

Degersheim

Projekt Nr. 010.6.001

14. Oktober 2019

Studienauftrag Entwicklung Bahnhofgebiet Degersheim

Beurteilungsbericht

Ingress

Zur besseren Lesbarkeit wird generell nur die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit auch weibliche Personen angesprochen und eingeschlossen.

Plandarstellungen sind grundsätzlich nach Norden ausgerichtet.

ERR Raumplaner AG
Teufener Strasse 19
9001 St.Gallen

www.err.ch
info@err.ch
Telefon +41 (0)71 227 62 62

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Anlass des Studienauftrages	4
2	Allgemeines	4
2.1	Veranstalterin	4
2.2	Organisation	4
2.3	Art der Ausschreibung	4
2.4	Teilnehmer	5
2.5	Beurteilungsgremium	5
3	Aufgabenstellung	6
4	Ablauf des Studienauftrages	7
4.1	Begehung des Geländes	7
4.2	Fragenbeantwortung	7
4.3	Zwischenbesprechungen	7
4.4	Vorprüfung	7
4.5	Formelle Vorprüfung	7
4.6	Materielle Vorprüfung	8
5	Beurteilung der eingereichten Beiträge	8
5.1	Vorgehen	8
5.2	Beurteilungskriterien	8
5.3	Beurteilungsablauf	8
5.4	Empfehlung des Beurteilungsgremium	9
5.5	Entschädigung	9
5.6	Veröffentlichung	9
5.7	Würdigung	9
6	Genehmigung	10
7	Anhang	12

1 Ausgangslage und Anlass des Studienauftrages

In den nächsten Jahren stehen im Gebiet Bahnhof Degersheim grössere Veränderungen an. Die Modernisierung des Bahnhofs durch die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) hat grössere Auswirkungen auf die Umgebung und erfordert eine quartierbezogene Gesamtbetrachtung. Gleichzeitig hat die Gemeinde die planerische Aufgabe, die Siedlungsentwicklung verstärkt nach innen zu lenken. Kanton und Gemeinde haben das Bahnhofgebiet Degersheim in ihren Richtplänen als Entwicklungsgebiet bezeichnet. Das Bahnhofgebiet weist angesichts seiner zentralen Lage und der bestehenden Nutzungsreserven gute Voraussetzungen für eine Verdichtung auf. Mit einem Studienauftrag soll aufgezeigt werden, wie sich das Quartier unter Berücksichtigung der geplanten Modernisierung des Bahnhofs in Zukunft entwickeln soll. Gefragt sind Ideen zur baulichen und freiräumlichen Weiterentwicklung des Quartiers. Mittels Studienauftrag soll ein überzeugendes Gesamtkonzept für die Entwicklung des Bahnhofgebietes gefunden werden.

2 Allgemeines

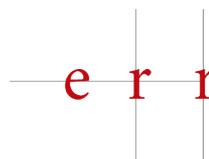
2.1 Veranstalterin

Die Veranstalterin des Studienauftrages ist die politische Gemeinde Degersheim.

2.2 Organisation

Die Begleitung des Studienauftrages (fachliche Vorbereitung, Organisation, Moderation und Vorprüfung) erfolgt durch nachfolgendes Büro:

ERR Raumplaner AG
Kontaktperson Heini Forrer
Teufener Strasse 19
9001 St.Gallen
T +41 71 227 62 62
heini.forrer@err.ch
www.err.ch



2.3 Art der Ausschreibung

Das Verfahren wurde als nicht anonymer Studienauftrag auf Einladung durchgeführt. Das Verfahren wurde in deutscher Sprache geführt.

2.4 Teilnehmer

Zur Teilnahme am Studienauftrag wurden folgende drei Büros eingeladen:

- Clerici Müller & Partner Architekten AG, St.Gallen
- raumfindung architekten, Rapperswil
- Thomas.K.Keller.Architekten, St.Gallen/Zürich

Die eingereichten Projekte tragen folgende Namen:

- Clerici Müller & Partner
- DEGE
- 'Weiter im Takt'

2.5 Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

Mitglieder mit Stimmrecht

- Monika Scherrer, Gemeindepräsidentin (Vorsitz)
- Markus Barth, Leiter Infrastruktur Schweizerische Südostbahn AG
- Bruno Bottlang, dipl. Architekt SCI-Arc Raumplaner FH FSU, St.Gallen*
- Patrick Gemperle, Gemeinderat
- Beat Nipkow, Landschaftsarchitekt BSLA SIA, Zürich*
- Ueli Strauss, Dipl. Forstingenieur ETH*
- Christian Wagner, Prof. HTW Chur, dipl. Architekt ETH/SIA*

*Fachexperten

Ersatzpreisrichter / Experten mit beratender Stimme

- Thomas Albrecht, Schweizerische Südostbahn AG, Immobilien
- Andreas Baumann, Gemeinderatsschreiber
- Heini Forrer, Dipl. Ing. FH in Raumplanung, St.Gallen
- Rolf Giger, Präsident Gewerbeverein Degersheim
- Fredy Langenauer, Schweizerische Südostbahn, Netzentwicklung
- Michael Niedermann, Leiter Denkmalpflege Kanton St.Gallen
- Markus Schait, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen
- Aldo Senn, Gemeinderat (Ersatzpreisrichter)
- Andrea Senn, Bauverwalterin

3 Aufgabenstellung

Die Gemeinde Degersheim hat zur Auslotung der Spielräume der Innenentwicklung einen Masterplan erarbeitet. Dabei hat sich gezeigt, dass rund um den Bahnhof noch grössere Nutzungsreserven in Form von Baulücken oder unternutzten Arealen vorhanden sind. Die Entwicklungsvorhaben von Gemeinde und SOB sollen im Rahmen des Studienauftrags aufeinander abgestimmt und ein schlüssiges Gesamtkonzept erarbeitet werden.

Im Rahmen des Studienauftrages gibt es Antworten auf folgende Fragen zu finden:

- **Städtebau / Etappierbarkeit:** Wie kann eine ortsverträgliche Entwicklung und Nachverdichtung im Bahnhofgebiet erreicht werden? Welche Dichten und Kubaturen sind ortsbaulich im Kontext zum Dorfkern Degersheim richtig? Wie kann dabei dem Aspekt der Etappierbarkeit Rechnung getragen werden?
- **Städtebau / Architektur:** Wie zeichnet sich der Charakter des Gebietes heute und zukünftig aus? Gibt es prägenden Elemente, die es zu erhalten gilt?
- **Öffentliche Räume:** Wie sollen die öffentlichen Freiräume gestaltet werden? Wie soll der neue Bahnhofplatz aussehen?
- **Langsamverkehr:** Wie können die Zugänge aus den Quartieren zum Bahnhof attraktiv gestaltet werden? Sind hierzu Netzergänzungen nötig?
- **Strassenraum:** Wie kann der Strassenraum entlang der Bahnhofstrasse aufgewertet werden?
- **Öffentlicher Verkehr:** Soll der bestehende Bushof weitergenutzt werden können oder ist gegebenenfalls eine Verschiebung der Haltestelle nötig? Wie können die Kundenflüsse Bahn - Bus und umgekehrt ideal gestaltet werden? Hat die Planung Auswirkungen auf die die An- und Wegfahrtsbeziehungen und auf die Busrouten?
- **Bahnhofanlage / Bushof:** Wie kann ein behindertengerechter Zugang zu den Perons gestaltet und realisiert werden? Wie könnte der Bushof behindertengerecht ausgestaltet werden?
- **Bahnhofgebäude / Stellwerk:** Wie soll mit dem Bahnhofgebäude baulich umgegangen werden? Welches Vorgehen wird bezüglich des Umgangs mit dem Stellwerk vorgeschlagen?
- **Etappierung Bahnhofareal:** Wie kann die Neugestaltung des Bahnhofareals in sinnvoller Art und Weise etappiert werden?
- **Nutzungen:** Am Bahnhof sind künftig vor allem Wohnnutzungen, ein Anteil an Kleingewerbe sowie gegebenenfalls ein Motel oder Hotelnutzung vorstellbar. Wie können diese Nutzungen zweckmässig im Bahnhofgebiet angeordnet werden?
- **Parkierung:** Wie kann die Parkierung (MIV/LV) funktional und gestalterisch überzeugende gelöst werden insbesondere mit Blick auf die Bahnhofnutzung?
- **Private Aussenräume:** Sind bei der Anordnung der privaten Aussenräume Besonderheiten zu achten? Ist für die Entwicklung des Bahnhofgebiets eine spezielle Situation nötig?

4 Ablauf des Studienauftrages

4.1 Begehung des Geländes

Die obligatorische Begehung fand am 29. Januar 2019 statt. Die drei eingeladenen Büros nahmen daran Teil.

4.2 Fragenbeantwortung

Die Gelegenheit, schriftlich Fragen einzureichen, wurde von den Teilnehmenden genutzt. Alle eingereichten Fragen sowie die dazugehörigen Antworten wurden sämtlichen Teilnehmenden fristgerecht zugestellt.

4.3 Zwischenbesprechungen

Die zwei Zwischenbesprechungen fanden am 25. April 2019 und am 20. Juni 2019 statt. Die Teilnehmenden diskutierten mit dem Beurteilungsgremium in Einzelgesprächen ihre Zwischenergebnisse. Die erwarteten Angaben zu den Projekten der einzelnen Teilnehmer wurden erbracht, die Darstellungen skizzenhaft im „Werkstattcharakter“ gehalten. Über die Zwischenbesprechungen wurde zuhanden der Teilnehmenden ein Protokoll verfasst.

4.4 Vorprüfung

Die eingereichten Studienaufträge wurde im Auftrag der Gemeinde Degersheim durch das Planungsbüro ERR Raumplaner FSU SIA, St.Gallen einer wertungsfreien Vorprüfung unterzogen. Sie umfasste die Kontrolle der Erfüllung formeller Aspekte (fristgerechte Abgabe, Vollständigkeit der Unterlagen, Lesbarkeit/Sprache) sowie die Einhaltung der Randbedingungen und die Erfüllung der Programmbestimmungen. Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden im Bericht vom 5. September 2019 festgehalten. Dieser wurde sämtlichen Mitgliedern des Beurteilungsgremiums vor der Jurierung zugestellt.

4.5 Formelle Vorprüfung

Alle Studienbeiträge sind trotz kleinen Abweichungen zu dem Programmpunkten beurteilbar. Keiner der Beiträge wurde zu spät oder in wesentlichen Bestandteilen unvollständig abgeliefert, ist unleserlich oder lässt unlautere Absichten des Projektverfassers vermuten. Demzufolge sollten aus Sicht der Vorprüfung sämtliche Studienbeiträge zur Beurteilung zugelassen werden.

4.6 Materielle Vorprüfung

Die festgestellten Abweichungen von den Programmbestimmungen führen nicht zu einem wettbewerbsverzerrenden Vorteil eines Teilnehmers. Aufgrund der materiellen Vorprüfung ist kein Beitrag von der Beurteilung auszuschliessen.

5 Beurteilung der eingereichten Beiträge

5.1 Vorgehen

Die Beurteilung der Beiträge fand am Mittwoch, 11. September 2019 statt. Der Entscheid der Vorprüfung, dass alle drei Studienaufträge für eine Beurteilung zugelassen sind, wurde vom anwesenden Beurteilungsgremium genehmigt. Für die Beurteilung wurde ein Rundgang und ein Kontrollrundgang durchgeführt. Zusätzlich wurde eine Begehung des Planungsgebietes zur Überprüfung der eingereichten Ideen vor Ort vorgenommen.

5.2 Beurteilungskriterien

Alle eingereichten Beiträge wurden im Rahmen der Jurierung nach den folgenden, im Programm aufgeführten, gleichwertigen Kriterien beurteilt:

- Umgang mit dem bestehenden Ortsbild, Identität des neuen Ortes
- Freiräumliche Qualität
- Realisierbarkeit und Etappierbarkeit
- Funktionalität des Mobilitätskonzeptes

5.3 Beurteilungsablauf

In einer ersten Beurteilungsrunde wurden alle drei Arbeiten vorgestellt und diskutiert. Der Studienauftrag Clerici Müller & Partner besticht durch seine Schlichtheit und städtebauliche Logik. Die Bahnhofsituation ist einfach und überzeugend dargestellt, das «Haus am Gleis» kann seiner enormen Bedeutung und Gewichtung jedoch nicht gerecht werden. Auch in der vertieften Betrachtung vermag der Beitrag mit der repetitiven Ausformulierung der einzelnen Bauten nicht zu überzeugen.

Ein klares, wachstumsorientiertes Zielbild vermittelt der Studienauftrag 'Weiter im Takt', welcher das Bahnareal als attraktiven Raum zu einem verbindenden Element aufwertet. Insgesamt zeigt das Projekt eine ausgewogene und in sich schlüssige Entwicklungsstrategie, wird momentan aber als zu progressiv für Degersheim gewertet.

Beim Studienauftrag DEGE handelt es sich um einen sorgfältig durchgearbeiteten Vorschlag, welcher der heutigen Situation eine hohe Wertschätzung entgegenbringt, den Bahnhof als Station den heutigen Bedürfnissen anpasst und aufwertet, jedoch den Schwerpunkt der

künftigen Siedlungsentwicklung nicht direkt am Bahnhof ausmacht. Für die Erneuerung und punktuelle Verdichtung der bestehenden Quartiere werden angemessene, detaillierte und gut umsetzbare Werkzeuge vorgeschlagen.

Beim Kontrolldurchgang wurden die Studienaufträge unter den Aspekten Gestaltung des Bahnhofplatzes und einer Nutzung der Bahnhofstrasse eingehender diskutiert, beurteilt und gegeneinander abgewogen. Der Studienauftrag Clerici Müller & Partner schied aufgrund seines Umganges mit der Bahnhofsituation aus.

Bei den beiden verbliebenen Studienaufträgen wurde die Nutzung der zur Bahnhofstrasse hin orientierten Erdgeschosse kritisch hinterfragt. Beim Studienauftrag 'Weiter im Takt' wird eine Umzonung des südlichen Industriegebietes als schwierig und eine Nutzung wie bis anhin als sinnvoller erachtet. Der Studienauftrag DEGE lässt sich in einzelnen Etappen realisieren, berücksichtigt die notwendigen Zugänge zum Bahnhof und befasst sich mit der Verkehrsplanung. Eine Gegenüberstellung bewog das Beurteilungsgremium dazu, den Studienauftrag DEGE durch seine Zurückhaltung und durch seine Wertschätzung gegenüber der gewachsenen Struktur als die in der Gesamtbetrachtung angemessenere Strategie auf die Fragen der zukünftigen Entwicklung von Degersheim zu betrachten.

5.4 Empfehlung des Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium empfiehlt dem Gemeinderat Degersheim, den Studienauftrag DEGE zur Weiterbearbeitung gemäss Kapitel 3.12 des Studienprogramms. Die Projektverfasser der Studienarbeit DEGE sollen vom Gemeinderat mit der städtebaulichen Begleitberatung für die Erarbeitung der notwendigen Planungsinstrumente beauftragt werden.

5.5 Entschädigung

Jeder vollständig abgegebene Studienauftrag wird mit Fr. 30'000.- (inkl. MwSt.) entschädigt.

5.6 Veröffentlichung

Alle Teilnehmer des Verfahrens werden schriftlich über das Resultat des Studienauftrages orientiert. Die Studienaufträge werden im November 2019 in einer öffentlichen Ausstellung präsentiert und gegebenenfalls auch in Fachzeitschriften publiziert. Über den Studienauftrag DEGE wird zudem im amtlichen Publikationsorgan der Gemeinde (Flade-Blatt) berichtet.

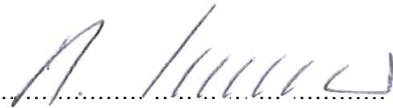
5.7 Würdigung

Sämtlichen Teilnehmern gebührt für die Einreichung ihrer interessanten Studienaufträgen ein grosser Dank. Sie haben unter anderem mit den unterschiedlichen Lösungsvorschlägen dazu beigetragen, eine intensive Diskussion und Auseinandersetzung mit der Aufgabenstellung zu ermöglichen. Alle Studienaufträge wiesen eine hohe Übereinstimmung mit den Vorgaben des Studienprogrammes auf und waren hilfreich zur Einordnung. Die Durchführung des Studienauftrages hat sich aus Sicht des Beurteilungsgremiums gelohnt.

6 Genehmigung

Der vorliegende Beurteilungsbericht wurde von den stimmberechtigten Mitgliedern des Beurteilungsgremiums genehmigt.

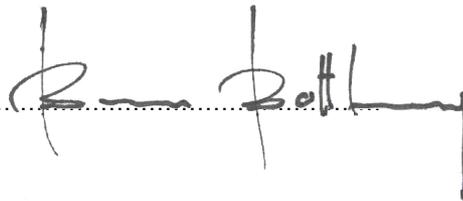
Monika Scherrer



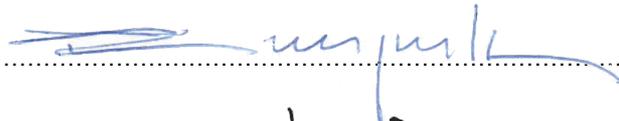
Markus Barth



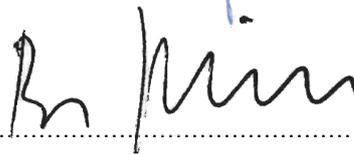
Bruno Bottlang



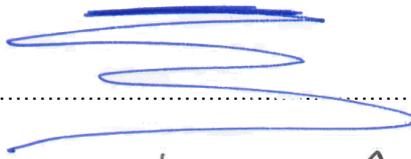
Patrick Gemperle



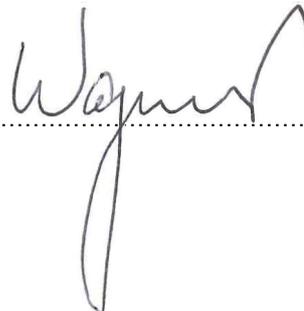
Beat Nipkow



Ueli Strauss



Christian Wagner



Der vorliegende Beurteilungsbericht wurde von den nicht stimmberechtigten Mitgliedern des Beurteilungsgremiums genehmigt.

Thomas Albrecht



Andreas Baumann



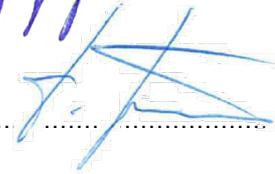
Heini Forrer



Rolf Giger



Fredy Langenauer



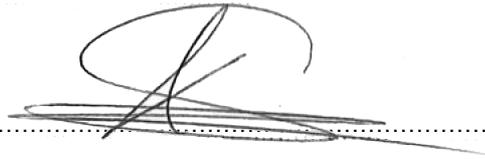
Michael Niedermann



Markus Schait



Aldo Senn



Andrea Senn



7 Anhang

Projektbeschriebe mit Plänen

Clerici Müller & Partner

Clerici Müller & Partner Architekten AG, St.Gallen

Projektbeschreibung

Der Studienbeitrag des Teams Clerici Müller & Partner gewinnt seine Kraft aus einer vor allem im Schwarzplan deutlich zur Geltung kommenden Schlichtheit und städtebaulichen Logik. Die vorgeschlagene Setzung der Baukörper mit einer klaren Bahnhofplatzsituation ist einfach, prägnant und überzeugt durch ihre Selbstverständlichkeit.

Bergseitig zum Dorf hin wird die punktuelle Typologie aufgegriffen und mit ortstypischen Häuserzeilen weitergestrickt. Leider bleibt im Bereich der Unterdorfstrasse die Vorgehensweise zur Erreichung der vorgeschlagenen Bebauungsstruktur sehr vage. Hinweise auf mögliche Baulinien, Gebäudelängen, Höhen usw. werden zwar angetönt, aber nicht näher ausformuliert. Ein vermutlich unumgängliches Regelwerk zur konkreten Innenentwicklung – wenn beispielsweise Parzellen zusammengelegt werden – fehlt für dieses sensible Quartier.



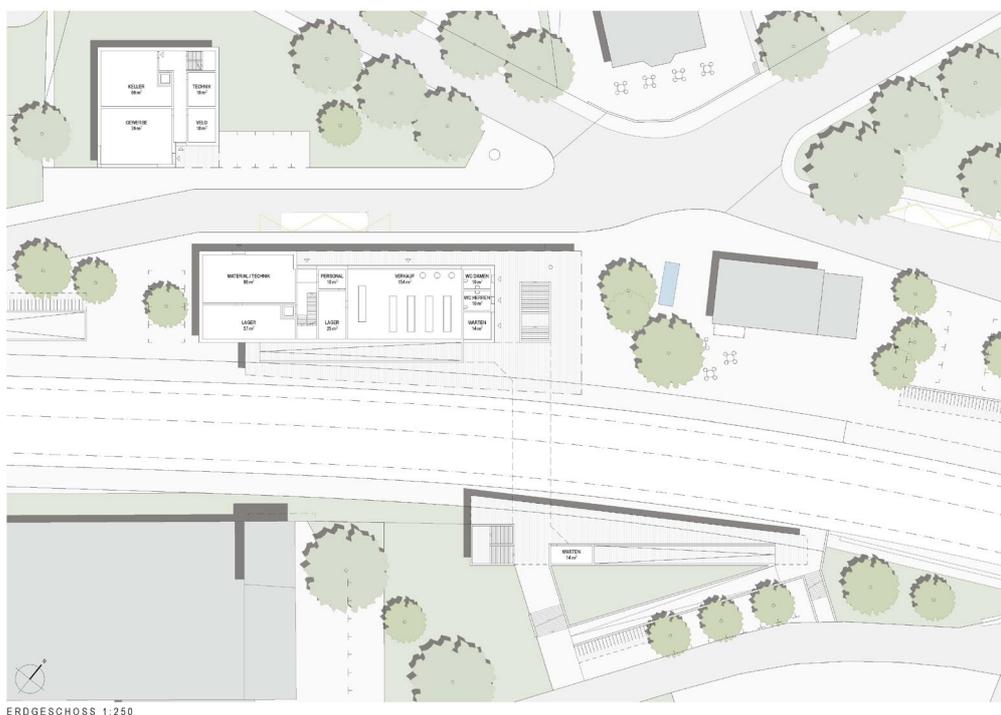
CLERICI MÜLLER & PARTNER ARCHITEKTEN AG, ST. GALLEN

STUDIENAUFTRAG ENTWICKLUNG BAHNHOFGEBIET DEGERSHEIM

SITUATIONSPLAN 1:500

Übersichtsplan

Am unteren östlichen Ende dieses neuen Siedlungsgebiets wird mit einem markanten Ergänzungsbau beim Bahnhof, dem «Haus am Gleis», ein neuer städtebaulicher Schwerpunkt geschaffen. Zu den Bahngleisen hin wird das Siedlungsgebiet mit der Bahnhofstrasse und einer gleisseitigen Baum-Allee abgeschlossen. Die Bahnhofstrasse bildet dadurch den Abschluss zum Dorf, womit das erwähnte markante neue Bahnhofsgebäude auf der anderen, zu den Gleisen gehörenden Seite der Strasse zu liegen kommt. Durch diese ortsbauliche Alleinstellung und durch seine im Vergleich zur Körnung des Dorfes sehr grossen Ausmasse bekommt der Neubau eine ausserordentliche Bedeutung.



Übersichtsplan Bahnhof

Dieser enormen Bedeutung und Gewichtung können nach Ansicht der Jury jedoch weder die vorgeschlagene Wohnnutzung in den Obergeschossen noch die Anordnung der Räume im Erdgeschoss wirklich gerecht werden. Die vorgeschlagene Wohnnutzung, insbesondere die vorgelegte Grundrissanordnung mit (Schlaf-) Zimmern und Loggias gegen die lärmbelasteten Zuggleise, respektive mit Blick auf das Perrondach, wird als äusserst problematisch betrachtet. In der Diskussion darüber wird eine Nutzung als nur kurzzeitig belegte Hotelzimmer ohne Notwendigkeit von Loggias als eher möglich erörtert.

Generell stellt das Beurteilungsgremium fest, dass gegenüber der in ihrer Einfachheit und Klarheit einhellig gelobten städtebaulichen Setzung die Ausformulierung der einzelnen Bauten und Baugruppen nicht mitzuhalten vermag:

Die für den Bahnhofplatz bedeutende Nordfassade des «Haus am Gleis» (d.h. des neuen Bahnhofgebäudes) wird zum wesentlichen Teil von eher unattraktiven und für eine so wichtige Platzfassade wenig geeigneten Laubengang-Erschliessungen dominiert. Ebenso problematisch scheinen die (in der Visualisierung gut ersichtlichen) WC-Anlagen im prominenten vorderen Ankunftsbereich wie auch der Material-/Technikraum im ohnehin schon engen Bus-Wartebereich. Die Rampe zur Gleisunterführung ist versteckt und schwierig aufzufinden und auch der fehlende Sichtbezug zwischen Bus(chauffeur) und den Zügen wird als Manko betrachtet.

Entlang der Bahnhofstrasse gibt die widersprüchliche Typologie der im Grundriss fast quadratischen, viergeschossigen Wohnbauten mit ihren nach Südwesten orientierten Terrassen und Flachdächern zu reden. Unter dem Aspekt der Dorfansicht von Süden, der Adressbildung gegen die Bahnhofstrasse und in Bezug auf Form und Anmutung wird die vorgeschlagene Setzung und Architektur als ortsbaulich wenig adäquat beurteilt.

Der wichtige und platzbildende fünfgeschossige Kopfbau der Häuserzeile an der Bahnhofstrasse wird verhältnismässig kümmerlich über die Gebäudeecke erschlossen, wobei der Hauszugang wie auch die Platzbildung des Gebäudes durch fünf recht unglücklich positionierte Parkplätze verstellt und verunklärt wird. Neben diesen Parkplätzen gibt es zum eigentlichen Bahnhofplatz-Park zwischen Bahnhof- und Poststrasse (Standort des heutigen Kiosks) keine weiteren Aussagen.

Die Zu- und Wegfahrt von und zur Tiefgarage aus östlicher Richtung scheint verkehrstechnisch schwierig.

Während Anordnung und Zugang zum südlichen Perrondach und zur Unterführung als gut gelöst betrachtet werden, bringt der Vorschlag zur baulichen Erweiterung im Gewerbegebiet keine ortsbaulichen oder gestalterischen Mehrwerte, womit sich das Potential des Studienauftrag-Beitrages auf die Dorfseite beschränkt.

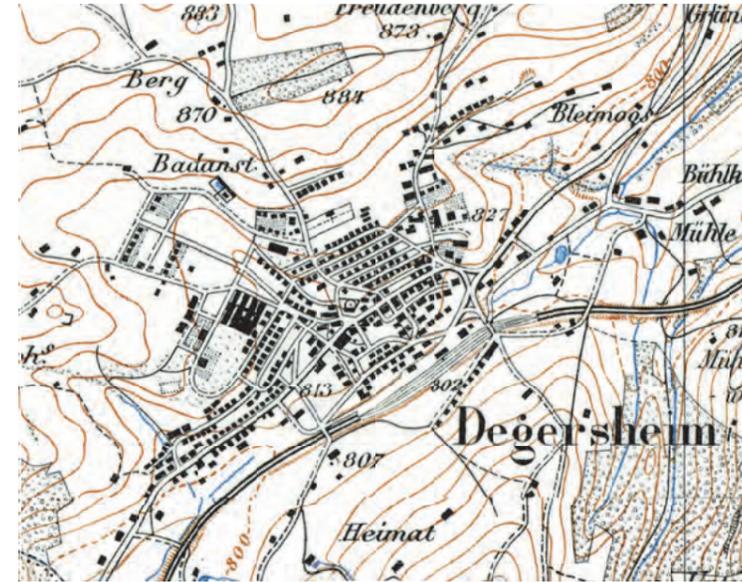
Zusammenfassend kann gesagt werden, dass ein auf Ebene Schwarzplan bestechend überzeugender und einfacher Städtebau in der vertieften Ausformulierung der einzelnen Bauten nicht mehr zu überzeugen vermag.



Modellfoto Ansicht Richtung Norden



Modellfoto Ansicht Richtung Westen



AUSGANGSLAGE

In den nächsten Jahren stehen mit der Modernisierung des Bahnhofes grössere Veränderungen an. Das Bahnhofsgebiet wird geschlossen und somit wird das historische Bahnhofgebäude nicht mehr mit gleicher Funktion benötigt und steht zur Disposition.

Um schnellere Zugsdurchfahrten im Bahnhofsbereich zu ermöglichen, soll die Linienführung der Gleisanlage gestreckt werden. Damit werden angrenzende Flächen freigespielt, Nebengebäude werden nicht mehr benötigt. Kurzfristig müssen die Bahnanlagen zudem an die gesetzlichen Vorgaben (Behindertengleichstellungsgesetz) angepasst werden. Im Zuge dieser Massnahmen bietet sich nun die Chancen das Areal städtebaulich zu entwickeln und mit der anstehenden Überarbeitung der Ortsplanung abzustimmen.

Degersheim ist ein ländlich geprägtes Dorf in einer reizvollen Umgebung. Das Bahnhofgebiet ist dank der guten Erschliessung mit der Bahn und der Zentrumsnähe als Wohnort attraktiv, so betragen die Fahrzeiten mit dem Zug nach Herisau und St. Gallen sowie nach Wattwil nur wenige Minuten (Arbeitsplätze, Bildungseinrichtungen, Freizeit und Kultur). Potential für eine qualitative Innenverdichtung ist grundsätzlich vorhanden.

Das heutige Dorfbild ist geprägt durch eine recht einheitliche Bebauung. Es dominieren lineare aneinandergereihte Häuserzeilen, eine Struktur, welche durch den Wiederaufbau nach dem verheerenden Dorfbrand im 19. Jahrhundert geprägt wurde. Der eigentliche Dorfkern liegt auf einer leicht ausgeprägten Geländestufe über der Talsohle und über der Bahnlinie. Das Dorf ist vor allem in den letzten Jahrzehnten über die ursprüngliche Grosse hinausgewachsen, ausserhalb liegende Ortsteile sind mittlerweile eingewachsen. Zudem hat sich die Bebauung auch auf die gegenüberliegende Hangseite Richtung Fuchsacker entwickelt. Eine markante Brücke überwindet die Geleise und verbindet die Ortsteile.

ENTWICKLUNGSKONZEPT

Aus topografischen Gründen wurde die Bahnlinie und der Bahnhof etwas unterhalb des Dorfes angelegt. Der Bahnhof geniesst zusammen mit dem Hotel Bahnhof, ausserhalb des Ortes, eine gewisse Sonderstellung. Im Fokus der Strassen ist der Bahnhof recht prominent positioniert.

Mit einem markanten Ergänzungsbau beim Bahnhof wird ein neuer Schwerpunkt im Siedlungsgebiet geschaffen. Im Zusammenspiel mit dem Bahnhof, dem Eckgebäude Post-Bahnhofstrasse und dem ehemaligen „Hotel Bahnhof“ entsteht ein interessantes städtebauliches Ensemble und eine attraktive Platzsituation. Der neue Bahnhofplatz wird zur Adresse von Degersheim, er ist ein Ort zum Ankommen und Verweilen.

Eine Personenunterführung mit Treppen und Rampen vermittelt den Zugang zu den Perrons. Bahnbezogene Nutzungen sind im Erdgeschoss vorgesehen (Wartebereiche, WC Anlagen, ein Bistro und ein Shop) und ergänzen das Angebot. Vordächer für den Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten unter schattenspendenden Bäumen schaffen, zusammen mit dem Wasserspiel, eine angenehme Aufenthaltsqualität.

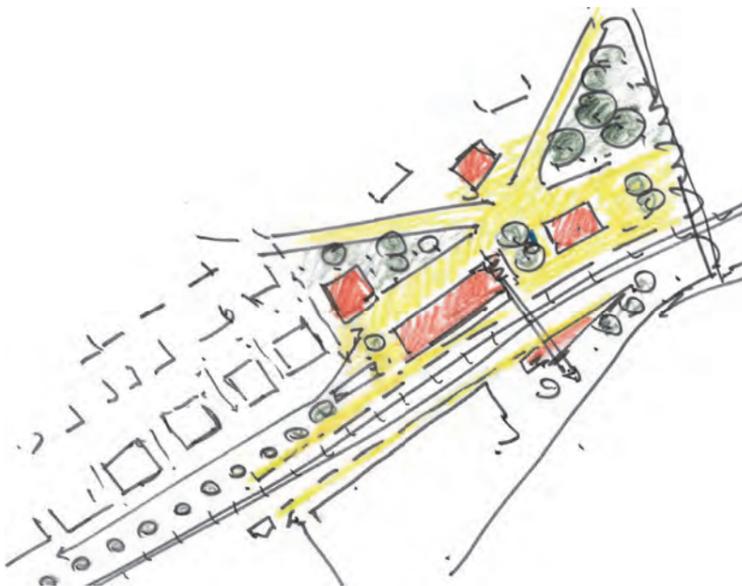
In den Obergeschossen wird ein Mix von verschiedenen Wohnungen angeboten. Es wird erwartet, dass aufgrund der attraktiven Lage, vor allem Nachfrage nach kleineren Wohnungen besteht.

Die geforderten Parkplätze am Bahnhof werden mehrheitlich unterirdisch in einer öffentlichen Tiefgarage angeordnet. Ein direkter Zugang zur Personenunterführung wird angeboten. Mit der Parkgarage werden mögliche Synergien mit den Hochbauvorhaben und der Bahn genutzt. Die höheren Baukosten lassen sich durch den Gewinn an freiräumlicher Qualität für das Bahnhofareal und das zukünftige Wohnumfeld vertreten.

Die Bushaltestellen, Bahnhofsvorfahrt, Taxistandplätze und Kundenparkplätze befinden sich auf Erdgeschossniveau in unmittelbarer Nähe der Personenunterführung und der Hauszugänge. Ein grosszügiges Angebot an Abstellplätzen für Zweiräder wird ebenso angeboten.

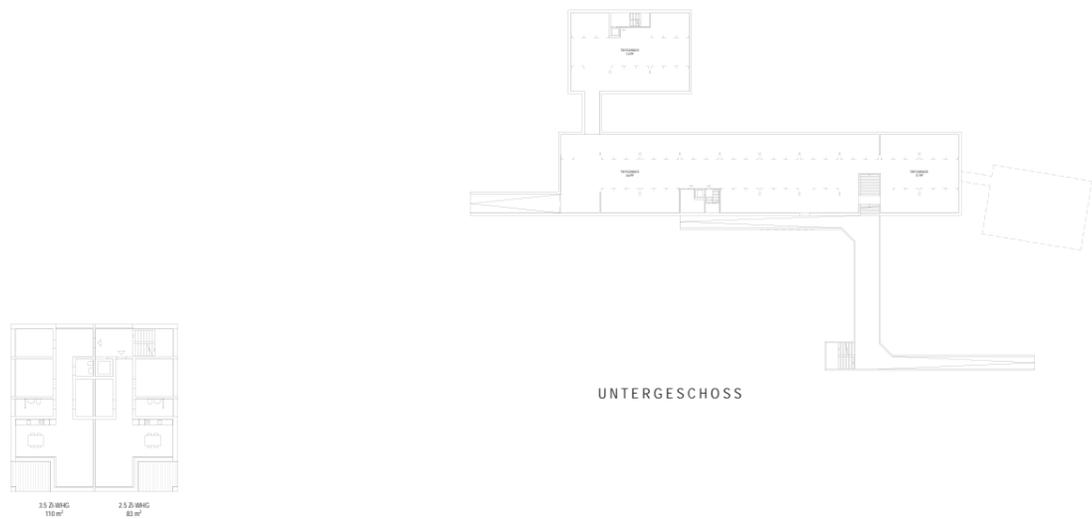
GEWERBEGEBIET WEIERWIES

Südlich der Bahn wird mit der neuen Disposition der Gleisanlagen und der Personenunterführung eine neue Situation geschaffen. Die neue Anlage soll auch „hinter den Geleisen“ nicht nur funktional sondern auch ein angenehmer und benutzerfreundlicher Ort sein. Man soll sich dort sicher fühlen, gerne aufhalten und das Gefühl haben im Dorf willkommen zu sein. Zwei Zugänge (Weierwiesstrasse Ost und West) vermitteln den Zugang zum Perron. Im Bereich der Zugänge sind platzartige Erweiterungen mit geschützten Wartebereichen, Sitzgelegenheiten, Veloabstellplätzen und Kiss+Ride vorgesehen. Für Fussgänger, Biker und Wintersportler wird entlang der Bahn eine Verbindung nach Westen mit Anschluss an das übergeordnete Wegnetz angeboten.



0 50 100 200 500





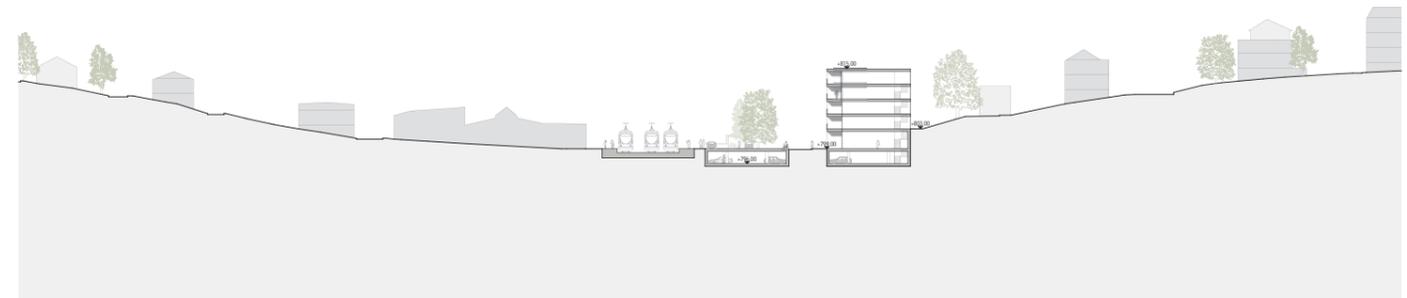
UNTERGESCHOSS



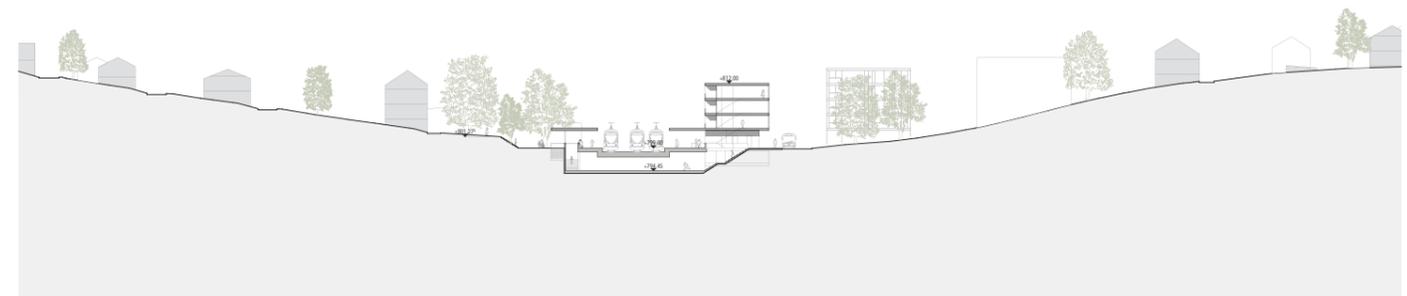
REGELGESCHOSS 1:250



ERDGESCHOSS 1:250



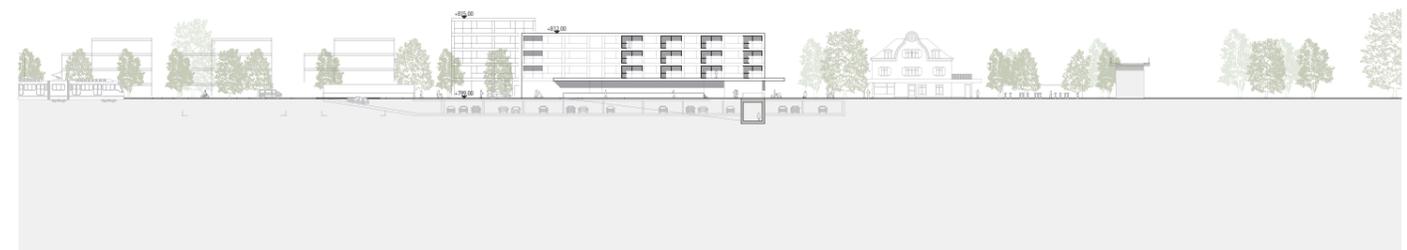
SCHNITT PUNKTHAUS



SCHNITT HAUS AM GLEIS / PERSONENUNTERFÜHRUNG

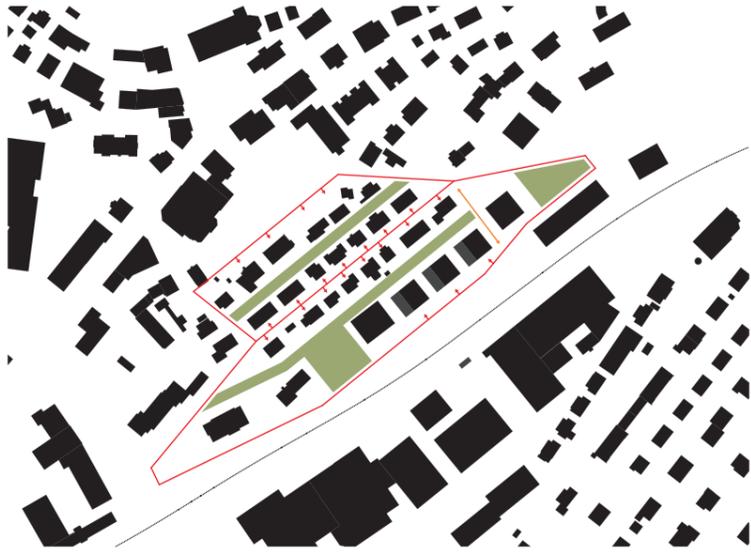


ANSICHT BAHNHOF / HAUS AM GLEIS



ANSICHT BAHNHOFSTRASSE





ÜBERBAUUNGSKONZEPT UNTERDORF BAHNHOFSTRASSE

Das Konzept der Entwicklung des Quartiers Unterdorf Bahnhofstrasse erfolgt auf der Basis der vorhandenen Strukturelemente. Der Bestand ist aufgrund der vorhandenen Kleinteiligkeit als recht stabil einzuschätzen. Es geht daher nicht darum ein neues Quartier zu „erfinden“, sondern die vorhandenen Qualitäten zu stärken und wo sinnvoll, eine Erneuerung und Ergänzung zu fördern. Im Bereich der Unterdorfstrasse ist die heutige Quartierstruktur durchaus intakt. Die bestehenden Qualitäten der Siedlung sind im ISOS dokumentiert. Aufgrund der vorhandenen kleinen Parzellen, einer beachtlichen Dichte sowie der minimalen Grenz- / und Gebäudeabstände werden sich kaum grössere Veränderungen im Bestand ergeben, da der Anreiz für mögliche Mehrnutzungen gering ist.

Um das vorhandene Potential auszuschöpfen werden Spielregeln für den Um- resp. den Neubau von Bauten festgelegt. Es werden Baulinien festgelegt sowie die maximal zulässige Gebäudelängen und Gebäudehöhen definiert. Damit wird der mögliche Spielraum aufgezeigt und Rechtssicherheit geschaffen - eine wichtige Voraussetzung damit die privaten Eigentümer in den Bestand und Unterhalt investieren.

Während es im Bereich der Unterdorfstrasse / Poststrasse vor allem um die weitere Entwicklung des Bestandes geht, ist südlich davon entlang der Bahnhofstrasse mehr Spielraum gegeben. Die Voraussetzungen für eine Innenentwicklung zu einem attraktiven Wohngebiet sind gegeben. Die leicht erhöhte Lage mit einer optimalen Besonnung (Ost-West) sowie im besonderen die Bahnhof- und Zentrumsnähe sprechen dafür.

Das Konzept der Neubebauung an der Bahnhofstrasse, übernimmt die wesentlichen Elemente der Siedlungsentwicklung. Es ist eine Aufreihung von Einzelbauten vorgesehen. Diese sind nicht als Gesamtüberbauung zu verstehen, sondern als grundlegendes Ordnungsprinzip, welches eine gewisse Differenzierung und Variation zulässt. Übergeordnet ist das Prinzip, dass der Zugang, d.h. die Adressierung strassenseitig von der Bahnhofstrasse her erfolgt. Die Gebäude sollen höhenmässig der Topografie folgen und zwischen den Bauten sollen Durchblicke offen bleiben. Der private Grünraum befindet sich rückwärtig als zusammenhängender Freiraum zwischen den Gebäudezeilen. Der Bahnhofstrasse wird damit im übergeordneten Kontext eine neue Funktion. Sie ist nicht mehr nur Zufahrt zum Bahnhof, sondern wird auch Teil des Dorfkerns und bildet einen Bestandteil des attraktiven Wohnumfeldes.



FREIRAUMKONZEPT

Die Freiräume werden mit schattenspendenden Bäumen, einem Brunnen und mehreren Sitzmöglichkeiten gestaltet. Diese Aussenraumgestaltung verleiht dem Bahnhofareal ein ruhiges und einheitliches Gesamtbild. Eine allezeitige Baumreihe fasst und definiert den Dorfkern und begleitet die Bahnhofstrasse.



LEGENDE SIEDLUNGSSTRUKTUR

- Baubereich Überbauung Bahnhofstrasse
Gebäudelänge max. 20m
Geschosszahl max. 4
- Fussgängerverbindung
- Baubereich Strukturierung Unterdorf
Gebäudelänge max. 20m
Geschosszahl max. 3
- Vorbauzone Neben- / und Anbauten
- Freihaltebereich Garten
- Vorplatzbereich
- Strassenraumgestaltung



VERKEHRSKONZEPT

Die Buslinien werden neu als Ring durch den Dorfkern geführt und bedienen damit auch den zentralen Dorfplatz. Der Verzicht auf die Wendeschleife bei der Post bietet im Hinblick auf die Neugestaltung des Platzes neue Möglichkeiten für eine grosszügige Freiraumgestaltung. Direkt vor dem neuen "Haus am Gleis" befindet sich die Bushaltestelle welche für Fahrgäste in Abfahrtsrichtung bereitsteht. Die ehemalige Wendestelle wird in dieser Konzeption nicht mehr benötigt und aufgelöst. Damit können dort Abstellplätze für Autos und Velos zur Verfügung gestellt werden.

Die Besucher sollen vom neuen Bahnhofsgelände empfangen und auf den Perron weitergeleitet werden. Dies führt die Passagiere über eine geradlinige Treppe direkt in die Unterführung und somit auf den anderen Perron. Bestehende Zugänge zum Bahnhof werden durch unterschiedliche Verbindungen für Fussgänger ergänzt.

Das neue Bahnhofsparking bietet an optimaler Lage überdeckte Parkierungsmöglichkeiten mit direktem Zugang zur Personenunterführung und den verschiedenen Neubauten. In unmittelbarer Nähe dem Bahnhofsgelände befinden sich an verschiedenen Orten weitere Parkplätze. Ein grosszügiges Angebot an Veloabstellplätze auf beiden Seiten des Bahnhofs sollen den ökologischen Nahverkehr fördern.

LEGENDE

- Busfahrlinie
- (H) Bushaltestelle
- Unter- / Überführung Fussgänger
- Perron
- Einfahrt Tiefgarage
- Parkplätze Kunden / P+R / K+R
- Abstellplatz Fahrrad, Mofa, Kickboard

ETAPPIERUNG

In einer ersten Etappe sind die Anpassungen an den Gleisanlagen mit der neuen Personenunterführung zu realisieren. In diesem Zusammenhang wird auch der Ergänzungsbau "das Haus am Gleis" mit dem unterirdischen Bahnhofparking ausgeführt. Eine Aufteilung dieser Etappe wäre technisch wohl möglich, sicherlich jedoch mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Das historische Bahnhofgebäude bleibt noch länger bestehen, womit derzeit auch Kosten für Änderungen am Stellwerk hinaufgezogen werden. Verschiedene Beispiele zeigen, dass die Umnutzung eines Bahnhofgebäudes durchaus attraktiv sein kann und zur Identität des Ortes beitragen kann. Das gegenüberliegende Punkthaus stellt eine sinnvolle Ergänzung der ersten Etappe dar und wird das Bahnhofprojekt überzeugend abrunden.

Die dargestellte Etappierung ist nicht als verbindliche Vorgabe zu verstehen, sondern zeigt eine denkbare Möglichkeit, welche sich nach der Verfügbarkeit der Grundstücke und den Absichten der Eigentümer richtet.



2030



2040



2050



DEGE

raumfindung architekten, Rapperswil

graber allemann landschaftsarchitektur, Altendorf

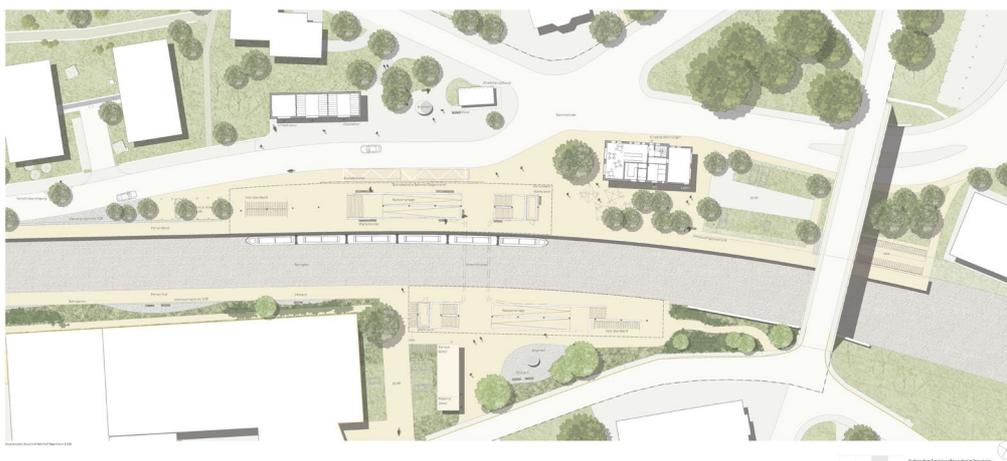
Projektbeschreibung

Das Verfassersteam nimmt aufgrund einer fundierten Ortsanalyse eine klare Haltung hinsichtlich der Dorfstruktur von Degersheim und den Umgang und die Weiterentwicklung des kulturellen Erbes ein. Historische Entwicklung, Baustruktur, räumliche Atmosphäre und die spezifische Qualität des Ortes werden präzise erkannt und die Aufgabenstellung in sorgfältiger Weise planerisch aufgearbeitet. Unter den Prämissen bauliche Dorfstruktur und angemessene Dichte, Topografie, Freiraum und Verkehr werden mögliche Szenarien aufgezeigt, wie Degersheim das zentrale Bahnhofgebiet beidseitig der Geleise aufwerten kann. Das Wesen der Dorfidentität in seiner ländlichen Eigenart und Massstäblichkeit soll schrittweise und sinnvoll weitergesponnen, die historischen Bedingungen und Bauzeugen integriert werden. Bei der Erkennung der Qualität und Ableitung der Bedürfnisse gilt es, die Konsequenzen der zukünftigen Entwicklung für das Dorfbild abzuwägen und eine sukzessive Entwicklung unter Beibehaltung der gewachsenen Strukturen zu ermöglichen. Das Repertoire des Beitrags schöpft aus den prototypischen Merkmalen und Stimmungen des Ortes. Individuelle Reaktionen und akurate Vielfalt der lokalen Eingriffe stellen sich über Gleichmacherei. Eine bauliche Verdichtung mit Fingerspitzengefühl ermöglicht es, das lokale Setting zu schärfen und die Anmutung des ländlichen Dorflebens zu erhalten.



Übersichtsplan

Initialprojekt ist der Bahnhofperimeter SOB und seine unmittelbare Umgebung. Anstelle einer möglichen massiven Baumasse wird das historische Bahnhofgebäude von Vordächern und Anbauten befreit und die Erdgeschossnutzung aktiviert. Davon abgelöst organisieren westlich und östlich der Geleise angeordnete und durch eine Unterführung verbundene Perrondächer die Nutzungs- und Funktionsansprüche des Bahn- und Busbetriebs und markieren den Bahnhof. Sie dienen als dorfsseitige Ankunftsorte und Drehscheiben. Der Bahnhofplatz erfährt eine räumliche Grosszügigkeit, das gegenüberliegende Hotel Bahnhof und der Kiosk werden Teil des Ensembles. Hangseitig wird ein neues, flaches Infrastrukturgebäude mit Veloparkierung den Platz begrenzen. Die Parkfelder werden nördlich und südlich davon verortet. Auf der Ostseite entsteht ein bescheidener aber sinnvoller Zugangsplatz mit Aufenthaltsqualität. Der öffentliche Verkehr spielt für die Ausgestaltung des Bahnhofplatzes eine wichtige Rolle. Eine akribisch durchgeführte Untersuchung der Buslinien- und Fahrplanmodalitäten ermöglicht den Verzicht auf die Wendeschleife im engen Bahnhofperimeter und vermeidet Buskreuzungen. Die Veränderung der Linienführung der Buslinien 184 und 751 befreit die Poststrasse von Busverkehr und ermöglicht eine Busanlegekante aus südlicher Richtung.



Übersichtsplan Bahnhof

Die Nachverdichtung und sukzessive Erneuerung der Baustrukturen am nach Süden orientierten Dorfhang soll mit einer offenen, durchgrüntem und durchlässigen Bebauungstypologie erfolgen. Die Baudichte nimmt von Norden zum Süden hin ab. Die approximative Baumassenziffer von 4.0-2.5 erscheint angemessen. Abgeleitet aus der Massstäblichkeit der nach dem Dorfbrand entstandenen, rasterartigen Quartierbereiche, wird ein planerisches Baukastensystem vorgeschlagen, das aufgrund der weiterhin existierenden Bestandesbauten und der respektierten, engmaschigen Parzellenstruktur eine hohe Flexibilität und Freiheit für die zukünftige Entwicklung bereitstellt. Fünf unterschiedliche Grundtypen von Baukörpern erzeugen eine ortsbaulich überzeugende Struktur und ermöglichen eine graduelle Verdichtung vom Dorfkern abwärts bis zu den Geleisen. Dabei soll die Bebaubarkeit ideal und nicht maximal gesteuert werden. Entlang der Unterdorfstrasse prägen traufständige Bauten das traditionelle Bild. Die grösseren Bauvolumen an der Bahnhofstrasse werden abgedreht und stehen giebelständig

zur Strasse, was sich sehr positiv auf das Primat der offenen Dorfbauung auswirkt. Die Haupträume der Wohnungen richten sich attraktiv in zwei Himmelsrichtungen. Das Repertoire der Dachformen spielt eine wichtige Rolle im Erscheinungsbild von Degersheim und können wie vorgeschlagen noch nicht in allen Belangen überzeugen. Das Regelwerk ist für eine substantielle Qualitätssicherung vertieft zu verfeinern und weiterzuentwickeln. Im Rahmen des Bebauungsplanes kann das Bahnhofsgelände etappenweise und unabhängig geplant und realisiert werden. Eine feinmaschige, fussläufige Durchwegung verknüpft sich mit dem Dorf. Die topografische Situation des steil abfallendes Hanges wird geschickt in die freiräumlichen und architektonischen Ansätze integriert. Die gute Belichtung der Wohnräume ist im Ansatz gewährleistet. Die freiräumlichen Themen der Adressierung, der typischen Vorgärten mit Sockelmauern, die mit dem Dorfbild verbundenen Gartensequenzen und durchlaufenden Grünräume sind weitgehend überzeugend gelöst. Die Bahnhofstrasse wird als bescheidene Zufahrt gestaltet, leicht zum Geleisefeld hin verschoben und mit einem Trottoir versehen. Dies würde eine Optimierung des Vorgeländes der Bauten entlang der Strasse mit Vorgärten ermöglichen und die unmittelbare Erscheinung des Dorfrandes vom Zug aus aufwerten. Die Verlegung der Unterdorfstrasse im westlichen Bereich wird als problematisch aber nicht matchentscheidend beurteilt.

Südlich der Geleise wird das Gewerbe- und Industrieareal als in sich verwobener Cluster verstanden, das Nutzungsprofil beibehalten, mit einem passgenauen Neubauvolumen ergänzt und mit möglichen Zwischennutzungen für Startups angereichert. Der baustrukturelle Kontrapunkt des grossmasstäblichen Baufeldes insgesamt in Bezug zum gegenüberliegenden Dorfkern wird als ortsbauliche Qualität gelesen. Der vorgeschlagene Geleisepark eröffnet die Chance, den adressbildenden Arealrand zur SOB hin aufzuwerten und sinnvoll zu beleben.

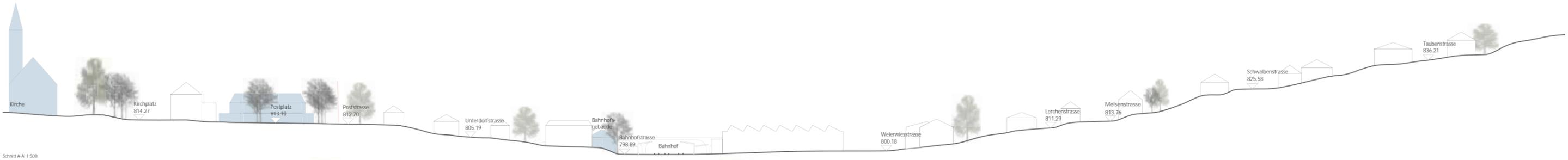
Insgesamt handelt es sich um einen sorgfältig durchgearbeiteten Vorschlag, der den ortsbaulichen und historischen Bedingungen grosses Verständnis entgegenbringt und die Strategie der baulichen und verkehrlichen Weiterentwicklung von Degersheim an der Nahtstelle zur SOB auf intelligente Weise umsetzt.



Modellfoto Ansicht Richtung Norden



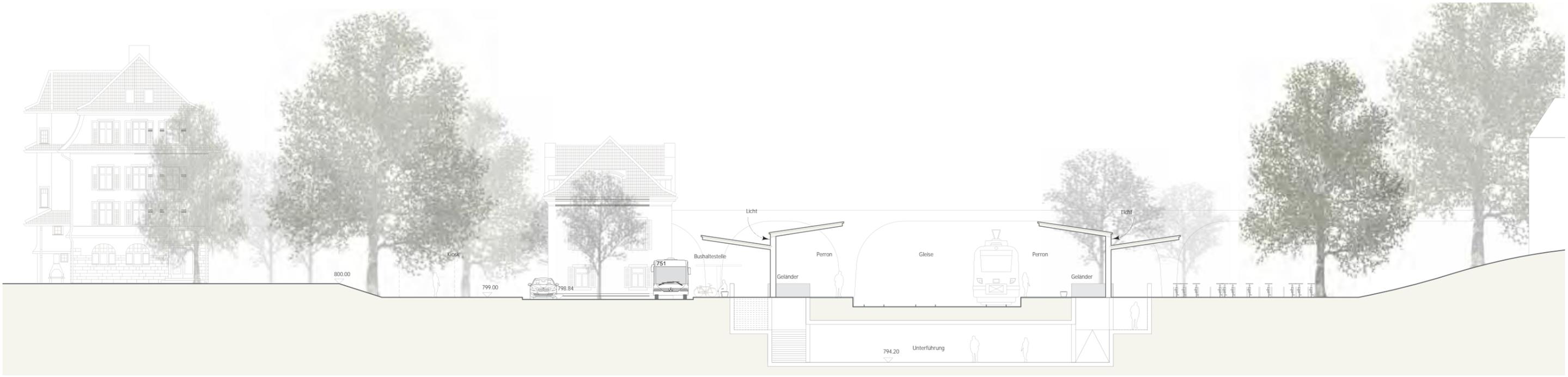
Modellfoto Ansicht Richtung Westen



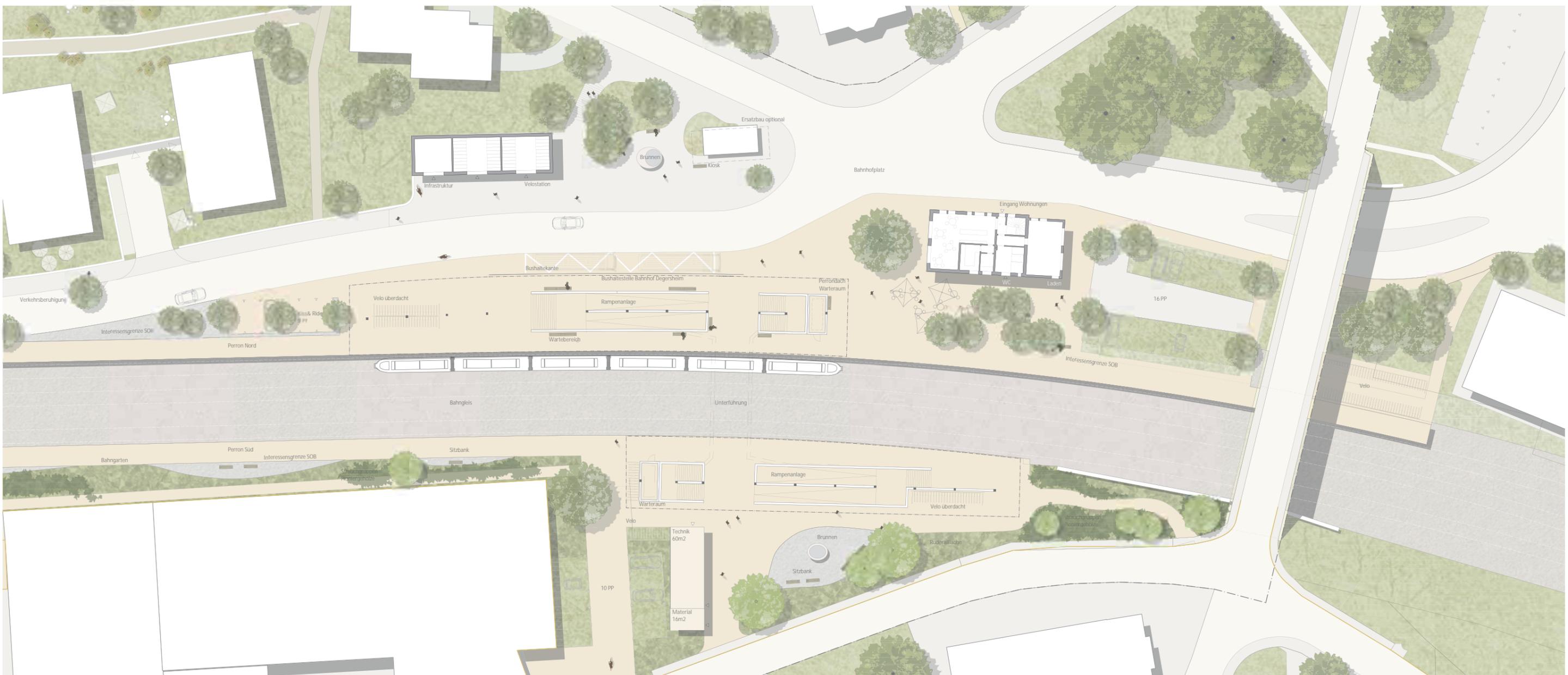
Schnitt A-A' 1:500



Situation 1:500



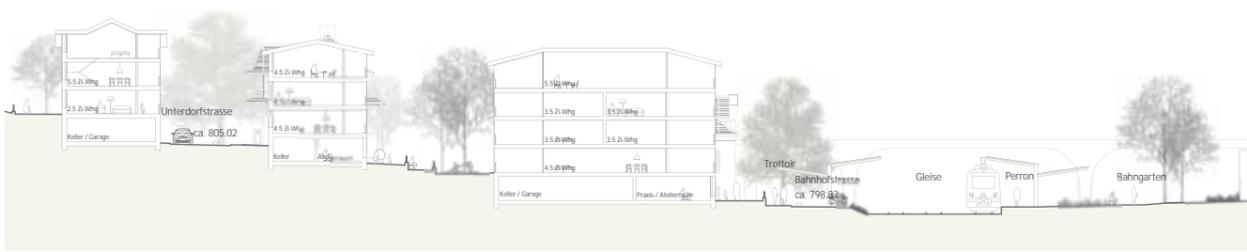
Schnitt B-B' 1:100



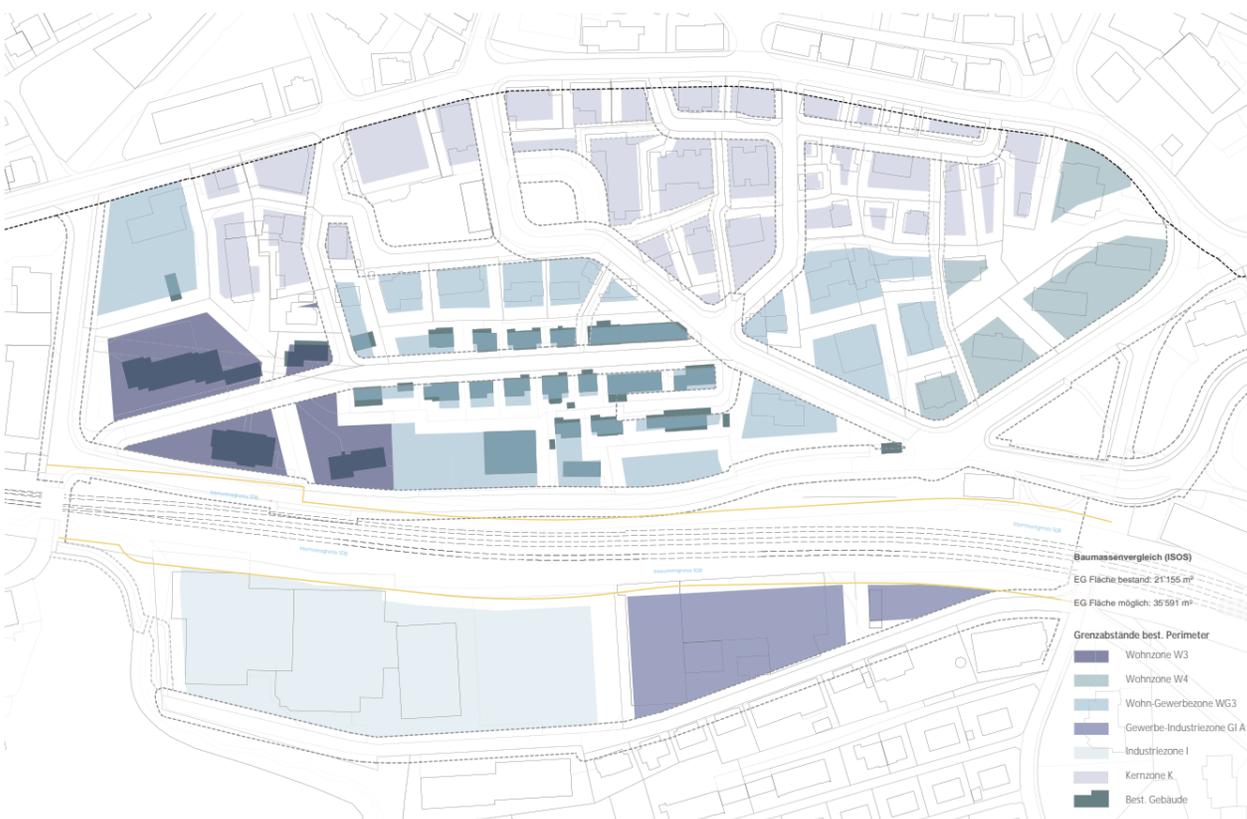
Situationsplan Ausschnitt Bahnhof Degerheim 1:200



Ansicht 1:100



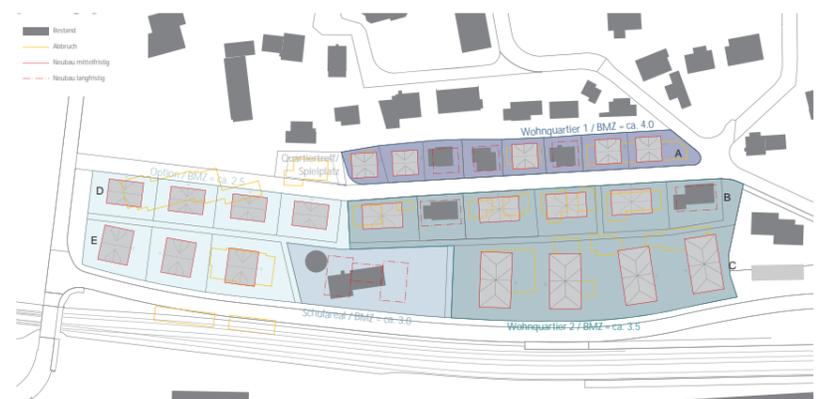
Schnitt C-C 1:250



Übersichtsplan Baumassenvorgleich und seitliche Abstände ISOS 1:1000



Bestand 1:1000



Quartierhaltungplan 1:1000



Regelgrundrisse 1:1000



Typ A



Typ B



Typ C



Typ D



Typ E

Gebäudetypen 1:200

‘Weiter im Takt’

Thomas.K.Keller.Architekten, St.Gallen/Zürich

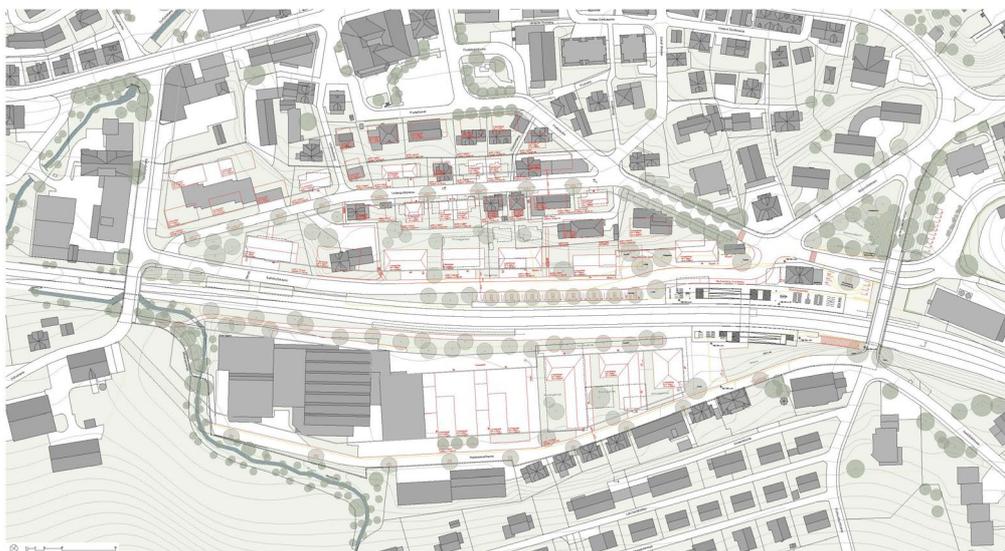
Projektbeschreibung

Die Strategie für das Bahnareal basiert auf grossem Respekt und Wertschätzung für das Dorf Degersheim. Gleichzeitig formulieren die Verfasser ein klares, wachstumsorientiertes Zielbild, welches den heutigen «Bahngraben» überwindet und das Bahnareal als attraktiven baumgesäumten Raum zu einem verbindenden Element aufwertet, die bauliche Entwicklung beidseits der Gleise ermöglicht und auch sucht.

Die im ersten Workshop noch recht abstrakt formulierte Idee des ringförmigen Gesamtraumes konnte zu einer gut lesbaren tragenden Konzeptidee weiterentwickelt werden.

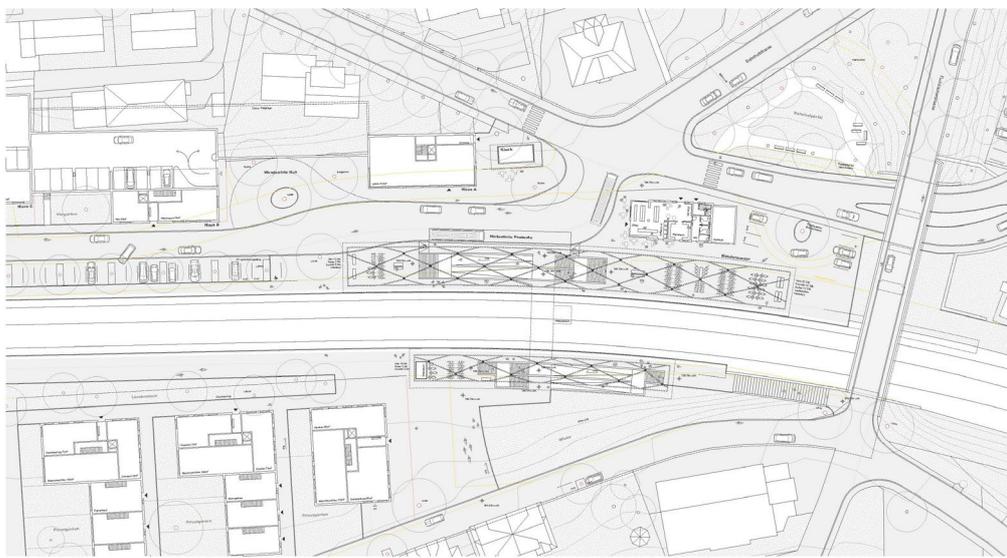
Die bauliche Struktur mit strassenständigen Häusern wird mit ebenfalls im Dorf vorhandenen, vertrauten Elementen weitergeführt: Vorgärten, Einzelbäume und entlang der Bahn mit einer Baumreihe resp., einem Baumhain aus Lärchen auf der Südseite der Bahn.

Eine Etappierung bei Wohnhäusern und Parkierung ist glaubhaft aufgezeigt. Um die städtebauliche Disposition Bahnhofstrasse / Bahnhofplatz zu verstehen und zur Wirkung zu bringen, müssten wohl die Häuser A, B und C als Ensemble erstellt sein.



Übersichtsplan

Die Dimensionierung der beiden Perrondächer des Bahnhofareales erfolgt hierarchisch, der Bedeutung und der Frequenzen gemäss grösser auf der Dorfseite und kleiner auf der Südseite. Die Perrondächer sind eigentliche Mehrzweckbauten für den Zugang zur Bahn, als Schutzdach beim Bushalt und zum Abstellen von Fahrrädern, Scootern, etc. Diese «Bahn- und Bus- Kundencenter» sind optimal organisiert und die Abläufe gut gelöst. Kiosk, attraktive Nutzungen im Erdgeschoss des Bahnhofsgebäudes, Kurzzeitparkplätze und baumbestandene Plätzchen versprechen eine benutzerfreundliche, dem Ort angemessene und einladende Visitenkarte für Bahn und Dorf.



Übersichtsplan Bahnhof

Das sehr detailliert entwickelte Regelwerk für die Innenentwicklung des westlichen Wohnareales mit klassischen Städtebau-Instrumenten (Baufelder, Strassenabstände, Gebäudehöhen) bildet einen sehr tauglichen, praxisnahen Baukasten für die Gemeinde zur Steuerung der baulichen Qualität in den bahnnahen Quartieren. Bei gemeinsamem Vorgehen von benachbarten Parzellen können in definiertem Rahmen speziellere und grössere Volumen erstellt werden. Die Häuser entlang der Bahnhofstrasse folgen als traufständige längliche Baukörper der Strasse und den Höhenlinien. Mit einem leichten horizontalen Versatz von Haus B und der Differenzierung in der Höhe bei Haus A wird eine szenische Spannung für den Strassenraum aufgebaut und der Nutzer so auf den Bahnhofplatz geführt. Dort bilden Haus A, das heutige Bahnhof Pub und das von Vordächern entschlackte und sorgfältig renovierte Bahnhofsgebäude ein Ensemble, welches neu adressbildend für Degersheim wirkt. Die ruhige Gesamtwirkung mit fast gleichförmigen Häusern wird erkauf durch ein eingeschränkten Wohnungssplit von ausschliesslich mittleren Wohnungsgrössen (3.5 Zi und 4.5 Zi).

Die im Modell gezeigten winkelförmigen Volumen des südlichen Gewerbeareales folgen in der Körnigkeit entlang der Bahn den Häusern auf der Nordseite und bilden so ein attraktives

Pendant auf der Südseite. Sie öffnen sich zur Südwestseite, so dass gut besonnte attraktive Wohnateliers entstehen, welche durch die Nutzung mit Gewerbe und Atelier entlang der Bahngeschick vom Lärm geschützt sind. Die Einzelbauten entlang der Weierwiesstrasse erfahren durch die Neubauten oder Umnutzungen eine deutliche Aufwertung.

Der Vorschlag «Weiter im Takt» zeigt eine Dorfentwicklung bezüglich Dichte am oberen Ende der Skala und bildet so einen wertvollen Beitrag für Diskussion um die künftige Entwicklung des Bahnareals als Essenz daraus. Dem Beurteilungsgremium fehlt jedoch der Glaube, dass eine solche Dynamik angezeigt ist, fehlt doch der Druck dazu weitgehend. Eine zu starke Entwicklung am Bahnhof würde zudem Investitionskraft aus dem historischen Dorfkern abziehen und dessen Unterhalt und Weiterentwicklung schwächen. Das eindrückliche Perrondach wirkt zwar einprägsam, stellt jedoch das zum Bijou renovierte Bahnhofsgebäude etwas auf die Seite. Die Wohnhäuser entlang der Bahnhofstrasse suggerieren die grosse Silhouette, fast wie an einem See- oder Flussufer. Die Erwartung kann dann aber nicht eingelöst werden mit den im Erdgeschoss angeordneten Kellern und Waschräumen.

So attraktiv und verlockend die aufgezeigten Potentiale südlich der Bahngleise sind, so wertvoll sind auch die Arbeitsplätze für Degersheim. Mitgenommen werden kann das aufgezeigte Potential vor allem im südlichen Teil, wo publikumsoffene Nutzungen z.B. im kulturellen Bereich in der heutigen Zone erwünscht sind.

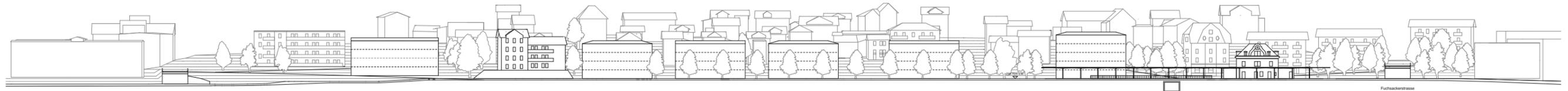
«Weiter im Takt» zeigt eine zwar in sich angemessene und ausgewogene Entwicklungsstrategie, wird jedoch als etwas zu forsch für den gegenwärtigen Takt von Degersheim gewertet.



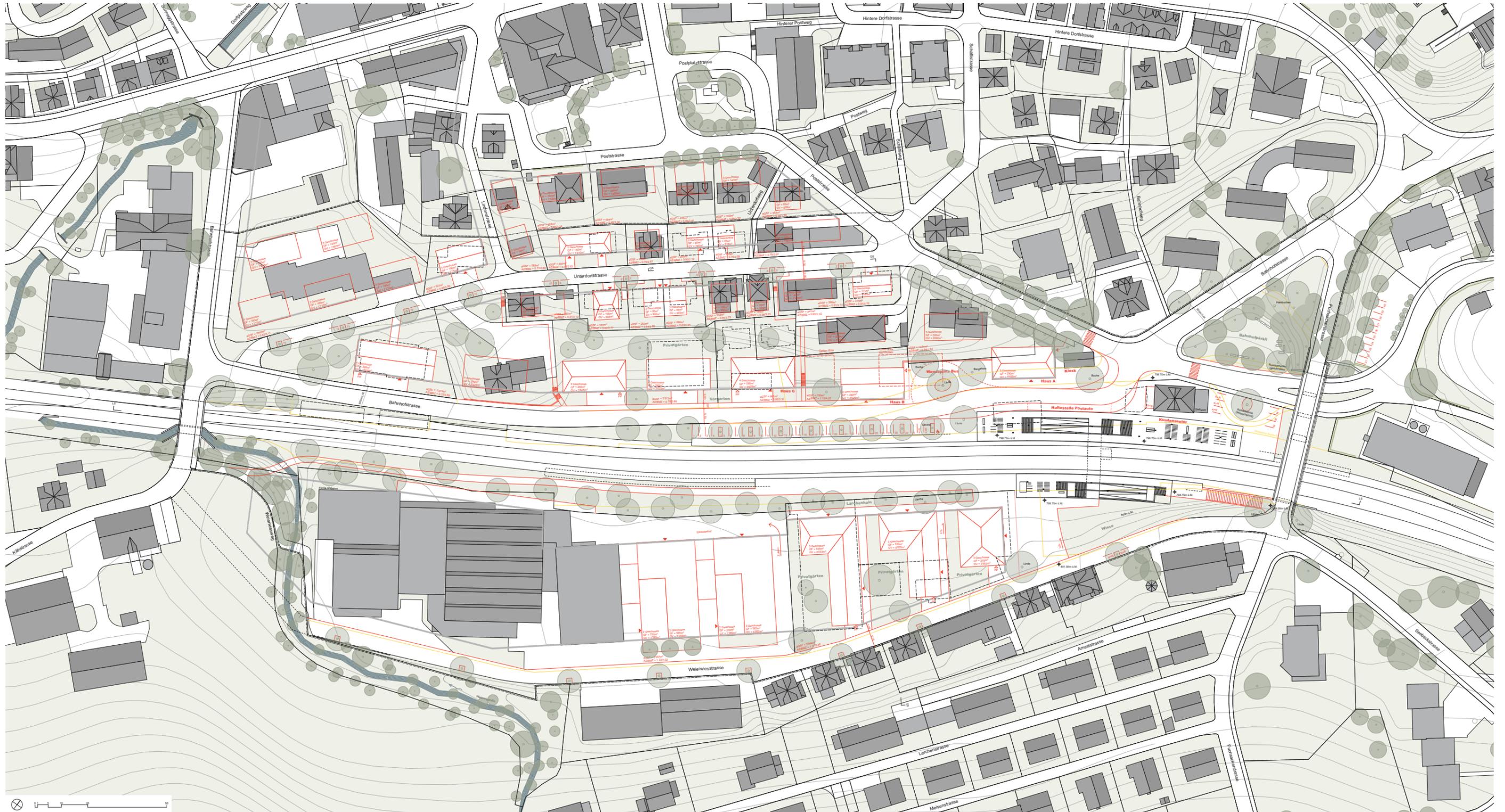
Modellfoto Ansicht Richtung Norden



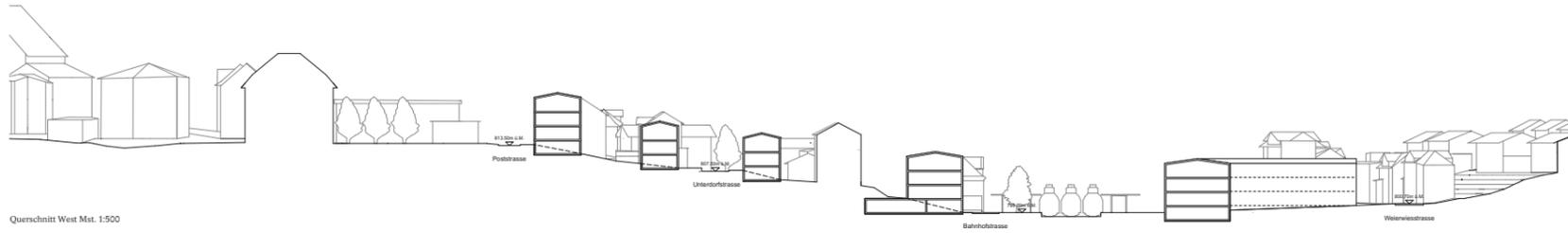
Modellfoto Ansicht Richtung Westen



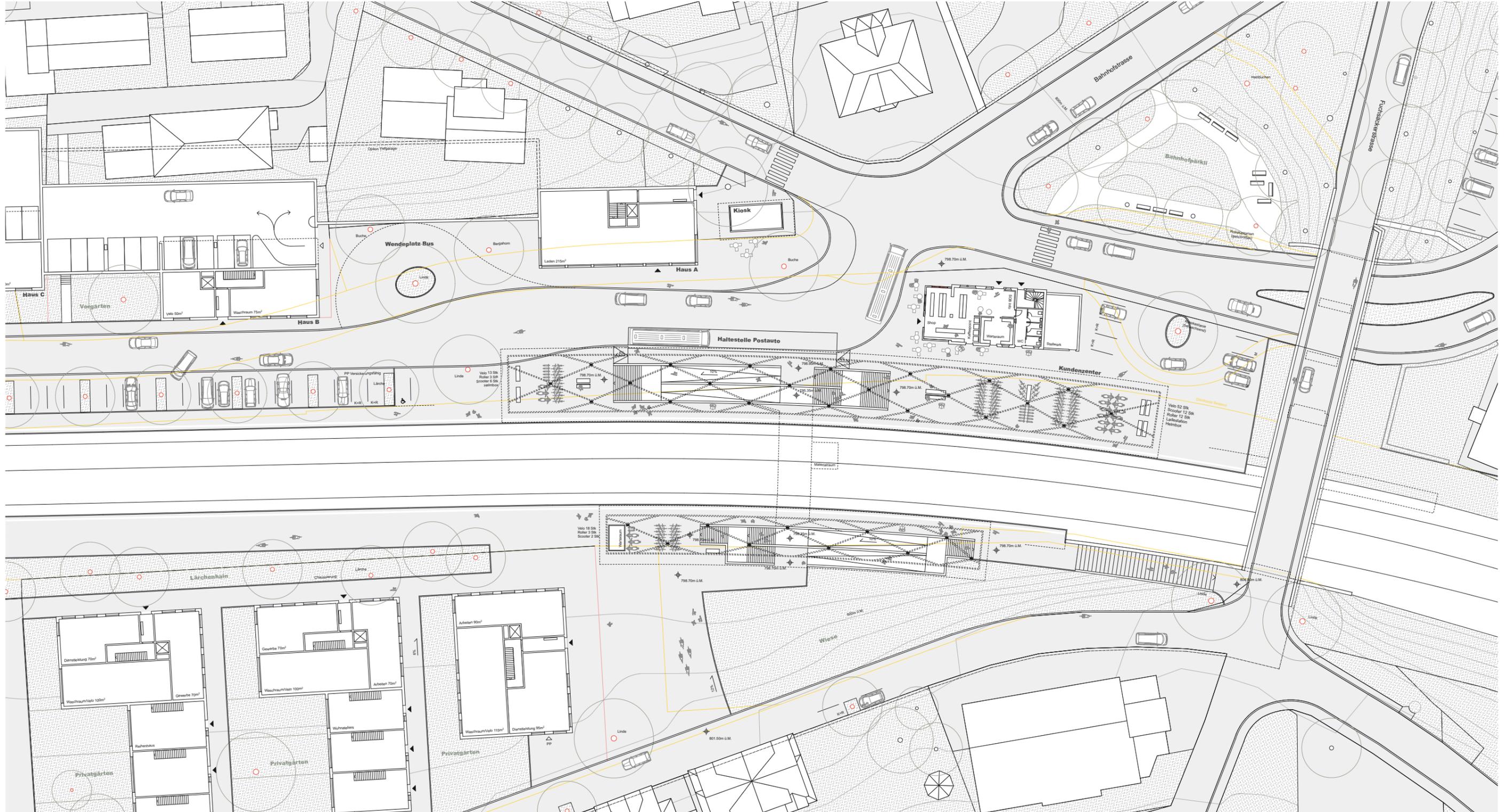
Längsschnitt Süd Mt. 1:500



Situation Mt. 1:500



Querschnitt West Mst. 1:500



Grundriss Bahnhofareal Mst. 1:200



Ortsbauliche Struktur 2050 Mst. 1:2500

Team

Ortsbauliche Strategie und Architektur:
Thomas K. Keller Architekten, St. Gallen
Beratung Freiraum:
Martin Klausner, Rorschach
Beratung Verkehr:
Nagel + Steiner, Marco Steiner, St. Gallen



Degersheim um 1929

Ausgangslage

Die Gemeinde Degersheim will in Zusammenarbeit mit der SOB eine nachhaltige Strategie für die Entwicklung des Bahnhofgebietes Degersheim entwickeln. Dafür hat sie einen Studienauftrag ausgeschrieben, welcher im Sinne einer Testplanung Zukunftsvisionen für den Zugang zur Bahn und für die Entwicklung der angrenzenden Quartiere aufzeigen soll. Für solche eine Entwicklung gilt ein Zeithorizont von mindestens zwei bis drei Jahrzehnten.

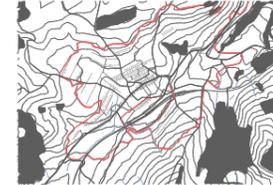
Unser Konzept „Weiter im Takt“ basiert auf einer klaren und fundierten Analyse der heutigen Landschafts- und Siedlungsstruktur. Denn nur mit dem Wissen um die wesentlichen Charakteristika von Landschaft, Infra- und Baustruktur kann eine charaktervolle und damit nachhaltige Zukunftsvision entwickelt werden. Auf der Basis unserer topologischen und morphologischen Analysen haben wir ein Portrait von Degersheim und dem Planungssperimeter gezeichnet, um unsere Zielsetzung aufzubauen.

Das Bahnhofareal ist ein besonderer Kraftort, weil es als relativ breite Hochebene auf der Passhöhe zwischen dem Talern des Talbachs und Waldbachs liegt. Die Aufschüttung des Brückendamms im Osten und der Bahndurchschnitt im Westen (1910) lassen den Bahnhofraum als einen abseits gefassten und immer noch landschaftlich geprägten Raum erscheinen, was eine einzigartige Qualität ist.

Das Dorf ist insgesamt weniger durch die Einzelbauten, als vielmehr durch seine spezielle ortsbauliche Struktur nach dem Dorfbrand (1818) geprägt. Neben dem Dorfkern entlang der Hauptstrasse sind die neu angelegten Strassenzüge für die Heim- und Kleinbetriebe der Stickereiindustrie eine Charaktereigenschaft von nationaler Bedeutung. Die ISOS-Begrifflichkeit dazu heisst „Verstädtertes Dorf“, die Strassenzüge der Ingenieure für eine optimale Belichtung der Häuser verschmelzen mit dem Vorplatzklassizismus der Holzhäuser, was zusammen zu einem stolzen und „halbstädtischen“ Auftritt führt. Die Planungsinstrumente dahinter sind klassische Baulinien- und Höhenbeschränkungsmassnahmen. Das berühmte Pendant dazu ist die Planung des Wiederaufbaus von La Chaux-de-Fonds Ende des 18. Jahrhunderts.



Einzigartige Lage von Degersheim auf der Passhöhe



Wiederaufbau von 1916: „Verstädtertes Dorf“ (ISOS)

Lesart des Ortes und Zielsetzung

Ausgehend von der Analyse wird ein Zielbild formuliert, das die wichtigsten Aspekte für den Bereich südlich der Hauptstrasse zusammenfasst:



Der Raum zwischen den beiden Brücken soll bestmöglich als zusammenhängender Raum lesbar bleiben. Es liegt ein grosses Potential darin, wenn dieser Raum zwischen dem Dorf und dem Einfamilienhausquartier im Süden angemessen gestaltet und als freiräumliche „Mitte“ wirken kann. Dafür ist es sinnvoll, wenn die Baulinien beidseitig der Geleise für die mittel- bis langfristige Entwicklung auf eine ausseräumliche Gesamtform zielen.

Zwischen der Hauptstrasse und dem Bahnhofareal machen die bestehenden Erschliessungsmuster und die damit verbundenen Baugeweirte immer noch Sinn. Es besteht das Potenzial, den Postplatz und den Parkplatz hinter dem Gemeindehaus als zusammenhängenden Raum zu lesen und allmählich neu zu strukturieren. Im Südwesten des Areals besteht das Potenzial, die Weierstrasse bis zur westlichen Brücke zu verlängern. Insbesondere könnte die Firma Angehrn damit eine bessere Adresse und eine bessere Anbindung erlangen.

Ausgehend von diesem Zielbild werden mit unserem Konzept folgende Strategiefelder verfolgt, die wir als Empfehlung an die Gemeinde Degersheim und die SOB richten:

1. Bestehende Strassenzüge weiterentwickeln

Nach Überprüfung der bestehenden Strassenzüge und der damit verbundenen Bautiefen empfehlen wir, das ortsbauliche Konzept für die bauliche Weiterentwicklung auf der bestehenden Strassenstruktur aufzubauen.

Sowohl die Unterdorfstrasse wie auch die Weierstrasse haben ein angemessenes Profil, das weiter entwickelt und aktualisiert werden kann. Es lohnt sich nicht, für neue Bautiefen neue Strassenzüge anzulegen.



Die bestehenden Strassenzüge leicht anpassen.

Etappeierung

Ausgangslage - Siedlung Bestand mit Neugestaltung Bahnhofareal



Phase 01 - Mögliche Neubauten oder Ersatzbauten mit Neugestaltung Bahnhofareal, ca. 2030



Phase 02 - Zunahme von Ersatzbauten mit Neugestaltung Bahnhofareal, ca. 2040



Phase 03 - Gesamterneuerung mit Neugestaltung Bahnhofareal, ca. 2050/2060



Anpassung Bahnhofareal - Bebauung mit geringfügiger Anpassung Bahnhofareal



Tiefgarage

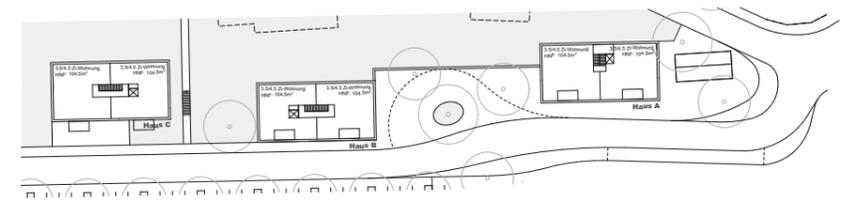
Erdgeschoss Bahnhofstrasse Mst. 1:500



Typologien

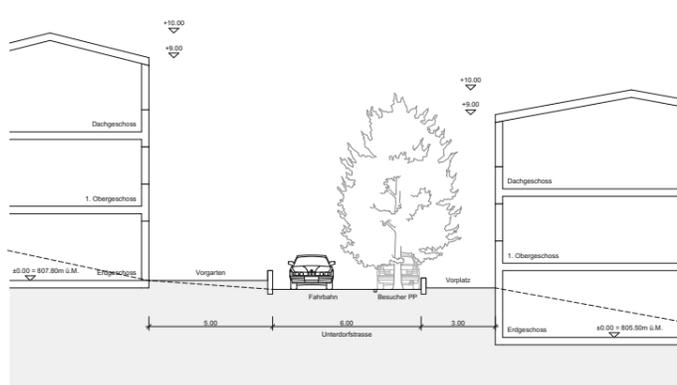
Regelgeschoss Mst. 1:500

Haus C	Haus B	Haus A
4 Geschosse	4 Geschosse	5 Geschosse
EG: PP, Keller	EG: PP, Keller	EG: Gewerbe
1. OG - 3. OG: Wohnen	1. OG - 3. OG: Wohnen	1. OG - 4. OG: Wohnen
GF: 290m ²	GF: 290m ²	GF: 290m ²
HNF (72% von GF): 209m ²	HNF (72% von GF): 209m ²	HNF (72% von GF): 209m ²
104.5m ² /Wohnung	104.5m ² /Wohnung	104.5m ² /Wohnung
6 x 3.5/4.5 Zi-Wohnung	6 x 3.5/4.5 Zi-Wohnung	8 x 3.5/4.5 Zi-Wohnung

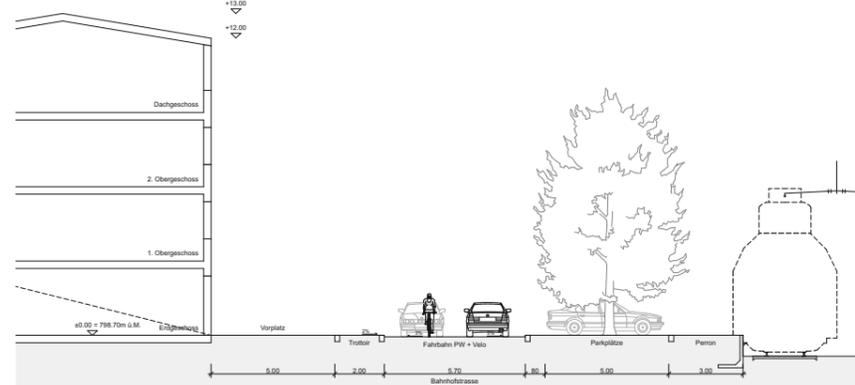


Strassenprofile

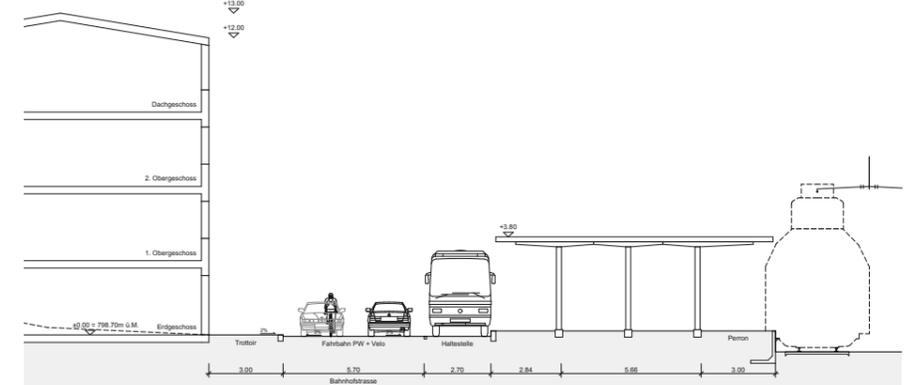
Unterdorfstrasse Mst. 1:100



Bahnhofstrasse Mst. 1:100

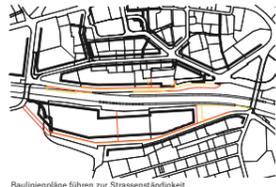


Bahnhofstrasse - Busstation Mst. 1:100



2. Auf den Parzellenstrukturen aufbauen

Die bestehenden Parzellenstrukturen prägen die Körnung von Degerheim. Auf ihnen soll aus ortsbaulichen Gründen und wegen der Grundeigentümerstrukturen bestmöglich aufgebaut werden. Die Siedlungsentwicklung kann so kontinuierlich und stappelförmig erfolgen. Neue Baulinien sollen die Strassenständigkeit bei Neubaumaassnahmen regeln.



Baulinienpläne führen zur Strassenständigkeit.

3. Regelwerk für die Innenentwicklung

Innerhalb der Baufelder und Parzellenstrukturen kann ein flexibler Modus für die Siedlungserneuerung aufgebaut werden. Grundeigentümer können, wenn sie möchten, gemeinsame Projekte entwickeln und mit gegenseitigem Grenzhaushalt auch grosse Gebäudegrundflächen erzielen. Die Geschossigkeitbegrenzungen gewährleisten den Licht- und Sonneneinfall für die benachbarten Parzellen.



Es werden Optionen für die innere Melioration geschaffen.



Höhenbegrenzungen gewährleisten Belichtung und Besonnung.

4. Verkehrskonzept

Unsere Arbeit konzentriert sich schwerpunktmässig auf die Umsteigefunktionen am Bahnhof Degerheim, welche zeitgemäss und zukunfts-fähig konzipiert werden soll. Zeitgemäss meint, dass die Buskante auch in einer kleineren Ortschaft wie Degerheim in unmittelbarer Nähe zum Zugang zur Bahn angeordnet werden soll.

Die vorgeschlagene Buskante kann mit den beiden Baulinien über den grossen Ring von Westen über die Bahnhofstrasse angefahren werden. Es steht aber auch ein Wendekreis im Areal zur Verfügung, falls von Osten angefahren wird. Die Postautoverbindungen unterliegen einem steten fahrplantechnischen Wandel, und auch der Bezug zu den Poststellen ist nicht sakrosankt. Wir denken deshalb, dass sich die Investition in ein zeitgemässes Umsteigen am Bahnhof lohnt.

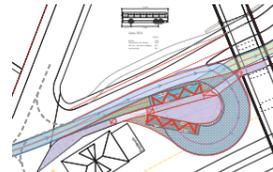
Die Schwachstellenanalyse für den Radverkehr zeigt einen Nachholbedarf für Stellplätze am Bahnhof. Diesem Bedarf wird mit der grossen Dachstruktur entsprochen, unter welchem die Velomobilität inklusive Ladestationen für E-Bikes und Helmdepotmöglichkeiten aufgebaut werden können. Es wird Raum für die Mobilität des 21. Jahrhunderts bereitgestellt.

Bezüglich der Langsamverkehr Regime lassen sich im Rahmen dieser Arbeit nur beschränkt Aussagen machen, da Velostreifen in ein zusammenhängendes und übergeordnetes System eingebunden sein müssen, damit sie Sinn machen. Dasselbe gilt für Tempo 30 Zonen, welche, wenn sie nur auf den Planungspereimeter beschränkt sind, aktuell wenig nachvollziehbar sind.

Für die Fussgänger wird innerhalb des Konzepts eine möglichst feingliedrige Durchwegung des Quartiers angestrebt. Dies ergänzt das Strassen- und Wegenetz im Quartier.



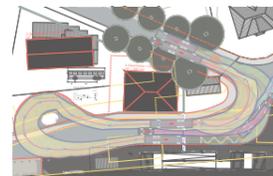
Mögliche Linienführung der Postauto-Busse.



Zeitgemäss Buskanten mit funktionierenden Wendemöglichkeiten sind am bestehenden Standort nicht möglich.

5. Erschliessung und Verkehr Bahnhofareal

Die Wendemöglichkeiten der Postautos wurde für zwei Situationen geprüft. Der bestehende Standort kann bezüglich Umsteigekomfort, Sicherheit und Funktionalität nicht überzeugen. Zudem wäre er nicht nachhaltig, da für Gelenkbusse sicherlich zu eng. Die Funktionsfähigkeit des neuen Wendeplatzes ist nachgewiesen. Beim alten Wendeplatz wird neu Kiss and Ride und Kurzzeitparkierung für den Shop angeordnet.



Option für einen Wendeplatz beim neuen Zugang zur Bahn.

6. Freiraumstrukturen

Das Freiraumkonzept baut auf dem Charakter des Ortes auf, welches von den Interventionen des Wiederaufbaus und den Infrastrukturmassnahmen des frühen 20. Jahrhunderts geprägt sind.

Die strassenständigen Häuser bauen über Vorgärten Adressen zum Strassenraum auf. Dazu wird ein Regelwerk entwickelt, das einen gewissen Anteil an befestigten Vorplätzen ermöglicht. Im Inneren der Baufelder sind Gartenstrukturen möglich.

Die Baumstrukturen stärken und kompletieren den Bestand wie zum Beispiel die Allee an der Poststrasse und das Bahnhofsparthi. Die Wiese südlich des Bahnhofs ist zusammen mit der Brücke ebenfalls ein wichtiges Element der Freiraumstruktur. Sie soll deshalb erhalten werden.

An den Geleisen erhält die Parkierung eine Baumreihe, im Süden charakterisiert ein Baumhain den Freiraum. Es besteht das Potenzial, ein Konzept aufzubauen, das beidseits der Geleise ein zusammenhängendes Thema aufbaut, z.B. ein Lärchenhain im Dorf beidseits der Geleise.



Weiterstricken der bestehenden Grünstrukturen.

7. Bahnhofgebäude

Wir empfehlen, das Stationsgebäude zu erhalten und wieder näher an seine ursprüngliche Erscheinung zu führen. Es ist ein wichtiges Bauwerk und steht in der Tradition der charaktervollen Bahnhofsbaukunst entlang der Südostbahn.

Im Erdgeschoss werden Toiletten, Warterraum und Shop eingebaut. Statt des Vordachs wird mit dem neuen Dach für den Zugang zur Bahn ein neuer öffentlicher Raum artikuliert, welcher an die alten Dächer und Warteverandas erinnert.



Der Bahnhof von Degerheim um 1910.



Der Bahnhof von Degerheim um 1920.

8. Der neue Zugang zur Bahn

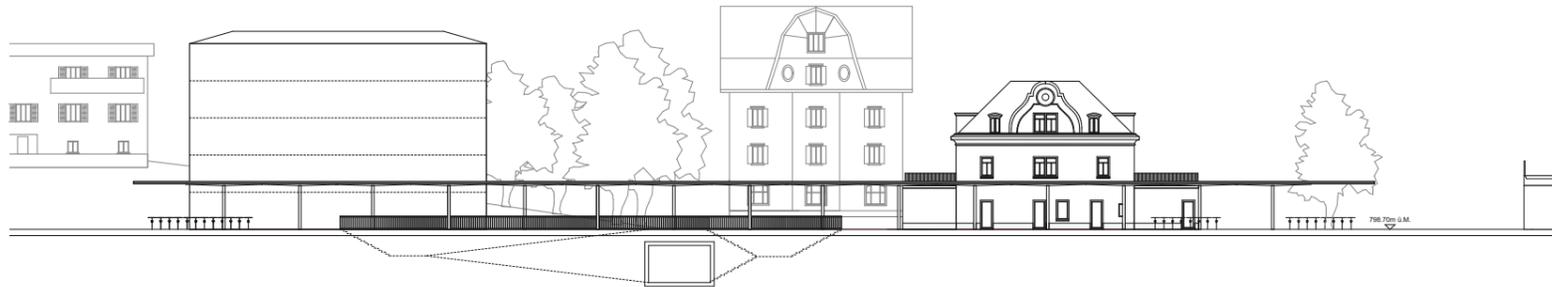
Das neue Perrondach erfüllt drei Funktionen. Es dient erstens als Haltestellendach für die Busse. Es überdacht die Rampen und Treppen und dient damit als neuer Zugang zur Bahn. Zudem überdacht es die Velo- und Motorräder. Die Dächer bauen einen Bezug zum historischen Bahnhof auf, enthalten aber auch eine moderne Komponente. Allenfalls ist eine gestrichene Holzkonstruktion denkbar.



Perrondach und Zugang zur Bahn im denkmalpflegerischen Kontext, HB St. Gallen.

Ansichten Bahnhofareal

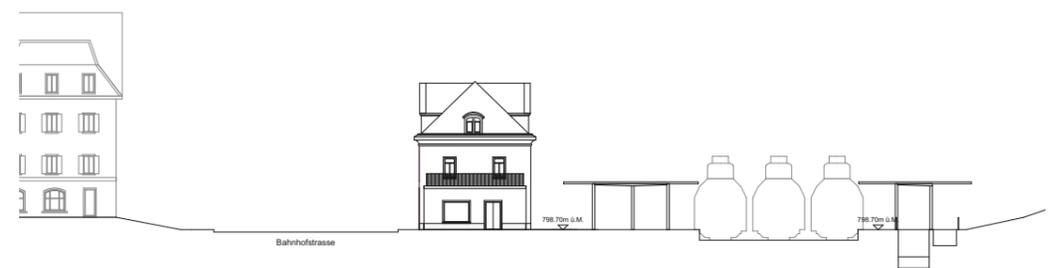
Ansicht Süd Mit. 1:200



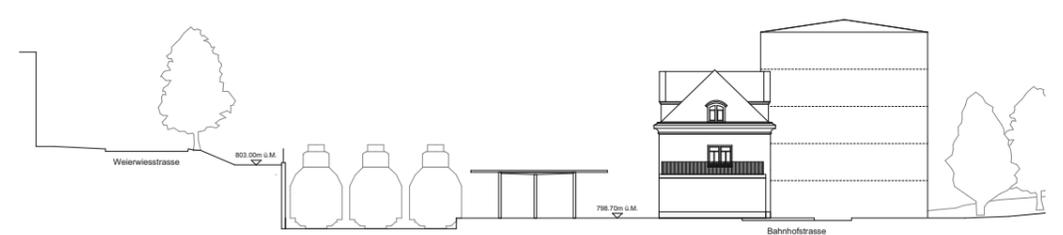
Ansicht Nord Mit. 1:200



Ansicht West Mit. 1:200

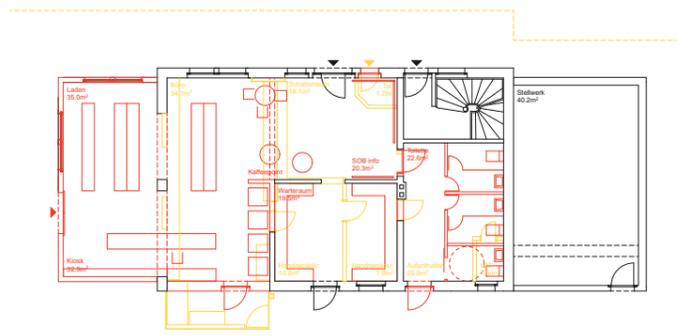


Ansicht Ost Mit. 1:200



Vertiefung Bahnhofgebäude

Grundriss EG Bahnhofgebäude Mit. 1:100



Längsschnitt Bahnhofgebäude Mit. 1:100

