

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or
master thesis is available at the main library of the
Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>



VOM <<WARTEN>> UND >>DAZWISCHEN<<

REVITALISIERUNG | BAHNHOFQUARTIER ALTACH

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or
master thesis is available at the main library of the
Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>

VOM <<WARTEN>> UND >>DAZWISCHEN<<

REVITALISIERUNG | BAHNHOFQUARTIER ALTACH

DIPLOMARBEIT

Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen
Grades eines Diplom-Ingenieurs unter der Leitung von

Em.O.Univ.Prof. DI Cuno Brullmann

Institut für Architektur und Entwerfen
e253.2 Abteilung für Wohnbau und Entwerfen

Eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von
Mathias Wohlgenannt
0527151

Wien, am 24.05.2017

<< DANKE

An dieser Stelle möchte ich ganz besonders meiner Mutter, meiner Schwester und meiner Großmutter dafür danken, dass sie auf meinem langen Bildungsweg stets für mich da waren und mich immer liebevoll mit Geduld und aufbauenden Worten unterstützt haben. Außerdem danke ich meinem Vater ohne dessen Zuwendung mein Studium auf diese Weise nicht möglich gewesen wäre. Ich danke auch meinen Verwandten und Freunden, welche mir zu jeder Zeit mit Rat und Tat zur Seite gestanden sind. Und nicht zuletzt geht mein besonderer Dank an Herrn Prof. Cuno Brullmann, der mich durch meine Diplomarbeit mit stetiger Begeisterung und beständigen Humor betreut und begleitet hat.



<< Anstatt das Automobil immer weiter zu entwickeln, sollten wir uns überlegen, wie wir Mobilität in Zukunft anders gestalten. >>
(Hans-Peter Dürr)



>> ABSTRAKT	7
>> ABSTRAKT (DEUTSCH)	8
>> ABSTRACT (ENGLISH)	9
>> SIEDLUNG UND MOBILITÄT	10
>> VORARLBERG SIEDLUNGSRAUM RHEINTAL	11
>> DIE BAHN ALS RÜCKGRAT DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG	15
>> MOBILITÄTSVERHALTEN IN VORARLBERG	18
>> FÖRDERUNG NACHHALTIGER MOBILITÄT	21
>> STANDORTANALYSE	24
>> PLANUNGSORT ALTACH	25
>> NÄHERE UMGEBUNG BEBAUUNGSSTRUKTUR	28
>> INFRASTRUKTUR	30
>> BAHNHALTESTELLE ALTACH	38
>> GESCHICHTE	41
>> NUTZERGRUPPEN	44
>> AKTUELLE SITUATION	47
>> TABELLARISCHE ÜBERSICHT	52
>> PROBLEMATIK	55
>> ENTWURF	57
>> KONZEPT	58
>> SEILBAHNANKNÜPFUNG	68
>> ERSCHLIEßUNG UND FUNKTION	74
>> PLÄNE	80
>> LAGEPLAN	81
>> GRUNDRISSE	82
>> GRUNDRISS AUSSCHNITTE	86
>> SCHNITTE	91
>> ANSICHTEN	98
>> AUSSENRAUMGESTALTUNG	105
>> MATERIALITÄT	108
>> SCHAUBILDER	110
>> MODELLFOTOS	113
>> ANHANG	118
>> LITERATURVERZEICHNIS	119
>> ABBILDUNGSVERZEICHNIS	120

>> ABSTRAKT



Auf die regionalen Bahnstationen in Vorarlberg warten künftig neue Aufgaben. Die zunehmende Mobilität der wachsenden Bevölkerung im Rheintal, verlangt nach neuen Lösungsansätzen und Transformationen im Bereich der Verkehrs- und Siedlungsplanung. Das Vorarlberger Rheintal zählt, aufgrund der topografischen Gegebenheiten und der hohen Bevölkerungsdichte, zu den am dichtest besiedelten Ballungsräumen Europas und ist, was das Verkehrsaufkommen betrifft, zu einer urbanen Region geworden. Prognosen zeigen, dass das Bevölkerungswachstum in den nächsten Jahrzehnten weiter zunehmen wird und eine Herausforderung an das Mobilitätsmanagement stellt.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden bereits für die Erhaltung und den Ausbau der Infrastruktur erhebliche

finanzielle Mittel aufgewendet. So wurden im Rahmen des Rheintalkonzepts (Vertrag zwischen Land Vorarlberg & ÖBB zum Ausbau der ÖBB-Strecke) sukzessiv schon einige Bahnstationen erneuert, beziehungsweise um- und ausgebaut. Weitere Maßnahmen und Qualitätsverbesserungen der Verkehrsknotenpunkte sind in Planung.

Im Fokus der Diplomarbeit steht die Revitalisierung der Bahnstation in Altach. Ziel war die Erarbeitung eines Konzepts für ein Bahnhofsquartier als multifunktionaler Verkehrsknotenpunkt für die Gemeinde und die naheliegende Umgebung. Die Bahnhaltestelle wurde in den letzten 30 Jahren stark vernachlässigt und entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen der Fahrgäste. Aufgrund der Peripheren Lage in der Gemeinde und der Nähe zum Bregenzerwaldgebirge, besteht die

>> ABSTRAKT (DEUTSCH)

Möglichkeit einer Verknüpfung zwischen Tal & Berg.

Neben den klassischen Basisanforderungen für einen regionalen Bahnhof wie z.B. Barrierefreiheit, einfache Wegeleitsysteme, eine räumliche Anknüpfung an das Land- und Ortsbussystem, die Schaffung von genügend überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten, ausreichend Parkplätze, Kiss-and-Ride Zonen, soll der neue Entwurf als eine Art Docking-Station fungieren, einem Knotenpunkt beim Wechsel zwischen individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln, die noch durch Konzepte für eMobilität ergänzt werden. Durch die Zusätzliche Anbindung einer Seilbahn, die sportbegeisterte zum Wandern oder Mountainbiken auf den Altacher Hausberg bringt, wird ein Mehrwert für die ganze Region geschaffen.

In the future, the regional train stations in Vorarlberg will welcome new tasks. The increasing mobility of the growing population in the Rhine Valley calls for new approaches and solutions to changes in the areas of transport and settlement planning. Due to the topographical conditions and high population density, Vorarlberg is one of the most densely populated conurbations in Europe and has become an urban region in terms of traffic. Forecasts show that population growth will continue to grow in the coming decades and will be a huge challenge to mobility management.

In the area of public transport, considerable financial resources are already being devoted to the maintenance and expansion of infrastructure. In terms of the Rhine

valley concept (contract between Land Vorarlberg and ÖBB for the extension of the ÖBB route), several railway stations have been or are being renewed and expanded successively. Further measures and quality improvements of the main traffic crossroads are continuously being planned.

The focus of this master thesis is the revitalisation of the railway station in Altach. The aim was to develop a concept for a railway station as a multifunctional transport hub for the municipality and the surrounding area. The train station has been neglected in the past 30 years and is no longer meeting the needs of today's passengers. Due to the peripheral location in the municipality and the proximity to the Bregenzerwald Mountains, there is the

>> ABSTRACT (ENGLISH)

possibility of creating a link between the valley and the mountains.

In addition to the classic requirements for a regional station; disabled access, easy orientation, connection to the local bus systems, enough covered bicycle parking facilities, enough car parking opportunities, kiss and ride zones and more, the new design is intended to act as a sort of docking station, a point of transition changing between individual public transport methods which will then be complemented by new concepts for eMobility. Complementing the revitalised station will be an additional connection of a cable car, which will bring hiking and mountain biking enthusiasts on the Altacher Hausberg, an added value for the entire region.

>> SIEDLUNG UND MOBILITÄT



>> VORARLBERG | SIEDLUNGSRAUM RHEINTAL



Strukturdaten | Vorarlberg

Einwohner:	388.711 (1. Jänner17)
Bev.dichte:	149 Einw.pro km ²
Fläche:	2601,12 km ²
Bezirke:	4 Bezirke
Gemeinden:	96 davon
	5 Städte und
	11 Marktgemeinden

Im Jahr 2017 lebten 388.711 (Stand 1. Jänner 2017) Personen mit Hauptwohnsitz in Vorarlberg. Seit dem Ende des 2. Weltkrieges 1945 weist das Land Vorarlberg das größte Bevölkerungswachstum Österreichs auf. Die Prognosen zeigen, dass die Einwohnerzahl bis 2050 um 15 % auf 420.000 Einwohner ansteigen wird.¹

Lässt man die Landesgrenze den Rheinfluss außer acht, bildet das Rheintal einen gemeinsamen Lebens- und Siedlungsraum mit der Schweiz. Zusammen betrachtet sind das Vorarlberger Rheintal und das St.Galler Rheintal ein wichtiger Wirtschaftsstandort und eine Wachstumsregion zugleich, welche eng miteinander vernetzt sind.

Aufgrund den topografischen Gegebenheiten, konzentriert sich jedoch der Großteil der Bevölkerung auf den Bereich des Vorarlberger Rheintals. Dieser Ballungsraum zählt zu den am dichtest besiedelten Regionen Europas. In diesem Großraum zwischen Bregenz und Feldkirch leben fast zwei Drittel (245.000 Einwohner, Stand 2009) der gesamten Vorarlberger Landesbevölkerung.²

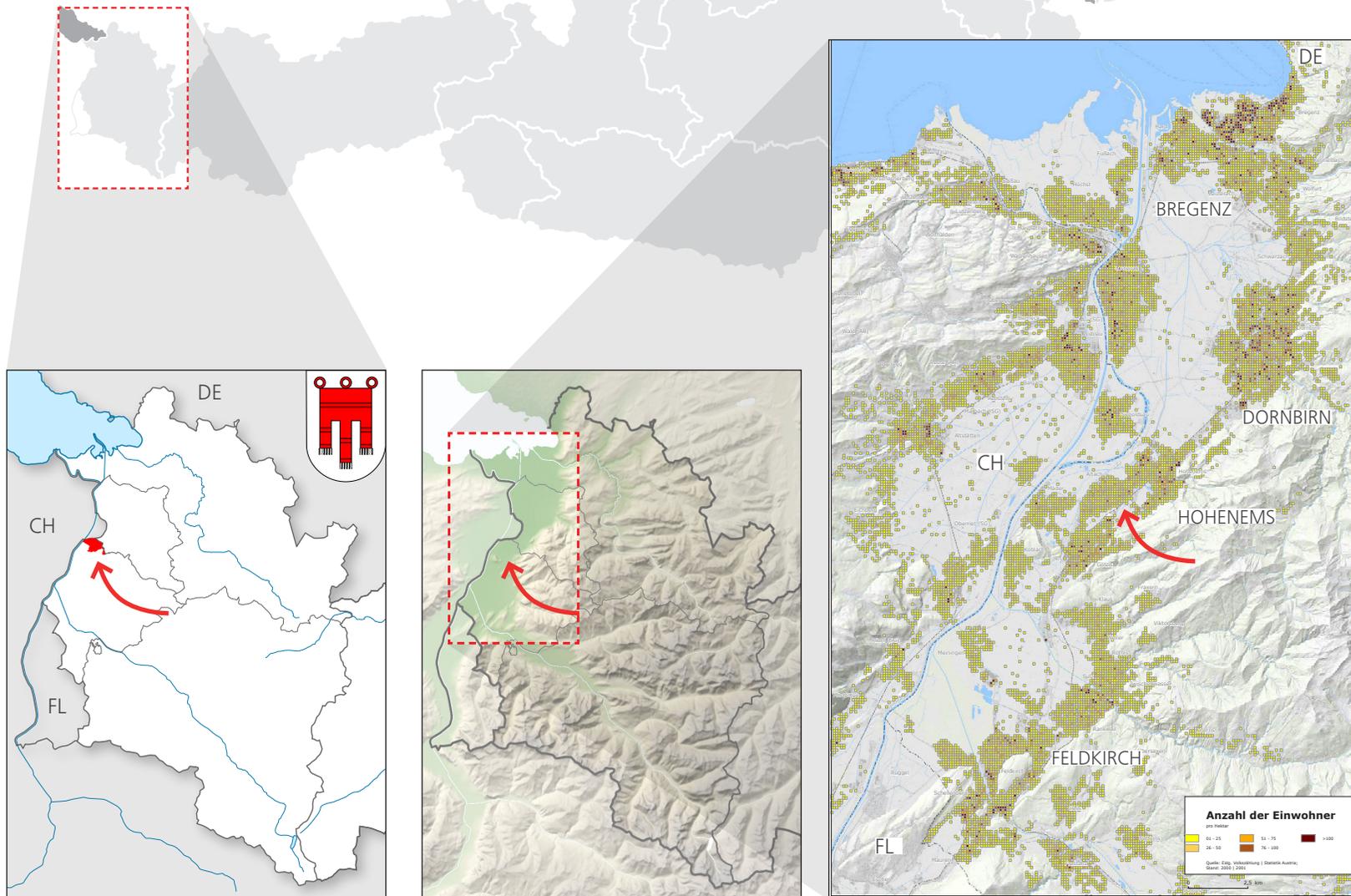


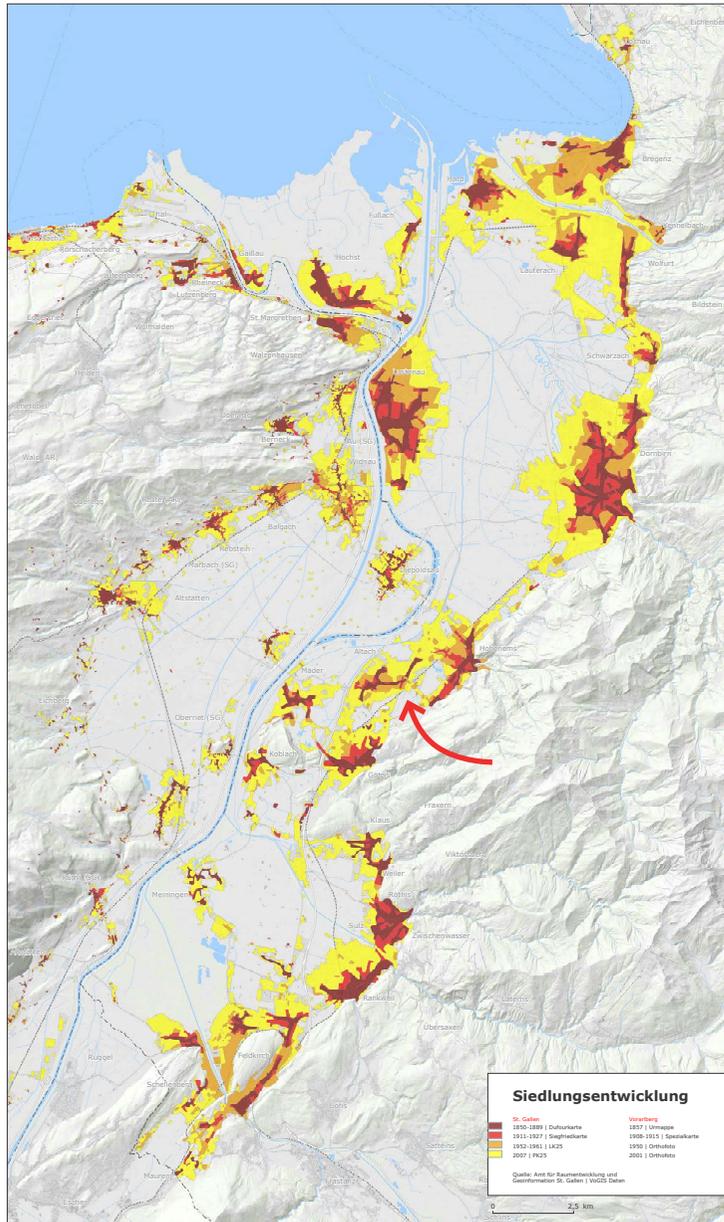
ABB.01

ABB.02

ABB.03



POI - PLANUNGSORT



Bevölkerungsentwicklung im Rheintal

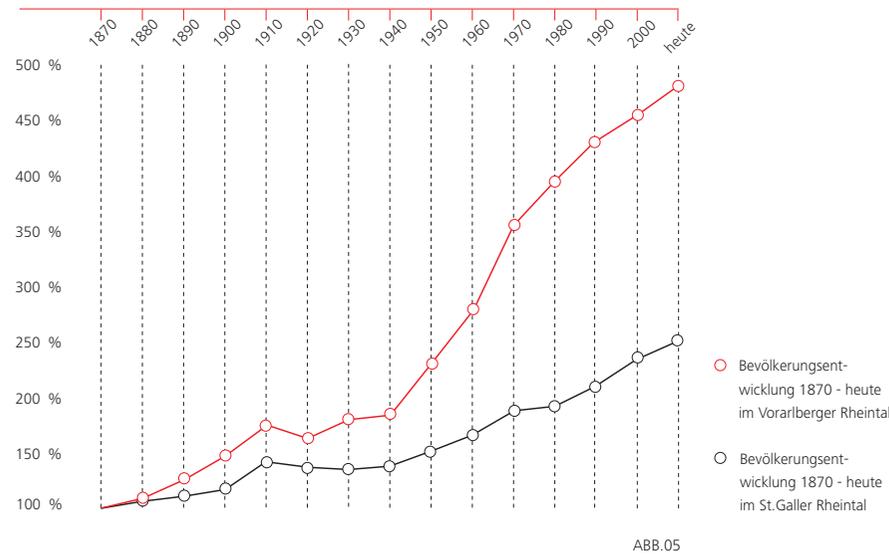


ABB.05

Das St. Galler Rheintal: (Stand 2009)

12 Gemeinden
63.228 Einwohner
13.673 ha Gesamtfläche
2.181 ha Bauzone
18.436 Gebäude

Das Vorarlberger Rheintal: (Stand 2009)

29 Gemeinden
245.355 Einwohner
45.574 ha Gesamtfläche
7.108 ha Baufläche
92.670 Gebäude

In den letzten 140 Jahren ist ein erhebliches Bevölkerungswachstum im Rheintal festzustellen. Insgesamt hat sich die Bevölkerung des St. Galler Rheintals seit den 1870er Jahren verdoppelt. Die Bevölkerung des Vorarlberger Rheintals hat sich in diesem Zeitraum sogar vervierfacht, wobei ein besonders starkes Wachstum in den 1960er und 1970er Jahren verzeichnet werden kann. Durch das florieren der Textilindustrie entstand in diesem Sektor ein großer Bedarf an Arbeitskräften, was vor allem Personen aus dem östlichen Teil des Landes in diese Region lockte.

Mit den steigenden Bevölkerungszahlen haben die Siedlungsflächen auf beiden

Seiten des Rheins stark zugenommen. Bezogen auf den Talboden sind die heutigen Bauflächen des St. Galler und des Vorarlberger Rheintals fast neunmal so groß wie die Siedlungsflächen um 1850, in einzelnen Gemeinden sogar beinahe 20-mal so groß.

Signifikante Unterschiede zwischen der Vorarlberger und der St. Galler Seite gibt es nicht. Aus einzelnen Dörfern und Kleinstädten hat sich ein Siedlungsband entwickelt, das großteils zusammenhängt und über die Gemeindegrenzen hinweg verbunden ist. Es ist also sinnvoll und wichtig, das St. Galler und das Vorarlberger Rheintal als gemeinsamen Lebensraum

zu begreifen und es grenzüberschreitend zu betrachten. Somit können, nach dem Prinzip der Polyzentrik, Einrichtungen der Wirtschaft, der Kultur, der Bildung und des Konsums auf die am besten geeigneten Standorte aufgeteilt, aber von allen Bewohnern des Tales genutzt werden. Als zentrale Herausforderung gilt hier die Vernetzung der Standorte sowie die Kooperation zwischen den Gemeinden.

Die gesamte Region hat heute ca. 309.000 Einwohner, 245.000 davon leben im Vorarlberger Rheintal und fast 64.000 im St. Galler Rheintal. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte beträgt 520 Einwohner pro Quadratkilometer.³

SIEDLUNGSSTRUKTUR

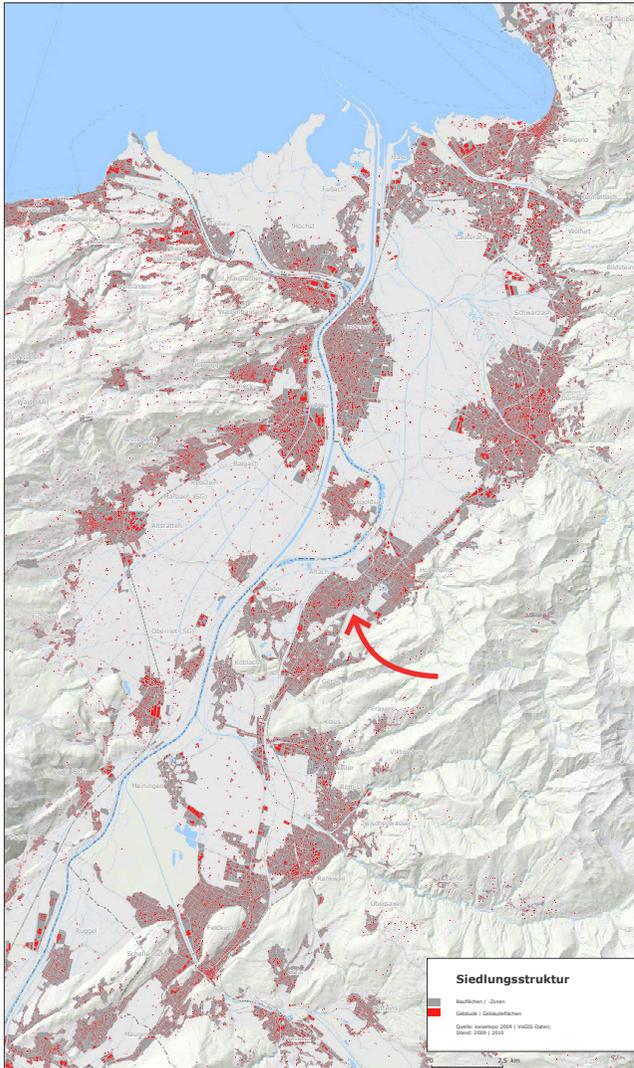


ABB.06

ORTHOFOTO

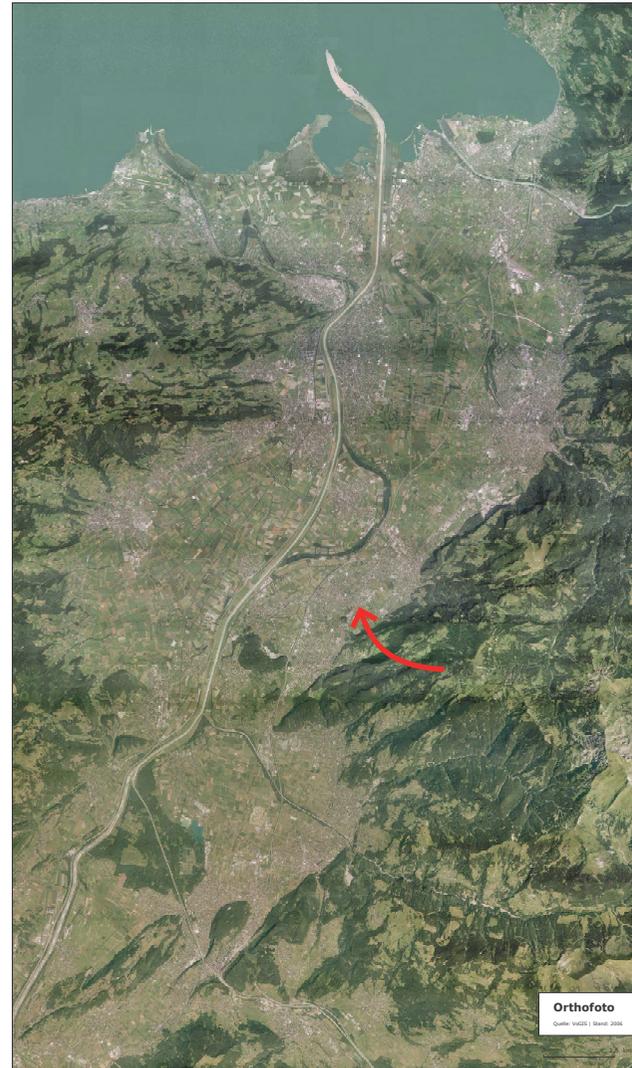


ABB.07

ORTHOFOTO | BEI NACHT

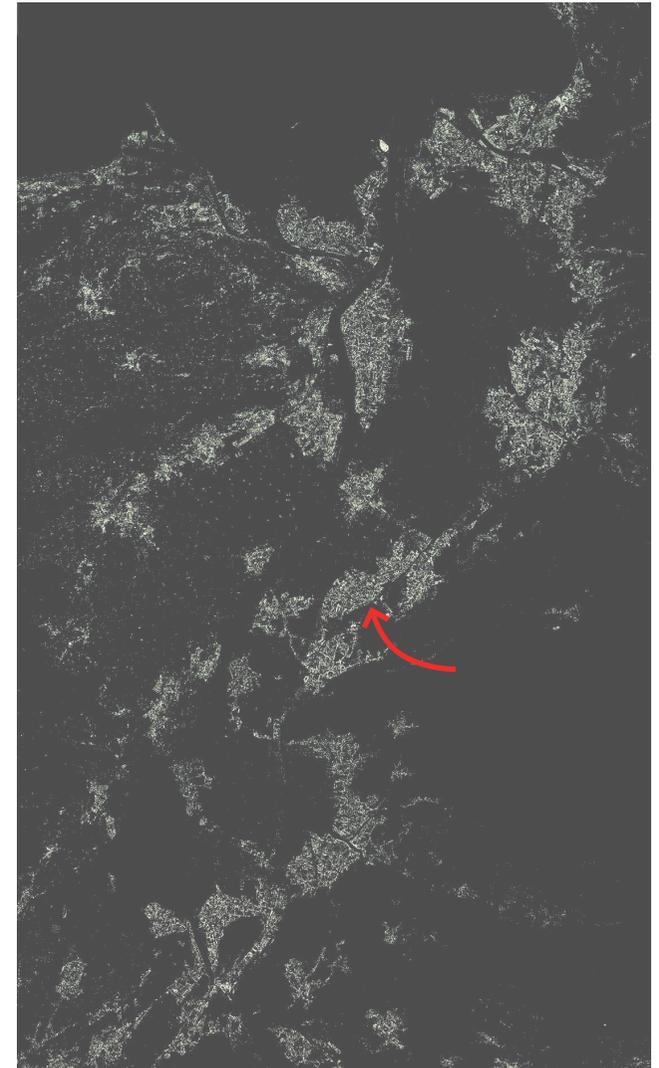


ABB.08

>> DIE BAHN ALS RÜCKGRAT DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG



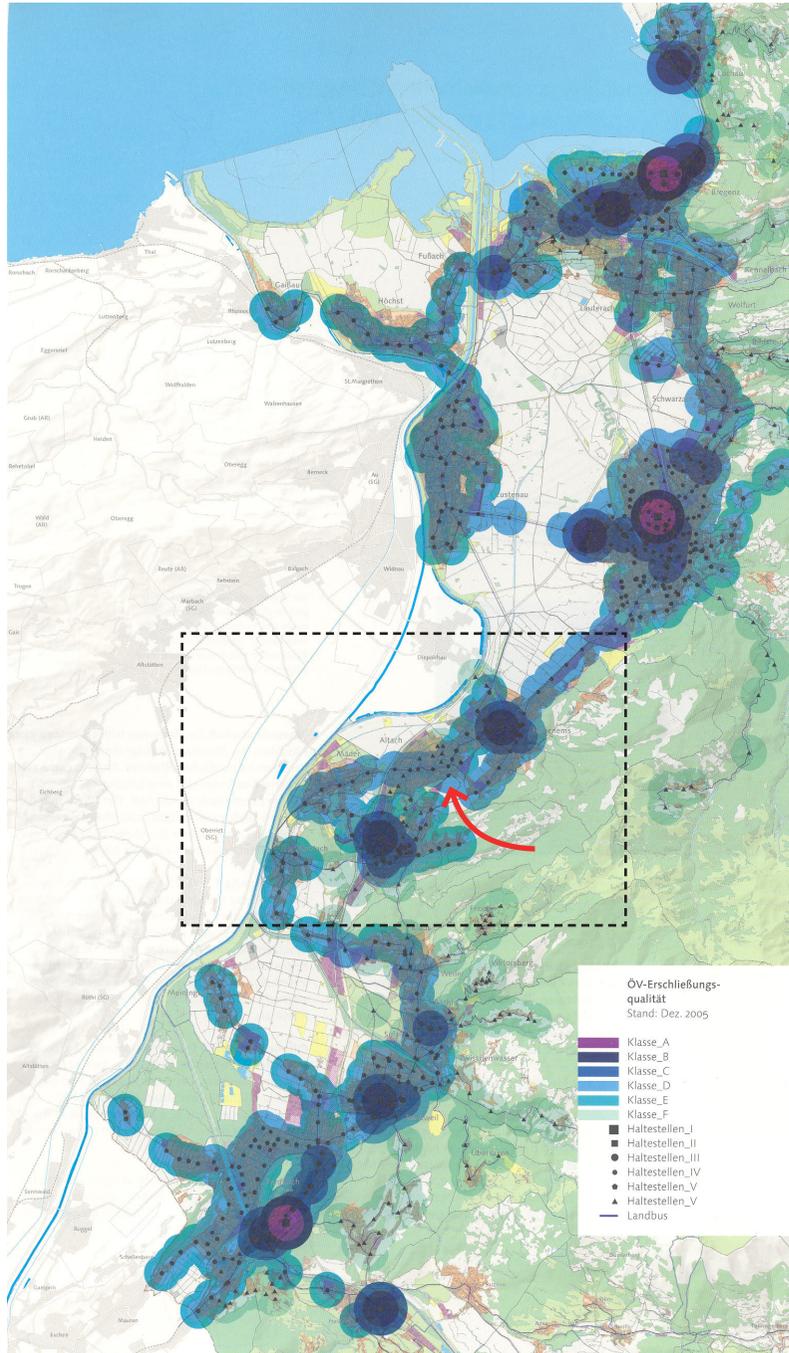


ABB.09

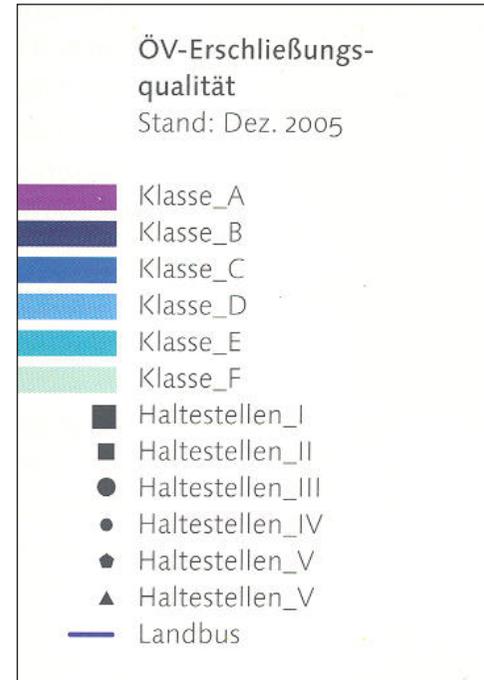


ABB.10

Die S-Bahn ist bereits heute eine wichtige stütze für die Mobilität im Rheintal. Durch eine weitere Stärkung kann sie zum Rückgrad des täglichen Verkehrs, sowie der Siedlungsentwicklung werden. Dafür müssen, laut Vision Rheintal, eine Reihe von Bahnhöfen zu Knotenpunkten ausgebaut werden. Wichtig dabei ist, dass die Bahnhöfe mit den Siedlungskernen städtebaulich und funktional verbunden sind. Zusätzlich sind an diesen Knotenpunkten Nutzungsverdichtungen anzudeuten, damit Einrichtungen von überörtlicher Bedeutung im unmittelbaren Umfeld angesiedelt werden können. Denkbar sind höhere Schulen, Arztpraxen und Sozialeinrichtungen, Verwaltung, Einkauf, aber auch Verdichtetes Wohnen. Die Bahnhöfe können so zu Anziehungspunkten des täglichen Lebens werden. Auf entsprechend großzügig ausgelegte Öffnungszeiten der Geschäfte sollte geachtet werden.⁴

POI - PLANUNGSORT

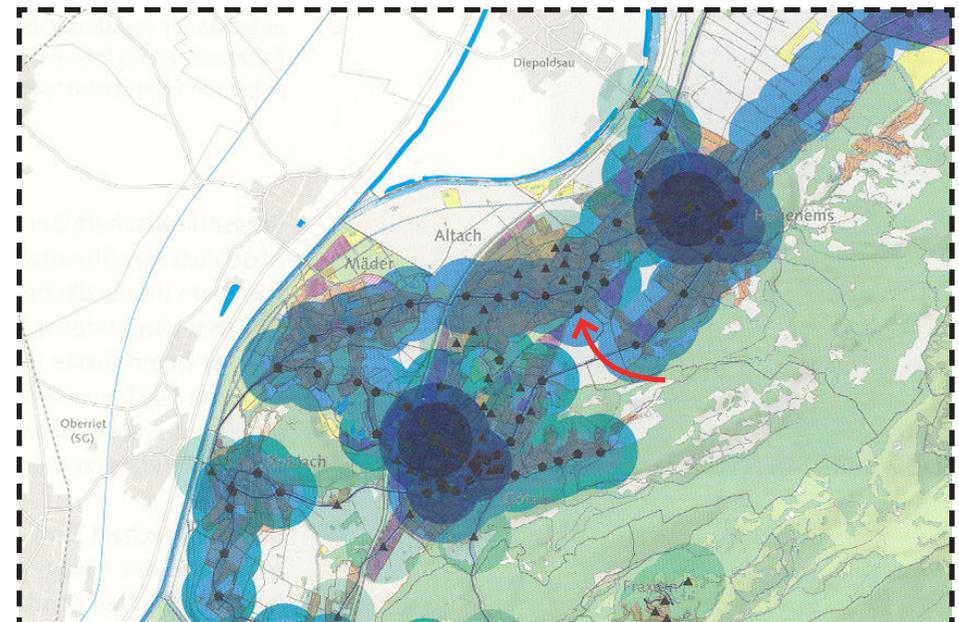


ABB.11

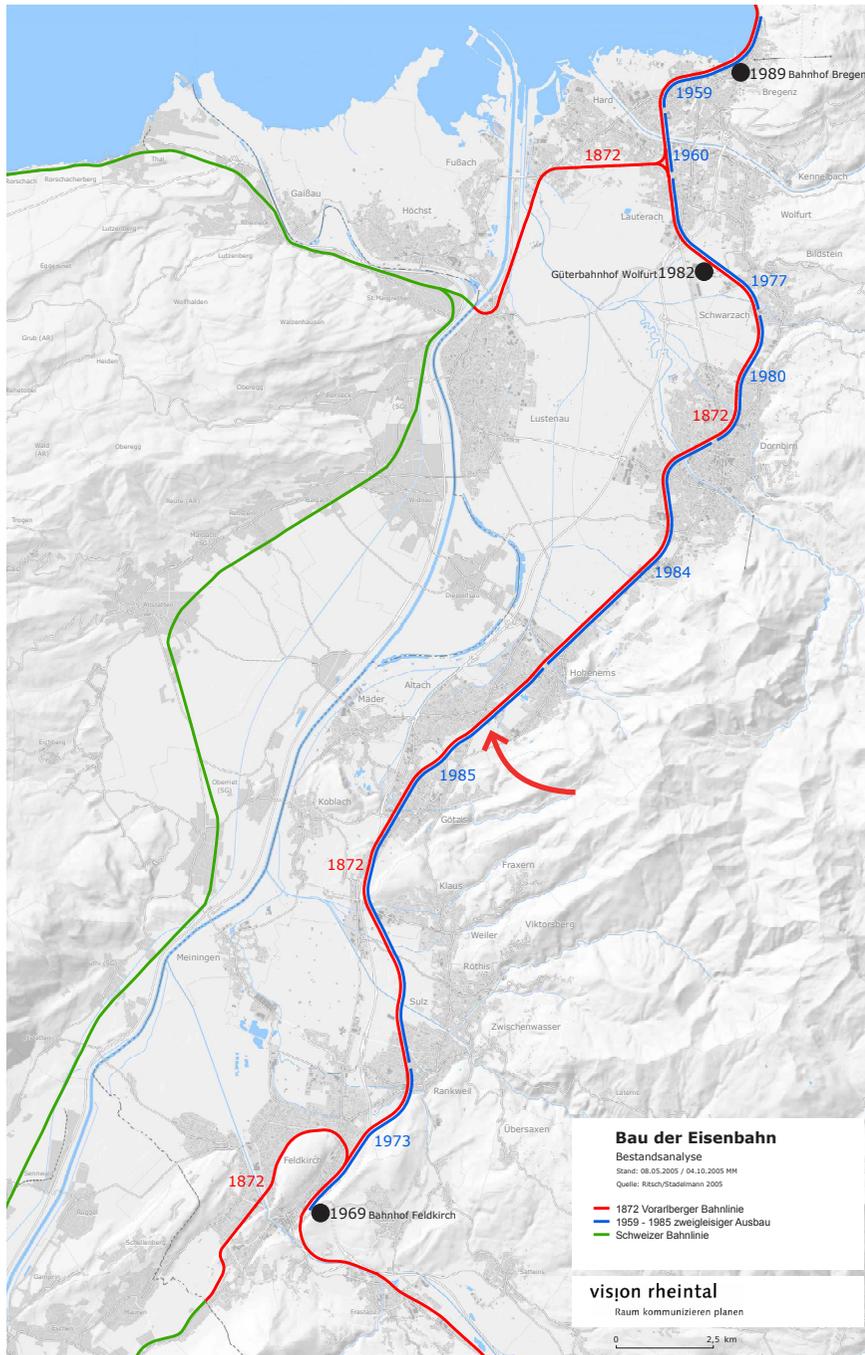


ABB.13

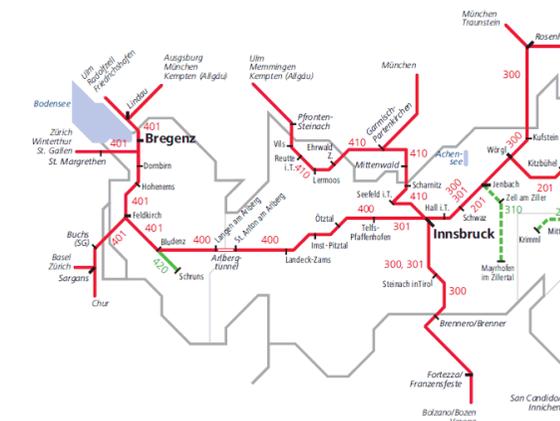


ABB.12

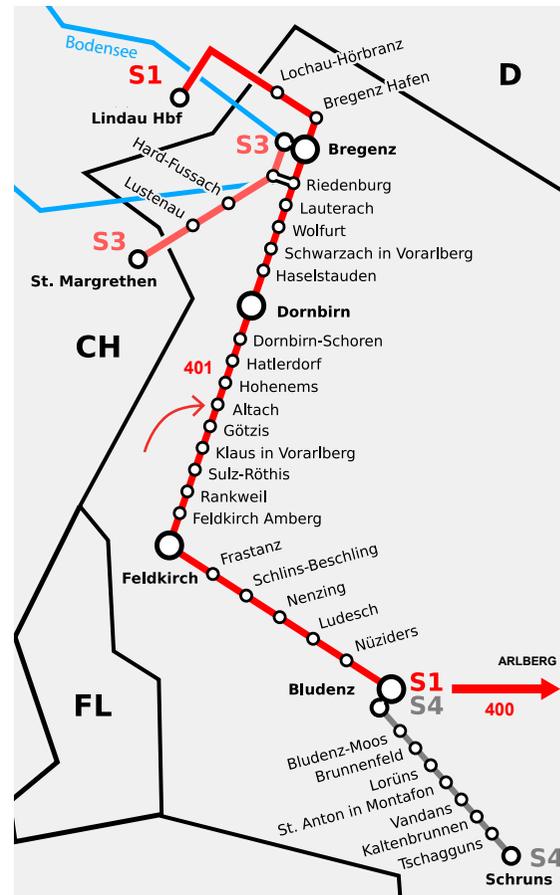


ABB.14

S-Bahn Verkehrsverbund	Vorarlberg VVV
Linien	3
Streckenlänge	120 km
kleinste Taktfolge	30/60 min
Bew. im Einzugsbereich	260000
Fahrzeuge	ÖBB 4024
Betreiber	ÖBB, MBS

Das Schienennetz in Vorarlberg verfügt über eine Streckenlänge von rund 120 km. Der wesentliche Streckenabschnitt (92,4km) beginnt an der Landesgrenze zu Tirol im Arlbergtunnel und reicht bis zur deutschen Staatsgrenze am Bodensee. Auf dieser Strecke liegen alle wichtigen Nahverkehrsknoten, wie Bregenz, Dornbirn, Feldkirch und Bludenz.⁵

Vorarlbergs Bahnverkehr soll in den kommenden Jahren noch weitere Qualitätssprünge machen. Dafür werden bis 2022 rund 368 Millionen Euro in den Bahnverkehr investiert.⁶

S-Bahnlinien:

Linie S1
 Bludenz - Lindau (80 km)
 Hauptverbindung zwischen Bludenz und Lindau (D). Auf diesem Streckenabschnitt liegen alle wichtigen Nahverkehrsknoten.

Linie S3
 Bregenz - St. Margrethen (6,4 km)
 Verbindung zwischen Bregenz und der Schweiz.

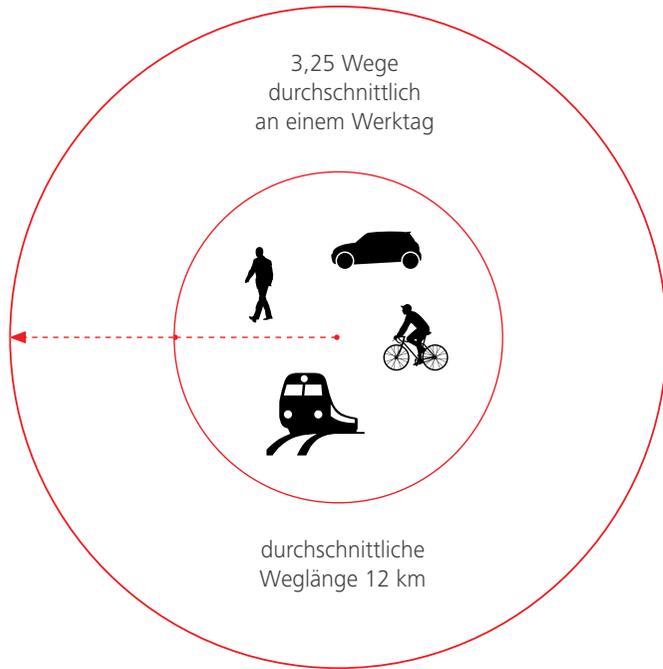
Weitere Verbindungen:

Linie S4 (Montafonerbahn)
 Bludenz - Schruns (12,9 km)

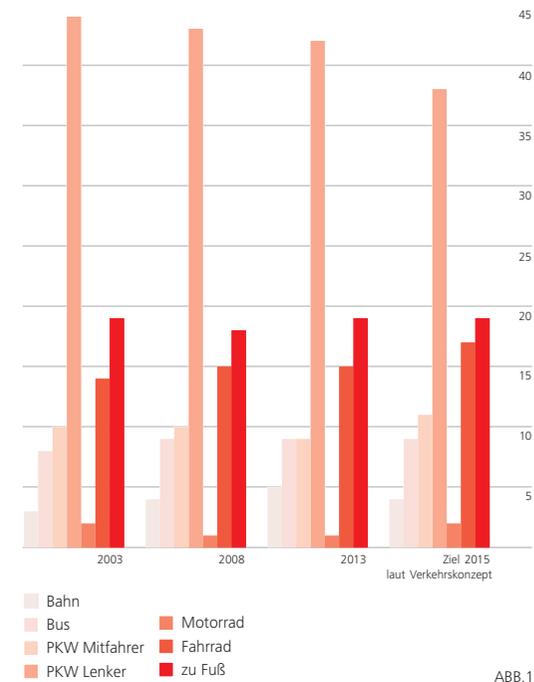
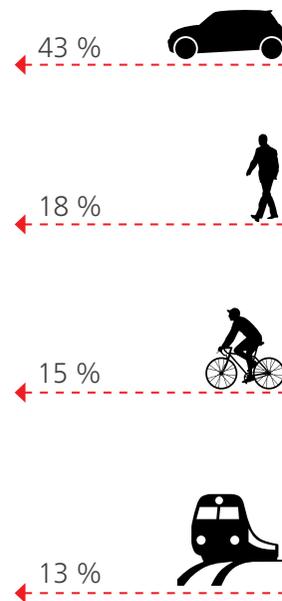
Projekt FL.A.CH
 Feldkirch - Buchs (19 km)
 Streckenabschnitt zwischen Österreich, Liechtenstein und der Schweiz.⁷

>> MOBILITÄTSVERHALTEN IN VORARLBERG





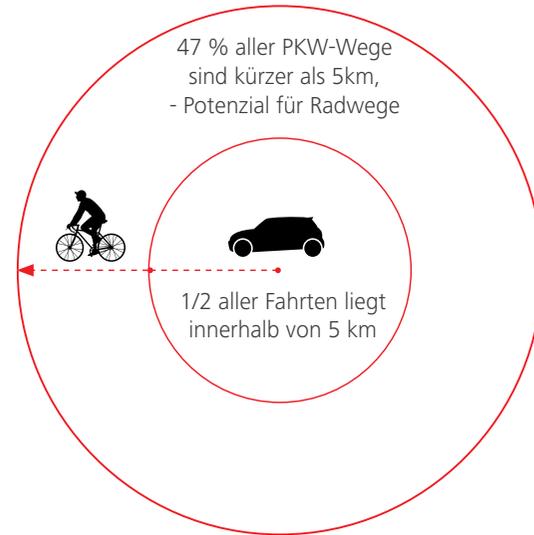
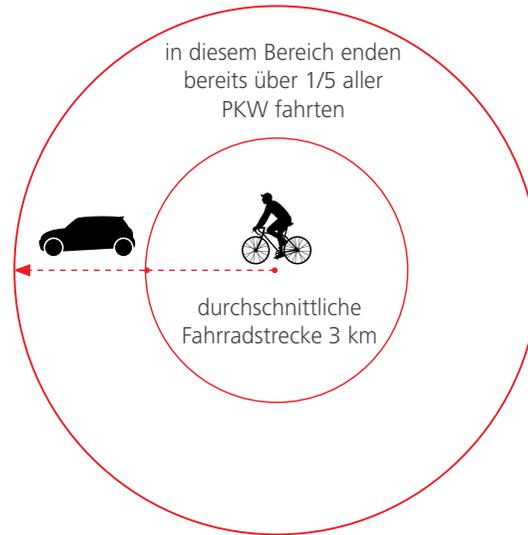
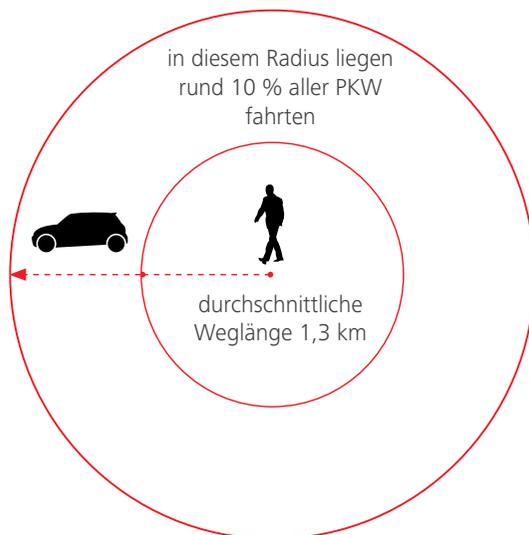
durchschnittliche Wege in %



Für die Entwicklung und Verbesserung neuer Verkehrsstrategien sind Kenntnisse über das Verhalten und die Einstellung zum Verkehr der Bevölkerung erforderlich. So wurde im Jahr 2008 eine landesweite Verkehrsverhaltensumfrage durchgeführt um mobilitätsbezogene Indikatoren auf individuellen Niveau zu erfassen:

In Vorarlberg werden an einem Werktag durchschnittlich 3,25 Wege zurückgelegt. Die durchschnittliche Distanz beträgt dabei in etwa 12 km.

Was den Bestand der Kraftfahrzeuge in Vorarlberg betrifft, hat sich die Anzahl der Fahrzeuge in den letzten 50 Jahren mehr als versechsfacht. Im Zeitraum von 16 Jahren stieg der PKW-Bestand um 34 % auf insgesamt 194.000 PKWs. Auf 1000 Einwohner entfielen somit 520 PKWs. Diese Zahlen zeigen die besonders hohe Abhängigkeit und die Zentrale Rolle des Kraftfahrzeugs in Vorarlberg. 43 % aller Wege werden mit dem Auto als Lenker zurückgelegt und nur jeder zehnte Weg wird als Mitfahrer absolviert.



Im Vergleich dazu werden zu Fuß rund 18% der Wege zurückgelegt, mit dem Rad rund 15 % und 13 % mit einem öffentlichen Verkehrsmittel. Unabhängig von der räumlichen Lage in Vorarlberg, beträgt die durchschnittliche Fußweglänge in etwa 1,3 Kilometer. Fast 10 % aller Pkw-Fahrten liegen bereits innerhalb diesem Radius. Besonders zu erwähnen ist, dass ein Fünftel aller Pkw-Fahrten im Bereich der durchschnittlichen Fahrradstrecke von ca. 3 Kilometer enden und rund die Hälfte aller PKW-Wege innerhalb von 5km liegen. Die sich daraus ergebenden Werte stellen erhebliche Potenziale für die weitere Entwicklung von Fuß- und Fahrradwegen dar. Die Forcierung von nachhaltiger Mobilität steht schon seit längerem im Fokus des Mobilitätsmanagements.⁸

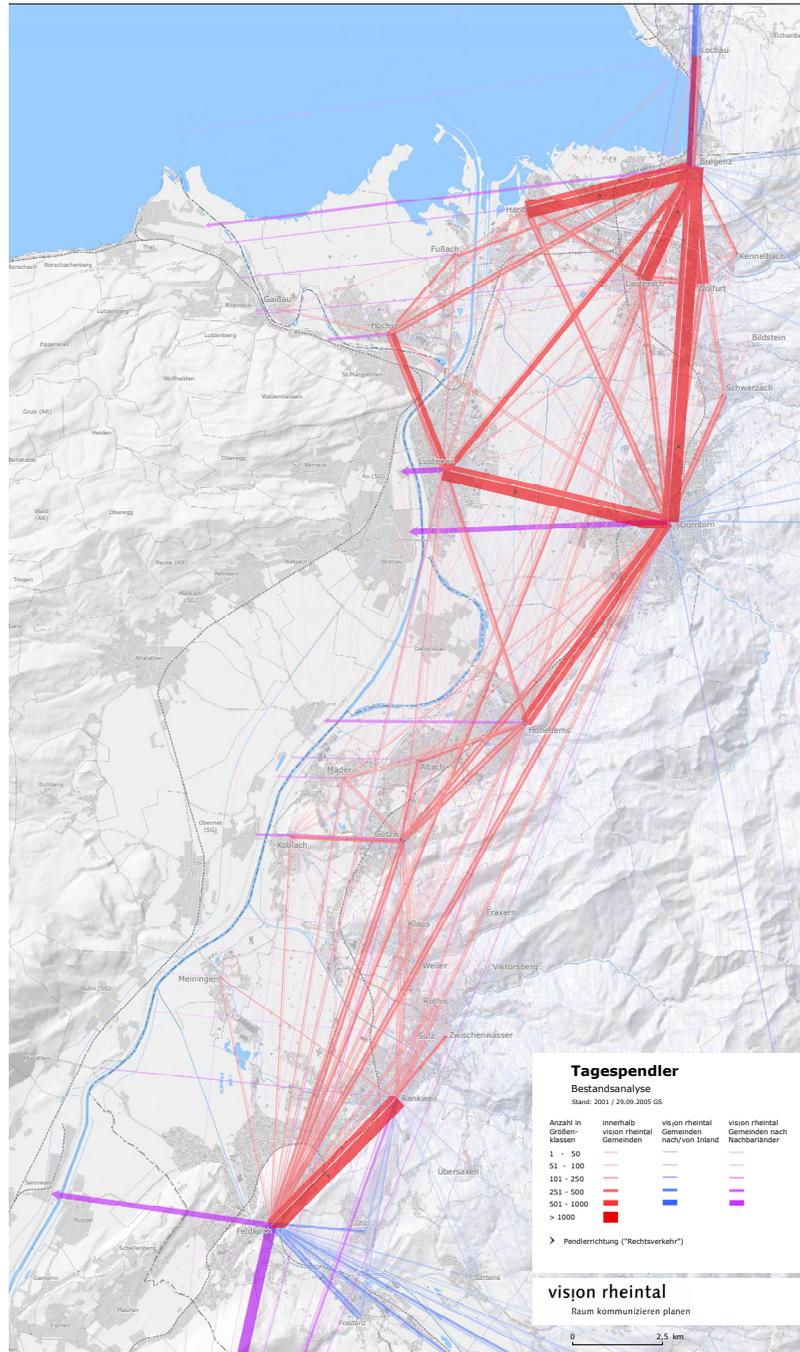


ABB.16

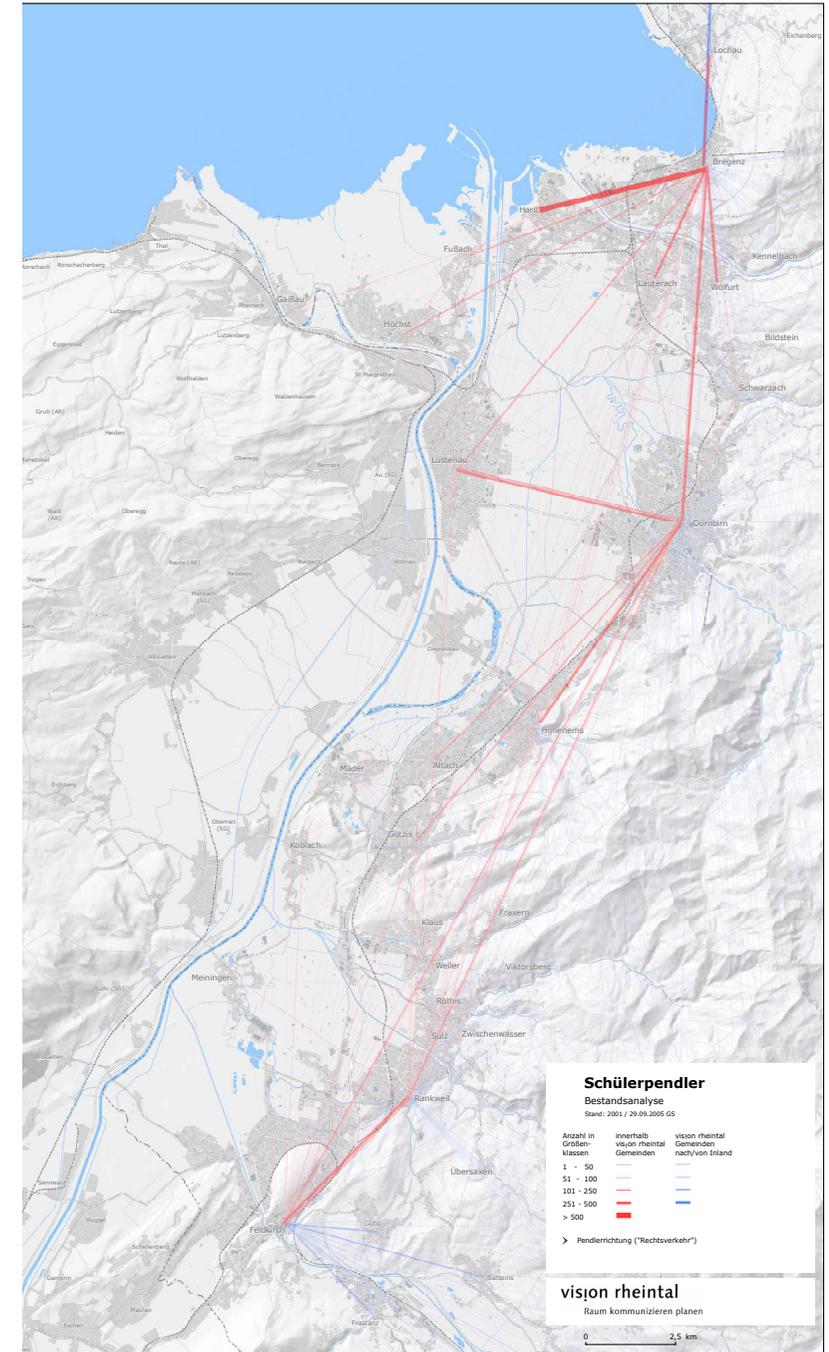


ABB.17

>> FÖRDERUNG NACHHALTIGER MOBILITÄT



VORARLBERG M O B I L ANDERS UNTERWEGS



ABB.18



ABB.19



ABB.20



ABB.21



ABB.22

Vorarlberg Mobil:

Mit "Vorarlberg Mobil" wurde 2006 eine Koordinationstelle und Initiative ins Leben gerufen, die der Förderung nachhaltiger Mobilität in Vorarlberg dienen soll. Durch Information, Beratung und neuen Angeboten werden die Vorteile des zu Fußgehens, Radfahrens und die Benützung des öffentlichen Nahverkehrsmitteln beworben.⁹

Radfreundlich:

„Radfreundlich“ ist eine auf mehrere Jahre angelegte Initiative des Landes Vorarlberg zur Förderung des Radverkehrs. In enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Betrieben und Institutionen verfolgt die Initiative das Ziel, die Vorarlberger/innen zu einer vermehrten Nutzung des Fahrrads im Alltag zu motivieren.

RADIUS Fahrradwettbewerb:

Seit fast 10 Jahren gibt es den Fahrradwettbewerb in Vorarlberg. 2016 haben sich über 12.000 VorarlbergerInnen angemeldet und gezählt, wieviele Kilometer sie von März bis September zurücklegen. Gemeinden, Betriebe, Vereine und Schulen gehen ebenfalls an den Start und stellen sich der Herausforderung, möglichst viele Menschen zur Teilnahme zu bewegen.

App und Routenplaner:

Durch die Einbettung in das EU – Projekt ALPSTAR umfasst das Kartenmaterial neben der Ländle Karte auch das Fürstentum Liechtenstein, das St. Galler Rheintal und das Umland des Bodensees.

Rad und Bahn:

Für alle, die auch mittlere und größere Distanzen gesund, günstig und umweltfreundlich zurücklegen wollen, ist die Kombination von Fahrrad und Bahn ideal. Der Großteil der Vorarlberger/innen ist innerhalb von 15 Minuten mit dem Fahrrad am Bahnhof.¹⁰



Vorarlberg liegt mit 15% Radverkehrsanteil an erster Stelle unter den österreichischen Bundesländern. Der internationale Vergleich zeigt jedoch, dass das Potenzial noch lange nicht ausgeschöpft ist.

Deshalb wurde ein Projektteam zusammengestellt, welches die Radverkehrsstrategie "Frischer Wind" für Vorarlberg erarbeitet hat.

Das Strategiepapier beschäftigt sich im wesentlichen mit vier Bereichen:

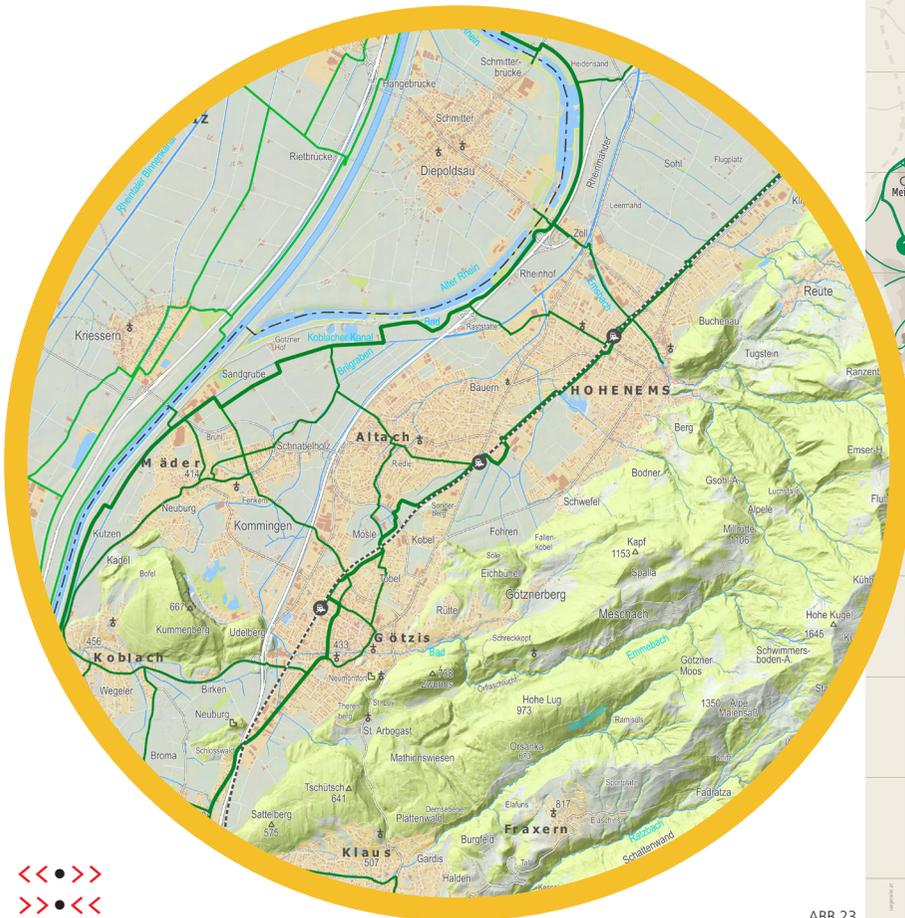
- Infrastruktur & Service
- Kommunikation & Motivation
- Kooperationen & Synergien
- Innovationen & Rahmenbedingungen

Infrastruktur & Service:
Konzentration auf die Bedürfnisse des Alltagsradverkehrs. Die Herausforderung dabei ist, im dicht besiedelten Siedlungsraum Lösungen zu finden, welche die vielseitigen Interessen der Gemeinden berücksichtigen.

Kommunikation & Motivation:
Die Radverkehrswegweisung soll als zielorientierte Wegweisung konzipiert werden. Ziele wie Städte und Gemeinden sollen in entsprechender Hierarchie um mit Entfernungen in Kilometern angegeben werden.

Kooperationen & Synergien:
Um Fahrrad und öffentlichen Verkehr kombinieren zu können sind gute Abstellanlagen an den Bus- und Bahn-Haltestellen notwendig. Ein Fahrrad benötigt nur 1/10 der Stellfläche eines PKW.

Innovationen & Rahmenbedingungen:
Zwei besonders interessante Innovationen machen die Alltagsradnutzung besonders interessant. Es sind dies Pedelects und automatische Fahrradverleihsysteme.¹¹

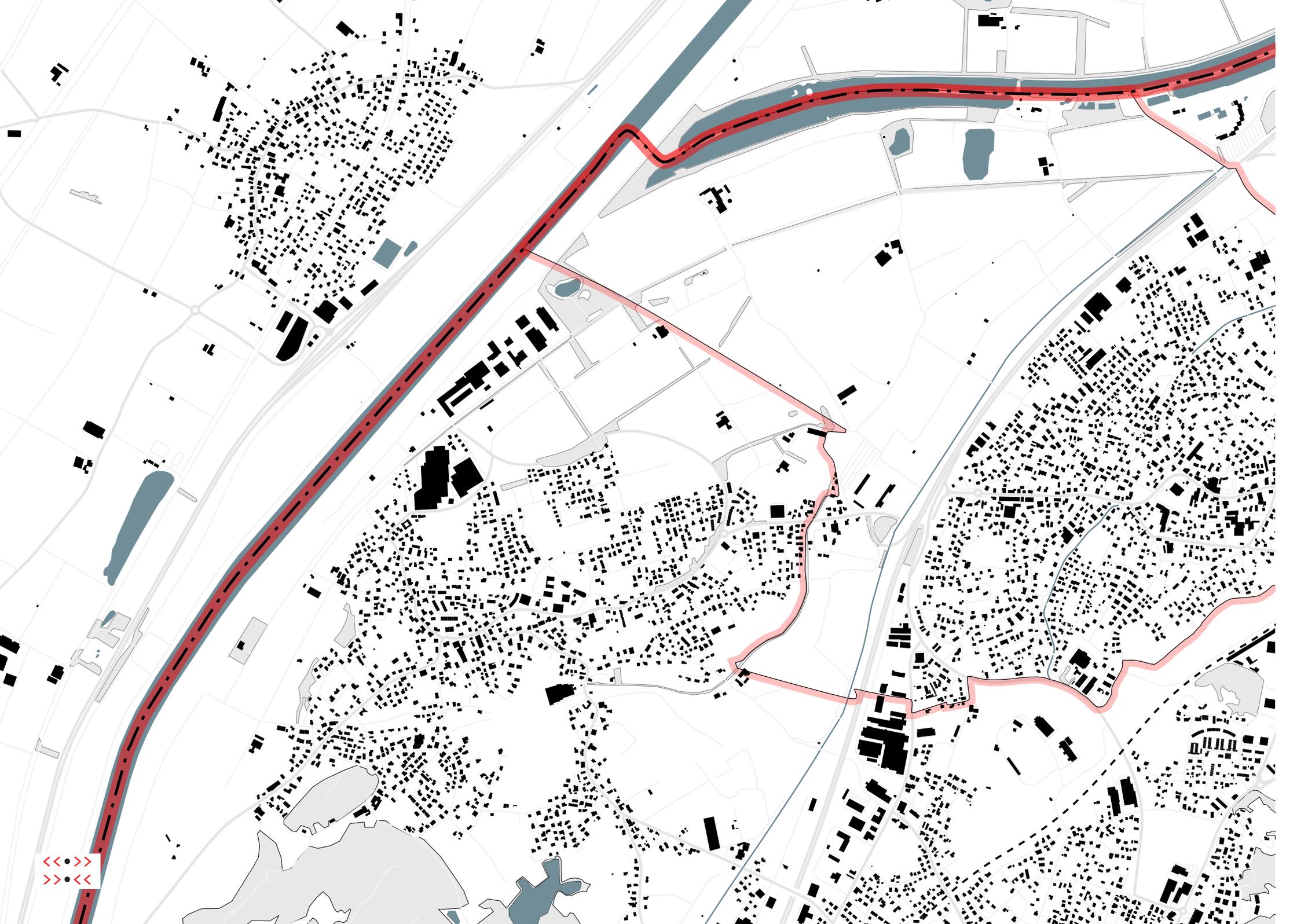


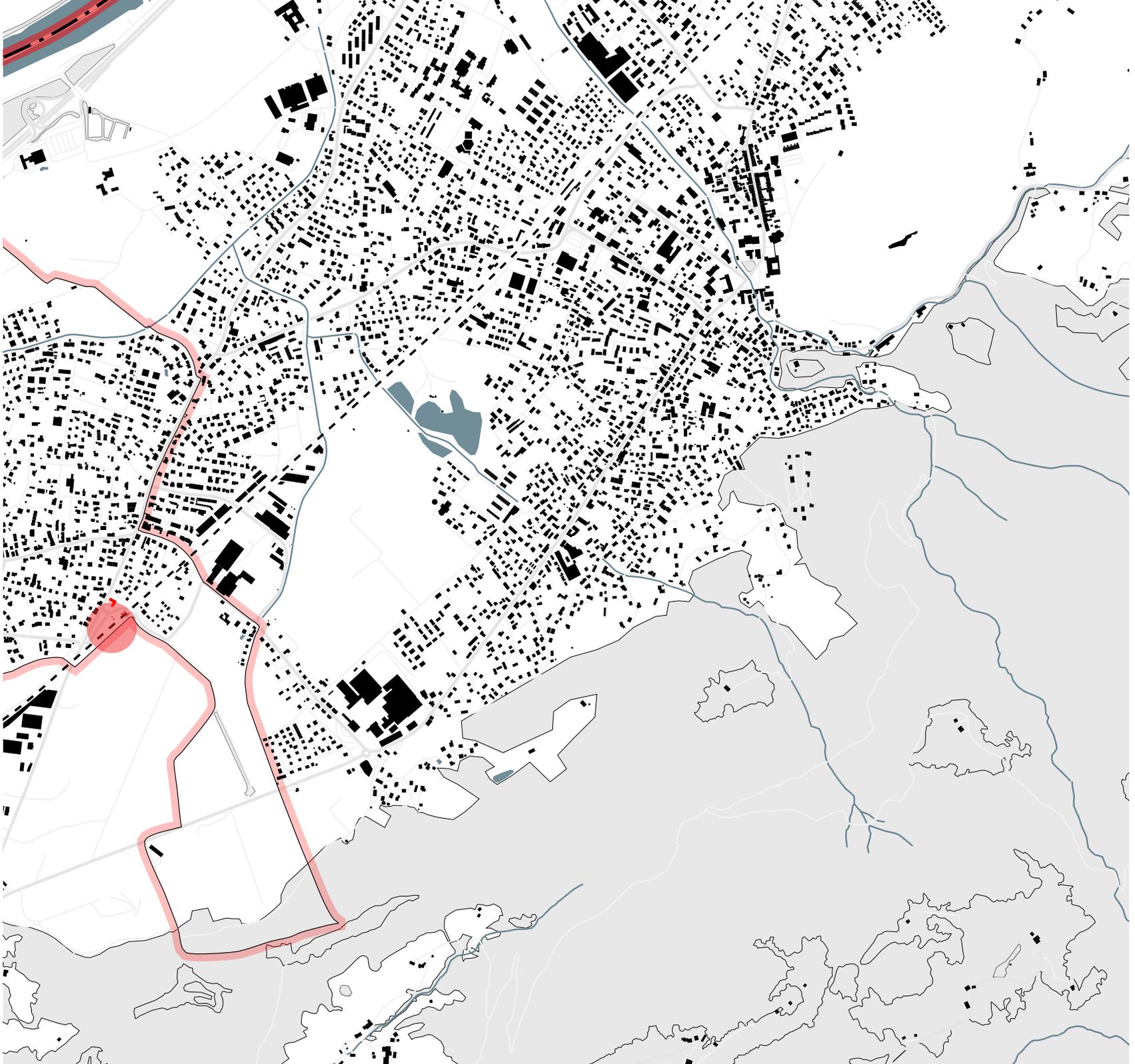
>> STANDORTANALYSE



>> PLANUNGSORT ALTACH







<< PLANUNGSORT ALTACH



Die Gemeinde Altach (415 m ü.A.) liegt im westlichsten Bundesland Österreichs, in Vorarlberg. Mit einer Einwohnerzahl von 6517 Einwohnern (Stand 1. Jänner 2017) und einer Einwohnerdichte von 1216 Einwohnern pro Quadratkilometer, zählt sie aufgrund der geringen Fläche des Gemeindegebiets, zu den dichtest besiedeltesten Gemeinden in Vorarlberg.

Die zum politischen Bezirk Feldkirch zählende Gemeinde, grenzt an drei österreichische und zwei Schweizer Nachbargemeinden. Nördlich ist es die zum Bezirk Dornbirn gehörende Stadt Hohenems, südlich die Marktgemeinde Götzis und westlich die Gemeinde Mäder, welche ebenfalls im Bezirk Feldkirch liegen. Die Schweizer Nachbargemeinden sind Oberriet und Diepoldsau (Kanton St. Gallen).

In Altach gibt es ca. 150 Betriebe der gewerblichen Wirtschaft mit 955 Beschäftigten und 106 Lehrlingen, insgesamt wurden 2.454 Lohnsteuerpflichtige Erwerbstätige gezählt.¹²

>> NÄHERE UMGEBUNG | BEBAUUNGSSTRUKTUR





Im Jahre 1825 zählt das Dorf Altach ca. 100 Häuser. Weite Teile Altachs sind noch geprägt von Naturlandschaft, Tümpeln und Gehölz.

Bis zum Jahr 1900 hat sich die Zahl der Häuser mehr als verdoppelt. Neubauten stehen in ehemaligen Baulücken Überschwemmungs- und Sumpfgebiete sind tockengelgt worden.

In den Siebzigerjahren wurde der erste Flächenwidmungsplan beschlossen um eine Zersiedlung des Dorfes zu verhindern, um Betriebsgebiete, landwirtschaftliche Freiflächen und Grünzonen zu definieren.

1979/80 legte die Gemeinde einen Gesamtbebauungsplan fest. Bebauungsdichte, Baunutzungszahl, Geschoßhöhe, aber auch baugestalterische Details wurden festgelegt um den Dorfcharakter zu erhalten.

Von 1900 bis zum Jahr 2000 kam es in Altach zu einer regelrechten Siedlungsexplosion. Die Zahl der Gebäude hat sich versechsfacht und es ist ein dichtes Straßennetz entstanden. Die zu den Häusern gehörenden Obstgärten wurden immer mehr als Bauflächen genutzt.

Die künftige Bebauungstätigkeit in Altach wird sich innerhalb der heute durch Flächenwidmungsplan und Rheintalgrünzonenplan gesetzten Siedlungsgrenzen abwickeln. Ein Hinausschieben dieser Grenzen wird nicht angestrebt.

Altach besitzt ein beträchtliches Entwicklungspotential. Ohne die Verbauungsdichte und den Dorfcharakter zu verändern wäre also eine Bevölkerungszahl von etwa 9.000 Menschen möglich. Beim derzeitigen Wachstum wäre dieser Zustand ca. 2070 erreicht.¹³

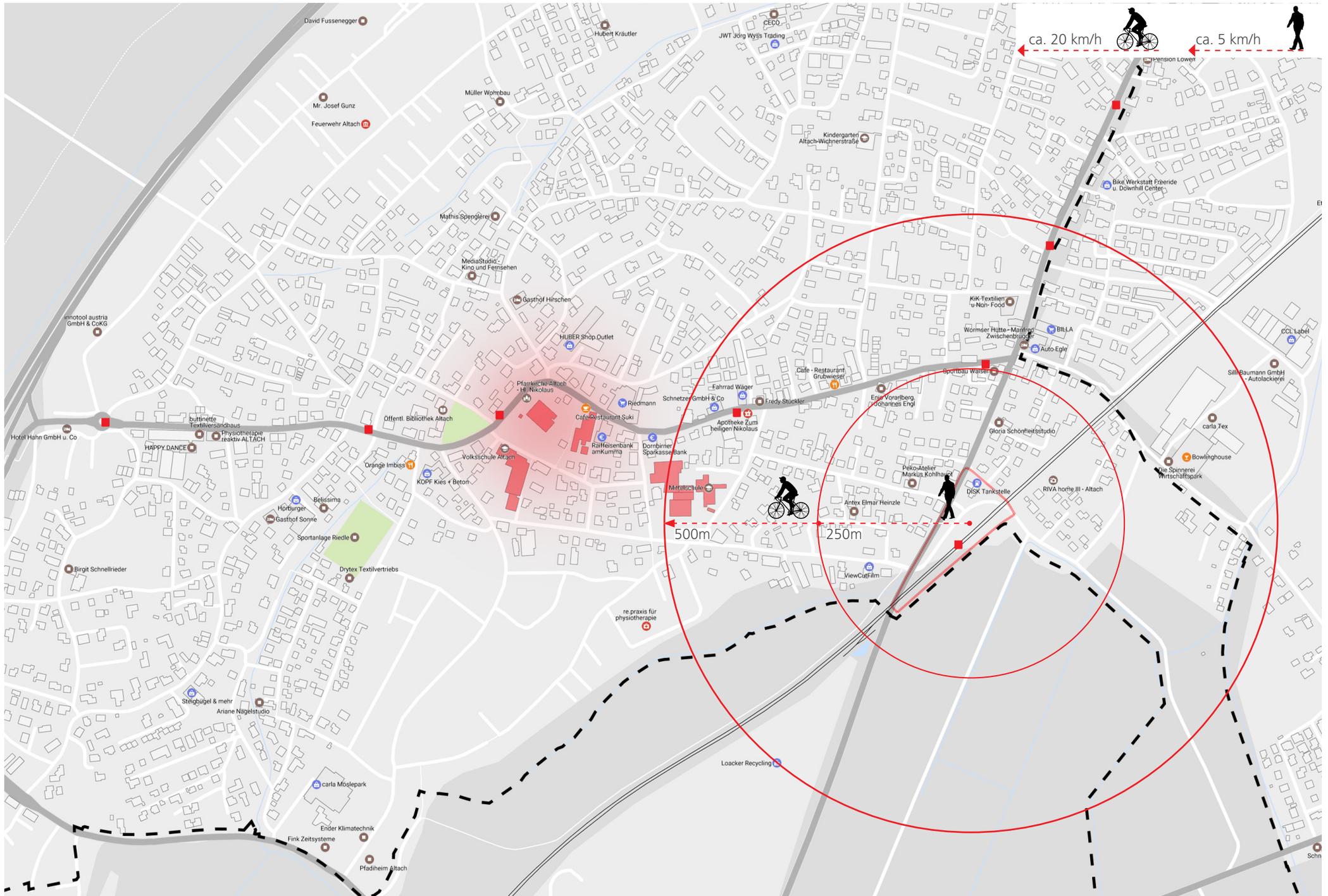
>> INFRASTRUKTUR



>> ÖFFENTLICHE VERKEHRSANBINDUNG

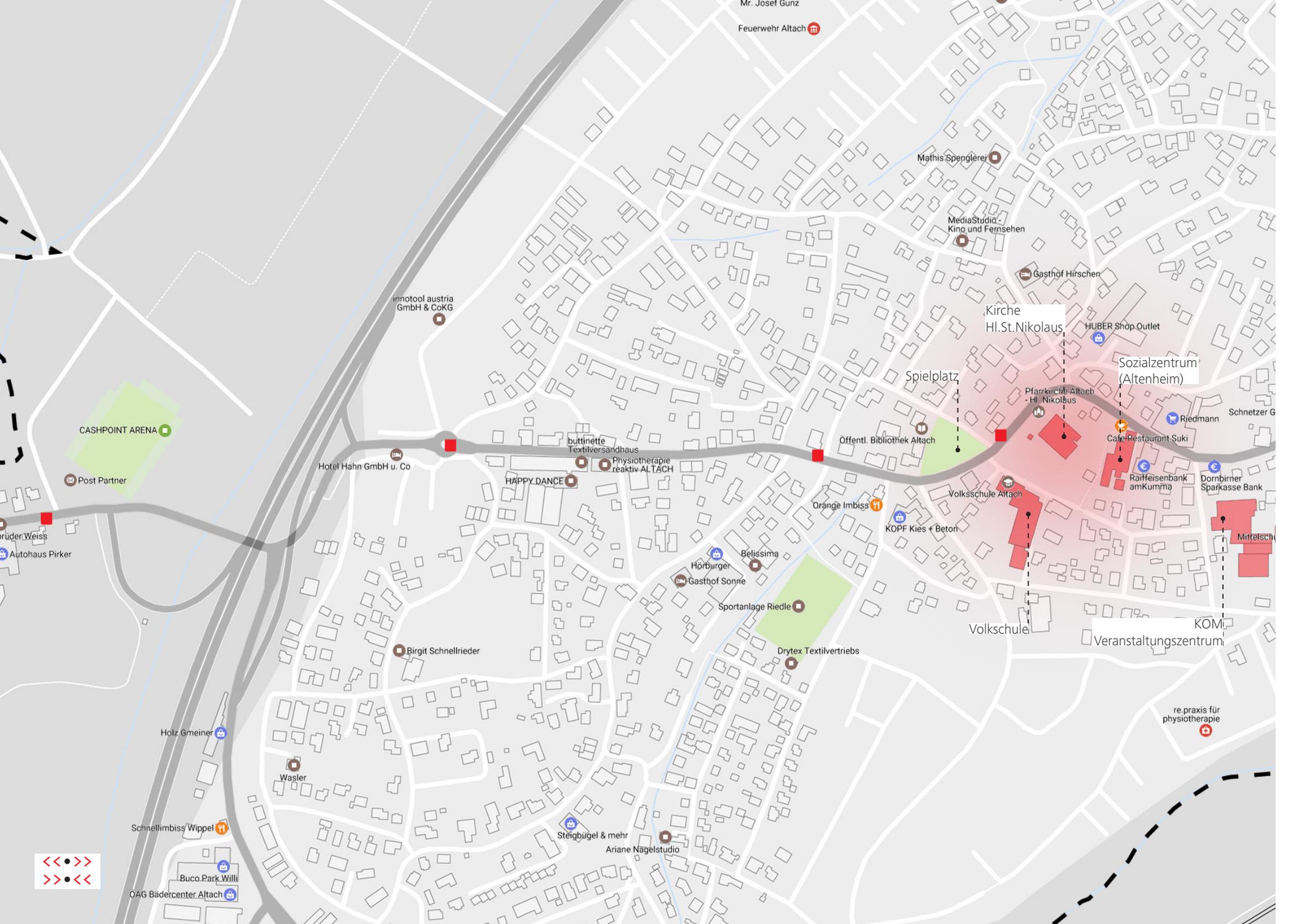






>> SOZIALE INFRASTRUKTUR





Mr. Josef Gunz

Mathis Spenglererei

MediaStudio -
Kino und Fernsehen

Gasthof Hirschen

Kirche
Hl. St. Nikolaus

HUBER Shop Outlet

Sozialzentrum
(Altenheim)

Pfarrkirche Altach
- Hl. Nikolaus

Cafe-Restaurant Suki

Raiffeisenbank
am Kumma

Dornbirner
Sparkasse Bank

Mittelschule

KOM

Veranstaltungszentrum

re.praxis für
physiotherapie

Feuerwehr Altach

innotool austria
GmbH & CoKG

Hotel Hahn GmbH u. Co

buttinette
Textilverstandhaus

Physiotherapie
reaktiv ALTACH

HAPPY DANCE

Offentl. Bibliothek Altach

Orange Imbiss

KOPF Kies + Beton

Volksschule Altach

Beljissima

Hörburger

Gasthof Sonne

Sportanlage Riedle

Drytex Textilvertriebs

Birgit Schnellrieder

Holz Gmeiner

Wasler

Schnellimbiss Wippel

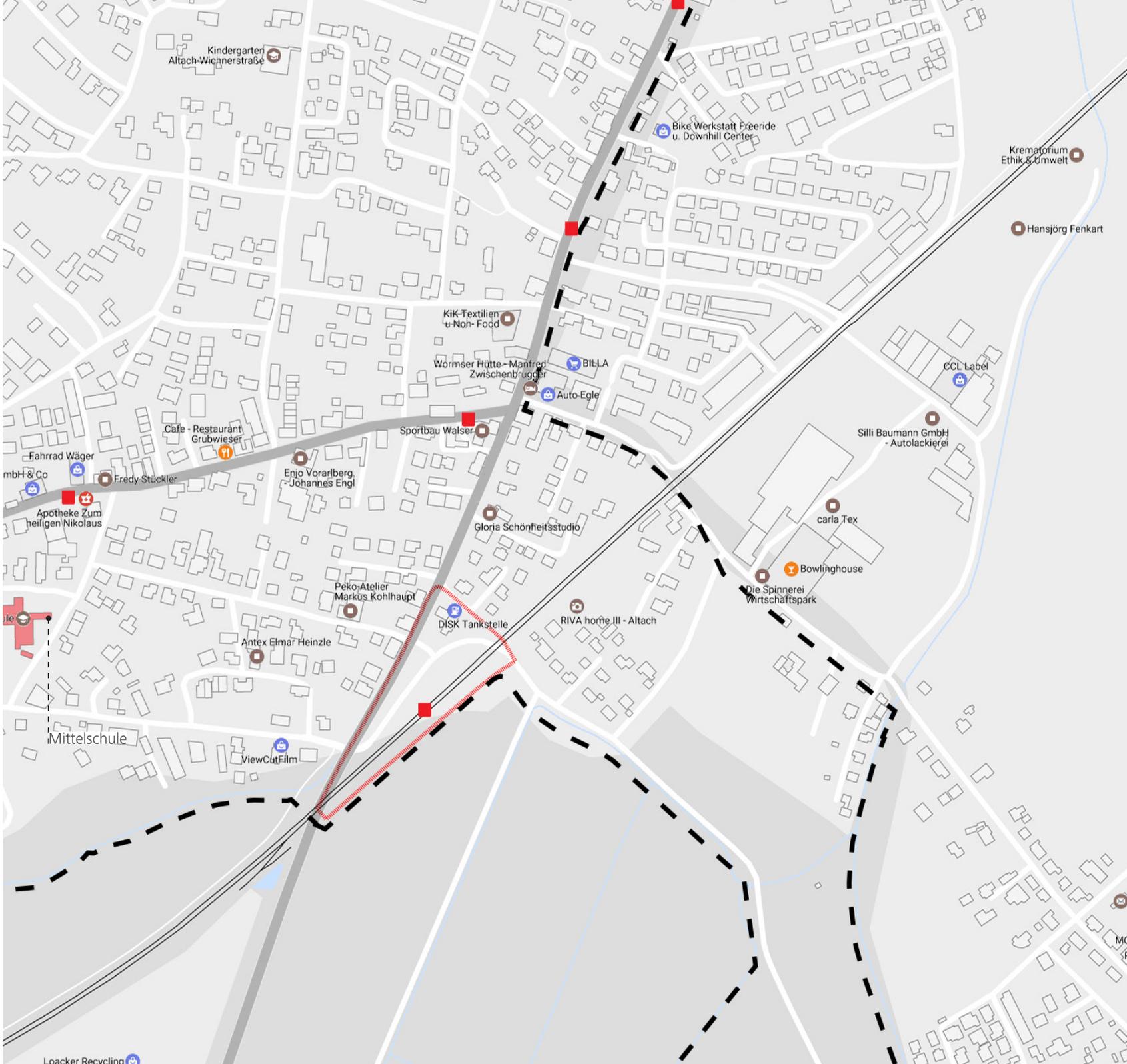
Steigbügel & mehr

Ariane Nagelstudio

Buco Park Willi

OAG Bädercenter Altach





<< SOZIALE INFRASTRUKTUR

Die kleine Gemeinde Altach bietet, was die soziale Infrastruktur betrifft, alles was eine Familien- und Altenfreundliche Gemeinde ausmacht.

Es gibt vier Kindergärten und drei Schulen: Volksschule, Mittelschule und Freie Montessori Schule.

Ein Großteil der sozialen Infrastruktur ist entlang der Hauptverkehrsachsen von Altach angesiedelt- Achstraße und Schweizerstraße.

Im Zentrum des Dorfes befindet sich die Kirche zum Hl. St. Nikolaus mit dem Pfarrsaal als gerne genutztes Veranstaltungszentrum. Um dieses Zentrum gruppieren sich Kindergarten, Volksschule, Mittelschule, Montessori Schule, Spielplatz, Bücherei, Sozialzentrum und Polizei. Weiters befinden sich zwei Banken, eine Bäckerei mit Cafe, Nahversorgungseinrichtungen und Ärzte in unmittelbarer Nähe.

Das ebenfalls zentral gelagerte Veranstaltungszentrum KOM ist die neue Begegnungsstätte für die Bevölkerung und die Vereine in Altach und bietet eine multifunktional und modern ausgestattete Austragungsstätte für Veranstaltungen aller Art.¹⁴

Auch der Sport kommt nicht zu kurz. An der Grenze zu Mäder befindet sich die Cashpoint Arena, Sie ist die Heimatstätte des Fußball-Bundesligisten SCR Altach und hat ein Fassungsvermögen von 8500 Zuschauern, davon 3000 überdachte Sitzplätze.¹⁵

Altach ist eine sehr lebenswerte und lebendige Gemeinde mit einem regen Dorfleben. Durch die strategische günstige Lage im Herzen des Rheintals, sowie der unmittelbaren Nähe zur benachbarten Schweiz, ist Altach zu einer der beliebtesten Wohngemeinden Vorarlbergs geworden.



ABB.25 ERHOLUNGSGEBIET RHEINAUEN



ABB.26

KIRCHE HL. ST. NIKOLAUS



ABB.27 CASHPOINT ARENA



ABB.28

ISLAMISCHER FRIEDHOF



>> BAHNHALTESTELLE ALTACH







>> GESCHICHTE



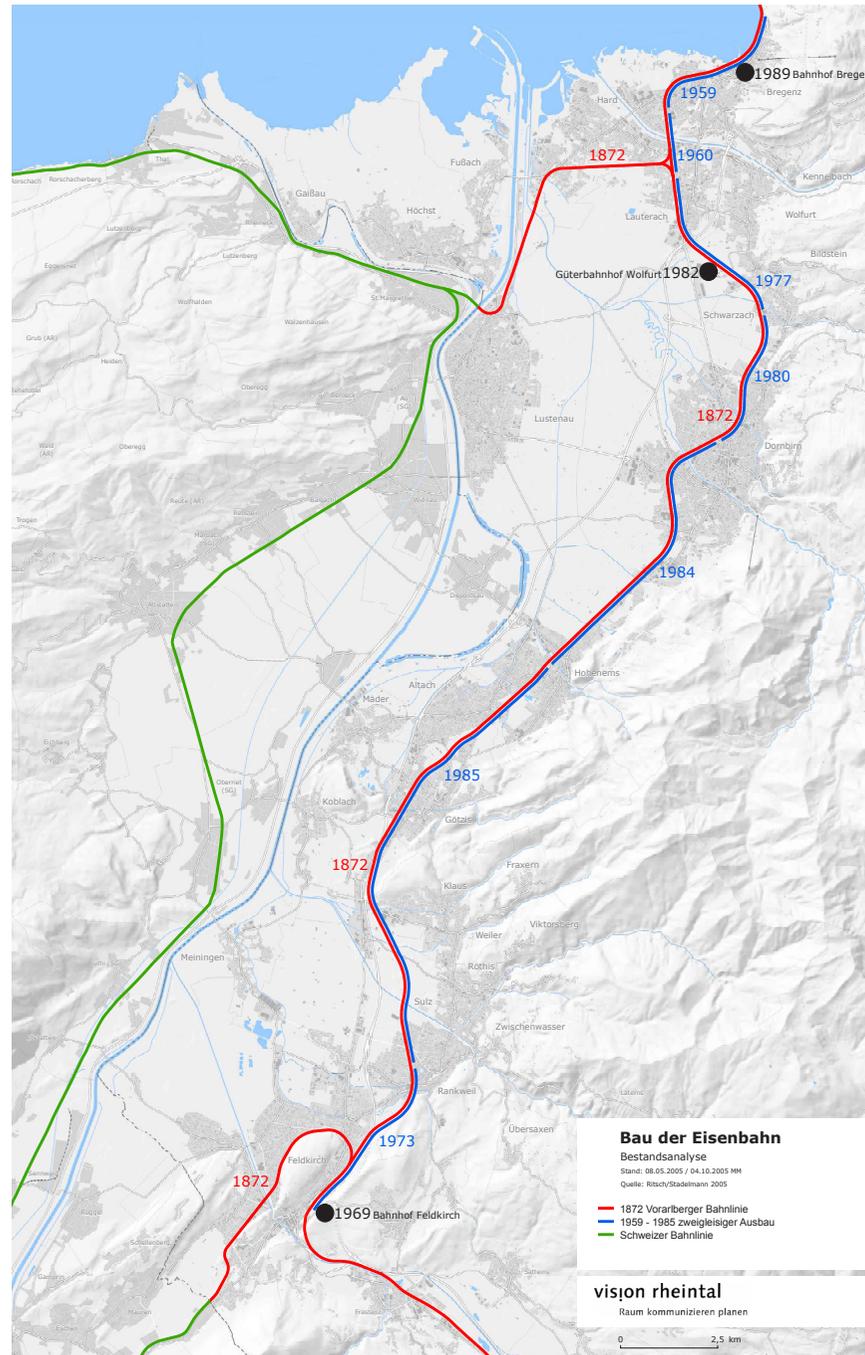


ABB.30.

ZEITSCHEINE

- 1869 Erteilung der Konzession zum Bau und Betrieb der Vorarlberger Bahn
- 1872 K+K privilegierte Vorarlberger Bahn wird eröffnet:
- 1.7.1872 Bludenz–Feldkirch–Bayrische Grenze
- 24.10.1872 Feldkirch–Buchs–Bayrische Grenze
- 23.11.1872 Bregenz–Lauterach–St. Margrethen
- 1959 Zweigleisiger Bahnbetrieb: Bregenz - Bregenzerachbrücke
- 1960 Zweigleisiger Bahnbetrieb: Bregenz – Lauterach
- 1969 Eröffnung neuer Bahnhof Feldkirch
- 1973 Zweigleisiger Bahnbetrieb: Feldkirch – Rankweil
- 1977 Zweigleisiger Bahnbetrieb: Lauterach – Wolfurt – Schwarzach
- 1980 Zweigleisiger Bahnbetrieb: Schwarzach – Dornbirn
- 1982 Eröffnung Güterbahnhof Wolfurt
- 1984 Zweigleisiger Bahnbetrieb: Dornbirn – Hohenems
- 1985 Zweigleisiger Bahnbetrieb: Hohenems – [Altach] – Götzis – Rankweil
- 1986 Einführung Taktverkehr am 1.6.1986 Bregenz – Feldkirch
- 1989 Eröffnung Bahnhof Bregenz
- 1991 Einführung Vorarlberger Verkehrsverbund ¹⁶



ABB.31.

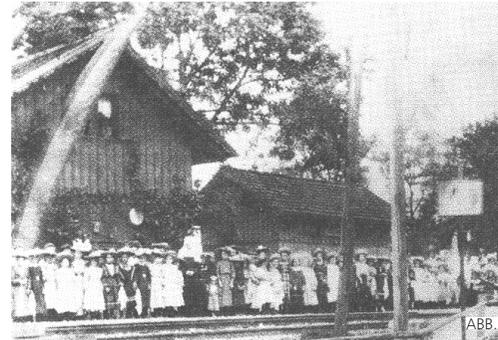


ABB.33



ABB.34



ABB.35



ABB.36

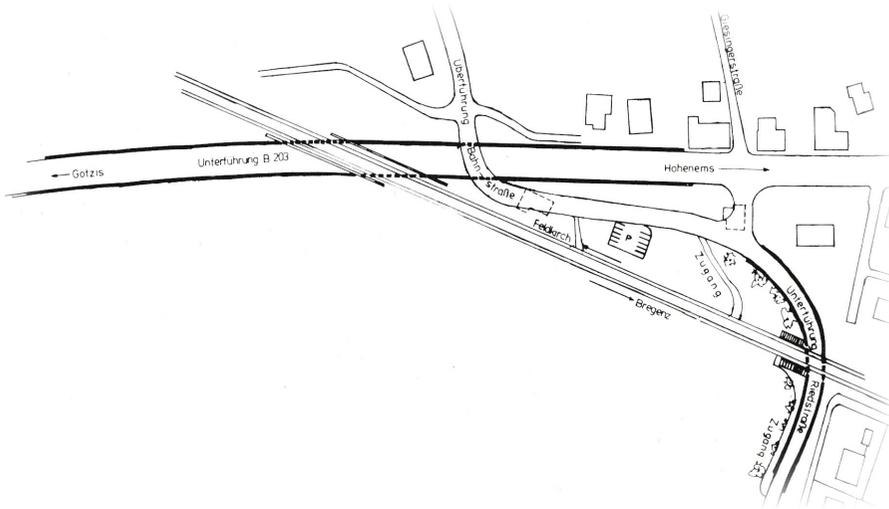


ABB.32.

1883

1948

1985

ZEITSCHEINE

Mit dem Beginn des Baus der eingleisigen Eisenbahnlinie 1872 in Vorarlberg, reicht die Geschichte der Haltestelle Altach bis in das Jahr 1883 zurück. Der Doppelname Altach-Bauern wurde zu Beginn für den Standort gewählt. Da die von der Gemeinde gebaute und gehaltene Wartehalle schon bald nicht mehr den Anforderungen für die Fahrgäste entsprach, kam es im Jahre 1924 von Seiten der Staatsbahndirektion zu neuen Verhandlungen für eine bauliche Verbesserung der nicht beheizbaren „Hütte“. Der Ausbau des Wartebereichs erforderte von Seiten der Gemeinde großen Investitionsaufwand.

Im Zuge der Sanierungsarbeiten kam es jedoch zu Unstimmigkeiten zwischen der Eisenbahn und des Gemeindevorstandes. Da die Eisenbahn nicht gewillt war, den Fahrkartenschalter von Innen zugänglich zu machen, um die Reisenden beim Lösen der Tickets vor Witterung zu schützen, wurden keine weiteren Umbaumaßnahmen mehr unternommen. Der Bau der Haltestelle kam zum Erliegen.

Mehr als zwei Jahrzehnte mussten vergehen, bis erst nach dem Ende des zweiten Weltkriegs das Ensemble, bestehend aus dem Schalterhäuschen, der Wartehalle, einer Toilette und dem Eisenbahner-Wohngebäude, abgebrochen wurde. Mit dem Neubau einer Wartehalle erfolgte zeitgleich im Jahre 1948 die offizielle Umbenennung der Haltestelle „Altach-Bauern“ zu „Altach“.

Mit dem Ausbau der zweigleisigen Bahnstrecke in Vorarlberg im Jahre 1984-85 wurde ein neuer Zeitgemäßer Umbau in Altach mit zwei Bahnunterführungen Richtung Götzis und Hohenems angestrebt. Das alte Wartehäuschen wurde durch die bis heute bestehenden überdachten Wartekabinen ersetzt.¹⁷

>> NUTZERGRUPPEN



MONTAG



DIENSTAG



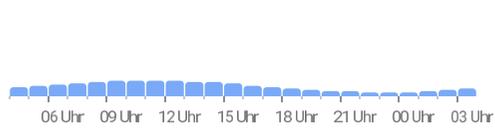
MITTWOCH



DONNERSTAG



FREITAG



SAMSTAG

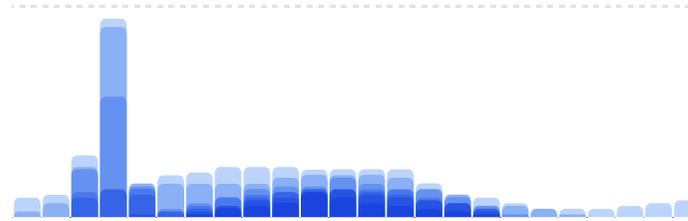


SONNTAG



ABB.37

ÜBERLAGERUNG DER WOCHENTAGE



BERUFSPENDLER



SCHÜLER



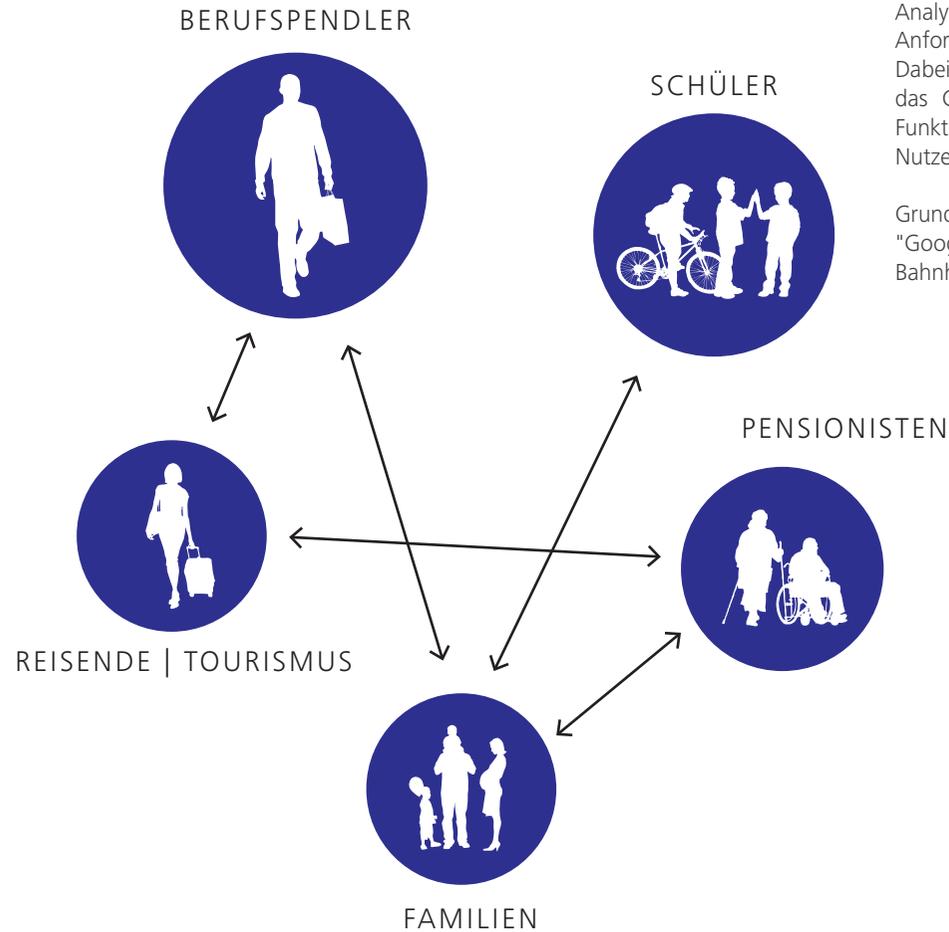
PENSIONISTEN



REISENDE | TOURISMUS



FAMILIEN

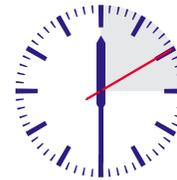


Für die Ermittlung des Raumprogrammes wurden folgende Nutzergruppen analysiert:

- Berufspendler
- Schüler
- Rentner
- Familien
- Reisende

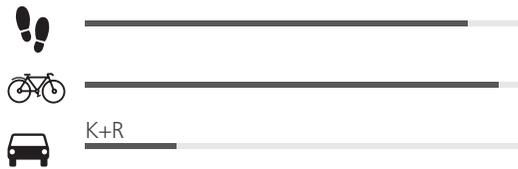
Untersucht wurden der Anteil der Gruppen, die Aufenthaltsdauer, sowie die Art der benutzten Verkehrsmittel um zur Bahnstation zu gelangen. Anhand dieser Analyse ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an das Raumprogramm. Dabei richten sich die Wegesysteme durch das Gelände der Bahnstation nach den Funktionsansprüchen der verschiedenen Nutzergruppen.

Grundlage für die Zeitdiagramme sind "Google" Erfassungsdaten für die Bahnhaltestelle in Altach.¹⁸



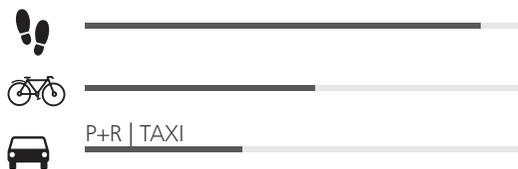
<< BERUFSPENDLER

meist kurzer Aufenthalt
 Aufenthaltsdauer je nach Angebot:
 ca. 10-15 min.
 betritt - verlässt das Gebäude schnell
 Kennt die Wege in der Station sehr gut
 Benötigt kurze Wege
 Orientierung läuft unbewusst ab
 Nutzt die Angebote und Infos im vorbeigehen



<< SCHÜLER

kurzer bis längerer Aufenthalt
 Aufenthaltsdauer je nach Angebot:
 ca. 15-30 min.
 betritt - verlässt das Gebäude schnell od.
 über eine längere Dauer
 Kennt die Wege in der Station sehr gut
 Benötigt kurze Wege
 Orientierung läuft unbewusst ab
 Nutzt die Angebote und Infos im vorbeigehen oder auf längere Dauer



<< PENSIONISTEN

<< FAMILIEN

<< REISENDE | TOURISMUS

meist längerer Aufenthalt
 Aufenthaltsdauer je nach Angebot:
 ca. 15-30 min.
 betritt - verlässt das Gebäude über eine
 längere Dauer
 Kennt die Wege in der Station eher
 weniger
 Benötigt längere Wege
 Orientierung läuft bewusst ab
 Nutzt die Angebote und Informationen
 auf längere Dauer



>> AKTUELLE SITUATION





Die schwach frequentierte und alte Diskonttankstelle besitzt nur mehr eine Zapfsäule mit Selbstbedienungsmöglichkeit. Der dazugehörige Verkaufsraum (Kiosk) wurde aufgelöst.



Die überdachten Abstellplätze bieten nur wenig Schutz und sind ausgelastet. Zudem werden die ungedeckten Plätze kaum genutzt. Die nächtliche Beleuchtung ist schlecht wodurch die Frenquentierung der Bahnhaltestelle nach einbruch der Dunkelheit enspechend schlecht ist.



Die überdachten Wartebereiche sind über zwei Stiegenaufgänge von der Unterführung Riedstraße aus erschlossen. Bei schlechter Witterung bieten sie nur geringen Schutz für die Fahrgäste. Die minimale Ausstattung der Bahnhaltestelle bietet lediglich eine Sitzbank und einen Fahrkartenaufomat.



Die mietbaren Fahrradboxen sind ausgebucht und stehen an den Zugängen zu den Bahnsteigen. Die Boxen scheinen eher einen temporären Verwendungszweck zu haben und sind ästhetisch nicht sehr ansprechend.









>> TABELLARISCHE ÜBERSICHT



AUSSTATTUNG | HALTESTELLE ALTACH

Autoabstellplätze: 9
 Radabstellplätze: 140
 davon Überdacht: ca. 40
 Fahrradboxen: 32
 Ticketautomaten: 2
 Bahnsteig 1 -> Richtung Bludenz
 Bahnsteig 2 -> Richtung Bregenz

	Feldkirch HB	Feldkirch Amberg	Rankweil	Sulz-Röthis	Klaus	Götzis	Altach	Hohenems	Dornbirn Hattendorf	Dornbirn Schoren	Dornbirn HB	Dornbirn Haselstauden	Schwarzach	Wolfurt	Lauterach	Bregenz Riedenburg	Bregenz HB	Bregenz Hafen	Lochau-Hörbranz	Lauterach-West	Hard-Fussach	Lustenau	
Haltestellentyp und öV-Angebot																							
Stadtbahnhof	●										●						●						
Ortsbahnhof/-Haltestelle			●				●	●					●		●							●	●
Cityhaltestelle																							
Stadtteilbahnhof/Quartierhaltestelle		●							●	●						●					●		
Haltestelle Betriebsgebiet					●							●		●									●
Spezialfall				●																			
Bahnhofinfrastruktur																							
Bahnverkehr, Information	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Schalter (zeitweise) bedient	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Fahrkartenautomat(en) FA	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
FA ungünstig oder nur einseitig	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Fahrplanaushang	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Zugabfahrtsanzeige	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Uhr	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Nebeneinrichtungen																							
Warteraum zugänglich	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Wetterschutz offen	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Sitzgelegenheit	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Abfallbehälter	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
WC zugänglich	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Warteraum verriegelt					●													●	●			●	●
WC verriegelt					●							●			●			●	●			●	●
Zusätzliche Angebote																							
Restaurant	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Kiosk, Trafik	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Getränke, Snack-Automat	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Legende:

- IC-, REX-, Regio-Halte, Busknoten
- REX-, Regio-Halte, Busknoten
- Regio-Halte, mehrere Buslinien oder 1 Buslinie im 15'-Takt
- Regio-Halte, 1 Buslinie
- Regio-Halte, keine Busbedienung

Legende:

- vollständige Ausrüstung
- nicht bediente Haltepunkte, die aber sonst die notwendige Ausrüstung und im Umfeld eine ansprechende Versorgung aufweisen
- Haltepunkte mit der minimal erforderlichen Ausrüstung
- Haltepunkte mit eindeutigen Ausrüstungsdefiziten wie fehlende Fahrkartenautomaten, fehlender Wetterschutz oder fehlende Sitzgelegenheiten
- nicht erhoben oder noch nicht existent

ABB.38

Bewertungspunkte:

- 1 fehlend bzw. ungenügend
- 2 genügend bis gut
- 3 gut bis sehr gut
- 0 ohne Bedeutung

Legende:

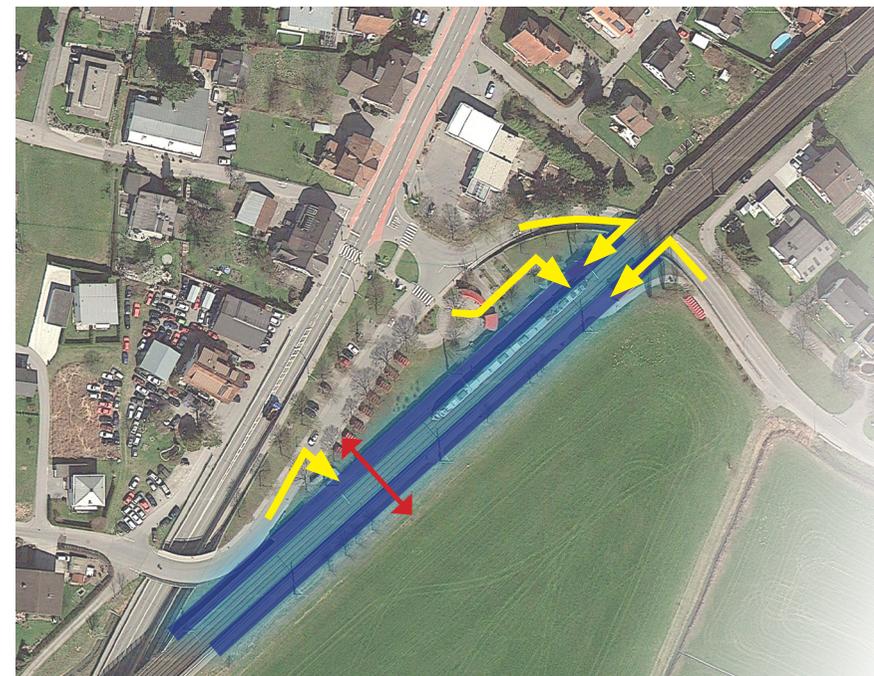
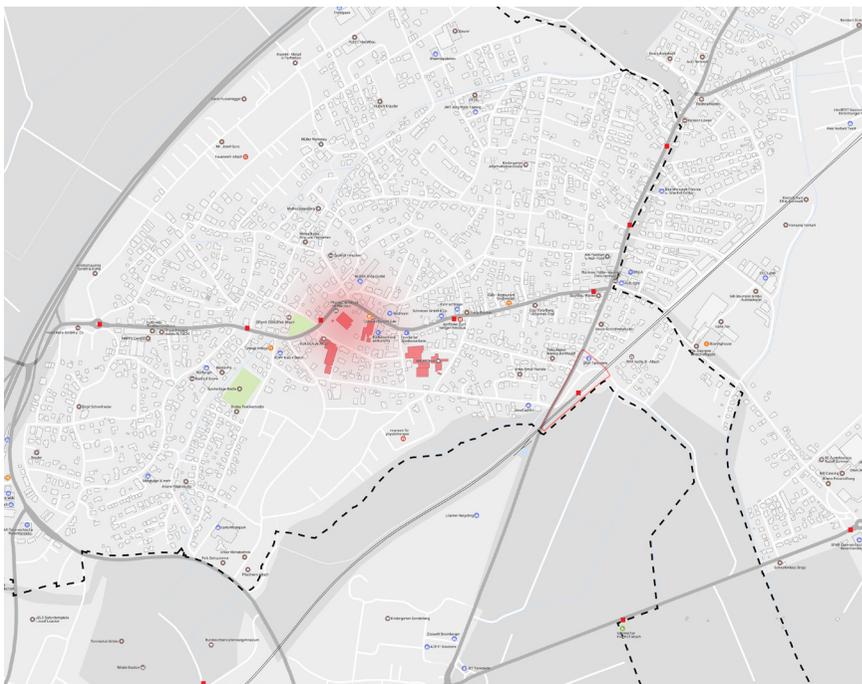
-  Weitgehend optimale Einbindung ins Gesamtverkehrsnetz der Gemeinde
-  Gute Einbindung mit einzelnen Defiziten
-  Minimale Einbindung mit erheblichen Erschließungsdefiziten
-  Mangelhafte Einbindung

Zubringersysteme	Zugänglichkeit Fußverkehr										Zugänglichkeit Radverkehr										Erschliessung ÖPNV										Erschliessung MIV									
	Zugänglichkeit Fußverkehr	Erreichbarkeit Bahnsteige im Nahbereich	Erreichbarkeit Hst.-Infrastruktur im Nahbereich	Querungsmöglichkeiten	Erschließung Einzugsgebiet	Verbindung zum Orts-, bzw. Quartierzentrum	Zugänglichkeit für Personen mit Mobilitätseinschränkungen	Abstellanlagen	Erschließung Einzugsgebiet	Busanbindung	Verbindung Bushaltestelle - Bahnhof	Taxistandplätze	MIV-Vorfahrt (K+R)	P+R mit Gebühr	Zugänglichkeit Fußverkehr	Erreichbarkeit Bahnsteige im Nahbereich	Erreichbarkeit Hst.-Infrastruktur im Nahbereich	Querungsmöglichkeiten	Erschließung Einzugsgebiet	Verbindung zum Orts-, bzw. Quartierzentrum	Zugänglichkeit für Personen mit Mobilitätseinschränkungen	Abstellanlagen	Erschließung Einzugsgebiet	Busanbindung	Verbindung Bushaltestelle - Bahnhof	Taxistandplätze	MIV-Vorfahrt (K+R)	P+R mit Gebühr												
(Lustenau Markt)	2,50	3	3	3	2	1	3	1,50	1	2	1	0	1,67	0	3	2	2	2	2	2	2	2	1	0	1,67	0	3	2												
Lustenau	1,67	2	2	1	1	1	3	2,00	2	2	2,50	3	2	1,67	0	3	2	2	2	2	2	2	3	2,67	2	3	3													
Hard-Fussach	1,83	3	2	2	2	1	2,50	2	3	1,00	1	1	1,67	0	3	2	2	2	2	2	2	2	1,33	0	3	1	0													
Lochau-Höbranz	2,67	3	3	3	3	1	3	2,50	2	3	2,50	2	3	2,00	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3,00	3	3	3													
Bregenz Höhen	2,83	2	3	3	3	3	2,50	2	3	3,00	3	3	0,67	0	1	1	2	2	2	2	2	2	3	0,67	0	1	1													
Bregenz HB	2,67	3	2	3	3	2	3,00	3	3	3,00	3	3	3,00	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3,00	3	3	3													
Bregenz Riedenburg	3,00	3	3	3	3	3	3,00	3	3	3,00	3	3	0,67	0	2	0	2	2	2	2	2	2	2	2	0	2	0													
Lauterach	2,33	2	2	3	3	2	2,50	2	3	2,50	3	2	1,33	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1,33	0	2	2													
Wolfurt	1,33	1	2	2	1	1	2,00	2	2	1,00	1	1	1,33	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1,33	0	2	2													
Schwarzach	2,00	2	2	2	2	2	3,00	3	3	2,00	1	3	1,67	0	3	2	2	2	2	2	2	2	3	1,67	0	3	2													
Dornbirn Haselstauden	2,33	2	2	3	3	2	2,50	2	3	2,50	3	2	1,67	0	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1,67	0	3	2													
Dornbirn HB	2,67	3	2	2	3	3	3,00	3	3	3,00	3	3	3,00	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3,00	3	3	3													
Dornbirn Schoren	2,83	3	3	3	3	2	3,00	3	3	3,00	3	3	1,67	0	3	2	2	2	2	2	2	2	3	1,67	0	3	2													
Dornbirn Hallerndorf	2,50	3	2	3	3	2	2,50	2	3	2,50	2	3	1,67	0	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1,67	0	3	2													
Hohenems	1,67	2	2	1	2	1	1,50	1	2	2,50	2	3	3,00	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3,00	3	3	3													
Atiach	2,00	2	2	2	2	2	3,00	3	3	0,50	1	0	1,67	0	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1,67	0	3	2													
Gätzis	2,00	2	3	1	2	2	2,00	2	2	3,00	3	3	2,67	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2,67	2	3	3													
Klaus	1,67	2	2	2	1	1	2,50	2	3	2,00	2	2	1,33	0	3	1	2	2	2	2	2	2	1,33	0	3	1														
Rankweil	2,67	3	3	3	3	1	2,50	2	3	3,00	3	3	3,00	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3,00	3	3	3													
Feldkirch Amberg	2,50	3	3	1	2	3	2,00	2	2	0,50	1	0	1,00	0	3	0	3	3	3	3	3	3	3	1,00	0	3	0													
Feldkirch HB	2,83	3	3	3	2	3	2,50	3	2	3,00	3	3	3,00	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3,00	3	3	3													

ABB.39

>> PROBLEMATIK





Der Bahnhofstelle liegt im südöstlichen Teil der Gemeinde Altach in peripherer Lage. Durch die L 203 (Lustenauer Straße) ist der Bahnhof vom Ortskern abgeschnitten. Wegen der Distanz und der Nutzungsstruktur gibt es momentan keine Synergien zum Zentrum.

Der Bahnhof ist weder ans Landbus- noch ans Ortsbusssystem angebunden. Allerdings ist die Gemeinde mit guten Busverbindungen nach Hohenems und Götzis bedient, wo auch die Bahnanschlüsse genutzt werden.

Die Fuß- und Radverkehrszugänglichkeit aus dem Einzugsgebiet ist gut, die Fahrradboxen sind ausgebucht, die gedeckten Abstellplätze sind aber überlastet und die ungedeckten sind kaum benutzt. Problematisch ist der Zugang

zu den Bahnsteigen. Es fehlt eine zweite Quermöglichkeit der Gleise beim südlichen Zugang zum westlichen Bahnsteig. Die Folge sind illegale und gefährliche Gleisquerungen durch Fahrgäste.

Wünschenswert wäre mehr Präsenz an der L 203, eventuell kombiniert mit einer dem Ort angepassten, attraktiven Nutzung und eine Erneuerung des Bahnhofareals sowie des Bahnhofumfeldes mit Attraktivierung des Außenraums, sowie eine Optimierung des Straßenquerschnittes der L 203 mit großzügigen nutzungsorientierten Quermöglichkeiten.

Mit dem Ankauf von neuen längeren Zuggarnituren, welche ab 2019 in Vorarlberg eingesetzt werden, wird eine Verlängerung und Anhebung der Bahnsteige notwendig sein.¹⁹

>> ENTWURF

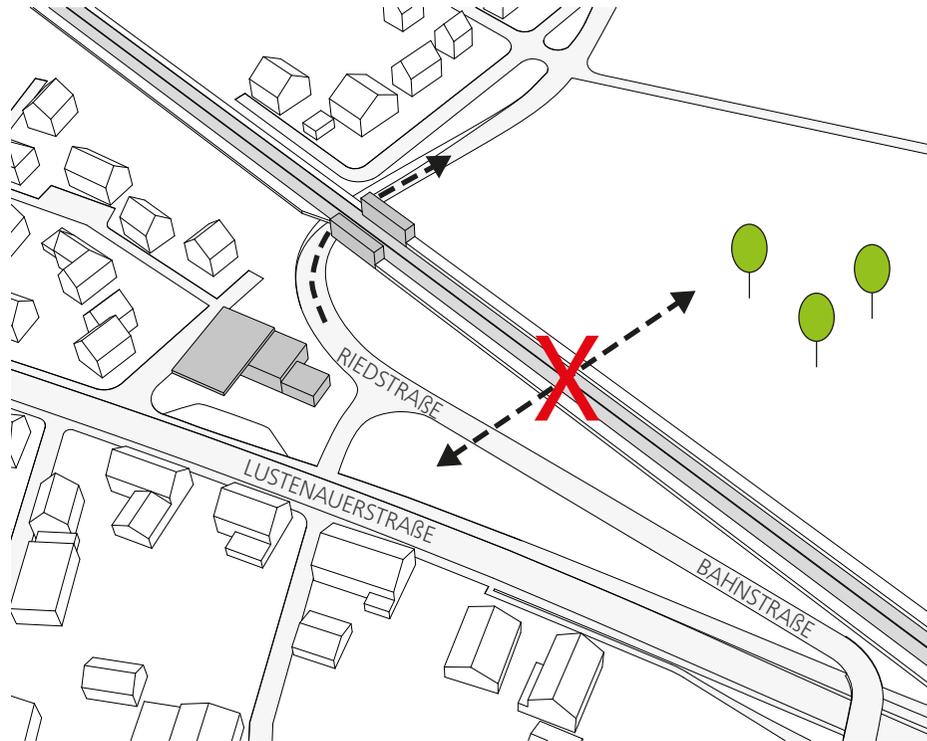


>> KONZEPT

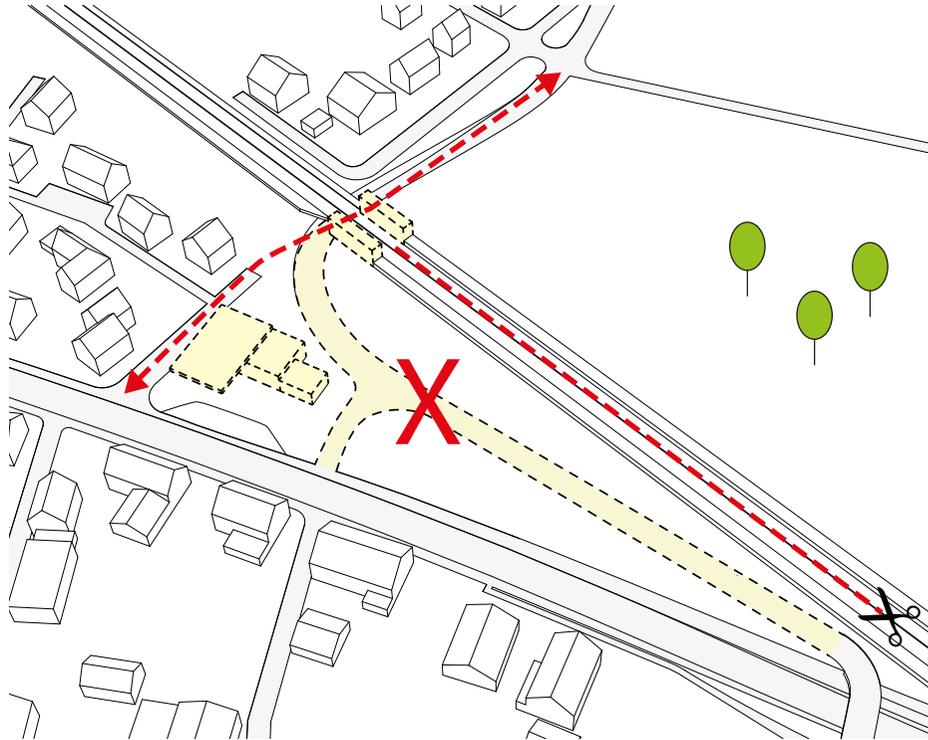


<< BAUKÖRPERENTWICKLUNG

Die Lage der Bahntrasse bildet eine Barriere zwischen dem Bahnhofsvorplatz und der Grünfläche. Die fehlende Querungsmöglichkeit im Bereich der Ried-/ Bahnstraße führt zu illegalen Gleisquerungen und gefährlichen Situationen.



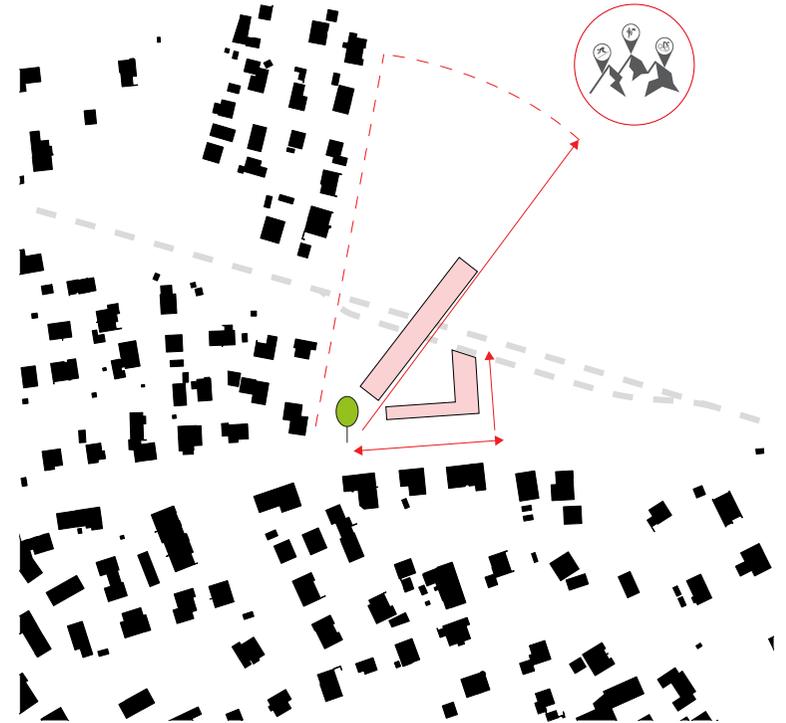
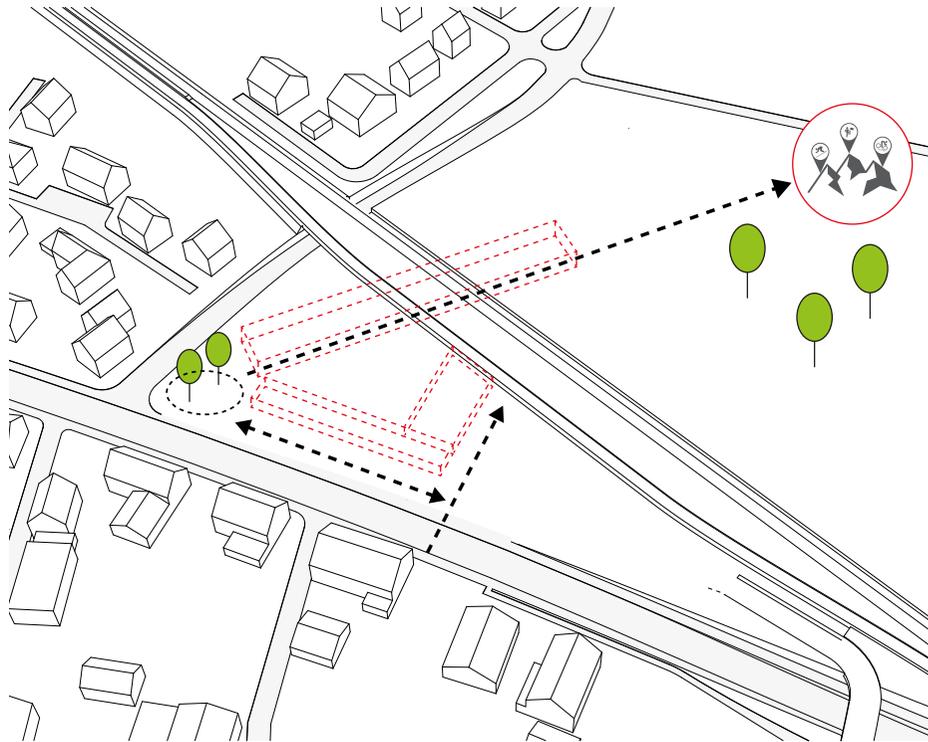
In der ersten Phase wird die Verbindungsstraße im Bereich des Bahnhofsvorplatz aufgelöst. Die ebenfalls schwach frequentierte Tankstelle wird abgerissen. Die neue Verkehrsanbindung erfolgt nun nördlich des Grundstücks über eine Unterführung und verlagert den Durchzugsverkehr nach außen. Im weiteren Schritt erfolgt die Trennung der Bahntrasse.



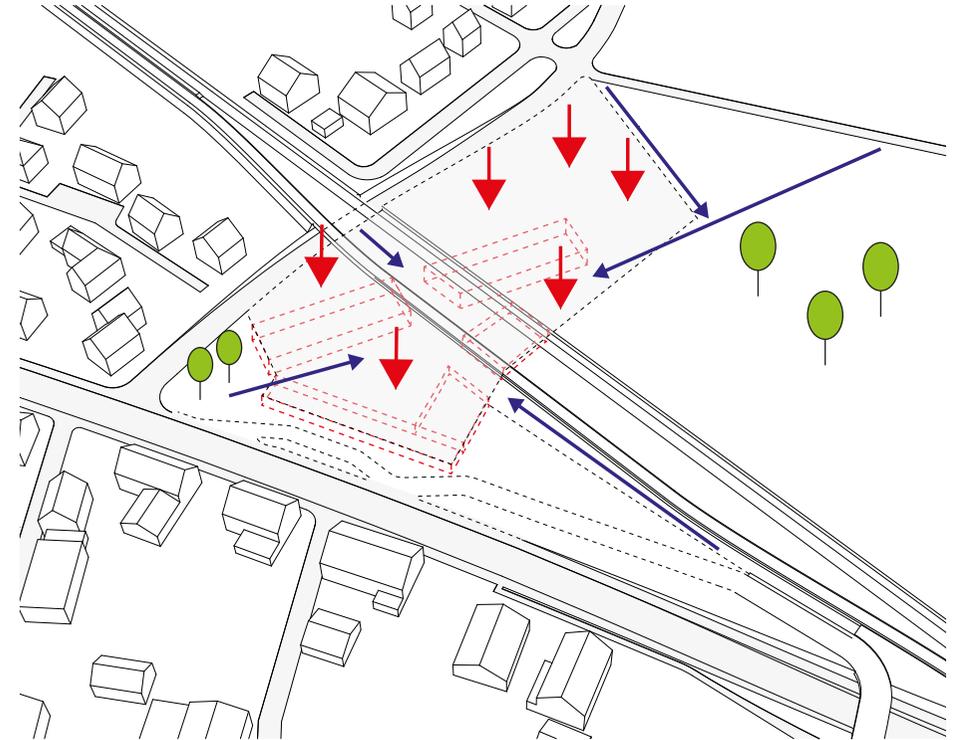
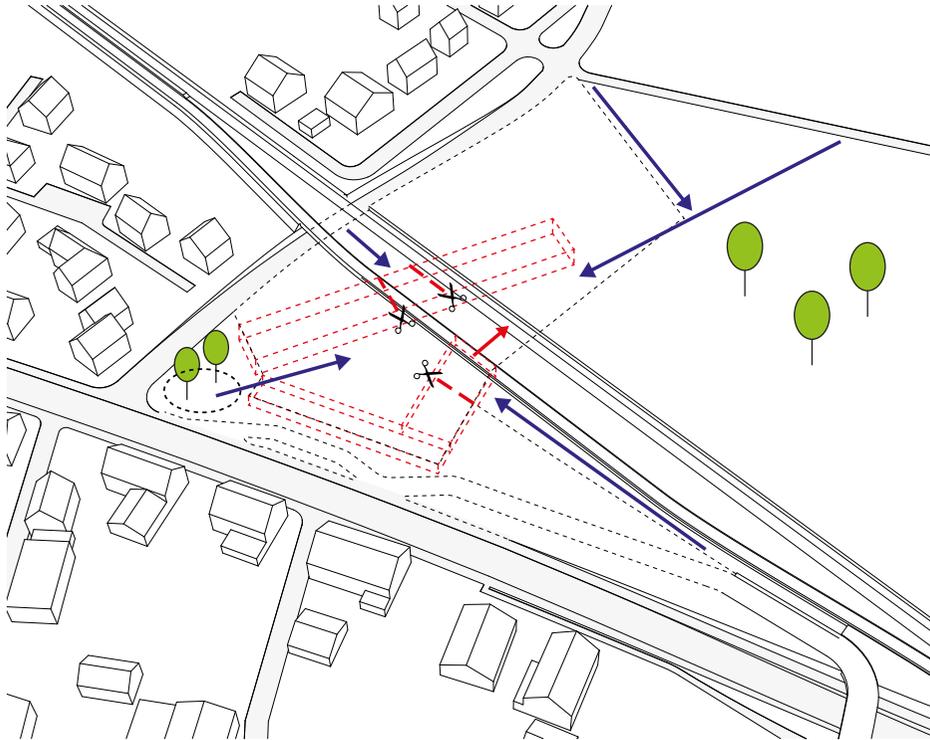
Die Zweiteilung der Bahntrasse ermöglicht eine Zentrale Erschließung der Bahn über einen Inselbahnsteig. In dieser Phase wird nur der zur Gemeinde hin orientierte Bahnsteig von der Trasse gelöst. Die zum Grünraum hin orientierte Bahntrasse bleibt aus schallschutztechnischen Gründen für die Durchfahrt des Güterbahnverkehrs erhalten.



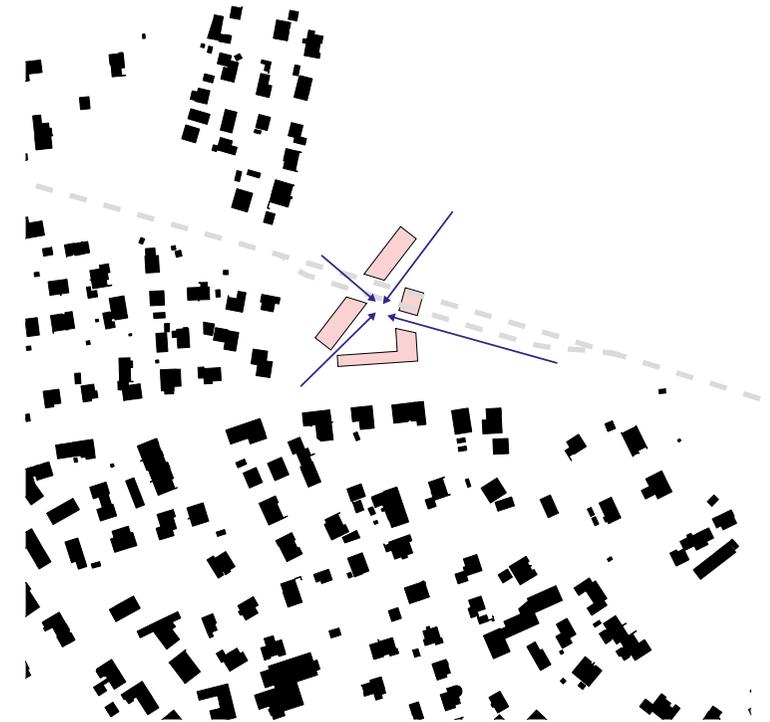
In diesem Schritt erfolgt die Definition der Baukörper. Durch die Verlegung der Erschließungstraße entsteht ein neuer Bahnhofsvorplatz an der Ecke Lustenauerstraße - Riedstraße. Von diesem Punkt aus wird eine Achse gelegt, welche von der Umgebung abrückt und die Verbindung Achse Seilbahn - Berg bildet. Weitere relevante Achsen ergeben sich aus der Parallelität der Anrainerbauten und der städtebaulichen Umgebung.



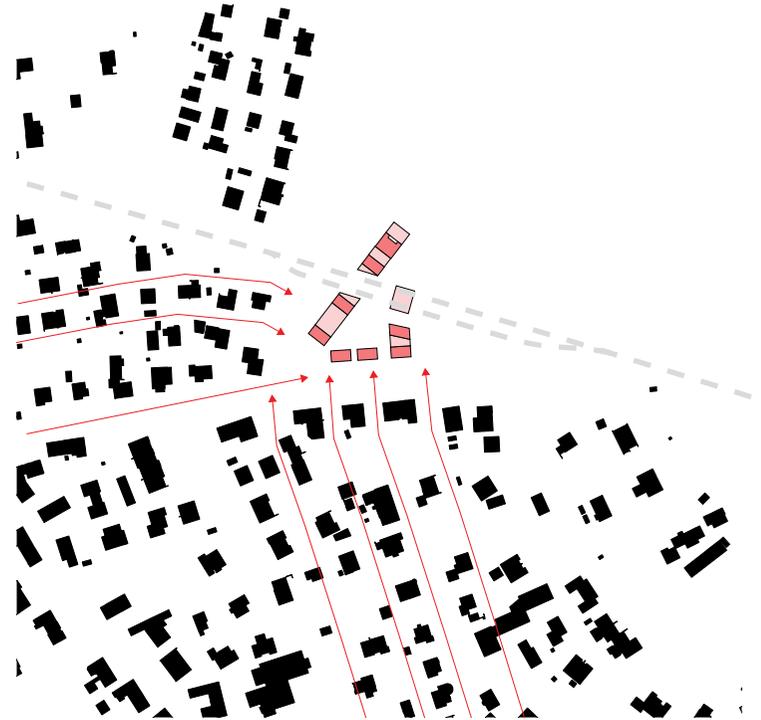
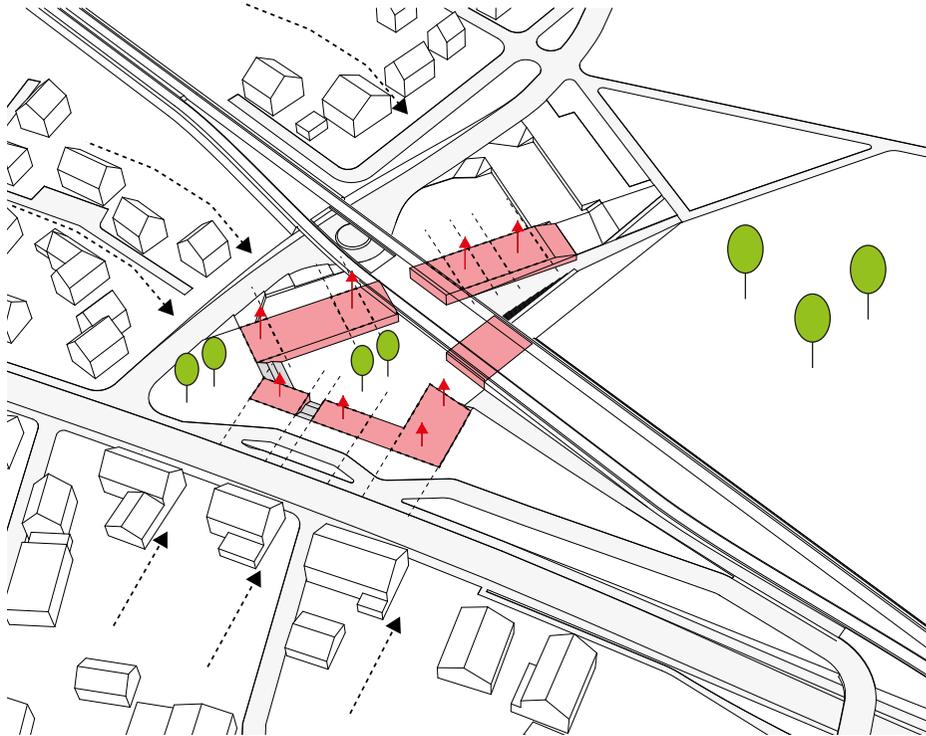
In Phase 04 und Phase 05 werden für die Fuß- und Radverkehrerschließung neue Zugangsachsen definiert. Die Baukörper werden modifiziert und das Grundstück gesenkt. Dadurch entsteht eine Verknüpfung zwischen Grünraum und Bahnhofsvorplatz. Eine für die Busanbindung erforderliche Einfahrtsstraße wird neu erschlossen.



Durch die Absenkung des Geländeneiveaus und die Anordnung der Baukörper entsteht ein tiefer gelegener Hof der zum Verweilen einlädt und eine Durchwegung des Geländes zulässt. Dieser Zugang dient zugleich der Erschließung des Inselbahnsteiges. Weitere Erschließungsachsen sind in der Grafik ersichtlich.



In dieser Phase werden die Kleinteiligkeit der dörflichen Umgebung sowie die Achsen der umliegenden Bebauungsstruktur durch eine weitere Unterteilung des Baukörpers aufgenommen.



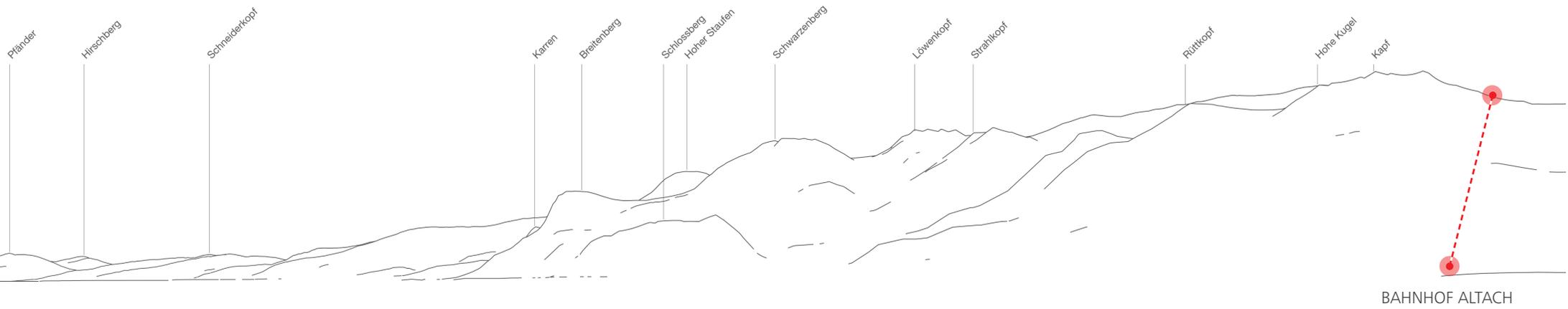
Das Satteldach spiegelt den Charakter der Umgebung wieder. Die neue Bahnstation soll den Standort Bahnhof Altach aufwerten und so zu einem Multifunktionalen Knotenpunkt werden, der in Formensprache und Baukörpervolumen nicht auf die örtliche Bautradition vergisst.





>> SEILBAHNANKNÜPFUNG



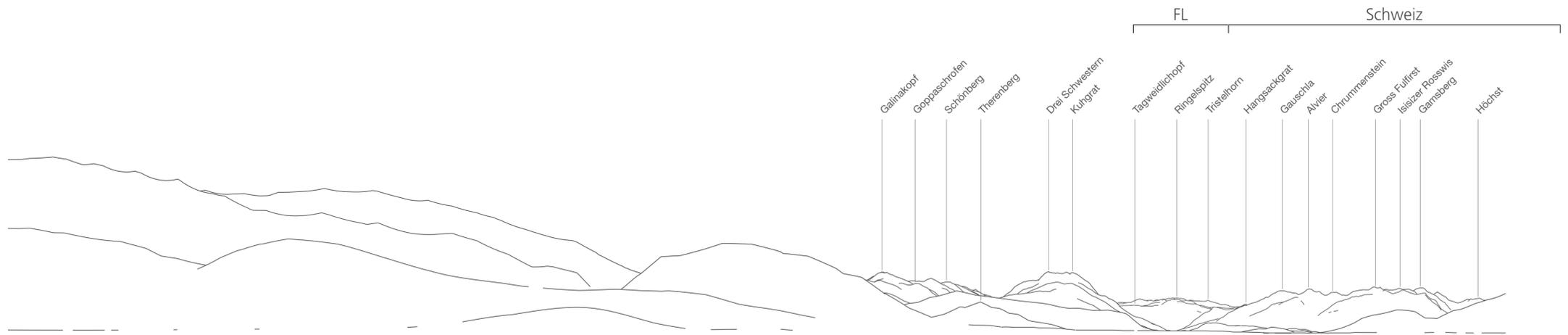


<-----
 Blickrichtung Norden (Unterland)
 Bregenz, Deutschland





ABB.40



Blickrichtung Süden (Oberland)
Feldkirch, FL, Schweiz



ABB.41

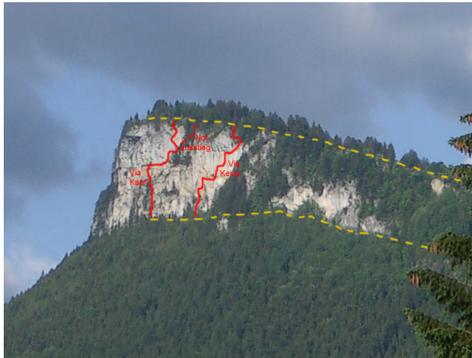
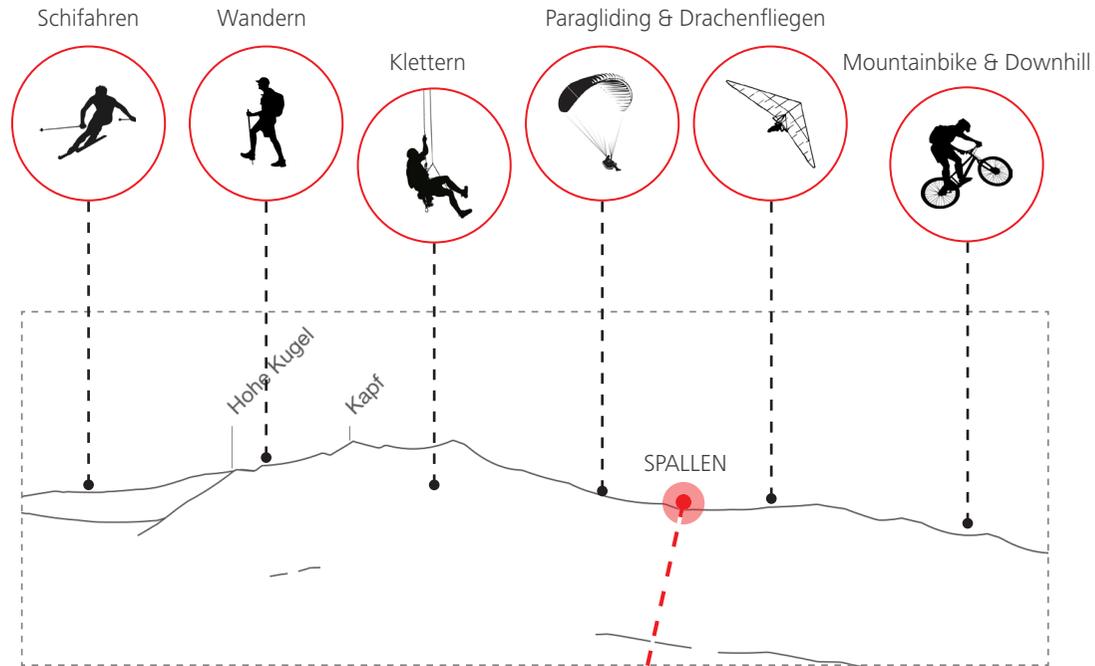


ABB.42



Der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftszweig Vorarlbergs. Während der Tourismus, die anschließenden Regionen wie den Bregenzerwald und das Montafon eher stark beeinflusst, spielt er im Rheintal eher eine untergeordnete Rolle. Dennoch schafft der Tourismus Arbeitsplätze im ganzen Land und leistet einen wichtigen Beitrag zu einer ausgewogenen regionalen Entwicklung. Die Zusätzliche Anbindung einer Seilbahn, soll sportbegeisterte auf den Altacher Hausberg bringen und einen Mehrwert für den Tourismus und die ganze Region schaffen.²⁰

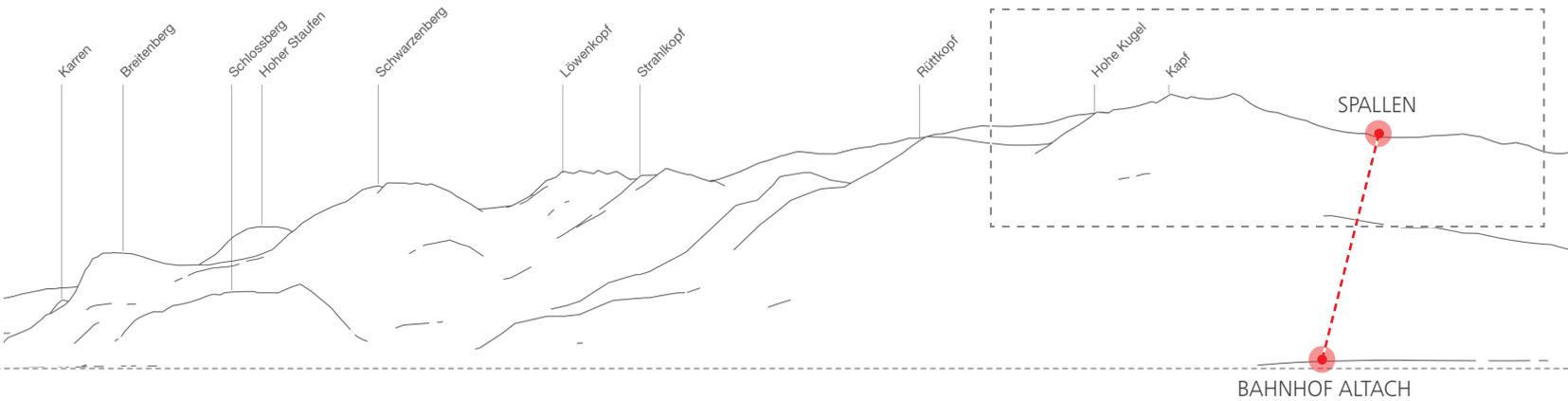


ABB.43



Bauplatz | Stationen ■ ●
 Eisenbahnstrecke ---
 geplante Seilbahnstrecke - - -



ABB.44



ABB.46

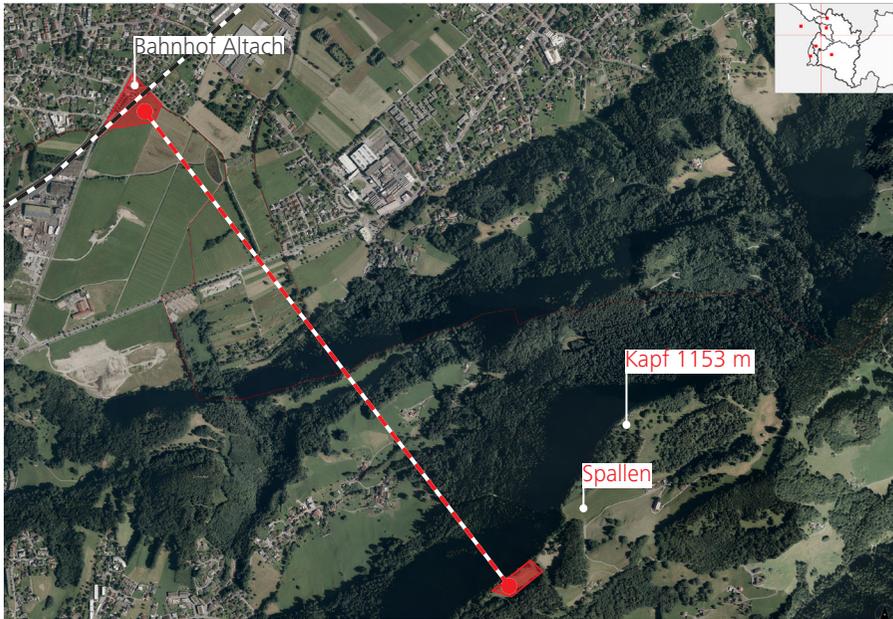


ABB.45

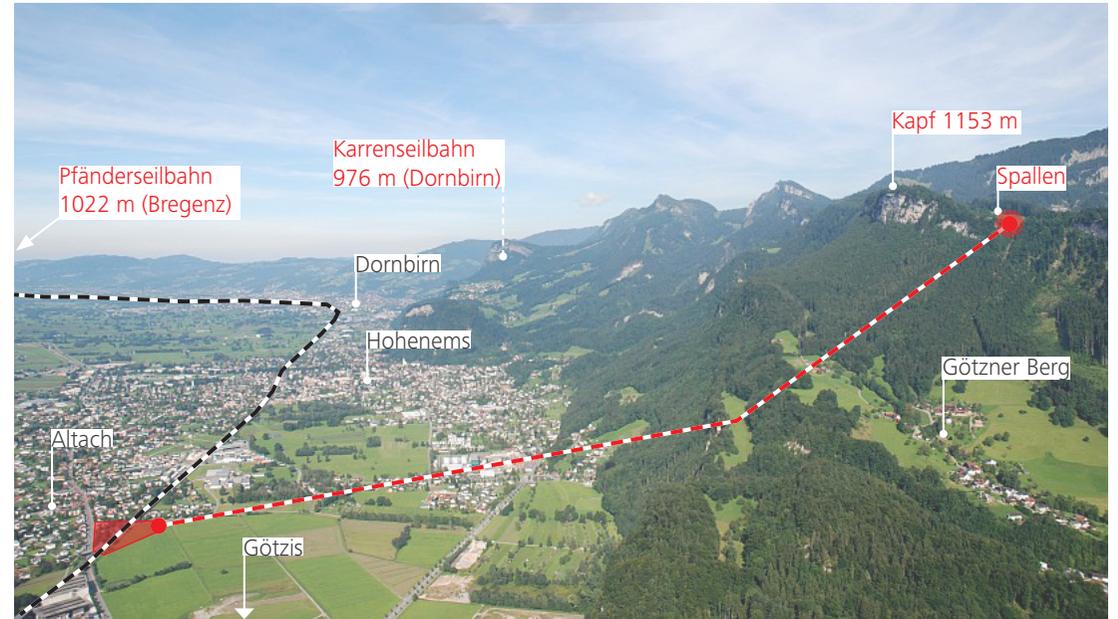


ABB.47

Bauplatz | Stationen ■ ●
 Eisenbahnstrecke - - - - -
 geplante Seilbahnstrecke - - - - -

<< GEPLANTE SEILBAHNANKNÜPFUNG

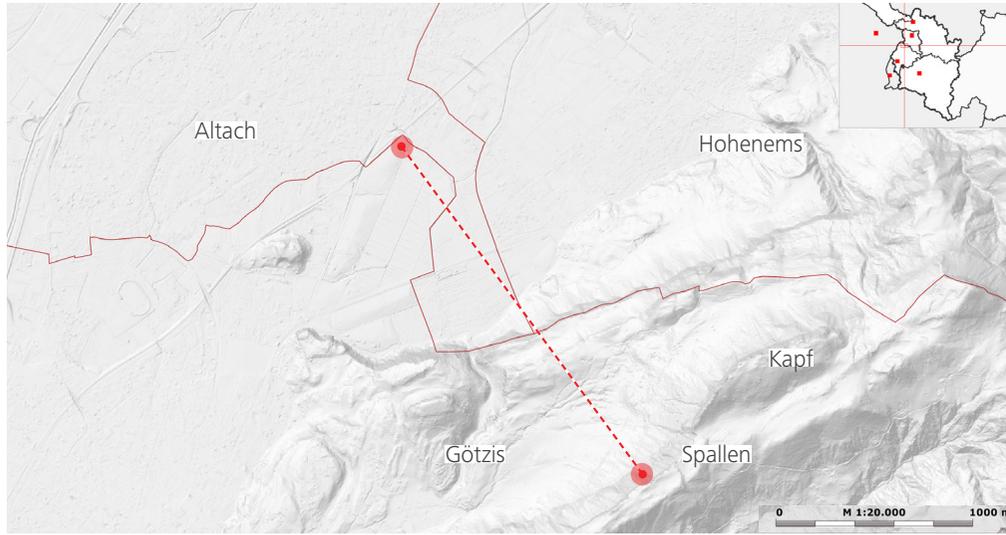


ABB.48

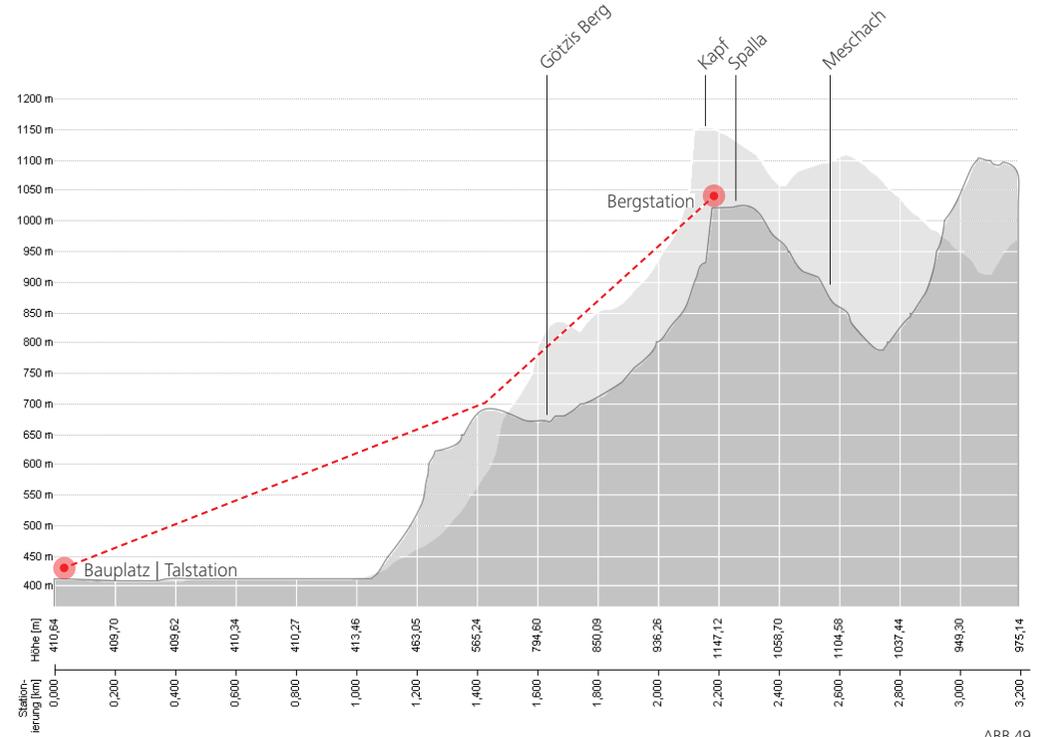


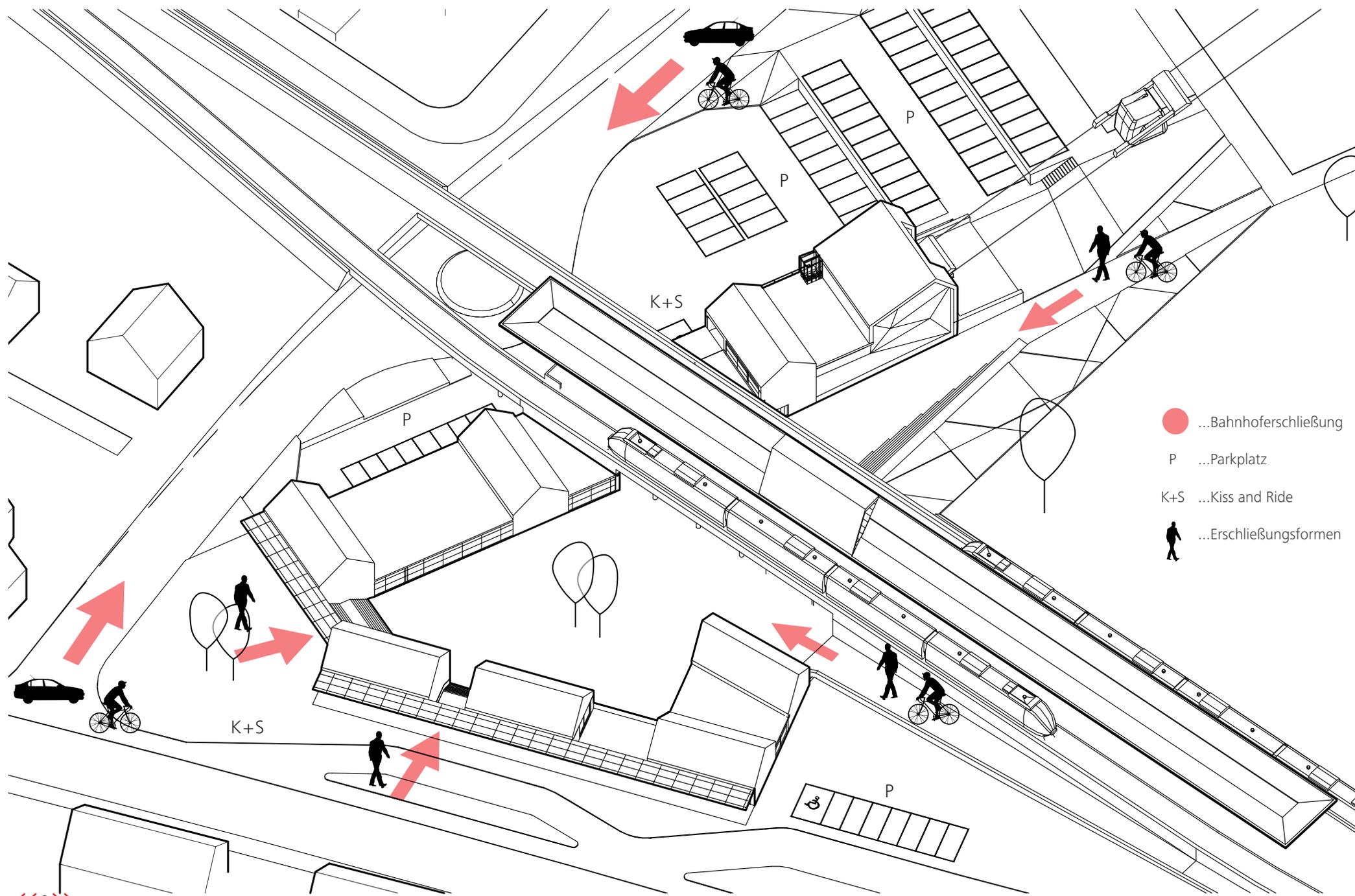
ABB.49



Bauplatz | Stationen ●
 Eisenbahnstrecke ---
 geplante Seilbahnstrecke - - -

>> ERSCHLIEßUNG UND FUNKTION





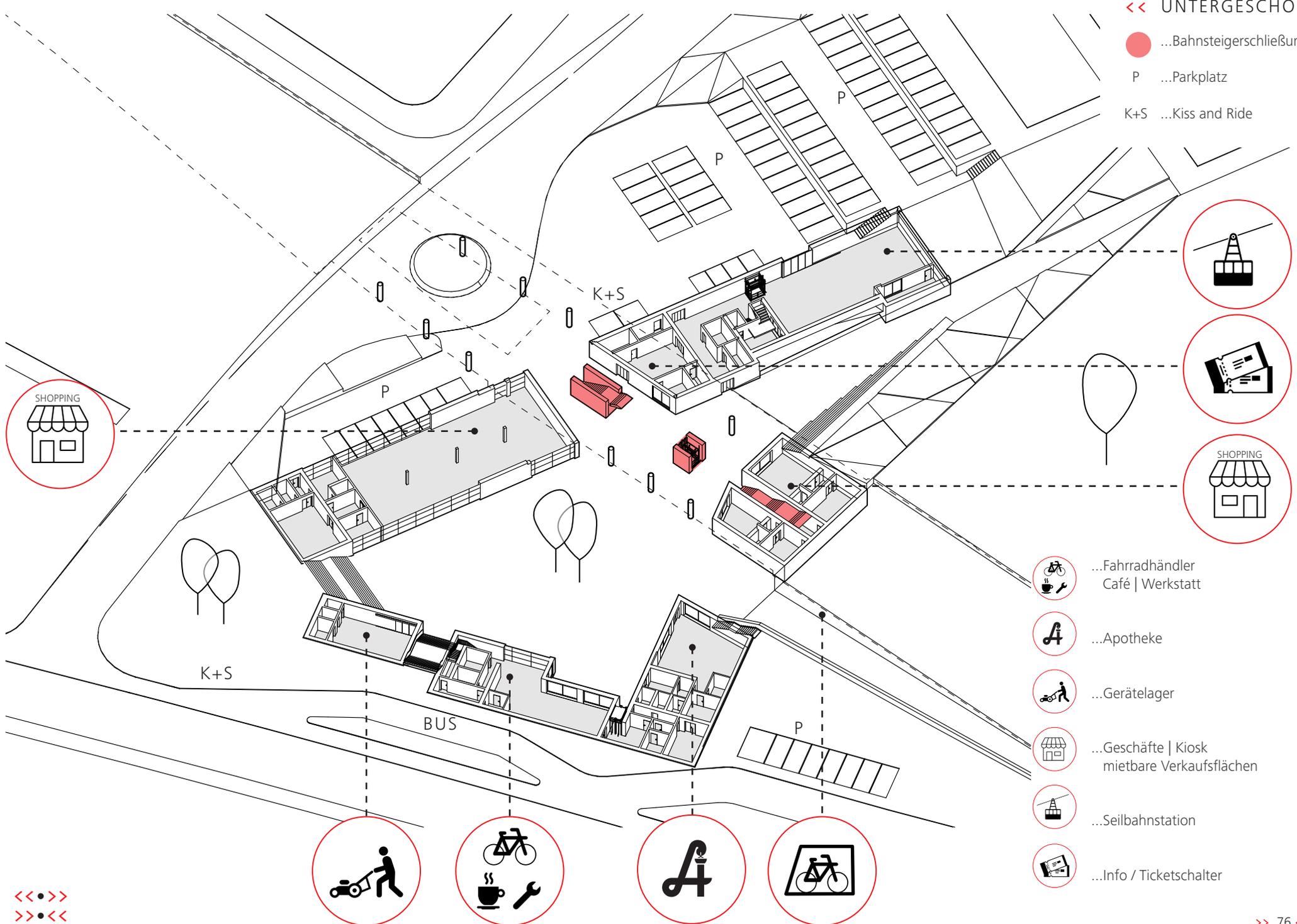
- ...Bahnhoferschließung
- P ...Parkplatz
- K+S ...Kiss and Ride
- ...Erschließungsformen

<< UNTERGESCHOSS

● ...Bahnsteigerschließung

P ...Parkplatz

K+S ...Kiss and Ride



...Fahrradhändler
Café | Werkstatt



...Apotheke



...Gerätelager



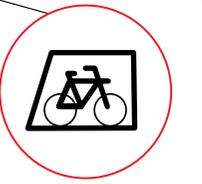
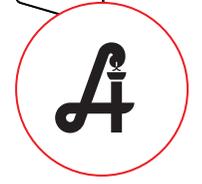
...Geschäfte | Kiosk
mietbare Verkaufsflächen



...Seilbahnstation

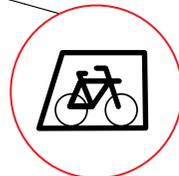
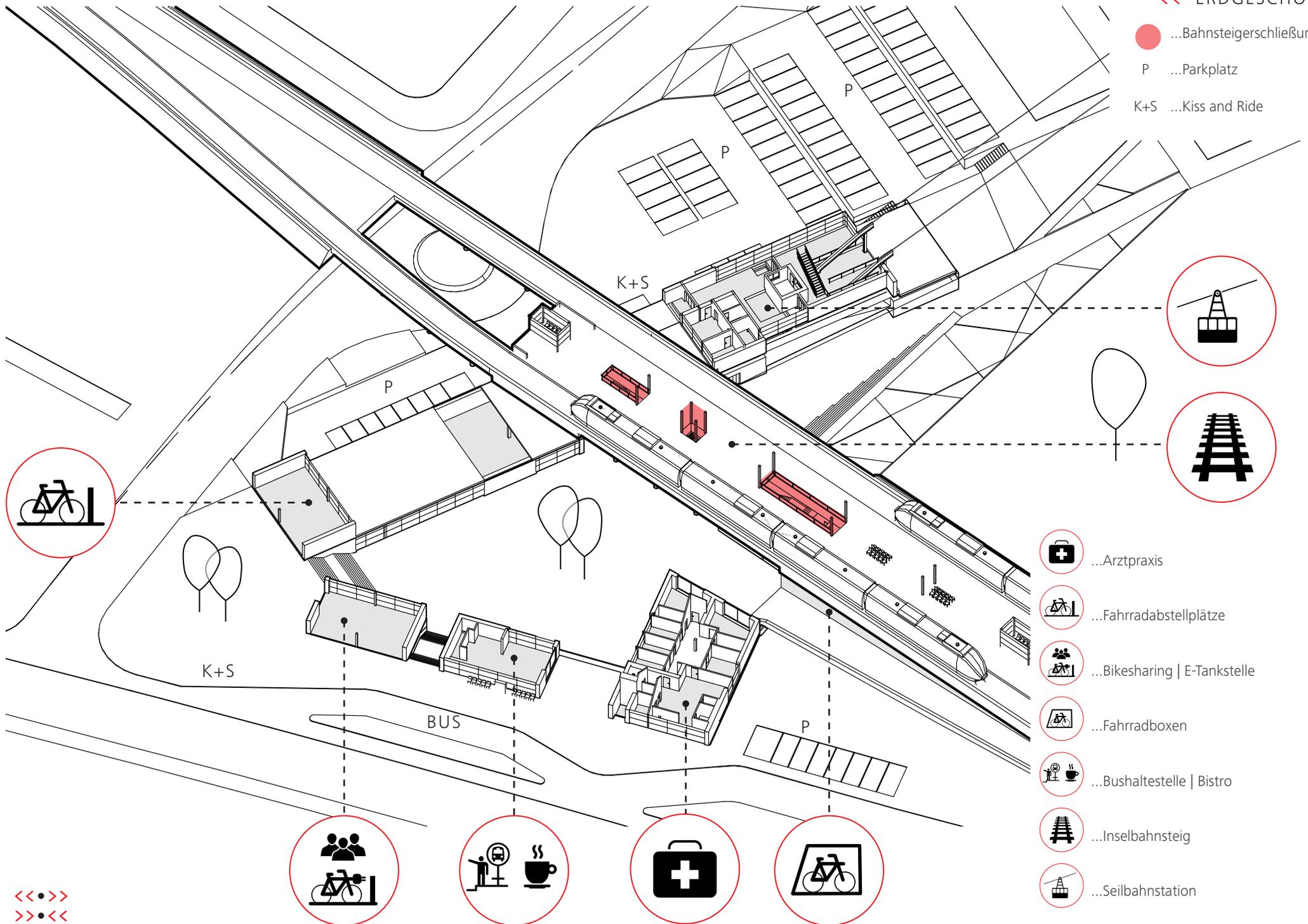


...Info / Ticketschalter



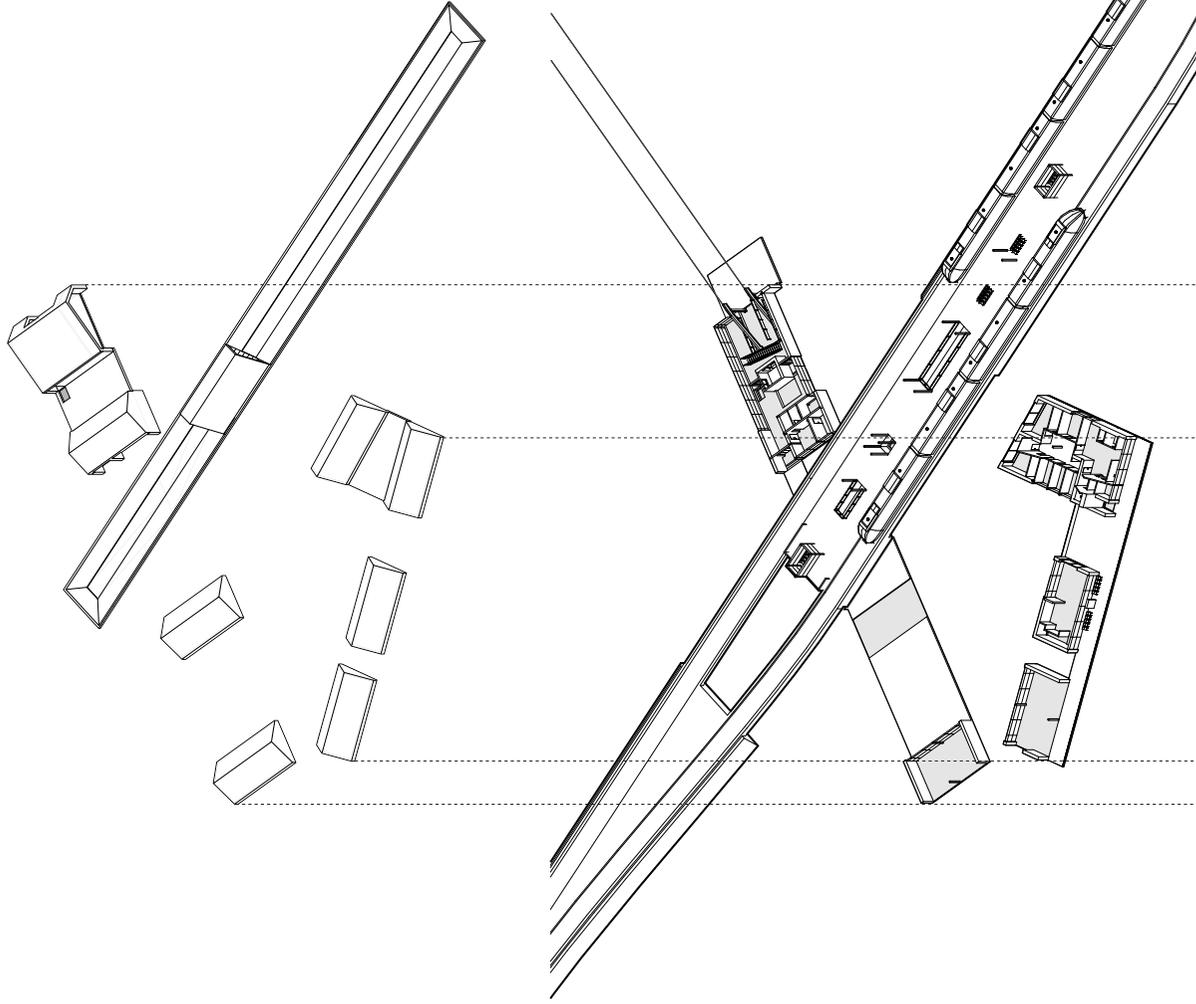
<< ERDGESCHOSS

-  ...Bahnsteigerschließung
- P ...Parkplatz
- K+S ...Kiss and Ride



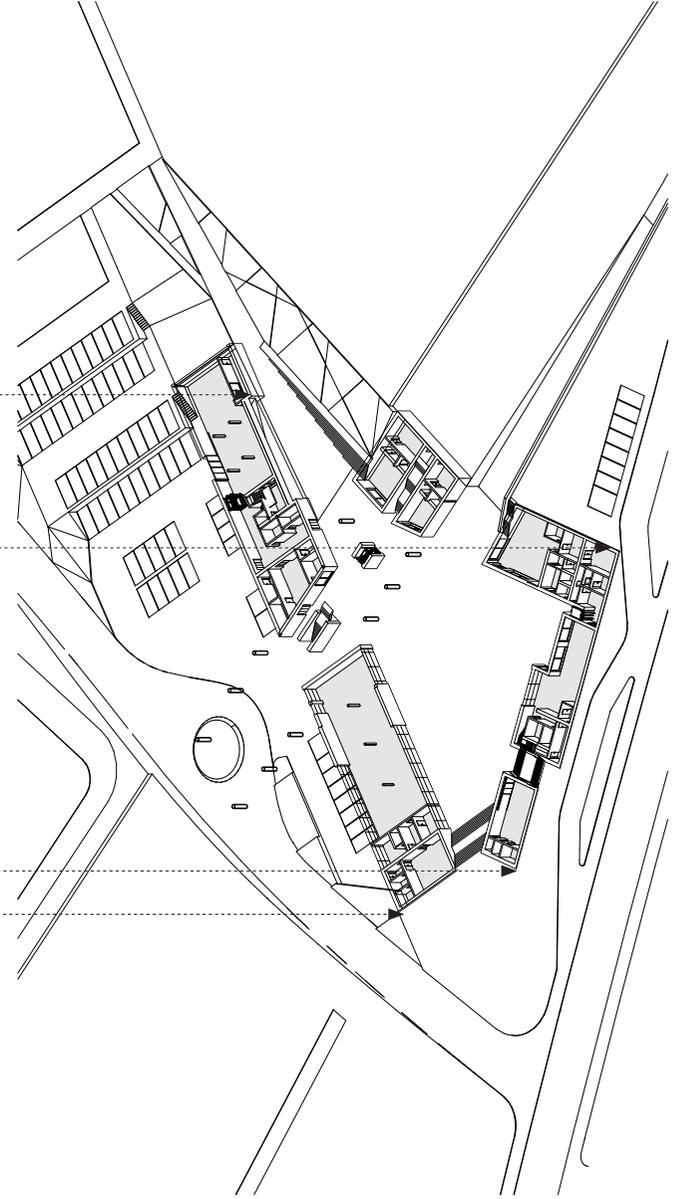
-  ...Arztpraxis
-  ...Fahrradabstellplätze
-  ...Bikesharing | E-Tankstelle
-  ...Fahrradboxen
-  ...Bushaltestelle | Bistro
-  ...Inselbahnsteig
-  ...Seilbahnstation

Bahnsteigüberdachung |
Satteldachstruktur



Erdgeschoss |
Bahnsteigniveau

Untergeschoss |
Erschließungszone



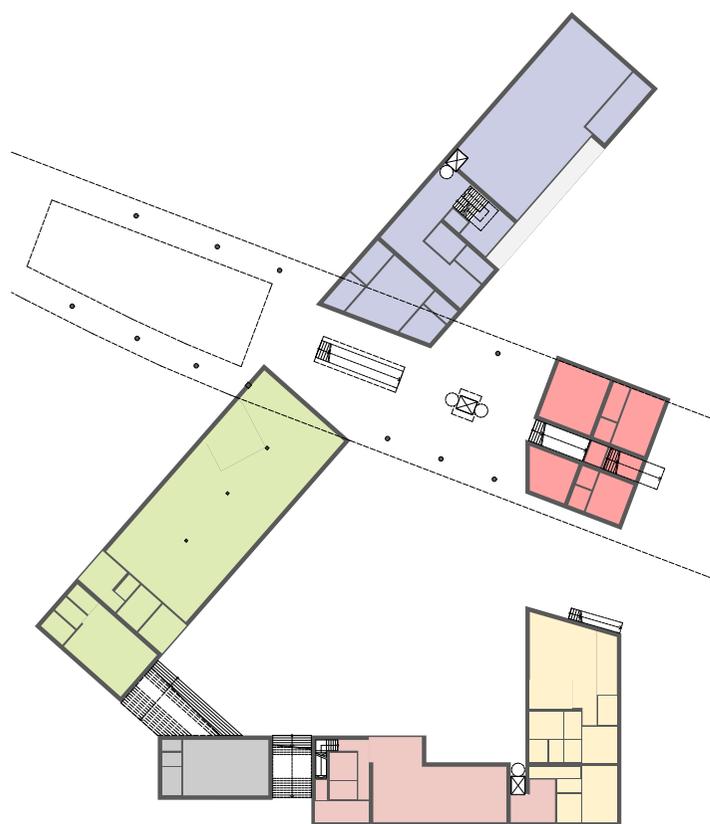
<< EXPLOSIONSZEICHNUNG



UG

EG

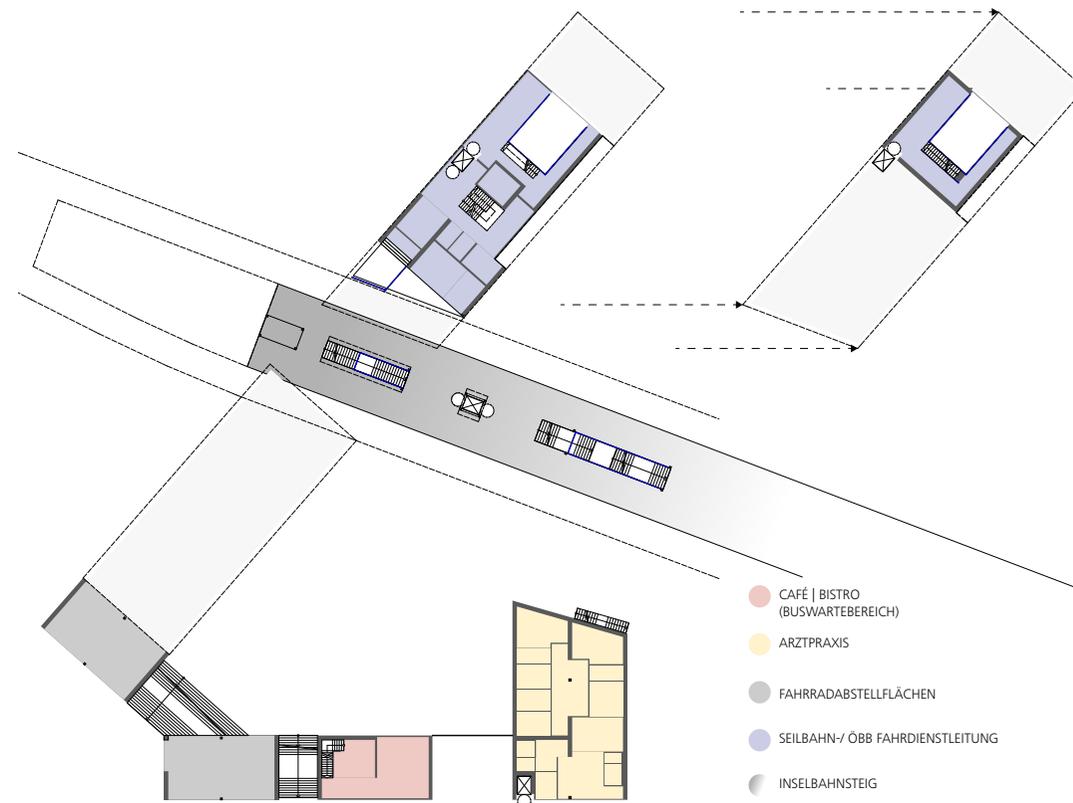
OG SEILBAHN



- FAHRRADHÄNDLER/
WERKSTATT-CAFÉ
- APOTHEKE
- GERÄTELAGER
- BIO-LEBENSMITTELGESCHÄFT
- VERKAUFSFLÄCHEN (KIOSK, etc.)
- SEILBAHN-/ ÖBB TICKETSCHALTER

NETTOFLÄCHEN UG:

FAHRRADHÄNDLER/ CAFÉ WERKSTATT:	174,60 m ²
APOTHEKE:	186,37 m ²
GERÄTELAGER:	71,74 m ²
BIO-LEBENSMITTELG.:	444,29 m ²
VERKAUFSFLÄCHEN:	142,60 m ²
SEILBAHN-/ÖBB TICKET:	414,14 m ²



- CAFÉ | BISTRO
(BUSWARTEBEREICH)
- ARZTPRAXIS
- FAHRRADABSTELLFLÄCHEN
- SEILBAHN-/ ÖBB FAHRDIENSTLEITUNG
- INSELBAHNSTEIG

NETTOFLÄCHEN EG:

CAFÉ / BISTRO	75,38 m ²
ARZTPRAXIS:	214,10 m ²
FAHRRADABSTELLFLÄCHEN:	174,22 m ²
SEILBAHN-/ÖBB FAHRDIENST:	219,26 m ²
INSELBAHNSTEIG:	1245,02 m ²

NETTOFLÄCHEN OG:

SEILBAHN-PERRON OG:	61,52 m ²
---------------------	----------------------

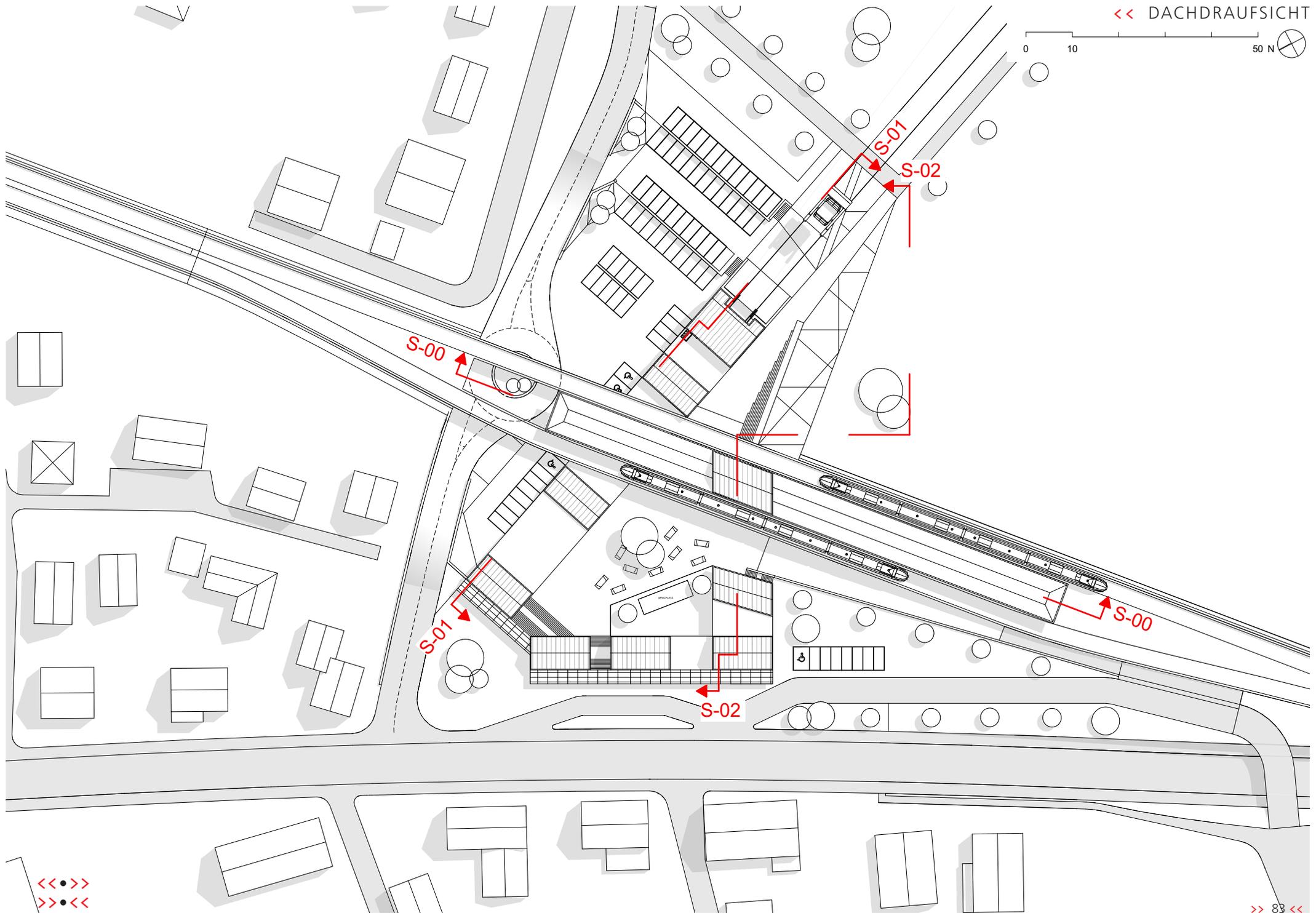
>> PLÄNE

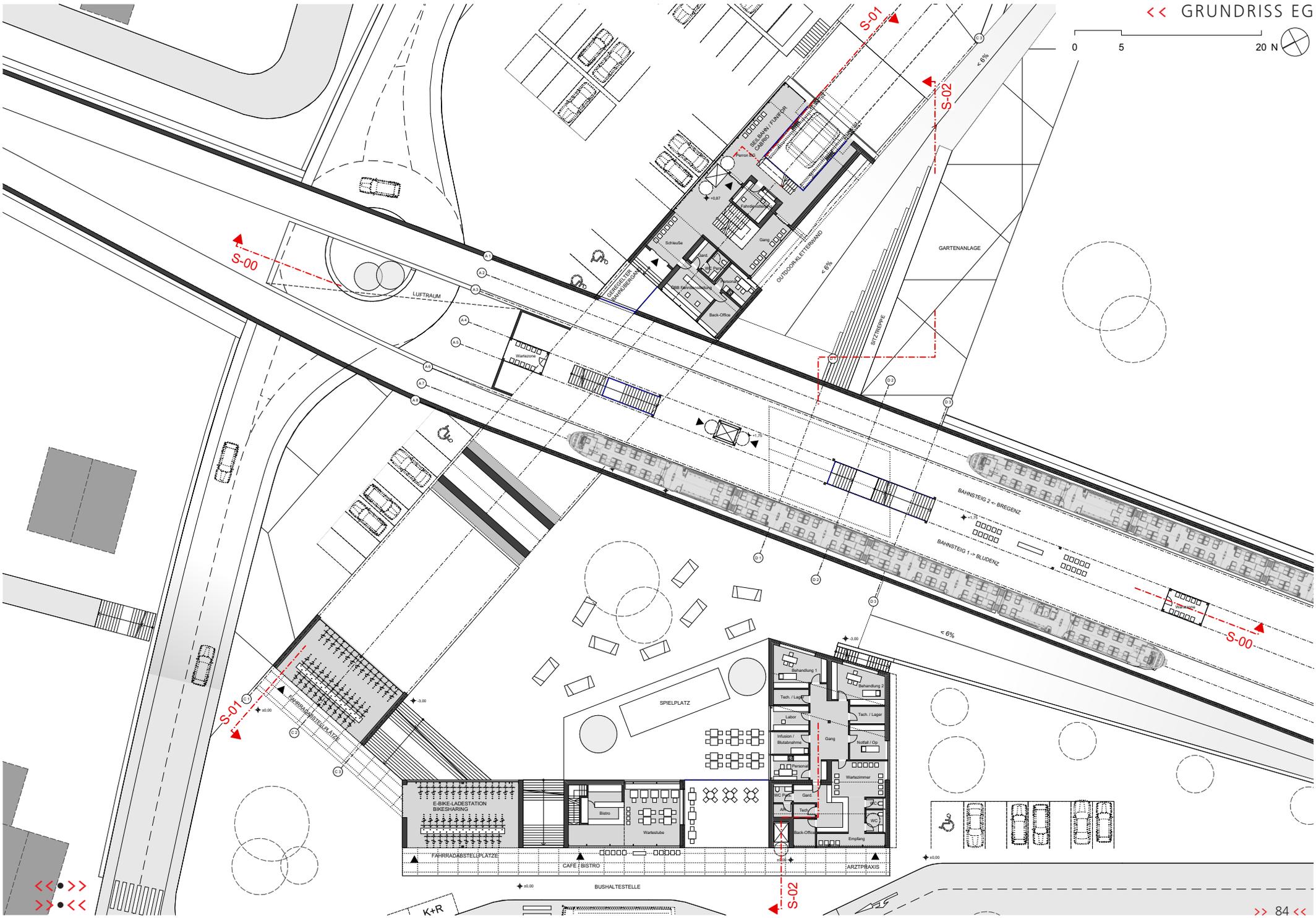




>> GRUNDRISSE

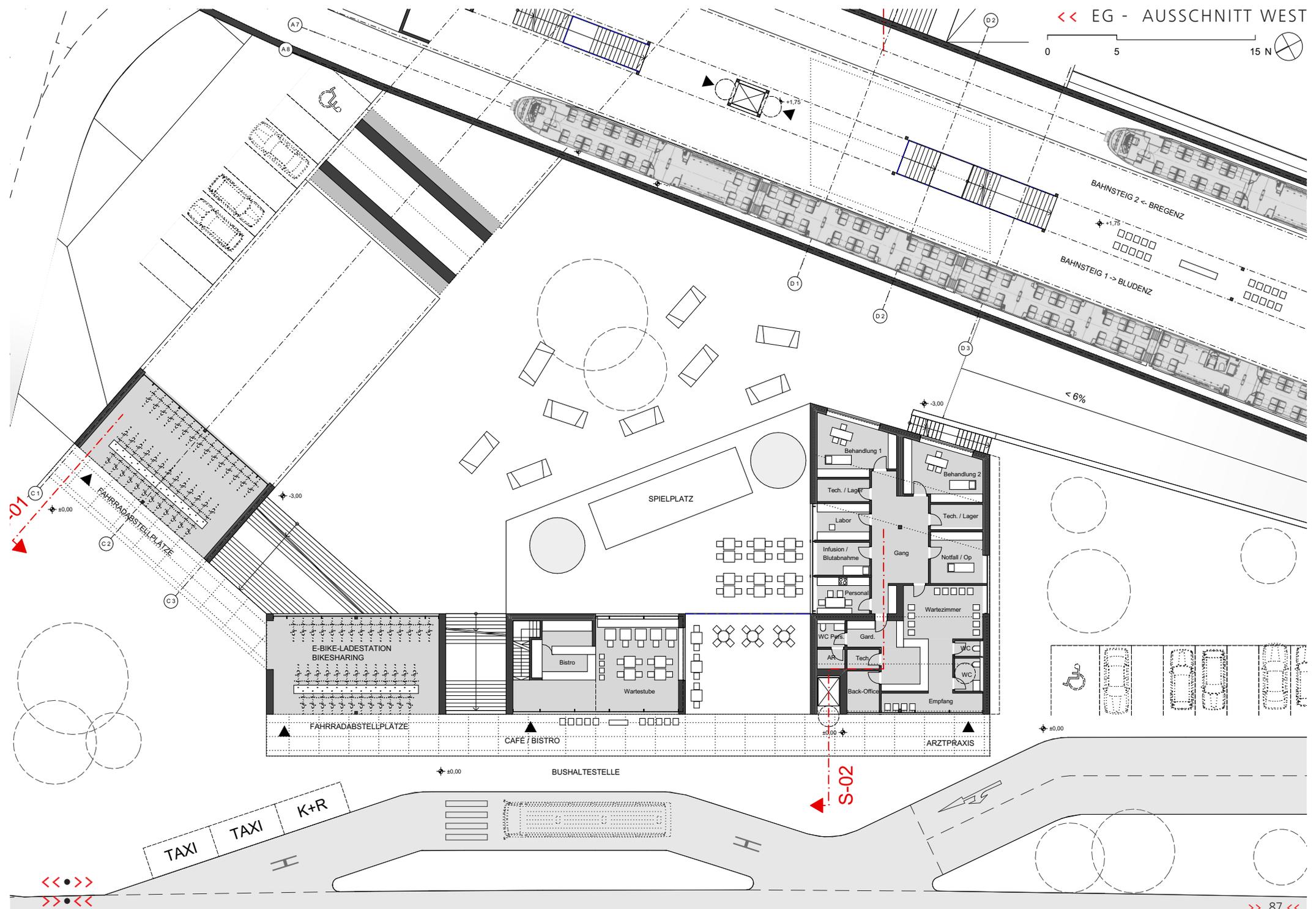






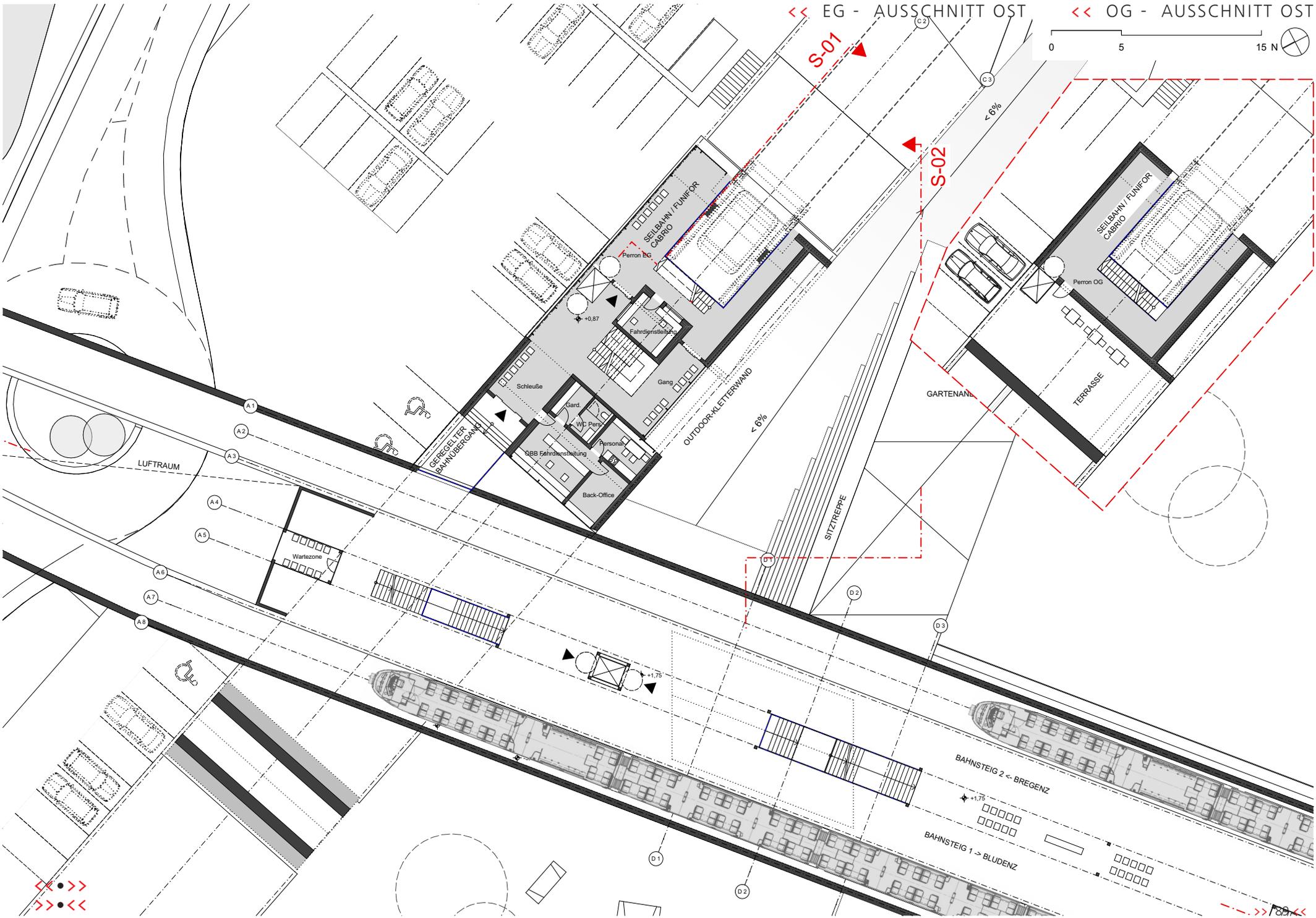
>> GRUNDRISS AUSSCHNITTE





<< EG - AUSSCHNITT OST

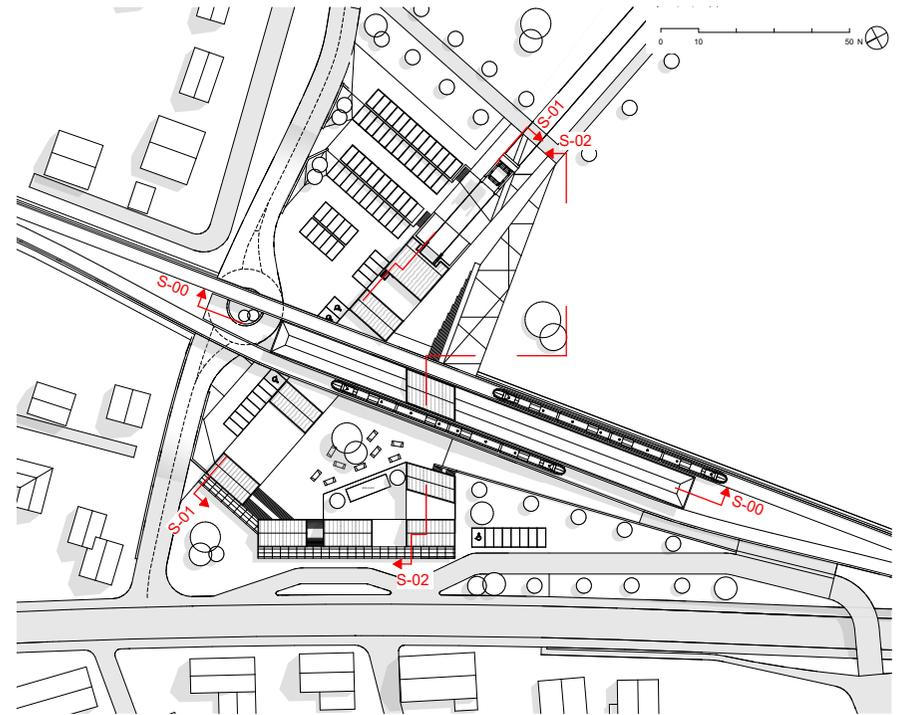
<< OG - AUSSCHNITT OST



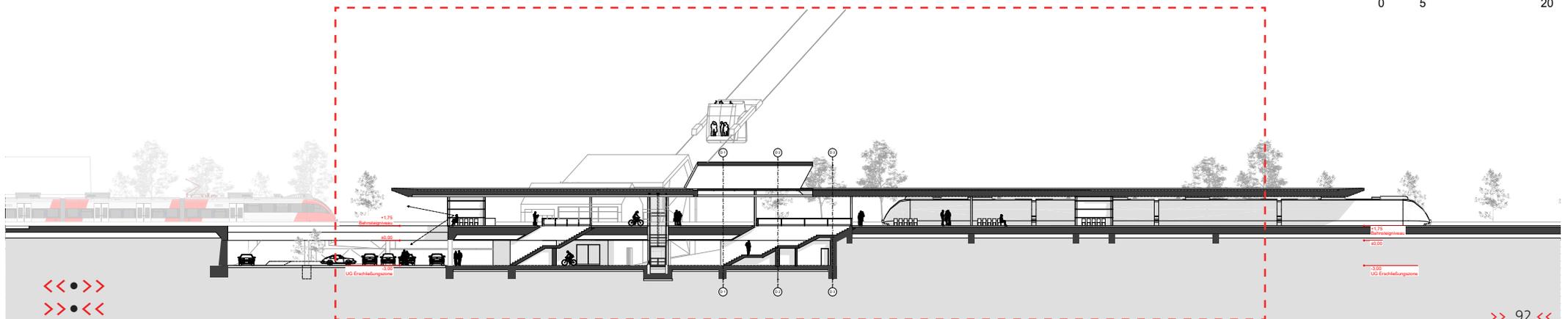


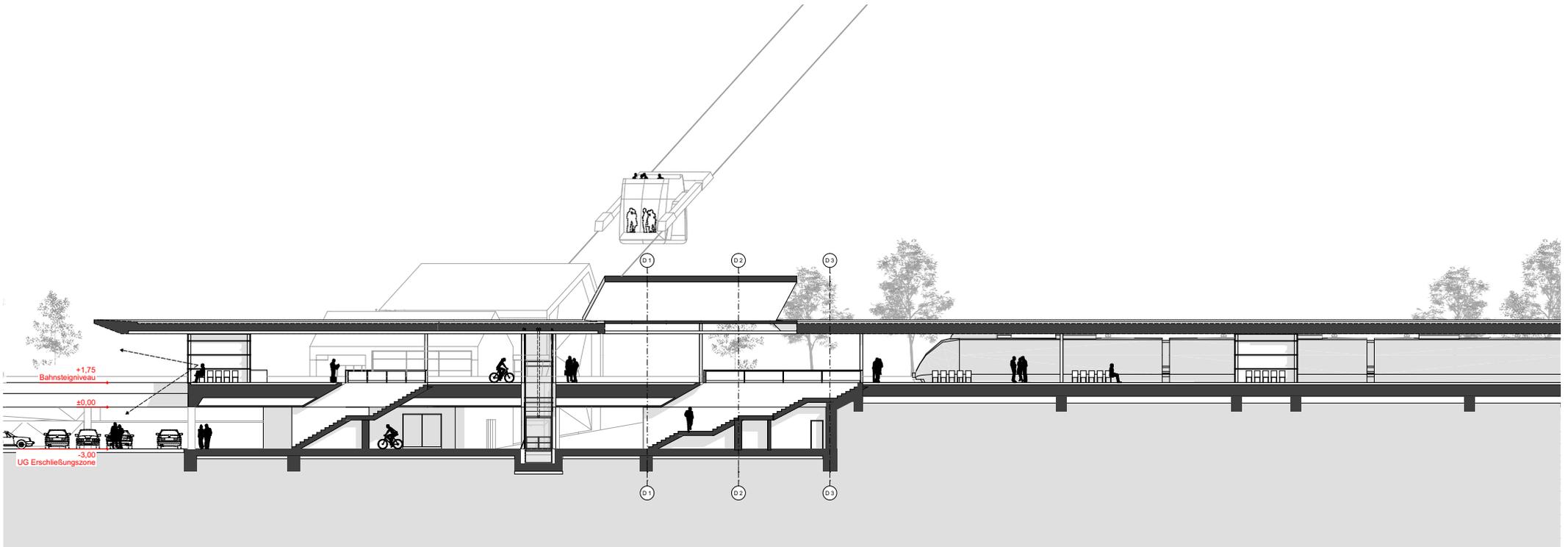
>> SCHNITTE

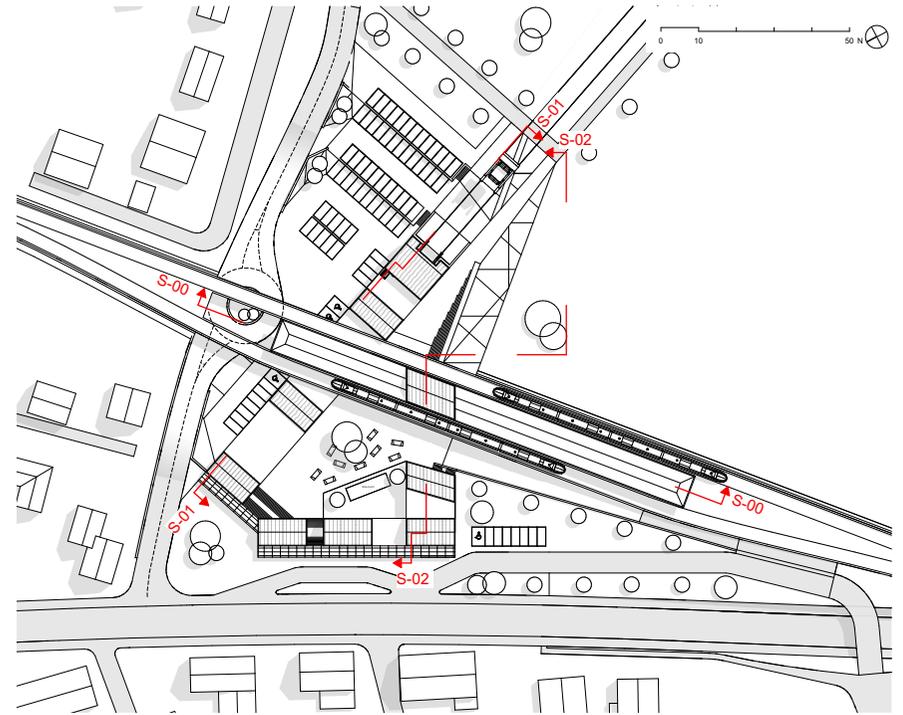




<< SCHNITT | S-00



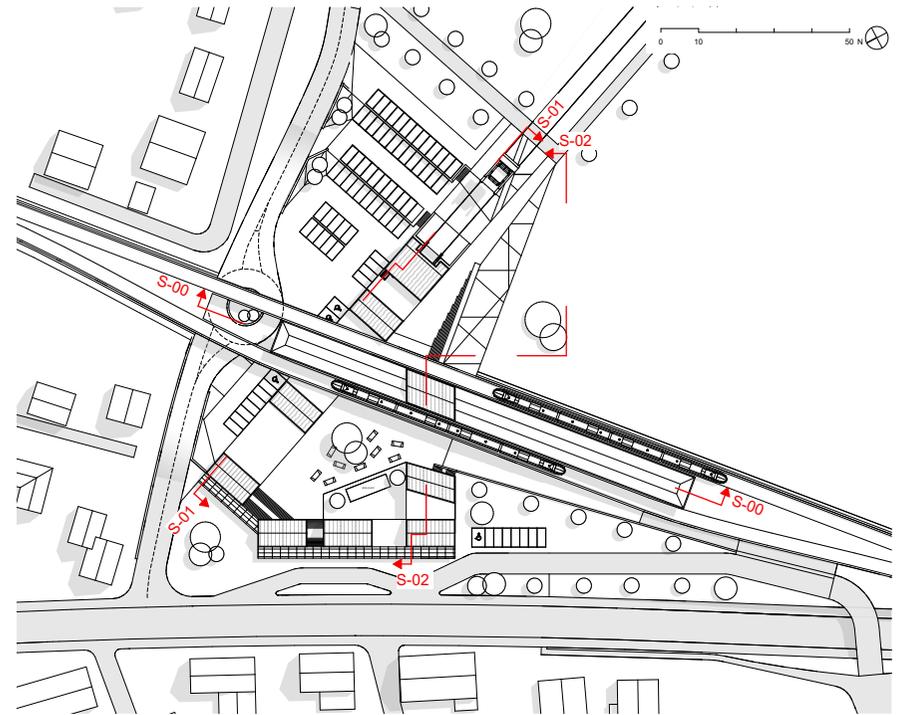




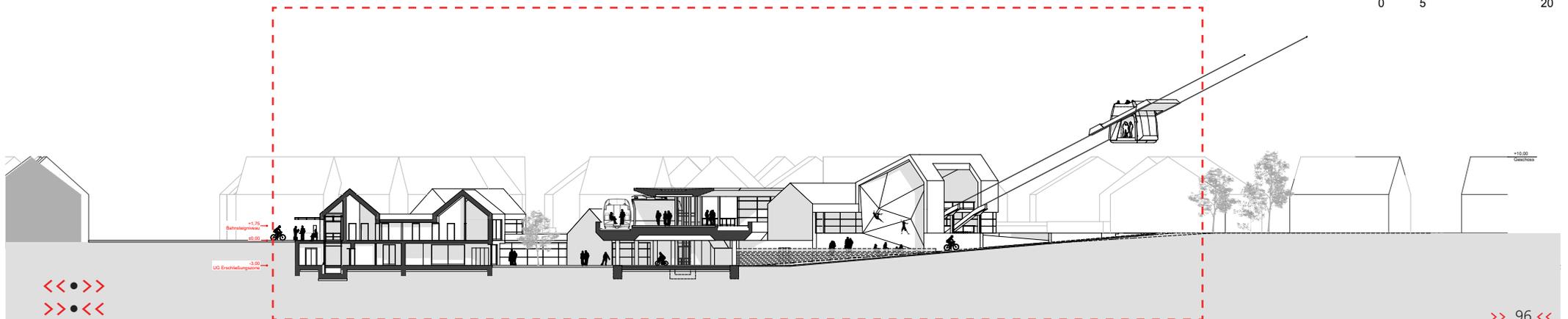
<< SCHNITT | S-01

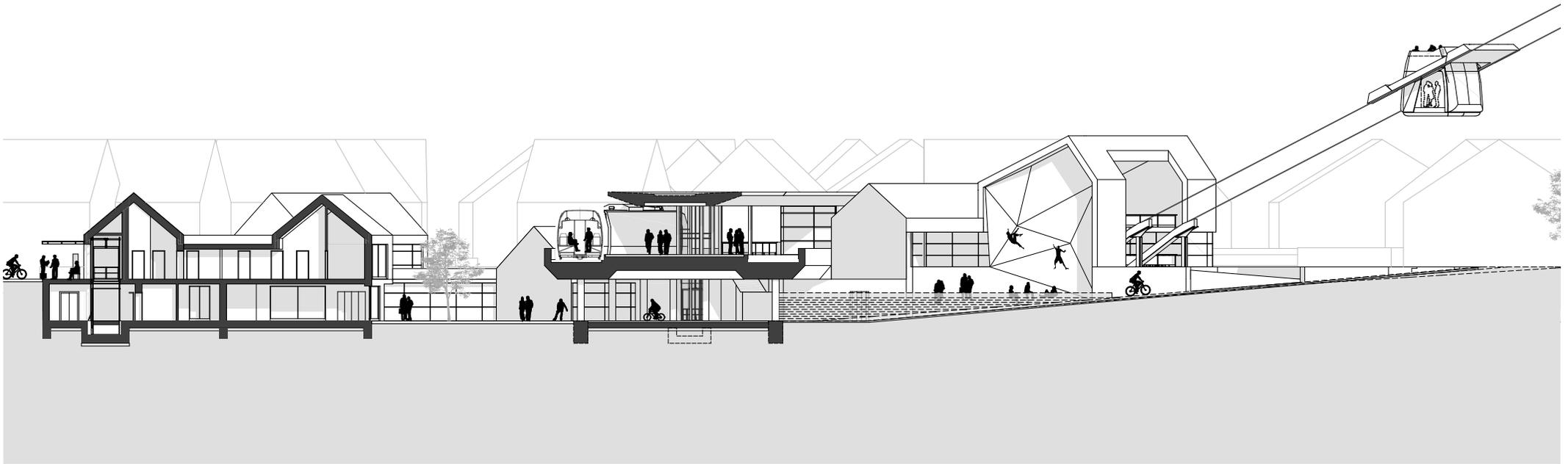






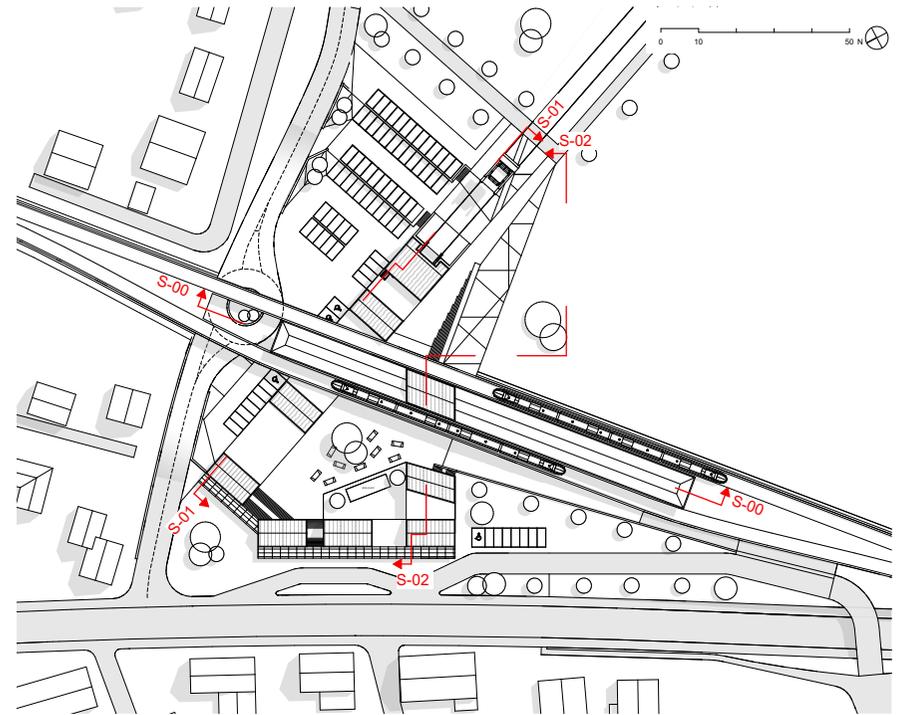
<< SCHNITT | S-02



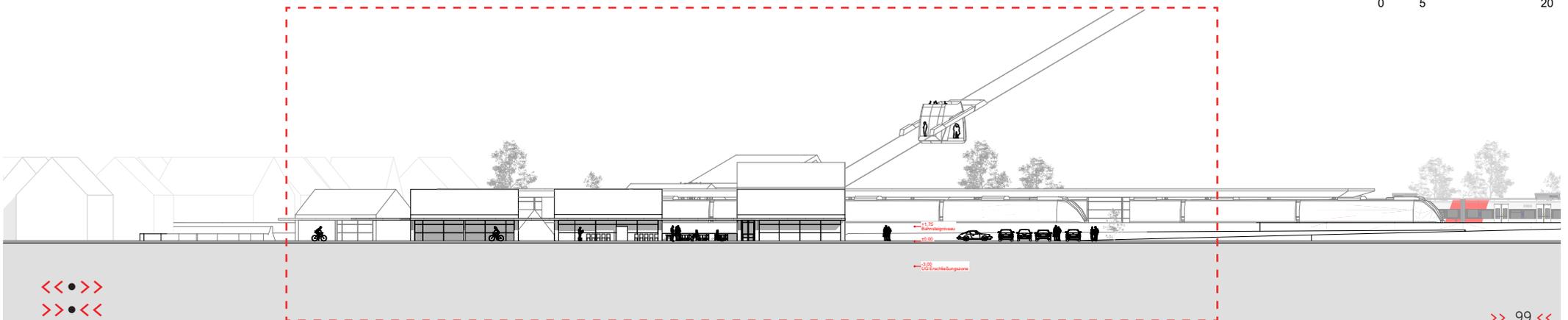


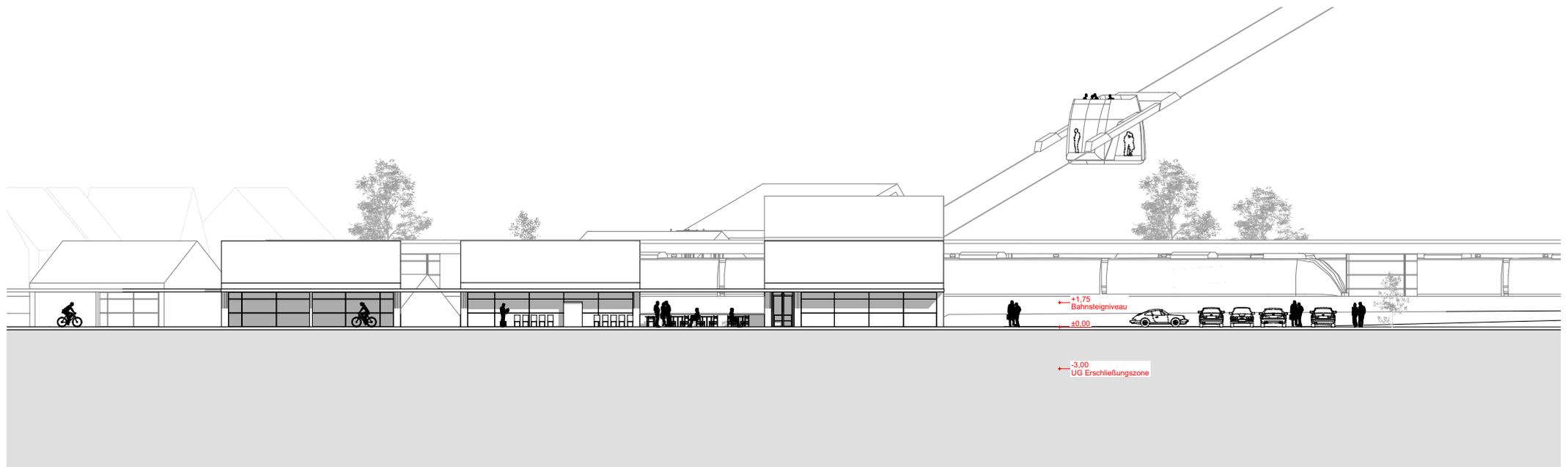
>> ANSICHTEN

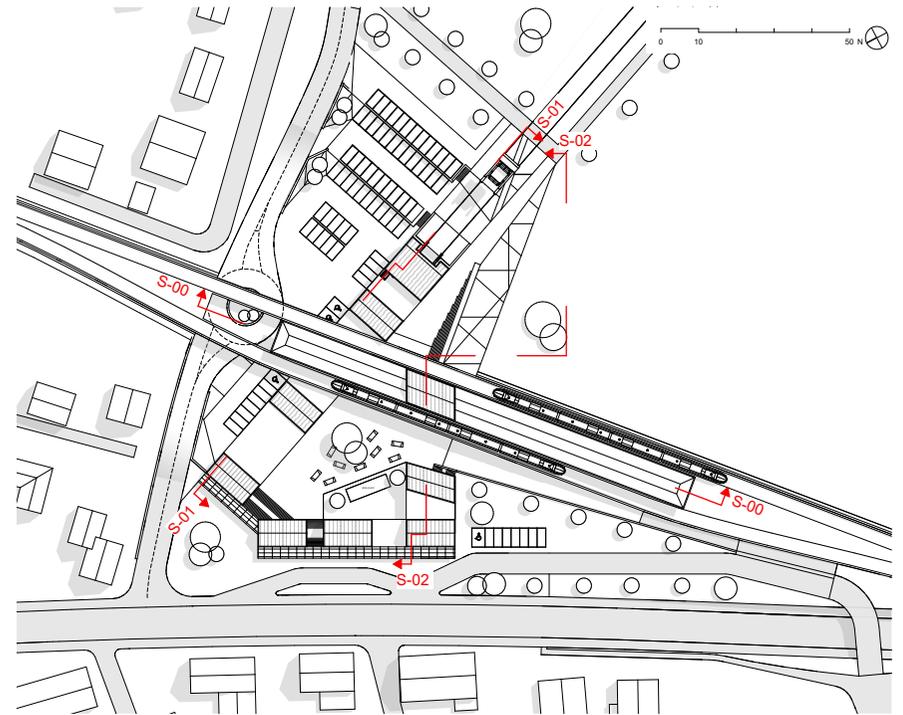




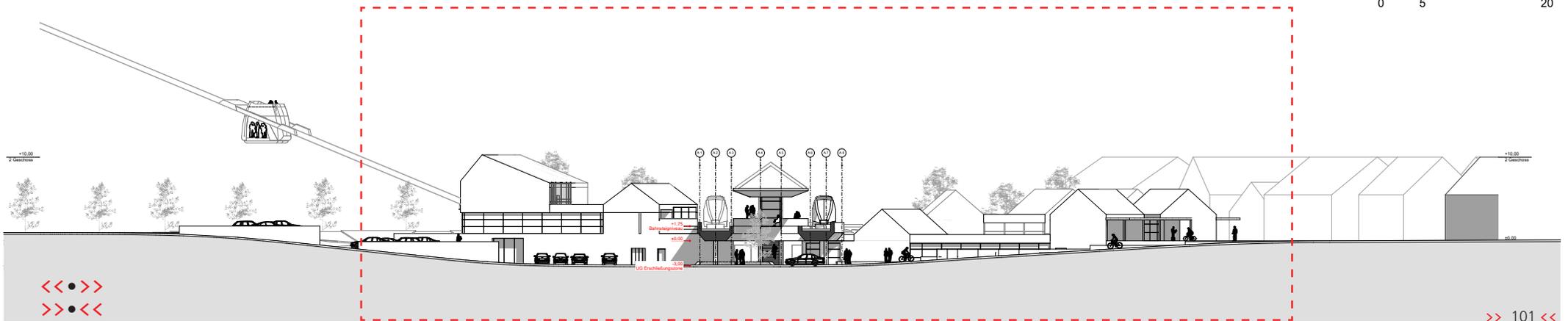
<< ANSICHT | NORD-WEST

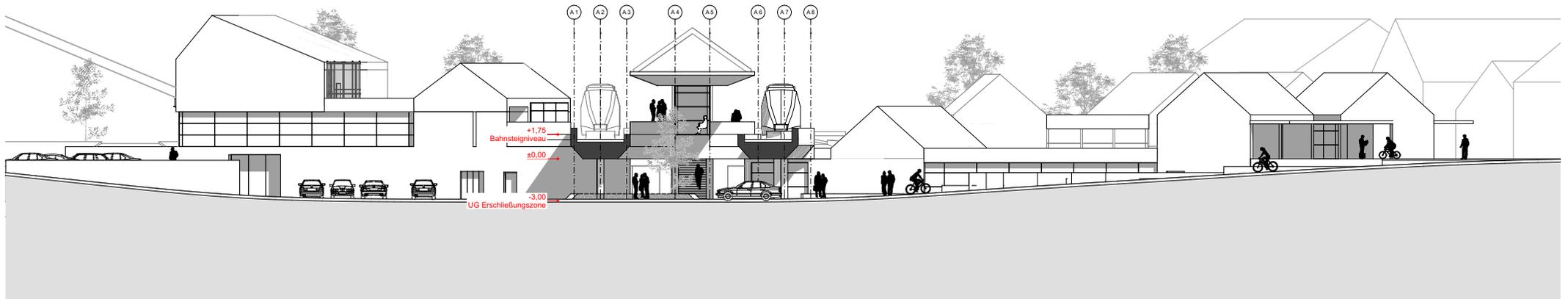


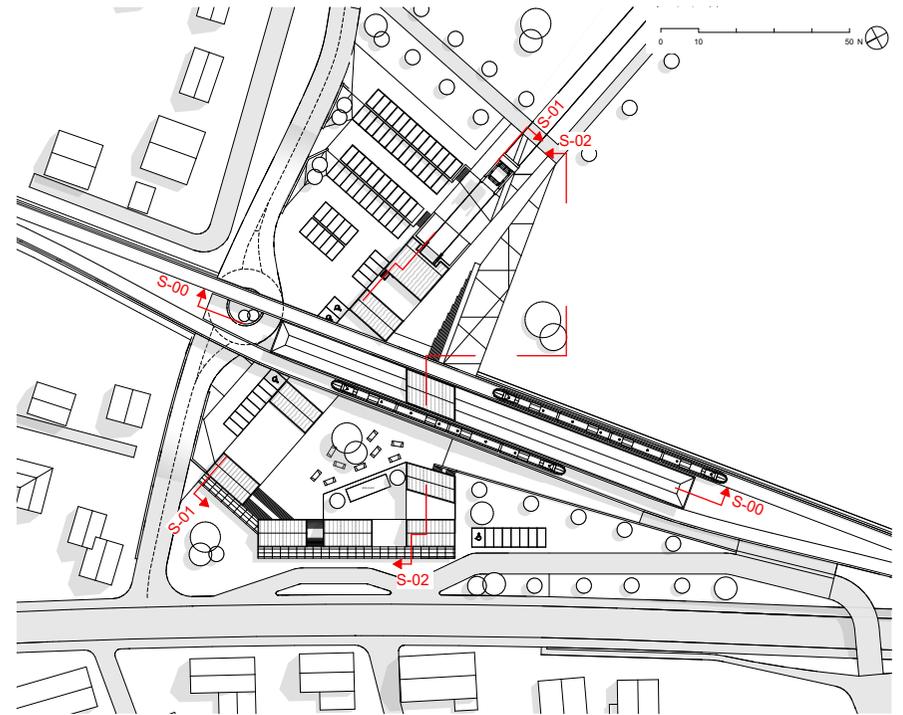




<< ANSICHT | NORD-OST







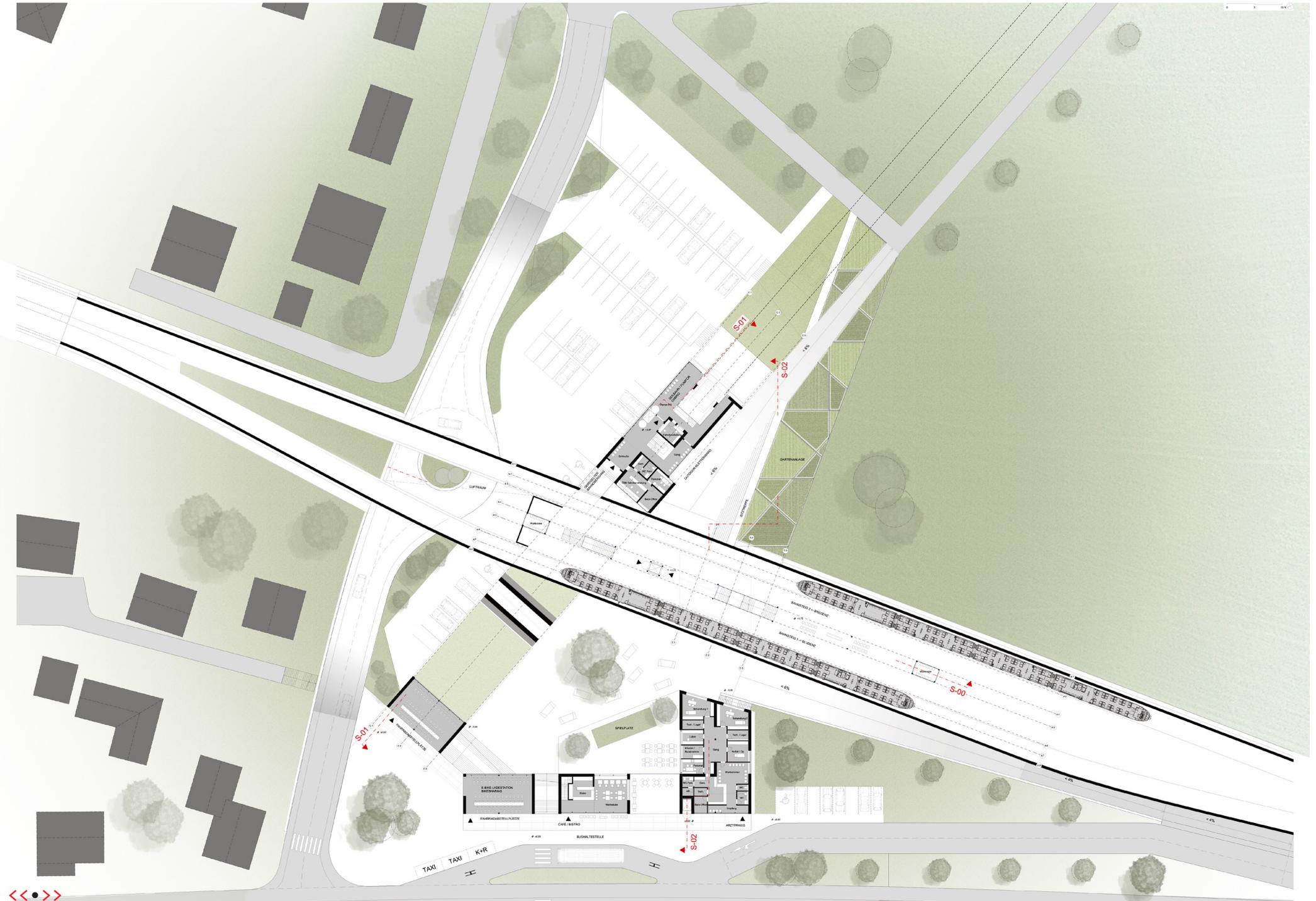
<< ANSICHT | OST





>> AUSSENRAUMGESTALTUNG





Outdoor-Kletterwand



An der Kletterwand kann geübt werden was danach in den Bergen umgesetzt wird.

Platzmöblierung



Die Platzmöblierung lädt zum "In Besitz nehmen" und zum verweilen ein.

Spielplatz



Der Spielplatz in Sichtweite des Cafés lässt Eltern entspannt sitzen ohne ihre Kinder aus den Augen zu verlieren.

Gemüse-/Kräutergarten

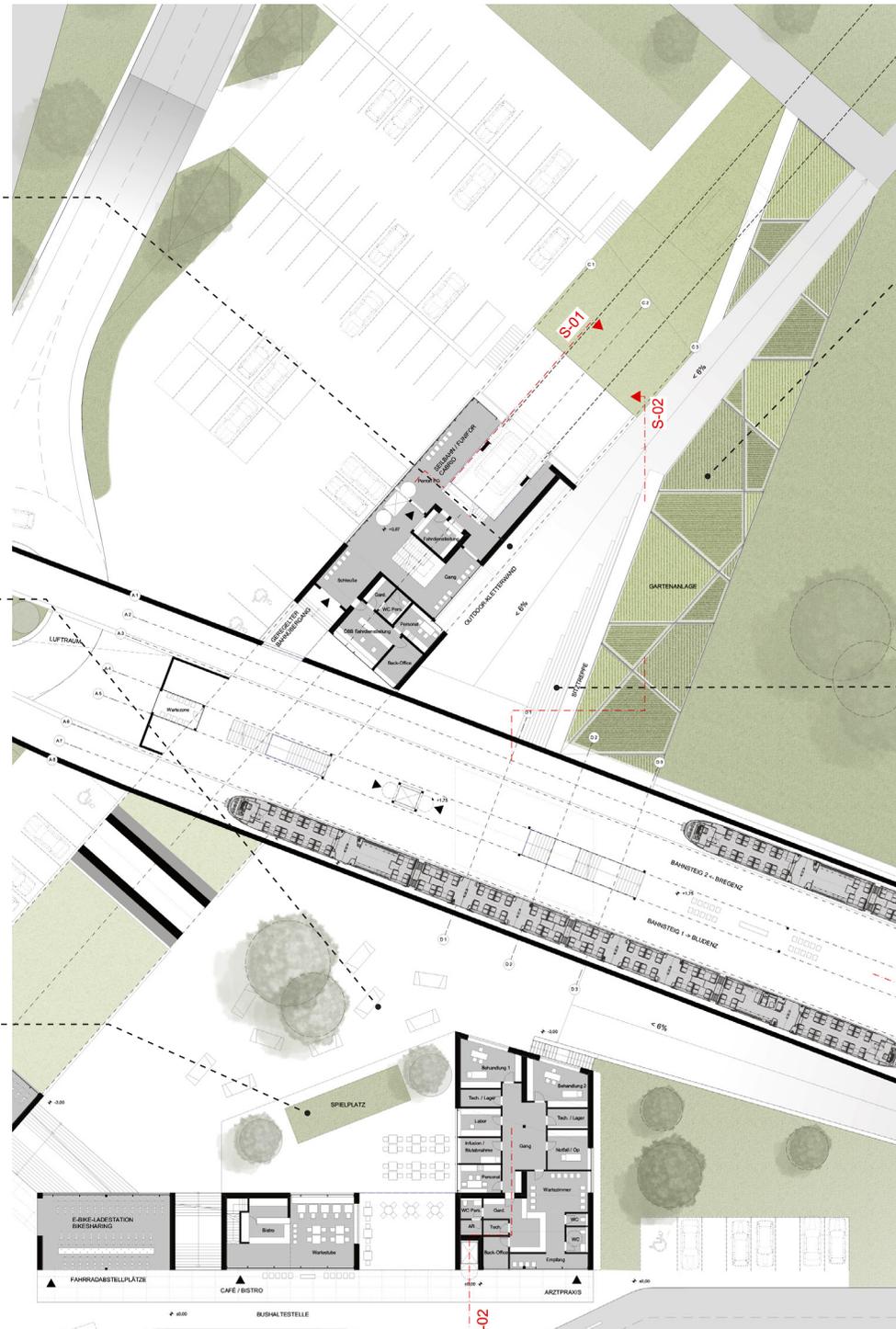


Ein Teil des Gemüsegartens liefert frische Kräuter für das Bio-Lebensmittelgeschäft, der andere Teil steht als Pflückgarten jedem Besucher offen.

Sitztreppen



Die Sitztreppe bildet das entspannte Vis-à-vis der Kletterwand. Hier kann man sitzen, plaudern, verweilen, entspannen aber auch die sportlichen Aktivitäten auf der Kletterwand beobachten.

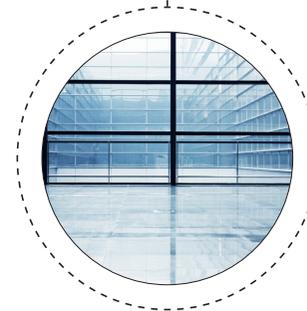
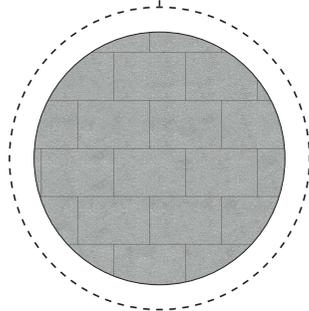
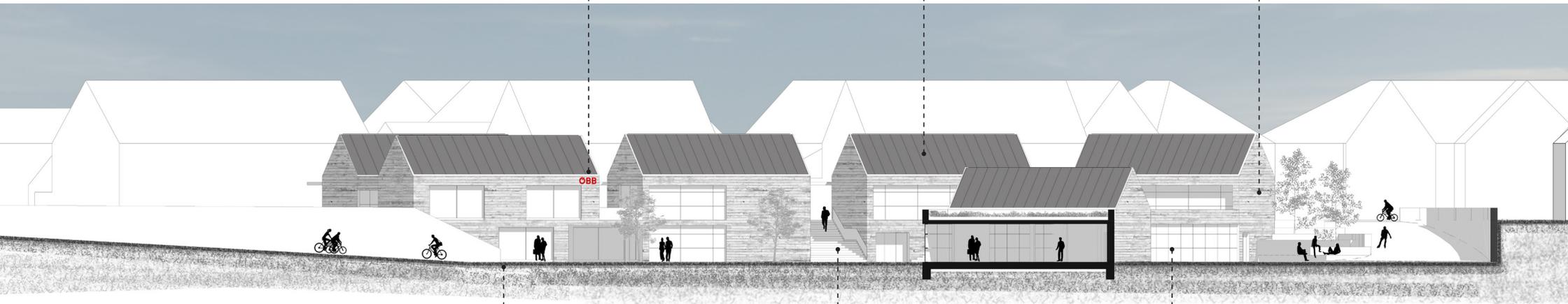


>> MATERIALIITÄT



Anthrazitfarben eloxiertes
Aluminiumdach in
Stehfalz- Ausführung

Aussenfassade in Sichtbeton,
horizontal geschalt mit
sägerauen Schalbrettern.



Granitplatten- farblich passend
zu Sichtbeton, Glasfassade und
eloxiertem Aluminiumdach.

Außentrepfen, wie
Platzbelag, in Granit.

Minimalistische Glasfassade,
getragen von eleganten anthra-
zitfarbenen Metallprofilen.



>> SCHAUBILDER

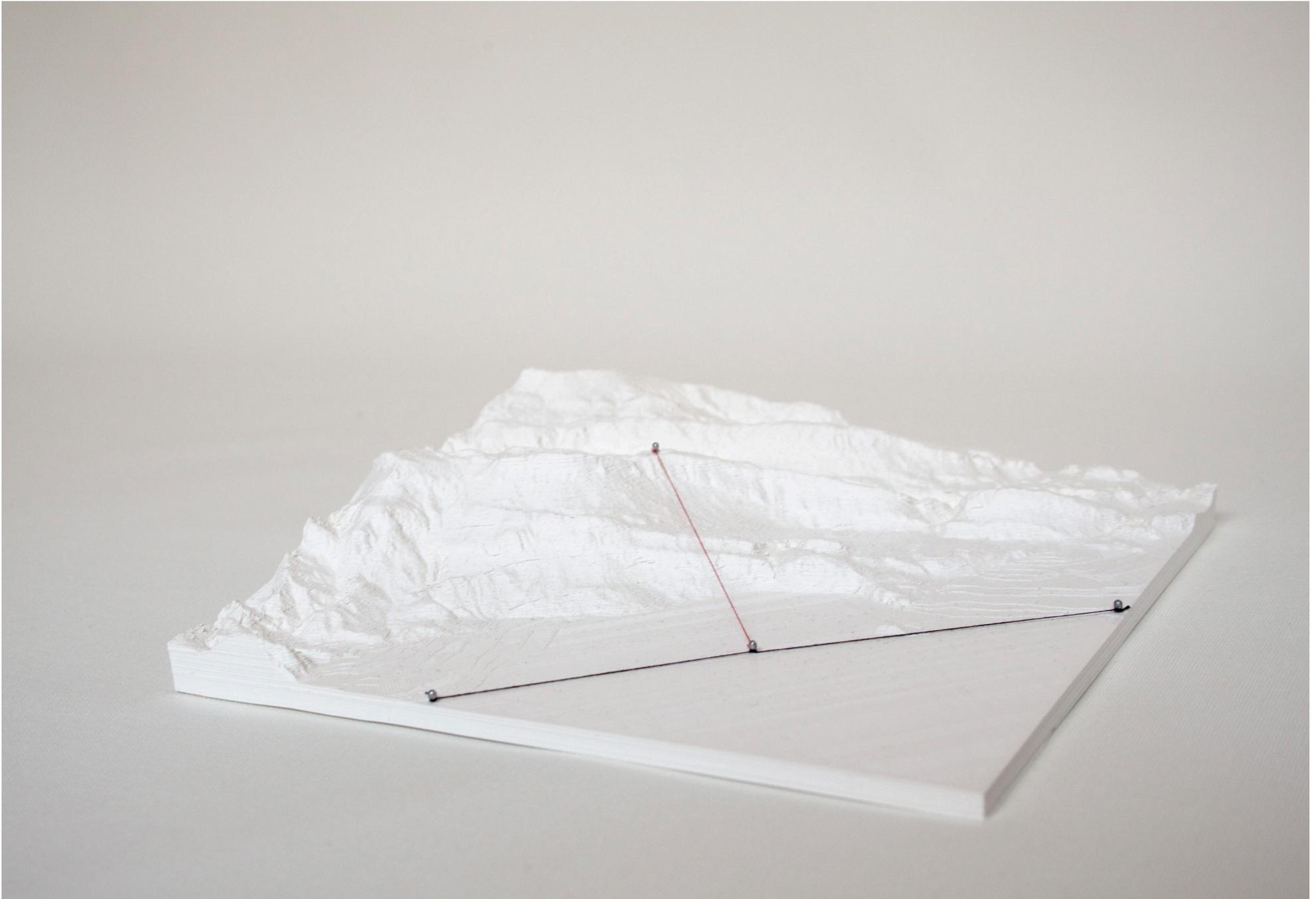


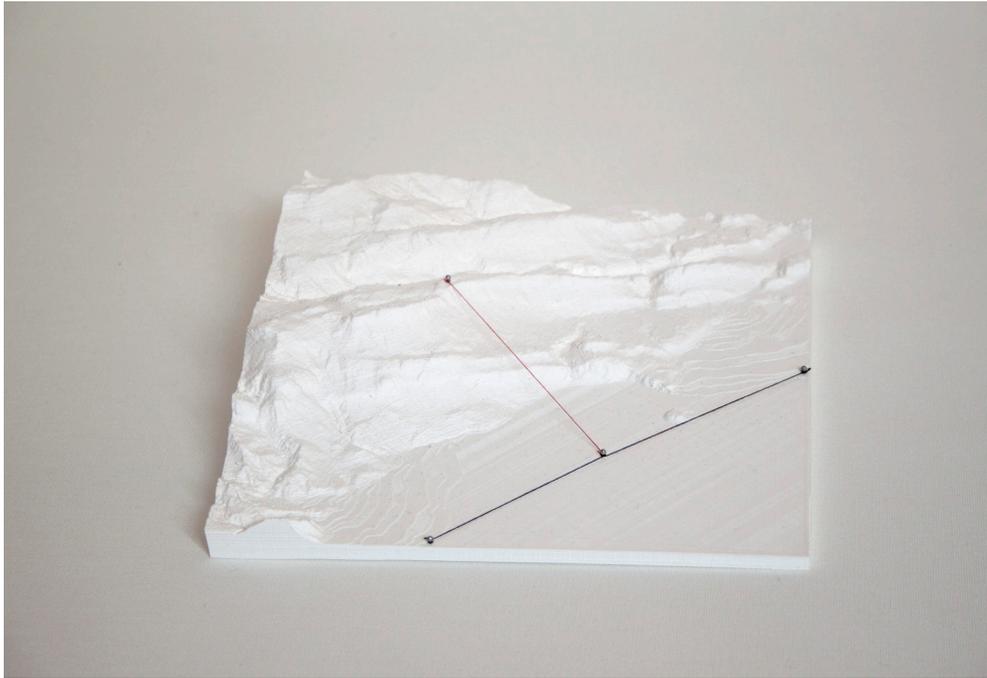


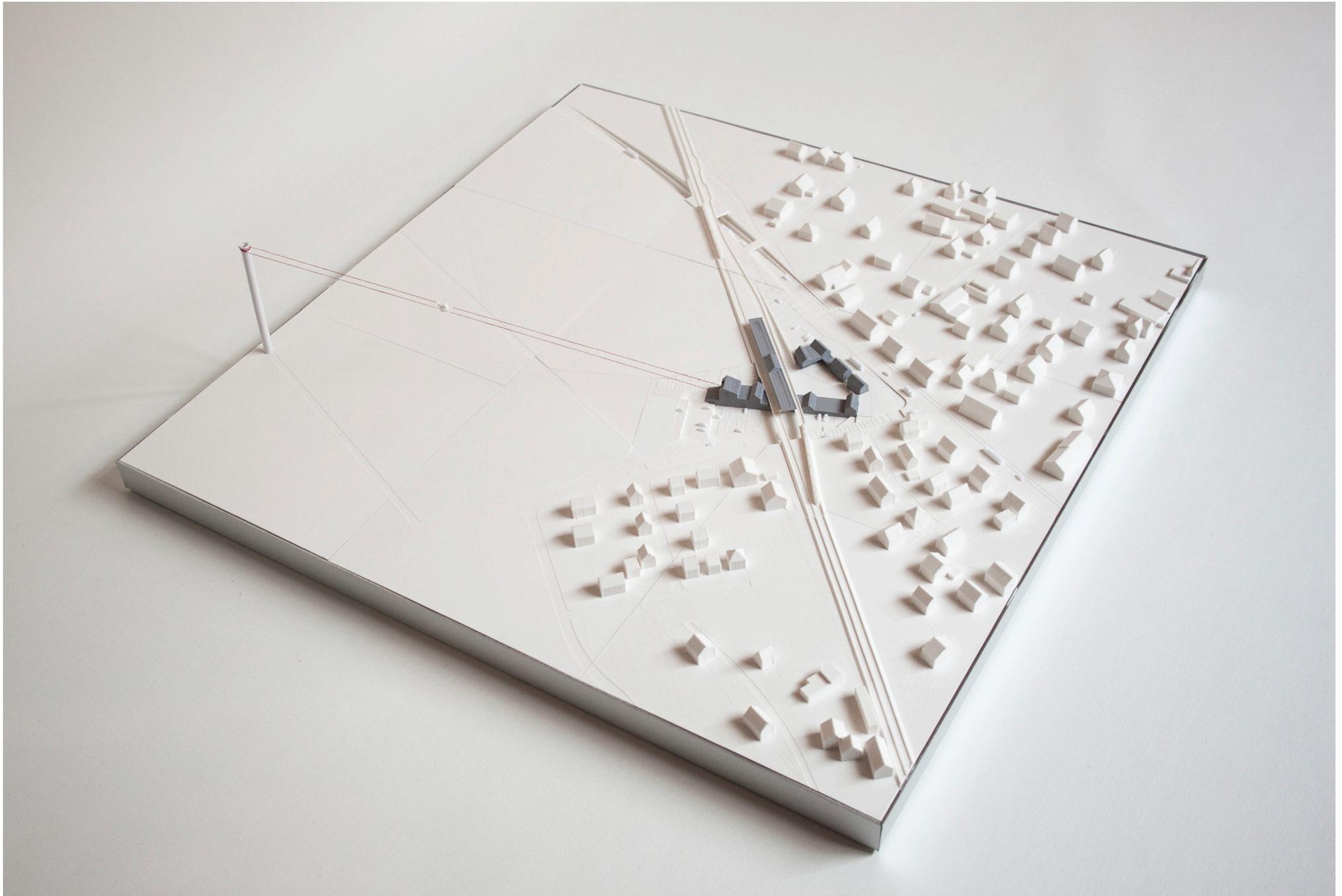


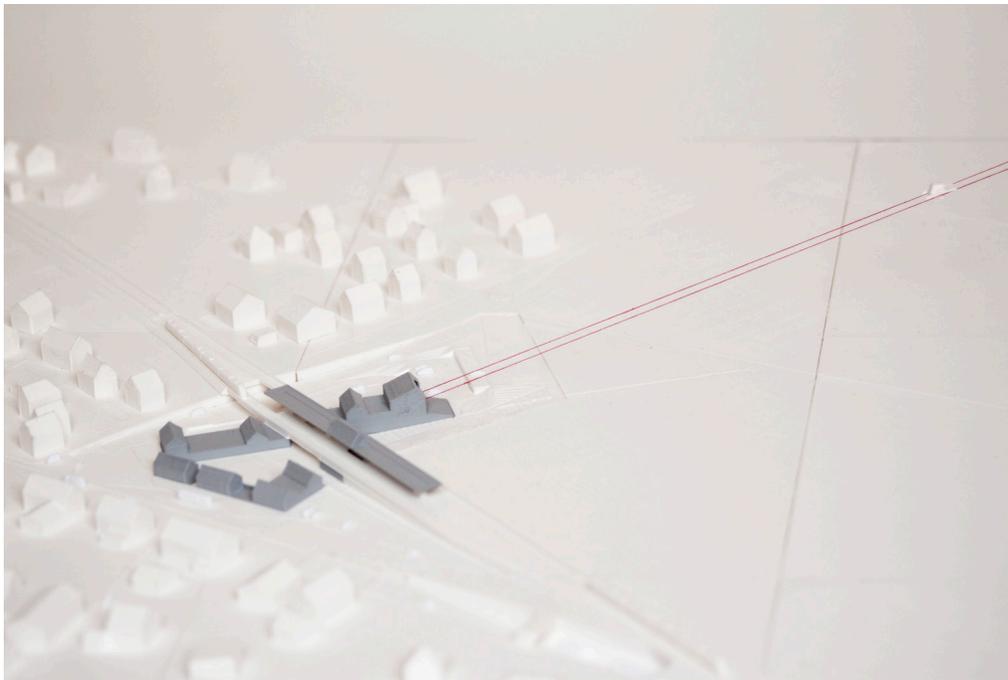
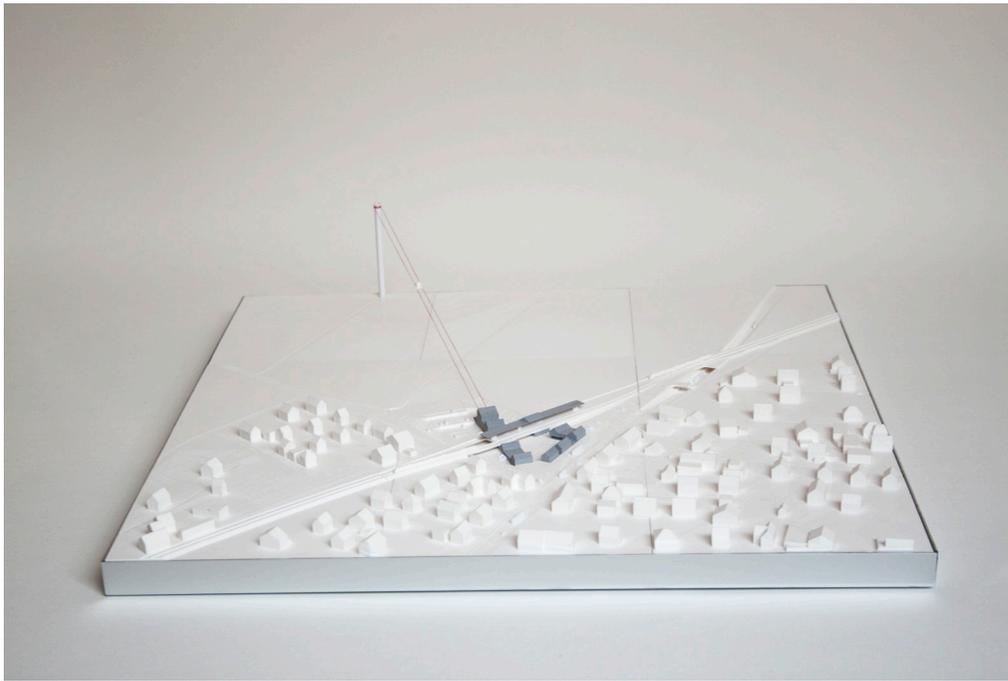
>> MODELLFOTOS











<<•>>
>>•<<

>> ANHANG



>> LITERATURVERZEICHNIS

2,8	vgl. https://www.vorarlberg.at/pdf/verkehrsbericht2013.pdf
13,17	vgl. Giesinger 1999: 136, ALTACH Geschichte und Gegenwart II
1	vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Vorarlberg
3	vgl. http://vorarlberg.at/archiv/rheintalkarten/Rheintalkarten_2010.pdf
4	vgl. http://www.vision-rheintal.at/fileadmin/VRuploads/PDF/Visionen/Lebensader_Bahn/diebahnsrueckgratdersi1.pdf
5	vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/S-Bahn_Vorarlberg
6	vgl. http://www.vol.at/ausbau-des-bahnangebots-in-vorarlberg/5252721
7	vgl. http://www.oebb.at/de/entdecken/s-bahn-vorarlberg
9	vgl. https://www.vorarlberg.at/pdf/vmobil.pdf
10	vgl. https://www.vomobil.at/index.php?menuid=2
11	vgl. http://www.vorarlberg.at/pdf/radverkehrsstrategiefuerv.pdf
12	vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Altach
14	vgl. http://altach.at/kultur-freizeit-sport/veranstaltungszentrum-kom
15	vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Cashpoint-Arena
16	vgl. http://www.vision-rheintal.at/fileadmin/VRuploads/PDF/Hintergruende/Mobilitaet/Bau_der_Eisenbahn.pdf
18	vgl. https://www.google.at/maps/place/Altach+Bahnhof/@47.352128,9.6590533,17z/data=!3m1!4b1!4m12!1m6!3m5!1s0x479b3e2be5d1e777:0xeca6feb81cf4c40d!2sAltach+Bahnhof!8m2!3d47.352128!4d9.661242!3m4!1s0x479b3e2be5d1e777:0xeca6feb81cf4c40d!8m2!3d47.352128!4d9.661242?hl=de
19	vgl. http://www.vision-rheintal.at/fileadmin/VRuploads/PDF/Downloads_A-Z/Berichte_und_Studien/verdichtungen_im_bahnhofumfeld.pdf
20	vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Alpenrheintal

Alle Abbildungen, Fotos und Grafiken ohne ein "Abb." Vermerk wurden vom Verfasser eigens angefertigt.

Abb.01	https://de.wikipedia.org/wiki/Obervermuntwerk_II
Abb.02	https://de.wikipedia.org/wiki/Dam%C3%BClser_Berge
Abb.03,06,07,08,16,17	http://vorarlberg.at/archiv/rheintalkarten/Rheintalkarten_2.Ausgabe_2012.pdf
Abb.04,05	http://vorarlberg.at/archiv/rheintalkarten/Rheintalkarten_2010.pdf
Abb.09,10,11	http://www.vision-rheintal.at/fileadmin/VRuploads/PDF/Visionen/Lebensader_Bahn/erschliessungsguetedurch1.pdf
Abb.12	http://www.vagonweb.cz/razeni/?&lang=de
Abb.13,30	http://www.vision-rheintal.at/fileadmin/VRuploads/PDF/Hintergruende/Mobilitaet/Bau_der_Eisenbahn.pdf
Abb.14	https://de.wikipedia.org/wiki/S-Bahn_Vorarlberg#/media/File:Karte_der_S-Bahn_Vorarlberg.svg
Abb.15	https://www.vorarlberg.at/pdf/elektromobilitaetsstrateg.pdf
Abb.16	http://www.vision-rheintal.at/fileadmin/VRuploads/PDF/Downloads_A-Z/Karten_Bilder/Tagespendler.pdf
Abb.17	http://www.vision-rheintal.at/fileadmin/VRuploads/PDF/Downloads_A-Z/Karten_Bilder/Schuelerpendler.pdf
Abb.18	https://www.vorarlberg.at/pdf/vmobil.pdf
Abb.19,20,21,22	https://www.vmobil.at/index.php?menuid=2
Abb.23	Land Vorarlberg, Radverkehrskoordination
Abb.24	https://www.vmobil.at/downloads/fahrplan/2017/Liniennetzplan%20Ortsbus%20amKumma.pdf
Abb.25	http://mapio.net/pic/p-13157497/
Abb.26	https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:HI_Nikolaus_Altach.jpg
Abb.27	https://www.scra.at/news/news/news/bauetappe-1-cashpoint-arena-3133/
Abb.28	http://www.bernardobader.com/projekt/islamischer-friedhof
Abb.29	https://www.google.at/maps/place/Gemeinde+Altach/@47.353123,9.6556522,862m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x479b3e1f7df2aea3:0xf8202e63ff2bd132!8m2!3d47.35356!4d9.64996
Abb.31,33,34	Giesinger 1999: 136, ALTACH Geschichte und Gegenwart II
Abb.32	Informationen der Gemeinde Altach, 1984, Heft
Abb.35,36	http://www.vol.at/alte-fotos-aus-altach/3653895
Abb.37	https://www.google.at/maps/place/Altach+Bahnhof/@47.352128,9.6590533,17z/data=!3m1!4b1!4m12!1m6!3m5!1s0x479b3e2be5d1e777:0xecaf6eb81cf4c40d!2sAltach+Bahnhof!8m2!3d47.352128!4d9.661242!3m4!1s0x479b3e2be5d1e777:0xecaf6eb81cf4c40d!8m2!3d47.352128!4d9.661242?hl=de
Abb.38,39	http://www.vision-rheintal.at/fileadmin/VRuploads/PDF/Downloads_A-Z/Berichte_und_Studien/verdichtungen_im_bahnhofumfeld.pdf
Abb.40	https://de.wikipedia.org/wiki/Kapf_(Bregenzerwaldgebirge)#/media/File:Kapf27.jpg
Abb.41	http://www.moosbrugger-climbing.com/tag/kapf/
Abb.42	http://www.bergsteigen.com/klettersteig/vorarlberg/bregenzerwald-gebirge/via-kapf-klettersteig
Abb.43	https://klettersteig.de/klettersteig/via_kapf/21
Abb.44	https://www.doppelmayr.com/anwendungen/
Abb.45,48,49	http://vogis.cnv.at/atlas/init.aspx?karte=basiskarten_und_bilder
Abb.46,47	http://www.molldu.at/2010/20100901Hubschrauberflug/Index.htm

DIPLOMARBEIT | MODELL 02

VOM <<WARTEN>> UND >>DAZWISCHEN<<

REVITALISIERUNG | BAHNHOFQUARTIER ALTACH
MATHIAS WOHLGENANT 0527151

M 1:1000 ⊕

DIPLOMARBEIT | MODELL 01

VOM <<WARTEN>> UND >>DAZWISCHEN<<

REVITALISIERUNG | BAHNHOFQUARTIER ALTACH
MATHIAS WOHLGENANT 0527151

M 1:25000 ⊕

DIPLOMARBEIT | MODELL 02

VOM <<WARTEN>> UND >>DAZWISCHEN<<

REVITALISIERUNG | BAHNHOFQUARTIER ALTACH
MATHIAS WOHLGENANT 0527151

M 1:1000 ⊕

DIPLOMARBEIT | MODELL 01

VOM <<WARTEN>> UND >>DAZWISCHEN<<

REVITALISIERUNG | BAHNHOFQUARTIER ALTACH
MATHIAS WOHLGENANT 0527151

M 1:25000 ⊕