

Gesamtplan | Kommunaler Entwicklungsrichtplan 1:1'000



Legende | Kommunaler Entwicklungsrichtplan

Legende | Teilplan Städtebau

- Sondernutzungsplanpflicht
- Interessenslinie SBB
- - - - - Bearbeitungsperimeter
- - - - - Abstand zur Interessenslinie der SBB
- Bestand
- - - - - Projekt in Entwicklung «Bahnhof Nord»
- Bestandsgebäude mit Transformationspotenzial
- Nachbarschaften je mit eigenem Quartierplatz
- Fassadenlinie
- Entwicklungspotenzial
- Geschlossene Bauweise
- Fassade mit Versatz
- Dichte Bebauungsstruktur / Gewerbliches Zentrum
- Dichte und abgestufte Bebauung entlang der Gleise
- Aufglockerte Bebauung mit variierenden Gebäudehöhen
- ★ städtebaulicher Akzent / höheres Gebäude
- Handlungsoption Bebauung
- ★ Handlungsoption: Verschiebung städtebaulicher Akzent (höheres Gebäude)
- Neue Fassadenlinie als Handlungsoption bei der Verschiebung des städtebaulichen Akzents (höheres Gebäude)
- ↔ Bereich für die Verschiebung der Fassadenlinie
- - - - - Unterteilung GP Perimeter (genaue Lage zu bestimmen)

Legende | Teilplan Grün- & Freiräume

- öffentlich
- Bahnhofplatz (Begegnungszone)
- Begegnungsorientierter Strassenraum
- Begegnungszone
- Vorplatz-/ Vorgartenbereich
- Halbprivater und privater Aussenraum
- Zusammenhängende Grünräume mit gemeinschaftlicher Nutzung
- markanter bestehender Baum
- neuer Baum
- Baumsetzung zur räumlichen Fassung des Areals
- Gartenhof
- privat

- Nachbarschaft
- Handlungsoption Freiraum
- Priorität Entwicklung

Legende | Teilplan Nutzungen & Funktionen

- publikumsorientierte EG-Nutzungen / Gewerbe (Schwerpunkt Handel, Dienstleistung & Gastronomie)
- gewerbliche EG-Nutzung (keine Wohnnutzung) entlang der Strasse / (Schwerpunkt Dienstleistung & Handwerk)
- Bauinventarobjekt
- Schwerpunkt Sport und Bildung
- Schwerpunkt Gemeindeinfrastruktur und Kultur
- Schwerpunkt Dienstleistung und Gewerbe
- ★ Potenzieller Standort Detailhändler

Legende | Teilplan Verkehr & Erschliessung

- P o.i. Parkplätze MIV
- Veloparking
- Kiss + Ride, Kurzzeitparkplätze
- Bahnhofparking unterirdisch
- 30 Geschwindigkeit
- Gleisfeld
- Begegnungszone
- untergeordnete Velowegverbindung
- übergeordnete Velowegverbindung
- untergeordnete Fusswegverbindung
- Potenzial Bushaltstelle
- Bushaltstelle heute
- ↔ Gegenverkehr MIV
- ↔ Erschliessungspunkt MIV (Lage schematisch)
- ↔ Zugang AEH bestehend
- Einbahnverkehr Bus
- Durchfahrtsperre

I Entwicklungsziele | Übergang Mitteldorf Aussenbereich

- Weiterentwicklung als gewerblich geprägter Teil des erweiterten Ortszentrums.
- Sicherung der Erreichbarkeit und Sichtbarkeit der bestehenden und künftigen Nutzungen.
- Qualitative Aufwertung der Strassen- und Freiräume im Umfeld der gewerblichen Nutzungen.
- Beitrag zur funktionalen Vielfalt und wirtschaftlichen Attraktivität des Ortszentrums.

II Entwicklungsziele | Übergang Süd | Dorfstrasse

- Sicherung der räumlichen und funktionalen Kontinuität des Ortszentrums entlang der Dorfstrasse.
- Qualitative Einbindung der südlich angrenzenden Quartiere in das erweiterte Zentrum.
- Stärkung der Dorfstrasse als zusammenhängender öffentlicher Raum mit hoher Aufenthaltsqualität.

III Entwicklungsziele | Übergang Umgebung Poststrasse

- Entwicklung eines durchmischten Wohn- und Arbeitsstandorts als Bindeglied zwischen Zentrum und Wohnquartieren.
- Sicherung einer qualitätsvollen Einbindung in die angrenzenden Quartierstrukturen.
- Förderung einer angemessenen Verdichtung unter Berücksichtigung der bestehenden Umgebung.
- Stärkung der Vernetzung mit dem Ortszentrum und den öffentlichen Freiräumen.
- Berücksichtigung des Gebiets im Rahmen eines gesamthaften Parkierungskonzepts für das Zentrum.

IV Entwicklungsziele | Übergang Stapfenächer | Bildungs- und Kulturcampus

- Weiterentwicklung des Gebiets als bedeutender Bildungs-, Kultur- und Begegnungsstandort von regionaler Ausstrahlung.
- Stärkung der funktionalen und räumlichen Verknüpfung mit dem Bahnhofareal und dem Ortszentrum.
- Sicherung attraktiver Fuss- und Veloverbindungen zwischen den öffentlichen Einrichtungen und dem Zentrum.
- Erhalt und Weiterentwicklung der durchgrünten Struktur als identitätsstiftendes Element des Gebiets.

V Entwicklungsziele | Übergang West | Grabenächer, Zuckermühle

- Langfristige Sicherstellung der Vernetzung zwischen Bahnhofareal, Zuckermühle-Areal und den westlichen Entwicklungsgebieten.
- Schaffung einer robusten räumlichen Struktur für zukünftige Entwicklungs- und Erschliessungsschritte.
- Ausbildung eines qualitätsvollen westlichen Übergangsbereichs zum Bahnhofareal.
- Berücksichtigung einer möglichen zukünftigen Bahnquerung und deren Bedeutung für die Quartiervernetzung.

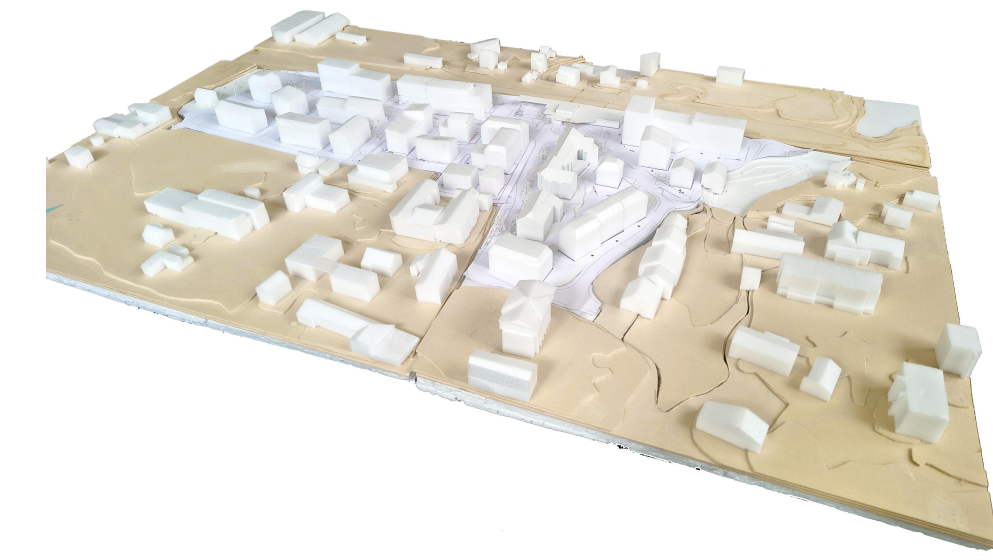
VI Entwicklungsziele | Übergang Eichli | Bahnhof Nord

- Langfristige Transformation des ehemaligen Industrieareals zu einem durchmischten Quartier mit eigener Identität.
- Stärkung der funktionalen und räumlichen Verknüpfung mit dem Bahnhofareal und dem Ortszentrum.
- Sicherung einer leistungsfähigen Fuss- und Veloverbindung über die Bahnanlagen.
- Entwicklung eines eigenständigen Quartiers mit qualitätsvollen Freiräumen und urbanem Charakter.

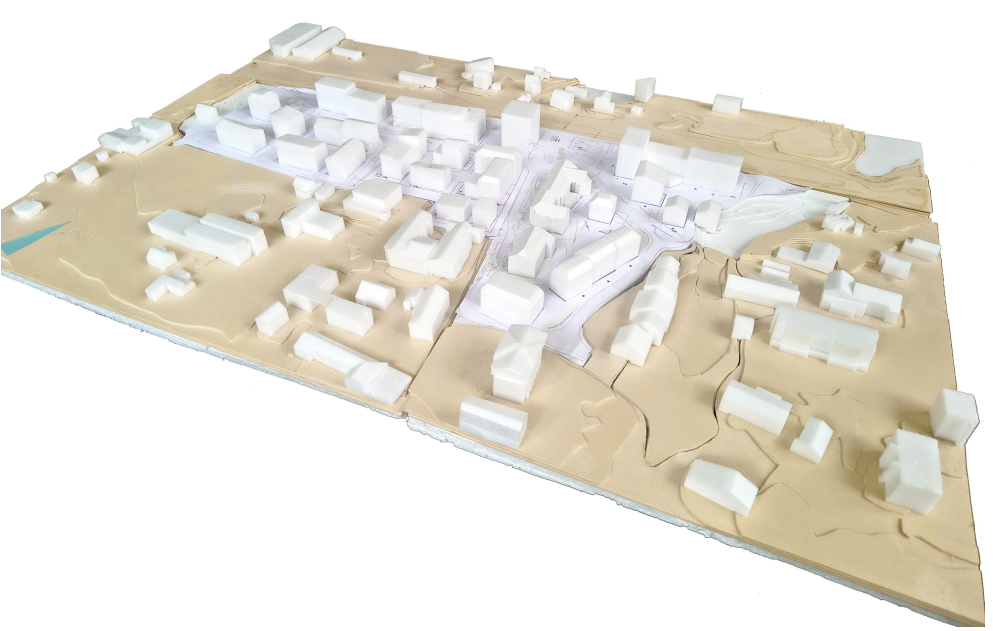
VII Entwicklungsziele | Übergang Unterdorf

- Stärkung der Verbindung zwischen historischem Ortskern, Bahnhofareal und Ortszentrum.
- Verbesserung der Fuss- und Veloverbindungen über die Kantonsstrasse sowie über den Bahnhofplatz.
- Erhalt der historischen Siedlungsstruktur als identitätsstiftendes Element.

Szenario mit bestehendem Bahnhofgebäude



Szenario mit neuem Bahnhofgebäude



Handlungsoption: Bahnhofgebäude als Teil der Bebauung Bahnhof West



Teilplan | Städtebau1:1'000

Legende | Teilplan Städtebau

Sondernutzungsplanpflicht

Interessenslinie SBB

Bearbeitungsperimeter

Abstand zur Interessenslinie der SBB

Bestand

Projekt in Entwicklung «Bahnhof Nord»

Bestandsgebäude mit Transformationspotenzial

Nachbarschaften je mit eigenem Quartierplatz

Fassadenlinie

Entwicklungspotenzial

Geschlossene Bauweise

Fassade mit Versatz

Dichte Bebauungsstruktur / Gewerbliches Zentrum

Dichte und abgestufte Bebauung entlang der Gleise

Aufgelockerte Bebauung mit variierenden Gebäudehöhen

neuer Baum

städttebaulicher Akzent / höheres Gebäude

Handlungsoption Bebauung

Handlungsoption: Verschiebung städtebaulicher Akzent (höheres Gebäude)

Neue Fassadenlinie als Handlungsoption bei der Verschiebung des städtebaulichen Akzents (höheres Gebäude)

Bereich für die Verschiebung der Fassadenlinie

Unterteilung GP Perimeter (genaue Lage zu bestimmen)

Leitlinie | Städtebau | allgemein

- Die Potenzialflächen für Gebäude sind in sogenannten **Nachbarschaften** organisiert.

- Jede Nachbarschaft gruppiert sich um einen **zusammenhängenden Grünraum bzw. Quartiersplatz**.

- Die Dichte und Körnigkeit sind auf den jeweiligen Kontext abgestimmt.

- Die angegebenen Höhen beziehen sich auf Trauf- und Giebelhöhen bzw. auf die Gesamthöhe bei Flachdächern.

- Im gesamten ERP-Perimeter sind eine minimale Fassadenhöhe von 9 m und eine minimale Gesamthöhe von 12 m einzuhalten. Einfamilien- und Doppelhäuser sind nicht zulässig.

- Ausser entlang der Bahnlinie sind Schrägdächer vorzusehen, welche die **Nachbarschaften untereinander differenzieren**.

- Aufgrund der **unterschiedlichen Planungshorizonte** und der Bedeutung des Bahnhofplatzes als Ankunftsort sowie als wichtige verkehrliche und soziale Infrastruktur der Gemeinde kann der Gestaltungsplan Bahnhofareal in zwei Teilbereiche gegliedert werden: Bahnhof West und Bahnhof Ost. Der Bahnhofplatz bildet dabei Teil des GP Bahnhof Ost, welcher voraussichtlich einen kurzfristigeren Realisierungshorizont aufweist.

- Die genaue **Unterteilung des GP-Perimeters** kann im Rahmen der Erarbeitung des Richtkonzepts für das gesamte GP Bahnhofareal definiert werden.

Leitlinie | Städtebau | Bahnhofplatz

- Auf die gestalterische Qualität des Bahnhofplatzes ist besondere Sorgfalt zu legen.

- Der Bahnhofplatz soll durch die umliegenden Gebäude räumlich gut gefasst werden.

- Entlang der Bahnlinie sind **Flachdächer** vorzusehen.

- Am Bahnhofplatz kann ein Gebäude mit bis zu 26 m und ein zweites mit bis zu 23 m Höhe als **städttebauliches Akzent** ausgebildet werden. **Sie stärken die Adressierung des Zentrums und tragen zur Identität der Gemeinde bei.**

- Nach Norden setzt der Bahnhofplatz eine **visuelle Verbindung** mit dem historischen Zentrum nördlich der Bahngleise.

- Die Bushaltestelle ist in die Platzgestaltung zu integrieren und als Bestandteil des öffentlichen Raums auszubilden; das Dach ist als prägendes Gestaltungselement zu berücksichtigen.

- **Zwischenstand:** Der neue Bahnhofplatz soll auch mit dem bestehenden Bahnhofsgebäude funktionieren, bevor dieses ersetzt wird.

- **Handlungsoption:** Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofplatz kann das westliche Gebäude (Bahnhofsgebäude) weiter nach Westen verschoben werden. In diesem Fall wird der Bahnhofplatz im Westen durch den Kopfbau des GP Bahnhof West gefasst.

Leitlinie | Städtebau | GP Bahnhof West

- Die Gebäude sind mit **Flachdächern** abgestuft auszuführen.

- Max. Gesamthöhe: 19 m. Empfehlung für die BNO-Revision; Die Fassadenhöhe ebenfalls auf 19 m beschränken.

- Die Bebauung muss möglichst **geschlossen** sein, um als Lärmbarriere für die südliche Bebauung zu dienen.

- Für ein abwechslungsreiches Strassenbild sind grössere **Rücksprünge (Meandrierung)** von der Strassenflucht mit kleinen Pocketparks notwendig.

- Die Gebäude sind mit einem **Hochparterre** vom Strassenniveau abzuheben.

- Die Gebäude sind gegenüber dem gesetzlichen Strassenabstand **zurückversetzt anzuordnen**.

- Die entstehende Vorzone ist als Vorgarten auszubilden.

- Der erhöhte Strassenabstand ermöglicht eine hohe Privatsphäre der Wohnnutzungen, eine starke Begrünung des Strassenraums sowie eine **hohe Aufenthaltsqualität** im Zusammenspiel von Trottoir und Vorgarten.

- Tiefgaragenzufahrten sind in die Gebäude zu integrieren.

Leitlinie | Städtebau | GP Bahnhof Ost

- Geschlossene Bebauung entlang der Bahnlinie als **Lärmbarriere**.

- **Kopfbau als räumlicher Abschluss des Bahnhofplatzes.**

- **Aufgelockerte Bauweise** im Süden und Westen.

- Die südliche Hälfte kann gemäss der Parzellierung **kleinteilig** bebaut werden.

- Das gesamte Schild bildet eine **hofartige Struktur**.

- Die **freie Dachform** vermittelt zwischen den Flachdächern entlang der Gleise und der kompakten Mansarde-Dachbebauung im Mitteldorf.

- Tiefgaragenzufahrten sind in die Gebäude zu integrieren.

Leitlinie | Städtebau | GP Schützenstrasse/Gartenstrasse

- Es sind **Schrägdächer** vorzusehen, deren Formen zwischen Gebäuden oder Gebäudeteilen variieren können, um ein differenziertes und **abwechslungsreiches Siedlungsbild** zu schaffen.

- An der Dorfstrasse sind Mansardendächer vorzusehen.

- Die Gebäude entlang der Schützenstrasse sind gegenüber dem gesetzlichen Strassenabstand **zurückversetzt** anzuordnen. Die entstehende Vorzone ist als Vorgarten auszubilden.

- Die Gebäude bilden pro Teil-GP-Bereich (A und B) einen **gemeinschaftlich begrüneten Hof**.

- Die Gebäudezugänge sind **strassenseitig** zu orientieren.

- Die Höfe sind als **durchlässige Strukturen** auszubilden.

- Die Höfe werden durch eine **differenzierte Höhenstaffelung der Gebäude** räumlich gefasst.

Leitlinie | Städtebau | Dorfstrasse

- Auf die gestalterische Qualität der Dorfstrasse ist besondere Sorgfalt zu legen.

- Entlang der Dorfstrasse soll nach Möglichkeit mit **Mansardendächern** gebaut werden.

- Dadurch kann die Fläche der Dachgeschosse optimal genutzt und ein dichter **urbaner Charakter** erzeugt werden.

- Im nördlichen Teil, im Übergang zum Bahnhofplatz, ist in geschlossener Bauweise zu bauen.

Leitlinie | Städtebau | GP Mitteldorf

- Die bestehende Blockrandbebauung wird ergänzt.

- Es kann in offener oder geschlossener Bauweise gebaut werden.

- Wird – wie am östlichen Rand des Perimeters – in geschlossener Bauweise gebaut, sind zur Gliederung der Gebäude Versätze von ca. 20 m Länge und mindestens 1 m Tiefe anzuordnen.

- Die Gebäude bilden einen gemeinsamen durchlässigen Hof.

Teilplan | Nutzungen & Funktionen 1:1'000

Legende | Teilplan Nutzungen & Funktionen

Sondernutzungsplanpflicht

Interessenslinie SBB

Bearbeitungsperimeter

Abstand zur Interessenslinie der SBB

Bestand

Projekt in Entwicklung «Bahnhof Nord»

Bestandsgebäude mit Transformationspotenzial

Entwicklungspotenzial

publikumsorientierte EG-Nutzungen / Gewerbe (Schwerpunkt Handel, Dienstleistung & Gastronomie)

gewerbliche EG-Nutzung (keine Wohnnutzung) entlang der Strasse / (Schwerpunkt Dienstleistung & Handwerk)

Bauinventarobjekt

Schwerpunkt Sport und Bildung

Schwerpunkt Gemeindeinfrastruktur und Kultur

Schwerpunkt Dienstleistung und Gewerbe

Potenzieller Standort Detailhändler

Unterteilung GP Perimeter (genaue Lage zu bestimmen)

Leitlinie | Nutzungen & Funktionen | Bahnhofplatz

- Das Gebäude westlich vom Bahnhofplatz ist als neues Bahnhofsgebäude vorgesehen.

- In Bahnhofsnahe wird eine vielfältige Nutzungsmischung angestrebt.

- Im Erdgeschoss um den Bahnhof sind überwiegend **öffentliche Nutzungen** vorzusehen.

- In den Obergeschossen sind sowohl Wohn- als auch Gewerbenutzungen zulässig.

- Chance zur Zentrumsbildung durch Neugestaltung.

Leitlinie | Nutzungen & Funktionen | GP Bahnhof West

- Die hauptsächliche Nutzung ist Wohnen; nicht störendes Gewerbe ist ebenfalls möglich.

Leitlinie | Nutzungen & Funktionen | GP Bahnhof Ost

- Es ist ein guter Standort für einen **Detailhändler**, da dieser Zentralität am Bahnhofplatz erzeugt.

- Im Erdgeschoss entlang der Schützenstrasse sind Dienstleistungen oder andere gewerbliche, **nicht publikumsorientierte Nutzungen** vorzusehen.

- Wohnen ist nur in den Obergeschossen und **lärmabgewandt** möglich.

Leitlinie | Nutzungen & Funktionen | GP Schützenstrasse / Gartenstrasse

- Die hauptsächliche Nutzung ist Wohnen; nicht störendes Gewerbe ist ebenfalls möglich.

- Entlang der Dorfstrasse sind gewerbliche Nutzungen vorzusehen.

Leitlinie | Nutzungen & Funktionen | Dorfstrasse

- Entlang der Dorfstrasse sind im EG primär Ladengeschäfte oder andere **publikumsorientierte Nutzungen** zur Belebung des Zentrums vorzusehen.

- Im Erdgeschoss entlang der Dorfstrasse sind keine Wohnnutzungen zulässig.

- In den Obergeschossen sind Büro- oder Wohnnutzungen möglich.

Leitlinie | Nutzungen & Funktionen | GP Mitteldorf

- Gewerbenutzungen prägen das Areal. Es wird ein vielfältiger Gewerbemix angestrebt.

- Im Erdgeschoss entlang des Mitteldorfs sind Dienstleistungen oder andere **gewerbliche, nicht publikumsorientierte Nutzungen** vorzusehen. Zum Hof hin sind Wohnnutzungen möglich.

- In den Obergeschossen sind Büro- oder Wohnnutzungen möglich.

Leitlinie | Nutzungen & Funktionen | allgemein

- Im Zentrum sind Wohnen, Dienstleistungsbetriebe, Restaurants, Verkaufsgeschäfte sowie mässig störende Gewerbebetriebe zulässig.

- In Bahnhofsnahe wird eine vielfältige Nutzungsmischung angestrebt.

- Neue Wohnangebote ergänzen das bestehende Wohnangebot im umliegenden Quartier. Die Gemeinde Ruppertswil kann im Rahmen von Gestaltungsplänen unter Berücksichtigung der Interessen der Eigentumschaften Vorgaben zur Wohnform (Wohnungsmix, Grösse, Gemeinnützigkeit) festlegen.

Teilplan | Verkehr & Erschliessung 1:1'000

Legende | Teilplan Verkehr & Erschliessung

..... Sondernutzungsplanpflicht

Interessenslinie SBB

Bearbeitungsperimeter

Abstand zur Interessenslinie der SBB

Bestand

Projekt in Entwicklung «Bahnhof Nord»

Bestandsgebäude mit Transformationspotenzial

P

P

Kiss + Ride, Kurzzeitparkplätze

Bahnhofparking unterirdisch

30

Geschwindigkeit

Kantonstrasse

Gleisfeld

Gemeindestrasse

untergeordnete Velowegverbindung

übergeordnete Velowegverbindung

untergeordnete Fusswegverbindung

Potenzial Bushaltestelle

Bushaltestelle heute

Gegenverkehr MIV

Erschliessungspunkt MIV (Lage schematisch)

Zugang AEH bestehend

Einbahnverkehr Bus

Durchfahrtsperre

Unterteilung GP Perimeter (genaue Lage zu bestimmen)

Leitlinie | Verkehr & Erschliessung | allgemein

- Das Verkehrsregime bleibt weitgehend erhalten. Die **Geschwindigkeit** wird für den Perimeter auf 30 km/h und auf dem Bahnhofplatz auf 20 km/h gesenkt.

- Die **Zentrumsfunktion** von Bahnhofplatz und Dorfstrasse sollen gestärkt werden.

- Der MIV soll zukünftig durchs Mitteldorf geführt werden, was das dort ansässige **Gewerbe stärkt**.

- Die **Parkierung** wird weitgehend in Autoeinstellhallen sichergestellt und die **Anzahl der Zufahrten minimiert**. Hierzu ist ein **gesamthafes Parkierungs- und Erschliessungskonzept** zu erarbeiten, mit welchem die Erreichbarkeit für Gewerbe, Dienstleistungen und Besuchende sichergestellt wird.

- Die Dorfstrasse bleibt in beide Richtungen befahrbar, wird aber durch die Gestaltung und Bebauung stärker als «Bahnhofsstrasse» erfahrbar.

- Die zukünftige Verkehrsführung unterstützt die **Aufwertung von Bahnhofplatz sowie Dorfstrasse als öffentliche Räume** und fördert deren Zentrumsfunktion.

- **Autoeinstellhallenzufahrten** sollen nach Möglichkeit durch ein Gebäude und direkt aus dem Strassenraum erfolgen. Pro Gestaltungsplan ist eine zentrale AEH zu realisieren.

- Das **übergeordnete Fusswegnetz** quert das Gleisfeld und die Gestaltungsplanperimeter unabhängig von der MIV-Erschliessung. Es vernetzt das Gebiet mit den angrenzenden Quartieren.

- Das **untergeordnete Fusswegnetz** folgt an der Schützenstrasse der MIV-Erschliessung, ist sonst aber auch unabhängig davon.

- Das **Radwegnetz** stellt über mehrere Achsen die direkte Erschliessung zum Bahnhof und zur Dorfstrasse sicher.

- Für das **übergeordnete Radwegnetz** wird als Option eine direkte Verbindung zwischen Schul-/Sportanlagen und Areal Bahnhof Nord sichergestellt.

- Mit der **Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs** sowie einer offenen und attraktiven Gestaltung wird die Verkehrssicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmer erhöht.

- Es wird von einem um **30% reduzierten Parkplatzbedarf** ausgegangen, da eine hohe Qualität bei ÖV-Erschliessung besteht (ÖV-Güteklasse B).

Teilplan | Grün- & Freiraum 1:1'000

Legende | Teilplan Grün- & Freiräume

..... Sondernutzungsplanpflicht

Interessenslinie SBB

Bearbeitungsperimeter

Abstand zur Interessenslinie der SBB

Bestand

Projekt in Entwicklung «Bahnhof Nord»

Bestandsgebäude mit Transformationspotenzial

öffentlich

Bahnhofplatz (Begegnungszone)

Begegnungsorientierter Strassenraum

Begegnungszone

Vorplatz-/Vorgartenbereich

Halbprivater und privater Aussenraum

Zusammenhängende Grünräume mit gemeinschaftlicher Nutzung

markanter bestehender Baum

Baumsetzung zur räumlichen Fassung des Areals

Gartenhof

Nachbarschaft

Handlungsoption Freiraum

Priorität Entwicklung

Unterteilung GP Perimeter (genaue Lage zu bestimmen)

Leitlinie | Grün- & Freiraum | allgemein

- Der Planungsperimeter ist in **sechs Nachbarschaften** aufgeteilt.

- Diese Nachbarschaften sind, ausser entlang dem Gleisfeld, als **Wohnhöfe** organisiert.

- **Zentrales identitätsstiftendes Element jeder Nachbarschaft ist ein zusammenhängender Grünraum** mit einem eingebetteten Begegnungs-, Aufenthalts- und Spielbereich für die anliegende Nachbarschaft.

- In den Wohnhöfen nimmt der **Öffentlichkeitsgrad** von der Gemeindestrasse über den Begegnungsbereich bis zu den Hauseingängen und privaten Aussenbereichen kontinuierlich ab.

- Die **privaten Aussenbereiche** sind nach innen zum zusammenhängenden Grünraum hin orientiert.

- Sie sind als Bestandteil des zusammenhängenden grünen Hofes zu gestalten.

- Die **Spielflächen** sind pro Nachbarschaft zusammenzufassen und bilden Teil des zusammenhängenden Grünraums.

- Der **zusammenhängende Grünraum** ist naturnah und mit standorthemischen Gewächsen zu bepflanzen.

- Die Nachbarschaften entlang des Gleisfelds orientieren ihren zusammenhängenden Grünraum zu den Gleisen. Ferner übernehmen die **grosszügig gestalteten Zugangsbereiche** einen Teil der gemeinschaftlichen Funktionen, welche so ausgelegt sein müssen, dass die Nachbarschaft auch bei Wegfall des Gleisparks funktioniert.

- **Bestehende alte Bäume** sollen aus klimatischen und ökologischen Gründen nach Möglichkeit erhalten werden.

- Der Bahnhofplatz und die Dorfstrasse sind im Hinblick auf eine **hohe Aufenthaltsqualität** zu gestalten. Standorthemische Baumpflanzungen entlang der Dorf- und Schützenstrasse, sowie Baumgruppen auf dem Bahnhofplatz sorgen für Erholungsräume und zukünftig einen klimangepassten Aussenraum.

- Die Vorplatzbereiche von Mitteldorf, Dorf- und Schützenstrasse sind nach Möglichkeit schwellenlos von Fassade zu Fassade auszugestalten.

Leitlinie | Verkehrsplanung | Bahnhofplatz

- Der Bahnhofplatz wird als zentrale **Mobilitätsdrehscheibe** für Bahn-, Bus-, Fuss- und Veloverkehr ausgebildet

- **Begegnungszone (Tempo 20)** auf den Zufahrtsachsen zum Bahnhofplatz

- Sicherer Zugang zum ÖV (Bahn und Bus)

- Gut abgestimmte, **identitätsstiftende Platzgestaltung**

- Teil der **Verbindungsachse Nord-Süd für Fussgänger und Veloverkehr**

- Ausreichendes **Parkplatzangebot für Veloverkehr**

- **Bike&Ride**: Ausreichendes Parkplatzangebot für Veloverkehr (total 140 Abstellplätze nord- und südseitig Bahnhof)

- **Park&Ride**: Parkplatzangebot für Motorfahrzeuge in Tiefgarage (total 30 PW-Parkplätze)

- **Kiss&Ride**: Kurzzeit-Parkplatzangebot in Bahnhofnähe

Leitlinie | Verkehrsplanung | GP Bahnhof West

- Auf Bahnhofplatz abgestimmte Erschliessung für Fussgänger/Velo

- Parkplatzangebot für Bahnhof sowie Arealnutzungen (Parking in AEH)

- Sicherstellung der Sichtbremen bei Ein- und Ausfahrten (Verkehrssicherheit)

- **Schützenstrasse: Siedlungsorientierte Verkehrsachse**

- **Tempo 30-Zone im Gegenverkehr**

- Gesicherte Querungsmöglichkeiten für Fussgänger/Velo

- **Max. 2 Zufahrten in die Tiefgarage**

Leitlinie | Verkehrsplanung | Schützenstrasse

- **Siedlungsorientierte Verkehrsachse**

- **Tempo 30-Zone im Gegenverkehr**

- Gesicherte Querungsmöglichkeiten für Fussgänger/Velo

- Sicherstellung der Sichtbremen bei Ein- und Ausfahrten (Verkehrssicherheit)

- Kurzzeit-Parkplatzangebot in Bahnhofnähe (Kiss&Ride)

Leitlinie | Verkehrsplanung | GP Schützenstrasse/ Gartenstrasse

- Sicherstellung von Fuss- und Radwegverbindungen innerhalb der Gestaltungsplangebiete

- Zentrale Autoeinstellzufahrten (pro Gestaltungsplan eine Zufahrt)

- Sicherstellung der Sichtbremen bei Ein- und Ausfahrten (Verkehrssicherheit)

Leitlinie | Verkehrsplanung | Dorfstrasse

- **Tempo 30-Zone im Gegenverkehr**

- Sichere Hauptverkehrsachse für Fussgänger/Velo zum Bahnhofplatz

- Gut gestalteter, **identitätsstiftender Strassenraum**

- Verkehrsachse für **Bus ab Bahnhof in südlicher Richtung**

- Sicherstellung der Erschliessung für ansässiges Gewerbe

- Parkplatzangebot für Gewerbe, Dienstleistungen und Besuchende soweit möglich mit Längsparkfeldern sicherstellen.

Leitlinie | Verkehrsplanung | GP Bahnhof Ost

- Sichere Verbindung für Fuss-/Veloverkehr im Quartier östlich Seetalstrasse

- Aufrechterhaltung der bestehenden Verbindung für Fuss-/Veloverkehr, solange der SBB-Interessenraum nicht beansprucht wird

- Auf Bahnhofplatz abgestimmte Arealerschliessung für Fussgänger/Velo

- Ausreichendes Parkplatzangebot (Parking in AEH)

- Sicherstellung der Arealerschliessung (u.a. für Detailhändler)

- Sicherstellung der Sichtbremen bei Ein- und Ausfahrten (Verkehrssicherheit)

Leitlinie | Verkehrsplanung | GP Mitteldorf

- Tempo 30-Zone im Gegenverkehr

- **Siedlungsorientierte Verkehrsachse für Bus zum Bahnhof**

- MIV- und Buszufahrt zum Bahnhofplatz, sowie Anlieferung für Detailhändler im GP Bahnhof Ost

- Gemeinsame flächensparende unterirdische Parkierung (Max. 1 zusätzliche Zufahrt zur Tiefgarage)

- Sicherstellung der Sichtbremen bei Ein- und Ausfahrten (Verkehrssicherheit)

Leitlinie | Grün- & Freiraum | Bahnhofplatz

- Eine funktional optimierte Anordnung der Elemente im Freiraum – Rampen- und Treppenanlage, Bushaltestelle, Veloparkierung, Kurzzeitparkierung etc. – bestimmt die Gestaltung des Bahnhofplatzes massgeblich.

- Mindestens eine grössere Baumgruppe, Grünflächen sowie der neu platzierte bestehende Brunnen **schaffen Identität und einen angenehmen Ort zum Verweilen**.

- Versiegelte Flächen sind soweit möglich zu minimieren.

- **Handlungsoptionen**

- Die Anordnung der Freiraumelemente und Funktionen ist im Rahmen der weiteren Planung zu optimieren.

- Die **Anforderungen an einer Rampenanlage** sind unter Berücksichtigung ihrer Auswirkungen auf Funktionalität, Zonierung und Gestaltung des Bahnhofplatzes zu überprüfen.

- Die **Anforderungen der langfristigen Gleisentwicklung (Ausbau Gleise) sind mit den gestalterischen und funktionalen Ansprüchen an den Bahnhofplatz abzustimmen**.

- Die Anordnung einzelner Funktionen westlich des Bahnhofplatzes ist zur Optimierung der Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit des Platzes zu prüfen.

Leitlinie | Grün- & Freiraum | GP Bahnhof West

- Die Vorzonen zum Strassenraum sind als rhythmisierte Abfolge von stauden- und gehölzbestandenen Vorgärten, Zugangsplätzen sowie in Reihen angeordneten Bäumen zu gestalten.

- Die Gestaltung der gemeinschaftlichen und öffentlich zugänglichen Bereiche zur Bahnlinie hin berücksichtigt hinsichtlich **Lebensräumen und ökologischer Funktion die besonderen Qualitäten entlang Gleisachsen** (trocken-warme, mager Lebensräume) und den temporären Charakter dieses Bereichs.

- Angesichts der engen Platzverhältnisse ist **zum Erreichen der erforderlichen sozialen und ökologischen Funktionen den Dachflächen sowie einer allfälligen Begrünung der Fassade besondere Aufmerksamkeit zu widmen**.

Leitlinie | Grün- & Freiraum | Übergang West

- Die Schnittstelle zwischen dem Zuckermühle-Areal und dem Strassenraum Schützenstrasse ist in erster Linie aus der Perspektive des Zuckermühle-Areals und in Abhängigkeit von der allfälligen neuen Bahnunterführung Grabenackerweg / Bahnstrasse zu gestalten.

- Eine **bauliche Fassung der Achse Schützenstrasse** im Westen im Sinne des vorliegenden Entwicklungsrichtplans ist erwünscht.

Leitlinie | Grün- & Freiraum | GP Schützenstrasse / Gartenstrasse

- Zur Schützenstrasse hin prägen mit Stauden, Sträuchern und Bäumen gestaltete **Vorgärten** den Strassenraum. Niedrige Einfassungsmauern können Teil der Gestaltung sein.

- Zur **Gartenstrasse hin ist die Situation räumlich eher offen**, mit einem Bezug zu den innen liegenden grünen Höfen, zu gestalten.

- **In jedem der drei Höfe sind mindestens drei grosskronige Bäume vorzusehen**. Jedem der Bäume ist ein Wurzelbereich von 50 m³ Volumen oder, idealerweise, ein nicht unterbauter Bereich von mindestens 20 m² zur Verfügung zu stellen.

- Die Vorplätze, Vorgärten und Baumreihen entlang der Schützenstrasse **tragen wesentlich zur Qualität des Strassenraums bei**. Die Vorzonen **müssen offen, vielfältig und mit Bezug zum öffentlichen Raum gestaltet sein**. Öffentlich zugängliche Wegverbindungen durch das Areal sowie die Vorzonen zur Gartenstrasse hin sind ebenfalls **attraktiv und räumlich überwiegend offen zu gestalten**.

Leitlinie | Grün- & Freiraum | gemeinsame Gestaltung Wohnhof mit Parzellen Nr. 262 / 266

- Der Freiraum südlich der neuen Bebauung auf den Parzellen Nr. 261 und 1568 bildet zusammen mit dem bestehenden, südlich angrenzenden Hof einen kleinen **zusammenhängenden Grünraum**.

Leitlinie | Grün- & Freiraum | Übergang Süd

- Der Charakter des Strassenraums Mitteldorf soll auch die **Poststrasse nordseitig prägen**.

- Der Übergang vom neu gestalteten nördlichen Abschnitt der Dorfstrasse in die bereits realisierte Gestaltung gegen Süden ist so umzusetzen, dass die **besondere Bedeutung der Dorfstrasse als durchgängiges Band über den Kreuzungsbereich Poststrasse hinaus** spürbar ist.

Leitlinie | Grün- & Freiraum | GP Mitteldorf

- Zum Mitteldorf hin sind strassenbegleitend in Reihen angeordnete Bäume vorzusehen.

- Der **Adressierung** (Zugangssituationen, Vorbereiche) ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

- Je nach anliegender Erdgeschoßnutzung sind **einladende Vorplätze** oder aber privat wirkende Hauseingänge zu gestalten.

- Die Hauseingänge sind gut auf die Höhenlage der Strassen abzustimmen im Hinblick auf einen direkten, niveaufreien Bezug zwischen Strassenraum und Hauseingängen.

- Niedrige Einfassungsmauern können die **Zonierung und Rhythmisierung** gestalterisch unterstützen.

- Im **gemeinschaftlichen grünen Hof** sind mindestens drei grosskronige Bäume vorzusehen. Jedem der Bäume ist ein Wurzelbereich von 50 m³ Volumen oder, idealerweise, ein nicht unterbauter Bereich von mindestens 20 m² zur Verfügung zu stellen.

Leitlinie | Grün- & Freiraum | Dorfstrasse

- Die Gestaltung ermöglicht eine **hohe Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr** auch in der Querrichtung.

- Die Gebäude stehen in der Regel direkt am **öffentlich zugänglichen Freiraum** (Strassenraum).

- **Versiegelte Flächen müssen zu Gunsten von sickerfähigen, teils begrünt Flächen minimiert werden**. Dadurch wird die Versickerung und Verdunstung gefördert und die Hitzebildung minimiert.

- Ein **dichter Baumbestand prägt das Bild der Dorfstrasse**. Bäume sind in die Vorzonen integriert und überspannen die Parkierungsflächen. Die Bäume sind nicht in Reihen, sondern in der Art eines Hains gestreut anzuordnen, um ein raumgreifendes Bild zu erzeugen.

- In der Dorfstrasse (Abschnitt zwischen Poststrasse und Bahnhofplatz) sind minimal 15, maximal 20 oberirdische Parkfelder für PWs anzubieten