



Wettbewerb Bushof und Bahnhofplatz Uznach

Programm Präqualifikation

Gemeinde Uznach, 21. November 2023



metron

Auftraggeber

Gemeinde Uznach
Diego Forrer, Gemeindepräsident
Städtchen 10
Postfach 233
8730 Uznach

Verfahrensbegleitung

Dimitri Murbach
BSc FHO in Landschaftsarchitektur BSLA
Adeline Grass
Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektur/-planung FH/BSLA,
MAS / ZFH in Public Management

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Titelbild: Bushof mit Bahnhofsgebäude, Foto Metron

Inhaltsverzeichnis

	Das Wichtigste in Kürze	7
1	Allgemeine Bestimmungen	9
1.1	Veranstalterin, Gegenstand des Wettbewerbs	9
1.2	Verfahrensbegleitung	9
1.3	Verfahren	9
1.4	Preisgericht	10
1.5	Teilnahmebedingungen	10
1.6	Preissumme	11
1.7	Weiterbearbeitung	11
1.8	Verbindlichkeit und Urheberrecht	12
1.9	Vertraulichkeit und Veröffentlichung	12
1.10	Rechtsmittelbelehrung	12
2	Präqualifikation	13
2.1	Ablauf und Termine	13
2.2	Zulassungs- und Eignungskriterien	13
2.3	Abgegebene Unterlagen	14
2.4	Einzureichende Unterlagen	15
3	Projektwettbewerb (provisorisch)	17
3.1	Ablauf und Termine	17
3.2	Beurteilungskriterien	17
3.3	Ausschlusskriterien	18
3.4	Abgegebene Unterlagen Projektwettbewerb	18
3.5	Einzureichende Unterlagen Projektwettbewerb	18
4	Aufgabenstellung (provisorisch)	20
4.1	Ziele der Projektentwicklung Bushof und Bahnhofplatz	20
4.2	Perimeter	21
5	Erläuterungen und Rahmenbedingungen (provisorisch)	22
5.1	Masterplan Uznach	22
5.2	Städtebauliche Studie Bahnhofgebiet	22
5.3	Mobilität	23
5.4	Freiraum und Biodiversität	26
5.5	Nutzungen	27
5.6	Einbettung in Entwicklung Bahnhofgebiet	27
5.7	Planungsrechtliche Grundlagen	28
5.8	Architektur und Tragwerk	29
5.9	Ökologische Nachhaltigkeit von Hochbauten	29
5.10	Wirtschaftlichkeit	29
6	Genehmigung	30

Das Wichtigste in Kürze

Ausgangslage

Bahn- und Bushof sind zusammen mit ihrem Umfeld ein Schlüsselgebiet für Uznach und die Region. Sie übernehmen eine überkommunale Funktion als regionale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und wichtiger multimodaler Umsteigeknoten. Darüber hinaus ist das Bahnhofgebiet Teil des Uzner Zentrums, Ankunftsort und Visitenkarte der Gemeinde sowie Trittstein in die Altstadt und in die weiteren Quartiere. Die aus betrieblichen Gründen und wegen übergeordneten Rahmenbedingungen (Umsetzung BehiG) notwendige Neuorganisation und Neugestaltung des Bushofs nimmt die Gemeinde zum Anlass, das Bahnhofgebiet gesamthaft aufzuwerten und weiterzuentwickeln.

Aufgabenstellung

Wichtige Ziele neben der Neuorganisation und -gestaltung des Bushofs sind die Inwertsetzung der städtebaulichen Potenziale, die Aufwertung des Bahnhofplatzes und weiterer öffentlicher Räume im Bahnhofsumfeld sowie eine siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung. Der neue Bahnhofplatz verbindet als Scharnier die künftigen Arealentwicklungen (Arealüberbauung Streuli, Arealüberbauung SBB), den Bahnhof und den Bushof. Es wird die Begrünung (Aufenthaltsqualität und Stadtklima) und Belebung des Platzes sowie die Konzentration publikumsorientierter Nutzungen um den Platz angestrebt.

Perimeter

Als erster Schritt ist die Verlegung des Bushofs in den östlichen Teil des Bearbeitungsperimeters vorgesehen. Dies hat zur Folge, dass die bestehenden Park and Rail-Parkplätze ersetzt werden müssen. Dafür ist ein Ersatzstandort direkt westlich des Bearbeitungsperimeters auf dem Areal der SBB vorhanden. Schliesslich soll im Bereich des heutigen Bushofs ein neuer Bahnhofplatz entstehen.

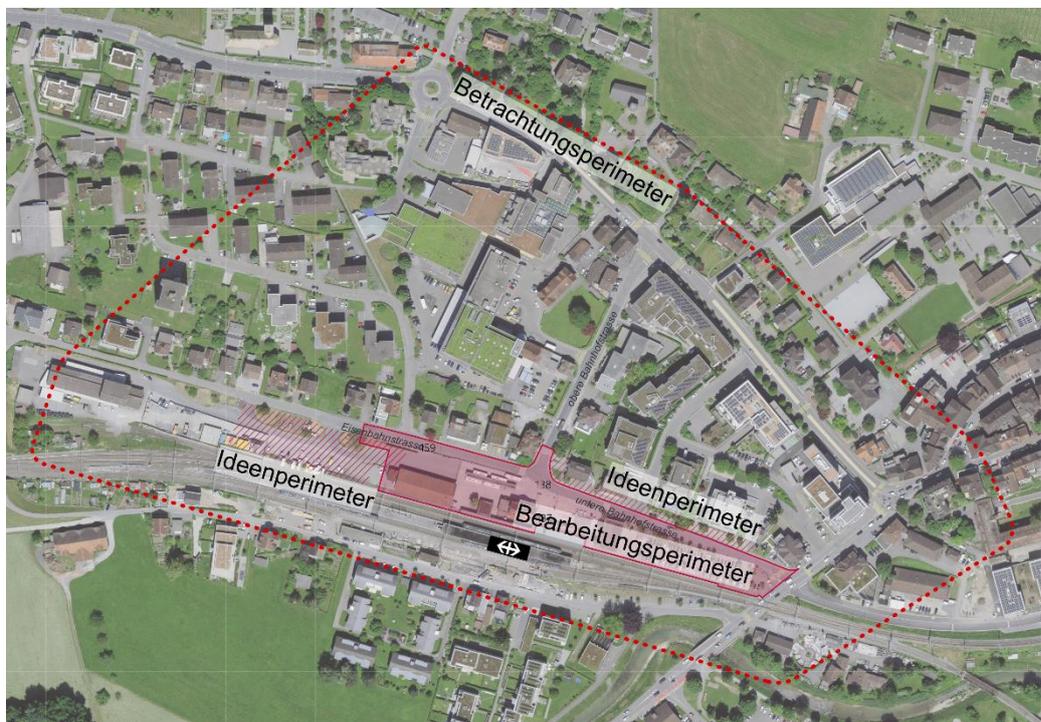


Abbildung 1: Perimeter auf Luftbild

Verfahren

Der Projektwettbewerb wird anonym, im selektiven Verfahren mit vorgängiger Präqualifikation ausgeschrieben.

Termine

Publikation Präqualifikation (simap.ch/Amtsblatt)	Donnerstag, 23.11.2023
Bezug der Bewerbungsunterlagen	ab Donnerstag, 23.11.2023
Eingabe Bewerbungsunterlagen	bis Donnerstag, 25.11.2023, 17:00 Uhr
Bekanntgabe Resultat Präqualifikation	ca. KW 10/11 2024
Start Wettbewerb	März 2024
Eingabe Projektwettbewerb	Juli 2024

Preisgericht

Sachpreisrichter	Fachpreisrichter
Diego Forrer, Gemeindepräsident Uznach	Marcel Jäggi, Architekt
Hans Urs von Matt, Gemeinderat	Dominik Bueckers, Landschaftsarchitekt
Kaspar Stadler, SBB Immobilien	Bruno Patt, Bauingenieur
Patrick Züger, Leiter Planung, Bau & Infrastruktur (Ersatz)	Jonas Jost, Verkehrsplaner
	Beat Suter, Raumplaner (Ersatz)

1 Allgemeine Bestimmungen

1.1 Veranstalterin, Gegenstand des Wettbewerbs

Die Gemeinde Uznach veranstaltet ein einstufiges anonymes Wettbewerbsverfahren mit vorgeschalteter Präqualifikation (selektiver Projektwettbewerb) zur Erlangung eines Projektes für die Neugestaltung des Bushofes und des Bahnhofplatzes.

Gemeinde Uznach
Städtchen 10
Postfach 233
8730 Uznach

Ansprechperson: Diego Forrer, Gemeindepräsident

1.2 Verfahrensbegleitung

Die Vorbereitung und Begleitung sowie die Vorprüfung der Präqualifikation und des Projektwettbewerbes erfolgen durch die Metron AG.

Die Korrespondenz über das Verfahren erfolgt ausschliesslich über das Verfahrenssekretariat.

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
Postfach 480
5201 Brugg
wb-uznach@metron.ch

Ansprechperson: Dimitri Murbach und Adeline Grass, Verfahrensbegleitung Metron

1.3 Verfahren

Der Projektwettbewerb wird anonym, im selektiven Verfahren mit vorgängiger Präqualifikation ausgeschrieben. Das Verfahren untersteht der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVÖB), dem Einführungsgesetz zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (EGöB) des Kantons St. Gallen und der dazugehörigen Verordnung (VöB). Es gilt zudem der Staatsvertrag zum öffentlichen Beschaffungswesen (WTO-Agreement on Government Procurement GPA). Subsidiär gilt die SIA-Ordnung 142 für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe, Ausgabe 2009.

Verfahrenssprache

Die Verfahrenssprache ist Deutsch. Unterlagen, die für die Präqualifikation sowie für den Projektwettbewerb eingereicht werden, müssen in deutscher Sprache abgefasst werden. Mündliche Auskünfte werden keine erteilt.

Vorprüfung

Die Vorprüfung der Präqualifikationseingaben und der Wettbewerbseingaben wird von der Metron Raumentwicklung in Zusammenarbeit mit den Expert*innen durchgeführt.

1.4 Preisgericht

Für die Begleitung und Beurteilung des Verfahrens setzt die Veranstalterin das folgende Preisgericht ein:

Sachpreisrichter

- Diego Forrer, Gemeindepräsident
- Hans Urs von Matt, Gemeinderat
- Kaspar Stadler, Immobilien Bewirtschaftung SBB AG
- Patrick Züger, Bereichsleiter Planung, Bau & Infrastruktur, Gemeinde Uznach (Ersatz)

Fachpreisrichter

- Marcel Jäggi, Architektur und Städtebau, pool Architekten (Vorsitz)
- Dominik Bueckers, Landschaftsarchitekt, Studio Vulkan
- Bruno Patt, Bauingenieur, dsp Ingenieure + Planer
- Jonas Jost, Verkehrsplaner, asa Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur
- Beat Suter, Städtebau und Raumplanung, Metron Raumentwicklung AG (Ersatz)

Expert*innen ohne Stimmrecht

- Bruno Thürlemann, Amt für Raumentwicklung, Kanton St. Gallen
- Markus Schait, Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton St. Gallen
- Peter Moser, SBB Infrastruktur, Personenfluss
- André Vecellio, Streuli Immobilien AG
- Yves Bodenmann, St. Galler Kantonalbank, Liegenschaften
- Moira Ritler, Vertretung Bevölkerung

Die Auftraggeberschaft behält sich vor, weitere Expert*innen (ohne Stimmrecht) für die Beurteilung hinzuzuziehen.

1.5 Teilnahmebedingungen

Die Teilnahme am Präqualifikationsverfahren steht allen Anbietenden in der geforderten Zusammensetzung mit Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz oder in einem Vertragsstaat des GATT/WTO-Agreements offen, soweit dieser Staat Gegenrecht gewährt. Die Teilnahmebedingungen müssen zum Zeitpunkt der Publikation (Stichtag 23.11.2023) erfüllt sein.

Gesucht wird ein Team mit Generalplanermandat aus den folgenden Fachdisziplinen:

- Landschaftsarchitektur
- Architektur / Städtebau
- Tief- und Hochbauingenieurwesen
- Verkehrsplanung

Die Federführung liegt bei der Fachdisziplin Architektur oder Landschaftsarchitektur. Erwartet wird beim federführenden Teammitglied (Generalplaner) die Kompetenz zum Gesamtmanagement des zu vergebenden Folgeauftrags.

Weitere Fachdisziplinen (z.B. Gebäudetechnik, Sozialraum, Nachhaltigkeit) können freiwillig beigezogen werden. Eine Mehrfachteilnahme der Disziplinen Landschaftsarchitektur und Architektur ist nicht zulässig. Bei den übrigen Fachdisziplinen sind Mehrfachteilnahmen erlaubt. Die Teams sind selbst dafür verantwortlich, dass kein Interessenskonflikt oder Ideentransfer entsteht.

Das Preisgericht kann den Wettbewerb, falls es sich als notwendig erweist, mit einer optionalen Bereinigungsstufe zwecks Vertiefung und Weiterentwicklung verlängern. Eine allfällige Bereinigungsstufe wird separat vergütet.

Verfahrensausschluss

Von der Teilnahme am Verfahren ausgeschlossen sind Fachleute, die eine gemäss SIA-Ordnung 142, Artikel 12.2. nicht zulässige Verbindung zu einem Mitglied des Preisgerichts haben (siehe auch Wegleitung Befangenheit und Ausstandsgründe SIA 142i-202d). Die Abklärung von allfälligen Befangenheitsgründen zwischen Teilnehmenden und Mitgliedern des Preisgerichts ist bis zum Abschluss des Verfahrens Sache der teilnehmenden Teams.

1.6 Preissumme

Es steht eine Gesamtpreissumme von 160'000 CHF (exkl. MwSt.) für Preise, Ankäufe und Entschädigungen zur Verfügung. Die Verteilung des Preisgeldes liegt im Ermessen des Preisgerichts. Es ist vorgesehen 3-6 Preise zu vergeben. Alle zur Beurteilung zugelassen Beiträge erhalten als Teil der Preissumme eine Basisentschädigung von CHF 5'000. Die Gesamtpreissumme wird vollständig ausgerichtet, höchstens 40 % davon für allfällige Ankäufe.

Wenn die Teilnehmerzahl unerwartet gleich oder kleiner ausfällt als die Anzahl der vorgesehenen Preise, kann das Preisgericht die Preissumme und die Anzahl der Preise angemessen reduzieren. Es werden mindestens drei Preise vergeben.

1.7 Weiterbearbeitung

Der Folgeauftrag zur Realisierung des neuen Bushofs (1. Etappe) und die anschliessende Neugestaltung des Bahnhofplatzes (2. Etappe) wird zugesichert.

Die Auftraggeberin beabsichtigt, entsprechend der Empfehlung des Preisgerichts, die Gewinner des vom Preisgericht zur Ausführung empfohlenen Projektes mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen. Der Auftrag umfasst die Leistungen für das geforderte Team für die Phasen 3-5 (mind. 58.5% der Teilleistung Landschaftsarchitektur, Architektur, Bauingenieurwesen und Verkehrsplanung gemäss SIA-Ordnungen 102, 103, 105, 108, Ausgabe 2014). Die Phasen werden einzeln freigegeben.

Das Team muss zwingend vor der Weiterbearbeitung die erforderlichen Kompetenzen nachweisen. Sollten diese fehlen, behält sich die Auftraggeberin vor, einzelne Leistungen, insbesondere die Kostenplanung und Bauleitung, anderweitig zu vergeben oder ein Nachwuchsteam in gegenseitiger Absprache durch ein in der Ausführungsplanung erfahrenes Büro zu verstärken.

Stellt das Preisgericht einen Beitrag von herausragender Qualität einer freiwillig beigezogenen Fachperson fest, würdigt es dies im Bericht entsprechend. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, dass auch freiwillig von den Wettbewerbsgewinnern beigezogene Fachleute mit der Weiterbearbeitung ihres Beitrags beauftragt werden können.

Vorbehalten bleiben die Kreditgenehmigung und Bewilligung übergeordneter Instanzen.

Für die Honorierung des Generalplanerteams gelten folgende Konditionen:

- Grundleistungen gemäss SIA-Ordnungen 102, 103, 105, 108 (Ausgabe 2014).
- Besonders zu vereinbarende Leistungen nach effektivem Zeitaufwand gemäss vereinbartem mittlerem Stundenansatz.
- Die aufwandbestimmenden Baukosten gelten über das Gesamtprojekt.

- Die Ermittlung des Honorars erfolgt auf Basis des genehmigten Kostenvorschlags.

Folgende Konditionen für die Honorarabrechnung nach Baukosten dienen als Grundlage der Vertragsverhandlungen:

Festlegung der Honorarkonditionen	Architektur SIA 102 (Ausgabe 2014)	Landschaft SIA 105 (Ausgabe 2014)	Bauingenieurwesen SIA 103 (Ausgabe 2014)	Verkehrsplaner SIA 108 (Ausgabe 2014)
z-Werte	gem. aktueller Ausgabe SIA	gem. aktueller Ausgabe SIA	gem. aktueller Ausgabe SIA	gem. aktueller Ausgabe SIA
Schwierigkeitsgrad n	n = 1.0	n = 1.0	n=0.9	n = 0.9
Anpassungsfaktor r	r = 1.0	r = 1.0	r = 1.0	r = 1.0
Sonderleistung s	s=1.0	s=1.0	s=1.0	s=1.0
Teamfaktor i	i = 1.0	i = 1.0	i = 1.0	i = 1.0
mittlerer Stundenansatz	CHF 135	CHF 135	CHF 135	CHF 135

1.8 Verbindlichkeit und Urheberrecht

Das Programm und die Fragenbeantwortung sind für die Auftraggeberschaft, die Teilnehmenden und das Preisgericht verbindlich. Mit der Teilnahme an der Präqualifikation anerkennen die Teilnehmenden ausdrücklich die im vorliegenden Programm festgehaltenen Bedingungen, Abläufe und Verfahren sowie den Entscheid des Preisgerichts in Ermessensfragen.

Das Urheberrecht an den eingereichten Wettbewerbsarbeiten verbleibt bei den Projektverfassenden. Sämtliche eingereichten Unterlagen der mit Preisen und Ankäufen ausgezeichneten Wettbewerbsbeiträge gehen in das Eigentum der Auftraggeberschaft über. Auftraggeberschaft und Teilnehmende besitzen das Recht auf Veröffentlichung der Arbeiten unter Namensnennung der Auftraggeberschaft und der Projektverfassenden. Ausgenommen davon bleibt das Recht auf Erstveröffentlichung, welches bei der Auftraggeberin liegt.

Nach Fertigstellung und Übergabe des Bauwerkes, und nach Begleichung der Abschlussrechnung soll der Auftraggeberin das Nutzungsrecht und das Änderungsrecht übertragen werden.

1.9 Vertraulichkeit und Veröffentlichung

Die Teilnehmenden sind verpflichtet, alle im Zusammenhang mit dem Verfahren zur Verfügung gestellten Informationen und Unterlagen vertraulich zu behandeln und ausschliesslich für die vorliegende Aufgabe zu verwenden. Die Kommunikationshoheit liegt allein bei der Veranstalterin. Die Information der Öffentlichkeit über die vorliegende Planungsaufgabe ist alleinige Sache der Veranstalterin.

1.10 Rechtsmittelbelehrung

Gegen die Entscheidungen der Veranstalterin im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens kann innerhalb von 10 Tagen seit Eröffnung der Verfügung beim Verwaltungsgericht des Kantons St. Gallen schriftlich Beschwerde geführt werden. Die Beschwerde ist im Doppel einzureichen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel sowie die Unterschrift der beschwerdeführenden Person oder ihrer Vertretung zu enthalten. Eine Kopie des vorliegenden Dokuments und der Publikation im SIMAP sowie vorhandene Beweismittel sind beizulegen.

2 Präqualifikation

Für die erfolgreiche Umsetzung des geplanten Bauvorhabens setzt die Auftraggeberin eine entsprechende Erfahrung und Fachkompetenz sowie die personellen Kapazitäten der Teams voraus.

Im Rahmen des Präqualifikationsverfahrens wählt das Preisgericht anhand der im Kapitel 2.2 formulierten Zulassungs- und Eignungskriterien maximal 10 Teams aus, die zur Teilnahme am Projektwettbewerb eingeladen werden.

Im Sinne der Nachwuchsförderung beabsichtigt das Preisgericht, 1-2 jüngere Architektur- oder Landschaftsarchitekturbüros zur Teilnahme am Projektwettbewerb auszuwählen, welche über die Fachkompetenz, jedoch nicht über den geforderten umfassenden Leistungsnachweis verfügen (Referenz Generalplanung). Bedingung für Nachwuchsförderung: sämtliche Büroinhaber und Büroinhaberinnen des federführenden Teammitglieds sind Jahrgang 1983 oder jünger. Im Eingabeformular Präqualifikation (vgl. Kap.2.3, Formular [BO]) kann ein entsprechender Antrag gestellt werden.

2.1 Ablauf und Termine

Publikation Präqualifikation (simap.ch)	Donnerstag, 23.11.2023
Bezug Bewerbungsunterlagen	ab Donnerstag, 23.11.2023
Eingabe Bewerbungsunterlagen	bis Donnerstag, 25.01.2024, 17:00 Uhr
Bekanntgabe Resultat Präqualifikation	ca. KW 10/11 2024

2.2 Zulassungs- und Eignungskriterien

Zulassungskriterien

- termingerechte Einreichung der Unterlagen (gemäss Kap 2.4)
- Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz oder in einem Vertragsstaat der GATT/WTO-Übereinkommen
- unterschriebene Selbstdeklaration (von allen Teammitgliedern)

Bewerbende, welche eines der obenstehenden Kriterien nicht erfüllen, werden vom Verfahren ausgeschlossen.

Eignungskriterien

Die Angaben der Anbieter zu den folgenden Eignungskriterien werden geprüft und qualitativ bewertet. Mit der Einreichung der Bewerbung wird die Auftraggeberschaft ermächtigt, die Richtigkeit der Angaben des Bewerbenden zu überprüfen und Auskünfte einzuholen.

Das Preisgericht bewertet die Eignung der Bewerbenden nach folgenden Kriterien:

- Referenz
 - Qualität (Gesamtkonzeption, fachliche Qualität der jeweiligen Disziplin)
 - Relevanz (Bezug zur Aufgabenstellung, Umfang)
 - Aktualität (möglichst nicht älter als 5 Jahre)
- Motivation und Teamkompetenz
 - Nachvollziehbarkeit der Motivation
 - Plausibilität der Organisation und Zusammenarbeit
 - Fähigkeit der Bewerbenden im Umgang mit neuen, zukunftsgerichteten Lösungen/Innovation

Bewertung	Gewichtung
Generalplanung (Architektur oder Landschaftsarchitektur)	30%
– 1 Referenz Generalplanung (Rolle als federführender Generalplaner)	
– 2 Referenzen Fachdisziplin	
Fachdisziplin Landschaftsarchitektur oder Architektur	20%
– 2 Referenzen	
Fachdisziplin Bauingenieurwesen	15%
– 1 Referenz	
Fachdisziplin Verkehrsplanung	15%
– 1 Referenz	
Motivation und Teamkompetenz	20%

Ausführungen zu den Referenzen

- Referenzen sind aktuelle Projekte und/oder Wettbewerbserfolge, welche möglichst nicht älter als fünf Jahre sind.
- Das Referenzprojekt zur Generalplanung (Federführung) muss realisiert sein (Ausnahme Nachwuchsbüro).
- Nachwuchsbüros können anstelle dem Referenzprojekt Generalplanung eine freie Referenz mit Bezug zur Aufgabenstellung eingeben.
- Die Referenzen sollen Planung und Ausführung von vergleichbaren Objekten aufzeigen und müssen mit der gestellten Aufgabe in Art, Umfang oder Komplexität vergleichbar sein. Dies kann z.B. sein:
 - Zweckbestimmung der Anlage (Bushof oder Bahnhof)
 - Zweckbestimmung als öffentlicher Platz (Bahnhofplatz)
 - Bauten im Kontext von Bahnhofgebieten
 - Projektumfang, vergleichbare Objektgrösse

Ausführungen zu Motivation und Teamkompetenz

- Erläuterung der Motivation, Organisation, Innovationskompetenz und den Erfahrungen in Zusammenarbeit der Bewerbenden.
- Enthält keinen Beitrag zur Lösung der Planungsaufgabe und keine weiteren Referenzen.

2.3 Abgegebene Unterlagen

- [A] Programm Präqualifikation (PDF-Datei)
- [B] Eingabeformular Präqualifikation (Excel-Datei)
 - [B0] Deckblatt / Antrag auf Teilnahme / Referenz Generalplanung
 - [B1] Firmenangaben, Referenz und Selbstdeklaration Architektur
 - [B2] Firmenangaben, Referenz und Selbstdeklaration Landschaftsarchitektur
 - [B3] Firmenangaben, Referenz und Selbstdeklaration Bauingenieurbüro
 - [B4] Firmenangaben, Referenz und Selbstdeklaration Verkehrsplanung

Die Unterlagen können ab Donnerstag, 23. November 2023 online auf simap.ch heruntergeladen werden.

Ein Versand der Unterlagen in Papierform ist nicht vorgesehen. Im Falle von Problemen mit dem Herunterladen oder Öffnen der Dateien wenden Sie sich bitte per Mail an: **wb-uznach@metron.ch**

2.4 Einzureichende Unterlagen

Eine Bewerbung hat die folgenden, vollständig ausgefüllten und rechtsverbindlich unterzeichneten Eingabeformulare inkl. Beilagen zu enthalten:

- (1) Vollständig ausgefülltes Eingabeformular Präqualifikation [B], bestehend aus
 - [B0] Deckblatt / Antrag auf Teilnahme / 1 Referenz Generalplanung
 - [B1] Firmenangaben, 2 Referenzen und Selbstdeklaration Architektur
 - [B2] Firmenangaben, 2 Referenzen und Selbstdeklaration Landschaftsarchitektur
 - [B3] Firmenangaben, 1 Referenz und Selbstdeklaration Bauingenieurwesen
 - [B4] Firmenangaben, 1 Referenz und Selbstdeklaration Verkehrsplanungin Papierform und in digitaler Form (Excel-Datei). Die Angaben aller Teammitglieder sind zwingend in einer einzigen Excel-Datei (vgl. Originaldatei) einzureichen.
- (2) Vollständig ausgefüllte und **unterzeichnete** Selbstdeklaration [B1+B2+B3+B4] in Papierform.
- (3) Die im Eingabeformular [B0+B1+B2+B3+B4] aufgeführten Referenzobjekte sind zu dokumentieren:
 - Generalplanung, Architektur, Landschaftsarchitektur, Bauingenieurwesen und Verkehrsplanung je 1 A3-Blatt pro Referenz, einseitig bedruckt, Quer-Format
 - Die Objekte sind so darzustellen, dass deren Beurteilung hinsichtlich der aufgeführten Eignungskriterien möglich ist. Die Referenzdokumentationen sind mit einem Kurztitel, der Fachdisziplin und dem Namen der Bewerbenden zu bezeichnen.
- (4) Motivation und Teamkompetenz
 - Darstellung in freier Form, 2 A4 Hochformat oder 1 A3 Querformat, einseitig bedruckt

Weitere Unterlagen werden nicht zur Beurteilung zugelassen. Die geforderten Unterlagen sind als einzelne Blätter zuzustellen (nicht gebunden oder geheftet).

Abgabe in Papierform

Die verlangten Bewerbungsunterlagen (1), (2), (3) und (4) sind in Papierform (1 Exemplar) verschlossen und versehen mit dem Vermerk «Präqualifikation Bushof und Bahnhofplatz Uznach» an folgende Adresse einzureichen:

Metron Raumentwicklung AG
Vermerk «Präqualifikation Bushof und Bahnhofplatz Uznach»
Stahlrain 2
Postfach 480
5201 Brugg

Massgebend ist der Poststempel* Donnerstag, **25. Januar 2024** oder die Abgabe am Empfang der Metron, Stahlrain 2, 5201 Brugg bis spätestens am **25. Januar 2024, 17.00 Uhr** (Öffnungszeiten Mo-Do 8-12 und 13.30-17 Uhr, Fr 8-12 und 13.30-16 Uhr)

* Hinweis: Es gilt der Poststempel gemäss SIA Wegleitung 142i-301d_Postversand: «Die Teilnehmer*innen müssen den Verlauf der Sendung unter www.post.ch unter «Track & Trace» verfolgen, wenn sie das Eintreffen am Ankunftsort nach 5 Tagen noch nicht feststellen können, ist dies unverzüglich der Verfahrensbegleitung mitzuteilen. Machen die Teilnehmer*innen diese fristgerechte Rückmeldung nicht, so können sie bei Nichteintreffen ihrer Eingabe keinerlei Rechte mehr geltend machen, auch wenn der Versand

rechtzeitig erfolgt ist. In jedem Fall ist das Aufbewahren einer Kopie der Quittung (mit dem Strichcode) von äusserster Wichtigkeit.»

Digitale Abgabe

Die verlangten Bewerbungsunterlagen (1), (2), (3) und (4) müssen in Papierform und digital ((1) im Originalformat Excel, (2), (3) und (4) im PDF) abgegeben werden. Die digitalen Unterlagen müssen per Mail (max. 30 MB) bis spätestens am **25. Januar 2024, 17.00 Uhr** an folgende E-Mail-Adresse abgegeben werden: **wb-uznach@metron.ch**

3 Projektwettbewerb (provisorisch)

Die zum Projektwettbewerb zugelassenen Planungsteams erhalten zu Beginn des Projektwettbewerbs zusätzliche Unterlagen, insbesondere das Programm (Programm Projektwettbewerb) mit einem detaillierten Aufgabenbeschrieb sowie alle notwendigen Grundlagen für die Bearbeitung der Aufgabe. Nachfolgende Ausführungen sind provisorisch.

3.1 Ablauf und Termine

Die definitiven Termine für den Projektwettbewerb werden zusammen mit den entsprechenden Unterlagen nach Ablauf der Rekursfrist des Präqualifikationsverfahrens abgegeben. Die voraussichtlichen Termine sehen wie folgt aus:

Abgabe der Unterlagen	ab KW 12 2024
Bezug Modell	ab KW 12 2024
Eingabe Fragenstellung	ca. KW 13 2024
Fragebeantwortung	ca. KW14/15 2024
Eingabe Projektwettbewerb (digital, analog)	ca. KW 26 2024
Eingabe Modell Projektwettbewerb	ca. KW 29 2024
Jurybericht und Ausstellung	September/Oktober 2024

Der Bezug des Wettbewerbsprogramms und der Grundlagen sowie die Fragenstellung werden über eine digitale Plattform abgewickelt (<https://www.metron.ch/datentransfer/>). Die Eingabe der Wettbewerbsbeiträge erfolgt analog in Papierform sowie digital auf einem Datenträger (USB-Stick).

3.2 Beurteilungskriterien

- Städtebau: Stadtraumbildung, Eingliederung in die räumliche Situation, denkmalpflegerische Aspekte, Qualität der Gesamtsituation, Robustheit im Kontext der Entwicklungen um den Bahnhof
- Freiraum: gestalterische Qualität, Nutzbarkeit, Umgang mit Schnittstellen, Entsigelung, Klimaanpassung, Begrünung, Regenwassermanagement, Schwammstadt, hindernisfreie Gestaltung des öffentlichen Raums
- Mobilität: Erfüllung betrieblicher Anforderungen (insbesondere Bus), konfliktarme Anbindung Fuss- und Veloverkehr, Berücksichtigung der Umsteigebeziehungen, Erschliessung für motorisierten Individualverkehr, siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung, funktionierende Verkehrsdrehscheibe
- Architektur: gestalterische Qualität und Nutzwert der Bauten, Tragwerk
- Ökologie: Ökobilanz der Baumaterialien, geringe CO₂-Emissionen, Biodiversität
- Wirtschaftlichkeit: Lebenszyklus, Erstellungskosten, Betriebs- und Unterhaltskosten
- Etappen: Etappierbarkeit, Zwischenzustände, Potenziale für Weiterentwicklung

3.3 Ausschlusskriterien

Ein Beitrag wird von der Beurteilung ausgeschlossen (Es gelten die Bestimmungen der SIA-Ordnung 142 Art. 19):

- wenn er nicht rechtzeitig abgegeben wurde.
- wenn er in wesentlichen Bestandteilen unvollständig abgegeben wurde (vgl. Kapitel 3.5).
- wenn er gegen das Anonymitätsgebot verstösst (vgl. Kapitel 3.5).

3.4 Abgegebene Unterlagen Projektwettbewerb

Zusätzlich zu den Unterlagen der Präqualifikation werden die folgenden Grundlagen abgegeben. (Die Liste ist unvollständig und wird im Zuge der Erarbeitung des Wettbewerbsprogramms ergänzt.)

- Programm Projektwettbewerb
- Plangrundlagen (Katasterplan, Höhenaufnahmen, Werkleitungspläne etc.)
- Bauordnung / Bauzonenplan
- Formulare (Teilnahmebestätigung, Verfassernachweis, Kenndaten / Kostenberechnung etc.)
- Städtebauliche Studie Bahnhofgebiet
- Verkehrsstudie Bahnhofgebiet
- Anforderungen Bushof
- Plan Befahrbarkeitsnachweis Bushof
- Mitwirkungsbericht Bevölkerungsumfrage
- Modellgrundlage
- Geologischer Kurzbericht

3.5 Einzureichende Unterlagen Projektwettbewerb

Sämtliche Pläne, inklusive der Erläuterungen, sind auf maximal 4 Blättern im Querformat DIN A0 darzustellen. Die Abgabepäne sind in doppelter Ausführung und ungefaltet einzureichen. Jedes Blatt ist mit einem grafischen Massstab, einem Hängeschema und einem Kennwort zu versehen. Plandarstellungen sind genordet abzubilden. Varianten sind nicht zulässig. Zusätzlich abgegebene, nicht geforderte Unterlagen, werden nicht zur Beurteilung zugelassen. Keine der abzugebenden Unterlagen, mit Ausnahme des Inhalts des verschlossenen Verfasser-Couverts, darf Hinweise auf die Projektverfasser enthalten. Verstösse gegen diese Vorgaben führen zum Ausschluss vom Verfahren (vgl. o).

Pläne

- Situation (Dachaufsicht mit Umgebung) Mst. 1:500, genordet
- Umgebung mit Erdgeschoss zu den zentralen Bereichen Bahnhofplatz und Bushof, 1:200, mit Angaben zur Erschliessung, Bepflanzung und Nutzung. Koten und Oberflächen sind zu kennzeichnen
- alle zum Verständnis des Projektes notwendigen Grundrisse, Schnitte und Ansichten, Mst. 1:500 bis 1:200, für Überdachungen und Kleinbauten Mst. 1:200
- konstruktive Vertiefung Bushof (Schnitt und -ansicht), Mst. 1:50
- Nachweis Befahrbarkeit Bushof inkl. relevanter Schleppkurven, Mst. 1:1'000

Erläuterungen oder Schemata

- städtebauliches und freiraumgestalterisches Konzept
 - Funktionalität und betriebliche Abläufe
 - Materialisierungskonzept
 - Wirtschaftlichkeit, Wiederverwendung und Lebenszyklus der Baumaterialien
 - Erläuterung zu Architektur und Tragwerk
-

- Erläuterungen zu Gestaltung und Betrieb Bushof
- Bepflanzung
- Regenwassermanagement
- Betrieb und Unterhalt
- Etappierung

Kenndaten / Berechnungen

- Kenndaten Flächen, inkl. Schemadarstellungen Mst. 1:2'000

Modell

- volumetrisches Modell Mst. 1: 500

Visualisierungen

- atmosphärische Darstellungen der Projektidee im Sinne von Skizzen, Collagen, 3D-Darstellungen (je eine von Bushof und Bahnhofplatz), auf Augenhöhe

Verfassercouvert

Einzureichen im verschlossenen, mit Kennwort versehenen Couvert ohne Deklaration der Projektverfassenden:

- Formular Projektverfassende (ausgefüllt für alle Teammitglieder)

Digitale Abgabe

- Sämtliche Pläne im Originalformat sowie Nachweise über Kenndaten und Flächenauszüge sind als digitale Daten (anonyme Excel- und PDF-Datei) auf einem USB-Stick abzugeben. Diese werden zur Vorprüfung verwendet.

Die Liste der einzureichenden Unterlagen kann im Wettbewerbsprogramm ergänzt werden.

4 Aufgabenstellung (provisorisch)

Das Projekt «Bushof und Bahnhofplatz Uznach» verfolgt das Ziel einer hochwertigen und zukunftsweisenden Neugestaltung dieses wichtigen Ortes sowohl als zentrale ÖV-Drehscheibe als auch als vielfältiger Begegnungs- und Zentrumsraum.

Hintergründe der Neugestaltung des Bushofs sind die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiGe) mit erforderlichen Anpassungen der Busperrons und die zukünftigen betrieblichen Anforderungen durch den Angebotsausbau.

Die Verlegung des Bushof ist als erster Schritt vorgesehen. Dies hat zur Folge, dass die bestehenden Park and Rail (P+R) Parkplätze ersetzt werden müssen. Dafür ist ein temporärer Ersatzstandort westlich des Bahnhofs, auf dem Areal der SBB, vorhanden. In einem weiteren Schritt soll im Bereich des heutigen Bushofs ein neuer Bahnhofplatz, als Aufenthalts- und Begegnungsort, entstehen.

Der Bahnhof, Bahnhofplatz und die Bahnhofstrasse sind aber auch Teil eines dynamischen Zentrumraums, welcher weiterentwickelt werden soll. Dazu gehören insbesondere das Streuli-Areal, das Bahnareal und weitere private Entwicklungspotenziale entlang der Bahnhofstrasse.

Die Wirtschaftlichkeit der Lösungsvorschläge ist für die Auftraggeberin von Bedeutung. Kosten sollen dabei unter Berücksichtigung der gesamten Lebenszyklen betrachtet werden.

4.1 Ziele der Projektentwicklung Bushof und Bahnhofplatz

Die nachfolgende Auflistung ist ohne Gewichtung zu verstehen.

1. Integrales Gesamtkonzept für den öffentlichen Raum und Verkehrsraum mit Bahnhofplatz, Bushof, Bahnhofstrasse und weiteren Freiräumen sowie der Neuordnung des Kiosks, Integration des Bahnhofgebäudes und des Güterschuppens.
 2. Neuorganisation und -gestaltung des Bushofs als Teil eines multimodalen Umsteigeknotens (Bahnhof, Bushof, Veloparking, P&R, weitere Mobilitätsangebote).
 3. Qualitativ hochstehende Gestaltung der Freiräume und der Bauten mit Einbezug der denkmalpflegerischen Aspekte.
 4. Stärkung des Bahnhofs als Sozialraum und Treffpunkt, Steigerung der Qualitäten als Aufenthaltsraum (inkl. Sicherheit, Orientierung etc.).
 5. Abstimmung mit Entwicklungen im Streuli-Areal, im westlichen Bahnareal SBB und entlang der Bahnhofstrasse.
 6. Aufwertung der Ankunftssituation, Verbesserung der Orientierung und Stärkung der Verbindung zum Städtli inkl. Anschlüsse des Fuss- und Velowegenetzes in angrenzende Quartiere und das weitere Gemeindegebiet.
 7. Generelle Verbesserung der Durchgrünung, Verminderung der Versiegelung der Böden sowie gute Beschattung durch Bäume.
 8. Nachhaltige Projektentwicklung in wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Dimension.
-

4.2 Perimeter

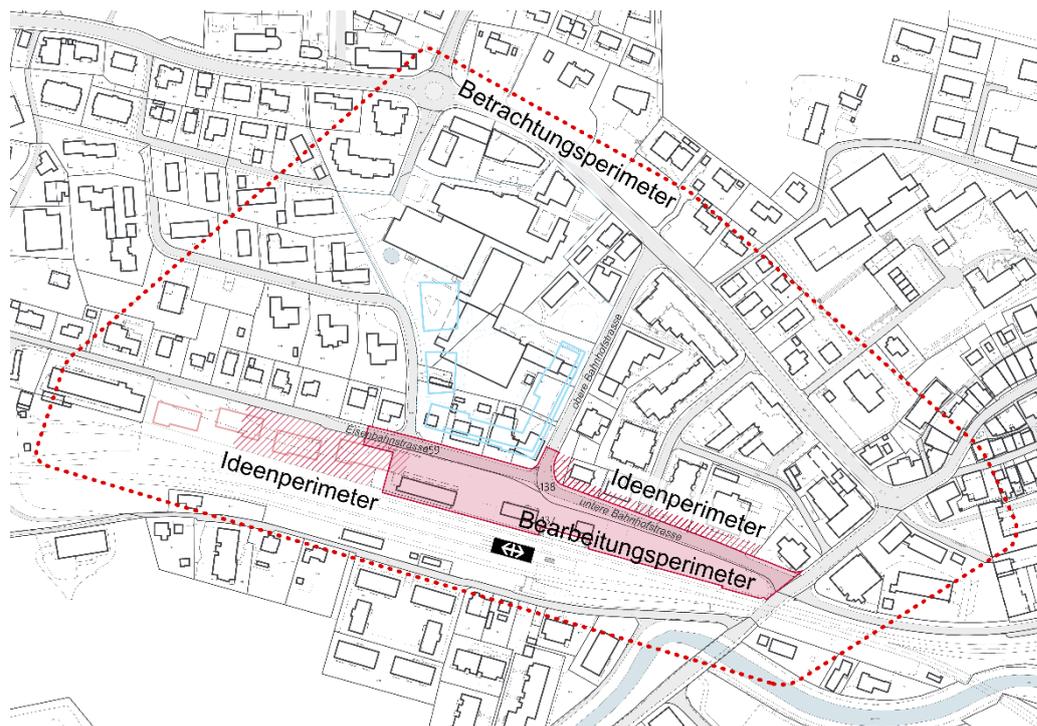


Abbildung 2: Perimeter

Bearbeitungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter liegt innerhalb der Parzellen 137 (Eigentum SBB), 138 und 159 (beide Gemeinde Uznach). Die Fläche umfasst rund 11'100 m². Innerhalb des Bearbeitungsperimeters sollen der zukünftige Bahnhofplatz, der Bushof und die Erschliessung (Eisenbahnstrasse und untere Bahnhofstrasse) umgesetzt werden.

Ideenperimeter

Die Vorzone der ersten Bautiefe entlang der Bahnhofstrasse, bestehend aus Liegenschaften mit privaten Eigentümerschaften, ist im Sinne der Entwicklung des Bahnhofgebiets von Fassade zu Fassade zu berücksichtigen. In diesem Bereich werden Handlungsempfehlungen und Gestaltungsideen erwartet.

Westlich des Bearbeitungsperimeters befindet sich eine Entwicklungsreserve der SBB (rot umrandet ist in diesem Bereich eine langfristig denkbare bauliche Entwicklung gemäss einer städtebaulichen Studie dargestellt). In diesem Bereich sollen erste Ideen zur Anordnung und funktionalen Einbindung der zu verlegenden 60 Park+Rail-Parkplätze aufgezeigt werden.

Betrachtungsbereich

Die nähere Umgebung des Bahnhofgebiets ist als Betrachtungsraum einzubeziehen. Es sind die möglichen baulichen Entwicklungen zu berücksichtigen, die Anbindung an die Quartiere und die Verbindung ins Städtli sowie zum Grünen Knoten und übergeordnet die Verknüpfung auf die Südseite der Gleise (via PU).

5 Erläuterungen und Rahmenbedingungen (provisorisch)

5.1 Masterplan Uznach

Der Masterplan ist ein informelles Planungsinstrument und dient dabei als wichtiges strategisches Steuerungsinstrument für die räumliche Entwicklung der Gemeinde. Unter anderem werden das Bahnhofgebiet und das angrenzende Streuli-Areal im Masterplan als Schlüsselgebiete und deren Entwicklung als übergeordnete Aufgabe bezeichnet. Ein weiterer Schwerpunkt bildet die Promenade, welche als durchgehende Fuss- und Velowegverbindung durch das gesamte Gemeindegebiet führen soll. Ein wichtiger Abschnitt dieser Promenade führt entlang der Eisenbahnstrasse und unteren Bahnhofstrasse durch den Bearbeitungssperimeter.

Aufgrund der Bedeutung von Bahnhofgebiet und Promenade für die Gemeindeentwicklung wurden in den letzten Jahren vertiefende Studien durchgeführt (vgl. 5.2 Städtebauliche Studie Bahnhofgebiet und 5.3 Mobilität). Zudem sind die räumlichen Schwerpunkte in den kommunalen Richtplan (vgl. 5.7 Planungsrechtliche Grundlagen) eingeflossen.

5.2 Städtebauliche Studie Bahnhofgebiet

Die städtebauliche Studie bildet die Basis für die Neuorganisation des Bahnhofgebiets. Das Ergebnis des Variantenstudiums ist die Bestvariante mit dem kompakten Bushof im Osten des Gebiets. Die Studie zeigt die Qualitäten, Potenziale und Defizite des Gebiets auf.

Das Bahnhofgebiet soll sich neben dem Städtli als dynamisches, vielfältiges, urbanes und modernes Quartier entwickeln – dicht und durchmischt. Die klare Unterscheidung der beiden Pole Bahnhof und Städtli, mit unterschiedlicher Identität und Nutzung, soll das Städtli als zentralen Begegnungsort und Erlebnisraum in Uznach stärken und eine mögliche Konkurrenzsituation vermeiden.

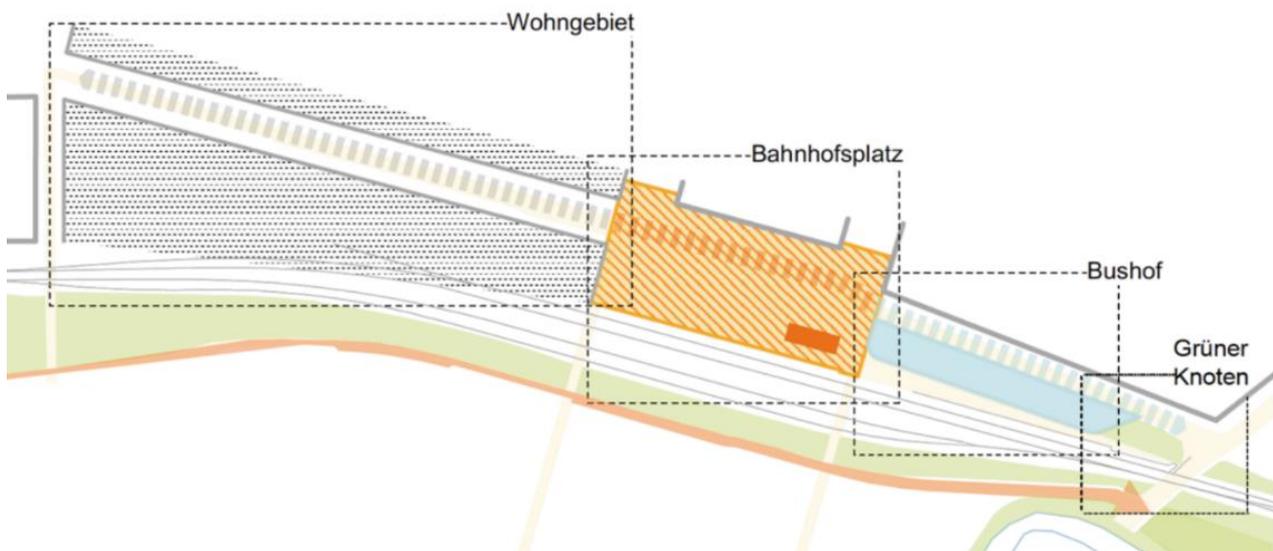


Abbildung 3: Raumsequenzen städtebauliche Studie Bahnhofgebiet Uznach

Das Bahnhofgebiet wird entlang der Eisenbahn- / Bahnhofstrasse in die vier Sequenzen Wohngebiet, zentraler Bahnhofplatz, Bushof und Grüner Knoten gegliedert. Neben der

bestehenden Gleisquerung im Bereich des Bahnhofsgebäudes, ist die Ergänzung einer zusätzlichen Querung im westlichen Teil des künftigen Bahnhofplatzes im Rahmen der Ortsentwicklung denkbar. Jede der Sequenzen weist der Funktion und dem Ort entsprechende Gestaltungsmöglichkeiten auf und ermöglicht eine für Uznach massstäbliche Gliederung des langgestreckten Areals. Der Freiraum muss angemessen proportioniert und situationsgerecht ausgestattet werden, stets in Bezug zur direkten Umgebung.

5.3 Mobilität

Zur Mobilität wurden eine Verkehrsstudie, eine Studie zu den Anforderungen des Bushofs und eine Variantenstudie zur Lage des Bushofs erarbeitet. Die Studien stehen als Grundlage für den Wettbewerb zur Verfügung. Die wichtigsten Erkenntnisse sind nachfolgend zusammengefasst.

Fussverkehr

Die zentrale Fussverkehrsverbindung des Bahnhofgebiets (und der Gemeinde Uznach) stellt die «Promenade» über die Eisenbahn- und untere Bahnhofstrasse dar. Die Kernidee der Promenade ist eine durchgehende Fuss- und Velowegverbindung durch das gesamte Gemeindegebiet. Neben einem mindestens 2.5 m breiten Gehbereich soll die Promenade im Bereich des Bahnhofgebiets ebenfalls einseitig mit einer strassenbegleitenden Bepflanzung (Bäume) versehen werden.

Im Bereich des zukünftigen Bahnhofplatzes verläuft die Promenade über eine Mischverkehrsfläche. Der Platz soll möglichst frei gequert werden können. Entsprechend soll hier in diesem Abschnitt auf eine klare Abgrenzung von Fahrbahn und Gehbereich verzichtet werden (höchstens optische Führung des rollenden Verkehrs).

Vom Bahnhof bzw. der Unterführung ist eine direkte Verbindung zum Bushof wichtig. Und zudem ist auf eine sichere und logische Verbindung ins Städtli und in die umliegenden Quartiere zu achten.

Es besteht eine Gleisquerung im Bereich des Bahnhofs. Östlich des Bahnhofsgebäude ermöglicht eine Unterführung den Zugang zu den Perrons und die Verbindung zu den südlich der Bahnlinie gelegenen Gebieten. Langfristig, bei der Aktivierung einer strategischen Reserve für ein Arbeitsplatzgebiet südlichwestlich des Bahnhofs, besteht die Option einer zusätzlichen Gleisquerung (Überführung) westlich des Güterschuppens.

Veloverkehr

Wie beim Fussverkehr bildet die Promenade auch beim Veloverkehr die zentrale Verbindungsachse. Die Kernidee der Promenade ist eine durchgehende Fuss- und Velowegverbindung durch das gesamte Gemeindegebiet. Aufgrund der vorliegenden Verkehrsbelastungen, der vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bzw. 20 km/h (Begegnungszone) und entsprechender Strassenraumgestaltung kann der Veloverkehr zusammen mit dem motorisierten Verkehr im Mischverkehr geführt werden.

Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes und durch die Verschiebung des Bushofs sind die gedeckten Velo-Abstellmöglichkeiten am Bahnhof neu zu organisieren. Im Grundsatz sollen dabei möglichst direkte Zugänge zur Unter- bzw. Überführung sichergestellt bleiben.

Mobilisierter Individualverkehr (MIV)

Die Abschnitte der Bahnhof- und Eisenbahnstrasse im Perimeter sind als Begegnungszone (Höchstgeschwindigkeit 20 km/h) vorzusehen. Dies soll die von Seiten Fussverkehr in diesem Bereich bestehenden flächigen Querungsbedürfnisse aufnehmen und die verkehrlichen Voraussetzungen für die Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes schaffen.

Parkierung

Im Bereich des Bahnhofs ist folgende Parkierung bereitzustellen:

- 8 Parkfelder "Kurzzeit" (inkl. Taxi und andere Dienste) in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofgebäude / Bahnzugang

Zufahrt

Weiter muss die Zufahrt für Anlieferungen zum Güterschuppen, Bahnhofgebäude und dem Kiosk gewährleistet werden. Die Erschliessung zu den bestehenden Nutzungen im Bereich des Streuli-Areals erfolgt heute über die Eisenbahnstrasse und muss bis zur Umsetzung des Masterplan Streuli gewährleistet sein. Der Masterplan Streuli Areal sieht eine Erschliessung über eine Verlängerung der Frohsinnstrasse vor, wodurch die verkehrliche Belastung für die Erschliessung auf der Eisenbahnstrasse reduziert werden kann.

Park+Ride

Mit der Verschiebung des Bushofes nach Osten entfällt die dort heute befindliche Park+Ride-Anlage. Diese umfasst 56 Park+Ride-Parkfelder sowie zwei Parkfelder für Menschen mit Beeinträchtigungen und zwei Mobility-Parkfelder. Um das heute bestehende Parkraumangebot gewährleisten zu können, wird auf dem Bahnareal der SBB eine provisorische Park+Ride-Anlage mit 60 Parkfeldern erstellt.

Bushof

Der neue Bushof muss über vier Haltekanten für Gelenkbusse (18 m) und vier für Standardbusse (12 m) verfügen (vgl. Tabelle 1). Ziel ist die höchstmögliche betriebliche Flexibilität bei den Zu- und Wegfahrten der Busse zum Bushof (direkt via Zürcher-/ Bahnhofstrasse oder via Grynau- / Bahnhofstrasse ohne Umwegschlaufe via Eisenbahnstrasse). Ergänzend zur Anzahl Haltekanten bedeutet dies folgende Anforderungen an den Bushof:

- 1er-Kanten oder Aufteilung in 2er-Pakete (nicht mehr als zwei Fahrzeuge je Paket)
- 2er-Pakete müssen betrieblich unabhängig von anderen Paketen funktionieren
- Zu- und Wegfahrt für alle Busse via Bahnhofstrasse Richtung Osten und Norden

Die Bestvariante der städtebaulichen Studie Bahnhofsgebiet sieht einen kompakten Bushof mit zwei Busperrons mit je zwei 2er-Paketen (2 Fahrzeuge) in beide Richtungen vor (vgl. Abbildung 4). Abweichungen von der Anordnung müssen begründet werden, wobei die vorgängig genannten Anforderungen zwingend zu erfüllen sind.



Abbildung 4: Bestvariante der Standortevaluation, asa

Als Varianten sind zudem folgende Massnahmen aufzuzeigen:

- Eine Gelenkbuskante (18 m) mit einer Länge von 24 m dimensionieren, damit anstelle eines Gelenkbusses auch zwei Standardbusse anlegen könnten. Damit könnte die betriebliche Flexibilität zusätzlich erhöht werden.

Linie	Destination	Anzahl Haltekanten / Grösse	Bemerkungen
521	Uznach – Reichenburg	1 Gelenkbus	a)
630	Uznach – Atzmännig	1 Gelenkbus	b)
630	Uznach – Schmerikon		
631	Uznach – Neuhaus – Rüti	2 Standardbusse	unverändert
631	Uznach – Steinenbrücke		
632	Uznach – Ricken	1 Standardbus (Grundangebot)	unverändert
633	Uznach – Ernetschwil – Rieden	1 Standardbus (Verdichtung HVZ)	
neu	Uznach – Kaltbrunn/Benken/Schänis	1 Gelenkbus	neu zusätzlich c)
neu	Reservekante / Bahnersatz	1 Gelenkbus	neu zusätzlich d)
	Total	8 Haltekanten	

- a) Auf dieser Linie wird teilweise bereits heute in der Nacht ein Gelenkbus eingesetzt (betriebliche Massnahme).
- b) Bei ganz grosser Nachfrage (zum Beispiel für Schulreisen) wird teilweise bereits heute ein Gelenkbus eingesetzt.
- c) Die Fahrzeuggrösse ist momentan für die neue Linie nicht abschätzbar. Um allen künftigen Optionen gerecht zu werden, soll die neue Kante für einen Gelenkbus dimensioniert werden.
- d) Für den Bahnersatz werden meistens Gelenkbusse eingesetzt.

Tabelle 1: Zusammenfassung Bedarf Haltekanten, Bericht asa, 29.3.2019 (Angaben mit Vorbehalt)

Funktionale Anforderungen

Der Bushof ist zweckmässig zu überdachen, wobei bei der Reservekante in begründeten Fällen davon abgewichen werden kann. Besonders zu berücksichtigen sind die Bedürfnisse von Menschen mit Beeinträchtigung. Der Bushof muss dem Behindertengleichstellungsgesetz entsprechen und die entsprechenden Empfehlungen für hindernisfreies Bauen (SIA 500, VSS-Norm 640 075 usw.) sind zu berücksichtigen. Alle Bus-Haltekanten müssen für den niveaugleichen Einstieg entlang der Gesamtfahrzeuglänge die Einstiegshöhe von 22 cm aufweisen.

Jede Haltekante ist mit witterungsgeschützten Sitzgelegenheiten auszustatten. Zudem sind an zentraler Lage ein Ticketautomat und eine Tafel mit dem Liniennetzplan einzuplanen. Pro vier Haltekanten ist zudem ein Abfalleimer/Entsorgungsstation vorzusehen.

Betriebliche Anforderungen

Für den Busbetrieb sind neben der Anzahl an Haltekanten auch das Freihalten der Zufahrt sowie die Ein- bzw. Ausfahrt auf die Bahnhofstrasse von Bedeutung. Zudem ist auf eine direkte Umsteigebeziehung zum Bahnhof bzw. zur Unterführung zu achten. Weiter sind Räumlichkeiten für das Buspersonal vorzusehen:

- WC, geschlechtergetrennt
- Umkleide, geschlechtergetrennt
- Pausenraum

Bahnhof Uznach

Der Bahnhof Uznach übernimmt eine überkommunale Funktion als regionale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und wichtiger multimodaler Umsteigeknoten. Nach Inbetriebnahme des Doppelspurausbaus Uznach – Schmerikon verkehren ab Uznach jeweils pro Stunde zwei Verbindungen in jede Richtung auf den Strecken Rapperswil – St. Gallen sowie Rapperswil – Ziegelbrücke (vgl. Abbildung 5).

Es ist auf die Orientierung und Zugänglichkeit zu Perron und Unterführung zu achten. Das Perron, die Unterführung sowie die Aufgänge sind als Bestand gesetzt und es ist keine Anpassung vorzusehen.

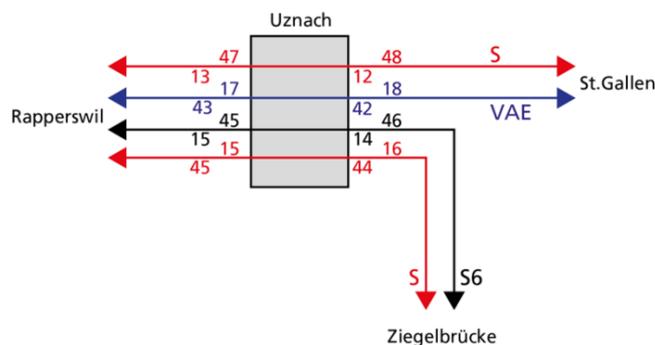


Abbildung 5: Konzept Stadtbahn Obersee
(Angaben mit Vorbehalt)

5.4 Freiraum und Biodiversität

Es ist eine durchgängige Gestaltung für den öffentlichen Raum von Gleis bis Fassade bzw. Vorzone der Gebäude anzustreben. Dabei ist auf den Terrainverlauf, den Übergang zwischen Platz- und Strassenfläche sowie die Schnittstelle zu den privaten Vorzonen oder Erdgeschossnutzungen einzugehen.

Es sind im gesamten Perimeter geeignete Massnahmen zugunsten Klimaanpassung (u.a. Minderung von Hitzeinseln, grosszügige natürliche Verschattung, Baumpflanzungen, Prinzipien Schwammstadt) und die Erhöhung der Biodiversität (z.B. begrünte Dachflächen, Entsiegelung) zu berücksichtigen. Mit Trittsteinen soll die Vernetzung der bestehenden Lebensräume der Umgebung verbessert werden.

Im Sinne der Nachhaltigkeit sind bestehende Materialien möglichst zu erhalten oder wiederzuverwenden.

Bei Baumpflanzungen in Gleisnähe ist der Mindestabstand von einer Baumlänge Abstand zu den Gleisanlagen (gemäss SBB- Regelung R I-20025) zu beachten.

Bahnhofplatz

Durch die Verlegung des jetzigen Bushofs kann der Bereich in Zukunft als Bahnhofplatz genutzt werden. Der neue Bahnhofplatz verbindet als Scharnier die Arealentwicklungen (Arealüberbauung Streuli, Arealüberbauung SBB), den Bahnhof und den Bushof. Dabei soll sich der Bahnhofplatz in verschiedene Bereiche gliedern.

Der zentrale Bereich beim Bahnhofgebäude und der Unterführung dient als Ankunfts- und Begegnungsort sowie zur Orientierung. Der Bahnhofplatz ist als Gesamtraum mit den unterschiedlichen Bedürfnissen zu gestalten - diese beinhalten neben den infrastrukturellen Anforderungen ebenfalls den attraktiven Aufenthalt mit schattigen Grünbereichen sowie das Angebot von Spielmöglichkeiten. Ein Teil des Bahnhofplatzes soll multifunktional nutzbar und entsprechend der Versorgung erschlossen sein (z.B. für Food-Truck oder Veranstaltungen).

Der Höhenversprung zwischen der Eisenbahnstrasse und dem Bahnhofplatz ist im Entwurf gestalterisch zu lösen. Eine mögliche zukünftige Umnutzung des Güterschuppens sollte hier mitgedacht werden.

5.5 Nutzungen

Die bestehenden Nutzungen sollen erhalten bleiben. Im Bahnhofgebäude befinden sich eine SBB-Verkaufsstelle sowie eine Bäckerei/Café mit einem kleinen Aussensitzplatz zwischen dem Gebäude und dem Gleis 1. Beim Aufgang der Unterführung befindet sich ein Kiosk. In das Kioskgebäude ist heute zudem ein öffentliches WC integriert. Der Kiosk und das öffentliche WC sind innerhalb des Perimeters neu zu platzieren. Der Kiosk benötigt eine Grundfläche von ca. 70 m² und ist bei den Personenströmen zu platzieren, darf diese aber nicht behindern. Weitere publikumsorientierte Nutzungen sind in Zukunft in den Erdgeschossen an den städtebaulichen Rändern des Freiraums vorgesehen.

Der Güterschuppen ist denkmalgeschützt und die SBB strebt zum heutigen Zeitpunkt keine Umnutzung für eine kommerzielle Nutzung an. Die Zufahrt zum Güterschuppen für Berechtigte muss gewährleistet werden. Die Gestaltung des Bahnhofplatzes sollte jedoch das Potenzial des Güterschuppens für publikumsorientierte Nutzungen berücksichtigen, da langfristig die Umnutzung eine Option ist.

Auf dem Bahnhofplatz ist ein Stellplatz für temporäres Angebot wie ein Food-Truck vorzusehen.

5.6 Einbettung in Entwicklung Bahnhofgebiet

Von zwei Grundeigentümer*innen sind geplante Vorhaben bekannt, das Streuli-Areal nördlich der Eisenbahnstrasse sowie das SBB-Areal östlich des bestehenden Güterschuppens. Die Grundeigentümerschaft entlang der Bahnhofstrasse wurde zudem über das Verfahren informiert. Es wird eine konzeptionelle Idee zur Gestaltung der Vorzonen der Bahnhofstrasse erwartet, entsprechend der in der städtebaulichen Studie vorgeschlagenen Bebauungsstruktur. Dies ist im Sinne einer Ideenstudie für die zukünftige Entwicklung zu betrachten, es bestehen keine konkreten Projekte dieser Grundeigentümer*innen.

Streuli-Areal

Das Streuli-Areal befindet sich im Geviert Obere Bahnhofstrasse – Eisenbahnstrasse – Gallusstrasse. Grundlage für die Entwicklung des Streuli-Areals bildet der Masterplan Streuli Park. Im Masterplan sind entlang der Eisenbahnstrasse (im Bereich des heutigen Bushofs) eine geschlossene Bebauung mit einem öffentlichen Durchgang in einen inneren Park vorgesehen. Die Erdgeschosse sind publikumsorientiert genutzt. Im Kreuzungsbereich Eisenbahnstrasse/Obere Bahnhofstrasse ist ein Hochhaus vorgesehen. Der Masterplan legt die folgenden Anforderungen für das Areal fest:

- Entwicklungsziel
- Nutzungsart
- zulässige Gebäudedimensionen, Abstände
- Freiraum, Grobvolumen, Stellung der Bauten, Höhenentwicklung, Erschliessung

Für die Umsetzung des Masterplans ist die Anpassung des Zonenplans sowie eine Sondernutzungsplanung notwendig.

SBB-Areal

Für das SBB-Areal ist noch keine konkrete Projektidee der Grundeigentümerschaft vorhanden. Jedoch besteht die Absicht, das Areal mittelfristig zu entwickeln. Als Ausblick auf eine mögliche Entwicklung des Areals liegt eine städtebauliche Studie vor. Das östliche Kopfgebäude der Bebauung des SBB-Areals wird dabei die westliche Raumkante für den zukünftigen Bahnhofplatz bilden. Gemäss den Bauvorschriften ist im Areal eine Firsthöhe von max. 14 m zulässig und es besteht eine Sondernutzungsplanpflicht.

5.7 Planungsrechtliche Grundlagen

Zur Vorbereitung der Revision der Rahmennutzungsplanung hat die Gemeinde im Jahr 2021 den kommunalen Richtplan angepasst. Der Perimeter liegt im Entwicklungsgebiet Zentrum. Für das SBB-Areal westlich des Bahnhofplatzes wurde bereits im Jahr 2018 eine Teilzonenplanänderung durchgeführt. Der zentrale Teil des Perimeters liegt in der Kernzone B (KB), der östliche Teil in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (Oe). Das Streuli-Areal ist im kommunalen Richtplan ebenfalls Teil des Entwicklungsgebiets Zentrum, mit vorgesehener Gestaltungsplanpflicht, da eine Umzonung von einer Arbeitszone in eine Mischzone vorgesehen ist.

Bauzonen			Lärmempfindlichkeitsstufe	max.Gebäudehöhe in Meter	max.Firsthöhe in Meter
	WG3 Wohn- und Gewerbezone	3 Vollgeschosse	III	10	14
	KB Kernzone B	4 Vollgeschosse	III	13	17
	KC Kernzone C	3 Vollgeschosse	III	10	14
	Oe Zone für öffentliche Bauten und Anlagen		II		

Abbildung 6: Auszug Baureglement

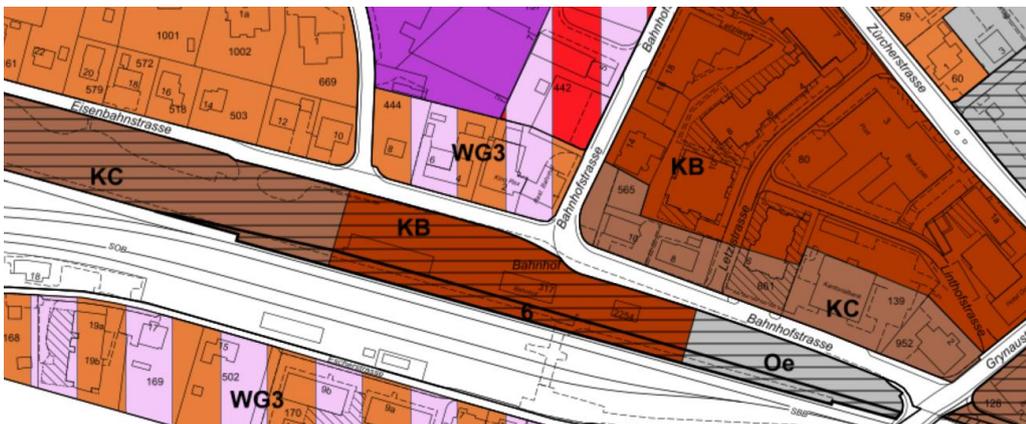


Abbildung 7: Ausschnitt Zonenplan

5.8 Architektur und Tragwerk

Für den in städtebaulicher und nutzungsmässiger Hinsicht definierten Bereich soll für die Überdachung des Bushofs eine gestalterisch überzeugende, eigenständige Architektur mit ortsbezogenem Charakter und einem nachhaltigen Tragwerkskonzept in enger Wechselwirkung zur Umgebung, zum Raumprogramm und den Verkehrsflüssen entwickelt werden. Die Kleinbauten sollen dabei in architektonischer Hinsicht als ein mögliches Mittel, Räume zu definieren oder zu bilden, verstanden werden. Sie sind zentrale Elemente der Gestaltung, als solche identitätsstiftend und verleihen der verkehrstechnischen Bedeutung des Ortes ein Gesicht.

Aus ingenieurmässiger Sicht soll aber auch der Gesamtkomplex der tragenden und lastenden Elemente als konsistent funktionierender Mechanismus, gebildet aus primären, sekundären und tertiären Teilen, entworfen, ausformuliert und bis zur Fügung der einzelnen Elemente in den Knoten sowie der Gründung verfolgt werden. Neben dem Abtrag der Lasten sind auch die Gesamtstabilität sowie insbesondere Anpralllasten aus dem Busbetrieb mitzudenken.

5.9 Ökologische Nachhaltigkeit von Hochbauten

Im Bereich der Hochbauten (u.a. Überdachung Bushof, Kiosk, Veloabstellplätze) wird ein hohes Mass an ökologischer Nachhaltigkeit angestrebt im Sinne von nachhaltigen Materialkreisläufen, Minimierung von grauer Energie, Mehrfachnutzung von Oberflächen und Dachflächen für die Gewinnung von Solarenergie, als Bausteine im Lebensraumverbund etc.

5.10 Wirtschaftlichkeit

Die Projektvorschläge sollen den wirtschaftlichen Zielvorstellungen der Auftraggeberin entsprechen. Es werden stabile Konzepte erwartet, die eine Reduktion oder Ergänzung von einzelnen Kostenelementen zulassen. In der politischen Diskussion muss es möglich bleiben, im Rahmen einer Kosten-Nutzen Abwägung auf die Weiterbearbeitung Einfluss zu nehmen. Die Wirtschaftlichkeit wird unter Einbezug der gesamten Lebenszyklen und des Unterhalts beurteilt.

Bei kostenintensiven Vorschlägen oder voraussehbarer Überschreitung des Kostenziels ist der Mehrwert der Massnahmen ausführlich zu begründen. Die Kosten können auch über den modularen Aufbau (z. B. Optionen und Etappen) begründet werden. Für die Kostenprüfung ist das Kennzahlenformular (vgl. 3.4) auszufüllen. Zudem ist aufzuzeigen, welche bestehende Materialien wiederverwendet und welche Materialien recycelt nochmals im Projekt genutzt werden können.

Der Entwurf ausserhalb des Umsetzungsperrimeters unterliegt nicht dem Kostenziel, jedoch sind die oben genannten Kriterien der Wirtschaftlichkeit ebenfalls zu bedenken.

6 Genehmigung

Das vorliegende Programm wurde vom Preisgericht am 18. Oktober 2023 diskutiert und nach anschliessender schriftlicher Vernehmlassung genehmigt.

Sachexperten

Diego Forrer



Hans Urs von Matt

H.U. von Matt

Kaspar Stadler



Patrick Züger (Ersatz)



Fachexperten

Marcel Jäggi



Dominik Bueckers



Bruno Patt

B. Patt

Jonas Jost

Jonas Jost

Beat Suter (Ersatz)



Programmgenehmigung SIA

Die Kommission für Wettbewerbe und Studienaufträge hat das Programm geprüft. Es ist konform zur Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe SIA 142, Ausgabe 2009.

Die Honorarvorgaben dieses Programms sind nicht Gegenstand der Konformitätsprüfung nach der Ordnung SIA 142.

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11