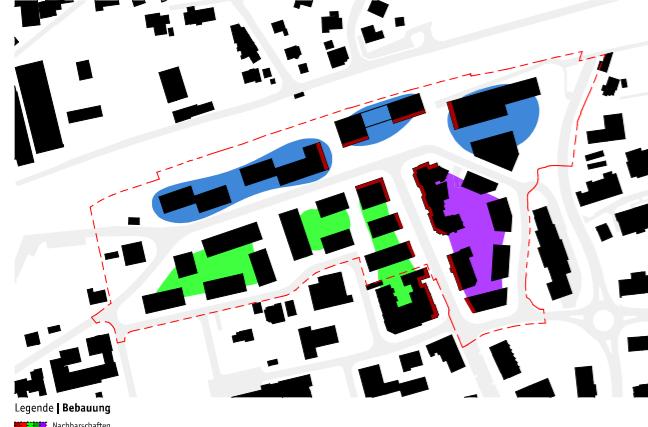


Konzept | Bebauung 1:2'000



Konzept | Nachbarschaften

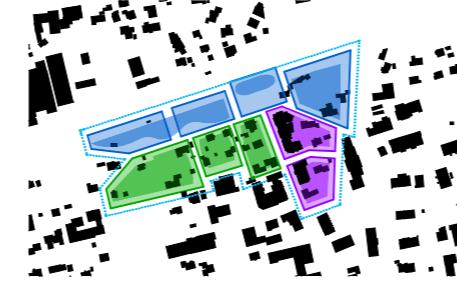
Das Konzept «Nachbarschaften & Begegnungen» entwickelt eine Zukunftsvision für das Quartier südlich des Bahnhofs Rapperswil. Der Standort ist für alle Verkehrssträger im nahen Umfeld von Aarau und im weiteren Umfeld von Zürich günstig gelegen. In den Randbereichen ist daher Lärm von Bahn und Kantonsstrasse 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 Gartenhöfen zusammengebunden. Durch die neue, feinmaschige Quartiersvernetzung für Fuß- und Radverkehr ergibt sich eine sanfte Abstufung von Fassade zu Fassade und ist von einer gleichverbreiteten Teilhaber aller Verkehrsteilnehmer geprägt. Ein Restaurant am Übergang von Bahnhofplatz zur Dorfstrasse könnte für zusätzliche Belebung sorgen.

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

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 Perron und dem privaten oder gewerblich genutzten Erdgeschossräumen.

Leitidee | Kommunaler Richtplan 1:2'000



Schema Kommunaler Richtplan: Wir empfehlen, die aus der Testplanung gewonnen Erkenntnisse in einem kommunalen Richtplan festzuhalten und nach Möglichkeit behördenverbindlich zu verabsiedeln. Wie hier schematisch dargestellt kann so unter Berücksichtigung einer Gesamtvision (blau gepunkteter Perimeter) flexibler auf Entwicklungen in Teilläufen (Farbfächer) des Bebauungsperimeters reagiert werden. Werden die Ergebnisse nur in einzelnen Gestaltungsplänen fixiert, kann dies die Entwicklung möglicherweise bremsen.

Konzept | Lärmstrategie 1:2'000

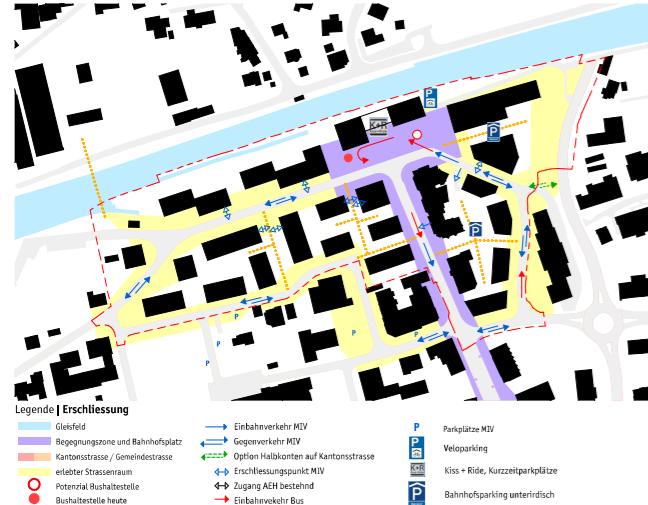


Schema Lärm: Es bestehen Lärmbelastung sowohl entlang der Bahn als auch bei den der Kantonstrasse zugewandeten Gebäude. Die roten Pfeile zeigen die Ausrichtung der lärmempfindlichen Räume.

Konzept | Arbeitsmodell



Konzept | Erschliessung 1:2'000



Legende | Erschliessung

- Gleisfeld
- Geogenzonen und Bahnhofplatz
- Kantonsstrasse / Gemeindestrasse
- erledigte Strassenachsen
- Potenzial Bushaltestelle
- Bushaltestelle heute
- Erschliessungspunkt MIV
- Gegenverkehr MIV
- Option Halbkanten auf Kantonstrasse
- Erschliessungspunkt MIV
- Zugang AEH bestehend
- Einbahnverkehr Bus
- Bahnlärm
- Strassenlärm Kantonsstrasse
- Topographische Kante
- Gartenhöfe der Nachbarschaften (ungefähr Lage)
- Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord
- Potenzial Bushaltestelle
- Erschliessungspunkt FRV

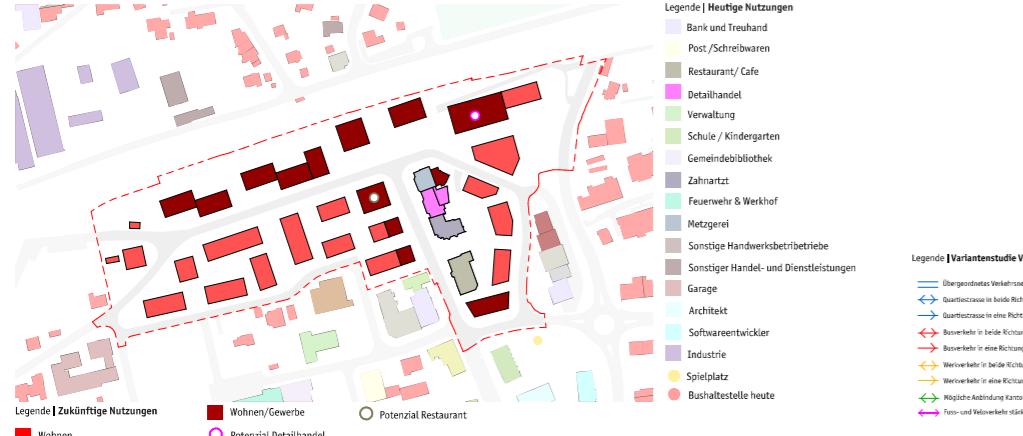
Konzept | Freiräume und Öffentlichkeitsgrad 1:2'000



Legende | Freiräume und Öffentlichkeitsgrad

- öffentlich
- privat
- Begegnungszone
- Verplätzbereich
- Quartiererschließung FRV
- Holzprivater und privater Außenraum

Konzept | Heutige und zukünftige Nutzungen 1:2'000

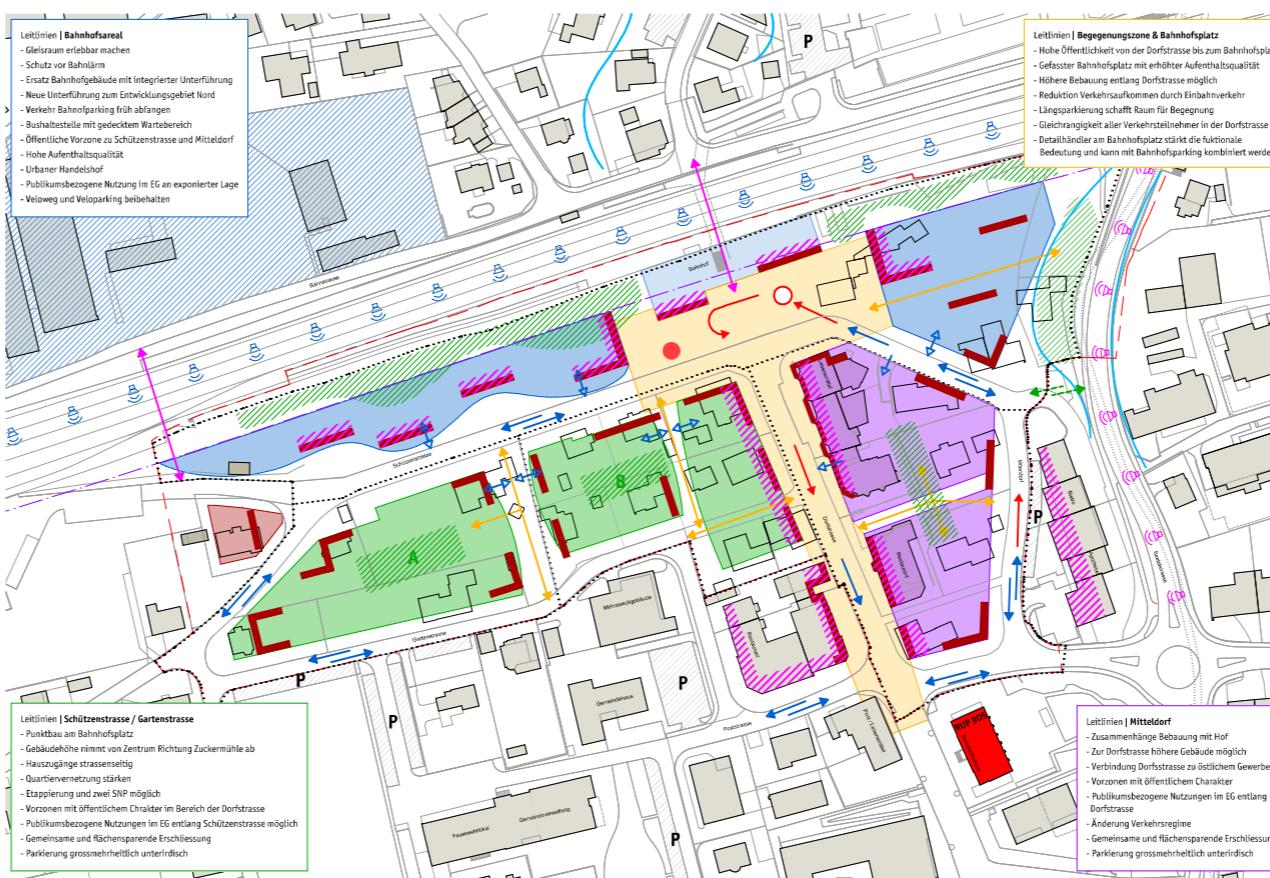


Legende | Heutige Nutzungen

- Bank und Treuhand
- Post / Schreibwaren
- Restaurant / Cafe
- Detailhandel
- Verwaltung
- Schule / Kindergarten
- Gemeindebibliothek
- Zahnarzt
- Feuerwehr / Werkhof
- Metzgerei
- Sonstige Handwerksbetriebe
- Sonstiger Handel- und Dienstleistungen
- Garage
- Architekt
- Softwareentwickler
- Industrie
- Spielplatz
- Bushaltestelle heute

- Wohnen / Gewerbe
- Potenzial Detaihandel

Konzept | Masterplan und Leitlinien 1:1'000



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 Einzelstraßen-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 gekennert werden

Variante 1 | Einbahnverkehr Dorfstrasse



ZUKÜFTIG

Ausgangslage

Mit Verweis auf das Verlaufs und der historisch gewachsene Siedlungsstruktur lässt sich die frühere Funktion der Dorfstrasse als Hauptverkehrsweg der Gemeinde Rapperswil gut ableiten. Für den Durchgangsverkehr übernimmt heute die Seetalstrasse diese Funktion. Diese Strasse verläuft ostwestlich vom Projektperipherie.

Mit Verweis auf die Norm SN 40/201 (Geometrisches Normalprofil) und unter Berücksichtigung eines auf 1,0 m vergrösserten Lichtraumprofils für leichte Zweiräder mit Anhänger 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 Norm SN 40/201 für die Erschliessung mit öffentlichen Verkehr (ÖV-Gütekategorie B) sowie für den Fuss- und Veloverkehr erfolgt eine Reduktion der Parkfelder für sämtliche Nutzungen um 30 %.

In unveränderter Anzahl übernehmen werden die bestehenden rund 30 SBB-Parkplätze. Insgesamt ergibt sich so laut vorliegender Zusammenstellung ein Parkplatzbedarf von rund 452 PW-Parkplätzen.

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Laut kommunalem Gesamtplan Verkehr sind die Dorfstrasse, das Mitteldorf und die Schützenstrasse als Sammelsstrassen bezeichnet. Diese Strassen sind zudem im Schulweglan Fussverkehr enthalten. Laut Schulweglan Veloverkehr dient die Dorfstrasse auch dem Veloverkehr. Weiter ist die Dorfstrasse im Teilplan öffentlicher Verkehr enthalten. Mit der Neumodifizierung der Schützenstrasse zwischen Kreisel Seetalstrasse und Mitteldorf und die betroffenen Knoten, insbesondere der Kreisel Seetalstrasse zu unterscheiden. Mit einer entsprechenden Strassenanpassung, welche sich nach dem Koordinenzprinzip richtet, soll die Qualität des öffentlichen Raums im Hinblick auf die Standortqualität erhöht werden.

Festlegung Funktion und Ausbaustandard

Die Erschliessung des Zentrumsgebiets (Bahnhof Süd) erfolgt über den Kreisel Seetalstrasse. Mit Verweis auf diesen Anschlusspunkt an das übergeordnete Netzwerke sind keine sachlichen Argumente erkennbar, welche gegenwärtig dem Kanton einen weiteren Direktschluss zwischen Kreisel und SBB-Unterführung begründet könnten. Auf die Planung eines weiteren Direktschlusses beim Mitteldorf wird deshalb vorliegend verzichtet. Im Hinblick auf eine einladende Strassenraumausgestaltung und die Zielerreichung einer grosszügigen Verkehrsinfrastruktur für den Rad- und Fussverkehr gelten.

Abschätzung Verkehrsaukommen MV

Wer bereits in der Ausgangslage erläutert wird, dass die vorliegende Strassenachse hauptsächlich durch den Quell- und Zielverkehr beansprucht. Bei der durchgeführten Abschätzung des Verkehrsaukommens MIV wird deshalb kein Durchgangsverkehr aufgerechnet.

Konzept | Verkehrsaukommen und Dichte



Konzept | Schwarzplan 1:5'000



Konzept | Situation Dachaufsicht 1:500



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

Umgebungskonzept

Der Bahnhofplatz und Dorfstrasse spannen einen neuen, substanzial aufgewerteten Freiraum auf. Die Dorfstrasse verfügt künftig über grosszügige Vorbereiche entlang der Fassaden. Die Fahrbahn ist nur angedeutet, und sie nimmt dank Einbahngrenze deutlich weniger Raum ein. Eine Allee prägt den Raum.

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 Aufenthaltsraum. Große Bäume spenden Schatten und bilden Raum.

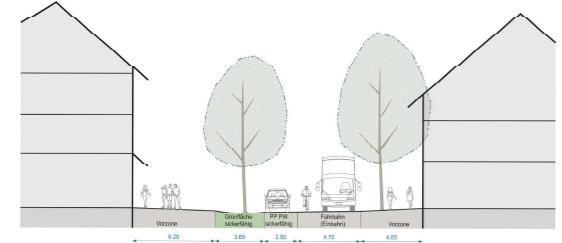
Der Bahnhofplatz entsteht der Gleispark. Er ist zurückhaltend ausgestattet und referenziert rurale, etwas rohe Stimmungen, und er dient der rückwärtigen Durchwegung. Entlang der Schützenstrasse unterstützen grosszügige, als Vorplätze gestaltete Zugangsbereiche, sowie geordnete, etwas aufgelockerte Baumstrukturen die Gliederung der Bauten.

Im Bahnhofplatz sind chaussierte oder grüne Inseln eingeslassen. Diese Inseln dienen dem Aufenthalts- und sind mit Bäumen unterschiedlicher Grösse bepflanzt. Gegen Norden bleibt die Fernsicht in die Hügelzüge des Juras und auf Niveau Erdgeschoss offen.

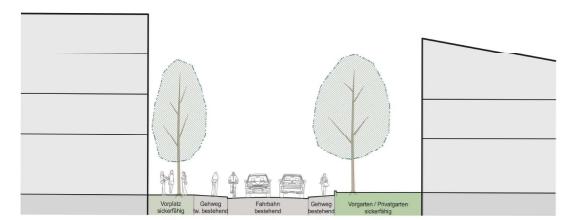
Die Situation wird transparenter, luftiger als heute; mit gezielten Massnahmen kann auch die Personenumverteilung aufgewertet werden.

Zur Seetalstrasse hin prägt ein dichtes Grünvolumen das Bild.

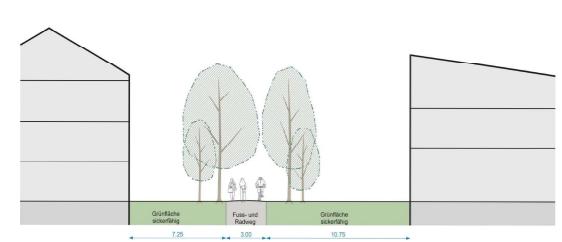
Freiraum | Konzeptschnitte



Schemaschnitt A-A Begegnungszone

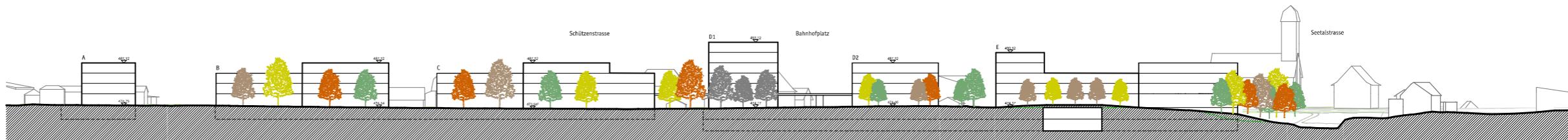


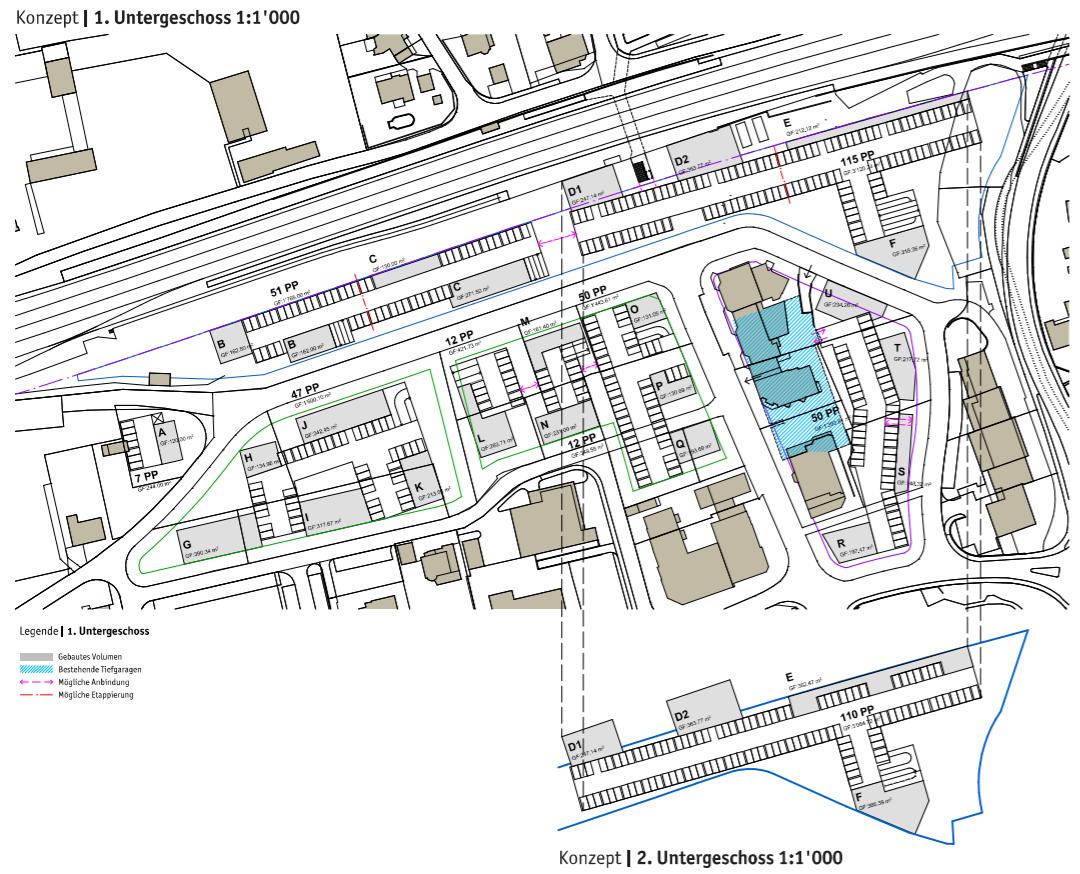
Schemaschnitt B-B Schützenstrasse



Schemaschnitt C-C Gartenstrasse

Konzept | Schnitt S1 1:500





Die Begegnungszone und der Bahnhofplatz schaffen einen Treffpunkt im Dorf, von denen aus sich das Zentrum weiterentwickeln kann.

