

■ RAUMPLANUNG DI GEORG RAUCH



Beschluss
gemäß Gemeindevertretungsbeschluss 26. Februar 2014

Faulstich



Marktgemeinde Hörbranz

RÄUMLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT BETRIEBSGEBIET KRÜZA – A14

Inhalt:

Vorbemerkung			2
1. Gesamtsituation und Rahmenbedingungen			3
2. Funktion -Leitbild			5
3. Ziele und Maßnahmen			6
A	Allgemeine Ziele – Planungsgrundsätze		6
B	Räumliche Entwicklung Betriebsgebiet Krüza – A14		8
C	Mobilität - Verkehrserschließung		12
D	Grünraum – Orts- und Landschaftsbild		16
<u>Plan</u>	Räumliche Entwicklung ÜBERSICHT	1 : 4000	19

Begleitung und Ausarbeitung

 RAUMPLANUNG DI GEORG RAUCH

A 6824 Schlins, Winkelweg 18
T 05524/2990, F 05524/29904, rauch.g@aon.at

17. Februar 2013

Vorbemerkung

Im Zuge der Ausarbeitung dieses Räumlichen Entwicklungskonzeptes REK für den Bereich Autobahnknoten Hörbranz - Betriebsgebiet Krüza - soll eine zukunftsorientierte Handlungsanleitung für die räumliche Entwicklung formuliert werden.

Dieses REK konzentriert sich dabei auch auf die Entwicklung von Betriebsflächen im Zusammenhang mit konkreten Flächennachfragen ortsansässiger Betriebe. Wichtig ist, dass sich bestehende Betriebe in Bereich Krüza betrieblich erweitern und neue Betriebe sich etablieren können.

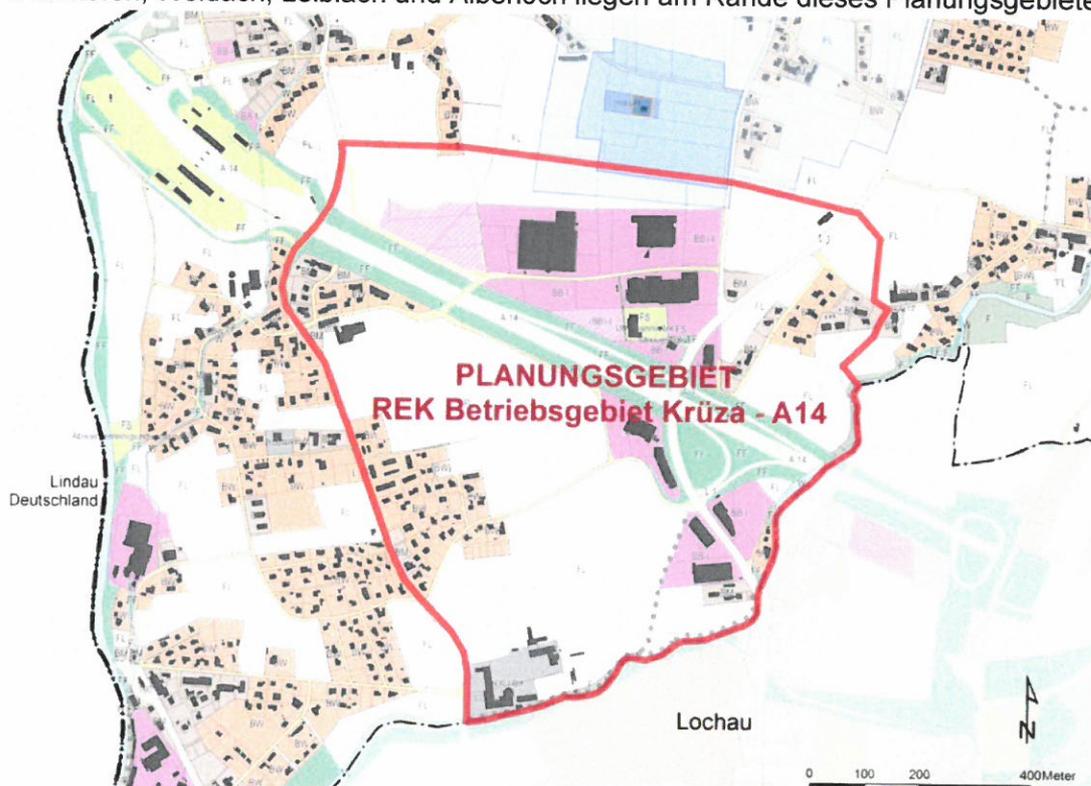
Mit dem räumlichen Entwicklungskonzept Betriebsgebiet Krüza – A14 werden vorwiegend die Ziele und Maßnahmen betreffend der Betriebsgebietsentwicklung der Marktgemeinde Hörbranz unter Berücksichtigung der grundsätzlichen räumlichen Entwicklungsvorstellungen der Region Leiblachtal dargelegt. Es wird festgelegt, wie sich die Betriebsflächen im Bereich des Autobahnknotens Hörbranz mittel- bis langfristig (10 bis 20 Jahre) unter Berücksichtigung der Wohnnachbarschaft entwickeln.

Dieses REK ist ein Leitbild mit konkreten Maßnahmenvorschlägen für einen längeren Zeitraum, ein langfristiger Orientierungs- und Handlungsrahmen, der Chancen wahrnimmt, Interessen abwägt und Spielräume offen hält.

Das REK besteht aus Grundsätzen (Leitbildern) und Zielen sowie Maßnahmen zu den einzelnen Sachbereichen.

Planungsgebiet

Das Planungsgebiet ist der Bereich um den Autobahnknoten Hörbranz A14 beginnend bei der Gemeindegrenze Lochau bis zur Landesstraße L18 (Lochauer Straße). Die Weiler Fronhofen, Weidach, Leiblach und Alberloch liegen am Rande dieses Planungsgebietes.

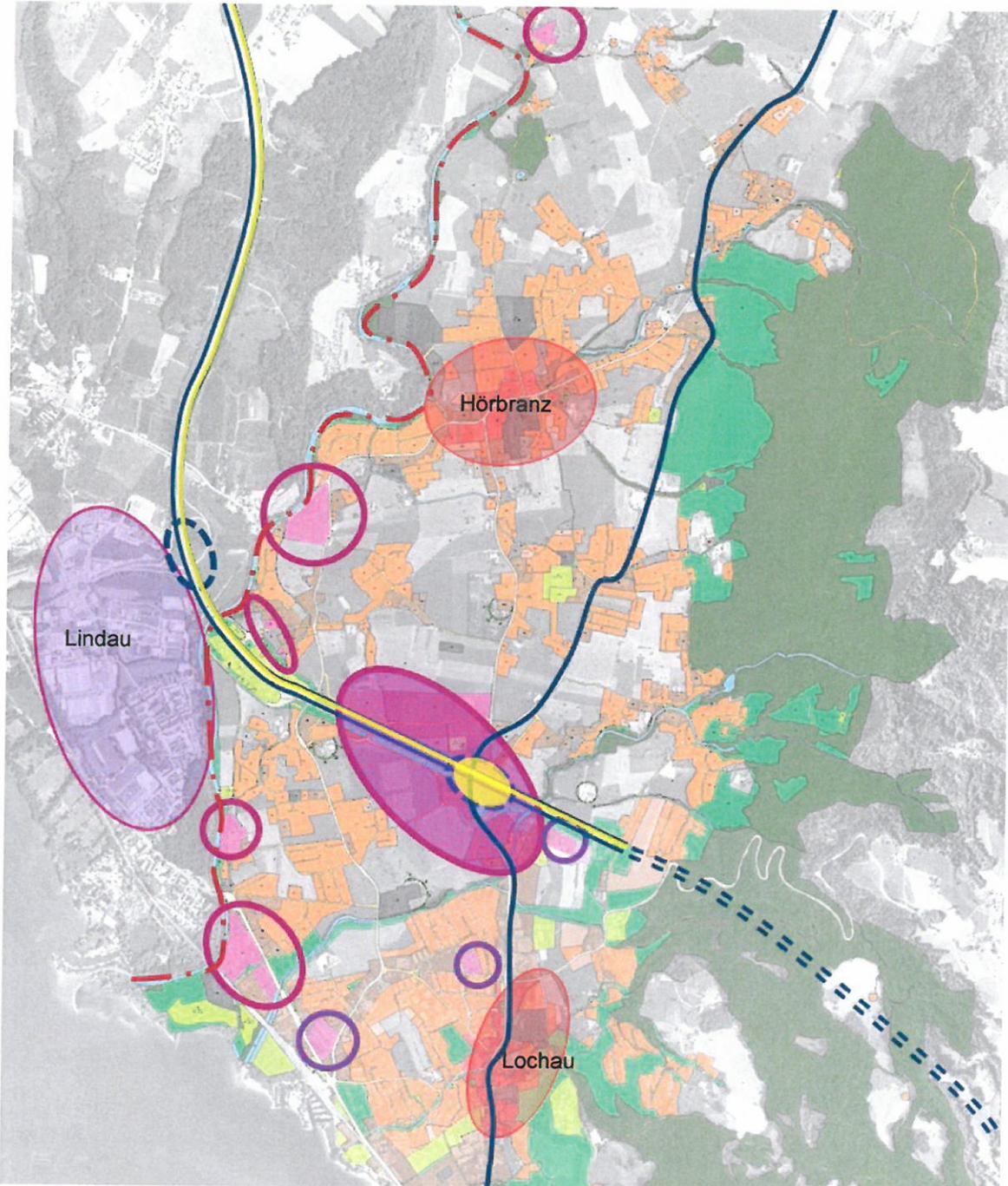


Das Planungsgebiet **REK Betriebsgebiet Krüza – A14** mit der aktuellen Flächenwidmung.

1. Gesamtsituation und Rahmenbedingungen der Leiblachtaler BB Gebiete

Betriebsgebiete in der Region Leiblachtal

Die Betriebsgebiete in der Region Leiblachtal konzentrieren sich die Gemeinden Lochau und Hörbranz. In der Gemeinde Eichenberg gibt es ein kleines lokales weitestgehend bebautes Betriebsgebiet unterhalb des Dorfes Eichenberg. Die Gemeinden Hohenweiler und Möggers haben keine gewidmeten Betriebsgebiete.



Die bestehenden Betriebsstandorte im Leiblachtal mit den Zentren Hörbranz und Lochau und dem Betriebsstandort Lindau an der Staatsgrenze.

BB Gebiete Gemeinde Lochau

In der Gemeinde Lochau gibt es drei kleinere Betriebsgebiete im Gesamtausmaß von 3,4 ha. Zwei Betriebsgebietsstandorte liegen innerhalb des Siedlungsgebietes Lochau und sind bebaut (keine Erweiterungsmöglichkeit). Das Gewerbegebiet Lochau an der A14 wird entsprechend seiner Lagegunst als Betriebsgebiet unter Berücksichtigung der erforderlichen Flächen für den Sportplatz und der umliegenden Wohnnutzung entwickelt. Der größere Teil der derzeit gewidmeten BB-Fläche ist bebaut. Eine Erweiterungsmöglichkeit des bestehenden Betriebes bzw. die Neuansiedlung eines Gewerbebetriebes ist auf der bestehenden gewidmeten BB Fläche südlich der A14 möglich.

BB Gebiete Marktgemeinde Hörbranz

Neben dem großen Betriebsgebiet um den Autobahnknoten Hörbranz gibt es in der Gemeinde Hörbranz weiter 5 Betriebsgebietsstandorte. Die 5 Standorte liegen in der Parzelle Diezling, Straußen (ECO Park - Sannwald Areal), Weidach (nördlich des ehemalige Autobahnzollamtes), Leiblach (Herrenmühle) und Unterhochsteg (Deuring Areal).

Die Betriebsgebiete in Diezlings und der ECO Park sind zur Gänze bebaut.

Die zwei kleinen Betriebsflächen mit 2900m² in Weidach sind größtenteils nicht bebaut und sind auf Grund der Nähe zum Wohngebiet für kleinere Gewerbebetriebe geeignet, die die Wohnumgebung nicht stören. Die Gemeinde Hörbranz ist langfristig bestrebt diese zwei kleinen BB Gebiete auf Grundlage der bestehenden angrenzenden Widmungs- und Nutzungsstruktur in BM oder BW umzuwidmen.

Für den Betrieb Herrenmühle und das Betriebsgebiet Deuring in Unterhochsteg bestehen auf den gewidmeten Bauflächen noch geringe Verdichtungspotentiale.

Auf Vorarlberger Seite liegen das größte Betriebsgebiet um den Autobahnknoten Hörbranz. Die optimale Verkehrsanbindung direkt an den Autobahnknoten mit der vorhandenen Infrastruktur sind wesentliche Faktoren, um diesen einzigen Betriebsstandort mit großen Entwicklungsmöglichkeiten im Leiblachtal weiter zu entwickeln.

Betriebsstandort Lindau am Autobahnknoten

Zu erwähnen ist auch, dass in unmittelbarer Nachbarschaft an der Grenze in Deutschland beim Autobahnknoten Lindau ein sehr großes Betriebsgebiet besteht. Auf Grundlage einer Luftbildanalyse bestehen an diesem Betriebsstandort noch Entwicklungsmöglichkeiten.

BB Entwicklungspotential - Betriebsflächenreserven Vlbg. Leiblachtal

Die derzeitigen Betriebsgebietsschwerpunkte mit Entwicklungspotential im Leiblachtal bzw. zwischen Bregenz und Lindau sind

- der BB Standorte am Autobahnknoten Hörbranz (Krüza) und
- der Betriebsgebietsstandort Lindau am Autobahnknoten Lindau (Deutschland).

Gute Voraussetzungen für eine zukünftige Betriebsgebietsentwicklung im Vorarlberger Leiblachtal bestehen vor allem auf Grund der räumlichen Situation mit der bestehenden Infrastruktur nur um den Betriebsgebietsstrandort Krüza am Autobahnknoten Hörbranz.

Von den rund 26,5 ha gewidmeten BB-Flächen (siehe nachfolgende Tabelle) sind derzeit nur 4,6 ha (17,5%) unbebaut. Der größte Teil dieser Flächenreserven entfällt auf die Betriebsgebiete im Bereich des Autobahnknotens Hörbranz. Diese Reserveflächen in Krüza sind

größerenenteils nur sehr eingeschränkt verfügbar und werden als Erweiterungsflächen für ansässige Betriebe vorgehalten.

		Hörbranz m ²	%	Lochau m ²	%	Eichen- berg m ²	%	Gesamt Leiblachtal	%
Betriebsgebiete inkl. Bauerwartungs- flächen	bebaut	186.644	81,86%	28.855	84,88%	3.340	100%	218.839	82,47%
	unbebaut	41.362	18,14%	5.142	15,12%	0	0,00%	46.504	17,53%
	Summe	228.006	100%	33.997	100%	3.340	100%	265.343	100%

Die Betriebsflächenreserven im Leiblachtal; Stand 2013.

2. Funktion - Leitbild

Hörbranz ist durch die traditionelle Siedlungsstruktur (Weilerdörfer), die dynamische Entwicklung am Bodensee, die Grenzlage, Verkehrsanbindung an die A14 und durch die Nähe zu den Zentren Bregenz und Lindau geprägt.

Positive Entwicklungsdynamik

Die Betriebe der Marktgemeinde Hörbranz haben sich in den letzten Jahren sehr positiv entwickelt. Kern dieser Entwicklungsdynamik sind innovative Hörbranzer Produktionsunternehmen. Dadurch gibt es wichtige Impulse für andere Bereiche in der regionalen Wirtschaft und insbesondere für die Gemeinde Hörbranz. Zentrales Anliegen einer zukunftsorientierten räumlichen betrieblichen Entwicklung ist es, möglichst optimale Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung der Produktionsstandorte in Hörbranz, insbesondere für den Bereich Krüza – Autobahnknoten Hörbranz A14 - zu schaffen.

Ziel dieses REK ist es, Anreize zur Weiterentwicklung (Entfaltungsmöglichkeit) bestehender ortsansässiger Betriebe, sowie eine selektive Ansiedlung neuer Betriebe im Bereich Krüza anbieten zu können bzw. einer Abwanderung von Leiblachtaler Betrieben entgegenzuwirken.

Gutes Infrastrukturangebot

Die optimale Verkehrsanbindung direkt an den Autobahnknoten mit der vorhandenen Infrastruktur (Energieversorgung, Telekommunikationsangebot, Wasser, Abwasser) sind wesentliche Faktoren, um diesen Betriebsstandort entlang der Autobahn unter Berücksichtigung der umgebenden Wohnnachbarschaft weiter zu entwickeln.

Durch die Sicherung und Entwicklung dieses Betriebsstandortes an der Autobahn auf Basis eines attraktiv strukturierten Betriebsgebiets, erhalten Unternehmen langfristige Entwicklungsperspektiven. Dieses Konzept berücksichtigt insbesondere die Planungsbereiche Verkehr, Unternehmensbranche (Entwicklung ortsansässiger Betriebe, Betriebserweiterung bestehender Betriebe, Ansiedlung neuer Betriebe) und Grünraum.

Leitbild

- Optimale räumliche Voraussetzungen tragen zur Weiterentwicklung des Produktionsstandortes Krüza an der A14 bei. **Die Erhaltung und Schaffung von Entwicklungsmöglichkeiten für die bestehenden Betriebe in Hörbranz** sind bei dieser Betriebsentwicklung von zentraler Bedeutung, da sie wichtige Impulse für die Wirtschaft in der Region Leiblachtal liefern.
- Der Betriebsstandort Krüza ist ein hochattraktiver Wirtschaftsstandort, der die Entfaltungsmöglichkeit bestehender Unternehmer und die selektive Ansiedlung neuer Unternehmer unter Berücksichtigung einer effizienten Nutzung vorhandener Ressourcen in der Gemeinde Hörbranz fördert. Dieser Standort trägt auf Dauer dazu bei, ein größeres Potential an möglichst **qualifizierten Arbeitsplätzen in der Region zu sichern**.
- Das optimale Infrastrukturangebot, städtebauliche Qualitäten, grüngestalterische Maßnahmen und die **Erhaltung der bestehenden Siedlungsqualität in der Wohnnachbarschaft** bilden den Rahmen für die Entwicklung dieses Betriebsstandortes und erhöhen zukünftig die betriebliche Standortattraktivität.

3. Ziele - Maßnahmen

Aus der Analyse der räumlichen Situation, dem Leitbild und der Entwicklung der letzten Jahre sowie unter Bezugnahme auf aktuell betriebliche Flächennachfragen, lassen sich für die räumliche Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Krüza Ziele und Maßnahmen definieren.

Es sind dies die generellen Vorstellungen der Gemeinde Hörbranz für die zukünftige räumliche Entwicklung des Betriebsstandortes Krüza an der A14.

A BETRIEBSGEBIETSENTWICKLUNG KRÜZA ALLGEMEINE ZIELE - PLANUNGSGRUNDSÄTZE

Das größte betriebliche Entwicklungspotential für die Gemeinde Hörbranz liegt im Bereich des Autobahnknotens Krüza. Die Nähe zum Autobahnknoten mit den bestehenden Betriebsflächen nördlich und südlich der A14 bedingt eine herausragende regional bedeutende Standortqualität. Dieses Areal ist mit Ausnahme des Siedlungsgebietes Fronhofen - östlich der L1 – von einem breiteren Landwirtschaftsgürtel umgeben.

Allgemeine Ziele, die bei der zukünftigen Betriebsgebietsentwicklung Krüza berücksichtigt werden:

- Flächenverfügbarkeit bestehender Betriebe langfristig sicherstellen – zukünftige Erweiterungsmöglichkeiten für die
 - Firma Rupp – Erweiterung Richtung Westen (2012 neu als BB gewidmet)
 - Firma Prinz – Betriebsverlagerung und Erweiterung der bestehenden Betriebsfläche auf Gst. Nr. 932, Nachnutzung Haltmeier
 - Firmen auf Gst. 902/2, 911/1 und 911/2.

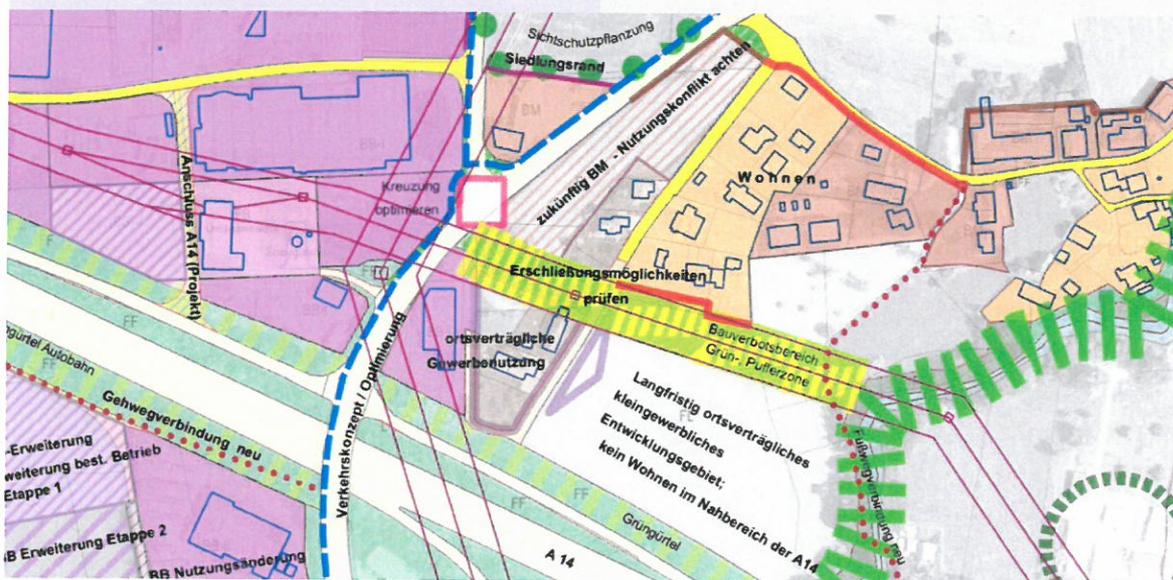
- **Selektive Ansiedlung neuer Betriebe im Gebiet Krüza langfristig sicherstellen / ermöglichen.**
Langfristig optimale Betriebsgebietsnutzung ermöglichen
 - Salvatorstraße – Anbindung L1 (Allgäustraße) langfristig verlagern – zukünftig bessere Bauflächennutzung
 - Festlegen von Entwicklungsetappen.
- **Nutzungskonflikte vermeiden / Landwirtschaft sichern**
Naherholungsräume sichern / aufwerten
 - Erhaltung von Pufferzonen (Landwirtschaftsflächen) zwischen dem Betriebsgebiet und den Wohngebieten
 - Zusammenhängende Freiflächen für die Landwirtschaft erhalten.
 - Bestehende Landwirtschaftsbetriebe in den Siedlungsrandlagen erhalten, Nutzungskonflikte vermeiden – keine Bauflächenwidmung im Nahbereich
 - Halten des Wohnsiedlungsrandes ins besonders im Bereich Leiblach (Salvatorstraße) und Fronhofen (südlich Fronhofen Straße)
 - Grünachse Ruggbach als Puffer, Retentions- und Naherholungsraum sichern und aufwerten; durchgängige Fußgängerverbindungen schaffen
 - Grüngürtel entlang der zukünftigen westlichen Betriebsgebietsgrenze sichern (FF Widmung) – neue Fuß und Radwegverbindung, Obstbaumgürtel, Sichtschutzbepflanzung, Versickerungsfläche, Kurzzeiterholung.
- **Schaffung eines attraktiven Betriebsgebietes mit positivem Image als Standortfaktor für die gesamte Region Leiblach mit landschaftsbildlicher Einbindung**
 - Ressourcenschonung – Flächenverbrauch minimieren,
 - erneuerbare Energieträger einsetzen / fördern
 - großflächige Versiegelung vermeiden (Versickerung vor Ort)
 - Standort für gemeinsame Parkgarage langfristig sichern
 - bestehende Grünachse Ruggbach und GrüngürtelAutobahn, erhalten
 - grüngestalterische Maßnahmen – landschaftsbildliche Einbindung des Betriebsgebietes; z.B. neuer Grüngürtel entlang dem westlichen BB-Rand.
- **Bestehende Verkehrssituation mit dem Autobahnanschluss optimieren; zusätzliche Belastungen für Wohnsiedlungsgebiete vermeiden**
bestehende Straßenbauprojekte berücksichtigen
 - Autobahnauffahrt – Erschließung Betriebsgebiet Krüza Nord (Asfinag)
 - Verlängerung Krüzastraße Richtung L18 (Lochauer St.) - Erschließung neu.
 Verkehrstechnische Optimierung bestehender Kreuzungsknoten an der L1
 - Kreuzungsbereich Ziegelbach- / Allgäustraße
 - Kreuzungsbereich Salvator- / Allgäustraße / Autobahnauf- bzw. -abfahrt
 LKW Fahrverbot
 - auf der Krüzastraße südlich der A14 (Leiblach) und durch
 - das Wohnsiedlungsgebiet auf der Salvatorstraße.
- **Fuß- und Radwegverbindungen – Schaffung von Strukturen der kurzen Wege; Förderung des Alltags-Radverkehrs**
öffentliche Nachverkehrsstrukturen langfristig stärken
 - Regionales Radroutenkonzept Leiblachtal integrieren
 - Fuß- und Radwegverbindungen zwischen dem Zentrum Hörbranz zum Betriebsgebiet Krüza und zu den Siedlungsgebieten Lochau verbessern
 - Bestehende Haltestellenstruktur erhalten, ausbauen.

B Räumliche Entwicklung – Betriebsgebietsstandort Krüza – A14

Entwicklung eines regional bedeutenden attraktiven Betriebsgebietes mit positivem Image unter besonderer Berücksichtigung zukünftiger Entwicklungsmöglichkeiten für bestehende Betriebe und der Vermeidung von Nutzungskonflikten.

B1 Betriebsgebietsentwicklung nördlich der A14

- | | |
|---|---|
| <p>B1.1 Halten des nördlichen Betriebsgebietsrandes und der nördlichen Siedlungsgrenze im Bereich Ziegelbach und Fronhofen</p> | <p><i>Auf Grund des bestehenden Wasserschutzgebietes und der topographischen Geländekante mit der bestehenden Bebauung im Bereich Moosweg halten des bestehenden Widmungsrandes. Keine Ausdehnung des betrieblichen Siedlungsrandes im Bereich Ziegelbach und Fronhofen (Landwirtschaft, Baubeschränkungsbereich, Vermeidung von Nutzungskonflikten).</i></p> |
| <p>B1.2 Erhaltung einer Grünzone / Pufferraum im Bereich des Hochspannungsleitung (Bauverbotsbereich) östlich des Kreuzungsbereiches L1 Allgäustraße - Ziegelbachstraße und südlich des bestehenden Wohngebietes Fronhofen</p> | <p><i>Im Sinne der Vermeidung von langfristigen Nutzungskonflikten keine weitere Bauflächenwidmung für den gesamten Bauverbots- bzw. Baubeschränkungsbereich. Diese Puffer- bzw. Grünzone wird zukünftig als Erschließungsachse für die langfristige Entwicklung der Betriebsflächen zwischen der Autobahn und diesem Bauverbotsbereich genutzt.</i></p> |
| <p>B1.3 Fläche zwischen Allgäustraße und dem Wohngebiet Fronhofen zukünftig für Kleingewerbe unter Berücksichtigung der Wohnumgebung nutzen – zukünftig BM Widmung, Nutzungskonflikte vermeiden</p> | <p><i>Zukünftig kann diese Freifläche als BM gewidmet werden. Förderung von kleingewerblichen Strukturen in Abstimmung mit der umgebenden Bebauung; gewerbliche Erschließung über die L1 Allgäustraße.</i></p> |



B2 Betriebsgebietsentwicklung südlich der A14

B2.1 Langfristige Betriebsgebiets-erweiterung gegen Westen;
Festlegung des langfristigen Siedlungsrandes im Westen und Süden (Bereich Ruggbach)

- **Erhaltung einer Pufferzone** mit landwirtschaftlicher Nutzung im Bereich der Wohngebiete Salvatorstraße und Kloster.
- **Errichtung eines Grüngürtels** am westlichen Betriebsgebietsrand; siehe D1.2
- **Erhaltung einer Grünachse Ruggbach** mit Bedeutung für die Naherholung; siehe D1.3

Auf Grund der attraktiven und verkehrstechnisch optimalen Lage ist grundsätzlich eine Erweiterung des Betriebsgebietes südlich der A14 sinnvoll. Wichtig ist, dass bei dieser Erweiterung im Sinne der Vermeidung von Nutzungskonflikten eine Pufferzone zum Wohngebiet in Bereich der Salvatorstraße und zum Kloster erhalten bleibt. Von Bedeutung ist die Erhaltung und Stärkung der Grünachse Ruggbach und Grüngürtel entlang dem westlichen Siedlungsrand als regional wichtige Grünachse und Naherholungsraum, Retentionsraum; Pufferzone für die Wohngebiete im Gemeindegebiet Lochau. Maßnahmen zur Verkehrserschließung siehe C1 u. C2.

B2.2 Erweiterungsflächen für bestehende Betriebe langfristig sichern (Flächenvorsorge für expandierende Betriebe) - für

- den Betrieb auf Gst.932 und 933
- den Betrieb auf Gst. 902/2
- die Betriebe auf Gst. 911/1 und 911/2

Die bestehenden Betriebe südlich der A14 und westlich der L1 haben derzeit keine Erweiterungsmöglichkeiten. Es ist daher wichtig, dass für diese expandierenden Betriebe langfristig betriebliche Erweiterungsflächen angeboten werden können.

Gesamtkonzept (z.B. Umlegung) erforderlich.



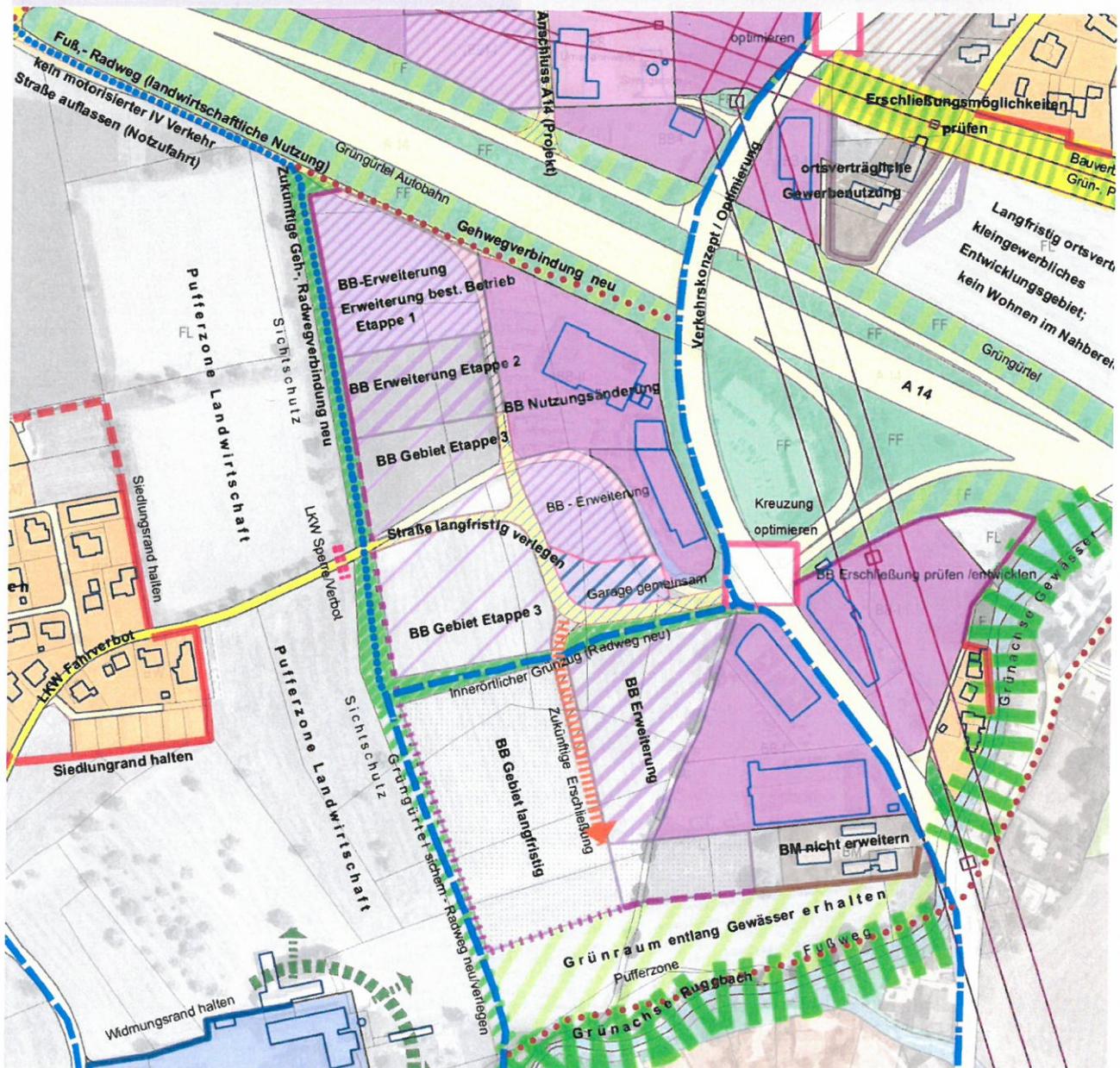
B2.3 **Festlegung von Entwicklungsetappen in:**

- Betriebserweiterungsfläche Etappe 1
- Betriebserweiterung Etappe 2
- Betriebsgebiet neu Etappe 3
- Langfristiges Betriebsgebiet

Wichtig ist, dass sich dieses Betriebsgebiet auf Grundlage dieser Etappenfestlegung entwickelt. Die Umsetzung – Entwicklung Betriebsflächen und Erschließung erfolgt in Etappen (kurzfristig, mittelfristig und langfristig). Ausarbeitung eines Umsetzungs- bzw. Etappenplanes und /oder Umlegung in Abstimmung mit Gemeinde und Grundbesitzer.

B2.4 Bestehendes Mischgebiet im südlichen Bereich (Ruggbach Nähe) **nicht erweitern**

Nutzungskonflikt vermeiden. Vor allem der westliche unbebaute Bereich soll langfristig als Gewerbefläche genutzt /entwickelt werden, dabei Puffer zum BM-Gebiet einhalten.



Plananschnitt: Ziele zur räumlichen Entwicklung – Bereich südlich A14

C Mobilität - Verkehr

C1 Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV

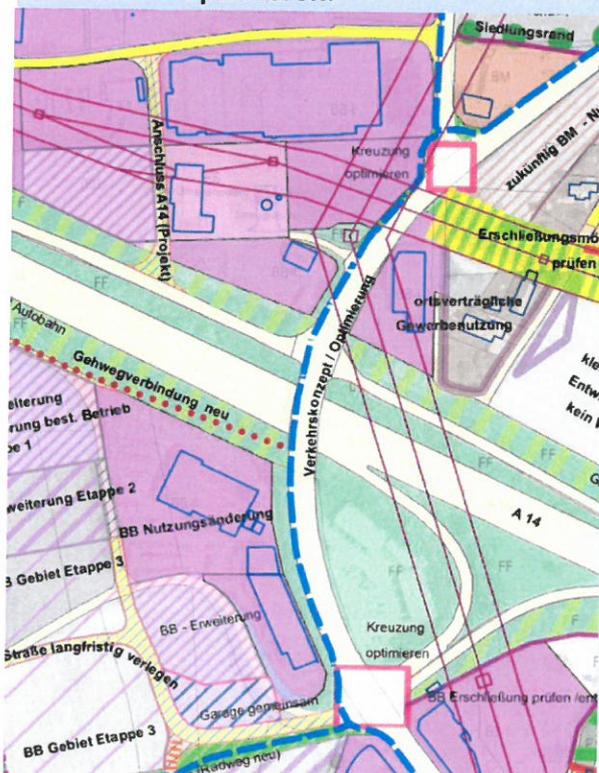
Bestehende Verkehrssituation mit dem Autobahnanschluss optimieren und zusätzliche Belastungen für Hörbranner Ortsgebiete durch die Entwicklung dieses Betriebsstandortes vermeiden. Erhalten und Stärken öffentlicher Nahverkehrsstrukturen.

- C1.1 Die bestehenden Verkehrsprojekte**
- Auffahrt Anschluss A14 Richtung Deutschland;
 - neue Verbindungsstraße nördlich A14 zwischen Krüzastraße und Lochauer Straße
- sind notwendig für die Entwicklung dieses Betriebsgebietes. Diese Projekte werden in Absprache mit dem Land und Gemeinde kurz bis mittelfristig umgesetzt.

Diese Verkehrsprojekte sind für die Gesamterschließung der Gemeinde und für die zukünftige Entwicklung dieses Betriebsstandortes wichtig. Sie sollen vor allem den bestehenden Verkehrsknoten Allgäustraße – Ziegelbachstraße entlasten und vorwiegend den Schwerverkehr zu dem Betriebsgebiet Oberhochsteg direkt auf den Autobahnanschluss lenken. Dadurch werden langfristig Wohngebiete vorwiegend in den Weilern Straßen und Leiblach entlastet.

- C1.2 Die Kreuzungsbereiche**
- L1 Allgäustraße – Ziegelbachstraße und
 - L1 - Salvatorstraße / Autobahnauffahrt Richtung Bregenz
- sind zukünftig **verkehrstechnisch zu optimieren**.

Unter Berücksichtigung der zukünftigen Erschließungsvariante für das nordöstliche Gewerbegebiet (siehe C1.3) ist im Sinne einer verbesserten Verkehrslenkung dieser stark befahrene Kreuzung verkehrstechnische zu optimieren mit dem zusätzlichen Effekt einer Geschwindigkeitsdämpfung.



Aus sicherheitstechnischer Sicht soll, in Abstimmung mit dem Land, Asfinag und der Gemeinde die Kreuzung L1 – Salvatorstraße – Autobahnauffahrt zukünftig umgestaltet werden.

Bei der Gestaltung dieser Verkehrsknoten sind auch die Erfordernisse des regionalen Radweges auf der L1 zu berücksichtigen.

C1.6 Langfristig neue Erschließung des zukünftigen südlichen Betriebsgebietes über einen **Stichweg** – Errichtung und Entwicklung auf Grundlage eines Etappenplanes.

Planung und Umsetzung im Zusammenhang mit der langfristigen Etappenentwicklung bzw. unter Berücksichtigung einer zukünftigen Betriebsweiterung in diesem südlichen Bereich.

C1.7 Erhaltung der Wohnsiedlungsqualität im Weiler Leiblach. Keine zusätzliche Verkehrsbelastung

- **LKW Fahrverbot** für das Siedlungsgebiet Leiblach vor der Autobahnbrücke **Krüzastraße**
- **LKW Fahrverbot** auf der **Salvatorstraße** ab dem zukünftigen Betriebsgebietsrand.

Wichtig ist, dass weiterhin im Bereich der Wohngebiete in Leiblach auf der Krüza- und Salvatorstraße zukünftig das LKW Fahrverbot erhalten bleibt. Der LKW Verkehr, vor allem zum Betriebsgebiet Oberhochsteg, wird zukünftig über die neuen geplanten Verbindungsstraße (Verlängerung Krüzastraße) erfolgen.

C1.8 Gemeinsame Parkgarage im Kreuzungsbereich Salvatorstraße Allgäustraße – **Fläche langfristig sichern.**

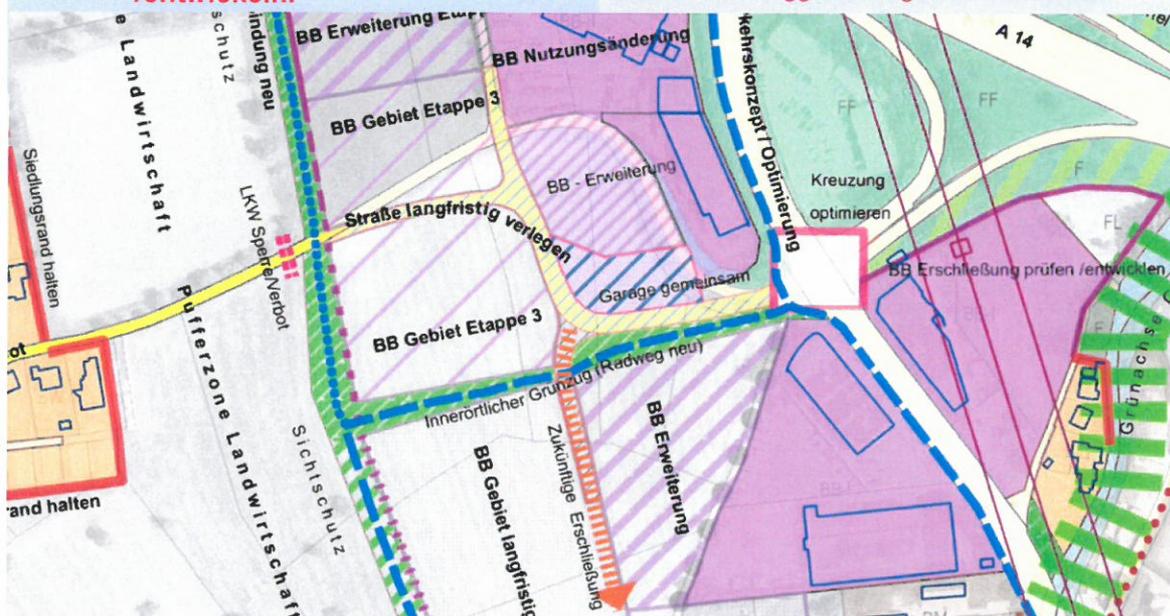
Im Sinne des sparsamen Umganges mit Grund und Boden sollte langfristig eine gemeinsame Garage (vorwiegend für die Betriebe in der unmittelbaren Umgebung) errichtet werden. Dabei ist besonders die bestehende topographische Situation zu berücksichtigen (eventuell zwei Parkebenen mit zwei eigenen Ein- und Ausfahrten; Idee Photovoltaiknutzung auf dem Dach).

C1.9 Öffentliche Nahverkehrsstrukturen – Anbindung Betriebsgebiet - **erhalten und stärken**

Bestehenden Haltestellenstruktur unter Berücksichtigung der langfristigen Betriebsgebietsentwicklung erhalten, optimieren bzw. ausbauen.

C1.10 BB-Erschließung im Bereich Ruggbachweg prüfen /entwickeln.

Zukünftig sind optimierte Erschließungsüberlegungen für die unverbauten BB Flächen im Bereich des Ruggbachweges zu entwickeln.



C2 Fuß- und Radwegverbindungen

Optimierung der Fuß- und Radwegverbindung zu den Weilern und Zentren Hörbranz und Lochau im Sinne der Schaffung von Strukturen der kurzen und sicheren Wege. Förderung des Alltags-Radverkehrs (Schnellverbindungen).

- | | | |
|------|---|--|
| C2.1 | <p>Regionales Radroutenkonzept Leiblachtal im Entwicklungskonzept berücksichtigen bzw. adaptieren. Langfristige Verlagerung der Landesradroute Alltag von der Lochauerstraße Richtung Kloster in die geplanten innerörtlichen Grünverbindung und in den Grüngürtel am BB Siedlungsrand.</p> | <p>Im Zuge der Projektentwicklung wird die Radroute Alltag in den Bereich des geplanten Grünzuges verlegt. Dieser Grünstreifen und Grünzug soll zukünftig das Betriebsgebiet ortsbildlich gliedern, in die Umgebung einbinden und als Aufenthaltsfläche für die Kurzeiterholung der Beschäftigten dienen.</p> |
| C2.2 | <p>Errichtung einer neuen Fuß- und Radwegverbindung auf dem Grüngürtel (siehe D1.2) entlang dem westlichen neuen Betriebsgebietsrand.</p> | <p>Dadurch, dass der Verbindungsweg zwischen unterer Krüza- und Salvatorstraße aufgelassen wird, ist es notwendig, dass eine neue Fuß- und Radwegverbindung im Bereich des zukünftigen westlichen Betriebsgebietsrandes (Grüngürtel) zwischen der unteren Krüzastraße und dem Ruggbach geschaffen wird. Dieser Grüngürtel mit dem öffentliche Fuß- und Radweg (Fahrbahnbreite 3,6m) ist 10 bis 12m breit (siehe D1.2).</p> |
| C2.3 | <p>Erhaltung, Aktivierung und Aufwertung von Fußwegverbindungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fußwegverbindung aktivieren / sichern zwischen dem Weiler Straußen und der Krüzastraße ▪ Schaffung einer neuen Fußwegverbindung entlang der südlichen Autobahn-Böschung zwischen unterer Krüzastraße und L1 Allgäustraße ▪ Aufwertung der Fußwegverbindung entlang dem Ruggbach zwischen Kloster und Allgäustraße. Langfristig Errichtung einer neuen Fußwegverbindung zwischen Allgäustraße (betrifft auch Gemeindegebiet Lochau) und dem Siedlungsgebiet Fronhofen entlang dem Ruggbach ▪ Aufwertung der Fußwegverbindung Richtung Lochau über den Ruggbach (Anschluss Flurstraße in Lochau) | <p>Im Sinne der Schaffung von Strukturen der kurzen Wege und der Aufwertung der Naherholungsräume ist die Erhaltung / Neuerrichtung dieser Fußwegverbindungen langfristig wichtig.</p> <p>Zusammen mit den bestehenden Grünstrukturen und geplanten Aufenthaltsräumen sollen diese Wege Erlebnisse vermitteln und die Attraktivität dieses Betriebsgebietes steigern.</p> |

D Grünraum – Orts- und Landschaftsbild

Schaffung eines attraktiven Betriebsgebietes mit grüngestalterischen Maßnahmen. Landschaftliche Einbindung des Betriebsgebietes; Versickerungs- und Retentionsflächen sichern.

D1 Landschafts-, Ortsbildbild, Umwelt

D1.1 Förderung von Sichtschutzbepflanzungen im Bereich des bestehenden nördlichen Betriebsgebietsrandes. Einbindung des Betriebsgebietes in die umgebende Landschaft.

Im Sinne der optimalen Eingliederung des Betriebsgebietes (Sichtschutz) und im Sinne des Orts- und Landschaftsbildes fördern von Sichtschutzbepflanzung mit hochstämmigen Laubbäumen.

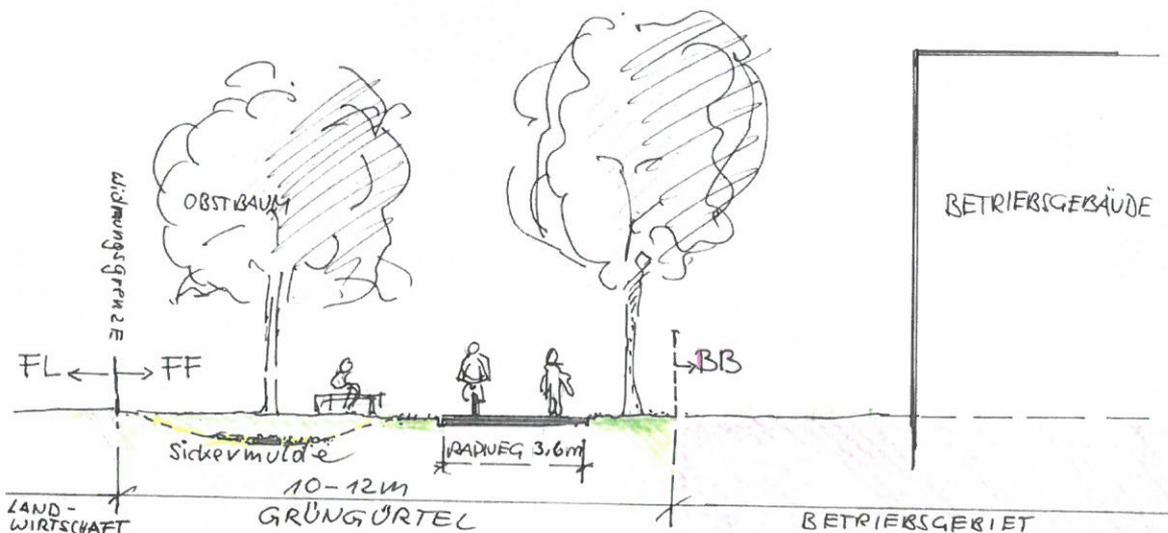
Im Bereich Straßen (Moosweg) Pflanzung eines geschlossenen Grüngürtels auf den Hangflächen - zukünftiger Sichtschutz für die Betriebserweiterungsfläche.

D1.2 Sicherung und Errichtung eines Grüngürtel entlang der zukünftigen westlichen Betriebsgebietsgrenze in Verbindung mit

- der neuen Errichtung eines Fuß- und Radweges (siehe C2.2),
- der Gestaltung von Flächen für die Kurzeiterholung der Beschäftigten,
- Bepflanzungsmaßnahmen z.B. Obstbaumgürtels (Sichtschutz) und
- der Sicherung von Versickerungsflächen für die angrenzenden Betriebsgebiete.

Im Zusammenhang mit der Errichtung des Geh- und Radweges sichern und Förderung von Grünstrukturen im Sinne der landschaftsbildlichen Einbindung des Betriebsgebietes in die umgebende Landschaft. Vorgeschlagen wird ein ca. 10 bis 12 m breiter Hochstamm-Obstbaumgürtel in Kombination mit Radweg, Erholungseinrichtungen und Versickerungsmöglichkeiten. Bestehende Obstbäume im angrenzenden Landwirtschaftsgebiet möglichst erhalten bzw. erneuern.

Der Grüngürtel wird zukünftig als Freifläche Freihaltegebiet gewidmet.



- D1.3 Erhaltung einer Grünachse / Pufferzone mit Retentionsraum entlang dem Ruggbach.**
Gehwegverbindung siehe C2.3

Wichtig ist die Erhaltung und Stärkung der Grünachse Ruggbach als regional wichtige Grünverbindung zum Bodensee sowie als Retentions-, Puffer- und Naherholungsraum.



- D1.4 Grüngürtel beidseitig der Autobahnböschung erhalten.**
Gehwegverbindung entlang dem südlichen Grüngürtel (siehe C.2.3)

Die bestehenden Grüngürtel entlang der Autobahn sind landschafts- und ortsbildlich wichtige Grünstrukturen.

- D1.5** Zukünftig Ausarbeitung eines **Bebauungsplanes** im Sinne der Schaffung eines städtebaulich attraktiven und ressourcenschonenden Betriebsgebietes – rechtskräftiger Teilbebauungsplan Krüza erweitern / anpassen.

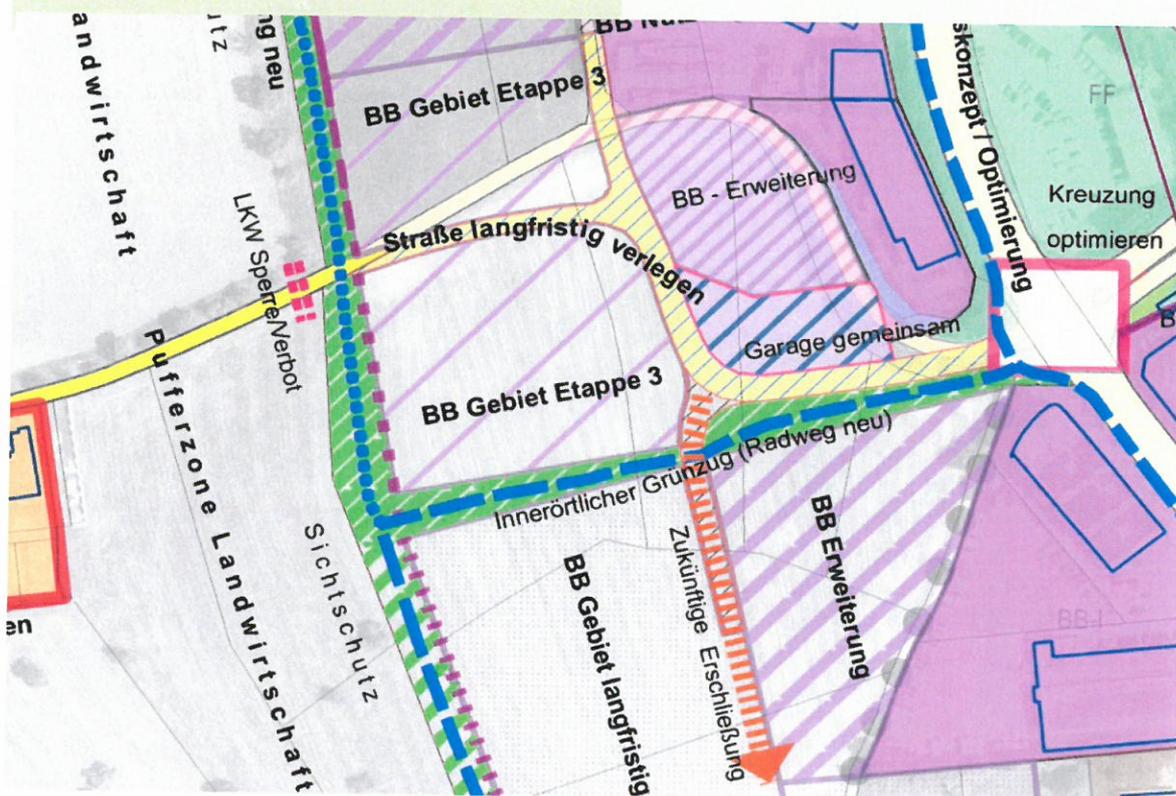
Neben Nutzungs- und Gestaltungsfestlegungen sind Ressourcenschonung und andere Umweltkriterien wie z. B. Bodenversiegelung wichtige Ziele des Bebauungsplanes.

- D1.6 Salvator Kloster – Ensemble erhalten, Nutzungsstruktur mit kulturellem Schwerpunkt langfristig aufwerten / verbessern.** Freiflächen um das Kloster langfristig erhalten.

Das Salvator Kloster ist eine bedeutende kulturelle Einrichtung für die Region Leiblachtal. Wichtig ist die Erhaltung und langfristige Aufwertung (Nachnutzung) als regionales kulturelles Zentrum mit landwirtschaftlicher Nutzung. Die Freiflächen und Gartenanlagen rund um das Kloster sind wichtige Flächen für den bestehenden Landwirtschaftsbetrieb und Kloster sowie Pufferraum zu den zukünftigen Betriebs- und Wohngebieten.

D2 Betriebsgebietsgliederung - Grünräume

- D2.1 Erhaltung einer **Grünzone** im Bauverbotsbereich als wichtige **Pufferzone** östlich der Kreuzung Allgäustraße – Ziegelbachstraße. Bereich für die langfristige Erschließungsterrasse des zukünftigen Betriebsgebietes nordöstlich der A14 (siehe C1.3)
- Im Sinne der langfristigen Vermeidung von Nutzungskonflikten ist die Erhaltung einer Pufferzone zwischen dem nördlichen Wohngebiet und dem zukünftigen Betriebsgebiet an der A14 wichtig. Langfristige Bepflanzung dieser Grünzone als gliederndes Element in Abstimmung mit dem Leitungsträger.*
- D2.2 **Schaffung einer innerörtlichen Grünverbindung** (Grünzug) im Zusammenhang mit der Verlagerung des regionalen Radweges im Bereich Salvatorstraße. Wichtiger gliedernder Grünverbindung mit Aufenthaltsqualität für die Kurzzeiterholung.
- Gestaltung und Umsetzung im Sinne des Gesamtkonzeptes. Breite der Grüngürtels gemäß Konzept 8 bis 16m.*
- D2.3 **Grüngestalterische Begleitmaßnahmen** für die neu errichteten und umzubauenden **Straßen**
- Im Sinne des Ortsbildes sind Bepflanzungsmaßnahmen entlang den öffentlichen Straßen in Abstimmung mit der Verkehrsplanung vorzusehen.*



Nachfolgend der Plan Ziel zur räumlichen Entwicklung als Bestandteil dieses Räumlichen Entwicklungskonzeptes Betriebsgebiet Krüza – A14.

