

Wettbewerb Bushof und Bahnhofplatz Uznach

Jurybericht

Gemeinde Uznach

19. Februar 2025



Impressum

Auftraggeberschaft

Gemeinde Uznach
Städtchen 10
Postfach 233
8730 Uznach

Redaktion und Layout

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg

Modellfotografie

Foto Hüss
Erika Hüss
Bahnhofstrasse 8
8730 Uznach

Titelbild: Visualisierung Siegerprojekt «VERVE»

Inhalt

Einleitung	4
Verfahren	5
Aufgabenstellung	8
Beurteilung und Empfehlung	10
Dank und Würdigung	14
Projekte	15
VERVE	16
BahnhofsPuls	24
ANATELLA	32
FIL-À-FIL	40
BAHNHOF PARK	48
BAUMhof	50
Weberschiffchen	52
ROSE	54
Series Circuit	56
Genehmigung	59

Einleitung

Ausgangslage

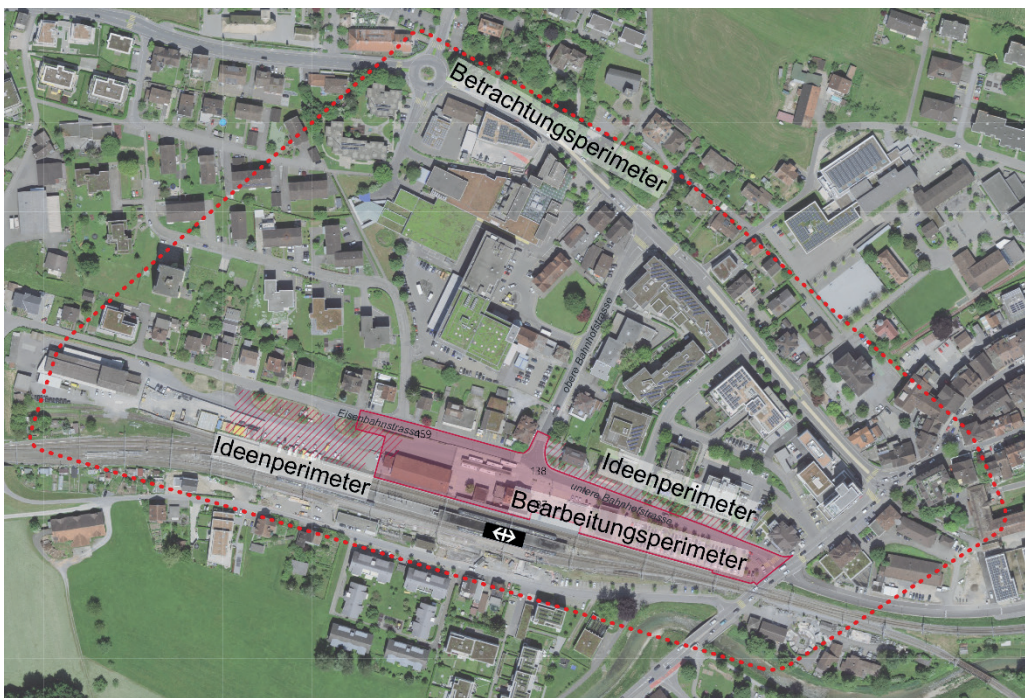
Der Bahn- und Bushof sind zusammen mit ihrem Umfeld ein Schlüsselgebiet für Uznach und die Region. Sie übernehmen eine überkommunale Funktion als regionale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und sind ein wichtiger multimodaler Umsteigeknoten. Darüber hinaus ist das Bahnhofgebiet Teil des Uzner Zentrums, Ankunftsort und Visitenkarte der Gemeinde sowie Trittstein in die Altstadt und in die weiteren Quartiere. Aus betrieblichen Gründen und wegen übergeordneten Rahmenbedingungen, u.a. der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes, wird die Neuorganisation und Umgestaltung des Bushofs nötig. Dies nimmt die Gemeinde zum Anlass, das Bahnhofsgelände 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 im Umfeld (Arealüberbauung Streuli, Arealüberbauung SBB), den Bahnhof und den Bushof. Angestrebt wird, zugunsten einer gesteigerten Aufenthaltsqualität und der Begünstigung des Mikroklimas, die Begrünung und Belebung des Platzes sowie die Konzentration publikumsorientierter Nutzungen.

Etappen der Entwicklung

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. Ein Ersatzstandort ist direkt westlich des Bearbeitungsperimeters auf dem Areal der SBB vorhanden (Ideenperimeter). Schliesslich soll im Bereich des heutigen Bushofs ein neuer Bahnhofplatz entstehen.



Übersicht Planungsgebiet

Verfahren

Auftraggeberin

Der Projektwettbewerb wurde durch die Gemeinde Uznach veranstaltet.

Verfahrensart und Ablauf

Der Projektwettbewerb wurde anonym, im selektiven Verfahren 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.

Beteiligte

Sachpreisrichter

- Diego Forrer, Gemeindepräsident
- Hans Urs von Matt, Gemeinderat a.D.
- 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
- Walter Pasquale, Pasquale Baurealisation AG, Kostenplaner

Verfahrensbegleitung

- Adeline Grass, Metron Raumentwicklung AG
- Dimitri Murbach, Metron Raumentwicklung AG
- Miriam Strunz, Metron Raumentwicklung AG

Teilnahmeberechtigung

Im Rahmen einer öffentlich ausgeschriebenen Präqualifikation konnten sich interessierte Planungsteams für die Teilnahme am Projektwettbewerb bewerben. Sie hatten ihre gestalterische, technische, personelle und organisatorische Leistungsfähigkeit sowie ihre Erfahrung mit vergleichbaren Objekten und Aufgabenstellungen darzulegen. Die Zusammensetzung der Planungsteams hatte zwingend aus Fachleuten der Bereiche Landschaftsarchitektur, Architektur, Tief- und Hochbauingenieurwesen und Verkehrsplanung zu bestehen. Die Federführung musste bei der Fachdisziplin Architektur oder Landschaftsarchitektur liegen.

Teilehmende Teams

Folgende 9 Teams wurden im Rahmen der Präqualifikation selektioniert und zur Teilnahme am Projektwettbewerb eingeladen:

- ARGE COMTE/MEUWLY + SUPERPOSITION, Zürich
- arge Erhard Holenstein Meng, Zürich
- arge LINDE (B3 Brühwiler AG / Uniola AG), Gossau
- ARGE Lukas Ingold Architektur GmbH & Tobias Erb GmbH, Zürich
- ARGE Romero Schaeffe Caretta, Zürich
- Mettler Landschaftsarchitektur AG, Gossau
- Müller & Truniger Architekten ETH SIA, Zürich
- vetschpartner Landschaftsarchitekten AG, Zürich
- XM Architekten GmbH, Basel

Entschädigung

Als Preisgeld standen dem Preisgericht für den Projektwettbewerb insgesamt CHF 160'000.- exkl. MwSt. zur Verfügung. Allen Planungsteams wurde davon für die termingerechte und vollständige Abgabe des Wettbewerbsbeitrages eine pauschale Entschädigung von 5'000.- CHF exkl. MwSt. entrichtet.

Weiterbearbeitung

Die Veranstalterin beabsichtigt, entsprechend dem Resultat der Beurteilung und den Empfehlungen des Preisgerichts, das Planungsteam des vom Preisgericht zur Ausführung empfohlenen Projekts mit der Realisierung des Bushofs (1. Etappe) und der anschliessenden Neugestaltung des Bahnhofplatzes zu beauftragen.

Vorbehalten bleiben die Kreditgenehmigung und Bewilligung übergeordneter Instanzen.

Termine**Präqualifikation**

Publikation Präqualifikation	23. November 2023
Einreichfrist Bewerbungen	25. Januar 2024
Beurteilung Präqualifikation	21. Februar 2024

Projektwettbewerb

Ausgabe Wettbewerbsprogramm	ab 1. Juli 2024
Eingabe Projektwettbewerb (digital, analog)	15. November 2024
Eingabe Modell Projektwettbewerb	20. Dezember 2024
Beurteilung Projektwettbewerb	Januar 2025

Aufgabenstellung

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 Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) mit erforderlichen Anpassungen der Busperrons und die zukünftigen betrieblichen Anforderungen durch den Angebotsausbau. Die Standortevaluation sieht einen neuen kompakten Bushof östlich des Bahnhofgebäudes vor.

Die Verlegung des Bushof ist als erster Schritt vorgesehen. Dies hat zur Folge, dass die bestehenden Park and Rail-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 gleichzeitig Teil des dynamischen Uzner Zentrums, welches weiterentwickelt werden soll. Dazu gehören insbesondere das Streuli-Areal, das Bahnareal und weitere private Entwicklungspotenziale entlang der Bahnhofstrasse. Die Lösungsvorschläge sollen die eingeschränkten Umsetzungsmöglichkeiten von gestalterischen Massnahmen auf Privateigentum berücksichtigen und auch ohne deren Einbezug in sich stimmig sein.

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

Ziele der Projektentwicklung Bushof und Bahnhofplatz

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.
-

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

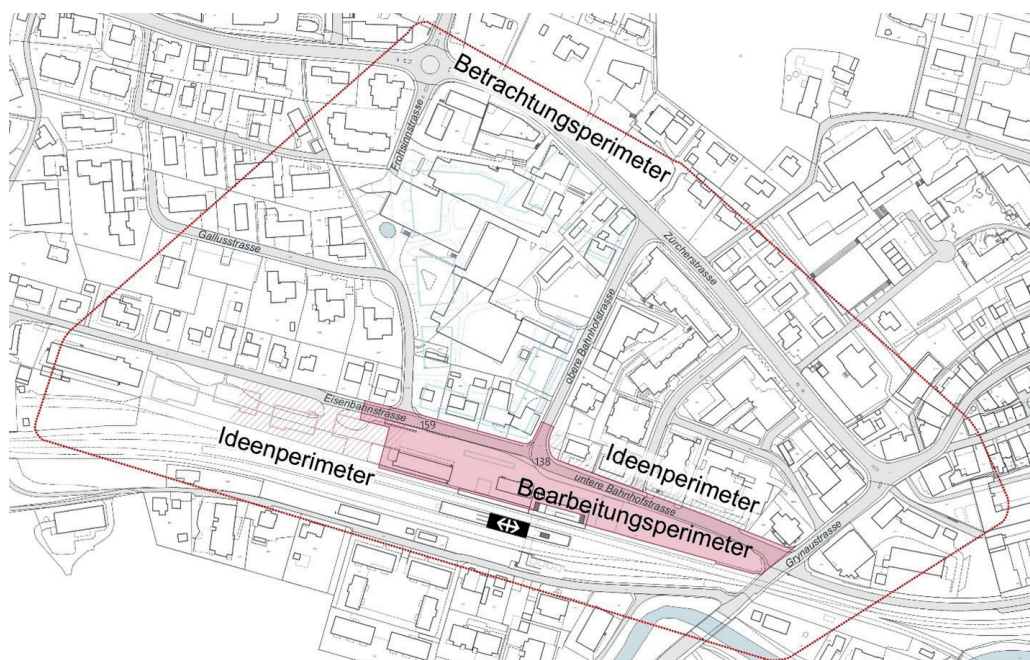
Die Vorzone der ersten Bautiefe entlang der Bahnhofstrasse, bestehend aus Liegenschaften mit privaten Eigentümerschaften, ist im Sinne der Entwicklung des Bahnhofgebiets von Fassade zu Fassade zu berücksichtigen. In diesem Bereich werden Handlungsempfehlungen und Gestaltungsideen erwartet.

Westlich des Bearbeitungsperimeters befindet sich eine Entwicklungsreserve der SBB. In diesem Bereich sollen erste Ideen zur Anordnung und funktionalen Einbindung der zu verlegenden provisorischen 60 Park+Rail-Parkplätze aufgezeigt werden. Für eine langfristige Entwicklung der baulichen Ränder werden Ideen zum städtebaulichen Potenzial erwartet.

Zu berücksichtigen ist, dass die Vorschläge im Ideenperimeter für die Grundeigentümer nicht bindend sind (und nicht Bestandteil des Folgeauftrags). Deshalb müssen die Lösungsvorschläge auch ohne den Einbezug der Privatparzellen in sich stimmig sein.

Betrachtungsperimeter

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 Knoten Grynaustrasse und übergeordnet die Verknüpfung auf die Südseite der Gleise (via Personenunterführung).



Übersicht Perimeterebenen

Beurteilung und Empfehlung

Die Jurierung des Wettbewerbs fand im Januar 2025 in Uznach statt. Das Preisgericht war während beider Jurytage vollzählig anwesend und beschlussfähig. Auch die nicht stimmberechtigten Expertinnen und Experten nahmen an beiden Jurytagen ganztags an den Diskussionen teil.

Vorprüfung

Sämtliche eingereichte Projekte wurden einer formellen und inhaltlichen Vorprüfung unterzogen. Die Vorprüfung erfolgte unter Federführung der Metron Raumentwicklung AG und unter Einbezug der jeweiligen Experten. Die wertungsfreien Ergebnisse der Vorprüfung wurden dem Preisgericht zu Beginn des 1. Jurierungstages vorgestellt und als Bericht abgegeben.

Formelle Vorprüfung

Alle neun im Rahmen der Präqualifikation zur Teilnahme am Projektwettbewerb ausgewählten Teams reichten ihren Projektvorschlag fristgerecht, vollständig und unter Einhaltung der Anonymität bei der Abgabestelle ein.

Das Preisgericht beschloss einstimmig, sämtliche eingereichte Projekte zur Beurteilung zuzulassen.

Materielle Vorprüfung

Die Projekte wurden in Hinblick auf die im Programm sowie in der Fragenbeantwortung formulierten Rahmenbedingungen und sachlichen Anforderungen geprüft. In der ersten Prüfrunde waren dies folgende Themen: Funktionalität Bushof auf Basis der formulierten Minimal- und Optimalanforderungen, Anforderungen Parkierung, Kleinbauten und Infrastrukturen sowie Materialisierung der Umgebung und Erstellungs-Grobkosten. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Gestaltungs- und Nutzungsanforderungen sowie den betrieblichen Abläufen erfolgte für die Projekte der engeren Wahl.

Die projektspezifischen Abweichungen gegenüber den Vorgaben wurden im Vorprüfungsbericht aufgezeigt und durch Metron Raumentwicklung AG und Expertinnen und Experten am 1. und 2. Jurierungstag erläutert.

Beurteilungskriterien

Die Beurteilung der Projekte erfolgte anhand folgender im Programm definierten 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, Entsiegelung, 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: Ökologische Nachhaltigkeit, Biodiversität
- Wirtschaftlichkeit: Lebenszyklus, Erstellungskosten, Betriebs- und Unterhaltskosten
- Etappen: Etappierbarkeit, Zwischenzustände, Potenziale für Weiterentwicklung

Informationsrundgang

Zu Beginn des ersten Jurierungstages hatten die Mitglieder des Preisgerichts Zeit, sich in einem individuellen Rundgang in die Projekte einzulesen. Der anschliessende Informationsrundgang wurde im Plenum durchgeführt. Dabei stellten die Mitglieder des Fachpreisgerichts die zugeteilten Projektbeiträge nacheinander wertungsfrei vor, anschliessend wurden Verständnisfragen aller Anwesender geklärt.

1. Beurteilungsrundgang

In einem ersten Beurteilungsrundgang wurden die Vor- und Nachteile aller neun Projekte eruiert. Jedes Projekt wurde im Plenum ausgiebig diskutiert und hinsichtlich der im Programm formulierten Beurteilungskriterien bewertet.

Das Preisgericht beschloss einstimmig, folgende Projekte im Rahmen des ersten Rundgangs, aufgrund der im Vergleich zu den anderen Projekten geringeren Qualität in Bezug auf die angestrebten verkehrsbetrieblichen Abläufe, den öffentlichen Raum und die städtebauliche Setzung auszuscheiden:

- «Rose»
- «Series Circuit»
- «Weberschiffchen»

2. Beurteilungsrundgang

Im zweiten Beurteilungsrundgang wurden alle verbliebenen Projekte noch einmal intensiv besprochen. Aufgrund von deutlichen Nachteilen insbesondere hinsichtlich der räumlichen Organisation wie auch der städtebaulichen und freiräumlichen Gestaltungsqualität wurden im zweiten Rundgang einstimmig folgende Projekte ausgeschieden:

- «BAUMhof»
- «ANATELLA»

Kontrollrundgang

Zu Beginn des 2. Jurierungstages wurden alle bisher gefällten Entscheidungen in einem Kontrollrundgang nochmals überprüft. Aufgrund der vergleichsweise hohen Qualitäten der verkehrsbetrieblichen Organisation des Gesamtperimeters wie auch des effizienten Ansatzes bestehende und funktionierende Elemente zu erhalten wird ein Rückkommensantrag auf Projekt «ANATELLA» gestellt. Nach gemeinsamer Diskussion der Argumentation wird dem Antrag einstimmig stattgegeben. Die folgenden fünf Projekte stellen somit die engere Wahl:

- «VERVE»
- «BahnhofsPuls»
- «ANATELLA»
- «FIL-À-FIL»
- «BAHNHOF PARK»

Rekapitulation und 3. Beurteilungsrundgang

Der Einstieg in die weitere Auseinandersetzung mit der engeren Wahl erfolgte anhand einer Überprüfung der bereits bewerteten Kriterien im Quervergleich sowie der Bewertung der weiteren Kriterien «Architektur», «Ökologie», «Wirtschaftlichkeit» und «Etappierung».

In der Diskussion zeigt sich, dass das Projekt «BAHNHOF PARK» im Vergleich hinsichtlich der städtebaulichen und freiräumlichen Lösung der Gesamtanlage die angestrebten Qualitäten am wenigsten erfüllt und zudem die an sich lobenswerte Idee der Nachhaltigkeit im Lösungsvorschlag nicht ganz überzeugen kann. Im 3. Beurteilungsrundgang wird deshalb einstimmig ausgeschieden:

- «BAHNHOF PARK»

Entscheidungsrundgang

Das Gremium diskutierte die Eigenheiten der vier verbliebenen Projekte unter Einbezug der Erkenntnisse der Vorprüfung. Insbesondere wurden die verkehrsbetrieblichen Abläufe, die Flexibilität für künftige Entwicklungen sowie die Qualitäten des Bahnhofsumfeld als Umsteigeknoten wie auch als wichtiger öffentlicher Raum im sich entwickelnden Zentrum von Uznach diskutiert.

In der Diskussion zeigte sich, dass unter Berücksichtigung aller definierten Bewertungskriterien die drei Projekte «Fil-à-Fil», «ANATELLA» und «BahnhofsPuls» deutlich weniger überzeugen können als das Projekt «VERVE». Das Preisgericht spricht sich deshalb klar für die Weiterverfolgung des Projekts «VERVE» aus, dem es insgesamt die höchsten Qualitäten zuweist.

Die räumlich differenzierten neuen Aufenthaltsqualitäten, die für Uznach angemessene Massstäblichkeit und die gute Erfüllung der verkehrsbetrieblichen Erwartungen wurden als grosse Chance für die Neugestaltung des Uzner Zentrums gewertet. Das Preisgericht empfiehlt einstimmig das Projekt «VERVE» zur Weiterbearbeitung.

Festlegung Rangierung / Preiserteilung

Das Preisgericht legt die folgende Rangierung fest:

1. Rang / 1. Preis «VERVE»	CHF 45'000.- (exkl. MwSt)
2. Rang / 2. Preis «BahnhofsPuls»	CHF 35'000.- (exkl. MwSt)
3. Rang / 3. Preis «ANATELLA»	CHF 20'000.- (exkl. MwSt)
4. Rang / 4. Preis «FIL-À-FIL»	CHF 15'000.- (exkl. MwSt)

Jedem teilnehmenden Team wird ausserdem eine feste Entschädigung von CHF 5'000 (exkl. MwSt) ausbezahlt.

Aufhebung der Anonymität

Unter Anwesenheit des gesamten Preisgerichts wurden die Verfassercouverts geöffnet und die Anonymität der Wettbewerbsbeiträge aufgehoben.

Empfehlungen zur Weiterbearbeitung

Das Preisgericht gibt folgende Empfehlungen für die Weiterbearbeitung des Siegerprojekts ab:

- Die im Güterschuppen platzierten Veloabstellplätze sind neu zu platzieren. In diesem Zusammenhang soll der Erhalt des bestehenden Standorts wie auch die Verteilung der Veloabstellplätze über die gesamte Anlage in die Überlegungen einbezogen werden.
- Die Lage des Kiosks wird als sehr vorteilhaft angesehen. Die Bezüge zwischen dem Kiosk-Gebäude und der Bushof-Überdachung sind in der Weiterbearbeitung zu präzisieren. Ebenso ist die Funktionalität des Daches als Witterungsschutz weiter zu detaillieren sowie hinsichtlich der konstruktiven Ausgestaltung zu vertiefen.
- Die Erreichbarkeit des Kiosks für den motorisierten Kundenverkehr soll im Hinblick auf eine potenzielle Beeinträchtigung der nordwestlichen Haltekante für den Busbetrieb überarbeitet werden.
- Die Ausgestaltung der Durchwegung des Mittelperrons ist im Detail aufzuzeigen.
- Eine bestmögliche Optimierung der Fahrmanöver für Busse und der Organisation der Haltekanten ist mit hoher Priorität in die voranschreitende Projektierung einzubeziehen.

Dank und Würdigung

Die zukunftsgerichtete Entwicklung des Bahnhofsgebiets Uznach ist von entscheidender Bedeutung für die Gemeinde wie auch für die Region. Neben den praktischen Erfordernissen einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe, besteht eine Fülle an Ansprüchen und Erwartungen an den öffentlichen Raum, die städtebaulichen Entwicklungsperspektiven und nicht zuletzt die Alltagstauglichkeit für die Uzner Bevölkerung und zahlreiche weitere Verkehrsteilnehmende.

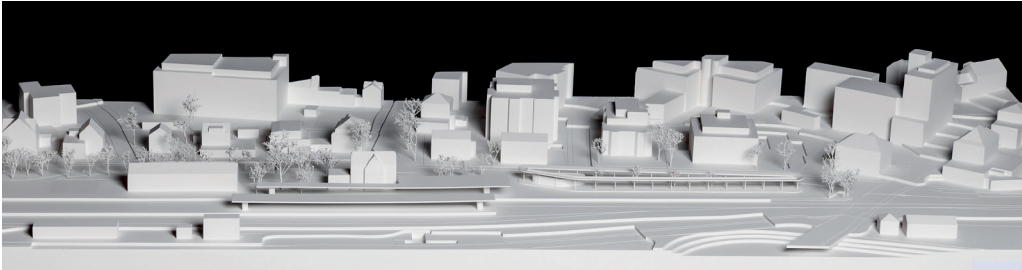
Die Komplexität und Vielschichtigkeit der Aufgabenstellung wurde auch im Wettbewerbsverfahren immer wieder deutlich. Umso wertvoller war für die Gemeinde wie auch für das Preisgericht die Auseinandersetzung mit der Bandbreite der eingereichten Lösungsansätze. Manche Beiträge legten ihren Fokus auf den reibungslosen Verkehrsbetrieb, andere auf hohe Qualitäten des öffentlichen Raums am Bahnhof Uznach, wieder andere auf ein hohes Mass an nachhaltigen Gestaltungsansätzen im Sinne von Schwammstadt-Prinzipien oder der Wiederverwendung von Materialien und Bauteilen. Nicht zuletzt wurde auch die Wirtschaftlichkeit der Lösungsansätze kritisch beurteilt, gegenübergestellt und in die Entscheidung einbezogen.

Anhand der Diskussion der unterschiedlichen konzeptionellen Ansätze hatte das Preisgericht die Chance einen gemeinsamen Lernprozess zu durchlaufen und die Zielsetzungen an die Entwicklung des Uzner Zentrums und Bahnhofsgebiets zu festigen. Das Preisgericht und insbesondere die Gemeinde Uznach freuen sich mit dem Beitrag «VERVE» ein Projekt zur Weiterbearbeitung vorschlagen zu können, das in hohem Mass den diversen Anforderungen entspricht und überzeugende Qualitäten für den künftigen Bushof und Bahnhofplatz Uznach aufzeigt.

Projekte

VERVE

1. Rang / 1. Preis



Modellfoto

Charakteristik des Konzepts in Kürze

Das Projekt VERVE (Lehnwort aus dem Französischen: Schwung, Begeisterung) verbindet den Bahnhofplatz und den Bushof zu einer Verkehrsdrehscheibe, die den Bahnhofsräum als zentralen Ort von Uznach stärkt. Der Gesamttraum wird in verschiedene Zonen gegliedert, welchen unterschiedliche Nutzungen und Aufenthaltsqualitäten eingeschrieben werden. Ein grosszügiger, weitgehend verkehrsfreier Platz vor dem Bahnhofgebäude schafft Raum für Begegnung und Aufenthalt, ergänzt durch flexibel gestaltete Flächen, die je nach Nutzung und Bedarf angepasst werden können. Das grossmassstäbliche, filigran anmutende Dach über dem Bushof integriert Bushaltestellen und einen Pocket Park zu einem multifunktionalen Ort, der Funktionalität und Aufenthaltsqualität vereint. Die konische Form des Bushofes spannt dabei einen offenen, nicht überdachten hofartigen Zwischenraum auf, der Regenwasser, Vegetation, Sitzgelegenheiten und temporäre Nutzungen aufnehmen soll.

Städtebau / Freiraum / Öffentlicher Raum

Das Projekt überzeugt durch seine klare städtebauliche Struktur und die Verbindung von Bahnhofplatz und Bushof zu einem funktionalen und einladenden Bewegungsraum. Die Zonierung des Areals – mit dem Bahnhofplatz als zentralem Ort und dem Bushof mit seinen Grünflächen – schafft Orientierung und hebt die unterschiedlichen Aufenthaltsqualitäten hervor. Die Gestaltung des Bahnhofplatzes, beziehungsweise der Räume im direkten Umfeld des denkmalgeschützten Aufnahmegebäudes, mit den drei bepflanzten Aussparungen, bietet Raum für flexible Nutzungen. Der Bahnhofplatz wird zu einer grosszügigen Adresse von Uznach, die den zukünftigen Entwicklungen im Bahnhofgebiet entsprechen kann. Die terrassierte Vorzone am Güterschuppen zeigt grosses Potenzial als Aufenthaltsort, insbesondere im Kontext der zukünftigen Entwicklung auf dem Streuli-Areal oder als Verbindung zum westlichen SBB-Areal. Hier entsteht Raum für Programme wie Gastronomie oder temporäre Veranstaltungen. Für den Güterschuppen selbst werden plausible Perspektiven für die Belebung des Standorts aufgezeigt. Über die zukünftigen Qualitäten der nördlichen Bahnhofstrassenseite und der gesamtträumlichen Einbindung des neuen Bushofs in eine mögliche Weiterentwicklung des Gebietes um die Letzistrasse werden noch wenig Aussagen gemacht.

Das filigrane, eigenständige Dach über dem Bushof, mit seiner konischen, eleganten Form, der glatten und hochwertigen Materialisierung sowie der Durchlässigkeit über den hofartigen Zwischenraum, verbindet Funktionalität mit hoher Aufenthaltsqualität. Die Begrünung und das Regenwassermanagement setzen Massstäbe für Nachhaltigkeit, bringen neue Qualitäten in den Bushofbereich und verbessern das dortige Mikroklima.

Federführung (Generalplaner)

ARGE Lukas Ingold Architektur + Tobias Erb, Zürich

Architektur

ARGE Lukas Ingold Architektur + Tobias Erb, Zürich

Lukas Ingold
Tobias Erb

Landschaftsarchitektur

Kolb Landschaftsarchitektur GmbH, Zürich

Thomas Kolb
Arjan Schärer
Scott Sibley
Anna Müllenbach
Janette Spörri

Bauingenieurwesen

Dr. Schwartz Consulting AG, Zug

Joseph Schwartz
Federico Bertagna
Lorenzo Rossini

Verkehrsplanung

Viaplan AG, Sursee

Dominik Erni

Aschi E. Schmid
Cécile Baumeler
Dominik Erni
Markus Müller

Die funktionalen Qualitäten des Bushofdaches als Regenschutz sind im Rahmen der Projektierung weiter auszuarbeiten. Der Kiosk kann über seine Lage am Übergang zwischen der Bahnhofstrasse und -platz sowie der Personenunterführung aber auch mit den Bezügen zur Letzistrasse als Trittstein funktionieren und ist sowohl für Pendler:innen, Quartierbewohner:innen und Buspersonal gut erreichbar.

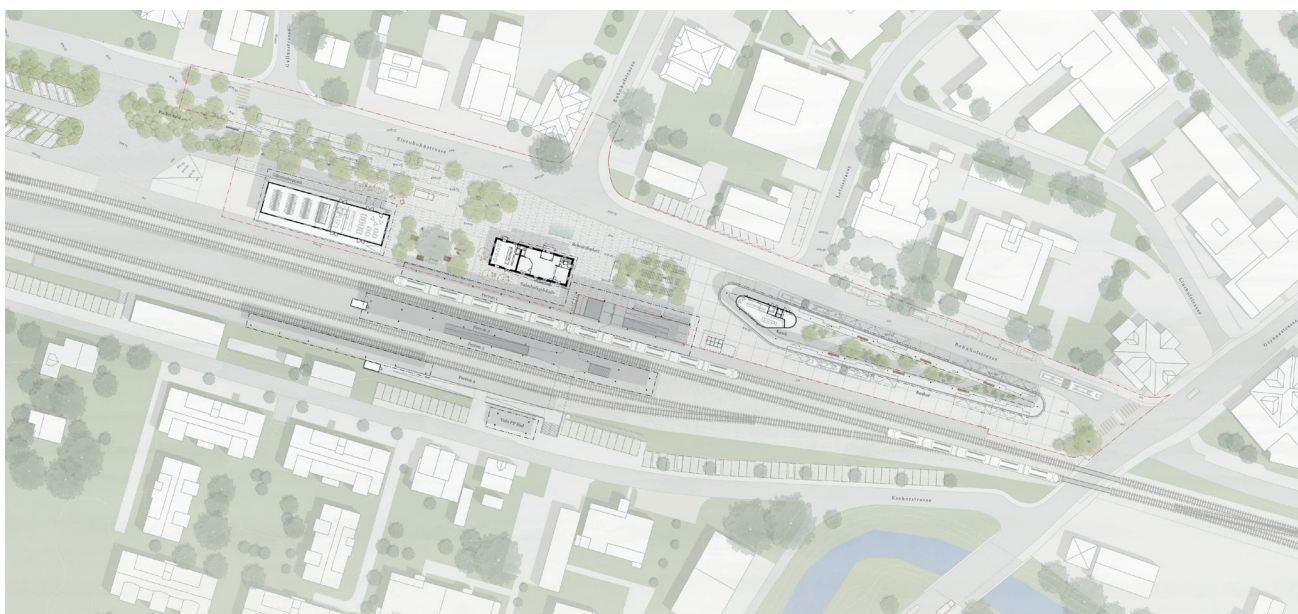
Die Möglichkeit einer temporären Bespielung (inkl. Überdachung) des Bushofes beziehungsweise des vom Dach aufgespannten Zwischenraumes, eröffnet interessante Perspektiven und stellt einen potenziell vielseitig nutzbaren Raum dar.

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 und den Nebenflächen hierarchisiert. Die Bushaltekanten sind um ein zusammenhängendes Mitteldock, mit offen nutzbarem Kernbereich, angeordnet. Sie werden im Einbahnregime bedient: Die nördlichen Haltekanten direkt ab der Fahrbahn und die südlichen mittels der Bushofzufahrt im Osten und -wegfahrt im westlichen Bushofbereich. Die Zu- und Wegfahrten für den Busbetrieb erfolgen in Bereichen mit guter Übersicht und ermöglichen einen konfliktarmen und stabilen Verkehrsablauf.

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. Auf beiden Seiten des Mitteldocks ist bei dem vorderen 2er-Paket (Nordost und Südwest) die Anfahrt der jeweils hinteren Position anspruchsvoll und hinsichtlich Anordnung und BehiG-Konformität zu optimieren.

Der Kiosk ist im westlichen Perronbereich auf dem Mitteldock angeordnet. In seiner nahen Umgebung sind nur wenige PW-Kurzzeitparkfelder vorgesehen (deklariert als IV-PP), was hinsichtlich widerrechtlichem Abstellen von Fahrzeugen und einer potenziellen Beeinträchtigung der nordwestlichen Haltekante für den Busbetrieb zu überprüfen ist.



Situation 2026

Veloabstellplätze sind im zentralen Bahnhofsbereich, in der Nähe zur Personenunterführung platziert. Weitere befinden sich westlich im Güterschuppen, was kritisch gesehen wird. Optimierungen könnten die Veloparkierung unabhängiger davon gestalten, etwa an den bereits aufgezeigten Standorten wie dem Ausgang zur Personenunterführung, den erwähnten Grünflächen um das Aufnahmegebäude oder beim Bushof.

Im zentralen Vorplatzbereich sind die zwei erwähnten IV-Parkfelder angeordnet, die Kurzzeitparkierung und Taxi-Stellplätze befinden sich im westlichen Bahnhofsbereich an der Eisenbahnstrasse.

Architektur / Konstruktion

Zwischen der grossmassstäblichen Gesamtfigur und der Filigranität der Konstruktion und Materialisierung wird ein räumlich und inhaltlich spannungsvolles Wechselspiel aufgezogen, welches dem Bushofdach einen eigenständigen architektonischen Ausdruck verleiht. Das mit zusammengeschweissten, dünnwandigen Stahlblechen gefügte, als Faltwerk wirkende Dach - sämtliche aus den Einwirkungen resultierenden Biege- und Schubbeanspruchungen können integral von diesem Element aufgenommen und weiter auf die biegesteif eingespannten Stahlstützen abgetragen werden - ist sorgfältig entworfen. Inwieweit die aus den Einwirkungen aufgrund des exzentrischen Daches resultierenden Torsionsbeanspruchungen auf die Stützen weitergeleitet werden können, erschliesst sich im Detail noch nicht und ist hinsichtlich einem konstruktionsangepassten Schubfluss zu überprüfen. Durch grössere Auskragungen hätte dieses Tragwerksprinzip sicherlich noch mehr aufgeladen werden können. Die unter dem Dach platzierte Baute zeichnet sich durch eine zurückhaltende Präsenz aus, was die prägende Wirkung der Dachkonstruktion unterstützt.

Gesamtwürdigung

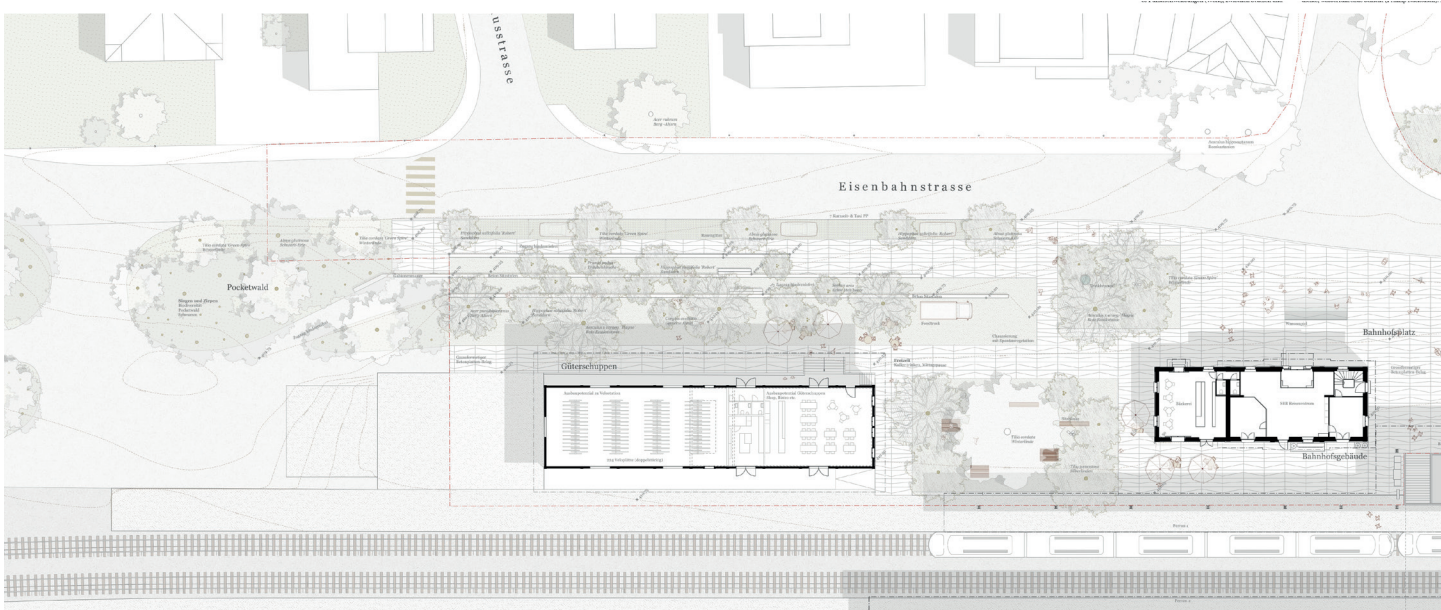
Das Projekt VERVE überzeugt durch eine gelungene Verbindung von städtebaulicher Klarheit, funktionaler Effizienz und hoher Aufenthaltsqualität. Die durchdachte Gestaltung von Bahnhofplatz, Bushof und dem Aufenthaltsraum vor dem Güterschuppen schafft ein einladendes Zentrum, das den Anforderungen eines modernen Verkehrsknotens ebenso gerecht wird wie denen eines lebendigen öffentlichen Raums. Besonders hervorzuheben sind die eigenständige, filigrane Dachkonstruktion und die Integration nachhaltiger Elemente, die dem Ort neue und vielseitige Qualitäten verleihen. Insgesamt zeigt das Projekt, wie Aufenthaltsqualität und Funktionalität verbunden werden können und leistet damit einen wertvollen Beitrag zur Gestaltung urbaner Verkehrsräume.



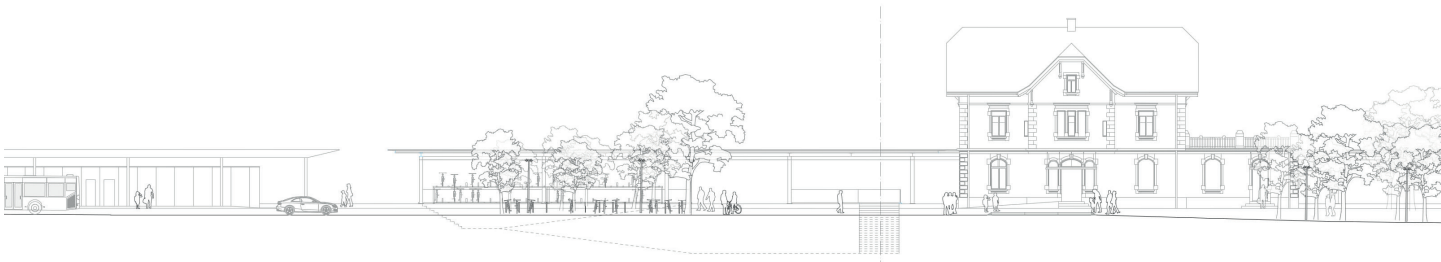
Visualisierung Bushof



Visualisierung Bahnhofplatz



Situation Umgebung mit Erdgeschoss



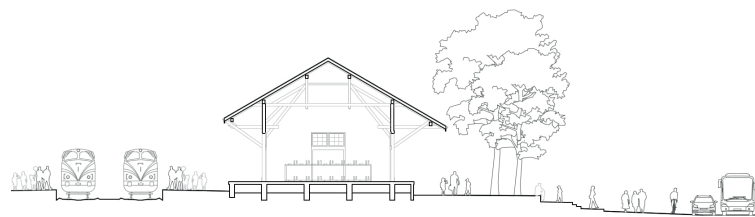
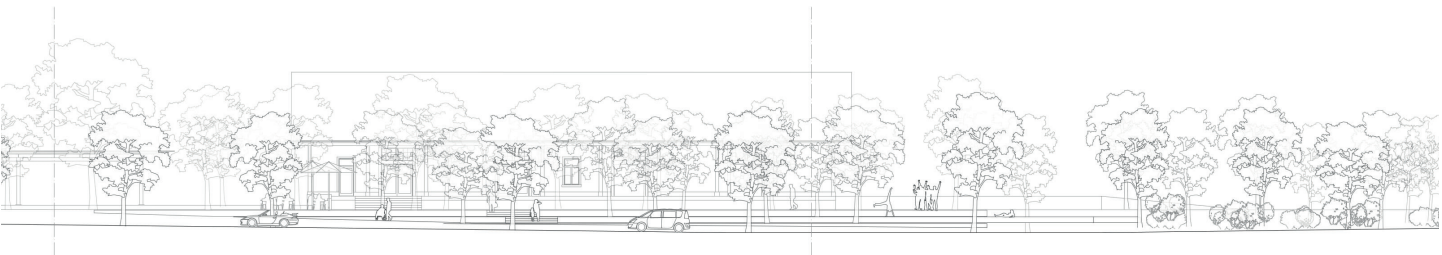
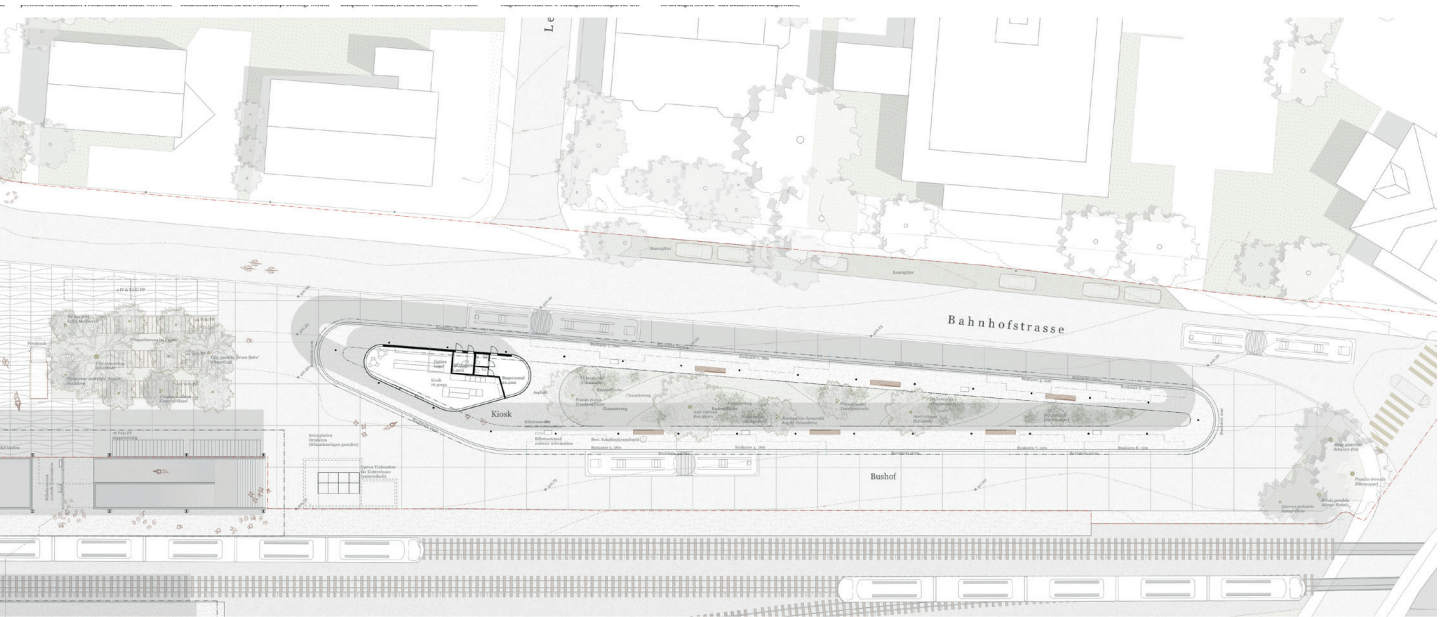
Längsschnitt



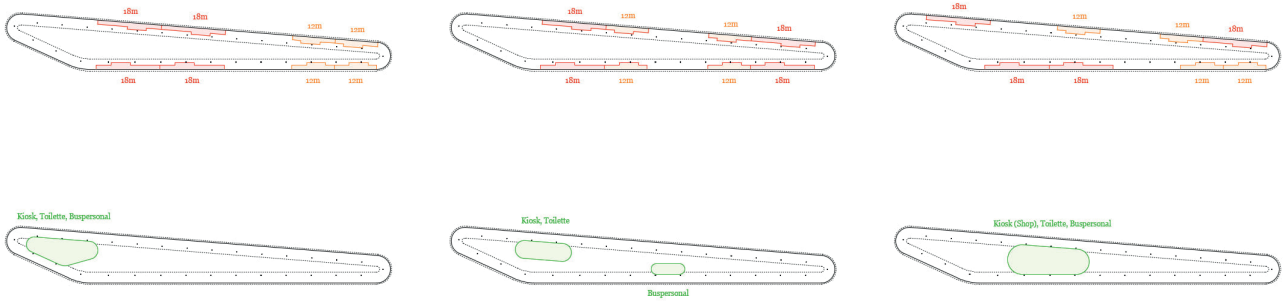
Schnitt Bushof



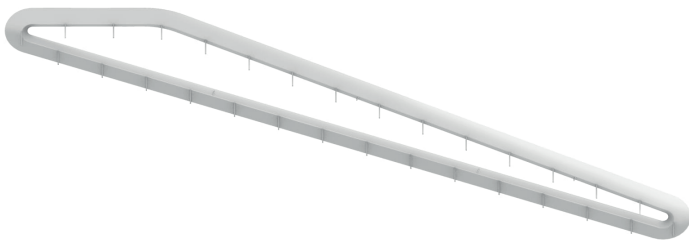
Schnitt Personenunterführung / Bahnhofplatz



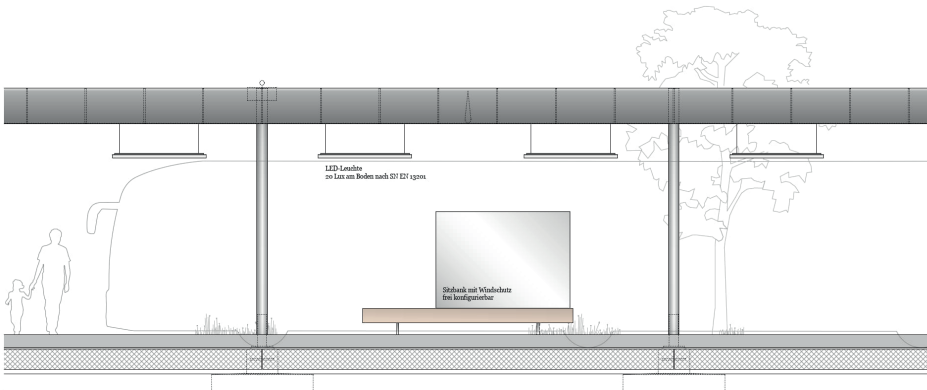
Schnitt Güterschuppen



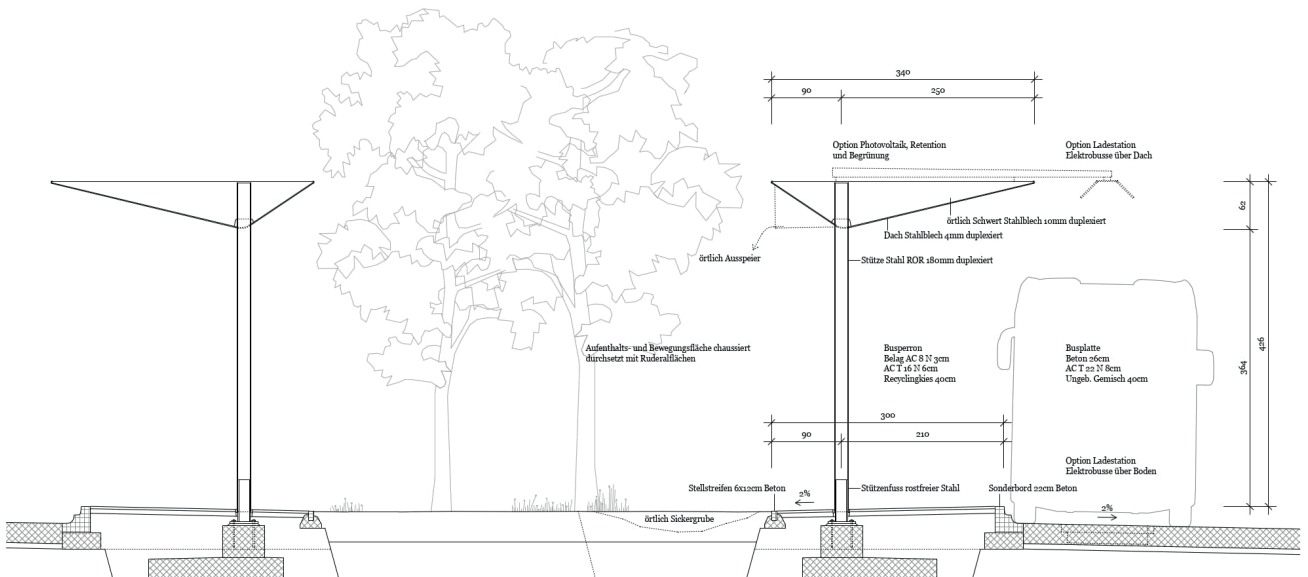
Schema Flexibilität in der Anordnung von Haltekanten und Nutzungen



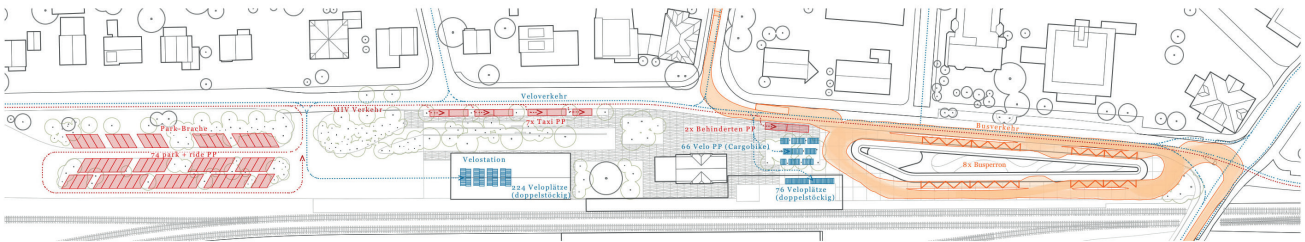
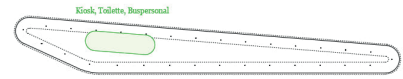
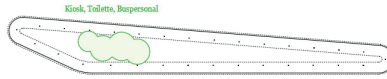
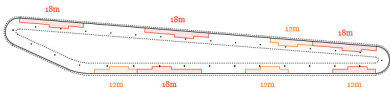
Axonometrie Bushof Überdachung Tragwerk



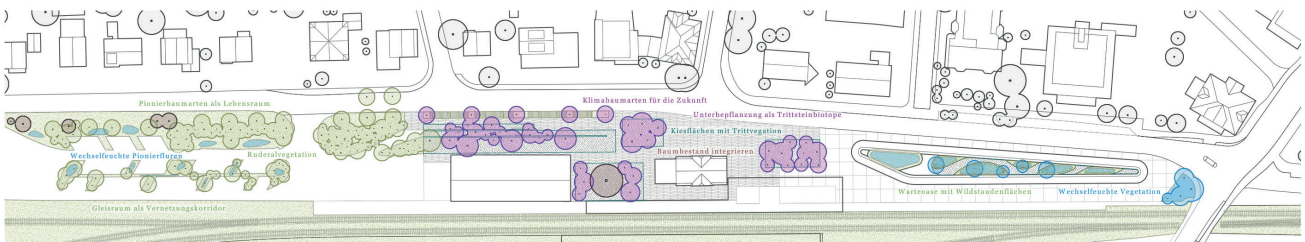
Ansicht Dachkonstruktion Bushof



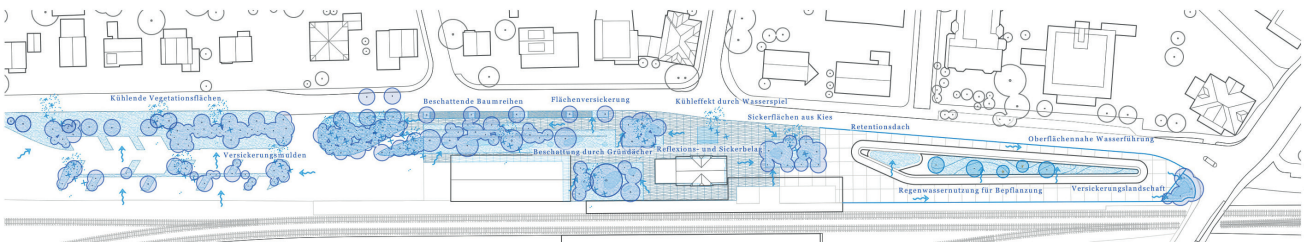
Schnitte Dachkonstruktion Bushof



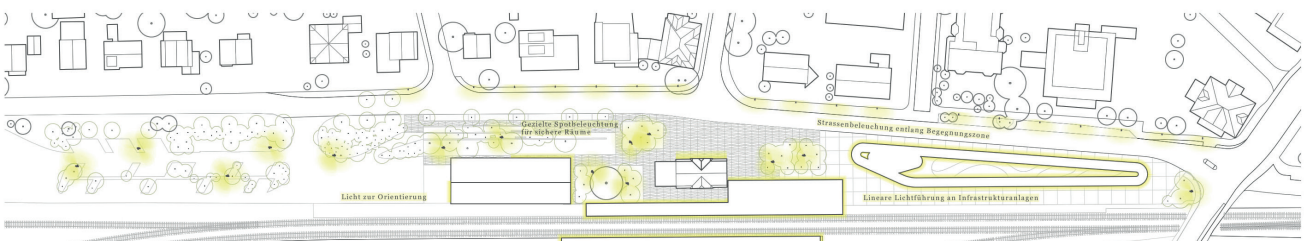
Schema Verkehrsorganisation



Schema Ökologie und Biodiversität



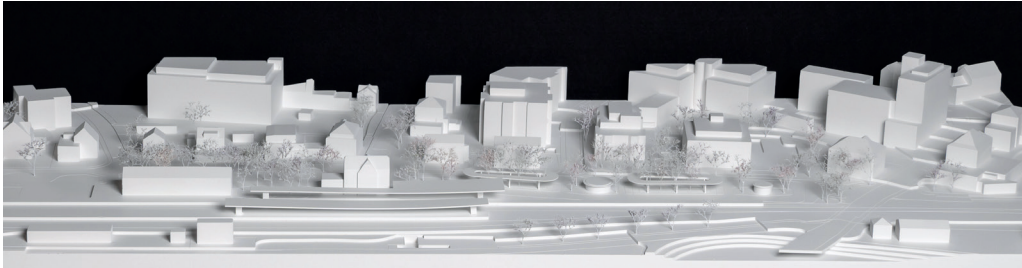
Schema Hitzeminderung und Regenwasser



Schema Beleuchtung

Bahnhofspuls

2. Rang / 2. Preis



Modellfoto

Charakteristik des Konzepts in Kürze

Das Projekt setzt einen «grünen Schlussstein», um Bahnhof und Städtchen Uznach gestalterisch und funktional zu verbinden. Ein grosszügiger, begrünter Freiraum entsteht, der in einem übergeordneten Massstab als Übergang zwischen Landschaft und Urbanität zu verstehen ist. Der vormals verkehrsdominierte Bereich wird zur einladenden öffentlichen «Oase», die Aufenthaltsqualität und ökologische Werte bietet. In diesem parkartigen Raum bilden vier bauliche «Inseln» den eigentlichen Kern des neugestalteten Bushofs: Zwei kompakte Businseln mit offener Dachfigur und hofartigen, begrüntem Zwischenräumen, sowie zwei pavillonartige Holz-Glas-Strukturen, welche Nutzungen wie den Kiosk, Toiletten und den Pausenraum für das Buspersonal beherbergen.

Städtebau / Freiraum / Öffentlicher Raum

Das Konzept zeigt die klare Vision, Bahnhof und Städtchen Uznach durch ein grünes Raumkontinuum zu verbinden. Die Aufteilung des eigentlichen Bushofs in zwei Businseln beziehungsweise Bushofdächer sowie zwei pavillonartige Neubauten – Kiosk und Aufenthaltsraum für Buspersonal – schafft eine nachvollziehbare Massstäblichkeit und eine klare Raumorganisation. Ihre Gestaltung unterstützt die Idee des offenen, parkartigen Charakters des Ortes. Die gut wahrnehmbaren Querbeziehungen und alternativen Wegführungen beleben den öffentlichen Raum und fördern die Orientierung. Der Freiraum wird durch eine grosszügige Begrünung geprägt, die das Mikroklima verbessert und ökologische Werte schafft. Der Bahnhofshain beim Güterschuppen dient als ruhiger Rückzugsort, während die grüne Promenade eine durchgängige Verbindung zwischen Bahnhof und Städtchen bildet. Vegetationsinseln und heimische Baumarten sorgen für ein lebendiges, abwechslungsreiches Erscheinungsbild. Eine gestalterische Einbindung des Streifens zwischen Bushof und Gleiskörper fehlt. Die westlichste, grüne Insel zwischen Aufnahmegebäude und Bushof wird kritisch gesehen, da sie den dort verfügbaren Platz weiter einschränkt und die Organisation der angrenzenden Nutzungen, insbesondere der Busmanöver, erschwert. Diese prägen den der Stadt zugewandten Raum vor dem Haupteingang des denkmalgeschützten Aufnahmegebäudes und schränken Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten stark ein.

Die Bushaltestellen auf zwei kompakten Inseln bieten kurze Wege und barrierefreie Zugänge. Der Kioskpavillon ist durch die vorgeschlagene Setzung auch von der Letzistrasse her gut sichtbar und kann eine scharnierartige Funktion zu diesem nördlichen Teilraum übernehmen. Kritisch beurteilt werden hingegen die fehlenden Besucherparkplätze beim Kiosk und die grösseren Distanzen zu Aufnahmegebäude und Personenunterführung. Die Neuorganisation der Rampen zur Personenunterführung schafft zwar eine di-

Federführung (Generalplaner)

vetschpartner Landschaftsarchitekten AG, Zürich

Architektur

Helsinki Zürich Office, Zürich

Tommi Mäkyne
Mirjam Niemeyer
Paula Cruzado

Landschaftsarchitektur

vetschpartner Landschaftsarchitekten AG, Zürich

Anne Oberrauch
Jürg Zollinger
Stefanie Schaufelberger
Raul Chillon

Bauingenieurwesen

Conzett Bronzini Partner AG, Chur

Jürg Conzett
Pieder Hendry
Luca Infanger

Verkehrsplanung

Rombo GmbH, Zürich

Jordi Riegg
Enea Corubolo
Sandro Gähler

Architektur / Städtebau

Atelier Bottlang AG, St. Gallen

Bruno Bottlang

rekte Umsteigebeziehung zwischen Bus und Bahn, kreierte aber beim Aufgang eine kritische Engstelle. Der kleinere Pavillon mit dem Aufenthaltsraum für die Busfahrer:innen wirkt etwas peripher.

Bushof / Verkehrsbetrieb

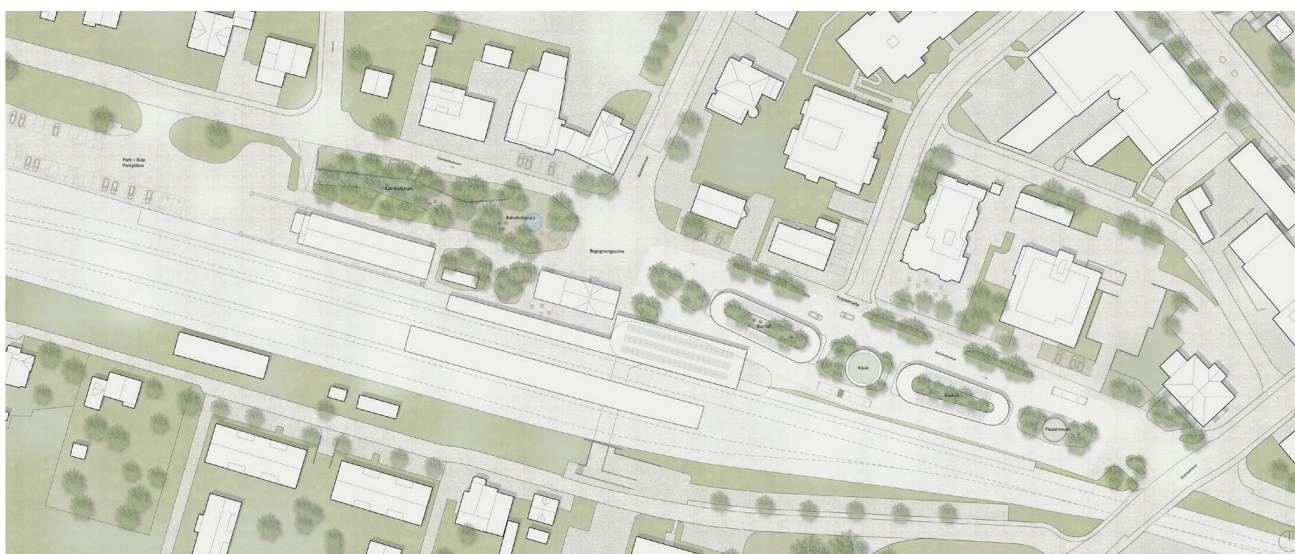
Der Strassenraum wird als zusammenhängende Fläche konzipiert, meist ohne eine harte Trennung zwischen der Strassenfahrbahn und vielen der Seitenbereiche. Mittels der aufeinander abgestimmten Bodenmaterialisierung und Möblierung werden Bereiche hervorgehoben und akzentuiert.

Die Bushaltekanten sind um zwei Inseln, mit offen nutzbaren Kernbereichen, angeordnet. Dieses räumlich aufgelöste Mitteldock wird im Einbahnregime befahren: Die nördlichen Haltekanten direkt ab der Fahrbahn, die südlichen mittels einer Bushofzufahrt im Osten und Wegfahrten im Vorplatzbereich beim historischen Aufnahmegebäude. Für die südlich gelegenen Haltekanten erfolgen die Zufahrten des Busbetriebs in einem Bereich mit guter Übersicht. Die entsprechenden Wegfahrten über den Bahnhofvorplatz sind, aufgrund des erhöhten Personenaufkommens beim Hauptaufgang der Personenunterführung, eher störungsanfällig und potenziell konfliktrichtig.

Die Busse werden jeweils in 2er-Paketen hintereinander angeordnet: Die vordere Position für den Gelenkbus, die hintere für den Standardbus. Die Befahrbarkeit der einzelnen Haltekanten ist zweckmässig und praxistauglich gewährleistet.

Der Kiosk ist zwischen den beiden Bushofinseln platziert. In seiner Umgebung sind keine PW-Kurzzeitparkfelder für die Kundschaft vorgesehen, was voraussichtlich zu widerrechtlichem Abstellen von Fahrzeugen im Einflussbereich des Busbetriebs führen und somit die An- und Wegfahrt aller nördlichen Haltekanten beeinträchtigen kann.

Alle Veloabstellplätze sind im westlichen Bahnhofsbereich angeordnet, zwischen dem ehemaligen Aufnahmegebäude und dem Güterschuppen oder im Güterschuppen selbst. Die Unterbringung der Veloparkplätze im Güterschuppen ist so nicht umsetzbar. Es wird zusätzlich ein möglicher Standort beim Rampenaufgang vorgeschlagen, der jenen im Güterschuppen ersetzen könnte. Es bleibt jedoch zu bezweifeln, dass dieser ausreichend Platz bietet, um die geforderten Kapazitäten sinnvoll unterzubringen und den östlichen Teil des Perimeters ausreichend versorgt.



Situation 2026

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

Architektur / Konstruktion

Die in der Summe vier einzelnen, als Kette aufgereihten Bauten ermöglichen eine entspannte geometrische Einpassung zwischen dem von der Bahnhofstrasse und den Bahngleisen aufgespannten Raum. Die architektonische Gestaltung der vier Bauten überzeugt insgesamt durch ein klares Konstruktionsprinzip, einfache Materialisierung und hohe Wertigkeit. Die leichte Bauweise der Bushofdächer und Pavillons fügen sich gut in den Raum ein. Die Architektur unterstützt die Orientierung und bietet eine zeitgemässe, hochwertige Ästhetik.

Das Tragwerk der beiden Bushofüberdachungen ist in statischer und ästhetischer Hinsicht sorgfältig ausgearbeitet und präzise beschrieben. Die Anordnung und Formgebung der einzelnen, sich bedingenden Tragwerkelemente – kastenförmiger Ring und sich zum Fussende hin verjüngende Stützen in Stahl sowie gevoutete, strahlenförmig angeordnete Dachsparren in Holz – resultiert aus den statischen Begebenheiten. Da die Tragkonstruktion in sich schon stabil ist, müssen die Stützen nicht über breite Fundamente oder auf Pfähle abgestellte Bankette in den Untergrund eingespannt werden. Aufgrund der leichten Dachkonstruktion mit einer Brettsperholzplatte, welche PV-Module aufnimmt – die Retention erfolgt nicht über eine schwere Dachbegrünung, sondern über die Entwässerung in den mittigen Grünraum – können die Sparren mit geringen Abmessungen ausgebildet werden, wodurch der Einsatz von unverleimtem Holz ermöglicht wird. Das Tragwerk der beiden ein- bzw. angefügten Bauten ist in seiner Struktur analog den Dächern gleich detailliert und ansprechend ausgearbeitet.

Gesamtwürdigung

Das Konzept überzeugt mit einem ambitionierten Ansatz, Bahnhof und Städtchen Uznach durch einen grosszügigen, grünen Freiraum funktional und gestalterisch zu verbinden. Der parkartige Charakter, die hochwertige Architektur der Bushofdächer und Pavillons sowie die Integration von Vegetation schaffen eine hohe Aufenthaltsqualität und ökologische Werte. Schwächen zeigen sich in der Nähe der Busmanöver zum Aufnahmegebäude und den Aufgängen der Personenunterführung, der wenig praktikablen Lösung der Veloabstellplätze und der eingeschränkten Erschliessung des Kiosks. Insgesamt setzt das Projekt wichtige städtebauliche Impulse, bleibt jedoch in einigen funktionalen Aspekten hinter den Anforderungen zurück.



Visualisierung Bahnhofplatz



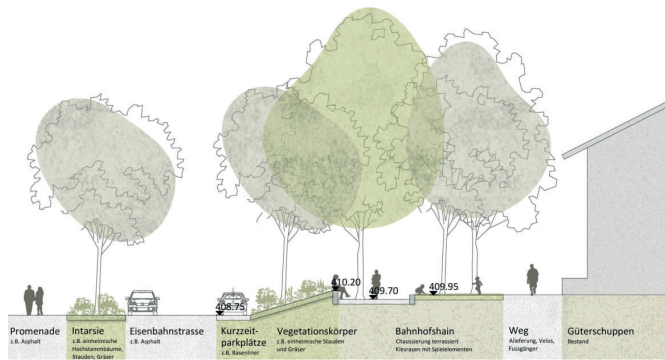
Visualisierung Bushof



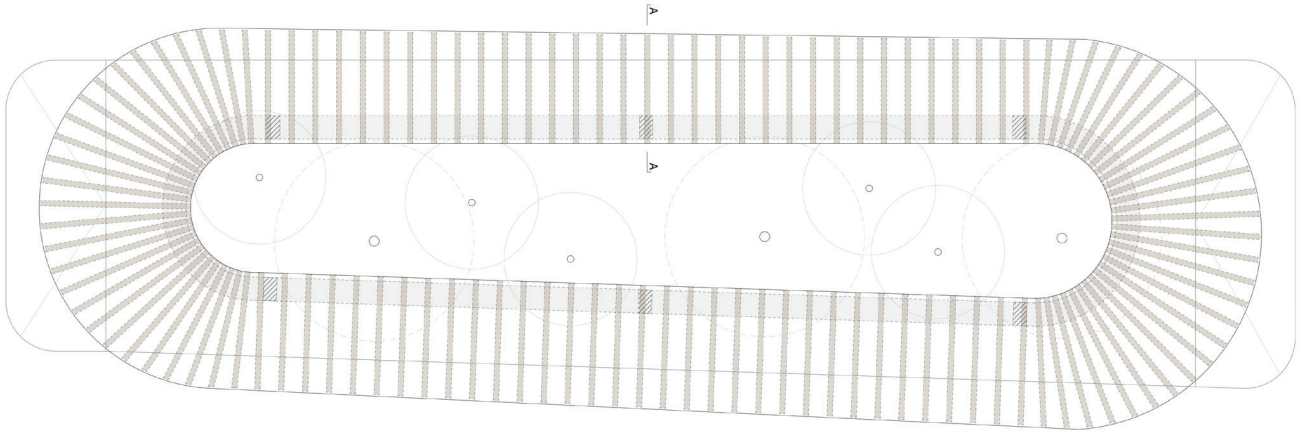
Situation Umgebung mit Erdgeschoss



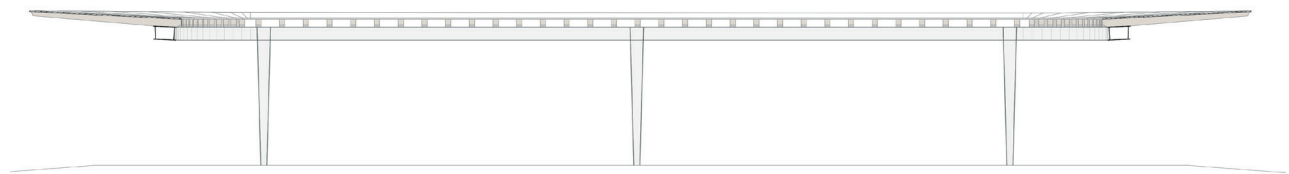
Längsschnitt



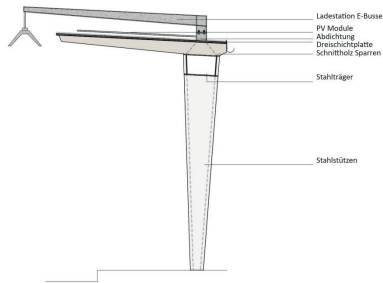
Schnitt Bahnhofplatz



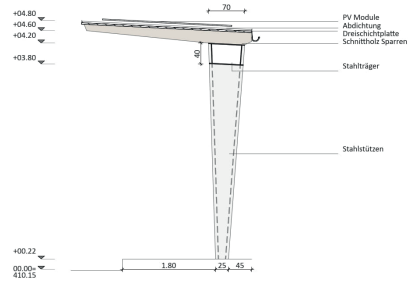
Grundriss Bushofdach



Längsschnitt Bushofdach



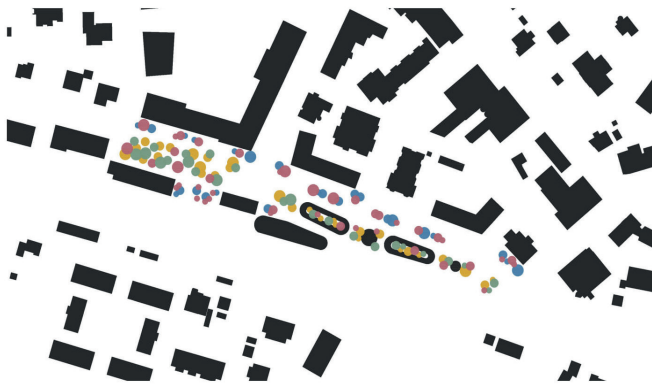
Schnitt Bushofdach mit Ladestation



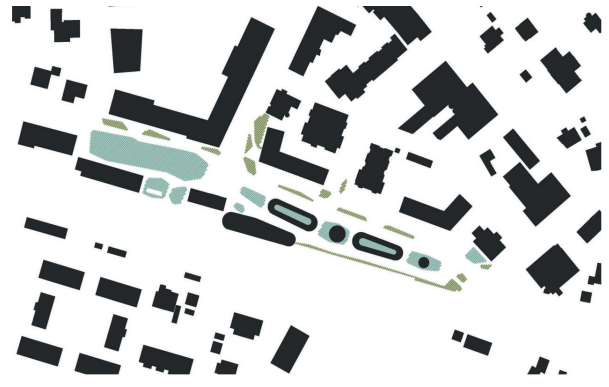
Schnitt Bushofdach



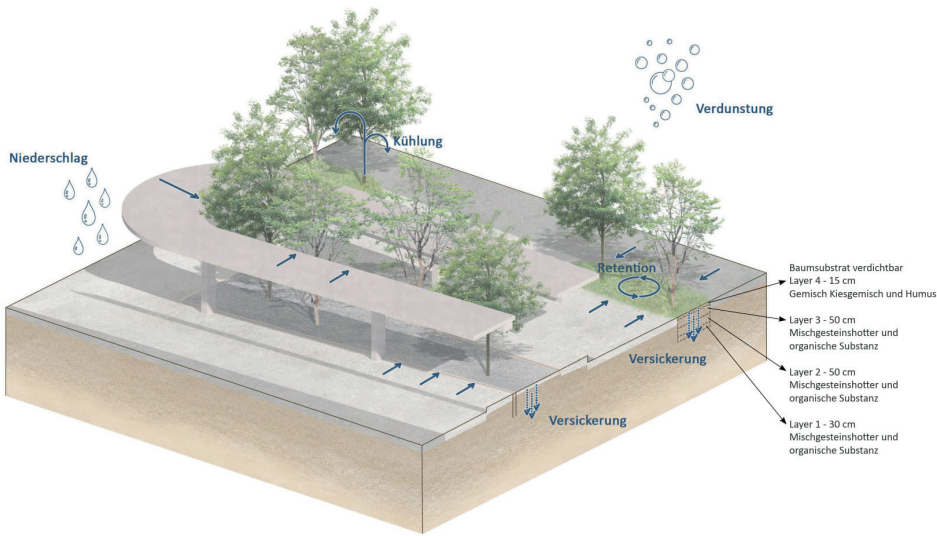
Schema Verkehrsströme



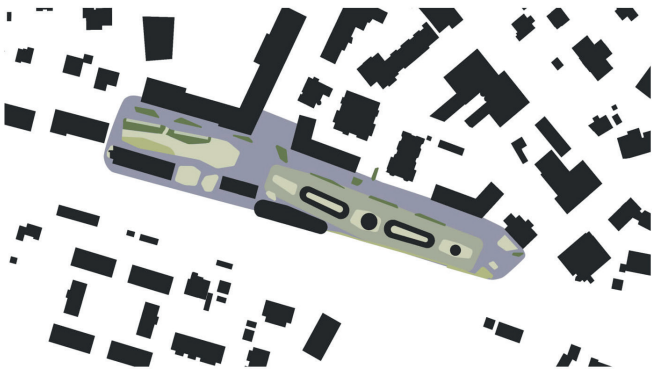
Schema Vegetation / Biodiversität



Schema Regenwassermanagement



Schema Schwammstadt



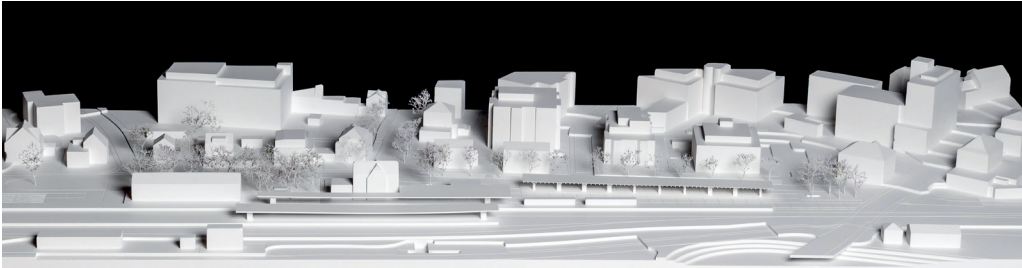
Schema Beläge



Schema Beleuchtung

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

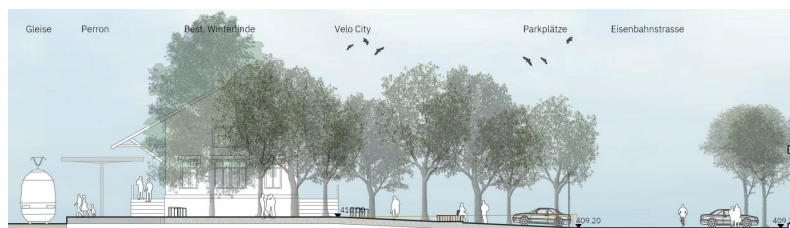
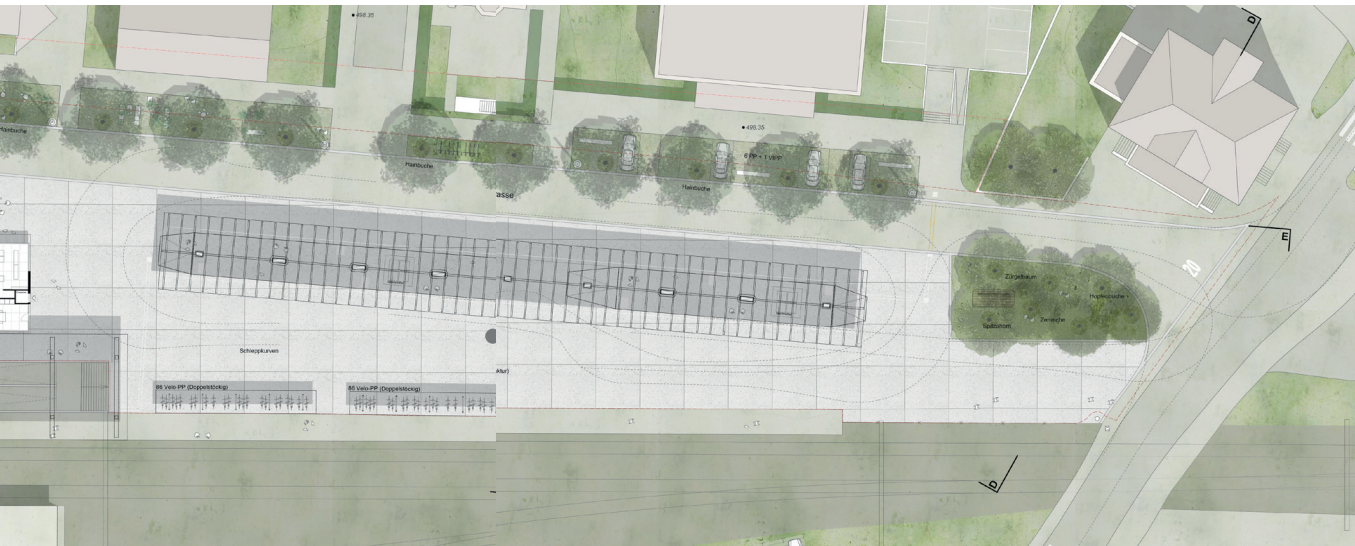
Der im Projekt dargestellte Pragmatismus der Staffelung der Nutzungen längs der Gleise kann auf der funktionalen Ebene überzeugen. So kann westlich des historischen Bahnhofsgebäudes ein attraktiver Aufenthaltsbereich für Pendler sowie das Bahnhofsquartier entstehen. Der stadträumliche Preis dieser Qualitäten 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.



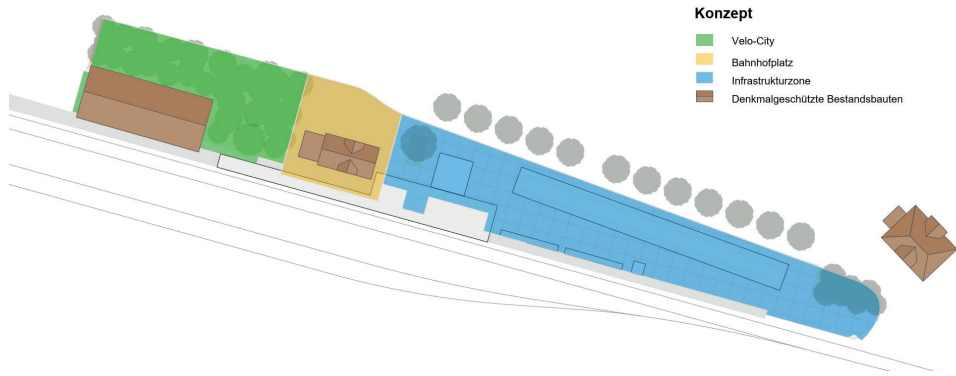
Visualisierung Bahnhofplatz / Bushof



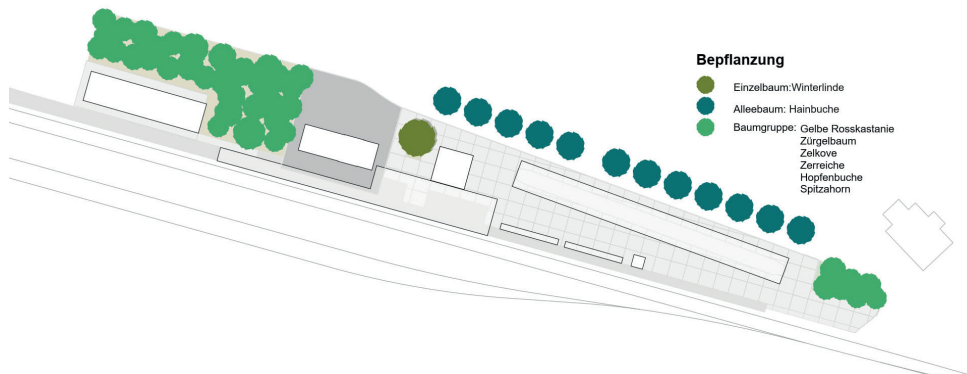
Visualisierung Bahnhofplatz



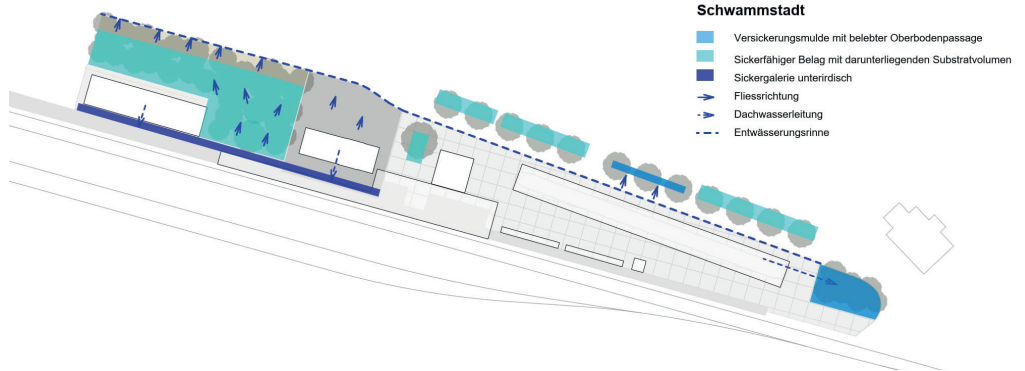
Schnitt Güterschuppen



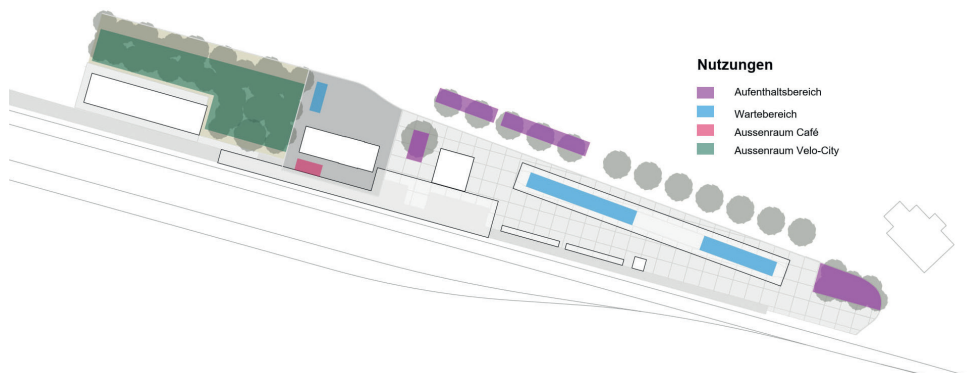
Schema Konzept



Schema Bepflanzung



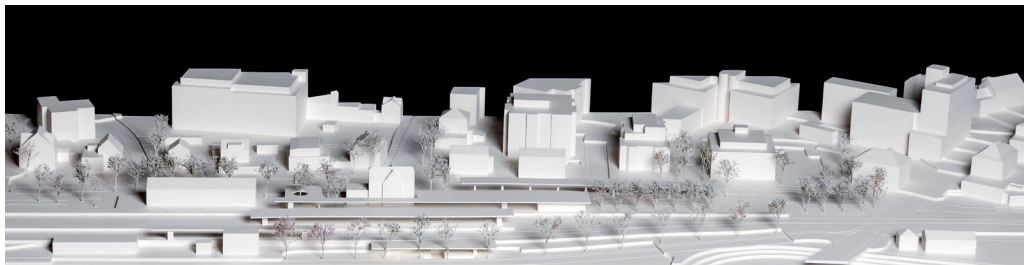
Schema Schwammstadt



Schema Nutzungen

FIL-À-FIL

4. Rang / 4. Preis



Modellfoto

Charakteristik des Konzepts in Kürze

Die sprichwörtliche Verwebung des neuen Bushofs mit dem Kontext von Uznach ist Kernthema des Projektes. Dies erfolgt über unterschiedliche Elemente sowie auf verschiedenen Massstabebenen. Der neue Bushof nimmt mit seinem langen Dach einerseits die grosse Dimension der bestehenden Perrondächer auf, mit einer leichten Krümmung referenziert das Dach den angrenzenden Landschaftsraum und erhält so im Ensemble eine eigene Identität.

Auf der Stadtebene wird über eine Vielzahl einzelner Belagsteppiche die Geschichte der Textilproduktion in Uznach aufgegriffen. Diese brechen gleichzeitig die Grossmassstäblichkeit der Dächer in kleinere Module auf die Siedlungsmorphologie von Uznach herunter. Der Raum um den Bahnhof ist so nicht von den bestehenden und neuen Infrastrukturen dominiert – durch Belag und Bepflanzung entsteht ein Netz vielfältiger Räume, die eine hohe Qualität im Aufenthalt vor Ort sowie in der Durchwegung für Pendler im Alltag birgt.

Die vorgeschlagene Pflanzenauswahl reagiert ebenfalls auf die räumliche Situation sowie die Geschichte Uznachs- gerasterte Faserpflanzen sind als Bäume in Gruppen angeordnet, hingegen bilden gestreute Baumpflanzungen den Typus der Färberpflanzen ab.

Die bestehende Kioskbaute wird im Entwurf wiederverwendet – sie wird im Anschluss an den bestehenden Ausgang unter einer Erweiterung des bestehenden Perrondachs platziert.

Städtebau / Freiraum / Öffentlicher Raum

Die starke Verknüpfung des neuen Bushofs mit der Geschichte von Uznach sowie der Morphologie der vor Ort bestehenden Strukturen führen auf der stadträumlichen Ebene im Projekt zu hohen und für Uznach sehr spezifischen Qualitäten. Insbesondere die kleinteilige und stark durchgrünte Gestaltung der Freiräume um den Bahnhof nehmen den Massstab und die Identität von Uznach auf und vermeiden die Anonymität anderer Bahn- und Bushöfe. Durch den Einsatz von modularartigen Belagsteppichen wird zudem der Strassenraum der Bahnhofstrasse angenehm gebrochen – dadurch entsteht glaubwürdig das Bild einer Begegnungszone, in der die Rücksicht aller Verkehrsteilnehmenden gefordert ist.

Die Aufteilung der Busperrons gliedert den neuen Bushof angenehm und erleichtert die Querung für Fussgänger zwischen Perron und unterer Bahnhofstrasse. Kritisch wird je-

Federführung (Generalplaner)

ARGE Romero Schaeffle
Caretta Weidmann GmbH,
Zürich

Architektur

Romero Schaeffle Partner
Architekten AG, Zürich

Ilkay Tanrisever
Franz Romero
Anna Simmen
Raphael Hähni
Matteo Aldo Castelli
Eliza Pantel

Landschaftsarchitektur

Maurus Schifferli Land-
schaftsarchitekt, Bern

Maurus Schifferli
Victoria Conejero

Bauingenieurwesen

Schnetzer Puskas Ingeni-
eure AG, Zürich

Timothy Hafen

Verkehrsplanung

Rapp AG (Bereich Infra-
struktur), Münchenstein

Stefan Schneider
Laurent Reinau
Emre Kaya

Baumanagement

Caretta + Weidmann Bau-
management AG, Zürich

Lars Steffen

doch die Platzierung des Bushofs insgesamt gesehen. Durch die Orientierung der Haltekannten zum bestehenden Aufnahmegebäude entsteht im Bereich vor der Bahnstufenunterführung eine Nähe, die Konflikte mit den Fussgängerströmen birgt und dem Wunsch nach einem attraktiven Bahnhofplatz hier nicht entspricht. Dazu entsteht auf der Ostseite zur Grynaustrasse tiefer Grünraum, der in sich attraktiv ist, aber mit Blick auf die Bedürfnisse an diesem Ort eher überdimensioniert scheint.

Die Wiederverwendung der Ressourcen des bestehenden Kiosks wirkt sich, wenn bautechnisch machbar, insgesamt positiv auf die Nachhaltigkeit des Projektes aus.

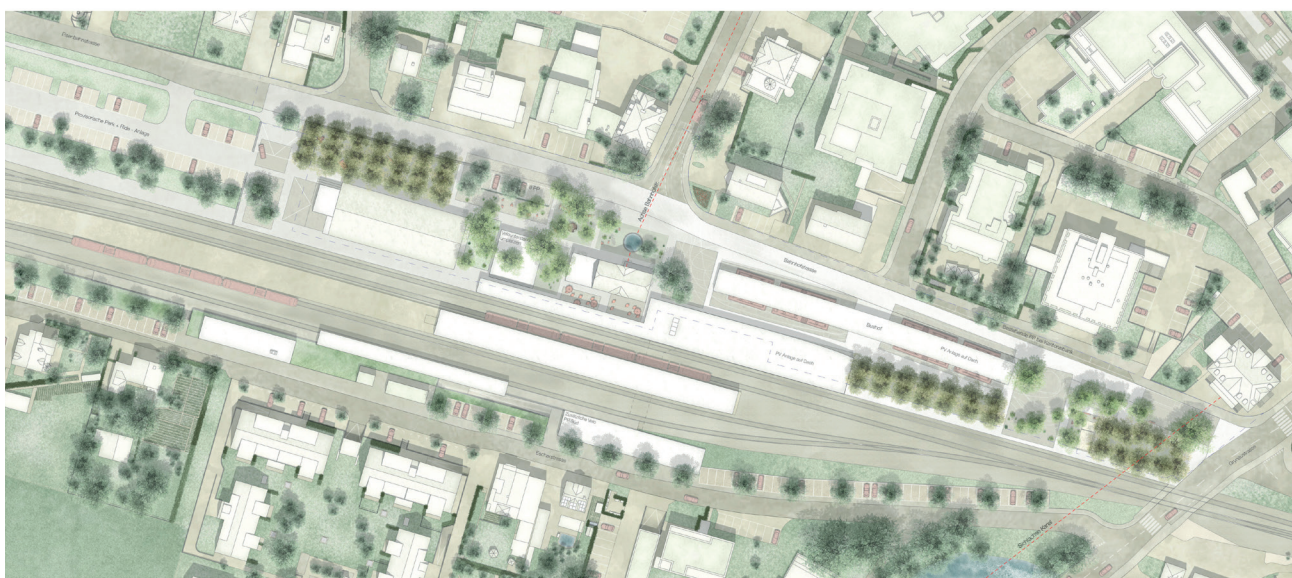
Bushof / Verkehrsbetrieb

Der Strassenraum wird als flächiger Begegnungsraum konzipiert, ohne eine harte Trennung zwischen der Strassenfahrbahn und den Seitenbereichen. Mittels einer differenzierten Bodenmaterialisierung werden die jeweiligen Zonen untereinander strukturiert.

Die Bushaltekannten sind um ein zusammenhängendes Mitteldock angeordnet. Sie werden im Einbahnregime bedient: Die nördlichen Haltekannten direkt ab der Fahrbahn, die südlichen mittels einer Bushofzufahrt im Osten und Wegfahrten im Vorplatzbereich nahe dem historischen Aufnahmegebäude. Für die südlich gelegenen Haltekannten erfolgen die Zufahrten des Busbetriebs in einem Bereich mit guter Übersicht. Die entsprechenden Wegfahrten über den Bahnhofvorplatz sind, aufgrund des erhöhten Personenaufkommens im Einflussbereich der Personenunterführung, eher störungsanfällig und potenziell konfliktrichtig.

Die Busse werden je Seite in zwei 2er-Paketen hintereinander angeordnet: Die zentralen Positionen für Gelenkbusse, die äusseren für die Standardbusse. Die Befahrbarkeit der einzelnen Haltekannten ist meist zweckmässig und praxistauglich gewährleistet. Die BehiG-konforme Anfahrt des nordwestlichen 2er-Pakets aus Westen ist mit der vorgesehenen Anordnung und Ausgestaltung des Bahnhofvorplatzbereichs sehr anspruchsvoll und daher wenig alltagstauglich.

Der Kiosk ist für die ÖV-Kundschaft und Zufussgehende publikumszentral östlich des Zugangs der Personenunterführung platziert. Durch seine gegenüber der Bahnhofstrasse etwas isolierte Lage werden Konflikte zwischen dem MIV-Besucherverkehr des Kiosks und der An- und Wegfahrt aller nördlichen Bushaltekannten befürchtet.



Situation 2026

Die vorgeschlagene Lage des Kiosks würde sich eher für die Platzierung der Veloabstellplätze anbieten. Diese werden neu primär in einem Velopavillon zwischen Aufnahmegebäude und Güterschuppen platziert. Der attraktive Raum zwischen den historischen Bauten geht so durch die neue Infrastruktur verloren – die Bündelung der Velostellplätze im Westen des Bahnhofs führt zudem zu einer Unterversorgung der Pendlerströme von der Ostseite, was insbesondere in der Nähe der Personenunterführung zu freiem Abstellen von Velos führen wird.

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

Architektur / Konstruktion

In einer ersten Betrachtung erwartet man aufgrund der Dachform ein aus dem Faltenprinzip herausgearbeitetes Tragwerk. Dieses wird aber pragmatisch aus unter- und oberseitigen Brettspertholztafeln und strahlenförmig von den Stützen ausgehenden, sich verjüngenden Brettspertholzrippen, welche zu einem Hohlkastenelement zusammengefügt werden, gebildet. Eingespannt wird das pilzförmige Dach in die am Fusse eingespannten Betonstützen. Das Tragwerk mit seiner mit einzelnen Holzelementen «nachgebauten» Pilzform wird Mittel zum Zweck. Hätten sichtbare Rippen, welche zu einer ablesbaren Tragkonstruktion geführt hätten, dem Ganzen nicht mehr Kraft verliehen?

Gesamtwürdigung

Der Bahnhof und Bushof in Uznach als grüner Stadtraum – der starke Fokus auf den Freiraum und dessen präzise Ausformulierung ist die grosse Stärke des vorliegenden Projekts. Der weit im Westen angeordnete Bushof führt jedoch stadträumlich zu einem Ungleichgewicht zwischen einem stark vom Busverkehr beeinflussten Bahnhofplatz und dem grossen Grünraum fernab der Pendlerströme. Eine stärkere Balance zwischen diesen Räumen sowie ein Standort für den Kiosk, welcher auch kurzzeitig mit dem Auto angefahren werden kann, wäre hier erforderlich. Im engen Korsett der Anforderungen und Abhängigkeiten kann dieses Projekt dies leider nicht bieten.



Visualisierung Bushof



Visualisierung Bahnhofplatz



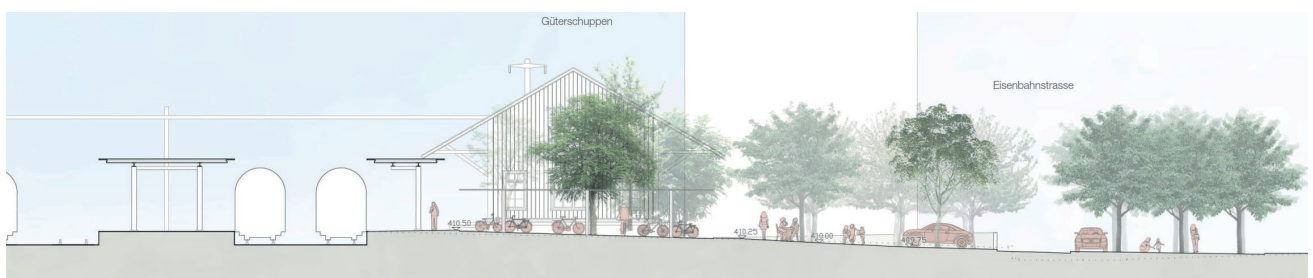
Situation Umgebung mit Erdgeschoss



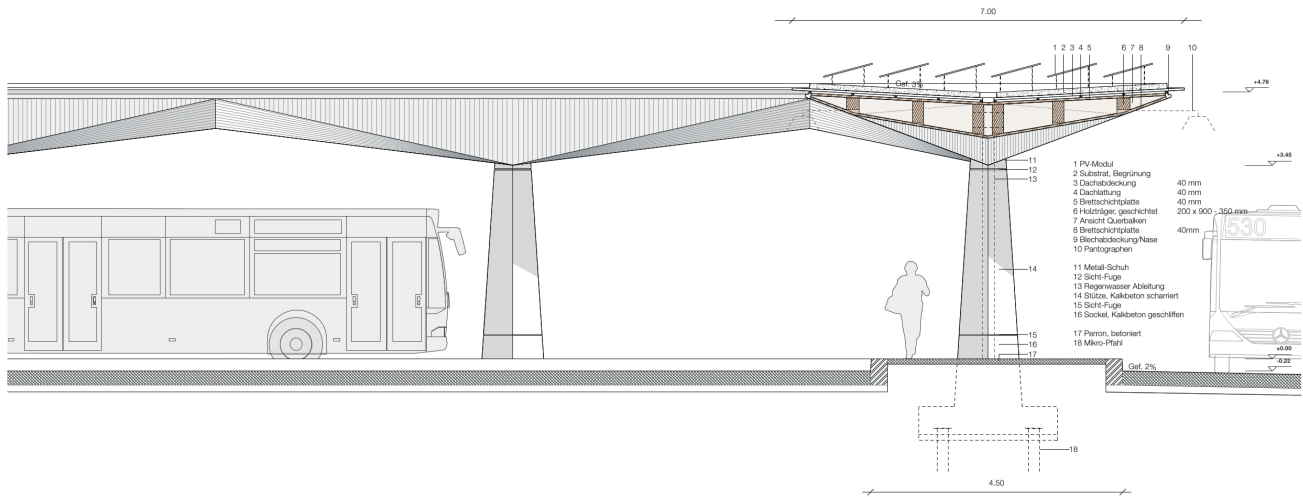
Längsschnitt



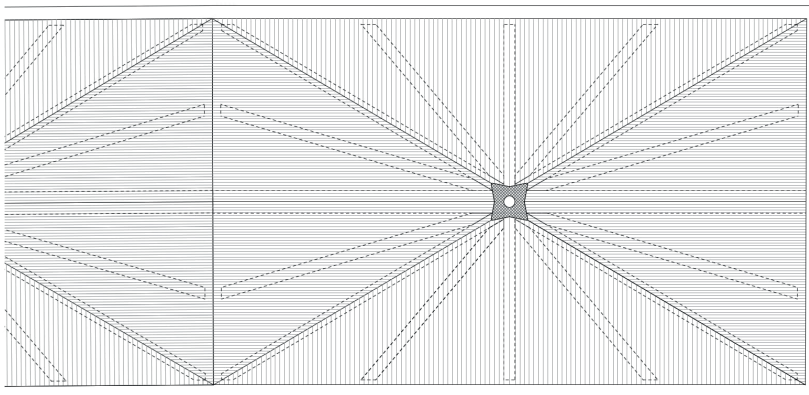
Schnitt Bushof / Bahnhofplatz



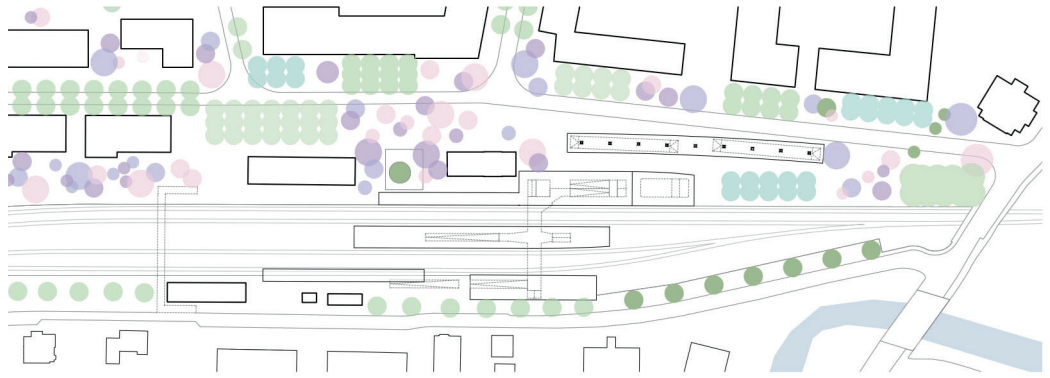
Schnitt Güterschuppen



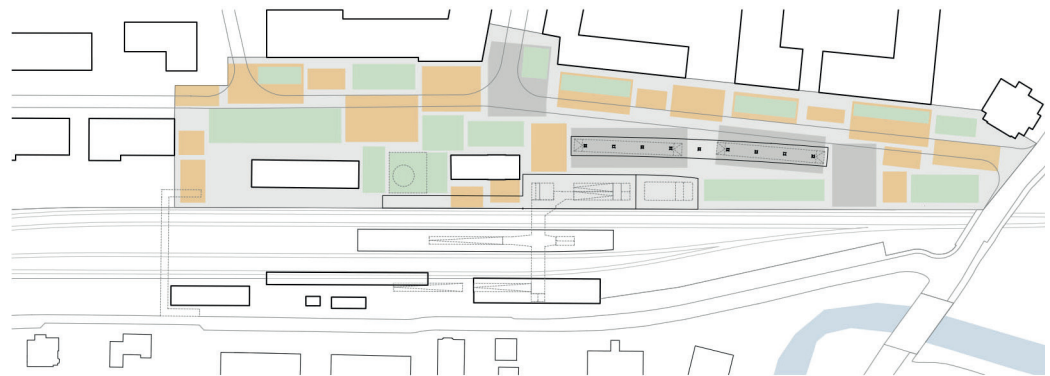
Schnitt Bushofdach



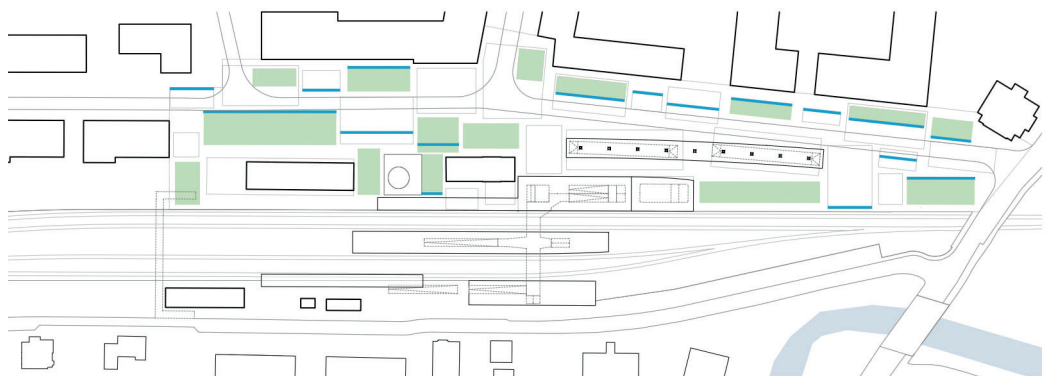
Schnitt Bushofdach



Schema Vegetationskonzept



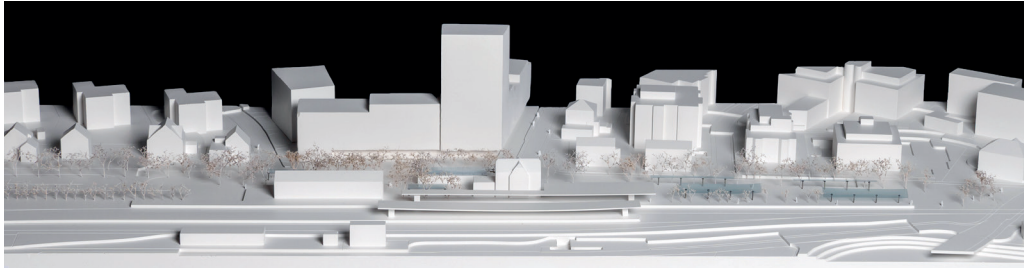
Schema Materialisierungskonzept Landschaft



Schema Entwässerungskonzept

BAHNHOFPARK

ausgeschieden im Kontrollrundgang



Modellfoto

Federführung (Generalplaner)

ARGE COMTE / MEUWLY
+ INFRA, Zürich

Architektur

COMTE MEUWLY Sàrl,
Architekt*innen ETH BSA
SIA, Zürich

Adrien Comte
Adrien Meuwly
Ansgar Stadler
Theodor Domanski
Timo Bauer

Landschaftsarchitektur

Coralie Berchtold, Studio
Infra GmbH, Zürich

Coralie Berchtold

Bauingenieurwesen

Schnetzer Puskas Ingeni-
eure AG, Basel

Giotto Messi

Verkehrsplanung

Rapp AG, Münchenstein

Laurent Reinau
Stefan Schneider
Noam Schaulin
Emre Kaya



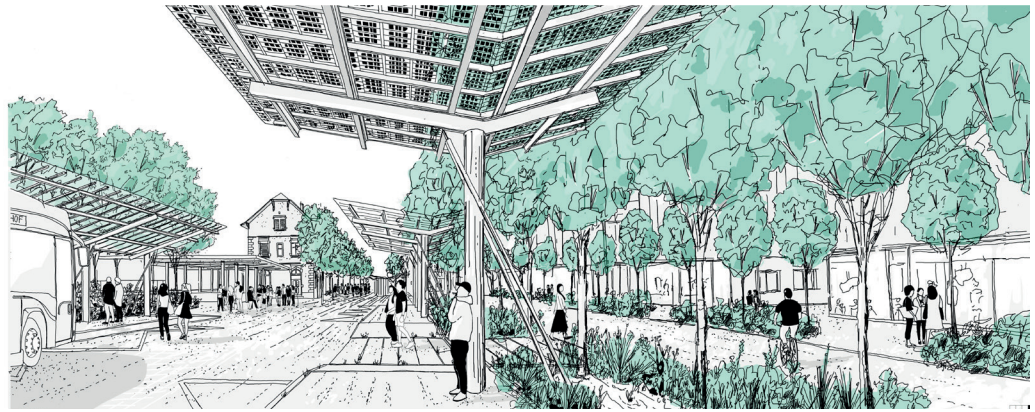
Visualisierung Bahnhofplatz



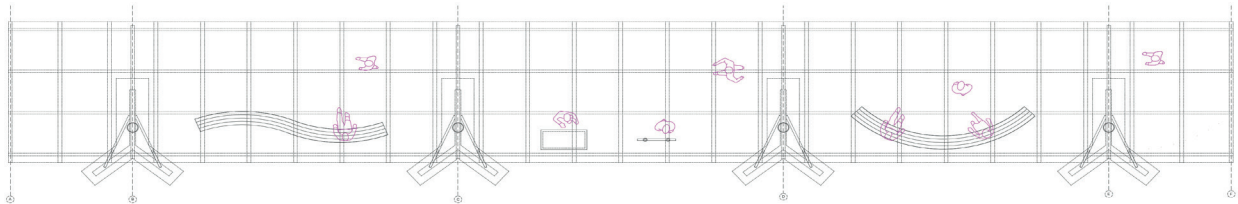
Schnitt Bushof



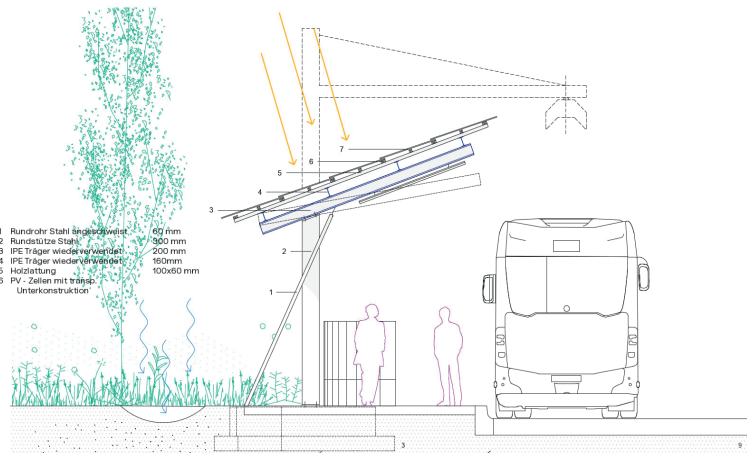
Schnitt Güterschuppen



Visualisierung Bushof



Grundriss Bushofdach



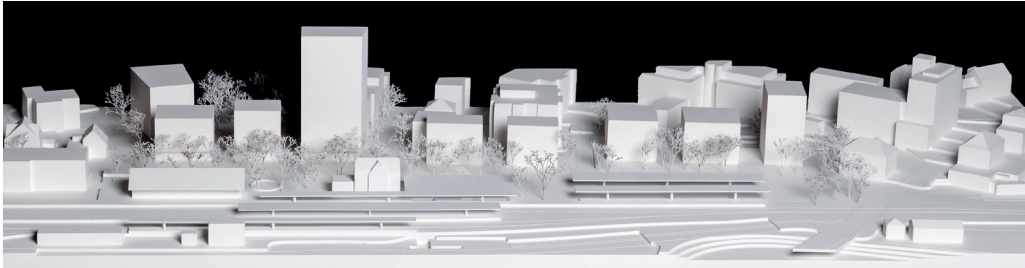
Schnitt Bushofdach



Situation 2026

BAUMhof

ausgeschieden 2. Beurteilungsrundgang



Modellfoto

Federführung (Generalplaner)

XM Architekten GmbH,
Basel

Architektur

XM Architekten GmbH,
Basel

Daniel Kiss
Piotr Brzoza
Max Michl
Gobenesha Jegatheeswaran
Pia Trehan



Visualisierung Bushof

Landschaftsarchitektur

Antón Landschaft GmbH,
Zürich

Carola Antón
Isabel Olaya López

Bauingenieurwesen

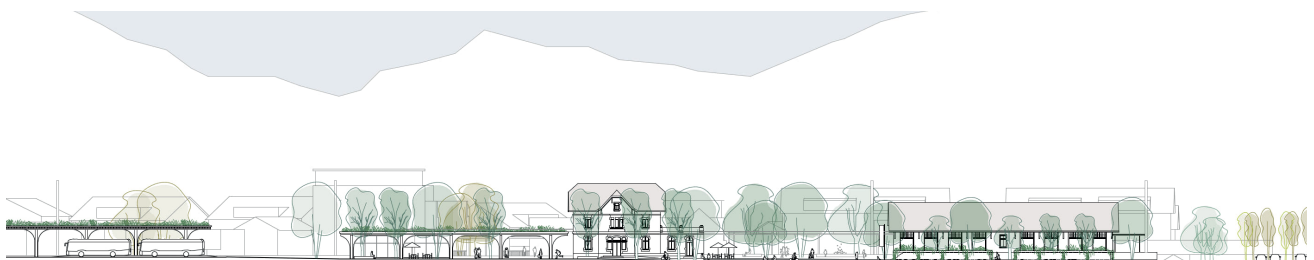
WaltGalmarini AG, Zürich

Andreas Galmarini
Stefanie Rossbach

Verkehrsplanung

Schneiter Verkehrsplanung
AG, Ennenda

Marc Schneiter
Martin Reich



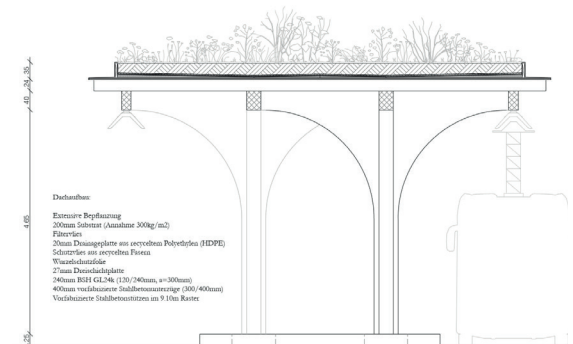
Ansicht Bushof, Bahnhof und Lindenhof



Visualisierung Bahnhofplatz



Schnitte Bushofdach



Situation 2026

Weberschiffchen

ausgeschieden 1. Beurteilungsrundgang



Modellfoto

Federführung (Generalplaner)

Müller & Truniger Architekten ETH SIA, Zürich

Architektur

Müller & Truniger Architekten ETH SIA, Zürich

Andreas E. Müller
Daniel Truniger
Dieter Schudel
Ela Rados

Landschaftsarchitektur

Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Zürich

Alexander Schuech
Annabell Daverhuth
Federica Bernardelli
Lorenz Eugster
Sebastian Friebl

Bauingenieurwesen

tbf-marti AG, Schwanden

Urs Marti

Verkehrsplanung

IBV Hüsler AG, Zürich

Daniel Stäubli
Willi Hüsler



Visualisierung Bushof



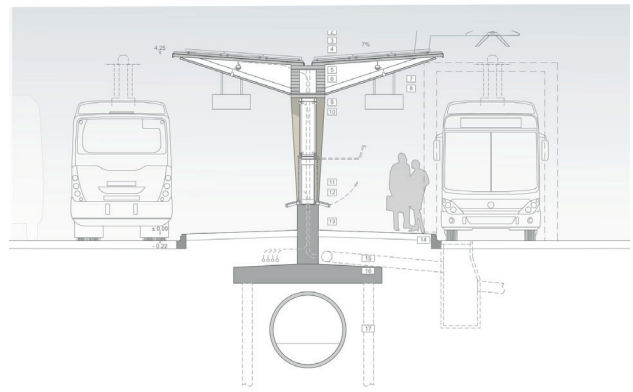
Ansicht Bahnhofplatz und Bushof



Visualisierung Bahnhofplatz



Längsschnitt Bushofdach



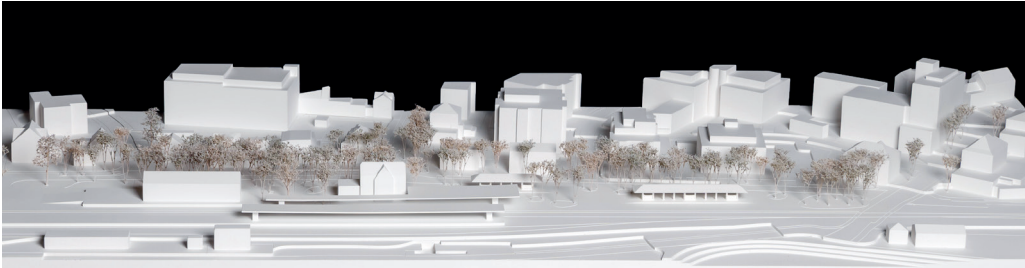
Querschnitt Bushofdach



Situation 2026

ROSE

ausgeschieden 1. Beurteilungsrundgang



Modellfoto

Federführung (Generalplaner)

Mettler Landschaftsarchitektur AG, Gossau

Architektur

Tom Munz Architekt*innen, St. Gallen

Tom Munz
Lia Taricco

Landschaftsarchitektur

Mettler Landschaftsarchitektur, Gossau

Rita Mettler
Marek Langner
Claudio Bertelli
Tatiana Volf

Bauingenieurwesen

F. Preisig AG, Bauingenieure und Planer, Winterthur

Ulrich Hermann

Verkehrsplanung

F. Preisig AG, Bauingenieure und Planer, Winterthur

Jens Dreyer
Lukas Manser
Valentin Moser



Visualisierung Bushof



Querschnitt Bushof



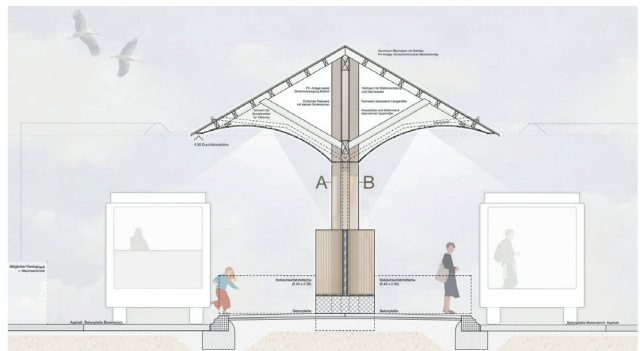
Querschnitt Bahnhofplatz



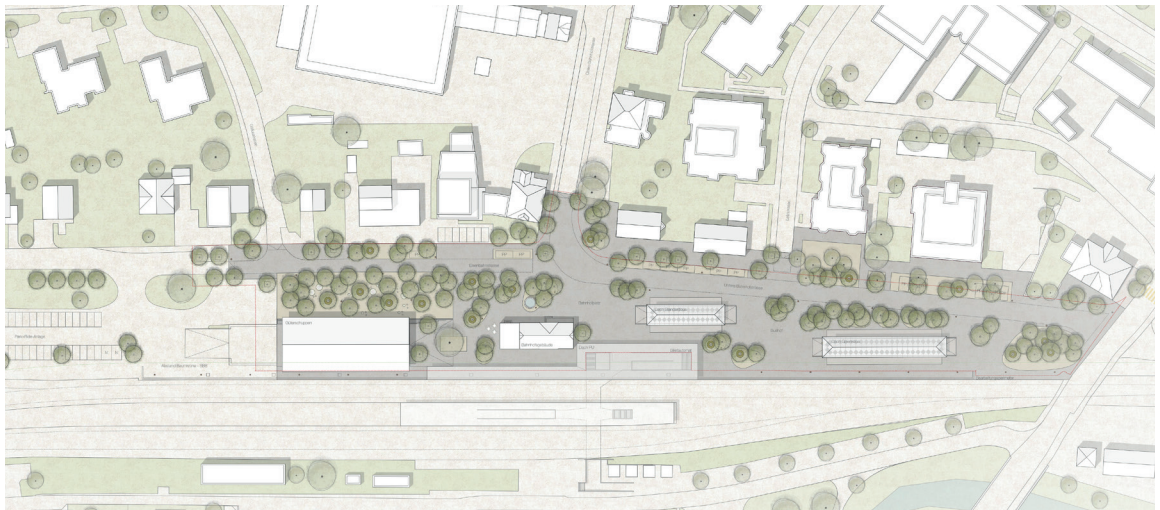
Visualisierung Bahnhofplatz



Ansicht Bushofdach



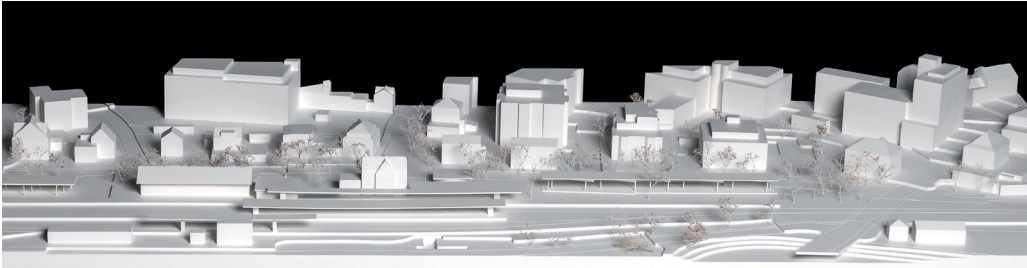
Querschnitt Bushofdach



Situation 2026

Series Circuit

ausgeschieden 1. Beurteilungsrundgang



Modellfoto

Federführung (Generalplaner)

ARGE Erhard Holenstein
Meng c/o Moritz Holenstein
Architekten GmbH, Zürich

Architektur

ARGE Erhard Holenstein
Meng c/o Moritz Holenstein
Architekten GmbH, Zürich

Moritz Holenstein
Patrick Meng
Jann Erhart
Simon Fuchser



Visualisierung Bushof

Landschaftsarchitektur

SIMA | BREER Land-
schaftsarchitektur GmbH,
Winterthur

Rolf Heinrich Breer
Vanessa Mariacher
Tanja Oehinger

Bauingenieurwesen

Lorenz Kocher GmbH,
Chur

Lorenz Kocher, Chur

Verkehrsplanung

bhateam ingenieure ag,
Frauenfeld

Martin Berther



Längsschnitt

Genehmigung

Der vorliegende Jurybericht wurde im Februar 2025 auf dem Korrespondenzweg vom Preisgericht genehmigt.

Sachpreisgericht

Diego Forrer



Hans Urs von Matt

H.U. von Matt

Kaspar Stadler



Patrick Züger (Ersatz)



Fachpreisgericht

Marcel Jäggi



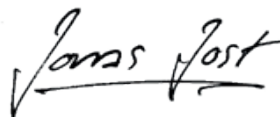
Dominik Bueckers



Bruno Patt

B. Patt

Jonas Jost



Beat Suter (Ersatz)



metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11