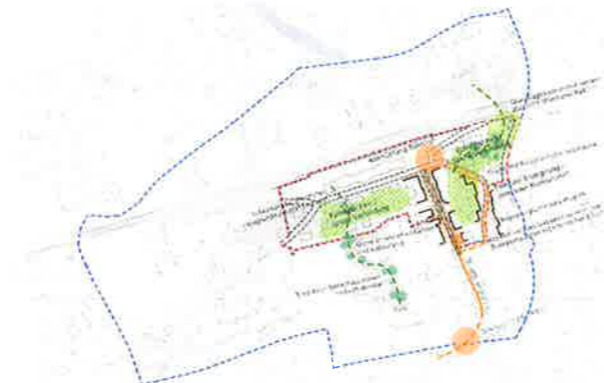




Analyse | 1:4000



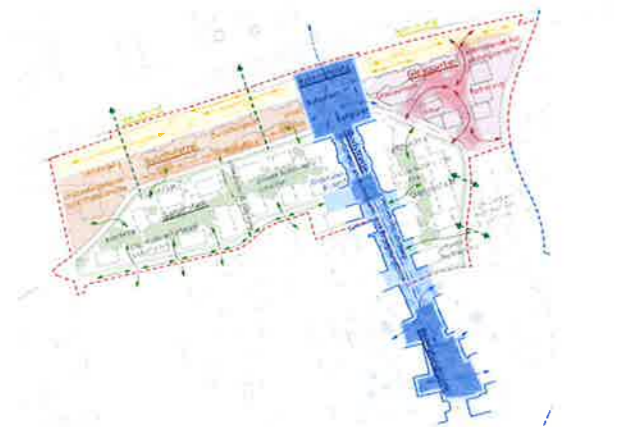
Potenzial Zentrum | 1:4000



Verkehr | 1:2000



Schulwege | 1:4000



Quartiere | 1:2000

Analyse und Potenzial
 Das Zentrum von Ruppertswil ist heute umgeben von öffentlichen Nutzungen. Die Dorfstrasse als zentrales Element findet ihren Anfang bei der Begegnungszone der Schule und ihres Ablasses auf dem Bahnhofareal. 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 Dienstleistungsangebote entlang der Dorfstrasse gesehen, welche mit breiteren Vorzonen und weniger Parkplätzen, auch Aufenthalts- und Begegnungsorte schaffen/aktivieren können. Als wichtiges Element werden auch die Grünstrukturen in Zentrumsnähe wahrgenommen. Bestehende Quartiere verfügen heute über einen schönen alten Baumbestand, welcher als Potenzial für künftige, durchgrüne Quartiere erhalten werden soll.
 Innerhalb des Planungserimeters befinden sich unterschiedliche städtebaulichen Qualitäten. Das Gebiet der Gartenstadt wird dominiert von locker gestreuten Häusern mit markanten Stüldächern. Das Bahnhofareal liegt grösstenteils brach und wird heute lediglich als Parkplatz und Abstellfläche genutzt. Das Wohnquartier dahinter wird heute ungeschützt dem Lärm der Bahngleise ausgesetzt.

zept beibehalten werden. Das Neudorf wird ebenfalls Teil der Gartenstadt. Entlang der Dorfstrasse werden Gewerbenutzungen im Erdgeschoss geplant. Die Gartenstadt 2 an der Mitteldorfstrasse erfährt eine höhere Verdichtung. Neu soll ein abgestuftes Zeilenbau das Dorfbild ergänzen.
 Das Bahnhofareal wird von einer Baumreihe begleitet. Das dort geplante Volumen soll als Lärmregal dienen, um die dahinter liegende Gartenstadt vom Lärm der Bahngleise abzusichern. Trotz dieses Ansatzes sollen Blickbezüge zur anderen Dorflinie sichergestellt werden.
 Der Bahnhofplatz wird zukünftig mit mehr Aufenthaltsqualität ausformuliert. Er wird als wichtige Schnittstelle zwischen den einzelnen Quartieren und der Dorfstrasse gestärkt. Das Naturband entlang den Gleisen soll der Biodiversität dienen und verschiedene Lebensräume für Pflanzen und Tiere anbieten.
 Das Gleisquartier mit seinem Gemeinschaftscharakter ist eine Drehscheibe. Dieser Quartier hat eine grüne Mitte für die Anwohner:innen und ist durch seine Durchlässigkeit ein wichtiger Verbindungsraum zu den umliegenden Strassenräumen. Im Gleisquartier befindet sich der Grossviehler gewerbliche Nutzungen. Wie auch auf dem Bahnhofareal weisen die Gebäude hier einen urbanen Charakter auf.

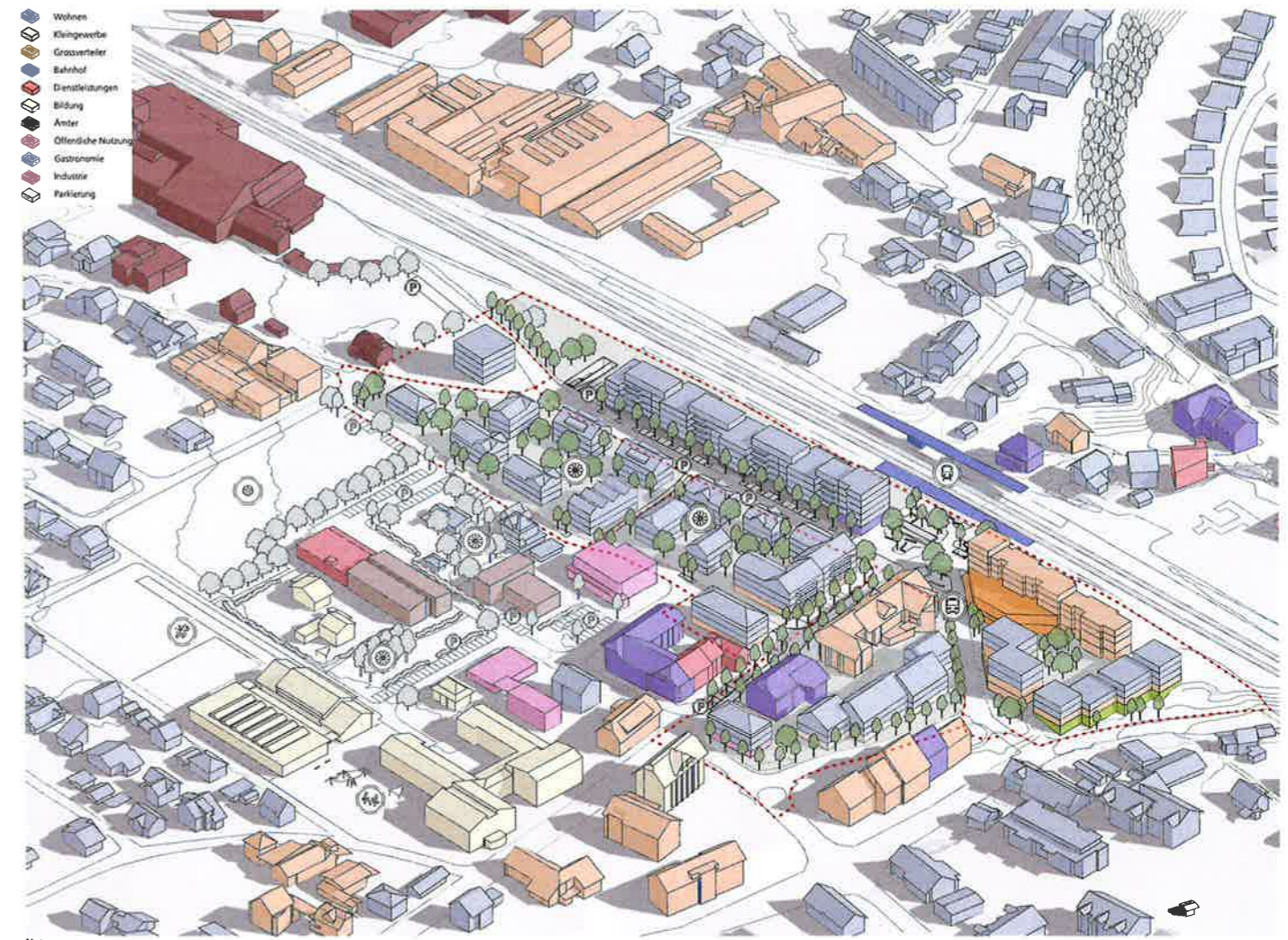
Verkehr
 Mit der Innenentwicklung «Zentrum Bahnhof 50a» wird das Verkehrsregime betrieblich angepasst und massgeschneidert erweitert. Neu funktionieren die Dorf- und Mitteldorfstrasse als Einbahnstrasse ohne die Erschliessung für sämtlichen Verkehrsträger zu beeinträchtigen.
 Die Velofahrer können die beiden Strassen nach wie vor bequem in beiden Richtungen befahren. Dies erlaubt für Busse die ideale Anfahrt einer Haltestelle via Mitteldorfstrasse direkt auf den neu gestalteten Bahnhofplatz mit Wegfahrt via Dorfstrasse. Die bestehende Personenerführung wird neu auf dem Bahnhofplatz mit einer Rampe und einer grosszügigen Treppe ergänzt, um eine angemessene Verknüpfung mit dem Dorfzentrum für den Fuss- und Veloverkehr herzustellen. Auf der westlichen Seite verläuft eine weitere Personenerführung unter dem Gleisfeld durch, die ebenerdige Verbindung der beiden Ortsteile für den Fuss- und Veloverkehr auf.



Schwarzplan | 1:5000



Visualisierung Bahnhofplatz

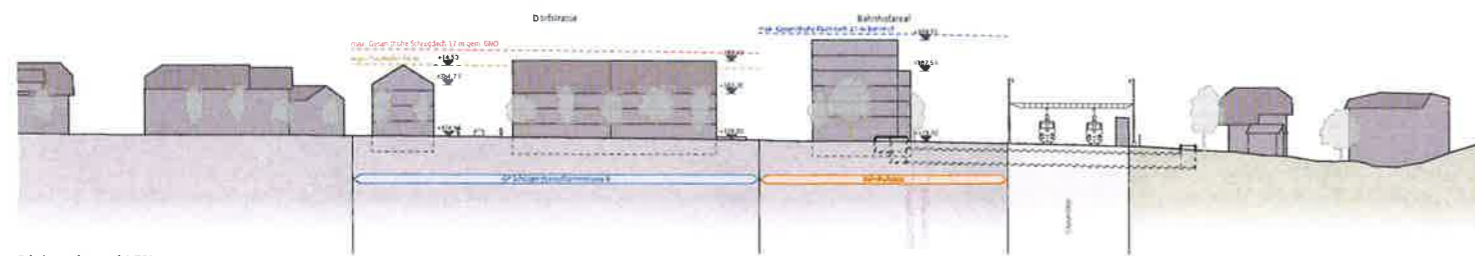


Nutzungen

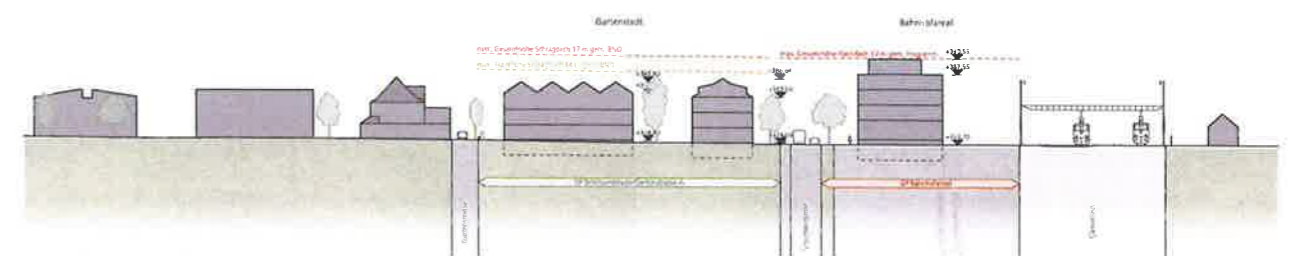
- Wohnen
- Kleingewerbe
- Grossviehler
- Bahnhof
- Dienstleistungen
- Bildung
- Amter
- Öffentliche Nutzung
- Gastronomie
- Industrie
- Parkierung



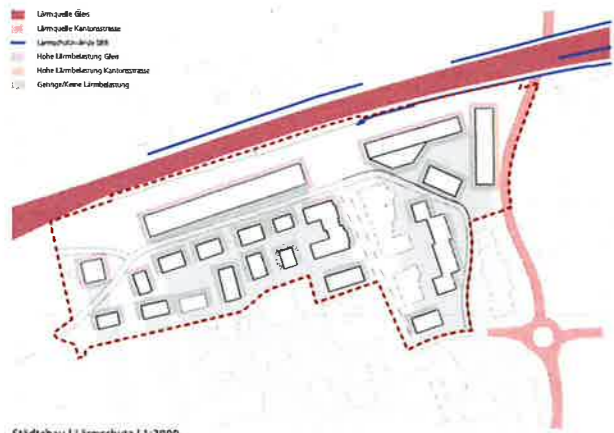
Situation | 1:500



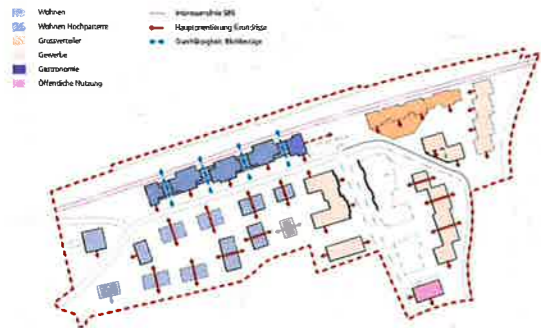
Schnitt Dorfstrasse | 1:500



Schnitt Gartenquartier - Bahnhof | 1:500



Städtebau | Lärmschutz | 1:2000



Städtebau | Nutzung | 1:2000

Städtebau | Lärmschutz

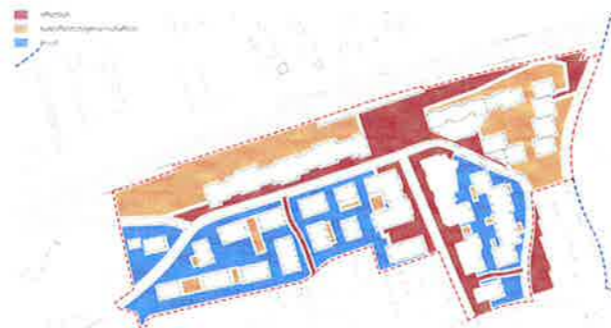
Entlang der Bahnlinie ist die Lärmbelastung für die Quartiere am höchsten. Während die massgebenden Grenzwerte für die Gewerbenutzung eingehalten sind, werden sie trotz diverser bestehender Lärmschutzwände für Wohnnutzungen überschritten. Mit Hilfe von Lärmschutzverglasungen und einer lärmoptimierten Ausrichtung der Grundrisse, bei der die Hauptwohnrichtung dem Lärm abgewandt ist, sind dennoch Wohnnutzungen entlang der Kantonsstrasse und der Gleise möglich. Gemäss Fazit der vorliegenden Lärmbeurteilung ist für die Abschirmung der zweiten Baublocke (Gartenquartier) ein langer, geschlossener Regel entlang der Bahnlinie nötig. Punktbauten sind nicht ausreichend und jede Lücke im Volumen bedeutet eine Minderung der Wohnqualität in den Gartenquartieren. Im Bereich der Kantonsstrasse werden die Grenzwerte aufgrund des Zurückweichens von der Baulinie grösstenteils eingehalten.

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

Vision Bahnhofareal / Auftakt Zuckermühle
In Zusammenhang mit dem Bahnhofareal und den hohen Volumina der Zuckermühle könnte in Zukunft beim Auftakt der Zuckermühle ein weiterer Hochpunkt geschaffen werden, der die Arealie städtebaulich miteinander verbindet.



Etapplierung | 1:2000



Ausensraum | Öffentl. Platz | 1:2000

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 aber nicht für die Öffentlichkeit. Auch im Bereich des Bahnhofareals sind Wohnnutzungen angedacht. Durch die Schaffung einer Hochparties erhalten sie trotz der umliegenden öffentlichen und halböffentlichen Bereiche eine gewisse Privatsphäre. Der heutige Jugendtreff findet auch im neuen Städtebau an derselben Stelle seinen Platz.

Ausnutzung

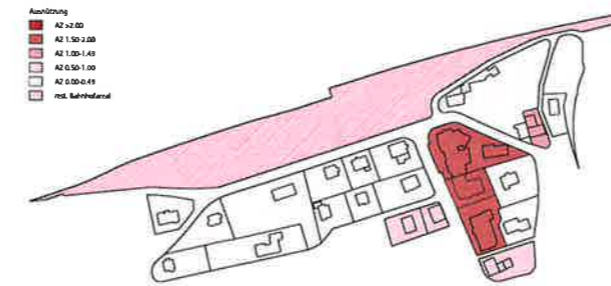
Entlang der Gleise ist die höchste Ausnutzung (1.50-2.00). Durch die Aufhebung der dortigen Parzellengrenzen werden die Gebiete jeweils als ein zusammenhängender Bereich behandelt. Dies ermöglicht die Planung grosserer Volumina und die Schaffung einer höheren Dichte. Dies ist insbesondere für die Realisierung von Gewerbeflächen im Gleisquartier sinnvoll. In den Gartenstädten wird die Ausnutzung ebenfalls erhöht (0.50-1.00). Durch die Berücksichtigung der Eigentümerverhältnisse und den starken Bezug zu bestehenden Strukturen wird die Bebauung in diesen Bereichen jedoch lockerer.



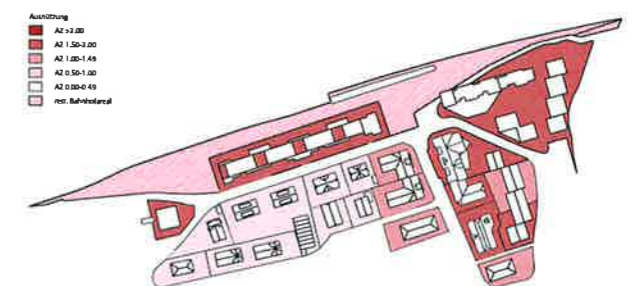
Vision Bahnhofareal | Auftakt Zuckermühle | Hochpunkte



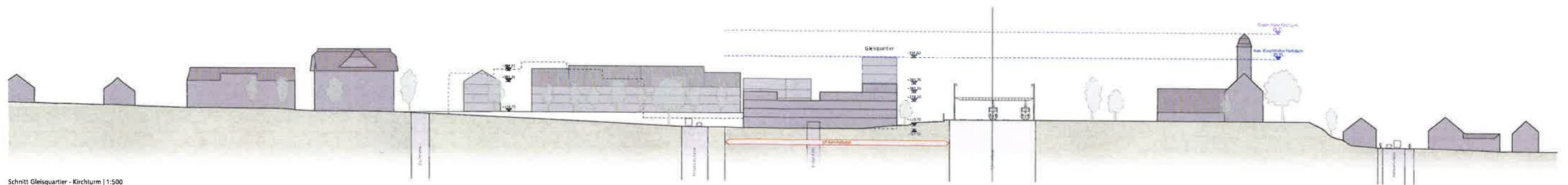
Visualisierung Schützenstrasse



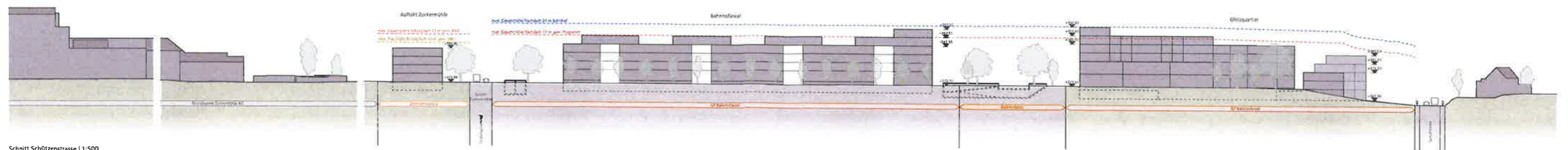
Ausnutzung | Bestand | 1:2000



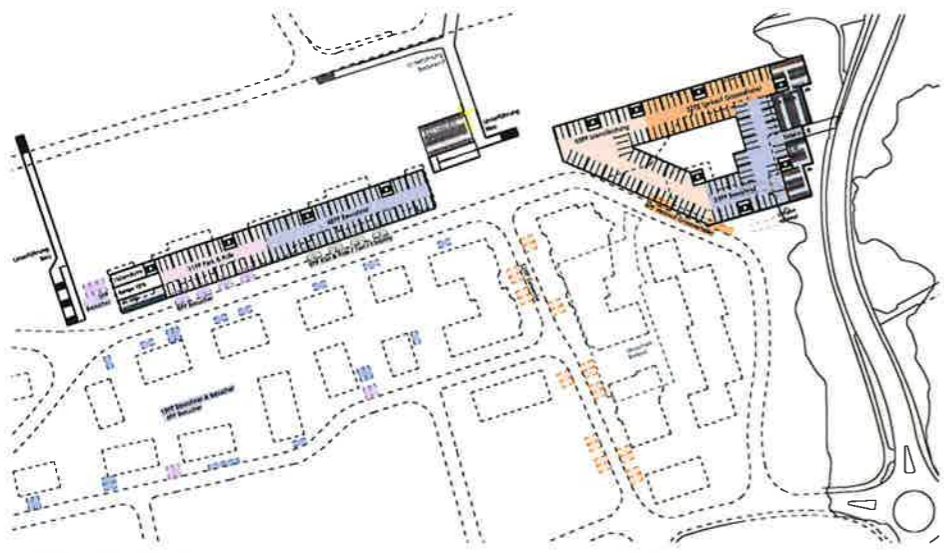
Ausnutzung | Neu | 1:2000



Schnitt Gleisquartier - Kirchturn | 1:500



Schnitt Schützenstrasse | 1:500

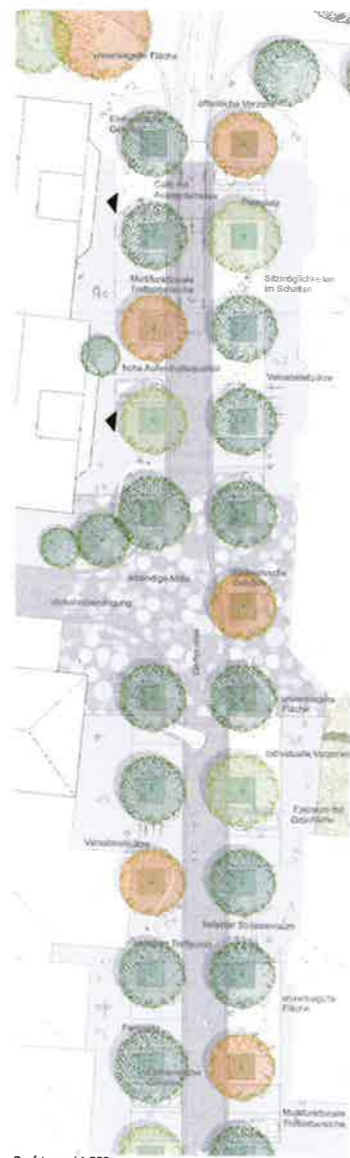


Auto | Wohnen und Gewerbe | Berechnung PP gemäss VSS-Norm

	BGF	PP gem. BGF	PP vorhanden Projekt	Reduktion auf
Bewohner	28'500m ²	285	100	35%
199'100m ² BGF				
Besucher		29	15	50%
10% von PP Bewohner				
Verkauf Grossvertriebler	800m ²	80	36	
Personal 299'100m ² VF		16	4	25%
Kunden 899'100m ² VF		64	32	50%
Dienstleistung	8'200m ²	246	82	
Personal 299'100m ² BGF		164	41	25%
Kunden 199'100m ² BGF		82	41	50%
Gesamt	37'500m ²	554	233	42%

Auto | Parkplätze Projekt

Bewohner oberirdisch	19
Besucher oberirdisch	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
Kilo & Ride oberirdisch	8
Park & Ride unterirdisch	31
Gesamt Parkplätze	272 (49%)

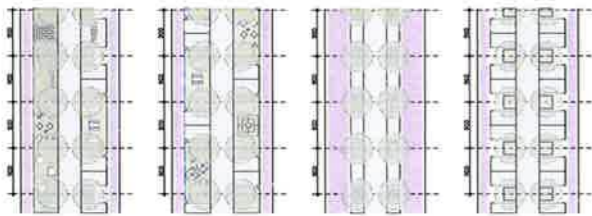


Dorfstrasse | 1:250



Visualisierung Dorfstrasse

Parkierung | 1:1000



Funktion 1
PP Quer: 45tk
Multifunktionale Flächen Dorfstrasse

Funktion 2
PP Quer: 85tk

Funktion 3
PP Längs: 85tk

Funktion 4
PP Quer: 165tk

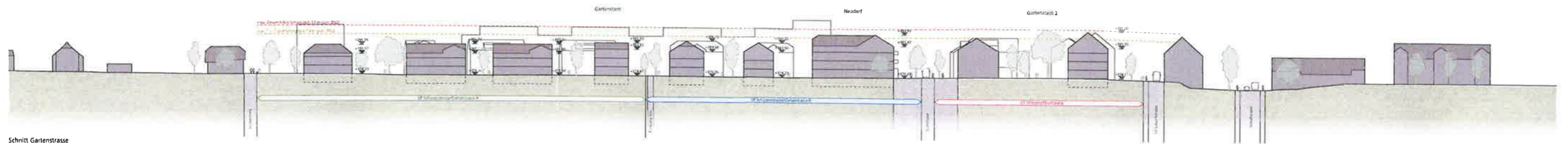
Parkierung
Oberirdische, öffentlich zugängliche Parkierungsmöglichkeiten befinden sich entlang der Schützenstrasse und locker verteilt in der Dorfstrasse. Durch die Einführung eines Raster im Strassenraum können die Abschnitte flexibel angeordnet werden und bieten viele individuell bespielbare Freiflächen. Für Wohnen und Gewerbe steht ein reduziertes Parkplatzangebot oberirdisch oder in den beiden Tiefgaragen zur Verfügung. Kioskfahrten und Taxis frequentieren wie neu gestaltetem Bahnhofplatz. Der Dorfstrasse wird neu eine Tempo-30-Zone überlagert. Die Oberflächen sind minimal mit versiegelten Belägen belegt. Aufenthalts- und Parkierungsfächen sind als Schwammstadtelemente im Strassenraum integriert.



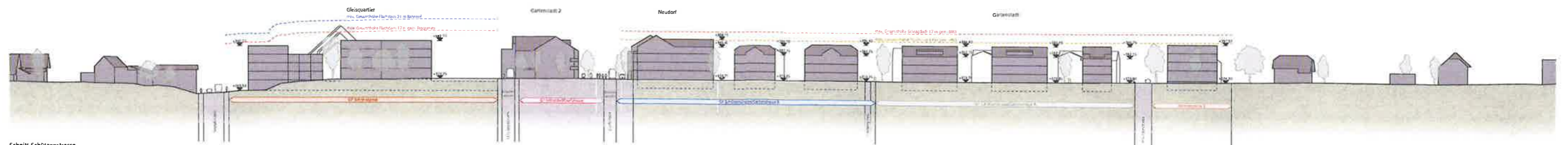
Schemaschnitt Dorfstrasse

Schemaschnitt Schützenstrasse

Schemaschnitt Gartenstrasse



Schnitt Gartenstrasse



Schnitt Schützenstrasse

