

Buchs SG Bahnhofplatz - Rheincity 1. Etappe

Studienauftrag mit Präqualifikation

März 2013



Inhalt

1. Aufgabe	4
2. Organisation / Verfahren	6
3. Zwischenbesprechungen	7
4. Vorprüfung	8
5. Prüfung Verkehrsregime	9
6. Beurteilung	10
7. Empfehlung des Beurteilungsgremiums	11
8. Genehmigung	12
9 Studienbeschriebe	13

1. Aufgabe

4

Ausgangslage

Das Areal zwischen Langäulistrasse und Bahnhofstrasse sollte ursprünglich zu einem regionalen Güter- und Dienstleistungszentrum entwickelt werden. In der Zwischenzeit haben sich die wirtschaftlichen und bahnbetrieblichen Randbedingungen gewandelt. Ein Güter- und Dienstleistungszentrum entspricht nicht mehr den Bedürfnissen. Das Areal soll für andere Nutzungen geöffnet werden.

In einem ersten Schritt wurde über das gesamte Areal eine Machbarkeitsstudie erstellt. Diese zeigt die möglichen, künftigen Nutzungen und stimmt diese mit den verkehrlichen Anforderungen ab. Gestützt auf dieses Konzept haben die SBB, die Gemeinde Buchs und das kantonale Amt für Raumentwicklung entschieden, das Areal einer gemischten Nutzung mit Schwerpunkt Wohnen / Dienstleistung zuzuführen. Die weitere Entwicklung soll über einen Studienauftrag evaluiert werden.

Im Bereich des Bahnhofplatzes soll durch den Abbruch des Postgebäudes Raum für einen zeitgemässen Bushof und einen attraktiven Bahnhofplatz geschaffen werden. Demgegenüber soll der nördliche Teil «Rheincity» in einer ersten Etappe für wertschöpfungsattraktive Büroflächen, Zentrumswohnen, etc. entwickelt werden. Das Nutzungsprogramm sieht somit im Groben wie folgt aus:

- Schaffung eines repräsentativen Bahnhofplatzes inkl. Umsteigemöglichkeiten, Taxisstände und Kurzzeitparkierung im Süden;
- Schaffung eines modernen Bushofes mit mind. sieben Anlegekanten in der Mitte des Bearbeitungsgebietes;
- Schaffung einer hochwertigen Bebauung für Wohnen und Dienstleistung im nördlichen Teil des Planungsperrimeters (Rheincity).

Die Aufgabenstellung ist anspruchsvoll. Auch wenn mit den bisherigen Studien die Randbedingungen zum grössten Teil aufgearbeitet sind, ist die Umsetzung im konkreten Projekt anspruchsvoll und erfordert den Einbezug zahlreicher Stellen. Es kann in dieser Form daher schlecht am Markt platziert werden, sondern muss zuerst weitergehend planerisch entwickelt werden.

Die Veranstalter wollen mit diesem Verfahren die Umzonung für die erste Etappe der Umnutzung des Güterbahnareals einleiten. Nebst dem Anspruch an eine gute städtebauliche Qualität wird auch eine hohe Wertschöpfung für Investoren und Grundeigentümer angestrebt.

Ziele

Grundsatz

Der Studienauftrag sollte zukunftsweisende Lösungen für die kurz- bis mittelfristige Umnutzung und ortsbauliche Neustrukturierung des Bereiches Bahnhofplatz-Post-Güterbahnhof (1. Etappe) aufzeigen.

«Bahnhofplatz»

Insbesondere war ein hochwertiges Gesamtkonzept für den Bahnhofplatz mit Bushof als Nucleus des Entwicklungsgebietes aufzuzeigen. Dieses Konzept hatte den Ansprüchen an einen städtischen Auftakt mit Aufenthaltsqualität zu genügen. Gleichzeitig waren die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr und motorisierter Individualverkehr) in entsprechender Gewichtung zu würdigen. Eine verkehrstechnisch nachhaltige Organisation des Bahnhofplatzes mit Bushof war zentraler Bestandteil der Aufgabenstellung. Zwingend war eine zeitgemässe und verkehrstechnisch optimierte Lösung für einen Bushof inkl. mittelfristiger Reserven aufzuzeigen.

«Rheincity 1. Etappe»

Die nördlich angrenzenden Bereiche waren für eine stufenweise Entwicklung von modernen Geschäfts- und Wohnquartieren vorzusehen, welche auf die heutigen und auch künftigen Bedürfnisse des Marktes und zukünftiger Bewohner ausgerichtet sein sollten. Zentrales Thema waren wertschöpfungsattraktive Büroflächen, zentrumsorientierte Wohnflächen, etc., welche in ihrer ortsbaulichen und architektonischen Erscheinung auf den Charakter des Bahnhofplatzes reagieren und dessen Bedeutung stärken sollten.

Planungsperimeter



Perimeter Studienauftrag

Betrachtungssperimeter (weiss gestrichelt)

Der Betrachtungssperimeter umfasst den gesamten Bereich des Bahnhof-Güterbahnhofsareals. Es wird wie folgt begrenzt:

- im Süden durch die «Rondelle»
- im Osten durch den Gleiskörper
- im Norden durch die Langäulstrasse
- im Westen durch die Sternstrasse (nördlich) und den «Giessen» (südlich)

Ebenfalls gehört das Areal «Chez Fritz» zum Betrachtungssperimeter. Dieses Areal besteht aus folgenden Teilen:

- einem geplanten Hochhaus
- einem östlich vorgelagerten Parkraum
- dem nördlich angrenzenden Teil der Bahnhofstrasse

Bearbeitungsperimeter (blau hinterlegt)

Das Bearbeitungsgebiet umfasst eine Fläche von ca. 4,5 ha. Es erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung parallel zur Bahnlinie St. Margrethen – Sargans und ist im Westen vom Bach «Giessen» begrenzt. Das Gebiet ist eben. Im Süden befindet sich der Bahnhof mit dem vorgelagerten Bahnhofplatz. Im Norden überwiegen Ökonomiebauten für den Güterumschlag, die heute grösstenteils von Logistikunternehmen als Lager genutzt werden.

Ebenfalls zum Bearbeitungsperimeter gehören die an den Bearbeitungsperimeter angrenzenden Flächen, soweit diese als Schnittstellen zum Konzept einbezogen werden müssen. Dies umfasst namentlich folgende Schnittstellen:

- Anschlüsse an die LV-, ÖV- und MIV-Netze namentlich auch an die Bahnhofstrasse, wobei hier im Grundsatz die Gestaltung des westlichen Teils bis zum Bahnhofplatz fortgesetzt werden soll
- Fortführung der Bebauung «Rheincity» in Richtung Norden in späteren Etappen
- «Rondelle»
- «Chez Fritz»

2. Organisation / Verfahren

6

Veranstalter

Das Verfahren wurde gemeinsam veranstaltet durch die:

- Politische Gemeinde Buchs, St. Gallerstrasse 2, 9471 Buchs SG
- Schweizerischen Bundesbahnen SBB, vertreten durch SBB Immobilien, Hohlstrasse 532, Postfach, 8021 Zürich

Organisation / Vorprüfung

Die Organisation des Studienauftrags, die Vorprüfung der eingereichten Studien sowie die Wettbewerbsbegleitung lag beim Büro Strittmatter Partner AG, Raumplanung & Entwicklung, Vadianstrasse 37, 9001 St. Gallen.

Verfahren

Der Studienauftrag wurde im selektiven Verfahren in Anwendung von Art. 12 Abs. 1 lit. b und Abs. 3 der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB, sGS 841.32) vom 15. März 2001 sowie des Einführungsgesetzes zur Gesetzgebung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 2. April 1998 (sGS 841.1) und die Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 21. April 1998 (sGS 841.11) durchgeführt. Gerichtsstand war Mels.

Teilnehmende Teams

Das Beurteilungsgremium hat mit Entscheid vom 12. Juli 2012 aufgrund des Präqualifikationsverfahrens die nachstehenden 5 Teams, die verbindlich zugesagt haben, zur Teilnahme eingeladen:

- Hornberger Architekten AG, Englischviertelstrasse 27, 8032 Zürich
- Theo Hotz Partner AG, Münchhaldenstrasse 21, 8034 Zürich
- Architekturbüro Conradin Clavuot, Gäuggelistrasse 49, 7000 Chur
- ARGE Margreth Blumer Oliver Schwarz Architekten ETH SIA, Quellenstrasse 27, 8005 Zürich
- ARGE Kaundbe Architekten AG / Ritter Jon Architekten AG c/o Kaundbe Architekten AG, Fichtenweg 10, 9470 Buchs

Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium setzte sich aus folgenden Personen zusammen:

Mitglieder mit Stimmrecht

- Daniel Gut, Gemeindepräsident Buchs
- Maria Åström, SBB Immobilien, Zürich
- Stefan Schubnell, SBB Immobilien, Zürich
- Jürg Ragetti, Architekt, Leiter Bauverwaltung Buchs
- Prof. Klaus Zweibrücken, Verkehrsplaner, Zürich
- Meinrad Morger, Architekt, Basel (Vorsitz)
- Mathias Wehrli, Architekt und Planer, Bern
- Beatrice Friedli, Landschaftsarchitektin, Bern

Ersatzmitglieder mit Stimmrecht

- Kurt Greuter, SBB Immobilien Development, Zürich
- Armin Meier, Raumplaner, St. Gallen

Mitglied mit beratender Stimme

- Patrick Rösch, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation Kt. St. Gallen, Abt. Ortsplanung, St. Gallen
- Leander Albrecht, Tiefbauamt Kt. St. Gallen, Sektion Wasserbau, St. Gallen
- Erwin Selva, Amt für öffentl. Verkehr, Kt. St. Gallen, St. Gallen
- Hans Näf, Immobilienökonom, Zürich
- Hanspeter Hartmann, SBB Immobilien, Leiter Fläche, Zürich

3. Zwischenbesprechungen

Allgemeines

Die Teams präsentierten dem Beurteilungsgremium anlässlich zweier Zwischenbesprechungen einzeln ihre Leitideen, ortsbaulichen Konzepte und grundsätzlichen Überlegungen anhand der Modellgrundlagen, von Konzeptskizzen und Powerpoint-Präsentationen. Sie konnten Fragen zur Aufgabenstellung, den Vorgaben und den Grundlagen stellen.

Das Beurteilungsgremium diskutierte die verschiedenen Konzepte, prüfte sie im Hinblick auf die Aufgabenstellung und legte ergänzende Bearbeitungsschwerpunkte fest. Die Vorgaben wurden den neu gewonnenen Erkenntnissen angepasst.

Die Ergebnisse wurden in Protokollen festgehalten und waren Bestandteil der weiteren Bearbeitung. Aus den Diskussionen mit den verschiedenen Teams ergaben sich allgemeingültige sowie teamspezifische Empfehlungen / Hinweise. Die teamspezifischen Empfehlungen wurden jeweils im Anschluss der jeweiligen Diskussion im Begleitgremium beraten. Die Protokollierung erfolgt individuell für die studienbezogenen Fragen und Planungshinweise.

1. Zwischenbesprechung

Schwerpunkt der ersten Zwischenbesprechung war die Analyse des Auftrages und die Schlussfolgerungen für das Konzept namentlich hinsichtlich folgender Themen:

- Positionierung und Adressbildung
- Erschliessungskonzept
- Ortsbauliche Strukturen
- Organisation Bushof

2. Zwischenbesprechung

Schwerpunkt der zweiten Zwischenbesprechung waren:

- Umsetzung der Hinweise aus der ersten Zwischenbesprechung
- Verfeinerung der Entwicklungsstrategie hinsichtlich Verkehr, Bebauung und Freiraum
- Umsetzung im Modell
- Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit

4. Vorprüfung

8

Grundlage

Die Vorprüfung umfasste gemäss Art. 15 der SIA-Ordnung 143 eine wertungsfreie Vorprüfung, die sich auf die Erfüllung der Programmbestimmungen erstreckte.

Als Grundlage der Vorprüfung dienten folgende Dokumente:

- Programm zum Studienauftrag vom 13. August 2012
- Fragenbeantwortung Startsituation vom 7. September 2012
- Protokoll zur 1. Zwischenbesprechung vom 27. September 2012
- Protokoll zur 2. Zwischenbesprechung vom 6. November 2012

Prüfinhalt

Die Wettbewerbsbeiträge sind auf die Erfüllung der wichtigsten Programmbestimmungen (formelle Aspekte, generelle Einhaltung der messbaren Bedingungen) geprüft worden. Die Vorprüfung wurde in einem Bericht zusammengefasst.

Prüfergebnis

Formelle Prüfung

Die 5 Studien sind fristgerecht ab- oder aufgegeben worden. Die gestellten formellen Anforderungen sind von allen Studien eingehalten worden. Die festgestellten Abweichungen wurden allesamt als unwesentlich eingestuft.

Materielle Prüfung

Es wurde von den Programmbestimmungen abgewichen. Die Abweichungen können jedoch zweckmässig in einer späteren Phase behandelt werden. Im Quervergleich haben sich die teilnehmenden Teams durch die Abweichungen keine Vorteile verschafft.

Zulassung zu Beurteilung und Entschädigung

Die Vorprüfungsinstanz beantragte dem Beurteilungsgremium alle Studien zur Beurteilung und Entschädigung gemäss der formellen und materiellen Prüfung zuzulassen.

Das Beurteilungsgremium nahm das Ergebnis zur Kenntnis und entlastete damit die Vorprüfungsinstanz. Es entschied einstimmig die Studien gemäss Antrag zuzulassen.

5. Prüfung Verkehrsregime

Sachverhalt

Zwei Studien (Team «ARGE Margreth Blumer Oliver Schwarz Architekten» und Team «Architekturbüro Conradin Clavuot») schlagen vor, das Verkehrsregime abzuändern. Dabei soll der östliche Abschnitt der Bahnhofstrasse dem Busverkehr vorbehalten bleiben. Die Grünaustrasse von Knoten Grünau- / Bahnhof- / Heldastrasse bis Knoten Kappeli- / Grünaustrasse sowie die Kappelstrasse sollen neu im Gegenverkehr geführt werden. Diese Änderungen führen zu einer grossen Qualitätssteigerung der vorgeschlagenen Platzgestaltungen und sind daher wünschenswert. Alternativ kommen beide Studien aber auch ohne eine Veränderung der heutigen Verkehrsführung aus. Jedoch liessen sich damit wesentliche Qualitäten der Vorschläge nicht erreichen.

Prüfung

Folgende Knoten wurden hinsichtlich der Leistungsfähigkeit nach Änderung des Verkehrsregimes beurteilt:

- Bahnhof- / Kappeli- / Technikumstrasse
- Helda- / Grünau- / Bahnhofstrasse
- Grünau- / Kappelstrasse

Es zeigt sich, dass die vorgesehenen Anpassungen der Verkehrsführung insbesondere bei den Knoten Bahnhof- / Kappeli- / Technikumstrasse und Grünau- / Kappelstrasse Probleme hinsichtlich der Verkehrsqualität, dem Umgang mit dem Veloverkehr in den Knoten und der ÖV-Bevorzugung mit sich bringen.

6. Beurteilung

10

Vorgehen

Die Teams präsentierten ihre bereinigten Studien anlässlich der Schlusspräsentation dem Beurteilungsgremium und zeigten, wie sie die Vorgaben aus den Zwischenbesprechungen umgesetzt haben. Das Beurteilungsgremium richtete Rückfragen zum Vorprüfungsergebnis und Verständnisfragen an die Teams.

Das Beurteilungsgremium stellte erfreut fest, dass der Studienauftrag eine breite Auswahl an wertvollen Entwicklungskonzepten brachte, bei welchen die Anmerkungen aus den voraus gegangenen Zwischenbesprechungen eingeflossen sind und welche in einem hohen Reifegrad ausgearbeitet wurden.

Die Studien wurden vom Beurteilungsgremium anschliessend gemäss den nachfolgenden Beurteilungskriterien beurteilt. Anlässlich eines Informationsrundgangs wurden zuerst von der Vorprüfungsinstanz die Abweichungen erläutert und dann die Studien anhand der gewonnenen Einschätzungen im Plenum nach Themen gegliedert diskutiert. Danach folgte die Bewertung der Studien in mehreren Rundgängen.

Beurteilungskriterien

Die Studien wurden hinsichtlich der nachstehenden Kriterien beurteilt:

Städtebau und Freiraum

- Städtebauliche Idee
- Leitmotiv und Adressbildung
- Bebauungs- und Freiraumstruktur
- Etappierbarkeit
- Qualität Städtebau und Freiraum
- Gesamteindruck

Verkehr und Erschliessung

- Funktionalität der Erschliessung für den MIV und den Radverkehr
- Zugänglichkeit für den Fussverkehr und Einbindung ins Fussverkehrsnetz
- Funktionsfähigkeit und Gestaltung des Bushofs (inkl. Zufahrten)
- Anordnung und Organisation des ruhenden Verkehrs (MIV und Radverkehr)
- Konfliktbewältigung bei Verkehrsabläufen
- Etappierbarkeit der Strassenerschliessung

Nutzung und Wirtschaftlichkeit

- Nutzungsqualitäten Bauten und Freiraum
- Funktionalität und Flexibilität
- Volumeneffizienz
- Betrieb und Unterhalt

Ausscheidungsrunden

Das Beurteilungsgremium widmete sich in der ersten Runde vorwiegend der städtebaulichen Einpassung und der verkehrlichen Organisation. In der zweiten Runde wurden nebst den oben genannten Themen verstärkt die Details ins Auge gefasst – Organisation und Ausgestaltung des Bushofs, Wirtschaftlichkeit der vorgeschlagenen Nutzung, Ausgestaltung der Freiräume. Auf der Basis der Beurteilungskriterien und des Informationsrundgangs sind folgende Teams ausgeschieden:

1. Runde

- Team «ARGE Kaundbe Architekten AG / Ritter Jon Architekten AG»
- Team «Architekturbüro Conradin Clavuot»

2. Runde

- Team «Hornberger Architekten AG»
- Team «Theo Hotz Partner AG»

7. Empfehlung des Beurteilungsgremiums

Entscheid

Das Beurteilungsgremium empfiehlt den Veranstaltern einstimmig die Studie des Teams «ARGE Margreth Blumer Oliver Schwarz Architekten» zur Weiterbearbeitung. Die Studie überzeugte mit einem klaren städtebaulichen Entwurf. Dieser definiert öffentliche Aussenräume, welche auf den Ort zugeschnitten sind und hohe Aufenthaltsqualität versprechen. Ebenso werden städtebaulich präzise gesetzte bauliche Module geformt, die zu verschiedenen Zeitpunkten realisiert werden können.

Hinweise zur Weiterbearbeitung

Bei der weiteren Bearbeitung der Studie empfiehlt das Beurteilungsgremium folgende Punkte zu beachten:

Option Hotel / Gemeindesaal

Die alternative Nutzung wird noch nicht als wirtschaftlich eingeschätzt. Sie ist zu überprüfen und zu überarbeiten. Es soll eine Etappierung hinsichtlich der Realisierung von Gemeindesaal und Hotel aufgezeigt werden.

Uferbereich bei «Rheincity»

Der Uferbereich soll mehr bespielt werden. Er soll in einer nächsten Phase insbesondere bezüglich der Funktionen ausgearbeitet werden.

Abstände Gleisanlagen

Es ist bei der Baumbepflanzung entlang der Gleisanlagen zu berücksichtigen, dass das Mass der Baumhöhe nicht grösser ist als das Mass des Gleisabstandes.

Verkehrsregimeänderung

Es sind konkrete Massnahmen gemäss der Grobbeurteilung (vgl. Ziffer 5) zu prüfen. Zudem soll für den betroffenen südlichen Teil des Bahnhofplatzes eine Etappierung aufgezeigt werden, die eine Änderung des heutigen Verkehrsregimes zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht.

«Relais-Platz» (zwischen Bahnhofplatz und «Rheincity»)

Der Platz wird als grosse Qualität insbesondere bezüglich der verkehrlichen Organisation erachtet und soll unbedingt beibehalten werden.

Bushof

Der Bushof ist dahingehend zu vertiefen, dass alle Haltekanten mindestens mit einem Normalbus von Norden wie auch von Süden her angefahren werden können.

Notzufahrt SBB Infrastruktur

Für die Notzufahrt zu den Gleisanlagen ist eine geeignete Lösung aufzuzeigen.

Autoabstellplätze zugunsten der SBB

Die Autoabstellplätze sind in der heute vorhandenen Anzahl und Qualität zu erhalten.

Veloabstellplätze

Eine Erdgeschosslösung für Veloabstellplätze in einer genügenden Anzahl soll geprüft werden.

Langsamverkehrsführung / -Vernetzung

Die Langsamverkehrsführung im südlichen Teil des Bahnhofplatzes soll vertieft werden. Es geht dabei insbesondere um die Vernetzung der Achsen Grünaustrasse / Bahnhofstrasse mit dem ersten Perron. Die Veloverkehrsführung und -vernetzung soll über den gesamten Planungssperimeter vertieft werden.

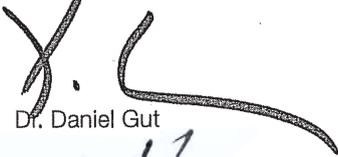
Nachhaltigkeit

Aussagen zur ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit wurden vermisst und sind zu vertiefen.

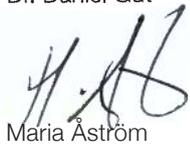
8. Genehmigung

12

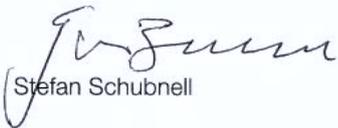
Das Beurteilungsgremium erklärt sich mit dem vorliegenden Bericht einverstanden und hat diesen auf dem Korrespondenzweg nach der Beurteilung gutgeheissen.



Dr. Daniel Gut



Maria Åström



Stefan Schubnell



Jürg Ragetti



Prof. Klaus Zweibrücken



Meinrad Morger (Vorsitz)



Mathias Wehrli



Beatrice Friedli



Kurt Greuter



Armin Meier

9. Studienbeschriebe

Es folgen die Beschriebe der Studien durch das Beurteilungsgremium. Begonnen wird mit der Studie des Siegerteams. Die weiteren Studien folgen in alphabetischer Reihenfolge nach Teams.

Team «ARGE Margreth Blumer Oliver Schwarz Architekten»

14



Sicht von Bahnhofstrasse Richtung Bahnhofplatz

Städtebau

Ausgehend von einer schlüssigen Analyse des Siedlungsraumes von Buchs wird die städtebauliche Intervention ausgerichtet auf das Achsenkreuz von Bahnanlage und Bahnhofstrasse. Damit wird ein übergeordneter Bezug geschaffen, gleichzeitig aber eine präzise Verortung vorgenommen. Die Entwicklungsgebiete werden mit der Bahn verknüpft, die für Buchs als historischen Grenzort prägend ist. Das Geometrische und Lineare wird in Bezug gesetzt mit dem Freiraum an den «Giessen». Es entsteht ein Spannungsfeld zwischen der Geometrie der Bebauung und den weichen Formen des Freiraums am «Giessen».

Das bestehende Bahnhofgebäude wird respektiert und so in seiner Wirkung verstärkt. Südlich davon wird das Gebäude 1 gesetzt, das die bestehende Bauflucht aufnimmt und den Bahnhofplatz räumlich begrenzt. Die Achse der Bahnhofstrasse, die erst an den Liechtensteinischen Talflanken ihren Abschluss findet, wird offen gelassen und in ihrer Wirkung verstärkt. Der Bahnhof ordnet sich ein in die Geometrie und wird als leicht wirkendes Dach ausformuliert. Das zentrale Gebäude 2a/b definiert in überzeugender Weise den nördlichen Abschluss des Bahnhofplatzes und leitet über zur Wohnsiedlung, die als Grossform konzi-

piert ist. Die vier Gebäude der Wohnsiedlung sind in der Höhe differenziert und bilden einen offenen, räumlich gefassten Hofraum. Mit dem Abrücken von den Bahnanlagen entsteht eine zusammenhängende Siedlung mit hohem Wohnwert und unterschiedlichen räumlichen Bezügen.

Die Neubaubereiche sind in ihrer jeweiligen Positionierung und dem Aussenraumbezug schlüssig, flexibel mit Nutzungen zu bespielen und etappierbar. Besonders hervorgehoben werden muss die zentrale Anordnung der Parkierung zwischen den Gebäuden 3 bis 6, die rationell ist und verschiedene Etappierungsmöglichkeiten offen lässt.

Eine ausserordentliche Klarheit und Angemessenheit der städtebaulichen Aussagen prägt dieses Konzept. Es ist schlüssig, am Ort verankert und sehr robust im Hinblick auf die Weiterentwicklung durch verschiedene Träger-schaften und mit unterschiedlichen Architekten. Es bildet auch eine solide Grundlage für ortsbauliche Leitlinien, Sondernutzungspläne und Projekte im öffentlichen Aussenraum.

Freiraum

Zwei Freiraumsysteme stehen sich hier gegenüber. Der weich ausformulierte, mäandrierende Gewässerraum des «Giessen» mit den frei gepflanzten Gehölzen und die linear gepflanzten Baumreihen entlang den Bahnhofgebäuden, dem Gleiskörper und den Wohnbauten.

Zwischen diesen raumbildenden Gehölzstrukturen sind der Bahnhofplatz, das Busdach, das «Hotel- / Gemeindegaststätte»-Gebäude und die Bebauung Rheincity aufgespannt. Gute Zonierungen und einfache Geometrien prägen die Freiräume. Ganz selbstverständlich werden die Autoabstellplätze zwischen den linear gepflanzten Bäumen und die Aufenthaltsbereiche auf den Mergelflächen unter der locker gepflanzten Baumschicht angeordnet. Es entstehen schöne Platzbereiche unter den Bäumen und ein gut proportionierter Aussensitzplatz vor dem «Hotel- / Gemeindegaststätte»-Gebäude. Das Bachprofil wird nicht angetastet. Die Präsenz des Baches im Bahnhofplatzbereich wird mit einem durchgehenden Betonband zur Betonung der Platzkante und dem Übergang zur Bachböschung erreicht.

Die Freiräume der Wohnbebauung sind wie im Bahnhofsgelände einfach und klar zониert. Entlang der Güterstrasse sind die Gebäudevorzonen Teil des Strassenraumes und lediglich durch die Baumreihe von der Fahrspur getrennt. Entlang des Baches entsteht ein grosszügiger parkähnlicher Freiraum. Der Innenhof ist der private siedlungsinterne Freiraum, welcher als Siedlungsplatz und Erschliessungshof, wie auch als Freiraum für Spiel und Aufenthalt dient. Grosszügige Bauminseln gliedern diesen linearen

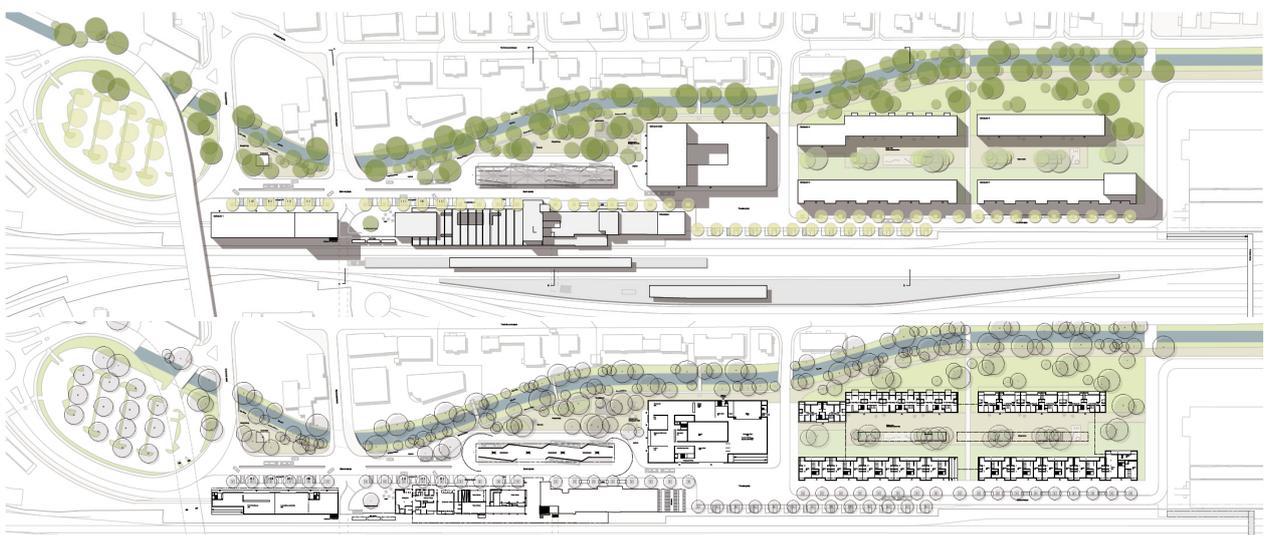
Raum. Die Einstellhalle wird in diesem Bereich mit einer breiten offenen Fuge gebaut. Diese Massnahme ist sehr zu begrüssen, da damit die grosszügigen Baumpflanzungen im Innenhof sichergestellt sind.

Es ist ein klares, gut zониertes Freiraumkonzept, welches geprägt ist durch die klare geometrische Ordnungsstruktur und den mäandrierenden Gehölzsaum des «Giessen».

Verkehr und Erschliessung

Das Erschliessungssystem für den motorisierten Verkehr baut auf einer Verkehrsregimeänderung im Bereich Grünaustrasse-Kappelstrasse-Bahnhofstrasse auf. Diese Änderung ist denkbar, weist aber einige Abhängigkeiten und Problempunkte in städtebaulicher und verkehrstechnischer Hinsicht auf, die noch vertiefter zu untersuchen wären. Die Verfasser zeigen aber folgerichtig in einer Variante einen möglichen Etappierungsschritt unter Beibehaltung des heutigen Verkehrsregimes auf. Auf dem Bahnhofplatz ist die Trennung der Erschliessung für die Parkierung und den Bushof funktional gut gelöst. Es entstehen klar zониerte Bereiche für die einzelnen Platzfunktionen. Die vorgeschlagene Signalisation als Begegnungszone erscheint schlüssig.

Der Bushof ist als kompakte Insellösung konzipiert; die Umsteigewege von und zu den Perrons sind angenehm kurz. Die Anlage erfüllt die funktionalen Anforderungen gut, mit der Einschränkung, dass die nordöstlich gelegene Reservehaltekannte nur von Norden anfahrbar ist. Gut ge-



Situationspläne

lungen ist die Verknüpfung von Bushof und Bachraum mit einem baumbestandenen Aufenthaltsbereich.

Auch für den Fussverkehr zeigt der Entwurf deutliche Verbesserungen gegenüber dem heutigen Zustand auf, sowohl was die Vernetzung angeht, als auch in Bezug auf die neuen Aufenthaltsqualitäten. Die Trennlinie zwischen Bus- und Parkplatzererschliessung sollte aber so ausgestaltet sein, dass sie kein Trennelement für den querenden Fussverkehr ist.

Für den Veloverkehr fehlen Aussagen zur Linienführung und Netzeinbindung. Die Veloabstellplätze sind dezentral angeordnet und richtig positioniert. An der südlichen Unterführung soll eine neue Velostation entstehen. Hier wäre zu wünschen, dass sich diese nicht nur im Untergeschoss des neuen Gebäudes befindet, sondern sich auch auf Teile des Erdgeschosses erstreckt und somit auch oberirdisch erreichbar wäre.

Die Notzufahrt zu SBB-Gleisanlagen ist durch die neue Veloparkierung im Norden versperrt. Dieser Mangel müsste in der Weiterbearbeitung noch behoben werden.

Nutzung Wirtschaftlichkeit

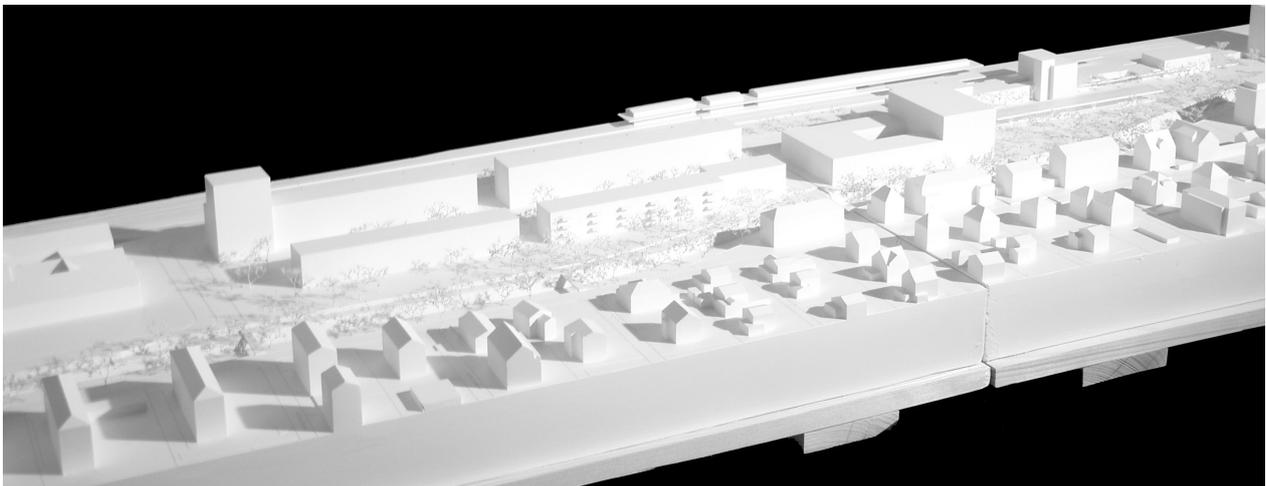
Die sechs Gebäude umfassende Überbauung lässt sich bei Bedarf in «investorengerechte» Abschnitte zerlegen. Auf eine Mischung von Wohn- und Nichtwohnflächen wird weitgehend verzichtet, was die Betriebskosten günstig beeinflusst und die Vermarktung erleichtert. Der Anteil der Gewerbeflächen ist gering, was den Risikofaktor günstig beeinflusst.

Die publikumsorientierten Flächen im Gebäude 1 verfügen über eigene Kundenautoabstellplätze und die Büroflächen im 1. und 2. OG sind nötigenfalls auch in praxisgerechte Einheiten unterteilbar.

Das Gebäude 2 wird je in einer Variante Hotel / Gemeindesaal (2a) und als Geschäftshaus mit Läden und Büroflächen (2b) dargestellt. Das Hotel zeigt sowohl von der Anordnung der Räume als auch der Bettenzahl her ein betriebsfähiges Konzept. Dies gilt auch für den Gemeindesaal, welcher durch einen mittelgrossen Saal und weitere Räume ergänzt wird und somit multifunktional genutzt werden kann.

Die Variante mit Laden- und Gastroflächen (2b) und Büros in den Obergeschossen überzeugt weniger. Die Ladenflächen sind nur bedingt auf die zu erwartenden Publikumsströme ausgerichtet und teilweise durch Treppenhäuser abgedeckt. Ob für ein Grossrestaurant mit mehr als 200 Plätzen ein Bedarf besteht, muss bezweifelt werden. Die grosse Bürofläche im 1. Obergeschoss ist zwar unterteilbar, doch ergibt sich dann fallweise ein ungünstiges Verhältnis von Nutzfläche zu Verkehrsfläche. In den Obergeschossen wird durch das Atrium zwar eine gute Belichtung erreicht, jedoch ohne wirtschaftlichen Vorteil.

Die Wohngebäude 4 – 6 sind rationell konzipiert und die weiter vom Gleisfeld entfernten Gebäude 4 und 6 sind für den Verkauf im Stockwerkeigentum optimal. Der Wohnungsspiegel zeigt marktgerechte Anteile einzelner Wohnungstypen, wobei für die grosse Zahl der Ateliers – welche als Kleinwohnungen klassiert sind – der Markt noch gefunden werden muss. Die grosse Einstellhalle im Untergeschoss erfordert allenfalls gewisse Vorinvestitionen, ist aber bei Bedarf unterteilbar.



Modell

Insgesamt ist bei diesem Vorschlag eine relativ gute Wirtschaftlichkeit zu erwarten mit Ausnahme der Gebäudevariante 2b, bei welcher sowohl die Vermarktungschancen als auch eine ausreichende Rentabilität fraglich sein dürften.

Teamzusammensetzung

Architektur

ARGE Margreth Blumer / Oliver Schwarz Architekten,
Zürich

Landschaftsarchitektur

Kuhn Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich

Verkehrsplanung

Planungsbüro Jud AG, Zürich

Weitere Spezialisten

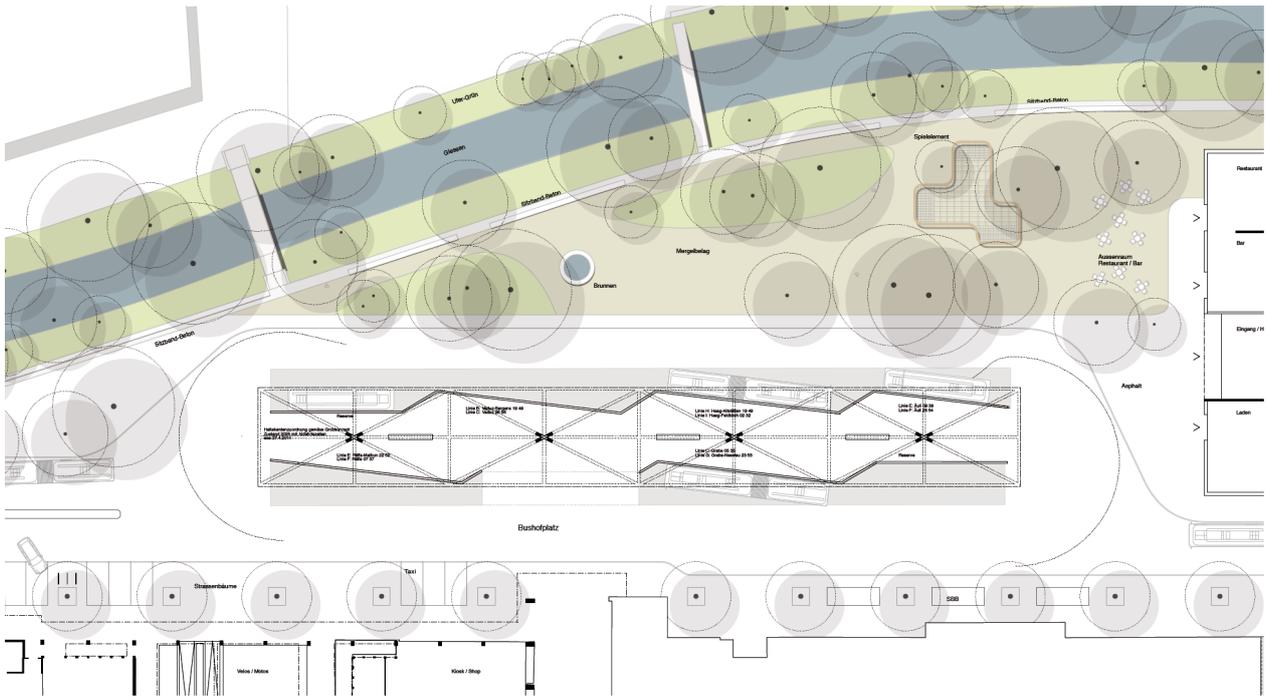
Königslicht GmbH, Zürich



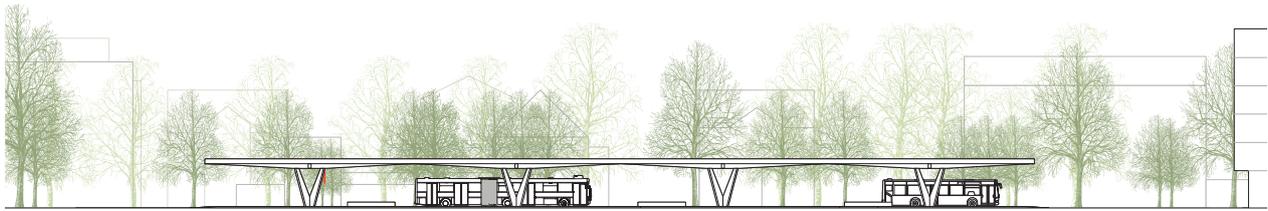
Sicht vom Bahnhofplatz mit Bahnhof Richtung Rheincity 1. Etappe



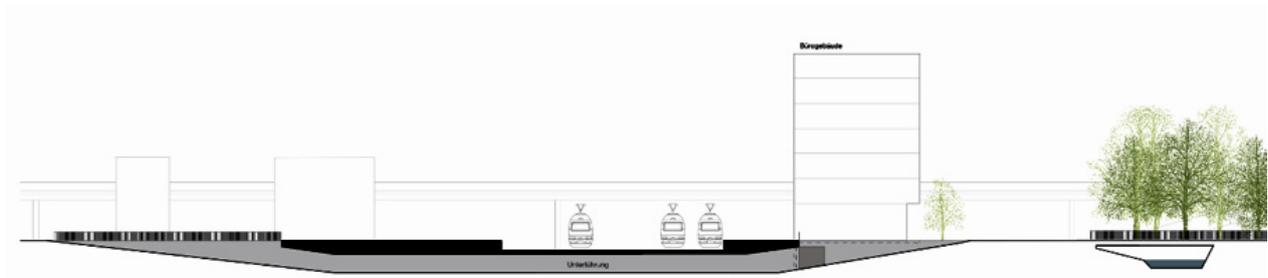
Sicht von der Brücke auf Bahnhofplatz



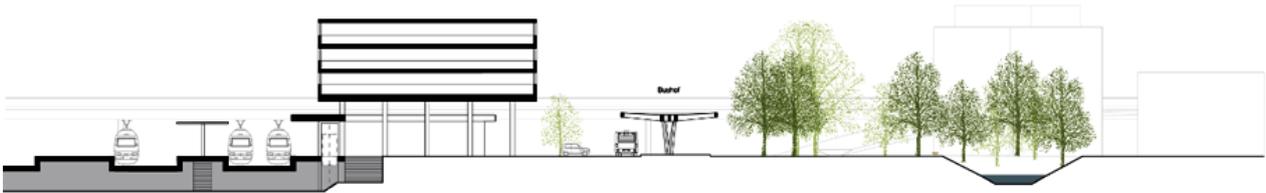
Grundriss Bushof



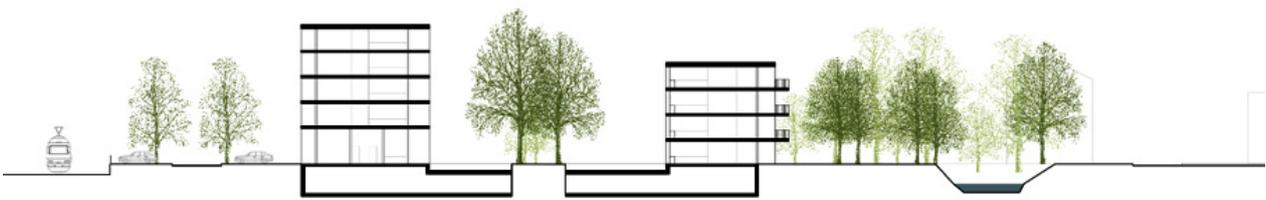
Ansicht Busdach Richtung Westen



Schnitt A-A Unterführung / Bahnhofstrasse



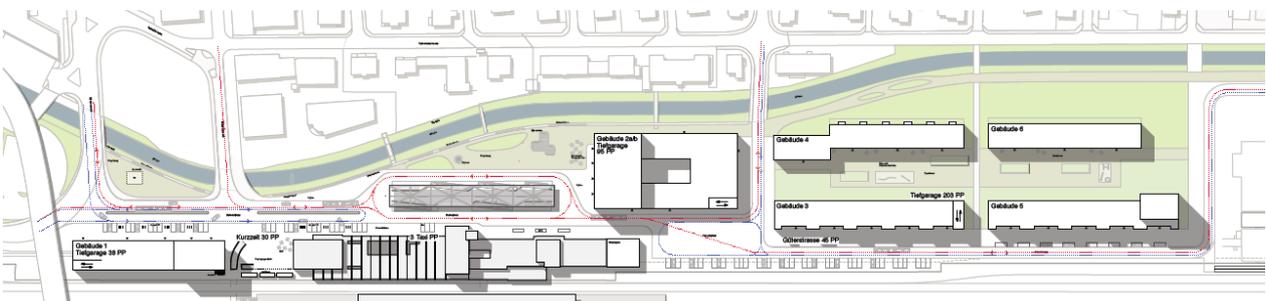
Schnitt B-B durch Busbahnhof



Schnitt C-C durch Wohnüberbauung



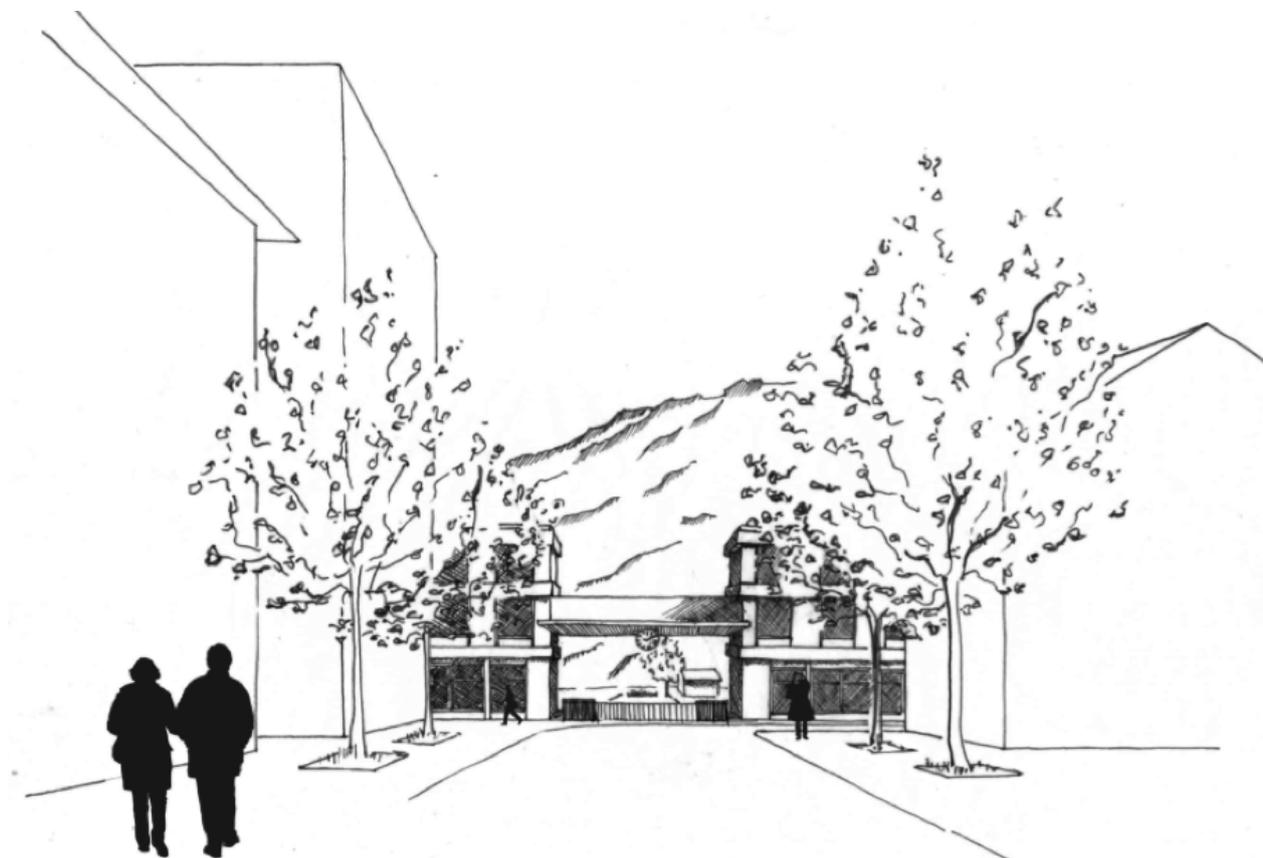
Beleuchtungsschemen



Verkehrsregime (Bus: rot, MIV: blau)

Team «Architekturbüro Conradin Clavuot»

20



Bahnhofstrasse

Städtebau

Die Verfasser der Studie bemühen sich, die bestehenden prägenden städte- und landschaftsräumlichen Eigenschaften rund um den Bahnhof von Buchs durch ihren konzeptuellen Entwurf zu stärken. Der Bahnhofplatz soll insgesamt städtischere Qualitäten erhalten, während dem sich das neue Wohnquartier durch die Bebauungsstruktur und die Freiraumgestaltung weitestgehend in den landschafts-räumlichen Kontext einfügt. Das bestehende Bahnhofgebäude wird Richtung Süden bis zum Strassenviadukt hin verlängert. Die Flucht der alleebestandenen Bahnhofstrasse wird mittels eines symmetrisch angeordneten Kopfgebäude-Paars aufgenommen und akzentuiert. Diese Geste ist weder städteräumlich noch architektonisch nachvollziehbar. Einerseits wird die räumliche Orientierung der untergeordneten Fahrrad- und Fussgängerunterführung Richtung Nordosten etabliert und dabei die wichtige räumliche Umlenkung Bahnhofstrasse – Bahnhofplatz marginalisiert, andererseits wirkt die gewählte «formelle» Architektursprache zum «informellen» Stil des Bestandsgebäudes fremdartig und ohne kompositorische

Kohärenz. Die Promenade entlang des «Giessen» gestaltet sich als schöner zusammenhängender baumbestandener Grünraum. Die daran anschliessenden Plätze (Park – Bahnhofplatz – Wiese – Raum für Aktivität und Freizeit, Aussenbereich Wohnbauten) können in ihrer Abfolge, räumlichen Ausprägung und den funktionalen Verwendungsmöglichkeiten das Preisgericht nicht vollumfänglich überzeugen. Die planerischen Vorschläge im Bereich der Fahrrad- und Fussgängerunterführung Rheinstrasse (Verkürzung der Unterführung, Parkplatzangebot, Büro- und Gewerbebau) sind durchaus interessante Anregungen, die nordöstliche Seite von Buchs besser an den Bahnhof anzubinden. Das neue Haus am Bahnhof trägt durch seine Dimensionen, aber auch durch seine spezifische Lage (der an den Bahnhofplatz anschliessende, nach Nordwesten führende Strassenraum wirkt zu breit) wenig bei zu einer räumlich starken Platzwirkung. Die Janusköpfigkeit der Option «Hotel / Gemeindesaal» ist aus städteräumlicher und betrieblicher Sicht nicht erwünscht. Die siedlungsspezifischen Qualitäten für ein zeitgemässes Wohnquartier werden nur teilweise sichtbar. Die Anordnung und die vo-

lumetrische Ausbildung der Baukörper, die daraus resultierenden Zwischenräume und die kontextuelle Anbindung werfen viele kritische Fragen auf. Die Realisierbarkeit der gesamten Anlage wird aus ökonomischen Gründen in mehreren Schritten und nicht nur über die beiden aufgezeigten Etappierungen erfolgen können. Die städteräumliche Konzeption lässt dies aber kaum zu.

Insgesamt kann der Beitrag das Preisgericht leider wenig überzeugen. Zwischen gedanklicher Absicht und städteräumlicher Übersetzung klafft eine viel zu grosse Diskrepanz. Die Gesamtkonzeption wirkt collageartig, bruchstückartig und ohne eine innere qualitätsvolle Zusammenordnung der Teile.

Freiraum

Der parkartig ausformulierte Gewässerraum des «Giessen» entlang dem länglichen Bahnhofplatz und dem Quartier Rheincity bildet einen klaren Kontrast zwischen ländlichem Raum und städtischen Strukturen.

Die fein mäandrierende Parkzone entlang des «Giessen» bildet das Rückgrat. Bei «Chez Fritz» als Wiesenpark und beim Bahnhofplatz als Kiesbereich ausformuliert entstehen hier Durchwegungen und Aufenthaltsbereiche. Partiiell sind Abgänge ans Wasser angedacht.

Als Kontrast zu dieser weich ausformulierten Promenadenzone ist der Bahnhofplatz durchgängig mit einem eingefärbten Hartbelag ausformuliert. Hier ist die Zonierung weniger klar ausformuliert, da sich Busspur, Zufahrt zur Parkierung und Fussgängerbeziehungen auf dem Bahnhofplatz etwas zufällig überschneiden.

Die Freiraumstruktur in «Rheincity» ist einerseits geprägt durch eine Quartierstrasse, welche auch als Spielstrasse genutzt werden soll und den geometrisch ausformulierten Aussenraumbereichen zwischen den quer zum «Giessen» gestellten Zeilenbauten. Durch die Stellung der Gebäude, welche eine Einengung des «Giessen» mit sich bringt, verliert der parkartige Gewässerraum des «Giessen» an Kraft. Der Übergang vom Gewässerraum zu den geometrisch ausformulierten Aussenräumen ist zu abrupt.

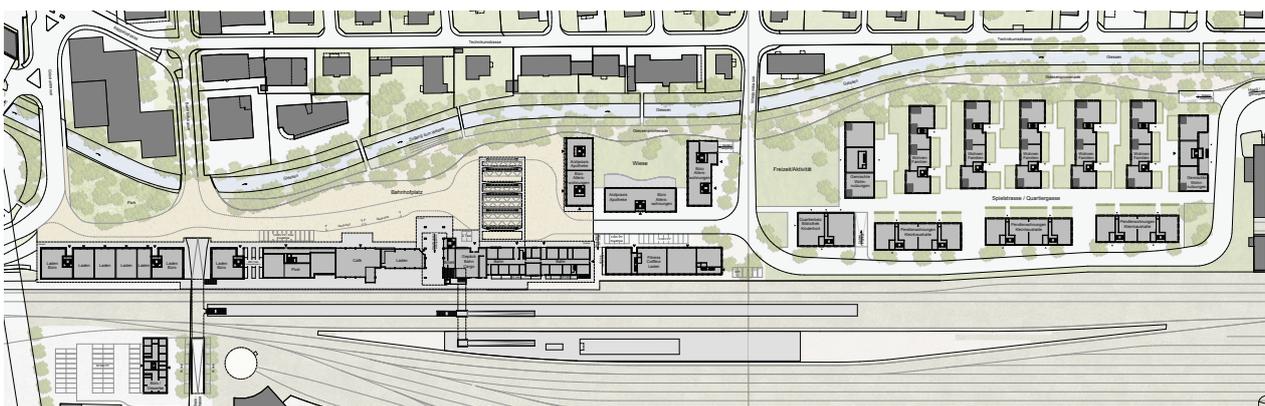
Der landschaftlich ausformulierte Gewässerraum des «Giessen» ist sehr prägend und schön ausformuliert.

Verkehr und Erschliessung

Das Erschliessungssystem für den motorisierten Verkehr baut auf einer Verkehrsregimeänderung im Bereich Grünastrasse-Kappelistrasse-Bahnhofstrasse auf. Diese Änderung ist denkbar, weist aber einige Abhängigkeiten und Problempunkte in städtebaulicher und verkehrstechnischer Hinsicht auf, die noch vertiefter zu untersuchen wären.

Die geforderten Autoabstellplätze sind auf zwei Standorte verteilt, was hinsichtlich der Zuordnung und des Parksuchverkehrs eher ungünstig ist.

Der Bushof ist als Anlage mit parallelen Haltekanten und Einzelperrons konzipiert. Die Zuordnung zum Ausgang der zentralen Personenunterführung ist zwar gut, aber die Anlageform weist systembedingt funktionale Mängel auf. So sind die Halteperrons immer nur von den beiden, teilweise eher schmalen Kopfseiten her behindertengerecht und bequem zugänglich. Die betrieblichen Anforderungen, die sich aus den Buslinienführungen ergeben, erfordern Wen-



Gesamtkonzept

demanöver, die unter den gegebenen räumlichen Bedingungen bei der gewählten Anlageform schwierig zu erfüllen sind. So überstreichen die Schleppkurven der Gelenkbusse teilweise die Zugänge der Busperrons, was insbesondere aus Sicherheitsgründen, aber auch aus betrieblichen Gründen problematisch ist. Die wendenden Busse schneiden die Fahrkurven der durchgehenden Linien, was zahlreiche potenzielle Konfliktpunkte ergibt.

Der sogenannte «Quick-Exit», also die Aussteigehaltestelle, liegt gut zur Unterführung, erfordert aber eine hohe Ausstiegskante, die in dieser Lage gestalterisch schwierig zu integrieren ist und ein Querungshindernis für den Fussverkehr darstellt. In dieser zentralen Lage wird es auch schwierig werden, das unerwünschte Zusteigen zu verhindern.

Die Vernetzung mit dem vorhandenen Fusswegsystem wird durch mehrere neue Bachquerungen gewährleistet. Der ganze Platzbereich soll als Begegnungszone funktionieren. Die Velodurchfahrt über den Platz ist in beiden Richtungen möglich, es gibt aber auch hierbei zahlreiche mögliche Konfliktpunkte mit dem Busverkehr.

Die Platzierung der Veloparkierungen ist räumlich in Ordnung; auf dem Perron 1 aus betrieblicher Sicht der SBB aber sehr ungünstig.

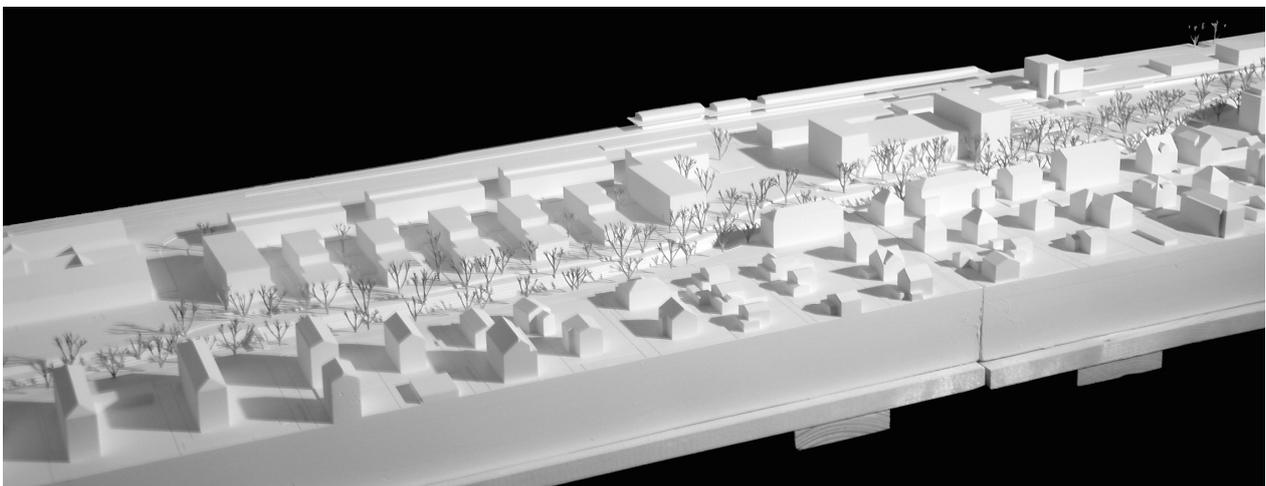
Die geforderten Autoabstellplätze (gemäss Fragenbeantwortung) für den SBB-Pikettdienst und die Polizei fehlen.

Nutzung Wirtschaftlichkeit

Dieser Vorschlag fällt durch relativ geringe Geschossflächen auf, ohne dass aber dadurch ein wirtschaftlich interessanter Qualitätsvorteil resultiert.

Beim Gebäude 1D dürfte die frei einteilbare Ladenzone durchaus sinnvoll sein. Hingegen sind die relativ kleinen Büroggeschosse in den Obergeschossen kaum optimal. Als Praxisflächen sind sie in der Regel zu gross, für eine weitere Unterteilung aber zu klein. Beim Gebäudekomplex 1B / 1C / 1BC, welcher allenfalls einen Gemeindesaal aufnehmen könnte, sind die Funktion einzelner Flächen bzw. auch die Funktionsabläufe nicht klar, z. B. im Bereich der Bühne. Soweit erkennbar, ist dieser Saal auch nicht multifunktional benutzbar, da Hilfsflächen evtl. fehlen. Der Standort von Gebäude 1H ist für eine Büronutzung geeignet, kaum jedoch für Verkaufsflächen im Erdgeschoss. Die Idee eines Quartiertreffs mit Verpflegungsmöglichkeiten im Bereich von Gebäude 2C ist an sich interessant, die Existenzfähigkeit aufgrund des Nutzungsmix im Umfeld aber eher fraglich.

Der Wohnungsspiegel zeigt nicht nur eine sehr grosse Anzahl (267) von Wohneinheiten, sondern auch einen 63 %-igen Anteil von Kleinwohnungen. Auch wenn detailliert gezeigt wird, dass dabei eine Ausrichtung auf verschiedene Haushaltstypen stattfindet, ist doch an einer entsprechenden Aufnahmefähigkeit des Marktes zu zweifeln. Im Bereich der Gebäude 2B ist der Verkauf von Stockwerkeigentum denkbar, auch wenn die Umgebungssituation nicht allzu attraktiv ist.



Modell

Per saldo halten wir die Wirtschaftlichkeit dieses Vorschlags für fraglich, auch wenn diese bei einzelnen Modulen gegeben sein mag.

Teamzusammensetzung

Architektur

Architekturbüro Conradin Clavuot, Chur

Landschaftsarchitektur

Müller Illien Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich

Verkehrsplanung

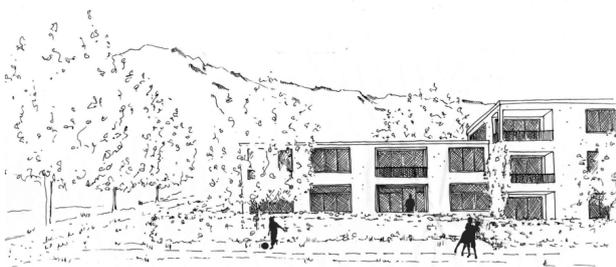
Rapp Infra AG, Basel

Weitere Spezialisten

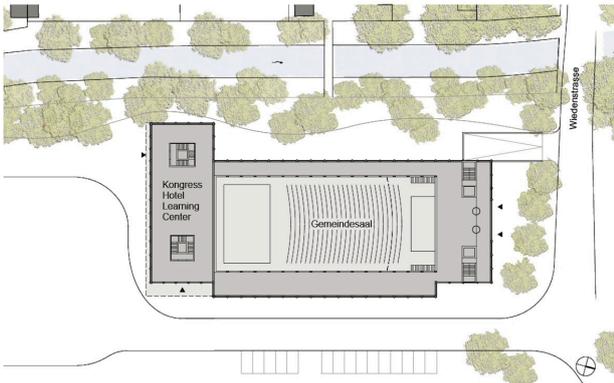
Plácido Pérez, dipl. Bauingenieure GmbH, Bonaduz



Bahnhofplatz



Wohnquartier



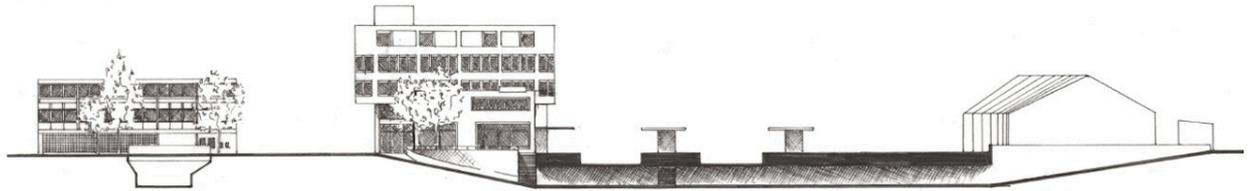
Gemeindesaal / Hotel



Längsschnitt



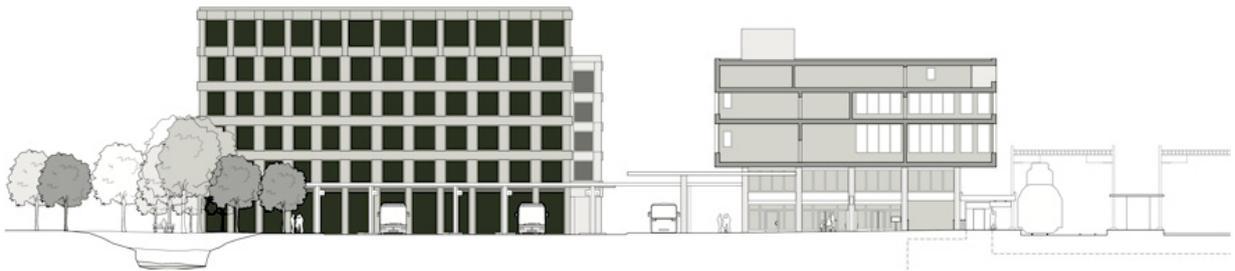
Querschnitt



Schnitt Fussgängerunterführung bestehend



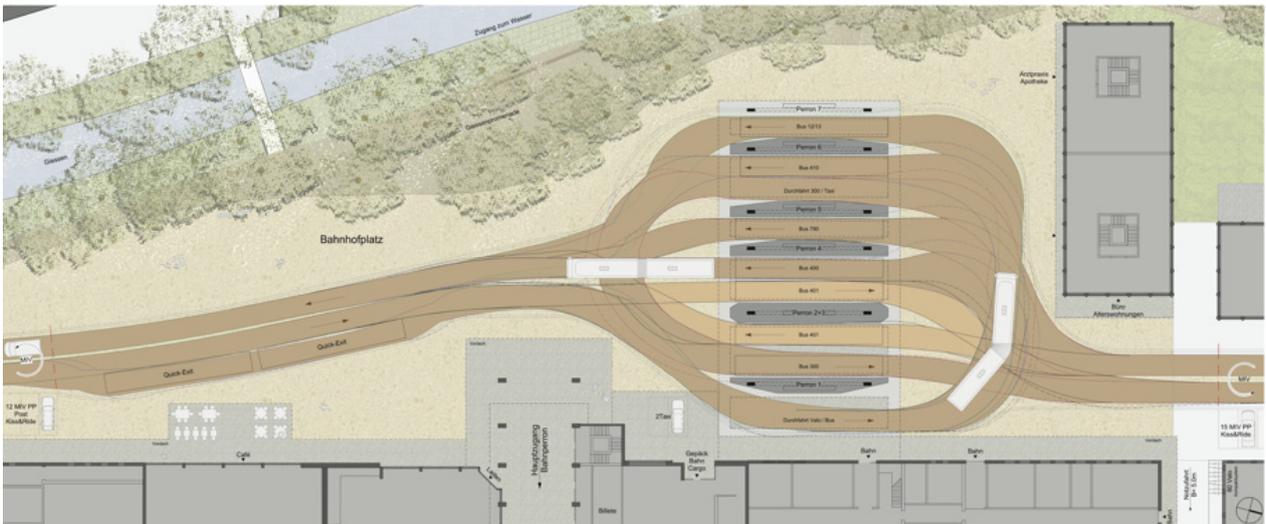
Schnitt Fussgängerunterführung neu



Schnitt Fussgängerunterführung bestehend



Westfassade Bahnhof



Bushof

Team «ARGE Kaundbe Architekten AG / Ritter Jon Architekten AG»

26



Ansicht Bahnhofplatz / Bushof

Städtebau

Die Verfasser der Studie schlagen vor, das zu bearbeitende Areal städteräumlich in vier Bereiche bzw. Sequenzen zu gliedern und gehen dabei davon aus, dass der neu gestaltete Freiraum «Giessen» als eine Art «Rückgrat» den Teilen eine verbindende, stabilisierende Wirkung gibt. Diese grundsätzlich mögliche Konzeption zeigt jedoch bei genauerer Betrachtung der Planunterlagen und der mündlichen Erläuterungen grössere z. T. auch widersprüchliche Probleme auf. Schon der Auftakt der wichtigen aber auch anspruchsvollen räumlichen Orientierungsführung Bahnhofstrasse – Bahnhofplatz unterliegt einer nicht nachvollziehbaren Irritation: Durch ein in der Feinjustierung zur Bahnhofstrasse falsch positioniertes Gebäude wird die Absicht der Autoren konterkariert und um 180 Grad in die falsche Richtung gelenkt. Die problematische vorgeschlagene Erdgeschossnutzung (Fahrradabstellplätze) kann das städteräumliche Problem weder beheben noch relativieren. Der Bahnhofplatz gliedert sich in drei unterschiedlich gestaltete Zonen. Einem zum «Giessen» hin offen gestalteten Platz mit frei angeordneten Bäumen folgt, durch ein parallel zum Bahnhof situiertes «Hotel-Gemeindesaal»-Gebäude, ein gefasster streng geordneter Raum, indem

sich der Busbahnhof und der Anfang einer einseitigen in Richtung Norden verlaufenden Allee befindet. Anschließend öffnet sich der Bahnhofplatz zum «Giessen» bzw. zum Geleiseraum hin, um dann mit einer Gebäudegruppe den Abschluss bzw. den Übergang zum Wohnquartier zu definieren. Einerseits erhält der Platz durch die komplexe Gliederung eine unklare Formgebung und dehnt sich zu stark in die Länge aus. Andererseits entstehen dadurch unübersichtliche Raumbezüge zu den jeweiligen Nutzungsangeboten. Eine attraktive Adressbildung bzw. eine gute Auffindbarkeit ist unter diesen Umständen schwer zu erreichen.

Der komprimierte langgezogene Raum zwischen «Giessen» und «Hotel-Gemeindesaal»-Gebäude weist keine hohen aussenräumlichen Qualitäten auf. Die Architektursprache der Neubauten am Bahnhofplatz wirkt stereotyp und wenig kompatibel zum formal sperrigen Ausdruck der Dachkonstruktion des Busbahnhofs. Der Vorschlag «Gemeindesaal» ist unter den gegebenen Umständen durchaus eine mögliche Option, die jedoch die schwierige städteräumliche Grundlage nicht wesentlich verbessern kann. Der Überbauungsvorschlag für das angrenzende Wohn-

quartier ist aus städteräumlicher, ökonomischer aber auch aus ökologischer Sicht viel zu kleinmasstäblich ausgefallen und stellt keinen wirklich innovativen Beitrag zum Thema des zeitgemässen Wohnens für Buchs dar.

Insgesamt kann der Beitrag das Preisgericht leider kaum überzeugen. Der städteräumliche Vorschlag ist in weiten Teilen noch fehlerhaft, widersprüchlich und unausgereift.

Freiraum

Der Gewässerraum des «Giessen» wird im Bereich «Chez Fritz» und Bahnhofplatz mit verschiedenen topografischen Eingriffen bis zur Wasserfläche zugänglich gemacht.

Die Zugänglichkeit des «Giessen» wird in dieser Studie thematisiert sowie ruhige naturnahe Rückzugsorte am Wasser und belebte städtische Bereiche auf dem Bahnhofplatz. Rampen, schiefe Ebenen und Treppen führen vom Niveau Platz zum Niveau Wasser. Die naturnahen Bereiche sind kiesig, die harten Platzbereiche sind mit einem Splittmastixasphalt ausformuliert. Baumgruppen verbinden diese beiden Niveaus räumlich miteinander. Es entsteht ein grosses Angebot grundsätzlich schön ausformulierter Aufenthaltsbereiche zwischen Wasser und Land. Der vertiefte, sehr lange Weg zwischen Hotel / Gemeindesaal und Wasser vermag jedoch nicht zu überzeugen. Ebenso bringt der grosse Höhenunterschied zwischen Stadt- und Bachniveau Probleme mit der behindertengängigen Verbindung. Es wird etwas bezweifelt, dass diese Vielzahl von vertieften Aufenthaltsorten am Wasser an diesem mehrheitlich durch Bahnhofnutzung geprägten Ort benötigt wird.

Im «Rheincity»-Quartier ist der Gewässerraum des «Giessen» bedingt durch die Bebauungsstruktur eher schmal – Aufenthaltsbereiche am Wasser können hier nicht angeboten werden. Eine Abfolge von Fusswegen

und Brücken verbindet das neue Quartier über den Bach mit dem bestehenden Quartier und schafft damit eine gute Anbindung an die bestehenden Strukturen. Locker gepflanzte Baumgruppen werden, ausgehend vom Gewässerraum des «Giessen», mit der neuen Siedlungsstruktur schön verwoben. Eine Baumreihe entlang den Gleisbauten und der Erschliessungsstrasse führt bis zum Bushof.

Das Auflösen der Baumreihe auf dem südlichen Bahnhofplatz in frei angeordneten Einzelpflanzungen schwächt jedoch das sonst klare Vegetationskonzept.

Es ist ein differenziert ausformuliertes Freiraumkonzept, welches den Gewässerraum des «Giessen» und dessen Zugänglichkeit im Bahnhofsbereich ins Zentrum setzt. Weniger Aufenthaltsbereiche am Wasser und beim Bahnhof und dafür mehr im neuen Wohnquartier hätte ein ausgewogener Umgang mit der Wasserzugänglichkeit sein können.

Verkehr und Erschliessung

Der Bahnhofplatz weist in betrieblicher Hinsicht eine Zonierung in Parkierungsbereich und Bushof auf. Beide Anlagen funktionieren, Autoabstellplätze für den SBB-Pikettendienst und die Polizei gemäss Fragenbeantwortung fehlen allerdings.

Der Bushof ist als gestreckte Insellösung konzipiert und erfüllt die funktionalen Anforderungen. Vom nördlichen Teil sind die Wege zur zentralen Bahnunterführung jedoch etwas lang. Ein Konfliktpotenzial besteht infolge der Platzierung des «Hotel /Gemeindesaal»-Gebäudes direkt am Bushof (Anlieferung, Reisebusse, etc.)

Die Veloparkierungen sind im Hinblick auf die Perronzugänge gut situiert. Bei der neu vorgesehenen Velostation an der südlichen Bahnunterführung wird das ganze Erdge-



Situation

schoß mit Veloparkierung belegt. Hier wäre eine Aufteilung auf Erd- und Untergeschoss zweckmässiger gewesen. Die nördliche Velostation und die Zeilenbauten in der «Rheincity» entlang der Gleise unterschreiten den geforderten Gleisabstand. Die Zufahrten zu den Tiefgaragen der Zeilenbauten entlang der Gleise schneiden die Interessenlinie der SBB und liegen teilweise sogar auf den Gleisen.

Die Verknüpfung mit dem bestehenden Fusswegnetz wird über neue Bachquerungen gewährleistet. Der ganze Platzbereich soll als Begegnungszone signalisiert werden.

Nutzung Wirtschaftlichkeit

Bei diesem Vorschlag erleichtert die klare Positionierung einzelner Nutzungen die wirtschaftliche Beurteilung.

Die Konzentration von öffentlichen Nutzungen / Dienstleistungen in Bahnhofnähe lässt ein Synergiepotenzial vermuten. Es scheint uns allerdings zweifelhaft, ob in einem der Gebäudekörper ein multifunktionaler Gemeindesaal integriert werden kann. Eine Hotelnutzung wäre dagegen allenfalls – auch von der Lage her – denkbar. Die fünf Gebäudekörper mit Büroflächen und Ateliers entlang der Gleise dürften den Markt wohl überfordern. Mit dem identischen Gebäudekörper kann auch nicht unbedingt differenzierten Ansprüchen entsprochen werden. Der Anteil der Gewerbeflächen (37 %) ist sehr hoch und mit 12'000 m² wird die Aufnahmefähigkeit des Marktes strapaziert.

Die Wohnflächen zwischen der Quartierstrasse und dem «Giessen» zeigen keine grosse Differenzierung. Man kann

sich aber vorstellen, dass in Richtung des Gewässers eher Stockwerkeigentum konzentriert wird. Die vorgeschlagene Anordnung der Gebäude lässt eher Zweifel darüber aufkommen, dass die Parkierung auf rationelle Art und Weise gelöst werden kann.

Per saldo würden wir bei diesem Vorschlag nicht von einer genügenden Wirtschaftlichkeit ausgehen. Letztere dürfte weniger von der Kosten- als von der Ertragsseite her in Frage gestellt sein.

Teamzusammensetzung

Architektur

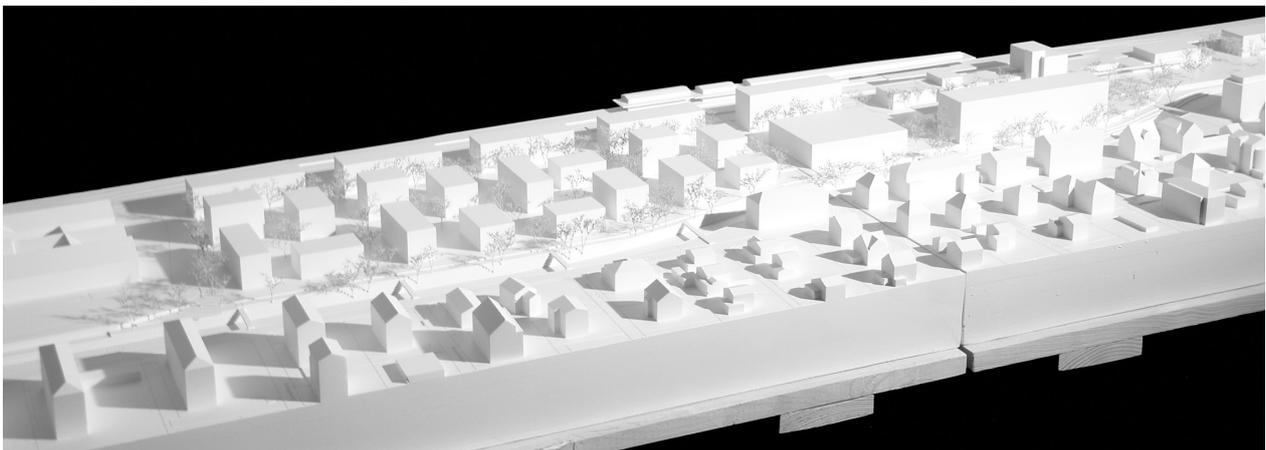
ARGE Kaundbe Architekten AG / Ritter Jon Architekten AG, Buchs SG

Landschaftsarchitektur

Mettler Landschaftsarchitektur, Gossau SG

Verkehrsplanung

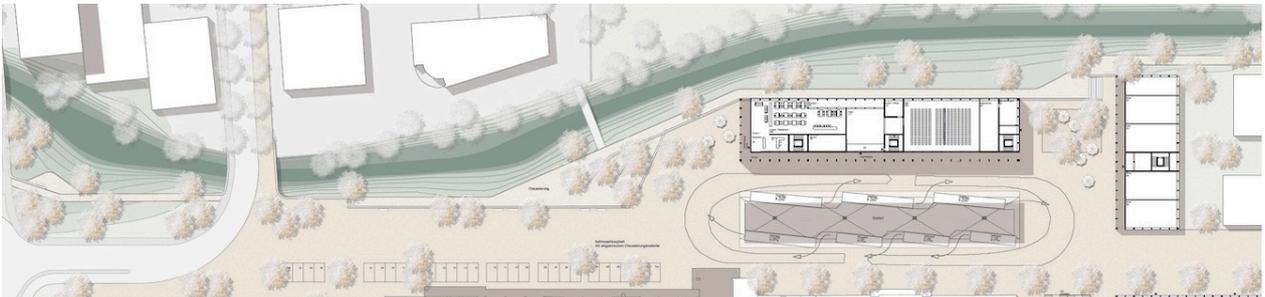
Hartmann & Sauter Raumplaner und Verkehrsingenieure, Chur



Modell



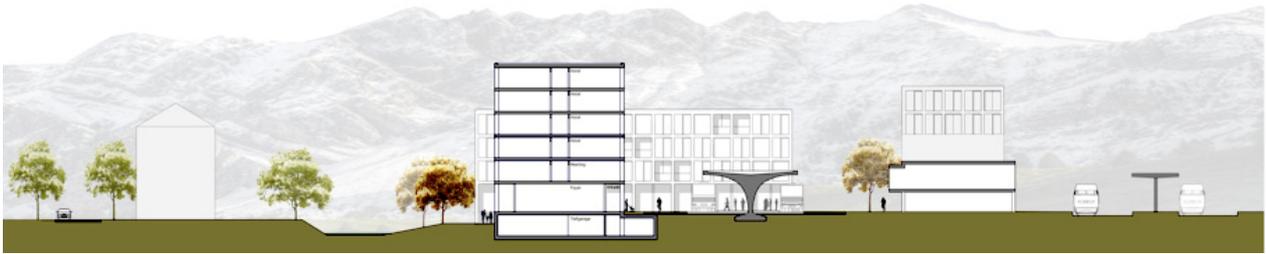
Blick vom Fluss



Bahnhofplatz



Schnittansicht 1



Schnittansicht 2



Schnittansicht 3

Team «Hornberger Architekten AG»

32



Ansicht Bahnhofplatz

Städtebau

Mit der Einführung einer einzigen neuen baulichen Figur sollen die stadträumlichen Verhältnisse geklärt werden. An einem Kopfgebäude, das den Bahnhofplatz auf der Nordseite begrenzt, sind zwei lange, in ihrer Richtung leicht variierte Bauzeilen angeordnet. Diese folgen geometrisch der Gleisanlage und dem «Giessen». Als weitere ordnende Massnahme wird der Bahnhofplatz als spitzwinkliges Dreieck ausformuliert. Dieser Geometrie folgt denn auch der freigestellte Bushof. Das bestehende Bahnhofgebäude, das neue Kopfgebäude und der Bushof führen zu einer gewissen räumlichen Fassung des nördlichen Teiles des Bahnhofplatzes, während er im Süden eher offen und wenig definiert wirkt.

Der für Hotel und Gemeindesaal vorgesehene Gebäudekomplex bildet mit den zwei ersten Wohnzeilen eine Einheit, die nördlich durch die verlängerte Wiedenstrasse begrenzt wird. Die übrigen Wohnbauten sind zu einer zusammenhängend organisierten Siedlungseinheit zusammengefasst. Der Aufbau des Querschnittes dieser Siedlung überzeugt grundsätzlich. Die Strasse wurde an die Bahn gelegt. In der östlichen, fünfgeschossigen Gebäudezeile sind verschiedene Erdgeschossnutzungen möglich, während die westliche, viergeschossige Zeile ausschliesslich dem Wohnen dient.

Die Zusammenfassung der eher zu klein wirkenden Einheit Hotel / Gemeindesaal mit den ersten Wohnzeilen wird in dieser Form als wenig geschickte Kombination erachtet. Die gesamte Wohnüberbauung hat eine derart spezifische Geometrie und Form, dass die Realisierung in Etappen und mit verschiedenen Trägern und Architekten erschwert ist.

Unverkennbar ist der Gestaltungswille, der die gesamte Studie durchdringt. Weniger überzeugt die Ausformulierung des Bahnhofplatzes, der räumlich wenig gefasst ist und eine etwas aufgesetzt wirkende Form aufweist. Die Gebäude am Bahnhofplatz und in den nördlichen Bereichen haben als Gesamtform eine gewisse Stärke. Bezüglich der Nutzung des Kopfgebäudes und der etappenweisen Realisierung des Gesamten stellen sich grundsätzliche Fragen.

Freiraum

Der Gewässerraum des «Giessen» wird entsprechend den Nutzungen in zwei Bereiche gegliedert. Städtisch und hart beim Bahnhofplatz, ländlich und weich im Wohnquartier «Rheincity».

Der Auftakt wird durch einen Baumplatz bei «Chez Fritz» gebildet. Eine Mauer definiert hier und auf dem Bahnhofplatz die Uferkante. Entlang des Bahnhofplatzes ist das bahnseitige Ufer baumlos. Aufenthaltsbereiche sind beim

Baumplatz bei «Chez Fritz» und beim ebenfalls mit Bäumen bepflanzten Platz vor dem «Hotel / Gemeindesaal»-Neubau auf dem Bahnhofplatz vorgesehen. Der Bahnhofplatz wird mit grossflächigen Ortsbetonplatten ausformuliert. Die Fugen übernehmen die Geometrie der Bahnhofbauten. Dieses orthogonale Muster stärkt einerseits die Bahnhofsgometrie, generiert aber zu den Randbereichen auch Restflächen.

Die Freiraumstruktur in «Rheincity» ist sehr klar ausformuliert: Entlang des «Giessen» ein grosszügiger partiell zum Wasser abgeflachter, baumbestandener Uferpark, entlang der Bahn die Erschliessungsstrasse mit einer Baumreihe entlang den Gebäuden und im Innern ein Weg – Platzsystem mit siedlungsinternen Grünflächen.

Die Gliederung des Gewässerraums «Giessen» in Teilbereiche ist einerseits spannend, insbesondere der abgeflachte Teil im Wohnbereich schafft neue räumliche Qualitäten. Andererseits müssten diese verschiedenen Uferabschnitte in einen übergeordneten konzeptionellen Zusammenhang gebracht werden, damit die Gefahr der Zufälligkeit vermieden werden könnte.

Verkehr und Erschliessung

Der Bushof ist als gestreckte Insellösung konzipiert und erfüllt die funktionalen Anforderungen. Die Lage zur zentralen Personenunterführung ist gut; die Wege sind kurz.

Zum Teil sind die Haltekanten doppelt belegt, die Anlage weist aber noch genügend Reservekapazitäten auf. Die Schrägpositionierung im Platz ergibt einen spannenden Effekt. Die Busse in nördlicher Richtung fahren über die Technikumsstrasse ein und aus.

Die Zufahrt ist für die gemeinsame Nutzung von Bus und Parkplatzverkehr etwas schmal, was aber durch das Weglassen der Poller gelöst werden könnte.

Die Platzöffnung Richtung Bahnhofstrasse stellt für die fussläufige Verknüpfung eine Verbesserung dar. Es gibt aber keine neuen Verknüpfungselemente mit den bestehenden Netzen des Fuss- und Veloverkehrs. Zumindest eine weitere Bachquerung wäre nötig gewesen. Die drei vorgesehenen Veloparkierungen sind günstig zu den Personenzugängen platziert.

Als betrieblich ungünstig wird die Aufteilung der Autoparkierung in zwei kleine Anlagen mit separaten Zufahrten angesehen.



Situation

Nutzung Wirtschaftlichkeit

Die Überbauung ist bei Bedarf gut aufteilbar. Auf eine Mischung von Wohn- und Geschäftsnutzung wird verzichtet. Der Anteil der Gewerbeflächen ist gering.

Auf neue publikumsorientierte Flächen im Bereich des Bahnhofs wird bei diesem Vorschlag verzichtet, was möglicherweise der Standortgunst nicht ganz gerecht wird. Auch beim grossen Gebäude, nördlich des Bushofs, wird darauf verzichtet.

Die Variante mit Hotel und Gemeindesaal ist eher kritisch zu beurteilen. Die 108 Zimmer sind auf zu viele Geschosse aufgeteilt und im Erdgeschoss ergibt sich unter Umständen ein Konfliktpotenzial mit dem Saalbetrieb. Ob letzterer multifunktional genutzt werden kann, ist nicht klar. Bei der Variante Gewerbehäuser zeigt das Regelgeschoss eine Grundrissdisposition mit relativ geringer Flexibilität und einem nicht allzu günstigen Verhältnis von Nutzfläche zu Verkehrsfläche.

Bei den Wohngebäuden stellt sich aus ökonomischer Sicht die Frage nach dem Nutzen der teilweise überhöhen Erdgeschosse, welche aber den Einbau einer Galerie nicht zulassen. Der Wohnungsspiegel zeigt einen relativ hohen Anteil der Klein-Wohnflächen (inkl. Atelier) von knapp 40 %, was möglicherweise den Markt überfordert. Mit einem Anteil von nur rund 6 % sind Grosswohnungen eher untervertreten, insbesondere wenn auch ein Verkauf von Stockwerkeigentum stattfinden soll. Über die zentrale Parkgarage sind alle Gebäude direkt erschlossen. Bei Bedarf ist deren Unterteilung denkbar.

Die Wirtschaftlichkeit des Vorschlags ist eher kritisch zu beurteilen, da sowohl bei den Wohnflächen wie den Nichtwohnflächen gewisse Defizite erkennbar sind.

Teamzusammensetzung

Architektur

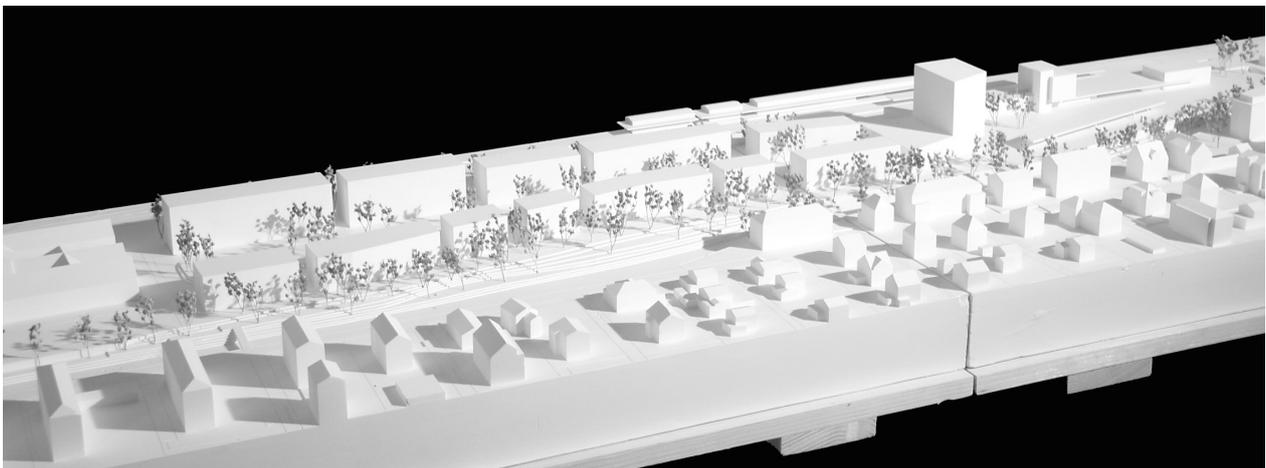
Hornberger Architekten AG, Zürich

Landschaftsarchitektur

Blau und Gelb Landschaftsarchitekten, Rapperswil

Verkehrsplanung

SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich



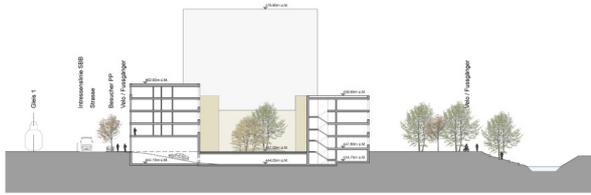
Modell



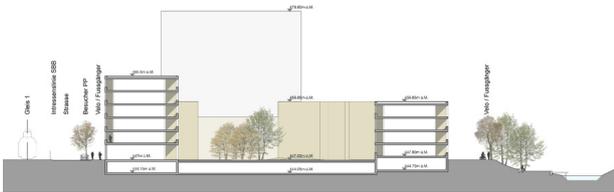
Ansicht Wohnbebauung Rheincity



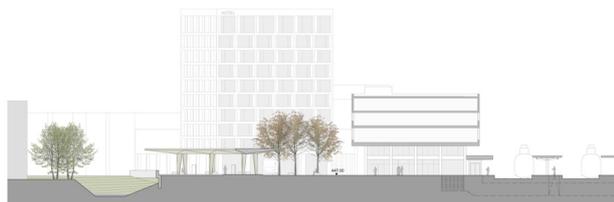
Bahnhofplatz / Bushof



Querschnitt 01



Querschnitt 02



Querschnitt Bushof



Ansicht Bushof



Westansicht



Regelgeschoss



Erdgeschoss



Bushof

Städtebau

Die Studie unterteilt das gesamte Areal in zwei Teile: einerseits südlich in den Bahnhofplatz, der zwischen den Zentrumsachsen Bahnhofstrasse / Grünaustrasse und dem „Stadthaus“ als nördliche Begrenzung eine präzise klare Platzfigur aufweist, und andererseits nördlich in die Bebauung «Rheincity» als neue Quartierstruktur mit einer Vielfalt von baulichen und räumlichen Strukturen.

Der Bahnhofplatz ist begrenzt durch das «Stadthaus» im Norden, die aufgereihten Bahnhofbauten im Osten und ein Geschäftshaus am Parkhaus «Rondelle» im Süden; nach Westen fasst der «Giessen» den Platz und wirkt als landschaftlicher Hintergrund auf dem ganzen Platz. Eine Promenade führt entlang des Baches, mit üppiger Bepflanzung der Uferböschung. Der «Giessen» soll grundsätzlich in seiner Form belassen werden; punktuell sollen Verbesserungen angebracht werden. An einzelnen Stellen sind Plattformen als «Balkone» im Naturraum vorgesehen. Der Vorschlag für ein Parkhaus bei «Rondelle» integriert ein Geschäftshaus, das die südliche Begrenzung des Platzes bildet.

Auf dem Bahnhofplatz sind zwei zentrale Aufenthaltsbereiche vorgesehen. Vor dem «Chez Fritz»-Areal befindet sich eine «Grünoase» mit hoher, ruhiger Aufenthaltsqualität, ein Raum mit Baumbepflanzung, Kiesbelag, Wasserbecken und einer Treppenanlage zum Ufer des «Giessen».

Der Bushof bildet ein räumliches Gegenüber zur Grünoase. Als eleganter Pavillon mit «organischer», aus Ort und Funktion abgeleiteter Form, mit kreisförmiger Anordnung der Haltestellen, mit feinem Dach auf säulenartigen Stützen, mit Cafébar und einem naturgestalteten Innenhof. «Der Park im Bushof» mit Lärchenbepflanzung und Sitzbänken schafft auch hier Aufenthaltsbereiche. Die Gestaltung dieses Buspavillons ist weit ausgereift. Die z. B. im Kontext von Zürich bekannte Typologie und Formensprache wirkt aber hier etwas bildhaft. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit einer kleinen Bar wird in Frage gestellt. Die Aufenthaltsbereiche wirken etwas isoliert in Bezug auf die Gesamtanlage als Einzelereignisse. Die Studie weist schon sehr weitgehende Überlegungen zur materiellen Gestaltung, der Beleuchtung des Bahnhofplatzes, etc. auf.

Räumlicher Abschluss des Bahnhofplatzes und Auftakt von «Rheincity» bildet ein fünfgeschossiges Gebäude mit Innenhof, das die Massstäblichkeit der Geschäftshäuser der Bahnhofstrasse aufweist und in dem Gemeindesaal und Hotelnutzung untergebracht sind.

Für den nördlichen Teil des Areals bei «Rheincity» wird die Bebauung als «urban village» definiert. Die Bebauungsstruktur bildet urbane Strassenräume im Kontrast zu grosszügigen Grün- und Freiräumen. Die Aussenräume entlang des «Giessen» sind parkartig; zu den Bahnanlagen sind die Bebauungen geschlossener mit Innenhöfen für ru-

higes Wohnen. Der zentrale Strassenraum der Quartierstrasse ist von Baumreihen (Eichen) begleitet.

Entlang der Quartierstrasse sind gleichwertige Baufelder vorgesehen, deren Grösse unterschiedliche Bauformen ermöglichen und womit auf die Anforderungen des Immobilienmarktes reagiert werden kann.

Unterschiedliche Bebauungsmuster sollen eine hohe Wohn- und Arbeitsqualität bewirken ebenso wie eine hohe wirtschaftliche Flexibilität ermöglichen. Die Spielregeln definieren eine grosse Vielfalt von verschiedenen Bebauungsmustern mit drei- bis viergeschossigen Wohnbauten: Wohnblöcke für kostengünstige Mietwohnungen, Stadtvillen für Eigentumswohnungen, Reihenhäuser für Eigenheime, «Clusters» für alternatives / studentisches Wohnen. Diese Wohntypologien können in durchmischter Form nebeneinander stehen und damit ein vielfältiges bauliches und aussenräumliches Ensemble ergeben. Auch die Steuerung der Ausnutzungsdichte ist damit möglich. Die Etappierung einzelner Baufelder ist problemlos. Die Überlegungen zu Gebäudetypologien und Nutzungsformen erlauben eine hohe Flexibilität und weitgehende Reaktionen auf Marktbedürfnisse.

Zentrale räumliche Verbindung ist eine Quartierstrasse, die vom Bushof aus durch die Bebauung führt und in die Güterstrasse mündet. Der Strassenraum wird mit Baulinien definiert. Die ebenerdigen Flächen der Gebäude entlang der Quartierstrasse sind für Ateliers, kleine Büros, Dienstleistungen oder z. B. auch Kinderkrippen, etc. vorgesehen. Ob in Buchs die Vorstellung der neuen Quartierstrasse mit Gewerbe und Ladennutzung im Erdgeschoss tragbar ist, wird bezweifelt.

Die Studie beeindruckt mit schon sehr weitgehenden gestalterischen Vorschlägen und seinen vielen attraktiven Elementen. Es wirkt mit seinen vielen Vorschlägen vielschichtig und verspielt. Wirtschaftliche und strukturelle

bauliche Überlegungen sind tiefgreifend dargestellt. Einzelne Vorschläge für Nutzungs- und Bauformen scheinen nicht optimal auf Buchser Verhältnisse abgestimmt.

Freiraum

Der Bahnhofplatz wird als Gelenk und als Drehscheibe zwischen der zentrumsnahen Einkaufsstrasse dem neuen Quartier «Rheincity» gelesen. Der Gewässerraum des «Giessen» dient als grüne landschaftliche Kulisse und als verbindende Promenade, welcher die beiden Quartiere verbindet.

Dem Bahnhofplatz, welcher mit einem einheitlichen Asphaltbelag mit eingewalztem Gneis veredelt wird, werden einzelnen Nutzungsfelder eingeschrieben. Als Aufenthaltsorte sind eine «grüne Insel» bei «Chez Fritz» und eine weitere im Bushof vorgesehen. Diese beiden Bereiche sind als Kiesplätze ausformuliert und mit Bäumen differenziert bepflanzt. Der Aufenthaltsort bei «Chez Fritz» wird mit einem Wasserbecken aufgewertet und eine Treppe führt hier bis ans Wasser. Der introvertierte Freiraum im Bushof dient als Warteraum und Rückzugsort für die Busreisenden. Diese punktuell ausformulierten Aufenthaltsorte vermitteln stimmige ruhige Bereiche. Sie wirken zugleich aber auch isoliert. Insbesondere ist der Freiraum im Bushof etwas stark vom Geschehen des Bahnhofplatzes abgeschottet. Hier wird die Notwendigkeit eines solchen Warteraumes bezweifelt, weil dieser mit einem Café und einer regen Publikumsnutzung bespielt werden muss, damit er durch seine introvertierte Lage nicht als zu stark versteckt wirkt. Diese notwendige Publikumsfrequenz in Buchs wird jedoch bezweifelt. Die weiteren Nutzungen auf dem grosszügigen Bahnhofplatz sind von bahnhofsspezifischen Funktionen geprägt. Insbesondere wird die dominante Parkieranlage als Beeinträchtigung für den offenen Bahnhofplatz angesehen.

Das Quartier «Rheincity» wird mit einer internen urban ausgeprägten Quartierstrasse erschlossen. Zum «Giessen» entsteht ein parkartiger grosszügiger Freiraum, in



Gesamtkonzept

den einzelnen Baufeldern entstehen durch die Stellung der Häuser ruhige, ebenfalls landschaftlich ausformulierte Gartenräume.

Es ist ein differenziert ausformuliertes Freiraumkonzept, das durch sein nuanciertes Baumkonzept und den visuellen Verbindungen zwischen urban geprägten Bereichen und dem landschaftlichen Gewässerraum des «Giessen» auffällt.

Verkehr und Erschliessung

Die Verkehrserschliessung baut auf der heutigen Verkehrsführung auf. Ab der Einmündung Grünastrasse sollen aber sowohl Bahnhofplatz als auch Bahnhofstrasse als Tempo-30-Zone signalisiert werden.

Auf dem Bahnhofplatz findet eine Zonierung in Parkplatzbereich und Bushof statt. Für den Bushof wird eine unkonventionelle und interessante Lösung aufgezeigt: Die Busse sind rund um eine baumbestandene Haltestelleninsel angeordnet. Die Anlage erfüllt die funktionalen Anforderungen. Der direkte Zugang von den Perrons ist gewährleistet.

Die Parkierung ist als eigenständige Anlage konzipiert, die aber den Nachteil aufweist, dass sie gestalterisch und funktional wie ein «Pfropfen» wirkt und die neben dem grossen Bushof noch freie Restfläche des Platzes belegt.

Die Erschliessungsfahrbahn von rund 7 m Breite muss im Gegenverkehr die Busse und den Parkplatzverkehr sowie die Velos aufnehmen und wirkt dafür etwas zu wenig grosszügig. Ausserdem muss die Fahrbahn noch zur Anlieferung der neu vorgesehenen Erdgeschossnutzungen dienen.

Die geforderte Notzufahrt zu den SBB-Gleisanlagen wird durch die Velostation versperrt.

Nutzung Wirtschaftlichkeit

Die wirtschaftliche Beurteilung des Vorschlags ist insofern nicht ganz unproblematisch, als die Verfasser kein Baumuster mit zugehöriger Ausnützung vorgeben wollen, sondern Spielregeln definieren, welche für diese Stadterweiterung gelten sollen.

Durch den etwa einen Drittel erreichenden Anteil von Gewerbeflächen aller Typen ergibt sich ein beträchtliches Risiko. Die publikumsorientierten Nutzungen sind in konzentrierter Form im vorderen Teil des Areals in Bahnhofsnähe angeordnet, was Synergien auslösen dürfte. Die Anordnung von Gemeindesaal und Hotel in einem einzigen grossen Gebäudekörper dürfte die Bewirtschaftung erleichtern. Die gewählte Disposition des Saals lässt allerdings an einer multifunktionalen Nutzung zweifeln. Die für Kleinkongresse, Seminarbetrieb, usw. erforderlichen Räume sind allerdings in ausreichender Anzahl vorhanden. Die der Wohnnutzung vorbehaltenen Baufelder sollen ein breites Spektrum von Bedürfnissen abdecken, vom preisgünstigen genossenschaftlichen Wohnungsbau über Stockwerkeigentum in Stadtvillen bis hin zu Reihenhäusern als Eigenheime und dazu noch alternative Mischformen. Ob die an sich gewünschte soziale Durchmischung unter Berücksichtigung der Grösse des Areals aber in dieser Masse erreichbar ist, darf bezweifelt werden.

Die Erdgeschosse entlang der Quartierstrasse sollen für Dienstleistungen, Ateliers, Gewerbe, Gemeinschafts- und Sozialräume genutzt werden. Es stellt sich nicht nur die Frage, ob die grossen Erdgeschossflächen derart überhaupt abgefüllt werden können, sondern ob dies im Hinblick auf das Konfliktpotenzial mit den Wohnflächen überhaupt wünschenswert ist.

Zum Wohnungsspiegel werden keine konkreten Angaben gemacht, sondern es wird davon ausgegangen, dass eine Anpassung an die jeweiligen Bedürfnisse des Marktes erfolgt. Aufgrund der verschiedenen Gebäudetypen dürfte dies im Prinzip möglich sein.

Der Verkauf von Wohneinheiten im Stockwerkeigentum ist sicher möglich, doch ergeben sich infolge des gewählten Grundkonzeptes nicht unbedingt optimale Voraussetzungen: alle Wohngebäude stossen entweder an das Gleisfeld oder die Quartierstrasse an und die für Stockwerkeigentum bevorzugte bessere Lage gegenüber Mietobjekten ist nicht vorhanden.

Unter Berücksichtigung des eingangs erwähnten Vorbehalts ist davon auszugehen, dass mit diesem Vorschlag eine marktübliche Wirtschaftlichkeit erreicht werden kann. Es ist allerdings auch auf einen allenfalls überdurchschnittlichen Risikofaktor hinzuweisen: einzelne Wohnflächentypen wie z. B. Reihenhäuser sind spezifisch auf Selbstnutzer ausgerichtet und eignen sich nicht als Anlageobjekte.

Teamzusammensetzung

Architektur

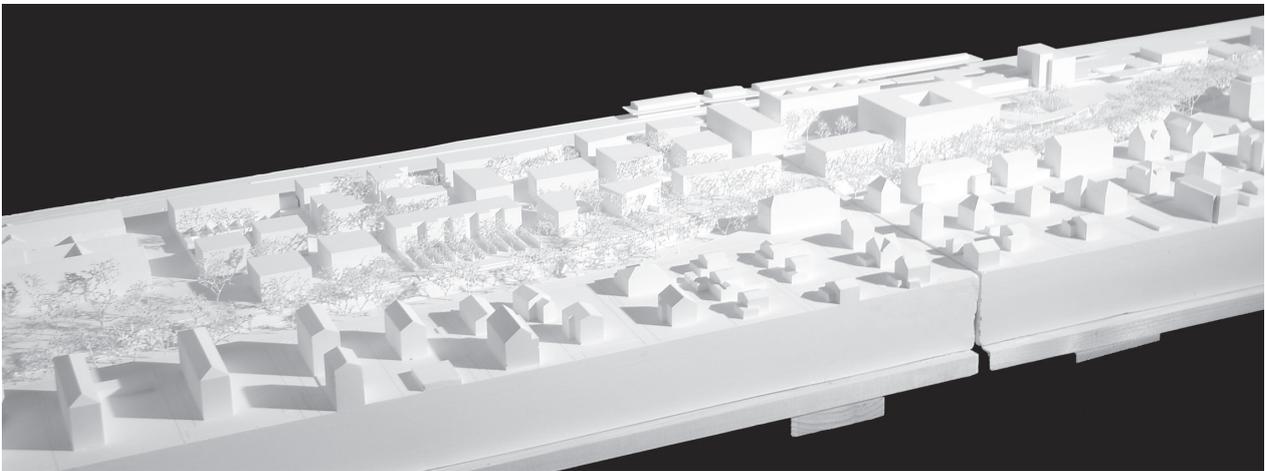
Theo Hotz Partner AG, Zürich

Landschaftsarchitektur

Hager Partner AG, Zürich

Verkehrsplanung

B + S AG, Zürich



Modell



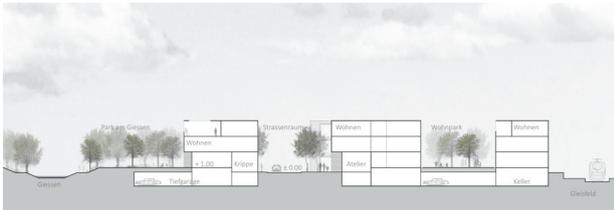
Rheincity



Geländeschnitt A-A



Geländeschnitt B-B



Systemschnitt



Bushof



Fassaden Quartierstrasse



Lichtplan

Schweizerische Bundesbahnen SBB

Immobilien

Development Region Ost

Hohlstrasse 532

8021 Zürich

Politische Gemeinde Buchs

St. Gallerstrasse 2

9471 Buchs SG