

Analyse und Potenzial
Das Zentrum von Rapperswil ist heute umgeben von dichten Wohnungen. Die Dorfstrasse als zentrales Element findet ihren Anfang bei der Eingangssituation der Schule und ihren Abschluss auf dem Bahnhofsbereich. Sie vermag es jedoch nicht, als wichtigstes Vernetzungselement, die öffentlichen Bauten und Nutzungen mit dem Bahnhof zu verbinden und ihrer Bedeutung gerecht zu werden. Der Strassenraum wird überwiegend von Autos beherrscht und von Parkfeldern begleitet.

Als Potenzial im Außenraum werden die bereits bestehenden Gewerbe- und Dienstleistungsgebiete erläutert. Die Dorfstrasse wird mit breiteren Vorzonen und einer Parkstufe, auch Außen- und Begegnungsraum schaffend aktivieren können. Als wichtiges Element werden auch die Grünstrukturen in Zentrumshöhe wahrgenommen. Besteende Quartiere verfügen heute über einen schönen alten Baumbestand, welcher als Vorbild für künftige, durchgrünte Quartiere eingesetzt werden soll.

Innerhalb des Planungsumfangs befinden sich unterschiedliche städtebaulichen Qualitäten. Das Gebiet der Gartenstadt wird dominieren von locker gestellten Häusern im markanten Städtebau. Das Bahnhofsbereich ist grösstenteils brach und wird heutzutage als Parkplatz und Abstellfläche genutzt. Das Wohnquartier dahinter wird heute ungeschützt dem Lärm der Bahngleise ausgesetzt.

Konzept

Die Aufwertung der Bahnstrasse als Hauptverbindung zum Bahnhof ist ein Kernstück der Gestaltung des öffentlichen Raums. Ihr kommt eine besondere Wichtigkeit zu. Allgemein sind die Schnittstellen und Übergänge der Bebauung zum Strassenraum ein zentraler Punkt. Die einzelnen Quartiere in ihrer Gesamtheit orientieren sich am Strassenraum und bekommen so ihre städtebaulichen Charaktere.

Die Gartenstadt wird von Grün-Elementen eingehüllt und bildet mit einem grossen Anteil an bestehenden Bäumen, eine grüne Mitte. Die Setzung der neu geplanten Volumen entspricht dem heutigen Maßstab. Durch zusätzliche Volumen, die die heutige Verdichtung erhöhen, wird der Fussabdruck des Quartiers zurückhaltend verdrängt. Die bestehenden Eigentumsverhältnisse können mit diesem Kon-

zept beibehalten werden. Das Dorf wird sowohl als Teil der Gartenstadt als auch der Dorfstrasse weiter entwickelt. Gewerbe- und Dienstleistungsräume im Erdgeschoss sind geplant. Die Gartenstadt an der Mitteldorfstrasse erhält eine höhere Verdichtung. Neu soll ein abgestufter Zentralbau das Dorfbild ergänzen.

Das Bahnhofsbereich wird von einer Baumeile begleitet. Das dahinter liegende Vierseitenviertel soll ebenfalls einen abgeschirmten Bereich vom Lärm der Bahngleise abschirmen. Trotz dieses Ansatzes sollen Blöcke bezüglich der anderen Dorfseite sichergestellt werden.

Der Bahnhofplatz wird zukünftig mit mehr Außenflächen ausgestattet. Wird als zentraler Platz für die Bewohner des einzelnen Quartiers und der Dorfstrasse gestaltet.

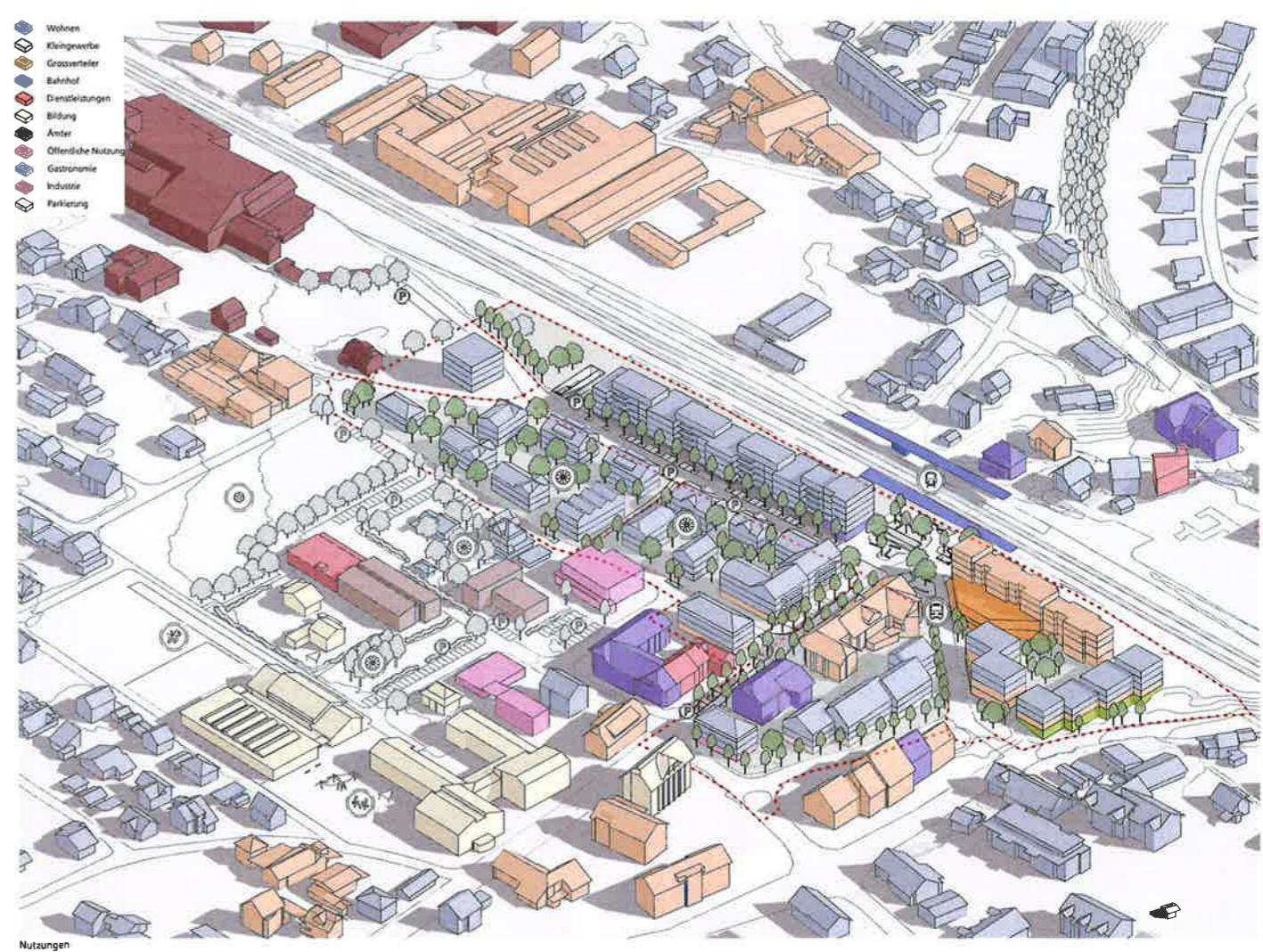
Das Naturband entlang den Gleisen soll der Biodiversität dienen und verschiedene Lebensräume für Pflanzen und Tiere anbieten.

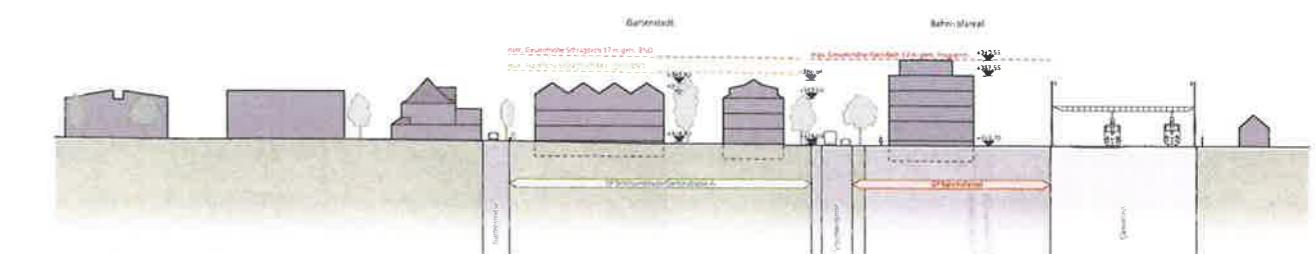
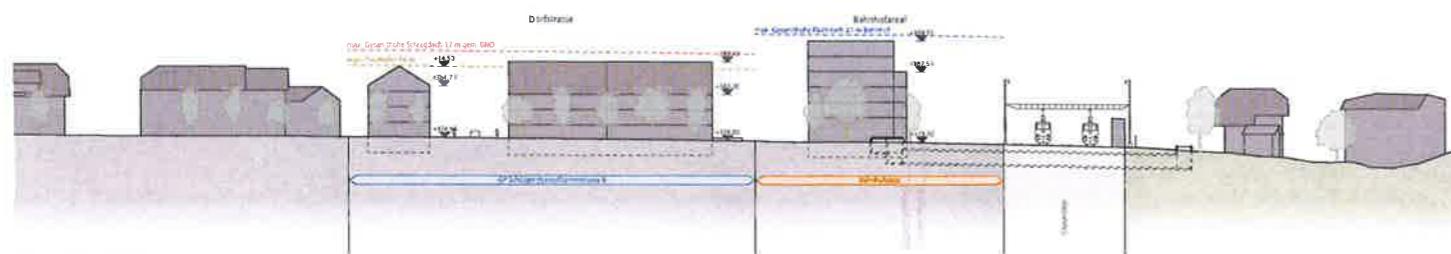
Das Quartier mit seinem Gemeindehof ist eine Dreieckscheibe. Dieser Quartierbereich hat eine grüne Mitte für die Bewohner:innen und ist durch seine Durchlässigkeit ein wichtiger Verbindungsräum für den umliegenden Strassenraum. Im Gleisquartier befindet sich der Grösstvertreter gewerblicher Nutzungen. Wie auch auf dem Bahnhofsbereich weisen die Gebäude hier einen urbanen Charakter auf.

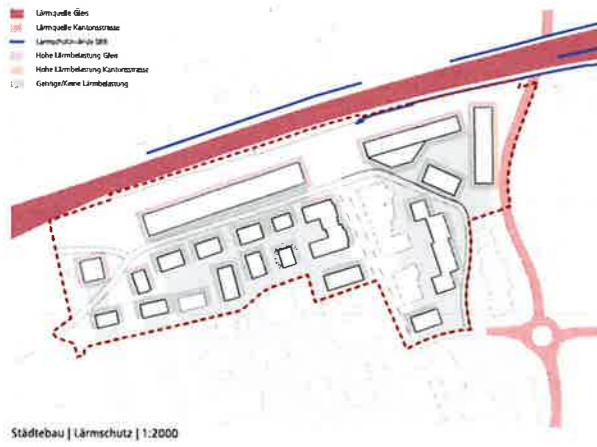
Verkehr
Mit der Innenausbauung „Zentrum Bahnhof Süd“ wird das Verkehrsumfeld beträchtlich angepasst und modernisiert erweitert. Neu funktionieren die Dorf- und Mitteldorfstrasse als Einbahnregime ohne die Erhöhung für sämtlichen Verkehrsträger zu beeinträchtigen.

Die Velofahrer:innen können die beiden Strassen nach wie vor bequem im Verkehrsumfeld befahren. Dies ist durch die ideale Anfahrt einer Haltestelle via Mitteldorfstrasse direkt auf den neu gestalteten Bahnhofplatz mit Wegeführte via Dorfstrasse. Die bestehende Personenniesserführung wird neu auf dem Bahnhofplatz mit einer Rampe und einer grosszügigen Freifläche für den ansteigenden Pendlerstrom optimiert. Auf dem Platz kann für den Fuss- und Veloverkehr hinzuweisen.

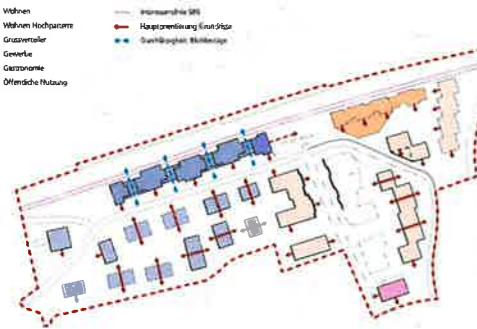
Auf der westlichen Seite werden mittels einer weiteren Personenniesserführung unter dem Gleisfeld durch den „Brückenschlag“ die Verbindung der beiden Ortssteile für den Fuss- und Veloverkehr auf.







Eigentumsverhältnisse
- Wohnen
- Wohnen Hochparz.
- Gewerbe
- Gewerbe
- Gemischt
- Gemischt
- Öffentliche Nutzung



Aussenraum | Öffentlichkeitsgrade | 1:2000



Städtebau | Lärmschutz
Entlang der Bahngleise ist die Lärmbelastung für die Quartiere am höchsten. Während die missgebenden Grenzwerte für die Gewerbeutzung eingehalten sind, werden sie trotz diverser bestehender Lärmschutzwände für Wohnnutzungen überschritten. Mit Hilfe von Lärmschutzverglasungen und einer lärmoptimierten Ausrichtung der Grundrisse, bei der die Hauptwohnrichtung dem Lärm abgewandt ist, sind dennoch Wohnnutzungen entlang der Kantonstrasse und der Gleise möglich. Gemischt der vorliegenden Lärmbelastung ist für die Abschirmung der zweiten Bauteile (Gartenquartiere) ein langer, geschlossener Riegel entlang der Bahnlinie nötig. Punktbauten sind nicht ausreichend und jede Lücke im Volumen bedeutet eine Minderung der Wohnqualität in den Gartenquartieren. Im Bereich der Kantonstrasse werden die Grenzwerte aufgrund des Zurückweichen von der Baulinie grundsätzlich eingehalten.

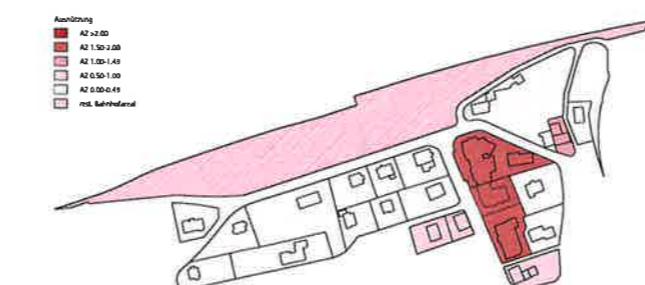
Die Grundrisse der Riegel an den Bahngleisen orientieren sich aufgrund der Lärmbelastung ausschliesslich nach Süden. Die Ausrichtungen der dahinterliegenden Wohnquartiere sind hingegen völlig frei und es können unterschiedliche Typologien wie z.B. Durchwohner und Ost-Westausrichtungen realisiert werden.

Vision Bahnhofareal | Aufakt Zuckermühle

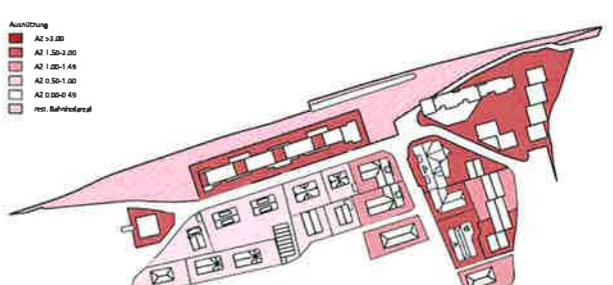
In Zusammenhang mit dem Bahnhofareal und den hohen Volumen der Zuckermühle könnte in Zukunft beim Aufakt der Zuckermühle ein weiterer Hochpunkt geschaffen werden. Der heutige Jugendtreff findet auch im neuen Städtebau an derselben Stelle seinen Platz.

Vision Bahnhofareal | Aufakt Zuckermühle | Hochpunkte

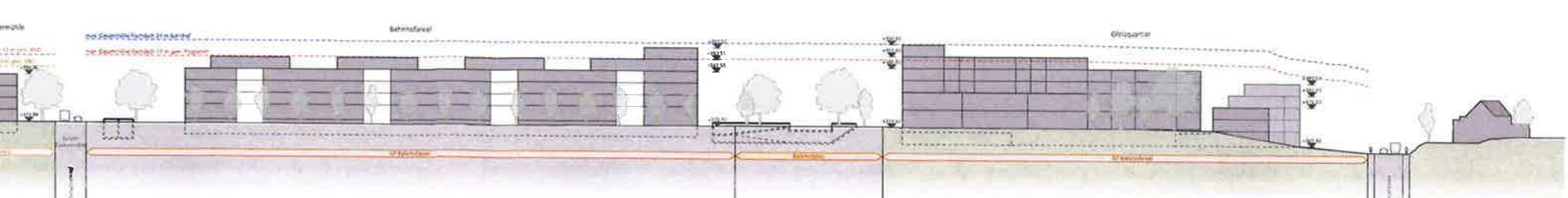
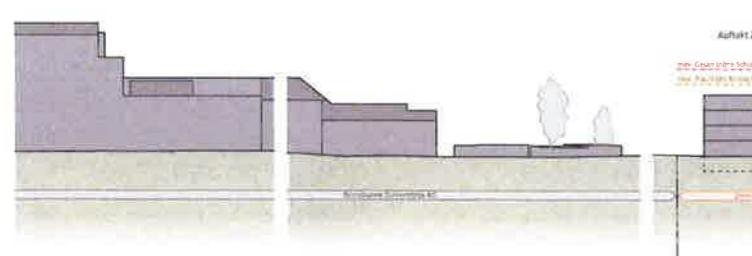
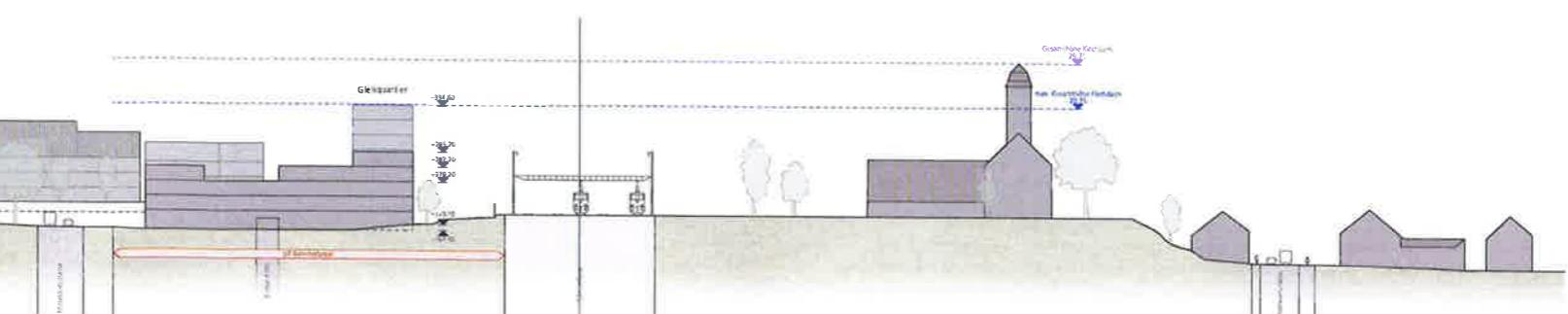
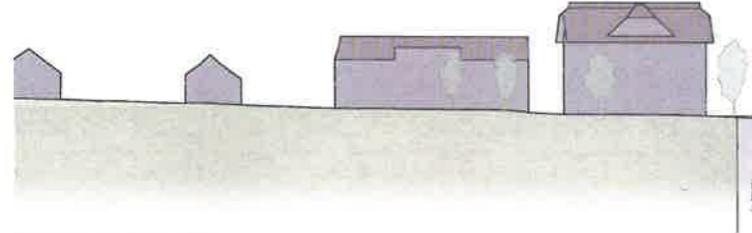
Nutzung
Während die öffentlichen Nutzungen sich in den Bereichen Neudorf und Gleisquartier befinden, sind im Bereich der Gartenstadt ausschliesslich private Bereiche vorgesehen. Es gibt Gemeinschaftsbereiche für die Bewohner, die nicht für die öffentliche Nutzung vorgesehen sind. Im Bereich des Bahnhofareals sind Wohnnutzungen angeordnet. Durch die Schaffung eines Hochparterres erhalten sie trotz der umliegenden öffentlichen und halböffentlichen Bereiche eine gewisse Privatsphäre. In den Gartenstädten wird die Ausnutzung ebenfalls erhöht (0,50-1,00). Durch die Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse und den starken Bezug zu bestehenden Strukturen wird die Bebauung in diesen Bereichen jedoch lockerer.

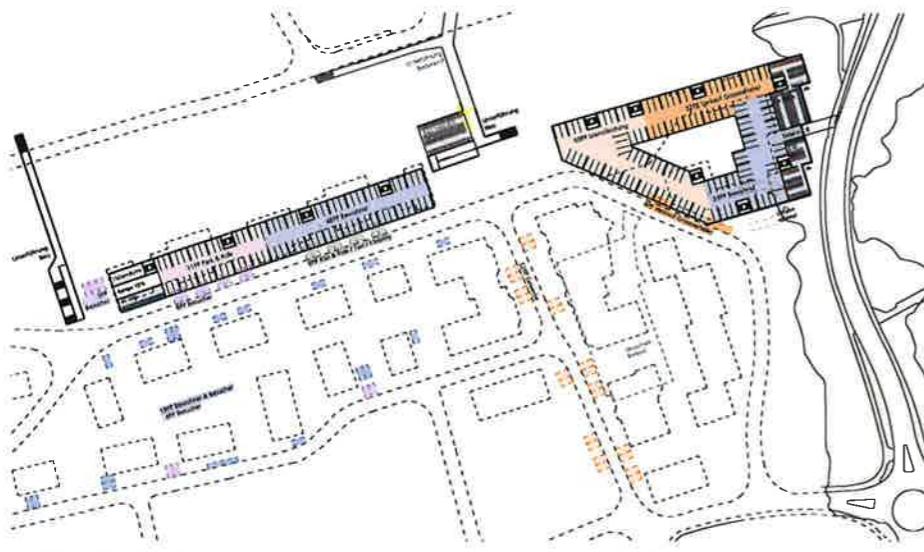


Ausnutzung | Bestand | 1:2000



Ausnutzung | Neu | 1:2000





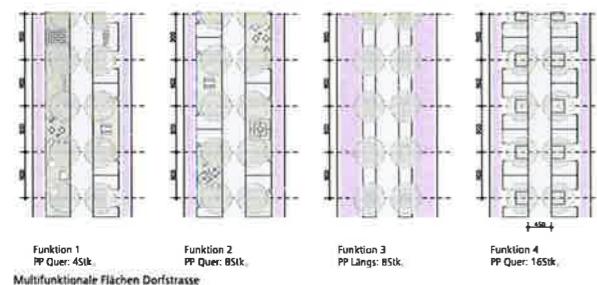
Auto | Wohnen und Gewerbe | Berechnung PP gemäss VSS-Norm

	BGF	PP gem. BGF	PP vorhanden Projekt	Reduktion auf
Bewohner	28'500m ²	285	100	35%
1PP/100m ² BGF				
Besucher	29	15		50%
10% von PP Bewohner				
Verkauf Grossvertriebler	800m ²	80	36	
Personal 2PP/100m ² VF	16	4		25%
Kunden 2PP/100m ² VF	64	32		50%
Dienstleistung	8'200m ²	246	82	
Personal 2PP/100m ² BGF	164	41		25%
Kunden 1PP/100m ² BGF	82	41		50%
Gesamt	37'500m ²	554	233	42%

Auto | Parkplätze Projekt

	PP
Bewohner oberirdisch	19
Bewohner unterirdisch	81
Besucher oberirdisch	15
Besucher unterirdisch	+
Verkauf Grossvertriebler Personal unterirdisch	4
Verkauf Grossvertriebler Kunden oberirdisch	4
Verkauf Grossvertriebler Kunden unterirdisch	28
Dienstleistung Personal unterirdisch	41
Dienstleistung Kunden oberirdisch	22
Dienstleistung Kunden unterirdisch	19
Kids & Ride oberirdisch	8
Park & Ride unterirdisch	31
Gesamt Parkplätze	272 (49%)

Parkierung | 1:1000



Parkierung
Oberirdische, öffentlich zugängliche Parkungsmöglichkeiten werden entlang der Straßenlängen locker verteilt in der Dorfstrasse. Durch die Einrichtung eines Parkes im Straßenraum können die Abschnitte flexibel angeordnet werden und bieten viele individuell bespielbare Freiflächen. Für Wohnen und Gewerbe steht ein reduziertes Parkplatzangebot entweder oder in den beiden Tiefgängen zur Verfügung. Koschdeliken und Taxis frequentieren via neu gestalteten Bahnhofsplatz. Der Dorfstrasse wird neu eine Tempo-30-Zone überlagert. Die Oberflächen sind minimale mit versiegelten Belägen belegt. Aufenthalts- und Parkflächen sind als Schwammstadtéléments im Straßenraum integriert.

