

**sa\_partners**  
**Städtebauliche**  
**Studie Bahnhofs-**  
**gebiet Uznach**

Schlussbericht

13. April 2021

## Auftraggeber

Gemeinde Uznach

SBB

## Begleitung

Diego Forrer,  
Gemeindepräsident Uznach

Felix Schnyder,  
Vizepräsident Uznach

Mario Fedi,  
Gemeindeschreiber Uznach

Sacha Hölscher,  
Bauverwalter Uznach

Barbara Schwaninger,  
SBB Immobilien

Thomas Mülli,  
SBB Bahnhofsmanagement Re-  
gion Ost

## Bearbeitung

**sa\_partners**  
**Dufourstrasse 95**  
**8008 Zürich**  
**+41 (0)44 515 25 20**  
**info@sapartners.ch**

Thomas Kovári,  
Dr. sc. ETH dipl. Arch. ETH/SIA

Angela Wiest,  
M.Sc. ETH in Architektur

Ipek Kahraman,  
M.Sc. TU Delft in Urbanism

Lea von Moos,  
M.Sc. ETH in Raumentwicklung  
und Infrastruktursystemen

**asa AG**  
**Spinnereistrasse 29**  
**8640 Rapperswil – Jona**  
**+41 (0)55 220 10 60**

Urs Heuberger,  
Dipl. Ing. FH, Raumplaner SVI

**Mettler Landschaftsarchitektur**  
**AG**  
**Oberwattstrasse 7**  
**9200 Gossau**  
**+41 (0)71 383 91 09**

Rita Mettler,  
Landschaftsarchitektin HTL

Marek Langner  
Dipl. Ing. Landschaftsarchitektur

# Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Ziele	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Ziele	5
2	Herangehensweise	6
2.1	Ansatz und Herangehensweise	6
2.2	Inhaltliche Schwerpunkte	7
3	Ganzheitliche Analyse	9
3.1	Qualitäten, Defizite und Potentiale	9
4	Konzept Bahnhofsgelände	11
4.1	Studien in Varianten	11
4.2	Grundsätze der künftigen Entwicklung	12
4.3	Räumliches Konzept Bahnhofsgelände	14
4.4	Räumliches Konzept Bahnhofsgelände - Ausschnitt	18
5	Weiteres Vorgehen	21
5.1	Schnittstellen mit künftigen Planungen	21

## Anhang

1	Qualitäten, Defizite, Potentiale	22
2	"Bahnhof Ost Kompakt"	23
3	Räumliches Konzept Bahnhofsgelände	24
4	Räumliches Konzept Bahnhofsgelände - Ausschnitt	25

# 1 Ausgangslage und Ziele

## 1.1 Ausgangslage

Ausgangslage und Anlass	<p>Der Bahnhof und sein Umfeld sind von grosser Bedeutung für Uznach. Der Raum wird als Teil des Zentrums wahrgenommen und ist optimal durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Das Bahnhofsgelände ist Ankunftsort und Visitenkarte der Gemeinde, Trittstein in die Altstadt und in die weiteren Quartiere sowie eine wichtige Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs.</p> <p>Die nötige Neuorganisation und -gestaltung des Bushofs sowie dessen räumliche Festlegung und anschliessende Raumsicherung geben Anlass, das gesamte Bahnhofsumfeld genauer zu untersuchen und eine mögliche Entwicklung aufzuzeigen. Dafür sind vorhandene Qualitäten, Herausforderungen und Potentiale zu erkennen und aufzuzeigen. Städtebauliche Entwicklungspotentiale sind zu nutzen, Verkehrsinfrastrukturen und die Zugänglichkeit zum Bahn- und Bushof für alle Verkehrsteilnehmer/innen zu optimieren und das Areal soll durch attraktive öffentliche Räume aufgewertet werden. Der dafür notwendige Raum ist zu sichern und festzulegen.</p> <p>Neben dem neuen Bushof sind insbesondere die Entwicklungsmöglichkeiten hinsichtlich der SBB-Areale, des Handwerker-Centers mit den südlich gelegenen Anschlussgleisen, der Sägerei, des Güterschuppens sowie den Bereichen südlich entlang der Bahngleise zu eruieren.</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde eine konsolidierte Entwicklungsperspektive für das Bahnhofsgelände erarbeitet. Sie berücksichtigt die Siedlungsentwicklung und deren Nutzung und beruht auf Städtebau, Verkehr- und Freiraumplanung. Die Studie bildet eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung des Bahnhofsgeländes und insbesondere des Bushofs sowie einer abgestimmten Entwicklung des Gesamtgeländes (auch in Etappen). Die Ergebnisse der städtebaulichen Studie sollen Basis für die Aufnahme der Neuorganisation und -gestaltung des Uznacher Bushofs in das Agglomerationsprogramm der 4. Generation sein. Dabei ist insbesondere die Lage und Organisation des Bushofs in Hinblick auf die zukünftigen Anforderungen mit der Entwicklung des Gesamtgeländes (u.a. Streuli-Areal) abzustimmen.</p>
Grundlagen	<p>Die städtebauliche Studie für das Bahnhofsgelände Uznach basiert insbesondere auf folgenden Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kommunalen Richtplan (Stand: 2010)</li><li>• Nutzungsplanung (Stand: aktualisiert 2018)</li><li>• Masterplan Uznach - Fortschreibung 2019 (Schlussbericht vom 13. Juni 2019)</li><li>• Innenentwicklungsstrategie (Stand: 16. September 2019)</li><li>• Entwicklungskonzept Zentrum Uznach (Schlussbericht vom 27. März 2019)</li><li>• Bushof Uznach - künftige Anforderungen als Grundlage für die Zentrumsentwicklungsplanung (asa, Bericht vom 29. März 2019)</li><li>• PA Gemeinderat Uznach vom 20. Juni 2018 bzw. 4. Juli 2018 (enthält Vorgaben für das Richtprojekt aus Sicht des Gemeinderats Uznach)</li><li>• Arealentwicklung Streuli - Masterplan (Stand: 10. Oktober 2017)</li></ul>



## 1.2 Ziele

Ziele der städtebaulichen Studie

Ziel ist eine gesamtheitliche Entwicklung für das Bahnhofsgelände Uznach. Die Studie zeigt eine Siedlungsentwicklung auf, welche Städtebau, Freiraum, Verkehr sowie öffentlichen Raum gleichermaßen berücksichtigt. Die städtebauliche Studie basiert auf den oben genannten Planungsgrundlagen. Neben einem Gesamtkonzept für die räumliche Entwicklung soll die Organisation des Bushofs vertieft betrachtet werden. Es werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Formulierung einer gemeinsamen Zielvorstellung für das Bahnhofsgelände Uznach in Abstimmung mit den unterschiedlichen Akteuren;
- Integrierte Gesamtlösung für ein attraktives Bahnhofsgelände unter Berücksichtigung von Siedlungsentwicklung, Städtebau, Verkehr und Freiraum als Grundlage für eine etappierte Entwicklung;
- Abgleich und Koordination der unterschiedlichen Gebiete (u.a. Handwerker-Center, Güterschuppen, Bushof) für ein funktionierendes Ganzes und stimmiges Gesamtbild;
- Formulierung einer der Lage und Bedeutung des Bahnhofsgeländes angemessenen städtebaulichen Entwicklung und Dichte u.a. durch Inwertsetzung der vorhandenen Potentiale;
- Neuorganisation und Sicherung des Raumbedarfs Bushof / Bahnhofplatz;
- Andenken einer grossräumigen Verkehrslösung (inkl. Promenade) unter Sicherstellung einer funktionierenden, siedlungsverträglichen Erschliessung für alle Verkehrsteilnehmer;
- Schaffung attraktiver öffentlicher Räume, welche der Bedeutung des Bahnhofsgeländes als repräsentativer Ort, wichtige Verkehrsdrehscheibe und Trittstein ins Zentrum, in die Altstadt und in die umliegenden Quartiere Rechnung trägt;
- Einbindung und Verbindung mit der Landschaft;
- Förderung der Naherholung und des Langsamverkehrs in der Bahnhofsumgebung.

# 2 Herangehensweise

## 2.1 Ansatz und Herangehensweise

Gesamtheitliche Betrachtung

Die städtebauliche Studie soll für das Bahnhofsgelände Uznach eine gesamtheitliche Entwicklung in Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Städtebau, Verkehr sowie öffentlichem Raum und Freiraum aufzeigen. Gleichzeitig ist die Studie mit den übergeordneten Planungsgrundlagen und laufenden Planungen zu koordinieren. Folgende gesamtheitliche Herangehensweise liegt der Studie zugrunde:

- Abstimmung mit übergeordneten Planungsgrundlagen (z.B. Kantonalen Richtplan) und laufenden Planungen (z.B. Masterplan Streuli, strategischer Arbeitsplatzstandort Linthresort);
- Sicherstellung einer qualitativen, abgestimmten und etappierbaren Gesamtentwicklung unter Berücksichtigung der Wirkungsmechanismen und Abhängigkeiten;
- Abstimmung von Siedlungsentwicklung, Städtebau und Freiraum sowie Verkehr und öffentlichem Raum;
- Koordination der Interessen und Bedürfnisse der beteiligten Schlüsselakteure.

Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter

Um eine räumliche Einordnung zu gewährleisten und die Rolle des Bahnhofsgeländes für das Zentrum von Uznach beurteilen zu können, umfasst der Betrachtungsperimeter für die städtebauliche Studie auch das bahnhofsnahe Gemeindegebiet. Die Vernetzung mit dem Städtli, die Zürcherstrasse, der künftige Arbeitsplatzstandort Linthresort sowie die Sport- und Freizeitanlage an der Grynaustrasse werden mit einbezogen.

Der Bearbeitungsperimeter ist in nachfolgendem Plan festgelegt. Für das Streuli-Areal wird vom bestehenden Masterplan ausgegangen.

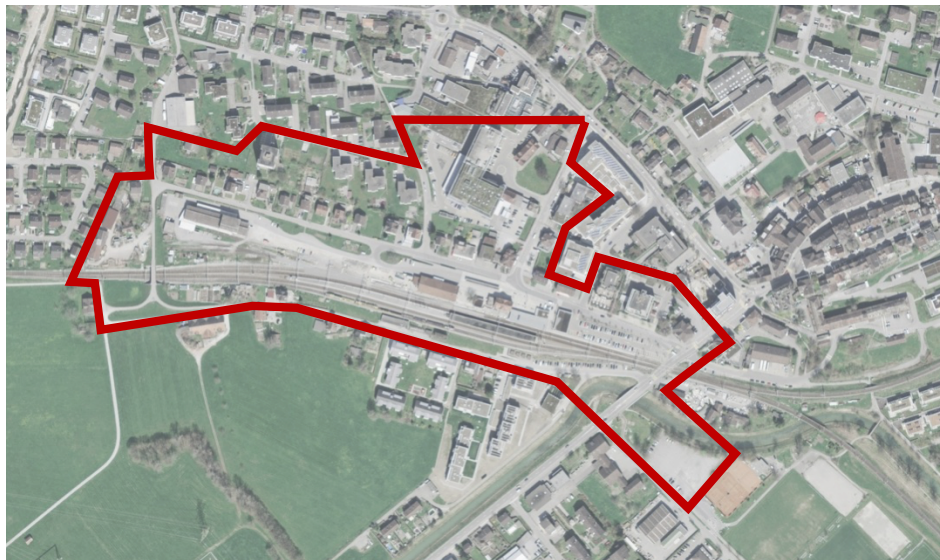


Abbildung 1: Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter (rot)

## 2.2 Inhaltliche Schwerpunkte

Siedlung und Städtebau	<p>Für eine qualitative und langfristige Entwicklung des Bahnhofgebiets fokussiert das städtebauliche Konzept folgende Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stärkung des Bahnhofumfelds als Schlüsselgebiet der (über)kommunalen Entwicklung, u.a. als Teil des Uzner Zentrums, Ankunftsort/Visitenkarte, Verkehrsdrehscheibe, hohe ÖV-Erschliessungsqualität;</li><li>• Inwertsetzung der (Innen-)Entwicklungspotentiale und Ausgestaltung der Ränder (v.a. nördlich der Eisenbahn- und Bahnhofstrasse) in Abstimmung mit dem Umfeld und mit Rücksicht auf die Anwohner bzgl. Typologien, Höhen, Dichten, etc.;</li><li>• Ansiedlung und Stärkung geeigneter Nutzungen (v.a. im Erdgeschoss) sowie Förderung der Nutzungsdurchmischung und des zukünftigen Raumangebots;</li><li>• Standortevaluation, Organisation, Integration und räumliche Fassung eines attraktiven zentralen Bereichs um den Bus- und Bahnhof als wichtige Verkehrsdrehscheibe, Trittstein in die Altstadt und weitere Quartiere sowie belebter Ort in enger Abstimmung mit dem öffentlichem Raum sowie dem Verkehr;</li><li>• Entwicklungsmöglichkeiten für den Güterschuppen (z.B. Erhalt und Umnutzung mit Versorgungsangebot) und die Nebengleise (mögliche Bebauung);</li><li>• Attraktive Verbindungen für Fussgänger ins Städtli, von der nördlichen zur südlichen Gleisseite, zum strategischen Arbeitsplatzstandort Linthresort sowie den P&amp;R Parkplätzen;</li><li>• Aufwärtskompatible Lösung für die Tankstelle, Autowaschanlage und das Handwerker-Center.</li></ul>
Freiraum / öffentlicher Raum	<p>Bei der Konzeption und Betrachtung des Freiraums / öffentlichen Raums sind folgende Punkte wichtiger Bestandteil der städtebaulichen Studie:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Nutzung des baulichen und freiräumlichen Potentials zur Aufwertung der Bahnhofsumgebung (u.a. Schaffung eines Bahnhofsplatzes);</li><li>• Attraktive Gestaltung des zentralen Bereichs um Bus- und Bahnhof als belebter Ort in enger Abstimmung mit Siedlung und Städtebau (v.a. auch Erdgeschossnutzungen) sowie Bewegungsströme und Verkehr;</li><li>• Attraktive Gestaltung öffentliche Räume (v.a. Baumpflanzung aber auch Materialisierung, Möblierung und Beleuchtung) zwecks Aufenthalts- und Bewegungsqualität, Orientierung und Lenkung;</li><li>• Gestalterische Integration der Parkieranlagen für Rad und Auto (attraktive Veloplätze; Auto v.a. Kurzzeit, Kiss + Ride);</li><li>• Abgrenzung und Schnittstellen privater sowie öffentlicher Aussenräume;</li><li>• Einbindung und Verbindung mit der Landschaft sowie Integration übergeordneter Landschaftselemente;</li><li>• Förderung der Naherholung und des Langsamverkehrs.</li></ul>
Verkehr und Erschliessung	<p>Die inhaltlichen Schwerpunkte der verkehrlichen Erschliessung, insbesondere in Abstimmung mit der Lage des Bushofs und einer künftigen Siedlungsentwicklung in Bahnhofsumgebung, sind folgende:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Integration der räumlichen und betrieblichen Neukonzeption des Bushofs in enger Abstimmung mit dem Freiraum (Bahnhofstrasse / Eisenbahnstrasse);</li></ul>

- Grossräumige Betrachtung / Prüfung der Erschliessung des Bahnhofsbereichs und des strategischen Arbeitsplatzstandorts Linthresort über die Nord- und Südseite der Bahngleise;
- Standortevaluation und Organisation des Bushofs als belebter Ort in enger Abstimmung mit Städtebau und Freiraum;
- Neuorganisation und Dimensionierung der Parkierung MIV (unter Einbezug umliegender und geplanter Parkieranlagen wie z.B. Parkplatz beim Sportplatz an der Grynaustrasse);
- Zugänglichkeit Bahn-/Bushof für den Fuss- und Radverkehr sowie attraktive Verbindungen für Fussgänger ins Städtli, von der nördlichen zur südlichen Gleisseite sowie zu den P&R Parkplätzen.

# 3 Ganzheitliche Analyse

## 3.1 Qualitäten, Defizite und Potentiale

Basierend auf den oben genannten Grundlagen kann das Bahnhofsgelände Uznach als dynamisches Gebiet mit potentiell hoher Dichte eingeordnet werden. Es bietet genügend Kapazität für neue Bewohner und Nutzungen. Es weist Qualitäten aber auch Defizite auf. Die Brachen und wenig genutzten Flächen weisen ausserdem ein hohes Potential für eine künftige Entwicklung und Verdichtung auf.

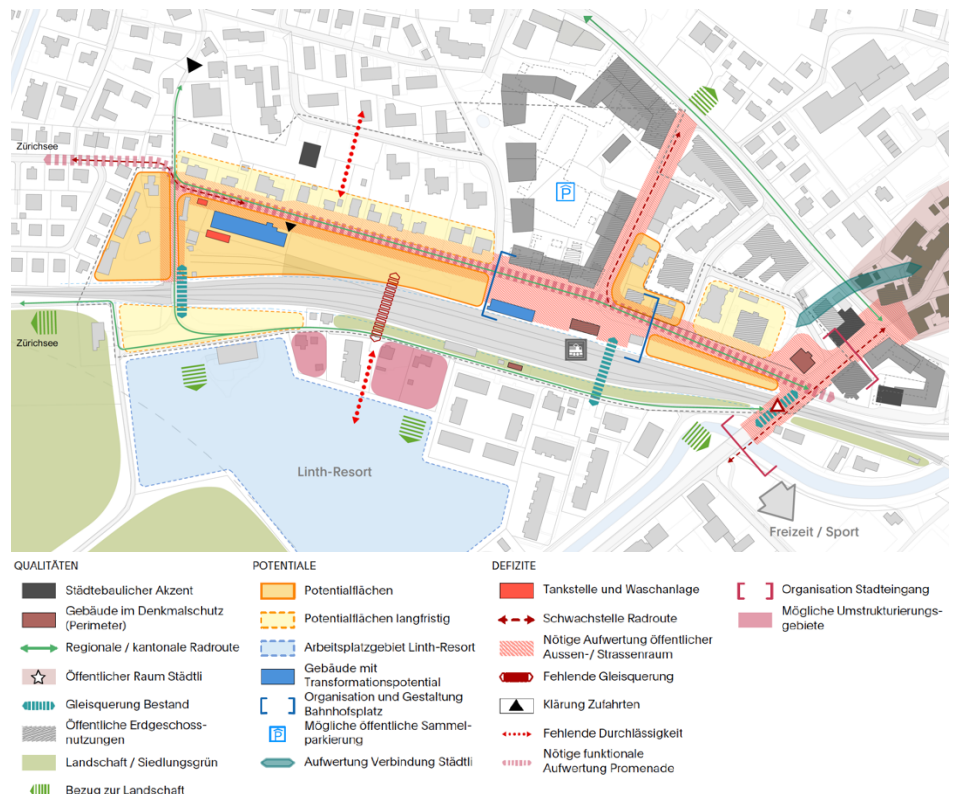


Abbildung 2: Qualitäten, Potentiale und Defizite (vgl. Anhang 1)

### Qualitäten

Folgende Qualitäten des Bahnhofsgeländes können festgestellt werden:

- Bahnhofsumgebung, sehr gut erschlossen mit dem öffentlichen Verkehr, zentraler Ankunftsort und Begegnungsraum mit Scharnierfunktion im Siedlungsgebiet und Nähe zum Städtli;
- Denkmalgeschütztes Bahnhofsgelände sowie historisches Ensemble mit Güterschuppen;
- Landschaftlicher Bezug mit Anbindung Linthebene, Zürichsee (Obersee), Bergpanorama;
- Direkt angrenzend an attraktiven Sport- und Erholungsraum.

## Defizite

Verbesserungspotential für das Bahnhofsgebiet besteht in folgenden Punkten:

- Verbesserung der Verbindungen, insbesondere für den Fuss- und Radverkehr in Richtung Städtli, entlang Bahnhof- / Eisenbahnstrasse und zu den Gleisquerungen;
- Aufwertungsbedarf des öffentlichen Raums, u.a. Neuorganisation der P&R Parkplätze in Bahnhofsnähe, Gestaltung der Promenade;
- Organisation und Gestaltung der Bahnhof- / Eisenbahnstrasse (Promenade) für alle Verkehrsteilnehmer;
- Erschliessung Handwerker-Center und Tankstelle / Waschanlage als Erzeuger von Durchgangsverkehr über Bahnhofplatz / Promenade;
- Attraktive „Brücken/Übergänge“ fehlen - motorisierter Verkehr dominiert;
- Einschränkung künftiger Entwicklung durch die heutige Lage des Bushofs.

## Potentiale

Entwicklungspotential im Bahnhofsgebiet besteht insbesondere bei folgenden Punkten:

- Kurz- und langfristiges Entwicklungspotential auf den Freiflächen entlang der Gleise u.a. bauliche Verdichtung, Freiraumgestaltung, Nutzungsdurchmischung, Belebung öffentlicher Räume;
- Möglichkeit für eine Neugestaltung der Bahnhofsumgebung als attraktiver Bahnhofplatz mit integriertem Bushof sowie qualitativ hochwertigen angrenzenden Bebauungen;
- Möglichkeit für städtebauliche Akzente am Bahnhof u.a. durch Höhenakzente, Platzgestaltung;
- Einbezug des langfristigen Entwicklungspotentials beim Arbeitsplatzstandort Linthresort;
- Stärkung und Ausbau des Angebots bestehender und geplanter öffentlicher Erdgeschossnutzungen;
- Transformation und Umnutzung des Güterschuppens;
- Verbesserung und Stärkung der landschaftlichen Anbindung, u.a. Nutzung der Lagequalität in der Linthebene, gute Vernetzung durch den Steinenbach.

# 4 Konzept Bahnhofsgelbiet

## 4.1 Studien in Varianten

Städtebauliche Studie in Varianten

Die städtebauliche Studie in Varianten soll Antwort auf folgende zentrale Fragestellung geben:

- Welche Rolle hat das Bahnhofsgelbiet künftig in Uznach?
- Welches Potential ist zur baulichen Verdichtung und Etablierung neuer Wohn-, Gewerbe und (punktuel)er Dienstleistungsnutzung gegeben?
- Welche ergänzenden Nutzungen wären für die Quartiersentwicklung anzustreben (Versorgung, neue Wohn- und Arbeitsformen, soziale Infrastruktur)?
- Wie kann das Bahnhofsgelbiet besser erschlossen bzw. vernetzt werden (Trennwirkung Gleise, Fuss- und Radverkehr, Verbindung zum Städtli)?
- Wie kann die Gestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raums mit den verkehrlichen und infrastrukturellen Anforderungen kombiniert werden?

Unter Mitwirkung der Begleitgruppe wurden städtebauliche Varianten und morphologische Tests für eine künftige Entwicklung erarbeitet. Dabei wurden besonders folgende Punkte beleuchtet:

- (1) Dimensionierung, Organisation und Verkehrsführung Bahnhofplatz, u.a. Aufenthaltbereiche, Velo-Parkierung, Kiosk, WC-Anlagen, Kurzzeit-Parkplätze;
- (2) Städtebaulich verträgliche Proportionen, Lage und Rolle des Bahnhofplatzes sowie der umgebenden Gebäude und Hochpunkte;
- (3) Orientierung und Leitung des Fuss- und Radverkehrs Richtung Städtli sowie sichere Zugänglichkeit zum Bahnhof;
- (4) Umgang mit dem Erhalt des Güterschuppens und dessen Nutzung.

Aus den Varianten wurde eine städtebauliche Best-Variante erarbeitet, welche den nachfolgenden Erläuterungen zugrunde liegt. Alle erarbeiteten Varianten sind in den Dokumenten „Städtebauliche Studie Bahnhofsgelbiet Uznach, 1. Begleitgruppensitzung, 28. November 2019“, sowie „Städtebauliche Studie Bahnhofsgelbiet Uznach, 3. Begleitgruppensitzung, 05. Mai 2020“ sowie in den Aktennotizen aller Begleitgruppensitzungen einsehbar.

Neuorganisation Bushof in Varianten

Die vorliegende städtebauliche Best-Variante basiert auf der präferierten Lage für den Bushof – „Bushof Ost Kompakt“, welche wiederum das Ergebnis einer Variantenstudie darstellt. Die Anordnung östlich des Bahnhofgebäudes wird in ihrer Lage, Ausdehnung, Sichtbarkeit und Funktionalität als städtebaulich sinnvoll und zweckmässig beurteilt.

Die Variante „Bushof Ost Kompakt“ schafft zudem die räumlichen Voraussetzungen für eine Aufwertung der Verbindung zur Landschaft. Mittels eines «Grünen Knotens» dient das Baumvolumen am östlichen Ende des Bushofs als Gelenk zwischen den drei Bereichen Bahnhof – Altstadt – Landschaft.

Um die sich kreuzenden Verkehrsströme sowie den ruhenden Verkehr aufeinander abzustimmen, ist ein Verkehrskonzept für das gesamte Bahnhofsgelbiet zu erstellen.

Alle erarbeiteten Varianten des Bushofs sind im Dokument „Städtebauliche Studie Bahnhofsgelbiet Uznach, Standort-Evaluation Bushof, 19. November 2019 und 05. Februar 2020“ einsehbar.

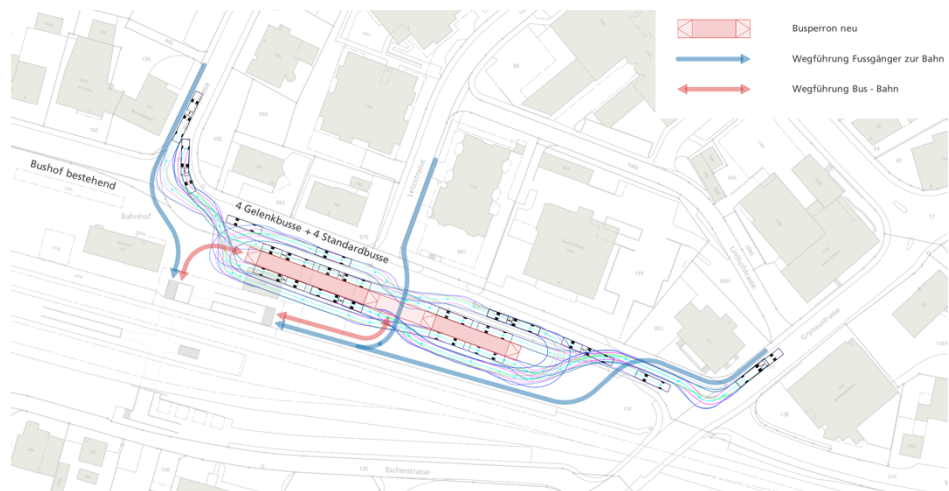


Abbildung 3: Best-Variante „Bushof Ost Kompakt“ (vgl. Anhang 2)

#### Anordnung P&R Parkplätze

Aufgrund der Lage des Bushofs in direkter Nähe zum Aufgang der bestehenden Personenunterführung müssen das heutige Kioskgebäude inkl. Toilettenanlage, die heutige Velo-Parkierung sowie insbesondere die P&R Parkplätze weichen. Diese Nutzungen wurden im Zuge der städtebaulichen Studie neu verortet. Insbesondere die Verlegung der P&R Parkplätze eröffnet ein grosses Potential für eine künftige bauliche Entwicklung in direkter Bahnhofsnähe. Als Ersatz für die P&R Parkplätze wurden unterschiedliche Varianten getestet (unterirdische Parkierung, Verknüpfung mit Tiefgarage Masterplan Streuli, Verortung in neuem Parkhaus bei der Sportanlage Grynaustrasse). Der abgeschätzte künftige Parkplatzbedarf sollte dabei kurzfristig abgedeckt werden können. Dieser kann sich langfristig aber auch reduzieren. Der maximale Abstand zum Bahnsteig von 300 Meter für P&R Parkierung darf nicht überschritten werden. Die Abschätzung des künftigen Bedarfs an kombinierter Mobilität ist dem Dokument „1955\_Analyse\_Verkehr“ zu entnehmen. Für die städtebauliche Studie wurde als Best-Variante für die Lage der P&R Parkplätze ein zweigeschossiges Parkhaus neben der Sportanlage direkt an der Grynaustrasse zu Grunde gelegt. Um den Standort der P&R Anlage sowie den dadurch induzierten Verkehr mit der Gesamtentwicklung zu koordinieren, ist ein Verkehrskonzept für das gesamte Bahnhofsgelände zu erstellen.

## 4.2 Grundsätze der künftigen Entwicklung

#### Kontextuelle Einordnung

Das Bahnhofsgelände soll sich, als Gegenpol zum Städtli, als dynamisches, vielfältiges, urbanes und modernes Quartier entwickeln – dicht und durchmischt. Diese Entwicklung ist in ihren Grundzügen u.a. bereits im Masterplan Streuli angedacht und soll auch bei künftigen Arealentwicklungen weiterentwickelt und gestärkt werden. Die Entwicklung des Bahnhofsumfelds soll zur Belebung und Aufwertung des Quartiers sowie insbesondere des gesamten Zentrums von Uznach beitragen. Die klare Unterscheidung der beiden Pole Bahnhof und Städtli mit unterschiedlicher Identität und Nutzung soll das Städtli als zentralen



Begegnungsort und Erlebnisraum in Uznach stärken und eine mögliche Konkurrenzsituation vermeiden.

Das Bahnhofsgelände ist ausserdem charakterisiert durch den direkten Bezug zur attraktiven Landschaft der Linthebene.

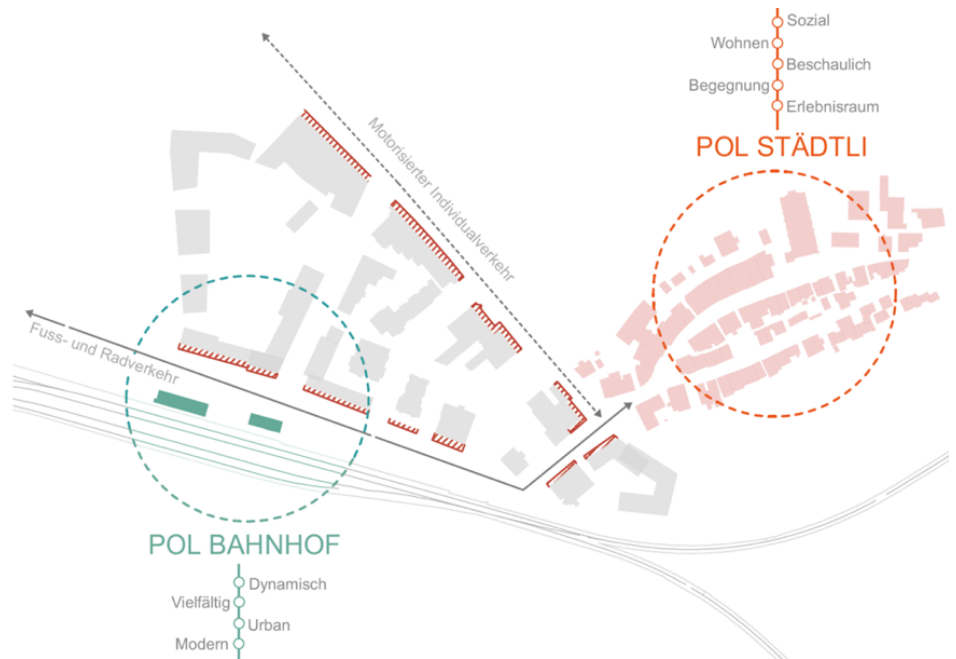


Abbildung 4: Zwei Pole – Zwei Identitäten

#### Vier Raumsequenzen

Das Bahnhofsgelände wird entlang der Eisenbahn- / Bahnhofstrasse in die vier Sequenzen Wohngebiet, zentraler Bahnhofplatz, Bushof und Grüner Knoten gegliedert. An den beiden Übergängen zur Sequenz Bahnhofplatz findet jeweils die Gleisquerung statt (bestehend und neu). Die Sequenzen können als Grundlage für die Etappierung dienen. Das Gebiet muss jedoch stets gesamthaft betrachtet und aufeinander abgestimmt entwickelt werden, u.a. mittels eines übergeordneten Verkehrs- und Erschliessungskonzepts sowie eines Freiraumkonzepts. Der öffentliche Raum übernimmt mit einer prägnanten Setzung von Grünvolumen und einer durchgehenden, abgestimmten Gestaltung eine wichtige Rolle sowohl bei der Gliederung, als auch der Zusammenbindung der vier Raumsequenzen.

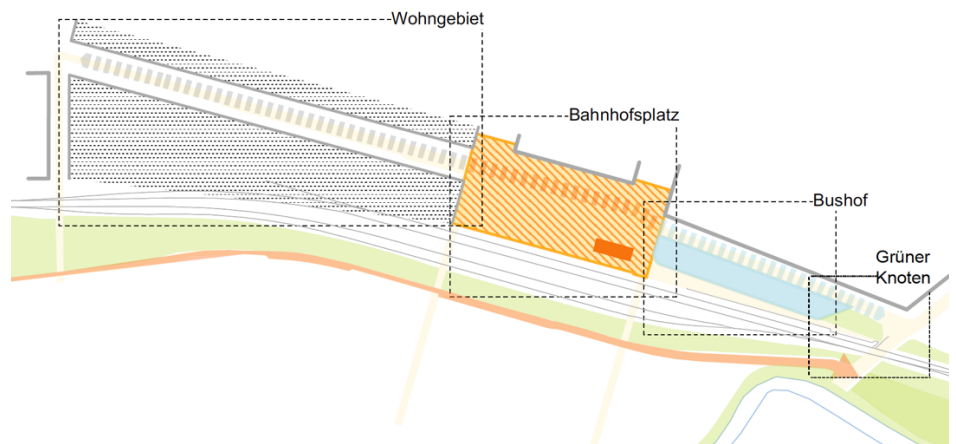


Abbildung 5: Raumsequenzen und Etappierungsmöglichkeiten des Bahnhofsbereichs

# 4.3 Räumliches Konzept Bahnhofsgelände

## Städtebauliches Konzept

Als Ergebnis der städtebaulichen Studie wurde eine Best-Variante für das Bahnhofsgelände und den Bahnhofplatz erarbeitet, welche im Folgenden mit ihren Qualitäten, Potentialen und Herausforderungen für die künftige Entwicklung erläutert wird.

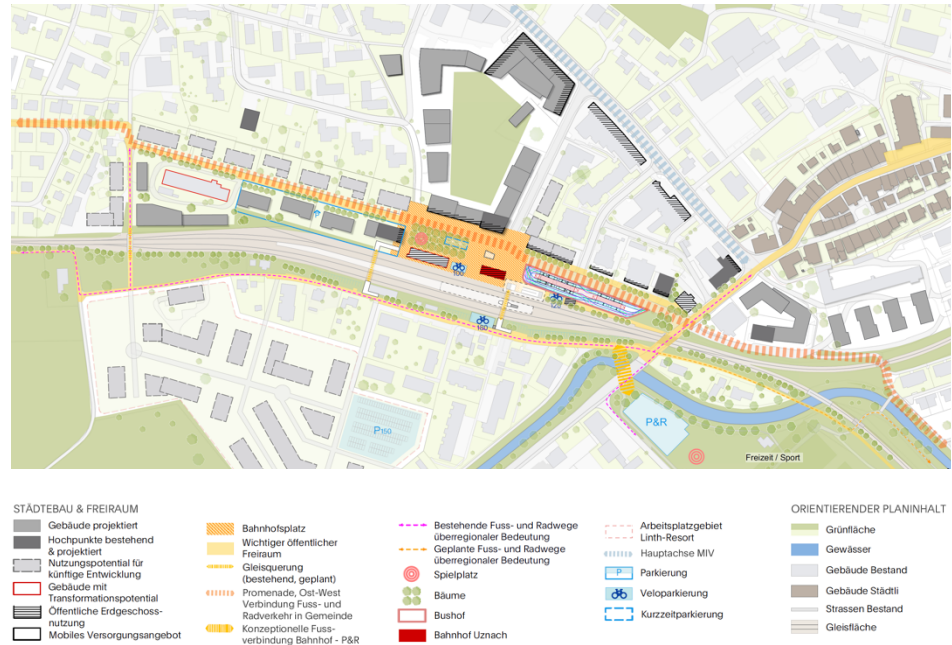


Abbildung 6: Räumliches Konzept Bahnhofsgelände (vgl. Anhang 3)

## Überbauung

Durch die Verlegung der P&R Parkplätze an die Grynaustrasse bei der Sportanlage (vgl. Unterpunkt „P&R Parkplätze“) entsteht ein grosses bauliches Potential auf den Flächen in direkter Bahnhofsnähe. In Bezug auf seine Grösse und die Nähe zum Zentrum ist insbesondere der nordwestliche Bereich, auf dem SBB-Gebiet, attraktiv. Die mögliche Typologie, Dichte und Höhe der Überbauung ist im nachgelagerten Verfahren auszuloten. Zusammen mit der zukünftigen Bebauung auf dem Streuli-Areal kann eine neue Siedlungskante entlang der Gleise entstehen, die gleichzeitig den neuen Bahnhofplatz auf der Westseite fasst.



Abbildung 7: Höhenprofilierter Siedlungskante Eisenbahnstrasse / Bahnhofstrasse

Für die Bebauung im Bahnhofsgelände können folgende Qualitäten, Potentiale und Herausforderungen festgehalten werden:

- Die beiden Bestandsbauten Bahnhofsgelände und Güterschuppen bilden das historische Herz, sie sind wichtig für die Identitätsbildung und die Geschichte des Ortes. Darauf ist mit der Neugestaltung entsprechend zu reagieren.
- Ein Höhenakzent kann als westlicher Abschluss des Bahnhofplatzes fungieren und den Platzraum fassen. Dieser ist präzise in den Kontext zu integrieren und in der Höhe auf die bestehende Bebauung entlang der Eisenbahnstrasse sowie bestehende und geplante Hochpunkte (Masterplan Streuli) abzustimmen. Im Erdgeschoss ist eine öffentliche Nutzung vorzusehen.
- An der zentralen Lage am Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs sollten Konzepte wie autofreies / autoarmes Wohnen geprüft werden, um den Verkehr zu verringern und zusätzliche Aufenthaltsqualität im Bahnhofsgelände zu schaffen.
- Bei der Überbauung auf dem SBB-Gelände ist dem bestehenden Baustützpunkt und der daraus resultierenden Lärmbelastung angemessene Rechnung zu tragen.
- Der Bushof stellt nicht nur eine funktionale Infrastruktur dar. Er ist als eigenständiger Ort mit Bezug zum Bahnhofsgelände und dem Güterschuppen zu betrachten und qualitativ hochwertig zu gestalten.
- Einzelne Kleinbauten (u.a. mobiler Kiosk, WC-Anlage, Velo-Parkierung, Dach der Gleisunterführung) gliedern den Bahnhofplatz und sind in die Platzgestaltung zu integrieren. Sie tragen zur Belebung des Platzes bei und ihre Positionierung beeinflusst die Bewegungsströme.
- Ein Rückversatz der Überbauung Streuli um 5 – 8 Meter ist Voraussetzung für eine städtebauliche Eingliederung der geplanten Entwicklung auf dem Streuli-Areal. Dadurch kann ein adäquater Bahnhofplatz als attraktiver öffentlicher Raum mit angemessenen Proportionen geschaffen werden (Brechung der Raumkante).

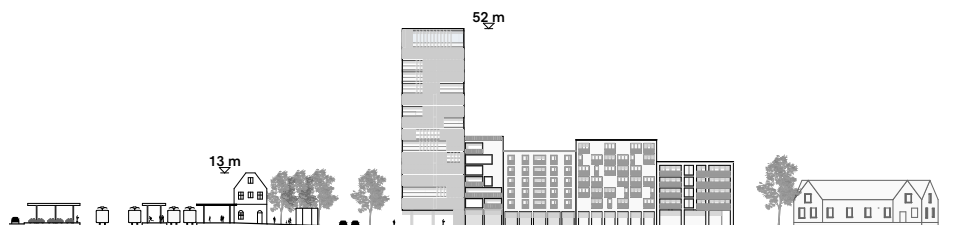


Abbildung 8: Schematische Darstellung eines Hochpunkts am Bahnhofplatz

## Freiraumkonzept

Der Freiraum des Bahnhofsgeländes wird einerseits als zusammenhängender öffentlicher Raum entlang der Eisenbahn- / Bahnhofstrasse betrachtet, welcher von Fassade zu Fassade oder von Fassade bis Gleisraum zu gestalten ist. Andererseits ist er in vier Sequenzen mit spezifischem Charakter und unterschiedlichen Nutzungen zu gliedern (vgl. Raumsequenzen Abb. 5).

Die Nähe zur Altstadt und zur freien Landschaft der Linnebene lässt den spannenden Dialog zwischen städtischen und ländlichen Akzenten zu.

Für den Freiraum können folgende Qualitäten, Potentiale und Herausforderungen festgehalten werden:

- Übergeordnetes Freiraumkonzept und -gestaltung mit Konkretisierung der vier Sequenzen und Thematisierung der Altstadt- und Landschaftsnähe;

- Markante Setzung von Baumvolumen, bestimmend für den Rhythmus der Sequenzen und selbstverständliches Leiten der Bewegungsströme;
- Ökologische Aufwertung, Erhöhung der Biodiversität und Verbesserung des Mikroklimas;
- Aufwertung der Verbindung in den Landschaftsraum Linthebene, auch in Zusammenhang mit der Verlegung der Parkplätze Richtung Südosten;
- Landschaftliches Rückgrat entlang südlicher Gleisseite, Ruderalflächen entlang der Gleise mit Aufhebung der Parkplätze im Süden und landschaftliche Einbindung der neuen Fuss- und Veloverbindung.

#### Bushof

Die Verlegung des Bushofs in Richtung Osten (Bereich heutige P&R Parkplätze) eröffnet nicht nur aus gestalterischer Sicht neue Perspektiven für eine städtebauliche Aufwertung im Bahnhofsgelände, sondern bietet auch für die ÖV-Kundschaft und für den Betrieb massgebliche Vorteile:

- Platz für Ausbau des Bushofs mit 4 Haltekanten für Gelenkbusse und 4 Haltekanten für Standardbusse und damit Sicherung des Infrastrukturbedarfs für aktuelle und künftige Angebotsentwicklungen – Regionaler Mobilitätsknotenpunkt für den öffentlichen Verkehr (regionaler Bushof).
- Höchstmögliche betriebliche Flexibilität bei den Zu- und Wegfahrten der Busse zum Bushof (direkt via Zürcher-/Bahnhofstrasse oder via Gryнау-/Bahnhofstrasse ohne Umwagschlaufe via Eisenbahnstrasse).
- Hohe betriebliche Flexibilität bei der Zuordnung der Haltekanten.
- Entlastung des Fahrplans durch kürzere Wege für die Busse zum Bushof
- Kurze Wege von den Gleisen (PU) zum Busperron und einfache Orientierung und Auffindbarkeit der Bushaltekanten (alle Haltekanten am gleichen Perron).
- Genügend Platz für einen hindernisfreien Ausbau der ganzen Bushofanlage gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG).
- Die in Abbildung 3 abgebildete Best-Variante «Bushof Ost Kompakt» setzt die Umgestaltung der unteren Bahnhofstrasse in eine Begegnungszone voraus. Dies erleichtert auch die Zugänglichkeit für den querenden Fussgängerverkehr.

#### Promenade

Die Promenade entlang der Eisenbahn- / Bahnhofstrasse soll gemäss Masterplan der Gemeinde Uznach als wichtige Fuss- und Radverbindung innerhalb der Gemeinde gestärkt werden. Gleichzeitig fungiert sie als Erschliessung einer möglichen Neuüberbauung entlang der Gleise, des bestehenden Handwerker-Centers sowie im östlichen Teil für den Busverkehr. Die Gestaltung und verkehrliche Organisation ist in Abstimmung mit den Arealentwicklungen SBB, dem Masterplan Streuli, der Entwicklung des Bahnhofplatzes und Bushofs zu betrachten. Dazu ist ein Verkehrskonzept für das gesamte Bahnhofsgelände zu erstellen. Es können folgende Punkte festgehalten werden:

- Die Promenade als durchgehende attraktive Fuss- und Radverbindung ist sicherzustellen.
- Die Promenade entlang der Eisenbahn- / Bahnhofstrasse ist als Begegnungszone auszuweisen.
- Mässiger Durchfahrtsverkehr zur Erschliessung der Neuüberbauung, des Handwerker-Centers, als Zugang zur Kurzzeit-Parkierung und dem bahnhofsnahen Versorgungsangebot; dieser kann der Belebung des Bahnhofplatzes dienen.
- Die qualitative und abgestimmte Gestaltung der Promenade ist mittels eines übergeordneten Freiraumkonzepts zu steuern.

## Verbindungen Fuss- und Radverkehr

Die Verbesserung der Verbindungen für den Fuss- und Radverkehr stellen insbesondere in folgender Hinsicht eine zentrale Herausforderung für die künftige Entwicklung dar:

- Die Lenkung der Fussgänger in Richtung Städtli ist durch die Materialisierung des Bahnhofplatzes, die Freiraumgestaltung sowie die Gestaltung des Bushofs zu gewährleisten.
- Eine zusätzliche Möglichkeit zur Gleisquerung im Westen des Bahnhofplatzes ist zu integrieren.
- Die Gestaltung der Promenade ist mit der Siedlungsentwicklung, der Freiraumgestaltung und der Funktionalität der Erschliessung abzustimmen. Insbesondere die Abstimmung zwischen Fuss- / Radverkehr und Busverkehr (Begegnungszone) ist zu gewährleisten.

## P&R Parkplätze

Durch die Anordnung des Bushofs östlich des Bahnhofs müssen die heutigen P&R Parkplätze weichen. Durch eine Verlegung der P&R Parkplätze neben dem Sportplatz an der Grynaustrasse werden die Flächen in direkter Bahnhofsnähe für eine künftige Überbauung sowie die Gestaltung eines attraktiven Bahnhofplatzes und Bushofs freigespielt.

Die Verlegung der P&R Plätze birgt folgende Potentiale und Herausforderungen:

- Eine zweigeschossige Parkieranlage auf der Freifläche neben dem Sportplatz an der Grynaustrasse kann den kurz- und langfristigen Platzbedarf an P&R Parkplätzen aufnehmen.
- Die heute geplanten Parkplätze auf der südlichen Gleisseite weichen einer naturnahen landschaftlichen Gestaltung der Flächen als Grünflächen entlang der Gleise.
- Eine sichere Verbindung für den Fuss- und Radverkehr zum Bahnhof ist im Zuge der Planung der P&R Parkplätze mit einzubeziehen.
- Die Neupositionierung des Parkhauses an der Grynaustrasse begünstigt die Auffindbarkeit und die Nähe zum Bahnhof aus südlicher Richtung von der geplanten Umfahrungsstrasse A53.
- Der Spielplatz kann weg von der Grynaustrasse Richtung Sportplatz im Osten verlegt werden und direkt an die bestehenden Freizeitanlagen angegliedert werden.

## Handwerker-Center

Die Erschliessung und Zufahrt des Handwerker-Centers innerhalb und ausserhalb der Parzelle ist mittels eines Verkehrskonzepts mit der Entwicklung des gesamten Bahnhofsgiets abzustimmen. Für den Umgang mit dem Handwerker-Center werden folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- Das Handwerker-Center soll am heutigen Standort und in seiner Funktion beibehalten werden.
- Es wird davon ausgegangen, dass die Autowaschanlage und die Tankstelle mittelfristig ausgelagert werden.
- Das Handwerker-Center ist bei einer Projektierung und Überbauung der SBB-Flächen sowohl gestalterisch als auch funktional frühzeitig mit einzubeziehen.

## Gleisquerung

Eine zweite Gleisquerung mit Gleiszugang soll westlich der bestehenden, auf Höhe der Schnittstelle von Bahnhofplatz und möglicher Neuüberbauung angeordnet werden. Sie ist ins Umfeld zu integrieren und der Raum dafür muss frühzeitig gesichert werden.

Die zusätzliche Gleisquerung soll insbesondere die Zugänglichkeit des Bahnhofsgiets vom künftigen Arbeitsplatzstandort auf der südlichen Gleisseite sicherstellen. Die Entwicklung des strategischen Arbeitsplatzstandorts Linthresort muss in einem längerfristigen Zeithorizont mitgedacht werden.

# 4.4 Räumliches Konzept Bahnhofplatz – Ausschnitt

Öffentlicher Freiraum  
Bahnhofsumgebung

Die direkte Bahnhofsumgebung als zusammenhängender öffentlicher Freiraum kann in vier Sequenzen (vgl. Abb. 5) unterteilt werden. Jede der Sequenzen weist der Funktion und dem Ort entsprechende Gestaltungsmöglichkeiten auf und ermöglicht eine für Uznach massstäbliche Gliederung des langgestreckten Areals. Der Freiraum muss angemessen proportioniert und situationsgerecht ausgestattet werden, stets in Bezug zur direkten Umgebung. Die untere Bahnhofstrasse und die Eisenbahnstrasse sind als Teil des öffentlichen Freiraums zu gestalten und funktional zu integrieren, im östlichen Bereich u.a. als Begegnungszone.



STÄDTEBAU & FREIRAUM		ORIENTIERENDER PLANINHALT	
Gebäude projektiert	Veloparkierung	Sichere Fussgängerzugänge zur Bahn	Grünfläche
Hochpunkte projektiert	Parkierung Anwohner	Mit Begegnungszone attraktive Wegführung Fussgänger	Gewässer
Nutzungspotential für künftige Entwicklung	Kurzzeitparkierung	Bäume projektiert	Gebäude Bestand
Bahnhofplatz	Öffentliche Erdgeschossnutzung	Baumdach	Strassen Bestand
Gleisquerung	Zugang	Baumdach	Gleisfläche
Bushof	Durchgang Bahnhofplatz - Park		Bäume Bestand

Abbildung 9: Räumliches Konzept Bahnhofplatz – Ausschnitt (vgl. Anhang 4)

Die Bahnhofsumgebung ist in folgende vier Sequenzen unterteilt, welche unterschiedliche Qualitäten und Potentiale für die Entwicklung aufweisen:

- **Grüner Knoten** – Mit einer prägnanten Baumvolumen-Setzung an der Kreuzung Bahnhofstrasse / Grynaustrasse wird der Anfangspunkt des Bahnhofsbereichs markiert und gleichzeitig ein Gelenk zur Altstadt wie auch zum Landschaftsraum Linthebene geschaffen. Als Scharnier zwischen Bahnhof und Altstadt lenkt der landschaftliche Akzent die Fussgänger in Richtung Städtli und ergänzt in Form eines „grünen Volumens“ die baulichen Akzente in Form von Hochpunkten in der Bahnhofsumgebung.
- **Bushof** – Der neu gestaltete Bushof ist Teil des öffentlichen Freiraums. Gestaltungsziele sind übersichtliches und komfortables Ankommen, Umsteigen und Warten, wie auch die Fussgängerlenkung in Richtung Städtli. Er ist als Begegnungszone angelegt und soll die Koexistenz von MIV, Bus sowie Fuss- / Radverkehr fördern. Mit einer prägnanten Gestaltung hat er auch die

Funktion, den öffentlichen Raum zu gliedern. Eine gute Einbindung mit hoher Bewegungsfreiheit für die Fussgänger/innen sowie die Förderung der Aufenthaltsqualität sind von besonderer Bedeutung.

- **Bahnhofplatz** – Der zentrale Bahnhofplatz stellt einen wichtigen Begegnungs- und Ankunftsort in Uznach dar. Räumlich ist er geprägt durch das historische Uzner Bahnhofsgebäude, funktional durch hohe Fussgängerfrequenzen und ein dynamisches Kommen und Gehen. Er stellt den Berührungspunkt unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer/innen dar, u.a. Bahnreisende, Velofahrer/innen (Parkierung), K&R etc. Das Café als Begegnungs- und Aufenthaltsort kann durch ein mobiles Versorgungsangebot vor dem Bahnhofsgebäude ergänzt werden. Die Raumkante im Masterplan Streuli sollte einerseits zur städtebaulichen Eingliederung des Hochpunkts, andererseits zur Wahrung eines ansprechenden Bahnhofplatzes um mehrere Meter zurückversetzt werden.

Ein Baumhain mit einem dichten Blätterdach im Westen vor dem Güterschuppen soll den grosszügigen Bahnhofplatz gliedern, welcher auch die Kurzzeit-Parkplätze aufnehmen kann. Insbesondere sind dort eine klimagerechte Platzgestaltung (u.a. durch Vegetation, Wasserelemente und Entsiegelung) sowie ein Spielplatz denkbar. Ein Durchgang von angemessener Grösse vom Bahnhofplatz in den Park auf dem Streuli-Areal soll die Durchlässigkeit des Gebiets für Fussgänger/innen sicherstellen und die beiden öffentlichen Freiräume miteinander verbinden.

- **Eisenbahnstrasse** – Der eher lineare Abschnitt zwischen Bahnhofplatz und Handwerker-Center wird zukünftig geprägt durch Wohnnutzung. Gewerbe und öffentliche Nutzung sind im Handwerker-Center und angrenzend an den Bahnhofplatz angesiedelt. Durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhof ist eine Verdichtung auch auf der Nordseite der Eisenbahnstrasse denkbar. Baumgruppen rhythmisieren und gliedern den Raum, wodurch der heutige Strassenraum aufgewertet und entschleunigt werden kann. Eine Kombination mit verschiedenen Freiraumnutzungen wie Vorgärten, Erschliessung, Aufenthalts- und Spielbereiche treffen aufeinander und beleben den Raum.

#### Güterschuppen

Der Güterschuppen soll als historisches Ensemble zusammen mit dem Bahnhofsgebäude erhalten und umgenutzt werden. Die Transformation des Güterschuppens ist mit der Denkmalpflege abzustimmen und sorgfältig zu gestalten. Es ergeben sich insbesondere folgende Potentiale und Herausforderungen:

- Integration und Umnutzung des Güterschuppens mit attraktiver Nutzung, u.a. durch ein zusätzliches Versorgungsangebot (Convenience Shop), Nutzung als Galerie und Ausstellungsraum, Atelier, etc.
- Die Kurzzeit-Parkierung auf dem Bahnhofplatz ist in Abstimmung mit der künftigen Nutzung des Güterschuppens und in einem ausgewogenen Verhältnis zwischen der Anzahl der Parkplätze, der Aufenthaltsqualität und dem Verkehrsaufkommen zu konzipieren.
- Die Nutzung des Güterschuppens ist auf die übrigen Erdgeschossnutzungen am Bahnhofplatz abzustimmen.

#### Nutzungen

Die Erdgeschossnutzungen um den Bahnhofplatz sollen publikumsorientierte bzw. öffentliche Nutzungen sein und zur Belebung des Platzes sowie zur Lenkung der Fussgänger/innen in Richtung Städtli beitragen. Es können folgende Punkte bezüglich der Nutzungen festgehalten werden:

- Ein mobiles, saisonales Versorgungsangebot auf dem Vorplatz des Bahnhofsgebäudes kann zur Belebung des Platzes beitragen.
- Kleinbauten auf dem Bahnhofplatz mit öffentlichen Nutzungen dienen der Gliederung und Belebung des Platzes.

- Die Ausweitung des Versorgungsangebots in direkter Bahnhofsumgebung (Convenience Shop) sowie die Nutzung des Güterschuppens zu diesem Zweck werden befürwortet.

#### Velo-Parkierung

Die Velo-Parkierung ist dezentral organisiert mit guter Zugänglichkeit aus jeder Richtung. Die genaue Positionierung der Parkieranlagen ist mittels eines Verkehrskonzepts über das gesamte Bahnhofsgebiet sowie im Laufe des weiteren Planungsprozesses festzulegen. Es können folgende Empfehlungen ausgesprochen werden:

- Die Anordnung der Velo-Parkierung an strategischen Orten mit direkter und sicherer Zugänglichkeit sowie in der Nähe der Gleise ist sicherzustellen.
- Die Zugänglichkeit zur Velo-Parkierung ist möglichst hindernisfrei und ohne Konflikte mit dem MIV und Busverkehr zu realisieren.
- Die Velo-Parkierung ist beiderseits der Gleise zu ermöglichen.

#### Kurzzeit-Parkierung

Die Kurzzeit-Parkierung ist Teil des Bahnhofsplatzes und in diesen zu integrieren. Die Kurzzeit-Parkplätze sind in der Nähe des Bistros und des Versorgungsangebots zu platzieren. Es ist auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Parkplatzanzahl, Nutzungen und Platzgestaltung zu achten.



# 5 Weiteres Vorgehen

## 5.1 Schnittstellen mit künftigen Planungen

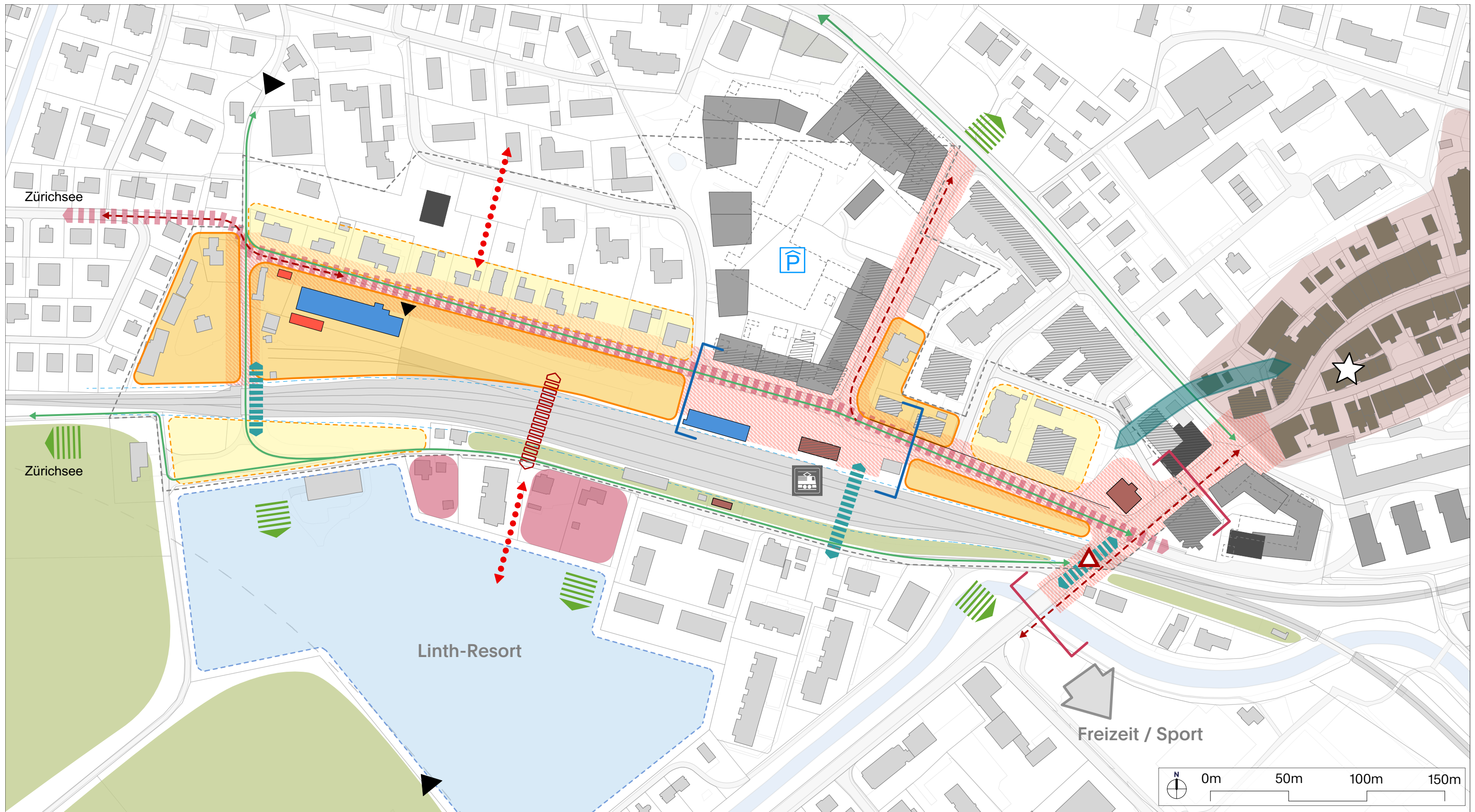
Schnittstellen

Folgende offenen Punkte sind im Weiteren zu klären:

- Abstimmung Masterplan Streuli und Kanton: Die Bestvariante der Entwicklung des Bahnhofsgebiets soll mit der Familie Streuli sowie dem Kanton abgestimmt werden (bzgl. Verschiebung Raumkante, Höhe und Verträglichkeit Hochhaus, etc.).
- Sicherstellung der Erschliessung des Handwerker-Centers in Abstimmung mit der städtebaulichen Projektierung des SBB-Areals (Abstimmung SBB, Gemeinde)
- Funktionale und gestalterische Detaillierung der Eisenbahnstrasse sowie der Sicherung des Raumbedarfs (abschnittsweise) als Zufahrtsachse für Anlieger und Kurzzeit-Parkierung einerseits, wichtige Verbindung für den Fuss- und Radverkehr (Promenade) und Begegnungszone andererseits.
- Bereich südlich der Gleise: Aufwertung und Verbindung Langsamverkehr, Anbindung an Landschaft, Ersatz für Parkplätze
- Abstimmung mit den Grundeigentümern bezüglich der Parkierungsanlage für P&R Parkplätze an der Grynaustrasse
- Möglicher Anpassungsbedarf der eingegebenen Massnahmen im Agglomerationsprogramm 4. Generation der Agglo Obersee aufgrund der neuen Erkenntnisse
- Abstimmung mit unterschiedlichen Grundeigentümern in der Höhenentwicklung
- Bedarf der Überführung in formelle Planungsinstrumente zwecks einer höheren Verbindlichkeit (z.B. Erarbeitung eines Masterplans und Überführung der Erkenntnisse in einen Sondernutzungsplan, Identifikation der massgebenden Rahmenbedingungen / Qualitäten für das Bahnhofsgebiet bzw. die einzelnen Teilgebiete und Überführung in den kommunalen Richtplan)
- Bedarf eines Verkehrs- sowie eines Freiraumkonzepts über das gesamte Bahnhofsgebiet für eine abgestimmte Entwicklung
- Information / Kommunikation gegen Aussen (u.a. Information Direktbetroffene, Bevölkerung etc.) koordiniert mit anderen Projekten

# Anhang

## 1 Qualitäten, Potentiale und Defizite









Städtebauliche Studie Bahnhofsbereich Uznach

## Qualitäten, Potentiale und Defizite








sa\_partners

22.11.2019 / aw





### QUALITÄTEN




-  Städtebaulicher Akzent
-  Gebäude im Denkmalschutz (Perimeter)
-  Regionale / kantonale Radroute
-  Öffentlicher Raum Städtli
-  Gleisquerung Bestand
-  Öffentliche Erdgeschoss-nutzungen
-  Landschaft / Siedlungsgrün
-  Bezug zur Landschaft

### POTENTIAL


-  Potentialflächen
-  Potentialflächen langfristig
-  Arbeitsplatzgebiet Linth-Resort
-  Gebäude mit Transformationspotential
-  Organisation und Gestaltung Bahnhofsbereich
-  Mögliche öffentliche Sammel-parkierung
-  Aufwertung Verbindung Städtli

### DEFIZIT

-  Tankstelle und Waschanlage
-  Schwachstelle Radroute
-  Nötige Aufwertung öffentlicher Aussen- / Strassenraum
-  Bahnübergang à Niveau
-  Fehlende Gleisquerung
-  Klärung Zufahrten
-  Fehlende Durchlässigkeit

-  Nötige funktionale Aufwertung Promenade
-  Organisation Stadteingang
-  Mögliche Umstrukturierungs-gebiete

### ORIENTIERENDER INHALT

-  Gebäude Bestand
-  Gebäude Städtli
-  Gebäude geplant
-  Abriss geplant
-  Gleisabstände
-  Bahngleise
-  Strassen
-  Gewässer
-  Perimeter

# Anhang

## 2 «Bushof Ost Kompakt»



Gemeinde Uznach

Städtebauliche Studie Bahnhofsgbiet Uznach  
Standort-Evaluation Bushof

### Bushof Ost Kompakt

Situation 1:1000, dynamischer Befahrbarkeitsnachweis

ASP

Datum	kontr./gez.	Plannummer
11.02.2021	Heu/ah/sa/cyl	1955_01c



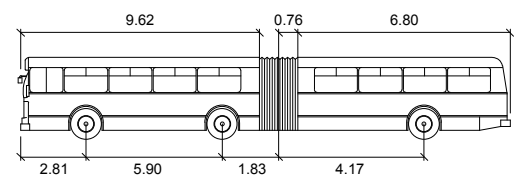
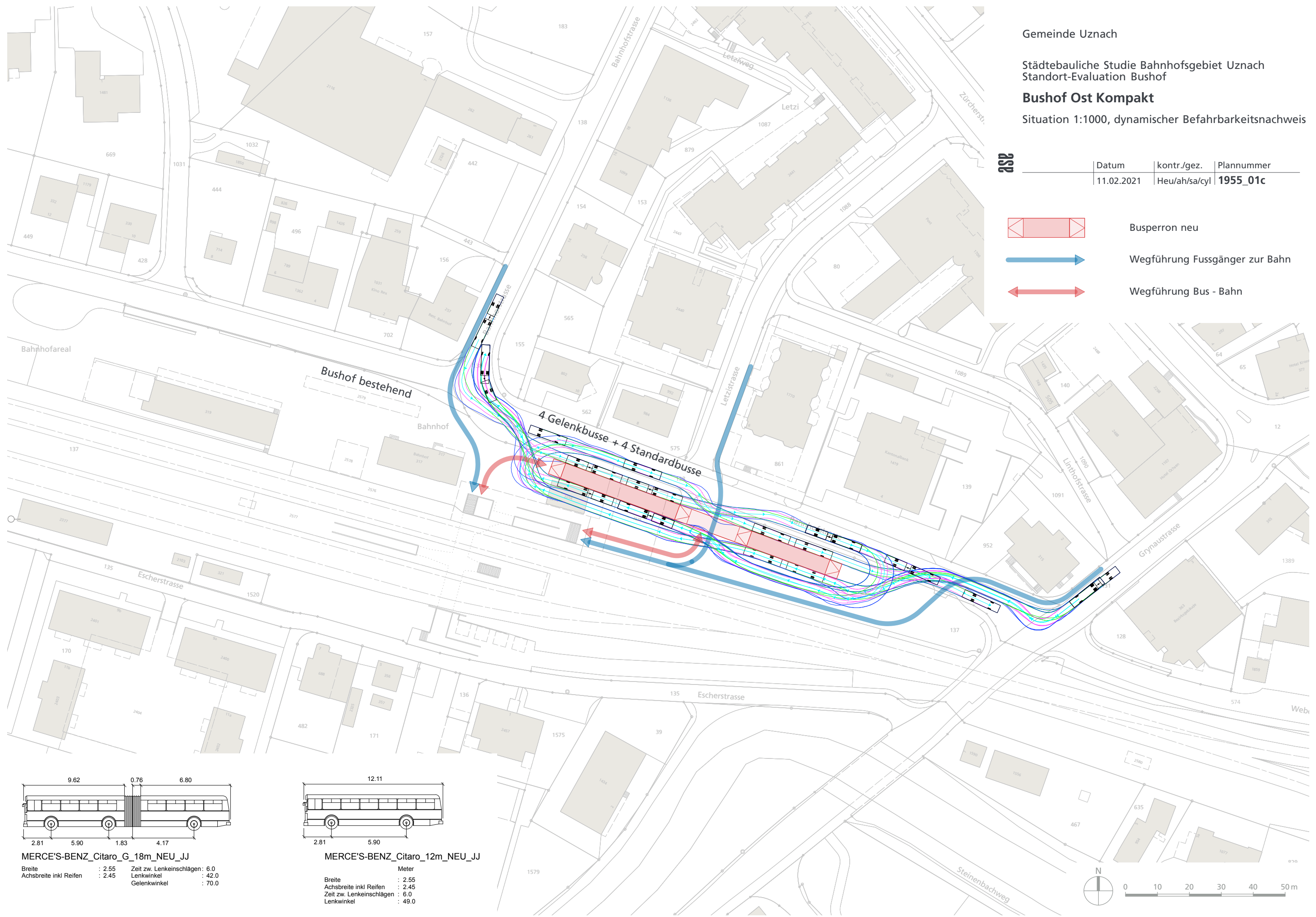
Busperron neu



Wegführung Fussgänger zur Bahn

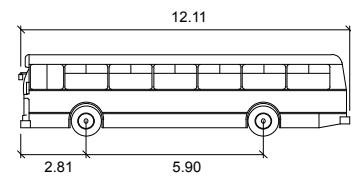


Wegführung Bus - Bahn



MERCE'S-BENZ\_Citaro\_G\_18m\_NEU\_JJ

Breite	: 2.55	Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0
Achsbreite inkl Reifen	: 2.45	Lenkwinkel	: 42.0
		Gelenkwinkel	: 70.0



MERCE'S-BENZ\_Citaro\_12m\_NEU\_JJ

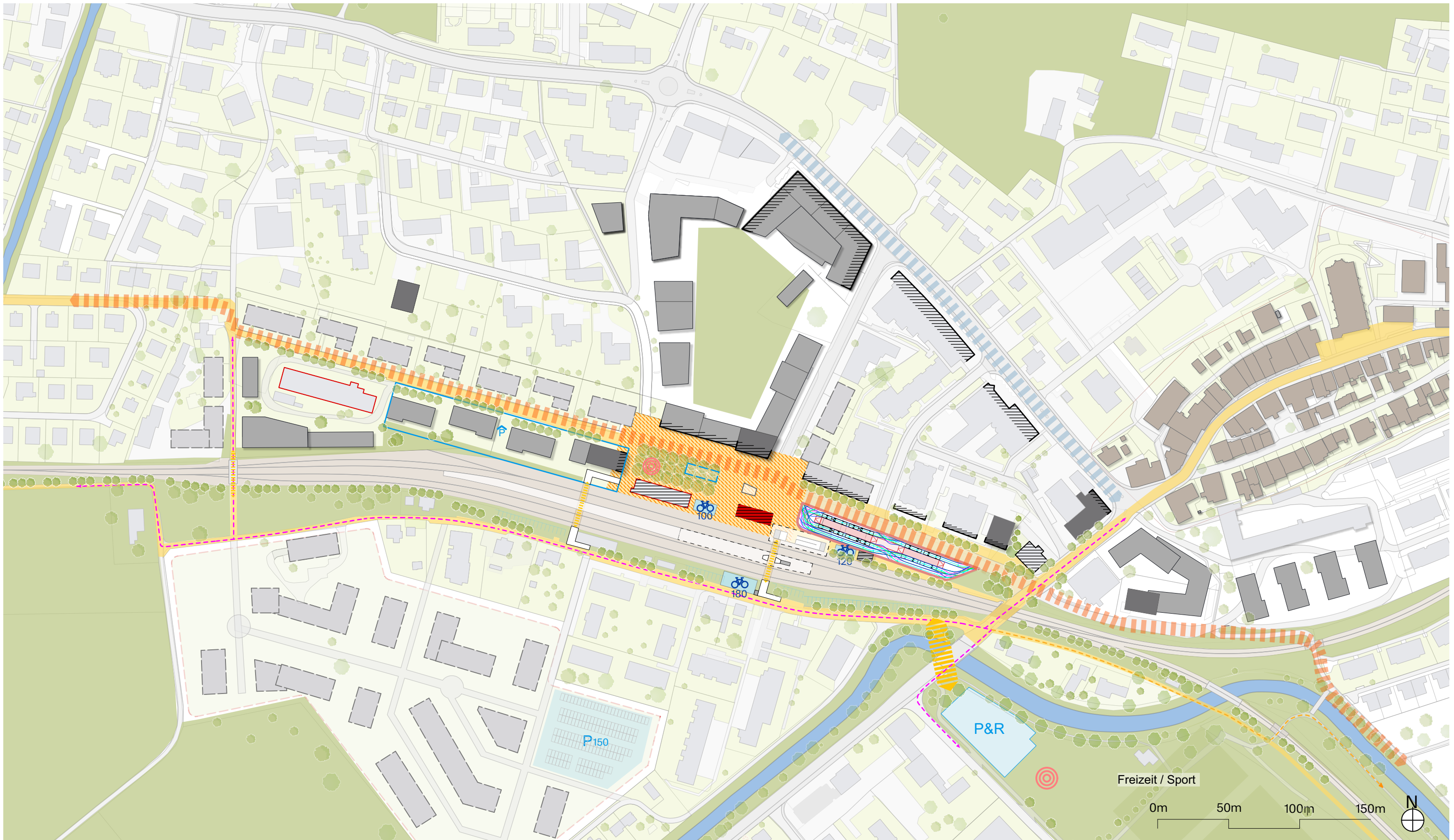
	Meter
Breite	: 2.55
Achsbreite inkl Reifen	: 2.45
Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0
Lenkwinkel	: 49.0



# Anhang

## 3 Räumliches Konzept Bahnhofsgebiet





Bahnhofsgebiet Uznach

# Räumliches Konzept Bahnhofsgebiet

sa\_partners

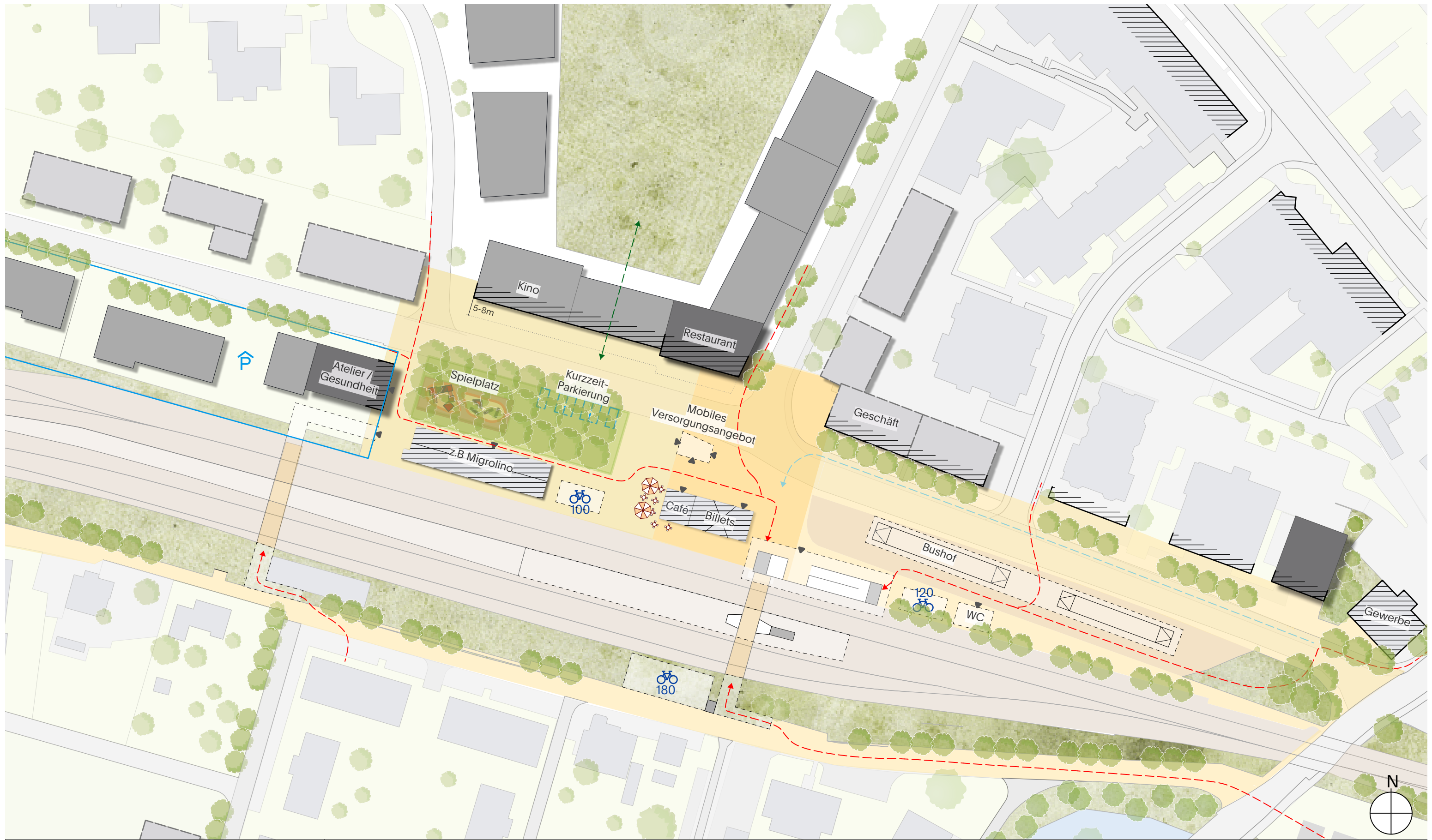
12.04.2021 / IK

STÄDTEBAU & FREIRAUM		ORIENTIERENDER PLANINHALT	
Gebäude projektiert	Bahnhofsplatz	Grünfläche	Gewässer
Hochpunkte bestehend & projektiert	Wichtiger öffentlicher Freiraum	Hauptachse MIV	Gebäude Bestand
Nutzungspotential für künftige Entwicklung	Gleisquerung (bestehend, geplant)	Parkierung	Gebäude Städtli
Gebäude mit Transformationspotential	Promenade, Ost-West Verbindung Fuss- und Radverkehr in Gemeinde	Veloparkierung	Strassen Bestand
Öffentliche Erdgeschossnutzung	Konzeptionelle Fussverbindung Bahnhof - P&R	Kurzzeitparkierung	Gleisfläche
Mobiles Versorgungsangebot	Bestehende Fuss- und Radwege überregionaler Bedeutung	Arbeitsplatzgebiet Linth-Resort	
	Geplante Fuss- und Radwege überregionaler Bedeutung	Parkierung	
	Spielplatz	Veloparkierung	
	Bäume	Kurzzeitparkierung	
	Bushof		
	Bahnhof Uznach		

# Anhang

## 4 Räumliches Konzept Bahnhofplatz – Ausschnitt





Bahnhofsgebiet Uznach

# Räumliches Konzept Bahnhofsplatz - Ausschnitt

1:1000

sa\_partners

12.04.2021 / IK

## STÄDTEBAU & FREIRAUM

- Gebäude projektiert
- Hochpunkte projektiert
- Nutzungspotential für künftige Entwicklung
- Bahnhofsplatz
- Gleisquerung
- Bushof

- Veloparkierung
- Parkierung Anwohner
- Kurzzeitparkierung
- Öffentliche Erdgeschossnutzung
- Zugang
- Durchgang Bahnhofsplatz - Park

- Sichere Fussgängerzugänge zur Bahn
- Mit Begegnungszone attraktive Wegführung Fussgänger
- Bäume projektiert
- Baumdach

## ORIENTIERENDER PLANINHALT

- Grünfläche
- Gewässer
- Gebäude Bestand
- Strassen Bestand
- Gleisfläche
- Bäume Bestand

