und Seestadt stehen die Experten skeptisch gegenüber. „Trotz der bestehenden vertraglichen Ausgangssituation halten wir diese für kurzfristig und dem Potenzial dieser qualitativ hochwertigen Lage nicht entsprechend.“ Ebenso fehle eine Entwicklungsperspektive für die seeseitig der Bahn gelegenen Flächen, die derzeit hauptsächlich als Parkflächen genutzt würden.

## 2 Das soll mit dem Masterplan städtebaulich erreicht werden.

Bregenz soll von einer Autostadt zu einem öffentlichen Raum der Fußgänger, Radfahrer und des öffentlichen Nahverkehrs werden. Wachstum solle im Zentrum und nicht in den Randlagen stattfinden und die Bezirke im Westen besser an die Seeanlagen und den Festspielbezirk angebunden werden. Die Stadt soll näher an den See rücken.

## 3 So soll es gelingen.

Der Masterplan folgt einer Zeitschiene von fünf, zehn und 20 Jahren. Schon in der ersten Phase ließen sich 14 Baufelder realisieren. Der Endausbau nach 20 Jahren mit

dem Szenario einer Unterflurbahntrasse sähe 28 neue Baufelder mit einem hohen Wohnanteil vor. Die Nutzung solle neutral sein, durchgehende Raumhöhen von 4,5 Metern in der Erdgeschoßzone dafür sorgen, dass eine öffentliche und gewerbliche Nutzung sichergestellt



„Bregenz wird ein geteilt genutzter Stadtraum mit Schwerpunkt auf Fußgänger und Fahrrad.“

Andreas Stickel

Sprecher der Architektengruppe

ist. Die Gebäudehöhe ist mit 35 Metern limitiert. Ein Schwerpunkt liegt auf Sichtachsen zum See, sowohl historische wie auch neu zu definierende. Wobei der öffentliche Raum höchste Priorität genieße, wie die Architekten sagen.

## 4 Darum soll die Lebensqualität steigen.

Das Gesicht der Innenstadt wäre ein anderes, ein grüneres. Verschwindende Straße und möglicherweise auch Bahngleise im Untergrund, könne der Park am See einschließlich des Festspielbezirkes direkt mit dem bebauten Stadtraum zu einem hochwertigen Landschaftsbereich vernetzt werden, formulieren die Architekten im Masterplan.

## 5 So wird Bregenz zur Stadt für Fußgänger und Radfahrer.

Der Durchzugsverkehr wird in einem sechs Meter tiefen Tunnel unter der Erdoberfläche geführt. Der oberirdische Bereich ist Fußgängern, Radfahrern, dem öffentlichen Nahverkehr und Anlieferung- und Einsatzverkehr vorbehalten. Die Maximalgeschwindigkeit liegt beim Durchzugsverkehr bei 30 km/h, in vielen Bereichen bei 20 km/h. Der Tunnel hat Anbindungen zur Reichsstraße, Montfortstraße sowie zum Weiherviertel, dem Citytunnel und in Richtung Vorkloster. „Die nach unten verlegte Straße wird überbaut. Die Erschließung in die zweigeschoßigen Tiefgaragen und Nebenblöcke wird über diese Straße erfolgen“, erklärt Architekt Erich Steinmayr.

## 6 Das soll der neue Bahnhof können.

Der Bahnhof selbst bleibt, wie die VN bereits berichteten, auch im Masterplan am bestehenden Standort. Dieser wird als richtig erachtet. Gleichzeitig weisen die Architekten aber darauf hin, dass die Konzeption eine Erweiterung sowie einen Umbau zu einer zukünftig unterirdischen Bahnstation gewährleisten müsse. „Aus städtebaulicher Sicht sollten die Bahnhofsfunktionen zudem in einem dominanteren und höheren Gebäude integriert sein, das aus der zukünftigen Stadtsilhouette entwickelt wird“, heißt es weiter. Die Pläne sehen sechs bis sieben Stockwerke vor.

**VN-THEMENTEAM** Michael Gasser (Ltg), Andreas Scalet, Michael Prock, Felix Holzer (Layout), VN-Archiv (Fotos), Baumschlagler-Eberle (Visualisierungen)

## MEINUNGEN



Architekt Dietmar Eberle hat ein Projekt ausgearbeitet und überzeugend präsentiert. Als Projektbeteiligte finden wir in dieser Form präsentierte Vision für Bregenz toll. Doch wichtig für uns ist, dass jetzt eine technische, wirtschaftliche und rechtliche Prüfung stattfindet, dass Stadt Bregenz und Land Vorarlberg alle Aspekte auf Realisierung abklopfen. Wenn die Rahmenbedingungen stimmen, sind wir gerne dabei, dann kann man die nächsten Schritte gehen. Da sind wir auch mit den Projektbetreibern der Seestadt einig. Das ist jetzt eine einmalige Chance für Bregenz, die es zu nutzen gilt. **Joachim Alge**, i+r, Seequartier-Projektbetreiber



Die Architektengruppe hat für mich städtebaulich einen guten Entwurf präsentiert. Der Bahnhof ist gut positioniert mit den Möglichkeiten einer entsprechenden Gestaltung. Man könnte eine Landmark für die Stadt machen, einen stadtverbindenden Teil schaffen. Die Gespräche, die ich mit Investoren führen konnte, waren sehr positiv. Sie sind auch gewillt, dass wir uns gemeinsam dem Projekt nicht verschließen. Gleichzeitig gibt es einen aufrechten Vertrag, den wir von uns aus nicht auflösen wollen. Es braucht in der Stadtpolitik am 15. Juli ein klares Votum und eine breite Mehrheit für eine Grundsatzentscheidung. **Werner Baltram**, ÖBB-Infrastruktur



Der Masterplan hat eine ordentliche Flughöhe, immerhin geht es um 400.000 Quadratmeter Fläche in Bregenz Mitte, die einmal Platz für rund 6000 Menschen bieten soll. Für uns ist dabei wesentlich, wie der Mobilitätspunkt, also der Bahnhof, gestaltet wird, darauf muss größter Wert gelegt werden. Ob Unterflur oder anders, das ist eine politische Frage, die in den entsprechenden Gremien wie der Stadtvertretung am 15. Juli entschieden werden muss. Wir sehen den Plan grundsätzlich positiv und werden bei den weiteren Schritten sehr kooperativ mitarbeiten. Was noch fehlt, sind die Grundlagen für eine weitere Realisierung, diese zu erarbeiten, ist eine öffentliche Aufgabe. **Bernhard Ölz**, Prisma, Seestadt-Projektbetreiber

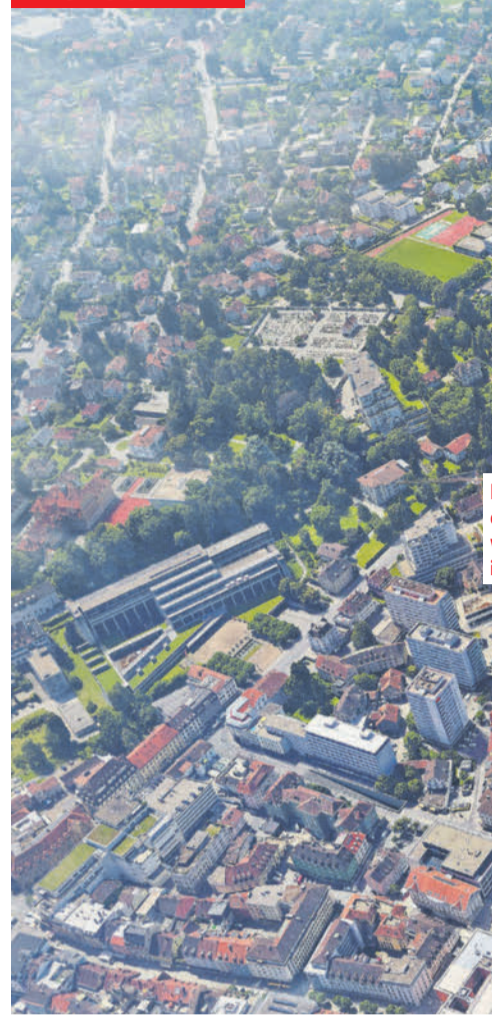


Mit dem Masterplan Bregenz-Mitte ist das Motto klar: Jetzt beginnt die Zukunft. Offensichtlich sind alle Eigentümer und die ÖBB bereit, jetzt noch einmal zu beginnen und alles, was in der Vergangenheit war, zu vergessen. Für Bregenz ist es eine Chance, die es so noch nie gab. Wir bekommen die Möglichkeit, in 20 Jahren um 20 Prozent zu wachsen. Das ist der Treibstoff, den eine Stadt braucht. Sowohl die Mobilität als auch das Leben erhalten eine ganz neue Qualität. **Michael Ritsch**, Bürgermeister

Aus Landessicht ist die Entscheidung für den Bahnhof das Allerwichtigste. Da läuft die Zeit ab. Das heißt sowohl die Stadt, als auch das Land, als auch die ÖBB müssen zu einer Entscheidung kommen wie die Umplanung allenfalls vorstatten geht und wie die Kostenteilungen sind. Die Grundlage ist ja die: Umplanungen sind möglich und denkbar. Zu entscheiden ist Über- oder Unterführungsvarianten und natürlich dürfen auch die Kosten nicht nach oben gehen für die Beteiligten. **Markus Wallner**, Landeshauptmann



### NACH 5 JAHREN



### NACH 10 JAHREN



### NACH 20 JAHREN





EXKLUSIV

Zu den Plänen zählt auch eine bauliche Erschließung der seeseitig gelegenen Flächen (Parkflächen Stadion, Schwimmbad, etc.)

Das erste Baufeld ist der Bahnhof. Bis zu 13 weitere Baufelder sind in Phase 1 vorgesehen.

Bereits in Phase 1 sind 14 Baufelder definiert. Höchste Priorität hat dabei der Bahnhof. Die Landesstraße ist zu diesem Zeitpunkt zumindest zum Teil unter die Erdoberfläche verlegt.



Der Fokus des weiteren Wachstum liegt in Phase 2 im Bereich der Ausfahrt Citytunnel.

Phase 2 definiert einen Zeitraum bis in zehn Jahren. Die Bahntrasse ist noch nicht unterflur geführt, die Straße jedoch zwischen Citytunnel und Reichsstraße (HTL) unter der Erdoberfläche.



Neue Baufelder jetzt auch auf den Flächen der jetzt unterirdischen Bahntrasse.

Diese Visualisierung zeigt Bregenz in 20 Jahren. Der Masterplan sieht ein Wachstum von 20 Prozent vor, es würde Wohnraum für 6000 Menschen geschaffen.



**Kommentar**  
Gerold Riedmann

## Bregenz findet die Mitte

Wer von den Hängen des Pfänderstocks den Blick über die Landeshauptstadt schweifen lässt, ist nicht allein beseelt von Schönheit. Denn das größte Potenzial der Stadt am See eröffnet sich unmittelbar.

Es klafft weiterhin die städtebauliche Wunde des Seestadt-Parkplatzes. Landesstraße und Bahn sind gnadenlos verlässliche Trennlinie zwischen Stadt und See. Über den Bahngleisen hängt, schlaffen Krakenarmen gleich, der erst 1990 fertiggestellte Bahnhof. Jeder rumänische Provinzbahnhof stellt mit seinem Charme den Bregenzer Bahnhof in den Schatten.

Zuletzt durften sich die Bregenzer ja vor knapp 15 Jahren Hoffnungen machen, dass nun wirklich etwas am Bahnhof und in der benachbarten Seestadt passiert: die damalige Erstellung eines "Masterplanes", die ernüchternde Präsentation desselben. Hochtrabende Träume zerplatzen vor allem deshalb, weil an der drolligen S-Kurve der Stadtstraße am Bahnhof überhaupt nichts geändert wurde. Geht nicht. Darf man nicht. Muss man lassen. Gleicher Bahnverlauf, gleicher Straßenverlauf. Weil bei all den angrenzenden Bauprojekten isoliert, in Silos sozusagen, gedacht wurde.

Zu oft versprochen Politik und Projektbetreiber, dass ein Auffahren der Bagger unmittelbar bevorstünde. Immer wieder wurden Hoffnungen enttäuscht. Die Ideen alterten nicht gut, verblassten zu rasch. Ein Bagger ward niemals gesehen.

Eines hat der neue Bregenzer Bürgermeister Michael Ritsch (SPÖ) in den vergangenen neun Monaten geschafft, was in den vergangenen neun Jahren unter

dem alten Bürgermeister nicht möglich war: Seequartier, Seestadt und Bahnhof wurden von einer Architektengruppe mit internationalem Renommee übergreifend betrachtet. Alle eint die Liebe zu Bregenz. Es wird groß genug gedacht, vor allem aber in klugen Etappen: erst muss die Durchzugsstraße unter die Oberfläche, dadurch entsteht Platz für Neues. Und der Traum von der 1,5-Milliarden-Untertunnelung der Bahn wird so eingebettet, dass die Untertunnelung zwar grundsätzlich in ferner Zukunft möglich bleibt, aber allen klar ist, dass an diese Hoffnung nur die größeren Optimisten glauben werden.

Die Vision einer Landeshauptstadt, die um 6000 Menschen wächst und sich stärker mit dem See verwebt, ist es wert, sich noch einmal auf Basis eines neuen Masterplanes in ein zukünftiges Bregenz zu verlieben. Höchste Priorität hat nun in der Realität, gemeinsam mit Land und ÖBB das bereits eingetaktete Bahnhofprojekt umzuplanen.

Wohltuend: Ritsch spricht endlich über konkrete Projekte, verlässt sich auf Fachleute, vertraut nicht nur Parteifreunden. (Und er hätte sich viel Ärger ob seiner ungeschickten Personalentscheidungen zu Beginn seiner Amtszeit sparen können.) Er hat die erste Feuerprobe erfolgreich bestanden, pünktlich abgeliefert. Wenn, ja wenn er kurzfristig die notwendigen Mehrheiten in der Stadtregierung für das ambitionierte Zukunftsprojekt organisieren kann.

**GEROLD RIEDMANN**  
gerold.riedmann@vn.at  
05572 501-320  
Twitter: @gerold\_rie

Gerold Riedmann ist Chefredakteur der Vorarlberger Nachrichten.

**IHRE MEINUNG IST GEFRAGT!**  
Vorarlbergs meistgelesenes Diskussionsforum. [leserbriefe@vn.at](mailto:leserbriefe@vn.at)



v. links oben n. rechts unten: **Dietmar Eberle** (Architekt), **Markus Flatz** (Bauingenieur), **Christoph Gilhaus** (Architekt), **Roland Gnaiger** (Architekt), **Christopher Schneeweiß** (Freiberufler), **Erich Steinmayr** (Architekt), **Andreas Stickel** (GF Architekturbüro)

## Die Köpfe hinter dem Masterplan

**BREGENZ** Andreas Stickel, Christoph Gilhaus und Christopher Schneeweiß haben vor gut zwei Jahren mit ihrer Vision für Bregenz den Stein ins Rollen gebracht. Auf Basis erster Überlegungen der „Vision urbanes Leben Bregenz“ (VULB) hat sich eine hochkarätige und international erfahrene Expertengruppe gefunden, die seit Ende Jänner ehrenamtlich am Masterplan Bre-

genz-Mitte arbeitet. Eine der Kernaussagen der Entwurfstudie ist die Heranführung des Stadtraumes an den See sowie der Brückenschlag zum Quellenviertel und Vorkloster mit verbesserter Anbindung an die Seeanlage.

**VIDEO**  
„Vorarlberg live“  
<http://VN.AT/suks2D>