



23. Februar 2012

Studienauftrag Stadtraum Neue Jonastrasse/St. Gallerstrasse

Städtebauliche Resultate des Studienauftrags

1. Ausgangslage

Auf der Grundlage des Masterplans verfolgt die Stadt mit den beiden Zentren Rapperswil und Jona eine Doppelkernstrategie. Die beiden Kerne werden durch die Neue Jonastrasse miteinander verbunden. Diese ist nicht nur zentrale Verbindungsachse, sondern auch Teil eines übergeordneten kantonalen Strassensystems und – zusammen mit der St. Gallerstrasse – als neue Entwicklungsachse von Bedeutung. Die Neue Jonastrasse ist aufgrund ihrer Linienführung auch ein städtebaulich prägendes Element. Die St. Gallerstrasse ist gleichzeitig die Einfahrtsachse nach Rapperswil-Jona von Osten her. Daran angebunden ist mit dem Gebiet „Jonacenter“ ein wichtiges Entwicklungsgebiet im Osten der Stadt.

2. Gegenstand und Ziele des Studienauftrags

Die Neue Jonastrasse und St. Gallerstrasse sind für den Rad- und Fussverkehr wenig attraktiv und von bescheidener Aufenthaltsqualität. Gleiches gilt auch in städtebaulicher Hinsicht. Hinzu kommt, dass das Verkehrsaufkommen auf diesen Hauptverkehrsachsen eine kritische Grösse erreicht hat. Dies führt dazu, dass die Busse häufig in den Staus stecken bleiben. Vor diesem Hintergrund wurden für den Studienauftrag folgende Ziele definiert:

- a) Einen städtebaulichen Vorschlag für den Stadtraum Neue Jonastrasse zwischen den Zentren Rapperswil und Jona, der zur Stärkung der beiden Zentren beiträgt und hilft, die Doppelkernstrategie umzusetzen.
- b) Einen Vorschlag für eine Strassenraumgestaltung zwischen den beiden Zentren, die dem Anspruch gerecht wird, für die Bewohnenden wie auch für Passanten attraktiv zu sein.
- c) Einen Vorschlag für eine Verkehrslösung für alle Verkehrsteilnehmer auf der Neuen Jonastrasse und der St. Gallerstrasse ab Einfahrt Ost im Gebiet Dionys. Dies unter Berücksichtigung des grossräumigeren Verkehrsregimes und der geplanten Verkehrsentslastung¹ im Westen von Rapperswil-Jona.

¹ Während der Bearbeitungszeit des Studienauftrags wurde zum Verkehrsentslastungsprojekt am 16.05.2011 ein Referendum eingereicht. Das Projekt wurde am 25.09.2011 durch das Stimmvolk abgelehnt.

- d) Einen Vorschlag der es ermöglicht, die Verkehrsprobleme im Bereich öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr auf der Neuen Jonastrasse und der St. Gallerstrasse bereits in naher Zeit zu lösen.
- e) Einen Vorschlag für die Strassenraumgestaltung im Osten der St. Gallerstrasse als wahrnehmbare Zutrittsachse von Osten her.



23. Februar 2012

Seite 2

- f) Einen Vorschlag für eine Konzeption, die in Etappen realisierbar ist und bereits nach Realisierung erster Massnahmen den Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse wahrnehmbar verändert.

3. Projektbeschriebe (Auszug aus dem Jurybericht)

Beitrag ARGE Ernst Niklaus Fausch Architekten ETH/sia GmbH, Zürich und Klaus Zweibrücken Verkehrs- und Raumplanung, Zürich und Müller Illien Landschaftsarchitekten, Zürich

Ausgehend von einer sorgfältigen Analyse baut das städtebauliche Konzept auf den vorgefundenen Strukturen und deren Qualitäten auf. Dazu wird der Strassenraum von Westen nach Osten in unterschiedliche Sequenzen gegliedert: Kern Rapperswil – „Neustadt“ – „Gartenstadt“ – Kern Jona – „Vorstadt“ – Landschaft. Das Konzept beruht auf zwei Schwerpunkten: Zum einen die Stärkung des Umfeldes mittels einer massvollen Verdichtung und zum anderen die Neugestaltung der Neuen Jonastrasse/St. Gallerstrasse mit Lichtstelen und Bäumen als Identität stiftendes Element.

Teilweise unklare und zufällig wirkende Quartiere werden durch Bebauungskonzepte gestärkt und tragen so künftig zur Identitätsbildung der Orte entlang der Strassen zwischen dem Kern Rapperswil und der Landschaft im Osten bei. Die in der Analyse erkannten Defizite und Mängel in den Quartieren werden durch überzeugende Vorschläge behoben, die städtebaulichen Absichten werden konsequent umgesetzt und die räumlichen Sequenzen sind gut ablesbar. Für die Knoten werden robuste städtebauliche Entwicklungskonzepte vorgeschlagen, die flexibel auf zukünftige Anforderungen reagieren können. Es werden teilweise Regeln und Planungsinstrumente erwähnt, wie die städtebaulichen Ideen in der Praxis umgesetzt werden können. Die Leitlinien der städtebaulichen Entwicklung basieren auf der räumlichen Kontrolle des öffentlichen Raumes mittels Verpflichtungen, aber auch auf Anreizen zu privaten Entwicklungen.

Initialprojekt für den städtebaulichen Entwicklungsprozess ist die „Neue Jonastrasse“ mit Schlüsselprojekten an den wichtigen Knoten mit hoher architektonischer Qualität. Dieser städtebauliche Entwicklungsprozess soll basierend auf der heutigen Zonenordnung und der heutigen ortsbaulichen Situation durch ein einfaches Regelwerk für die Bebauung privater Grundstücke in Gang gesetzt werden.

Beitrag ARGE Jauch Zumsteg Pfyl AG, Raumplanung / Städtebau, Zürich und TEAMverkehr.zug ag, Zug, Fischer Landschaftsarchitekten BSLA GmbH, Zürich und HaerleHubacher Architekten BSA, Zürich

Basierend auf einer umfassenden Analyse über den gesamten Stadtraum werden acht Quartiere auf dem drei Kilometer langen Strassenraum als stadträumliche Sequenzen thematisiert. Die städtische Entwicklung basiert dabei auf vier Thesen:

- These 1: Die Nahversorgung erfolgt in praktischen Quartierzentren
- These 2: Innerhalb der Siedlung sind attraktive Freiräume und ausserhalb attrak-



23. Februar 2012
Seite 3

tive Naherholungsräume vorhanden.

- These 3: Die Nutzungen im Siedlungsgebiet werden konzentriert durchmisch.
- These 4: Zentrale Achsen prägen die Stadt (500m bis 1 km ist eine realistische Gehdistanz im System Rapperswil-Jona)

Aufbauend auf diesen Thesen wird die Entwicklung für ein attraktives Stadtleben mit den dazugehörigen Strukturen aufgezeigt. Aus der Vereinigung der Anforderungen des jeweiligen Quartiers und des Verkehrs werden die Stadtfunktionen in Längs- und Quer- richtung erfüllt. Der gewachsene Stadtkörper (Gebäude und Strassenraum), der auch Geschichte beinhaltet, wird dabei respektiert und weiterentwickelt. Der vorhandene Strassenraum wird durch städtebauliche Konzepte geschärft, die Quartierstrukturen weiterentwickelt und urbanisiert. Im städtebaulichen Konzept werden undefinierte räumliche Übergänge vermieden.

Die Veränderungen in der Stadt erfolgen nach einem in Phasen aufgegliedertem Stadt- Umbauprinzip. Zu diesem Zweck wird ein Modell für ein detailliertes behördenverbindli- ches Instrument vorgeschlagen. Ein Stadtbaurat soll die städtebaulichen Geschäfte zu- handen des Stadtrates mit einem sogenannten STADTBAU-Richtplan beraten.

Es werden weitgehende Überlegungen von der Architektur über Nutzungen bis zur Far- bordnung aufgezeigt. Diese Überlegungen sind sehr wertvoll für eine vertiefte Weiterbe- arbeitung der Planung des langen Strassenabschnittes. Für die Bebauungsstruktur soll quartierspezifisch eine vereinheitlichte Grundordnung geschaffen werden. Einzelne Quartiere sollen demnach durch eine leichte Erhöhung der Ausnützung verdichtet wer- den, um so Anreize zur Siedlungserneuerung zu schaffen. Anstelle von Gebäudehöhen und Gebäudelängen wird ein „Mantelmass“ für die Baukörper vorgeschlagen. Innerhalb der Mantellinien ist die Architektur anzuordnen – interessante Gebäude sind prägend für ein schönes Stadtbild.

Beitrag ARGE yellow z urbanism architecture AG, Zürich und w+s Landschafts- architekten, Solothurn und IBV Hüsler AG, Zürich

Aufbauend auf einer sehr präzisen Analyse der einzelnen Stadtbereiche und basierend auf den Nutzungsmischungen und Dichteverteilungen verfolgt das Team das Konzept „Parkway“.

Das Konzept stützt sich grundlegend auf die Zweipol-Strategie aus dem Masterplan der Stadt. Eine Sequenz von stadträumlich unterschiedlichen Abschnitten verbindet die bei- den Zentren Rapperswil und Jona. An Kreuzungspunkten zwischen den beiden Stadtzen- tren werden einzelne, sich befindende Subzentren bzw. Verdichtungen herauskristalli- siert. Diese werden weiter verstärkt und fungieren als sogenannte Trittsteine zwischen den Stadtzentren und den dazwischen liegenden offenen, durchgrüneten Baustrukturen. Die Sequenzen im Stadtraum Neue Jonastrasse/St. Gallerstrasse werden überlagert von Grünraum, Stadtraum, Nutzung, Bewegung und Beleuchtung. Auf diese Weise entste- hen unterschiedliche und differenzierte Stadträume entlang der Hauptachse. Mit städte- baulichen Interventionen an den wichtigen Orten werden Erkennungspunkte im Stadt-



23. Februar 2012
Seite 4

raum geschaffen. Für die Umsetzung des Konzepts werden unterschiedliche Massnahmen für die urbanen Knotenpunkte und den „Parkway“ vorgeschlagen.

Beitrag ARGE Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich und asp Landschaftsarchitekten AG, Zürich und mrs partner AG Zürich

Das Konzept unterstützt die Doppelkernstrategie mit einer Verbindung der beiden Stadtzentren Rapperswil und Jona durch einen städtischen Boulevard. Entsprechend dem konsequenten Vorschlag des Boulevards wird auf der Neuen Jonastrasse ein dreispuriges Strassenprofil auf der gesamten Länge vorgeschlagen, wovon eine Fahrspur für den öffentlichen Verkehr vorgesehen ist. Die Alte Jonastrasse soll dabei vom Verkehr entlastet und zur Quartierstrasse zurückklassiert werden. Die Umsetzung des vorgeschlagenen Konzepts ist stark abhängig von den örtlichen Eigentumsverhältnissen und muss deshalb in einem längeren Zeithorizont gedacht werden.

Obschon diese Idee einen starken städtebaulichen Akzent setzt, wirft sie auch gewisse Fragen auf. Die Form und Ausprägung der vorgeschlagenen Verdichtung über die gesamte Länge des Boulevards, widerspricht den sehr unterschiedlichen Stadtstrukturen. Fraglich ist auch, ob sich eine Verdichtung über die gesamte Länge der neuen Jonastrasse nicht kontraproduktiv auf eine Stärkung der beiden Zentren auswirken könnte.

Dennoch besticht das Konzept durch seine Klarheit und Prägnanz. Insbesondere der Vorschlag in Bezug auf den Vorbereich des Zentrums Jona und den Umgang mit der bestehenden Unterführungssituation. Die Idee eines „Stadtperrons“ mit einer städtebaulichen Verdichtung im Bereich des Kirchenhügels schafft eine Verbindung des Stadtraums Neue Jonastrasse zum Zentrum Jona. Gleichzeitig entsteht dadurch eine Verknüpfung mit der übergeordneten Grünverbindung, die sich via Grünfelspark in Richtung Süden wieder ausweitet.

Informationsbeauftragter

Hansjörg Goldener
Stadtschreiber-Stv.