



Städtebau

Am Rand zwischen Landschaft und Ortschaft

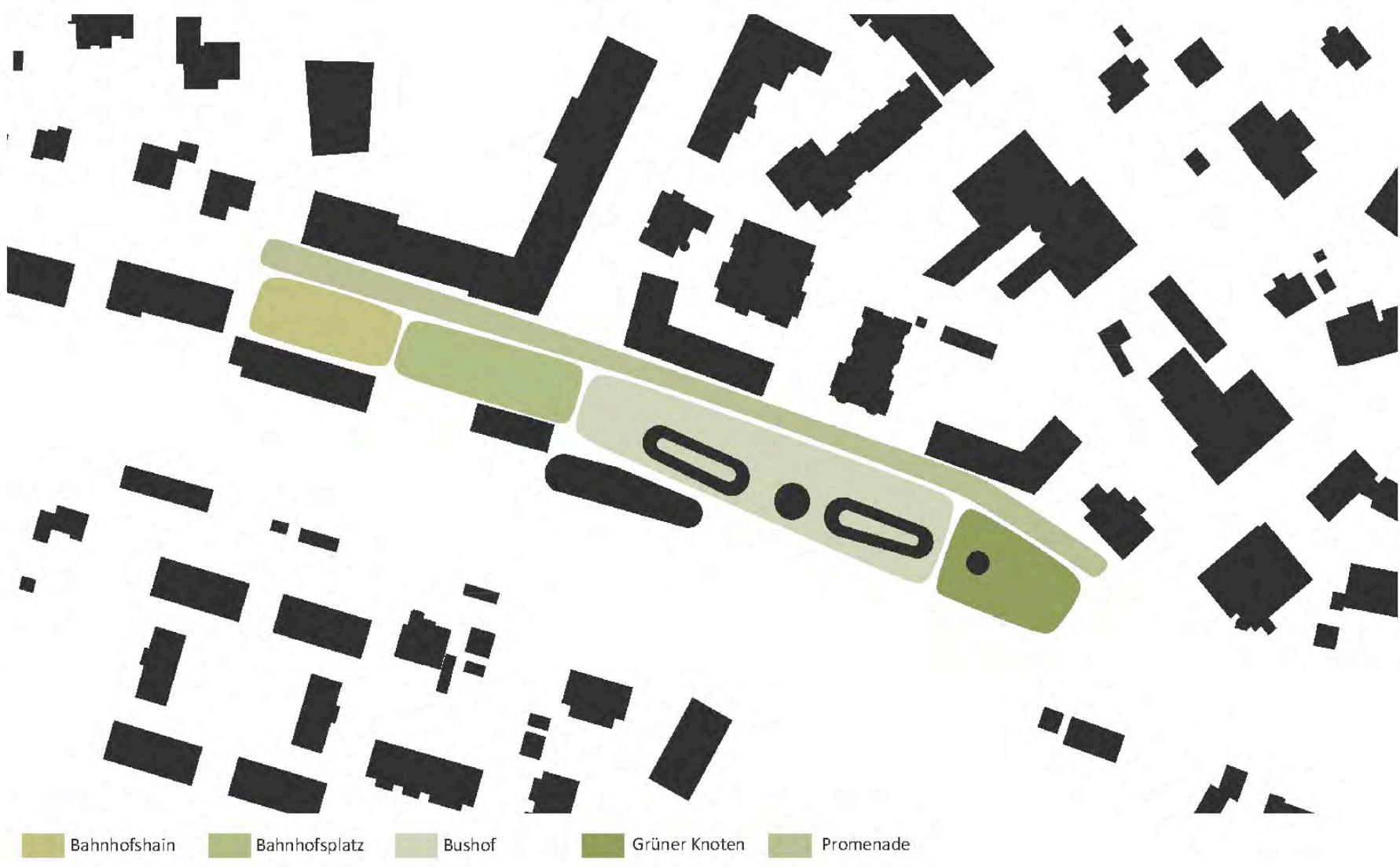
Im Bauwesen ist bekannt: erst wenn der Schlussstein eingesetzt ist, wird die Konstruktion selbsttragend; übertragen auf Uznach könnte das Bild so beschrieben werden:
Ein grüner «Schlussstein» bindet zusammen, was lange Zeit nicht richtig zusammenwachsen wollte – der Bahnhof und das Städtchen. Bahntechnisch geplant und topographisch bedingt, lag der der Bahnhof von Beginn weg ausserhalb. Die frühe Anlage der Bahnhof- und der Eisenbahnstrasse lösten nicht die maximal mögliche städtebauliche Entwicklung aus, entsprechend breiteten sich u.a. sogar Produktionsbetriebe aus.

Mit dem stürmischen Wachstum der letzten Jahre, der skizzierten Transformation des Streuli-Areals und der Neukonzeption des Bahn- und Bushofs als multifunktionale Drehscheibe für den Regionalverkehr ergibt sich die Chance, mit einem grossräumigen Grünraum diesen Schlussstein zu setzen, zusammenzubinden was zusammengehört, funktional und gestalterisch. Ein öffentlicher Raum, eine grosszügige Geste, die verschiedenen Mosaiksteine verbindend; bildprägend bei der Ankunft, einladend für den Aufenthalt, praktisch im Alltag für alle Nutzenden.

Der motorisierte Verkehr, der öffentliche Verkehr und der Velo- und Fussverkehr finden sich, im über das ganze Bahnhofareal aufgespannten, stark begrünten Freiraum, wieder verbunden. Die ehemals asphaltierte und verkehrsdominierte Fläche wird zu einer grosszügigen grünen Oase, die den öffentlichen Raum neu definiert. Unbefestigte Flächen und grüne Bereiche definieren eine neue Urbanität, schaffen Zonen mit Aufenthaltsqualität für die Uznacher und Gäste, die Gestaltung ermöglicht ein Nebeneinander von punktuell starker Busdominanz und entspannteren Zeiten als Stadtraum.

Diese Umgestaltung fördert das Entstehen neuer urbaner Akteure wie Cafés und kleine Geschäfte in den umliegenden Gebäuden, während gleichzeitig die bestehenden Nutzungen verstärkt werden, wie zum Beispiel das Café auf der Terrasse des Bahnhofgebäudes. Diese Transformation macht aus dem früheren Transitbereich einen lebendigen Raum, der als neuer Treffpunkt, als Willkommensort und als Übergang zur historischen Altstadt von Uznach fungiert.

Die überdachten Bushaltestellen und zwei Pavillons werden als leichte Strukturen aus Holz entworfen, die sich harmonisch zwischen den Bäumen einfügen und eine hohe Erkennungswert haben. Der ungehinderte Personenfluss, gute Durchlässigkeit, kurze Wege und eine klare Orientierung auf der Nutzerebene sind essenziell. Hebt man den Blick, bieten die Baumdächer eine saisonal wechselnde Kulisse, natürlich, schützend, belebend, farbig, inspirierend.



Raumkontinuum

Im Westen des Bahnhofareals bildet der Bahnhofshain, als dichte Baumgruppe konzipiert, einen ruhigen Rückzugsort inmitten des urbanen Umfelds. Die Übergangszone, in der sich die dichte Baumbeplantzung auflöst, ermöglicht eine gezielte Vernetzung zwischen dem Bahnhofshain und dem Bahnhofplatz. Durch diese schrittweise Öffnung wird eine harmonische Verbindung zwischen den verschiedenen Nutzungsbereichen geschaffen: Der grüne Rückzugsort des Hains trifft auf den offenen und kommunikativen Charakter des Platzes.

Die sich anschließende Baumbeplantzung, die den gesamten Bushof durchzieht, trägt dazu bei, dass das Grünband sowohl visuell als auch funktional als ein zusammenhängender Raum wahrgenommen wird. Dieses Konzept stärkt die Identität des Areals und etabliert eine durchgängige grüne Verbindung, die den Bushof strukturiert und belebt – eine grüne Ader durch das Herz des Bushofs das gleichzeitig Aufenthaltsbereiche schafft. Hier können Besucherinnen und Besucher zwischen Busverbindungen oder während ihrer Pause verweilen. Die Bäume bieten nicht nur Schatten, sondern tragen durch ihre Anordnung zur klaren Gliederung des Areals bei und fördern Orientierung.

Die Promenade, die sich durch das gesamte Areal zieht, wird durch die Integration von Vegetationsinseln zu einem lebendigen, abwechslungsreichen und einladenden Strassenraum. Die grünen Inseln bieten Platz für Stauden, Gräser und blühende Gehölze, die gezielt ausgewählt wurden, dass sie über das Jahr hinweg ein wechselndes, farbenreiches Erscheinungsbild schaffen. Die saisonale Vielfalt dieser Pflanzungen sorgt für ständige Veränderung und bietet ökologische Mehrwerte.

Durch den hohen Anteil an einheimischen Grossbäumen, sowie wenig versiegelte Flächen, leistet die Umgebung einen positiven Beitrag zu einem guten Mikroklima.

Verkehrsströme

Zwei kompakte Businseln

Zwei kompakte Inseln mit Buskanten bilden den Bushof und bieten Platz für insgesamt acht Haltekanten. Auf jeder Insel befinden sich vier Haltekanten, die als Doppelhaltekanten in zwei Einheiten zusammengefasst sind. Jede Haltekante ist für einen Gelenkbus und einen Standardbus ausgelegt und verfügt über eine 22 cm hohe Bordsteinkante entlang der gesamten Länge. An den Ost- und Westseiten des Bushofs gibt es jeweils eine Wendeschleife für Gelenkbusse. Entlang der Perronkante verläuft ein durchgängig 2,20 m breiter, barrierefrei gestalteter Bereich, der im Inneren der Inseln in einen 4,5 bis 5,8 m breiten, durchquerbaren Grün- und Aufenthaltsbereich übergeht. Die seitlichen und zentralen Grün- und Aufenthaltsflächen dienen als Empfangsbereiche für Fahrgäste und verbinden den Bushof mit dem Bahnhof, der Promenade, dem Städtli und dem Siedlungsgebiet an der Letztstrasse.

Begegnungszone für den Fuss- und Veloverkehr

Der Veloverkehr wird dank des Verkehrsregimes als Tempo-20-Zone im gesamten Gebiet im Mischverkehr geführt. Im Bereich des Bushofs wird der Fahrbahnbereich durch seine Materialisierung (Betonplatte) für den Fussverkehr erkennbar gemacht. Im übrigen Gebiet wird eine einheitliche Bodenmaterialisierung (Asphalt) vorgeschlagen, die der Begegnungszone entspricht und das flächige Queren unterstützt.

Im Güterschuppen befinden sich 175 überdachte Veloabstellplätze mit Doppelparksystemen sowie ein kleines Angebot für Spezialvelos. Im Aussenbereich gibt es weitere 70 überdachte Abstellplätze mit Doppelparksystemen und die Option, um 50 bis 70 Abstellplätze zu erweitern.

Barrierefreie Gestaltung des Bushofs

Der Fahr- und Haltebereich um den Bushof wird mit Beton ausgeführt, um eine klare Unterscheidung zu ermöglichen. Für sehbehinderte Personen wird der Wechsel des Belags als Orientierungshilfe dienen und anzeigen, dass sie sich auf einer Fahrbahn befinden.



Vegetation / Biodiversität

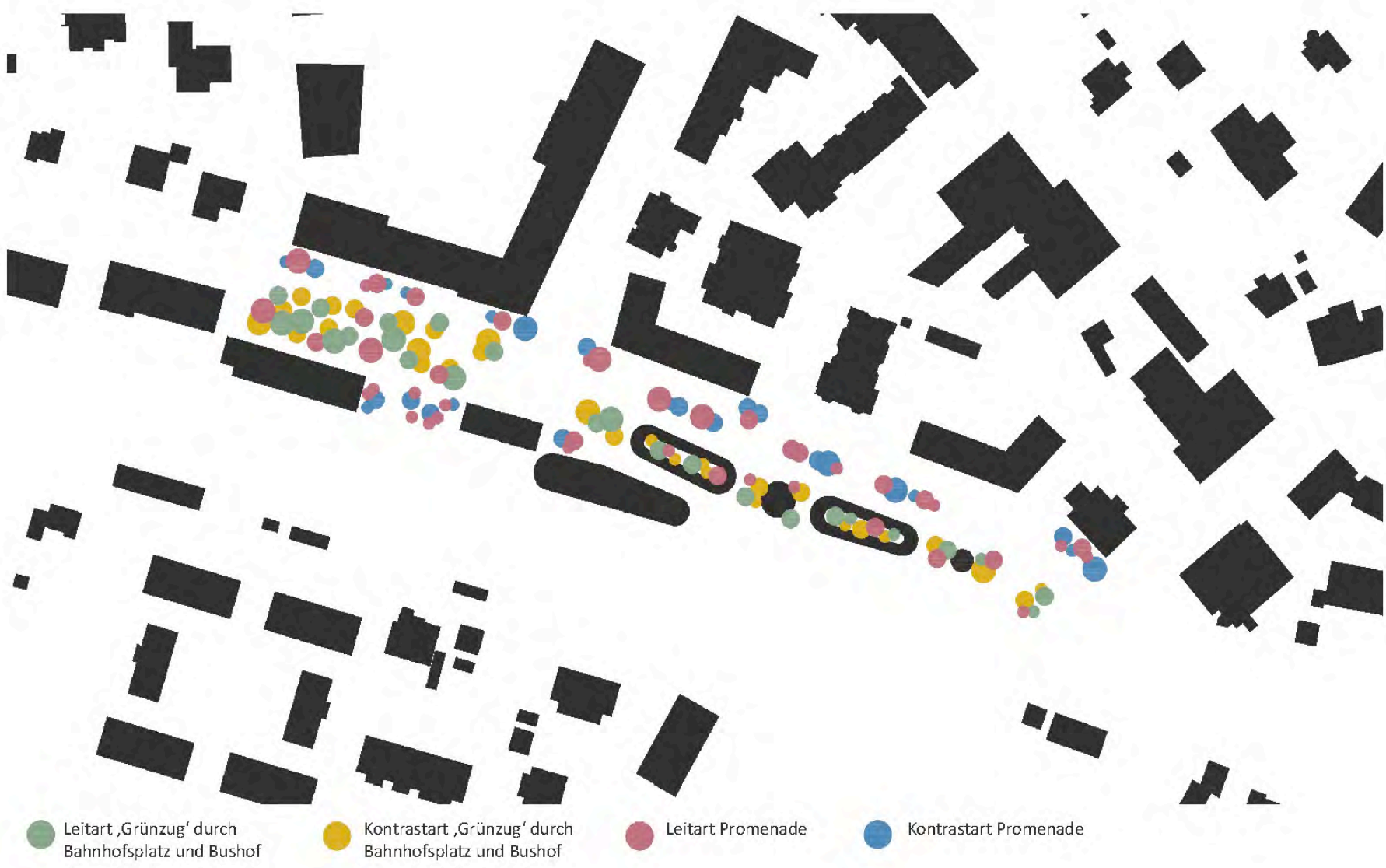
Der westliche Bahnhofshain, als dichte Baumgruppe konzipiert, bildet ein prägnantes grünes Rückgrat im Pflanzkonzept des Bahnhofareals. Diese Baumfläche zeichnet sich durch schattenspendende Baumarten aus, die sich nach Osten hin allmählich auflösen und zum Bahnhofplatz hin sanft ausdünnen, bevor sie als durchgehender Grünzug den gesamten Bushof durchziehen. So entsteht ein klimaresilientes grünes Band über das gesamte Bahnhofareal, das zur Wasserspeicherung beiträgt, städtische Wärmeinseln kühlt und Lebensräume für vielfältige Tier- und Pflanzenarten schafft. Die Pflanzung von Klimabäumen stellt sicher, dass das Areal sowohl den klimatischen als auch urbanen Herausforderungen standhält und den Bedürfnissen von Menschen, Flora und Fauna gerecht wird.

Bei der Wahl der Baumarten wurde auf ihre Klimaresilienz geachtet. Folgende Baumarten wirken als Leitart raumpägend und identitätsstiftend:

<i>Fraxinus angustifolia</i> : (Schmalblättrige Esche)	Herbstfärbung violettrot bis weinrot, Stadtklimafest, Bienenweide.
<i>Alnus x spaethii</i> : (Purpur - Erle)	Herbstfärbung violettrot, Stadtklimafest, Bienenweide.
<i>Acer campestre</i> : (Feldahorn)	Herbstfärbung leuchtend gelb bis orange, verträgt hohen Versiegelung grad, Bienenweide.

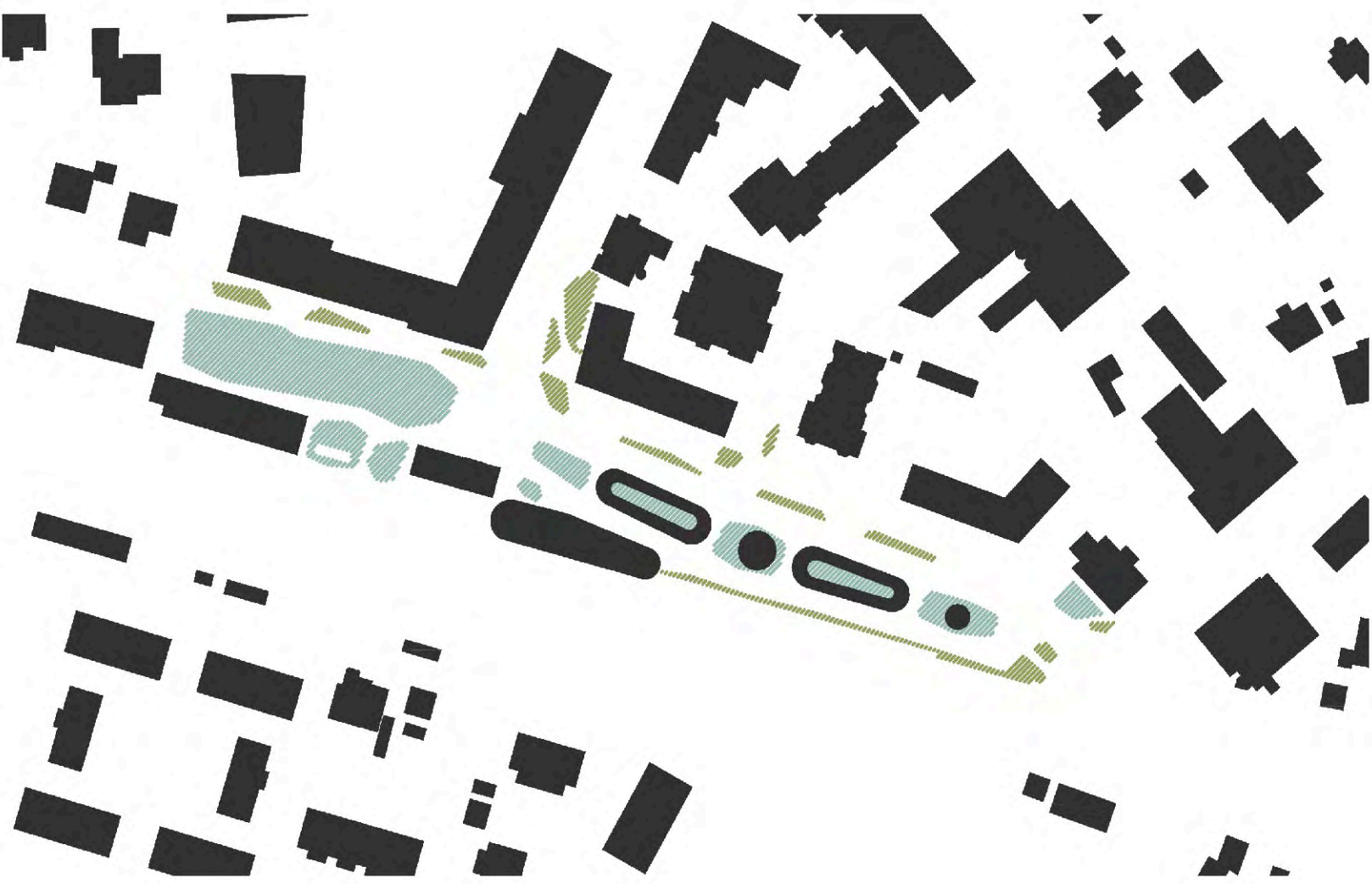
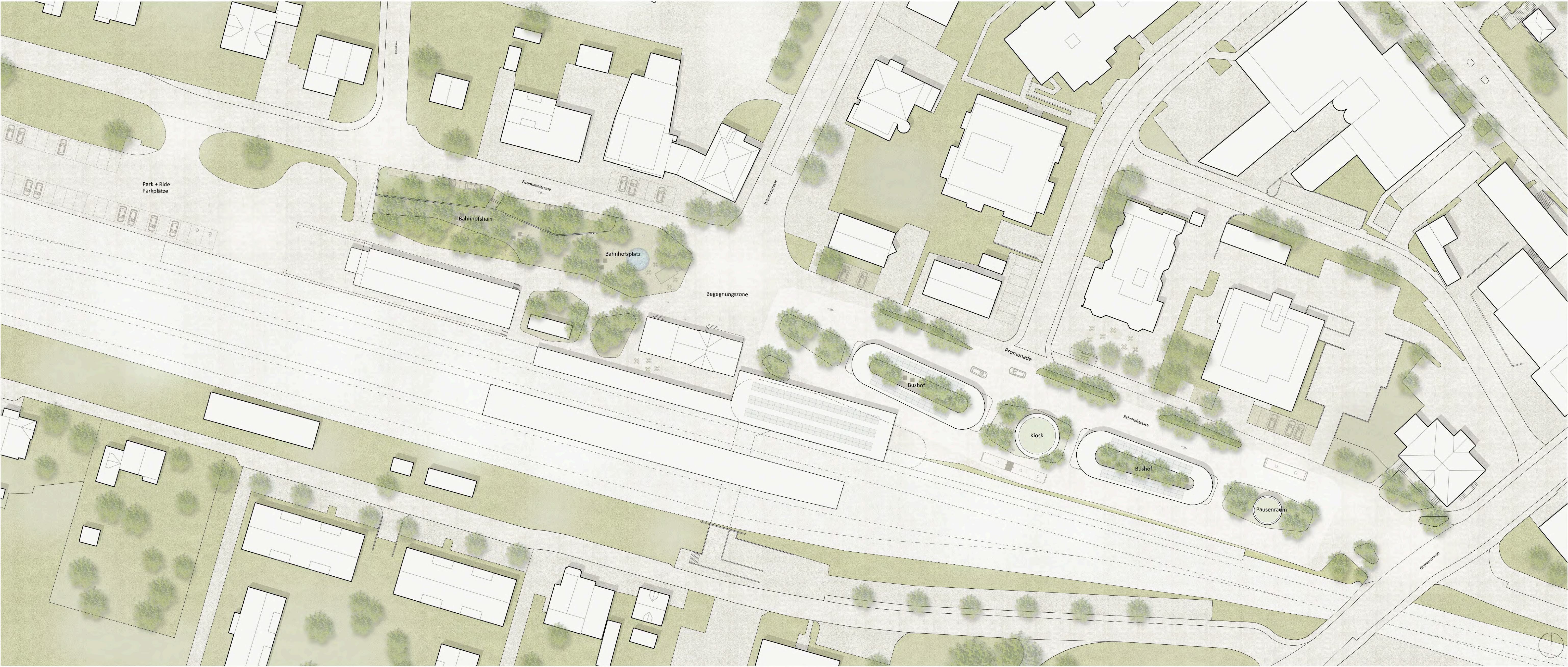
Ruderalbepflanzung an den Gleisen

Die Ruderalflächen an den Gleisen sind mit standorttypischen, anspruchslosen Pflanzen gestaltet, die sich rasch regenerieren und an extremen Bedingungen wie nährstoffarmen Böden, starken Temperaturschwankungen und Trockenheit angepasst sind. Sie bieten Nahrung und Lebensräume für Wildbienen, Schmetterlinge und andere Bestäuber und fördern die Biodiversität durch die Schaffung einer „Wildniszone“ im städtischen Raum, die sich dynamisch entwickeln kann.



Vision Zukunft 1:1000



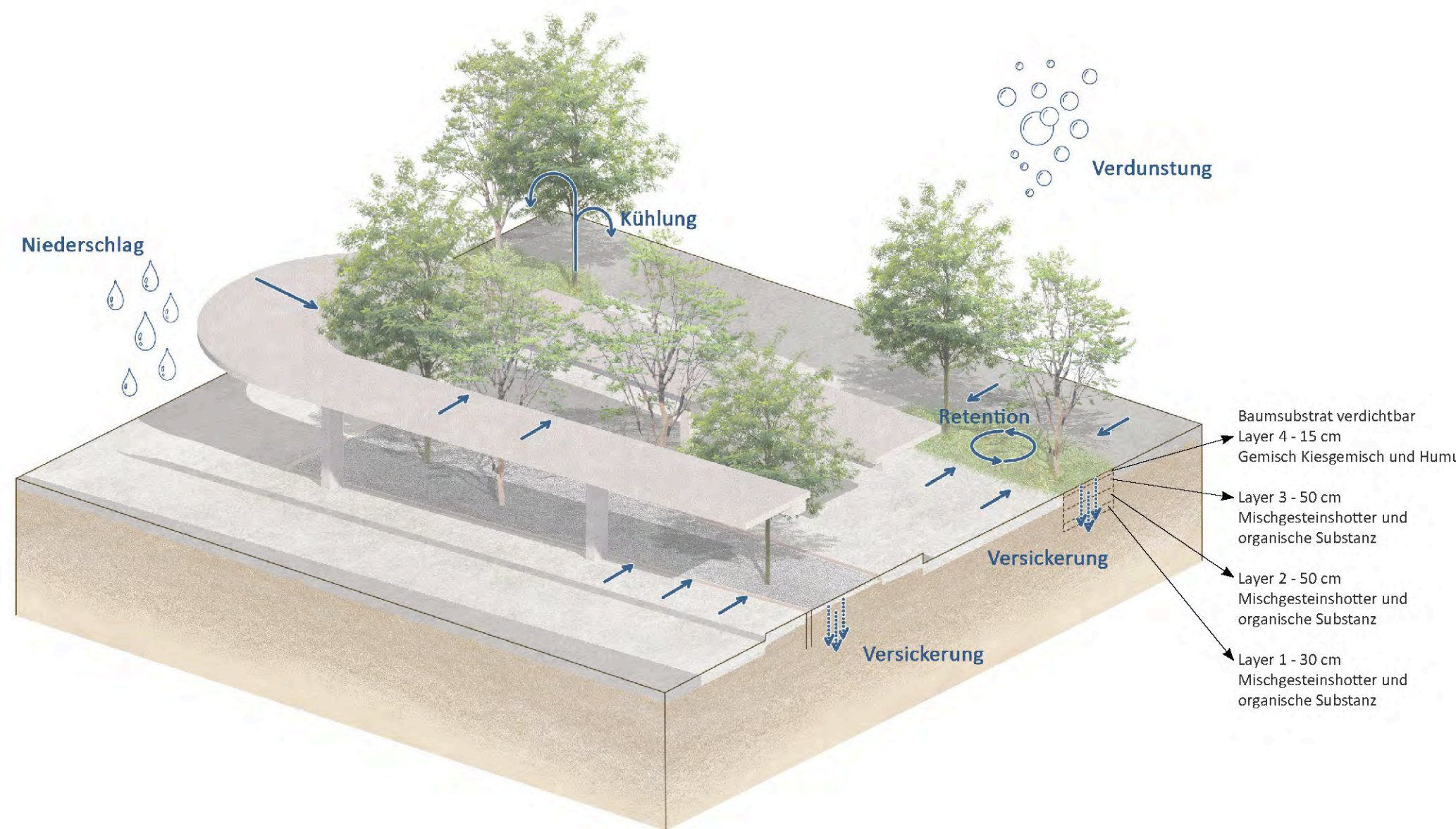


Regenwassermanagement

Der Bahnhofplatz und der angrenzende Bahnhofshain bilden gemeinsam eine große, atmende Fläche mitten in der Stadt – eine grosszügig entsiegelte Fläche, welche es ermöglicht einen Grossteil des Meteorwassers an Ort zu versickern. Das gesamte Konzept wird ergänzt durch einem Schwammstadtaufbau in den Baumrinnen: Regenwasser wird gespeichert, verzögert abgegeben und gezielt zur Unterstützung der Vegetation eingesetzt, wodurch die natürliche Wasserdynamik gestärkt wird.

In der Mitte jedes Busperrons öffnen sich Kiesflächen, die wie Inseln in der Mitte der Dächer liegen. Die Dächer leiten das Regenwasser durch ihre leichten Dachneigungen gezielt in die darunter liegenden Versickerungsrinnen, welche das Wasser in die Kiesflächen leiten. Dort kann das Regenwasser natürlich versickern und direkt von den Bäumen aufgenommen werden.

Durch die lokale Versickerung und die Verdunstung wird die Umgebung klimatisch positiv beeinflusst. Das Konzept stärkt den lokalen Wasserkreislauf und schafft ein nachhaltig verbessertes Mikroklima – eine grüne Lunge für den Bahnhof und seine Menschen.

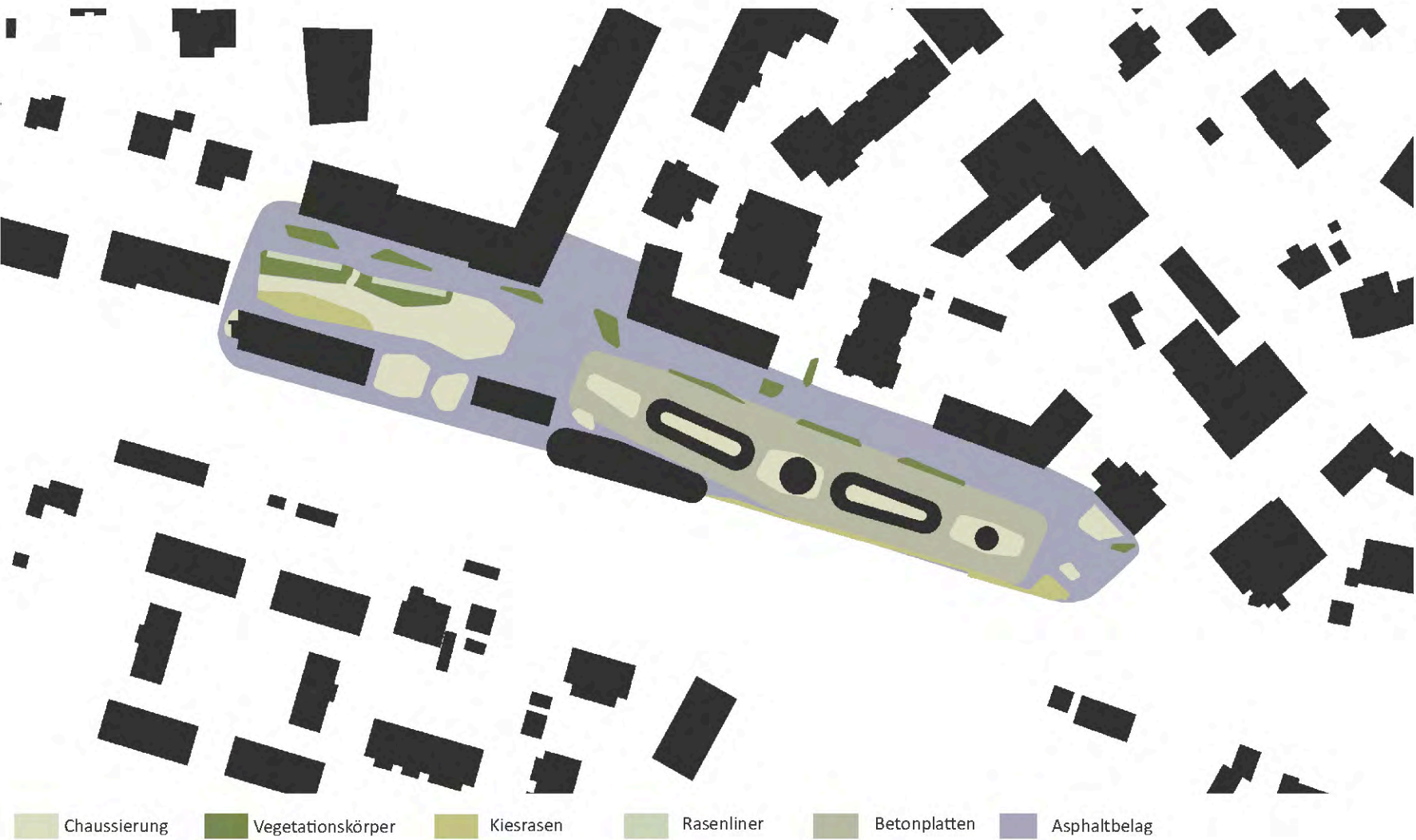


Schwammstadt

Ziel ist es im neuen Bahnhofsfeld Uznach, den natürlichen Wasserkreislauf im städtischen Raum zu stärken, das Mikroklima zu verbessern und die Vegetation zu fördern. Der Schwammstadtaufbau nimmt Regenwasser gezielt auf, speichert es und gibt es langsam ab. Durch durchlässige, wasserspeichernde Schichten gelangt das Wasser in tiefere Substratschichten und wird kontrolliert versickert, um Wurzeln optimal zu erreichen. Dies fördert die Wasseraufnahme bei Regen und sorgt für verzögerte Abgabe in Trockenperioden. Die wasserspeichernden Schichten verhindern Stauwasser, verbessern die Bodendurchlüftung und fördern das Pflanzenwachstum, was Mikroklima und Biodiversität stärkt.

Ettappierung

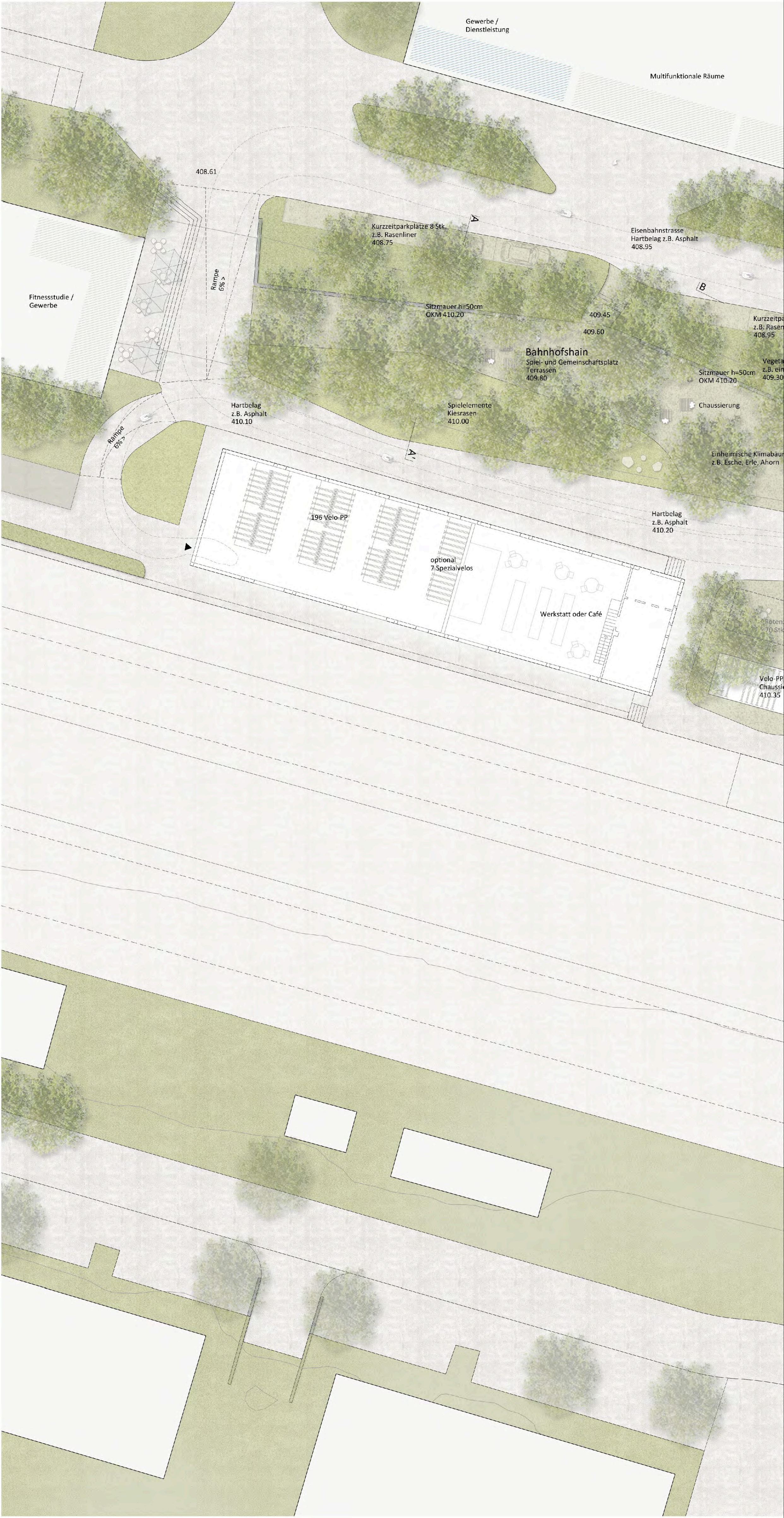
Das Konzept sieht eine Umsetzung in zwei aufeinanderfolgende Etappen vor, um den durchgehenden Busbetrieb während der Bauarbeiten sicherzustellen. In der ersten Etappe wird der neue Busbahnhof inklusive der P+R-Anlage realisiert, sodass der Betrieb ohne Unterbrechung fortgeführt werden kann. In der zweiten Etappe erfolgt der Rückbau des bestehenden Busbahnhofs und die Umsetzung des neuen Bahnhofplatzes.



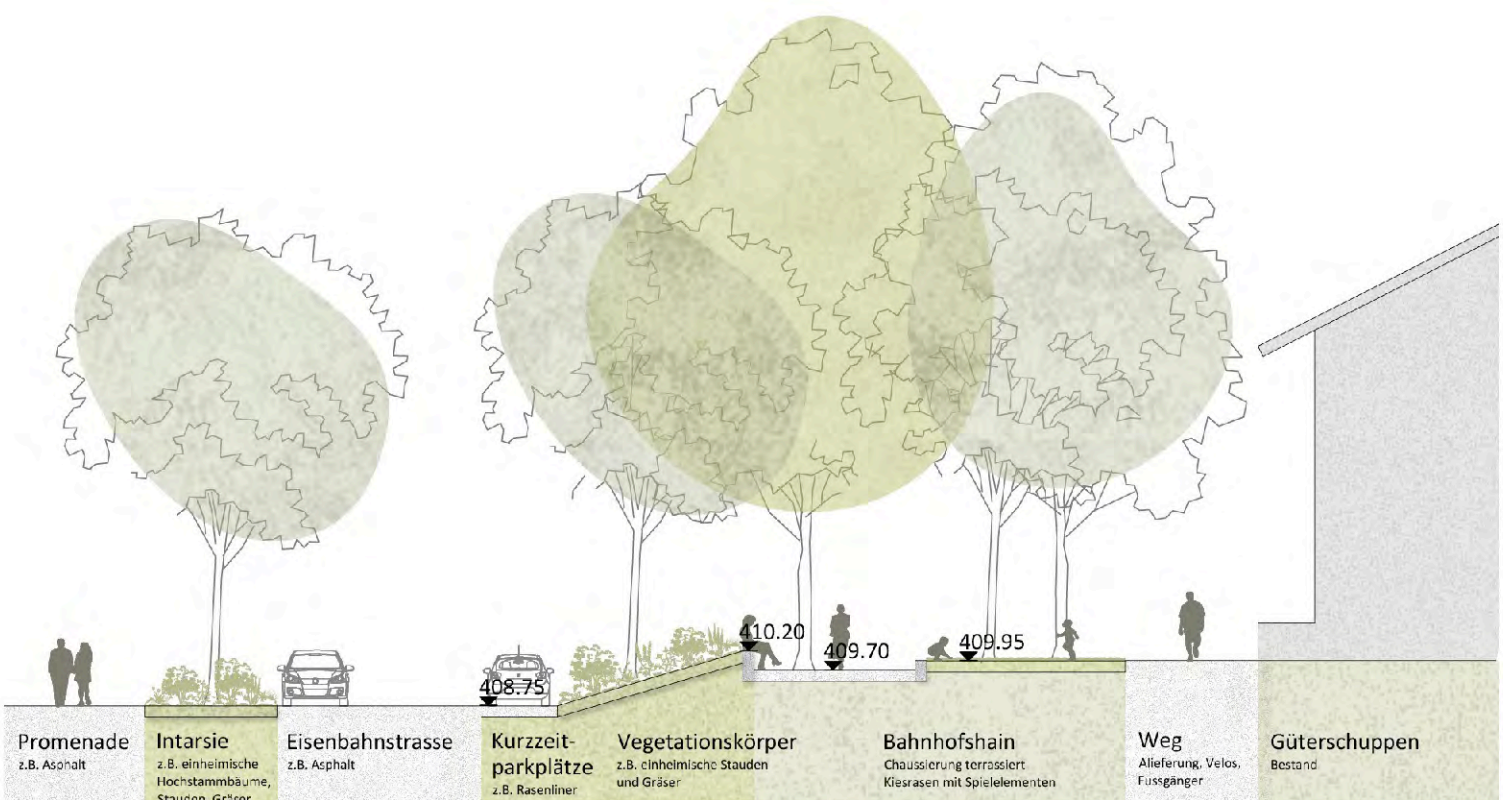
Beleuchtung und Ausstattung

Mobile Stühle (Produkt Fermob) ermöglichen, neben der neuen Sitzmauer im Übergang zu den Vegetationsinseln, das Sitzen auf dem ganzen Bahnhofplatz. Sitzhocker aus Holz ermöglichen den Aufenthalt auf den Kiesflächen die sich durch den Bushof ziehen.

Grosse Mastleuchten mit Lichtpunkthöhen in den Baumkronen, sorgen für eine sichere Ausleuchtung und eine sanfte Illumination bei Nacht.

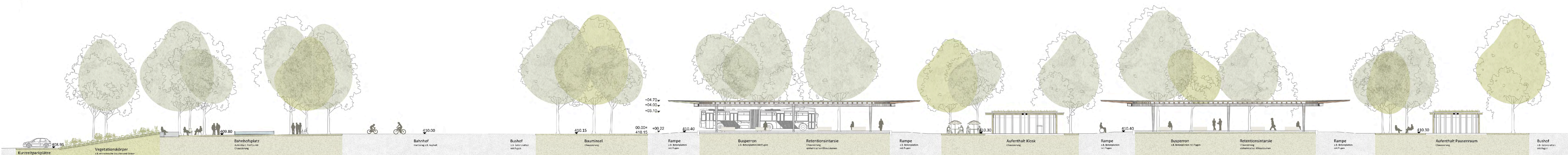


Querschnitt A-A' 1:200





Längsschnitt B-B' 1:200





Bushofdächer Uznach

Die Tragstruktur der zwei Dächer besteht aus zwei Elementen, die unterschiedlich materialisiert sind. Der Unterbau der Dächer, bestehend aus den Stützen und einem umlaufenden Träger, werden in Stahl ausgebildet, die Dachhaut wird in Holz konstruiert. Damit werden die Materialien entsprechend den statischen Anforderungen gewählt, so dass sie ihre jeweiligen Stärken gut ausspielen können.

Die Dachhaut wird durch Dreischichtplatten gebildet und wird durch »Sparren« in Schnittholz, Qualität C24, getragen. Die Sparren tragen statisch als Kragarm, der in den Stahlträger eingespannt wird. Die Einspannung wird durch ein Zug- und Druckkraftpaar erzeugt. Die Sparren sind 160 mm breit, ihre Höhe ist variabel und beträgt 240 mm beim Auflager auf den Stahlträger und 120 mm am Rand der Auskragung. Die Sparren werden in einem maximalen Achsabstand von 700 mm angeordnet. Die maximale Dachbreite beträgt 4,7 m, wodurch sich eine maximale Auskragung von 3,9 m ergibt. Achsabstand und maximale Auskragung werden so gewählt, dass mit Schnittholz konstruiert werden kann und kein verleimtes Holz notwendig wird. Der konstruktive Holzschutz der Stirnflächen der Sparren wird durch ein Zurücknehmen der Sparren zum Dachrand gewährleistet.

Der umlaufende Stahlträger wird als Hohlkasten in Stahl ausgebildet. Die Form des Hohlkastens ist bestens geeignet, die entstehenden Torsionsmomente aus der Auskragung aufzunehmen. Der Stahlträger ist in die, ebenfalls als Hohlkasten ausgebildeten, Stützen elastisch eingespannt, sowohl in Quer- als auch in Längsrichtung. Durch die Formgebung der Stützen, die sich nach unten verjüngen, wird das Spannungsmoment bei den Stützenfüssen reduziert, was sich günstig auf die Dimensionen der Fundamente auswirkt. Das entstehende Differenzmoment erzeugt ein Kräftepaar am Fuss und am Kopf der Stützen. Die Kräfte am Kopf der Stützen werden durch den Stahlträger über Querbiegung abgetragen und jeweils mit den Kräfte auf der anderen Seite des Daches kurzgeschlossen. Somit wird der umlaufende Stahlträger sowohl in vertikaler als auch in horizontaler Richtung beansprucht. Horizontale Kräfte infolge Winde und Erdbeben werden in Querrichtung durch die Einspannung der Stützen in die Fundamente abgetragen. In Längsrichtung werden diese Kräfte durch das Rahmensystem, bestehend aus Stahlträger und Stützen abgetragen. Sowohl die Stützen als auch der Stahlträger werden in Stahl der Qualität S355 ausgeführt und erhalten einen 4-schichtigen Korrosionsschutz.

Zukunftsfähige Aufrüstung für Elektrobus-Ladestationen

Die acht Haltekanten sind für eine spätere Ergänzung mit Ladestationen für Elektrobusse vorgesehen. Die dafür notwendigen Kontakthauben können an einer Stahlkonstruktion befestigt werden, die über dem Holzdach verläuft und direkt mit den Hauptträgern der Dächer verbunden ist, ohne an die Stützenstandorte gebunden zu sein. Um eine einfache Nachrüstung zu ermöglichen, empfiehlt es sich, die Anschlussstellen an den Hauptträgern bereits vorzusehen. So kann der Bügel später bei Bedarf montiert werden, ohne das Dach öffnen zu müssen. Die Ladestationen sind sowohl für absenkbare als auch für anhebbare Stromabnehmer (Pantograf) geeignet.

Wirtschaftlichkeit

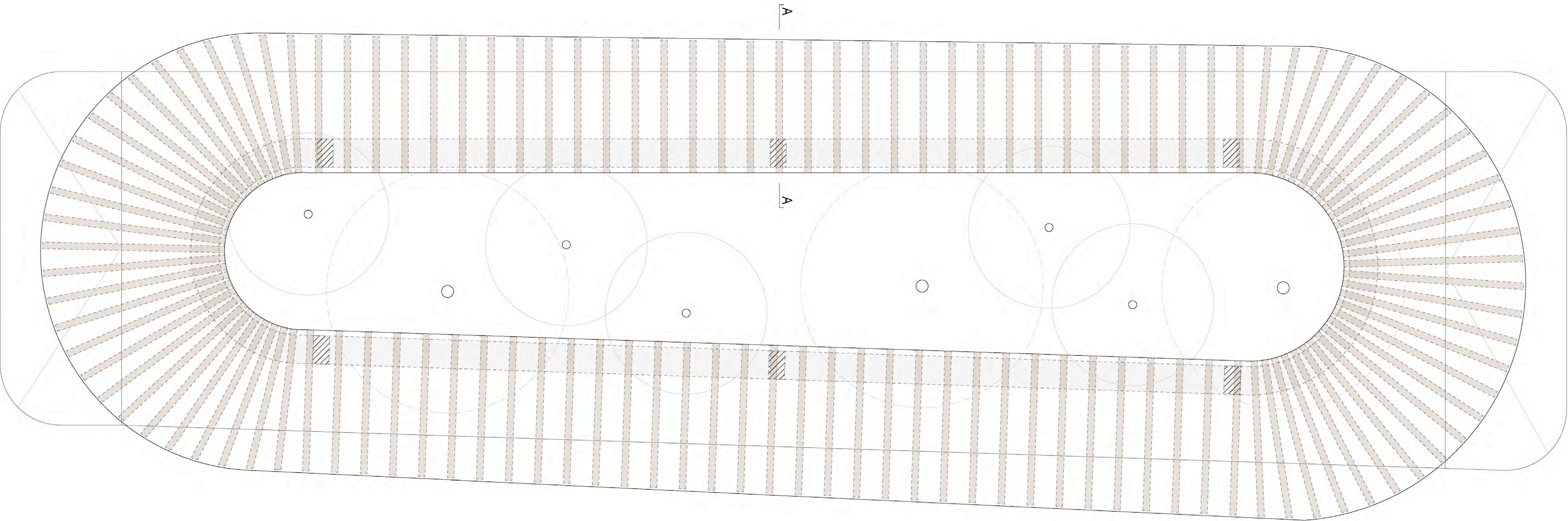
Die klassischen Kriterien für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit sind: Lebenszyklus, Erstellungskosten, Betriebs- und Unterhaltskosten. Diese bilden jedoch nur die Hälfte der Wahrheit ab, die Ausgabenseite. Demgegenüber muss die Wertschöpfung gestellt werden. Stichwort: *urbane Rentabilität*.

Das Projekt fokussiert bei den eingesetzten Materialien auf beide Aspekte, Aufwand und Ertrag. Die optimierte Verwendung der Materialien und Bauteile, soweit möglich in Vorfabrikation unter kontrollierten Bedingungen für eine kurze Bauseite produziert und eine additive Bauweise mit Rückbaubarkeit der Materialien stehen einer Ikonographie der Dächer und Bauten in Symbiose mit der stark präsenten Begrünung im stark vom Verkehr geprägten Umfeld. Das Material Holz wird zusammen mit den Pflanzen eine Wohlfühlwirkung ausstrahlen und einen Gegenpol zum bewegten Charakter des Verkehrs setzen.

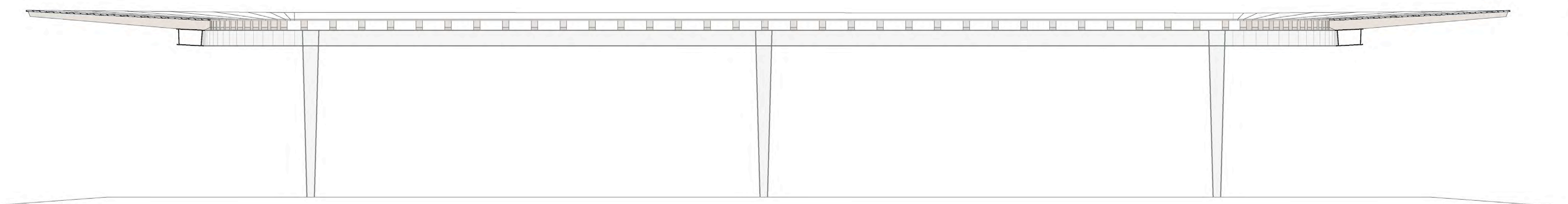
Die eher subjektiven, nicht direkt messbaren Aspekte sind für den regionalen Mobilitätshub der Gemeinde Uznach prägend und können die gewünschte Positionierung als bedeutender Arbeitsmarkstandort und als Regionalzentrum in der Zürcher Oberland- und Linthregion unterstützen. Die Integration des neuen Projekts in diese wirtschaftliche Landschaft wird nicht nur zur Schaffung eines attraktiven Umfelds für Unternehmen beitragen, sondern auch die soziale und wirtschaftliche Vernetzung innerhalb der Gemeinde und der Region fördern. Mit der Funktion als „Energienstadt“ setzt Uznach zudem auf nachhaltige Entwicklungen, was das Projekt im Hinblick auf ökologische und ökonomische Aspekte weiter unterstützt und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der Region sichert.



Grundriss Busdach 1:50



Längsschnitt 1:50



Bahnhofsgebäude und Pavillons im Park

Das Bestehende verstärken, das Neue integrieren

Bahn- und Busstation werden als zusammenhängender grüner Raum neu gestaltet. Die Neuplatzierung des Bushofs lässt dem historischen Gebäude der Bahnhofshalle mehr Präsenz und Sichtbarkeit zukommen, es überblickt den Platz von seiner Position und bietet Orientierung und Charakter. Der bestehende Güterschuppen vervollständigt das Platz-Ensemble mit seiner ebenfalls charakteristischen Fassade. Diese wird sich künftig punktuell öffnen, um die neuen Nutzungen aufzunehmen: ein möglicher Werkstattbereich mit einem Café im zentralen Bereich, sowie eine Velostation an der westlichen Seite des Platzes, einem Bereich mit künftig hohem Fuss- und Veloverkehrsaufkommen durch den neuen Gleisübergang an diesem Ende.

Die gewünschten Nutzungen - Kiosk mit öffentlichen Toiletten und Pausenraum für Busfahrer - werden in zwei freistehenden Pavillons angeordnet. Der Kiosk mit Toiletten liegt zentral zwischen den beiden Busdächern. Dieser Bereich ist bestmöglich frequentiert, sowohl von den Nutzern des Busbahnhofs als auch von den Bahngästen, die in die Innenstadt oder zurück gehen. Der kleinere Pavillon - Pausenraum für das Personal - ist weniger offen gestaltet und behndet sich etwas weiter östlich; im weniger stark frequentierten Bereich des „Bahnhofspark“ mit Ruhemöglichkeit für das Buspersonal.

Die runde Form der Pavillons macht es von allen Seiten sichtbar und zugänglich, es entsteht keine Rückseite und die Menschenströme können in Spitzenzeiten optimal herum fliessen. Zudem stützen Pavillons den Parkcharakter des Bahnhofareals, als offener, einladender Ort zwischen den Bäumen.

Uznach als Energiestadt: Wiederverwendbare Holzstrukturen

Ein nachhaltiger Lebenszyklus für Baumaterialien

Die Struktur der beiden neuen Pavillons folgt derselben Logik: leichte Holzbaukonstruktionen mit verglasten Fassaden und Holzverkleidungen in den Bereichen, die Opazität und Privatsphäre erfordern (wie Servicebereiche und Lager), gekrönt von einem extensiven Gründach. Die Hauptstruktur besteht aus doppelten Schnittholzsäulen mit den Massen 80x200 mm, die radial verlegte Träger aus ebenfalls Schnittholz (80x220 mm) stützen, die in der Mitte auf einer feinen metallischen Säule vom Typ ROR 70/10 ruhen. Diese zentrale Säule und die geringe Auskragung der Träger nach aussen (nur 1 Meter) ermöglichen es, dass das verwendete Holz ungeleimtes Schnittholz sein kann, ähnlich wie bei den Überdachungen von Bushaltestellen, wodurch verleimtes Holz nicht erforderlich ist.

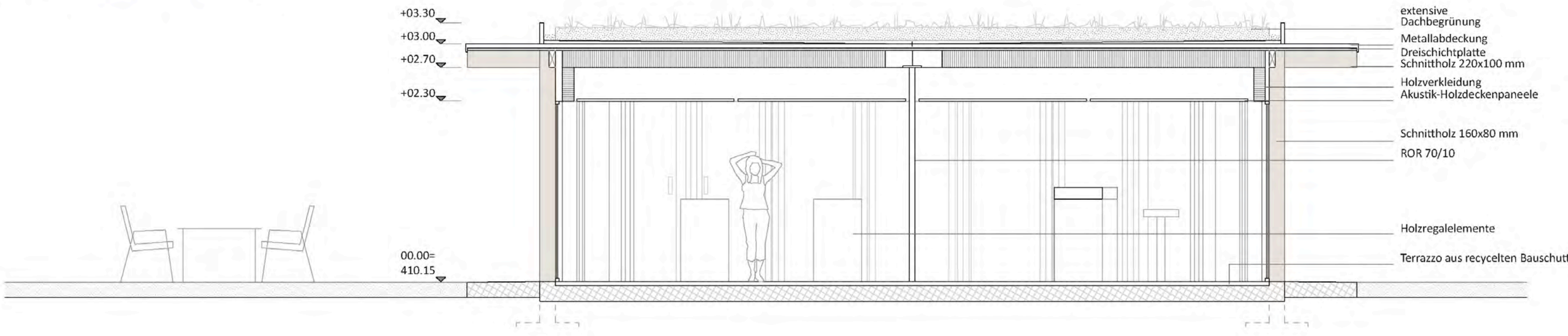
Die einfachen Holzstrukturen für die Pavillons sowie die gemischten Holz-Metall-Konstruktionen für die Bushaltestellenüberdachungen werden unter Berücksichtigung der Wiederverwendbarkeit und eines nachhaltigen Lebenszyklus geplant. Alle verwendeten Baumaterialien stammen aus der Schweiz, insbesondere aus der Region rund um Uznach, um den ökologischen Fussabdruck des Projekts zu minimieren. Seit Dezember 2010 ist Uznach eine Energiestadt, eine Tatsache, der das Projekt Rechnung trägt und durch die Wahl von Schnittholz aus heimischer Produktion wird nicht nur die regionale Wirtschaft unterstützt, sondern auch die Nachhaltigkeit des Projekts gefördert. Diese Materialien sind nicht nur langlebig, sondern können am Ende ihres Lebenszyklus wiederverwendet oder recycelt werden, was zur Reduzierung von Abfall und Emissionen beiträgt. Das Projekt verfolgt somit einen ganzheitlichen, umweltbewussten Ansatz und strebt eine möglichst geringe Umweltbelastung an.

Ein weiterer wichtiger Aspekt des Entwurfs ist die Integration von nachhaltigen Materialien und umweltfreundlichen Technologien. Solarpaneele auf den Dächern und Beleuchtungseinrichtungen, die mit LED-Technologie betrieben werden, sorgen nicht nur für Energieeffizienz, sondern auch für eine moderne und zukunftsorientierte Atmosphäre. Durch diese Massnahmen wird das neue Bushof nicht nur zu einem praktischen Verkehrsknotenpunkt, sondern auch zu einem Symbol für eine nachhaltige Stadtentwicklung, die sowohl die Bedürfnisse der Bewohner als auch den respektvollen Umgang mit der Natur berücksichtigt.

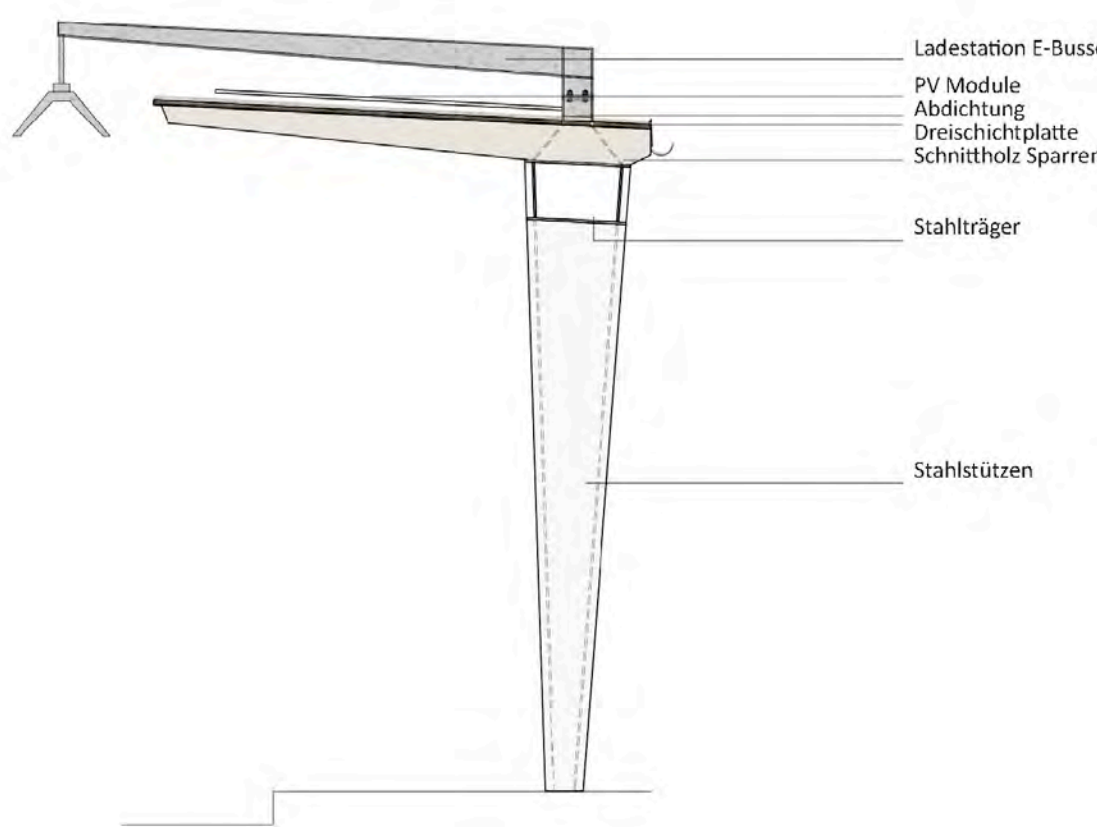
Ansicht Kiosk 1:50



Querschnitt A-A 1:50



Querschnitt mit Ladestation 1:50



Querschnitt A-A 1:50

