

Wettbewerb Bushof und Bahnhofplatz Uznach

Jurybericht

Gemeinde Uznach

19. Februar 2025



ANATELLA

3. Rang / 3. Preis



Modellfoto

Charakteristik des Konzepts in Kürze

Einfach und pragmatisch – das Konzept des Entwurfs ANATELLA baut stark auf den bestehenden Strukturen des Bahnhofs von Uznach auf. Eine Verwebung der bestehenden Elemente wird vermieden – der Bahnhof ist gegliedert in 4 Bereiche mit unterschiedlichen Funktionen und Identitäten. Die Mitte bildet das bestehende Bahnhofsgebäude mit einem im Belag aufgewerteten Bahnhofplatz. Dieser umspült das Gebäude beidseitig und bildet so einen Fokuspunkt sowie eine Art Verteiler. Westlich dazu dient der Güterschuppen neu als „Velo-City“. Eingebettet in einen dichten Baumhain zur Eisenbahnstrasse entsteht hier ein schattiger Aufenthaltsbereich für Pendler und die Nachbarschaft. Zwischen Bahnhof und Grynaustrasse spannt sich über grossformatige Ortbetonplatten definiert der Bereich des Bushofs auf. Die neue Kioskbaute ist nahe der heutigen Lage zwischen Bahn und Bus strategisch attraktiv platziert. Den Abschluss zur Grynaustrasse bildet eine grüne Bauminsel, die den Knoten markiert. Durch eine zweite Zufahrt von der Grynaustrasse für den Bus ist dieser Aufenthaltsbereich von Verkehrsströmen umgeben.

Städtebau / Freiraum / Öffentlicher Raum

Der pragmatische Zugang zur Aufgabe, welcher stark die funktionalen Bedürfnisse um den Bahnhof berücksichtigt, wird insgesamt sehr geschätzt. Einerseits entsteht so ein im Ablauf der Fahrten gut organisierter Bushof, andererseits um den Bahnhofplatz sowie den Güterschuppen im Westen ein Bereich, der nicht von fahrenden und wartenden Bussen tangiert ist und so hohe Aufenthalts- und Verweilqualitäten hat. Insbesondere der Baumhain zur Eisenbahnstrasse bietet im Übergang zum Streuli Areal eine attraktive Schnittstelle.

Der Preis dieses attraktiven Bereichs im Westen ist jedoch auf der Seite des Bushofs sehr hoch. Die stark funktional gestalteten Oberflächen, die nahezu bis an das bestehende Bahnhofsgebäude heranreichen, sind als Fussgängerraum wenig attraktiv. Insbesondere dem an die bestehende und hoch frequentierte Unterführung anknüpfenden Bahnhofplatz fehlt es so an Identität. Das Freispiel der Flächen hätte hier zu mehr Qualitäten im Freiraum führen können. Die vorgeschlagene Lage des Kiosks überzeugt – er befindet sich nahezu an identischer Lage wie im Bestand. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung sowie der Nutzung bestehender Qualitäten und Identitäten hätte dies grosses Potential. Hier fehlen im Projekt jedoch Aussagen zur Qualität des Neubaus bzw. zu einem angemessenen Umgang mit dem Bestand. Das Mitteldock des Busperrons folgt der Ausrichtung der unteren Bahnhofstrasse – gefühlt schwimmt es in einer grossen Ortbeton-Asphaltfläche. Während der Zugang vom Bahnhof sichtbar und direkt ist, fehlt

Federführung (Generalplaner)

ARGE LINDE c/o B3 Brühwiler AG, Gossau

Architektur

Cometti Truffer Hodel Architekten AG, Luzern

Norbert Truffer
Daniel Calvo

Landschaftsarchitektur

Uniola AG, Zürich

Guido Hager
Pascal Posset
Ge Gao
Karol Kruk
Celine Sauer
Dominik Furtner
Christian Marrero (Visualisierung (extern))

Bauingenieurwesen

B3 Brühwiler AG, Gossau

David Brühwiler
Robert Lona
Lorenzo Tirindelli
Luca Maffeo
Dario Bossi
Christian Erhart

Verkehrsplanung

mrs partner AG, Zürich

Andreas Bernhardsgrütter
Colin Crojer
Izabel Lambova

Elektroplanung

Jenni Brühwiler AG, Gossau

Joel Brühwiler
Bruno Jenni

Haustechnik (Sanitär)

Oekoplan AG, St. Gallen

Stefan Frehner
Ivo Fässler

Signaletik

Feinform Signaletik & Grafik, Zürich

Andrea Gmünder

Lichtplanung

art light GmbH, St. Gallen

Mario Rechsteiner
Maren Schmermund

dem Bushof eine Aufenthaltsqualität, die das Warten auf den Bus attraktiv macht. Der schattige Baumhain im Bereich des Güterschuppens ist zwar fussläufig erreichbar – im Pendleralltag jedoch zu weit entfernt. Der grüne Knoten zur Grynaustrasse bietet hier einen perronnahen Aufenthaltsbereich – durch die beidseitige Umfahrung durch Busse ist die Nutzbarkeit sowie die Attraktivität jedoch fraglich.

Bushof / Verkehrsbetrieb

Die unterschiedlichen Verkehrsbereiche sind klar strukturiert und gewährleisten für alle Verkehrsteilnehmenden eine gute Orientierung. Der Strassenraum wird mittels der Materialisierung zwischen der Strassenfahrbahn, den Nebenverkehrsflächen und den Verweilflächen hierarchisiert.

Die Bushaltekanten sind um ein zusammenhängendes Mitteldock angeordnet. Sie werden im Einbahnregime bedient: Die nördlichen Haltekanten direkt ab der Bahnhofstrasse, die südlichen ab der Bushofzufahrt gegen den Knoten oder der zusätzlichen direkten Zufahrt ab der Grynaustrasse. Die Wegfahrt der südlichen Haltekanten erfolgt im westlichen Bushofbereich. Die Zu- und Wegfahrten für den Busbetrieb erfolgen an der Bahnhofstrasse in Bereichen mit guter Übersicht und ermöglichen einen konfliktarmen und stabilen Verkehrsablauf. Die direkte Zufahrt ab der Grynaustrasse befindet sich im Einflussbereich des Bahnübergangs und wird durch einen allfälligen Rückstau durch die geschlossene Bahnschranke tangiert.

Je Bushofseite werden zwei 2er-Pakete pro Bustyp gebildet: Gegen Westen sind je zwei Gelenkbusse und gegen Osten je zwei Standardbusse hintereinander angeordnet. Die Befahrbarkeit der einzelnen Haltekanten ist grundsätzlich zweckmässig und praxistauglich gewährleistet. Die Anfahrt des südöstlichen 2er-Pakets aus Westen ist mit Umwegfahrten über die Grynaustrasse oder über die Hauptkreuzung im Städtli verbunden.

Der Kiosk ist publikumszentral beim Bahnhofvorplatz, im Einflussbereich der Zugänge zur Personenunterführung angeordnet. In seiner Umgebung sind keine PW-Kurzzeitparkfelder für die Kundschaft vorgesehen, was zu widerrechtlichem Abstellen von Fahrzeugen führen und potenziell die nordwestliche Haltekante für den Busbetrieb beeinträchtigen kann.



Situation 2026

Die Lage der Velostellplätze direkt am Perron ist attraktiv – sie nehmen insbesondere die Pendlerströme, die zu und vom Städtchen kommen, direkt auf. Weitere sind im Westen zwischen dem ehemaligen Aufnahmegebäude und dem Güterschuppen sowie im Güterschuppen selbst vorgesehen. Kritisch wird die starke Belegung des Güterschuppens als Velounterstand gesehen. Dies entspricht nicht dem Potential des Gebäudes oder den Zielen der SBB. Hier wären alternative Standorte innerhalb des Freiraums erforderlich.

Die Kurzzeitparkierung und Taxi-Stellplätze befinden sich im westlichen Bahnhofsbereich an der Eisenbahnstrasse.

Architektur / Konstruktion

Das Tragwerk der Bushofüberdachung ist in seiner Geometrie und Ausformulierung der einzelnen Tragwerkselemente klar ablesbar gehalten mit in den Untergrund eingespannten Betonstützen, biege-, schub- und torsionssteifem, an die Stützen aufgesetztem Stahlunterzug sowie torsionssteif an den Unterzug angeschlossener Holzrippenplatte. Die textliche Ausformulierung widerspiegelt sich nicht im ansonsten präzisen und einfach gefügten Tragwerk. In der Isometrie ist im Vergleich zum Schnitt auf die Darstellung des nicht unwesentlichen und durchaus spannenden Knotendetails des torsionssteifen Anschlusses der Rippenplatte an den Unterzug verzichtet worden. Hätte die biegesteife Koppelung des Unterzugs mit den Stützen nicht Potential zur Ausbildung eines aussteifenden Rahmens in Längsrichtung der Überdachung gehabt? Die unterseitige, textile Verkleidung verunklärt die Ablesbarkeit der Tragkonstruktion. Die im Textil «verschwindenden» Stützen karikieren das Tragwerk.

Gesamtwürdigung

Der im Projekt dargestellte Pragmatismus der Staffelung der Nutzungen längs der Gleise kann auf der funktionalen Ebene überzeugen. So kann westlich des historischen Bahnhofsgebäudes ein attraktiver Aufenthaltsbereich für Pendler sowie das Bahnhofsquartier entstehen. Der stadträumliche Preis dieser Qualitäten im Westen ist jedoch im Bereich des Bushofs hoch. Über die funktionalen Vorzüge des Projekts überwiegen hier zu stark die Bedürfnisse des Verkehrs – dem Bushof fehlt teilweise der menschliche Massstab und Aufenthaltsqualität für Pendler im Alltag. Der im Projekt gesuchte attraktive Auftakt vom Bahnhof über den Bushof ins Städtli wird so verfehlt.



Visualisierung Bahnhofplatz / Bushof



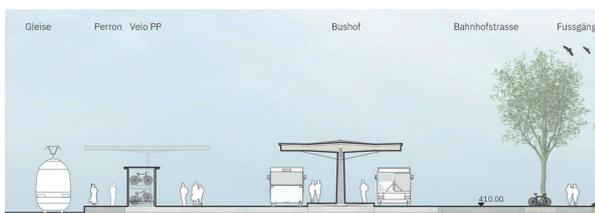
Visualisierung Bahnhofplatz



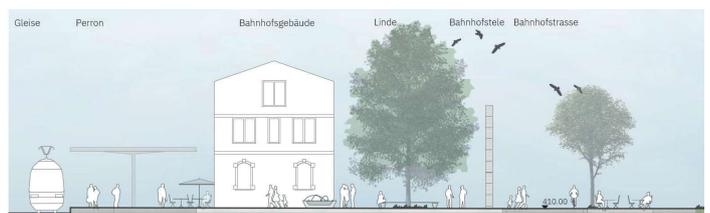
Situation Umgebung mit Erdgeschoss



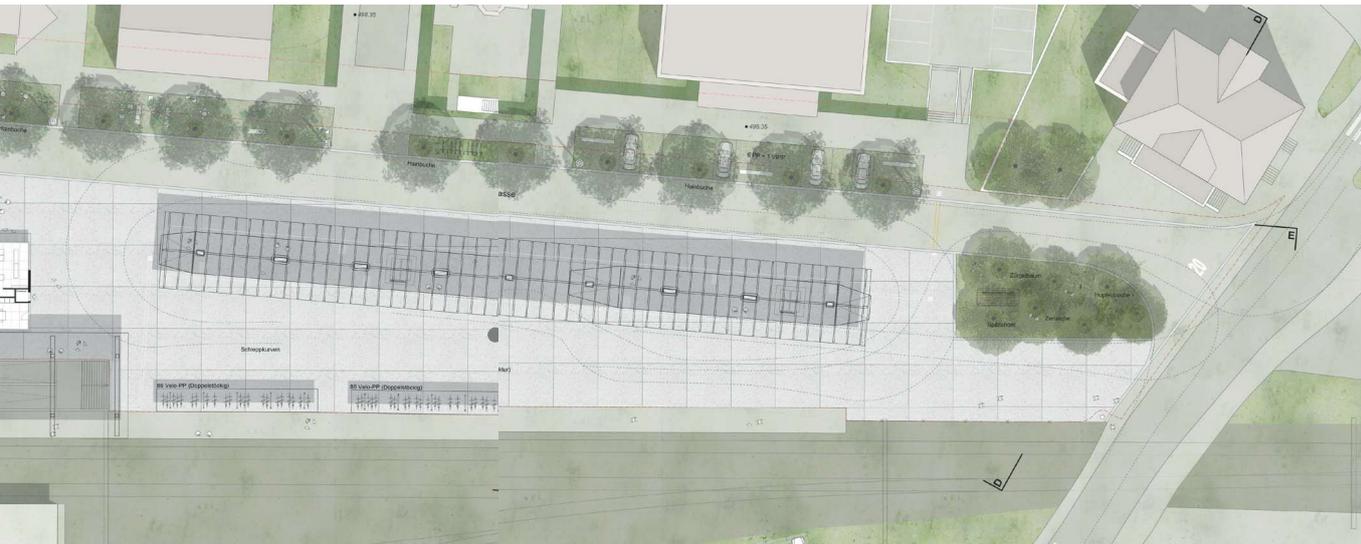
Längsschnitt



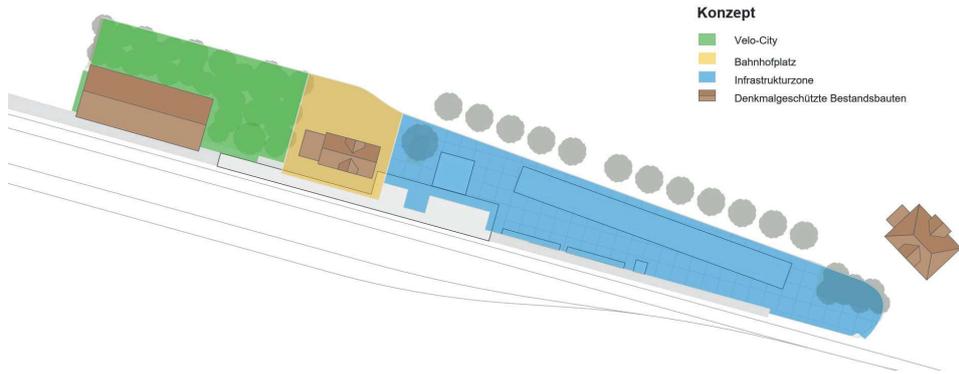
Schnitt Bushof



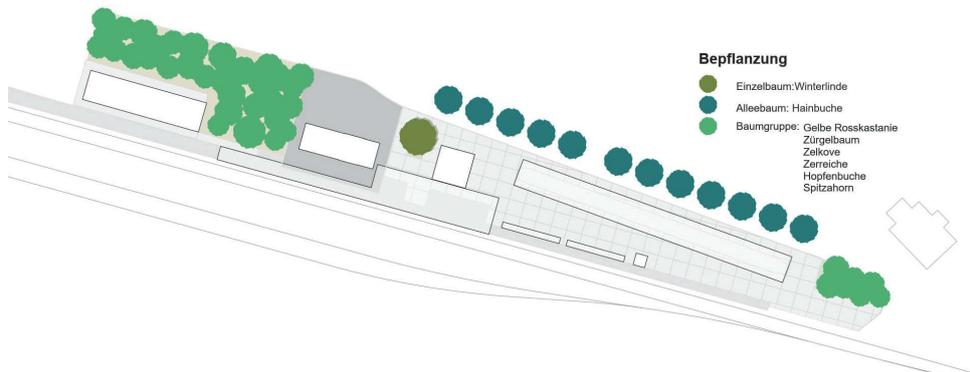
Schnitt Bahnhofplatz



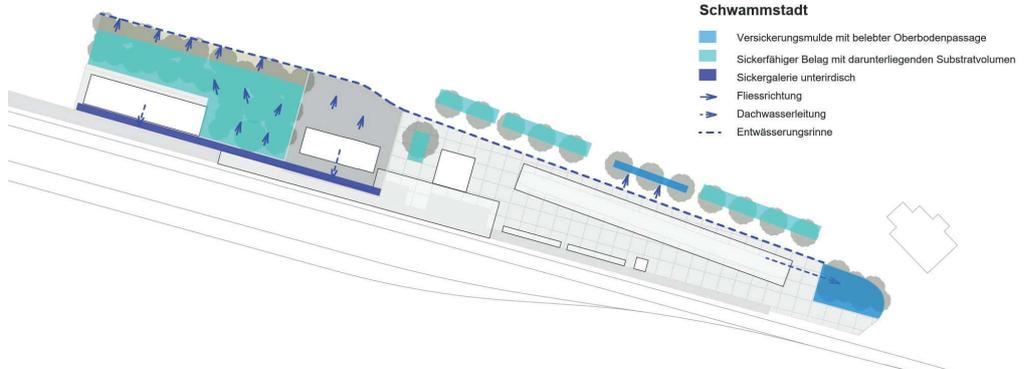
Schnitt Güterschuppen



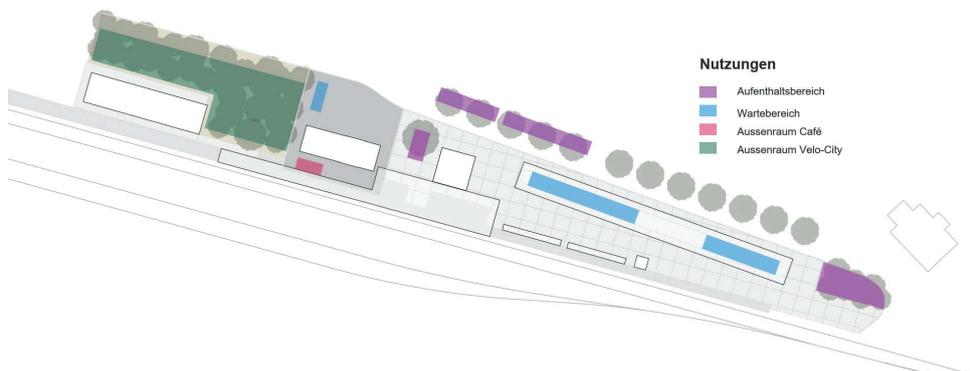
Schema Konzept



Schema Bepflanzung



Schema Schwammstadt



Schema Nutzungen