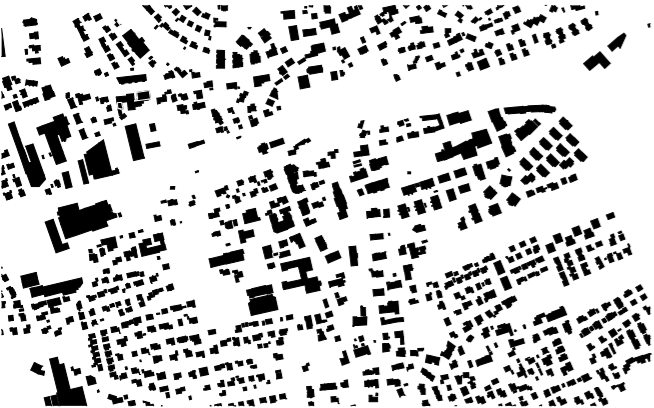
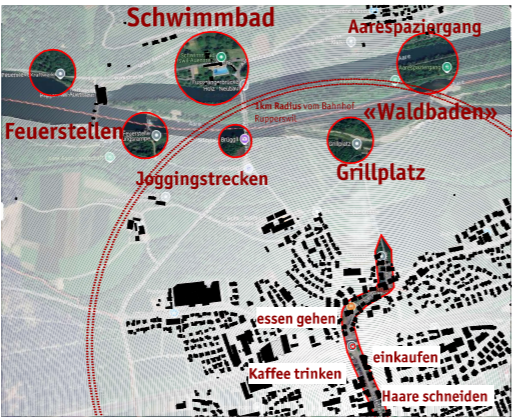


Analyse | Schwarzplan 1:5'000



Analyse | Naherholung 1:10'000



Leitideen | Zentrum schaffen



Leitideen | Von Gewohntem ausgehen



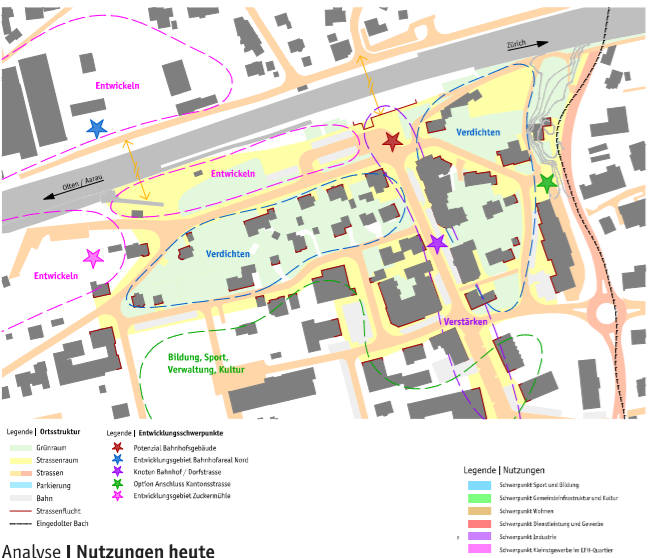
Leitideen | Nachbarschaften bilden



Leitideen | Quartiere vernetzen



Analyse | Schatzkarte 1:2'000



Analyse | Nutzungen heute



Analyse & Konzept | Variantenstudium ÖV und MIV

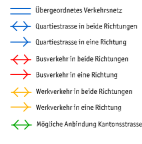
Erste Zielsetzung
Stärkung der Dorfstrasse als Verbindungsschse für Fussgänger und Zweiradverkehr
Massnahmen:
- Dorfstrasse wird als Einbahnstrasse für MIV gestaltet, mit Fahrtrichtung Süd
- Zufahrt zu Bahnhof und den verschiedenen Baufeldern erfolgt via Mitteldorf
- Auf einem Direktanschluss ab der Kantonsstrasse wird verkehrt
- Anschlusszonen aus Gründen der Verkehrssicherheit kaum machbar
- grosser Landbedarf im östlichen Bereich vom Baufeld Bahnhofareal
- Dorfstrasse wird als verkehrsberuhigte Begegnungszone gestaltet
- Mit dem Einbahnverkehr bietet sich die Möglichkeit, einer grosszügigen und einladenden Strassenraumgestaltung
- Für angrenzende Gewerbenutzungen stehen weiterhin Kurzzeitparkplätze zur Verfügung
- Die bestehenden Einstellhalten-Zufahrten bleiben unverändert bestehen

Zweite Zielsetzung
Aufwertung Bahnhofplatz
Massnahmen:
- Der Bahnhofplatz wird in der Verlängerung der Dorfstrasse angeordnet
- Die Bushaltestelle wird diagonal in der Verlängerung vom Mitteldorf platziert
- Der Bus fährt somit via Mitteldorf zu und verlässt den Bahnhofplatz mit einem U-Turn via Dorfstrasse
- Der Bahnhofplatz wird ebenfalls als Begegnungszone gestaltet
- Mit Ausnahme von wenigen Kurzzeit-Parkplätzen soll der Bahnhofplatz vom PWRverkehr befreit werden
- Für Park+Ride werden die notwendigen PW-Parkplätze in der ostseitigen Überbauung realisiert
- Die Veloabstellplätze bleiben am bisherigen Standort bestehen
- Für Fussgänger wird eine möglichst direkte Anbindung zur Personenunterführung geschaffen

HEUTE



Legende | Variantenstudie Verkehr



Dokumentation | Aufnahmen Zentrum Ruppertswil 2024

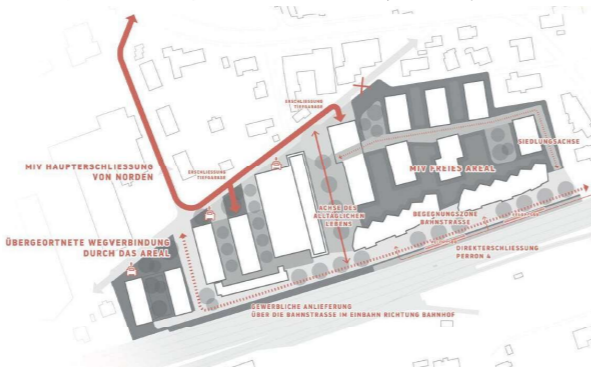


Bahn und Seetalstrasse führten zu einer anderen Wahrnehmung des Dorfcharakters.

Grundlagen | Nutzungen im Richtprojekt Ferrum-Areal (metron AG)



Grundlagen | Vernetzung mit dem Ferrum-Areal (metron AG)



Grundlagen | Konzept & Identität des Ferrum-Areals (metron AG)



Grundlagen | Modell der langfristigen Entwicklung des Areals (metron AG)



Grundlagen | Die Entwicklung von Ruppertswil vom Strassendorf zur heutigen Struktur



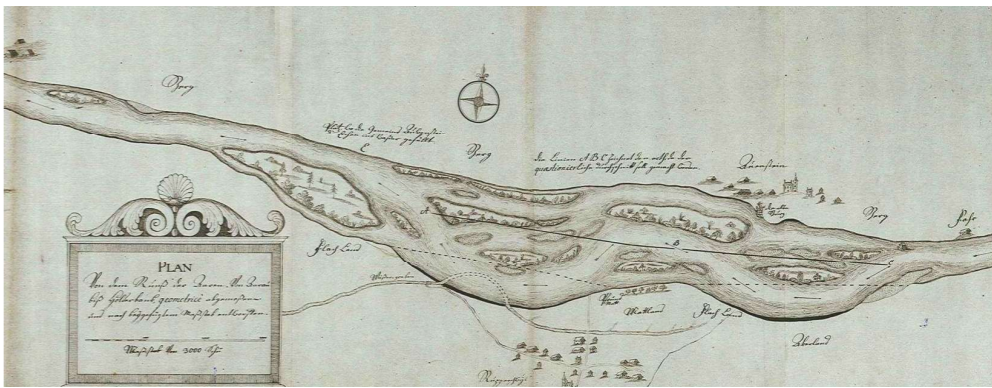
Analyse | Zusammenhängender Grünraum 1926...



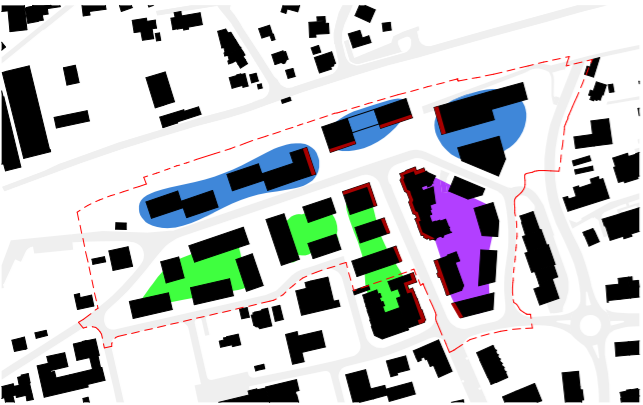
...heute weitgehend verschwunden



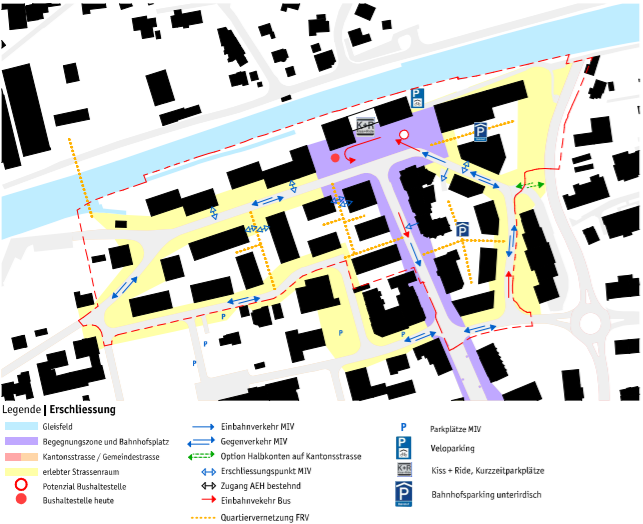
Grundlagen | Historische Karte der Aare 1882



Konzept | Bebauung 1:2'000



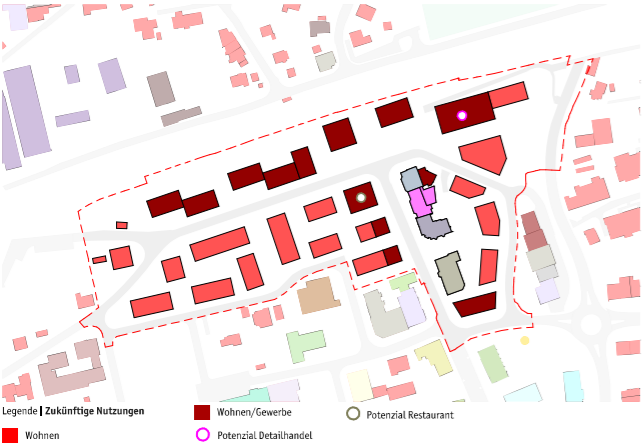
Konzept | Erschliessung 1:2'000



Konzept | Freiräume und Öffentlichkeitsgrad 1:2'000



Konzept | Heutige und zukünftige Nutzungen 1:2'000



Konzept | Nachbarschaften

Das Konzept «Nachbarschaften & Begegnungen» entwickelt eine Zukunftsvision für das Quartier südlich des Bahnhofs Ruppertswil. Der Standort ist für alle Verkehrsträger im nahen Umfeld von Aarau und im weiteren Umfeld von Zürich günstig gelegen. In den Randbereichen ist daher Lärm von Bahn und Kantonsstrasse eine Herausforderung, der baulich entsprechend begegnet werden muss.

Unser Vorschlag entwickelt das Gebiet kleinteilig und städtebaulich an den jeweiligen Kontext adaptiert. Häusergruppen bilden Nachbarschaften und werden von Gärtenhöfen zusammengeunden. Durch die neue, feinnaschige Quartiersvernetzung für Fuss- und Radverkehr ergibt sich eine sanfte Abstufung von Öffentlichkeitsgraden: Von Bahnhofplatz bis zum privaten Aussenraum, der direkt an die Gärtenhöfe anschliesst.

Die Setzung der Gebäude ist auf die Eigentümstruktur und die Parzellengrenzen angepasst, sodass sich die Bereiche mit gegenseitigen Dienstbarkeiten auch gestaffelt entwickeln lassen können.

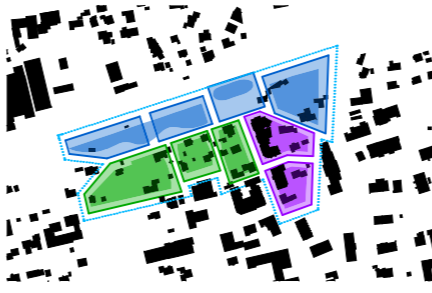
Konzept | Nachbarschaften

Der Bahnhofplatz wird durch seine neue räumliche Definition zum öffentlichen Zentrum des Quartiers. Zwei neue Bahnhofsgebäude, verbunden mit dem Peronndach stärken diese Funktion und Vermitteln durch die grosse Öffnung zum nördlichen Teil des Dorfes. Diese städtebauliche Haltung ist vom Bestand übernommen, weshalb ein Neubau nicht zwingend notwendig ist, damit der Platz seiner Rolle gerecht werden kann. Ein neu angesiedelter Detailhändler unterstützt die Zentrumsfunktion.

Die Dorfstrasse wird durch den Einbahnverkehr entlastet, ist aber weiterhin mit dem Auto erreichbar. Der öffentliche Raum reicht von Fassade zu Fassade und ist von einer gleichberechtigten Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer geprägt. Ein Restaurant am Übergang von Bahnhofplatz zur Dorfstrasse könnte für zusätzliche Belebung sorgen.

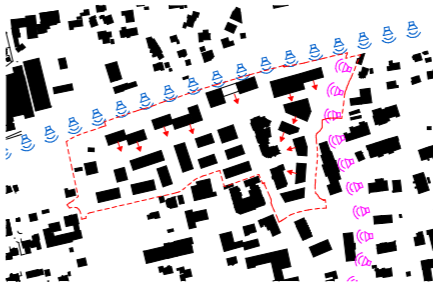
Der Gleispark bietet den Rücken der mäandrierenden Bebauung entlang der Bahnlinie. Dieser extensiv gestaltete Raum bietet nicht nur Lebensraum für entsprechende Pflanzen, sondern vermittelt auch zwischen dem öffentlichen Peron und dem privaten oder gewerblich genutzten Erdgeschossräumen.

Leitidee | Kommunalen Richtplan 1:2'000



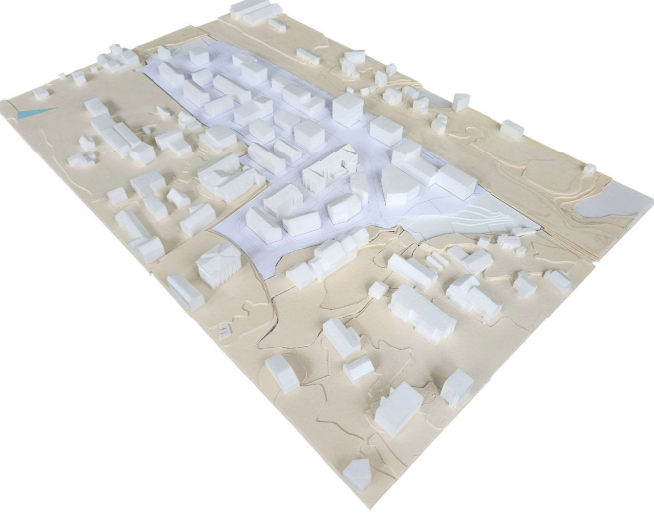
Schem Kommunalen Richtplan: Wir empfehlen, die aus der Testplanung gewonnen Erkenntnisse in einen kommunalen Richtplan festzuhalten und nach Möglichkeit behördenverbindlich zu verabschieden. Wie hier schematisch dargestellt kann so unter Berücksichtigung einer Gesamtvision (blau gepunkteter Perimeter) flexibler auf Entwicklungen in Teilflächen (Farbflächen) des Bearbeitungsgebietes reagiert werden. Wesen die Ergebnisse nur in einzelnen Gestaltungsplänen fixiert, kann dies die Entwicklung möglicherweise bremsen.

Konzept | Lärmstrategie 1:2'000

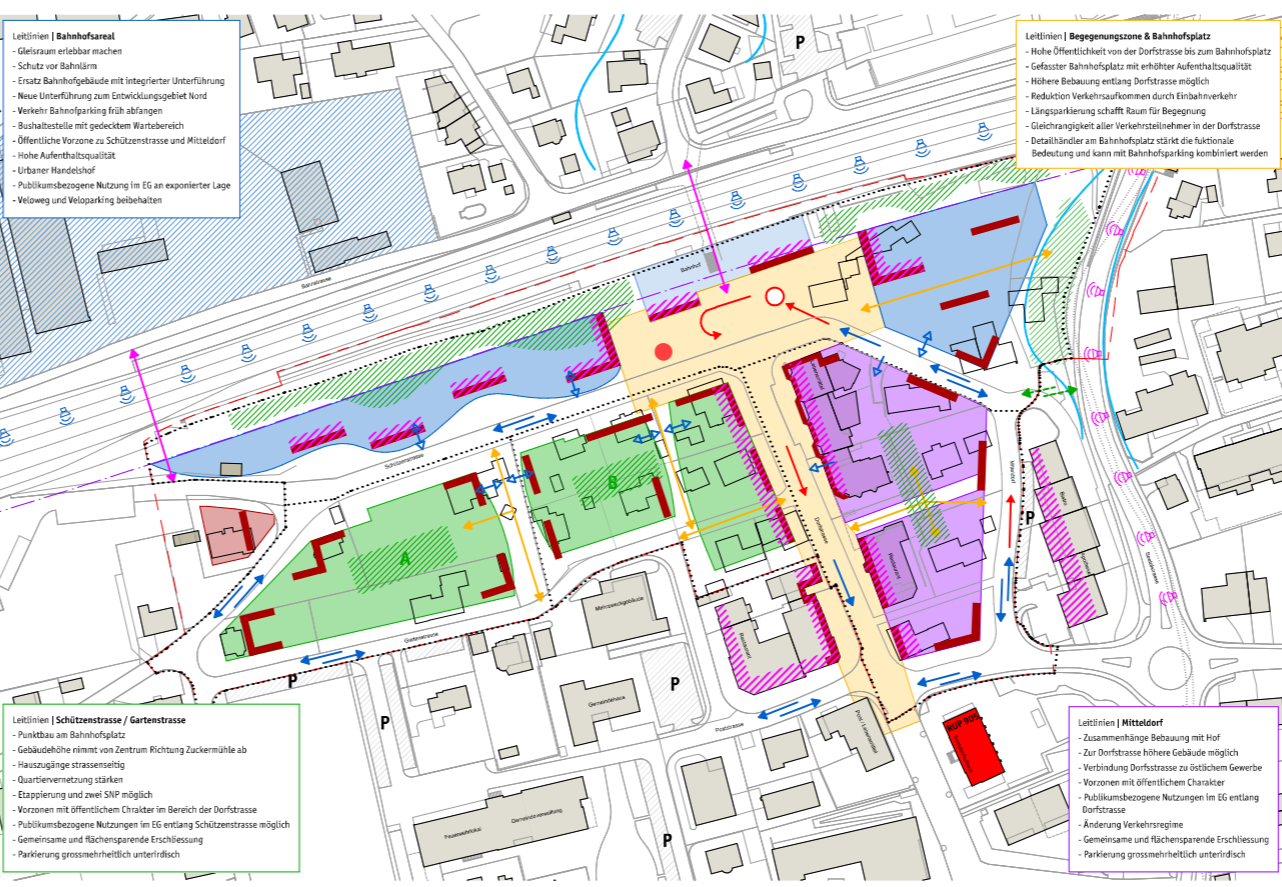


Schem Lärm: Es bestehen Lärmbelastung sowohl entlang der Bahn als auch bei den der Kantonsstrasse zugewendeten Gebäude. Die roten Pfeile zeigen, die Ausrichtung der Lärmsensiblen Räume. Der Verkehr wird neu einspurig durch die Dorfstrasse geführt. Die Mittel Dorfstrasse bleibt bis zum Bahnhofsparking zweispurig. Die Buslinie wird analog dieser Kreisförmigen Verkehrsführung geleitet und die Bushaltestelle zwischen Bahnhofsgebäude und Detailhändler gelegt.

Konzept | Arbeitsmodell



Konzept | Masterplan und Leitlinien 1:1'000



Referenzbilder | Begegnungszone



Referenzbilder | Gleispark



Referenzbilder | Gärtenhöfe

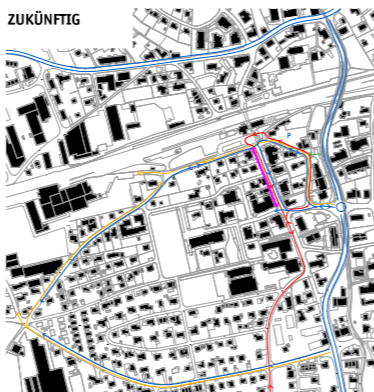


Durch das Einführen des Einbahnverkehrs wird die Dorfstrasse entlastet und bildet die Grundlage einer beruhigten Begegnungszone.

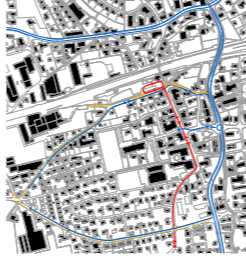
Konzept | Variantenstudium ÖV und MIV

Dritte Zielsetzung
Einfache und direkte MIV-Erschliessung der verschiedenen Baufelder
Massnahmen:
- Die MIV-Erschliessung für sämtliche Baufelder erfolgt über das Mitteldorf sowie die Schützenstrasse
- Für diese Strassen ist eine Tempo 30-Zone vorzusehen
- Die Einstellhallen-Zufahrten erfolgen für alle Baufelder ab den beiden Strassen
- Im Bereich mit kundenorientierten Dienstleistungen können einzelne Kurzzeit-Parkplätze erstellt werden
- Mit einer guten Gestaltung sollen die beiden Strassen gut gekamert werden

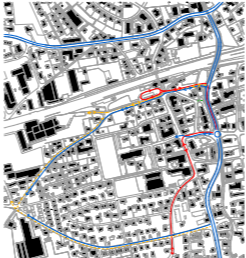
Variante 1 | Einbahnverkehr Dorfstrasse



Variante 2 | ganzer Halbknoten in Seetalstrasse



Variante 3 | ganzer Halbknoten in Seetalstrasse, neue Linienführung



Ausgangslage

Anhand des Verlaufs und der historisch gewachsenen Siedlungsstruktur lässt sich die führende Funktion der Dorfstrasse als Hauptverkehrsachse der Gemeinde Ruppertswil gut ablesen. Für den Durchgangsverkehr übernimmt heute die Seetalstrasse diese Funktion. Diese Strasse verläuft ostseitig vom Projektperimeter. Heute übernehmen die Dorfstrasse sowie auch das Mitteldorf und die Schützenstrasse hauptsächlich den Quell- und Zielverkehr des südlichen Bahnhofareals und der direkt angrenzenden Liegenschaften. Dies gilt für den motorisierten Individualverkehr sowie auch den Rad- und Fussverkehr. Hinsichtlich der Verkehrsbelastungen liegen zu diesen Strassenenden keine Daten vor. Ausgehend vom bestehenden Parkplatzangebot kann jedoch davon ausgegangen werden, dass es sich um ein siedlungsorientiertes Strassennetz handelt.

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Laut kommunalem Gesamtplan Verkehr sind die Dorfstrasse, das Mitteldorf und die Schützenstrasse als Sammelstrassen bezeichnet. Diese Strassen sind zudem im Schwesplan Fussverkehr enthalten. Laut Schwesplan Veloverkehr dient die Dorfstrasse auch dem Veloverkehr. Weiter ist die Dorfstrasse im Teilplan öffentlicher Verkehr enthalten. Mit der Massnahme SNE sind mit der Ausarbeitung der Gestaltungspläne Zentrum 1 und 2 die Ausbaustandards der Schützenstrasse, Dorfstrasse und Mitteldorf und die betroffenen Knoten, insbesondere der Kreis Seetalstrasse, zu untersuchen. Mit einer entsprechenden Strassenumgestaltung, welche sich nach dem Kreisverkehrsprinzip richtet, soll die Qualität des öffentlichen Raums im Hinblick auf die Standortqualität erhöht werden.

Festlegung Funktion und Ausbaustandard

Die Erschliessung des Zentrumsbereichs (Bahnhof Süd) erfolgt über den Kreis Seetalstrasse. Mit Verweis auf diesen Anschlusspunkt an das übergeordnete Verkehrsnetz sind keine sachlichen Argumente erkennbar, welche gegenüber den Knoten einen weiteren Vorrang rechtfertigen, soll die Qualität des öffentlichen Raums im Hinblick auf die Standortqualität erhöht werden.

Ausgangslage

Unter Berücksichtigung der geplanten Anordnung der Bushaltestelle auf dem Bahnhofplatz wird der MIV in südlicher Richtung geführt. Das Mitteldorf und die Schützenstrasse werden weiterhin für sämtliche Verkehrsteilnehmer im Gegenverkehr genutzt. Mit Verweis auf die Norm SN 40701 (Geometrisches Normalprofil) und unter Berücksichtigung eines auf 1.0 m vergrösserten Lichttraumprofils für leichte Zweifelder mit Anhängern bzw. für Cargo-Bikes ergibt sich eine erforderliche Gesamtbreite von 4.70 m. Auf der Basis dieser Herleitung wird für die Dorfstrasse eine Strassenbreite von 5.00 m festgelegt.

Abschätzung Parkplatzbedarf

Mit Verweis auf die laut Richtprojekt geplanten Nutzungen und Geschossflächen kann der Parkplatzbedarf gut hergeleitet werden. Mit Verweis auf die Qualität der Erschliessung mit öffentlichem Verkehr (ÖV-Gütekategorie B) sowie für den Fuss- und Veloverkehr erfolgt eine Reduktion der Parkfelderzahl für sämtliche Nutzungen um 30%. In unveränderter Anzahl übernommen werden die bestehenden rund 30 SBB-Parkplätze. Insgesamt ergibt sich so laut vorliegender Zusammenstellung ein Parkplatzbedarf von rund 452 Pkw-Parkplätzen.

Anordnung Parkierung

Mit Ausnahme von einigen Besucher- und Kurzzeitparkplätze für gewerbliche Nutzungen sowie den Bahnhof SBB werden die notwendigen Parkplätze in den unterirdischen Einstellhallen realisiert, welche den entsprechenden Bedürfnissen entsprechen sind. Mit der Umgestaltung der Dorfstrasse werden insgesamt 35 Senkrechtparkfelder aufgegeben. Zukünftig sind an der Dorfstrasse lediglich 12 Längsparkfelder vorgesehen. Zusätzlich werden rund 20 Parkfelder in der AEH vom GP Mitteldorf/Dorfstrasse vorgesehen. Für das im Baufeld 0 angeordnete Restaurant werden rund die Hälfte der notwendigen Parkplätze unterirdisch in der entsprechenden AEH bereitgestellt. Zusätzlich werden im Bereich vom Bahnhofplatz einige geeignete Parkplätze für diese Nutzungen vorgesehen. Die Verträglichkeit von Längsparkfeldern mit dem vermehrten Veloverkehr sicherzustellen, werden sämtliche Längsparkfelder mit einem Abstand von mindestens 0.50 m ab dem Strassenrand angeordnet.

Abschätzung Verkehrsaufkommen MIV

Wie bereits in der Ausgangslage erläutert, wird das vorliegende Strassennetz hauptsächlich durch den Quell- und Zielverkehr beansprucht. In der durchgeführten Abschätzung des Verkehrsaufkommens MIV wird deshalb kein Durchgangsverkehr aufgerechnet.

Konzept | Verkehrsaufkommen und Dichte

Unter Berücksichtigung der entsprechenden Richtwerte gemäss Norm SN 40783 (Parkieren: Verkehrsaufkommen von Parkierungs-Anlagen von Nicht-Wohnnutzungen) sowie der Verwendung von Erfahrungswerten ergeben sich etwa folgende Verkehrsbelastungen:

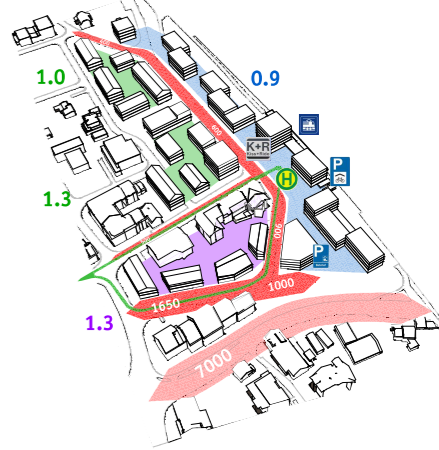
Die höchsten Verkehrsbelastungen mit einem DTV von rund 1'650 Fz/d ergeben sich demnach im Mitteldorf zwischen Poststrasse und dem geplanten Parking Bahnhof Ost. Auf den übrigen untersuchten Strassenschnitten wird ein DTV von 400 bis 900 Fz/d erwartet. Beim Bahnhofplatz wird mit einem querenden Verkehrsaufkommen von rund 500 Fz/d gerechnet. Bei geplanten Parking Bahnhof Ost wird rund die Hälfte des erwarteten Verkehrsaufkommens durch den hier angesagten Grossretailer verursacht.

Fuss- und Radverkehr

Mit der Neugestaltung der Dorfstrasse wird diese Achse für den Fuss- und Radverkehr als Hauptverbindungs zwischen Dorfzentrum und Bahnhof gestärkt. Für den Fussverkehr werden beidseitig der verschmalerten Fahrbahn grosszügige Gehbereiche erstellt, welche auch einen direkten Bezug zu den direkt angrenzenden Liegenschaften herstellen. Mit der Grüngestaltung wird eine hohe Aufenthaltsqualität inkl. Beschattung erzielt. Die von der Fahrbahn leicht zurückversetzten Parkfelder sind auch über die geplanten Grünbereiche direkt ab den Gehwegen erreichbar. Mit der Signalisation als Begegnungszone können Fussgänger direkt von der Dorfstrasse auf den Bahnhofplatz verkehren. Die Fahrbahn der Dorfstrasse ist für den Begegnungsfall Bus bzw. Lastwagen mit Zweifeld ausgelegt. Damit können Radfahrer jederzeit die Dorfstrasse sicher in beiden Fahrtrichtungen nutzen. Via Bahnhofplatz sind die Velourstände ostseitig vom Bahnhofsgebäude gut erreichbar. Beim Mitteldorf und der Schützenstrasse bestehen bzw. sind einseitig bzw. beidseitig Trottoiranlagen für den Fussverkehr projektiert. Auch hier erfolgt so weit als möglich eine Grüngestaltung zwischen der Fahrbahn und Gehbereichen. Der Radverkehr erfolgt auf diesen Strassenachsen ebenfalls im Mischsystem.

Busverkehr

Der Bus, welcher zum Bahnhof verkehrt, führt zukünftig ab der Poststrasse via Mitteldorf direkt zur neu konzipierten Haltestelle am Bahnhof. Via Bahnhofplatz erfolgt die Weiterfahrt via Dorfstrasse ohne Wendemanöver.



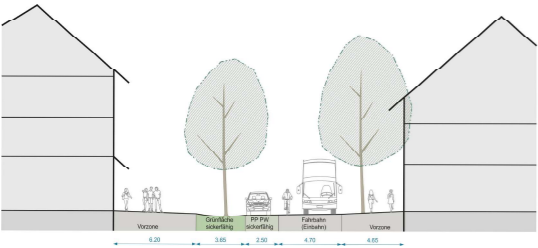
Konzept | Schwarzplan 1:5'000



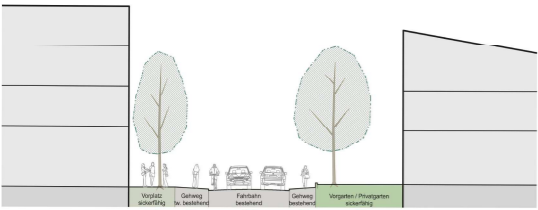
Die Freiräume der Nachbarschaften reagieren auf die äusseren Einflüsse und schaffen dadurch charakteristische Orte.

Umgebungskonzept
Der Bahnhofplatz und Dorfstrasse spannen einen neuen, substatuell aufgeweiteten Freiraum auf. Die Dorfstrasse verfügt künftig über grosszügige Vorbereiche entlang der Fassaden. Die Fahrbahn ist nur angeordnet, und sie nimmt dank Einbahnregime deutlich weniger Raum ein. Eine Allee prägt den Raum.
Entlang der Bahn entsteht der Gleispark. Er ist zurückhaltend ausgestattet und referenziert rudimentäre, etwas ruhige Stimmungen, und er dient der rückwärtigen Durchwegung. Entlang der Schützenstrasse unterstützen grosszügige, als Vorplätze gestaltete Zugangsbereiche, sowie geordnete, etwas aufgelockerte Baumstrukturen die Gliederung der Bauten.
Wichtiges Element im Freiraumgefüge sind die Nachbarschaften, welche sich in den verschiedenen Höfen kristallisieren. Die Höfe dienen der Begegnung, der Bewegung, der privaten und gemeinschaftlichen Gartennutzung, dem Spiel und Aufenthalt. Grosse Bäume spenden Schatten und bilden den Raum.
Zur Seetalstrasse hin prägt ein dichtes Grünvolumen das Bild.

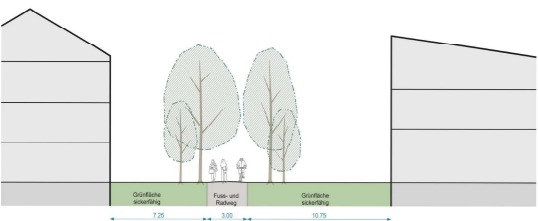
Freiraum | Konzeptschnitte



Schemaschnitt A-A Begegnungszone

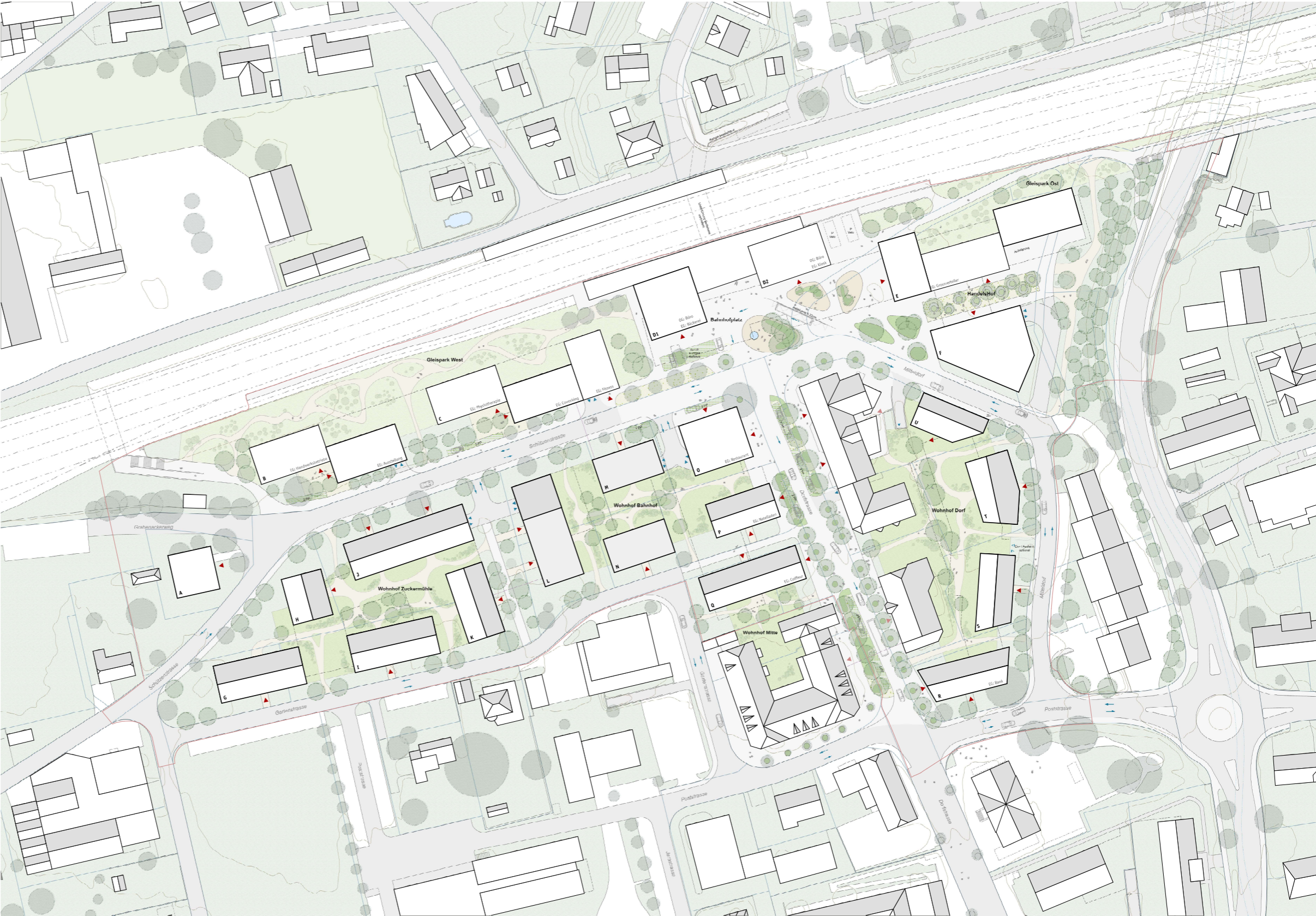


Schemaschnitt B-B Schützenstrasse

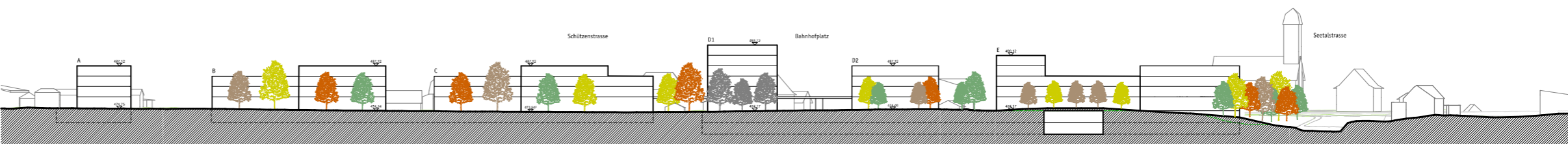


Schemaschnitt C-C Gartenstrasse

Konzept | Situation Dachaufsicht 1:500



Konzept | Schnitt S1 1:500



Legende | 1. Untergeschoss

- Gebauten Volumen
- Bestehende Tiefgaragen
- Mögliche Anbindung
- Mögliche Etagierung

Legende | 1. Untergeschoss

- Gebauten Volumen
- Bestehende Tiefgaragen
- Mögliche Anbindung
- Mögliche Etagierung

A perspective view of a pedestrian street. On the left, there are modern, multi-story buildings with large windows. A person is walking, and a person is riding a bicycle. A large tree is in the foreground. In the center, a car is parked. On the right, there are more trees and a person standing. The sky is blue with some clouds.

A perspective view of a pedestrian street. On the left, there are modern, multi-story buildings with large windows. A person is walking, and a person is riding a bicycle. A large tree is in the foreground. In the center, a car is parked. On the right, there are more trees and a person standing. The sky is blue with some clouds.

This architectural site plan illustrates a residential development with a mix of building types and green spaces. The plan includes the following elements:

- Streets and Infrastructure:**
 - Bahnhofplatz:** A central square area with a bus stop and pedestrian crossings.
 - Mitteldorf:** A street running horizontally across the upper right.
 - Dorfstrasse:** A street running vertically through the center.
 - Gartenstrasse:** A street running vertically on the left side.
- Buildings and Landmarks:**
 - D1, D2:** Commercial buildings with ground-floor uses like a bakery and kiosk.
 - E, F:** Residential buildings, including a large detached house (E) and a row of houses (F).
 - M, N, O, P, Q, R, U:** Various residential units, including a restaurant (O) and a coffee shop (Q).
 - Wohnhof Bahnhof, Wohnhof Dorf, Wohnhof Mitte:** Three distinct residential courtyards or clusters.
- Landscaping and Amenities:**
 - Green Spaces:** Numerous trees and lawn areas are distributed throughout the site.
 - Play Area:** A designated play area with a slide and sandpit is located near the center.
 - Parking:** Several parking spaces are marked, including a dedicated bicycle parking area (P Velo).
 - Public Amenities:** A bus stop and a public toilet are indicated.
- Orientation and Scale:**
 - A north arrow is located in the upper left corner.
 - A scale bar indicates a distance of 20 meters.

Das Diagramm zeigt drei Grundstücke, die durch rote Linien abgegrenzt sind. Oben befindet sich ein großes blaues Grundstück mit der Fläche 18'908 m². Darunter befinden sich zwei kleinere Grundstücke: ein grünes mit 6'124 m² und ein lila mit 6'934 m². Die Flächenangaben sind in der Mitte jedes Grundstücks platziert. Die Daten aus den Tabellen sind in den entsprechenden Spalten rechts daneben aufgeführt.

Bahnhofareal	
GSF:	18'908 m ²
GF_{Wohnen}:	10'200 m ²
GF_{Handelst. Dienstl.}:	775 m ²
GF_{Übrige Dienstl.}:	4'698 m ²
GF_{Verkaufsgeschäfte}:	1'225 m ²
GF_{Total}:	16'898 m ²
AZ:	0.9
Wohnungen:	ca. 94 Stk

Mitteldorf / Dorfstrasse	
GSF:	6'934 m ²
GF _{Wohnen} :	4'723 m ²
GF _{Wohnen Bestand} :	3'100 m ²
GF _{Gewerbe Bestand} :	1'400 m ²
GF_{Total}:	9'223 m²
AZ:	1.3
Wohnungen:	ca. 72 Stg.

Schützenstrasse A	
GSF:	6'124 m ²
GF _{Wohnen} :	6'086 m ²
GF _{Total} :	6'086 m ²
AZ:	1.0
Wohnungen:	ca. 56 Stk

Schützenstrasse B	
GSF:	5'941 m ²
GfWohnst:	6'420 m ²
GfFestumst:	378 m ²
GfLagerverf. Dienstl:	696 m ²
GfTotal:	7'494 m²
AZ:	1.3
Wohnungen:	ca. 59 St.

Gesamtperimeter	
GSF _{ohne Straßen} :	37'907 m ²
G _{Füllmaße} :	27'429 m ²
G _{Festwerte Total} :	7'772 m ²
G _{Festbestand} :	4'500 m ²
G_{Festbest} :	39.701 m²
AZ:	1.1
Wohnungen:	ca. 281 St.