





Situation Zustand Zukunft 1:1000

Konzept Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz erstreckt sich über etwa 300 Meter und ist zwischen 20 und 35 Meter tief. Er gliedert sich in drei Bereiche: den zentralen Bahnhofplatz, den neuen Busbahnhof im Osten und die „Velo-City“ im Westen. Im Mittelpunkt steht weiterhin der denkmalgeschützte Bahnhof. Die Obere Bahnhofstrasse führt zentral auf das Bahnhofsgebäude zu und schwenkt kurz davor in die Untere Bahnhofstrasse. Durch die von den Platzbereichen getrennte Fahrbahn wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.

Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz hebt die historische Bedeutung des denkmalgeschützten Bahnhofs hervor, der einst für Fortschritt und Technik stand. Das Gebäude steht auf einer Pflasterung, die die Kleinheit der Fassade widerspiegelt. Die offenen Fugen ermöglichen das Versickern und Abgeben von Wasser und verbessern so die Aufenthaltsqualität. Die Bahnhofstehe steht seitlich der Achse zwischen Oberer Bahnhofstrasse und Bahnhofsgebäude. Die bestehende Aussenbestuhlung des Cafés bleibt erhalten und steht den Gästen weiterhin zur Verfügung. Eine lange Bank, die am Übergang zur „Velo-City“ verläuft, profitiert vom Schatten der neu gepflanzten Bäume und bietet Reisenden einen angenehmen Aufenthaltsbereich.

Busbahnhof

Der vorhandene Belag aus großen Ort betonplatten wird zwischen dem Bahnhof und der Grynaustrasse weitergeführt. Auf diesem Platz befinden sich unterschiedliche Bauten: der neue Busbahnhof, die bestehende Überdachung der Zugangsbereiche zu den Bahnsteigen, der neue Kiosk und die Fahrradüberdachungen entlang der Gleise. Diese funktionalen Elemente setzen Akzente und gewährleisten kurze Wege. Zwei landschaftliche Highlights: ein kleiner Platz unter einer neu gepflanzten Linde und der „Grüne Knoten“ bereichern den Raum. Die neue Linde ersetzt einen historischen Baum und bietet mit einer Rundbank und einem Trinkbrunnen einen einladenden Aufenthaltsort. Die Baumgruppe „Grüner Knoten“ bildet zusammen mit dem denkmalgeschützten Hotel Linthof das östliche Tor zum Bahnhof und kann als Pendant zum baumbestandenen Kiesplatz der „Velo-City“ gesehen werden. Die Bäume stehen in einer begrünten Kiesfläche, die das Regenwassermanagement unterstützen. Auch hier laden Bänke zum Verweilen ein. Entlang der Gleise gibt es überdachte Doppelstock-Fahradstellplätze. Auf der gegenüberliegenden Seite des Busbahnhofs sorgt eine Baumreihe entlang der Bahnhofstrasse für Schatten und trennt den Gehweg von der Fahrbahn, was Sicherheit und historische Anmutung miteinander verbindet. Der Bereich unter den Bäumen ist chausseiert und kann flexibel für Fahrrad- und Autoabstellplätze oder als Aufenthaltszone genutzt werden.

Velo-City

Der markante Güterschuppen wird zur „Velo-City“ weiterentwickelt und steht symbolisch für nachhaltige Mobilität. Das großzügige Gebäude bietet Platz für zahlreiche Fahrräder sowie einen Verkaufs- und Reparaturschop. Ergänzt wird der Bereich durch einen „City Forest“: Auf einem begrünten Kiesplatz wachsen dicht und unregelmäßig gepflanzte Bäume, die auch die bestehende Linde integrieren. Der Kiesbelag sorgt für eine gute Regenwasserinfiltration. Unter dem schattigen Blätterdach können Besucher ihre Fahrräder abstellen oder reparieren. Große, einladende Bänke bieten Platz zum Ausruhen, und entlang der Eisenbahnstrasse sind zudem einige Autoparkplätze vorgesehen.

Atmosphäre und Identität

Während der offene, gepflasterte Platz um das historische Bahnhofsgebäude als Erinnerung an die Geschichte dient, verkörpert der Platz beim Busbahnhof Effizienz und Geschäftigkeit. Die „Velo-City“ hingegen vermittelt eine lebendige, junge und entspannte Atmosphäre, die zur spontanen Nutzung einlädt.



Visualisierung «Güterschuppen»

Schwammstadt

Das Areal liegt im Grundwasserschutzbereich Au und der Grundwasserflurabstand beträgt rund 2 m. In diesem Zusammenhang fokussiert sich das Regenwasserkonzept auf hochliegende Versickerungselemente und eine angemessene Wasserversorgung der Bäume. Die gering belastete Umgebung des Güterschuppens wird, soweit zulässig, mit durchlässigen Belägen ausgebildet. Ein grosser Teil des dort anfallenden Regenwassers gelangt so in das darunterliegende Substratvolumen und steht den Bäumen zur Verfügung. Die Bahnhofstrasse entwässert in strassenbegleitende begrünte Mulden. Das Dachwasser des Bushofs versickert im Bereich «Grüner Knoten». Die Dächer des Güterschuppens und des Stellwerks werden unterirdisch in hochliegende, flache Sickerkammern eingeleitet. Das übrige Oberflächenwasser mittlerer Belastung, insbesondere von Bahnhofplatz und Bushof, wird in die Kanalisation eingeleitet.

Verkehr

Die Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof Uznach folgt einer klaren Priorisierung und bietet für alle Verkehrsteilnehmer optimale Bedingungen. Die räumliche Zuordnung der Verkehrs- und Abstellflächen ermöglicht eine Entflechtung zwischen den Verkehrsarten und schafft so optimale Voraussetzungen für eine entspannte Verkehrsabwicklung in der Begegnungszone. Die Fussgänger kommen von der Personenunterführung auf einen dem Fussverkehr vorbehaltenen freien Platz und können sich hier orientieren. Die Wegführung ermöglicht Zugänge zum Mittelperron des Bushofs, zur Bahnhofstrasse und Richtung Städtli mit minimalen Konflikten, die mit entsprechenden Markierungen auch für sehbehinderte Menschen gut zugänglich sind. Die Begegnungszone ist bis zur Einmündung zur Grynaustrasse geführt.

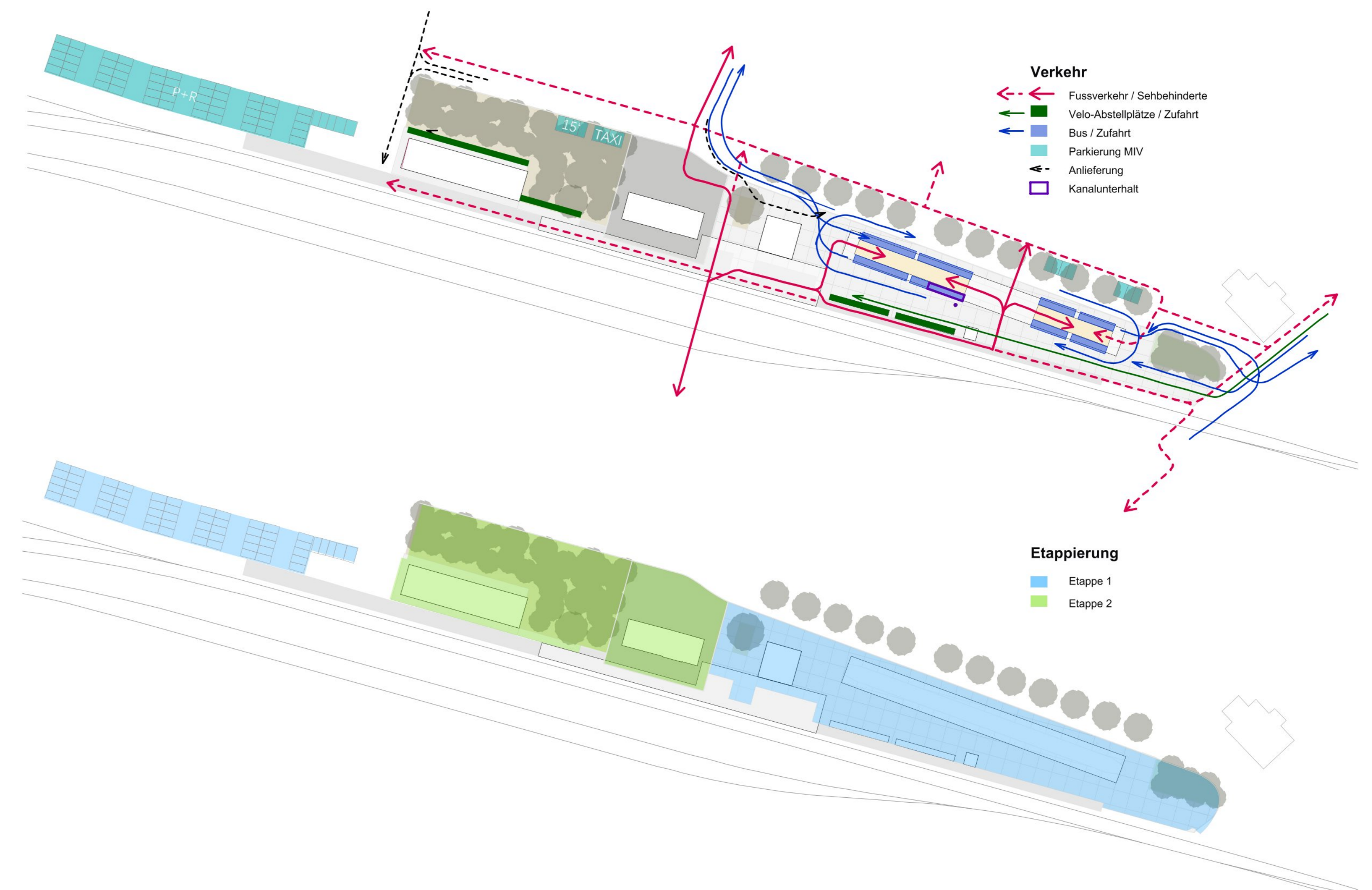
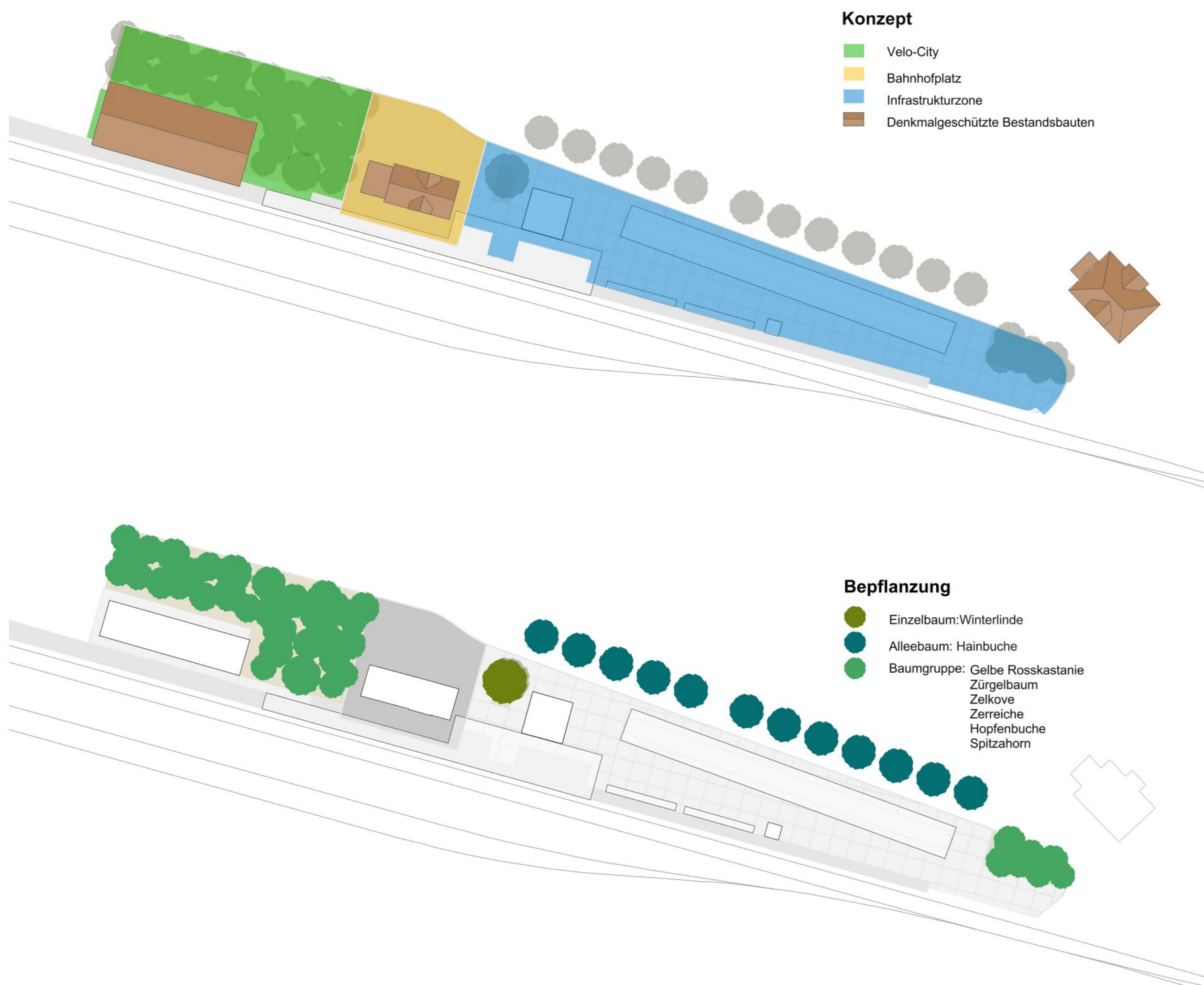
Beidseitig angeordnete Veloabstellanlagen entlang des Perrons auf der Ostseite und beim Güterschuppen auf der Westseite schaffen die benötigten Anzahl Abstellplätze mit kurzen Distanzen zur Bahnunterführung und zum Bushof. Im Güterschuppen können Dienstleistungen für den Veloverkehr angeboten werden. Der Bushof verfügt über die geforderten Funktionalitäten und ist gegenüber den Voruntersuchungen etwas nach Osten gerückt. Die Befahrbarkeit der hohen Kanten ist nachgewiesen. Wendemöglichkeiten sind an beiden Seiten des Bushofs vorhanden. Der Busverkehr aus Richtung Städtli kann mit einer separaten Einfahrt vor der Barriere mit nur einem Einbiegemanöver die Buskanten bedienen. Taxistandplätze und Kurzzeitparkplätze sind direkt an der Eisenbahnstrasse angeordnet. Die P+R Parkplätze belegen nun als Zwischennutzung den Bereich westlich des Bahnaareals.

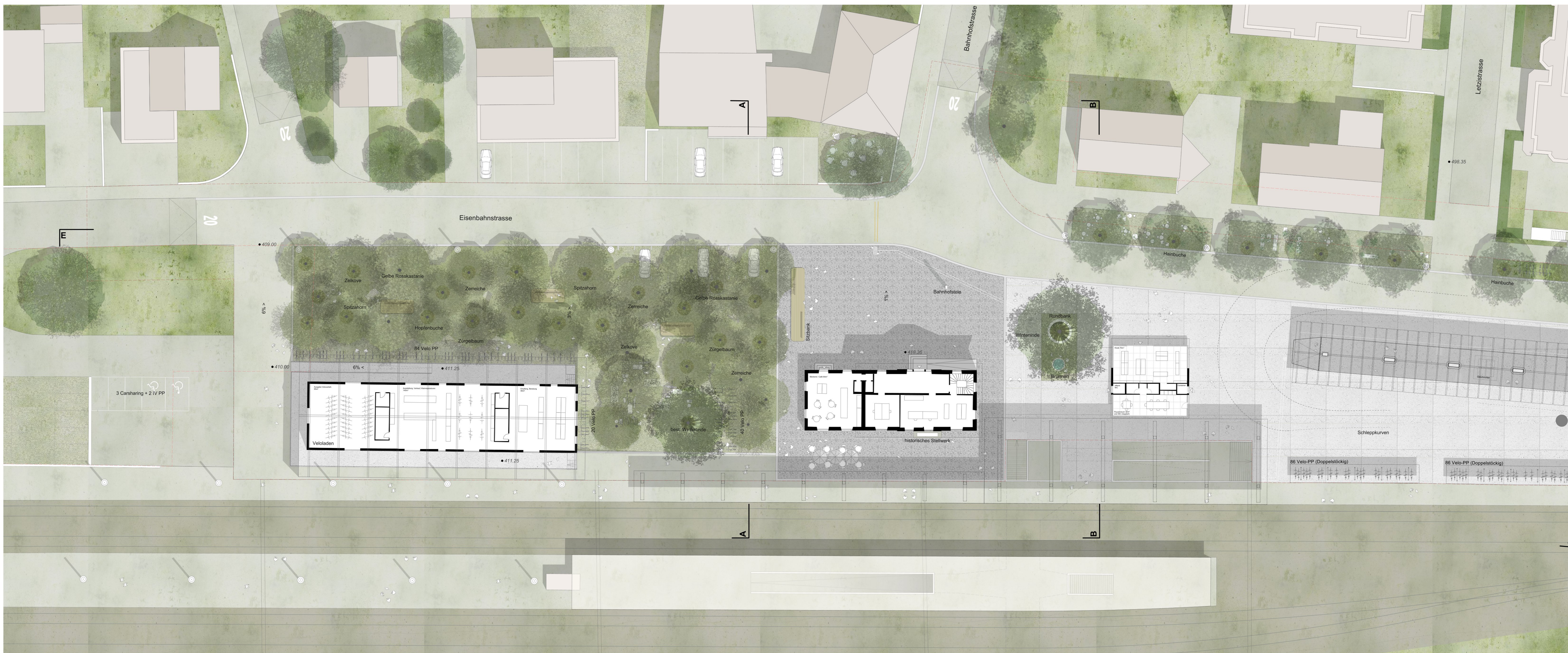


Ansicht 1956: Raumprägende Linden

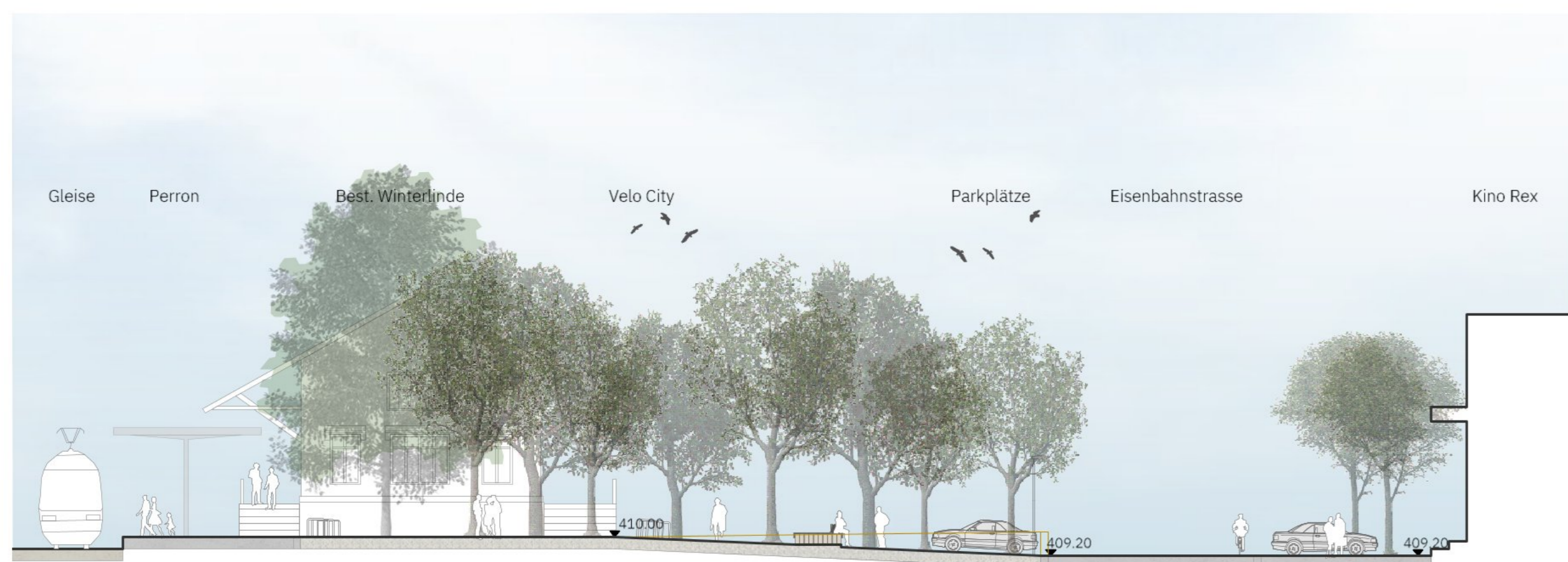


Ansicht 1967: Ursprünglicher Pflasterbelag

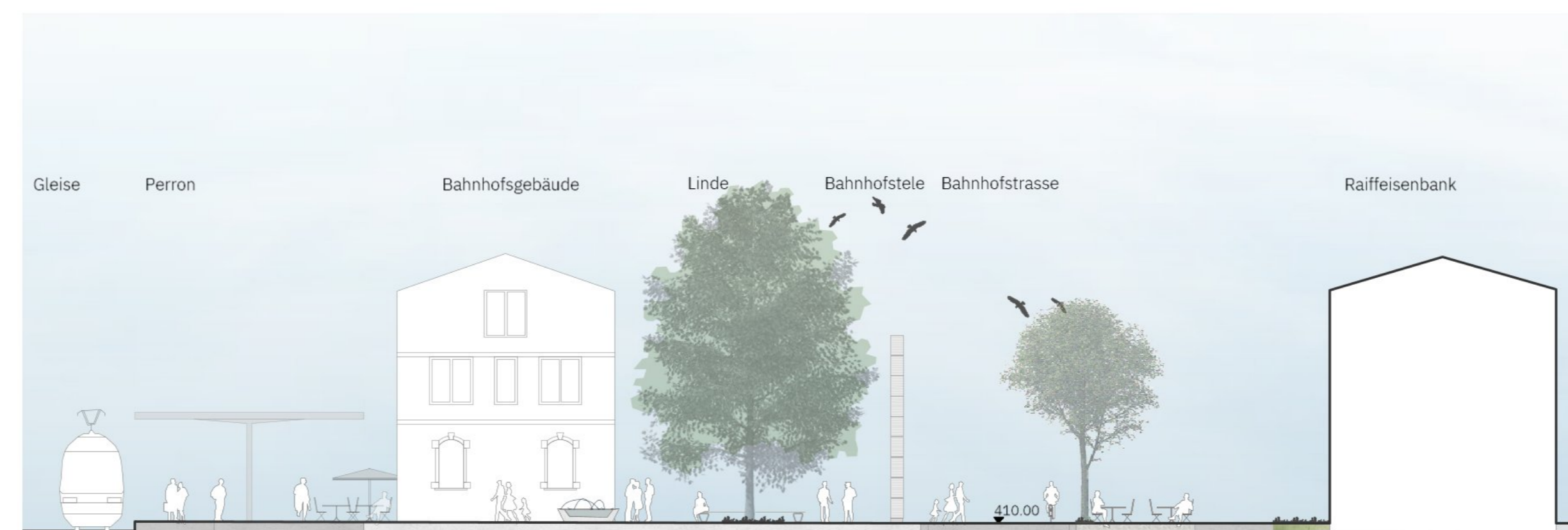




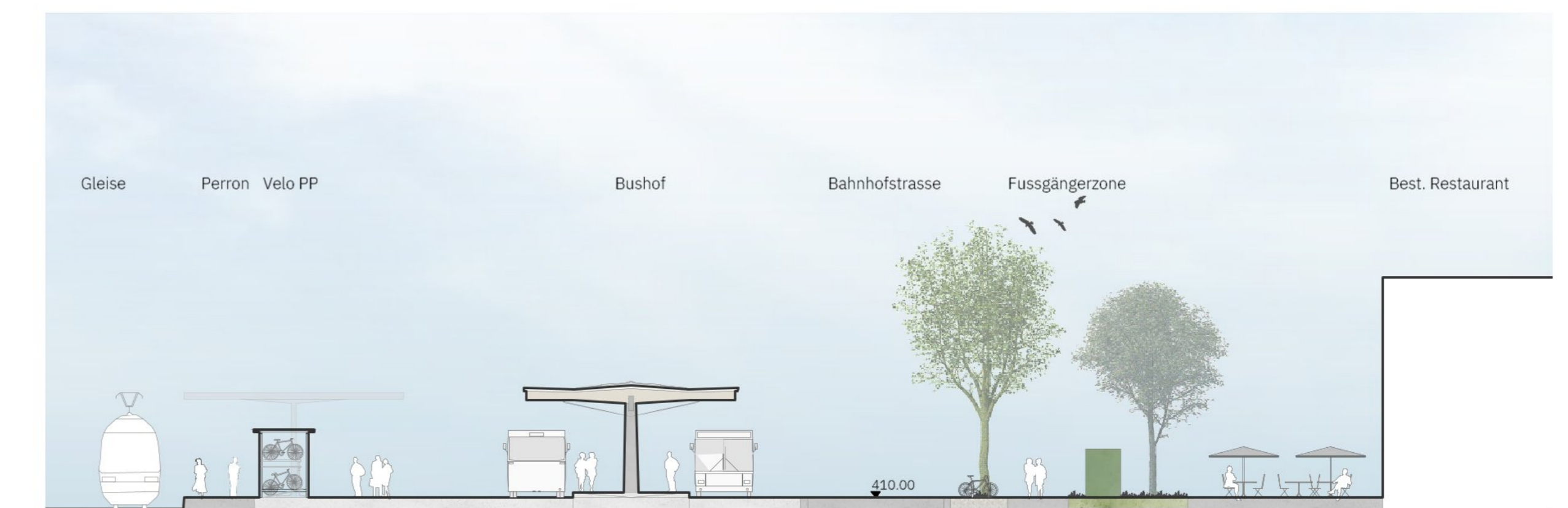
Umgebung mit Erdgeschoss 1:200



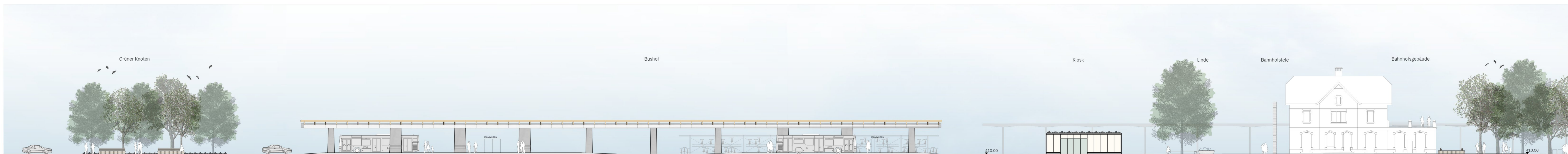
A-A Schnitt Güterschuppen 1:200



B-B Schnitt Bahnhofplatz 1:200



C-C Schnitt Bushof 1:200



E-E Langesschnitte 1:200

