

Testplanung nach SIA 143 Zentrumsentwicklung

Abschlussbericht



Stand
11. Dezember 2024 / RIO

Impressum

Auftraggeber	Einwohnergemeinde Rapperswil Poststrasse 4 5102 Rapperswil
Auftragnehmerin (Verfahrensbegleitung)	BC AG Neumarkt 1 5200 Brugg Reto Porta Romano Richter
Version	1.0
Datum / Referenz	11. Dezember 2024 / RIO
Auftrags-Nr.	4206XRP108.800
Dateiname	241211_Abschlussbericht.docx

Versionenübersicht

Version	Datum	Kommentar/Mutation	Status
1.0	11.12.2024		Entwurf/Genehmigungs- exemplar

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Perimeter	6
1.3	Aufgabenstellung und Zielsetzung	7
1.4	Rahmenbedingungen	8
2	Verfahren	11
2.1	Verfahrensart	11
2.2	Eingeladene Teams	12
2.3	Beurteilungsgremium	13
3	Projektbeschreibung der Teams	14
3.1	Team 1: Husistein & Partner / arcoplan / KFB Pfister	14
3.2	Team 2: Tschudin Urech Bolt / Gersbach Landschaftsarchitektur / Rapp	16
3.3	Team 3: Frei Architekten / Klötzli Friedli / Metron	18
4	Beurteilung der Jury	20
4.1	Beurteilungskriterien	20
4.2	Beurteilung der Jury Team 1	21
4.3	Beurteilung der Jury Team 2	23
4.4	Beurteilung der Jury Team 3	25
4.5	Juryentscheid	26
5	Vertiefung der Bestvariante zum Richtprojekt	27
6	Ausblick	27
7	Genehmigung	28

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Zentrum Ruppertswil	5
Abbildung 2: Planungsperimeter (rot) und Betrachtungsperimeter (blau)	6
Abbildung 3: Ideenplan (aus Planungsvorgaben vom 19.01.2024)	7
Abbildung 4: Ausschnitt rechtskräftiger Bauzonenplan mit vier GP-Perimetern	9
Abbildung 5: Übersicht Grundeigentümersituation	10
Abbildung 6: Team 1, Situationsplan	14
Abbildung 7: Team 1, Bahnhofsplatz und Dorfstrasse	14
Abbildung 8: Team 1, Gleispark als öffentlicher Park	15
Abbildung 9: Team 1, Begrünter Innenhof	15
Abbildung 10: Team 1, Einbahnregime auf der Dorfstrasse	15
Abbildung 11: Team 2, Situationsplan	16
Abbildung 12: Team 2, Erhöhung der Ausnützung	16
Abbildung 13: Team 2, Park an den Bahngleisen	17
Abbildung 14: Team 2, Verkehrsberuhigte Dorfstrasse mit Kleingewerbe	17
Abbildung 15: Team 3, Situationsplan	18
Abbildung 16: Team 3, Lockere Anordnung der einzelnen Häuser	18
Abbildung 17: Team 3, Naturband an den Bahngleisen	19
Abbildung 18: Team 3, Begrünte Dorfstrasse im Einbahnregime	19

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die neue rechtskräftige Bau- und Nutzungsordnung mit dem Bauzonenplan und dem Kulturlandplan ist am 2. Juni 2021 in Rechtskraft erwachsen und ermöglicht langfristig die weitere Entwicklung der Gemeinde. Mit einem Entwicklungsareal nördlich und südlich des Bahnhofes, liegen zwei Areale mit einer Sondernutzungsplanpflicht im Zentrum der Gemeinde. Aufgrund der Bedeutung für die gesamte Gemeindeentwicklung und dem überwiegendem öffentlichen Interesse, hat der Gemeinderat entschieden, das südliche Areal — das eigentliche Zentrum für Rapperswil — fokussierter zu betrachten und proaktiv dessen Planung voranzubringen.

Das Zentrum ist bereits heute ein lebendiges Gebiet. Jedoch bestehen weitere Potentiale. Die grundsätzlichen Ziele und Vorgaben für die Gestaltungsplanverfahren wurden im Rahmen der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) definiert (siehe Kap. 1.4). Für den Planungsprozess und damit für die Testplanung liegen vom Gemeinderat genehmigte Planungsvorgeben in Form eines Arbeitspapiers oder bzw. Pflichtenheftes vor.

Die vier Gestaltungspläne (GP), welche sich alle aufeinander beziehen und auch gegenseitig beeinflussen, sind bereits jetzt in ihrer Gesamtheit als Zentrum zu betrachten bzw. und zu planen. Die kommende Planung muss gut durchdacht sein, damit die einzelnen GP sich später unabhängig voneinander entwickelt können, ohne sich gegenseitig zu widersprechen oder zu blockieren.

Die Zentrumsplanung ist der bedeutendste Entwicklungsschwerpunkt der Gemeinde für die kommende Jahrzehnte.

...aus Ideen entsteht Zukunft.

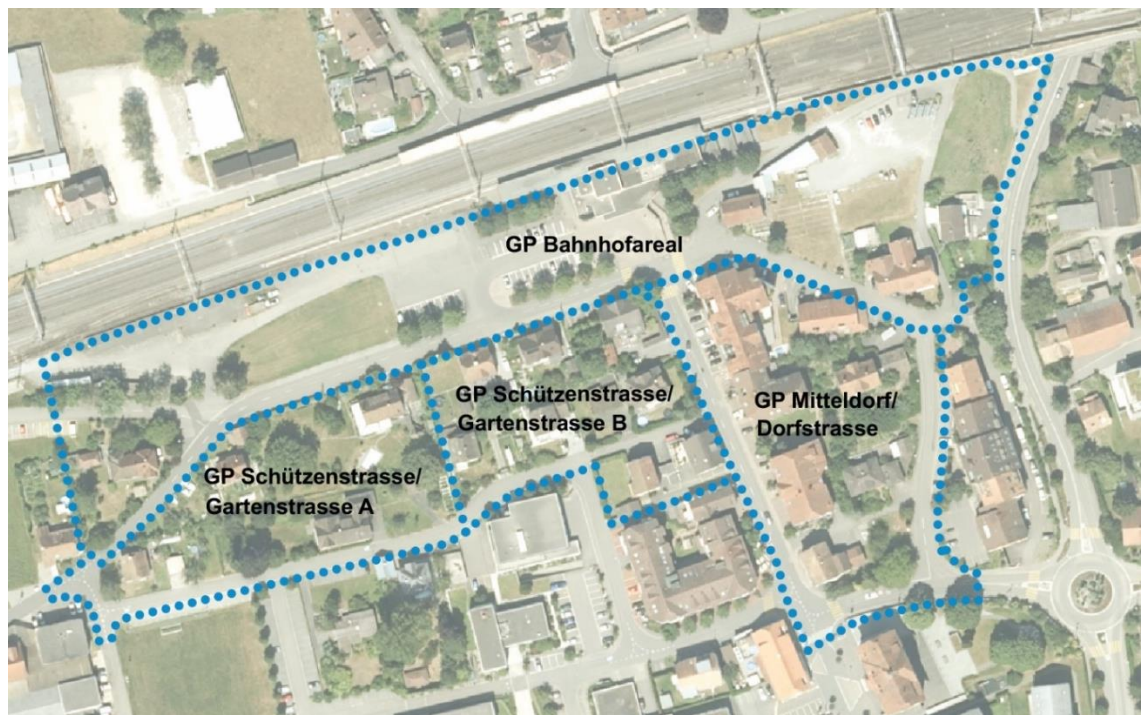


Abbildung 1: Übersicht Zentrum Rapperswil

1.2 Perimeter

Das gesamte Zentrum und die umliegenden Bereiche sind in die Betrachtung einzubeziehen. Insbesondere ist die Einbindung des nördlichen Gebietes «Bahnhof Nord» (nördlich der Geleise), das westlich angrenzende Areal der Zuckermühle (langfristig neues Potentialgebiet, allfällig für Wohnen und Arbeiten) sowie die südlich angrenzende Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Für die Zentrumsentwicklung ist die verkehrliche Einbindung des Zentrums von übergeordneter Bedeutung. Neben der Erschliessung per PW und LKW (einschliesslich Parkierung und Anlieferung), ist die Vernetzung des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr) verstärkt in die Siedlungsplanung einzubeziehen.

Die Zuckermühle AG wird den Betrieb kurz- und mittelfristig fortführen. Ab einem Horizont von ca. 15 Jahren könnte das Gebiet einer neuen Nutzung zugeführt werden. Hierzu sollten jedoch die Planungen bezüglich des Zentrums (resp. Verkehr, Anschluss Schützenstrasse/Kantonsstrasse) bereits heute mitgedacht werden.

Das Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord (ehemaliges Ferrum-Areal) wurde durch ein Workshopverfahren durch die Grundeigentümerschaft ohne Federführung durch die Gemeinde entwickelt. Basis für den späteren Gestaltungsplan bildet ein Richtkonzept, welches eine etappierte Arealentwicklung mit Wohnen und Gewerbe vorsieht. Beide Planungen (Zentrumsentwicklung und Bahnhof Nord) sollen kohärent miteinander funktionieren.

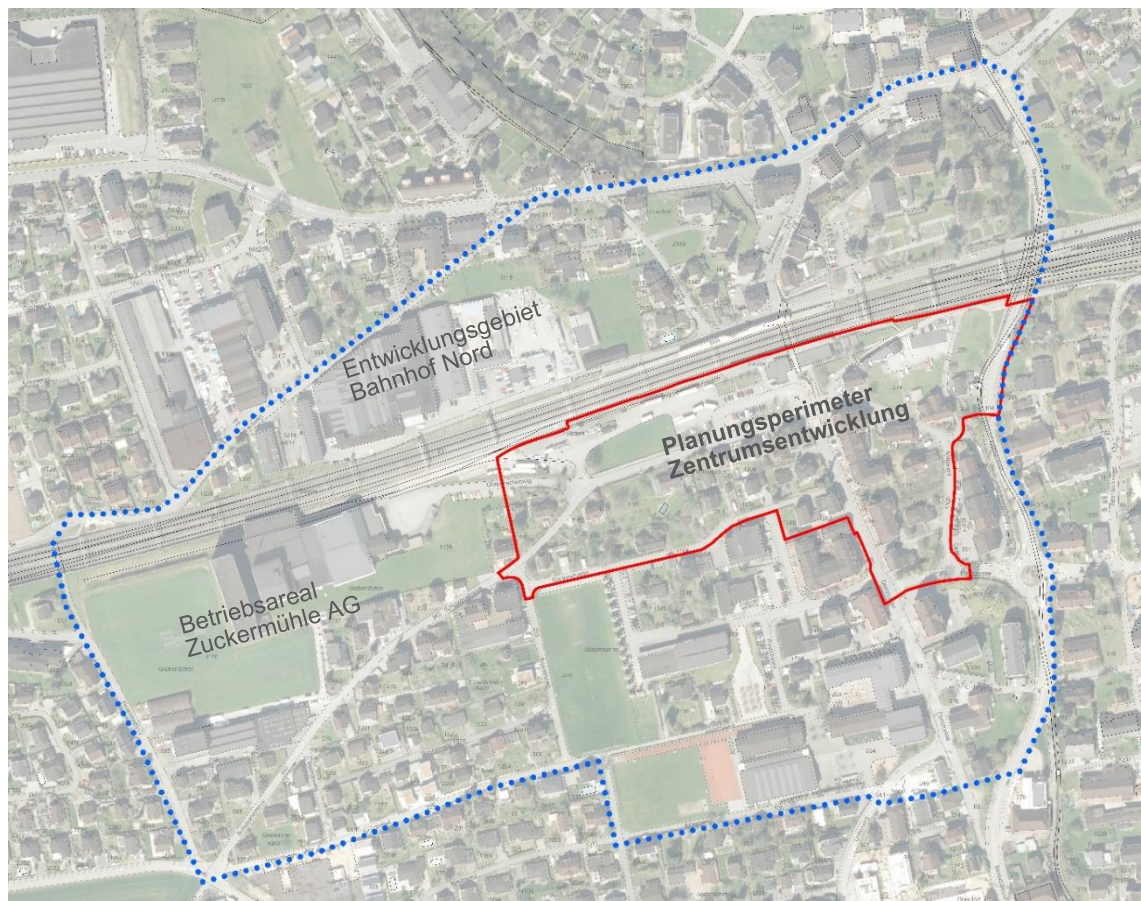


Abbildung 2: Planungsperimeter (rot) und Betrachtungsperimeter (blau)

1.3 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Testplanung soll für die gesamte Zentrumsentwicklung unter Abwägung aller Interessen und Bedürfnisse eine Gesamtkonzept hervorbringen, welches die Sparten Bebauung, Nutzung, Erschliessung und Freiraum integriert behandelt.

Die Aufwertung und teilweise Neuentwicklung des Zentrums mit einer moderaten Verdichtung und der Optimierung der Parzellenstruktur steht im Vordergrund. Dabei ist besonderer Wert auf die städtebauliche Qualität zu legen.

Die planerische Herausforderung besteht darin, eine für den Ort bzw. Teilbereich verträgliche Bebauungsdichte auszuloten, ohne dass ein allzu städtischer Eindruck entsteht. Eine Verdichtung in die Höhe, weniger versiegelte Flächen, vorwiegend unterirdische Parkierung, angemessene Grünflächenanteile und Fussgängerräume können als Vorschläge verstanden werden.

Das Ziel der Testplanung ist die Umsetzung der Vorgaben der rechtskräftigen Nutzungsplanung, die Verankerung der wichtigsten Elemente aus den Vorbetrachtungen und Anforderungen gemäss Aufgabenstellung sowie den gemeinderätlich beschlossenen Planungsvorgaben vom 19.01.2024.

Basierend auf den Rahmenbedingungen (siehe Kap. 1.4) und der Vorstellung eines neuen Zentrums, ergeben sich messbare Aussagen zum Planungsziel:

- Baustrukturen und neue Bautypologien sind behutsam in den Bestand integriert.
- Gemäss der Anforderungen/Ansprüche sind neue Nutzungen optimal eingebunden.
- Gemeinsame Erschliessungen sind für die Zugänglichkeit der einzelnen Teilgebiete entsprechend sichergestellt.
- Für alle Verkehrsteilnehmer ist die Durchlässigkeit gewährleistet.
- Eine sinnvolle Nutzungsdurchmischung belebt das Zentrum.
- Es ist ein der Wohnnutzung verträglicher Gewerbeanteil berücksichtigt.
- Gegenüber einem Bahnhofsquartier gestaltet sich eine baulich einheitliche Front.
- Eine verkehrsberuhigte Dorfstrasse funktioniert in Verbindung mit einem attraktiv gestalteten Bahnhofsplatz.
- Das Zentrum leistet einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung.

Als Fazit der bisherigen Vorbetrachtung der Planungsaufgabe, wurde ein erster Ideenplan erstellt. Dieser zeigt jedoch nur die zentralen Themen und Abhängigkeiten, welche in der Testplanung zur überprüfen sind.

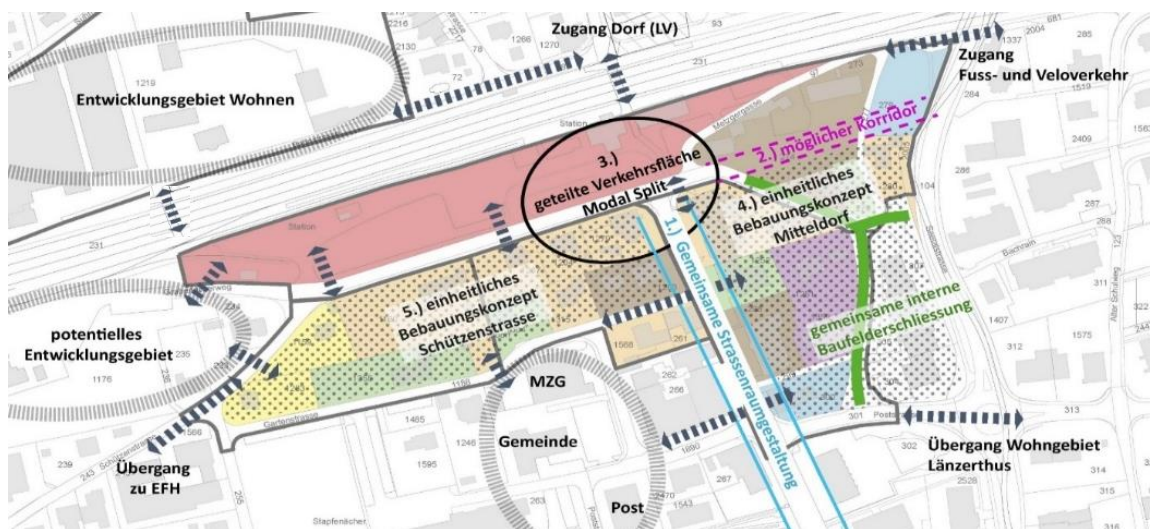


Abbildung 3: Ideenplan (aus Planungsvorgaben vom 19.01.2024)

1.4 Rahmenbedingungen

Kantonaler Richtplan

Rupperswil ist im Raumkonzept als ländliche Entwicklungsachse eingetragen. Diese verbindet den ländlichen Raum mit den Zentren und Agglomerationen. Die Siedlungsentwicklung wird an gut erreichbaren Standorten der wichtigen kantonalen Verkehrsachsen gefördert, namentlich im Talbereich, wo eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr vorhanden ist. Dabei sind die Möglichkeiten zur Nutzungsverdichtung in den bestehenden Bauzonen unter Erhaltung und Verbesserung der Siedlungsqualität auszuschöpfen. In Rupperswil sind die inneren Siedlungsreserven zu nutzen. Das Ortszentrum soll so entwickelt werden, dass es einen Standort von Versorgungseinrichtungen für den täglichen und periodischen Bedarf bleibt. Für eine Gemeinde der ländlichen Entwicklungsachse liegen die Einwohner-Mindestdichten für Bauzonen bei 50 (überbaut) bzw. 70 (unüberbaut) Personen/ha.

Räumliches Leitbild Rupperswil

Das räumliche Leitbild Rupperswil 2040 (Stand 02.09.2015) ist behördenverbindlich und bildet die Grundlage für alle weiteren, raumrelevanten Planungen. Es zeigt auf, wie sich Rupperswil bis 2040 schwerpunktmässig weiterentwickeln soll. Es ist aufbauend auf den kantonalen und kommunalen Grundlagen und unter Mitarbeit des Gemeinderats und der Bevölkerung entstanden. Das räumliche Leitbild Rupperswil 2040 formuliert die Leitsätze «Entwicklung», «Siedlungsgebiet», «Nicht-Siedlungsgebiet», «Verkehr» und «Umwelt».

Übergeordnete Verkehrsbetrachtung

In der Gemeinde Rupperswil führen zwei Kantonsstrassen (K244/K245) in T-Form durch das Dorf und stellen den Anschluss an das übergeordnete Strassennetz sicher. Dieser Anschluss ist nach der Zentrumsentwicklung weiterhin zu gewährleisten, auch wenn die nicht verkehrsorientierten Strassen im untergeordneten Netz verkehrsberuhigt und für alle Verkehrsteilnehmenden zugänglicher auszugestalten sind. Schleich- und Durchgangsverkehr durch das Siedlungsgebiet ist unbedingt zu vermeiden und entsprechend entgegenzuwirken.

Das Angebot vom öffentlichen Verkehr in Rupperswil besteht aktuell lediglich aus den Zugverbindungen am zentralen Bahnhof und einer Buslinie, die vom Bahnhof Rupperswil nach Lenzburg führt (RBL-Linie 394). Nach Möglichkeit soll der öffentliche Verkehr gestärkt werden.

Bau- und Zonenordnung

Im Rahmen der neuen BNO sind neben der bestehenden Dorfkernzone zwei neue Zonen festgelegt worden, welche künftig ein verdichtetes Bauen im Zentrum ermöglichen:

Bauzonen	Nutzungsziffer	Gebäudelänge	Fassadenhöhe Talseitig bei Flachdächern ¹⁾	Fassadenhöhe Traufseitig bei Satteldächern	Gesamthöhe Flachdach ²⁾	Gesamthöhe Schrägdach ³⁾	Grenzabstand klein	Grenzabstand gross	Empfindlichkeits- stufe	Zonen- vorschriften
Zentrumszone 1 (Z1 / dunkelbeige)	-	-	14.00m	14.00m	16.00m	17.00m	5.00m	-	III	§ 16
Zentrumszone 2 (Z2 / beige)	-	-	-	14.00m	-	17.00m	5.00m	-	III	§ 17

¹⁾ Grünflächenziffer (vergl. auch § 41 BNO)

²⁾ Grenzabstand für reine Gewerbebauten: 4.00 m + ¼ der 3 m übersteigenden Fassadenhöhe; gegenüber Wohn-, Zentrums- oder Dorfkernzone: 6.00 m

³⁾ Bei Grundstücken mit einer Hangneigung (ab 10%) reduziert sich die Gesamthöhe um 0.50 m für Gebäude mit hangparalleler Firstrichtung und für Zeldächer.

⁴⁾ Bei Flachdächern mit Attikageschoss ist, statt der Fassadenhöhe, nur die Gesamthöhe einzuhalten.

Gemäss §16 und §17 BNO gelten erhöhte Anforderungen an Ruppertswil Zentrum. Für die Entwicklung eines attraktiven und lebendigen Bahnhofgebiets mit Zentrumsfunktion dienen die Zentrumszonen Z1 und Z2 für Wohnen, aber auch Dienstleistungsbetriebe, Restaurants, Verkaufsgeschäfte. Kriterien wie Stellung, Staffelung, Volumen, Erdgeschossnutzungen und Gestaltung der Vorbereiche sind entscheidend für die Beurteilung von Bauvorhaben. In der Zentrumszone Z2 sind zudem nur Schrägdächer erlaubt.

Die Anforderungen der vier Gestaltungsplanperimeter sind hoch. Insbesondere der Gewährleistung der Bahnhofsfunktion, der Schaffung von publikumsbezogenen Nutzungen im Erdgeschoss, der Lärmschutz, der flächensparenden Erschliessung und nicht zuletzt der (unterirdischen) Parkierung sind Rechnung zu tragen.

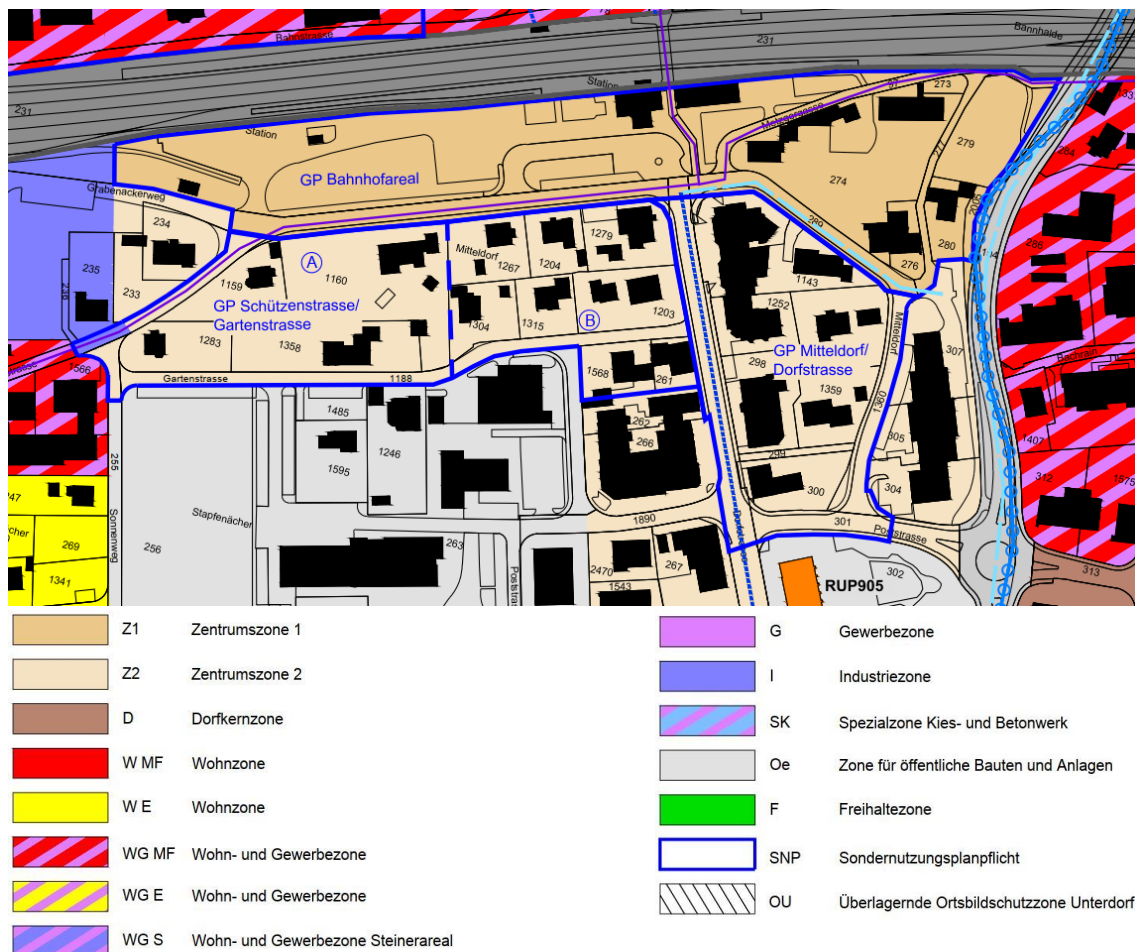


Abbildung 4: Ausschnitt rechtskräftiger Bauzonenplan mit vier GP-Perimetern

SBB

Die SBB rechnet mit einer Erhöhung der Fahrgastzahlen (Ein- und Aussteigende) bis 2046 auf 4'100 (Stand 2021: ca. 2'700). Ein Umbau des Bahnhofgebäudes ist nicht geplant, die Bauarbeiten für die behindertengerechte Zugänge der Perrons sind voraussichtlich 2025 abgeschlossen.

Die aktuelle Interessenlinie (Art. 18q ff. EBG) zeigt den langfristigen Raumanpruch und könnte eine mutmasslich zukünftige Parzellengrenze definieren. Im Rahmen des weiteren Ausbaus der Geleise (Angebotskonzept 2035) dürfte eine künftige neue Interessenslinie entsprechend weiter südlich zum Liegen kommen. Dies würde jedoch erst im Verlaufe der weiteren Planungen mitgeteilt werden können.

Lärm

Der gesamte Perimeter nord- und ostseitig ist von starkem Lärm betroffen. Die Grenzwerte werden teils überschritten: nordseitig durch den Bahnverkehr und ostseitig durch die Kantonsstrassen. Übliche lärmreduzierende Massnahmen genügen nicht, es ist eine deutliche Abschirmung notwendig, wie beispielsweise die Erstellung eines Lärmriegels. Zudem dürfen lärmempfindliche Zimmer wie Schlafzimmer nicht auf der lärmzugewandten Seite angeordnet werden. Die Lärmproblematik kann gelöst werden, indem z. B. eine reine Gewerbenutzung angestrebt werden, L-förmige Gebäude zur Abschirmung gewählt werden oder zur Bahnlinie abgedrehte Fassaden gebaut werden.

Grundeigentümersituation

Im Zentrum befinden sich diverse Eigentümer und damit verbunden bestehen unterschiedliche Interessen in dem Zentrum.

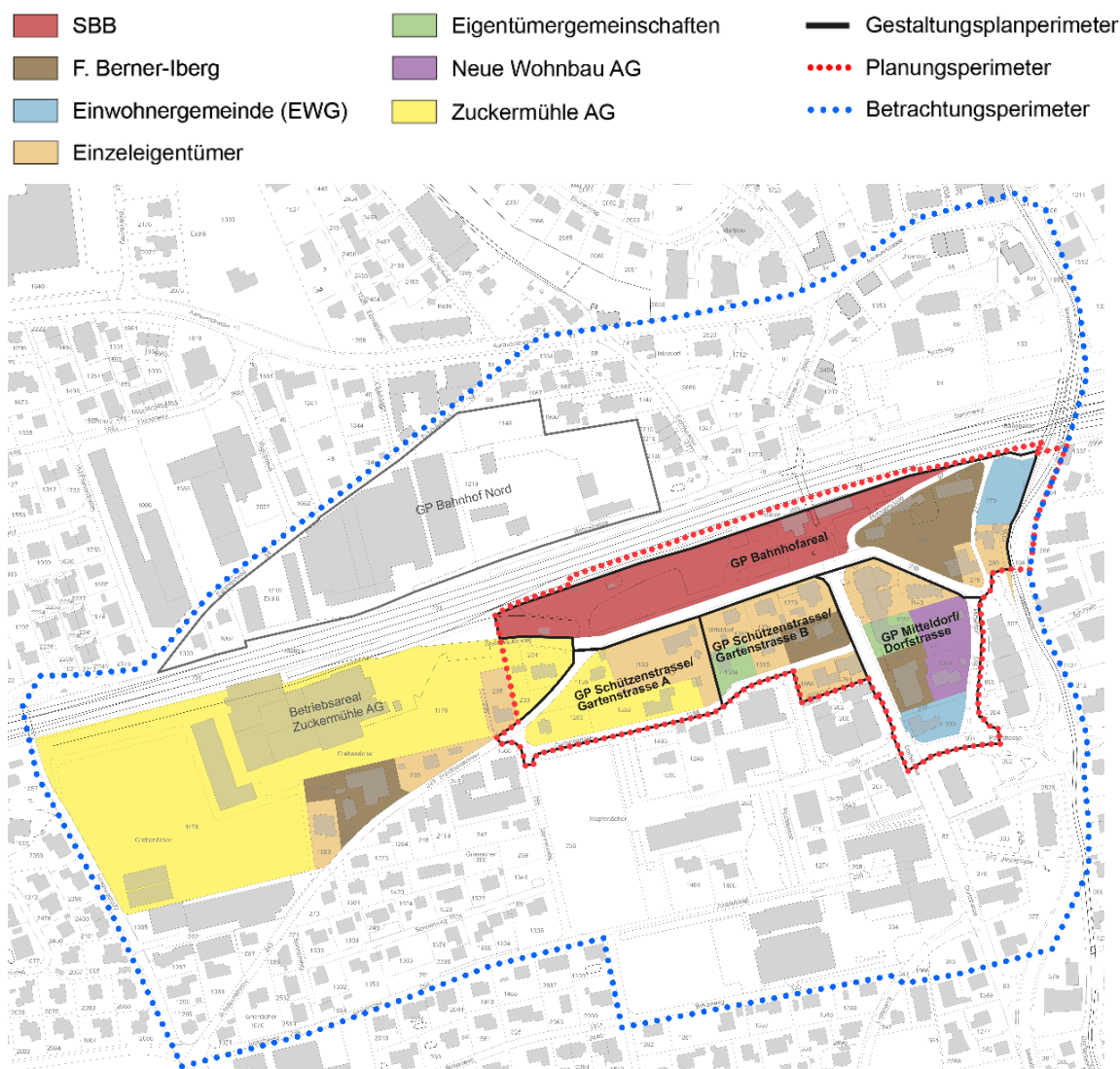


Abbildung 5: Übersicht Grundeigentümersituation

2 Verfahren

2.1 Verfahrensart

Für die Zentrumsentwicklung von Rapperswil ist im Rahmen einer Testplanung (Einladungsverfahren) von drei Planerteams gemäss SIA-Ordnung 143/2009 eine Ideenstudie mit Überbauungs-, Nutzungs-, Erschliessungs- und Freiraumkonzept für das Gebiet innerhalb des Planungssperimeters zu erarbeiten. Das Ziel der Testplanung ist die Bestimmung einer Bestvariante, welche mit separat erarbeiteten Entwurfselementen (z.B. aus den anderen Testplanungsbeiträgen) ergänzt oder kombiniert werden können. Das Planerteam mit der Bestvariante hat Aussicht auf einen Folgeauftrag zur Ausarbeitung zu einem Richtprojekt.

Das Verfahren ist einstufig und nicht anonym. Es finden eine Fragenbeantwortung und Zwischenbesprechung (Dialog) sowie eine Abschlusspräsentation statt. Die Ergebnisse der Testplanung werden von der Jury in einem Abschlussbericht zusammengefasst. An einer Vernissage für die interessierten Bevölkerung werden die Entwürfe öffentlich ausgestellt und der Abschlussbericht der Jury präsentiert.

Verfahrensablauf:

- | | |
|---|------------|
| • Start Testplanung | 19.02.2024 |
| • Begehung des Testplanungssperimeters | 05.03.2024 |
| • Zwischenpräsentation | 26.06.2024 |
| • Abgabe Ergebnisse | 28.10.2024 |
| • Präsentation und Abschlussbesprechung | 27.11.2024 |
| • Öffentliche Vernissage | 11.12.2024 |

Auftraggeberin ist die Einwohnergemeinde Rapperswil, vertreten durch:

- Daniel Marti, Gemeindeammann; Ressort Bau, Planung und Umwelt
- David Fiore, Leitung Bauverwaltung

Ansprechperson für das Verfahren (Begleitung Testplanung) ist die BC AG Brugg, vertreten durch:

- Reto Porta, Projektleitung
- Erich Faes, Stv. Projektleitung
- Romano Richter, Projektbearbeitung

2.2 Eingeladene Teams

Architektur und Städtebau

Freiraumplanung

Verkehrsplanung

Team 1	Husistein & Partner AG Schachenallee 29 5001 Aarau	arcoplan klg Limmatauweg 9 5408 Ennetbaden	KFB Pfister AG Jurastrasse 19 4600 Olten
	Dominik Marfurt Aline Lusieux	Stefan Zantop	Werner Berger
Team 2	Tschudin Urech Bolt Architekten Industriestrasse 21 5200 Brugg	Gersbach Landschaftsarchitektur Grubenstrasse 37 8045 Zürich	Rapp AG Hochstrasse 100 4018 Basel
	Filip Bolt Benjamin Olschner	Michael Gersbach	Severin Lauper
Team 3	Frei Architekten AG Bleichemattstrasse 43 5000 Aarau	Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG Ensingerstrasse 25 3006 Bern	Metron AG Stahlrain 2 5201 Brugg
	Katharina Galuska Carina Varga	Tamara Kast	Yves Meier

2.3 Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium setzt sich aus Vertretern der Auftraggeber und qualifizierten Fachpersonen wie folgt zusammen:

Name	Funktion	Stimmrecht
Daniel Marti Gemeindeammann; Ressort Bau, Planung und Umwelt	Vertretung Gemeinde Präsident Beurteilungsgremium	ja
David Fiore Leitung Bauverwaltung	Vertretung Gemeinde Hochbau, Stv. Präsident	ja
Raphael Wyder Vizeammann; Ressort Technische Betriebe	Vertretung Gemeinde Technische Infrastruktur	ja
Offen * SBB, Abteilung Immobilien	Vertreter Grundeigentümerschaft* GP Bahnhofareal	ja*
Stefan Wiedmer F. Berner-Iberg AG	Vertreter Grundeigentümerschaft GP Mitteldorf/Dorfstrasse	ja
Urs Borner	Vertreter Grundeigentümerschaft GP Schützenstrasse/Gartenstrasse	ja
Andreas Graf	Architektur und Städtebau	ja
Angelo Hug	Freiraumplanung	ja
Thomas Belloli	Verkehrsplanung	ja
Thomas Frei	Raumplanung	beratend
Christian Bär , Schärer Anwälte	Juristische Begleitung	beratend
Reto Porta , BC AG	Projektleitung Zentrumsentwicklung	beratend
Romano Richter , BC AG	Projektbearbeitung Raumplanung	beratend (Aktuar)

* Die Zentrumskommission hatte mit Bemühungen die SBB-Immobilien mit Beginn der Zentrumsentwicklung als festen Bestandteil einbinden wollen. Aus Sicht der SBB ist diese Einbindung in die Entwicklung jedoch noch zu früh angesetzt, da erst mit konkreteren Planungsabsichten und gemeinderätlichen Entscheidungen (aus dem Testplanungsprozesse heraus) zusammengearbeitete werden kann. Die Beteiligung der Vertretung des Grundeigentümers SBB-Immobilien konnte bis zum Abschluss der Testplanung nicht geklärt werden. Die Grundeigentümerschaft SBB-Immobilien wird erst in der folgenden Phase (Vertiefung zum Richtprojekt und Gestaltungsplanung) direkt in den Entwicklungsprozess einsteigen.

3 Projektbeschreibung der Teams

Die folgenden Erläuterungen sind zusammengefasste Beschriebe im Wortlaut der Projektverfassenden. Diese sind nicht wertend oder im Sinne einer Beurteilung. Die Beurteilung der Jury siehe Kapitel 4.

3.1 Team 1: Husstein & Partner / arcoplan / KFB Pfister



Abbildung 6: Team 1, Situationsplan

Architektur und Städtebau

Das Konzept der Nachbarschaften und Begegnungen entwirft eine Zukunftsvision für Rapperswil Süd. Es berücksichtigt die gute Verkehrsanbindung, aber auch die Lärmbelastung durch Bahn und Kantonsstrasse, die baulich abgeschirmt werden soll. Das Gebiet wird kleinteilig entwickelt, mit Häusergruppen, die durch Gartenhöfe miteinander verbunden sind und abgestufte Öffentlichkeitsgrade bieten – vom Bahnhofplatz bis zu privaten Aussenbereichen. Der Bahnhofplatz wird durch neue Bahnhofgebäude zum Quartierszentrum und erhält durch einen Detailhändler zusätzliche Attraktivität als Ortszentrum. Die Dorfstrasse wird durch Einbahnverkehr entlastet, bleibt aber für Autos zugänglich und fördert mit breitem öffentlichem Raum die Nutzung durch alle Verkehrsteilnehmer. Der Gleispark entlang der Bahnlinie bietet einen extensiv gestalteten Raum als Übergang zwischen öffentlichen und privaten Bereichen.

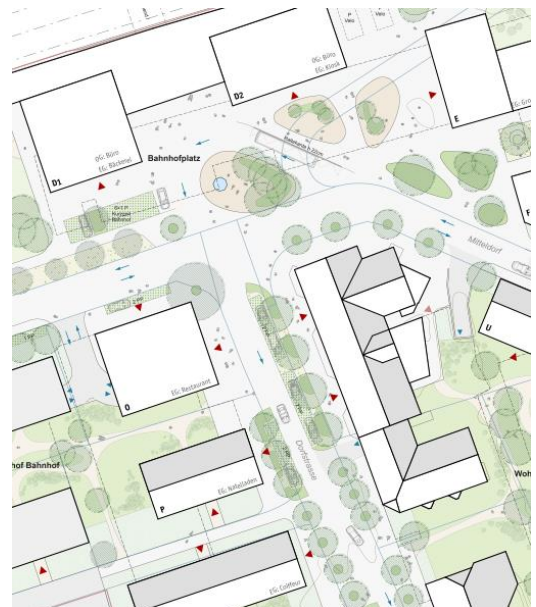


Abbildung 7: Team 1, Bahnhofplatz und Dorfstrasse

Freiraum

Der Bahnhofplatz und die Dorfstrasse schaffen gemeinsam einen neu gestalteten, hochwertigen Freiraum. Die Dorfstrasse wird breiter und bietet entlang der Fassaden grosszügige Flächen für verschiedene Nutzungen. Der Verkehrsbereich ist auf eine Einbahnstrasse reduziert, was Platz für eine Baumallee und Grünflächen schafft, die zum Konzept der Schwammstadt beitragen. Der Bahnhofplatz wird mit grünen und gepflasterten Inseln gestaltet, die Aufenthaltsbereiche mit Bäumen bieten. Entlang der Bahn entsteht der Gleispark, ein öffentlich zugänglicher Raum mit minimalistischer Gestaltung, der das Bahnambiente widerspiegelt.

Vier Wohnhöfe bieten Begegnungsräume und Zugänge für die Nachbarschaft. Diese Höfe fördern Begegnungen und bieten Raum für private und gemeinschaftliche Gartennutzung sowie Spielmöglichkeiten.

Zur Seetalstrasse hin prägt eine dichte Grünstruktur das Bild, mit einem Fussweg entlang der oberen Hangkante. Die Anlieferung der Gewerbeflächen ist in den lärmbelasteten Bereich verlegt, abseits der zentralen Freiflächen.

Verkehr

Die frühere Hauptverkehrsachse Dorfstrasse wird heute hauptsächlich vom Ziel- und Quellverkehr genutzt, während die Seetalstrasse den Durchgangsverkehr übernimmt. Für den motorisierten Individualverkehr ist in Zukunft eine Einbahnregelung auf der Dorfstrasse geplant, mit südlicher Fahrtrichtung und einer Mindestbreite von fünf Metern. Die Einbahn-Fahrtrichtung verläuft in südlicher Richtung, damit das Durchkommen der Busse (öffentlicher Verkehr) jederzeit gewährleistet ist. Um den steigenden Radverkehr zu unterstützen, wird der Abstand der Längsparkplätze zur Strasse auf mindestens einen halben Meter festgelegt. Der Parkplatzbedarf wurde auf 452 Parkplätze reduziert. Mit Ausnahme von einigen Besucher- und Kurzzeitparkplätzen für gewerbliche Nutzungen sowie den Bahnhof SBB werden die notwendigen Parkplätze in den unterirdischen Einstellhallen realisiert, welche den entsprechenden Baufeldern zugewiesen sind. Mit der Umgestaltung der Dorfstrasse werden insgesamt 35 Senkrechtparkfelder aufgehoben. Zukünftig sind an der Dorfstrasse lediglich 12 Längsparkfelder vorgesehen.

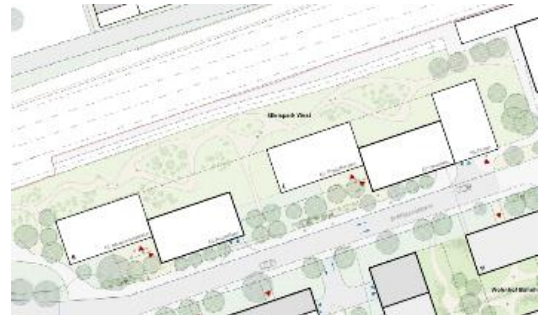


Abbildung 8: Team 1, Gleispark als öffentlicher Park

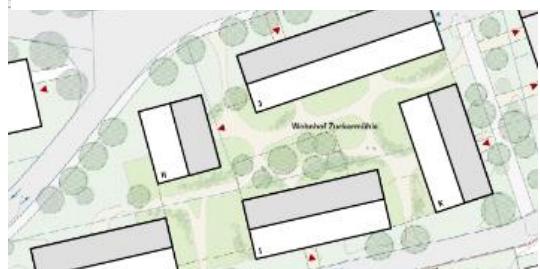


Abbildung 9: Team 1, Begrünter Innenhof



Abbildung 10: Team 1, Einbahnregime auf der Dorfstrasse

3.2 Team 2: Tschudin Urech Bolt / Gersbach Landschaftsarchitektur / Rapp

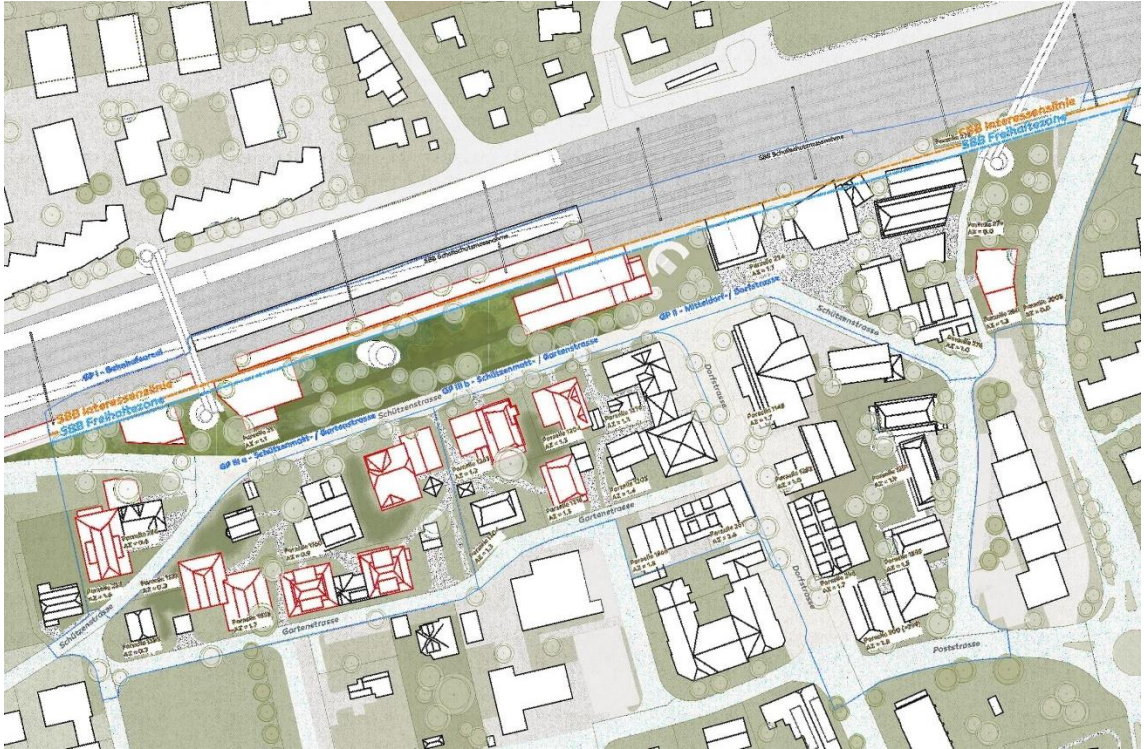


Abbildung 11: Team 2, Situationsplan

Architektur und Städtebau

Nach dem Prinzip «Eigentum ist heilig» wird diese Planung unter den bestehenden Eigentumsverhältnissen entwickelt. Die konzeptionellen Überlegungen fokussieren stark auf den bestehenden Bestand bzw. eine sorgfältige Weiterentwicklung. Im Sinne einer natürlichen Verdichtung soll der Charakter maximal erhalten werden.

Einzelne Parzellen und Gebiete werden intensiver genutzt, um die Bevölkerungsdichte zu steigern. Zudem bieten die Immobilien Platz für neue Geschäfte und öffentliche Einrichtungen wodurch das Zentrum Ruppertschwil gestärkt und lebendiger wird.

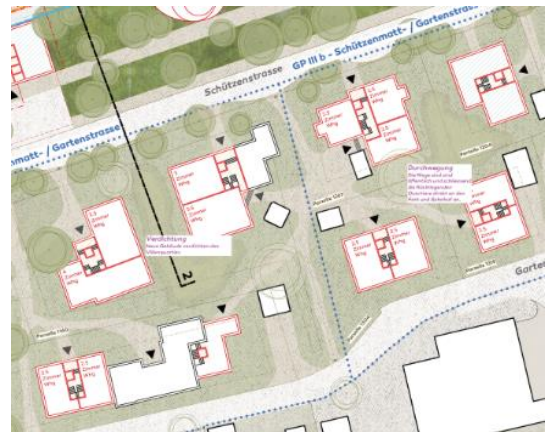


Abbildung 12: Team 2, Erhöhung der Ausnutzung

Freiraum

Bereits in einer frühen Phase der Transformation Rupperswils soll ein Park angelegt werden, der einen naturnahen Erholungsraum schafft. Der Park trennt zudem die Bahnlinie der SBB mit den Wohngebieten, welches den südlichen Bahnhofsbereich lärmtechnisch schützt. Zudem ist eine zentrale Massnahme die Verbindung zwischen den Entwicklungsgebieten Nord und Süd. Diese Verbindung stärkt die Bedeutung des Parks als zentralen Raum und fördert die Mobilität zwischen den beiden Seiten des Bahnhofs. Zudem wird die Unterführung des Bahnhofs breiter und heller, um eine natürlichere Umgebung zu schaffen.

Die Anordnung der Häuser mit viel Freiraum und vergleichsweise tiefer Ausnützung ist angelehnt an den heutigen Stand und behält das bekannte Ortsbild bei.

Verkehr

Als zweiter Schritt wird die Dorfstrasse verkehrsberuhigt, wodurch die Erdgeschosse der angrenzenden Gebäude eine vielfältigere, öffentlichere Nutzung ermöglichen. Diese Massnahme soll kleine Geschäfte, Cafés und soziale Treffpunkte anziehen und damit die Entwicklung entlang der Dorfstrasse dynamisch fördern. Die Bahnhofstrasse soll verkehrsberuhigt werden. Die Durchfahrt für Busse, Autos und Lieferfahrzeuge bleibt jedoch gewährleistet. Das Parkplatzangebot auf der Bahnhofsstrasse wird in reduziertem Umfang sichergestellt.

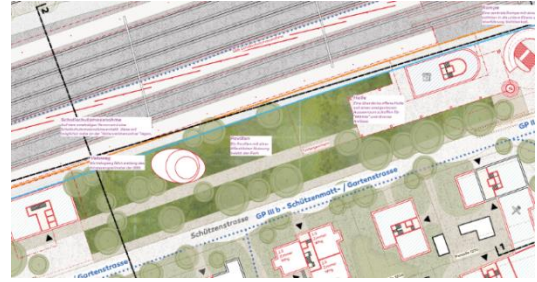


Abbildung 13: Team 2, Park an den Bahngleisen



Abbildung 14: Team 2, Verkehrsberuhigte Dorfstrasse mit Kleingewerbe

3.3 Team 3: Frei Architekten / Klötzli Friedli / Metron



Abbildung 15: Team 3, Situationsplan

Architektur und Städtebau

Das städtebauliche Konzept für die Region um das Bahnhofareal und die Gartenstadt verfolgt das Ziel, eine behutsame Verdichtung zu ermöglichen und gleichzeitig die Lebensqualität der Bewohnenden zu verbessern.

Die bestehende Bebauung mit lockerer Anordnung einzelner Häuser in der Gartenstadt und im Neudorf bleibt weitgehend erhalten. Die neu geplanten Gebäude orientieren sich an den Bestandsstrukturen, wobei sich die Firste und Dachformen harmonisch in das bestehende Ortsbild einfügen. Im Bereich Mitteldorf wird eine höhere Verdichtung durch zusätzliche Zeilenbauten angestrebt, die das Dorfbild ergänzen und die Charakteristik der umliegenden Strukturen aufnehmen.

Im Bahnhofareal entsteht ein Lärmschutzriegel, der als Puffer zwischen den Bahngleisen und den dahinterliegenden Wohnquartieren fungiert. Dank offener Erschliessungsbereiche und vollflächiger Lärmschutzverglasungen bleibt dennoch eine Durchlässigkeit erhalten, die Ausblicke auf die andere Dorfseite ermöglicht. Im Gleisquartier wird ein Gebäuderiegel für einen Grossverteiler positioniert, der ebenfalls eine abschirmende Funktion gegen den Bahnlärm übernimmt.



Abbildung 16: Team 3, Lockere Anordnung der einzelnen Häuser

Freiraum

Die Dorfstrasse bildet das zentrale Element des Ortes, beginnend an der Begegnungszone der Schule und endend am Bahnhofareal. Entlang der Dorfstrasse werden durch breitere Vorzonen und reduzierte Parkflächen Aufenthalts- und Begegnungsorte aktiviert.

Ausserdem sollen die Gebäudevorzonen zur Strasse hin aufgewertet werden, um die Dorfstrasse als Hauptverbindung zum Bahnhof zu gestalten. Öffentliche Verbindungen durch die Gartenstadtquartiere ermöglichen eine üppige grüne Mitte, die sich über die Grundstücksgrenzen hinweg erstreckt.

Entlang der Gleise ist ein Naturband für die Biodiversitätsförderung vorgesehen, welches Lebensräume für Pflanzen und Tiere fördert. Zudem stellt das Gebiet neben der Bahn einen halböffentlichen Gemeinschaftshof dar. Davor steht ein Lärmriegel, welcher der Bahnlärm für die dahinterliegenden Gebäude abschirmt.

Verkehr

Im Rahmen der Innenentwicklung Bahnhof Süd wird das Verkehrsregime geringfügig angepasst und gezielt erweitert. Die Dorfstrasse und Mitteldorf bilden nun eine Einbahnstrassenregelung gegen den Uhrzeigersinn, die den Zugang für alle Verkehrsteilnehmer uneingeschränkt zulässt.

Die bestehende Personenunterführung wird auf dem Bahnhofplatz mit einer Rampe und einer grosszügigen Treppe ergänzt, um den Anschluss an den Dorfkern für Fussgänger, Velofahrer und Bahnreisende zu verbessern.

Die Schützenstrasse bleibt im Gegenverkehr erhalten und wird mit einem quatierveträglichen Strassenquerschnitt gestaltet. Öffentliche Parkmöglichkeiten sind entlang der Schützenstrasse und locker entlang der Dorfstrasse verteilt. Für Wohn- und Gewerbegebiete gibt es ein reduziertes Parkplatzangebot oberirdisch und in zwei Tiefgaragen.



Abbildung 17: Team 3, Naturband an den Bahngleisen



Abbildung 18: Team 3, Begrünte Dorfstrasse im Einbahnregime

4 Beurteilung der Jury

4.1 Beurteilungskriterien

Die folgenden Kriterien unterstützen die Jury bei der Beurteilung des zu entwickelnden Gesamtkonzeptes sowie in der Entscheidung zur Bestvariante mit den Vertiefungsansätzen. Die Abfolge der Beurteilungskriterien bestimmen keine Prioritäten.

Gesamtkonzept

- Qualität, Kohärenz und Umsetzbarkeit der Entwicklungsvision bez. Bebauung, Freiraum, Umwelt, sowie Mobilitäts- und Sozialräume, Schaffung einer Identität des Ortes
- Innovativität, auch im Umgang mit möglichen Konfliktpunkten
- Plausible und schrittweise entwicklungsfähige Lösungsansätze (Etapmierbarkeit, Aussagen zu Sofortmassnahmen und allfälligen Zwischennutzungen)
- Logik und Nachvollziehbarkeit des ortsbaulichen Gesamtkonzeptes
- Umsetzung der der Zielvorgaben und Inputs aus der Zwischenbesprechung
- Wirtschaftlich sinnvoller Umgang mit bestehenden Bauten und Infrastruktur

Nutzung

- Herleitung der Nutzungsart und des Nutzungsmasses
- Sinnvolle Verteilung/Verortung zentrumstypischer Nutzungen
- Berücksichtigung der Interessenlagen und Einbezug der Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer und der ansässigen Gewerbe (wirtschaftliche Tragbarkeit)
- Schaffung von Möglichkeiten zur Interaktion, Aneignung, Aufenthalt
- Schaffung von Schnittstellen von Erdgeschossnutzungen und Freiraum
- Robustheit/ Flexibilität des Nutzungskonzeptes (Anpassungsfähigkeit und Umsetzbarkeit)
- Konsistenz des Transformationsprozesses, der Priorisierungen und möglicher Etappierungsschritte sowie der Ausführbarkeit

Bebauung

- Architektonische Qualität und Einordnung in die gebaute Umgebung
- Zusammenspiel von Gebäuden und Freiraum, Umgang mit Rand- und Übergangsbereichen
- Verträgliche Dichte, Flächeneffizienz, Proportionen und Massstäblichkeit
- Ansprechende klare kubische Gestaltung und räumliche Wirkung

Freiraum

- Attraktivität und Funktionalität der umstrukturierten und neu geschaffenen Aufenthaltsräume
- Diversifizierung von Begegnungs- und Aufenthaltsqualitäten
- Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Aufwertung bestehender öffentlicher Räume
- Gliederung/Gestaltung der Freiräume mit harmonischer Einbettung in gebaute Umgebung

Mobilität

- Angemessenheit und Funktionalität der Verkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs und des Langsamverkehrs, Anbindungen an das umliegende Weg- und Strassennetz
- in Wertsetzung des zentralen Bahnhofsbereichs
- optimale Querungsmöglichkeiten für Fuss- und Veloverkehr
- Flächensparende Erschliessungs- und Parkierungslösungen

Umwelt

- Überlegungen zur Minimierung von Auswirkungen des Klimawandels (Widerstandsfähigkeit) und zu schonendem Umgang mit Ressourcen
- Überlegungen zur Einhaltung der Netto-Null-Emissionen

4.2 Beurteilung der Jury Team 1

Husstein & Partner / arcoplan / KFB Pfister

Architektur und Städtebau

Der Vorschlag zeichnet sich durch eine sorgfältige Auseinandersetzung mit der Körnung des Quartiers sowie dem Verhältnis von Baumasse und Freiraum aus.

Am neuen Bahnhofplatz werden die Dorfstrasse, die Schützenstrasse und die Mitteldorfstrasse auf stadträumlich überzeugende Weise zusammengeführt. Der Platz wird zum belebten Dreh- und Angelpunkt dieses Ortsteils. Er ist gut proportioniert und verströmt mit den angedachten Nutzungen und Aussenraumelementen ein sympathisches Kleinstadtfair. Räumlich wird der Platz durch die kopfartig ausformulierten angrenzenden Neu- und Bestandsbauten gefasst. Das «Bahnhofsgebäude» selbst besteht aus zwei Baukörpern mit dazwischen gespanntem Dach, in deren Mitte der Durchblick auf die andere Gleisseite frei bleibt.

Entlang der Gleise weisen die mäandrierenden Baukörper eine gute Gliederung und Körnung auf und haben das Potential, den Bahnlärm abzuschirmen, ohne dabei als "Lärmriegel" zu wirken. Sowohl zur Schützenstrasse als auch zur Bahnlinie entstehen hofartige Bereiche, welche sich als halbprivate Aussenräume der Siedlung anbieten. Der zwischen den Gebäuden und der Bahnlinie angedachte «Gleispark» bildet einen grünen Filter und verleiht der Bebauung auch bahnseitig eine attraktive Erscheinung. Insgesamt werden diese drei- bis viergeschossigen Bauten als etwas zu niedrig empfunden. Dementsprechend liegt auch die Ausnutzung unter dem für die Bahnhofsareale West und Ost planerisch erwünschten Mass. Kritisch hinterfragt wird auch die durchgehende Gewerbenutzung der Erdgeschosse. Im Bahnhofsareal West wäre auch erdgeschossiges Wohnen, allenfalls in einem Hochparterre, wünschbar, während sich die gewerbliche Nutzung rund um den Bahnhofplatz und entlang der Dorfstrasse konzentrieren könnte.

Im Bahnhofsareal Ost setzt sich die Schützenstrasse räumlich in Form des «Handelshofs» fort und es entsteht ein Durchblick in den angrenzenden Dorfteil, was positiv beurteilt wird. Allerdings wirkt der Handelshof auch ein wenig als «Sackgasse» und eine bessere Einbindung ins Wegenetz wäre wünschenswert. Es stellt sich zudem die Frage, ob der Detailhändler nicht besser im südlichen Gebäude F untergebracht werden sollte, während im bahnseitigen Gebäude E eher Wohnnutzungen und stilles Gewerbe vorstellbar sind. Dementsprechend könnte der als «Handelshof» bezeichnete Zwischenraum den Charakter einer ruhigen Wohnstrasse erhalten, während sich die Kunden des Detailhändlers eher auf dem Bahnhofplatz aufhalten und diesen zusätzlich beleben würden. Im rückwärtigen Bereich des Handelshofs sind Tiefgarageneinfahrt und Anlieferung sinnvoll und übersichtlich platziert.

Körnung, Setzung und Dichte der Bauten im Areal Schützenstrasse sind schlüssig. Sie beruhen auf der heutigen Parzellierung und erlauben so eine allmähliche Verdichtung und Erneuerung des Quartiers ohne abrupte Brüche und "unfertige" Zustände. Der gartenstadtartige Charakter der gut durchwegten Siedlung mit zentralen, gemeinschaftlichen grünen Wohnhöfen gefällt.

Auch das Konzept für die Verdichtung des Areals Mitteldorf ist sinnvoll. Strassenbegleitende Bauten stärken den Stadtraum. Deren polygonale Form wirkt allerdings teilweise etwas forciert. In der Mitte des Areals entsteht ein attraktiver, lärmabgewandter grüner Wohnhof.

Der Projektvorschlag zeigt insgesamt ein sorgfältig austariertes Verhältnis von Baumasse und Freiraum sowie eine Körnung, welche es erlaubt, Neues und Bestehendes zu einem stimmigen Ganzen zu verweben. Gleichzeitig wird der Charakter der einzelnen Arealteile präzisiert und gestärkt. Das Konzept bietet gute Voraussetzungen für die etappenweise Realisierung über einen längeren Zeitraum hinweg sowie für das Entstehen eines attraktiven und lebendigen Ortsteils rund um den Bahnhof.

Freiraum

Das Freiraumkonzept weist differenzierte und attraktive Freiräume aus. Die verschiedenen Freiräume reagieren gut auf die unterschiedlichen Gebäudetypologien und deren Umfeld. Der neue Bahnhofplatz wird seiner Funktion als Ankunftsart mit Bushaltestelle und Detailhändler gerecht.

Für die Dorfstrasse wird eine Baumallee in unterschiedlicher Dichte und Abständen vorgeschlagen. Die Hartflächen werden mehrheitlich platzartig von Fassade zu Fassade aufgespannt. Die Bereiche zwischen den einzelnen Bäumen lassen sich unterschiedlich nutzen und reagieren auf

die dahintergelegene Erdgeschossnutzung was sehr zu begrüßen ist. Andererseits ist gerade die lineare Ausgestaltung der Beläge und der eingelagerten Nutzungsinseln zu hinterfragen. Im Zusammenhang mit einer künftigen Begegnungszone wäre es wünschenswert, die verschiedenen Gestaltungselemente nicht derart linear anzuordnen. Die gefahrene Geschwindigkeit sollte nicht über die Signalisation, sondern mit der Lage und Positionierung der Gestaltungselemente im Strassenraum geregelt werden. Dies könnte allenfalls auch die Absicht begünstigen, die Verkehrsführung im Gegenverkehr zuzulassen.

Durch die längliche Ausgestaltung des neuen Bahnhofplatzes fungiert dieser als Spange zwischen Dorfstrasse und Mitteldorfstrasse und wertet so die Mitteldorfstrasse auf. Die Grösse des Platzes erscheint am oberen Limit und darf nicht grösser werden. Der westliche Teil mit dem Kurzzeitparkplätzen und der vorgezogenen Baumreihe fällt gestalterisch etwas ab. Zudem wäre es wünschenswert, wenn die Velofahrer die Bahngleise mittels befahrbarer Rampe unterqueren könnten.

Durch die mäandrierende Gebäudestellung entlang der Schützenstrasse entstehen interessante Freiräume beidseits der Gebäude. Die durchgängige Wegführung im Gleispark West wird begrüsst. Allerdings würde eine direkte Fussweganbindung an die Häuser noch zusätzlichen Publikumsverkehr versprechen ohne lange Umwege um die Gebäude und so den Park weiterbeleben. Zudem wären bei den zurückversetzten Gebäuden durchaus auch grössere Bäume möglich. Diese würden den angedachten Grünfilter zusätzlich stärken und die Fassadenabfolge besser gliedern.

Entlang der Schützenstrasse versprechen die Abfolge von baumbestandenen Vorplätzen und Vorgärten gute Aufenthaltsqualitäten. Die Bäume beidseits der Strasse wirken als guter Filter zwischen den unterschiedlichen Gebäudetypologien beidseits der Strasse und ermöglichen einen verträglichen Übergang, zu den Gartenstadt ähnlichen Strukturen auf der Südseite der Schützenstrasse.

Die gemeinschaftlich genutzten Innenhöfe (Nachbarschaften) sind als Sozial- und Kommunikationsraum zu begrüßen und lassen es durchaus auch zu, bestehende Wohnbauten in dieses Konzept miteinzubeziehen. Der öffentliche Fussweg zwischen den beiden Wohnhöfen (GP Schützenstrasse) findet leider auf der südlichen Seite, ennet der Gartenstrasse keine Fortsetzung. Die Nutzung der Bereiche entlang der Strasse als Privatgärten ist zu begrüßen.

Der kleine Pocketpark im Bereich des Handelshofs ist zu begrüßen. Allerdings ist es wünschenswert, wenn die Bäume nicht in einem «Topf» erhöht stehen würden, sondern der Pocketpark bodeneben begangen werden kann. In diesem Sinne sollten sämtliche Baumstandorte über der Tiefgarage, je nach Baumgrösse, eine minimale Schichtstärke von 1 bis 1.5m aufweisen. Das vieleckige Gebäude zwischen Handelshof und Mitteldorfstrasse steht noch etwas gar freigestellt da und könnte mit Bäumen, zumindest partiell, besser gefasst werden.

Verkehr

Im Konzept integriert ist ein genauer und realistischer Vorschlag für die verschiedenen verkehrlichen Herausforderungen. Realistischerweise wird auf die Darstellung des zusätzlichen Anschlusses an die Kantonsstrasse verzichtet, was dazu führt, dass die Erschliessung der grössten Tiefgarage, in Kombination mit der Anlieferung für den angedachten Grossverteiler, angemessen thematisiert ist. Dabei ist es nachvollziehbar, diese beiden Anforderungen an den Rand des Areals zu drängen. Im Vergleich zwischen dem konzeptionellen Schema, den prognostizierten Verkehrsbelastungen und der detaillierten Ausgestaltung der unterschiedlichen Abschnitte ist zu erkennen, dass die Verkehrsteilnehmenden die Anlage grösstenteils unbewusst verstehen können und sich auch wie angedacht verhalten dürften. Ausgenommen davon ist sicherlich die Einbahnregelung in der Dorfstrasse, die nicht intuitiv verständlich ist. Die Signalisation ist ein technisches Element der Verkehrswelt, was der angestrebten, mit der Detailgestaltung dieses Raumes unterstützten Entwicklung als Begegnungsort für alle, eher abträglich ist. Die vorgeschlagene Einbahnregelung wurde an der Präsentation als Abbildung des angestrebten Verkehrsflusses relativiert. Ausstattung und Dimensionierung des Bahnhofplatzes wirken bis auf die fehlende Rampe angemessen, wobei die mit dem Velo befahrbare Nord-Süd-Verbindung im Westen durchaus attraktiv und konkurrenzfähig sein dürfte. Bei einer Unterführung ist üblicherweise der geringere Höhenunterschied zu bewältigen als bei einer Überführung über eine Bahnlinie.

4.3 Beurteilung der Jury Team 2

Tschudin Urech Bolt / Gersbach Landschaftsarchitektur / Rapp

Architektur und Städtebau

Der Projektvorschlag wird hergeleitet durch eine umfassende Analyse des Planungsgebietes unter weiträumiger Betrachtung, sowie die sorgfältige Untersuchung des Bestandes. Es wird aufgezeigt, dass der Genius Loci nicht nur von der Bebauung, sondern in hohem Masse auch von topografischen und landschaftlichen Bezügen geprägt ist.

Nebst der stadträumlich aufgewerteten Dorfstrasse wird als zweites prägendes Freiraumelement ein Quartierpark entlang der Gleise vorgeschlagen, welcher west- und ostseitig von zwei hohen Baukörpern flankiert wird. Dieser grüne Raum entlang der Bahngleise wirkt insofern plausibel, als auf der gegenüberliegenden Seite auf dem Ferrum Areal eine sehr dichte, hart an die Bahnlinie gesetzte Bebauung geplant ist, zu welcher der Park in reizvollen Kontrast steht. Mit einer Passerelle über die Gleise hinweg werden die beiden neuen Quartiere verbunden. Entlang der Gleise werden Schallschutzwände aus Glas vorgeschlagen. Trotzdem sind für die Bauten entlang der Gleise lärmoptimierte Grundrisse erforderlich, was deren Nutzbarkeit stark einschränkt.

Entlang der Dorfstrasse werden die bestehenden Gebäudefluchten auch für Ersatzneubauten übernommen. Es wird damit bewusst nicht eine «Begradigung» des Strassenraums gesucht, sondern die heutigen Qualitäten des mäandrierenden Raumes werden aufgenommen und weiterentwickelt, um die Strasse zu einem vielfältig belebten und genutzten Ort zu transformieren.

Im Bahnhofareal wird eine relativ dichte Bebauung durch hohe punktförmige Baukörper vorgeschlagen, welche auch bestehende Bauten miteinbezieht. Der kleine Fussabdruck der neuen Gebäude eignet sich jedoch kaum für die Unterbringung des in diesem Perimeter erwünschten Detailhändlers. Im Modell wird aufgezeigt, wie auch die Bauten entlang der Dorfstrasse angebaut und aufgestockt werden könnten. Die daraus entstehende dichte stadträumliche Situation vermag einerseits zu faszinieren, andererseits wirkt sie etwas gar unkontrolliert.

Im Areal Schützenstrasse überzeugt der Vorschlag einer kleinräumigen, extremen Verdichtung der bestehenden Bausubstanz auf Basis der heutigen Parzellenstruktur, welche stark durchgrünt ist und sich kontinuierlich über einen längeren Zeitraum entwickeln kann.

Das Projekt gefällt durch seine aus der Analyse des Ortes hergeleitete Vielfalt an Ideen und den prozesshaften Charakter, den sich die Projektverfassenden für dessen Umsetzung vorstellen. Ein zentrales Element des Entwurfs bildet der vorgeschlagene Quartierpark. Trotz dessen Qualitäten muss bezweifelt werden, ob dieser in der gartenstädtisch geprägten Gemeinde mit guter Zugänglichkeit zu den landschaftlichen Naherholungsgebieten tatsächlich einem Bedürfnis entspricht. Vielmehr scheint der Park die Dorfstrasse und den Bahnhofplatz als Begegnungsorte zu konkurrieren und erschwert es zudem, diesen zentralen, direkt am Bahnhof gelegenen Ort in der erwünschten Dichte zu bebauen und zu beleben.

Freiraum

Das Verfasserteam setzt sich zum Ziel die Entwicklung des Bahnhofsareals über ein starkes Freiraumgerüst weiterzuentwickeln. Innerhalb der Baufelder soll am Bestand und nach Bedarf flexibel weitergebaut werden können. Die dargestellte Vogelperspektive zeigt gut auf wo die Verfasser ihre Schwerpunkte legen möchten. Erstens soll ein grüner Park entlang der Geleise angelegt werden, zweitens soll die Dorfstrasse verkehrsberuhigt und attraktiviert werden und drittens sollen zusätzliche Querungen über die Geleise geschaffen werden.

Allerdings stellt sich die Frage, ob der Park als Initialzündung funktionieren kann und nicht eher zuerst die zweite Fussgängerquerung mit der Kopfbaute zum neuen Ferrum-Areal erstellt werden sollte. Die Idee der Zwischennutzung ist im urbanen Umfeld ein guter Ansatz um ein neues Quartier zu entwickeln. Diese Idee lässt sich aber nicht so einfach auf das Dorf Rapperswil übertragen. Fraglich bleibt auch warum die SBB bereit sein sollten das «Filetstück» an die Allgemeinheit abzutreten und warum ein privater Grundeigentümer oder Investor sich an einer doch eher höheren Mehrwertabschöpfung beteiligen sollte?

Die lineare Gestaltung des Parks ist etwas streng und wirkt mit den vielen parallel verlaufenden Strassen- und Wegverbindungen überladen zu ungunsten des neuen Parks.

Der Vorschlag die Bäume in der Dorfstrasse in lockern Gruppen anzuordnen, ist ein möglicher Ansatz und ist zu begrüßen. Mit dem Vorschlag auch im südlichen Bereich der Dorfstrasse weitere Bäume zu pflanzen wird bewirkt, dass die ganze Dorfstrasse als Einheit gelesen wird. Neue unregelmässig angelegte Nutzungsinseln verzahnen sich mit den Seitenräumen und ermöglichen ein zusätzliches Angebot an attraktiven Aussenräumen.

Die Fahrbahnrande werden aber weiterhin linear angeordnet und mit einem Höhenversatz versehen (Schnitt). Diese Massnahme ist nicht nachvollziehbar und verhindert das einfache Queren auf die andere Strassenseite für die zu Fussgehenden. Zudem wirkt die cartoonartige Visualisierung mit den aufgezeigten Aussenraumnutzungen und den Belagsflächen, im Vergleich zu den Plänen, als doch zu sehr idealisiert.

Der Bahnhofplatz wird räumlich durch die Kopfbauten im Bereich der Geleise gefasst. Leider ist der Bahnhofplatz zu klein geraten. Dazu kommt noch, dass die kreisförmige angeordnete Rampe für in die Unterführung sehr dominant in Erscheinung tritt. Die Anordnung der Bäume wirkt in diesem Bereich beliebig. Zudem verunklart die Aufweitung der Bauten am Ende der Dorfstrasse die Situation. Oder ist die Aufweitung am Ende der Dorfstrasse dem Bahnhofplatz zugehörig zu lesen?

Die dargestellten Wohnhöfe in den Bereichen Schützenstrasse und Mitteldorf sind alle als attraktive, gemeinschaftlich genutzte Freiräume dargestellt. Die Durchwegung ist maximal aufgezeigt was im Grundsatz begrüßen ist. Allerdings ist dies ein Widerspruch zur formulierten Konzeptidee. Vielmehr ist davon auszugehen, dass sich die Areale im Verlauf der Zeit und nach dem jeweiligen Bedarf der einzelnen Grundeigentümer, sehr heterogen entwickeln werden und so das aufgezeigte Wunschbild und die gewünschte Durchlässigkeit kaum erreicht werden kann.

Verkehr

Die Entwicklung der Strassenräume erfolgt aus dem Bestand. Dabei wird für die Dorfstrasse eine Entwicklung aufgezeigt, die den Strassenraum als Raum für alle Verkehrsarten und auch Aufenthalt stärken kann, in dem die Linearität der klassischen Strasse aufgelöst wird. Die Bedeutung der Dorfstrasse in der angestrebten Konstellation ist primär, dass sie das prägnante Rückgrat der Verkehrserschliessung darstellen und so die Orientierung unterstützen soll. Sie endet auf dem Bahnhofplatz, der auch die mit dem Velo befahrbare Rampe enthält. Die Klarheit der schematischen Nord-Süd-Verbindungen findet sich in den dargestellten genaueren Massstäben leider nicht mehr wieder, die seitlichen Aufweitungen verwischen. Das Konzept zeigt auf, dass die zu begrüssende Gestaltung des Strassenraumes als Sozialraum dennoch eine gute Struktur und Wiedererkennbarkeit benötigt, um die zuge dachte Rolle als Orientierungsmerkmal erfüllen zu können. Der Verkehr ist in diesem Konzept zu Recht nicht in den Vordergrund gestellt. Dennoch ist mit den prägnant visualisierten Querungen über das Gleisfeld der Bedarf an Verbindungen aufgezeigt. Die Zweckmässigkeit der Ausgestaltung als Überführungen der Verbindungen Ost und West ist allerdings aufgrund der vorhandenen Topografie fraglich.

4.4 Beurteilung der Jury Team 3

Frei Architekten / Klötzli Friedli / Metron

Architektur und Städtebau

Der Projektvorschlag wird hergeleitet durch die sorgfältige und detaillierte Analyse und Bearbeitung der Vielzahl von Themen, welche letztlich einen Einfluss auf die städtebauliche Setzung haben. Daraus resultierend differenzieren sich die einzelnen Arealteile sehr klar durch unterschiedliche Körnungen, geometrische Ordnungsprinzipien und die architektonische Ausformulierung der jeweiligen Bauten.

Die Dorfstrasse erhält durch beidseitige lineare Baumreihen eine klare, allerdings auch etwas streng wirkende Fassung. Die vorgeschlagenen Neubauten auf der linken Strassenseite widerspiegeln die «bäuerliche» Typologie der gegenüberliegenden Häuser, um den Strassenraum zu stärken. Allerdings verhindern diese auch eine Durchlässigkeit zum angrenzenden, aus punktförmigen Bauten bestehenden «gartenstädtischen» Quartiers an der Schützenstrasse. Der quadratische Bahnhofplatz weist eine angemessene Grösse auf. Er wird dreiseitig von Bauten gefasst, während er sich zur Gleisseite als «Fenster» zur anderen Dorfseite und zur Landschaft öffnet.

Entlang der Gleise werden dem Lärmschutz dienende Zeilen vorgeschlagen. Trotz der Volumengliederung wirkt das sehr lange Gebäude an der Schützenstrasse zu massiv und zu städtisch als Gegenüber zur feinkörnigen Bebauung der Schützenstrasse. Es muss zudem bezweifelt werden, ob die verglasten Treppenhäuser die erwünschte Transparenz zur anderen Gleisseite zu erzeugen vermögen.

Für das Areal Schützenstrasse wird die kleinteilige, gartenstädtische Bebauung auf Basis der heutigen Parzellenstruktur verdichtet und erneuert. Dank einer guten Durchwegung, inneren Gemeinschaftsplätzen und der starken Durchgrünung weist das Areal eine hohe Wohnqualität auf.

Im Bahnhofareal Ost und entlang der Mitteldorfstrasse sind repetitiv gestaffelte Baukörper geplant, welche sich in ihrer Geometrie am Verlauf der Dorfstrasse orientieren. Dies erzeugt eine undefinierte strassenräumliche Situation mit einem «Abstandsgrün», dessen Nutzung unklar ist. Als Folge des Abrückens von der Strasse wird der Innenhof zu eng. Am ehesten macht die Staffelung bei den Bauten im Bahnhofareal Sinn, da dort entlang der Strasse nischenartige Vorbereiche zu den erdgeschossigen Gewerberäumen entstehen könnten. Leider werden diese jedoch durch den strassenbegleitenden, wenig zum orthogonalen Bebauungsschema passenden Sockelbau des Detailhändlers zugebaut.

Die eingangs erwähnte klare Differenzierung der einzelnen Arealteile gerät dem Projekt letztlich zum Nachteil, indem diese an den Nahtstellen nicht zusammenwachsen und episodenhaft bleiben. Es gelingt zu wenig, die spezifischen Qualitäten des Genius loci aufzunehmen und zu einem stimmigen Ganzen zu verdichten. Dies zeigt sich auch an den etwas blutleer wirkenden Stimmungsbildern.

Freiraum

Die aufgewertete Dorfstrasse bildet das Rückgrat des neuen Zentrums um den Bahnhof von Ruppertswil. Der südliche Teil der Dorfstrasse wird geprägt durch eine Baumallee mit eingelagerten Nutzungsinseln seitlich der Fahrbahn. Während dem im nördlichen Teil der bereits neugestalteten Dorfstrasse zusätzliche Bäume ergänzt werden. Diese Absicht wird begrüsst. Das ausgearbeitete Regelwerk für die verschiedenen Nutzungsinseln macht es möglich auf die dahinterliegende Erdgeschossnutzung angepasst zu reagieren.

Die Hartfläche wird platzartig von Fassade zu Fassade aufgespannt. Der Ansatz aus dem Konzept den Strassenraum mit den seitlichen Räumen zu verzahnen ist zu begrüßen, könnte aber noch ausgeprägter sein. Widersprüchlich wirkt der Umstand das die Fahrbahn in einem anderen Grau dargestellt wird. Die durchgehend lineare Ausgestaltung der Fahrbahnränder unterstreicht die Tatsache, dass die Dorfstrasse vom Verfasserteam als Verkehrsstrasse gelesen wird und weniger als dörfliche platzartige Bahnhofstrasse mit Aufenthaltsqualitäten.

Der neue Bahnhofplatz ist räumlich auf drei Seiten gefasst und weist eine gute Grösse aus. Auch für den Fall, dass der Platz auf die SBB-Interessenslinie zurückgebaut wird, könnte der Platz weiterhin gut funktionieren. Ein offener Abschluss zu den Geleisen wie in der Präsentation

erläutert, gibt dem Platz aber räumlich zu wenig Halt. Ein offenes Perron-Dach mit Durchsicht auf die gegenüberliegende Geleisseite würde Abhilfe schaffen und die Platzqualität deutlich stärken.

Durch die zeilenartige Bebauung entlang der Geleise entsteht ein langer Freiraum der als Naturband, bzw. Biodiversitätsfläche genutzt werden soll. Dieser übernimmt richtigerweise gleichzeitig die Funktion eines Grünfilters und bricht so die Länge des Baukörpers. Es sind keine Fusswege und Aufenthaltsorte vorgesehen. Warum dieser Freiraum in diesem urbanem Umfeld, partiell nicht als genutzter Aussenraum für die Bewohner der angrenzenden Wohnsiedlung genutzt werden kann, bleibt unklar.

Die Vorzone auf der Südseite entlang der Schützenstrasse wird begleitet durch eine Baumreihe welche den Übergang von der grossmassstäblichen Bebauung zur südlich gelegenen kleinmassstäblichen Bebauung verträglich macht. Die Baumreihe selbst, mit den Parkplätzen und den Hartflächen bis an die Fassade, vermitteln einen sehr städtischen Charakter und wirken über die ganze Gebäudelänge etwas monoton und zu hart. Hier wäre eine differenzierte und «weichere» Gestaltung wünschenswert.

Die mehrheitlich privat genutzten Aussenräume im Gebiet Schützenstrasse wirken wie die Bebauung etwas gleichförmig. Die wenigen gemeinschaftlich genutzten Freiräumen sind zu kleinteilig angeordnet. Der öffentliche Fussweg durch das Areal GP Schützenstrasse findet leider auf der südlichen Seite, nach der Querung der Gartenstrasse keine Fortsetzung. Andererseits wird auf eine Durchwegung des Areals auf der Höhe der Fussgängerunterführung verzichtet, obwohl hier eine Anschlussweg ins südliche Quartier vorhanden wäre.

Die privat genutzten zentralen Aussenräume im Gebiet Mitteldorf sind räumlich zu klein geraten und vermögen das Versprechen eines in Aussicht gestellten Parks, bzw. einer grünen Verbindung wie im Konzept als Potenzial postuliert, nicht einlösen.

Die Anlieferung zum Grossverteiler über dessen Zugangsbereich und durch den vorgelagerten Aufenthaltsbereich im Gleisquartier ist nicht gelöst. Der Gemeinschaftshof östlich des Grossverters verspricht gute Aufenthaltsqualitäten. Allerdings ist davon auszugehen, dass der Hof auch als öffentlicher Fuss- und Veloweg genutzt wird, um auf die Ostseite der Seetalstrasse zu gelangen.

Verkehr

Das Konzept ist im Bereich Verkehr detailliert ausgearbeitet. Das Abstützen auf einen zusätzlichen Anschluss an die Kantonsstrasse ist im Zusammenhang mit dem angestrebten Grossverteiler konsequent und entlastend, höchstwahrscheinlich jedoch aufgrund der aktuellen Gesetzeslage schlicht unrealistisch. Problematisch wird dieser Umstand dadurch, dass damit die optionale Lösung für Zufahrt und Anlieferung negiert werden kann. Für die Verkehrserschliessung wird auf einen Einbahnring gesetzt, wobei über die Dorfstrasse ausgefahren wird. Begründet wird dies mit einem Platzgewinn in der Dorfstrasse und einer Entlastung. Genutzt wird dieser Platzgewinn zur Darstellung einer klaren Identität der Dorfstrasse und zur Unterbringung der dort wichtigen oberirdischen Kurzzeitparkierung. Die Verfassenden sind sich der unterschiedlichen Vor- und Nachteile der Senkrecht- und Längsparkierung bewusst und sie zeigen die Möglichkeiten auf, unterschiedliche Parkierungsanordnungen im identitätsstiftenden Raster unterzubringen. Sie schaffen dadurch eine gute und intuitiv klare Orientierung, die sie leider durch die verkehrstechnisch aufgezwängte Einbahnregelung abwerten.

4.5 Juryentscheid

Das Projekt von

Team 1: Husistein & Partner / arcoplan / KFB Pfister

wurde vom Beurteilungsgremium mit einer Gegenstimme gewählt und empfiehlt somit dieses Projekt als Bestvariante weiterzuverfolgen.

5 Vertiefung der Bestvariante zum Richtprojekt

Die Mitglieder des Beurteilungsgremiums mit den Fachexpertisen zu Architektur und Städtebau, Freiraumplanung und Verkehrsplanung haben für die Weiterentwicklung der Bestvariante zu einem Richtprojekt (Basis für Gestaltungspläne) Ansätze formuliert:

Architektur und Städtebau

- Die Position des Bahnhofsgebäudes ist im Zusammenhang mit der Interessenlinie der SBB nochmals zu klären und zu präzisieren.
- Die Personenunterführung soll wenn möglich mit einer Rampe erschlossen werden.
- Für die Bauten entlang der Bahnlinie ist eine partielle Erhöhung der Geschosszahl zu prüfen. Es soll eine höhere Bebauungsdichte in diesem Perimeter angestrebt werden, ohne dass die im Projekt aufgezeigten stadträumlichen Qualitäten verlorengehen. Das Ausmass an Gewerbeflächen in diesen Bauten soll reduziert werden zu Gunsten von Wohnungen im Erdgeschoss oder Hochparterre. Für diese Bauten soll im Areal West wenn möglich eine gemeinsame Tiefgarageneinfahrt vorgesehen werden.
- Gewerbeflächen sollen primär entlang der Dorfstrasse und am Bahnhofplatz vorgesehen werden.
- Es soll nochmals geprüft werden, welches Gebäude sich am besten zur Unterbringung des Detailhändlers eignet.
- Der als «Handelshof» bezeichnete Bereich soll ostseitig besser ans Wegenetz angebunden werden.

Freiraum

- Die lineare Ausgestaltung der Dorfstrasse ist in Bezug auf das Verkehrsregime zu hinterfragen und zu prüfen (Einbahn oder Gegenverkehr?)
- Klärung Interessenslinie, ob die Qualitäten des Bahnhofsplatzes aufrechterhalten werden können, wenn die Gebäude weiter südlich stehen?
- Personenunterführung zusätzlich mit Rampe für den Veloverkehr erschliessen
- Direkte Anbindung der Wohnhäuser an den Gleispark
- Wo möglich sind im Gleispark auch Bäume vorzusehen
- Baumstandorte sollen über der Tiefgarage genügend Schichtstärke aufweisen (1.0 bis 1.5m) oder es sind andere Massnahmen vorzusehen (Durchstanzung Tiefgarage)

Verkehr

- Detailbearbeitung Dorfstrasse und dabei Klärung der Auswirkungen von Gegenverkehr, nicht mit dem Ziel, das Belastungsschema zu ändern, sondern lediglich mit dem Ziel, auf die Einbahnsignalisation verzichten zu können.
- Klärung Interessenslinie SBB und der damit verbundenen Auswirkungen auf den Bahnhofplatz.
- Detailnachweis Anlieferung Grossverteiler im Rahmen der weiteren Projektstufen.

6 Ausblick

Der erste Meilenstein ist mit der Kreditbewilligung zur Zentrumsplanung gelegt worden. Der zweite Meilenstein ging mit dem gemeinderätlichen Beschluss zu den Planungsvorgaben (Projektdefinition) zusammen. Mit dem Abschluss der Testplanungsphase ist der dritte Meilenstein gelegt. Die nun vorliegende Bestvariante ist breit abgestützt und wird in der kommenden Phase vom Team 1 ab dem ersten Quartal 2025 zu einem Richtprojekt weiter ausgearbeitet und geschärft. Das Richtprojekt (vierter Meilenstein) dient als Basis für die Ausarbeitung der vier Gestaltungspläne ab voraussichtlich Sommer 2025.

7 Genehmigung

Der Abschlussbericht wurde von den Mitgliedern des Beurteilungsgremiums genehmigt:

Rupperswil, den 11.12.2024

Beurteilungsgremium (stimmberechtigt):

Daniel Marti, Präsident und Gemeindeammann

Raphael Wyder, Vizeammann, Ressort Technische Betriebe

David Fiore, Leiter Abteilung Bau, Planung und Umwelt

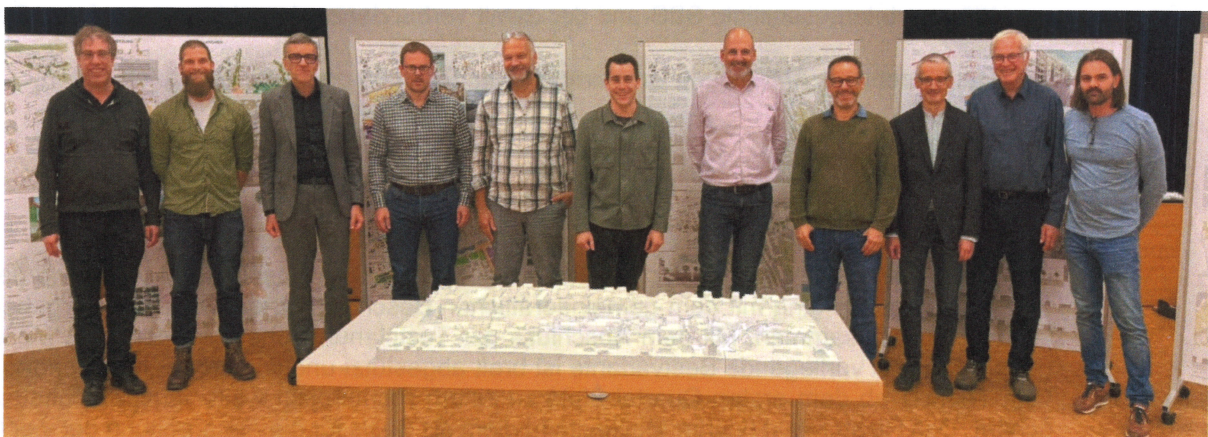
Stefan Wiedmer, Vertreter Grundeigentümer, F. Berner-Iberg AG

Urs Borner, Vertreter Grundeigentümer

Andreas Graf, Architektur und Städtebau

Angelo Hug, Freiraumplanung

Thomas Belloli, Verkehrsplanung



(v.l.n.r): Reto Porta und Romano Richter (BCAG, Begleitung Testplanung), Andreas Graf (Architektur und Städtebau), Thomas Belloli (Verkehrsplanung), Angelo Hug (Freiraumplanung), Daniel Marti (Gemeindeammann), Raphael Wyder (Vizeammann; Ressort Technische Betriebe), David Fiore (Leitung Bauverwaltung), Christian Bär (Juristische Begleitung), Urs Borner (Vertreter Grundeigentümerschaft), Stefan Wiedmer (Vertreter Grundeigentümerschaft)