



Planungsbericht

20. Dezember 2013

Stadt Rapperswil-Jona

Überbauungsplan BühlPark

und Änderung des Überbauungsplans «Jonaport»
vom 29. Mai 1978

Stritmatter Partner AG



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
1.1	Sachverhalt	3
1.2	Projektwettbewerb «Bushof Jona»	4
2	Grundlagen	8
2.1	Richtplanung	8
2.2	Nutzungsplanung	8
3	Änderung Überbauungsplan «JonaPort»	10
4	Erläuterung Überbauungsplan «BühlPark»	11
4.1	Allgemeines	11
4.2	Erschliessung	11
4.3	Bebauung	13
4.4	Umgebung	15
4.5	Umwelt	16
5	Nachweise	17
5.1	Allgemein	17
5.2	Siedlung	17
5.3	Siedlung und Verkehr	21
5.4	Wasser und Boden	21
5.5	Ergänzungen	22
6	Verfahren	23
6.1	Entwurfsphase	23
6.2	Vorprüfungsphase	23
6.3	Mitwirkung und Information	23
6.4	Rechtsverfahren	24
6.5	Genehmigung	24
Anhang		25
A1	Checkliste Nachweise	26
A2	Parkplatzberechnung der Gewerbenutzung	27
A3	Resultate der Lärmberechnung	28
Impressum		30

1 Ausgangslage

1.1 Sachverhalt

1.1.1 Planungsgebiet

Das Bearbeitungsgebiet liegt im Zentrum von Jona direkt neben der S-Bahnhaltestelle Jona. Das Areal ist unbebaut und wird teilweise als Parkplatz genutzt. Die ehemaligen Bauten wurden im Frühling 2013 abgebrochen. Der Geltungsbereich umfasst die Parzellen Nrn. 621J, 1156J sowie 1157J (Teil) und weist eine Gesamtfläche von rund 5'700 m² auf. Umschlossen wird das Gebiet von der Bahnlinie im Westen und der St. Gallerstrasse im Süden. Gegen Osten und Norden stösst das Gebiet an bestehende Wohn- und Gewerbebauten.

Abb. 1 Lage im Ort
(Geoportal, unbestimmter Massstab)

Legende:

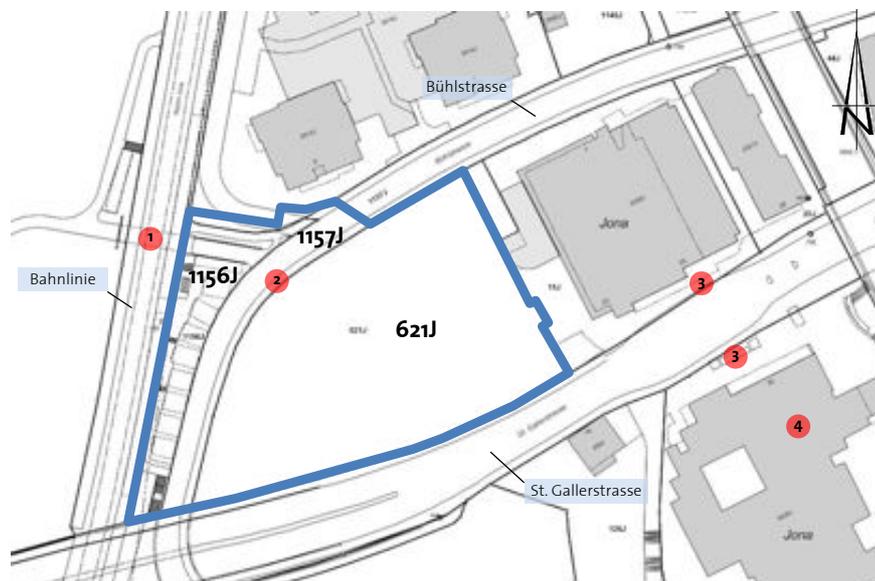
- ① Tankstelle
- ② Kreuz – Kultur und Gastlichkeit
- ③ Stadtverwaltung
- ④ Poststelle Jona



Abb. 2 Situation
(Geoportal, unbestimmter Massstab)

Legende:

- ① S-Bahnhaltestelle Jona
- ② Bushaltestelle Jona Bahnhof
- ③ Bushaltestelle Kreuz / Jonaport
- ④ Kreuz – Kultur und Gastlichkeit



1.1.2 Entwicklungsabsichten

Die Politische Gemeinde Rapperswil-Jona hat einen Masterplan Verkehr erarbeitet und dabei auch den öffentlichen Verkehr neu organisiert. Ein Bestandteil dieser Masterplanung ist die Realisierung eines neuen ÖV-Knotens am Standort Bahnhof Jona. Dieser Knoten hat in diesem Konzept sowohl für den regionalen Pendlerverkehr (S-Bahn, Regionalbus) wie auch für den lokalen Stadtverkehr (Bushof, Bahnhof) eine grosse Bedeutung. Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, plant die Politische Gemeinde Rapperswil-Jona den Bau eines neuen Bushofes und eine Umgestaltung des Bahnhofplatzes. Der neue Bushof und der Bahnhofplatz sollen städtebaulich als solcher wahrgenommen werden, erkennbar sein, und zu deren Benützung einladen. Zudem wird im östlichen Teil des Planungsgebietes eine neue Wohnbebauung mit Gewerbe- und Dienstleistungsflächen realisiert werden.

1.1.3 Planungsauftrag

Im Jahr 2008 wurde ein Projektwettbewerb für den Neubau des Bahn- und Bushofes und die Neugestaltung des Bahnhofplatzes durchgeführt. Dazu gehörte auch eine städtebauliche Überprüfung insbesondere der bestehenden Überbauung Bühlpark. Um die besonderen Qualitäten des Siegers vom Projektwettbewerb (vgl. Kapitel 1.2) zu sichern und um für die ortsbauliche Entwicklung und die Investoren eine Rechtsgrundlage zu schaffen, wurde der vorliegende Überbauungsplan ausgearbeitet.

Der Kanton (ab dem 01.01.2014 voraussichtlich die St. Galler Pensionskasse vertreten durch das Amt für Vermögensverwaltung des Kantons St. Gallen), als Baurechtsberechtigter und Investor der Bebauung, beauftragte zusammen mit der Politischen Gemeinde Rapperswil-Jona als Eigentümerin und Infrastrukturverantwortliche das Planungsbüro Strittmatter Partner AG, St. Gallen, mit der Ausarbeitung des Überbauungsplanes. Die architektonischen Entwürfe und Konzeptionen, welche die Grundlage des Überbauungsplanes bilden, wurden von der ARGE Margreth Blumer und Oliver Schwarz Architekten, 8005 Zürich, entwickelt.

1.2 Projektwettbewerb «Bushof Jona»

1.2.1 Gegenstand und Verfahren

Gegenstand des Projektwettbewerbs war der Neubau Bahn- und Bushof Jona, die Neugestaltung des Bahnhofplatzes sowie die Neubebauung Bühlpark. Der Betrachtungsperimeter beinhaltete auch das nahe Umfeld, insbesondere die nördlich und östlich angrenzenden Überbauungen. Der Wettbewerb wurde im selektiven Verfahren mit einer offenen Dossierpräqualifikation nach Art. 24 der Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen (VöB bzw. Art. 12 Ziff. B) der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen

(rIVöB) durchgeführt. Die SIA Ordnung 142 (Ausgabe 1998) galt dabei subsidiär. Die Jurierung fand am 19. Juni 2008 in Rapperswil-Jona statt. Das Projekt «ALBATROSS» von der ARGE Margreth Blumer und Oliver Schwarz Architekten, 8005 Zürich, wurde vom Beurteilungsgremium einstimmig als Sieger rangiert und zur Weiterbearbeitung empfohlen.

1.2.2 Siegerprojekt «ALBATROSS»

Es folgt die Projektbeschreibung des Siegerprojektes, welche grösstenteils vom Schlussbericht des Projektwettbewerbs übernommen wurde.

Gesamtlösung

Das Projekt geht eindrücklich auf die ortsbaulichen Eigenheiten ein – auf diesen Gegebenheiten basiert der Entwurf. Das weit zur Busanlegestelle auskragende, helle und lichtdurchflutete Dach gleicht sinngemäss einem ausladenden Flügel des Albatross. Die Überdachung, die die Schnittstelle zwischen Bahn- und Busbetrieb definiert, ist Kernstück der neuen Bushofanlage. Die Bebauung, bestehend aus zwei winkelförmigen Baukörpern, schliesst überzeugend an die massige Zentrumsbebauung an. Zwischen dem eleganten Bushaltestellendach und der späteren Bebauung entsteht ein dem Ort angemessener, schöner Bahnhofplatz. Eine Baumgruppe zoniert den Bahnhofplatz.

Bahn- und Bushof

Die Verkehrsabwicklung auf dem Bahnhofplatz funktioniert dank der klaren Trennung von Bus- und Velobereich auf der einen Seite sowie der Taxi auf der anderen Seite gut. Eine gute Übersichtlichkeit über die verschiedenen Verkehrsangebote und Wegverbindungen ist gewährleistet. Die Erschliessungsstrasse zur Kirche genügt auch den Anforderungen grosser Fahrzeuge.

Die weitgehende Trennung der verschiedenen Verkehrsarten, die offene und übersichtliche Veloabstellanlage sowie die verbreiterte und helle Personenunterführung garantieren die angestrebte hohe Sicherheit.

Die Veloabstellplätze sind in direkter Perronnähe zweckmässig angeordnet und erschlossen. Zwischen den Bushaltestellen, den Bahnperrons und den Veloabstellplätzen sind die Wege kurz.

Städtebau

Die hofartige Bebauung, welche in der Diagonalen für den direkten Zugang zum "Bahnhof" unterbrochen ist, wird durch nicht orthogonale Baukörper gebildet. Es wird nachgewiesen, dass in den unregelmässigen Grundrissformen interessante Wohnungen angeboten werden können.

Zwischen dem Ortszentrum und der Haltestelle der Regionalbusse an der St. Gallerstrasse wird eine direkte und attraktive Fusswegverbindung zum Perronzugang und zur Personenunterführung geschaffen.

Gesamtfazit der Jury

Das Projekt besticht – für alle Problemstellungen werden dem Ort entsprechende, angemessene und stimmige Lösungsvorschläge vorgestellt. Es ist gelungen, alle Teillösungen zu einem hervorragenden "Ganzen" zusammen zu fügen. Weil alles sehr gut durchdacht und in schlichter Form vorgetragen ist, kann von eher bescheidenen Erstellungskosten ausgegangen werden. Das "Schlichte und das Ruhige" das dem Projekt innewohnt, hat die Jury überzeugt. Mit Albatross liegt ein Projekt vor, das auf die dem Ort innewohnenden Werte eingeht und die Aufgabe in einem sehr stimmigen Entwurf sehr gut umsetzt.

Abb. 3 Modellfoto (Stand: Richtprojekt)



Abb. 4 Visualisierung
(Stand: Richtprojekt)



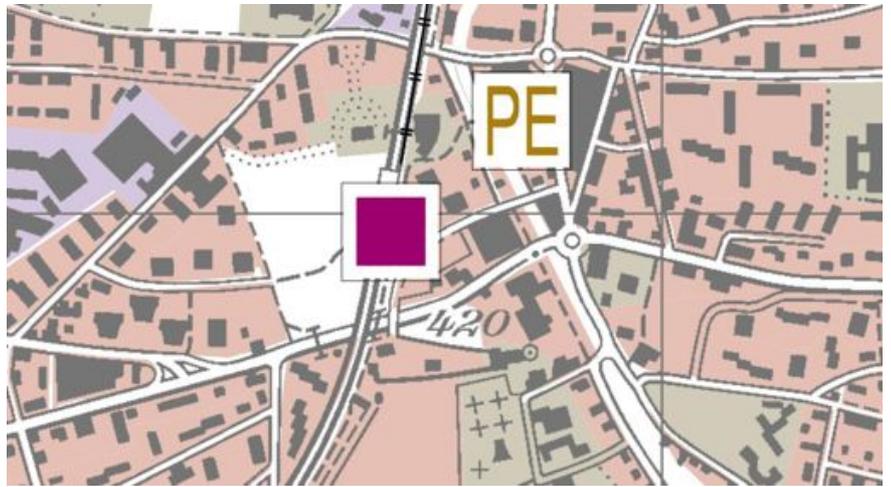
2 Grundlagen

2.1 Richtplanung

Abb. 5 Kantonaler Richtplan
(Geoportal, unbestimmter Massstab)

2.1.1 Kantonaler Richtplan

Das Areal um den Bahnhof Jona ist im kantonalen Richtplan als Bahnhofsgelände von kantonalen Bedeutung bezeichnet.



2.2 Nutzungsplanung

Abb. 6 Zonenplan
(geoportal, unbestimmter Massstab)

	Wohnzone W2a
	Wohnzone W2c
	Wohnzone W3
	Wohnzone W4
	Wohn-Gewerbezone WG2
	Wohn-Gewerbezone WG3
	Wohn-Gewerbezone WG4
	Kernzone K4a / K4b
	Grünzone G
	Zone für öffentliche Bauten und Anlagen Os

2.2.1 Zonenplan und Baureglement

Das Planungsgebiet liegt in der Kernzone K4a.



Gemäss dem Baureglement vom 9. März 2011 sind folgende Höchst- und Mindestmasse nach Regelbauweise zulässig:

Tab. 1 Regelbauvorschriften Art. 9 BauR

Zonen	Vollgeschosse max.	Ausnützungsziffer	Grenzabstand	Gebäudehöhe max.	Firsthöhe max.
K4a	4	1.0 / 1.2 ⁽¹⁾	5.0 m	14.0 m	18.0 m

⁽¹⁾ max. zulässige Gesamtausnützung bei gemischter Nutzung (Zweitnutzung muss mind. der Mehrnutzung gegenüber einer reinen Wohnnutzung oder Gewerbenutzung entsprechen.)

2.2.2 Sondernutzungsplanung

Das Planungsgebiet der Überbauungsplanes «BühlPark» stösst östlich an den rechtsgültigen Überbauungsplan «Jonaport» (Genehmigt: 29.05.1978) und überschneidet dessen Geltungsbereich teilweise auf den Parzellen Nrn. 18J (Teil) und 4635J (Teil). Der Perimeter ist dementsprechend anzupassen.

Abb. 7 Überbauungsplan «Jonaport»
 (unbestimmter Massstab)



3 Änderung Überbauungsplan «JonaPort»

3.1.1 Überbauungsplan «Jonaport»

Der Überbauungsplan «Jonaport» umfasst die Parzellen Nrn. 7J (Teil), 15J, 20J, 621J (ehem. 18J, 4635J), 1157J (Teil), 1145J sowie 1151J (Teil) und wurde am 29. Mai 1978 vom Baudepartement genehmigt. Die Bebauungsabsichten, welche mit dem Überbauungsplan beabsichtigt wurden, sind seit der Genehmigung grösstenteils realisiert. Das Baugebiet A, welches sich auf der Parzelle Nr. 621J befindet und somit sich mit dem vorliegenden Geltungsbereich überschneidet, wurde jedoch noch nicht überbaut.

3.1.2 Änderung bisherigen Rechts

Damit sich die beiden nebeneinander liegenden Überbauungspläne nicht überschneiden, wird der Geltungsbereich des Überbauungsplanes «Jonaport» um die fragliche Fläche reduziert. Des Weiteren wird die festgesetzte Nutzung der Zentrumslage entsprechend von 1.10 auf 1.20 erhöht (Art. 8 BesVo) und dadurch an das heute gültige Baureglement angepasst. Gemäss dem Baureglement entspricht die Ausnützungsziffer von 1.20 der max. zulässigen Gesamtausnutzung bei gemischter Nutzung.

Die Anbindung der bestehenden Sammelgarage mit der vorgesehenen Sammelgarage im Überbauungsplan BühlPark sollte ohne zusätzliche Bestimmung möglich sein.

3.1.3 Verfahren

Die Änderung des Überbauungsplanes «JonaPort» erfolgt parallel zum Verfahren des Überbauungsplanes «BühlPark». Die betroffenen Grundeigentümer sind mit der Änderung einverstanden.

4 Erläuterung Überbauungsplan «Bühlpark»

4.1 Allgemeines

4.1.1 Karteneinträge

Wo keine Bemassungen angegeben sind, gilt die Messgenauigkeit der Karte im Massstab 1:500.

4.1.2 Geltungsbereich

Soweit für das Planungsgebiet im vorliegenden Überbauungsplan nichts Abweichendes festgelegt wird, gilt das übrige Recht.

4.2 Erschliessung

4.2.1 Interne Verkehrserschliessung

Motorisierter Verkehr

Die Zu- und Wegfahrt für den motorisierten Individualverkehr erfolgt hauptsächlich über die St. Gallerstrasse. Aufgrund der Unterführungssituation kann die unterirdische Parkierungsanlage ohne Niveauunterschied direkt von der Strasse erschlossen werden und die Bühlstrasse wird nicht mit zusätzlichem Verkehr belastet. Die Zu- und Wegfahrt der oberirdischen öffentlichen Parkierung, der Taxis sowie der Busse des öffentlichen Verkehrs erfolgen über die Bühlstrasse.

Langsamverkehr

Für den Langsamverkehr ist es besonders in Verkehrsknotensituationen wichtig, dass möglichst direkte und sichere Wegverbindungen bestehen. Die festgelegte Fusswegverbindung sichert einen direkten Zugang von der Bushaltestelle «Kreuz / Jonaport» zum Bushof und der S-Bahnhaltestelle.

4.2.2 Ruhender Verkehr

Motorisierter Verkehr

Grundsätzlich wird der gesamte ruhende Verkehr der Wohn- und Gewerbenutzung unterirdisch in einer Sammelgarage angeordnet, welche sämtliche Bauten der Baubereiche A sowie den Bahn- und Bushof erschliesst. Zudem werden in der Sammelgarage noch öffentliche Abstellplätze sowie dreizehn private Abstellplätze für den Grundeigentümer der Nachbarparzelle Nr. 15J erstellt.

Oberirdisch werden ausschliesslich vier öffentliche Längsparkfelder erstellt, welche, sobald eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung im Umfeld des Geltungsbereiches eingeführt wird, bewirtschaftet werden. Die detaillierten Bedingungen zur Erstellung, Bewirtschaftung und zum Unterhalt der oberirdischen Parkfelder wurden im Kaufvertrag der Parzelle Nr. 4635 (heute: Teil der Parz. Nr. 621J) privatrechtlich geregelt.

Approximativer Parkplatznachweis

Für die Berechnung des Bedarfes an Autoabstellplätzen ist das Parkplatzbedarfsreglement (PBR) der Politischen Gemeinde Rapperswil-Jona massgebend.

Gemäss Art. 8 PBR (Grenzbedarf für Parkfelder) ist für die Bewohner ein Autoabstellplatz pro 80 m² aGF, mindestens aber ein Platz pro Wohnung, erforderlich. Zusätzlich sind Besucherabstellplätze im Umfang von 10 % der Bewohnerparkfelder zu erstellen. Der Parkfeldbedarf bei gewerblichen Nutzungen ist abhängig von der Art der gewerblichen Nutzung. Je nach Qualität der ÖV-Erschliessung wird gemäss Art. 9 PBR auf der Grundlage des Grenzbedarfes eine minimale und eine maximale Anzahl an Autoabstellplätzen vorgeschrieben. Das Überbauungsplangebiet befindet sich innerhalb der ÖV-Gütekategorie B. Im Anhang A2 sind die approximativen Berechnungen ersichtlich.

Bei grösseren Parkieranlagen mit mehr als 50 Parkfeldern ist gemäss Art. 11 PBR mindestens pro 50 Parkfelder ein breites Parkfeld für behinderte Personen in Eingangsnähe der Baute bzw. Anlage zu reservieren und entsprechend zu signalisieren.

Tab. 2 Zusammenfassung der Bedarfsberechnung an Autoabstellplätzen (vgl. Anhang A2)

Baubereiche A	
– Pflichtbedarf an Abstellplätzen für Bewohner	20 – 28
– Pflichtbedarf an Abstellplätzen für Besucher	2
– Pflichtbedarf an Abstellplätzen für Beschäftigte	6 – 9
– Pflichtbedarf an Abstellplätzen für Kunden	8 – 12
	Total: 36 – 51

Gemäss dem aktuellen Projektstand sind unterirdisch 103 Autoabstellplätze vorgesehen. Diese werden voraussichtlich wie folgt zugewiesen:

- 20 für Bewohner
- 2 für Besucher
- 6 für Beschäftigte
- 8 für Kunden
- 13 für den Grundeigentümer der Parzelle Nr. 15J
- 56 als öffentliche Parkfelder, davon 2 für behinderte Personen

Veloabstellplätze

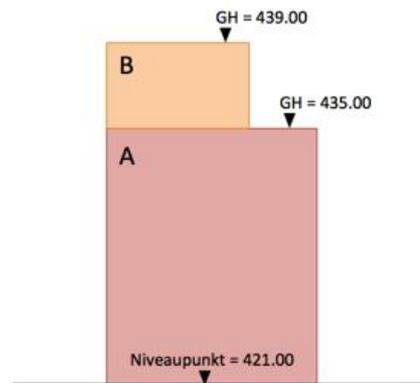
Zur Förderung des Veloverkehrs und gestützt auf Art. 22 PBR ist in der Nähe der Hauseingänge entlang der St. Gallerstrasse eine angemessene Anzahl an Veloabstellplätzen zu erstellen. Diese Abstellplätze sind für das kurze Abstellen des Velos vorgesehen (z. B. über Mittag, für Besucher, ...).

4.3 Bebauung

4.3.1 Baubereich Hauptbaute

Durch die Baubereiche A und B werden die Lage und die höchstzulässige horizontale sowie vertikale Ausdehnung der Hauptbauten festgelegt. Dadurch kann die hohe städtebauliche Qualität der Hauptbauten, welche das Siegerprojekt des Projektwettbewerbs auszeichnet, gesichert werden. Unter Beachtung der Grenz- und Strassenabstände wurde bei der Festlegung der Baubereiche ein Projektierungsspielraum von 1.00 m berücksichtigt.

Abb. 8 Prinzipskizze Baubereiche A und B



Die horizontale und vertikale Lage der massgebenden Niveaupunkte der beiden Hauptbauten (Baubereiche A/B) wurden vom Geometer überprüft und bestätigt. Der Niveaupunkt für den nördlichen Baukörper liegt bei 421.00 m ü. M. und für das südliche Gebäude bei 420.80 m ü. M.. Der angegebene Referenzpunkt (LFP4 Nr. 99922652) dient der Festlegung und Kontrolle der Gebäudehöhen in Metern.

4.3.2 Baubereich Veloparking und Überdachung

Die Überdachung soll die neue Veloparkinganlage, ein Teil des Bahn- und Bushofes sowie die Verbindung zur S-Bahnhaltestelle vor der Witterung schützen.

4.3.3 Mehrnutzung

Der Umfang der mit dem Baurecht belasteten Flächen des Grundstückes der Politischen Gemeinde Rapperswil-Jona wurde bereits grob festgelegt. Die genaue Baurechtsgrenze ergibt sich aufgrund der äusseren Gegebenheiten. Die Politische Gemeinde Rapperswil-Jona stellt jedoch dem Baurechtsberechtigten die für die Überbauung notwendige Ausnützung, allenfalls durch Ausnützungstransfer, zur Verfügung. Um den Transfer möglichst gering zu halten und die vorgesehene kompakte Bebauung mit erhöhten architektonischen Qualitäten zu goutieren, wird eine Mehrnutzung in Aussicht gestellt.

Approximativer Nachweis

Die Werte der nachfolgenden Tabellen wurden von der Projektstudie übernommen. Um den Boden haushälterisch zu nutzen, wird die maximale Ausnützung der beiden Parzellen angestrebt.

Tab. 3 Berechnung der Ausnützung nach Art. 61 BauG

Anrechenbare Geschossflächen der Baubereiche A	Fläche Wohnnutzung [m ²]	Fläche Gewerbe [m ²]
Erdgeschoss	0	1'102
1. Obergeschoss (Gewerbe oder Wohnen)	0	1'102
2. Obergeschoss	954	0
3. Obergeschoss	954	0
Dachgeschoss	862	0
Total [m ²]	2'770	2'204
Total [m²]	4'974	

Ausnützungsziffer	Fläche mit Gewerbeanteil [m ²]
Anrechenbare Geschossflächen [m ²]	4'974
Anrechenbare Parzellenflächen* [m ²]	3'454
AZ	1.44

*gemäss Abb. 9

Abb. 9 Angerechnete Parzellenfläche, grau markiert (unbestimmter Massstab)



4.3.4 Architektonische Gestaltung

Das Siegerprojekt des Projektwettbewerbs soll über die Gestaltungsvorschriften umgesetzt werden. Im Vordergrund stehen dabei die hohe architektonische Qualität der Bauten, die ortsbauliche Integration in die Umgebung sowie die Realisation eines siedlungsverträglichen Lärmschutzes. Mit den abgewinkelten Wohnbauten wird eine spannende Situation geschaffen.

4.3.5 Dach- und Fassadengestaltung

Die Dachgestaltung des Umfelds ist geprägt von Flachdächern. Um dieses Bild ebenfalls auf die künftige Bebauung zu übertragen und im Sinne einer zeitgenössischen Architektursprache, soll die Überbauung mit Flachdächern entwickelt werden. Eine möglichst vollständige Begrünung der Dachflächen ist zwingend, um die abzuführende Regenwassermenge zu reduzieren und sie trägt zudem zum ökologischen Ausgleich bei. Technische Einrichtungen (z. B. Sonnenenergieanlagen, Liftaufbauten, Belüftungsanlagen) und Dachterrassen zum Attika sollen dennoch möglich bleiben.

4.4 Umgebung

4.4.1 Umgebungsflächen

Die bezeichneten Umgebungsflächen berücksichtigen die benötigten Verkehrsflächen und sichern eine städtische Durchgrünung des Areals.

4.4.2 Gestaltungsbereich «Bahn- und Bushof»

Der neue Bahnhofplatz ist die Visitenkarte von Jona und ist demzufolge auch gut zu gestalten. Um den Passagieren einen hohen Komfort zur Verfügung zu stellen, sollten neben direkten Umsteigeverbindungen auch genügend wettergeschützte Wartebereiche mit Sitzgelegenheiten erstellt werden. Für den motorisierten Individualverkehr gilt ein allgemeines Fahrverbot.

4.4.3 Geltungsbereich «Innenhof»

Der direkte Zugang zu den Perrons vom regionalen Busverkehr mit teilweisen knappen Umsteigezeiten erfolgt von der Haltestelle «Kreuz» über den Innenhof der Überbauung. Deshalb ist der öffentliche Zugang und der Sichtbezug vom Perron zur Bushaltestelle (und umgekehrt) für die Orientierung der Umsteigepassagiere von hoher Bedeutung und wird gesichert. Der Innenhof sollte neben dem Durchgang auch als Aufenthaltsraum dienen und diesen dadurch beleben.

4.5 Umwelt

4.4.4 Bepflanzung

Der mindestens 4.00 m breite Aussenraum zwischen der Hochbaute der Baubereiche A1 / B1 und der St. Gallerstrasse soll mit einer Baumreihe attraktiv gestaltet werden. Die im Erdgeschoss angesiedelten Betriebe sollen dabei von den Fussgängern und den vorbeifahrenden Personen dennoch gut wahrgenommen und sicher besucht werden können.

4.5.1 Energie

Die Politische Gemeinde Rapperswil-Jona trägt das Label «Energistadt», deshalb besteht ein Interesse an der Nutzung erneuerbarer Energien. Mit den Festlegungen der angestrebten minimalen Anforderungen an die Gebäudehülle und dem Einsatz von erneuerbaren Energien werden mit dem vorliegenden Überbauungsplan eine nachhaltige Energieversorgung angestrebt und der Bedarf und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen reduziert. Mit dem geforderten Energiekonzept besteht somit die Chance, eine optimale und umweltgerechte Lösung bis zur Baueingabe zu prüfen und der Bewilligungsbehörde vorzulegen.

4.5.2 Kehrichtsammelstelle

Der Überbauungsplan legt den Standort für die Bereitstellung des Kehrichts lagemässig fest. Der definitive Standort wird in Abhängigkeit vom Kehrichtsammelsystem (Container, unterirdische Lösung) mit der Baubewilligung festgelegt. Allfällige Container sollen bis zur Bereitstellung entweder im Keller oder der Garage resp. bei den Hauseingängen stationiert werden.

5 Nachweise

5.1 Allgemein

Nachfolgend sind nur die planungsrelevanten Nachweise gemäss Arbeitshilfe zur Erstellung des Raumplanungsberichtes (AREG 2007) erläutert. Die Überprüfung der Vollständigkeit der relevanten Nachweise ist im Anhang A1 dokumentiert.

5.2 Siedlung

Tab. 4 Gegenüberstellung
 Regelbauweise – Überbauungsplan

5.2.1 Vergleich mit Regelbauweise

	Regelbauweise	Überbauungsplan
Vollgeschosse max.	4	4
Ausnützungsziffer	1.00 / 1.20	1.20 / 1.44 (vgl. 4.3.3)
Grenzabstand in m	5.00	2.00 ⁽¹⁾
Gebäudehöhe in m	14.00	14.20
Firsthöhe in m	18.00	18.20

⁽¹⁾ Vereinbarungen zu Parzelle Nr. 15 liegen vor

Anordnung Attikageschoss

In Abweichung zur Regelbauweise muss das Attikageschoss im Überbauungsplan nur auf einer Gebäudeseite gegen den Hof von der Fassade zurückspringen.

5.2.2 Haushälterische Bodennutzung

Die nachfolgende Tabelle weist für den Geltungsbereich die maximal realisierbare Nutzung aus (vgl. auch 4.3.3).

Tab. 3 Berechnung der zugelassenen anrechenbaren Geschossflächen

	K4a
anrechenbare Parzellenfläche (vgl. Abb. 9)	3'454 m ²
AZ nach Regelbauweise	1.00 / 1.20
max. anrechenbare Geschossflächen nach Regelbauweise	3'454 m ² / 4'145 m ²
max. anrechenbare Geschossflächen nach Überbauungsplan	4'145 m ² / 4'974 m ²
max. Mehrausnutzung	20 %

5.2.3 Lärmschutz

Lärmschutzrechtliche Vorgaben

Das Planungsgebiet ist der Kernzone zugewiesen. Da es sich bei der geplanten Überbauung um eine Ersatzbaute handelt, kann das Gebiet als erschlossen erachtet werden. Für einen Neubau ist deshalb gemäss Art. 31 der Lärmschutzverordnung (LSV) die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nachzuweisen. Bei

einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte ist deren Einhaltung durch bauliche oder gestalterische Massnahmen, die das Gebäude gegen Lärm abschirmen, aufzuzeigen.

Gemäss Baureglement der Politischen Gemeinde Rapperswil-Jona gelten in der Kernzone die Belastungsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe (ES) III für die Beurteilung der Lärmimmissionen als massgebend. Diese liegen bei 65 dB(A) am Tag und bei 55 dB(A) in der Nacht. Für lärmempfindliche Betriebsräume gelten gemäss Art. 42 LSV um 5 dB(A) höhere Planungs- und Immissionsgrenzwerte.

Grundlagen

Lärmsoftware

Die Lärmberechnungen werden mit der Software für Lärm-Immissionsprognosen SLIP o8 (Version 6.0c) durchgeführt. Die Berechnungen des Strassenlärms beruhen auf dem Strassenlärmmodell StL-86+, die Bahnlärmrechnungen auf dem Modell Semibel.

Berücksichtigte Geschwindigkeiten Strassenlärm

Das Berechnungsmodell basiert wie üblich auf den signalisierten Geschwindigkeiten.

Reflexionen

Lärmreflexionen können zu markanten Beeinflussungen der Immissionspegel führen. Im vorliegenden Fall wurden alle Reflexionen 1. Ordnung mitberücksichtigt.

Architekturkonzept

Die Lärmberechnungen beruhen auf dem architektonischen Konzept des Architekturbüros ARGE OS+MB, Zürich (Stand 1. April 2013).

Emissionsquelle Strassenlärm

Als massgebende Strassenlärm-Emissionsquelle ist im Umfeld des Planungsgebietes die St. Gallerstrasse vorhanden. Die St. Gallerstrasse weist gemäss der Verkehrszählung bei der nahegelegenen kantonalen Dauerzählstelle Jona, Feldli einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von rund 15'500 Fahrzeugen im Jahr 2012 auf.

Für den Schwerverkehrsanteil wird gemäss der Lärmschutzverordnung (LSV) Anhang 3 ein Anteil von 10 % am Tag und 5 % in der Nacht angenommen.

Abb. 10 Standort Dauerzählstelle Jona, Feldli
Quelle: TBA Kanton St. Gallen



Emissionsquelle Bahnlärm

Das Planungsgebiet grenzt unmittelbar an die Bahnanlage auf dem Abschnitt Rapperswil – Uster – Zürich. Gemäss Emissionsplan 2015 liegen die Emissionspegel der Bahn im zu beurteilenden Bereich bei 70.6 dB(A) am Tag und bei 57.8 dB(A) in der Nacht. Im Bereich der Brücke über die St. Gallerstrasse betragen die Emissionspegel 72.6 dB(A) am Tag und 59.8 dB(A) in der Nacht.

Beurteilung Lärmbelastung Strassenlärm

Die detaillierten Resultate der Strassenlärm-Berechnung sind im Anhang A3 in der Tabelle 1 (Tab. 1) ersichtlich.

Erdgeschoss | 1. Obergeschoss:

Im Erdgeschoss sowie im 1. Obergeschoss ist eine gewerbliche Nutzung vorgesehen. Für lärmempfindliche Räume in Betrieben gelten gemäss Art. 42 LSV um 5 dB(A) höhere Belastungsgrenzwerte. Die Lärmberechnungen zeigen, dass die Grenzwerte deutlich eingehalten werden können.

2. bis 4. Obergeschoss / Attika:

Gemäss den Lärmberechnungen werden die Belastungsgrenzwerte in lärmempfindlichen Wohnräumen in den Obergeschossen, die an der Süd- / Südostfassade direkt auf die St. Gallerstrasse belüftet werden, sowohl am Tag als auch in der Nacht um bis zu 3 dB(A) überschritten (vgl. IP3 und IP4). Die Grenzwertüberschreitungen erfordern geeignete Lärmschutzmassnahmen.

Mögliche Massnahmen Strassenlärm

Anordnung von Loggien

Durch die Anordnung einer Loggia lassen sich gefangene lärmempfindliche Wohnräume, die sich nicht seitlich belüften lassen, ohne Grenzwertüberschreitung belüften. Folgende Anforderungen sind dabei zu beachten:

- Ausstattung der Loggien mit schalldichten Brüstungen (Glas oder Ähnliches) in der Höhe von mind. 1.0 m ab fertig Boden. Fugen zwischen Einzel-elementen müssen frontal und seitlich zur Lärmquelle schalldicht verbunden (verkittet) werden. Dies bewirkt eine Lärmreduktion von rund 3 dB(A).
- Schallabsorbierende Ausgestaltung der Loggia-Untersichten. Bei schallharten Loggien können Pegelerhöhungen aufgrund von Reflexionen auftreten, die es zu vermeiden gilt.

Unter Beachtung dieser Punkte reduziert sich der Lärmpegel im Vergleich zu den Lärmpegeln der Tabelle (Tab. 1) im Anhang A3 um 3 dB(A). Mit dieser Massnahme, welche die Qualität der Grundrisse nicht schmälert (vgl. Richtprojekt), können die Grenzwerte eingehalten werden.

Beurteilung Lärmbelastung Bahnlärm

Die Lärmberechnungen zeigen (vgl. Anhang A3, Tab. 2), dass die massgebenden Immissionsgrenzwerte hinsichtlich des Bahnlärms sowohl am Tag als auch in der Nacht eingehalten werden können. Somit sind aus Sicht des Lärmschutzes hinsichtlich der Bahnlärmbelastung keine weitergehenden Massnahmen zu ergreifen.

5.2.4 Energie

Das Ziel, energieeffiziente Bauten zu erreichen, ist festgelegt und die angestrebten Werte formuliert. Die Lösung wie dieses Ziel erreicht werden kann, wurde bewusst offen gelassen, da die Technik zurzeit grosse Entwicklungen macht.

5.3 Siedlung und Verkehr

Abb. 11 ÖV-Güteklassen
(ARE, unbestimmter Massstab)

-  Klasse B: gute Erschliessung
-  Klasse C: mittelmässige Erschliessung
-  Klasse D: geringe Erschliessung

5.3.1 Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr

Gemäss der Übersichtskarte des ARE liegt das Areal innerhalb der ÖV-Güteklasse B, was einer guten Erschliessung entspricht. Während im Areal ein neuer Bahn- und Bushof erstellt wird, stossen die S-Bahnstation «Jona» und die Bushaltestelle «Kreuz» direkt an den Geltungsbereich an. Ab der S-Bahnstation verkehren pro Stunde je vier Züge in Richtung Zürich und Rapperswil.



5.3.2 Langsamverkehrsnetz

Eine direkte Fusswegverbindung von der S-Bahnstation zur St. Gallerstrasse wird im Areal mit Richtungspunkten gesichert.

5.3.3 Parkierung und Erschliessung

Für das Areal wird eine unterirdische Sammelgarage vorgesehen. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt über die St. Gallerstrasse. Dadurch wird der oberirdische Platzbereich vom motorisierten Individualverkehr grösstenteils befreit.

5.4 Wasser und Boden

5.4.1 Naturgefahren

Der Geltungsbereich wird am östlichen Rand von einer Restgefährdung gestreift. Besondere Massnahmen sind aber keine notwendig.

5.5 Ergänzungen

5.4.2 Abstimmung Generelle Entwässerungsplanung (GEP)

Da das Areal bereits einmal bebaut war und stark versiegelt ist, wird davon ausgegangen, dass das vorgesehene Projekt die Anforderungen der Generellen Entwässerungsplanung (GEP) erfüllen kann.

5.5.1 Gewässerschutz

Gemäss der Gewässerschutzkarte liegt das gesamte Planungsgebiet im überlagerten Gewässerschutzbereich A_u sowie im östlichen Teilbereich zusätzlich noch im überlagerten Gewässerschutzbereich A_o und damit nach Art. 29 der Gewässerschutzverordnung (SR 814.201, abgekürzt GSchV) in einem besonders gefährdeten Bereich. Die geplanten Vorhaben widersprechen den Vorgaben der GSchV jedoch nicht. Auf Grund der gegenwärtigen Kenntnisse sind keine im öffentlichen Interesse liegenden Quell- oder Grundwasserfassungen betroffen.

Entsprechende Angaben und eventuelle Nachweise (z. B. Umströmungsnachweis) für die unterirdischen Bauten sind für die Baueingabe zu erstellen. Das Merkblatt AFU173 "Bauten und Anlagen in Grundwassergebieten" ist dabei zu beachten.

Abb. 12 Gewässerschutzkarte
(Geoportal, unbestimmter Massstab)



6 Verfahren

6.1 Entwurfsphase

Projektwettbewerb

Im Jahr 2008 wurde ein Projektwettbewerb im selektiven Verfahren durchgeführt. Nach der Präqualifikation wurden 10 Bewerber zugelassen. Die Projektidee «ALBATROSS» von der ARGE Margreth Blumer und Oliver Schwarz Architekten, 8005 Zürich, wurde auf den 1. Platz rangiert und zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Grundlage

Die Basis für den Überbauungsplan bilden das Siegerprojekt des Projektwettbewerbs von 2008 und die architektonische Weiterentwicklung zusammen mit der Bauherrschaft vom 20. Dezember 2013.

6.2 Vorprüfungsphase

Beratung Bau- und Umweltkommission

Die Bau- und Umweltkommission hat den Entwurf des Überbauungsplanes «Bühlpark» mit den besonderen Vorschriften, dem Richtprojekt und dem zugehörigen Planungsbericht am 31. Juli 2013 beraten und zu Händen der kantonalen Vorprüfung durch das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG) verabschiedet.

Stadtbildkommission

Die Stadtbildkommission hat den Entwurf des Überbauungsplanes «Bühlpark» mit den besonderen Vorschriften, dem Richtprojekt und dem zugehörigen Planungsbericht beraten und zu Händen der kantonalen Vorprüfung durch das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG) verabschiedet.

Kantonale Vorprüfung

Das Ergebnis der Vorprüfung vom Amt für Raumentwicklung und Geoinformation wurde dem Stadtrat mit dem Schreiben vom 30. September 2013 eröffnet und ist in den Überbauungsplan eingeflossen.

6.3 Mitwirkung und Information

Zusammenarbeit mit Grundeigentümer

Die Grundeigentümer wurden in die Planung involviert und über den jeweils aktuellen Stand informiert.

Information der Öffentlichkeit

Alle direkt betroffenen Eigentümer sind in das Planungsverfahren integriert. Die Bewohner der angrenzenden Liegenschaften werden vor der öffentlichen Auflage orientiert. Die weitere Öffentlichkeit wurde im Rahmen der öffentlichen Auflage informiert.

6.4 Rechtsverfahren

Beschlussfassung Stadtrat

Der Stadtrat hat den Überbauungsplan «Bühlpark» und die Änderung des Überbauungsplans «JonaPort» an der Sitzung vom beschlossen und zur Auflage freigegeben.

Auflage

Der Überbauungsplan «Bühlpark» und die Änderung des Überbauungsplans «JonaPort» wurden, gestützt auf Art. 29 PBG, vom bis zum während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Die öffentliche Auflage wurde im kantonalen Amtsblatt Nr. vom publiziert.

Während dieser Frist gingen beim Stadtrat Einsprachen ein.

6.5 Genehmigung

Der Überbauungsplan «Bühlpark» und die Änderung des Überbauungsplans «JonaPort» wurden dem Baudepartement des Kantons St. Gallen am zur Genehmigung eingereicht. Er wurde vom Baudepartement mit Verfügung vom ... genehmigt.

...Diese Kapitel werden entsprechend dem Planungsfortschritt jeweils ergänzt...

Anhang

-
- A1 Checkliste Nachweise
 - A2 Parkplatzberechnung der Gewerbenutzung
 - A3 Resultate der Lärmberechnung

A1 Checkliste Nachweise

Checkliste Sondernutzungsplanung «Wohnen»

angelehnt an die Arbeitshilfe zur Erstellung des Raumplanungsberichtes (AREG 2007)

Siedlung	nicht relevant	relevant
– Abweichungen gegenüber der Regelbauweise		x
– Wohnlichkeit und architektonische Qualität		vgl. 1.2.2
– Haushälterische Bodennutzung		x
– Lärmschutz		x
– Luftverschmutzung und Gerüche	x	
– Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NIS)	x	
– Ortsbildschutz und Kulturdenkmäler	x	
– Energie		x
– Etappierung	x	
– Störfallvorsorge	x	
Infrastruktur und Wirtschaft	nicht relevant	relevant
– Nutzungszuordnung	x	
– Kosten / Erträge	x	
Natur und Landschaft	nicht relevant	relevant
– Einordnung in die Landschaft oder das Quartier	x	
– Förderung Natur im Siedlungsraum	x	
– Freihaltung von Bach- und Flussufern	x	
Siedlung und Verkehr	nicht relevant	relevant
– Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr		x
– Kapazitätsreserven Strassennetz	x	
– Langsamverkehrsnetz		x
– Parkierung und Erschliessung		x
Wasser und Boden	nicht relevant	relevant
– Naturgefahren		x
– Abstimmung Generelle Entwässerungsplanung (GEP)		x
– Belastete Standorte	x	
Ergänzungen	nicht relevant	relevant
– Gewässerschutz		x

A2 Parkplatzberechnung der Gewerbenutzung

Abschätzung: Parkfelder der Wohnnutzung

Grundlage: Parkplatzbedarfsreglement (PBR)
 Art. 7 - 10
 Güteklasse ÖV-Erschliessung B
 Kenngrössen: Wohnnutzung (qm) 2770

Pflichtbedarfsabschätzung Bewohnerparkfelder

	Grenzbedarf gemäss Art. 8 PBR				Pflichtbedarf gemäss Art. 9 PBR				
	Bezugseinheit (qm)	Parkfelder-Angebot	Fläche Projekt	Grenzbedarf	Gerundet	Minimalwert	Maximalwert	Min. Anzahl	Max. Anzahl
Wohnnutzung	80	1	2770	34.63	35.00	55%	80%	19.25	28.00
Gerundet								20.00	28.00

Pflichtbedarfsabschätzung Besucherparkfelder

	Grenzbedarf gemäss Art. 8 PBR			Pflichtbedarf gemäss Art. 9 PBR					
	Bezugseinheit (10 % der Bewohner-PF)		Grenzbedarf	Gerundet	Minimalwert	Maximalwert	Min. Anzahl	Max. Anzahl	
Wohnnutzung	10%		3.46	3.00	40%	60%	1.20	1.80	
Gerundet								2.00	2.00

Abschätzung: Parkfelder der Gewerbeflächen

Grundlage: Parkplatzbedarfsreglement (PBR)
 Art. 7 - 10
 Güteklasse ÖV-Erschliessung B
 Kenngrössen: übrige Verkaufsg. (qm) 1102
 übrige D. (qm) 1102

Pflichtbedarfsabschätzung Kundenparkfelder

	Grenzbedarf gemäss Art. 8 PBR				Pflichtbedarf gemäss Art. 9 PBR				
	Bezugseinheit (qm)	Parkfelder-Angebot	Fläche Projekt	Grenzbedarf	Gerundet	Minimalwert	Maximalwert	Min. Anzahl	Max. Anzahl
übrige Verkaufsgeschäfte*	70	1	1102	15.74	16.00	40%	60%	6.40	9.60
übrige Dienstleistungsbetriebe**	300	1	1102	3.67	4.00	40%	60%	1.60	2.40
Total								8.00	12.00
Gerundet								8.00	12.00

Pflichtbedarfsabschätzung Beschäftigtenparkfelder

	Grenzbedarf gemäss Art. 8 PBR				Pflichtbedarf gemäss Art. 9 PBR				
	Bezugseinheit (qm)	Parkfelder-Angebot	Fläche Projekt	Grenzbedarf	Gerundet	Minimalwert	Maximalwert	Min. Anzahl	Max. Anzahl
übrige Verkaufsgeschäfte*	200	1	1102	5.51	6.00	30%	45%	1.80	2.70
übrige Dienstleistungsbetriebe**	80	1	1102	13.78	14.00	30%	45%	4.20	6.30
Total								6.00	9.00
Gerundet								6.00	9.00

* = z. B. Papeterie, Buchhandlung, Haushaltsgeschäft, Eisenwaren, Uhren, Schmuck, Möbel, Fachmärkte, ...

** = z. B. öffentliche Verwaltung ohne Schalterbetrieb, Ingenieur-Architekturbüro, Anwaltskanzlei, Versicherung, Verwaltung von Industriebetrieben, Treuhandbüros, Labors, Speditionsbetriebe, ...

A3 Resultate der Lärmberechnung

Übersicht Immissionspunkte

Die Immissionspunkte beziehen sich auf die Lärmbelastung in der Mitte des offenen Fensters. Für die Berechnungen wurden jeweils die vom Lärm am stärksten betroffenen Punkte gewählt. Somit kann davon ausgegangen werden, dass an den übrigen relevanten Punkten die Lärmbelastung geringer ausfällt. Folgende Punkte wurden berechnet:

Situation der Immissionspunkte (ohne Massstab)



Lärmberechnung Strassenlärm

Die Lärmberechnungen bringen folgende Ergebnisse:

Tab. 1 Resultate der Strassenlärm-Berechnung

	Höhe Geschoss	Lärmpegel Tag	Abweichung	Lärmpegel Nacht	Abweichung
IP1	1.5 m EG	60 dB(A)	- 10 dB(A)	50 dB(A)	- 10 dB(A)
	4.3 m 1. OG	61 dB(A)	- 9 dB(A)	51 dB(A)	- 9 dB(A)
	7.1 m 2. OG	61 dB(A)	- 4 dB(A)	51 dB(A)	- 4 dB(A)
	9.9 m 3. OG	60 dB(A)	- 5 dB(A)	51 dB(A)	- 4 dB(A)
	12.7 4. OG / Attika	60 dB(A)	- 5 dB(A)	51 dB(A)	- 4 dB(A)
IP2	1.5 m EG	52 dB(A)	- 18 dB(A)	43 dB(A)	- 17 dB(A)
	4.3 m 1. OG	54 dB(A)	- 16 dB(A)	45 dB(A)	- 15 dB(A)
	7.1 m 2. OG	55 dB(A)	- 10 dB(A)	46 dB(A)	- 9 dB(A)
	9.9 m 3. OG	56 dB(A)	- 9 dB(A)	46 dB(A)	- 9 dB(A)
	12.7 4. OG / Attika	56 dB(A)	- 9 dB(A)	47 dB(A)	- 8 dB(A)
IP3	1.5 m EG	67 dB(A)	- 3 dB(A)	58 dB(A)	- 2 dB(A)
	4.3 m 1. OG	67 dB(A)	- 3 dB(A)	58 dB(A)	- 2 dB(A)
	7.1 m 2. OG	67 dB(A)	+ 2 dB(A)	57 dB(A)	+ 2 dB(A)
	9.9 m 3. OG	67 dB(A)	+ 2 dB(A)	57 dB(A)	+ 1 dB(A)
	12.7 4. OG / Attika	66 dB(A)	+ 1 dB(A)	57 dB(A)	+ 2 dB(A)
IP4	1.5 m EG	67 dB(A)	- 3 dB(A)	58 dB(A)	- 2 dB(A)

	4.3 m 1. OG	67 dB(A)	- 3 dB(A)	58 dB(A)	- 2 dB(A)
	7.1 m 2. OG	67 dB(A)	+ 2 dB(A)	58 dB(A)	+ 3 dB(A)
	9.9 m 3. OG	67 dB(A)	+ 2 dB(A)	57 dB(A)	+ 2 dB(A)
	12.7 4. OG / Attika	66 dB(A)	+ 1 dB(A)	57 dB(A)	+ 2 dB(A)
IP5	1.5 m EG	63 dB(A)	- 7 dB(A)	53 dB(A)	- 7 dB(A)
	4.3 m 1. OG	63 dB(A)	- 7 dB(A)	53 dB(A)	- 7 dB(A)
	7.1 m 2. OG	63 dB(A)	- 2 dB(A)	53 dB(A)	- 2 dB(A)
	9.9 m 3. OG	63 dB(A)	- 2 dB(A)	53 dB(A)	- 2 dB(A)
	12.7 4. OG / Attika	62 dB(A)	- 3 dB(A)	53 dB(A)	- 2 dB(A)

grün = Belastungsgrenzwert eingehalten | rot = Belastungsgrenzwert nicht eingehalten

Es ist darauf hinzuweisen, dass hinsichtlich der Abweichung von den Belastungsgrenzwerten im Erdgeschoss und im 1. Obergeschoss jeweils von einer gewerblichen Nutzung ausgegangen wird (um 5 dB höhere Grenzwerte).

Lärmberechnung Bahnlärm

Die Lärmberechnungen bringen folgende Ergebnisse:

Tab. 2 Resultate der Bahnlärm-Berechnung

	Höhe Geschoss	Lärmpegel Tag	Abweichung	Lärmpegel Nacht	Abweichung
IP1	1.5 m EG	49 dB(A)	- 21 dB(A)	36 dB(A)	- 24 dB(A)
	4.3 m 1. OG	51 dB(A)	- 19 dB(A)	38 dB(A)	- 24 dB(A)
	7.1 m 2. OG	52 dB(A)	- 13 dB(A)	39 dB(A)	- 16 dB(A)
	9.9 m 3. OG	52 dB(A)	- 13 dB(A)	40 dB(A)	- 15 dB(A)
	12.7 4. OG / Attika	52 dB(A)	- 13 dB(A)	40 dB(A)	- 15 dB(A)
IP2	1.5 m EG	48 dB(A)	- 22 dB(A)	35 dB(A)	- 25 dB(A)
	4.3 m 1. OG	51 dB(A)	- 19 dB(A)	38 dB(A)	- 17 dB(A)
	7.1 m 2. OG	52 dB(A)	- 13 dB(A)	39 dB(A)	- 16 dB(A)
	9.9 m 3. OG	52 dB(A)	- 13 dB(A)	39 dB(A)	- 16 dB(A)
	12.7 4. OG / Attika	52 dB(A)	- 13 dB(A)	39 dB(A)	- 16 dB(A)
IP3	1.5 m EG	41 dB(A)	- 29 dB(A)	29 dB(A)	- 41 dB(A)
	4.3 m 1. OG	44 dB(A)	- 26 dB(A)	31 dB(A)	- 39 dB(A)
	7.1 m 2. OG	45 dB(A)	- 20 dB(A)	32 dB(A)	- 23 dB(A)
	9.9 m 3. OG	45 dB(A)	- 20 dB(A)	33 dB(A)	- 22 dB(A)
	12.7 4. OG / Attika	46 dB(A)	- 19 dB(A)	33 dB(A)	- 22 dB(A)

grün = Belastungsgrenzwert eingehalten | rot = Belastungsgrenzwert nicht eingehalten

Es ist darauf hinzuweisen, dass hinsichtlich der Abweichung von den Belastungsgrenzwerten im Erdgeschoss und im 1. Obergeschoss jeweils von einer gewerblichen Nutzung ausgegangen wird (um 5 dB höhere Grenzwerte).

Impressum

Stadt Rapperswil-Jona

Überbauungsplan BühlPark

Planungsbericht

Stritmatter Partner AG

Vadianstrasse 37
9001 St. Gallen

T: +41 71 222 43 43

F: +41 71 222 26 09

www.stritmatter-partner.ch

Projektleitung

Hanspeter Woodtli

dipl. Ing. FH SIA in Raumplanung
FSU / Reg A

Fachbearbeitung

Roger Blumenthal

BSc FHO in Raumplanung
Raumplaner FSU

482.004:13:03:PB_A_131129.docx