



**Überarbeitung Studienauftrag
Stadtraum Neue Jonastrasse / St.Gallerstrasse,
Rapperswil-Jona, St. Gallen**

Schlussbericht August 2013

Projektbeteiligte

Auftraggeber	Stadt Rapperswil-Jona Hochbau und Planung St. Gallerstrasse 40 8645 Jona
Begleitung / Organisation	Stauffer & Studach Raumentwicklung Beat Aliesch Alexanderstrasse 38 CH-7000 Chur
Projektkoordination	Walter Domeisen, Stadtrat bis 2012 Thomas Furrer, Stadtrat seit 2013 Marcel Gämperli, Stadtbaumeister Rapperswil-Jona Marcel John, BD-TBA St.Gallen Josef Lacher, Stadtingenieur Rapperswil-Jona Patrick Ruggli, Ernst Basler & Partner AG, Zürich
Beurteilungsgremium Studienauftrag	Walter Domeisen, Stadtrat (Vorsitz bis 2012) Thomas Furrer, Stadtrat (Vorsitz ab 2013) Sonja Bucher, IG RUV Heinz Wettler, IG Neue Jonastrasse Marcel Gämperli, Stadtbaumeister Rapperswil-Jona Josef Lacher, Stadtingenieur Rapperswil-Jona Marcel John, BD-TBA St.Gallen Ute Schneider, KCAP GmbH, Zürich Bruno Bossart, Arch.-Büro Bruno Bossart, St. Gallen, Stadtbildexperte Lorenzo Custer, Studi Associati SA, Lugano Patrick Ruggli, Ernst Basler & Partner AG, Zürich Patrick Altermatt, Hager Partner AG, Zürich
weitere Beteiligte	Erich Zoller, Stadtpräsident Rapperswil-Jona Martina Voser, mavo GmbH, Zürich, Stadtbildexpertin Paul Knill, Architekt BSA, Herisau, Stadtbildexperte

Verfasser Teil 1 Städtebau / Federführung
ernst niklaus fausch architekten eth/sia gmbh
Feldstrasse 133 | CH-8004 Zürich
t: 0041 (0)43 500 10 40 | f: 0041 (0)43 500 10 49
info@enf.ch_www.enf.ch

Ursina Fausch | Lena Feldhahn

Verkehrplanung
Prof. Klaus Zweibrücken
Büro für Raum- und Verkehrsplanung
Laufferweg 7 | CH-8006 Zürich

Freiraumplanung
Müller Illien Landschaftsarchitekten
Klaus Müller
Wengistrasse 31 | CH-8004 Zürich

© 2013 enf

Verfasser Teil 2 Städtebau/ Federführung
van de wetering, Atelier für Städtebau GmbH
Birmensdorferstrasse 55 | CH-8004 Zürich
t: 0041 (0)44 245 46 09 | f 0041 44 245 46 05
staedtebau@wetering.ch_www.wetering.ch

Han van de Wetering | Roman Hanimann

Verkehrsplanung
mrs Partner AG
Simon Seger
Birmensdorferstrasse 55 | CH-8004 Zürich

Freiraumplanung
ASP Landschaftsarchitekten AG
Tobeleggweg 19 | CH-8049 Zürich
Kaspar Hartmann

© 2013 van de wetering

Teil 1

- 7 **A | Ausgangslage und Ziele**
 - Ausgangslage
 - Vorgehen/Prozess
 - Ziele

- 11 **B | Zusammenfassung Resultate und Empfehlungen**
 - Variante kombinierte 2- und 3-Spurlösung
 - Variante durchgehende 3-Spurlösung
 - Fazit und Empfehlungen
 - Charakterisierung Abschnitte

- 17 **C | Schlussresultat August 2013**
 - Gesamtkonzept
 - Betriebskonzept
 - Gestaltungskonzept
 - Entwicklungsprinzip
 - Eigentumsverhältnisse
 - Entwicklungsabsichten
 - Empfehlungen Revision Bau- und Zonenordnung
 - Auswirkungen
 - „Neustadt“
 - „Wohnstadt“
 - „Zentrum Jona“
 - „Vorstadt“

Teil 2

- 53 **D | Stadtperron Konzept van de Wetering**
 - Ausgangslage / Gesamtkonzept
 - Grundidee Stadtperron
 - Variantenstudium
 - Städtebauliches Konzept
 - Lösungsansatz / Planungsmittel

Teil 3

- E | Anhang (separates Dossier)**
 - Zwischenresultat Dezember 2012
 - Auftragsbeschrieb Vertiefungen, 29.05.2012
 - Schlussresultat Pläne Strassenraum 3 Spuren mit Neubauten | M 1 : 500

A | Ausgangslage und Ziele

A | Ausgangslage und Ziele



Ausgangslage

Rapperswil-Jona hat den Anspruch, eine Stadt mit regionaler Ausstrahlung zu sein. Dies bedingt, dass bei Fragestellungen auch nach „städtischen“ Lösungen gesucht wird. Sei dies in städtebaulicher Hinsicht, in Fragen der Aussenräume oder bei Fragen der Bewältigung des Verkehrs. Massnahmen all dieser Bereiche sind als Elemente der Stadtentwicklung zu sehen.

Mit den beiden Zentren Rapperswil und Jona verfolgt die Stadt eine Doppelkernstrategie. Die städtebauliche Situation definiert das Verhältnis und insbesondere den Raum zwischen den beiden Zentren unbefriedigend. Mit einem Studienauftrag wurde 2011 ein Gesamtkonzept gesucht für die Neuausformulierung des „Stadtraumes Neue Jonastrasse - St.Gallerstrasse“ und eine Verkehrslösung für alle Verkehrsträger.

Vorgehen / Prozess

Mit Entscheid vom 17.02.2012 hat sich das Beurteilungsgremium entschieden, die Konzepte der beiden Bearbeitungsteams ernst niklaus fausch architekten eth/sia gmbh und Van de Wetering Atelier für Städtebau mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen. Die vertiefende Bearbeitung erfolgte in 3 Arbeitsschritten von September 2012 bis April 2013. In einer ersten Arbeitsphase wurden zusammen mit der Projektleitung und dem Auftraggeber die Zielsetzungen und Arbeitsschwerpunkte definiert.

Team ernst niklaus fausch architekten eth/sia gmbh überarbeitete ihr Konzept zu einer kombinierten 2- und 3-Spur-Lösung, um den verkehrlichen Anforderungen Rechnung zu tragen. Als Zielsetzung gilt, den Bus zu priorisieren und insgesamt die Kapazität zu optimieren, vor dem Hintergrund einer verträglichen Verteilung des vorhandenen Raumes.

Team Van de Wetering Atelier für Städtebau zeigte zum Vergleich ihr überarbeitetes Konzept aus dem Studienauftrag mit einer durchgehenden 3-Spur-Lösung als städtischen Boulevard zwischen Rapperswil und Jona auf. Ausserdem vertieften sie den Bereich des Stadtperrons am Bahnhof Jona.

Die Zwischenresultate wurden am 05.12.2012 dem Beurteilungsgremium zur Diskussion und Entscheidungsfindung vorgelegt.

Im Beurteilungsgremium wurde entschieden, dass das Team enf eine 3-Spur-Lösung erarbeiten und dabei die städtebaulichen Konsequenzen und Schlüsse für die Teilrevision des Zonenplanes aufzeigen soll.

Team van de Wetering Atelier für Städtebau wurde beauftragt, das Stadtperron in Abstimmung mit dem Konzept Team enf zu überarbeiten.

In der zweiten Arbeitsphase wurden die Aufträge des Gremiums in Zusammenarbeit mit der Projektkoordination eingearbeitet.

Am 05.04.2013 werden dem Beurteilungsgremium die Schlussresultate vorgelegt.

Die Bearbeitung erfolgte in enger Zusammenarbeit der beiden Teams, damit vergleichbare Resultate entstehen. In den ersten beiden Arbeitsschritten wurden die Konzepte im Sinne der Varianz parallel bearbeitet.

Im vorliegende Schlussbericht sind die Resultate zusammengefasst.

Ziele

Mit der Überarbeitung sollen die Resultate des Studienauftrages auf Grund der Empfehlungen des Beurteilungsgremiums geschärft werden. Zentraler Punkt der Überarbeitung bildet das Verkehrskonzept.

Die Überarbeitung hat zum Ziel:

- Ein Gesamtkonzept zu formulieren, welches die im Programm vom 6. Dezember 2010 formulierten Zielsetzungen möglichst optimal Rechnung trägt und die weiterführenden Erkenntnisse des Studienauftrages einbezieht. Insbesondere die städtebauliche Grundidee aus der Konzeption von ernst niklaus fausch ist zu präzisieren.
- Die Konsequenzen von 2 - und 3- spurigen Verkehrslösungen aufzuzeigen.
- Grundlagen für die Ausarbeitung von städtebaulichen Regelungen (Grundordnung, Perimeter für Sonderbauvorschriften) bereit zu stellen.
- Kurz, mittel und langfristige Entwicklungen aufzuzeigen.
- Eine Basis für den weiteren Planungsprozess zu bilden.

Nach der Zwischenbesprechung wurden die Zielsetzungen ergänzt und präzisiert:

- Es ist eine städtebauliche Lösung aufzuzeigen, die die Raumsicherung für den Platzbedarf einer 3-Spurlösung sichert.
- Es ist eine 3-Spurlösung aufzuzeigen, die eine durchgehende separate Busspur beinhaltet.

Die detaillierten Beschreibungen der Zielsetzungen sind dem Anhang Auftragsbeschreibung Vertiefungen zu entnehmen.

B | Zusammenfassung Resultate und Empfehlungen

B | Zusammenfassung Resultate und Empfehlungen

Variante kombinierte 2- und 3-Spurlösung

Die Überarbeitung des Studienauftrags erfolgt im Ansatz der Optimierung des Bestands. An den räumlich möglichen und verkehrstechnisch nötigen Orten wird eine zusätzliche dritte Spur zur ÖV-Priorisierung eingeführt. So kann präzise und situativ auf die räumlichen Gegebenheiten eingegangen und reagiert werden. Gleichzeitig werden die Flächen für Fussgänger und Velofahrer durchgehend vergrössert und so das Angebot zur Vernetzung der Zentren verbessert. Damit kann der Umstieg von MIV auf LV bzw. ÖV attraktiviert, der Modal Split optimiert und die Verkehrsmenge auf der Neuen Jonastrasse/St. Gallerstrasse reduziert werden.

Der Eingriff kann damit in Bezug auf zusätzliche Flächenbeanspruchung für den Betrieb und Gebäudeabbrüche minimiert werden.

Zusätzlich benötigte Flächen: 9'100m²
nötige Abbrüche: 5 Gebäude

Dies ermöglicht, dass zeitnah erste sichtbare Massnahmen erfolgen und sukzessive in sinnvollen Teilschritten ergänzt werden können. Städtebaulich wird das Gebiet im Rahmen der bestehenden Bau- und Zonenordnung entwickelt und massvoll verdichtet.

Im „Wohnstadt“-Quartier wird die prägende Freiraumqualität mithilfe von ergänzenden Spielregeln zu Gebäudelängen und Höhen gesichert. Die unterschiedlichen Charaktere der Abschnitte werden gestärkt und erzeugen eine lebendige Achse in der Stadt.

Anpassungen an den strategisch wichtigen Orten erfolgen, um die übergeordnete Funktion dieser Schlüsselprojekte zu gewährleisten.

Ausgehend vom heutigen Stadtraum, den Eigentumsverhältnissen und Baulinien wird das zukünftige Stadtbild schrittweise entwickelt. Dies erzeugt eine Entwicklung, bei der jeder Zustand Teil des Konzeptes wird und keine unfertigen Etappen entstehen.

Variante durchgehende 3-Spurlösung

Der Wunsch nach einer durchgehenden dritten Spur zur ÖV-Priorisierung bedingt einen anderen Strassenraum. Ausgehend von einem zukünftigen Gesamtkonzept werden die nötigen Weichen heute gestellt. Dazu erfolgt primär eine Raumsicherung, in dem der zukünftige Strassenquerschnitt inklusive Trottoir Platz findet. Zur Verbesserung des Langsamverkehrs bedarf es breite Velostreifen, Trottoirs und Mittelstreifen bzw. -inseln zur besseren Querbarkeit. Die Verbesserungen beim nichtmotorisierten und öffentlichen Verkehr zielen auf mittelfristige Modal-Split-Änderungen. Aufgrund des breiteren Strassenprofils (ca. 22m Breite inkl. Trottoir) sind umfangreiche Landumlegungen, Flurbereinigungen und zum Teil auch Gebäudeabbrüche nötig. Ausge-

hend von diesem Strassenprofil kann eine Baulinienfestlegung erfolgen.

Zusätzlich benötigte Flächen: 17'200m²
nötige Abbrüche: 20 Gebäude

Damit die Entwicklung möglichst rasch und vorgängig zum Strassenraumprojekt stattfindet, bedarf es Anreize zur Verdichtung für die Anstösser. Mithilfe dieser Anreize können auf den privaten Parzellen die baulichen Ränder erzeugt werden, die den angestrebten Strassenraum fassen können.

Die Sequenz der „Neustadt“ mit ihren öffentlich nutzbaren Erdgeschossen und viel Publikumsverkehr wird konsequent bis zum Kunstzeughaus fortgeführt und baulich ergänzt.

Der Abschnitt der „Wohnstadt“ wird aufgrund der Aufzoning und der Strassenverbreiterung am stärksten transformiert.

Der Entwicklung werde präzise Rahmenbedingungen gegeben, damit die bestehenden freiräumlichen Qualitäten erhalten bzw. mitgenommen werden. Hierzu braucht es städtebauliche Massnahmen wie Zonenplan-Revision, Erhöhung der Dichte, Regeln zur Länge und Höhe der Gebäude etc.

Fazit und Empfehlung

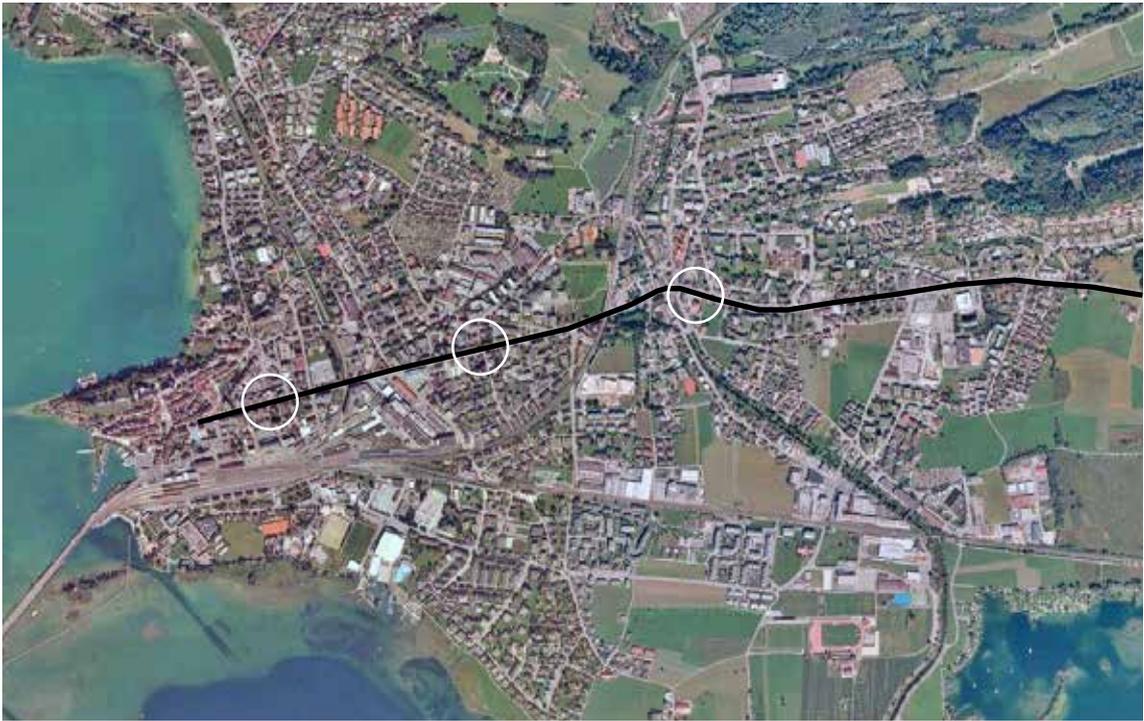
Unabhängig von dem Entscheid für oder gegen eine dritte Spur bedarf es zwingend Massnahmen zur Verbesserung des Fussgänger- und Veloverkehrs, sowohl in Längs- wie auch in Querrichtung. Ohne diese Verbesserungen wird sich der Modal Split nicht verändern und der MIV nicht reduzieren.

Wir empfehlen ein transparentes Verfahren mit Einbezug und Beteiligung der Betroffenen und der Bevölkerung.

Die Integration der Anliegen, die möglichst gerechte Verteilung des Flächenbedarfs und die gemeinsame Lösungssuche erzeugen eine grösstmögliche Akzeptanz und ein zügiges Verfahren.

Strategisch wichtige Orte, die eine höhere Qualität an Architektur und Städtebau erfordern und die gewünschte Mehrausnutzung beinhalten, werden mit einer Sondernutzungsplanpflicht belegt.

Aufgrund des dringenden Handlungsbedarfs, der vielen betroffenen Eigentümer empfehlen wir die kombinierte 2- und 3-Spur-Lösung. Erste sichtbare Verbesserungen könnten rasch in Angriff genommen werden und die Fusion der Gemeinden auch baulich verdeutlichen.



Standorte der Collagen

B | Zusammenfassung Resultate und Empfehlungen

„Neustadt“

Heute:

Im Abschnitt „Neustadt“ erkennt man die Probleme einer 3-spurigen Strasse ohne ergänzende Langsamverkehrsmassnahmen. Es fehlen Querungsmöglichkeiten und Velostreifen.

Empfehlung:

Es wird ein Mittelstreifen (min. 2m) eingeführt, um die Querbarkeit für Fussgänger zu erleichtern und die Attraktivität der Geschäfte zu steigern. Ausserdem wird die Längsverbindung für Fussgänger und Velofahrer auf dieser Hauptachse gestärkt, so dass gesamthaft die Anzahl der Autofahrten innerhalb des Stadtgebietes verringert werden kann.



Heute

„Wohnstadt“

Heute:

Der Abschnitt zwischen den beiden Zentren ist von zentraler Bedeutung für die Identität der fusionierten Gemeinde. Die Gebäude sind meist freistehend mit zum Teil grossem und den Strassenraum prägendem Baumbestand und Vorgärten.

Empfehlung:

In der Variante mit 2 Spuren als Kernfahrbahn kann der Strassenquerschnitt schmal gehalten werden, so dass die Vorgärten, Mauern und Vorplätze erhalten bleiben. Die Variante mit 3 Spuren benötigt einen grosszügigeren Strassenquerschnitt. Diese Transformation im Strassenraum bedingt eine Aufzoning und neue Erschliessung der angrenzenden Grundstücke, so dass auch eine Transformation der Bebauung stattfindet.



Heute

„Vorstadt“

Heute:

Das Gebiet um das Stadthaus ist heute stadträumlich nicht gefasst und stark vom Autoverkehr dominiert.

Empfehlung:

Mit 2 Spuren wird der dörfliche Charakter des Ortes betont. Die von Osten kommende Allee leitet bis zum Zentrum Jona.

Der 3-spurige Strassenraum erzeugt eine andere Urbanität und erfordert eine entsprechende Gestaltung. Ein durchgehender Mittelstreifen erleichtert das Queren und ermöglicht die Ansiedlung von weiteren publikumsattraktiven Nutzungen im Zentrum von Jona.



Heute

B | Zusammenfassung Resultate und Empfehlungen



Mit 2 Spuren



Mit 3 Spuren



Mit 2 Spuren



Mit 3 Spuren



Mit 2 Spuren



Mit 3 Spuren



Stadt Werden | Stadtringe stärken – Übergänge betonen

Der Stadtraum entlang der Neuen Jonastrasse - St. Gallerstrasse ist geprägt durch die "Entwicklungsringe" der Stadtentwicklung, ausgehend von den Kernen Rapperswil und Jona. Dies lässt eine Zuordnung der Siedlungsstruktur in Bereiche von unterschiedlichem Charakter und Qualitäten zu. Radial zu den „Jahresringen“ verläuft die Achse Neue Jonastrasse - St. Gallerstrasse. Sie ist entsprechend der stadträumlichen Struktur in unterschiedliche Abschnitte gegliedert. Diese wirken jedoch heute teilweise unklar und zufällig. So ist es weder klar, wo die beiden Kerne beginnen, noch sind genügend stadträumliche Qualitäten vorhanden, um das Rückgrat der neuen Stadt Rapperswil-Jona bilden zu können. Zudem ist der heutige Strassenraum zwischen den Zentren undefiniert und eine zusammenhängende Gestaltung fehlt.

Der Vorschlag baut auf den vorgefundenen Strukturen und deren Qualitäten auf. Es wird ein robustes stadträumliches Entwicklungskonzept vorgeschlagen, das flexibel auf zukünftige Anforderungen reagieren kann.

Das Konzept baut auf zwei Schwerpunkten auf. Der Stärkung des Umfeldes mittels einer Verdichtung und Neugestaltung der Neuen Jonastrasse - St. Gallerstrasse als Identität stiftendes Element. Wichtiger Grundsatz ist dabei ein Mobilitätskonzept, das die urbanen Qualitäten von Rapperswil-Jona fördert. Das heisst, es wird ein Verkehrskonzept

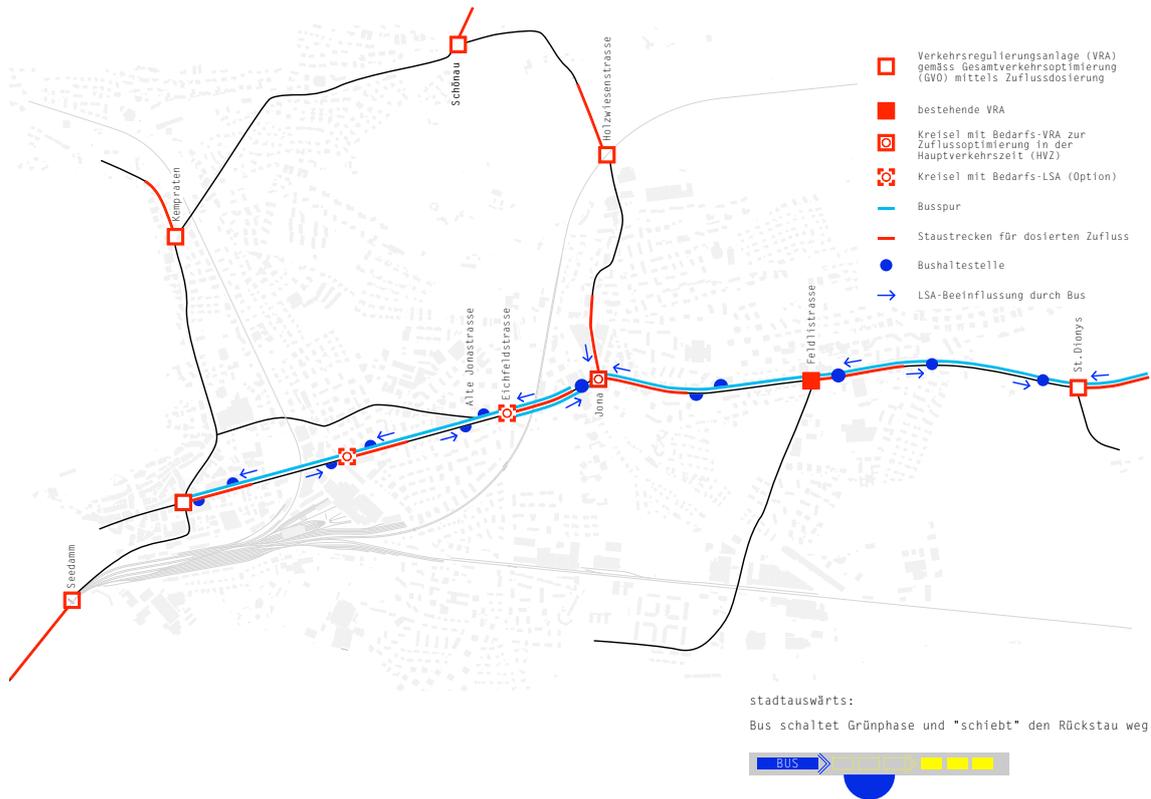
vorgeschlagen, das die heutige Dominanz des motorisierten Verkehrs reduziert und den Fussgängern, Radfahrern und dem öffentlichen Verkehr mehr Bedeutung zukommen lässt.

Es wird eine Strassengestaltung vorgeschlagen, welche:

- die nötigen Verkehrskapazitäten bewältigen kann;
- allen Verkehrsteilnehmern eine hohe Sicherheit bietet;
- gestalterisch der Verbindungsachse zwischen den Kernen ein Gesicht gibt und die Ortseinfahrt räumlich stärkt;
- ein Rückgrat für die zukünftigen Entwicklungen im Umfeld bildet;
- den angrenzenden Grundstücken möglichst viel Entwicklungspotential öffnet.

Das städtebauliche Entwicklungskonzept:

- stärkt und klärt die einzelnen Abschnitte der Neuen Jonastrasse - St. Gallerstrasse
- bietet den privaten Eigentümern Anreize für die Verdichtung ihrer Grundstücke
- kontrolliert die Brennpunkte entlang des Strassenverlaufs
- definiert öffentliche Platzräume
- und bildet Nutzungsschwerpunkte an den strategisch wichtigen Orten.



Motorisierter Individualverkehr

Der einfahrende motorisierte Verkehr wird in der Hauptverkehrszeit dosiert und paketweise durch die Achse Neue Jonastrasse/St. Gallerstrasse hindurchgeleitet. Das Dosierungsprinzip entspricht den Ideen des Konzeptes „Gesamtverkehrsoptimierung“ (Ernst Basler+Partner).

Die durchgehende dritte Spur bedingt ein neues Erschliessungskonzept für den Abschnitt Wohnstadt mit seinen vielen einzelnen Ausfahrten auf die Kantonsstrasse. Es werden an beiden Abschnittsenden neue Kreisel integriert, um die Erschliessung der Parzellen zu gewährleisten.

Veloverkehr

Die Route Zentrum Rapperswil - Zentrum Jona soll für den Radverkehr aufgewertet werden. Als wesentliche Grundvoraussetzungen zur Umsetzung dieses Ziels sind durchgehende und ausreichend breite Radverkehrsflächen anzulegen. Der Radverkehr wird zwecks Vermeidung der damit einhergehenden Konflikte mit dem Fussverkehr und Sicherheitsproblemen mit dem motorisierten Verkehr im besiedelten Bereich grundsätzlich als Radstreifen auf der Fahrbahn geführt.

Fussverkehr

Die Route Zentrum Rapperswil - Zentrum Jona soll auch für den Fussverkehr aufgewertet werden. Dafür sind deutlich breitere Fussverkehrsflächen als heute nötig. Für die Attraktivität des Zufussgehens ist es

ausserdem wichtig, dass die Wegführung direkt, umwegfrei und sicher ist, vor allem an den Knotenpunkten und Querungen. An den Lichtsignalanlagen werden den Fussgängerquerungen ausreichende Grünzeiten eingeräumt. Angenehm gestaltete Aufenthaltsbereiche werden an die lineare Wegführung angelagert.

In den Abschnitten Neustadt und Zentrum Jona werden Mittelstreifen angeboten. Die Querbarkeit für Fussgänger wird damit erleichtert, ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen.

Busverkehr

Der einfahrende motorisierte Verkehr wird dosiert. Eine durchgehende Busspur wird stadteinwärts eingeführt, um eine Optimierung des ÖVs zu erreichen.

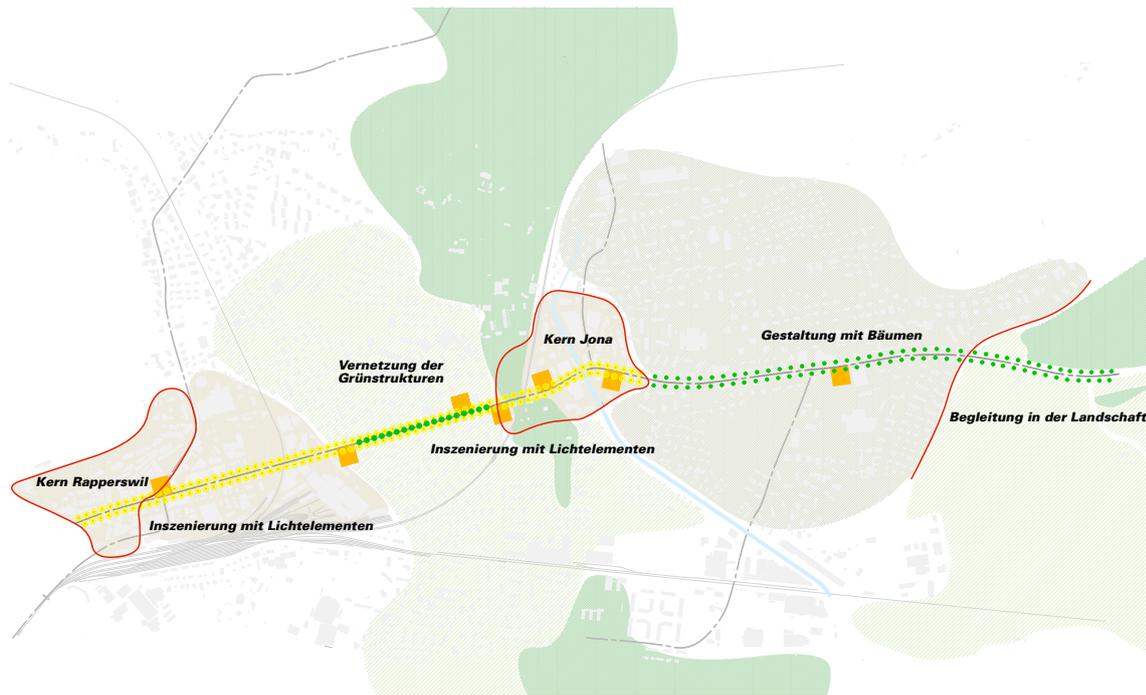
Stadauswärts werden die wichtigen Knotenpunkte und Bushaltestellen mit ansteuerbaren LSA-Anmeldungen versehen, so dass der Bus etwaige Rückstaus „wegschieben“ kann.

Fahrbahnhaltestellen unterstützen dieses Prinzip.

Betriebskonzept Alte Jonastrasse

Es ist zu empfehlen, die Alte Jonastrasse als Tempo 30-Zone zu signalisieren. Die Einmündung in die Neue Jonastrasse wird platzartig gestaltet, was den Beginn der Tempo 30-Zone verdeutlicht.

Eine Umgestaltung der Alten Jonastrasse soll ihrem Erschliessungsstrassen-Charakter gerecht werden. Wo möglich, sollen beidseits Trottoirs angelegt werden.



Gestaltungskonzept

Die Raumcharaktere der Strassenabschnitte zwischen den beiden Kernen und zwischen Zentrum Jona und freier Landschaft unterscheiden sich deutlich voneinander. Im Bereich zwischen Kern Rapperswil und Kern Jona ist die Strasse räumlich gefasst, die anliegenden Grundstücke haben Adressen zur Strasse mit Vorzonen oder Vorgärten. Im Bereich St. Gallerstrasse wenden sich die flankierenden Grundstücke vom Strassenraum ab und lassen eine diffuse Raumsituation entstehen.

Das Gestaltungskonzept baut auf diesen beiden unterschiedlichen Raumdispositionen auf und formuliert Abschnitte mit klar unterscheidbaren primären Gestaltungselementen: Lichtstelen im Bereich der Neuen Jonastrasse und Bäume an der St. Gallerstrasse.

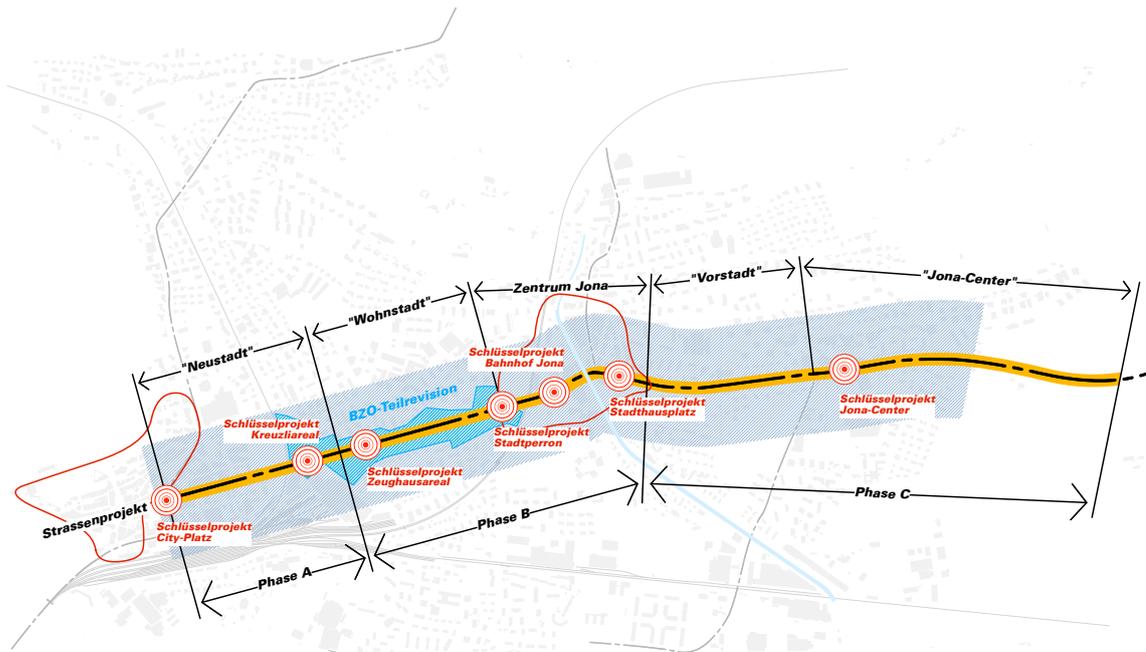
Bei den Brennpunkten, die gleichzeitig auch Quartierschnittstellen mit klaren Nutzungsschwerpunkten bilden, sind Platzgestaltungen vorgesehen, die den öffentlichen Raum erweitern und Identifikationsmerkmale beinhalten.

Verbindung von Strassenraum und Quartier

Die Optimierung des Strassenraums mit einer zusätzlichen Busspur erfordert eine Anpassung des Gestaltungskonzeptes zwischen dem Kern Rapperswil und dem Kern Jona. In diesem Abschnitt wird die sehr starke gradlinige Linienführung durch die rhythmisch Setzung der Lichtelemente betont.

In der Sequenz der „Wohnstadt“ mit Gebäudeumgebenden Grünräumen vermittelt die mittige Baumreihe im breiten Strassenraum zwischen den Quartieren und reduziert die trennende Wirkung.

Das starke lineare Element der Leuchtstelen verbindet die Zentren, die mittige Baumreihe verwebt die Strasse mit dem Quartier.



Entwicklungsprinzip

Die Transformation der Neuen Jonastrasse / St.Gallerstrasse kann auf verschiedenen Ebenen gestartet werden.

Sofort kann die Teilrevision der sistierten Bereiche des Zonenplans erfolgen. Eine optionale Teilrevision der angrenzenden Bereiche kann vorbereitet werden.

Nach Abschluss der Teilrevision können die verschiedenen Schlüsselprojekte unabhängig von einander realisiert werden.

Mithilfe dieser verschiedener Bausteine kann die Transformation integrativ und sukzessive erfolgen und zeigt schon frühzeitig erste sichtbare Veränderungen.

Das Strassenprojekt kann in sinnvollen Etappen realisiert werden, sobald die benötigten Grundstücke entwickelt bzw. die Landumlegungen und Anpassungen bei den Privaten erfolgt sind.

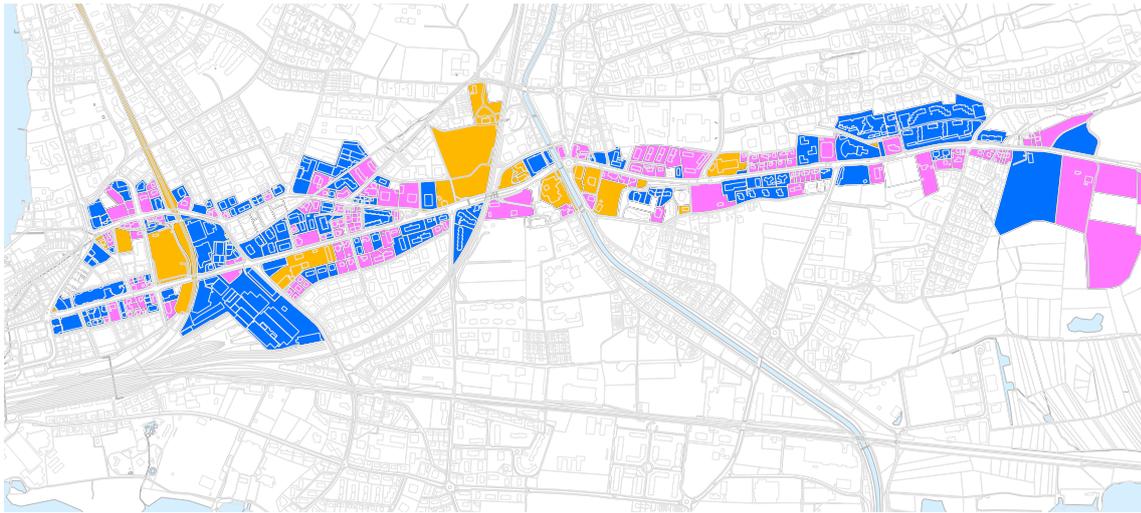
Die Aufteilung in 3 übergeordnete Abschnitte ermöglicht eine flexible Etappierung unter Berücksichtigung der Randbedingungen.

Ein Beginn mit Phase B oder Phase C oder auch eine parallele Entwicklung ist machbar und kann die Transformation über mehrere Schritte sichtbar machen.

Diese Flexibilität erzeugt eine rasche und einfache Umsetzbarkeit innerhalb der engen Randbedingungen.

Massnahmen

- 1) Teilrevision sistierter Bereiche des Zonenplans, optionale Teilrevision angrenzende Gebiete
- 2) Schlüsselprojekte: können unabhängig voneinander realisiert werden
- 3) Strassenprojekt: Betriebs- und Gestaltungskonzept Neue Jona-/St.Gallerstrasse
-> in Etappen realisierbar



Eigentumsverhältnisse

Für die Optimierung des Strassenraumes ist eine genaue Analyse der angrenzenden Besitzverhältnisse und Parzellenstrukturen essentiell. Entlang der Neuen Jonastrasse/ St.Gallerstrasse existiert eine sehr kleinteilige Parzellenstruktur mit vielen Anstössern. Die Eigentumsverhältnisse zeigen auf, dass aufgrund der vielen verschiedenen privaten Eigentümer keine grossen Entwicklungsschübe im Siedlungsraum zu erwarten sind. In öffentlichem Besitz befinden sich nur wenige Parzellen, diese liegen zum Teil an strategisch wichtigen Orten (Zeughaus, Zentrum Jona). Hier kann die Stadt aktiv die Stadtentwicklung vorantreiben. Die weitere Entwicklung ist stark abhängig von der Entwicklungsbereitschaft der Anstösser sowie der Anreize zur Mehrausnutzung.



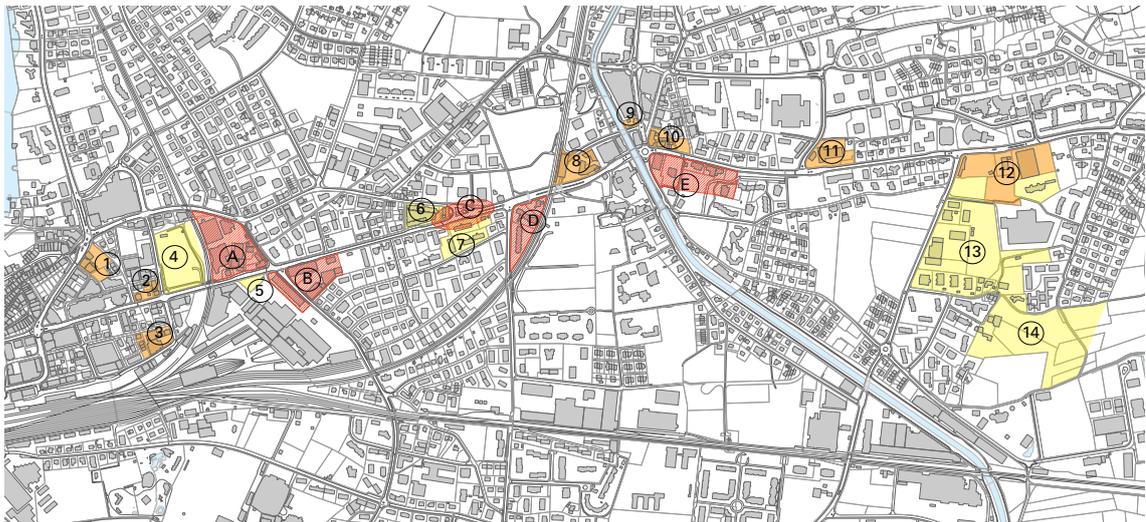
privat



institutionell



öffentlich



Entwicklungsabsichten

Die heute bekannten Entwicklungen können in 2 Kategorien unterteilt werden: Konkrete Projekte (orange) und bekannte Entwicklungsabsichten (gelb).

Aktiv vorangetrieben werden sollen die strategisch wichtigen Orte, die teilweise im Eigentum der Stadt sind.

Erkennbar ist ein Transformationsprozess vor allem im Bereich zwischen Kniestrasse und Zentrum Jona. Hier sind z.T. auch schon Neubauten realisiert worden.

Im „Vorstadt“-Bereich östlich vom Stadthaus findet die Entwicklung im Bereich des Jona-Centers als neues Sub-Zentrum statt.

Wichtig ist, die bekannten Entwicklungsabsichten in das Stadtraumprojekt zu integrieren und weitere Entwicklungschancen zu bieten.

Hierzu sind Empfehlungen und Rahmenbedingungen in den nachfolgenden Regelwerken und Steckbriefen zu finden.

Konkrete Projekte

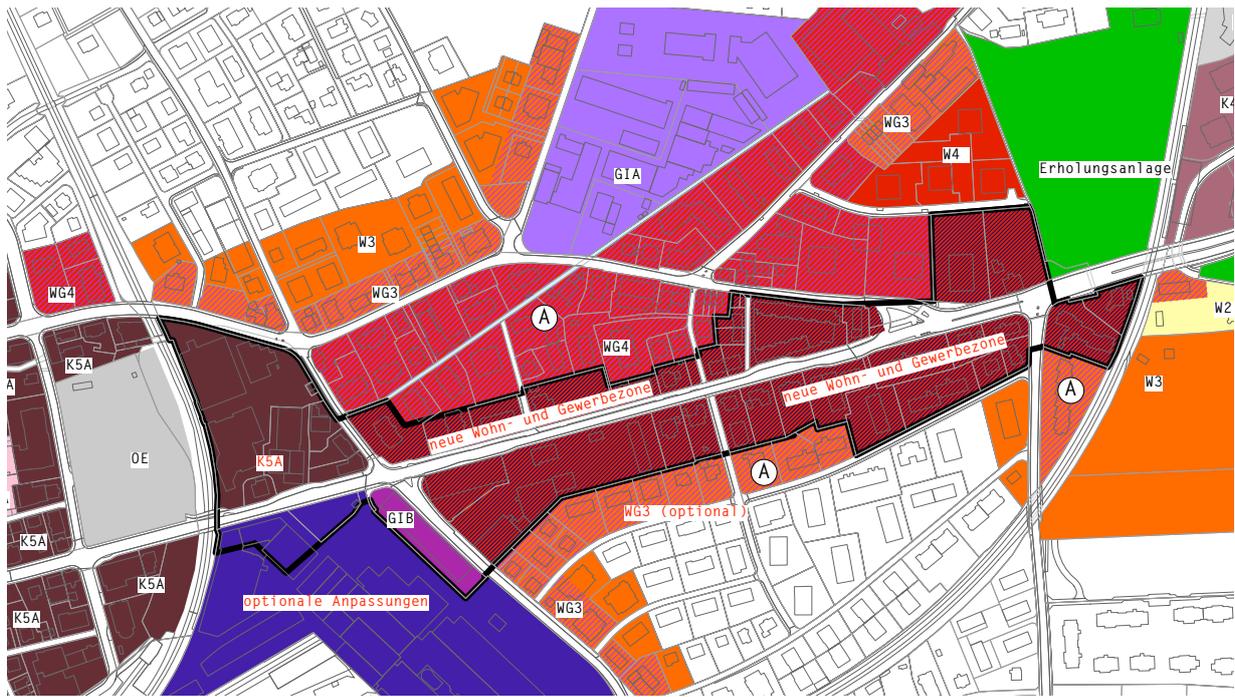
- 1 Gestaltungsplan Stadthof Süd (genehmigt)
- 2 Gestaltungsplan „Tüchi West“ (genehmigt)
- 3 Überbauung Merkurhof Rapperswil (in Bau)
- 8 Bahn- und Bushof Jona (in Bau) / Überbauung Bühlpark (in Planung)
- 9 Kopfbau Eisenhof (in Bau)
- 10 Gestaltungsplan Schäfli (1. Abschnitt in Bau)
- 11 Gesamtanierung Mehrzweckgebäude Bollwies (in Bau)
- 12 Überbauung Jona-Center (Studienauftrag abgeschlossen Ende 2012)
- 13 Strassenraumgestaltung Feldli / Langruti (in Planung)

Entwicklungsabsichten

- 4 Teuchelweiher-Areal (noch offen)
- 5 Areal Parz.-Nr. 799R (in Vorbereitung)
- 6 Gestaltungsplan Scheidweg (1.Teil realisiert)
- 7 Wohnüberbauung Säntisstrasse (in Vorbereitung)
- 14 Wohnüberbauung Feldli/Langruti (verschiedene Etappen in Planung)

Strategisch wichtige Orte

- A Kreuzli-Areal
- B Zeughaus-Areal
- C Schlüsselplatz
- D „Stadt-Perron“
- E Stadtplatz Jona



Empfehlungen Revision Zonenplan

Nach der Fusion der beiden Gemeinden 2007 wurden die separaten Zonenpläne überarbeitet und in einem neuen gemeinsamen Zonenplan zusammengefasst (2011). Aufgrund der laufenden Planung entlang der Neuen Jonastrasse / St.Gallerstrasse wurde der Perimeter zwischen den beiden Bahnliesen (zwischen Teuchelweiher und Bahnhof Jona) von der Revision ausgenommen und wird nach Abschluss der Vertiefung entsprechend angepasst.

Das Geviert Kreuzli (zwischen Bahngleisen und Kreuzstrasse) ist auf die Kernzone K5A aufzuzonen, um so die Sequenz „Neustadt“ bis zum Kunstzeughaus zu stärken. Für den Abschnitt „Wohnstadt“ zwischen Kreuzstrasse und Bahnhof Jona wird eine neue Wohn- und Gewerbezone mit einer Ausnützungsziffer von max. 1.6 (inkl. Boni) und Spielregeln zu Gebäudelänge und Höhe vorgeschlagen. Damit kann der nötigen Verdichtung mit Rücksicht auf den quartierprägenden Aussenraum Rechnung getragen werden.

Diese zonenrechtlichen Anpassungen ermöglichen eine integrierte Entwicklung von Strassen- und Siedlungsraum.

Für die rückwärtig angrenzende Bereiche (Geviert bis Alte Jonastrasse und Geviert bis Säntisstrasse) mit derzeit gültigen Zonenzuweisungen sind mittelfristig ebenfalls Aufzonen vorzunehmen, so dass der Strassenraum tiefgreifend im Gebiet verankert wird.

Bestehende Zonierung

- W2a Wohnzone - 2G.
- W2b Wohnzone - 2G.
- W2c Wohnzone - 2G.
- W3 Wohnzone - 3G.
- W4 Wohnzone - 4G.
- WG2 Wohn-Gewerbezone - 2G.
- WG3 Wohn-Gewerbezone - 3G.
- WG4 Wohn-Gewerbezone - 4G.
- G1A Gewerbe-Industriezone empfindliche Gebiete
- G1B Gewerbe-Industriezone normal
- I Industriezone
- KA Kernzone A Altstadt
- K3A Kernzone - 3G.
- K3B Kernzone - 3G.
- K4A Kernzone - 4G.
- K4B Kernzone - 4G.
- K5A Kernzone - 5G.
- K5B Kernzone - 5G.
- Oe Öffentliche Bauten und Anlagen
- Grünzone
- Wald
- Landwirtschaftszone

Vorschlag Neuzonierung

Beispiel für die Anpassungen

- neue Wohn- und Gewerbezone
- A Gebiete mit mittelfristigen Aufzonen



Eingriffstiefe

Aufgrund der zusätzlichen durchgehenden Busspur und der Verbesserung beim Langsamverkehr sind für den Ausbau der Strasse zusätzliche Flächen nötig, deren Bedarf bei der späteren Projektierung transparent kommuniziert werden muss. Der Abbruch von den Gebäuden, die im Strassenraum stehen, ist zu überprüfen und in der Etappierung mit den Interessen der Betroffenen zu abzustimmen. Die zu erwartenden Kosten wurden im Rahmen dieser Arbeit nicht erfasst.

für den Ausbau der Strasse inkl. Trottoir betroffene Parzellen und abzubrechende Gebäude:

- 20 Gebäude Abbruch
- davon 0 geschützt
- davon 3 Abbruch vorgesehen wg. Neubau
- 128 Parzellen betroffen
- ca. 17'200m² zusätzliche Fläche benötigt

Abschnitt „Neustadt“

- 7 Gebäude Abbruch
- 24 Parzellen betroffen
- 3'070m² Parzellenfläche benötigt

Abschnitt „Wohnstadt“

- 4 Gebäude Abbruch
- 27 Parzellen betroffen
- 3'940m² Parzellenfläche benötigt

Abschnitt Zentrum Jona

- 5 Gebäude Abbruch
- 22 Parzellen betroffen
- 2'030m² Parzellenfläche benötigt

Abschnitt „Vorstadt“

- 2 Gebäude Abbruch
- 32 Parzellen betroffen
- 4'230m² Parzellenfläche benötigt

Abschnitt „Jona-Center“

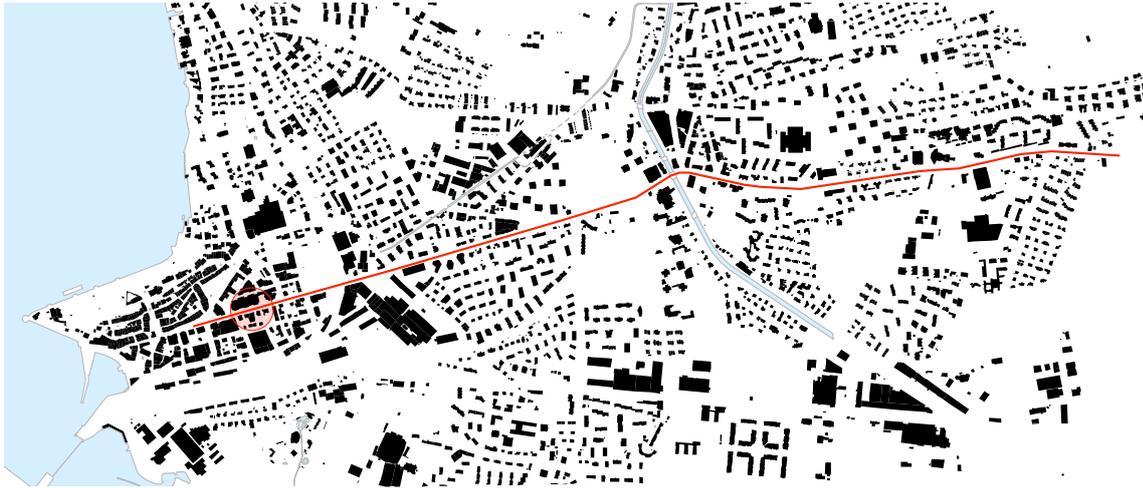
- 1 Gebäude Abbruch
- 24 Parzellen betroffen
- 3'930m² Parzellenfläche benötigt



Neue Jonastrasse „Neustadt“ | heute



Neue Jonastrasse „Neustadt“ | mit 3 Spuren



Zonenvorschriften bestehend:

- Adresse: Neue Jonastrasse
- Zone: Kernzone K5 A
- max. Vollgeschosse: 5
- max. AZ: 1.4*/ 1.6** (*bei reiner Wohn- oder Gewerbenutzung/ **bei gemischter Nutzung)
- max. Gebäudehöhe: 17 m
- max. Firsthöhe: 21m
- max. Gebäudelänge: -
- max. Gebäudetiefe: über dem 2. Vollgeschoss max. 16.0 m
- Grenzabstand klein: 5 m
- Grenzabstand gross: 5 m
- Nutzung: Dienstleistung, Wohnen

Regelwerk Bebauung:

- folgt den Bedingungen gemäss Baureglement und Zonenplan
- entlang Neue Jonastrasse Bauen bis an Parzellengrenze erlaubt, aber Eingänge nur bei Rücksprüngen oder von der Seite
- Erschliessung über Seitenstrassen/ rückwärtig
- geschlossene Bauweise ist erlaubt
- im EG kein Wohnen / min. Nichtwohnanteil definieren

exemplarische Spielregeln:

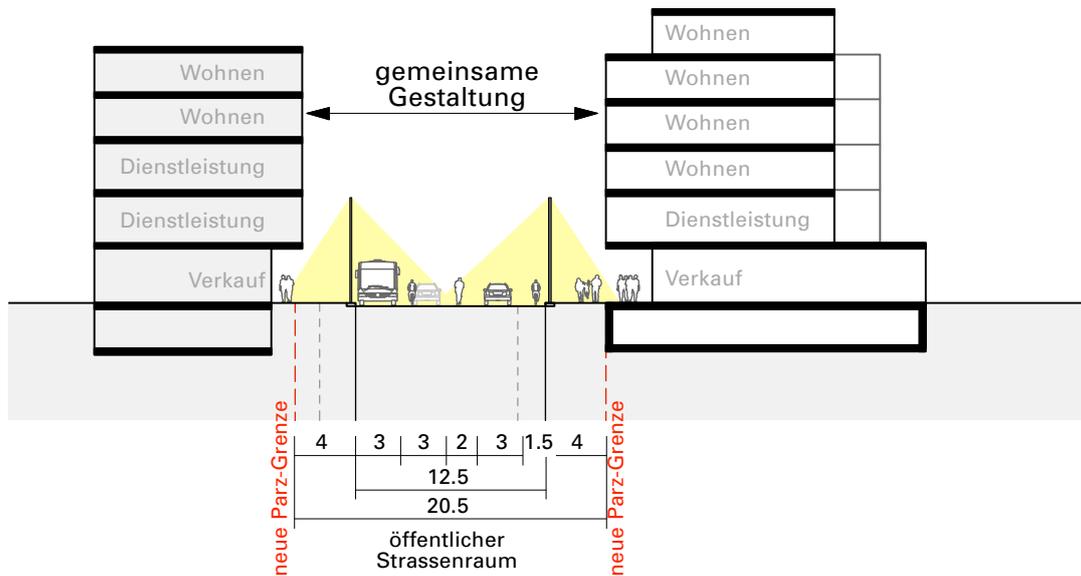
- private Vorzone sind gemäss Gestaltungsrichtlinien des Strassenraums zu gestalten (von Fassade zu Fassade)
- Parkierungskonzept (Besucher-PP)
- Anlieferung über Seitenstrasse/ rückwärtig

wünschenswerte Massnahmen:

- gemeinsame Entwicklung benachbarter Parzellen fördern
- Anpassung Zonierung bei angrenzenden Parzellen



Situation Neustadt | M 1:1'000



Prinzip-Schnitt Strassenraum | M 1:500



Eckdaten Bestand Kreuzli-Areal:

- Adresse: Neue Jonastrasse, Kreuzstrasse
- Zone: WG4
- max. Vollgeschosse: 4
- max. AZ: 0.9*/ 1.0** (*bei reiner Wohn- oder Gewerbenutzung/ **bei gemischter Nutzung)
- Parzellen-Nr.: 1039R, 1366R, 1370R, 1765R
- Parzellenfläche bestehend: 4'600 m²
- BGF bestehend: 2'800m²
- AZ bestehend: 0.6
- Nutzung: Gastronomie, Veranstaltung, Wohnen
- Grundeigentümer: privat (1366R), institutionell (1039R, 1370R, 1765R)

Eckdaten Neubau Kreuzli-Areal:

- Zone: Kernzone K5 A
- max. Vollgeschosse: 6
- max. AZ: 1.4*/ 1.6** (*bei reiner Wohn- oder Gewerbenutzung/ **bei gemischter Nutzung)
- Parzellen-Nr.: 1039R, 1366R, 1370R
- Parzellenfläche: 4'575 m² (gemeinsam mit Eventhaus-Parzelle)
- BGF Neubau: 5'150 m²
- BGF Bestand: 2'120m² (Eventhaus)
- AZ Neubau: 1.6
- Nutzung: Dienstleistung, Gastronomie, Wohnen im EG kein Wohnen / min. Nichtwohnanteil definieren

Voraussetzungen:

- Reduktion Parzellenfläche für Strassenraum: - 25 m²
- Umzonung
- Ausnutzungsübertrag von Eventhaus-Parzelle

notwendige Massnahmen:

- Gestaltungsplanpflicht mit Möglichkeit zur Erhöhung der Vollgeschosse/ Gebäudehöhe

sinnvolle Massnahmen:

- gemeinschaftliche Entwicklung Aussenraum

Eckdaten Bestand Areal Parz.-Nr. 799R:

- Adresse: Neue Jonastrasse
- Zone: I - Industriezone
- Parzellen-Nr.: 799R
- Parzellenfläche bestehend: 1'265 m²
- BGF bestehend: 0m²
- AZ bestehend: keine Beschränkung
- Nutzung: Industrie, andere Nutzungen
- z.Z. als Parkplatz genutzt
- Grundeigentümer: privat

Eckdaten Neubau Areal Parz.-Nr. 799R:

- Zone neu: I - Industriezone
- Parzellen-Nr.: 799R
- Parzellenfläche neu: 1'020 m²
- BGF Neubau: 1'620 m² (gemäss Konzept)
- AZ Neubau: keine Beschränkung
- Nutzung: Industrie, Gewerbe

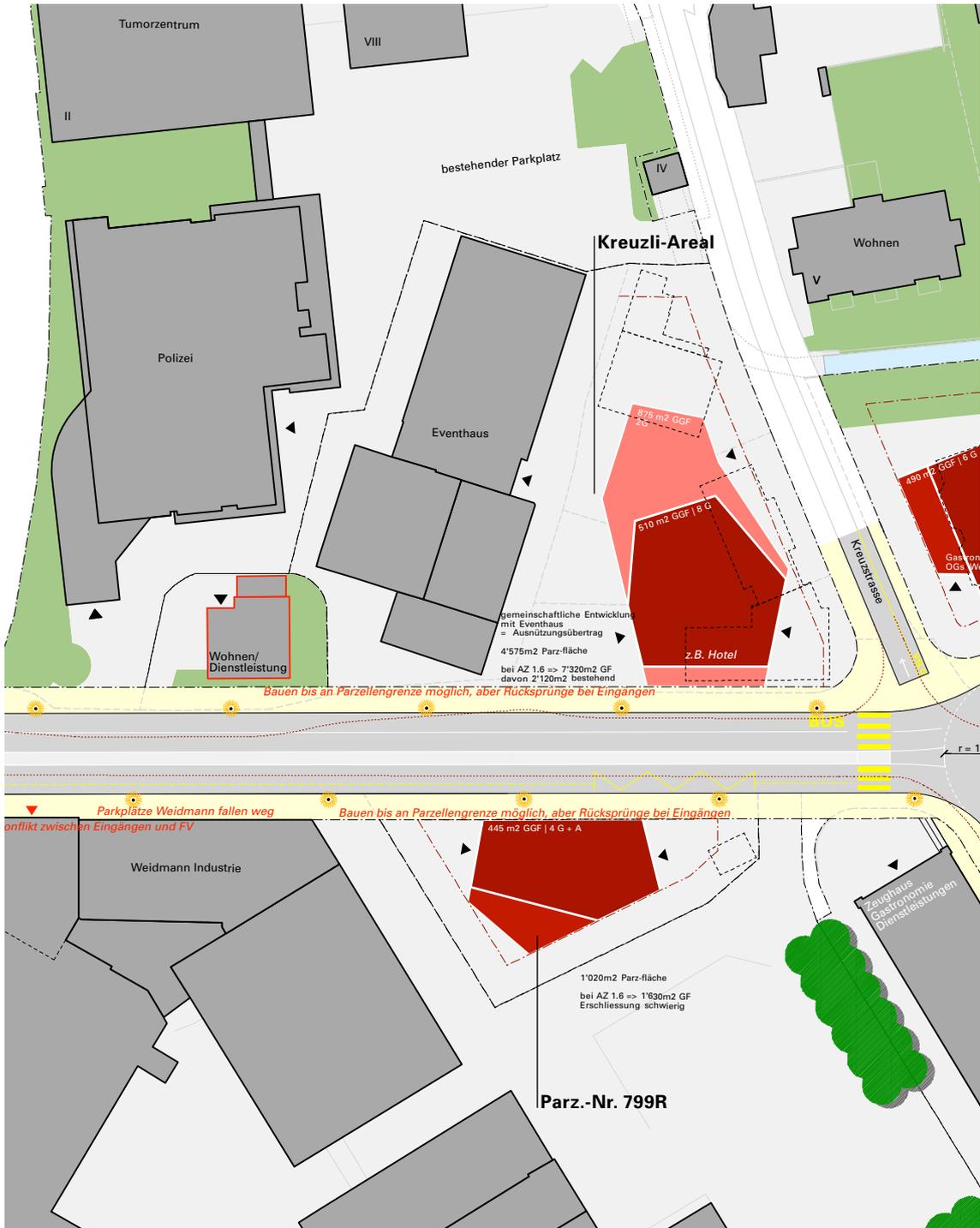
Voraussetzungen:

- Reduktion Parzellenfläche für Strassenraum: - 245m²
- Entwicklung muss gemeinsam mit Weidmann und Zeughaus betrachtet werden (vor allem bei allfälligen Umzonungen)

sinnvolle Massnahmen:

- Abstimmung Aussenraum, Erschliessung und Parkierung mit Nachbarn Weidmann und Zeughaus

C | Schlussresultat | „Neustadt“ | Steckbrief Kreuzli-Areal + Oberholzer-Areal



Situation | M 1:1'000



Neue Jonastrasse „Wohnstadt“ | heute



Neue Jonastrasse „Wohnstadt“ | mit 3 Spuren



Zonenvorschriften bestehend:

- Adresse: Neue Jonastrasse
- Zone: WG4
- max. Vollgeschosse: 4
- max. AZ: 0.9*/ 1.0** (*bei reiner Wohn- oder Gewerbenutzung/ **bei gemischter Nutzung)
- max. Gebäudehöhe: 14 m
- max. Firsthöhe: 18m
- max. Gebäudelänge: 50 m
- Grenzabstand klein: 5 m
- Grenzabstand gross: 7.5 m
- Nutzung: Wohnen/Gewerbe

Regelwerk Bebauung:

- Zonenplanänderung: neue WG-Zone mit max. AZ 1.6 (inkl. Boni)
- Entwicklung von zusätzlichen Spielregeln zur Zonenplan-Revision für den Erhalt der lockeren und durchgrüneten Bauweise trotz Verdichtung

exemplarische Spielregeln:

- max. Vollgeschosse: 8, kein zusätzliches Attikageschoss möglich
- allseitiger Grenzabstand von 5.0m (auch von Strasse)
- maximale Gebäudelänge 20m entlang Strasse
- dann: „Gegenüber abgewinkelten und versetzten Bauteilen vermindert sich die Gebäudelänge um das Mass des Rücksprungs, unter Anwendung eines Masswinkels von 45°.“
- Parkplätze: max. 50% der geforderten Anzahl darf errichtet werden (Erschliessungsqualität)
- Erschliessung über Seitenstrassen/ rückwärtig

wünschenswerte Massnahmen:

- Bäume dürfen auf Parzellengrenze gepflanzt werden
- Anpassung Zonierung bei angrenzenden Parzellen

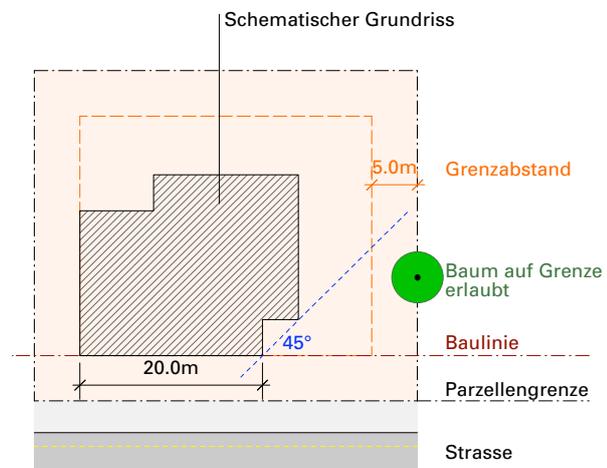
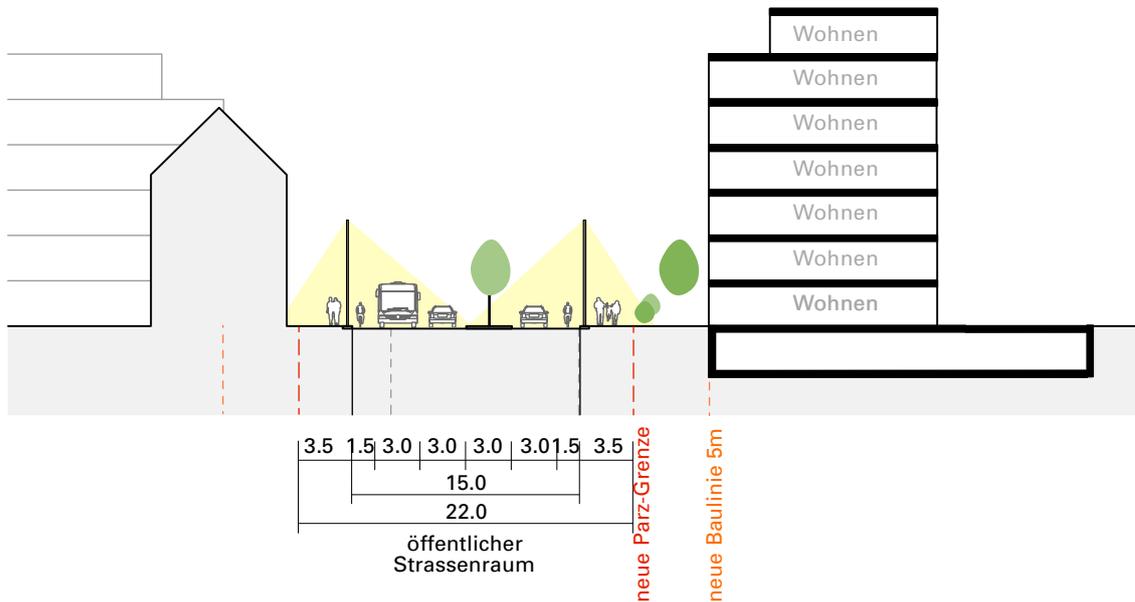


Illustration möglicher ergänzender Spielregeln zum Baureglement und Zonenplan



Situation Wohnstadt | M 1:1'000



Prinzip-Schnitt Strassenraum | M 1:500



Eckdaten Bestand:

- Adresse: Schönbodenstrasse, Neue Jonastrasse
- Zone: WG4
- max. Vollgeschosse: 4
- max. AZ: 0.9*/ 1.0** (*bei reiner Wohn- oder Gewerbenutzung/ **bei gemischter Nutzung)
- Parzellen-Nr.: 1780R, 714R
- Parzellenfläche bestehend: 11'570 m2
- BGF bestehend: 7'990 m2
- AZ bestehend: 0.7
- Nutzung: Dienstleistung, Wohnen, Kultur
- Grundeigentümer: öffentlich (714R), institutionell (1780R)

- Erschliessung gemeinschaftlich und über Schönbodenstrasse regeln

sinnvolle Massnahmen:

- Anpassung Zonenplan bei angrenzenden Parzellen
- Bäume dürfen auf Parzellengrenze gepflanzt werden
- ...

Eckdaten Neubau:

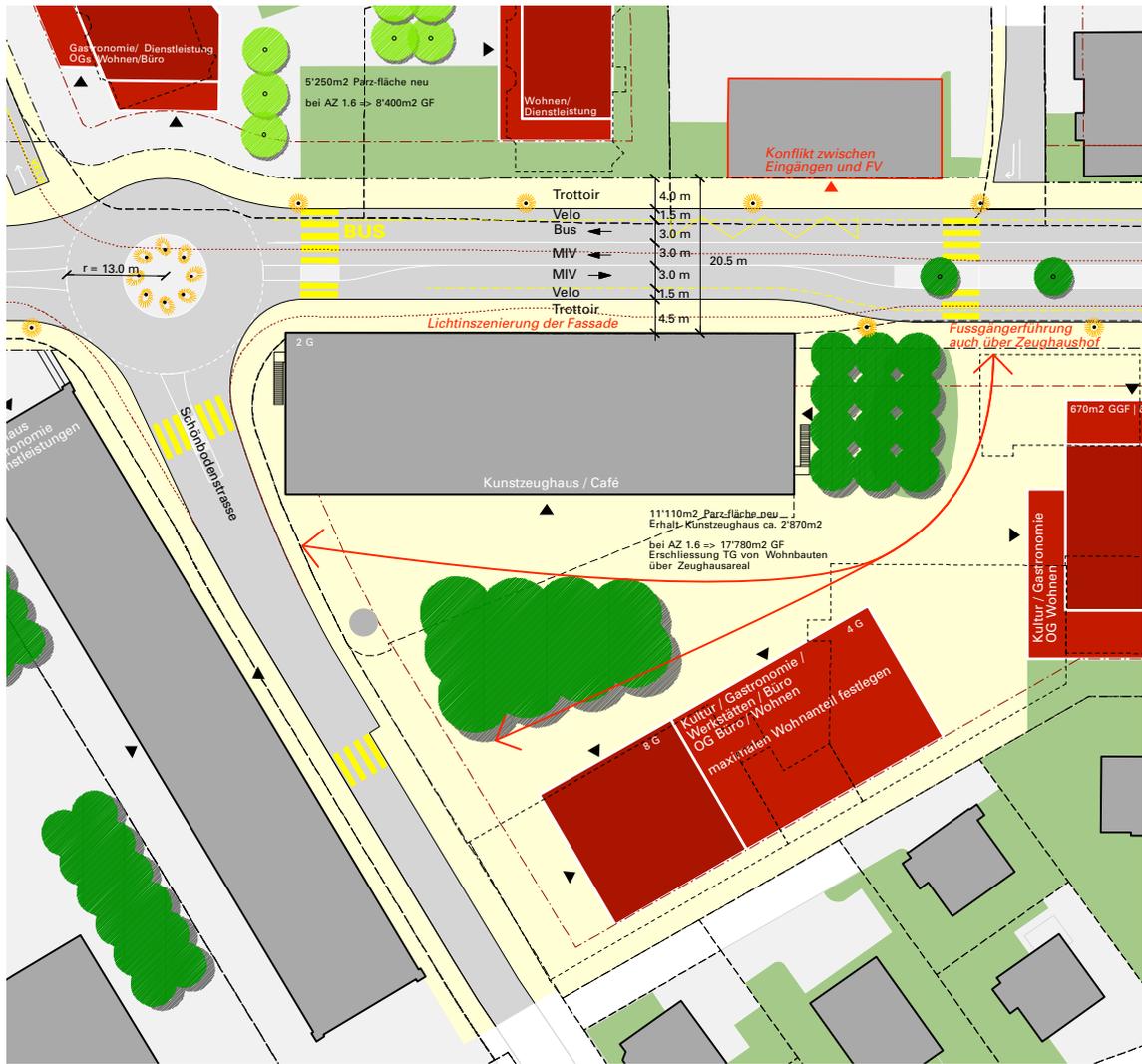
- Zone neu: neue WG-Zone mit max. AZ 1.6 (inkl. Boni)
- max. Vollgeschosse: 8, kein zusätzliches Attikageschoss möglich
- Parzellenfläche neu: 11'110 m2
- BGF neu: 17'780 m2, davon 2'870m2 Erhalt Kunstzeughaus
- Nutzung: Dienstleistung, Wohnen, Kultur
- Grundeigentümer: öffentlich, institutionell
- im EG kein Wohnen / min. Nichtwohnanteil definieren

Voraussetzungen:

- Reduktion Parzellenfläche für Strassenraum:
 - 460m2
- Umzonung

notwendige Massnahmen:

- Gestaltungsplanpflicht
- Sicherung öffentliche Durchwegung des Areals für Fussgänger



Situation | M 1:1'000



Eckdaten Bestand:

- Adresse: Neue Jonastrasse, Sântisstrasse
- Zone: WG4, W3
- max. Vollgeschosse: 4, 3
- max. AZ: 0.9*/ 1.0** (*bei reiner Wohn- oder Gewerbenutzung/ **bei gemischter Nutzung), 0.7
- Parzellen-Nr.: 788R, 1324R, 1564R, 1569R, 1570R
- Parzellenfläche bestehend: 9'420 m²
- BGF bestehend: 7'060 m²
- AZ bestehend: 0.75
- Hauptnutzung: Wohnen
- Grundeigentümer: privat (788R), institutionell (1324R, 1564R, 1569R, 1570R)

Eckdaten Neubau:

- Zone neu: neue WG-Zone mit max. AZ 1.6 (inkl. Boni)
- max. Vollgeschosse: 8, kein zusätzliches Attikageschoss möglich
- Parzellenfläche neu: 8'970 m²
- BGF Neubau: 14'350 m²
- Hauptnutzung: Wohnen

Voraussetzungen:

- Reduktion Parzellenfläche für Strassenraum:
 - 450 m²
- Umzonung

notwendige Massnahmen:

- Erschliessung gemeinschaftlich und über Seitenstrassen regeln

sinnvolle Massnahmen:

- gemeinsame Bebauung
- Anpassung BZO bei angrenzenden Parzellen
- Bäume dürfen auf Parzellengrenze gepflanzt werden

C | Schlussresultat | „Wohnstadt“ | Steckbrief Sântisquartier



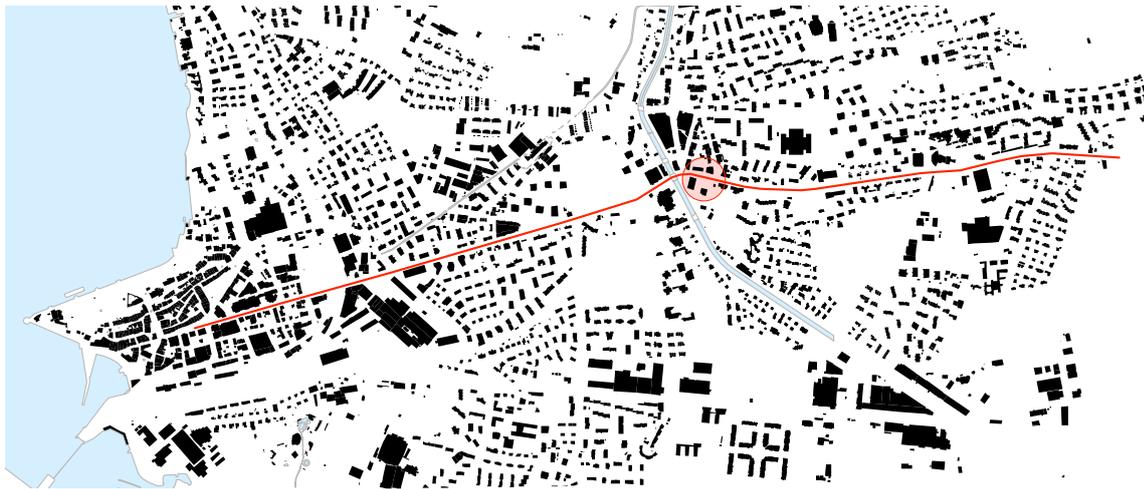
Situation | M 1:1'000



St. Gallerstrasse | „Zentrum Jona“ | heute



St. Gallerstrasse | „Zentrum Jona“ | mit 3 Spuren



Eckdaten Bestand Schäfli-Areal:

- Adresse: St. Gallerstrasse, Molkereistrasse, Aubrigstrasse
- Zone: Kernzone K4 A
- max. Vollgeschosse: 4
- max. AZ: 1.0*/ 1.2** (*bei reiner Wohn- oder Gewerbenutzung/ **bei gemischter Nutzung)
- Parzellen-Nr.: 69J, 70J, 71J, 72J, 2267J
- Parzellenfläche bestehend: 3'430 m²
- BGF bestehend (inkl. Neubau): 3'970 m²
- AZ bestehend: 1.2
- Nutzung: Dienstleistung, Wohnen
- Grundeigentümer: privat (69J, 70J, 71J), institutionell (72J, 2276J)

Eckdaten Neubau Schäfli-Areal:

- Zone: Kernzone K4 A
- max. Vollgeschosse: 4
- max. AZ: 1.0*/ 1.2** (*bei reiner Wohn- oder Gewerbenutzung/ **bei gemischter Nutzung)
- Parzellen-Nr.: 69J, 70J, 71J, 72J, 2267J
- Parzellenfläche neu: 2'935 m²
- BGF Neubau: ist gem. Zonenplan + GP zu realisieren
- AZ Neubau: 1.2
- entlang St.Gallerstrasse Bauen bis an Parzellengrenze erlaubt, aber Eingänge nur bei Rücksprünge oder von der Seite
- Nutzung: Dienstleistung, Wohnen
- Grundeigentümer: privat, institutionell
- im EG kein Wohnen / min. Nichtwohnanteil definieren

Voraussetzungen:

- Reduktion Parzellenfläche für Strassenraum: - 495 m²
- Erschliessung über Seitenstrassen/ rückwärtig
- Parkierungskonzept (Besucher-PP)

sinnvolle Massnahmen:

- Parzellen zusammenschliessen
- private Vorzone sind gemäss Gestaltungsrichtlinien des Strassenraums zu gestalten (von Fassade zu Fassade)

Eckdaten Bestand Stadtplatz-Areal:

- Adresse: St. Gallerstrasse
- Zonen: Zone für öffentliche Bauten Oe, Kernzone K4A, W3
- max. Vollgeschosse: -, 4, 3
- max. AZ: -, 1.2, 0.7
- Parzellen-Nr.: 104J, 106J, 2298J, 2315J, 4231J
- Parzellenfläche bestehend: 13'170 m²
- BGF bestehend: 5'030 m²
- AZ bestehend: 0.4
- Nutzung: Verwaltung, Schule
- Grundeigentümer: privat (2298J, 2315J), öffentlich (104J, 106J, 4231J)

Eckdaten Neubau Stadtplatz-Areal:

- Zone: gesamthaft Zone für öffentliche Bauten Oe
- max. Vollgeschosse: -
- max. AZ: -
- Parzellen-Nr.: 104J, 106J, 2298J, 2315J, 4231J
- Parzellenfläche neu: 12'630 m²
- BGF Neubau: 4'500 m²
- BGF Bestand (Stadthaus und Schulhaus): 3'900m²
- Nutzung: Verwaltung Schule
- Grundeigentümer: öffentlich

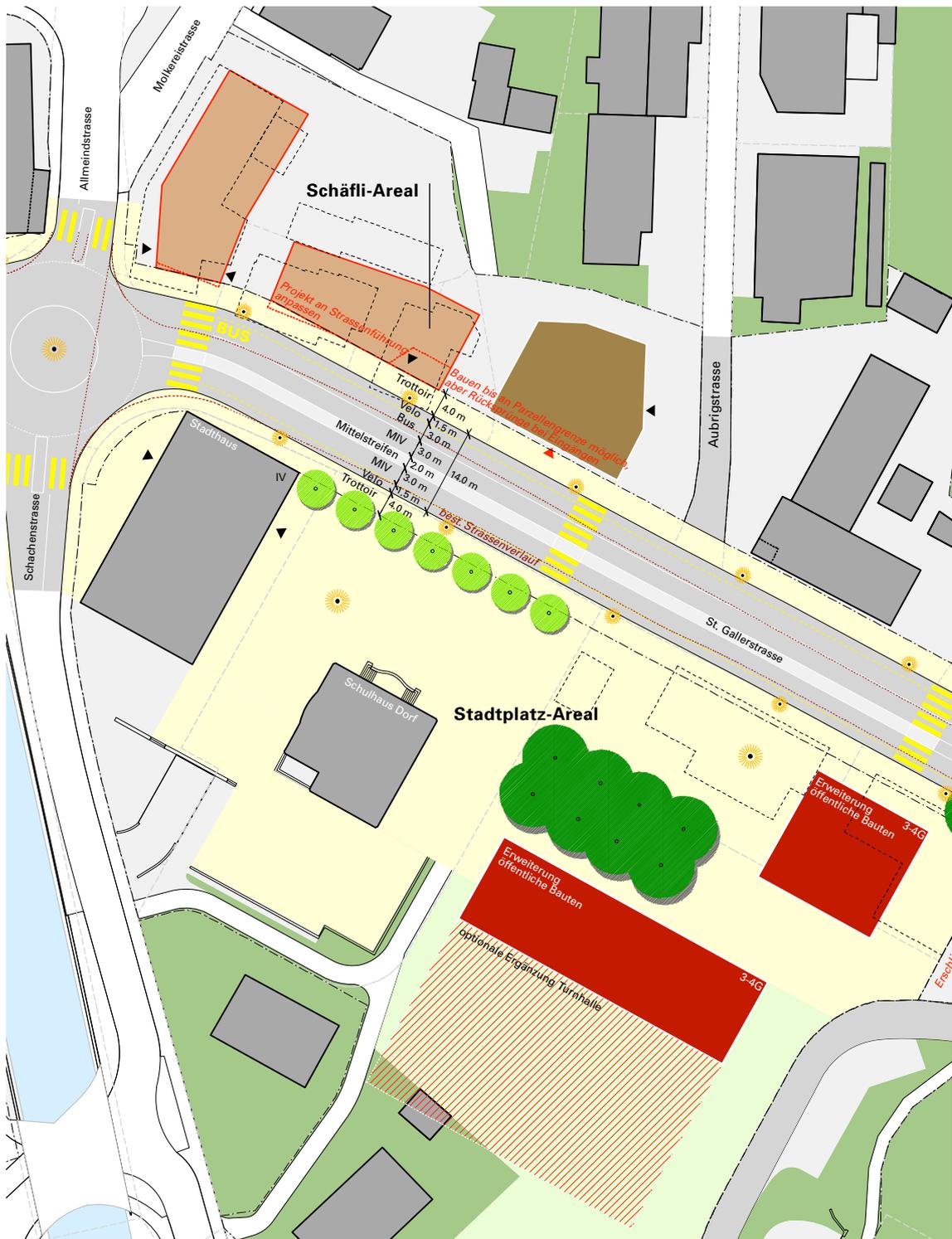
Voraussetzungen:

- Reduktion Parzellenfläche für Strassenraum: - 540 m²
- Erwerb Parzellen 2298J und 2315J
- Gestaltungsplanpflicht mit Konkurrenzverfahren für Neubau

sinnvolle Massnahmen:

- Parzellen zusammenschliessen
- Platz- und Strassenraumgestaltung koordinieren

C | Schlussresultat | „Zentrum Jona“ | Steckbrief Stadtplatz + Schäfli-Areal



Situation | M 1:1'000



St. Gallerstrasse | „Vorstadt“ | heute



Zonenvorschriften bestehend:

- Adresse: St. Gallerstrasse
- Zone: WG3
- max. Vollgeschosse: 3
- max. AZ: 0.7*/ 0.8** (*bei reiner Wohn- oder Gewerbenutzung/ **bei gemischter Nutzung)
- max. Gebäudehöhe: 11 m
- max. Firsthöhe: 15m
- max. Gebäudelänge: 40 m
- Grenzabstand klein: 5 m
- Grenzabstand gross: 7.5 m
- Nutzung: Wohnen, Gewerbe

Regelwerk Bebauung:

- bestehende Zonenordnung
- neuer Baulinien-Abstand entlang St. Gallerstrasse 5.0m
- Erschliessung der Parzellen konzentriert und über Seitenstrassen/ rückwärtig

exemplarische Spielregeln:

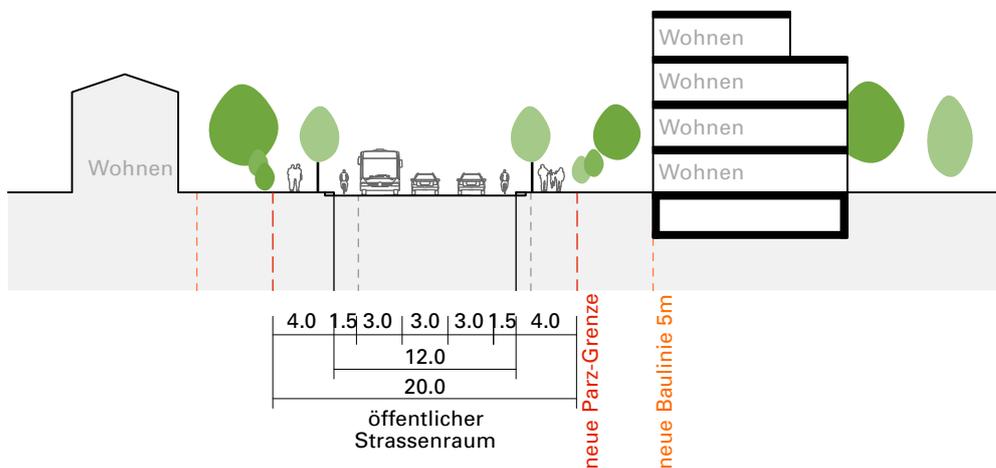
- Ausbildung Allee
- Stärkung der Achse entlastet Grundstücke von Aufgaben im öffentlichen Raum
- Adressbildung anstreben

wünschenswerte Massnahmen:

- Gestaltung der Vorbereiche als Vorplätze
- Ausrichtung der Gebäude zur Strasse



Situation Vorstadt | M 1:1'000



Prinzip-Schnitt Strassenraum | M 1:500



Eckdaten Bestand:

- Adresse: St. Gallerstrasse, Feldlistrasse
- Zone: WG3
- max. Vollgeschosse: 3
- max. AZ: 0.7*/ 0.8** (*bei reiner Wohn- oder Gewerbenutzung/ **bei gemischter Nutzung)
- Parzellen-Nr.: 2545J, 2607J - 2610J, 2627J - 2629J
- Parzellenfläche bestehend: 3'755 m²
- BGF bestehend: 1'130 m²
- AZ bestehend: 0.30
- Hauptnutzung: Wohnen
- Grundeigentümer: privat (2607J - 2610J, 2627J - 2629J), institutionell (12545J)

Eckdaten Neubau:

- Zone: z.B. keine Zonenänderung
- max. Vollgeschosse: 3
- max. AZ: 0.8
- Parzellenfläche neu: 3'435 m²
- BGF Neubau: 14'350m²
- Hauptnutzung: Wohnen

Voraussetzungen:

- Reduktion Parzellenfläche für Strassenraum:
- 320 m²

notwendige Massnahmen:

- Überprüfung Zonierung im Zusammenhang mit Überbauung Jonacenter

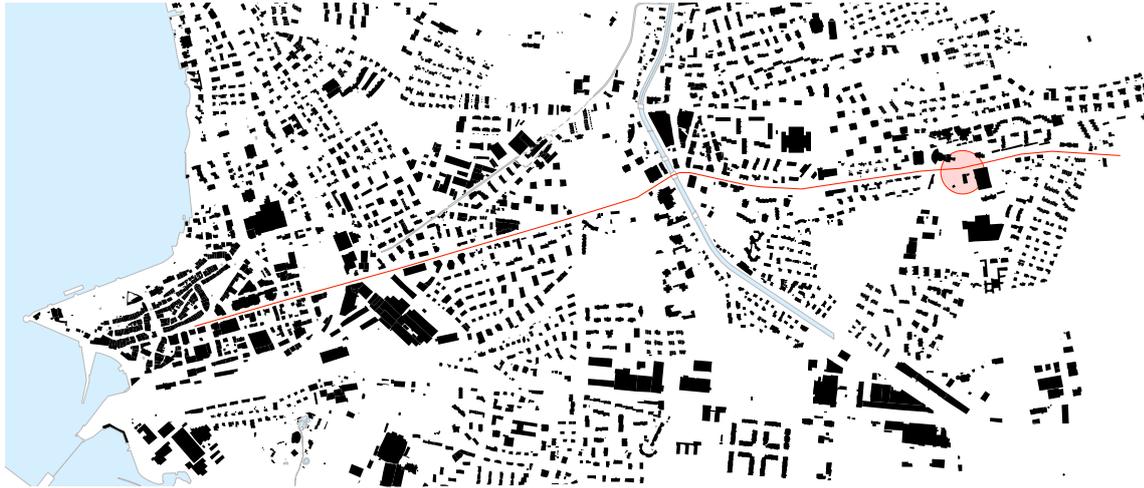
sinnvolle Massnahmen:

- gemeinsame Bebauung
- Erschliessung gemeinschaftlich und über Seitenstrassen regeln

C | Schlussresultat | „Vorstadt“ | Steckbrief Areal Feldliststrasse



Situation | M 1:1'000



Eckdaten Bestand:

- Adresse: St. Gallerstrasse, Feldlistrasse
- Zone: Kernzone K4 B
- max. Vollgeschosse: 4
- max. AZ: 1.2*/ 1.4** (*bei reiner Wohn- oder Gewerbenutzung/ **bei gemischter Nutzung)
- Parzellen-Nr.: 415J, 2301J, 3113J, 3612J
- Parzellenfläche bestehend: 17'810 m²
- BGF bestehend: 3'480 m²
- AZ bestehend: 0.17
- Nutzung: Dienstleistung
- Grundeigentümer: privat und institutionell
- Zonenänderung auf Strassen-Nordseite (zu K4B) zur Etablierung eines attraktiven Sub-Zentrums

Eckdaten Neubau:

- Zone: Teilrevision zu K5A (in Erarbeitung)
- max. Vollgeschosse: -
- max. AZ: 1.4*/ 1.6** (*bei reiner Wohn- oder Gewerbenutzung/ **bei gemischter Nutzung)
- Parzellen-Nr.: 415J, 2301J, 3113J, 3612J
- Parzellenfläche neu (gesamt): 16'880m²
- BGF Neubau: gem. BZO und WB
- AZ Neubau: 1.68 (mit Gestaltungsplan)
- Nutzung: EG Einkaufen, OG Wohnen und Büros
- Grundeigentümer: privat und institutionell

Voraussetzungen:

- Reduktion Parzellenfläche für Strassenraum:
 - 930 m²
- Abstimmung Aussenraumgestaltung mit Strassenraumgestaltung
- Erschliessungskonzept

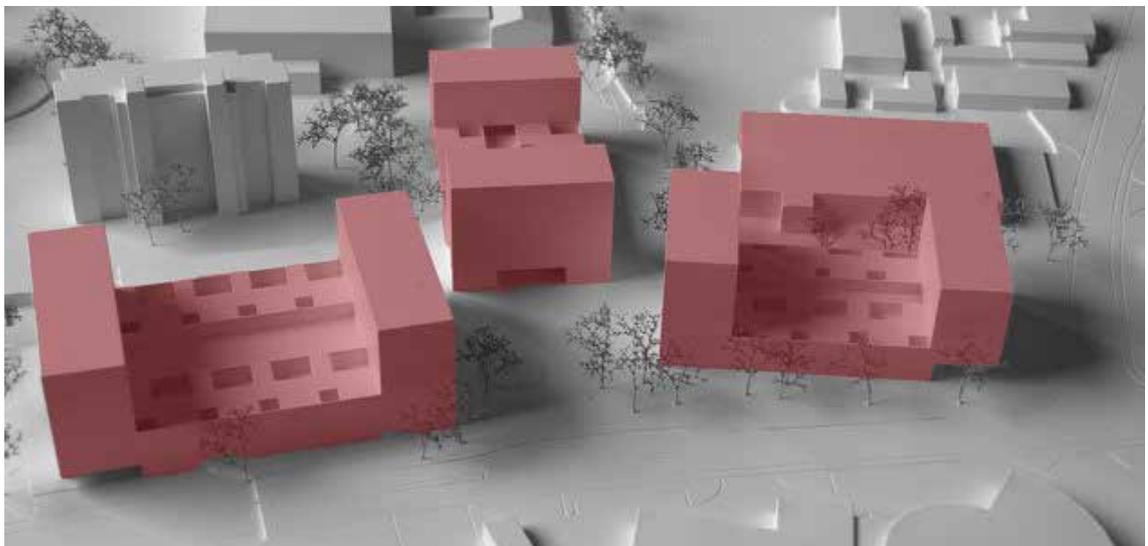
notwendige Massnahmen:

- Koordination Entwicklung Strassenprojekt und Hochbauprojekt

sinnvolle Massnahmen:



Situation | M 1:1'000



Modellfoto Wettbewerbs-Sieger (Pfister Schiess Tropeano Architekten)

D | Stadtperron Konzept van de Wetering



Rapperswil-Jona (SG)
Vertiefung Studienauftrag „Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse“
Teilbereich „Stadtperron“

Schlussbericht, Juli 2013

Aufgabenstellung

Ergebnis Studienauftrag Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse

Das Beurteilungsgremium empfahl einstimmig, die Stadtraumentwicklung Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse auf der Basis von Sequenzenbildungen (ARGE enf Architekten ETH / sia GmbH) abzustützen und die Idee des neuen Stadtperrons im Bereich Bahnhof Jona (ARGE Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH) weiterzuverfolgen.

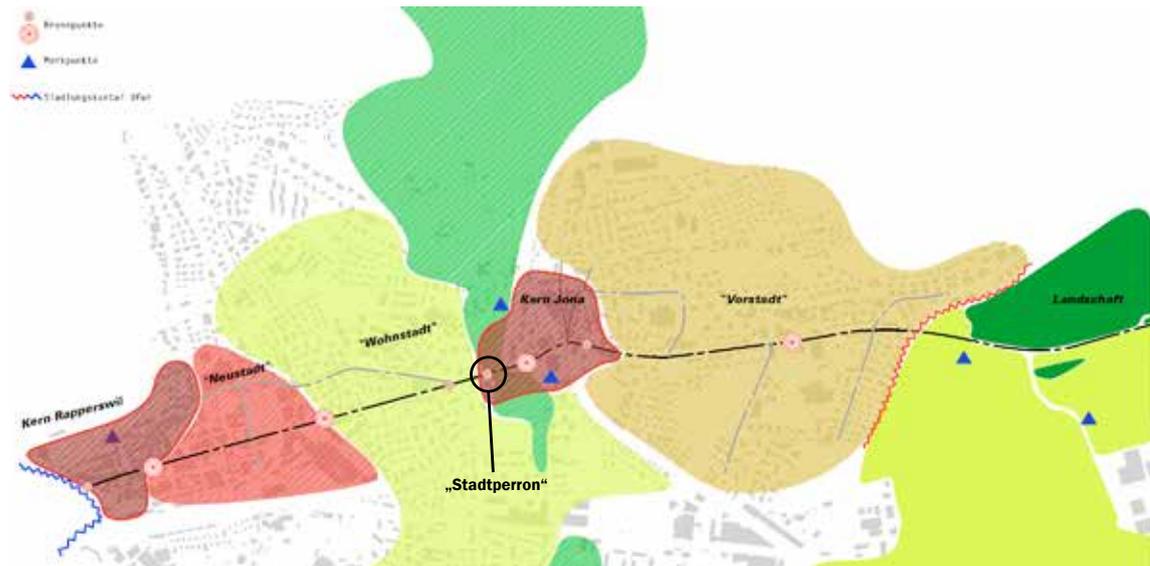
Mit dem Schlussbericht vom 5. Januar 2012 hat das Beurteilungsgremium seine Empfehlungen an den Stadtrat abgegeben. Der Stadtrat ist den Empfehlungen gefolgt, und hat die Weiterbearbeitung bzw. Vertiefungsarbeiten zum Studienauftrag an die ARGE enf Architekten ETH / SIA GmbH, Zürich und die ARGE Han van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich in Auftrag gegeben.

Vertiefung Teilbereich Stadtperron

Mit der Idee Stadtperron wird am Knotenpunkt Bahn-Strasse in Jona die Schaffung eines neuen Ortes vorgeschlagen. Gemäss Schlussbericht des Studienauftrags war das Gremium der Meinung, dass dieser Ansatz mit der Öffnung des Bahnhofs Richtung Rapperswil ein sehr grosses Potenzial hat, und für die Entwicklung am Übergang Zentrum Jona neue Sichtweisen eröffnet.

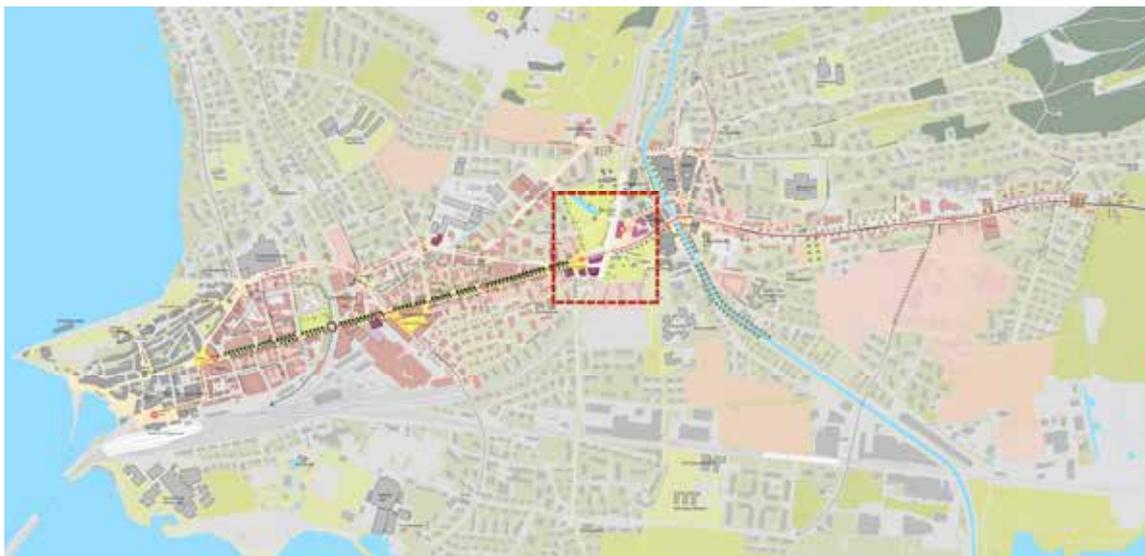
Unter Berücksichtigung des Gesamtkonzepts der ARGE enf Architekten ETH / sia GmbH wurde die Idee für den Teilbereich Stadtperron überprüft und vertieft bearbeitet. Als Grundlage für das weitere Vorgehen wurden Richtlinien für die Entwicklung des strategischen Standorts ausgearbeitet.

Vertiefung Studienauftrag: Gesamtkonzept von ARGE Ernst Niklaus Fausch Architekten



Sequenzbildung mit strategischen Brennpunkten und Schlüsselprojekten
Standort Stadtperron als Brennpunkt an der Schnittstelle von Kern Jona, Wohnstadt und Grünverbindung

Studienauftrag Van de Wetering: Gesamtkonzept



Stadtperron als wichtiger Bestandteil des Gesamtkonzepts
Stärkung Kern Jona durch prägnanten Endpunkt der Strassenachse
Erweiterte Perronanlagen in Kombination mit einer Bebauung als Schnittstelle zwischen Kern Jona, Kirchhügel und Strasseninfrastruktur

Gesamtkonzept Van de Wetering aus dem Studienauftrag 2012

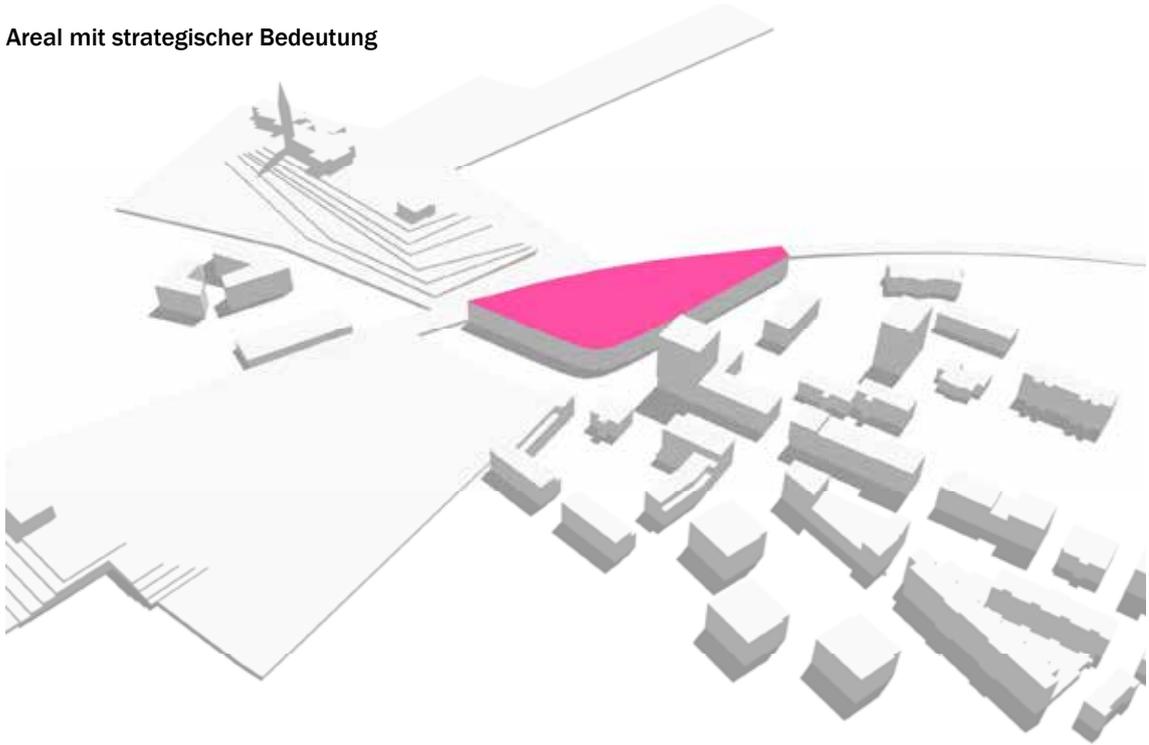
Studienauftrag Van de Wetering: Teilbereich Stadtperron



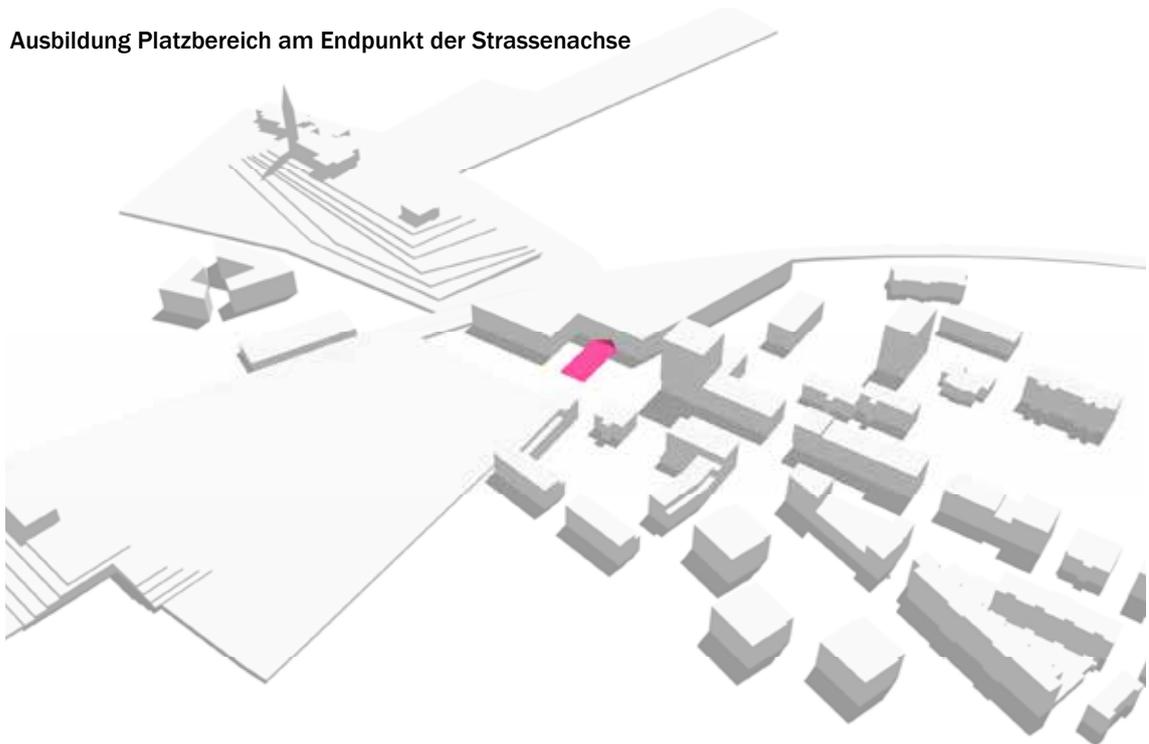
Ostseitige Ausweitung der Perronanlagen in das Stadtquartier
Räumliches Zusammenspiel zwischen Platz, Bahn- und Bushof,
Bahnhofszugang, Grünfeldspark und Kirchhügel
Schaffung Raum- und Sichtbezüge

Teilbereich Stadtperron aus dem Studienauftrag 2012

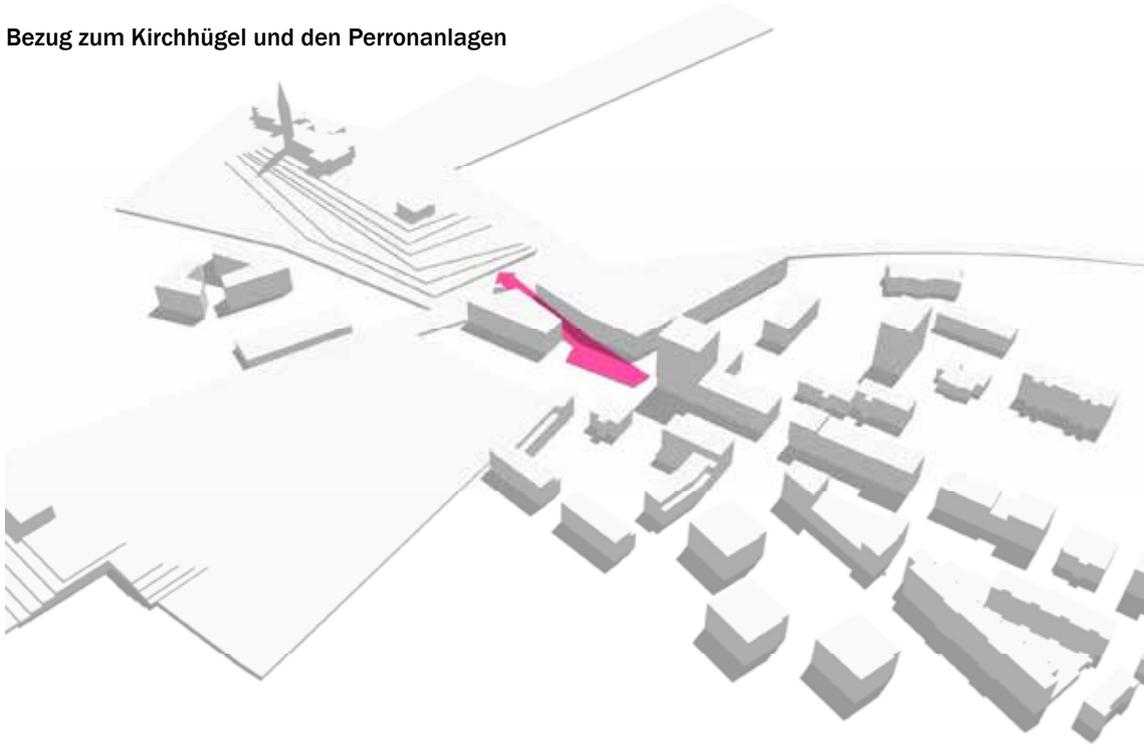
Areal mit strategischer Bedeutung



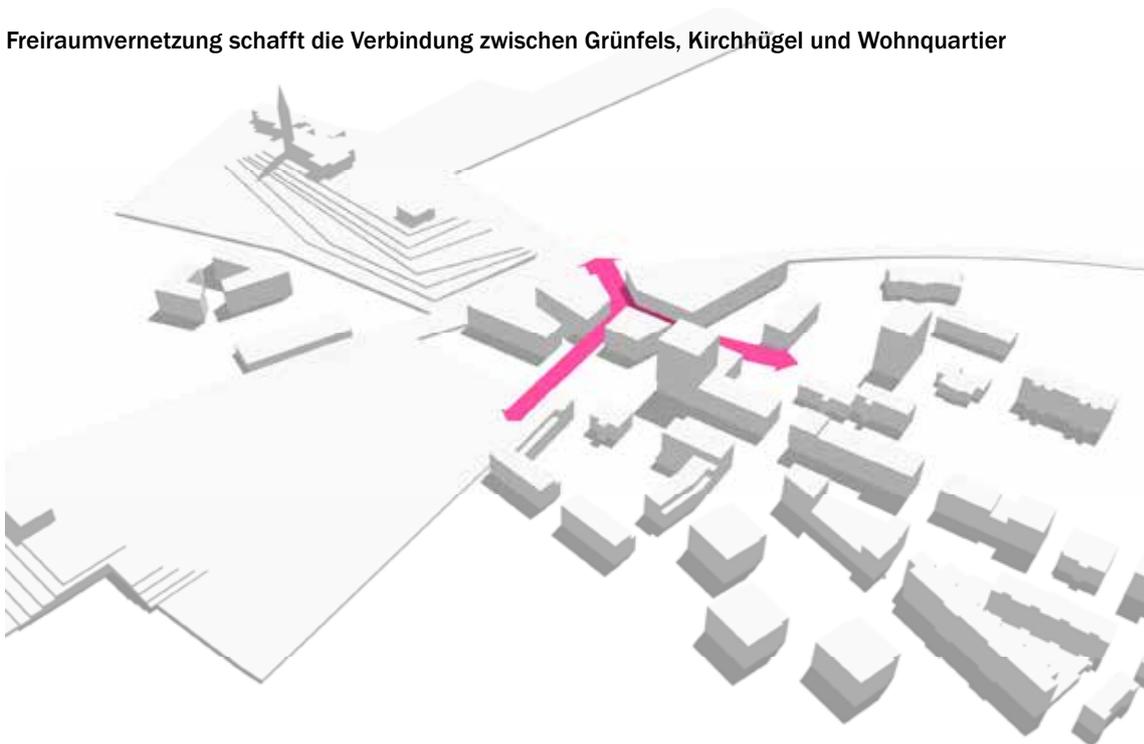
Ausbildung Platzbereich am Endpunkt der Strassenachse



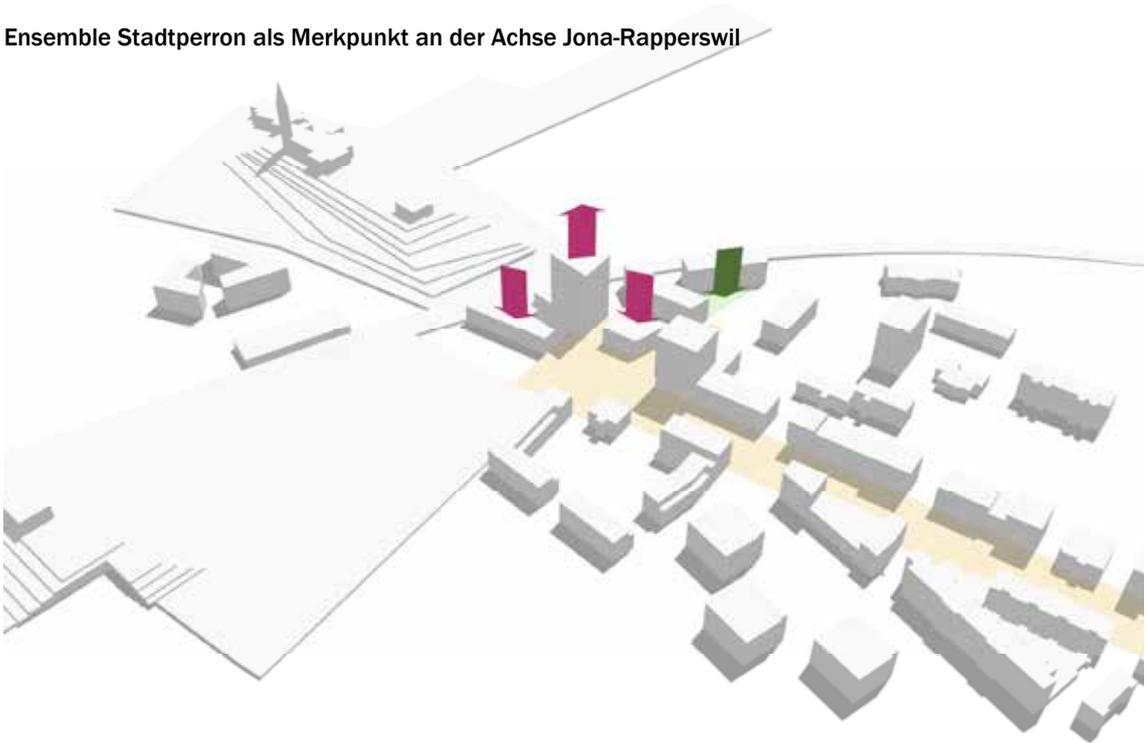
Bezug zum Kirchhügel und den Perronanlagen



Freiraumvernetzung schafft die Verbindung zwischen Grünfeld, Kirchhügel und Wohnquartier



Ensemble Stadtperron als Merkpunkt an der Achse Jona-Rapperswil

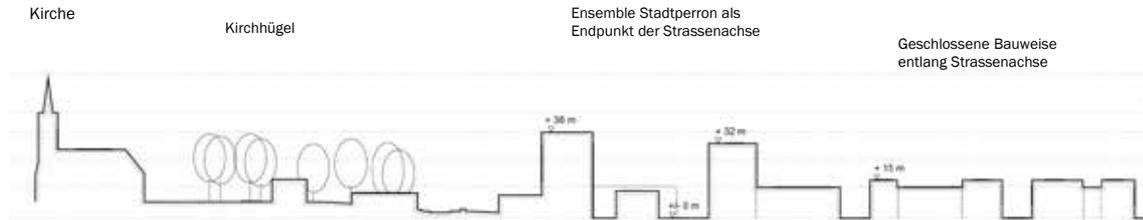


Sequenzbildung als neues Gesamtkonzept: Auflösung der Achse – durchgrünte Wohnstadt



Überprüfung Höhenentwicklung – Ansicht von Norden

Stadtperron im Gesamtkonzept Van de Wetering



Stadtperron im Gesamtkonzept ENF

Kern Jona: punktuelle bauliche Verdichtung an strategischer Lage (Brennpunkt)

Wohnstadt: durchgrüntes, offenes Wohnquartier



Überprüfung Überbauungsgrad

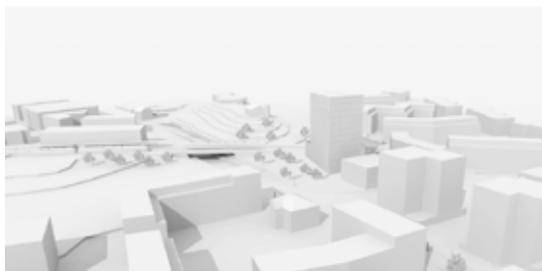
Ergebnis Studienauftrag



Platz anstelle Bauvolumen



Räumliche Öffnung im Bereich von Kirchhügel und Grünfeldspark



Gebäudevorplatz im Bereich der Wegverbindungen



Überprüfung Parzellenstruktur / Etappierung

Zweiteilung des Areals im Bereich der Unterführung



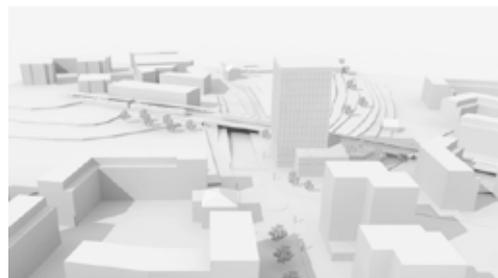
Entwicklung ohne Zellenbauten nicht denkbar



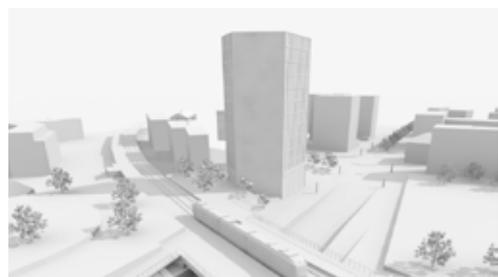
Zonenplan Rapperswil-Jona

Überprüfung der Setzung

Hochhaus in Strassenflucht



Zwei Hochhäuser



Städtebauliches Konzept

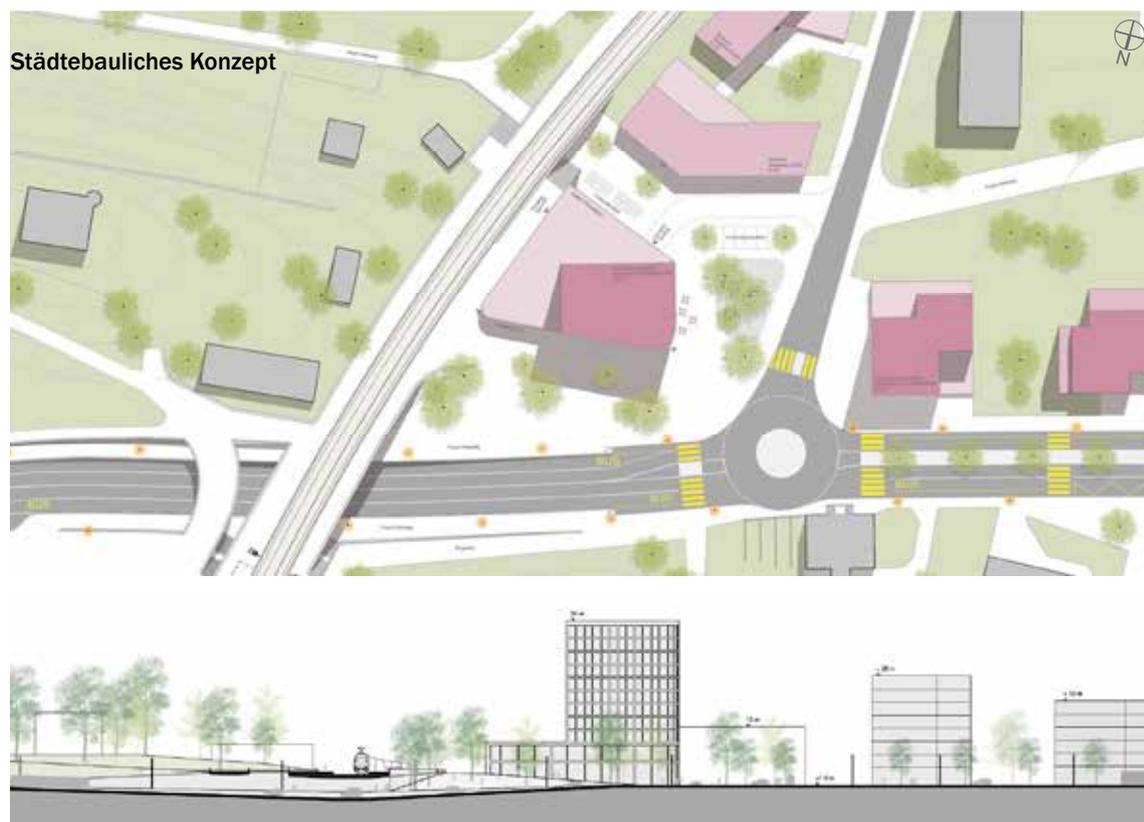
Verdichtung der durchgrünten Wohnstadt beim Stadtperron

Wegverbindungen und Vernetzung der Freiräume betont die übergeordnete Erholungsachse

Zusätzliche Freifläche im Sinne einer Fortsetzung der Grünverbindung zwischen Grünfeldpark und Kirchhügel

Öffnung zum Kirchhügel schafft eine räumliche Beziehung

Rückwärtige Erschliessung ab Eichfeldstrasse



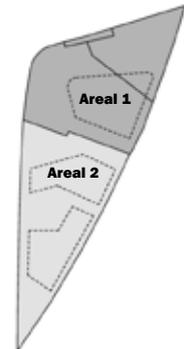
Überprüfung im 3-d-Modell und Kennziffern



Kennziffern

Areal 1:
Anrechenbare Parzellenflächen: 3'680 m²
Anrechenbare Geschossfläche: 6'000 m²
Ausnutzungsziffer: 1,6

Areal 2:
Anrechenbare Parzellenflächen: 3'529 m²
Anrechenbare Geschossfläche: 4'000 m²
Ausnutzungsziffer: 1,1



aGF: GF abzgl. 8% Aussenmauer u.ä.

Kommunaler Richtplan

Neue Fuss-/Radwegverbindungen

Perronverlängerung mit neuen Zugängen

Fuss-/Radweg zwischen Friedhof, Grünfeldspark und Quartier Eichfeld

Anpassung Richtplankarte S. 2.2.3

Entwicklungspotenziale für Mischnutzungen

Für Neuüberbauungen städtebauliche Studien in Konkurrenz durchführen

Abstimmung auf künftiges Portal Kurztunnel

Umsetzung Richtplankarte S. 3.2.8

zukunftsweisendes Siedlungskonzept erarbeiten

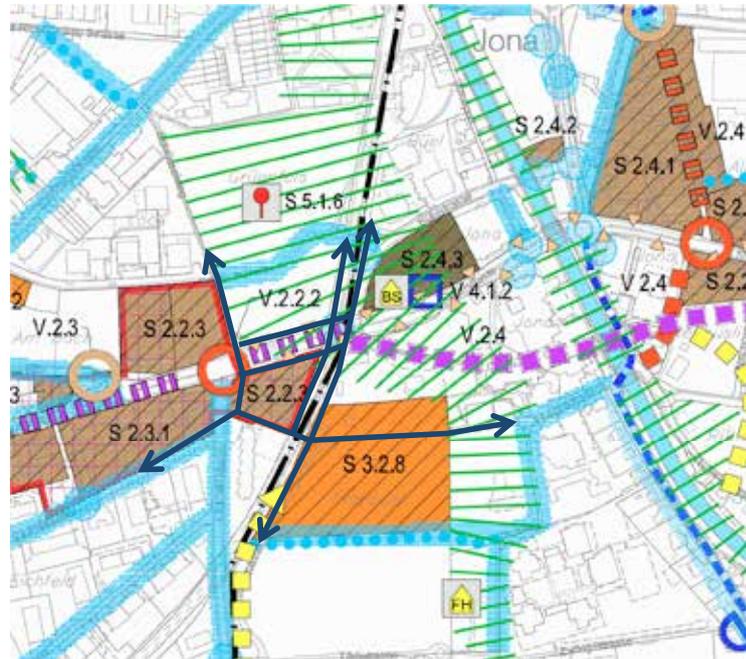
Rücksichtnahme auf Kulturobjekt Frohbühl, Kirchhügel

Umgebungsgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität, Aufwertung

Wegverbindung zum Bahnhof Jona

Lärmschutz gegenüber Bahn

Übergang zum Friedhof lösen



Kommunaler Richtplan

Baureglement und Zonenplan

Allgemeines

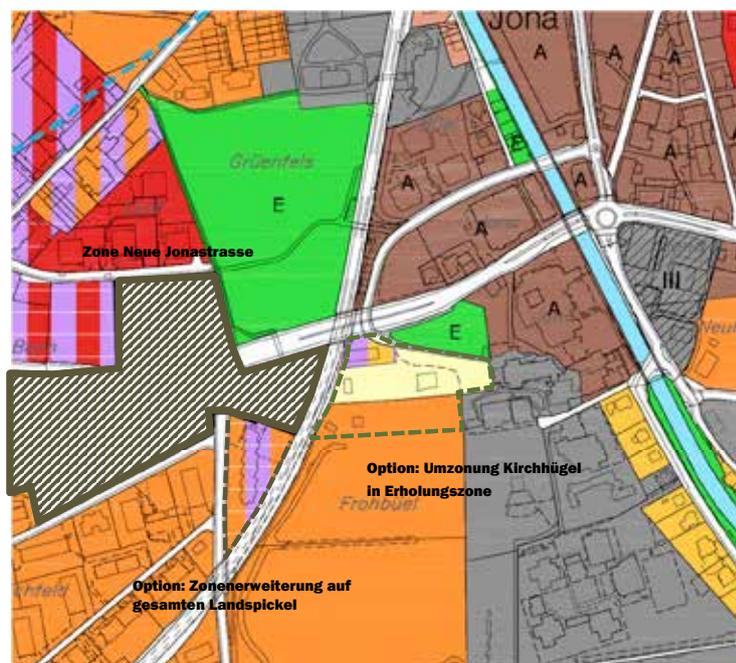
Hochhäuser (ab 25m) und höhere Häuser (ab 20m) nur mit Gestaltungsplan gem. kant. BauG

Hochhausstudie als Beurteilungsgrundlage

Zone Neue Jonastrasse mit GP-Pflicht

Wohn-Gewerbezone, max. 8 VG, max. AZ 1,6

Richtlinien für Architekturwettbewerb und Gestaltungsplan Stadtperron



Zonenplan (Hintergrund)

Richtlinien für die Entwicklung Bahnhof Jona

Planungsgrundlage

Grundlage für Eigentümergespräche, falls Entwicklungsabsichten bestehen

Grundlage für die Ausschreibung eines Architekturwettbewerbs

Grundlage für die Beurteilung von Gestaltungsplänen

Planungszweck

Umstrukturierung des bestehenden Gebiets zu einem erweiterten Bahnhofsperron mit hochstehender und dichter Bebauung als Schnittstelle zwischen der Wohnstadt und dem Kern von Jona

Freiräume

Bahnhofplatz Ost und Bahnhofplatz West

Aussenraumflächen des Stadtperrons sind öffentlich zugänglich

Freiräume sind zu vernetzen

Berücksichtigung der Grünstruktur und der Hügellänge



Richtlinien für die Entwicklung Bahnhof Jona

Architektonische Anforderungen

Volumetrie, Verhältnis von Grundriss zu Höhe sowie architektonischen Ausdruck schafft Bezug zum öffentlichen Raum und dem baulichen Umfeld

Hochhaus max. 40m

Sockelgeschoss dem topografischen Umfeld und Öffentlichkeitsgrad anpassen (Haupteingang zum Platzbereich)

Bezug zwischen Fassade und Freiraum



Richtlinien für die Entwicklung Bahnhof Jona

Art der Nutzung

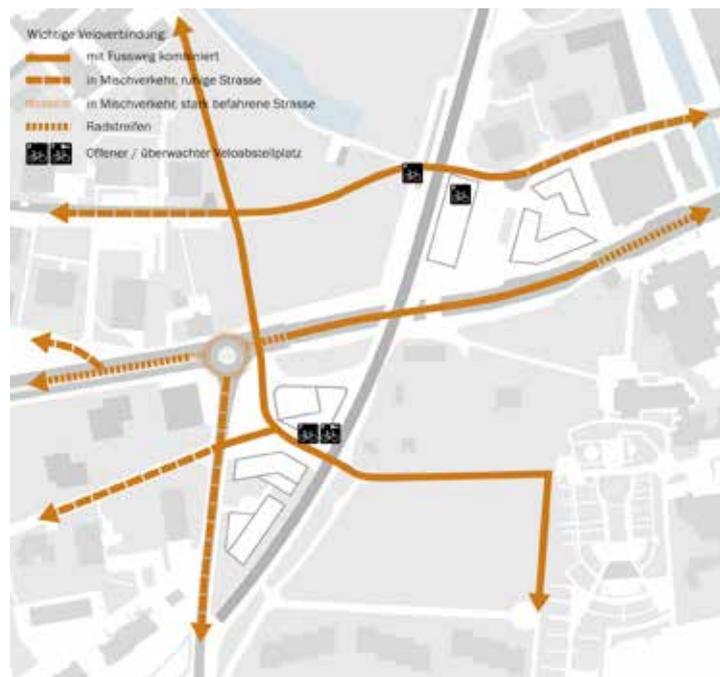
- Mischnutzung (Belebung Bahnhofsgelände)
- Gewerbe, Dienstleistung, Einkaufen (mit GF-Begrenzung), Wohnen
- Sockel mit publikumsorientierten Nutzungen



Richtlinien für die Entwicklung Bahnhof Jona

Veloverkehr

- Sicherstellung der übergeordneten Verbindung (neue Unterführung) zwischen dem Friedhof, Wohnquartier und Grünfeldspark
- Velobstellplätze im Bereich des Stadtperrons



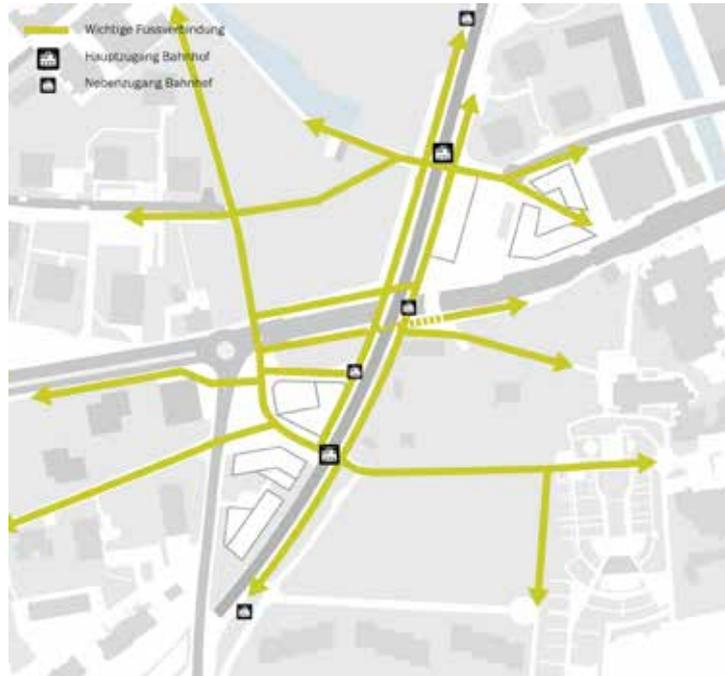
Richtlinien für die Entwicklung Bahnhof Jona

Fussverkehr

Feinmaschiges Fusswegnetz mit neuen Verbindungen zwischen Friedhof, Wohnquartier Eichfeld, Bahnhof und Grünfelspark

Hauptzugang West und neuer Hauptzugang Ost mit Unterführung

Nebenzugänge zur Verkürzung der Wegverbindungen



Richtlinien für die Entwicklung Bahnhof Jona

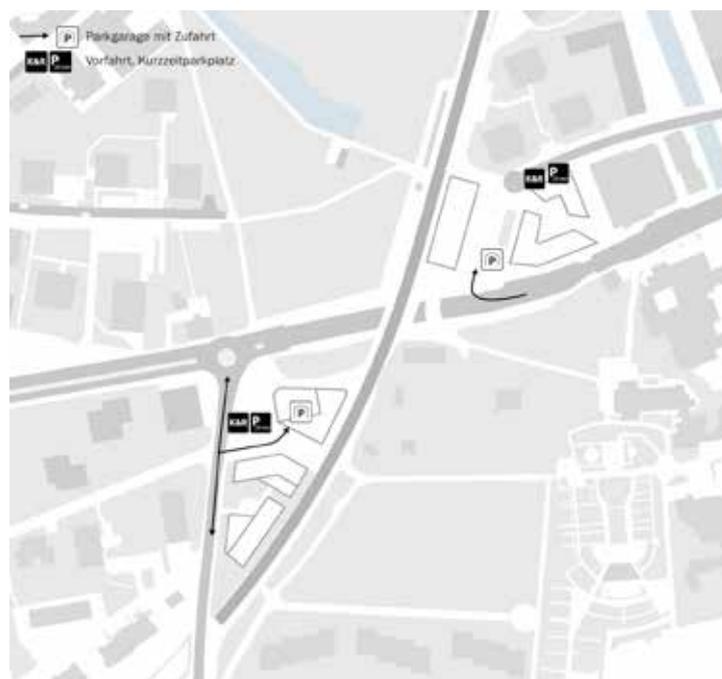
Autoverkehr

Erschliessung ab der Eichfeldstrasse

Parkierung in Sammelparkgarage

Oberirdische Vorfahrt, Kiss n' Ride und Kurzzeitparkplätze

Ermöglichung von PP-Reduktion im Rahmen eines Mobilitätskonzepts



Richtlinien für die Entwicklung Bahnhof Jona

Bahnhofsfunktionen

Orientierung und Auffindbarkeit der Bahnhofsnutzungen (z.B. zwischen Bahn und Bushaltestelle)

Direkte, hindernisfreie Wegführungen (grosszügiger, öffentlicher Freiraum)

Berücksichtigung von „schnellen“ und „langsamen“ Zonen



Schlussbemerkung

Stadtperron als Bestandteil des neuen Gesamtkonzepts

Im neuen Gesamtkonzept und der darin zu Grunde liegenden Idee der Sequenzbildung bildet das Stadtperron einen strategischen Brennpunkt an der Schnittstelle von „Wohnstadt“ und Kern Jona. Der Standort hat eine charakteristische und strategische Lage zwischen Hügellkante, Grünfelspark, Unterführung, S-Bahn-Haltestelle. Als Bestandteil des neuen Gesamtkonzepts der ARGE enF Architekten bildet das Stadtperron einen hochbaulichen Merkmepunkt und reagiert auf die grossmassstäblichen Infrastrukturanlagen im Umfeld. Mit dem Teilprojekt Stadtperron wird der Stadtraum in diesem Abschnitt stark aufgewertet.

Standort mit Scharnierfunktion

Der Standort Stadtperron übernimmt eine wichtige Scharnierfunktion durch folgende Punkte:

- Die Setzung und Volumetrie des Hochhauses vermittelt als Orientierungs- und Merkmepunkt zwischen der zukünftigen Bebauung entlang der Neuen Jonastrasse, dem Kern Jona und dem unmittelbaren Bahnhofsumfeld.
- Mit einem neuen Bahnhofplatz auf der Westseite und den öffentlichen Nutzungen im Erdgeschoss erhält die Westseite des Bahnhofs eine grosszügige Adresse und eine qualitative Zugangssituation zum Perron.
- Geschossflächen für Mischnutzungen an optimal erschlossener Lage geben dem Standort zusätzliches Gewicht und lassen einen attraktiven Vis à Vis zum Bahnhof Ost entstehen.
- Neue Wegverbindungen für den Velo- und Fussverkehr verkürzen die Wege zwischen den Stadtteilen und verbessern den Zugang zum Bahnhof Jona.
- Die Bahnhofsfunktionen wie Veloparkplätze, Vorfahrt, Kiss & Ride, Billetautomat, Kiosk können auch auf der Westseite angeordnet werden und entlasten damit die intensiv genutzte Ostseite.

Weiteres Vorgehen

Die Richtlinien zur Standortentwicklung dienen als Grundlage für die Umstrukturierung zu einem Stadtperron und als Basis für die folgenden Arbeitsschritte:

- Anpassung Zonenplan und Baureglement
- Eigentümergespräche
- Anpassung kommunaler Richtplan

