



Gestaltungsplan Stadthof Süd

Planungsbericht
Auflage

St.Gallen, 30. November 2010

1.105.1.005

Ingress

Zur besseren Lesbarkeit wird generell nur die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit auch weibliche Personen angesprochen und eingeschlossen.

ERR Raumplaner FSU SIA
Kirchgasse 16
9004 St.Gallen

www.err.ch
st.gallen@err.ch
Telefon +41(0)71 227 62 62
Fax +41(0)71 227 62 63

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
1.1	Anlass	4
1.2	Wettbewerb	4
1.3	Zonierung, heutige Nutzung	6
1.4	Schutzverordnung	7
2	Zielsetzung	8
3	Projekt	8
3.1	Städtebaulicher und architektonischer Ausdruck, Nutzung	8
3.2	Umgebungsgestaltung	9
3.3	Materialisierung	10
3.4	Parkierung	10
4	Gestaltungsplan	11
4.1	Überbauung	11
4.2	Umgebung	12
4.3	Erschliessung	12
4.4	Umwelt	15
4.5	Lärmschutz	16
4.6	Naturgefahren	16
4.7	Archäologie	16
4.8	Abweichungen Regelbauweise	17
5	Öffentliche Interessen	18
6	Information und Mitwirkung	18
7	Vorprüfung	18
8	Verfahren	19
Anhang		
9	Spielraum Projekt und Gestaltungsplan (unmassstäblich)	20
10	Volumenvergleich Regelbauweise - Gestaltungsplan	21

1 Ausgangslage

1.1 Anlass

Die Stiftung Fokus Rapperswil-Jona hat zum Zweck, ein gemeinnütziges Begegnungszentrum an zentraler Lage in Rapperswil-Jona zu planen, zu bauen und zu betreiben. Hauptmotivation ist die zunehmende Isolation und Vereinsamung einzelner Bevölkerungsgruppen, wie beispielsweise alleinstehende Senioren oder alleinerziehende Elternteile.

Die Stiftung hat die Vision, einen Lebensraum zu schaffen, in dem Vernetzung und Entwicklung von Menschen in Gemeinschaft auf der Basis christlicher Werte stattfindet. Menschen aus unterschiedlichen sozialen Schichten, Kulturen und unterschiedlicher Herkunft sollen hier generationenübergreifend wohnen, arbeiten, lernen, sich gegenseitig helfen und begegnen – kurz: Begeistert zusammen leben. Das Ziel ist die Bereitstellung einer massgeschneiderten Infrastruktur für Dienstleistung und Geschäft, Unterricht und Wohnen, Freizeit und Unterhaltung, Kultur und Genuss, Begegnung und Austausch, Entspannung und Inspiration.

Die Stiftung besitzt zwei zusammenhängende Parzellen, Nr. 643R und Nr. 1081R. Das Areal beträgt gesamthaft ca. 2'880 m² und ist zentral am Stadthofplatz gelegen. An diesem zentralen Ort sollen die Ziele der Stiftung umgesetzt werden. Neben dem inhaltlichen Anspruch ist die Stiftung bestrebt, mit dem Projekt einen städtebaulich positiven Beitrag an prominenter Lage zu leisten.

1.2 Wettbewerb

Mittels eines privaten Projektwettbewerbs auf Einladung mit neun Teams wurde ein Siegerprojekt ermittelt: das Projekt „Geode“ von EM2N Architekten, Zürich. Neben den beiden Parzellen 643R und 1081R, die im Eigentum der Stiftung sind und für die Bebauung zur Verfügung stehen, umfasst der Perimeter zusätzlich die Parzelle 978R, die der AlbuVille AG gehört und ein wichtiges Bindeglied zwischen der neuen Überbauung und dem Einkaufszentrum AlbuVille darstellt.

Der Projektwettbewerb wurde in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Rapperswil-Jona erarbeitet. Das Fachpreisgericht wurde darum auch mit Personen besetzt, die die Interessen der Stadtplanung vertreten.

Das Preisgericht setzte sich wie folgt zusammen:

Sachpreisgericht:	Christian Meier, Stiftungsrat (Vorsitz)
	Rinaldo Lieberherr, Präsident des Stitungrats
	Benno Müller, Vizepräsident des Stiftungsrats
	René Christen, leitender Pastor Kirche im prisma, Rapperswil

Fachpreisgericht: Monika Jauch, dipl.Arch. ETH SIA, Luzern
 Urs Wildberger, dipl. Arch. REG A/SIA/SWB, Winterthur
 Kurt Huber, dipl. Arch. BSA/SIA, Frauenfeld
 Beat Kämpfen, dipl. Arch. ETH SIA, Zürich
 Marcel Gämperli, Stadtbaumeister Rapperswil-Jona

Weitere Mitglieder Pontus Musa, Geschäftsführer Foody's, Feusisberg, Gastroplaner
(beratend) Paul Schellenberg, dipl. Arch. FH/STV, Winterthur, Bauphysiker
 Armand Meier, Verwaltungsratspräsident AlbuVile AG, Rapperswil



Abbildung 1: Lage des Plangebietes

1.3 Zonierung, heutige Nutzung

Im Zuge der Vereinigung von Rapperswil und Jona zur Stadt Rapperswil-Jona fand auch eine Revision und Zusammenführung der Zonenpläne und Baureglements statt. Das neue Baureglement Rapperswil-Jona ist derzeit noch nicht rechtskräftig; es befindet sich zur Zeit im Rekursverfahren. Das vorliegende Projekt wurde dennoch in Anlehnung an den neuen Zonenplan und das neue Baureglement erstellt. Die Parzellen 643R und 1081R liegen gemäss rechtskräftigem Zonenplan in der Kernzone KB (Altstadtgürtel), die Parzelle 978R befindet sich in der Kernzone KC (Zentrum). Gemäss dem neuen Zonenplan Rapperswil-Jona befinden sich die Parzellen 643R und 1081R in der Kernzone K5B, die Parzelle 978R liegt in Kernzone K3A.

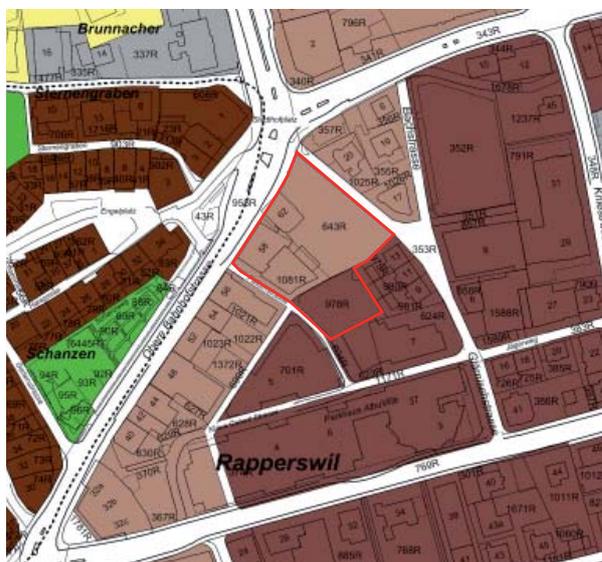


Abbildung 2: rechtskräftiger Zonenplanausschnitt Rapperswil

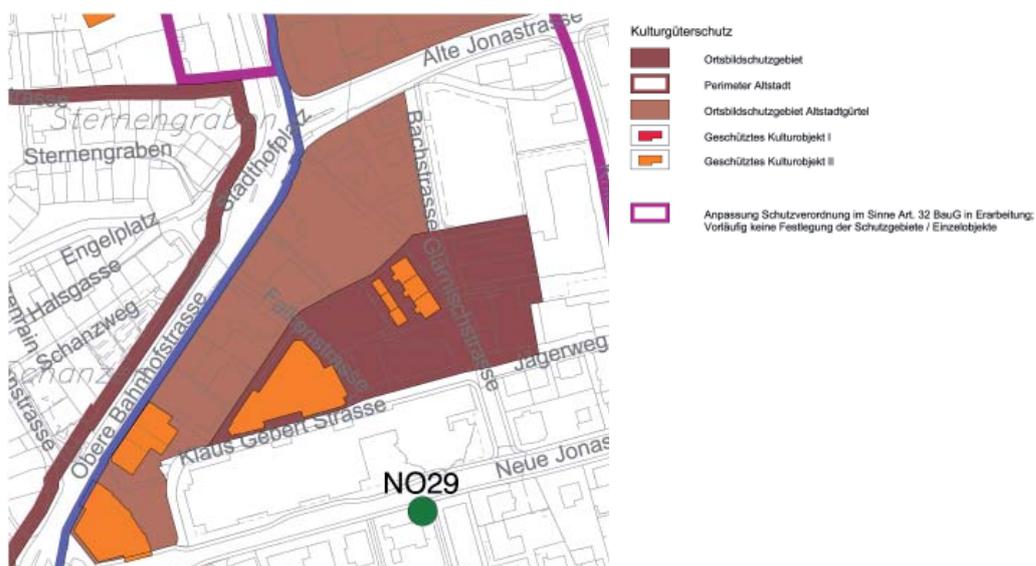


Abbildung 3: neuer Zonenplanausschnitt Rapperswil-Jona

Heute sind die Parzellen 643R und 1081R mit vier zusammenhängenden Gebäuden bestanden, die als Läden, Büros, Ateliers und Wohnungen sowie Lager genutzt werden.

1.4 Schutzverordnung

Das Plangebiet liegt im gemäss neuer Schutzverordnung Rapperswil-Jona im Ortsbildschutzgebiet sowie im Ortsbildschutzgebiet Altstadtgürtel.



Das Gebäude an der oberen Bahnhofstrasse 62 (Parzelle 643R) ist im Inventar des schützens- und erhaltenswertens Baubestandes als Objekt der Kat. C enthalten („Nägeli-Haus“, erbaut 1832). Dies insbesondere deshalb, da es ein Zeitzeuge der Erstbesiedlung von Einzelgebäuden ausserhalb der Stadtmauer ist. Die definitive Schutzverordnung, die derzeit noch im Verfahren ist, klassiert das Gebäude nicht als Schutzobjekt. Hingegen wurden die benachbarten Reihenhäuser entlang der Glärnischstrasse (Nr. 9-13) sowie die Häuser an der Bahnhofstrasse Nr. 32a-c, 40 und 42 als Schutzobjekte der Kategorie II (Teilschutz) aufgenommen. Der Schutzzumfang der Alten Fabrik (an der Kreuzung Falkenstrasse/Klaus Gebert-Strasse) wird im Rahmen des zur Zeit bearbeiteten Studienverfahrens festgelegt.

2 Zielsetzung

Der Gestaltungsplan bezweckt zum Einen eine bezüglich städtebaulicher, architektonischer und landschaftsarchitektonischer Qualität besonders hochstehende Überbauung und Aussenraumgestaltung an einer zentralen und prominenten Lage am Stadthofplatz als Tor zur Innenstadt. Zum Anderen soll das Projekt auf die neue Zonenplanung bzw. die Überarbeitung des Baureglementes abgestimmt werden. Weiter soll mit dem Gestaltungsplan die Erschliessung und Parkierung sinnvoll geregelt werden.

3 Projekt

3.1 Städtebaulicher und architektonischer Ausdruck, Nutzung

Der Stadthof Süd liegt an städtebaulich exponierter Stelle und soll den Ort markieren. Gleichzeitig muss er zwischen verschiedenen baulichen Massstäben, Aussenräumen und Geometrien vermitteln. Die Reaktion des Gebäudekörpers zur umliegenden Bebauung ist durch kleine Rücksprünge und leichte Ausdrehungen präzise und verfeinert entwickelt. Feine Knicke in der Fassade verwandeln das beachtliche Volumen in einen geschliffenen Baukörper und setzen die Fassaden unter Spannung. An der oberen Bahnhofstrasse weicht das 4. Obergeschoss gegenüber der Nachbarparzelle hin zurück, um zum kleineren Massstab der angrenzenden Bauten überzuleiten. Ebenso staffelt sich das Volumen entlang der Glärnischstrasse ab, um gegenüber den kleineren Nachbarn Mass zu halten. So versucht das neue Gebäude wie ein Passstück auf alle Seiten hin spezifisch und massstäblich sensibel zu reagieren und gleichzeitig als starke Setzung städtebauliche Präsenz zu entfalten. Der kräftige aber zugleich rücksichtsvolle Auftritt zeichnet den Baukörper als Mischnutzung mit öffentlicher Ausstrahlung aus. Es entsteht ein respektvolles Nebeneinander mit der bestehenden Nachbarschaft.

Der Hauptzugang am Stadthofplatz lädt durch das doppelgeschossige Zurückweichen der Fassade zum Betreten des Gebäudes ein. Der Zugang vom südlichen Platz her öffnet sich über die gesamte Foyerbreite und ist ebenfalls doppelgeschossig ausgebildet.

Quer über das Grundstück verlaufen wichtige Wegverbindungen zwischen der Altstadt und angrenzenden Quartieren und Nutzungen. Anstatt die Passantenströme ums Haus herum, sollen sie quer durchs Areal geführt werden und so zur Belebung des Orts beitragen. Der Stadthof Süd soll von der breiten Bevölkerung erlebt und genutzt werden können und so zu einem integralen Bestandteil der Stadt werden. Ein Wegnetz durchquert das Gebäude. Die Dimension der inneren Erschliessungsräume nimmt die der Gassenquerschnitte der Altstadt auf. Der Innenraum weitet sich zu einem kleinen Platz, führt über eine grosse Treppe und öffnet sich auf den Hofraum hinter dem Gebäude. Eine innere Treppenlandschaft verbindet die verschiedenen Ebenen

des Foyers und führt Besucher in die Höhe. Wie bei einer Geode verbirgt eine raue äussere Schale die Reichhaltigkeit des Inneren.

Damit der Stadthof Süd wirklich als kleine Stadt gelesen werden kann, ist es wichtig, dass die Nutzungen im Inneren miteinander kommunizieren. Dies führt zum Bild eines offenporigen Schwamms, einer Raumstruktur die aussen wie innen Fassaden ausbildet, in der Räume durch grosse Öffnungen miteinander verbunden oder voneinander getrennt werden können, wo über Durchblicke und Raumstaffelungen die Tiefe des Gebäudes und die Vielfalt der Nutzungen erlebt werden kann.

Das Herzstück des Projekts, der Foyerraum, ist als zentraler Begegnungsraum des Hauses ausformuliert. Er verbindet alle Geschosse und Programme miteinander durch Weg- und Blickbeziehungen. Als offenes Raumgefüge konzipiert, lädt er zum Verweilen ein und bietet vielfältige Aufenthaltsmöglichkeiten.

Das ganze Haus ist auf eine flexible Nutzung hin ausgelegt. Lichte Raumhöhen von 2.90 m, vielfältige Erschliessungsmöglichkeiten (drei Kerne je mit Lift+Treppe) sowie durchgängige Schwellenlosigkeit und somit Behindertengerechtigkeit ermöglichen eine flexible Nutzung der polyvalenten Nutzungsbereiche. Ihre Staffelung und Ausdrehung sowie das ringförmige Organisationsprinzip ergeben für alle polyvalenten Nutzungsbereiche attraktive Südost/Südwest/Südausrichtungen der Wohnbereiche und einen weiten Ausblick Richtung Alpen. Alle polyvalenten Nutzungsbereiche verfügen über eigene Dachterrassen und den Zugang zum gemeinschaftlich nutzbaren Dachgarten.

3.2 Umgebungsgestaltung

Die Umgebungsgestaltung reagiert mit präzisen, objekthaften Massnahmen auf die Künstlichkeit der jeweiligen Aussenraumflächen. Die beiden Dachlandschaften auf der Tiefgarage des südlichen Platzes und auf dem Gebäudekörper werden mit einem durchgehend homogenen Grundbelag versehen und durch wenige Einzelobjekte strukturiert.

Der neue südliche Platz liegt auf der Tiefgaragendecke. Durch eine minimale Gefällsausbildung in den Tiefgaragengeschossen wird erreicht, dass die wichtige Anbindung der Eingänge und des Cafés von der Falkenstrasse her ohne Gefällsbrüche oder Treppen erfolgt. In Analogie zur freien Raumbildung im Gebäudeinneren entsteht ein grosszügiger Platz. Der freie Raum wird durch einen Teppich aus Natursteinpflasterung belegt. Diese wölbt sich im südöstlichen Randbereich zu Pflanzenkegeln auf und ist mit Blumenhartriegel bepflanzt. Die üppige Blütenpracht dieser Kleingehölze nimmt das Thema der mittelalterlichen Gärten extra muros auf und reinterpretiert es zeitgemäss.

Die Dachflächen erhalten eine Grundbepflanzung aus trockenresistenten Pflanzen. Die Positionierung der Elemente und Aufbauhöhen richten sich nach den Vorgaben der Statik. Trotz

minimalem Aufbau kann eine extensive Kräuter- und Gräserflur erreicht werden. In Bereichen, wo das verwendete Pflanzensubstrat stärker eingebaut werden kann, sind üppigere Gräserpflanzungen vorgesehen. In diesen Pflanzenteppich sind Wege aus einem gut begehbarem Belag eingelegt. Diese verbinden die einzelnen Aufenthaltsbereiche innerhalb und ausserhalb des Gebäudes miteinander und führen durch den Dachgarten. Das Wegsystem wird zusammen mit den vorgeschlagenen Pergolen, beschatteten Hochbeeten und Sitzgelegenheiten zum eigentlichen Kommunikationsraum über den Dächern. Neben der verbindenden Geste einer durchgehenden Dachlandschaft für alle, bilden die Einbauten ein hohes Potential für eine durchmischte Aneignung über die Altersschichten hinweg.

3.3 Materialisierung

Die unmittelbare Altstadtnähe und die städtebauliche Präsenz aufgrund von Lage und Grösse des Stadthof Süd bilden wichtige Referenzpunkte der noch weitergehenden Planung der äusseren Erscheinung des Gebäudes.

Die äussere Erscheinung des Stadthofs entwickelt sich aus seiner städtischen Typologie heraus. Ein als mural charakterisierbarer Sockel aus beispielsweise eingefärbtem, leicht sandgestrahltem Sichtbeton vermittelt zur Topografie. Darüber bilden leicht konkave Paneele aus leicht farbig eloxiertem Aluminium eine filigrane Aussenhaut. Das vom Sonnenlicht erzeugte Spiel von Reflektion und plastischem Schatten verleiht der Fassade zurückhaltende Eleganz. Die behutsame Setzung und Differenzierung von Öffnungen und Einschnitten akzentuiert Zugänge und Nutzungen. Die unterschiedlichen Öffnungsgrössen der Fenster differenzieren zwischen privateren und öffentlicheren Nutzungen. Eine leichte Aufkantung an der Dachkante und feine Geländer vermitteln gestalterische Sorgfalt. Berankte Pergolen auf den Dachterrassen vermitteln Lebensfreude und künden vom fast mediterranen Lebensgefühl in den oberen Geschossen.

Diese Beschreibung basiert auf dem Entwurf des in einer zweiten Stufe überarbeiteten Wettbewerbsprojekts. Er unterlag bislang weder einer technisch-konstruktiven noch kostenmässigen Prüfung. Bei der Prüfung von möglichen Alternativen wird auf sorgfältige Gestaltung und Detaillierung der Fassaden zur Erreichung hoher Ansprüche Wert gelegt. Mit Fortschreiten des Verfahrens werden zur Sicherstellung der städtebaulichen und architektonischen Qualität frühzeitig die Stadtbildexperten und die kantonale Denkmalpflege beigezogen.

3.4 Parkierung

Das Unterniveau-Parking wird über eine Zufahrt an der südöstlichen Gebäudeecke von der Glärnicherstrasse her erschlossen. Die Anlieferung aller Veranstaltungsräume und Werkstätten erfolgt oberirdisch von der Glärnischstrasse her über die südlich am Gebäude liegende Hebebühne, an der die Nebenbühne des grossen Saals mit Lift liegt. Der kleine Saal kann zudem mit Kleintransportern über die Parking-Zufahrt direkt angeliefert werden. Die Anlieferung der Gastronomie erfolgt mit Kleintransportern über die Parking-Zufahrt auf dem 1.UG per Lift.

Das gesamte Unterniveau-Parking ist mit Schrägparkierung vorgesehen. Kleinbusse werden im überhohen 1. UG parkiert. Das darunter anschliessende Splitlevel-System nützt die zur Verfügung stehenden Flächen der sechs bis sieben Halbgeschosse optimal aus.

4 Gestaltungsplan

4.1 Überbauung

Die Überbauung wird durch die Grundflächen Hauptbauten in der maximalen horizontalen Ausdehnung begrenzt. Nach Aussen sind die Grundflächen Hauptbauten durch Baulinien festgelegt. Gegen die Obere Bahnhofstrasse wird die Bebauung durch eine Pflichtbaulinie fixiert, die anzubauen ist, wobei einzelne Einschnitte und Rücksprünge möglich sind. Die übrigen Baulinien können angebaut werden. Sie dienen vor allem der Sicherstellung der Möglichkeit, das Gebäude bis an die Strasse stellen zu können. Mit diesen Festlegungen werden die ordentlichen Grenz-, Strassen- und internen Gebäudeabstände ersetzt. Die maximalen Ausdehnungen können unterschritten werden, sofern das charakteristische Bild sowie das städtebaulich qualitativ hochwertige Verhältnis der Hauptbauten in sich und zueinander und zum Umfeld gewahrt bleibt. Eine gewisse Flexibilität ist erforderlich, da sich das Projekt noch auf Wettbewerbsstand befindet. Aufgrund des vorgegebenen Raumprogramms bestehen hohe Anforderungen an die Funktionalität mit vielfältigen Nutzungen auf begrenztem Raum. Eine Darstellung des Spielraums zwischen Projekt (Stand 25.10.2010) und Gestaltungsplan befindet sich im Anhang.

Die maximalen Gebäudehöhen werden in m ü. M. festgelegt. Über diese Höhen dürfen nur technisch notwendige Bauteile und Anlagen zur Energiegewinnung ragen, sie müssen aber von der Fassade zurückgesetzt sein und müssen zusammengefasst werden.

Unterirdische Bauten müssen vollständig unter dem gewachsenen und gestalteten Terrain liegen.

Was die Nutzung betrifft, so sind aus öffentlichen Interessen in den von der Oberen Bahnhofstrasse und vom südlichen Platz zu erreichenden Geschossen Publikumsnutzungen anzuordnen. Aus öffentlicher Sicht ist ein Betriebskonzept anzustreben, welches unterschiedliche und vielfältige Nutzergruppen anspricht. Das neue Gebäude soll Offenheit ausstrahlen und als attraktiver Treffpunkt einen Beitrag zur Belebung der Stadt leisten.

Den Anliegen behinderter und betagter Personen ist gemäss der SIA Norm 521 500 „Hindernisfreie Bauten“ Rechnung zu tragen.

4.2 Umgebung

Die Gestaltung der Aussenräume muss der besonderen innerstädtischen Lage gerecht werden und hat ebenso wie die Überbauung hohen qualitativen Ansprüchen zu genügen.

Die Umgebungsgestaltung der zugänglichen Dachflächen ist von den künftigen Nutzungen abhängig. Wohnnutzungen erfordern eine andere Aussenraumgestaltung als Büronutzungen, da sie die privaten Frei- und Erholungsflächen für die Bewohner darstellen. Für Beschäftigte ist ein attraktiver Aussenraum wichtig für das Arbeitsklima und Pausen. Die Gestaltung ist deshalb qualitativ hochwertig auf die jeweilige Nutzung abzustimmen.

Auf den Dachflächen der Grundflächen Hauptbauten A und B sind dreiseitig offene An- und Nebenbauten sowie offene ungedeckte Pergolen zulässig. Diese sind beispielsweise als Schattenspender oder als überdachte Sitzmöglichkeit für die Nutzer wichtig. Die An- und Nebenbauten dürfen max. 30m² Grundfläche, die Pergolen max. 60m² aufweisen, so dass grössere Gruppen genügend Platz finden. Weiter sind Treppenanlagen zur Verbindung der verschiedenen Ebenen sowie technische Aufbauten gestattet.

Aus Gründen der Höhenentwicklung durch An- und Nebenbauten wurde auf die Begehbarkeit des Dachs der Grundfläche Hauptbaute C verzichtet. Alle nicht begehbaren Dachflächen müssen aus Gründen der Retention und des Kleinklimas extensiv begrünt werden.

4.3 Erschliessung

Das Plangebiet wird für den motorisierten Verkehr von Süden über die Glärnischstrasse erschlossen. Die LKW-Anlieferung sowie die Zu- und Wegfahrt zur Tiefgarage erfolgen ebenfalls über die Glärnischstrasse. Die Zu- und Wegfahrt zur Tiefgarage muss auch für Lieferwagen befahrbar sein, da sich die Anlieferung für Lieferwagen im Untergeschoss befindet. Es sind deshalb auch Parkplätze für Lieferwagen vorzusehen; die definitive Anzahl richtet sich nach der Nutzung. Mindestens sind jedoch zusätzlich 5% der Anzahl PW-Parkplätze für Lieferwagen zur Verfügung zu stellen. An der Glärnischstrasse soll eine direkte Anlieferungsmöglichkeit für die Bühne geschaffen werden, so dass die Bühne bei Bedarf direkt befahren oder angeliefert werden kann.

Es sind in Abhängigkeit vom Nutzungsmix mindestens 200 und höchstens 300 PW-Parkplätze zu erstellen. Die Berechnung der Parkplätze erfolgt gemäss rechtskräftigem Parkplatzbedarfsreglement der Stadt Rapperswil-Jona. Aus den Berechnungen gemäss Parkplatzbedarfsreglement entsteht eine minimale und eine maximale Anzahl an Parkplätzen. Die konkrete Anzahl der Parkplätze wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens abgestimmt auf ein Mobilitätsmanagement und auf die tatsächliche Nutzung in Absprache zwischen der Stadt und der Bauherrschaft festgelegt. Die Bauherrschaft verpflichtet sich zu einem Mobilitätsmanagement,

welches Aussagen zum Modal Split, zum Betriebskonzept (d.h. limitierte Fahrtenerzeugung zur Abendspitzenstunde), zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie zum Langsamverkehr macht.

1/10 der Anzahl der PW-Parkplätze müssen zusätzlich für motorisierte Zweiräder erstellt werden. Die Tiefgarage muss im zeitlich unbeschränkt zugänglich sein, so dass sie für Besucher und Kunden des Zentrums von Rapperswil-Jona zur Verfügung steht.

Im Sinne eines Realisierungsnachweises wird im Folgenden auf der Basis des Wettbewerbprojektes die Anzahl der erforderlichen Parkfelder nach dem Parkplatzbedarfsreglement berechnet.

Motorfahrzeuge

Nutzungsart	m2/Anzahl gem. Projekt	Parkfelder für Bewohner oder Beschäftigte	Parkfelder für Besucher und Kunden
Polyvalente Nutzungsbereiche (Annahme: Wohnen)	2'520m2	1PF/80m2 -> 32 PF	10% -> 3PF
Verkaufsgeschäfte kundenintensive	175m2	1PF/150m2 VF -> 1PF	1 PF/30m2 VF -> 6 PF
Gastbetriebe Restaurant, Café, etc.	560 Sitzplätze	1 PF/40 Sitzplätze -> 14 PF	1 PF/6 Sitzplätze -> 93 PF
Spezialnutzungen Säle, Kino (gem SN 640 281)	1'500 Sitzplätze	0.2/Sitzplatz -> 300 PF (davon geschätzt 10 Personal)	
GESAMT		449 PF -> 100%	

Reduktionsfaktor ÖV gemäss Parkplatzbedarfsreglement

Gebiet B	100%	min.-max.	Anzahl PF
Wohnen	32 PF	55-80%	17-26 PF
Kunden/Besucher	392 PF	40-60%	157-235 PF
Beschäftigte	25 PF	30-45%	8-11PF
GESAMT			182-272 PF

Abstellplätze für motorisierte Zweiräder: 1/10 aller PF 18-27 PF

Während der Vorprüfung wurde eine verkehrstechnische Untersuchung vom Büro Ernst Basler + Partner durchgeführt, die die Auswirkungen des Mehrverkehrs durch die Realisierung des Vorhabens geprüft hat. Die Untersuchung zeigt, dass durch das Projekt Stadthof Süd keine negativen Auswirkungen auf das Strassennetz in Rapperswil-Jona entstehen, wenn sicher gestellt wird, dass grosse Veranstaltungen so organisiert werden, dass deren Verkehrserzeugung (Zu- oder Wegfahrten) nicht während der abendlichen Verkehrsspitzenstunde (heute ca. 17-18 Uhr) erfolgt. Die Knoten Stadthof und Cityplatz sind zu dieser Zeit bereits hoch ausgelastet und bilden eine Kapazitätsbeschränkung. Der Knoten Neue Jonastrasse / Glärnischstrasse stellt in der Netzhierarchie eine untergeordnete Rolle dar.

Die geplante unterirdische Parkierung kann rund Dreiviertel der Spitzennachfrage decken. Der Rest kann durch das Parkierungsangebot in den benachbarten öffentlich zugänglichen Parkhäusern gedeckt werden.

Als Massnahmen zur Förderung des ÖV im Mobilitätsmanagement werden im Verkehrsgutachten vorgeschlagen, Informationen zu Anfahrtsmöglichkeiten mit dem ÖV attraktiv aufzubereiten, Gratistickets, Pauschalbillette oder Vergünstigungen für ÖV-Nutzer anzubieten, sowie als einfachste Massnahme die Veranstaltungszeiten auf Ankunfts- und Abfahrtszeiten der wichtigsten ÖV-Verbindungen aufzuzeigen. Weiter wäre eine Verlegung von Bus-Haltestellen oder die Einrichtung eines Shuttle-Buses möglich. Für die Förderung des Fuss- oder Veloverkehrs sollten gemäss Handbuch Veloparkierung des Bundesamtes für Strassen ASTRA (2008) Anforderungen erfüllt sein wie beispielsweise nahe des Eingangs gelegene Abstellplätze, verkehrssichere Zufahrten, gute Einsehbarkeit und Beleuchtung, Schutz vor Diebstahl, etc.

Die Anzahl an Abstellplätzen für leichte Zweiräder (Velos) richtet sich ebenfalls nach dem Parkplatzbedarfsreglement der Stadt Rapperswil-Jona sowie nach dem Handbuch Veloparkierung des Bundesamtes für Strassen ASTRA (2008) und wird im Baubewilligungsverfahren festgelegt.

Im Sinne eines Realisierungsnachweises ist in folgender Tabelle die Anzahl erforderlicher Abstellplätze leichter Zweiräder auf der Basis des Wettbewerbprojektes berechnet.

Nutzungsart	m2/Anzahl gem. Projekt	Bewohner oder Beschäftigte	Besucher und Kunden
Wohnen	51 (Zimmer)	1 VP/Zimmer -> 51 VP	
Verkaufsgeschäfte kundenintensive	175m2	1 VP/200m2 VF -> 1 VP	1VP/50m2 VF -> 4 VP
Theater/Konzertsäle (gem. Velohandbuch)	1'500 Sitzplätze		1VP/10 Sitzplätze bzw 1VP/20 Sitzplätze -> 75 - 150 VP
Restaurationsbetriebe (gem. Velohandbuch)	560 Sitzplätze		2 VP/10 Sitzplätze -> 112 VP
GESAMT		52 VP	191 - 266 VP, Reduktion aufgrund Mehrfachnutzung * -> 150-200 VP

TOTAL

max. 250 Abstellplätze für leichte Zweiräder

* keine gleichzeitige Vollausslastung von Sälen und Restauration, darum geschätzte Reduktion gemäss Verkehrsgutachten

Für Kunden und Besucher müssen die Abstellplätze für leichte Zweiräder in Eingangsnähe angeordnet werden. Mindestens ein Drittel dieser zu erstellenden Abstellplätze muss gedeckt sein. Die Abstellplätze für leichte Zweiräder der Bewohner und Beschäftigten sind zwingend unterirdisch anzuordnen.

Die Erschliessung für die Fussgänger erfolgt über mindestens je einen Zugang von Norden über die obere Bahnhofstrasse sowie von Süden über den Platzbereich. Ausserdem müssen auf Wunsch des Grundeigentümers entlang der Süd- und Ostgrenze von Parzelle Nr. 978R Möglichkeiten für maximal 10 Plätze für das Abstellen von Motorfahrzeugen geschaffen werden.

Die Lage der Veloabstellplätze muss bei der Weiterbearbeitung des Projektes optimiert werden. Bei der Realisierung ist zudem der Wegweisung für Fussgänger zwischen Bahnhof, den ÖV-Haltestellen und dem Stadthof Süd die nötige Beachtung zu schenken. Das Mobilitätsmanagement muss auch Aussagen zum Langsamverkehr beinhalten. Die definitive Festlegung der Anzahl an Veloabstellplätzen muss wie bei den Parkplätzen in Absprache zwischen der Stadt und der Bauherrschaft abgestimmt auf das Mobilitätsmanagement und die konkrete Nutzung erfolgen.

4.4 Umwelt

Für die Entsorgung sind zwei Standorte vorgesehen: einer befindet sich bei der LKW-Anlieferung, der andere an der Falkenstrasse. Der genaue Ort und die technische Ausführung wird im Baubewilligungsverfahren zusammen mit der Bauverwaltung und der KEZO festgelegt. Die Standorte sind bewusst von der oberen Bahnhofstrasse zurückversetzt, da diese als Flanierstrasse dem Fussverkehr vorbehalten bleiben sollte.

Aus energetischen Gesichtspunkten ist die Überbauung nach einem gesamtheitlichen Energiekonzept zu erstellen, wobei die verschiedenen Nutzungen zu berücksichtigen sind. Zu dem Energiekonzept gehören eine energieeffiziente Gebäudehülle und Haustechnik sowie der Einsatz von erneuerbarer Energie. Für alle oberirdischen Gebäudeteile ist der Minergie-P-Standard anzustreben. Aufgrund der technisch erforderlichen Massnahmen wie z. B. dickere Isolationsschichten resultiert eine Abweichung von der Gebäudehöhe gemäss Baureglement.

Im Hinblick auf ökologisches Bauen sind die Bauten und Anlagen nach bauökologischen Grundsätzen zu erstellen, das heisst, es sind möglichst ungiftige und recycelbare Materialien zu verwenden, so dass möglichst geringe Eingriffe in natürliche Stoffkreisläufe entstehen und auch die Gesundheit der Nutzer der Überbauung durch die Verwendung von ungiftigen Stoffen gewahrt wird.

Die Lebensraumsprüche von Flora und Fauna sind bei der Dachflächen- und Umgebungsgestaltung zu berücksichtigen.

4.5 Lärmschutz

Dem Lärmschutz des Plangebietes ist eine hohe Bedeutung beizumessen. Der Beurteilungsspiegel (Stand 1991) an der Oberen Bahnhofstrasse Nr. 62 liegt bei 72.9 db(A). Für die Kernzone gilt der Immissionsgrenzwert mit der Lärmempfindlichkeitsstufe III (65 db(A) am Tag und 55 db(A) in der Nacht). Für Räume in Betrieben gelten 5 db(A) höhere Immissionsgrenzwerte. Es zeigt sich also, dass auch mit allfälligen Büronutzungen die zulässigen Belastungsgrenzwerte überschritten sind. Bei einer Nutzung mit lärmempfindlichen Räumen in den oberen Geschossen an der Bahnhofstrasse müssen deshalb entsprechende Massnahmen wie beispielsweise eingezogene Loggien ergriffen werden. Die städtebauliche und architektonische Qualität darf aufgrund der Massnahmen nicht vernachlässigt werden. Eine enge Zusammenarbeit mit der Fachstelle Lärmschutz des Kantons St. Gallen ist zu empfehlen. Ein projektbezogener Nachweis betreffend Lärmschutz muss mit der Einreichung des Baugesuches erbracht werden.

4.6 Naturgefahren

Gemäss Gefahrenkarte des Kantons St.Gallen befindet sich das geplante Vorhaben in keinem Gefahrenbereich.

4.7 Archäologie

Das Stadtbauamt Rapperswil-Jona hat bereits 2008 mit der Kantonsarchäologie Kontakt aufgenommen. Auch die Bauherrschaft wurde über die zu erwartenden archäologischen Befunde orientiert. Eine Überlagerung der bestehenden Situation mit dem Stadtplan von 1765 zeigt, dass sich die Parzellen 643R sowie 1081R fast vollständig ausserhalb des ehemaligen Stadtgrabens befinden. Einzig unter und neben dem Haus Obere Bahnhofstrasse Nr. 63 auf Parzelle 643R könnten archäologische Strukturen erhalten geblieben sein, nämlich Reste der sogenannten Grabengegenmauer, die auf dem Plan von 1765 deutlich sichtbar ist. Der Kantonsarchäologie ist deshalb seitens der Bauherrschaft genügend Zeit für Dokumentationen einzuräumen. Es gilt die Meldepflicht gemäss der „Verordnung betreffend den Schutz von Naturkörpern und Altertümern“ (sGs 271.51).

4.8 Abweichungen Regelbauweise

In folgender Tabelle sind die Abweichungen des Gestaltungsplans zum momentan rechtskräftigen Baureglement Rapperswil und zum neuen Baureglement der Stadt Rapperswil-Jona dargestellt:

	rechtskräftiges BauR Rapperswil		neues BauR Rapperswil-Jona		Gestaltungsplan
	634 /1081	978	634 /1081	978	
Parzelle	634 /1081	978	634 /1081	978	
Zone	KB	KC	K5B	K3A	
Ausnützungsziffer	-	1.2	-	-	-
Gebäudehöhe max.	17.0 m (gemessen ab Niveaulinie Obere Bahnhofstrasse)		17.0 m (gemessen ab Niveaupunkt)	11.0 m (gemessen ab Niveaupunkt)	s. Abbildungen im Anhang
Firsthöhe max.	20.5 m (gemessen ab Niveaulinie Obere Bahnhofstrasse)		21.0 m (gemessen ab Niveaupunkt)	15.0 m (gemessen ab Niveaupunkt)	s. Abbildungen im Anhang
Gebäuelänge max.	-	50 m	-	-	58 m
Gebäudetiefe max.	ü. 2. OG 16 m		ü. 2. OG 16 m	-	s. Gebäudetiefen im Gestaltungsplan
unterird. Bauten	max. 1m über dem ursprünglich gewachsenen Terrain		unter gewachsenem und gestaltetem Terrain		unter gewachsenem und gestaltetem Terrain

Die Abweichungen liegen in der Gebäudehöhe, -länge und -tiefe und lassen sich mit der besonderen architektonischen Qualität an einer prominenten Lage sowie einer hohen Funktionalität mit vielfältigen Nutzungen auf engem Raum begründen. Durch die Höhenstaffelung gliedert sich das Gebäude gegen Süden gut an die angrenzende K3A an.

Der bestehende Gestaltungsplan Haus zum Pelikan vom 20. November 1992 geht von einer Gebäude- und Firsthöhe von 431.40 m ü. M. aus. Der Niveaupunkt Hauptbau wurde im Gestaltungsplan Haus zum Pelikan auf 413.60 m ü. M. festgelegt. Der rechtskräftige Gestaltungsplan sieht also eine effektive Gebäude- und Firsthöhe von 17.80m vor.

Der neue GPL Stadthof Süd geht von einer Trottoirhöhe am Eingang an der Oberen Bahnhofstrasse von 414.10 m ü. M. aus. Von dieser Höhe aus ist eine Gebäudehöhe von max. 17.90m (432.00 m ü. M.) aufgrund der Anforderungen an den Minergie-P-Standard erforderlich. Dies ergibt eine Abweichung von 0.9m gegenüber der Regelbauweise bzw. 0.10m gegenüber der Gebäudehöhe des rechtskräftigen Gestaltungsplanes Haus zum Pelikan.

5 Öffentliche Interessen

Die Überbauung am Stadthofplatz als Eingang zur Innenstadt ist hinsichtlich verschiedener Aspekte von öffentlichem Interesse: primär ist der städtebauliche und architektonische Ausdruck des Projektes ein wesentlicher Punkt, der im Interesse der Öffentlichkeit steht. Dies gilt sowohl für das Gebäude wie auch für den öffentlichen südlichen Platz. Weiter ist die Festlegung der Publikumsnutzungen der Geschosse, die von der Strasse aus zu erreichen sind, von grosser Relevanz, da dies für verschiedene Benutzergruppen attraktiv wirkt und für die gewünschte Belebung des Ortes sorgt. Neben den Gebäudefunktionen spielt auch die Erschliessung mit der dauerhaften öffentlichen Zugänglichkeit der Tiefgarage eine wichtige Rolle. Letztendlich sorgen die besagten Aspekte für eine hohe Attraktivität des Standorts und für eine Belebung des Zentrums von Rapperswil-Jona.

6 Information und Mitwirkung

Die Anstösser werden von der Grundeigentümerin Stiftung Fokus Rapperswil-Jona im Rahmen des Auflageverfahrens des Gestaltungsplans informiert. Das Ergebnis des Wettbewerbs wird im Anschluss an das Gestaltungsplanverfahrens publiziert.

7 Vorprüfung

In der Vorprüfung wurde der Gestaltungsplan grundsätzlich gut geheissen. Es wurde gefordert, den Bericht und die Beilagepläne hinsichtlich der Materialisierung zu konkretisieren. Dies wurde so berücksichtigt. Es wurde darauf hingewiesen, dass auf formale Rücksprünge nicht verzichtet werden könne. Aufgrund dessen wurden die besonderen Vorschriften ergänzt.

Aus Sicht der Denkmalpflege ist in allen Planungs- und Bewilligungsphasen neben den Stadtbildexperten auch die kantonale Denkmalpflege beizuziehen. Artikel 3 der besonderen Vorschriften wurde entsprechend umformuliert und ergänzt.

Die Belange der Archäologie wurden im Bericht berücksichtigt.

Es wurde ausserdem auf die Lärmsituation der Oberen Bahnhofstrasse hingewiesen. Ein entsprechender Artikel wurde in den besonderen Vorschriften ergänzt und im Bericht erläutert.

Mit einem Verkehrsgutachten ist die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes und die Auswirkungen auf die Lichtsignalanlage aufzuzeigen. Das Verkehrsgutachten wurde erstellt, die Ergebnisse wurden in den Bericht aufgenommen. Insbesondere wurde die Berechnung der Abstellplätze für leichte Zweiräder aufgrund verlässlicher Werte aus dem Verkehrsgutachten bereinigt. Im

Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist zwingend ein Mobilitätsmanagement zu erarbeiten, dass die Empfehlungen des Verkehrsgutachtens berücksichtigt.

Weiter wurde angeregt, zentrale Versickerungsanlagen frühzeitig zu prüfen. Dies wird geprüft und im Rahmen der Baubewilligung eingereicht. Eine Regenwassernutzung wird angestrebt.

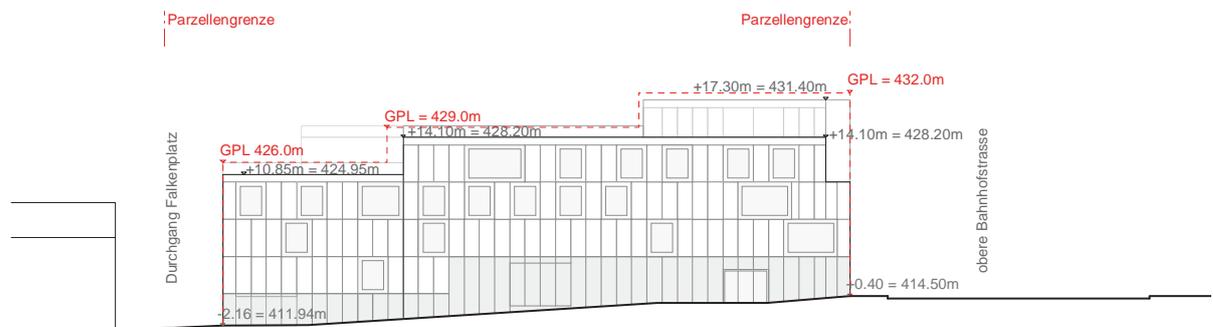
8 Verfahren

Mit Inkraftsetzung des neuen Gestaltungsplanes wird der bestehende Gestaltungsplan Haus zum Pelikan vom 20. November 1992 und der bestehende Baulinienplan Obere Bahnhofstrasse vom 10. Februar 1965 aufgehoben.

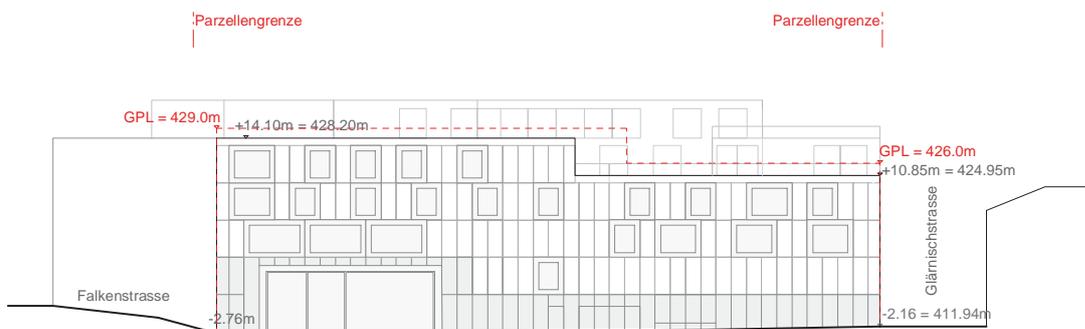
9 Spielraum Projekt und Gestaltungsplan (unmassstäblich)



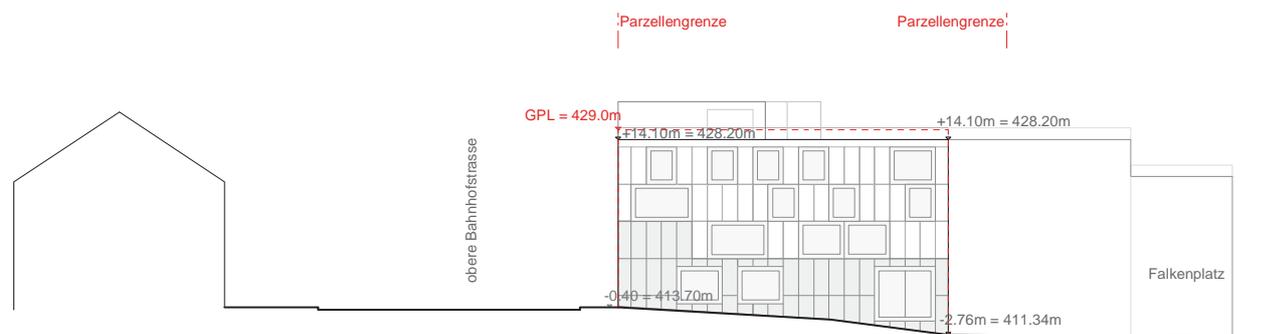
Nord



Ost



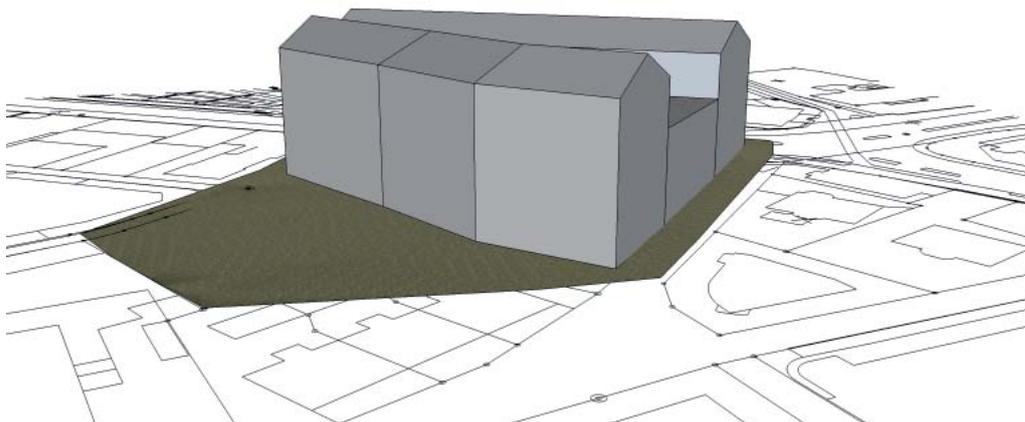
Süd



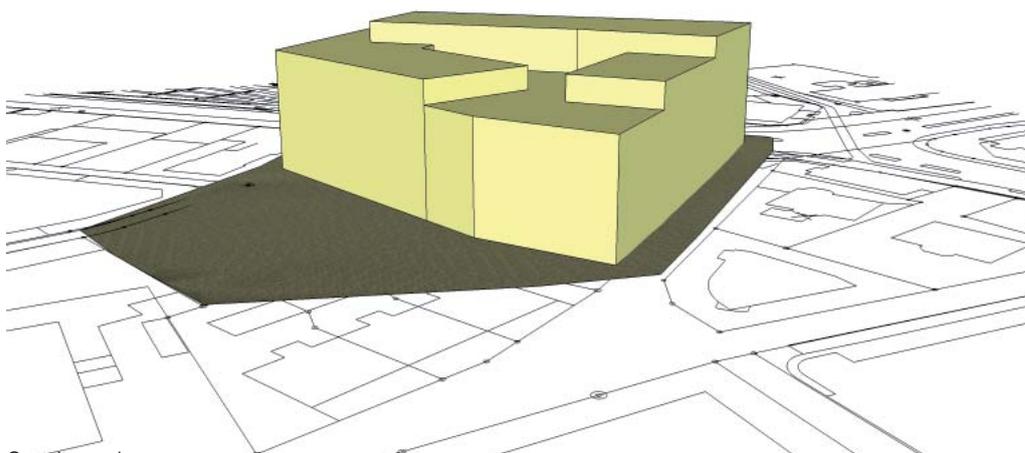
West

10 Volumenvergleich Regelbauweise - Gestaltungsplan

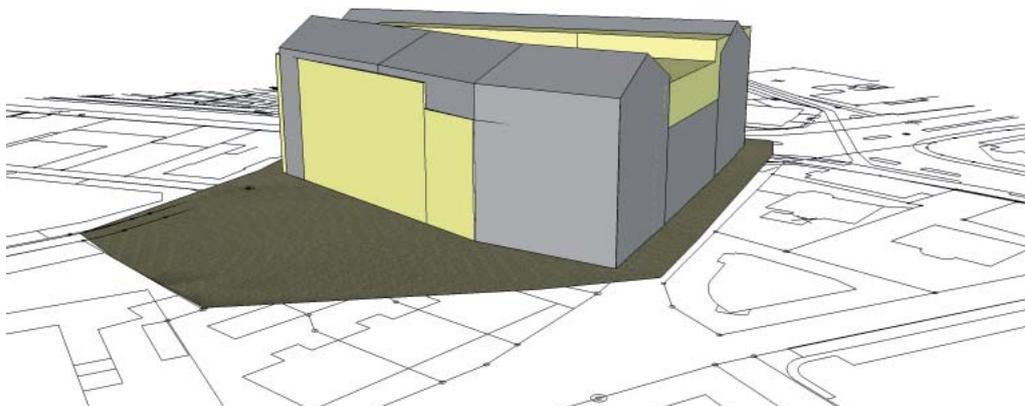
Blick von Südosten



Regelbauweise nach neuem Baureglement Rapperswil-Jona

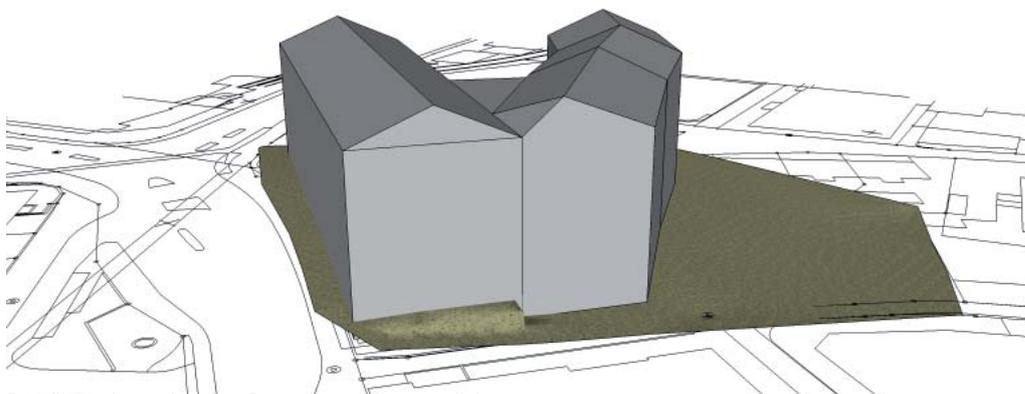


Gestaltungsplan

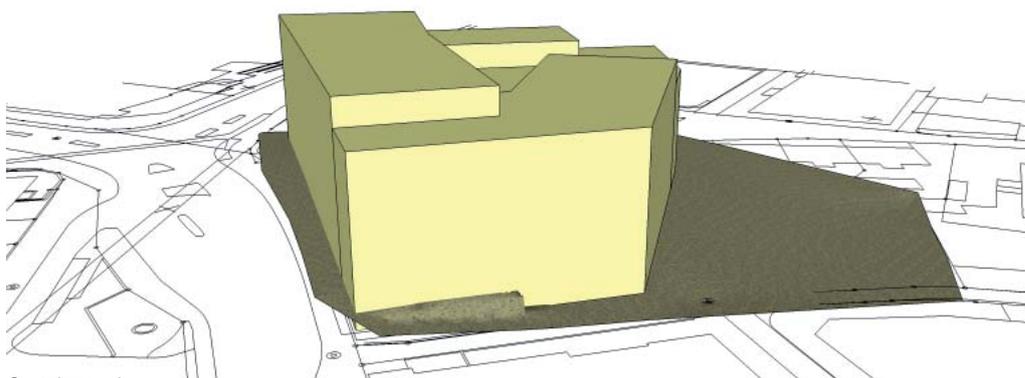


Vergleich

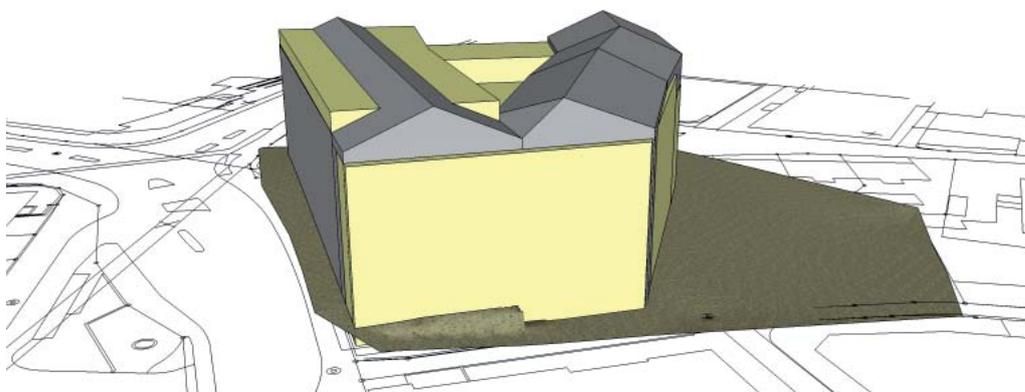
Blick von Nordwesten



Regelbauweise nach neuem Baureglement Rapperswil-Jona

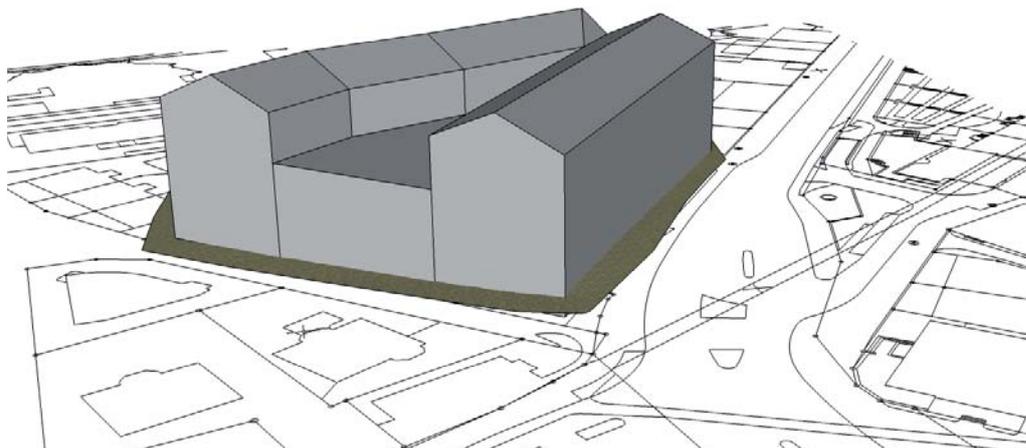


Gestaltungsplan

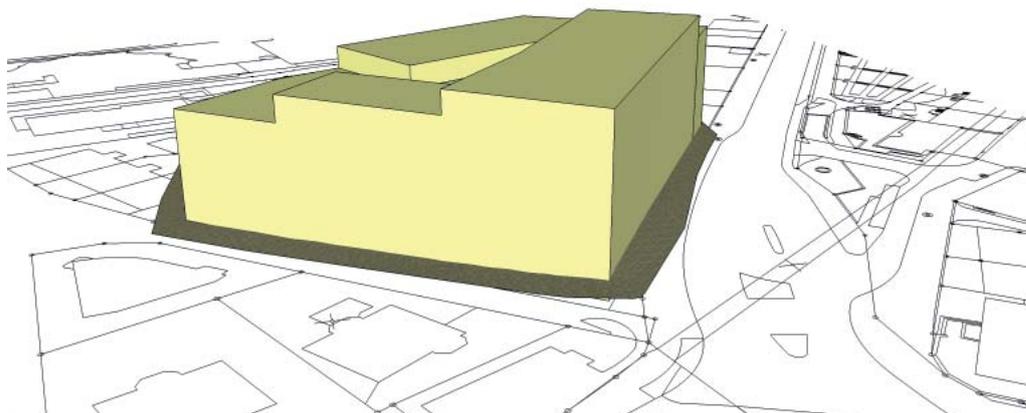


Vergleich

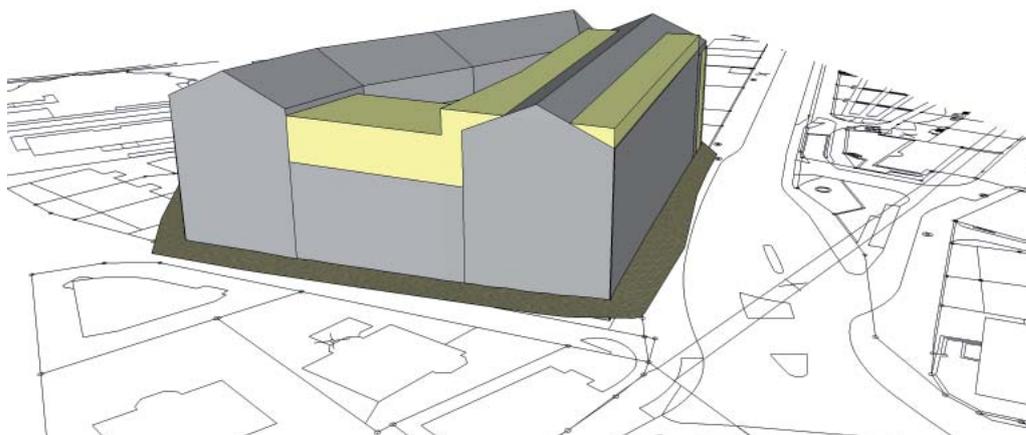
Blick von Nordosten



Regelbauweise nach neuem Baureglement Rapperswil-Jona



Gestaltungsplan



Vergleich