

Marktgemeinde Wolfurt

Räumliches Entwicklungskonzept

Inhalt

Vorbemerkung	3
A Räumliches Entwicklungskonzept - Ziele & Maßnahmen	4
REK-Schwerpunkte	4
Schwerpunkt 1: Siedlungsentwicklung (Grenzen & Gliederung)	5
Schwerpunkt 2: Zentren und Versorgung	7
Schwerpunkt 3: Wirtschaft / Betriebsgebiet Güterbahnhof	11
Schwerpunkt 4: Sport - Freizeit - Landschaft	12
Schwerpunkt 5: Verkehr - Kurze Wege für Fußgänger und Radfahrer	14
Schwerpunkt 6: Übergemeindliche Kooperation	17
B Weiterführende Konzepte	19
Siedlungsrandkonzept Wolfurt	20
Konzeptansatz Betriebsgebiet-Güterbahnhof	25
Radwegkonzept Wolfurt	28
A3-Plan Radwegkonzept einfügen Vision Wolfurtpark	31
Vision Wolfurtpark	32
C Situationsanalyse	34
Bauflächenreserven	35
Ortsbild	37
Wirtschaft - Räumlich-funktionale Rahmenbedingungen	40
Einzelhandelssituation in Wolfurt (Einzelhandelsstrukturuntersuchung, Cima Stadtmarketing GmbH)	41
Aktuelle Zentrumsituation	42
Landschaft und Naturraum - Freizeit und Sport	43
Verkehr	45
Analyseplan Planungsgrundlagen	47
Analyseplan Flächennutzung	48
Analyseplan Bauflächenbilanz	49

Verfasser
Dipl.Ing. Alfred Eichberger
Ingenieurkonsulent für Raumplanung und Raumordnung

Bearbeitung:
DI Alfred Eichberger
DI Friederike Helfer
DI Bernhard Kathrein

Hohenems – Wien, am 25. 8. 2003

Vorbemerkung

Das Räumliche Entwicklungskonzept (REK), definiert in §11 VlbG. Raumplanungsgesetz, formuliert die Rahmenbedingungen für die Räumliche Entwicklung der Gemeinde. Es ist damit Handlungsanleitung für Gemeindepolitik und Gemeindeverwaltung. Seine unmittelbare Umsetzung erfährt es in der Flächenwidmungsplanung. Es ist aber auch Grundlage für weitere Planungen und Projekte zur Gemeindeentwicklung. Mit der Formulierung von „6 REK-Schwerpunkten für Wolfurt“ erfolgt eine Schwerpunktbildung und Fokussierung auf vorrangige Aufgaben..

Das REK-Wolfurt wurde in einem mehrmonatigen Planungsprozess in enger Abstimmung mit dem Planungsausschuss (mehrere Ausschusssitzungen, ein Workshop, Einzelgespräche) erarbeitet. Anregungen seitens der Politik, Verwaltung aber auch von interessierten Bürgern wurden eingearbeitet.

Wenn auch ein Räumliches Entwicklungskonzept von seinem Anspruch her ein integratives, strategisches Papier zur Gemeindeentwicklung sein soll, ist das REK-Wolfurt doch in die Vielzahl vorliegender und im Entstehen begriffener Konzepte zur Gemeindeentwicklung eingebettet. Eine Abstimmung in jede Richtung (generelle Ebene, Detailplanung) ist damit erforderlich. Soweit für die Formulierung von räumlichen Entwicklungszielen relevant, wird daher auf einzelne Konzepte und Programme Bezug genommen. Vorrangig sind dabei zu nennen:

- Nutzungskonzept für das Betriebsgebiet Güterbahnhof-Wolfurt, Süddeutsche Institut, Dipl. Oec. Stephan Brückl, in Arbeit
- Dokumentation der Kulturlandschaft Wolfurts, DI Johann Peer, 2000
- Naturerhaltungskonzept Wolfurter Ried, UMG Umweltbüro Grabher Markus, in Arbeit
- Grünordnungsplan, Broggi 1988

Im Zuge der REK-Arbeit und in Rückkoppelung mit anderen, bisherigen und aktuell laufenden Aktivitäten zur Gemeindeentwicklung (s.o.) wurden einzelne Themenschwerpunkte unterschiedlich detailliert behandelt. Folge dessen liegen für einzelne Themenbereiche bereits konkrete Detailkonzepte bzw. Konzeptansätze vor:

- Siedlungsrandkonzept; als Grundlage für die Flächenwidmungsplanüberarbeitung
- Radwegkonzept; als Grundlage für Einzelmaßnahmen
- Konzeptansatz Betriebsgebiet-Güterbahnhof
- Vision Wolfurtpark; als Grundlage für langfristige Entwicklungsstrategien

Als Bestandteil des REK sind diese Überlegungen in Teil B „Weiterführende Konzepte“ zusammenfassend dargestellt.

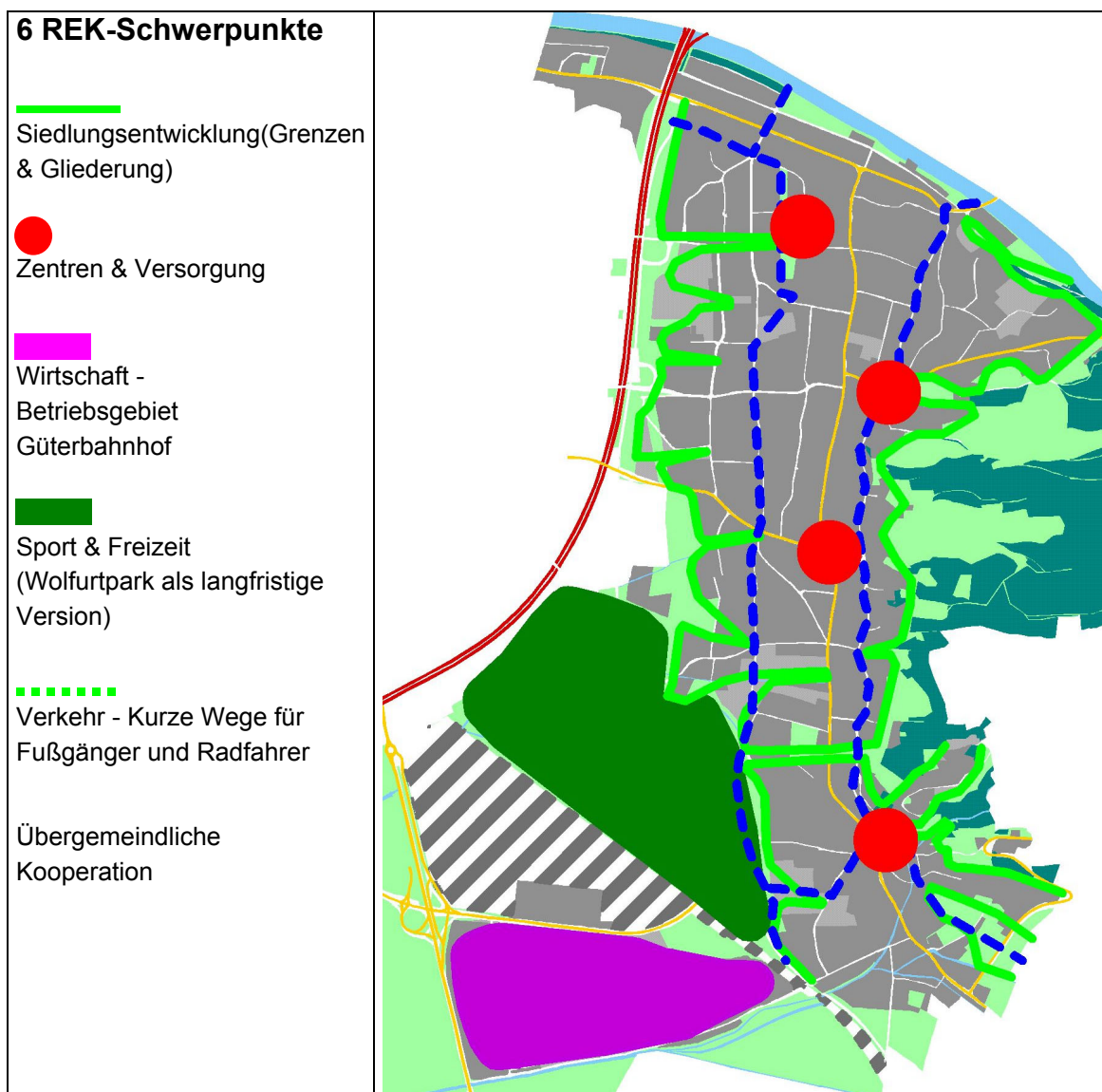
Dagegen beschränken sich bei anderen Themen die Aussagen auf grundsätzliche Entwicklungsziele; dies insbesondere dann, wenn wie beim Thema Sport grundsätzliche Diskussionen noch zu führen sind, oder, wie beim Thema „Übergemeindliche Kooperation“ konkrete Maßnahmen eines Partners bedürfen.

Ergänzt wird das REK durch eine Zusammenfassung der Situationsanalyse (Teil C).

A Räumliches Entwicklungskonzept - Ziele & Maßnahmen

REK-Schwerpunkte

Die angestrebte räumliche Entwicklung von Wolfurt lässt sich an sechs Themenschwerpunkten festmachen, die sowohl ordnungsplanerische Aspekte der örtlichen Raumplanung abdecken (siehe Siedlungsrandkonzept), als auch entwicklungspolitische Aspekte (zB Radwegkonzept als Grundlage für mehr sanfte Mobilität). Die Gliederung des nachstehenden Ziel- und Maßnahmenkataloges und weiterführende Detailkonzepte orientieren sich an diesen sechs Entwicklungsschwerpunkten.



Schwerpunkt 1:

Siedlungsentwicklung (Grenzen & Gliederung)

Bauland- und Wohnraumnachfrage bestimmen als dynamisches Element die Siedlungsentwicklung. Den räumlichen Entwicklungsrahmen dazu gibt der rechtskräftige Flächenwidmungsplan der Marktgemeinde Wolfurt vor. Wie viele Flächenwidmungspläne aus den 70er und frühen 80er Jahren ist er gekennzeichnet durch einen deutlichen Baulandüberhang (siehe Analyse der Baulandreserven in Teil C). Die Flächenwidmungspläne der Rheintalgemeinden folgten damals allesamt Wachstumsszenarien und dem damit verbundenen Ziel nach großflächiger Bereitstellung von Bauflächen.

Nach zwanzig bis dreißig Jahren dynamischer Siedlungsentwicklung mit all ihren Folgeerscheinungen erscheint nun – und insbesondere im Vorfeld der Flächenwidmungsplanüberarbeitung - ein Paradigmenwechsel angezeigt. Wachstumsstrategien sind durch Erhaltungs- d.h. Ordnungsmaßnahmen zu ergänzen. Siedlungsentwicklung ist unter Aspekten wie „Flächen- und Kosteneffizienz“, „Ressourcenschonung“, „Nachhaltigkeit“ und „Verkehrsvermeidung“ zu konzipieren. Aus diesem Grund erfolgt zu diesem Thema eine umfassende qualitative und quantitative Analyse der aktuellen Situation (siehe Teil C). Aus dieser werden nachstehende Grundsätze, Ziele und Maßnahmen zur Siedlungsentwicklung abgeleitet.

Grundsätze zur Siedlungsentwicklung:

- Reserven für die zukünftige Siedlungsentwicklung sind in den derzeit gewidmeten Bauflächen ausreichend vorhanden. Aus der quantitativen Analyse kann somit kein grundsätzliches öffentliches Interesse für Bauflächenausweitungen abgeleitet werden. Erforderlich ist vielmehr eine strukturierte Entwicklung innerhalb bestehender Siedlungsgrenzen.
- Das Wolfurter Ortsbild liefert eine Vielfalt von Anknüpfungspunkten für weitere Maßnahmen zur Ortsbilderhaltung und Ortsbildgestaltung. Gestaltungsmaßnahmen sind dabei in engem Konnex mit strukturellen, vornehmlich infrastrukturellen Maßnahmen zu sehen (siehe zB Zentrumsentwicklung). Unterstützen soll hier eine breite Bewusstseinsbildung zum Thema Baukultur.
- Weite Teile des Wolfurter Siedlungsgebietes und damit die meisten innerörtlichen Freiflächen sind bereits als Baufläche gewidmet. Damit sind diese „Qualitäten“ nicht dauerhaft gesichert. Alternative Strategien zur dauerhaften Gliederung des Siedlungsgebietes sind daher frühzeitig zu entwickeln und umzusetzen.

Ziele und Maßnahmen zur Siedlungsentwicklung:

- Innerörtliche Baulandreserven unter Berücksichtigung ihrer Lage, Ausstattung und Funktion zielgerichtet entwickeln (allenfalls auch mobilisieren). Dabei Vorrang für zentral bzw. zentrennah gelegene und bereits erschlossene Standorte.

- Größere Bauerwartungsflächen und vornehmlich solche in Siedlungsrandlage als langfristige Bauflächenreserve möglichst lange freihalten. Ihre Bebauung soll nach einem Gesamtkonzept erfolgen, das öffentliche Interessen (Fuß-/Radwegwegerschließung, flächensparende Verkehrserschließung, Siedlungsrandgestaltung, Grünvernetzung, Versorgung) berücksichtigt.
- Derzeitige Widmungsgrenzen als äußere Siedlungsgrenzen halten. Kleinräumige Adaptierungen im Einzelfall unter Berücksichtigung der REK-Ziele, der Lage und der naturräumlichen Gegebenheiten (Topografie, Wildbachsituation etc.) prüfen.
- Keine weitere Bauflächenentwicklung, in die orts- und landschaftsbildlich sensible und auch für die Naherholung bedeutende Hangzone; d.h. auch keine Fortsetzung bisheriger Fehlentwicklungen. Besondere Rücksichtnahme auf natürliche Verhältnisse (Topographie, Wald) nehmen.
- Im Talboden (gegen das Ried) Siedlungsrand halten, ggf. geringfügig abrunden und gestalten; zB Obstbäume und/oder Gehölzstreifen, wo möglich in Verbindung mit Radwegverbindungen (Siedlungsrandwegen) und/oder Fließgewässern pflanzen.
- Grünraumvernetzung zwischen freier Landschaft und Siedlungsgebiet sicherstellen. Dazu Grünzüge offen halten und gestalten (siehe Siedlungsrandkonzept in Teil B).
- Multifunktionale innerörtliche Freiflächen zur Gliederung und Gestaltung des Siedlungsgebietes und zur Grünversorgung sichern.
Dabei kann einzig die Vorbehaltsfläche zwischen Schule-Bütze und Achstrasse als Freifläche per Flächenwidmung gesichert werden. Darüber hinaus notwendige, siedlungsgliedernde Freiflächen sind bereits als Baufläche bzw Bauerwartungsfläche festgelegt. Maßnahmen zur Sicherstellung ihrer vielfältigen Funktionen sind im Zuge der Gebietsentwicklung bzw. über Detailkonzepte auf Bebauungsplanebene zu setzen.
- Bei der Entwicklung der Bauflächenreserven entlang der Autobahn auf die zur A14 hin abnehmende Wohnqualität und die Bedürfnisse des Lärmschutzes Rücksicht nehmen.
- Wertvolle alte Bausubstanz weitest möglich Erhalten. Dazu Abstimmung von Bau- und sonstigen Maßnahmen im Umfeld auf den Altbestand (Ensembleschutz) und Suche nach neuen Nutzungen als Grundlage für den Erhalt.
- Verstärkte Bemühungen um eine Wolfurter Baukultur, u.a. auf Grundlage der „Dokumentation der Kulturlandschaft Wolfurts“ (DI Johann Peer, 2000). Dazu Bewusstseinsbildung insbesondere unter den Bauwerbern und Bauherrn (Information, frühzeitige Beratung).
- Funktionelle und gestalterische Einbindung von Neubauten in die Standortumgebung (öffentlicher bzw öffentlich erlebbarer Ortsraum) u.a. durch Prüfung der Raumverträglichkeit.

Hinweis:

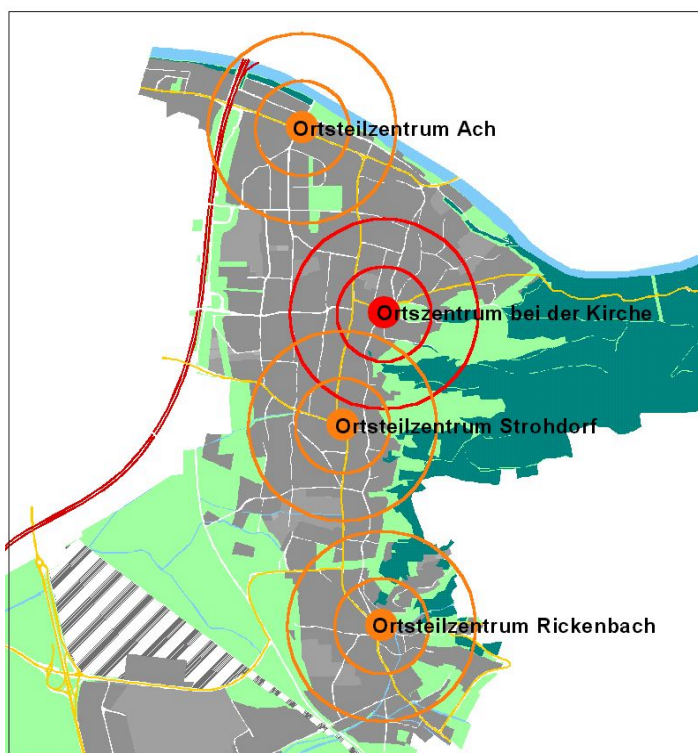
Auf Grundlage der o.a. Grundsätze und Ziele wurde im Zuge der REK-Erstellung in mehreren Ausschusssitzungen und Begehungen gemeinsam ein Siedlungsrandkonzept für Wolfurt entwickelt. Dieses ist als weiterführendes Detailkonzept zum REK (siehe Teil B) auch Grundlage für die anstehende Flächenwidmungsplanüberarbeitung.

Schwerpunkt 2: Zentren und Versorgung

Zentren garantieren Nahversorgung und schaffen Raum für öffentliches Leben. Doch die Einrichtungen, die diese Attraktivität gewährleisten sollen, müssen auch wirtschaftlich arbeiten können. Vor diesem Problem stehen in den letzten Jahren sämtliche Ortskerne Mitteleuropas. Die zunehmende Zahl an Einkaufszentren an der Peripherie stellt eine (derzeit) übermächtige Konkurrenz dar. Durch die räumliche Nähe der Städte Dornbirn und Bregenz steht Wolfurts Einzelhandel weiterer Konkurrenz durch andere attraktive Innenstädte gegenüber. Wolfurt ist mehr als viele andere Gemeinden bemüht, seine innerörtlichen Zentren zu halten bzw zu stärken (siehe Revitalisierung und Neugestaltung des Marktplatzes und Konzentration öffentlicher baulicher Einrichtungen im Bereich des Gemeindeamtes) und hat bislang auf die Errichtung von Einkaufsmärkten an der Peripherie verzichtet. Gleichzeitig entstehen jenseits der Wolfurter Gemeindegrenzen derartige Einrichtungen und ziehen verstärkt Kaufkraft aus der Gemeinde ab (Kaufkraftstromanalyse, Cima Stadtmarketing GmbH, 2002, siehe Teil C). Räumliche Entwicklungsmaßnahmen sind in diesem Spannungsfeld zwischen allgemeinen Entwicklungstrends und nicht ausreichenden regionalen Ordnungsrahmen einerseits und kostenintensiven Bestrebungen zur Stärkung der Zentren andererseits zu setzen.

Grundsätze und Ziele zur Zentrenentwicklung

- Die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen und kurzfristigen Bedarfs soll möglichst flächendeckend sein; nach Möglichkeit innerhalb eines ca. 500m Einzugsbereichs des nächstgelegenen Zentrums (siehe Grafik).

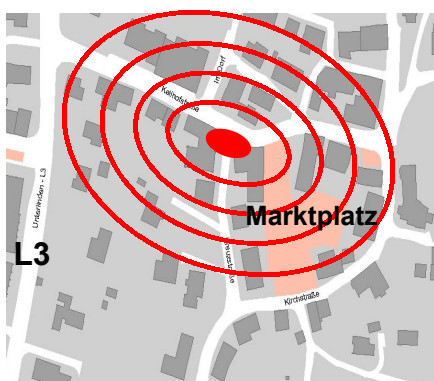


**Angestrebte
Zentrenstruktur
500m-Einzugsbereich**

- Dazu eine hierarchische Zentrenstruktur mit einem Hauptzentrum um die Kirche und den Ortsteilzentren Ach, Strohdorf, Rickenbach (weiter) entwickeln. Dabei können / sollten Haupt- und Ortsteilzentren neben der Nahversorgung auch „Besonderes“ anbieten, um über die Gemeindegrenzen hinaus attraktiv zu sein.
- Vorrangig auf die Befriedigung von Grunderfordernisse (Güter des täglichen Bedarfs) abzielende Ortsteilzentren sollen auch soziale Treffpunkte sein und sich durch Schwerpunktsetzungen gegenseitig ergänzen. Sicherheit für Kinder und Erreichbarkeit/Parkplätze sind dabei wichtige Aspekte.
- Zur Stärkung der Wolfurter Zentren und zur Sicherung/Verbesserung der Nahversorgung auch neue Wege suchen und gehen: Hauszustellung, neue/attraktive Öffnungszeiten, Spezialgeschäfte, Nutzungs- und Angebotskombinationen. Damit soll unter Verzicht auf periphere Einzelhandelsstandorte möglichst viel Wolfurter Kaufkraft in der Gemeinde gebunden werden. Handelsbetriebe sind dabei möglichst in die Standortumgebung zu integrieren (Gestaltung, Dichte, Nutzungsmix, Verkehrsanbindung)
- In diesem Zusammenhang ist die Gemeinde Wolfurt auch bereit, innerhalb einer regionalen Abstimmung Schwerpunktsetzungen vorzunehmen.
- Bei diversen Sachkonzepten zur Versorgung des Bevölkerung mit öffentlichen Dienstleistungen (zB Seniorenbetreuung, Kindergartenwesen, Bildung,...), soweit mit den jeweiligen, zT noch zu definierenden einrichtungsspezifischen Anforderungsprofilen vereinbar, auf die angestrebte Siedlungs- und Zentrenstruktur Bedacht nehmen. So sollten zB um das Seniorenheim nach Möglichkeit andere Einrichtungen (zB betreutes Wohnen, Generationenhaus) zur Nutzung von Synergieeffekten konzentriert werden, aber ohne dabei einen Seniorenortsteil entstehen zu lassen.

Ziele und Maßnahmen zur Zentrenentwicklung

- Bereich um die Kirche als Hauptzentrum und Nahversorgungsschwerpunkt weiterentwickeln; dazu:
 - Attraktivität durch zusätzliche Handels- und Dienstleistungsbetriebe am und um den Marktplatz, insbesondere durch einen „Frequenzbringer“ stärken.



Anmerkung: Idealer Standort für einen solchen Frequenzbringer wäre der Bereich zwischen Marktplatz und L3 (siehe Skizze). Hier ist von der größten Impulswirkung für den Marktplatz auszugehen; während Standorte an bzw. jenseits der L3 eher eine Konkurrenz darstellen, und Standorte am Marktplatz infolge des beschränkten Raumangebotes ausscheiden bzw. die Qualität des öffentlichen Ortsraumes beeinträchtigen würden.

- Erforderliche Flächen unter Miteinbeziehung bestehender Objekte und Einzelhandelsstandorte sichern.

- Verkehrsanbindung sicherstellen, die sowohl den Bedürfnissen von Einzelhandelsstandorten (Erreichbarkeit, Parkplatzangebot) weitestgehend entgegenkommt, als auch der Forderung nach einem attraktiven öffentlichen Ortsraum entspricht.
- Zur Entwicklung eines regen öffentlichen Lebens am und um den Marktplatz Einzelhandelsangebot durch private Dienstleistungen und Gastronomiebetriebe ergänzen.
- Unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit Gesamtkonzept (Raumplanungskonzept) für den Bereich zwischen L3 - Keilhofstraße - Kirchstraße entwickeln, dass auf alle funktionalen Erfordernisse eines lebendigen Ortszentrums (Verkehr/Erreichbarkeit, Nutzungsmix, Dichte) eingeht, und dabei sowohl die gestalterische Konzeption des Marktplatzes weiterentwickelt als auch einen Beitrag zur Wolfurter Identität leistet.

■ Strohdorf zum Wolfurt-Campus weiterentwickeln; dazu:

- Weiterhin Konzentration öffentlicher Dienstleistungen (Schwerpunkte: Soziales, Bildung, Vereine, Kunst & Kultur, Indoor Sport- Und Freizeit) im Bereich um Gemeindeamt und Cubus.
- Dafür erforderliche Flächen sichern und aktivieren.
- Erreichbarkeit verbessern; insbesondere für Fußgänger und Radfahrer
- „Campus-Layout“ als Grundlage für die Objektgestaltung (Neubau wie Um- und Zubauten) und für die Gestaltung eines offenen zentralen Ortsraumes (Konzeption, Möblierung, Oberflächengestaltung) entwickeln. Ziel ist die Schaffung von Identität.
- Unter Einbeziehung des angrenzenden Sternen-Areals Zentrum für Geschäfts- und Kulturtourismus entwickeln.

■ Ortsteilzentrums Rickenbach als sozialen Treffpunkt, eventuell als Kulturzentrum weiterentwickeln; dazu:

- Standortvoraussetzungen für den Einzelhandel, vornehmlich für Nahversorger, durch gezielte, jedoch maßvolle bauliche Verdichtung im Nahbereich verbessern.
Anmerkung: Maßvoll bedeutet hier einen in Bebauungsdichte und Höhenentwicklung ortsverträglichen Geschoßbau (zB kleinere Wohnhausanlagen).
 - Erreichbarkeit für den nichtmotorisierten Individualverkehr verbessern. (Ausbau des Fuß- und Radwegnetzes).
 - Notwendigkeit, Möglichkeit und Sinnhaftigkeit der Ansiedlung öffentlicher Einrichtungen in Rickenbach prüfen. Dabei Vorrang der Umnutzung / Reaktivierung des Gebäudealtbestandes gegenüber Neubau.
 - Überlegungen zur Ortsteilentwicklung mit den betrieblichen Entwicklungsvorstellungen der Fa. Doppelmayr abstimmen. Allenfalls nicht mehr erforderliche Betriebsflächen und -objekte könnten im Sinne einer Zentrumsentwicklung umgenutzt werden. Dazu wäre in Abstimmung mit dem Grundeigentümer ein Gesamtkonzept zu erarbeiten.
- Die Fa. Doppelmayr wäre von derartigen Überlegungen frühzeitig in Kenntnis zu setzen.
- Parkflächen schaffen.

- Ortsteilzentrums Wolfurt-Nord als sozialen Treffpunkt an der Achstraße im Kreuzungsbereich mit der Albert-Loacker-Straße. entwickeln:
 - Dazu Nahversorgung ausbauen (Anmerkung: Nicht angestrebt werden EKZ-Strukturen, die den Einzelhandel im Ortszentrum konkurrenzieren).
 - Bei der Zentrumsentwicklung auf bestehenden Einrichtungen in den Bereichen Freizeit, Sport, Jugend aufbauen.
 - Kurzfristige Maßnahmen zur Entwicklung des Einzelhandels im Bereich an der Achstraße setzen. Dabei Möglichkeiten zur schrittweisen Weiterentwicklung offen halten.
 - Anbindung des Standortes an das Wohngebiet Wolfurt-Nord durch gleichzeitigen Ausbau der Fuß-/Radwegverbindungen (von der Bregenzer Ach zur Schule Bütze) unter Nutzung des bestehenden FF-Streifens) verbessern.

Schwerpunkt 3:

Wirtschaft / Betriebsgebiet Güterbahnhof

Als Teil des Siedlungsbandes am Ostrand des Rheintals ist Wolfurt Bestandteil eines dynamisch wachsenden Wirtschaftsraumes. Politische Grenzen werden überlagert von vielfältigen, von einer zunehmenden Mobilität (von Menschen, Gütern, Kapital) geforderten wie geförderten Wirkbeziehungen. Vor allem die zunehmende Verlegung von Handels- und Dienstleistungsstandorten an den Rand der Siedlungsgebiete hat über Gemeindegrenzen hinaus Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur der Gemeinden. In diesem von übergeordneten ökonomischen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen geprägten Spannungsfeld sind Maßnahmen zur wirtschaftlichen Entwicklung der Gemeinde zu setzen. Im Zusammenhang mit einem *Räumlichen* Entwicklungskonzept interessieren hier vor allem Standortentscheidungen.

Das REK-Wolfurt befasst sich dabei schwerpunktmäßig mit Einzelhandels- bzw. Nahversorgungsstandorten und mit der Entwicklung des Betriebsstandortes Güterbahnhof. Das Thema Nahversorgung wird in Schwerpunkt 2 „Zentren und Versorgung“ behandelt. Als Grundlage für die Entwicklung des Betriebsgebietes „Güterbahnhof Wolfurt“ wird zur Zeit vom Süddeutschen Institut (Dipl.Oec. Stephan Brückl) ein Gesamt- und Umsetzungskonzept erarbeitet. Im Zuge der REK-Arbeit wurde für die zusammenhängenden, noch unbauten Betriebsgebietsflächen südlich des Güterbahnhofs Wolfurt ein Nutzungskonzept entwickelt, dass die Rahmenbedingungen für eine mit den Interessen der Gemeindeentwicklung abgestimmte, schrittweise Betriebsgebietsentwicklung formuliert. Diese Rahmenbedingungen sind in die Arbeit des Süddeutschen Instituts mit eingeflossen (siehe Teil B: Weiterführende Konzepte).

Grundsätze und Ziele zur wirtschaftlichen Entwicklung

- Standortvorteile von Wolfurt herausarbeiten und vermarkten.
- Schwerpunkt ist dabei das Betriebsgebiet Güterbahnhof, für das ein gesamtheitlicher Entwicklungsrahmen zu definieren ist. Im Zuge der REK-Erstellung entwickelte Anforderungen aus Sicht der Gemeindeentwicklung (siehe Teil B: Konzeptansatz Betriebsgebiet-Güterbahnhof) sollen dazu in das derzeit vom Süddeutschen Institut (Dipl.Oec. Stephan Brückl) erarbeitete Konzept einfließen.
- Parallel zum Betriebsgebiet-Güterbahnhof Wirtschaftsstandort Wolfurt-Ort entwickeln.
 - Ziel ist es hier, im Sinne lebendiger Zentren bestehende Betriebe im Ort weitestmöglich zu halten und durch ortsvertägliche neue Betriebe zu ergänzen (vornehmlich kleinere Dienstleister / Büronutzungen).
 - Neben Gemeindegrundstücken wären in Abstimmung mit den Grundeigentümern auch private Grundstücke und insbesondere der Standort Doppelmair-Rickenbach in einen solchen Standortpool aufzunehmen.
 - Gemeinde-Marketingstrategien beziehen dazu über das Betriebsgebiet-Güterbahnhof hinaus alle Betriebsansiedlungsmöglichkeiten in Wolfurt mit ein.
- Ergänzend dazu arbeitet die Gemeinde auf Landesebene, insbesondere innerhalb der angestrebten Kooperation der Gemeinden des unteren Rheintals auf eine regional abgestimmte Standortpolitik hin.

Schwerpunkt 4: Sport - Freizeit - Landschaft

Neben den öffentlichen, halböffentlichen (Clubs, Vereine) und privaten Sport- und Freizeitanlagen im Siedlungsgebiet sind insbesondere die Naherholungsräume von Bedeutung für Freizeit und Erholung. Wolfurt ist hier in der glücklichen Lage, dass unterschiedliche Landschaftsräume mit unterschiedlichen Naherholungsangeboten und -eignungen direkt an das Siedlungsgebiet angrenzen: Rheintal-Hangzone im Osten, Ried im Südwesten und Bregenzer Ach im Norden. Alle diese siedlungsnahen Landschaftsräume unterliegen heute einem zunehmenden Nutzungsdruck. Somit lässt sich auch aus dem Titel „Sport und Freizeit“ ein Auftrag zur Erhaltung der Wolfurter Kulturlandschaften ableiten; andere Begründungen sind: Landschaftsbild als Beitrag zu Wohnqualität und lokaler Identität, nachhaltige Landnutzung, Klimaökologie etc.. Die Erhaltung und Entwicklung der Landschaftsräume ist damit Bestandteil bzw. Voraussetzung für bestmögliche Sport- und Freizeiteinrichtungen in und um Wolfurt.

Grundsätze und Ziele zur Entwicklung von Landschaft, Freizeit und Sport

- Grundlage für die Formulierung von Zielen ist die Entwicklung des Freizeitverhaltens. Folgende Aspekte sind dabei zu berücksichtigen:
 - Gesundheit, Fitness, Wellness
 - Indoor- und Outdooreinrichtungen standortgerecht platzieren
 - Bedarf aller Bevölkerungsgruppen (Aktive Senioren, Jugend, Schüler & Kinder)
- Sportanlagen entsprechend dem Bedarf weiterentwickeln.

Die Gemeinde Wolfurt verfügt aktuell über kein Sportstättenkonzept. Die laufende Diskussion dazu wird von folgenden Argumenten geprägt, die nahstehend als Hinweis für die Sportstättenentwicklung aufgelistet werden:

 - Im Bereich Vereins- und Leistungssport können durch Konzentration mehrerer Einrichtungen an einem Standort professionellere Rahmenbedingungen geschaffen werden.
 - Für „informelle“, öffentlich zugängliche Sportplätze trifft das nicht zu. Für diese ist Wohngebietsnähe ein entscheidendes Kriterium.
 - Kleinere, über das Siedlungsgebiet verteilte Sportplätze können von Vereinen (in Eigenregie) kostengünstiger (ohne Belastung der öffentlichen Hand) erhalten werden.
 - Kleinere über das Siedlungsgebiet verteilte Einheiten verursachen weniger Nutzungskonflikte mit der Standortumgebung; zB durch kürzere Wege.
 - Große, zusammenhängende Einheiten können nur mehr am Siedlungsrand realisiert werden. In Summe längere Anfahrtswege sind die Folge. Eine intensive Auseinandersetzung mit Forderungen nach Erhalt der Landschaft und der Landwirtschaft ist notwendig (siehe auch Vorgaben des Grünordnungsplanes).
 - Beim Sportstättenausbau ist in einer übergemeindlichen Zusammenschau verstärkt auf Abstimmungs- und Ergänzungsmöglichkeiten Bedacht zu nehmen.
- In jedem Fall ist bei bestehenden wie geplanten Sport- und Freizeitanlagen die bestmögliche Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer anzustreben. (siehe dazu Radwegkonzept.)

- Wanderwegnetz nach Konzept weiterentwickeln und beschildern. Dazu auch Ortsplan adaptieren und in übergemeindlicher Zusammenarbeit Wanderkarte erstellen.

Anmerkung: In einer nächsten Stufe allenfalls das Wanderwegenetz über das Siedlungsgebiet hinaus ins Ried erweitern.

- Freizeit und Sport am Hang:

- Bikenetz am Hang adaptieren und „Spielregeln“ definieren.
- Freizeitangebot verstärken; dabei Vorzugsgebiete festlegen.
- Möblierung am Hang verbessern.
- Naturerlebnispfad einrichten
- Bei allen Maßnahmen nach Möglichkeit und Notwendigkeit mit Partnern / Nachbargemeinden kooperieren.

- Freizeit und Sport im Ried:

- Bereich auf Grundlage des „Naturerhaltungskonzepts Wolfurter Ried“ und unter Berücksichtigung der vorrangigen Erhaltungs- und Entwicklungsziele für das Ried entwickeln.
- Hohe ökologische Standards bei Entwicklung des Betriebsgebietes „Güterbahnhof Wolfurt“ festlegen und umsetzen; Stichwort Entwässerung, Grünverbindungen, Durchgrünung.
- Als Beitrag zur Wolfurt-Identität Typus eines auch ökologisch ambitionierten Betriebsgebietes definieren und umsetzen.

- Freizeit und Sport im Bereich Flotzbach:

Als Grundlage für die Sicherung der Freifläche gegen zunehmenden Nutzungsdruck in Abstimmung mit der Landwirtschaft ein Nutzungskonzept für die Entwicklung dieser siedlungsnahen Freifläche entwerfen. Dabei folgende Aspekte berücksichtigen:

- Riedflächen in seiner natürlichen Form möglichst erhalten / naturnah gestalten.
- Siedlungsrand halten.
- Fläche von weiterer Bebauung freihalten.
- Störende Betriebe verlagern.
- Landwirtschaft (vor allem auf hochwertigen landwirtschaftlichen Böden) erhalten; dabei soll die Landwirtschaft auch für den Erholungssuchenden erlebbar bleiben.
- Als Erholungsraum/Erholungsangebot in der Ebene für ältere Menschen erhalten.
- Die angestrebte Nutzung im Flächenwidmungsplan absichern.

Anmerkung: Die in Teil B dargestellte Vision für einen Wolfurtpark ist dabei als Grundlage für eine mittel- bis langfristige Nutzungskonzeption denkbar.

- Freizeit und Sport an der Ach:

- Entsprechend der Standortqualität vorrangige Freizeitnutzung.
- Bauhof auslagern.
- Grillplätze an der Ach schaffen.

- Freizeit und Sport im Dorf:

- Aktivitäten auf und um den Marktplatz intensivieren.
- Vielfältig nutzbare, kleine „Grüninseln“ im Ort (informelle Freizeittreffpunkte) sichern und schaffen. Dazu Standortvorsorge im Flächenwidmungsplan und durch Bodenpolitische Maßnahmen.
- Jugendtreff vorrangig im Strohdorf entwickeln und weitere zwei bis drei „Jugendplätze“ abseits von Wohngebieten.
- Gestaltung/Ausstattung der Kinderspielflächen weiterentwickeln.
- In Rickenbach Nachnutzung von alten Gewerbehallen (Doppelmayer) andenken.

Schwerpunkt 5:

Verkehr - Kurze Wege für Fußgänger und Radfahrer

Wolfurt wird von der A14 und der ÖBB-Strecke Bregenz-Feldkirch berührt. Damit ist das Gemeindegebiet den Belastungen hochrangiger und hochfrequenter Verkehrsverbindungen ausgesetzt. Vorrangige Probleme im Ortsgebiet sind Lärmbelastungen und das zunehmende Verkehrsaufkommen auf der L3. Anknüpfungspunkte zwischen örtlichem Wegenetz und übergeordneten Verkehrsverbindungen sind der Güterbahnhof Wolfurt und die A14-Anschlüsse. Der geplante Ausbau bzw. die Verdichtung der bestehenden A14-Anschlussstellen wird das Belastungspotential weiter erhöhen. In Verbindung mit der zunehmenden Mobilität und weiter steigender wirtschaftlichen Verflechtungen im Rheintal ist in Summe mit einer zunehmenden Verkehrsbelastungen zu rechnen.

Vor dem Hintergrund einer gewünschten, weiterhin dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung im Rheintal ist das Ziel einer deutlichen Verkehrsreduktion nicht realistisch. Siedlungsstruktur, regionales Wirtschaftsgefüge und ungebrochene gesellschaftliche Akzeptanz des Pkws als bevorzugtes Fortbewegungsmittel beschränken das Verlagerungspotential auf den öffentlichen Verkehr ein. Gefordert sind gemeinsames Handeln und überörtliche Kooperationen.

Ergänzend dazu sind die Förderung einer sanften Mobilität und lokale Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung unerlässlich. Einen Beitrag kann hier ein attraktives Fuß- und Radwegenetzes leisten. Es schafft und verbessert die Voraussetzungen zur verstärkten Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsarten. Die Voraussetzungen hierfür sind in Wolfurt günstig: bereits gesetzte Schritte, ebenes Gelände, ein dichtes untergeordnetes Wegenetz, geringe Entfernungen zu den lokalen Zentren und ins Ried bzw. zu den Erholungsbereichen in der Hangzone.

Attraktive Fuß-/Radwege beeinflussen auf vielfältige Weise die Gemeindeentwicklung positiv:

- Sie ermöglichen und verbessern die Mobilität von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern (Kinder, Frauen, Senioren).
- Sie erhöhen die Verkehrssicherheit der am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmer.
- Sie sind wichtig für die Naherholung der Bevölkerung und tragen damit zur Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität in der Gemeinde bei.
- Die vergleichsweise langsame Fortbewegungsart ist kommunikationsfördernd und deshalb ein wichtiger Teil des Dorflebens.
- Sie sind ein Beitrag der Gemeinde zur Verkehrsverlagerung vom motorisierten auf den nicht motorisierten Individualverkehr.

Hinweis:

Aufgrund der großen Bedeutung eines attraktiven Fuß- und Radwegenetzes für die Verkehrsmittelwahl wurde im Zuge der REK-Arbeit ein erster Ansatz für ein Radwegkonzept Wolfurt entwickelt. Als weiterführendes Detailkonzept zum REK ist es Grundlage für alle weiteren diesbezüglichen Arbeitsschritte (siehe Teil B: Weiterführende Konzepte).

Grundsätze zum Verkehr

- Verkehrsvermeidung und Verkehrsreduktion sind der strategischer Grundsatz der Wolfurter Gemeindeentwicklung.
- Die Siedlungsentwicklung orientiert sich an diesem Grundsatzes durch:
 - Maßvolle bauliche Verdichtung, vor allem im Nahbereich der Zentren.
 - Keine Siedlungsentwicklung nach außen, vor allem nicht in die schwer erschließbare Hangzone.
 - Berücksichtigung der Fuß-/Radwegerschließung bei allen Entwicklungsmaßnahmen (Wohnen, Soziale Versorgung, Schule/Bildung, Sport-/Freizeit usw); insbesondere bei großflächigen Umlegungs- und Entwicklungsmaßnahmen.
- Da die zunehmende Verkehrsproblematik auf lokaler Ebene allein nicht zu lösen ist, wird besonders in Verkehrsfragen eine überörtliche Kooperation (mit dem Land, im Verkehrsverbund, mit den Nachbargemeinden) angestrebt. Dies gilt für den Ausbau des Straßennetzes gleichermaßen wie für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs.

Ziele zum Verkehr

- Übergeordnete Verkehrsmaßnahmen durch Maßnahmen im örtlichen Straßennetz ergänzen:
 - Verkehr organisieren (Funktionstrennung, Hierarchie im Wegenetz, ...)
 - Verkehrswiderstände nach überörtlich abgestimmten Gesamtkonzept einbauen; zB Rückbau der L3 in Abstimmung mit Schwarzach / B200-Projekt.
 - Abstimmung vorliegender Konzepte, ggf. Bereinigung nicht mehr aktueller Aussagen und Festlegungen.
- Parallel zu Ausbaumaßnahmen im Straßennetz Öffentlichen Verkehr weiter aufwerten; zur Beseitigung bestehender Versorgungsdefizite und im Sinne einer angebotsorientierten ÖL-Konzeption.

Dazu:

 - Langfristig flächendeckendes ÖPNV-Netz in der Region Hofsteig ist anstreben.
 - Möglichkeit und Notwendigkeit einer Ortsbuslinie, sowie der Möglichkeiten einer Linienführung prüfen.
 - Bedachtnahme auf zukünftige Buslinienführungen bei allen baulichen und sonstigen Entwicklungsmaßnahmen. Flächen für zukünftige Busrouten und Haltestellen sichern.
 - ÖPNV (Busfahren) attraktiver machen, zB durch bessere Information, Imagekampagne für das Busfahren, Anreize schaffen, Firmenaktionen, bedarfsgerechteren ÖPNV, Marketing/Preisgestaltung, Nachtbusse, aktivere Mitarbeit der Gemeinde bei Fahrplangestaltung und verstärkte Kooperation innerhalb der Hofsteigregion.
- Serviceverkehr durch gezielte Maßnahmen (Maßnahmenbündel) reduzieren:

Sichere Wege; Fuß-/Radwegbeleuchtung; Schulaktion wie zB autofreie Schüleranlieferung; gezielte Maßnahmen zur Wegverbesserung in der Nähe von Schulen und Kindergärten (Abenteuer-Schulweg, Spielen am Schulweg).

Dazu schwerpunktmäßige Verursacher von Serviceverkehr erfassen und analysieren.

- Sanfte Mobilität auf allen Ebenen fördern:
zB: Bewusstseinsbildung, Kostenwahrheit, selektiver Ausbau des Wegenetzes, permanente FAHRrad Kampagne, ein attraktiverer ÖPNV, Beispielwirkung der Gemeinde

- Als lokalen Beitrag zur Verkehrsentlastung Fuß- und Radwegnetz auf Grundlage eines Gesamtkonzeptes schrittweise verdichten (siehe Teil B: Radwegkonzept).
Dazu:
 - Möglichkeit/Notwendigkeit zum Wegausbau bei jeder Entwicklungsmaßnahme (Bau- und Infrastrukturmaßnahme, Grundtransaktion, Umlegung, Grundteilung,...) prüfen und diesbezügliche öffentliche Erschließungsinteressen formulieren.
 - Alte Wege erhalten und ausbauen.
 - Bestehende Wege ausreichend beschildern.
 - Fuß- und Radwege, wo möglich, zu Lasten der Flächen für den Autoverkehr attraktivieren, zB abgeschrägte Randsteine.
 - Wichtige Fuß-/Radwegverbindungen vorrangig umsetzen.
 - Fuß-/Radwegenetz auf Grundlage des vorliegenden Radwegkonzeptes mit Arbeitsgruppe erarbeiten.

Schwerpunkt 6: Übergemeindliche Kooperation

Zunehmend vernetzte Lebens- und Wirtschaftsräume verändern die Anforderungen an kommunale Entwicklungspolitik und örtliche Raumplanung. Besonders im Ballungsraum Rheintal (Rheintalstadt) verlieren Gemeindegrenzen für immer mobilere Bürger zunehmend an Bedeutung. Grundbedürfnisse wie Wohnen, Arbeiten, Erholung und Bildung werden in der Region befriedigt. Damit sinken die Erfolgschancen ausschließlich kommunaler Lösungsansätze, die Blick über die Gemeindegrenzen muss intensiviert werden.

Für Wolfurt bedeutet dies vorrangig eine verstärkte Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden im Hofsteiggebiet. Aufbauend auf bereits bestehende, geübte und erfolgreiche Kooperation, vorrangig im Bereich der Infrastrukturversorgung, sind Entwicklungsziele und Maßnahmen zu deren Umsetzung zukünftig verstärkt mit den Nachbarn abzustimmen. Ziele können/sollen dabei eine bessere Versorgungsqualität und/oder eine effizientere Nutzung knapper Ressourcen sein. Grundsätzlich kann eine übergemeindliche Zusammenarbeit auch Lösungen ermöglichen, die für einzelne Gemeinden allein nicht erreichbar sind.

Grundsätze zur übergemeindlichen Kooperation

- Verstärkter Kontakt und verstärkte Abstimmung mit den Nachbargemeinden sowohl auf der Ebene der Gemeindepolitik als auch der Gemeindeverwaltung.
- Überprüfung des Kooperationspotentials in allen kommunalen Wirkungs- und Tätigkeitsbereichen. Die Gemeinde Wolfurt ist dabei bereit von sich aus Impulse innerhalb der Hofsteigregion zu setzen.
- Als Grundlage für mehr Kooperation „Grenzen in den Köpfen“ abbauen; dazu mehr gegenseitige Information und Bewusstseinsbildung. Hilfreich können dabei erfolgreiche Pilotprojekte sein.
- Herausarbeiten von Kooperationsschwerpunkten.
Anmerkung: Mit dem Thema Verkehr scheint neben anderen Aufgaben zur Versorgung mit technischer Infrastruktur (zB Altstoffsammelstelle bzw. Bauhof) ein solcher Kooperationsschwerpunkt gegeben. Ein anderer könnte die gemeinsam Altenbetreuung sein.

Mögliche Themen für eine übergemeindliche Kooperation

Im Zuge eines Workshops zur Gemeindeentwicklung wurde von Gemeindevertretern und interessierten Bürgern gemeinsam nachstehende Liste mit möglichen bzw. anzustrebenden Kooperationsschwerpunkten erarbeitet. *(Anmerkung: Diese Momentaufnahme ist als Diskussionsgrundlage weiterentwickelbar.)*

- Altstoffsammelstelle bzw. Bauhof (zentral, nahe A14)
- Freizeit & Erholung (Sportanlagen-Angebot, Versorgung, Ergänzung)
Anmerkung: Die kleine Gemeinde Buch trägt die Kosten für den Schilift in Buch, einer Freizeiteinrichtung mit überörtlicher Bedeutung. Die Bevölkerung Wolfurts (und anderer Gemeinden) profitiert von dieser Einrichtung. Eine Beteiligung der Nachbarn in irgendeiner Form wäre auch eine überörtliche Kooperation.
- Radwegverbindungen
- Spazierwege, Themenpfade am Hang (Schwarzach, Bildstein)
- Sport, Sportvereine
- Jugend- und Kulturarbeit: Musikschule, Erwachsenenbildung; Programm mit Angebot in der Region abstimmen
- Kinder-Ganztagsbetreuung
- Seniorenbetreuung: mobile Seniorenbetreuung, betreutes Wohnen
- Essen auf Rädern
- Trinkwasser (Rheintalwasser)
- Grünschnittsammelstelle
- Überörtliche Radwegverbindungen
- Siedlungsentwicklung am Hang (Bildstein)
- Siedlungsentwicklung an der Autobahn (Lauterach)
- Umweltschutz: Wolfurt ist bereits e5 Gemeinde, die Nachbargemeinden werden in absehbarer Zeit e5 Gemeinden; gemeinsame Projekte initiieren und ausführen; Wolfurt kann hier Erfahrungen an Nachbarn weitergeben
- Feuerwehr: stärkere Spezialisierung in der Ausstattung ist möglich; stark emotionsbehaftetes Thema behutsam angehen.
- Gemeinsames Auftreten des Wirtschaftsraums Hofsteig (Marketing, Internetauftritt);
- Gemeinsamer Veranstaltungskalender für die Hofsteigregion
- Gemeinsame Gemeindevertretersitzung: Zusätzlich zur jährlichen Gemeindevorstandssitzung mit Lauterach wäre eine Sitzung mit allen Gemeindevertretern anzustreben.

B Weiterführende Konzepte

- Siedlungsrandkonzept
- Konzeptansatz Betriebsgebiet-Güterbahnhof
- Radwegkonzept
- Vision Wolfurtpark

Siedlungsrandkonzept Wolfurt

Entsprechend dem Ziel „Halten der Siedlungsränder“ wurde im Zuge der REK-Arbeit ein Siedlungsrandkonzept entwickelt. Dieses stellt die wesentliche im REK formulierte ordnungsplanerische Maßnahme dar und ist damit Grundlage für die Beurteilung von Widmungsanträgen und die anstehende Überarbeitung des Flächenwidmungsplanes.

Dabei werden abschnittsweise und unter Bezug auf die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten Vorschläge zum Umgang mit dem Siedlungsrand entwickelt. Infolge ihrer Bedeutung für die Siedlungsgliederung (siehe Grundsätze) werden auch sogenannte „innere Siedlungsgrenzen“ festgelegt. Sie sind die Grundlage für die Erhaltung bzw. Schaffung einer innerörtlichen, orientierungs-, identitäts- und wohnqualitätsfördernden Grünstruktur.

Neben siedlungspolitischen Zielen der Gemeinde sind für die Abgrenzung der Siedlungs-ränder und damit für die Flächenwidmung auch übergeordnete Festlegungen und Vorgaben relevant. An der Nahtstelle zwischen Siedlungskörper und Hangzone sind das in Wolfurt Hochspannungsleitungen mit den erforderlichen Sicherheitsbereichen und nach dem Forstgesetz verordnete Gefahrenzonen. Zu letzteren liegt eine Stellungnahme des Forsttechnischen Dienstes für Wildbach- und Lawinenverbauung vor, wonach Rote Gefahrenzonen grundsätzlich als Freifläche-Freihaltegebiet zu widmen sind. Auf diese Vorgaben wird auch bei der Überarbeitung des Flächenwidmungsplanes Bedacht zu nehmen sein.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit enthält die nachfolgende Maßnahmenliste auch eine kurze Begründung. Die laufenden Nummern beziehen sich auf den nachfolgende Plandarstellung.

1 Freizeitzone entlang der Ach

Entlang der Ach soll weiterhin die Erholungsnutzung dominieren. Deshalb sind vorhandene Freiflächenwidmungen zu erhalten. Der Bauhof der Gemeinde und die Spenglerei stellen eine Fehlentwicklung dar. Betriebserweiterungen widersprechen dem hier geltenden Entwicklungsziel. Mittel- bis langfristig wäre eine Verlagerung dieser Betriebe anzustreben.

2 Abstand zum Waldrand

Bei zukünftigen Bauführungen sollte ein Abstand von min. 20m zum Waldrand eingehalten werden. Damit wird eine Gefährdung durch Baumwurf reduziert, die Bewirtschaftung des Waldes erleichtert und der Blick zum Waldrand als landschaftsbildprägendes Element ermöglicht. Dazu sind bestehende Bauflächengrenzen zu halten bzw. nach Möglichkeit zurückzunehmen. Ergänzend/alternativ kann der geforderte Waldabstand auch auf Bebauungsplanebene und/oder im Bauverfahren festgeschrieben werden.

3 Sicherheitsbereiche unter Hochspannungsfreileitung

Die Hochspannungsfreileitungen der VIW begrenzen bisher mit ihren Sicherheitsbereichen die Bauflächenausdehnung am Hang und trennen das Wolfurter vom Schwarzer Siedlungsgebiet. Ihre Funktion als Siedlungsgrenze ist durch weiteres Freihalten der nicht oder nur suboptimal bebaubaren Leitungstrassen aufrechtzuerhalten.

4 Keine Bauflächen am Hang oberhalb der Hochspannungsfreileitung

Kleine Bauflächensplitter oberhalb der Hochspannungsfreileitung stellen angesichts der Grundsätze zur Siedlungsentwicklung eine Fehlentwicklung dar, die nicht fortgesetzt werden soll. Die Möglichkeit der Umwidmung dieser Bauflächensplitter ist unter Bedachtnahme auf die im Raumplanungsgesetz (§58) festgelegten Entwicklungsmöglichkeiten zu prüfen.

5 Erhaltung landschaftlich-topographischer Besonderheiten

Nur mehr in zwei kurzen Abschnitten ist hangseitig das Siedlungsband entlang der alten Landstraße unterbrochen. Dadurch öffnen sich Ausblicke in eine durch Geländeerhebungen und Vegetation reich strukturierte, attraktive Landschaft. Im Interesse des Orts- und Landschaftsbildes wäre eine Erhaltung dieser topographischen Besonderheiten anzustreben. Möglichkeiten dazu (Umwidmung in Freifläche, Maßnahmen auf Bebauungsplanebene) wären in Abstimmung mit den Grundeigentümern zu prüfen.

6 Bauflächengrenze entlang „natürlicher Grenzen“

Die Bebauung soll sich hier an von der Natur vorgegebenen Grenzen (Waldrand, Bestockung, Hangkante, Hangfuß) orientieren. Oft markieren natürliche Grenzen auch die Grenzen der sinnhaften (d.h. kosteneffizienten, mit vertretbarem technischen Aufwand erschließbaren, landschaftsverträglichen Bebauung). Das Halten natürlicher Siedlungsgrenzen verhindert auch negative Folgewirkungen, die dann zu erwarten sind, wenn ein bestehendes, durch naturräumliche Faktoren definiertes Nutzungsmuster durch Einzelentscheidungen aufgelöst wird und in dessen Folge im öffentlichen Interesse zu formulierende Ordnungsmaßnahmen ihre Argumentationsbasis verlieren.

7 Umgebung des Wolfurter Schlosses freihalten

Das Wolfurter Schloss ist eine weithin sichtbare Dominante und Bestandteil der Wolfurter Identität. Unabhängig von der aktuellen Nutzung und ggf. mittel- bis langfristig möglichen Nutzungen ist im Sinne des Ensembleschutzes die Umgebung des Bauwerks von weiterer Bebauung freizuhalten.

8 Dreiseitiger Bauflächen-Einschluss

Der Gleichheitsgrundsatz fordert eine Gleichbehandlung von Grundstücken gleicher Lage und gleicher Eignung. Die Judikatur zum Raumplanungsgesetz spricht unter Bezugnahme auf den Gleichheitsgrundsatz vom sog. „dreiseitigen Baulandeinschluss“. Demnach ist bei einem Grundstück, das zumindest auf drei Seiten von Bauflächen umgeben ist, von einer Bauflächeneignung auszugehen. Eine Bauflächenwidmung ist in Abstimmung mit der Lage, Eignung und Funktion einer Fläche abzugrenzen.

9 Fehlentwicklungen nicht fortsetzen

Isolierte Bauflächenwidmungen weit oben am Hang und/oder in exponierter Lage sind unter Bezugnahme auf die Raumordnungsgrundsätze als Fehlentwicklungen zu bezeichnen. Sie sind darüber hinaus oft nur mit großem Aufwand erschließbar und können (siehe Gleichheitsgrundsatz) Impulse und/oder Ausgangspunkte für weitere Fehlentwicklungen sein. In diesem Sinn ist im Zuge der Flächenwidmungsplanüberarbeitung eine „Reparatur“ dieser Fehlentwicklungen anzustreben; d.h. Überprüfung der Flächenwidmung unter Berücksichtigung der Interessen der Grundeigentümer; keinesfalls Baulandausweitungen in diesen Bereichen.

10 Siedlungsrand mit Bildstein abstimmen

Entlang der Bildsteiner Straße sind auf Wolfurter wie auf Bildsteiner Gemeindegebiet einzelne Flächen als Baufläche ausgewiesen. Dieser Siedlungssplitter ist in übergemeindlicher Abstimmung weiterzuentwickeln. In Richtung Wolfurt ist dabei eine Ausweitung im Hangbereich hinten zu halten.

11 Grünzug Rickenbach

Südöstlich des Ortskerns Rickenbach liegt ein großteils als Freifläche gewidmeter Bereich, der aus folgenden Gründen erhalten werden sollte:

- Er dient als Abstandsfläche zwischen Wohnbebauung und Firma Doppelmayr
 - Er bildet mit dem Sportplatz Schwarzach einen zusammenhängenden Freiraum, der das Siedlungsgebiet an der Grenze der Gemeinden Wolfurt und Schwarzach gliedert.
 - Er bietet die Möglichkeit, als Teil einer Radwegverbindung Schwarzach-Kirche - Wolfurt-Alter Ortskern eine direkte Fuß- und Radwegverbindung zwischen Rickenbach und dem Sportplatz Schwarzach herzustellen (siehe Fuß- und Radwegekonzept).
- Dazu Abstimmung mit der Nachbargemeinde Schwarzach, dem Wanderwegkonzept und sonstigen Maßnahmen zur Aufwertung des Naherholungsgebietes am Hang. Bestehende Baulandwidmungen sind ein Impuls für eine schrittweise Entwertung des Grünzuges. Eine Umwidmung ist in Abstimmung mit dem Grundeigentümern zu prüfen. Baulandausweitungen sind in diesem Bereich aus o.a. Gründen hintanzuhalten. Dabei kann auf Widmungswünsche durch Grundabtausch oder andere bodenpolitische Maßnahmen reagiert werden.

12 Grenze zwischen Wolfurt und Schwarzach betonen

Entlang der L3 sind die beiden Gemeinden weitgehend zu einem durchgehenden Siedlungsband zusammengewachsen. Durch Gestaltung des Ortseingangs verbunden mit einem Halten der noch verbliebenen Freiflächen könnte zur Identitätsbildung und Orientierung das Überfahren einer Gemeindegrenze sichtbar gemacht werden.

13 Grenze zum Ried halten und gestalten

Die siedlungsnahen Riedflächen sind von großer Bedeutung für die Landwirtschaft und für die Naherholung (Radfahren, Spazieren, Reiten,). Die Ausdehnung der Bebauung in diese Gebiete soll hinten gehalten werden. Die Grenze zwischen freier Landschaft und Siedlungsgebiet ist durch Grünelemente (Obstbäume und/oder Gehölzstreifen, Einbeziehung bestehender Obstbündel), zu gestalten. Dazu ist die Siedlungsrandgestaltung mit Maßnahmen zur Gewässerrenaturierung und zum Radwegausbau und den diesbezüglichen Förderungsmöglichkeiten abzustimmen. Kleinräumige Abrundungen der Siedlungsgrenze sind zulässig.

14 Abstand zu Gräben und Bächen halten

Wasser ist ein attraktives Gliederungselement und ein wichtiger Erholungsfaktor. Im Siedlungsgebiet erfüllen Bäche und Gräben darüber hinaus vielfältige siedlungsökologische Funktionen. Heute oft verrohrt und/oder wenig naturnah gestaltet können sie durch Renaturierungsmaßnahmen wesentlicher Bestandteil des örtlichen Grünsystems werden und einen Beitrag zur Ökologisierung der Abwasserentsorgung leisten. Sie sollten deshalb von einer Bebauung freigehalten werden. Ein entsprechender Abstand zum Graben soll die Möglichkeit für Renaturierungsmaßnahmen offen halten und/oder Raum für die Anlage von Wegen sichern und damit ihre Erlebbarkeit verbessern.

15 Grünzug Wasserwerk

Über die bestehenden Sportplätze an der Zieglerstraße sind die Freiflächen um das Wasserwerk mit dem Ried verbunden. Diese Flächen sind als siedlungsgliedernder Grünzug, der hier auch die Grenze zum Siedlungsgebiet Lauterach erkennbar macht, zu erhalten.

16 Grünzug Flotzbachstraße

Entlang der Flotzbachstraße bis zur L3 und darüber hinaus bis in die Hangzone ist unter Ausnutzung des nicht bzw. nur suboptimal bebaubaren Sicherheitsbereiches unter der Hochspannungsfreileitung ein siedlungsgliedernder Grünzug zu erhalten. Die Freiflächen zu den unmittelbar angrenzenden öffentlichen Einrichtungen sind in diesbezügliche Entwicklungsmaßnahmen einzubeziehen.

17 Grüngliederung Betriebsgebiet

In Abstimmung mit Maßnahmen zur Entwässerung und Entwicklung des Betriebsgebietes-Güterbahnhof sollen Grünzüge entlang von Bächen und Gräben im Betriebsgebiet erhalten und gestaltet werden (siehe Detailkonzept Betriebsgebiet Güterbahnhof)

18 Grünraumvernetzung in Bauerwartungsflächen berücksichtigen.

Dies gilt für alle Bauerwartungsflächen in Siedlungsrandlage. Hier sind öffentliche Interessen (Fuß-/Radwegwegerschließung, flächensparende Verkehrserschließung, Siedlungsrandgestaltung, Grünvernetzung) in notwendige Entwicklungsmaßnahmen (Parzellierung, Umlegung, Aufschließung, Bebauungskonzeption...) einzubringen.

19 Siedlungsgliedernde Freifläche zwischen Schule Bütze und Achstraße erhalten.

Zur Gliederung des Siedlungsgebietes und zur Erhaltung der dafür erforderlichen Freiflächen zwischen Schule Bütze und Achstraße innere Siedlungsgrenzen festlegen. Diese Fläche dient auch als langfristige Reserve für (noch näher zu definierende) öffentliche Einrichtungen.

20 Rodelhügel Feldeggestraße als topographische Besonderheit sichern.

Die markante Erhebung ist ein wichtiger Naherholungsbereich für die Umgebung.

21 Ausblick von der Hangkante Oberfeldgasse sichern.

Dazu Maßnahmen auf Flächenwidmungs- und Bebauungsplanebene prüfen.

A3-Plan Siedlungsrandkonzept
einfügen

Konzeptansatz Betriebsgebiet-Güterbahnhof

Seit Herbst 2002 arbeitet das Süddeutsche Institut (Dipl. Oec. Stephan Brückl) an einem Nutzungskonzept für das Betriebsgebiet Güterbahnhof-Wolfurt. In enger Zusammenarbeit mit stadtländ als Verfasser des REK-Wolfurt wurden die im Zuge der REK-Erstellung erarbeitete Gemeindeentwicklungsziele in das Nutzungskonzept eingebracht. Die Arbeiten sind bis dato nicht abgeschlossen. Nach aktuellem Diskussionsstand (Sommer 2003) zeichnen sich folgende Rahmenbedingungen für die Gebietsentwicklung ab:

- Zonierung des Gebietes, die eine schrittweise Entwicklung ermöglicht; d.h. Steuerung der Entwicklungsdynamik durch schrittweise Freigabe, Widmung und Aufschließung von Betriebsflächen.
- Handwerkerpark („Spezial-Gewerbepark“) mit Schwerpunkt Leichtindustrie / Handwerk / Bau auf Teilflächen entlang B190, wobei Überlegungen für eine interkommunale Zusammenarbeit (Interkommunaler Gewerbepark) eine wichtige Rolle spielen.
Anmerkungen:
Mit diesem Handwerkerpark wird in Wolfurt der Wunsch wohl aller Gemeinden nach vorrangiger Ansiedlung hochqualifizierter High-Tech-Arbeitsplätze neu interpretiert und unter Bedachtnahme auf Wolfurter Stärken weiterentwickelt:
Wolfurt ist trotz Größe und Dynamik immer noch ein intakter, dörflicher Lebensraum. Ein neues, gemeinsames Dach für gewachsene, ortsverbundene Betriebe kommt diesen Gegebenheiten eher entgegen als Großstrukturen von außen.
Entwicklungsmöglichkeiten für kleinere und mittlere, lokale und regionale Betriebe mit Produkten für den lokalen und regionalen Markt sowie die schrittweise Entwicklung der letzten großen Wolfurter Betriebsflächenreserven entsprechen eher dem Nachhaltigkeitssziel als das regionale Rattern um Großbetriebe.
Für führende Handwerksbetriebe ist „High-Tech“ integrativer Bestandteil ihrer Produktionsprozesse. Die Folge sind u.a. hohe Wertschöpfung, hochqualifizierte Arbeitskräfte und zunehmende Bedeutung von Entwicklungsarbeit.
- Frächter / Logistik an der Senderstraße gegenüber Güterbahnhof.
 Auch hier soll eine Zonierung der Flächen an der Senderstraße eine schrittweise, planmäßige Entwicklung sicherstellen.
- Entwicklungsspielräume um Leitbetrieb Doppelmayr sichern und Möglichkeiten für Synergieeffekte schaffen/sichern.
- Verkehrsgünstige Lage nutzen.
 Dazu Lage am Güterbahnhof mitberücksichtigen und Betriebsgleisoption offen halten.
- Angesichts der räumlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen (Lage an einer A14-Anschlussstelle, Eingangssituation Richtung Wolfurt aber auch Richtung Lauterach, langfristige Siedlungsgrenze infolge Landesgrünzone) ist das Erscheinungsbild des Betriebsgebietes Güterbahnhof als Beitrag zum Wolfurt-Image zu entwickeln. Dies schließt „Rückseiten“ entlang der B190 aus. Vielmehr sind integrative Konzepte zu entwickeln, die hochwertig gestaltete Freiflächen als nutzbare Bestandteile eines Betriebsgebietes interpretieren. Grünelemente zur randlichen Eingrünung, Bäume zum Verstecken von Betriebshallen sind hier zu wenig. Vielmehr wären die gegebenen Randbedingungen zu nutzen, um unter Mitbeachtung siedlungsökologischer Aspekte einen „neuen Betriebsgebiets-Typus“ zu entwickeln.

- Schauseite des Betriebsgebietes ist die L190. Insbesondere diese ist nach einem Gesamtkonzept (Masterplan) zu entwickeln. Ein Handwerkerpark, d.h. eine kooperative Lösung unter Beteiligung der Gemeinde erhöht hier die Chancen für gestalterisch hochwertige Lösungen. Architektur und Freiflächen sind „aus einem Guss“ zu entwickeln. Dankbar wäre ein kombinierter Wettbewerb (oder zumindest ein Gutachterverfahren), der innovative, funktional wie gestalterisch hochwertige Lösungen sucht. Im Idealfall ist das Ergebnis auch Richtschnur für die Weiterentwicklung des Betriebsgebietes.
- Siedlungsökologie (Siedlungsgrün, Freiraum & Entwässerung)
Ein kooperativ unter Beteiligung der Gemeinde entwickelter Handwerkerpark erhöht gegenüber Einzelmaßnahmen auch die Chancen für ein „Siedlungsökologisches Musterprojekt“. Diese sind bei der Objekt-/Detailplanung zu nutzen. Von Interesse sind dabei insbesondere:
 - Die Renaturierung und Gestaltung von Gräben und Bächen als Teil örtlicher und überörtlicher Grünverbindungen. (Anmerkung: Renaturierungsmaßnahmen entlang des Rickenbaches sind als Grundlage für die mittel- bis längerfristigen Entwicklungsabschnitte rechtzeitig zu konzipieren und vorab oder im Zuge betrieblicher Baumaßnahmen umzusetzen.
 - Die Schaffung von Retentionsräumen im Zusammenhang mit der Entsorgung von Oberflächen- und Dachabwässern.
 - Die Nutzung und Gestaltung o.a. Grünstrukturen für betriebliche Zwecke (Aufenthaltsräume im Freien, Gemeinschaftseinrichtungen, Qualität des Arbeitsumfeldes, Image).

Anmerkungen:

In diesem Zusammenhang ist auf eine Diplomarbeit mit dem Titel "Ein Bebauungs- und Entwässerungskonzept für das Betriebsgebiet "Hohe Brücke" hinzuweisen, an der zur Zeit E. Prestele und D. Manns arbeiten. Auch diese Arbeit geht davon aus, dass im Fall des ggst. Betriebsgebietes die Voraussetzungen für ein „Siedlungsökologisches Musterprojekt“ gegeben sind. Diese Überlegungen bauen u.a. auf der Betrachtung großräumiger Zusammenhänge auf:

Das ggst. Areal ist Teil der ursprünglich großen Riedvernetzung im Rheintal, die durch diverse Bau- und Infrastrukturmaßnahmen zunehmend zerstückelt wurde. Die Entwicklung des Betriebsgebietes-Güterbahnhof stellt aus landschaftsökologischer Sicht einen weiteren Schritt in diese Richtung dar. Dem kann/soll durch eine neue Art von Gewerbegebiet entgegengewirkt werden: „Arbeiten im Grünen“ durch Erhaltung bestehender und Schaffung neuer Grünstrukturen.

In die gleiche Richtung zielt das in Ausarbeitung befindliche „Naturerhaltungskonzept Wolfurter Ried“ (Umweltbüro Grabher):

Aufrechterhaltung einer Grünraumvernetzung vom Ried über das Betriebsgebiet-Güterbahnhof und den Bereich Flotzbach ins Wolfurter Siedlungsgebiet und darüber hinaus in die Rheintal-Hangzone.

Radwegekonzept Wolfurt

Grundlegendes Ziel des vorliegenden Konzeptes ist es, ein Netz von sicheren und attraktiven Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer in Wolfurt zu schaffen. Die wichtigsten Einrichtungen in der Gemeinde (Öffentliche Einrichtungen, Einzelhandel, private Dienstleistungen, Spiel- und Sportanlagen,...) sollen möglichst sicher und direkt erreicht werden können. Bausteine eines solchen Wegenetzes können sein:

- Fuß-/Radwege
- Fahrradstreifen / Gehsteige
- Verkehrsberuhigte / verkehrsarme Straßen
- Wege durchs Ried
- Besonders gestaltete Straßen und Wege
- Querungshilfen an wichtigen Punkten (Querungen, Kreuzungen,...)

Das bestehende untergeordnete Wegenetz in Wolfurt ist für Fußgänger und Radfahrer weniger geeignet, da es aus vielen Sackgassen und Schleifenstraßen besteht. Für den Pkw-Verkehr mehr als ausreichend, verhindert es für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer vor allem eine direkte Verbindung in Nord-Süd-Richtung. Der Schwerpunkt des vorliegenden Konzeptes liegt daher auf der Schaffung von direkten Nord-Süd-Verbindungen östlich und westlich der L3. Diese sogenannten Hauptverbindungen haben Anschluss an das überörtliche Radwegenetz des Landes. (Anmerkung: Zu ihrer Umsetzung sind daher auch Förderungen des Landes denkbar).

Im bereits verbauten Gebiet lassen sich neue Wegeverbindungen, auch mit geringen Querschnitten, meist nur schwer umsetzen. Mitgestaltungsmöglichkeiten hat die Gemeinde jedoch bei Umlegungen, Umwidmungen und größeren Bauprojekten. Die hier vorgeschlagenen neuen Wegverbindungen berücksichtigen diesen Umstand und liegen dort, wo noch derartige Gestaltungsspielräume vorhanden sind. Die Lage dieser neuen Wegverbindungen ist im vorliegenden Plan daher nur schematisch dargestellt. Konkret sind sie erst bei der Umsetzung festzulegen.

- Hauptverbindung östlich der L3 schaffen
Parallel zur stark befahrenen L3 soll eine attraktive, möglichst direkte Verbindung für Fußgänger und Radfahrer angeboten werden. Diese soll von der Bregenzer Ach aus auf der alten Landstraße bis nach Rickenbach und von dort südlich der Fa. Doppelmayr bis zum Sportplatz Schwarzach verlaufen, wo ein überörtlicher Radweg bis zur Schwarzacher Kirche anschließt. Denkbare Maßnahmen dazu sind:
 - Querung der L13 (Achstraße) und Verbindung zur Bregenzer Ach verbessern.
 - Einmündung der Alten Landstraße in die L 3 derart umgestalten, dass die Verbindung von Rickenbach zur Alten Landstraße für Radfahrer in beiden Richtungen ohne Querung der L 3 möglich ist.
 - Am Rickenbach für Fußgänger und Radfahrer attraktivieren (Platzgestaltung).
 - Neue, direkte Verbindung zwischen Am Rickenbach und dem Sportplatz Schwarzach schaffen.
 - Querung der L 15 (Bildsteiner Straße) beim Sportplatz Schwarzach erleichtern und Anschluss an bestehenden Radweg Schwarzach schaffen.

■ Hauptverbindung westlich der L3 schaffen

Wie im Osten soll auch im Westen eine direkte Nord-Süd-Verbindung abseits der L3 entstehen. Diese ist heute erst lückenhaft vorhanden. Langfristig soll von der Achstraße aus eine Verbindung über die Vorbehaltsfläche bis zur Schule Bütze geschaffen werden, die sich über die Bauerwartungsfläche südlich der Montfortstraße bis zur Gartenstraße fortsetzt. Die Gartenstraße soll bis zur Weiherstraße nach Süden verlängert werden. Von dort verläuft die Verbindung über die Lorenz-Schertler-Straße direkt bis zur Wagnerstraße, nach der Querung der Weberstraße entlang des Grabens bis zum Wiesenweg und weiter zum Bahnweg, wo sie an den bestehenden überörtlichen Radweg entlang der Bahn anschließt. Denkbare Maßnahmen dazu sind:

- Bei der Umlegung der Grundstücke im Bereich der Vorbehaltsfläche Bütze Nord-Süd-Wegverbindung berücksichtigen.
- Bei der Umwidmung und Umlegung der Bauerwartungsfläche zw. Unterfeldstraße und Gartenstraße Wegverbindung sicherstellen.
- Neue Wegverbindung Gartenstraße-Weiherstraße bei Parzellierung oder Erschließung der Bauflächenreserven schaffen.
- Verbindung Lorenz-Schertler-Straße – Wagnerstraße gem. Planung umsetzen.
- Langfristig Wegverbindung südlich der Weberstraße entlang des Grabens sichern.
- Verbindung Wiesenweg – Bahnweg schaffen und damit Hauptverbindung mit überörtlichem Radwegenetz verbinden.
- Querungen der Hauptverbindung über folgende Straßen verbessern: L 3 (Achstraße), Lauteracher Straße, Wälderstraße, Weberstraße.

■ Alternativen zur westlichen Hauptverbindung im bestehenden Wegenetz sichern.

Die Lückenschlüsse zur vollständigen Schaffung der westlichen Hauptverbindung sind z.T. nur langfristig umsetzbar. Um bereits kurzfristig attraktive Verbindungen zur Verfügung stellen zu können, sollen Alternativen im bestehenden Wegenetz gesichert werden. Diese sind die Lerchenstraße, die Flurstraße, Fattstraße und Schmerzenbildstraße sowie die Unterfeldstraße und die Neudorfstraße, um notwendige Lückenschlüsse im Norden zu umgehen. Alle diese Straße lassen allerdings keine direkte Fortsetzung südlich der Wälderstraße zu und sind daher langfristig (bei einem erwarteten Anstieg des motorisierten Individualverkehrs) nur bedingt geeignet. Als Alternative zur Wegverbindung am Graben südlich der Weberstraße stehen nur die Senderstraße und der Wiesenweg zur Verfügung. Dazu müsste die Senderstraße für den Radverkehr verbessert werden:

- Lauteracher Straße und Wälderstraße umgestalten und für Radfahrer attraktivieren.
- Abgetrennten Radweg auf der Senderstraße schaffen.

■ Querverbindungen und Lückenschlüsse innerorts herstellen.

Um ein möglichst vollständiges Netz der kurzen Wege in Wolfurt zu erreichen, sind Querverbindungen zwischen den Hauptverbindungen und von den Hauptverbindungen zu den zentralen Einrichtungen herzustellen. Insbesondere im Bereich bestehender großer Bauflächenreserven existieren Verbindungslücken. Hier sind im Zuge von Umlegungsverfahren und Bauansuchen neue Wegverbindungen zu sichern. Denkbare Maßnahmen dazu sind:

- West-Ost-Verbindungen zur Hauptverbindung Bütze auf bestehenden Straßenplanungen oder Wegparzellen (Inselstraße, Knappenweg,...) sicherstellen.

- Verbindung von der Albert-Loacker-Straße zur Radfahrerbrücke bei der geplanten Autobahnabfahrt verbessern (direkte Verbindung über bestehende Bauflächenreserve).
- Verbindung Kreuzstraße – Lauteracher Straße zur Attraktivierung des Marktplatzes herstellen.
- Querverbindungen Neudorfstraße – Schmerzenbildstraße bei zukünftiger Erschließung sicherstellen.
- Verkehrssicherheit auf den Straßen nach Lauterach (Wälderstraße, Lauteracher Straße) erhöhen.
- Wegenetz in der Umgebung des Sportplatzes an der Zieglerstraße und des Wasserwerks verbessern (Verlängerung Gänsbühl bis Zieglerstraße, Verbindung Sonnenstraße - Gänsbühl, Verlängerung Sonnenstraße über Frühlingsstraße bis Zieglerstraße).
- Möglichst direkte Verbindung zwischen Weberstraße / Wiesenweg und dem Bahnhof Wolfurt schaffen.
- Verbindung Engerrütte – Wiesenweg verbessern (rechtliche Absicherung).
- Wegverbindungen durch die Bauerwartungsfläche Wiesenweg beim Kindergarten Rickenbach sicherstellen.

■ Verbindungen nach außen verbessern.

Überörtliche Radwegverbindung dienen hauptsächlich der Naherholung. Attraktive Naherholungsmöglichkeiten in unmittelbarer Wohnumgebung tragen zur Verminderung des Freizeitverkehrs bei und erhöhen die Lebensqualität. Entlang der Bahn bis Dornbirn und entlang der Bregenzer Ach bis zum Bodensee verfügt Wolfurt bereits über den Anschluss an zwei sehr attraktive Radwege. Die direkte, attraktive Verbindung zwischen diesen beiden Radwegen durch das Siedlungsgebiet von Wolfurt existiert derzeit jedoch nicht. Die Parzelle der ehemals geplanten Dörferstraße parallel zur Autobahn bietet genügend Platz, um dort langfristig einen überörtlichen Radweg herzustellen und beide Radwege zur verknüpfen. Eine Zusammenarbeit mit der Gemeinde Lauterach und dem Land Vorarlberg ist dabei notwendig. Denkbare Maßnahmen dazu sind:

- Neue Wegverbindung entlang der Autobahn zwischen Zieglerstraße und Wälderstraße in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Lauterach herstellen.
- Neue Wegverbindung entlang der Autobahn zwischen Lauteracher Straße und Bogenstraße schaffen.
- Radfahrerbrücke über die L3 im Zuge der Realisierung des Autobahnanschlusses wie geplant umsetzen.

Auffahrtsrampen bei der Bahnunterführung Kesselstraße verbessern.

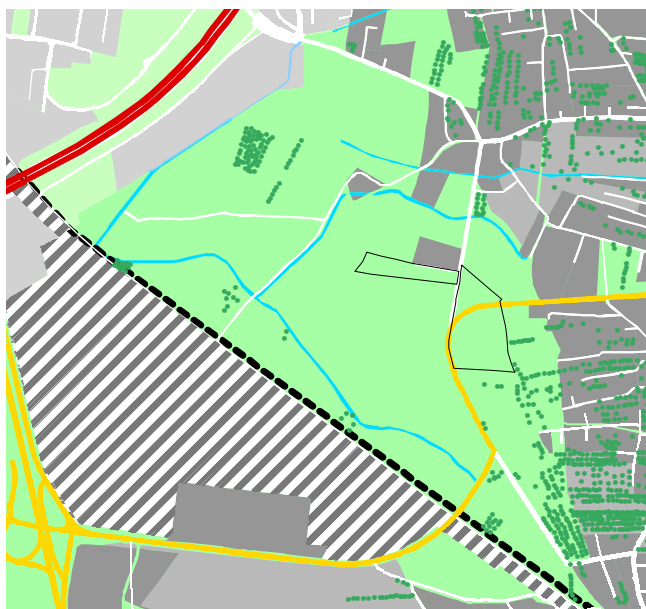
A3-Plan Radwegkonzept
einfügen

Vision Wolfurtpark

Die Vision Wolfurtpark im Bereich Flotzbach (Freifläche zwischen A14, Güterbahnhof und westlichem Siedlungsrand) fußt auf folgenden Überlegungen:

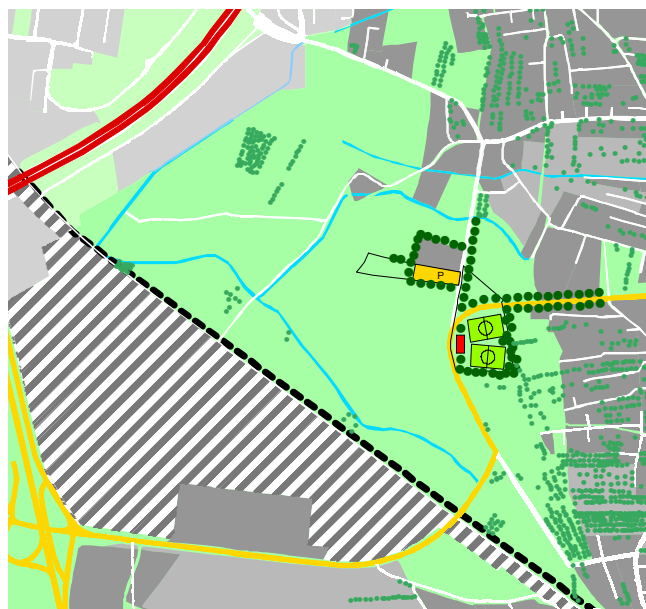
- Das Gebiet ist ortsnahe und damit gut erreichbar.
- Die Bodenbedingungen für die landwirtschaftliche Nutzung sind günstig.
- Das Gebiet steht unter starkem Nutzungsdruck (Ausdehnung der Siedlungsgrenzen, Neu- und Zubauten auf landwirtschaftlichen Flächen, Freizeiteinrichtungen,...).
- Konkrete Zielvorstellungen für dieses Gebiet fehlen, wodurch es schwierig ist, den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen zu begegnen.

Die Vision Wolfurtpark versucht, solche Zielvorstellung als langfristiges Leitbild zu formulieren. Sie geht dabei von einem in Abstimmung mit den Grundeigentümern schrittweise zu entwickelndem Nebeneinander von Freizeitnutzung und landwirtschaftlicher Nutzung aus und berücksichtigt dabei auch landschafts- und siedlungsökologische Aspekte.



Situation

Areal-Wolfurtpark
im Bereich Flotzbach:
zT schöner Baumbestand;
landwirtschaftliche Nutzung;
Grundeigentum Gemeinde



Schritt 1

Sportanlagen ausbauen;
Parkplätze schaffen;
Bestehende und neue Einrichtungen eingrünen;
Fuß-/Radweganbindungen an den Ort aufwerten
(zB Baumreihen, Alleen);
Obstbäume erhalten;
Siedlungsrand halten.



Schritt 2

Gewässer renaturieren;
Freizeiteinrichtungen
weiter ausbauen;



Schritt 3

Grünstrukturen verdichten:
Baumreihen, Obstwiesen,
Abgrenzung zur Bahn



Schritt 4

Spazierwege entlang der
Gräben und Gewässer
einrichten;
Ruheplätze schaffen;
Freizeitangebot erweitern;
Verbindung in den Ort weiter
verbessern.

Ein Naherholungsgebiet
mit Sporteinrichtungen
und Landwirtschaft, das
gleichzeitig das Ried von
weiterem Nutzungsdruck
entlasten kann.

C Situationsanalyse

- Bauflächenreserven
- Ortsbild
- Wirtschaft - Räumlich-funktionale Rahmenbedingungen
- Einzelhandelssituation in Wolfurt (Strukturuntersuchung, Cima Stadtmarketing GmbH)
- Aktuelle Zentrumsituation
- Landschaft und Naturraum - Freizeit und Sport
- Verkehr
 - Zur Situation der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer in Wolfurt
 - Motorisierter Individualverkehr
 - Öffentlicher Verkehr
- Analysepläne am Ende des Kapitels „Situationsanalyse“
 - Planungsgrundlagen
 - Flächennutzung
 - Bauflächenreserven

Bauflächenreserven

In der Vergangenheit wurden in Wolfurt großzügig Bauflächen ausgewiesen. Die Gemeinde verfügt daher heute wie andere Rheintalgemeinden über große Bauflächenreserven. Von insgesamt 328 ha als Baufläche und Bauerwartungsfläche gewidmeten Flächen sind mehr als die Hälfte unbebaut. Die größten Bauflächenreserven sind im Betriebsgebiet vorhanden, hier sind etwa zwei Drittel aller gewidmeten Flächen unbebaut.

Die für Wohnzwecke vorwiegend genutzten Widmungskategorien (Wohngebiet, Mischgebiet, Kerngebiet) sind in Wolfurt im Ausmaß von 264 ha gewidmet. Ca. 50% davon, 131ha, sind bereits bebaut. Bei derzeit 2.700 Haushalten in Wolfurt errechnet sich ein durchschnittlicher Flächenverbrauch von 480 m² Grundfläche pro Haushalt. Dieser Wert belegt die hauptsächliche Einfamilienhausstruktur in Wolfurt.

Bauflächenbilanz Wolfurt

Fläche in ha	gesamt	Bebaut*	unbebaut	Anteil unbeb. in %
Bauerwartungsfläche				
Betriebsgebiet Kat II	25,6	0,0	25,6	100%
Wohngebiet	23,5	1,3	22,2	95%
Wohngebiet mit Vorbehalt	0,3	0,0	0,3	100%
Baufläche				
Betriebsgebiet Kat I	10,5	6,7	3,8	37%
Betriebsgebiet Kat II	28,4	15,1	13,4	47%
Kerngebiet	5,3	3,4	1,9	36%
Kerngebiet mit Vorbehalt	3,6	2,1	1,5	41%
Mischgebiet	119,2	67,2	52,0	44%
Wohngebiet	109,2	54,9	54,3	50%
Wohngebiet mit Vorbehalt	2,7	1,7	0,9	35%
Summe	328,3	152,3	176,0	54%
Bauerwartungsflächen	49,4	1,3	48,1	97%
Bauflächen	278,9	151,0	127,9	46%
Betriebsgebiete	64,6	21,7	42,9	66%
Kerngebiete	8,9	5,5	3,4	38%
Mischgebiete	119,2	67,2	52,0	44%
Wohngebiete	135,7	57,9	77,8	57%
Vorbehaltsflächen	6,6	3,9	2,7	41%

* als bebaut gilt ein Grundstück dann, wenn mindestens ein Gebäude darauf steht und kein weiteres dazu errichtet werden kann. Große Grundstücke wurden geteilt.

Quelle: Flächenwidmungsplan: VOGIS, Kataster und Gebäudebestand: VKW 2001

Kennzahlen zur Einwohnerdichte in Wolfurt

bebaute Wohn-Bauflächen	130,6 ha
unbebaute Wohn-Bauflächen	133,1 ha
Einwohner 2001	7.864
Einwohnerdichte bisher	60 EW/ha
Haushalte 2001	2.700
Haushaltsdichte bisher	21 HH/ha
Einwohner/Haushalt 2001	2,9
Flächenverbrauch/Haushalt	484 m ²

Quelle: eigene Erhebung, Daten der Gemeinde, 2001

Szenarien zur Siedlungsentwicklung

Die Prognose der Siedlungsentwicklung einer Gemeinde ist mit großer Unsicherheit behaftet, da zu viele unbekannte Faktoren dabei wirksam werden. In diesem Kapitel soll daher in einer groben Abschätzung lediglich eine Bandbreite derzeit als möglich erachteter Entwicklungsszenarien aufgezeigt werden.

Aktuell beobachtete Trends zur Verringerung der Haushaltsgröße lassen dabei darauf schließen, dass sich diese auch weiterhin verringern wird. Für Wolfurt wird daher eine Reduktion der Haushaltsgröße von 2,9 Personen pro Haushalt auf 2,7 angenommen.

	Szenario "Einfamilienhaus"	Szenario "gleichbleiben"	Szenario "maßvolle Verdichtung"
Haushaltsdichte	17 HH/ha	21 HH/ha	25 HH/ha
Flächenverbrauch/Haushalt	600 m ²	484 m ²	400 m ²
Einwohner/Haushalt	2,7	2,7	2,7
Einwohnerdichte	45 EW/ha	56 EW/ha	68 EW/ha
mögl. zusätzliche Einwohnerzahl	6.000	7.400	9.000
mögl. Gesamt-Einwohnerzahl	13.900	15.300	16.800

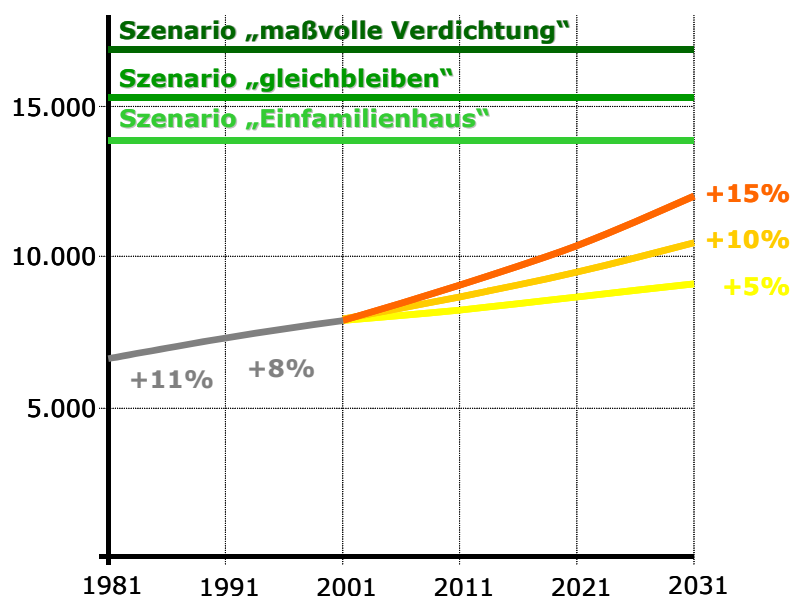
Bei einem gleichbleibenden Flächenverbrauch von ca. 480 m² pro Haushalt könnten in den vorhandenen Wohn-Bauflächenreserven 7.400 weitere Einwohner Platz finden. Würden in Zukunft mehr Einfamilienhäuser als bisher gebaut werden (Szenarioannahme: Flächenverbrauch pro Haushalt steigt auf 600 m²), könnte die Einwohnerzahl von Wolfurt um max. 6.000 steigen. Wird jedoch in Zukunft eher verdichtet gebaut (Flächenverbrauch pro Haushalt sinkt auf 400 m²), wären die vorhandenen Bauflächenreserven ausreichend für weitere 9.000 Einwohner. Ohne einen m² Bauflächen neu zu widmen, könnte Wolfurt also eine Gesamt-Einwohnerzahl von insgesamt rd. 16.800 erreichen und damit die bisherige Einwohnerzahl mehr als verdoppeln.

Wann wird Wolfurt diese Bevölkerungszahl erreichen?

Nach großen Bevölkerungszuwächsen insbesondere in den 60er Jahren nahm die Einwohnerzahl von Wolfurt in den 80er Jahren um 11%, in den 90er Jahren um 8% zu. Die Prognosen des Landes Vorarlberg rechnen für die nächsten Jahre und Jahrzehnte mit einer Stagnation des Zuwachses. Für Wolfurt kann damit ein Bevölkerungszuwachs zwischen 5% und 15% pro Dekade angenommen werden.

Bei einem Bevölkerungszuwachs von 15% pro Dekade wird Wolfurt 2031 12.000 Einwohner haben und damit die vorhandenen Bauflächenreserven selbst beim Flächenverbrauchsszenario „Einfamilienhaus“ nicht auffüllen können. Verglichen mit der im Vorarlberger Raumplanungsgesetz angestrebten Ausweisung des 10 Jahres-Bedarfs an Bauflächen ist in Wolfurt ein deutlicher Bauflächenüberhang festzustellen. **Von der quantitativen Analyse her können weitere Bauflächenwidmungen nicht gerechtfertigt werden** (siehe nachstehende Abbildung).

Reichweite der Bauflächenreserven bei angenommener Bevölkerungsentwicklung zwischen 5% und 15% und den drei Szenarien zur Siedlungsentwicklung



Ortsbild

Als ortsbildliche Besonderheit mit Bedeutung über die Gemeinde hinaus kann in Wolfurt die Alte Landstraße bezeichnet werden. Zahlreiche gut erhaltene und behutsam renovierte alte Gebäude prägen den Straßenraum. Den funktionalen und gestalterischen Höhepunkt bildet der Marktplatz, der sich in den letzten Jahren wieder zum Zentrum des öffentlichen Lebens entwickelt hat.



Fotos: DI Johann Peer

Diese Entwicklung ist auf das Engagement der Gemeinde zurückzuführen. Spezielle Förderungen zur Altbausanierung, Beratungen durch den Gestaltungsbeirat und eigene Investitionen zeigen inzwischen die gewünschte Wirkung. Identität und Unverwechselbarkeit wurden geschaffen bzw. erhalten, die vielzitierte Lebensqualität ist hier spürbar. Öffentliches Leben findet vor allem am Marktplatz wieder verstärkt statt. Für eine nachhaltige Zentrumsentwicklung werden jedoch fortgesetzte Anstrengungen im Bereich Handel, Dienstleistungen und Gastronomie notwendig sein (siehe dazu Kap. Zentren und Versorgung).

Außerhalb der Alten Landstraße werden in Wolfurt die Folgen des starken Siedlungswachstums der 60er Jahren deutlich: Geschosswohnbauten an den Siedlungsrändern, Unmaßstäblichkeit, „Einheits-Wohngebäude“ ohne Wiedererkennungswert, fehlende Strukturierung und Gliederung des Siedlungsgebietes charakterisieren zT die Wohngebiete südwestlich der L3.



Fotos: DI Johann Peer

In den letzten Jahren ist eine Trendwende zu erkennen. Auch in Wolfurt konnte die zwischenzeitlich international anerkannte Vorarlberger Holzbaukunst verstärkt Fuß fassen. Die Gemeinde fungiert auch hier als Impulsgeber, beispielsweise mit dem neuen Kindergarten Rickenbach, der mit dem Vorarlberger Holzbaupreis 2001 ausgezeichnet wurde.



Fotos: DI Johann Peer

Nicht nur Gebäude prägen das Ortsbild, auch liebevolle Detailgestaltungen wie Stiegen, Brunnen, Wegmarkierungen oder Hauseingänge machen einen Straßenzug erleb- und

unverwechselbar. Auch hier gibt es in Wolfurt zahlreiche positive Beispiele. Diese sind Anknüpfungspunkte für Maßnahmen zur Siedlungsgliederung und Ortsbildgestaltung.



Fotos: stadtland

Blickbeziehungen zu Dominanten wie Gebhardsberg, Schloss Wolfurt und zu Wolfurter und Bildsteiner Kirchen sind im ganzen Gemeindegebiet vorhanden. Diese Blickbeziehungen ermöglichen Orientierung und schaffen Identität. Hier verfügt Wolfurt über Situationen wo Maßnahmen zur Siedlungsgliederung anknüpfen sollten.

Nicht zuletzt prägen Grünstrukturen das Wolfurter Ortsbild. Am Siedlungsrand schaffen sie einen fließenden Übergang zur freien Landschaft, im Siedlungsgebiet haben die innerörtlichen Freiflächen wie etwa die großen Hochstamm-Obstwiesen Bedeutung für Kleinklima, Ökologie, und Aufenthaltsqualität. Sie dienen als Spielplatz und Naherholungsraum. Die Gemeinde Wolfurt versucht, durch Unterstützung der Neuanpflanzung die Erhaltung der Hochstamm-Obstwiesen zu fördern. Dennoch nimmt die Zahl der Obstbäume in der Gemeinde ab. Da die meisten innerörtlichen Freiflächen bereits heute als Baufläche gewidmet sind, sind diese Qualitäten nicht dauerhaft gesichert. Alternative Strategien zur Sicherstellung der erforderlichen Siedlungsgliederung sind daher frühzeitig zu erarbeiten.

Anmerkung: DI Johann Peer stellte 2000 eine umfassende „Dokumentation der Kulturlandschaft“ Wolfurts zusammen. Diese sollte mit Grundlage für Maßnahmen zur Erhaltung und Verbesserung des Wolfurter Orts- und Landschaftsbildes sein. Aufbereitet kann sie darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zur Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung und unter den Bauwerbern und Bauherren leisten.

Wirtschaft - Räumlich-funktionale Rahmenbedingungen

Mit den großen, zusammenhängenden Betriebsflächenreserven zwischen Güterbahnhof, B190 und Rickenbach verfügt Wolfurt über einen auch lagebedingt (A14-Anschluss, Güterbahnhof) hochwertigen Betriebsstandort mit hohem Entwicklungspotential. Dieses gilt es für die Gemeindeentwicklung nachhaltig zu sichern und zu nutzen. Vielfältiger Nutzungsdruck und kurzfristige Verwertungsinteressen von Grundeigentümern unterstreichen die Notwendigkeit einer Gesamtkonzeption als Grundlage für die weitere Entwicklung. Die repräsentative Lage im Übergangsbereich zwischen Siedlungsband und Ried, die Eigentumsverhältnisse (große Anteile an Gemeindeeigentum), die Nähe zum Güterbahnhof, beabsichtigte Renaturierungsmaßnahmen entlang des Rickenbachs und vorliegende Konzepte für eine ökologisch orientierte Entwässerung schaffen hier Rahmenbedingungen für die modellhafte Entwicklung eines *anderen* Betriebsgebietes; für ein Betriebsgebiet, das funktionalen, gestalterischen und ökologischen Gesichtspunkten gleichermaßen Rechnung trägt.

Großflächige Betriebsgebietsflächen sind darüber hinaus entlang der Bregenzer Ach ausgewiesen. Dabei handelt es sich, gleichfalls wie die westlich auf Lauteracher und jenseits der Ach auf Bregenzer Gemeindegebiet anschließenden Betriebsgebiete und alte, gewachsene Strukturen, deren Weiterentwicklung vor allem mit der Freizeit- und Erholungsnutzung entlang der Ach zunehmend in Konflikt gerät. Der geplante Ausbau der A14-Anschlüsse in diesem Bereich wird diese Betriebsstandorte zusätzlich aufwerten, womit - allenfalls gemeindegrenzüberschreitend - Handlungsbedarf in Form einer auf alle Nutzungsinteressen (hier vor allem: betriebliche Entwicklung; Zentrumsentwicklung, Wohnnutzung, Freizeit und Erholung) abgestimmten Gesamtkonzeption gegeben ist.

Das dritte großflächige Betriebsgebiet (BB-Widmung lt. aktuellem Flächenwidmungsplan) ist das *alte* Doppelmayrareal in Rickenbach. Trotz umfassender Neubaumaßnahmen an der B190 verbleibt bislang neben der Verwaltung auch ein Teil der Produktion am alten Standort Rickenbach. Derzeit ist nicht absehbar, ob und wann auch diese Produktionsbereiche in Richtung B190 verlagert werden.

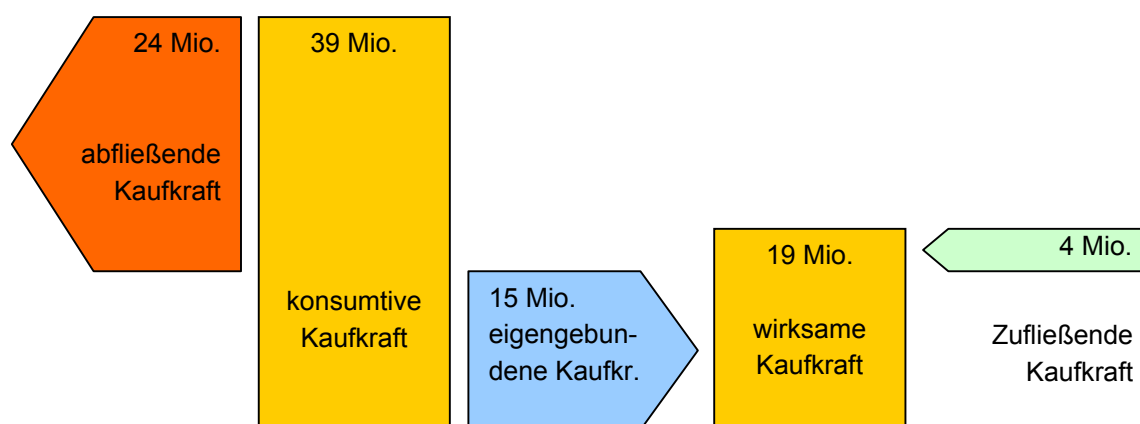
Zwei weitere BB-Widmungen inmitten des Wohngebietes an der A14 und außerhalb des Siedlungsgebietes sind aus heutiger Sicht als problematische Entwicklungen zu beurteilen.

Kleinere Gewerbebetriebe haben sich darüber hinaus entlang der L3 entwickelt. Diese Standorte weisen widmungsrechtlich (Flächenwidmung BM), infolge der Gemengelage innerhalb des Siedlungsgebietes, aufgrund der Verkehrssituation und zT infolge fehlender Flächenreserven begrenzte Entwicklungsmöglichkeiten auf. Hier ist vor allem struktur- und nachbarschaftsverträglichen Betrieben der Vorrang einzuräumen.

Einzelhandelssituation in Wolfurt (Einzelhandelsstrukturuntersuchung, Cima Stadtmarketing GmbH)

Die im Jahr 2001 durch die Fa. CIMA Stadtmarketing durchgeführte Einzelhandelsstrukturuntersuchung Vorarlberg kommt zu dem Ergebnis, dass von 39 Mio. € Kaufkraftvolumen, die die Wolfurter im Einzelhandel umsetzen, 24 Mio. € (62%) in andere Gemeinden abfließen. Lediglich 4 Mio. € fließen an zusätzlicher Kaufkraft in die Gemeinde zu. Insgesamt werden nur 19 Mio. € in Wolfurt wirksam. Damit steht Wolfurt an letzter Stelle der 11 untersuchten größten Gemeinden Vorarlbergs.

Kaufkraftströme im Einzelhandel in der Gemeinde Wolfurt



Quelle: Cima Stadtmarketing GmbH, Einzelhandelsstrukturuntersuchung 2002

Ursachen für den Kaufkraftabfluss liegen einerseits in der oben erwähnten Konkurrenz, andererseits im fehlenden bzw. von den Kunden als zu teuer eingeschätzten Angebot, zB in den Bereichen „Bekleidung“ und „Haushaltsartikel“, in denen der Kaufkraftabfluss besonders hoch ist. Eine gute Eigenbindung ergibt sich hingegen in den Bereichen „Lebensmittel“, „Drogeriewaren“, „Blumen und Gartenbedarf“ und „Elektrowaren“. Sehr positiv wird auch der Wochenmarkt bewertet.

Mit der Ansiedlung eines „Frequenzbringers“ versucht die Gemeinde, die Attraktivität des Zentrums zu heben und damit die gesamte Wirtschaft im Zentrum zu fördern. Eine Potentialanalyse der Firma Regioplan 1996 zu diesem Thema ergab Verkaufsflächenbedarf in Wolfurt für folgende Branchen:

- Lebensmittel-Teilsortimenter bzw. Wochenmarkt
- Trafik / Tabakwaren / Lotto
- Bekleidung
- Gastronomie, Restaurant und Kaffeehaus
- Elektrogeräte, Fotobedarf
- Bücher, Zeitschriften, Tonträger

Bedingt empfohlen werden folgende Branchen:

- Blumen
- Drogerie/Parfümerie
- Schuhe

Aktuelle Zentrensituation

Wolfurt verfügt aufgrund der historischen Entwicklung über eine polyzentrische Struktur. Zwischen dem alten Dorfzentrum mit der Kirche und dem viele Jahre eigenständigen Ortsteil Rickenbach entstand im sogenannte Strohdorf ein weiteres Zentrum mit Rathaus, Hauptschule und Cubus. Dabei erfüllt jedes der Zentren schwerpunktmäßig eine unterschiedliche Funktion:

Der Marktplatz etabliert sich zusehends als Treffpunkt für Jung und Alt. Zahlreiche Einzelhandelsgeschäfte sind hier angesiedelt, einmal pro Woche wird ein Bauernmarkt abgehalten. Die umfassende Neugestaltung trägt hier erste Früchte. Trotzdem klagen die in diesem Bereich ansässigen Handelsbetriebe über Umsatzproblem. Ein Frequenzbringer wird gesucht.

Im Strohdorf befinden sich mit Rathaus und Post die zentralen Verwaltungsstellen der Gemeinde. Der Cubus setzt einen kulturellen Impuls auch über die Gemeindegrenzen hinweg.

Das Zentrum von Rickenbach ist für die Nahversorgung des Ortsteils wichtig. Derzeit können sich dort allerdings nur wenige Geschäfte halten. Handlungsbedarf ist hier gegeben, um im Zentrum neue Attraktivitäten zu schaffen.

Weitere mögliche Ansätze für untergeordnete Ortsteilzentren sind in der Umgebung der Volksschulen Mähdle und Bütze gegeben.

Defizite in der Zentrenversorgung sind im Nordwesten Wolfurts festzustellen. Gerade die am dichtesten besiedelten Wohngebiete liegen außerhalb des 500 m – Einzugsbereiches eines Zentrums (siehe Abbildung). Zur Nahversorgung und Identitätsstiftung des Ortsteiles sind auch hier Impulse erforderlich.

Landschaft und Naturraum - Freizeit und Sport

Die vielfältige Kulturlandschaft, die Wolfurt umgibt – das Wolfurter Siedlungsgebiet wird von drei unterschiedlichen Landschaftsräumen begrenzt – leistet als Grundlage für die Naherholung einen wesentlichen Beitrag zur Wolfurter Lebensqualität und darüber hinaus zur Qualität der Hofsteigregion. In diesem Sinn werden diese Landschaftsräume und die für ihre Erhaltung / Entwicklung bedeutenden Rahmenbedingungen in der Folge kurz angerissen, wobei vorab angemerkt werden kann, dass infolge des ungebrochenen Nutzungsdruckes auf die siedlungsnah Kulturlandschaft Erhaltungsstrategien im Vordergrund von Planungsüberlegungen stehen:

Im Norden grenzt die Bregenzer Ach mit ihren großteils noch bestockten Uferbegleitflächen das Siedlungsgebiet ab. Der Wald übt einen nachhaltigen Einfluss auf das Kleinklima aus, ist ein wertvoller Lebensraum für Pflanzen und Tiere, schirmt Infrastruktureinrichtungen wie Autobahn und Hochspannungsfreileitungen optisch ab, und ist damit ein attraktiver siedlungsnaher Erholungsraum für alle Bevölkerungsgruppen (vgl. Grünordnungsplan Wolfurt, Broggi, 1988). Aktuell bietet der Uferbegleitstreifen Raum für eine Vielzahl von in Freizeitzone zusammengefassten Freizeit- und Sporteinrichtungen, die im Flächenwidmungsplan auch als „Freiflächen-Sondergebiet-Erholung“ abgesichert sind.

Im Osten hat Wolfurt Anteil an der Hangzone-Rheintal, die unmittelbar östlich an das Siedlungsgebiet-Wolfurt angrenzt und auch Teile der Nachbargemeinden Bildstein und Schwarzach umfasst. Der regionalen Bedeutung dieses Naherholungsraumes wurde bereits durch ein gemeinsames Wanderwegekonzept Rechnung getragen. Es beinhaltet die Instandsetzung und Erneuerung von Wegen und darüber hinaus eine Beschilderung des gesamten Wanderwegnetzes (Darstellung des Wanderwegnetzes siehe Plandarstellung zum Radwegkonzept). Die Umsetzung erfolgt mit finanzieller Unterstützung des Landes Vorarlberg, nach Abschluss aller Arbeiten soll auch eine entsprechende Wanderkarte über das Wegenetz erscheinen und eine entsprechende Adaptierung des Ortsplanes erfolgen. Bereits der Grünordnungsplan (Broggi, 1988) legt für die siedlungsnahen Hangbereiche Maßnahmen zur Erhaltung der Kulturlandschaft fest. Diese beziehen sich vor allem auf ein Halten der Siedlungsgränder (siehe auch Siedlungsrandkonzept zum, REK) und die Erhaltung von Strukturelementen wie Hecken, Einzelbäumen und Obst-hainen.

Im Südwesten hat Wolfurt beidseits der L190 Anteil an den großen zusammenhängenden Riedflächen des Rheintals. Im Talraum des Gemeindegebietes sind über 60 ha Streuwiesen erhalten. Diese erstrecken sich von der Gemeindegrenze zu Lauterach nordwestlich des Landgrabens, der Gemeindegrenze zu Dornbirn im Westen und Süden und im Osten bis zur Gemeindegrenze zu Schwarzach (Im Schlatt). Ein Großteil dieser Flächen ist durch die Naturschutzverordnung Birken-Schwarzes Zeug bzw durch die „Verordnung über den Streubiotopverbund Rheintal-Walgau“ geschützt. Die Streuwiesen von Wolfurt sind Teil der großen Rheintalriede, die beispielsweise für Wiesenvögel zu den wertvollsten Lebensräumen in Österreich zählen (Grabher Markus, 2003).

Als Grundlage für die Erhaltung und Weiterentwicklung dieser Riedflächen wird aktuell vom Umweltbüro Grabher (UMG) ein „Naturerhaltungskonzept Wolfurter Ried“ erarbeitet. Ziel des Konzeptes ist es, vorhandene Naturwerte sowie Defizite aufzuzeigen, und daraus eine Leitbild sowie Maßnahmen für die langfristige Erhaltung abzuleiten. Dabei wer-

den sämtliche Streuwiesen berücksichtigt, wobei sich die Aussagen schwerpunktmäßig auf die großen Flächen im Bereich westlich der L190 konzentrieren werden (Markus Grabher, Konzept für ein Naturerhaltungskonzept Wolfurter Ried, 2003).

Durch A14, Bahntrasse und das Areal des Güterbahnhofs ist ein Teil der Riedflächen (Gebiet Flotzbach) bereits seit längerem vom eigentlichen Ried abgetrennt. Dieser Bereich erfährt durch das auf einer im Flächenwidmungsplan bereits verankerten BB-Widmung entstehende „Betriebsgebiet-Güterbahnhof Wolfurt“ eine weitere Abtrennung, was die Notwendigkeit individueller Randbedingungen für die weitere Gebietsentwicklung verstärkt. Im REK wird dieser Bereich daher als „Gebiet-Flotzbach“ getrennt behandelt. Bereits der Grünordnungsplan aus 1988 formuliert Ziele zur Erhaltung von Strukturelementen, Zielsetzungen die angesichts des fortschreitenden Nutzungsdrucks auf den siedlungsnahen, verkehrsgünstig gelegenen Landschaftsraum heute aktueller sind denn je.

Im unmittelbaren Anschluss an die Freifläche-Flotzbach liegen die größeren Sportanlagen der Gemeinde; an der Zieglerstraße, am Wiesenweg und zwischen Holzriedstraße und Bahn. Darüberhinaus sind im rechtsgültigen Flächenwidmungsplan beidseits der Zieglerstraße großflächige Vorbehaltsflächen für Sportplatzerweiterungen gewidmet. Ein Sportstättenkonzept als Grundlage für die Überprüfung bzw Aktualisierung der Sportflächenwidmungen und als Grundlage für sonstige Standortsicherungen im Flächenwidmungsplan liegt derzeit nicht vor.

Als siedlungsbegrenzenden Landschaftsraum im weiteren Sinn können auch die Böschungen entlang der A14 bezeichnet werden. Der geschlossene Heckengürtel mindert straßenbedingte Emissionen. Potential für ökologische und gestalterische Verbesserungen ist gegeben, insbesondere in Verbindung mit der Entwicklung und Gestaltung A14-naher Bauflächenreserven.

Verkehr

Zur Situation der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer in Wolfurt

Der Verkehrsclub Österreich hat 1992 ein Radverkehrskonzept für Wolfurt erarbeitet. Die im Rahmen dieses Projektes durchgeführte Umfrage unter der Wolfurter Bevölkerung ergab einen Anteil des Radverkehrs an den Gesamtwegen von 35%. Als die wichtigsten Probleme für Radfahrer wurden aufgeführt:

- Fehlende Netzdurchlässigkeit, v.a. Nord-Süd zwischen A14 und L3
- Barrieren: L3, Bregenzer Ach, Autobahn
- Gefahrenstellen: v.a. Kreuzungen an der L3
- Erschwernisse: (Kanalschächte, Pflasterungen, unebener Fahrbahnbelag)

Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr interessiert vor allem aufgrund seine Auswirkungen auf alle Daseinsgrundfunktion, vor allem hinsichtlich der Beeinträchtigung immissionssensibler Nutzungen (Wohnen, Erholen,...) und der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes. Als Hauptverkehrsachse tangiert die A14 den westlichen Siedlungsrand. Die Folge sind Lärmbeeinträchtigungen in den westlichen Wohngebieten. Andererseits sorgt die A14 in Verbindung mit dem Autobahnanschluss und der L190 für eine ausgezeichnete Anbindung der Gemeinde an das übergeordnete Straßennetz. Diese Verkehrsgunstlage wird, vornehmlich für den Güterverkehr, durch die Bahnlinie und den Güterbahnhof-Wolfurt unterstützt. Für den Personenverkehr liegt die Haltestelle Wolfurt abseits des Siedlungsgebietes eher ungünstig. Darüberhinaus wirkt die Bahnlinie im Gemeindegebiet Wolfurt als deutlich erlebbare Trennlinie.

Innerorts weist vor allem die L3, die als Achstrasse bzw. als Bützestraße, Unterlinden, Schulstraße, Brühlstraße und Dornbirner Straße das gesamte Ortsgebiet durchzieht, die höchsten Verkehrsbelastungen auf. Zur Beurteilung der Verkehrsbelastung und als Grundlage für Steuerungsmaßnahmen liegt für Wolfurt neben offiziellen Statistiken eine Verkehrszählung aus dem Jahr 2001 (Verfasser GR Albert Köb) vor.

Gegenüber dem Vergleichswert aus 1986 weist die L3 laut dieser Zählung zum Teil dramatische Steigerungen der Verkehrsmenge auf:

Abschnitt Achstrasse:	+ 6%
Abschnitt Schulstraße:	+ 41%
Abschnitt Dornbirner Straße:	+ 25%

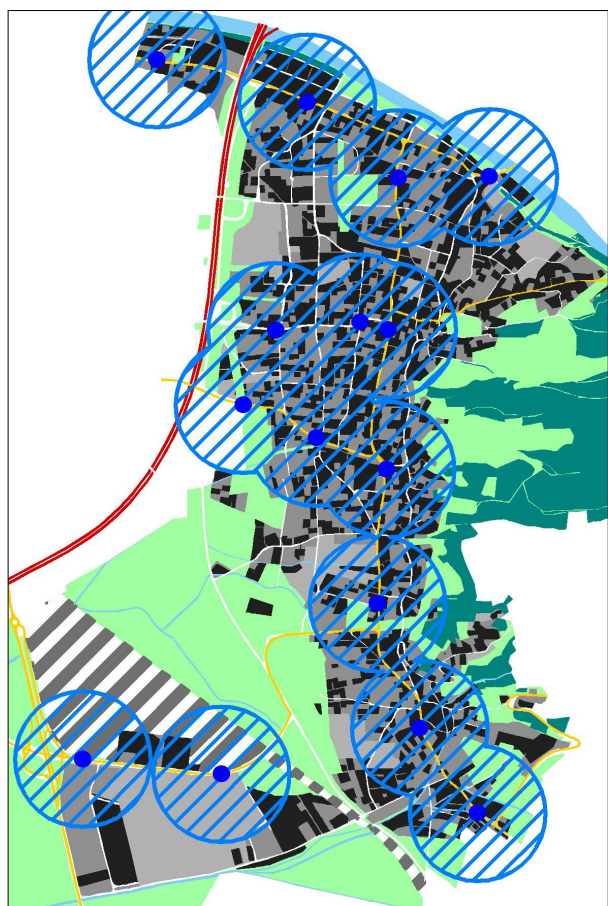
Aber auch Verkehrszunahmen auf der Lauteracher Straße (+7% im Vergleichszeitraum 1986 – 2001) weisen auf die zunehmende Verkehrsproblematik hin, wobei hier ergänzend das zusätzliche Belastungspotential durch zukünftige A14-Anschlussstellen zu bedenken ist.

Die Verkehrszählung weist in diesem Zusammenhang auf den sog. „Hausgemachten Verkehr“ als zunehmenden Verkehrsverursacher hin. Lokaler Einkaufs- und Serviceverkehr (Shuttledienste für Kinder und Jugendliche) sind damit die Hauptansatzpunkte für eine lokale Verkehrspolitik zur Verkehrsvermeidung. Positiv stimmen sollten hier Erfolge bei der Verkehrsreduktion: In der Hofsteigstraße nahm laut o.a. Zählung der Verkehr im Vergleichszeitraum 1986 – 2001 um rund 18% ab.

Öffentlicher Verkehr

Ein attraktiver Öffentlicher Verkehr stellt für viele Kfz-Benutzer eine echte Alternative dar und ist Grundversorgung für alte Menschen, Kinder und Mütter. Mit dem Landbus Unterland konnte in den letzten Jahren eine deutliche Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes in Wolfurt erreicht werden. Nicht nur die Verbindung nach Bregenz, Lauterach und Dornbirn wurde verbessert, auch innerhalb Wolfurts bringt der Landbus eine Attraktivitätssteigerung.

Große Teile des Siedlungsgebietes befinden sich im 500m-Einzugsbereich einer Haltestelle. Versorgungsdefizite bestehen am Hang (Rutzberg, Oberfeld), aber auch in den westlichen Siedlungsgebieten abseits der L3 (Fattstraße, Lerchenstraße, Flotzbachstraße, Engerrütte). Keine Anbindung erfolgt außerdem an den abseits gelegenen Bahnhof, der auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß nicht direkt vom Siedlungsgebiet aus erreichbar ist. Um diesen Defiziten zu begegnen, plant die Gemeinde langfristig die Einführung eines Ortsbusses.



Haltestellen Landbus-Unterland
mit 300m – Einzugsbereich
Quelle: Netzplan Vorarlberger
Verkehrsverbund

Analyseplan Planungsgrundlagen
einfügen

Analyseplan Flächennutzung
einfügen

Analyseplan Bauflächenbilanz
einfügen