



Ortsplanungsrevision Rapperswil-Jona

Städtebauliche Entwicklungs- ideen

Schlussbericht der Testplanung



- Version: 0 Entwurf zuhanden des Beurteilungsgremiums
- 1 Schlussbericht zuhanden Stadtrat/Genehmigung Beurteilungsgremium
- 2 Vom Beurteilungsgremium genehmigter Schlussbericht zuhanden Stadtrat inkl. Vorwort
- 3 Vom Stadtrat freigegeben am 6. März 2023

Impressum

Auftraggeberin	Stadt Rapperswil-Jona St. Gallerstrasse 40 8645 Jona
vertreten durch	Stadt Rapperswil-Jona Bau, Liegenschaften Fachbereich Stadtentwicklung St. Gallerstrasse 40 8645 Jona
Bearbeitung	Simon Wegmann und Jill Brütsch
Dokumentation	Geschäft Nr. 2018-1432 Registratur-Nr. 73.02.06



Inhalt

Vorwort	4
1 Projektbeschrieb	6
1.1 Ausgangslage	6
1.2 Testplanung - Städtebauliche Entwicklungschance	9
2 Beitrag Team Knapkiewicz & Fickert	11
2.1 Analyse/Ausgangslage	11
2.2 Kernidee/Vision/Prämisse	11
2.3 Verkehr	12
2.4 Freiraum	14
2.5 Siedlungsgebiet/Verdichtung	15
2.6 Fokusräume	15
2.7 Würdigung	16
3 Beitrag Team Ammann Albers	17
3.1 Analyse/Ausgangslage	17
3.2 Kernidee/Vision/Prämisse	17
3.3 Verkehr	18
3.4 Freiraum	21
3.5 Siedlungsgebiet/Verdichtung	22
3.6 Fokusräume	22
3.7 Würdigung	25
4 Beitrag Team Van de Wetering	27
4.1 Analyse/Ausgangslage	27
4.2 Kernidee/Vision/Prämisse	27
4.3 Verkehr	29
4.4 Freiraum	30
4.5 Siedlungsgebiet/Verdichtung	31
4.6 Fokusräume	31
4.7 Würdigung	32
5 Gemeinsamkeiten der drei Beiträge	33
5.1 Verkehr	33
5.2 Freiraum/Grünraum	35
5.3 Fokusräume	36
5.4 Entwicklungspotenzial	38
6 Unterschiede der drei Beiträge	39
6.1 Verkehr	39
6.2 Freiraum/Grünraum	40
6.3 Fokusräume	40
7 Ausblick	45



Vorwort

Der Stadtrat hat die Ergebnisse der Testplanung mit Interesse zur Kenntnis genommen. Die drei Teams haben die Herausforderung angenommen und für den weiteren Ortsplanungsprozess unter dem Titel «StadtLebensRaum» wertvolle und spannende Ideen und Inputs geliefert. Die Ergebnisse der Arbeiten tragen selbstverständlich die Handschrift der Verfasser und weichen teilweise erheblich voneinander ab. Es gibt aber auch einige Ansätze, die sich in der einen oder anderen Form bei allen erkennen lassen.

Der Stadtrat nimmt insbesondere diese gemeinsamen Ansätze als Anhaltspunkt für weitere Überlegungen und Diskussionen, unter anderem mit der Kommission «StadtLebensRaum 2040», die im Sommer 2022 ihre Arbeit aufgenommen hat und die Sichtweise der Parteien und verschiedener Interessengruppierungen abdeckt.

Gemäss Testplanung ist die städtebauliche Entwicklung nicht zwingend von der Realisierung des Stadttunnels Mitte abhängig. Der Stadtrat beurteilt den Stadttunnel hingegen aus einer anderen Warte: Der Stadttunnel entlastet die Stadt vom Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Achse und erhöht damit die Lebens- und Verkehrsqualität unabhängig von der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung wesentlich. Heute stark belastete Strassen auf der Nord-Süd-Achse, insbesondere die Rüti- und die Zürcherstrasse sowie die untere und obere Bahnhofstrasse können von einer grossen Aufwertung profitieren. Dies gilt in kleinerem Ausmass auch für die Holzwiesstrasse und damit für das Zentrum Jona. Die durch die geplanten flankierenden Massnahmen verbundene Aufwertung des Strassen- und auch des Stadtraums betrachtet der Stadtrat als wertvoll.

Auf der Ost-West-Achse (Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse) hingegen, wo der Binnen- sowie der Ziel- und Quellverkehr und nicht der Durchgangsverkehr das Hauptproblem darstellen, sind andere Lösungen zur Verkehrsreduktion erforderlich. Die Diskussion zur Anpassung des Modalsplits zwecks Reduktion des motorisierten Individualverkehrs – ebenfalls eine Empfehlung aus der Testplanung – hat der Stadtrat bereits aufgegriffen. Die Überlegungen werden in das finalisierte Gesamtverkehrskonzept 2040 einfließen und sollen grösstenteils unabhängig von der Realisierung eines Stadttunnels umgesetzt werden.

Die von allen Testplanungsteams postulierte Verdichtung entlang der Ost-West-Achse ist bereits ein Schwerpunkt der heutigen Ortsplanung. Mit der Ablehnung des kantonalen Strassenprojekts «Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse» erlitt das Konzept allerdings einen Dämpfer. Wie eine mehrheitsfähige Stärkung der Ost-West-Achse und auch eine ausreichende verkehrliche Erschliessung stattfinden kann, ist in den nächsten Jahren im politischen Prozess zu klären.

Auch das Bedürfnis nach einer Stärkung und Sicherung sowie einer besseren Vernetzung der Grün- und Freiräume geniesst in der Stadtplanung bereits hohe Priorität. Die Testplanung liefert weitere inspirierende Ansatzpunkte. Die Ideen für Kempraten und das Zentrum Jona sowie auch das Gebiet Blumenau hat der Stadtrat mit Interesse zur Kenntnis genommen – die Machbarkeit und Realisierbarkeit sind im Einzelnen zu vertiefen.



Viele Ideen und Ansätze aus der Testplanung sind zum heutigen Zeitpunkt Visionen, deren Machbarkeit und Mehrheitsfähigkeit noch nicht überprüft wurden. Aber es sind viele wertvolle Gedankenanstöße dabei, über die sich eine weitere inhaltliche Auseinandersetzung lohnt. Der Stadtrat freut sich auf den weiteren Ortsplanungsprozess im Austausch mit der Bevölkerung und die Stadt auf allen Ebenen in die Zukunft zu führen.



1 Projektbeschreibung

1.1 Ausgangslage

Die letzte Ortsplanungsrevision wurde im Zusammenhang mit der Vereinigung von Rapperswil und Jona durchgeführt und am 9. März 2011 rechtskräftig. Seit dieser Ortsplanungsrevision haben sich die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen wesentlich verändert. 2014 wurde auf Bundesebene das revidierte Raumplanungsgesetz eingeführt. Dieses fordert unter anderem einen haushälterischen Umgang mit dem Boden und die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen. Die Gemeinden werden mit dem neuen Raumplanungsgesetz (SR 700; RPB) verpflichtet, ihre Rechtsinstrumente in Bezug auf die Ortsplanung zu überarbeiten. Der Kanton gewährt dazu eine Übergangsfrist von zehn Jahren (bis 2027). Auch trat auf der Kantonebene ein neues Planungs- und Baugesetz in Kraft (Fassung in Vollzug vom 1.1.2017). Neben der Anpassung auf die neuen gesetzlichen Grundlagen sind Ortsplanungen alle 10 bis 15 Jahre zu überprüfen.

Die Stadt Rapperswil-Jona hat die Arbeiten zur aktuellen Ortsplanungsrevision (OPR) im Jahr 2021 gestartet. Die Verkehrssituation wurde vorgängig bereits gesamtheitlich betrachtet, ein Entwurf des Gesamtverkehrskonzepts Rapperswil-Jona 2040 liegt vor (Stand: März 2022). Der gesamte Ortsplanungsprozess wird gemeinsam von der Stadt Rapperswil-Jona und Fachexpertinnen und -experten unter Einbezug der Bevölkerung unter dem Titel "StadtLebensRaum 2040" erarbeitet.

1.1.1 Schlüsselprojekt Verkehr

Ein Schlüsselprojekt, das die Verkehrs- und Stadtentwicklung in Rapperswil-Jona massgebend beeinflusst, ist die allfällige Realisierung eines Stadttunnels. Mit einem Stadttunnel wird insbesondere das Ziel verfolgt, den Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung unterirdisch zu verlagern, um so oberirdisch mehr Raum für den öffentlichen Verkehr (ÖV), den Fussverkehr und die Velofahrenden zu schaffen und gleichzeitig die Siedlungs- und Aufenthaltsqualitäten zu verbessern. Die Realisierung eines Stadttunnels wird in Rapperswil-Jona schon lange diskutiert. 2011 fand auf der Grundlage der "Gesamtverkehrsoptimierung 2003" eine Abstimmung über die Realisierung eines Stadttunnels statt, welche abgelehnt wurde. Im Rahmen des anschliessenden partizipativen Prozesses "Mobilitätszukunft" wurde 2014 die Idee eines Stadttunnels wieder aufgenommen sowie weiter konkretisiert. Darauf aufbauend wurden, ausgehend von der Forderung der Bevölkerung und politischer Absichten, von 2015 bis 2018 verschiedene Varianten eines Stadttunnels auf ihre Machbarkeit überprüft und eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) erarbeitet, in der die machbaren Varianten einander gegenübergestellt und eine Bestvariante bestimmt wurden. Zum Vergleich wurde eine Variante «Null+» beurteilt, die einen möglichen künftigen Zustand ohne Stadttunnel ausweist.



1.1.2 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr erweist sich sowohl für die städtebauliche Entwicklung als auch für die Mobilität als sogenannte "Huhn-Ei-Frage". Damit eine Abstimmung beider Themen erfolgen kann, sowie im Hinblick auf die Forderung der Bevölkerung, die Verkehrsthematik umfassend anzuschauen, wurde von 2020-2021 mit dem ersten Entwurf des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) eine erste wesentliche Basis geschaffen.

1.1.3 Gesamtverkehrskonzept (GVK)

Das GVK (Entwurfsstand vom 4. März 2022) basiert unter anderem auf den Ergebnissen des Mitwirkungsprozesses Mobilitätszukunft (durchgeführt in den Jahren 2012 bis 2014) und dem daraus abgeleiteten Stadtratsentscheid zur Realisierung eines Stadttunnels Mitte zur Entlastung von Rapperswil vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf der Nord-Süd-Achse. Das GVK hat sich somit primär aus verkehrlicher Sicht mit der Umsetzung eines Stadttunnels beschäftigt und die Vor- und Nachteile sowie ergänzenden Massnahmen herausgeschält. Das übergeordnete Ziel des Gesamtverkehrskonzepts lässt sich unter dem Titel "Mobilität zuverlässig und sicher gestalten" zusammenfassen. Konkret heisst das (Quelle: S. 3 Entwurf Gesamtverkehrskonzept 2040):

Anteil des Autoverkehrs verringern

- Netzausbau Fuss- und Veloverkehr; insbesondere auf den Hauptachsen
- Qualitätssteigerung öffentlicher Verkehr (Angebot und Pünktlichkeit)
- Mobilitätshubs an Bahnhöfen Rapperswil, Jona, Blumenau und Kempraten
- Förderung innovativer Mobilitätsformen
- nachhaltige Parkplatz-Strategie

Autoverkehr verlagern

- Stadttunnel für Durchgangsverkehr inkl. flankierende Massnahmen

Autoverkehr verträglich gestalten

- Städtebauliche Aufwertung/attraktive Strassenräume sowohl auf der Ost-West- und Nord-Süd-Achse wie in den Zentren von Rapperswil und Jona
- Verkehrsberuhigung

Die OPR und das GVK sollen inhaltlich und kommunikativ eng aufeinander abgestimmt werden. Die Bevölkerung soll die Gewissheit haben, dass die Themen Siedlung und Verkehr gemeinsam "gedacht" und weiterentwickelt werden.

Die Frage eines Stadttunnels, respektive des Umgangs mit dem Verkehrsproblem ist in vielerlei Hinsicht massgebend für die Siedlungsentwicklung. Eine enge Abstimmung zwischen OPR und GVK ist zentral und soll jederzeit sichergestellt sein und sichtbar gemacht werden. Auf Basis des Entwurfs GVK soll (anschliessend) die OPR erarbeitet werden. Daraus können sich Rückschlüsse für die Überarbeitung resp. Finalisierung des GVK ergeben. Vor allem im dicht bebauten städtischen Umfeld kommt einer guten Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung eine zentrale Bedeutung zu.



Das GVK enthält aber nicht nur den Stadttunnel Mittel resp. die flankierenden Massnahmen, die dessen Wirkung maximieren sollen, sondern viele andere Verkehrsmassnahmen, welche die Erreichung der oben genannten Ziele ermöglichen sollen. Diese sind grösstenteils unabhängig von der Realisierung des Stadttunnels.

1.1.4 Ortsplanungsrevision (OPR)

Im Rahmen der aktuellen Ortsplanungsrevision "StadtLebensRaum 2040" wurden in einem ersten Schritt Leitsätze zur Stadtentwicklung formuliert und mit der Bevölkerung im Rahmen von mehreren Mitwirkungsveranstaltungen diskutiert. Die Leitsätze bilden Teil des zu erarbeitenden Masterplans, der die räumliche Entwicklung von Rapperswil-Jona bis ins Jahr 2040 aufzeigt. Die Testplanung bildet eine wichtige Grundlage für die Ortsplanungsrevision, indem sie städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten auslotet. In einem nächsten Schritt werden die übergeordneten Leitsätze präzisiert. Anschliessend erfolgt die Revision der formellen Planungsinstrumente (z.B. Richt- und Nutzungsplanung).

1.1.5 StadtLebensRaum 2040

Unter dem Claim "StadtLebensRaum 2040 – Rapperswil-Jona aktiv gestalten" wird die Ortsplanungsrevision gemeinsam mit den verkehrlichen Entwicklungsabsichten kommuniziert. Ziel ist es, die Bevölkerung zu motivieren, zu informieren und aktiv am Planungsprozess zu beteiligen. So soll sichergestellt werden, dass eine grosse Akzeptanz in der Bevölkerung für siedlungsplanerische, städtebauliche und verkehrliche Themen generiert werden kann und ein frühzeitiger Einbezug gewährleistet wird.

1.1.6 Stimmungsbild 2023 (Grundsatzabstimmung)

Das GVK basiert wie erwähnt unter anderem auf dem bereits durchgeführten Mitwirkungsprozess «Mobilitätszukunft» und dem daraus abgeleiteten Stadtratsentscheid zur Realisierung des "Stadttunnels Mitte" zur Entlastung der Nord-Süd-Achsen vom Verkehr.

Mit der durchgeführten Testplanung wird u.a. die Auswirkung des Stadttunnels Mitte auf den Städtebau untersucht.

Die Frage, ob ein Stadttunnel realisiert werden soll, hat zentrale Auswirkungen auf den Handlungsspielraum in der Verkehrs- sowie in der Stadtentwicklung. Dem Stadtrat ist es daher ein grosses Anliegen, zu einem frühen Zeitpunkt erneut die Meinung der Bevölkerung zu einem Stadttunnel abzuholen. Zudem ist ein repräsentatives Stimmungsbild der Bevölkerung auch für eine Aufnahme des Stadttunnels in das nächste kantonale Strassenbauprogramm bis spätestens im Herbst 2023 erwünscht. Im Herbst 2023 wird daher ein Grundsatzentscheid getroffen, ob die zukünftige Stadtentwicklung von Rapperswil-Jona mit oder ohne Stadttunnel erfolgen soll.

Im Nachgang an diesen Grundsatzentscheid (Grundsatzabstimmung vom 10. September 2023) wird der Masterplanentwurf präzisiert und fertiggestellt. Auf Basis dieses Masterplans werden dann die nächsten Schritte der Ortsplanungsrevision angestossen.



1.2 Testplanung - Städtebauliche Entwicklungschance

1.2.1 Ziel

Mit der Testplanung soll eine mittel- bis langfristige sowie nachhaltige Stadtentwicklung umrissen werden, welche zum einen die ortsbaulichen Entwicklungschancen beleuchtet und zum anderen als Basis für die Ortsplanungsrevision dienen kann. Als generelle Ziele der Testplanung wurden die folgenden definiert:

- Städtebauliche Grundlagen für die OPR, besonders für die Erarbeitung des konsolidierten Masterplans und für die Stadtteilkonzepte
- Erarbeitung von Vorschlägen für ein städtebauliches Gesamtbild der Stadt Rapperswil-Jona in Abstimmung verschiedener Fokusthemen wie Siedlung, Verkehr und Freiraum
- Aufzeigen von städtebaulichen Potenzialen und Risiken inkl. Pflege, Förderung und Ausbau von Qualitäten und Nutzung bestehender und künftiger Potenziale im Zusammenhang mit der generellen Stadtentwicklung sowie ausgewählter Vorhaben (z.B. Stadttunnel – Prüfung auf die Robustheit mit/ohne Stadttunnel Mitte)
- Erarbeiten und Testen von städtebaulichen Lösungsansätzen für ausgewählte Fragestellungen/ausgewählte Fokusräume
- Berücksichtigung aktueller Erkenntnisse hinsichtlich Klimaschutz, Energie, Umwelt, Digitalisierung und weiterer Faktoren einer zukunftsgerichteten Stadtentwicklung.

1.2.2 Perimeter

Für die Entwicklung von Rapperswil-Jona bestehen bereits zahlreiche Grundlagen. In der Testplanung sollten diese Grundlagen unter Einbezug der ganzen Stadt Rapperswil-Jona (Bearbeitungsperimeter) und darüber hinaus (Betrachtungsperimeter mit Einbezug der Regionen) genutzt werden, damit städtebauliche Lösungsansätze (in Abstimmung mit Siedlung und Verkehr) als Basis für die OPR gewonnen werden.

Bearbeitungsperimeter war grundsätzlich das ganze Stadtgebiet Rapperswil-Jona, der Fokus lag jedoch auf dem Siedlungsgebiet und den Übergängen in die Landschaft (Siedlungsrand und Seeufer). Die offene Landschaft ausserhalb des Siedlungsgebiets bildete nicht Gegenstand der Testplanung.

1.2.3 Ablauf

Ziel in der ersten Bearbeitungsphase bis zur ersten Zwischenbesprechung vom 28. Juni 2022 war es, den Fokus primär auf das Gesamtbild der Stadt im Sinne einer städtebaulichen Vision/Konzept und einer dreidimensionalen Modellierung des Stadtkörpers zu legen. Zudem sollten Räume mit besonderen städtebaulichen Potenzialen ausgelotet werden. Es handelt sich dabei z.B. um Räume mit ortsbaulichen Potenzialen und Räume, die viel Verdichtungspotenzial aufweisen oder durch den Stadttunnel Mitte eine Veränderung erfahren – sogenannte Fokusräume.

In der zweiten Bearbeitungsphase bis zur zweiten Zwischenbesprechung vom 29. September 2022 sollten die Erkenntnisse des Gesamtbildes und die Fokusräume auf Basis

der Rückmeldungen aus dem Beurteilungsgremium präzisiert und in Abstimmung mit den Themen Freiraum, Siedlungsentwicklung und Verkehr gebracht werden.

Die dritte und letzte Bearbeitungsphase vor der Schlussabgabe stützte sich im Wesentlichen auf die Erkenntnisse der zweiten Zwischenbesprechung und beinhaltet die Finalisierung des Gesamtbildes und die abschliessende Vertiefung der Fokusräume.

1.2.4 Schlussabgabe

Der vorliegende Schlussbericht umfasst eine teamweise Zusammenfassung der Hauptaussagen der Schlussabgaben (siehe Beilagen). Je Team werden die Analyse/Ausgangslage sowie die Kernideen und Prämissen je Themenbereich (Verkehr, Freiraum, Siedlungsentwicklung/Verdichtung, Fokusräume) beschrieben. In einem zweiten Schritt werden die drei Beiträge einander gegenübergestellt und dadurch die Gemeinsamkeiten und Unterschiede herausgeschält. Aufgrund dieser Gegenüberstellung resultiert der Ausblick auf das weitere Vorgehen in Bezug auf die Testplanung respektive die OPR.

1.2.5 Schlusspräsentation

An der Schlusspräsentation vom 14. Dezember 2022 haben die Teams ihre Vorschläge des städtebaulichen Gesamtbildes/der städtebaulichen Lösungsansätze von Rapperswil-Jona inkl. der Fokusräume präsentiert. Die Präsentationen erfolgten, wie bereits beim gesamten Verfahren (erste und zweite Zwischenbesprechung) teamweise (Einzelbesprechungen). Die Teams waren in der Art der Präsentation, der Darstellung der Analyse, der Stossrichtungen und der Visionen frei. Alle Teams stellten ihre Ideen/ihr Konzept/ihre Vision in Form einer Beamer-Präsentation vor.



2 Beitrag Team Knapkiewicz & Fickert

Das Team Knapkiewicz & Fickert setzt sich zusammen aus: Knapkiewicz & Fickert Architekten AG, Zürich, gemeinsam mit ryffel + ryffel AG, Uster, Plane Raum. Trussardi, Zürich und Zeugin-Gölker Immobilienstrategien GmbH, Zürich.

2.1 Analyse/Ausgangslage

Das Team hat sich mit einer "Lektüren-Methode" genähert. Methodisch wurde parzellenscharf gearbeitet, um so eine umsetzbare, pragmatische Lösung und Vision generieren zu können. Basis bildet der Vermessungsplan, der im Sinne des franziskanischen Vermessungsplans farblich angepasst wurde (dies hauptsächlich in Bezug auf die Strassen-einfärbung). Dadurch werden die Figur-Grund-Qualitäten von Siedlungsgebieten, Landschafts- und Grünflächen sowie deren räumliche Beziehungen zueinander besonders sichtbar.

2.2 Kernidee/Vision/Prämisse

Die parzellenscharfe Einschätzung bezieht sich auf die Parzelle selbst und versucht die Anpassungen auf Eigentumsebene. Mit dem Einbezug der Parzellen können die Möglichkeiten einer Siedlungsverdichtung und einer Verkettung der Grünräume realistisch beurteilt und dargestellt werden.

Das Team weist darauf hin, dass es für alle Strategien einen übergeordneten Leitgedanken braucht, wobei die parzellenscharfe Methode gleichzeitig eine Betrachtung der konkreten Umsetzung erlaubt. Im Vordergrund steht also die Qualitätsverbesserung am einzelnen Ort. In der Summe ergeben die akupunkturartigen Eingriffe, später das angestrebte, gute Gesamtbild.

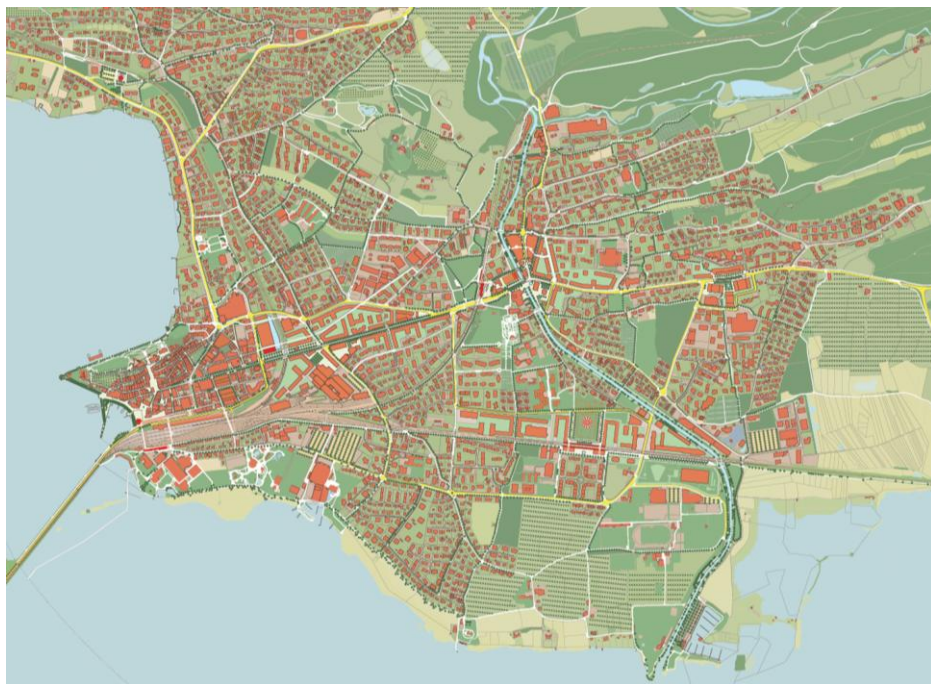


Abb. 2: Abbildung Gesamtbild Team Knapkiewicz & Fickert



2.3 Verkehr

2.3.1 Annahmen

Meienbergtunnel:

Das Team informiert an der Schlusspräsentation, dass es die Lösung des Meienbergtunnels vor dem Gespräch mit der SBB als Bestvariante definiert hat. Mit dem Meienbergtunnel würde die S7 neu über den Bahnhof Jona und den Meienbergtunnel nach Kemperten geführt. Dadurch ist ein klares Layout für den Bahnhof Rapperswil mit längeren Perrons von 300 m möglich. Ein weiteres Potenzial des Meienbergtunnels wäre die Führung des Durchgangsverkehrs auf dem bisherigen Trasse der S7 und damit eine Redimensionierung der Zürcherstrasse als Quartierstrasse mit grosser Allee.

In Gesprächen mit der SBB vor der Schlusspräsentation hat das Team jedoch eine negative Rückmeldung zum Meienbergtunnel erhalten. Für die Streckenführung muss demgemäss von weitaus grösseren Gleisradien für den Meienbergtunnel ausgegangen werden. Die Chance für den Bahntunnel wird aufgrund des damit tangierten Landschaftschutzes und der hohen Erstellungskosten somit als eher gering eingeschätzt.

Absicht SBB Bahnhof Rapperswil:

Die Absicht der SBB am Bahnhof Rapperswil sei gemäss den gleichen Gesprächen in erster Linie aber nicht die Verlängerung der Bahnhofsanlage in Rapperswil, sondern eine Verbreiterung mit zusätzlichen Gleisperrons. Diese Absicht ist von der SBB gegenüber der Stadt (und damit den anderen Teams) bislang nicht kommuniziert worden.

Mobilität:

Bei der Mobilität gilt es grundsätzlich, diese wenn möglich zu vermeiden. Zusätzliche Mobilität soll nicht mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bewältigt werden: Der Fokus soll auf die Mobilitätszentren/-drehscheiben gelegt werden und es sollen direkte und sichere Fusswege ermöglicht werden. Auch ist der Fokus auf raumplanerische und städtebauliche Massnahmen zu legen. Bei den Verkehrsräumen sollen bestehende Infrastrukturen genutzt und die Proportionen und Geschwindigkeiten in den Fokus genommen werden. Statt auf die Menge, soll auf die Art der Fahrzeuge geachtet werden.

2.3.2 Sofortmassnahmen mit/ohne Stadttunnel Mitte:

Als Sofortmassnahmen schlägt das Team vor:

- Strassenführung ohne wesentliche Gebäudeabbrüche
- Städtebauliche Verbesserung nur mittels neuem Verkehrsregime
- Umsetzung einer neuen Umfahrung der Stadt Rapperswil-Jona über die Güter- und Kniestrasse

Diese Massnahmen sind unabhängig davon, ob ein Stadttunnel realisiert wird oder nicht. Falls der Stadttunnel Mitte realisiert wird, können die Rampenbauwerke unabhängig von der Umfahrung via Güterstrasse erstellt werden.



Aus den Sofortmassnahmen resultieren folgende städtebaulichen Potenziale:

- Anbindung der Neustadt an die Altstadt und Erweiterung des Fusswegnetzes (Trennwirkung minimieren)
- Redimensionierung (Profil) der Bahnhofstrasse
- Erste Verdichtung mit Mobilitäts-Hub und Hochhaus beim Tüchelweiher

2.3.3 Ausbau von vier Mobilitätsdrehscheiben

Das Team sieht den Ausbau von vier Mobilitätsdrehscheiben vor: Rapperswil, Jona, Blumenau und Kempraten.

2.3.4 Kapillare Strassenführung

Mit dem Ziel, den Kreisel bei Jona zu entlasten respektive freizuspielen, werden alternative, bestehende Strassenverbindungen durch die Quartiere aufgezeigt. Mit dem Freispielen des Kreisels in Jona kann dort ein Platz geschaffen werden. Durchstiche sind östlich des Schulhauses und bei der neuen Süderschliessung über die Rütiwiesstrasse vorgesehen. Es werden drei alternative Wegverbindungen nach Süden ermöglicht. Damit soll der Verkehr von der zentralen West-Ost-Achse auf mehrere Strassen verteilt werden.

2.3.5 Schwebebahn

Als strassenunabhängiges, schnelles Verkehrsmittel und als Begleitung des Hauptstrangs der Siedlungsentwicklung wird eine Schwebebahn von der Altstadt Rapperswil bis zu den Neuen Erlen vorgeschlagen. Neben der leistungsfähigen Verbindung zentraler Orte entlang der Neuen Jona- und St. Gallerstrasse sei wegen der Ausblicke auf die See- und Alpenlandschaft ein grosses touristisches Potenzial zu erwarten.

2.3.6 Fuss- und Velowegnetz:

Die vier Mobilitätsdrehscheiben Rapperswil, Jona, Blumenau und Kempraten werden über ein feinmaschiges Wegnetz in alle Richtungen an die umliegenden Gebiete angebunden. Damit liegt der Schwerpunkt der Feinerschliessung von Siedlungsgebieten und Landschaft klar auf dem Fuss- und Velowegnetz und mit den vier Mobilitätsdrehscheiben auch auf attraktiven Umsteigemöglichkeiten zum ÖV. Der MIV soll dabei keineswegs behindert oder eingeschränkt werden – es wird nur ein für alle verträgliches Gleichgewicht (Modalsplit und gleichmässige Querschnittverteilung) angestrebt.

2.3.7 Rapperswil-Jona mit Stadttunnel Mitte

Mit dem Stadttunnel Mitte wird der Nord-Süd-MIV-Strom durch den Tunnel unter der Stadt Rapperswil-Jona geführt. Dadurch kann der Bahnhofsplatz entlastet werden. Die Neustadt rückt so näher an die Altstadt. Das Fusswegnetz wird entsprechend attraktiver. Die Bahnhofstrasse kann einer innerstädtischen Quartierstrasse gleich redimensioniert werden. Das Team weist aber darauf hin, dass ein allfälliger "Boulevard" bei der Neuen Jonastrasse durch den Tunnel-Anschluss (Tüchelweiher) beeinträchtigt wird und die Rampenbauwerke generell sperrig und ortsfremd sind.



2.3.8 Rapperswil-Jona ohne Stadttunnel Mitte

Ohne Stadttunnel Mitte erfolgt die neue Umfahrung des Zentrums von Rapperswil über die Güter- und Kniestrasse. Der Bahnhofplatz wird neugestaltet und es wird ein neues Aufnahmegebäude für Bahn und Bus vorgeschlagen. Das historische Bahnhofsgebäude auf dem SBB-Areal kann weiter bestehen bleiben. Durch die Verschiebung der Ost-West-Achse an die Kreuzung der Alten Jonastrasse werden der zukünftige Boulevard und der «Stadttorplatz» entlastet. Entlang des Parkhauses Tüchelweiher wird eine Neuanlage des Tüchelweihers ermöglicht (Wasserbecken entlang der Neubauten am Tüchelweiher). Eine neue Fussgängerbrücke am Hafen und die vorgesehene östliche Velounterführung in der Verlängerung der Tiefenaustrasse verbinden die Altstadt mit der Seeanlage und der Hochschule, sowie die Neustadt mit dem Südquartier (Kinderzoo, Lido). Zusätzlich zum Potenzial mit einem Stadttunnel können gemäss Team so weitere Potenziale generiert werden. Es wird eine neue Park-and-Ride-Anlage (Mobilitäts-Hub) mit Gewerbefläche auf dem SBB-Areal nördlich des Bahnhofs Rapperswil (unterirdisch) ermöglicht. Der Bahnhof wird als Mobilitätshub ausgestaltet. Mit dem Wegfallen des Parkhauses am See können diese Strukturen beispielsweise für einen Club genutzt werden. Mit dem Konzept kann ein leistungsfähiger Umsteigebahnhof mit kurzen Wegen und unterirdischer Bahnhofsvorfahrt mit Park-and-Ride-Anlage und Zugang zur SBB-Unterführung umgesetzt werden.

2.4 Freiraum

Das Team strebt die starke Durchsetzung des Siedlungsgebiets mit Grünräumen an. Wo immer möglich, werden diese in einer Abfolge zusammengeschlossen.

Dort, wo eine direkte Grünraumverkettung wegen der Siedlungsbarrieren nicht möglich ist, wird die Vernetzung durch strassenbegleitende Baumalleen und -reihen umgesetzt. Dichte Reihen von landschaftsräumlich markanten Baumarten helfen, die diffuse Mischung aus Siedlungs- und Grünräumen zu ordnen. Indem die Baumalleen und -reihen tief in die Siedlungsgebiete hineinführen, wird die Vernetzung der neuen Entwicklungsgebiete auch räumlich spürbar – die Baumreihen bilden das Wegnetz gleichsam dreidimensional ab.

2.4.1 Baumbepflanzung

Um die Baumpflanzung ermöglichen zu können, sind aus Sicht des Teams die Abstandsregelungen anzupassen, die Wuchsbedingungen zu optimieren durch wurzelbare Fundationsschichten, die Leitungstrassen zu bündeln sowie wasserdurchlässige Beläge und speicherfähige Substrate vorzusehen.

Das Team typisiert die ausgewiesenen Baumreihen. Beim Boulevard/den Promenaden/Alleen sollen Platanen, Eichen und Linden verwendet werden. Bei den Quartierstrassen sollen begleitende Baumreihen aus Spitzahorn, Feldahorn und Hainbuchen eingesetzt werden. Für Fuss-/Velowege sollen ebenfalls begleitende Baumreihen mit Wildbirne, Mehlbeere und Zierkirsche zur Anwendung kommen. Die landschaftlichen Baumreihen sind mit Weiden, Pappeln und Eichen umzusetzen.



2.4.2 Grünflächen

Weiter sollen auch die Grünflächen diversifiziert werden in Parkanlagen, Stadtwälder, Schrebergärten, Obstgärten, Allmenden, gewässerbegleitende Grünflächen und Baumwege als verbindende Elemente. Zu jedem Thema macht das Team spezifische Aussagen und verortet die Grünflächen im Stadtgebiet (siehe Beilage). Weiter zeigt es auf, welche Grünflächen bereits heute gesichert sind und welche es in erster und zweiter Priorität zu sichern gilt, um den Grünraum im Siedlungsgebiet umsetzen zu können.

2.5 Siedlungsgebiet/Verdichtung

Das Team sieht an folgenden Orten eine bauliche Verdichtung vor:

- Verdichtung am Boulevard: Mit der Ermöglichung des Grenzbaus und der vorgeschlagenen Verdichtung, vor allem entlang der Hauptstrassen (wie die Neue und Alte Jonastrasse), wird ein Zuwachspotenzial von +1'300 Einwohnenden generiert. Entlang der Hauptstrassen sieht das Konzept eine strassenbegleitende Bebauung vor.
- Verdichtung Jona und Erlen: Auch diese Gebiete sollen entlang der Hauptstrassen sowie punktuell nach innen verdichtet werden. So können kompakte Zentren gebildet werden. Das Team geht von einem weiteren Zuwachspotenzial von + 1'050 Einwohnenden aus.
- Verdichtung Blumenau: Nach der Erstellung der Allmend (Platzgestaltung) und flankierenden Neubauten werden die beidseitig angrenzenden Industrieareale als Verdichtungsgebiet vorgeschlagen. Es handelt sich dabei nicht um eine "Tabula rasa", sondern ein mit gewerblichen Bestandesbauten durchmischtes Quartier, indem Neubauten, Umbauten und Gewerbehallen die erhoffte Vielfalt ergeben. Das Team geht von einem weiteren Zuwachspotenzial von + 1'550 Einwohnenden aus.
- Umnutzung Weidmannareal: Durch die neuen Rangier- und Abstellgleise (Vorhaben SBB gemäss Rückmeldung Team) werden gemäss Team wertvolle Flächen beim Weidmannareal frei. Dies ermöglicht mit der Umwandlung einzelner Gewerbebauten die Schaffung eines neuen Quartiers nahe dem «Stadttorplatz» mit einem Zuwachspotenzial von rund + 300 Einwohnenden.

2.6 Fokusräume

Das Team Knapkiewicz & Fickert hat die folgenden Fokusräume analysiert und ins Konzept integriert.

2.6.1 Jona

Durch die Entflechtung des Knotens und den Rückbau des Kreisels (Allmeindstrasse/St. Gallerstrasse) kann ein neuer Platz und Fussgängerbereich vom Bahnhof Jona bis zum Primarschulhaus im Osten ermöglicht werden (siehe kapillare Wege, Verkehr). Durch einen Hochhausneubau gegenüber des Hotels Kreuz als Auftakt für den Boulevard erfolgt eine erste Verdichtung im Gebiet Jona Mitte. Das Hochhaus bietet den jonaseitigen Auftakt zum zukünftigen Boulevard und verknüpft ihn räumlich mit der Jona (Gewässer).



2.6.2 Boulevard Neue Jonastrasse

Nachdem die Zentren von Jona und Rapperswil entsprechend entwickelt wurden, können diese mit einem Boulevard verbunden werden. Der Boulevard ist durch die neue Verkehrsführung westlich vom Tüchelweiher vom MIV entlastet und weist durch Baumalleen und platzartige Ausweitungen (Stadttor Rapperswil) eine hohe Aufenthaltsqualität auf.

2.6.3 Ausbau Bahnhof Blumenau

Vorgesehen ist eine neue, überdeckte Perron-Anlage mit nördlich gelegenem Platz und Vorfahrt für Bus und MIV. Gemäss Team ist der Bahnhof über die Feldliststrasse verkehrlich gut angebunden. Die Platzgestaltung ist in Form einer Allmend vorgesehen. Diese eignet sich somit gut für Freizeitnutzungen wie einen Zirkus etc.

2.6.4 Ausbau Bahnhof Kempraten

Der Bahnhof soll eine überdeckte Perron-Anlage mit neu gestalteter Vorfahrt, Buschleife und Wartepavillon erhalten. Der einzige mögliche Zugang zum Seeufer ist mit einer Überbrückung der Zürcherstrasse auszubauen.

2.7 Würdigung

Das Team bewegte sich mit der geschickt angelegten Ausgangslage von der ersten Zwischenbesprechung bis hin zur Schlussbesprechung auf einem äusserst linearen Weg. Mit akribischer Präzision wurde ein umsetzbares Regelwerk erarbeitet. Von der Siedlungsentwicklung und Dichte über das künftige Verkehrsregime bis hin zum Freiraumkonzept erarbeitete das Team eine schlüssige Vorstellung der Weiterentwicklung von Rapperswil-Jona. Mit einem zwinkernden Auge wurde die Vision einer Schwebebahn vorgestellt. Ihre Einzigartigkeit soll nicht nur real, sondern auch sinnbildlich die beiden Ortsteile verbinden und letztlich auch für den offenen Blick in die Zukunft von Rapperswil-Jona stehen.



3 Beitrag Team Ammann Albers

Das Team Ammann Albers setzt sich zusammen aus: Amman Albers GmbH Stadtwerke, Zürich, gemeinsam mit Kuhn Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich.

3.1 Analyse/Ausgangslage

"Am unteren Ende eines langen Sees entsteht immer ein Kreuzweg – eine Stadt." Das Team Ammann Albers weist auf die aussergewöhnliche Lage von Rapperswil-Jona – an einer Seequerung respektive zwischen zwei Seen – hin. Weiter ist es ein riesiges Potenzial, die einzige Stadt zwischen Zürich und Chur zu sein. Diese Lage führt dazu, dass Rapperswil-Jona ein grosses Verkehrsproblem, aber auch grosse Potenziale aufweist. Die Zentralität von Rapperswil-Jona und die einzigartigen Verkehrsverknüpfungen zu fördern, braucht jedoch Mut.

Als Ausgangslage hat sich das Team nebst der geografischen Lage von Rapperswil-Jona auch mit der Topografie beschäftigt. Die gerippte Struktur der Topografie prägt die Stadt und das Seeufer. Wichtig ist es dem Team, die Besonderheit der Lage der Stadt (Rapperswil und Jona), auf dem Holm direkt am Übergang der Schichtrippen, zu stützen. Rund um Rapperswil und Jona bestehen mehrere Dorfkerne als Identitätszentren, die es zur Geltung zu bringen gilt (Lenggis, Kempraten, Busskirch, Erlen, Langrüti, St. Dionys). Auch die historischen Wege sind zentral in der Analyse des Teams. Das Team analysiert die (historischen) Wegbeziehungen zu den prägenden, identitätsstiftenden Elementen und weist auf (die heutigen) Unterbrechungen dieser Wegbeziehungen hin.

3.2 Kernidee/Vision/Prämisse

Zusammengefasst ist der künftige Stadtkörper aus der Topografie zu entwickeln, was zu drei unterschiedlichen Stadtteilkörpern und somit zu den Verdichtungen an den Verkehrswegen führt. Jeder Stadtteilkörper hat seinen eigenen Charakter. Dazwischen liegt der "Strip" als Innenstadt und Kempraten sowie Busskirch als dichte Wohngebiete.

Die grösste Entwicklungschance sieht das Team im Quartierzentrum Kempraten. Die grösste Gefahr hingegen in der "Agglouisierung" im Südquartier (Gebiet südlich der Bahngleise).

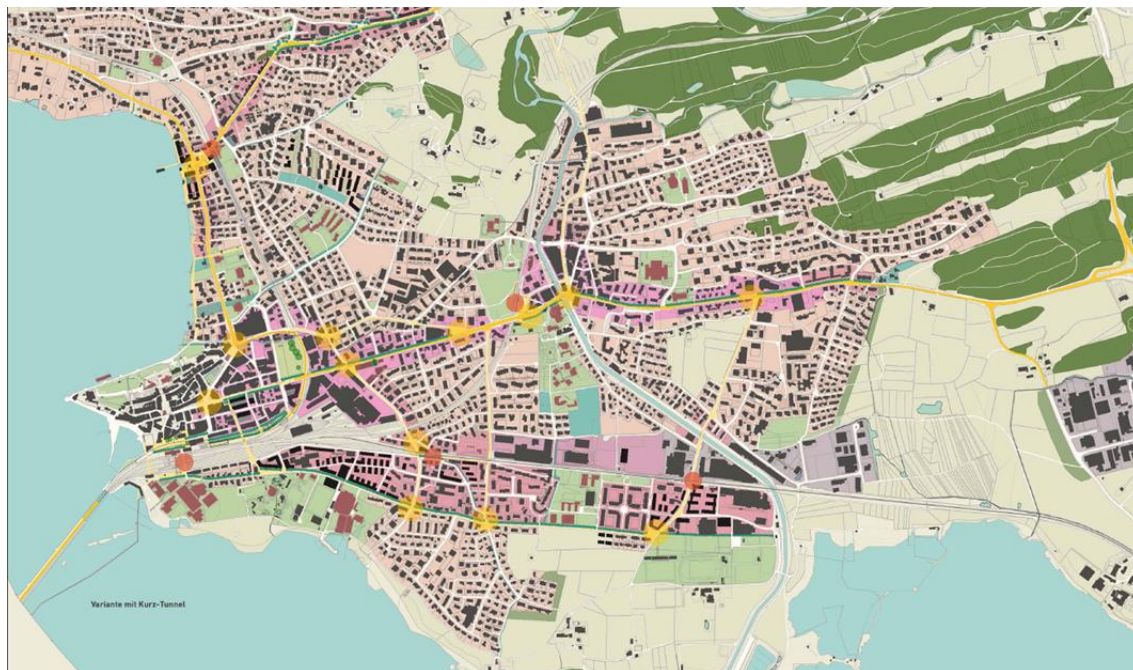


Abb. 3: Abbildung Gesamtbild

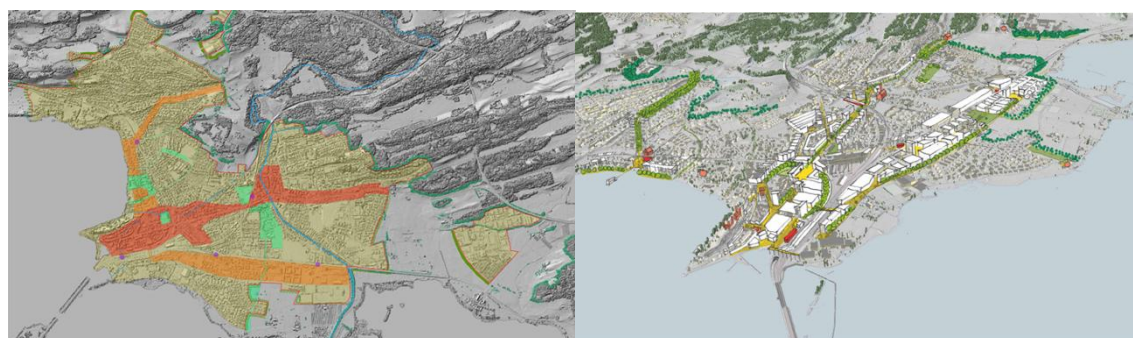


Abb. 4: Konzeption und Modellierung

3.3 Verkehr

3.3.1 Rapperswil-Jona mit Stadttunnel Mitte

Für den Zustand mit dem Stadttunnel Mitte wird vorgeschlagen, beim Tüchelweiher – in Anlehnung an die Lösung in Amsterdam Bos en Lommer – die Mündung im Stadtraum der Jonastrasse durch Torbauten zu ermöglichen. Die Einfahrt in den Tunnel wird somit als Kreuzung umgesetzt/ermöglicht. Das Team zeigt hierzu eine Visualisierung (siehe Beilage).

Von der Tunnelausfahrt zur Zürcherstrasse:

Zusätzlich zum Stadttunnel Mitte beschäftigte das Team auch die Frage, wie man von der Tunnelausfahrt Tüchelweiher zur Zürcherstrasse kommt. Zunächst fliesst der gesamte Verkehr aus der Tunnelauffahrt nach Norden in die Neue Jonastrasse. Eine geradlinige Verbindung nach Norden in die Quartiere an der Zürcherstrasse ist nicht ohne Weiteres möglich. Die Verbindung über die Kniestrasse führt zu einem doppelten rechtwinkligen Abknicken.



Die Verbindung über die Glärnischstrasse entspricht eher der Wunschlinie, lässt sich aber nur mit Rückbauten im Stadtraum genügend aufwerten. Da bei der Tunnellösung die Verbindung zur Zürcherstrasse nur untergeordnet ist (weil die Quartiere um Kemp-
raten ja eine eigene Ausfahrt haben), erscheinen grössere Rückbauten und Baumass-
nahmen nicht angemessen. Es wird vorgeschlagen, bei der Tunnellösung die Verkehrs-
führung über die Kniestrasse vorzusehen.

Tunnelanschluss Zürcherstrasse/Kempraten:

Das Team weist darauf hin, dass es ihm entgegen den ersten Überlegungen (Portal Kern
Kempraten mit Verschiebung Bahnhof) richtig scheint, die Tunneleinfahrt an den westli-
chen Ortsrand zu legen. Es spricht sich aber für die Prüfung/Optimierung der genauen
Lage gemäss heutigem Projekt aus. In der jetzt projektierten Lage entsteht eine weit-
läufige Einmündung der Tunnelstrasse in die Zürcherstrasse, die innerhalb des bebauten
Gebiets liegt und das Vorfeld zweier denkmalwerter Gebäude belastet. Als alternativen
Vorschlag würde das Team die Einfahrt ein Stück weiter im Westen vorsehen. So könn-
ten die Bauten geschützt und die Anbindungsmöglichkeit von Lenggis an den Tunnel
verbessert werden. Ein Knick in der Zufahrt zur Tunnelmündung verbirgt den Blick in
den offenen Schlund vom Strassen(-tunnel)raum aus.

3.3.2 Rapperswil-Jona ohne Stadttunnel Mitte

Aus Sicht des Teams erscheint der Abbruch von Gebäuden im grösseren Umfang beim
Tüchelweiher (wie auch bei der Tunnellösung) nicht sinnvoll. Es schlägt deshalb vor, das
Wegnetz möglichst zu verändern und die Ost-West-Verbindung stattdessen entlang der
Alten Jonastrasse zu führen. Ohne Stadttunnel ist es möglich, beim Tüchelweiher eine
Art "Altstadtring" zu erstellen. Der Verkehrsstrom von/nach Süden wird auch bei der Va-
riante ohne Stadttunnel an die Bahnlinie verlegt (Güterstrasse, aber oberirdisch) und
über eine Art Ringstrasse von der Güterstrasse quer über die Neue Jonastrasse bis an
die Alte Jonastrasse geführt. Im weiten Bogen führt sie zum Stadthofplatz. So werden
die Untere Bahnhofstrasse, der Cityplatz, die Obere Bahnhofstrasse und der Rosengar-
ten vom MIV befreit. In der Variante ohne Stadttunnel ist die Verbindung zum Stadthof-
platz und zur Zürcherstrasse von grosser Bedeutung, weil sie den gesamten Verkehr
von und nach Norden aufnimmt. In stadträumlich überzeugender Form wird das nicht
ganz ohne Abbrüche südlich der Alten Jonastrasse machbar sein.

Bahnhofplatz ohne Stadttunnel Mitte:

Das Team hat sich intensiv mit der Frage auseinandergesetzt, wo der Verkehr beim
Bahnhofplatz fliessen würde, falls der Stadttunnel nicht kommt. Es wurde ein Spektrum
an Varianten untersucht. Von den Varianten mit dem Verkehr auf dem Bahnhofplatz,
dem MIV anstelle des Aufnahmegebäudes, dem MIV auf der Bahnseite, dem MIV unter
dem Platz, dem MIV unter dem Aufnahmegebäude und dem MIV unter den Gleisen,
wurde die Variante "MIV unter dem Platz" als Bestvariante auserkoren. Es ist möglich,
den Bahnhofplatz vom Verkehr zu befreien. Dafür gibt es eine oberirdische Lösung, die
wahrscheinlich kostengünstiger, aber möglicherweise nicht realisierbar ist (Variante MIV
auf der Bahnseite) und eine unterirdische Variante mit einem Kurztunnel, die etwas auf-
wendiger, aber sicher machbar ist. Für die Gestaltung des Bahnhofplatzes spielt es



keine Rolle, welche dieser beiden Varianten gewählt wird. Das Ziel muss sein, dass kein MIV-Verkehr über den Bahnhofplatz führt.

3.3.3 Fuss- und Velowegnetz

Nebst dem Freispielen eines autofreien Bahnhofplatzes (siehe vorheriges Kapitel), soll die Holzbrücke (Hurdensteg) verlängert werden und über die Gleise beim Bahnhof Rapperswil eine Verbindung vom See zur Altstadt ermöglichen. So kann auch ein attraktiver Bahnsteigzugang ermöglicht werden.

Fuss- und Velowege sollen ergänzt, "geheilt" und gestärkt werden, damit sinnvolle und attraktive Wegbeziehungen ermöglicht werden können.

3.3.4 Lösung Verkehr

Das Team fasst anhand folgender vier Zustände die Lösungen für den Verkehr zusammen:

0. Jetztzustand:

Die Autoströme fliessen aus Richtung Eschenbach und Ricken über die Neue Jonastrasse und aus Richtung Rüti über die Obere Bahnhofstrasse zum Cityplatz, wo sie sich mit grosser Mühe und entsprechendem Rückstau vereinigen, und über den Bahnhofplatz über den Seedamm abfliessen, oder umgekehrt. Gleichzeitig suchen diejenigen, die mit dem Auto nicht durch die Stadt hindurch wollen, sondern in sie hinein, einen Parkplatz. Der Parkplatzsuchverkehr erhöht das Verkehrsaufkommen noch weiter. Die betreffenden Strassenzüge und die an ihnen liegenden Plätze sind für das Stadtleben weitestgehend verloren.

1. Stadttunnel:

Die Autoströme aus Richtung Rüti und zu einem erheblichen Teil auch diejenigen aus Richtung Eschenbach und Ricken fliessen über die Umfahrungsstrasse (A53) und von dort in das nördliche Tunnelportal und dann unter der Stadt hindurch zum Seedamm, oder umgekehrt. An der Ausfahrt in die Stadt – in Kempraten und im Raum Tüchelweiher – liegen grosse Parkhäuser, in der Stadt selbst gibt es nur private Stellplätze, so dass der Parkplatzsuchverkehr entfällt. Die Strassenzüge und Plätze in der Stadt sind vor allem für das Stadtleben nutzbar. Es verbleibt vor allem der Ziel- und Quellverkehr.

2. Ohne Stadttunnel – Ringstrasse parallel zur Bahn zwischen Stadthofplatz, Tüchelweiherplatz und Bahnhof mit Kurztunnel am Bahnhof:

Die Autoströme fliessen aus Richtung Eschenbach und Ricken über die Neue Jonastrasse und aus Richtung Rüti über die neue Ringstrasse zum Tüchelweiherplatz, wo sie genügend Raum haben, um sich zu vereinigen. Von dort fliessen sie parallel zur Bahn in den Bahnhoftunnel (sogenannter Kurztunnel gemäss Team, siehe "Bahnhofplatz ohne Stadttunnel Mitte") und weiter über den Seedamm, oder umgekehrt. An den Ausfahrten in die Stadt – in Kempraten, am Bahnhof und im Raum Tüchelweiher – liegen grosse Parkhäuser; in der Stadt selbst gibt es nur private Stellplätze, so dass der Parkplatzsuchverkehr entfällt. Die Strassenzüge und Plätze in der Stadt abseits der Ringstrasse sind vor allem für das Stadtleben nutzbar, es verbleibt vor allem der Ziel- und Quellverkehr.



3. Tunnellösung vom Bahnhof Kempraten:

Diese Lösung entspricht dem Zustand 1 (Stadttunnel) mit dem Unterschied, dass der Tunnel im Zentrum von Kempraten endet. Die Verkehrsströme aus Rütli und vom Zürichseeufer müssen dann hier zur Tunneleinfahrt geführt werden. Dafür sieht das Team aber keine ortsverträgliche Lösung.

3.3.5 Flankierende Massnahmen

Folgende flankierende Massnahmen werden als Vorschlag zum Verkehr definiert und ihre Auswirkung aufgezeigt:

Rapperswil Zentrum	Neue Jonastrasse	Zürcherstrasse	Rütistrasse
Reduktionsmöglichkeiten für Parkhäuser	Graduelle Verbesserung für das Wohnen und die Erreichbarkeit von Gewerbe	Der Stadttunnel macht die Zürcherstrasse als Autoverbindung überflüssig. Reduktion auf Erschließungsfunktion durch Begegnungszone oder (zeitweise) Sperrung der Durchfahrmöglichkeit (abpollern)	Der Stadttunnel wertet die Parzellen an der Zürcherstrasse auf. Wie wird darauf reagiert? Mit der Reduktion des Tempos auf 20 oder abpollern der Zürcherstrasse – und mit Verdichtung und Öffnung des Seeufers.
Unbeschwert einkaufen ohne Auto: Lieferservice für eingekaufte Ware	Unbeschwert einkaufen ohne Auto: Lieferservice für eingekaufte Ware	Die Parzellen an der Zürcherstrasse werden massiv aufgewertet. Wie wird darauf reagiert? Mit Verdichtung könnte eine Öffnung des Seeufers erfolgen.	
Elektrobüssli vom Bahnhof zu den Läden an Hauptplatz, Stadthofplatz, Tüchelweiherplatz	Elektrobüssli vom Bahnhof zu den Läden entlang der Neuen Jonastrasse		

3.4 Freiraum

Der Rand des Siedlungsgebiets soll als Teil der Landschaft gestaltet werden. Je nach Kontext sollen die Landschaftsränder als "Baumkulissen" bestehend aus Baumhecken, Waldrändern oder Obstgärten gefasst werden. Besteht keine sogenannte "Baumkulisse", dominiert die Siedlung, was zur Folge hat, dass die Landschaft zersiedelt wirkt. Mit der Baumkulisse wird die Siedlung gefasst und die Landschaft wirkt intakt (auch als Erholungsgebiet). Hierzu wird ergänzt, dass es im Norden des Gemeindegebiets eine differenzierte Randbildung umzusetzen gilt und die Gewerbebauten mit Bäumen einzuhüllen sind.

Nebst den Rändern sollen sich grüne Wege durch die Stadt ziehen und diese mit dem See und der Landschaft verbinden. Wie ein solcher Weg aussehen könnte, wird am Beispiel der Heimatstrasse/Obersee aufgezeigt. Es handelt sich dabei beispielsweise um eine lokale Aufwertung als Sofortmassnahme und um Planungsinstrumente: Als Elemente kommen Einzelbäume, Baumreihen, Belagsbänder, ein Quartierplatz und Spielplatz sowie Obsthaine und Nussbäume in Frage.

Allgemein verfolgt das Konzept bezüglich Freiraum/Grünraum das Ziel, die Rippenstruktur und die Grünfinger (Finger der Schichtrippen) zu stärken.



3.5 Siedlungsgebiet/Verdichtung

Bei der Frage "Was definiert die Quartierkörper?" lautet die Antwort des Teams "ihre Dichte und ihre Kanten". Durch klare Kanten beidseitig der Strasse entsteht ein symmetrischer Strassenraum. Nach Hinten zum evtl. weniger dichten Nachbarquartier soll eine lockere Abstufung zu den Höfen und Gärten erfolgen. Nach aussen (Siedlungsrand) bestehen somit keine scharfen Kanten.

Ausserhalb der dichten Quartierkörper, die das Team definiert hat, soll eine moderate Verdichtung erfolgen. Die Quartiere sollen leicht verdichtet weiter-"gestrickt" und die Grünflächen ausgebaut werden.

Nach Bedarf kann die Entwicklung etappiert werden. Das Team geht von einem Nutzungswachstum (Wohnen/Gewerbe) von 18 % aus. Überwiegend betrifft das Wachstum das Wohnen. Entlang dem Strip liegt der Fokus auf dem Gewerbe, Wohnen ist hingegen eher im Südquartier vorgesehen. Mittels einer SWOT-Analyse zeigt das Team auf, dass diesbezüglich in Kempraten eine Entwicklungschance und im Südquartier eine Gefahr der "Agglonisierung" besteht. Aus Sicht des Teams kann in Bezug auf das Südquartier und Busskirch, wo ein entsprechendes Baureife (Baurecht) besteht, keine wirkliche Etappierung vorgenommen werden. Aber man kann bestimmen, "WAS kommt" (ausser man greift zum Instrument der Planungszone, um Zeit zu gewinnen für weitere Studien). Das Team benennt folgende Punkte als wichtige Entwicklungen zur Steuerung der Stadt:

1. Querung Schönboden-/Eisenbahnstrasse mit/ohne Bahnhof Busskircher Feld
2. Stadtbogen
3. Verpflichtung auf Ausbildung des inneren Wegs (durchgehende Verbindung)
4. Verdichtung an den Traversen nach Norden (z.B. Schönbodenstrasse)
5. Moderate Platzbildung an der Mündung der Traversen in die Oberseestrasse
6. Aufwertung Umfeld Bahnhof Blumenau

3.6 Fokusräume

3.6.1 Stadthofplatz

Der Stadthofplatz soll wieder aktiviert werden, hierfür gilt es die Raumdefinition zu reparieren. Weiter schlägt das Team die Ergänzung des Platzes mit Wasser (Offenlegung Stadtbach) vor. Auch in der Altstadt soll der Stadtbach geöffnet werden, um so das Wasser in die Stadt zu holen.

3.6.2 "Strip" zwischen Rapperswil und Jona

Der Strip zwischen Rapperswil und Jona ist bereits gründlich beplant. Neben der Gestaltung des Strassenraums ist die Gliederung der langen Achse durch Ruhepunkte entscheidend. Die Abzweigung der Alten Jonastrasse von der Neuen Jonastrasse ist aus Sicht des Teams ein Ort, der für die Verbindung von Rapperswil und Jona und für das Verständnis von deren Geschichte zentral ist. Deshalb sollte dieser Platz als räumliche Gabelung in Wert gesetzt und nicht zu einer rechtwinkligen Einmündung heruntergespielt werden. Auf Ebene der Fahrbahn mag das sinnvoll sein, im plastischen Stadtraum nicht. Einen wesentlichen Beitrag zur Qualität dieses Raums trägt die Blickbeziehung



zum Kirchturm von Jona bei. Wie weit im Osten, an der St. Gallerstrasse, es wirtschaftlich möglich ist, weitere Subzentren zu bilden, ist dem Team unklar. In Frage käme Erlen als Ortseinfahrt und die Mündung von Feldli- und Bollwiesstrasse.

3.6.3 Erlen

Erlen wird vom Team als Endpunkt respektive Ortseinfahrt gesehen. Das markante Haus bei der Einfahrt soll stärker hervorgehoben werden. Den Strassenraum gilt es bis zu diesem Haus zu begrünen.

3.6.4 Kempraten

Der Dorfkern Kempraten soll aufgewertet und zu einem Quartier am See formiert werden. Die Parzellen zwischen dem See und der Zürcherstrasse würden von einer Verkehrsberuhigung der Zürcherstrasse massiv profitieren (Stadtunnel). Gleichzeitig ist ein öffentlicher Zugang zum Seeufer für das Funktionieren des Subzentrums Kempraten von grösster Bedeutung. Der Zugang zum Ufer für die Öffentlichkeit – an dieser Stelle eine hervorragende Abendsonnenlage – wertet alle Wohnungen in Rapperswil auf. Es bietet sich an, hier eine Win-win-Situation zu schaffen: Die Seegrundstücke sollten massiv höher ausgenutzt werden können und dabei gleichzeitig einen Streifen Land für eine Uferpromenade abtreten. Bestehende Grünflächen, wie bei der Badestelle im Norden oder bei der Kirche im Süden von Kempraten, sind im Gegensatz dazu von Bebauung freizuhalten. Sie bieten wertvolle Verbindungsmöglichkeiten zwischen dem Seeufer und den Quartieren in den Hinterlagen.

Das Team führt aus, dass die Entstehung eines Dorfzentrums bis anhin aus seiner Sicht deshalb gescheitert ist, weil es keinen Ort gab, an dem sich publikumsbezogene Nutzungen bündelten. Am ehesten ist dies heute die Einmündung von der Rüti- und Zürcherstrasse. Deshalb sollte man alle Register ziehen, um diese Zentrumsbildung zu unterstützen:

- Den S-Bahnhof verlegen (dorthin, wo er ohnehin viel mehr Menschen dienlich ist als an seiner heutigen Lage).
- Einen starken Bezug zum See schaffen.
- Die Altbauten in Wert setzen (Kapelle «St. Ursula», die beiden Gasthöfe).
- Läden des täglichen Bedarfs ansiedeln.
- Dafür und für den Bahnhof Parkplätze schaffen.

Das Team zeigt unabhängig von der Tunnellösung jeweils eine Variante dieses neuen Dorfplatzes auf und skizziert einen möglichen Bahnhof mit vielfältiger Funktion (siehe Beilage).

3.6.5 Rütistrasse

Die Rütistrasse soll aufgewertet werden und somit als einladende Stadteinfahrt funktionieren. Die Rütistrasse hat als Ausfallachse grundsätzlich ebenfalls das Potenzial zu einem "Strip". Zu beachten ist, dass sich ihr Charakter bei der Einmündung der Lenggiserstrasse markant ändert: Während stadtseitig von dieser Einmündung kleine Wohnbauten mit Gärten die Strasse säumen, hat hinter der Einmündung zum Ortsrand hin die



Entwicklung zum Strip bereits begonnen. Hier sollte die Entwicklung so gesteuert werden, dass eine hochwertigere Anmutung des öffentlichen Raums entsteht: Bessere Fassung des Strassenraums bei künftigen Bauten und Bäumen im Strassenbild. Die Bebauung innerstadtseitig, von der Mündung der Lenggiserstrasse, ist in sich harmonisch, passt aber nicht zur Lage. Die Aufzoning auf eine höhere Dichte mit gemischter Nutzung scheint prüfenswert. Diese müsste dann zugleich Platz für einen urbaneren Strassenraum mit Bäumen und Grünstreifen bieten. Bei der Verdichtung hat sich das Team bereits Gedanken zur Lärmsituation gemacht. Ggf. könnte mit einer niedrigeren Bebauung im Bereich der Strasse eine weniger lärmempfindliche Nutzung angesiedelt werden, dahinterliegend die lärmempfindliche Wohnnutzung.

3.6.6 Busskirch/Südquartier

Busskirch respektive das vom Team als Südquartier benannte Gebiet soll als Reservieraum zur Entwicklung eines dichteren Stadtquartiers vorgesehen werden. Das "Busskircher-Feld" zeichnet sich heute durch eine sehr heterogene Mischung mit teilweise recht grossmassstäblichen Bauten aus. Auffällig ist zum Beispiel die Blockrandbebauung beim Bahnhof Blumenau. Es bietet sich an, diesen grossen Massstab zur Regel zu machen und das Gebiet langfristig zu verdichten. Dabei kann es sich zu einem attraktiven, seennahen Wohn- und Mischgebiet entwickeln, das frei von Durchgangsverkehr ist – also auch nicht von diesem profitiert. Anders als an der Neuen Jonastrasse sind hier publikumsorientierte Nutzungen von quartierübergreifendem Massstab nicht angebracht. Der dichte Körper im Busskircher-Feld kann als Verdichtungsreserve für die Gesamtstadt betrachtet werden und dazu beitragen, die relativ diffuse Besiedlung des Seeuferbereichs zu klären.

3.6.7 Südbrücke/Stadtbogen

Die Aufwertung des Fussgängerstegs über die Bahn hin zum Südbogen dient nicht nur der Beziehung der Innenstadt zum Knieareal und zum "Lido" am See. Sie verbessert in Gegenrichtung auch die Anbindung aller Quartiere südlich der Bahn an die Innenstadt. Am südlichen Brückenkopf braucht es dazu an Stelle der Bestandesbauten eine städtebauliche Verdichtung, mit der zugleich eine neue, organische Wegführung definiert wird. Vorgeschlagerener Lösungsweg ist die Aufzoning und Sondernutzungsplan-Pflicht. Bei der Frage, wo die Brücke liegen soll, zeigt das Team anhand von drei Fragen und Antworten auf, dass dies in der Achse der Tiefenastrasse oder in einer Achse weiter östlich in der namenlosen Strasse zwischen Merkur- und Güterstrasse sinnvoll ist:

- Wo sollen die Achsen starten? Nicht am Bahnrand, sondern an der Neuen Jonastrasse. Hier braucht es dazu eigentlich eine Aufwertung, einen kleinen Platz.
- Wo soll die Brücke im Süden ankommen? An einem öffentlichen Ort, also beim Knie oder beim Lido.
- Welches Konzept wird für die Rampe angestrebt? Entwurfsabhängig – je nachdem kann man mit den Rampen einen notwendigen Versatz plausibel machen.
- Ein Platz an der Jonastrasse, wo ist dieser machbar? Wenn das aktuelle Bauprojekt östlich der Tiefenastrasse umgesetzt wird, ist es aus Sicht des Teams nirgends möglich. Das Team legt deshalb einen idealen Ort, möglichst nahe am



Hauptplatz, fest. Ohne das Projekt wäre ein Platz bei der Tiefenaustrasse möglich. Der Ankunftsort auf der Südseite liegt dann direkt beim Eingang zum KNIE Kinderzoo.

3.6.8 Bahnhof Busskircher Feld – Ein Bahnhof als Stadtreparatur

Ein neuer Bahnhof "Busskircher Feld" wird vom Team in der Mitte zwischen Rapperswil HB und Blumenau, von beiden ca. 900 m entfernt, vorgesehen. Der Bahnhof kann dazu beitragen, dem durch die beiden Bahnstrecken und die Unterführung sehr zerschnittenen Quartier eine neue Mitte zu geben. Mit einer neuen Fussgänger-/Velounterführung als Bahnsteigzugang kann die historische Wegverbindung nach Busskirch wiederbelebt werden und damit gleichzeitig die Anbindung aus Südosten an den Stadtkern verbessert werden.

3.6.9 Bahnhof Blumenau

Das Umfeld des Bahnhofs Blumenau soll durch Verdichtung belebt werden:

- Die Rampen der Unterführung sollen aufgewertet werden, um diese aus ihrer Kanalartigkeit zu befreien.
- Im Süden mit künftiger Wohn-/Mischbebauung soll ein kleiner Bahnhofplatz gebildet werden.
- Im Norden soll mit publikumsintensiver Nutzung des Gewerbes ein tagsüber belebter Ort geschaffen werden.
- Im Norden sollen die architektonisch hochwertigen Gewerbebauten zur Geltung gebracht werden.
- Die Bushaltestellen sollen in diesem Platzbereich angeordnet werden.

3.7 Würdigung

Das Team von Ammann Albers und Kuhn Landschaftsarchitektur erarbeitete in ihrer Arbeit eine vertiefte Analyse der topografischen Lage, der historischen Entwicklung und der draus resultierenden frei- und stadträumlichen Lesung von Rapperswil-Jona zu Beginn des 21. Jahrhunderts. Auf dieser detaillierten und sorgfältigen Arbeit basierend, präsentieren Sie für die drei Stadtgebiete Kempraten und Rütistrasse, den 'Strip' entlang der Achse Rapperswil/Jona und die 'Südstadt' planerische Strategien und städtebauliche Ansätze zum zukünftigen Umgang mit den Themen Freiraum, Dichte und Verkehr.

Für ein Rapperswil-Jona mit Stadttunnel formulierte das Team konkrete städtebauliche Ansätze zur Minderung der negativen stadträumlichen Einflüsse für den Anschluss Tüchelweiher und verwies auf die notwendigen Präzisierungen und Verbesserungen für die Anschlüsse Seedamm und Kempraten. Die stadträumlich positiven Einflüsse und eine markante Aufwertung erfahren ihrer Ansicht nach insbesondere die Gebiete Zürcherstrasse und Kempraten, unter der Bedingung, dass diese Stadtgebiete eine bauliche Verdichtung zulassen und das Seeufer zumindest punktuell als Teil des öffentlichen Raumes zugänglich gemacht werden kann. Ebenso herausfordernd, aber nicht weniger vielversprechend, analysiert und skizziert das Team ein Rapperswil-Jona ohne Stadttunnel und fokussiert sich dabei auf die stadträumlichen Gewinne einer Verkehrsumlagerungen



in Ost/West Richtung auf der alten Jonastrasse und die oberirdische Verkehrsführung entlang der Güterstrasse in einen kleinen Stadtring bis zum Stadthofplatz. Die Option eines kurzen Stadttunnels zwischen Seedamm und Tüchelweier wird als Alternative aufgezeigt.

In einer grossmassstäblichen Betrachtung des Siedlungsgebietes wird der zukünftige Umgang mit den Randgebieten zwischen Siedlung und Landschaft, deren Dichten und deren Kanten thematisiert. Die AutorInnen schlagen vor, je nach Siedlungsgebiet unterschiedliche vegetative Mittel wie Baum- oder Strauchkulissen einzusetzen, um auf relativ einfache Art eine räumlich klare Strategie für die zukünftige Entwicklung des Stadtkörpers herzustellen. Die grünen Wege sind es dann auch, welche die Attraktivität der zukünftigen Wegbeziehungen in der Stadt Rapperswil-Jona auszeichnen werden und nebst den stadtklimatisch sinnvollen Einflüssen auch zu einem übergeordneten Orientierungssystem führen können.

Denn der Qualität des Fuss- und Velowegnetzes von Rapperswil-Jona soll besondere Sorgfalt zugetragen werden; die PlanerInnen sehen darin die Chance, einer der Ursachen der vorherrschenden Verkehrsthematik entgegenzuwirken und mittel- und langfristig einen sinnvollen Modalsplit herbeizuführen. Die vorgeschlagene Holzbrücke als Verbindung zwischen Altstadt und See, von einem verkehrsfreien Bahnhofplatz zum städtischen Entwicklungsgebiet im Süden, dient dabei auch als städtebauliches Zeichen für die empfohlene planerische Stossrichtung von Rapperswil-Jona.



4 Beitrag Team Van de Wetering

Das Team Van de Wetering setzt sich zusammen aus: Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich, gemeinsam mit Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Zürich, mrs partner AG, Zürich und urbanista.ch AG, Zürich.

4.1 Analyse/Ausgangslage

Das Team zeigte in den Präsentationen der ersten und zweiten Zwischenbesprechung eine breit abgestützte Analyse zu den Themen äussere Landschaft/landschaftliche Qualitäten, potenzielle innere Grünflächen, historische und neue Strukturen, Verkehr und Entwicklungsdynamik auf.

Dabei stellte das Team die Doppelkernstrategie der Stadt Rapperswil-Jona, die mit dem bestehenden Masterplan Siedlung und Landschaft (2006) verankert ist, infrage. Es wurden zu Beginn drei mögliche Testszenarien untersucht: 1) Twin city: die konsequente Weiterbearbeitung der Doppelkernstrategie, 2) Seestadt mit Gartenquartieren: die Seestadt mit grünen Wohnquartieren und der Stärkung der Seelage, und 3) die Achse mit Perlenkette und grünen Wangen am See: die Verlängerung der Schichtruppen in Form einer Perlenkette von der Altstadt über die Neustadt bis Jona und die Erlen. Ausgehend von der Analyse wurde an der zweiten Zwischenbesprechung ein Gesamtbild als Perlenkette mit quartiergeprägten Wangen vorgestellt. An der Schlusspräsentation wurde das Gesamtbild weiter vertieft und die im folgenden Kapitel ausgewiesenen Stossrichtungen/Kernideen verankert.

4.2 Kernidee/Vision/Prämisse

Das Team hat ein Gesamtbild mit sechs Leitideen erarbeitet. Die Leitideen umfassen:

- Bahnhöfe als Zentralitäten weiterentwickeln
- Jona-Park und Stadtlabor: Jona tritt aus dem Schatten
- Das Lido ist das Volksquartier am Obersee
- Strassenräume als Rückgrat des Freiraumgerüsts
- Die Neustadt wird zur Stadt
- Gehobenes Wohnen mit Landschaftskulisse

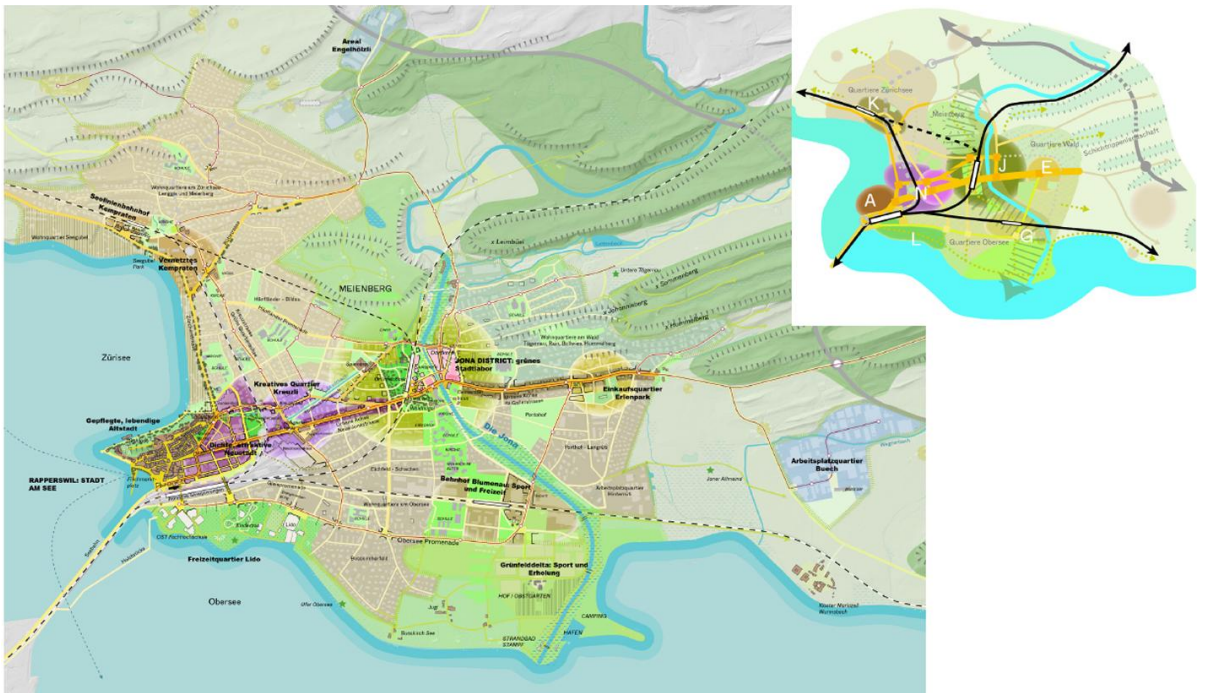


Abb. 5: Abbildung Gesamtbild



Abb. 6: Stadtmodulation



4.3 Verkehr

4.3.1 Annahmen

Die Neue Jonastrasse profitiert aus Sicht des Teams nicht wesentlich vom Stadttunnel Mitte. Deshalb sind deren Konzeption und Gestaltung unabhängig vom Stadttunnel zentral. Eine weitere Erkenntnis ist, dass dieser Verbindungsachse zwischen den Zentren Rapperswil und Jona eine hohe Funktion als städtebauliches Rückgrat zukommt.

Die städtebauliche Entwicklung soll entlang der Verkehrsachsen mit attraktiven und multifunktionalen Strassenräumen erfolgen. Die gute Verkehrsanbindung sowie die gewünschte Innentwicklung in der ersten Bautiefe stellen wichtige Synergien dar. Die Alte Jonastrasse soll vom quartierfremden Verkehr befreit und als ÖV-, Fuss- und Veloverkehrsachse gestaltet werden. Ein zentrales Element ist auch die Passerelle als urbane Verbindung über die Gleise.

4.3.2 Rapperswil-Jona mit Stadttunnel Mitte:

Das Team führt aus, dass der Stadttunnel Mitte die Rütistrasse, die Zürcherstrasse sowie die Obere und Untere Bahnhofstrasse entlastet. Eine verkehrliche und oder städtebauliche Zusatzbelastung erfolgt beim Seedamm, Tüchelweiher, Kempratzen und Hüllistein durch die Anschlussbauwerke resp. teilweise mehr Verkehr im Bereich der Anschlüsse. Bei der Neuen Jonastrasse und der St. Gallerstrasse bleibt die Belastung in etwa gleich.

Die Zürcherstrasse wird massgeblich entlastet, das Umgestaltungspotenzial bleibt jedoch übersichtlich. Der Zugang zum See im Bereich der Zürcherstrasse ist durch die Privatgrundstücke erschwert, der Nutzen der Verkehrsentlastung beschränkt sich somit auf die Lärmreduktion und eine verträglichere Veloführung. Der städtebauliche Nutzen der Verkehrsentlastung ist moderat. Das Aufwertungspotenzial aufgrund der Verkehrsentlastung durch den Tunnel konzentriert sich demzufolge auf die Obere/Untere Bahnhofstrasse. In Bereich der Bahnhofstrasse schlägt das Team ausgehend davon Folgendes vor:

1. Rückbau der Bahnhofstrasse zu einer "Quartierstrasse" (Busverbindung bleibt jedoch bestehen)
2. Gestaltung Cityplatz (z.B. als Platzüberfahrt)
3. Gestaltung Bahnhofplatz und Übergang zum Fischmarktplatz
4. Gestaltung "Tiefenauplatz" (Untere Bahnhofstrasse)
5. Zukunft Parkhaus See? Anschluss grundsätzlich nur vom Seedamm her gewährleisten
6. Markanter Neubau am Stadteingang auf heutiger Restfläche zwischen Strasse und Bahn

4.3.3 Rapperswil-Jona ohne Stadttunnel Mitte:

Auch ohne den Stadttunnel Mitte besteht ein Gestaltungsspielraum. Folgendes Aufwertungspotenzial wird vom Team bei der Variante ohne Stadttunnel bei der Bahnhofstrasse gesehen:



1. Bahnhofstrasse konsequent zweispurig und mit Mehrzweckstreifen (Tempo 30, Querungshilfe, Abbiegespur)
2. Entwicklung und Kultivierung eines verbindenden Gleisparks bis zum Bahnhof (Veloroute, Gleisquerung)
3. Neugestaltung Bahnhofplatz als Abschluss des Gleisparks
4. Verlegung Haltestellen/Vorfahrt in die Güterstrasse
5. Neubau am Stadteingang oder am Gleispark

Bei der Variante ohne Stadttunnel Mitte weist das Team zudem auf folgende zusätzlichen flankierenden Massnahmen hin:

- Pfortnerung zu Spitzenzeiten
- Parkraumbewirtschaftung
- Tempo 30 / Strassenraumgestaltung / Verbesserung Fussverkehr
- Verkehrsmanagement mit Busbevorzugung
- Neue und attraktive Fuss- und Veloverbindung
- Entwicklung an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen

4.3.4 Fazit Stadttunnel Mitte/Modalsplitänderung

Aus der Diskussion und der Analyse zum Stadttunnel Mitte zieht das Team einige Schlüsse: "Auch mit dem Tunnel muss unbedingt eine zukunftsfähige Modalsplitänderung angestrebt werden (50 % MIV ist nicht zukunftsfähig)". Wenn ein Stadttunnel umgesetzt werden soll, dann richtig, das heisst gemäss Team:

- Konsequente Bevorzugung des ÖV in der Stadt
- Konsequente Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
- Maximaler Umbau der Strasseninfrastruktur und Verlangsamung (Sperrung) des MIV der Oberen und Unteren Bahnhofstrasse
- Reduktion/Verlegung der Parkierungskapazität aus dem verkehrsberuhigten Zentrum
- Parkraumbewirtschaftung

4.3.5 Sofortmassnahmen

Bereits heute ist es aber notwendig, die Verkehrssysteme umzubauen. Es sind attraktive Veloverbindungen zu ermöglichen, der ÖV zu stabilisieren, bestehende Stadtbarrieren zu überwinden, attraktive Strassenräume zu schaffen und Stadträume zu fördern, die eine Nutzungsdurchmischung und Multimodalität ermöglichen.

4.4 Freiraum

Das Team klassiert die Wegverbindungen nach 1) strukturierendes Hauptachsen-Paar, 2) weitere Hauptverbindungen von stadtweiter Bedeutung, 3) ausgewählte Quartierverbindungen (v.a. Fuss- und Veloverkehr), 4) ausgewählte Freizeitverbindungen (v.a. Fuss- und Veloverkehr), 5) "Missing Links" im Freizeitnetz.



Daneben werden Plätze, siedlungsorientierte Freiräume (Pärke, Schulanlagen, Landwirtschaft) und Aussichtspunkte ausgewiesen (siehe Beilage).

Als Generationen-Projekt sind die fehlenden Netzelemente zu ergänzen und die bestehenden Abschnitte zu requalifizieren, um eine zukunftsgerechte Mobilität und Aufenthaltsqualität generieren zu können.

4.5 Siedlungsgebiet/Verdichtung

Unter dem Titel "Stadtmodulation" werden die 1) gezielte Verdichtung an den zentralen Orten (Rapperswil Neustadt, zentrale Quartiere), 2) die gezielte Verdichtung entlang der Verkehrsachsen, in Zusammenhang mit qualitativ hochwertigen Freiräumen (Neue und Alte Jonastrasse), 3) die Verdichtung als Mittel der Stadtreparatur, um schwierige Orte aufzuwerten (Neue Jonastrasse), 4) die ortsspezifische Aufstockung von bestehenden Bauten im Zusammenhang mit der Siedlungserneuerung (Stadtlabor Jona) und 5) die Weiterentwicklung der Bahnhofsgebiete als Zentralität im Gebiet Blumenau und Kempratzen definiert.

4.6 Fokusräume

Als Fokusräume werden die Neustadt, das Stadtlabor Jona, die Neue Jonastrasse, der Tüchelweiher und der Gleispark definiert.

4.6.1 Kreatives Quartier Kreuzli

Das Quartier um Kreuzli- und Belsitopplätze ist historisch gesehen als Zentralität zwischen Rapperswil und Jona zu sehen. Die etablierte kreative Nutzung soll als Chance, zur Stärkung der Quartiersidentität und durch die Stärkung der Kreuzungsstelle (städtebauliche Akzentuierung, aktive Erdgeschosse) genutzt werden. Der Stadtbach soll sichtbar gemacht und in das Quartier eingebettet werden.

4.6.2 Stadtlabor Jona

Für das Stadtlabor Jona hat das Team mittels 11 Punkten aufgeführt, wie im bestehenden Gebiet nachgerüstet und erneuert sowie verdichtet werden kann. Vom feinmaschigen Wegnetz, dem Erhalt der identitätsstiftenden Elemente, der Reduktion von oberirdischen Parkplätzen bis zu strategischen Neubauten als Stadtreparatur und zur Stärkung des übergeordneten Rückgrats sind unterschiedliche Punkte aufgeführt. Hierfür zeigt das Team nicht nur 11 Punkte, sondern auch Beispiele auf (siehe Beilage).

4.6.3 Freizeitbahnhof Blumenau

Blumenau soll als Freizeitbahnhof mit Zugang zum multifunktionalen Grünfelddelta (Sport, urbane Landwirtschaft, Camping, Strand) fungieren. Das Gelenk zur Sportanlage Grünfeld soll mittels attraktiver Wege gestärkt werden, evtl. mit kleineren städtebaulichen Akzenten und dem Erhalt des Bauernhofs. Als Adresse der Sportanlage von der Oberseestrasse schlägt das Team eine neue Multisporthalle (Unihockey, Kletterhalle etc.) vor. Das Gewerbegebiet im Schachen im Bahnhofsumfeld soll qualitativ weiterentwickelt werden (Stapelung der Nutzungen, attraktive Adresse, städtebauliche Akzente



am Bahnhof/an der Strasse, Reduktion des Parkplatzbedarfs etc.). Weiter soll der Freiraum als Teil des übergeordneten Grünzugs mit öffentlichen Nutzungen gesichert und aktiviert werden (urbane Landwirtschaft, Sportnutzung etc.).

4.6.4 Kempraten

Mit dem Titel "Kempraten: unternutzter Bahnhof an der Seelinie S7" weist das Team das Entwicklungspotenzial in Kempraten aus. Es sieht folgende Potenziale:

1. Entwicklung der Baufelder direkt an der Bahnhofkante (Aufhebung der Parkplätze oder Verlegung in eine gemeinschaftliche Tiefgarage)
2. Aufwertung der Knotenpunkte an der Zürcherstrasse als wichtige Zugänge zu den Hanglagen (Orientierung verbessern)
3. Längsverbinding entlang Gleiskörper sichern
4. Option Meienbergtunnel sichern (S7 mit Jona verbinden); alte Trasse als Grünverbinding mit dem Gleispark Rapperswil verbinden
5. Bauentwicklung anstelle des geplanten Anschlussbauwerks Stadttunnel (inkl. Verbinding unter den Gleisen)

4.7 Würdigung

Das Team hat sich im Verfahren mit zwei Zwischenbesprechungen engagiert und stufengerecht mit der Aufgabenstellung auseinandergesetzt und die Inputs bzw. Fragen des Beurteilungsgremiums aufgenommen, geprüft und einfließen lassen. Die klaren und nachvollziehbaren Überlegungen führten zu einem übersichtlichen Massnahmenkatalog, welcher vorsieht, Rapperswil und Jona stärker zu verbinden und dabei den unterschiedlichen Stadtteilen eigene Identitäten zu verleihen.

Die Arbeit des Teams zeichnet sich durch eine vertiefte Auseinandersetzung mit den verkehrstechnischen Problemen aus. Dabei werden, aufbauend auf einem gegenüber heute stark reduzierten Modalsplit, sehr schlüssige und auch umsetzbare Vorschläge aufgezeigt, welche unabhängig davon, ob der Stadttunnel realisiert wird oder nicht, umgesetzt werden können. Mit einer konsequenten Reduktion auf zwei Spuren, einer Temporeduktion und einer Reduktion des MIV-Anteils liessen sich auch schon mittelfristig die wesentlichen stadträumlichen Defizite beheben, welche die heutige Situation aufweist.

Der wertvolle Vorschlag, beim Tüchelweiher einen kleinen Stadtpark als Herzstück der Neustadt auszubilden und diesen entlang den Geleisen über die zu einer durchgrünten, parkähnlichen Quartierstasse ausgebildeten Güterstrasse mit dem Bahnhof am See zu verbinden, wird sehr geschätzt.

In der Frage zur Stadtmodulation und der räumlich-volumetrischen Konkretisierung einzelner Fokus-Bereiche bleibt die Arbeit im Vergleich zu den anderen Teams noch etwas unverbindlich.



5 Gemeinsamkeiten der drei Beiträge

Ausgehend von den in den Kapiteln 3 bis 5 zusammengefassten Beiträgen der Teams zur Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr, lassen sich verschiedene Gemeinsamkeiten und Unterschiede ausmachen. Im vorliegenden Kapitel wird der Fokus auf die Gemeinsamkeiten gelegt.

5.1 Verkehr

In Bezug auf den Verkehr haben sich alle Teams mit den Auswirkungen des Stadttunnels Mitte respektive den Chancen und Risiken mit und ohne Stadttunnel auseinandergesetzt. Ziel war die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr und somit die Einbettung des GVKs (als verkehrsorientierte Sichtweise) in die städtebauliche Entwicklung der Stadt Rapperswil-Jona.

5.1.1 Rapperswil-Jona mit Stadttunnel Mitte

Aufgrund der Untersuchungen kamen die Teams zum Schluss, dass der Stadttunnel Mitte hauptsächlich eine Verbesserung der Nord-Süd-Verbindung (Entlastung der Zürcherstrasse sowie der Oberen und Unteren Bahnhofstrasse/Bahnhofsgebiet) ermöglicht. Hingegen hat der Stadttunnel Mitte für die West-Ost-Verbindung kaum Auswirkungen. Obschon die Zürcherstrasse durch die Verkehrsentslastung grundsätzlich stark entlastet würde, wird das städtebauliche Potenzial im Bereich der Zürcherstrasse als wenig markant definiert. Die Zürcherstrasse weist heute sehr viele private Grundstücke auf. Eine Stärkung der Zürcherstrasse in stadträumlicher Sicht setzt grosse Anstrengungen der öffentlichen Hand voraus. Die Grundstücke entlang der Zürcherstrasse profitieren von der Verkehrsentslastung hauptsächlich aus lärmtechnischer Sicht und in der Qualität für den Fuss- und Radverkehr. Ein Anstoss einer städtebaulichen Entwicklung wird durch die Umsetzung des Stadttunnels Mitte kaum erwartet. Hingegen wird die Entlastung im Bahnhofbereich Rapperswil von allen Teams als Chance aufgegriffen. Die Teams zeigen unterschiedliche Möglichkeiten auf, wie der Bahnhofbereich und die Bahnhofstrasse umgestaltet (siehe Kapitel 7) und die Alt- und Neustadt zusammenwachsen könnten. Allen gemeinsam ist die Tatsache, dass die Umgestaltung des Bahnhofsbereichs als zentrales Element der städtebaulichen Entwicklung definiert wird und somit ein Kernelement der künftigen Stadtentwicklung darstellt.

Als negative Auswirkungen des Stadttunnels Mitte weisen alle Teams auf den markanten Eingriff in das Stadtgefüge durch die Tunnelportale hin. Aus städtebaulicher Sicht werden unterschiedliche Möglichkeiten aufgezeigt, wie mit den Portalen umgegangen werden kann und wie sie in das Stadtgefüge eingebettet werden können (siehe Kapitel 6). Die Teams sind sich jedoch einig, dass der Eingriff in das Erscheinungsbild der Stadt in den Portalbereichen sehr gross und wenig wünschenswert ist. Zudem braucht es auch mit dem Stadttunnel Mitte eine Weiterentwicklung des Verkehrssystems und eine Veränderung des Verkehrsverhaltens.



5.1.2 Rapperswil-Jona ohne Stadttunnel Mitte

Alle drei Teams haben sich damit auseinandergesetzt, welche städtebauliche/verkehrs-technische Entwicklung auch ohne Stadttunnel Mitte möglich ist. Gemäss allen Teams ist die städtebauliche Entwicklung nicht per se vom Stadttunnel Mitte abhängig. Auch ohne Stadttunnel Mitte zeigen alle Teams städtebauliches Entwicklungspotenzial auf. Im Vergleich zum Zustand mit Stadttunnel Mitte können anstelle der vorgesehenen Portale im Bereich des Tüchelweiher und in Kempraten zudem neue Potenziale ausgemacht werden, die städtebaulich zentrale Entwicklungen ermöglichen. Die Aufwertung des Bahnhofgebiets und somit das Zusammenwachsen der Neu- und Altstadt von Rapperswil, die bei der Variante mit Stadttunnel Mitte als grosse Chance gesehen wird, kann aus Sicht aller Teams auch ohne Tunnel geschaffen und umgesetzt werden. Hierzu zeigen die Teams unterschiedliche Varianten auf (siehe Kapitel 6).

5.1.3 Fazit Stadttunnel Mitte/Modalsplit

Alle Teams stehen unabhängig voneinander dem Stadttunnel Mitte aus städtebaulicher Sicht eher kritisch gegenüber. Sie zeigen auf, dass die Verkehrsentlastung des Tunnels zwar ein Aufwertungspotenzial an spezifischen Orten (v.a. entlang der Nord-Süd-Verbindung) ermöglicht, dieses für die städtebauliche Entwicklung von Rapperswil-Jona aber nicht allesentscheidend ist. Dies ausgehend davon, dass sich die städtebauliche Entwicklung mehrheitlich in Ost-West-Richtung definieren lässt. Auch ohne Stadttunnel Mitte ist eine städtebauliche Entwicklung der Ost-West-Achse möglich. Es bestehen aus Sicht der Teams genügend Massnahmen ohne Tunnel, die zu einer Verbesserung der Verkehrssituation und der städtebaulichen Entwicklung führen können. Zentral ist aus Sicht aller Teams v.a. der Umgang mit der Achse St.Galler- / Neue Jonastrasse und deren Umgestaltung.

Wichtig ist auch der Modalsplit. Zwei von drei Teams weisen explizit darauf hin, dass der im GVK angenommene Modalsplit für 2040 von 44 % MIV verhältnismässig hoch und nicht zukunftsorientiert ist. Aus Sicht dieser Teams ist die Reduktion des MIV-Anteils am Modalsplit resp. Veränderungen im Mobilitätsverhalten mit mehr Potenzial für die städtebauliche Entwicklung verbunden als die Realisierung des Stadttunnels Mitte. Wird der Modalsplit verändert und beispielsweise ein MIV-Anteil von 35 % erreicht, kann ein sehr grosses Potenzial für die städtebauliche Entwicklung aktiviert werden, indem z.B. die Strassenquerschnitte reduziert werden. Auch der Temporeduktion kommt dabei eine zentrale Rolle zu. Beide Teams sprechen sich für die Überprüfung des angenommenen Modalsplits, die Umsetzung von Temporeduktionen und Redimensionierungen von Strassenflächen, -querschnitten und Verkehrssystemen aus. Für sie gehen die im Entwurf GVK vorgesehenen entsprechenden Massnahmen zu wenig weit.

5.1.4 Fuss- und Velowegnetz

Die Teams sind sich einig, dass das Fuss- und Velowegnetz gestärkt werden muss. Einerseits indem Netzlücken geschlossen werden, andererseits auch im Sinne einer attraktiveren Gestaltung und begleitenden Begrünung (siehe Kapitel Freiraum/Grünraum).

Die Verbindung über die Gleise und somit Aufhebung/Entschärfung der Trennwirkung durch die Bahngleise wird von allen Teams als zentral erachtet.



5.1.5 Weitere Erkenntnisse zum Verkehr

Zwei von drei Teams haben sich mit der Meienbergtunnelvariante respektive der Sicherung des S7-Trassees auseinandergesetzt und diese Variante als wichtige Chance für eine weitere städtebauliche Aufwertung erkannt. Ungeklärt bleibt jedoch die Zweckmässigkeit des Meienbergtunnels respektive eine vertiefte Untersuchung (Angebotsplanung SBB/SOB, Linienführung).

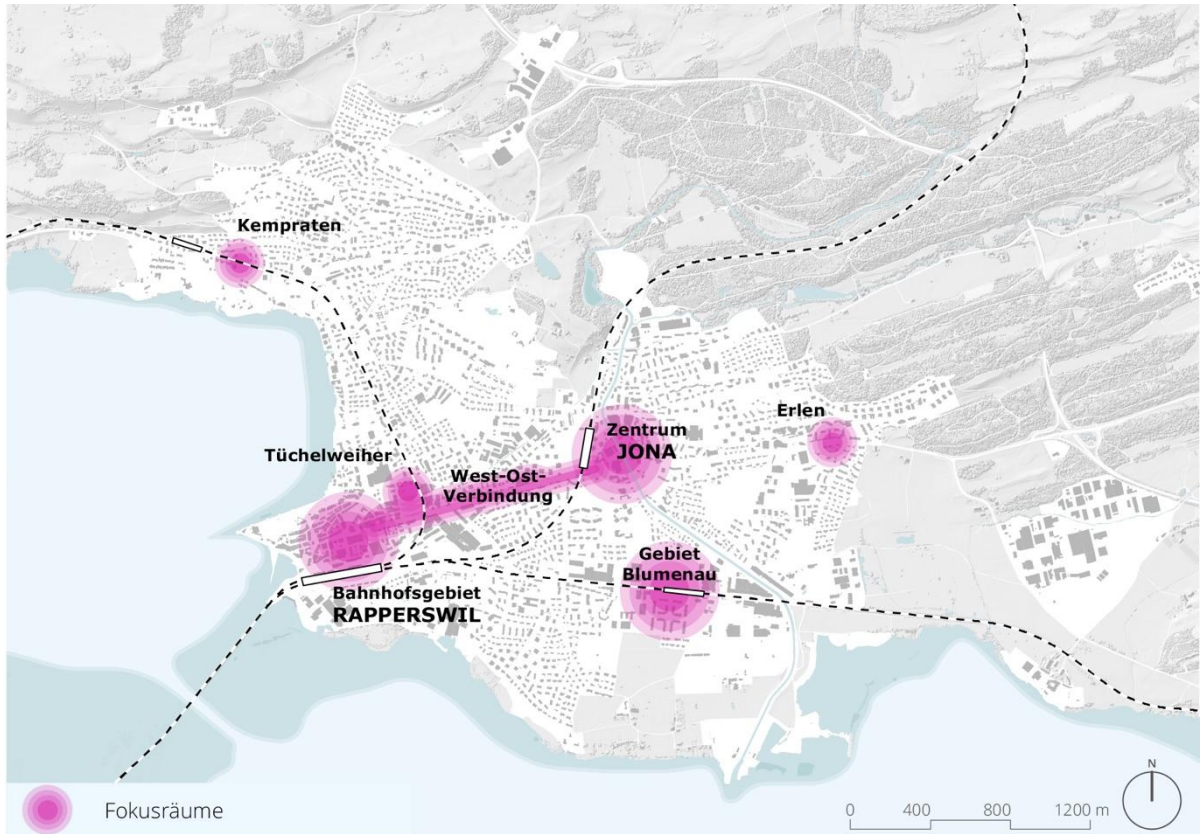
5.2 Freiraum/Grünraum

Von allen Teams wird die Stärkung der Freiräume und Grünräume als zentrales Element definiert. Folgende Punkte können als Konsens gefasst werden:

- Der Grünraum innerhalb der Siedlung soll gestärkt werden, hierfür sehen alle Teams die strassenbegleitende Begrünung/Ergänzung von strassenbegleitenden Bäumen vor. Das Grün- und Freiraumsystem wird bei allen als verbundene Achse versanden (Netz).
- Die Velo- und Fusswege sollen als Grünachsen die grösseren Grünräume miteinander verbinden.
- Der Ausserraum in den Siedlungen soll gestärkt werden.
- Vom Meienberg über Jona bis zum Gebiet Blumenau und an den See («Innere Landschaft») wird von allen Teams ein grüner Korridor mit Einbezug und Aufwertung der Jona (Gewässer) angestrebt.
- Der Stadtbach soll als "Zeitzeuge" und Vernetzungselement gestärkt werden.

5.3 Fokusräume

Mit folgenden Räumen haben sich alle Teams beschäftigt:



5.3.1 Bahnhofsgelände Rapperswil (Neustadt)

Alle Teams sehen beim Bahnhofsgelände Rapperswil die Chance, den Autoverkehr siedlungsverträglicher zu lösen und die Mobilität mit Fuss-/Veloverkehr sowie Bus zu fördern. Mit unterschiedlichen Ansätzen wird aufgezeigt, dass die verkehrliche Entlastung und städtebauliche Aufwertung ein zentrales Element der Stadtentwicklung ist. Die Anbindung der Neustadt an die Altstadt (Aufhebung der Trennwirkung durch Bahnhofstrasse) ist in allen Vorschlägen ein wichtiges Merkmal.

5.3.2 Verbindung zwischen Rapperswil und Jona (West-Ost-Verbindung)

Die West-Ost-Verbindung von Rapperswil und Jona wird von allen Teams als städtebauliches Rückgrat definiert, entlang welchem eine städtebauliche Entwicklung respektive Verdichtung erfolgen soll und kann (prioritär). Die Verbindung zwischen Rapperswil und Jona soll gestärkt und der entsprechende Strassenraum aufgewertet werden, so dass sie für den ÖV, Fuss- und Veloverkehr attraktiver wird.

5.3.3 Zentrum Jona

Die Entwicklung im Zentrum Jona wird von den Teams unterschiedlich besprochen. In allen drei Konzepten ist jedoch eine Entwicklung von Jona vorgesehen. Alle Teams sehen eine Verdichtung im Gebiet Jona (Mitte) vor.



5.3.4 Kempraten

Ein weiterer Entwicklungsort, der in allen Konzepten berücksichtigt und integriert wird, ist das Gebiet Kempraten. Das Gebiet soll quartierverträglich entwickelt und verdichtet werden. Dabei kommt der Einbindung des Bahnhofs in den Siedlungskörper und der Umgang mit dem Stadttunnel Mitte eine wichtige Rolle zu. Ebenso wird die Thematik des verbesserten Seezugangs thematisiert.

5.3.5 Blumenau

Das Gebiet Blumenau wird durch die Teams sehr unterschiedlich gefasst. Sei es das Gebiet direkt um den Bahnhof Blumenau oder auch grösser im Sinne eines "Südquartiers". Gemeinsam haben alle Konzepte, dass sich das Gebiet weiterentwickeln wird. Zwei von drei Teams sehen eine Verdichtung vor, ein Team weist dem Gebiet die Funktion der Weiterentwicklung des Gewerbes und die Sicherung und Aktivierung des Freiraums mit Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten zu (siehe Kapitel 6).

5.3.6 Tüchelweiher

Auch dem Tüchelweiher kommt aus Sicht der Teams eine zentrale Rolle zu. Dies einerseits aufgrund der Lage des Tunnelportals aber auch aufgrund des Potenzials, das frei wird, wenn kein Tunnelportal beim Tüchelweiher vorgesehen ist. Mithin ist die gezielte Entwicklung im Gebiet Tüchelweiher, ob mit oder ohne Stadttunnel Mitte, im Hinblick auf die Abstimmung von Freiraum, Siedlung und Verkehr von Bedeutung.

5.3.7 Erlen

Ammann Albers sieht das Gebiet Erlen als Endpunkt respektive Ortseinfahrt. Dies wird von Knapkiewicz & Fickert mit der Schwebebahn gestützt. Das Team Van de Wetering macht hierzu keine expliziten Aussagen.

5.4 Entwicklungspotenzial

Alle Teams sehen das Verdichtungspotenzial in den gut erschlossenen/zentralen Gebieten und somit in Bahnhofsnahe und entlang der Ost-West-Verbindung (städtebauliches Rückgrat). Zusammenfassend zeigen alle Teams in folgenden Gebieten ein Verdichtungspotenzial:

- Entlang der Ost-West-Verbindung als städtebauliches Rückgrat (Neue Jonastrasse/St. Gallerstrasse) als primäres Verdichtungspotenzial
- Im Gebiet Zentrum Jona und Kempraten im Sinne einer quartierbezogenen und -verträglichen Verdichtung als sekundäres Verdichtungspotenzial
- Im Gebiet Blumenau/Südquartier mit unterschiedlich starken Verdichtungspotenzialen je Team

Daraus sowie ausgehend von den Konzepten der Teams lässt sich schliessen, dass weite Teile des Stadtgebiets keine grossen Entwicklungen im Sinne erfahren. In diesen Gebieten ist von einer moderaten Entwicklung auszugehen (Wohnlagen, Aussenwachen). Die Vernetzung von identitätsstiftenden attraktiven Freiräumen und für den Langsamverkehr attraktiv gestaltete Verbindungen innerhalb dieser Räume bleibt wichtig.

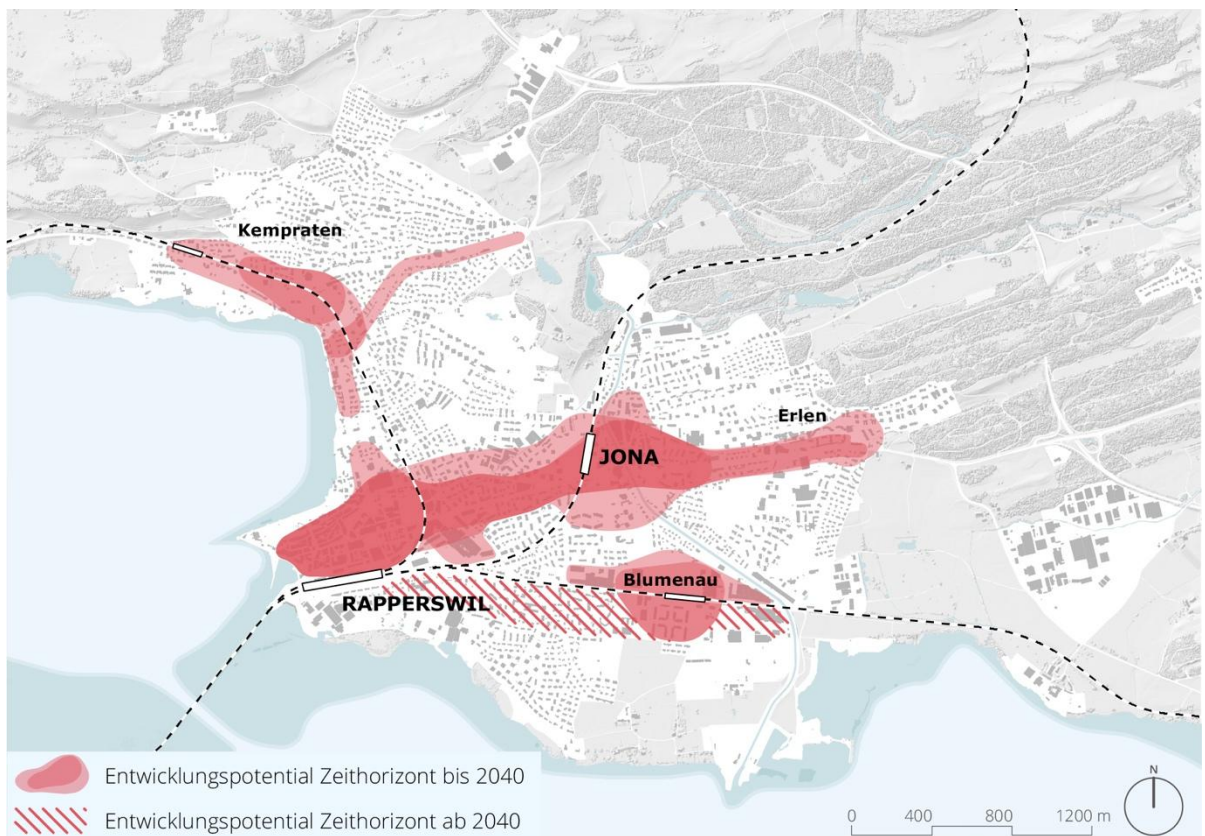


Abb. 7: Abbildung mit der Überlagerung der Konzepte zur Darstellung der Entwicklungspotenziale sowie der Darstellung, welche Gebiete von den Konzepten nicht betroffen sind und somit eine moderate Entwicklung erfahren.



6 Unterschiede der drei Beiträge

Nebst den Gemeinsamkeiten lassen sich auch Unterschiede in den Beiträgen der drei Testplanungsteams ausmachen. Die Unterschiede beziehen sich vor allem auf einzelne Räume, Umsetzungsvorschläge oder Aspekte, die nicht von allen Teams gleichgerichtet oder gleich tief analysiert (Schwerpunkte gemäss Feedback aus den Zwischenbesprechungen) wurden. Um den Fächer dieser Umsetzungsmöglichkeiten aufzumachen, werden die entsprechenden Konzepte der Teams im vorliegenden Kapitel aufgeführt.

6.1 Verkehr

Das Thema Verkehr wurde von den Teams ähnlich thematisiert. Vor allem im Hinblick auf die Grundannahmen beim Verkehr lassen sich kaum Unterschiede ausmachen. Unterschiede gibt es, wie oben bereits erwähnt, mehrheitlich in konkreten Umsetzungsbeispielen.

6.1.1 Lage der Ost-West-Verbindung

Unterschiede in den Vorschlägen bestehen hauptsächlich bei der Lage der Ost-West-Verbindung von Rapperswil und Jona. Während ein Team die Neue Jonastrasse als Hauptachse definiert, sieht ein weiteres Team die Alte Jonastrasse als Hauptverkehrsachse. Das dritte Team weist sowohl die Alte als auch die Neue Jonastrasse als Hauptverkehrsachse für den MIV aus. Ein Team argumentierte zudem, dass auch weitere bestehende parallele Quartierstrassen genutzt werden könnten, um die heutige Verbindung zu entlasten.

Das Team Knapkiewicz & Fickert schlägt zudem eine Schwebebahn über der Neuen Jonastrasse /St. Gallerstrasse vor. Die Schwebebahn dient als innerstädtische Verbindung, fördert den ÖV und ermöglicht eine einfache und strassenverkehrsunabhängige Erschliessung von Rapperswil über Jona nach Erlen.

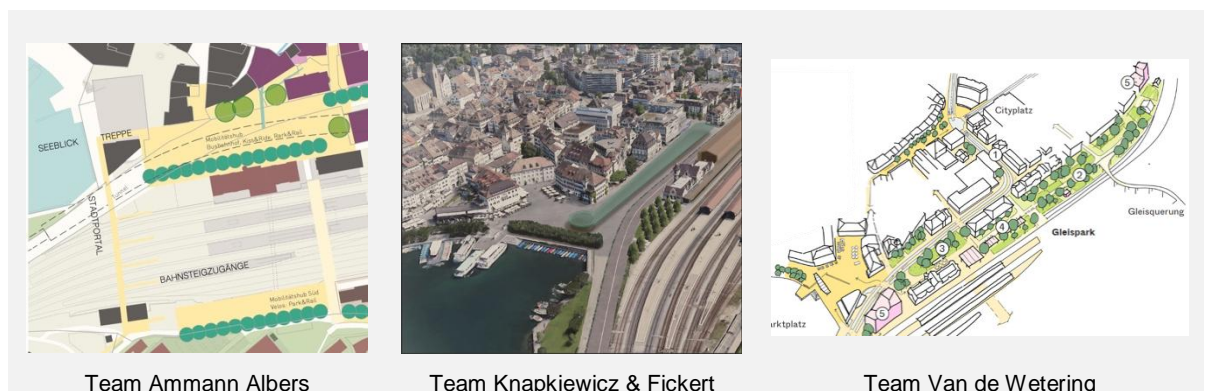
6.1.2 Erschliessung Jona/südliche Gebiete

Das Team Knapkiewicz & Fickert spricht sich für eine kapillare Wegführung zur Erschliessung des Gebiets südlich der Bahngleise (inkl. Blumenau) respektive die Ermöglichung eines autoarmen Zentrums in Jona aus. Ziel des Teams ist es, das Zentrum von Jona mit einem Platz aufzuwerten und den Verkehr entsprechend von der St. Gallerstrasse auf verschiedene Strassen umzulegen.

6.1.3 Bahnhofsgebiet Rapperswil

Wie bereits erwähnt, haben sich alle Teams mit dem Bahnhofsgebiet Rapperswil auseinandergesetzt. Die Auseinandersetzung erfolgte jeweils mit und ohne Stadttunnel Mitte. Die Umsetzung unterscheidet sich v.a. ohne Stadttunnel Mitte wie folgt:

- Ammann Albers: Der MIV soll mittels Kurztunnel unterirdisch geführt werden. Oberirdisch ermöglicht dies die Gestaltung eines Platzes mit Mobilitätshub, Bushaltestof, Kiss & Ride und Park & Rail.
- Knapkiewicz & Fickert: Der Bahnhofplatz wird neu gestaltet und es wird ein neues Aufnahmegebäude für die Bahn und den Bus vorgeschlagen. Die Erschliesung für den Fussverkehr vom Platz und der Bushaltestelle zum Bahnhof erfolgt unterirdisch. Der MIV wird weiterhin oberirdisch zwischen Bushaltestelle und Bahnhof geführt. Zusätzliche Potenziale sind ein Mobilitäts-Hub sowie die Umnutzung des UG-Parkings.
- Van de Wetering: Der MIV wird wie heute geführt, die Bahnhofstrasse soll aber konsequent zweispurig und mit Mehrzweckstreifen gestaltet werden. Entlang der Güterstrasse soll ein Gleispark umgesetzt werden. Der Bahnhofplatz soll neugestaltet und die Haltestellen an die Güterstrasse verlegt werden.



Team Ammann Albers

Team Knapkiewicz & Fickert

Team Van de Wetering

Abb. 8: Bahnhofplatz Rapperswil

6.2 Freiraum/Grünraum

Das Team Ammann Albers hat sich von allen Teams am stärksten mit den Rändern der Siedlung beschäftigt. Unterschiede gibt es in Bezug auf die Freiräume und Grünräume hauptsächlich in der Definition der unterschiedlichen Nutzungen, Begrünungen und Baumarten. Das Team Knapkiewicz & Fickert macht zudem bereits parzellenscharfe Aussagen zu den Grünräumen und weist aus, welche Grünflächen bereits gesichert sind und welche es in welcher Priorität zu sichern gilt.

6.3 Fokusräume

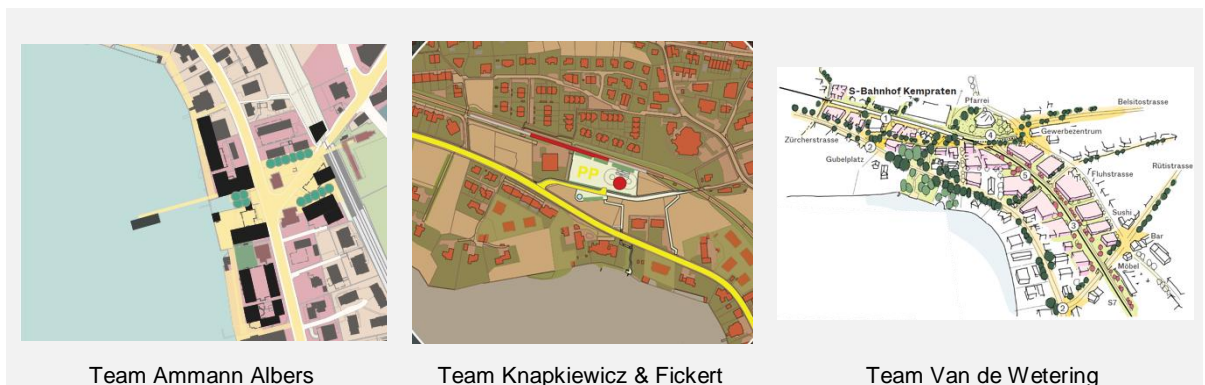
6.3.1 Tunnelportal Kempraten

Wird ein Tunnelportal in Kempraten vorgesehen, ist es aus Sicht von Ammann Albers wichtig, dass die genaue Lage und die Führung der Einfahrt erneut geprüft werden. Die anderen beiden Teams haben sich nicht vertieft zum Tunnelportal bei Kempraten geäussert.

6.3.2 Kempraten ohne Stadttunnel Mitte

Ohne Stadttunnel wird von allen Teams die Entwicklung und quartierbezogene und -verträgliche Verdichtung des Gebiets Kempraten verankert.

- Ammann Albers: Schlägt die Verschiebung des Bahnhofs Kempraten vor. So kann ein Ort geschaffen werden, an dem sich publikumsbezogene Nutzung bündelt und ein Dorfzentrum entstehen. Der Zugang zum See ist dabei ebenfalls aktiv zu fördern.
- Knapkiewicz & Fickert: Schlägt eine Überdeckung der Perron-Anlage, an der heutigen Stelle des Bahnhofs, mit neu gestalteter Vorfahrt, Busschleife und Wartepavillon vor. Der Zugang zum See ist mit einer Überbrückung der Zürcherstrasse zu ermöglichen.
- Van de Wetering: Es sollen direkt an der Bahnkante Baufelder entwickelt werden, der Knotenpunkt an der Zürcherstrasse soll aktiviert werden, eine Längsverbindung entlang des Gleiskörpers gesichert und eine Bauentwicklung ermöglicht werden.



Team Ammann Albers

Team Knapkiewicz & Fickert

Team Van de Wetering

Abb. 9: Bahnhof Kempraten ohne Stadttunnel Mitte

6.3.3 Tunnelportale Tüchelweiher

Für die Tunnelportale haben die Teams unterschiedliche Vorstellungen. Die Vorschläge weisen folgende Ansätze auf:

- Ammann Albers: schlagen am Beispiel von Amsterdam die Einbettung des Tunnelportals in eine Kreuzungssituation vor. Die Kreuzung wird durch entsprechende Bauten (Torbauten) in den Stadtkörper integriert.
- Knapkiewicz & Fickert: schlagen die Tunneleinfahrt ab der Güterstrasse inkl. einem Mobilitäts-Hub beim Tüchelweiher vor.
- Van de Wetering: zeigen ein schlankes Tunnelportal mit einer kleineren Parkanlage auf.



6.3.4 Tüchelweiher ohne Stadttunnel Mitte

Wird die Stadtentwicklung ohne Stadttunnel Mitte gedacht, sehen Ammann Albers und Van de Wetering beim Tüchelweiher eine Parkanlage vor. Knapkiewicz & Fickert sieht ein Parkhaus mit Aufwertung durch eine wassergeprägte Umgebung vor. Das Parkhaus dient in erster Linie der autoarmen Altstadt, da vom Parkhaus ein Zugang zur Stadt mit ÖV respektive zu Fuss ermöglicht wird.



Team Ammann Albers

Team Knapkiewicz & Fickert

Team Van de Wetering

Abb. 10: Tüchelweiher ohne Stadttunnel

6.3.5 Blumenau

Im Gebiet Blumenau sehen die Teams unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten:

- Ammann Albers: Das Team sieht das gesamte Gebiet südlich der Bahnlinie als eine Verdichtungsmöglichkeit im Sinne einer Reserve. Gemäss Team ist es zentral, für das Südquartier ein Konzept für die Entwicklung zu generieren, da sonst die Gefahr der "Agglonisierung" besteht. Nebst dem Gebiet Blumenau, welches als Mischnutzung verdichtet werden soll, wird ein weiterer Bahnhof zwischen Rapperswil und Jona ergänzt, um die Entwicklung grossflächig und mit einer guten ÖV-Erschliessung zu fördern.
- Knapkiewicz & Fickert: Das Team sieht die MIV-Erschliessung durch ein kapillares Verkehrssystem vor (nicht via Jona wie heute). Weiter soll das Gebiet einen Platz im Sinne einer Allmend erhalten (Freizeitnutzung) und mit Neubauten verdichtet werden. Der Fokus liegt somit auf den unbebauten Gebieten nördlich der Bahnlinie.
- Van de Wetering: Das Team setzt den Fokus im Umfeld Bahnhof Blumenau auf die Freizeitnutzung und den Grünraum. Eine Weiterentwicklung des Gewerbes wird angestrebt sowie die Aktivierung als Freizeitgebiet im Sinne eines multifunktionalen Grünfelddeltas.



Team Ammann Albers

Team Knapkiewicz & Fickert

Team Van de Wetering

Abb. 1: Entwicklung Gebiet Blumenau

6.3.6 Rütistrasse

Ammann Albers hat sich als einziges Team ausführlich mit der Rütistrasse auseinandergesetzt. Für das Gebiet soll in Anlehnung an die Entwicklung in Kempraten eine Entwicklung direkt an der Rütistrasse erfolgen. Dabei wird die Rütistrasse jedoch in zwei Teile aufgeteilt. In Richtung Kempraten werden die publikumsorientierte Nutzung im Erdgeschoss respektive öffentlichere Nutzungen gestärkt, um so den Übergang zum Zentrum Kempraten zu schaffen. Durch die Verlegung des Bahnhofs Kempraten an die Rütistrasse und die Schaffung eines Dorfplatzes mit Anbindung zum See soll das Quartierzentrum neu definiert werden.

6.3.7 Kreuzli-Quartier/Stadthofplatz

Das Team Van de Wetering definiert die Entwicklung des Quartiers Kreuzli als zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Die Identität als kreatives Quartier soll gestärkt und der Stadtbach entsprechend geöffnet werden.



Ammann Albers reaktiviert den Stadthofplatz. Hierfür ist die Raumdefinition zu reparieren. Es soll ein Platz mit Einbezug des Wassers (Öffnung Stadtbach) erstellt werden.

6.3.8 Weidmannareal

Einzig das Team Knapkiewicz & Fickert geht auf die Umnutzung des Weidmannareals ein. Durch die neuen Rangier- und Abstellgleise (gemäss Annahme Vorhaben SBB) werden gemäss Team wertvolle Flächen frei. Eine Umwandlung einzelner Gewerbebauten für die Schaffung eines neuen Quartiers nahe dem Stadttor wäre demnach möglich.



7 Ausblick

Mit der Gegenüberstellung der Beiträge der drei Testplanungsteams kann aufgezeigt werden, dass sich die Teams in der Grundhaltung zum Verkehr (Modalsplit, Temporeduktion, Umgestaltung von Strassenräumen etc.) sowie zum städtebaulichen Potenzial des Stadttunnels Mitte in den wesentlichen Punkten einig sind. Die städtebauliche Entwicklung ist nicht zwingend von der Realisierung des Stadttunnels Mitte abhängig. Hingegen kann festgehalten werden, dass der Stadttunnel Mitte einen "Entwicklungshemmer" für die Stadt darstellt.

Weiter lässt sich bereits relativ genau fassen, welche Gebiete der Stadt Rapperswil-Jona Entwicklungs- und Verdichtungspotenzial aufweisen (Verkehrsachsen v.a. in Ost-West-Richtung, Rapperswil, Zentrum Jona, Kempraten und Gebiet Blumenau/Südquartier) und welche Gebiete auch in Zukunft in ihrer bekannten Form, Qualität und Identität moderat weiterentwickelt werden.

Auch der Grundgedanke zur Entwicklung des Freiraums und der Grünräume ist bei allen Teams einstimmig zu erkennen. Die Stadt Rapperswil-Jona soll grüner werden (Bäume). Bestehende Grünräume sollen gesichert, Grünräume ergänzt und mittels begrünter Wege vernetzt werden. Dabei spielt die Achse vom Meienberg über Jona, entlang der Jona (Gewässer) bis hin zum See («Innere Landschaft») eine zentrale Rolle.

Die oben zusammengefassten Erkenntnisse sollen in die weitere Ortsplanungsrevision und die Überarbeitung des GVK einfließen und als Gedankengut in den weiteren Planungsschritten weiterverfolgt und weiterbearbeitet werden. Dies gilt jedoch nicht nur für die gleichgerichteten Erkenntnisse, sondern auch für die aufgezeigten Unterschiede (siehe Kapitel 6).