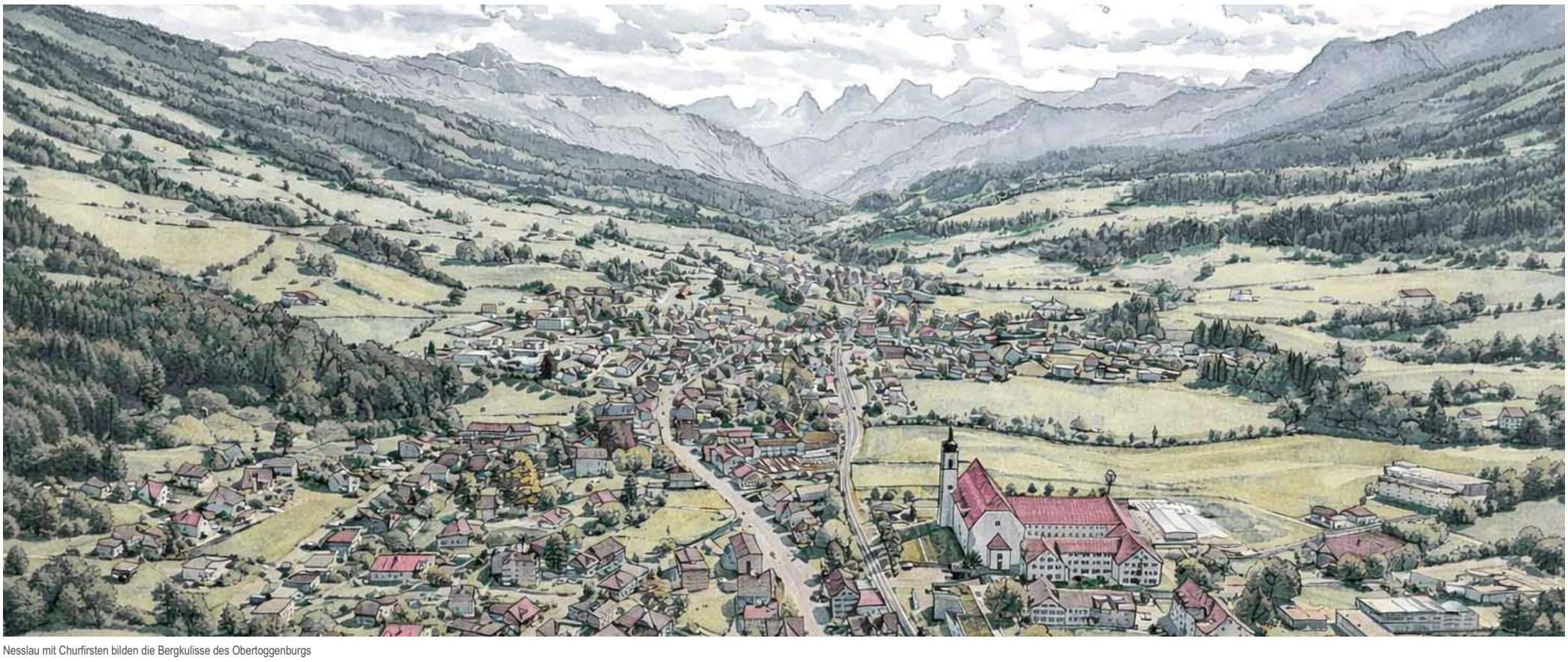


Nesslau mit Churfirsten bilden die Bergkulisse des Obertoggenburgs

Tor zum Obertoggenburg

Studienauftrag Arealentwicklung Bahnhof Nesslau

Gesamtkonzeption mit Erhalt des historischen Bahnhofgebäudes

Der Bahnhof Nesslau ist der Endbahnhof der Bahnlinie vom Bodensee ins Toggenburg der Schweizerischen Südostbahn (SOB). Mit der Neugestaltung des Bahnhofgebietes erhält Nesslau in mehrfacher Hinsicht eine einmalige Chance: einerseits wird die Verkehrsdrehscheibe mit Busanschlüssen nach Wildhaus, Schwägalp und Wattwil gestärkt, andererseits verfügt das heute brach liegende Bahnhofareal über das Potential, sich zu einem dorfbaulich attraktiven und identitätsstiftenden Zentrum für Nesslau zu entwickeln. Ein einladender Bahnhofplatz stärkt das Dorfzentrum und wird zum öffentlichen Begegnungsraum. Dabei bleibt das historische Bahnhofgebäude als Teil der Identität von Nesslau und prägender Zeitzeuge erhalten.



Max Burkhardt | Postkarte Bahnhof Nesslau

Es wird in Anlehnung an den historischen Bestand renoviert und wiederum mit umlaufenden Vordächern aus der Erstellungszeit ausgestattet. Zentraler Entwurfsgedanke ist ein respektvoller Umgang mit dem bestehenden, geschützten Ortsbild und der landschaftlichen Einbettung. Durch die Anordnung der Neubauten werden gut proportionierte Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen. Der neue Bahnhofplatz und das historische Bahnhofgebäude werden von einem vier- und einem fünfgeschossigen Zentrumsbau flankiert. Der einladende und zugleich offene Freiraum bildet das ortsbauliche Scharnier für die Umsteigesituation zwischen Bahn und Bus. Als «Tor zum Obertoggenburg» empfängt der Bahnhofplatz Ankommende mit einem offenen Landschaftsraum als ortstypische Eigenheit.



Einweihung Bahnhof 1912

«Vielfältige Haustypologien»

Der Entwurf basiert auf dorfbaulichen Prinzipien und der Anordnung von Einzelhäusern mit prägnanten Dachformen. Dabei wird in der Grösse des Fussabdrucks, der Gebäudehöhe und der Dachform auf die spezifische Situation des einzelnen Hauses reagiert. Durch die Setzung der Bauvolumen werden massstabsgerechte und gut nutzbare Dorfräume gefasst. Die Häuser reagieren mit Typologie und Fassadengestaltung spezifisch auf die jeweilige Situation und Nachbarschaften.



Toggenburger Bauernhaus



Toggenburger Stickerhaus



Zentrumsbau

Auf eine serielle und repetitive Anordnung entlang den Gleisen oder eine städtebauliche Grossform wird bewusst verzichtet. Vielmehr entstehen im Norden und Süden je Quartiere mit unterschiedlichem Charakter und Öffentlichkeitsgrad. Das vorliegende Konzept fördert dank der Einzelhäuser den Charakter eines Dorfes und stärkt damit die Identität von Nesslau. Entlang der Hauptstrasse wird der dorfbaulich prägende Rhythmus der bestehenden Häuser (ISOS) durch die kleinmassstäblichen Ersatzneubauten fortgeführt und die Neubauten ortstypisch auf die Gebäudefluchten der heutigen Gebäude gesetzt.



Referenz Materialisierung: Heilpädagogisches Zentrum St. Michael in Adetswil



Figur-Grund Darstellung

«Vertraute Elemente» und «regionale Architektur»

Die Bestandsbauten im Toggenburg verfügen über starke Eigenheiten und verleihen regionale Identität. Erwähnt sind die Typologien des traditionellen Toggenburger Bauernhauses, jedoch auch die ortsprägenden Restaurants entlang der Hauptstrasse mit den charakteristisch tiefen Giebeldächern und den Schindelabwürfen in den Fassaden. Zugleich gibt es auch identitätsstiftende Häuser aus jüngeren Epochen wie Fabrikantenvillen oder Bauten in Anlehnung der Stickereizeit. Die neue Zentrumsgestaltung am Bahnhof Nesslau bedient sich einerseits den ortstypischen Besonderheiten wie Vordach, horizontale Fassadengliederung, Sockelausbildung und geschindelte Fassadenbekleidung, zugleich sind die Zentrumsbauten erkennbar aus der heutigen Zeit. Die Sockelgeschosse, das Untergeschoss und die Treppenhäuser werden in Massivbauweise erstellt - die Obergeschosse in effizienter Modulbauweise aus Holzelementen mit hinterlüfteter Fassaden mit Schindelschirm mit differenzierten Formen und Farben. Die Gebäudestatik ist nutzungsneutral konzipiert und die Innenwände werden mehrheitlich nichttragend ausgebildet. Das Tragwerk zeichnet sich durch wirtschaftliche Spannweiten und konsequenten vertikalen Lastabtrag aus. Ziel ist das Weiterführen und Integrieren von Neuem mit Rücksicht auf den Bestand und unter Würdigung der regionalen Baukultur.



Bahnhof Nesslau um 1925

«Massvolle Ausnützung» und «differenzierte Dichte»

Die bauliche Dichte und Gebäudehöhen werden abhängig von der Lage und dem Kontext spezifisch entwickelt und es resultiert eine stark differenzierte Gesamtgestaltung. Die erdgeschossigen Nutzungen orientieren sich zum Bahnhofplatz und den Personenfrequenzen. Je prominenter die Lage eines Hauses, desto wichtiger wird der Schwellenraum zwischen innerer Nutzung und öffentlichem Platz. Die Bauten mit den gewerblich genutzten Erdgeschossen erhalten zum frequentierten Bahnhofplatz hin eine Arkade. Die einzelnen Quartiere weisen unterschiedliche Ausnützungsziffern aus, um zu den bestehenden Wohnquartieren gemäss Bauzonenplan massvolle Übergänge zu gestalten. Südwestlich der Geleise ist eine zweite Perronüberdachung von 90 m Länge langfristig gesichert. Die bauliche Umsetzung ist gut etappierbar: kurzfristig liegt der Fokus auf der Nordostseite der Bahngleise und im Südwesten kann entlang dem Gleisfeld zu einem späteren Zeitpunkt nachverdichtet werden.

Umgebungsgestaltung & klimaoptimierte Schwammstadt

Die Freiraumgestaltung liest das Bahnhofareal als Schnittstelle zwischen Hauptstrasse, Gleisfeld, Uferraum der Luteren und den offenen Wiesen- und Landwirtschaftsräumen des Obertoggenburgs. Was heute durch Belagsflächen, Fahrbeziehungen und Restgrün überdeckt ist, wird im Projekt wieder räumlich fassbar: lineare Vegetationsspuren entlang der Gewässer, parzellierende Hecken- und Gehölzstrukturen, Baumgruppen als Orientierungspunkte sowie topografisch bedingte Abflussrichtungen. Der Bahnhofplatz wird aus diesen Landschaftslogiken entwickelt, wobei das bestehende Bahnhofgebäude die zentrale Mitte bildet. Im Süden entsteht zwischen den drei öffentlichen Gebäuden ein zusammenhängender, öffentlicher Raum, mit guter Verbindung zum Bahnübergang und einer hohen Durchlässigkeit des Areals. Im Nordosten bildet der Baumbestand auf Parzelle 46N den Ausgangspunkt der Setzung. Das Konzept der Bauvolumensetzung verfolgt den Erhalt möglichst aller bestehenden Bäume und stärkt damit die heutige Parkstimmung. Die zwei Blutbuchen und zwei Lärchen bleiben als räumliches Gerüst erhalten. Die Neubauten rücken von den Kronen- und Wurzelbereichen ab und ordnen sich um die Bäume als prägende Mitte des nördlichen Ensembles. In sensiblen Bereichen wird auf Unterkellerung verzichtet, die Fundation punktuell geführt und die Tiefgarage so organisiert, dass der Baumerhalt mit der Nutzbarkeit der Häuser vereinbar bleiben.

Schwammstadt und Hochwasser

Das Regenwasserkonzept reagiert auf die Lage im Gewässerschutzbereich A0, die Hochwassergefährdung durch Seitenbäche und den Oberflächenabfluss. Regenwasser wird über bepflanzte Mulden, sickerfähige Beläge und Retentionsräume in die Freiraumstruktur integriert. Bewachsene Bodenschichten, mineralische Sickermulden und zurückhaltende Eingriffe in den Untergrund bilden die technische Grundlage. Daraus entstehen wechselfeuchte Saumzonen, robuste Vegetationsbänder und kühlende Baumstandorte. Die Schwammstadt versteht sich als ortsspezifische Antwort auf Klimaerwärmung, Grundwasser, Hochwasser und den historisch vom Wasser geprägten Talraum.



Ortsplan 1:2'500



Ansicht Hauptstrasse, Blickrichtung Perimeter 1:500



Bahnhofareal mit sekundären Landschaftsstrukturen



Baumkonzept



Regenwasserkonzept



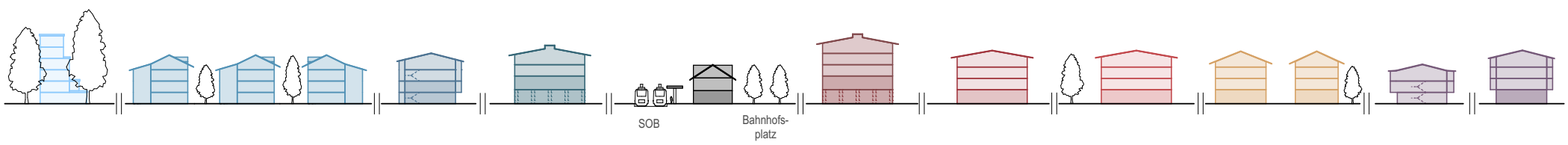
Bahnhof Nesslau als «Tor zum Obertoggenburg»: freigestellter Bestandsbau mit Bahnhofplatz und flankierenden Zentrumsbauten



Umgebungsplan 1:500

Tor zum Obertoggenburg
Studienauftrag Bahnhof Nesslau
raumfindung architekten eth bsa sia, manoa landschaft, metron verkehrsplanung

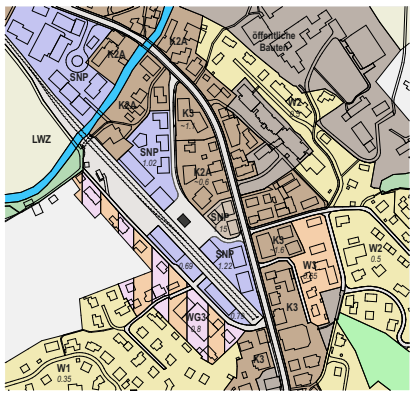
Baumhaus	Wohnhäuser	Gleisfeld Nord	Ärztehaus	Bahnhof Nesslau - Neu St.Johann	Zentrumsbau Kiosk	Zentrumsbau Café (Hotel)	Zentrumsbau Gewerbe	Ersatzbauten Bank	Gleisfeld Süd I	Gleisfeld Süd II
1 bis 2-Spänner 10 Wohnungen	3 x 2-Spänner 20 Wohnungen	Laubengang 15 Wohnungen	4-Spänner 8 Wohnungen		4-Spänner 12 Wohnungen	3-Spänner 9 Wohnungen oder 33 Hotelzimmer	3-Spänner 9 Wohnungen	1 bis 2-Spänner 13 Wohnungen	Reihenhäuser 8 Wohnungen	4-Spänner 12 Wohnungen
DG Wohnen 4 OG Wohnen 3 OG Wohnen 2 OG Wohnen 1 OG Wohnen EG Wohnen	DG Wohnen 2 OG Wohnen 1 OG Wohnen EG Wohnen	DG Wohnen 2 OG Wohnen 1 OG Wohnen EG Wohnen	DG Wohnen 2 OG Wohnen 1 OG Gewerbe Ärztezentrum EG Gewerbe Ärztezentrum	DG Co-Working 1 OG Co-Working EG Gewerbe SOB-Räume	DG Wohnen 3 OG Wohnen 2 OG Wohnen 1 OG Büro EG Gewerbe Kiosk, SOB-Räume	3 OG Wohnen (Hotel) 2 OG Wohnen (Hotel) 1 OG Wohnen (Hotel) EG Gewerbe (Hotel) Café	3 OG Wohnen 2 OG Wohnen 1 OG Wohnen EG Gewerbe	DG Wohnen 2 OG Wohnen 1 OG Wohnen EG Gewerbe Bank	DG Wohnen 1 OG Wohnen EG Wohnen	DG Wohnen 2 OG Wohnen 1 OG Wohnen EG Gewerbe



2. Etappe Wasserbrugg | Bestand Bahnhof | 1. Etappe Zentrum Süd | 3. Etappe Gleisfeld

Sondernutzungsplan, ISOS und Strassenabstände

Der zukünftige Sondernutzungsplan umfasst das Gesamtareal mit einer Dichte von einer AZ von 0.9 für die Gesamtfläche von 20'900 m². Die Neubauten werden auf drei Baufelder als eigenständige Quartiere mit unterschiedlichem Charakter situiert. Das Konzept ist bei Bedarf entsprechend etappierbar. Das Bahnhofgebäude und der Bahnhofplatz bilden die ortsbauliche Mitte und die beiden flankierenden Zentrumsbauten fassen einen prägnanten Dorfraum mit starker Identität. Entlang der Hauptstrasse wird vorgeschlagen, die beiden Ersatzbauten auf die Flucht der bestehenden Häuser zu setzen, entsprechend kann in der Ortsplanungsrevision in diesem Bereich der Strassenabstand auf 4 m gesetzt werden und die Ersatzneubauten integrieren sich besser gemäss Anforderungen des ISOS. Ebenso soll bei der Bahnhofstrasse als Gemeindestrasse zur Schonung des markanten Baumbestandes der Strassenabstand für die drei strassenbegleitenden Wohnbauten auf 3 m reduziert werden. Damit wird weiterhin eine angemessene Strassenraumfassung gewährleistet und die gute Einordnung inkl. Erhalt des Baumbestandes ermöglicht. Im Bereich der Austrasse hält das Erdgeschoss den Strassenabstand ein, jedoch wird vorgeschlagen, dass die Laubenschicht als Auskragung realisiert wird. Die Verkehrssicherheit, Sichtweiten und Lichtraumprofile bleiben weiterhin eingehalten, jedoch wird ein ortsbaulich gelungene Bauvolumensetzung und durchgängige Gebäudetypologien entlang der Geleise ermöglicht. Mit dem entsprechenden Argumentarium im Rahmen des Sondernutzungsplanes sind die Abweichungen zwecks Stärkung des Bahnhofplatzes, Erhalt des historischen Bahnhofgebäudes, Bezugnahme auf bestehende Baufluchten, Schutz des prägenden Baumbestandes und sorgfältige Einordnung ins ISOS-Ortsbild aus Sicht des Planerteams angemessen.



Vorschlag Perimeter Sondernutzungsplan im Zonenplan

«Wohnqualität» und «breites Angebot»

Das Wohnungsangebot umfasst im Endausbau 116 Wohnungen und entspricht dem vorgegebenen Wohnungsspiegel (Aufteilung und Grösse gemäss Vorgaben). Optional kann in einem der Zentrumsbauten auch ein Hotel realisiert werden. In den zentralen Lagen beschränken sich die Wohnungen auf die Obergeschosse. Die Erdgeschosse der Zentrumsbauten werden gewerblich genutzt und entlang den Gleisen sind in den ersten Obergeschossen Büro- und Dienstleistungsnutzungen denkbar. Die Situierung des Ärztehauses, einer Bank, eines Cafés oder Bäckerei und zum Bespiel eines Sportgeschäftes sind vorgeschlagen, im Grundsatz ist die Platzierung der Nutzungen jedoch je nach effektiven Anforderungen anpassbar. Die eigentlichen Bahnnutzungen und Schalterhalle werden im Erdgeschoss des historischen Aufnahmegebäudes angeboten, im Obergeschoss dieses zentralen Bauwerks können zum Beispiel Co-Working-Angebote situiert werden.

Verkehr und Parkierungsanlage

Für das Bahnhofareal wird eine Begegnungszone Tempo 20 mit Einbahnregime empfohlen. Das geforderte Angebot für Park & Ride wird westlich der Bahngleise in kurzer Gehdistanz zu den Perrons situiert, flankiert von Veloabstellplätzen. Die Tiefgarageneinfahrt wird in einen Hochbau integriert und seitlich entlang der Gleise die Entsorgungsstelle angeordnet. Einzig die Kiss & Ride-Parkplätze und einige wenige Parkplätze für Arztbesuchende befinden sich auf der Nordseite in unmittelbarer Nähe des Bahnhofgebäudes. Damit wird der MIV vom ÖV getrennt und nicht direkt auf das Bahnhofareal geführt. Im Bereich der Tierarztpraxis wird ein Landabtausch 1:1 vorgeschlagen und ein werkhofartiger Wendeplatz ermöglicht. Die beiden bestehenden Schopfbauten werden rückgebaut und in den Neubauten je eine Ersatzfläche angeboten. Die Tiefgarage ist zweiseitig erreichbar und die Anzahl der Parkplätze kann je nach Bedarf angepasst werden. Optional kann die Tiefgarage mit durchgängigem Durchfahrtsregime angeboten werden. Die Velostellplätze sind dezentral gemäss Vorgaben angeordnet, möglichst bei den Zugängen zu den Perrons und jeweils bei den Hauseingängen der Wohnungen.

Bahnhofplatz als vernetzter Dorfraum

Der Bahnhofplatz ist die offene Mitte zwischen dem historischen Aufnahmegebäude, den flankierenden Zentrumsbauten, dem Perron und der Bushaltekante. Seine Aufgabe ist nicht, einen urbanen Stadtplatz nach Nesslau zu übertragen, sondern die vorhandene Weite des Bahnhofs mit der Massstäblichkeit des Strassendorfs zu verbinden. Das freigespielte Aufnahmegebäude bleibt der Anker des Ortes: seine Vorzone wird als Ankunftsraum lesbar, der Bahn, Bus, Kiosk, Café, Kurzaufenthalt und den Weg zur Hauptstrasse selbstverständlich miteinander verknüpft. Die Platzfläche bleibt grosszügig und betrieblich robust, wird jedoch durch Baumgruppen, niedrige Vegetationsmulden, Trinkbrunnen, Sitzkanten und geschützte Wartebereiche gegliedert. Diese Elemente lenken die Fusswege zu Perron, Bushof, Bahnhofstrasse, Austrasse und Bahnübergang, ohne die Offenheit für Märkte, Vereinsanlässe oder saisonale Nutzungen zu verlieren. Die Möblierung schützt Aufenthaltsbereiche gegenüber Busverkehr und Kiss & Ride, während die Platzränder durch publikumsorientierte Erdgeschosse belebt werden. Arkaden werden dort eingesetzt, wo sie am Bahnhof funktional Schutz bieten. Die Vegetation führt die landschaftlichen Strukturen bis an den Bahnhof heran: Gehölzsäume nehmen Bezug auf den Uferraum der Luteren und traditionelle Lebhäge und Baumgruppen markieren Übergänge und Aufenthaltsorte, niedere Pflanzungen begleiten Mulden und Wege mit blühender Vielfalt. So entsteht kein beliebiger grüner Platz, sondern ein zusammenhängender Dorfraum mit klarer Hierarchie: der Bahnhofplatz als Ankunftsort und Drehscheibe, die nördlichen und südlichen Ensembles als feinere Wohn- und Hofräume, die Gewässer- und Gehölzstrukturen als ökologische Verbindung. Der Bahnhof wird damit als «Tor zum Obertoggenburg» nicht nur benannt, sondern im Freiraum erfahrbar gemacht.

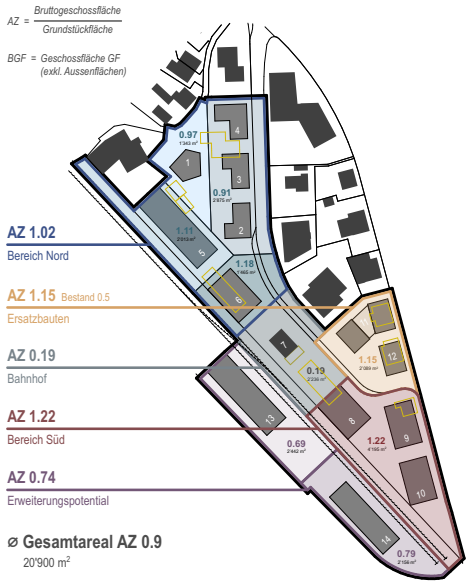
2'600 m² Gewerbe

11'200 m² Wohnen

Wohnungsmix

Mix	%	Anzahl	⌀ Grösse
2.5 Zi. Whg.	15 %	18	60 m²
3.5 Zi. Whg.	43 %	50	83 m²
4.5 Zi. Whg.	27 %	31	112 m²
5.5 Zi. Whg.	15 %	17	127 m²

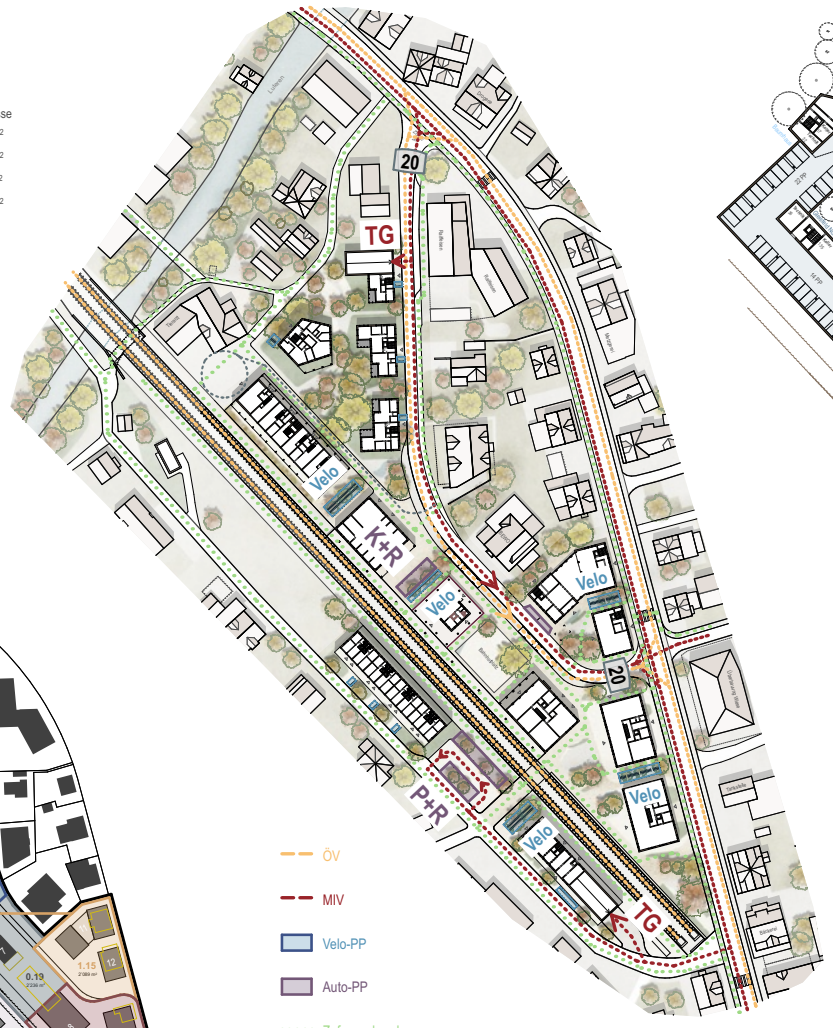
Total 116 Wohnungen

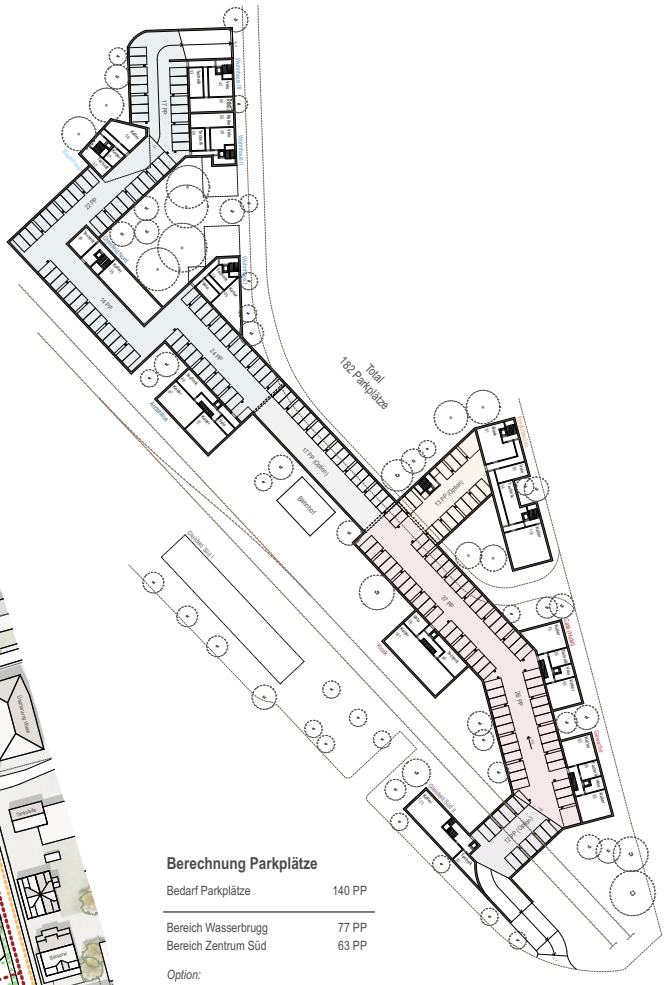


⌀ Gesamtareal AZ 0.9

20'900 m²

Areal abzüglich Strassen- und Gleisraum: ⌀ AZ 1.3





Berechnung Parkplätze

Bedarf Parkplätze	140 PP
Bereich Wasserbrugg	77 PP
Bereich Zentrum Süd	63 PP
Option:	
Bereich Bahnhof	*17 PP*
Bereich Ersatzbauten	*13 PP*
Bereich Gleisfeld	*12 PP*
Total Parkplätze	**182 PP**

Berechnung Veloabstellplätze

oberirdische Veloabstellplätze	370 VAP
unterirdisch Veloabstellplätze	130 VAP
Total Veloabstellplätze	**500 VAP**

Parzellenaufteilung und Dichte 1:1'500

Verkehrsführung und Brandschutzkonzept 1:1'000

Einstellhalle 1:750



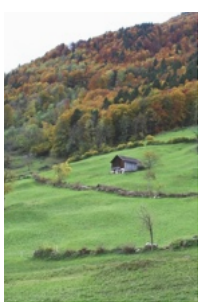
Umgebungsplan Bahnhof 1:350



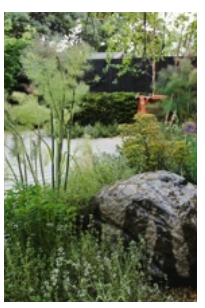
Schnitt Bahnhof mit Schwammstadt-Konzept



Einheimische Bepflanzung schafft naturnahe Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität.



Lineare Vegetationsstrukturen, Wildhecken und Trockenmauern prägen die Landschaft vom Toggenburg.



Findlinge verbinden Geologie, Wasser und Vegetation zu einem ortsspezifischen Landschaftsbild.



Begrünte Fugen verbinden in definierten Bereichen Versickerung und Biodiversität.



Vernebeltes Wasser kühlt den Aussenraum und macht Klimaanpassung sinnlich erlebbar.

Tor zum Obertoggenburg

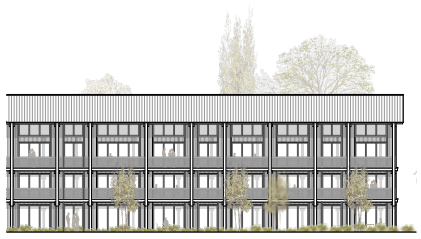
Studienauftrag Bahnhof Nesslau

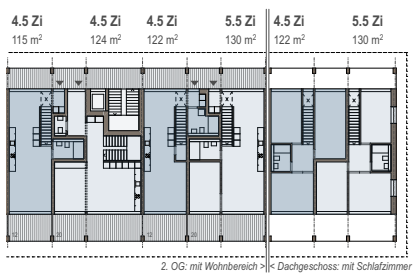
raumfindung architekten eth bsa sia, manoa landschaft, metron verkehrsplanung

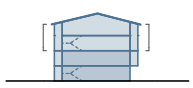
Gleisfeld
Nord

Maisonettewohnungen

Die Gebäudetypologie leitet sich aus der länglichen Grundform des ehemaligen Bahnhofsschuppens ab und wird in eine Reihenhausstruktur überführt. Dabei werden je zwei Wohneinheiten vertikal gestapelt. Es resultiert attraktiver Wohnraum für Familien mit Kindern. Optional können in den Obergeschossen auch Geschosswohnungen angeboten werden. Ein vorgelagerter Grünraum entlang der Gleise schafft Distanz und einen privaten Aussenraum.









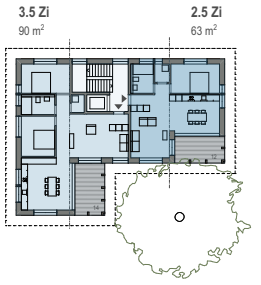
2. OG / DG | 1:250

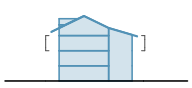
Wohnhäuser

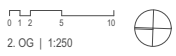
Hofwohnungen

Die drei Wohnhäuser werden direkt von der Bahnhofstrasse erschlossen und bieten jeweils 2 Wohnungen pro Geschoss an. Die ruhig gelegenen 2.5- und 3.5-Zimmer-Wohnungen eignen sich für junge Paare und Einzelpersonen. Die West-Ausrichtung des Wohnbereiches mit den attraktiven Loggien zum baumbestandenen Hof bietet ein ruhiges Wohnumfeld.









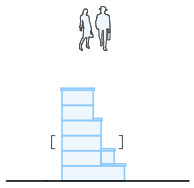
2. OG | 1:250

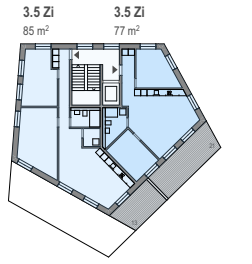
Baumhaus

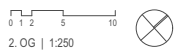
Turmwohnungen

Das sechsgeschossige Baumhaus fügt sich wie selbstverständlich zwischen den Baumbestand ein und bietet pro Geschoss zwei bzw. in den oberen Geschossen eine Wohnung an. Die allseitige Ausrichtung ermöglicht vielfältige Ausblicke und eine gute Belichtung. Flexible Zimmerstrukturen ermöglichen unterschiedliche Nutzungen: Ideal für berufstätige Paare, die allenfalls im Homeoffice arbeiten und sich ein ruhiges Zuhause in naturnaher Umgebung mit Blick auf die Churfirsten wünschen.







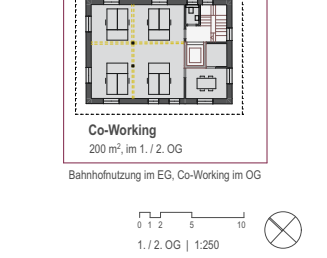


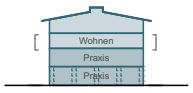
2. OG | 1:250

Ärztehaus

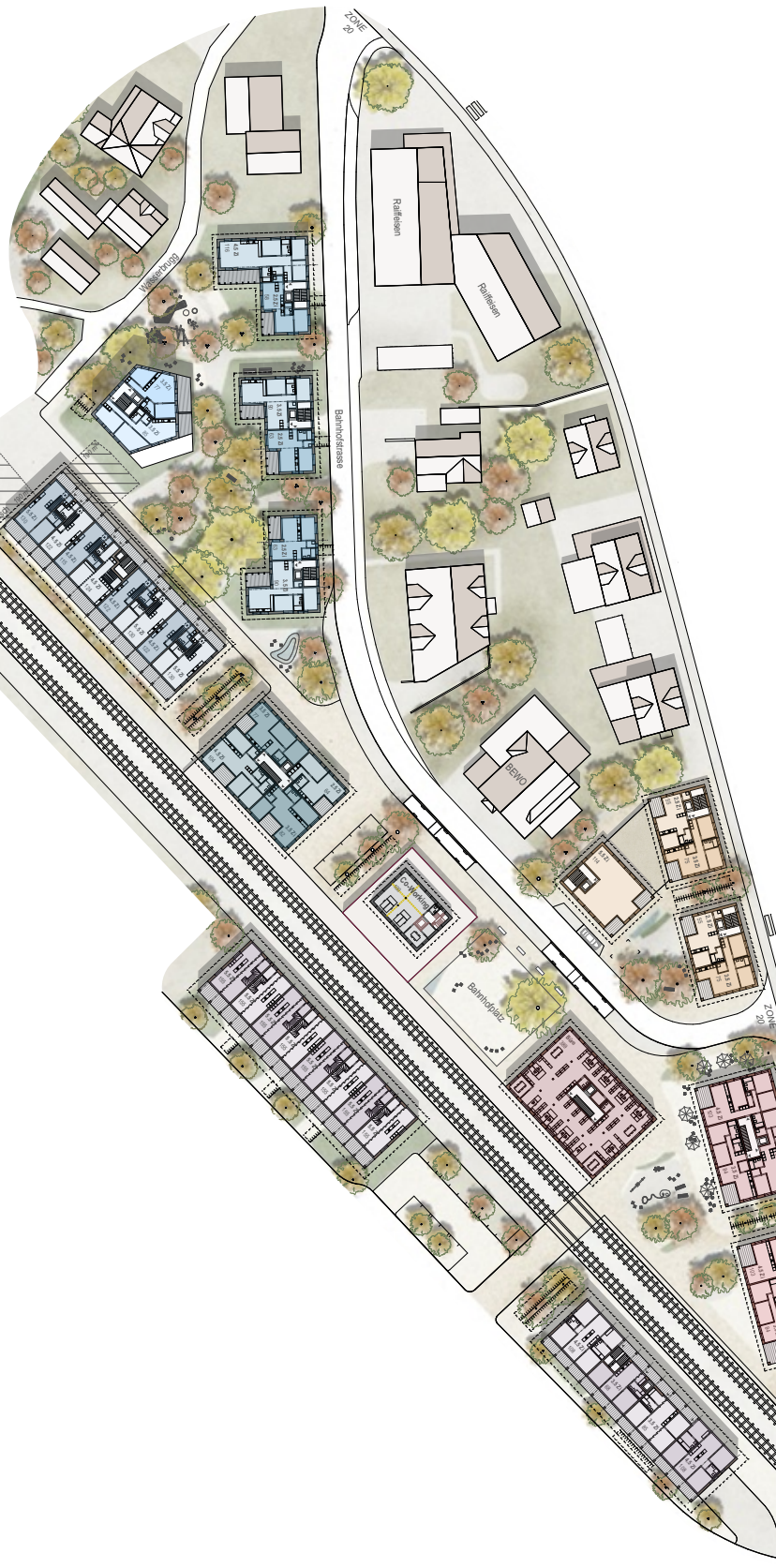
Gesundheit & Wohnen

Der neue Standort der Gruppenpraxis in Nesslau belebt das Erdgeschoss und das 1. Obergeschoss und sichert die medizinische Versorgung im Ort. Darüber entstehen kompakte Wohnungen in unterschiedlichen Grössen mit integrierten Loggien. Ein gezieltes Angebot für ältere Menschen könnte ein begleitetes Wohnen ermöglichen, das von der Nähe zum Ärztezentrum und möglichen Synergien mit betreutem Wohnen profitiert.





2. OG | 1:250



Regelgeschoss 1:500

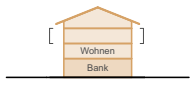
Ersatzbauten
Bank

Wohnen im Alter

Zwei Ersatzneubauten führen den Rhythmus der Bestandsbauten entlang der Hauptstrasse weiter und werden durch einen dritten Neubau am Bahnhofplatz ergänzt. Damit wird quartierverträglich verdichtet und die kleinmassstäbliche Körnung reagiert auf die Anforderungen des ISOS. Im Erdgeschoss entstehen Flächen für einen neuen Bankstandort, welcher die öffentliche Nutzung im Zentrum stärken soll. Darüber werden Kleinwohnungen mit strassenabgewandten Loggien in Südwest-Ausrichtung angeboten.











2. OG | 1:250

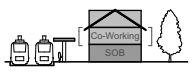
Bahnhof

Nesslau – Neu St. Johann

Das historische Bahnhofgebäude bleibt der identitätsstiftende Mittelpunkt des Bahnhofareals. Die ursprüngliche Nutzung wird im Erdgeschoss mit Schalterhalle und Pausenraum für das Lokpersonal weitergeführt, während die Obergeschosse in flexible Co-Working-Strukturen überführt werden. Das ehemals prägende, filigrane Vordach wird in Anlehnung an den Zustand von 1912 zeitgemäss interpretiert nachempfunden und schafft einen guten Witterungsschutz und Aufenthaltsbereich für Wartende.



Bahnhofnutzung im EG, Co-Working im OG



1. / 2. OG | 1:250

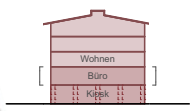
Zentrumsbau
Kiosk

Arbeiten & Wohnen am Bahnhof

Der fünfgeschossige Zentrumsbau bildet das Gegenüber zum Ärztehaus und akzentuiert als höchstes Bauvolumen das südliche Zentrum des Bahnhofareals. Der Kiosk und das Gewerbe beleben den öffentlichen Raum, darüber folgt ein Bürogeschoss und abhängig vom Bedarf an Büroflächen bis zu 12 Wohnungen. Die Überlagerung von Arbeit und Wohnen schafft ein lebendiges Haus mit hoher Präsenz am Bahnhof.











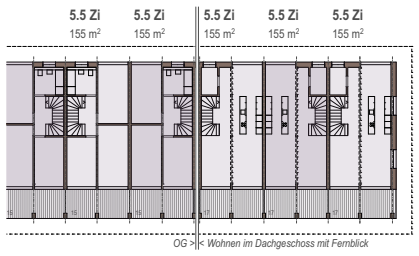
1. OG mit Büro | 1:250

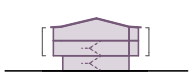
Gleisfeld
Süd I

Reihenhäuser

Die Reihenhaustypologie bündelt kompakte, dreigeschossige Wohneinheiten mit eigenem erdgeschossigem Zugang. Die Adressbildung erfolgt südseitig, während sich die Funktionen klar staffeln: Nebenräume und Atelierraum im Erdgeschoss, Schlafen im Obergeschoss und Wohnen im Dachgeschoss mit Sicht über das Tal. Die einfache Gebäudestruktur ist wirtschaftlich und die von den Gleisen abgewandte, durchgängige Laubenschicht orientiert sich zur Landschaft.









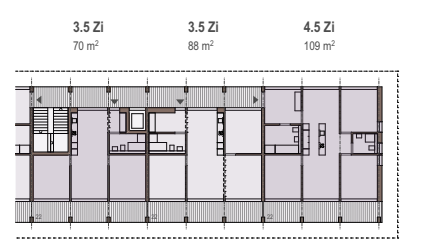
1. OG / DG | 1:250

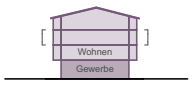
Gleisfeld
Süd II

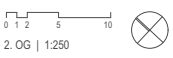
Geschosswohnungen

Als Gegenpol zu den Reihenhäusern ergänzen preiswerte Geschosswohnungen das Angebot am Gleisfeld. Pro Geschoss wird ein Mix aus 3.5- und 4.5-Zimmer-Wohnungen organisiert, die ideal für junge Familien oder junge Paare sind. Die Laubengangerschliessung verbindet die Wohneinheiten und schafft informelle Begegnungsräume. Im Erdgeschoss wird ein Gewerberaum mit Bezug zur Gleisüberquerung, zum Beispiel für eine Velowerkstatt angeboten.









2. OG | 1:250

Zentrumsbauten
Café | Hotel

Zentrumswohnungen

Der Zentrumsbau mit Café und Gewerbe ergänzt die Bahnhofsbauten mit einem öffentlichen Begegnungsort. In den oberen Geschossen werden je drei Wohnungen angeboten, optional können pro Geschoss auch rund 10 Hotelzimmer organisiert werden, die per Self-Check-in einen niederschwelligen und flexiblen Aufenthalt ermöglichen. Die Kombination aus Café, Lobby und Gewerbe stärkt das Bahnhofareal als Ankunftsort in der Ferienregion Obertoggenburg.



Hotel mit 11 Standardzimmer pro Geschoss

2. OG | 1:250

Tor zum Obertoggenburg
Studienauftrag Bahnhof Nesslau
raumfindung architekten eth bsa sia, manoa landschaft, metron verkehrsplanung



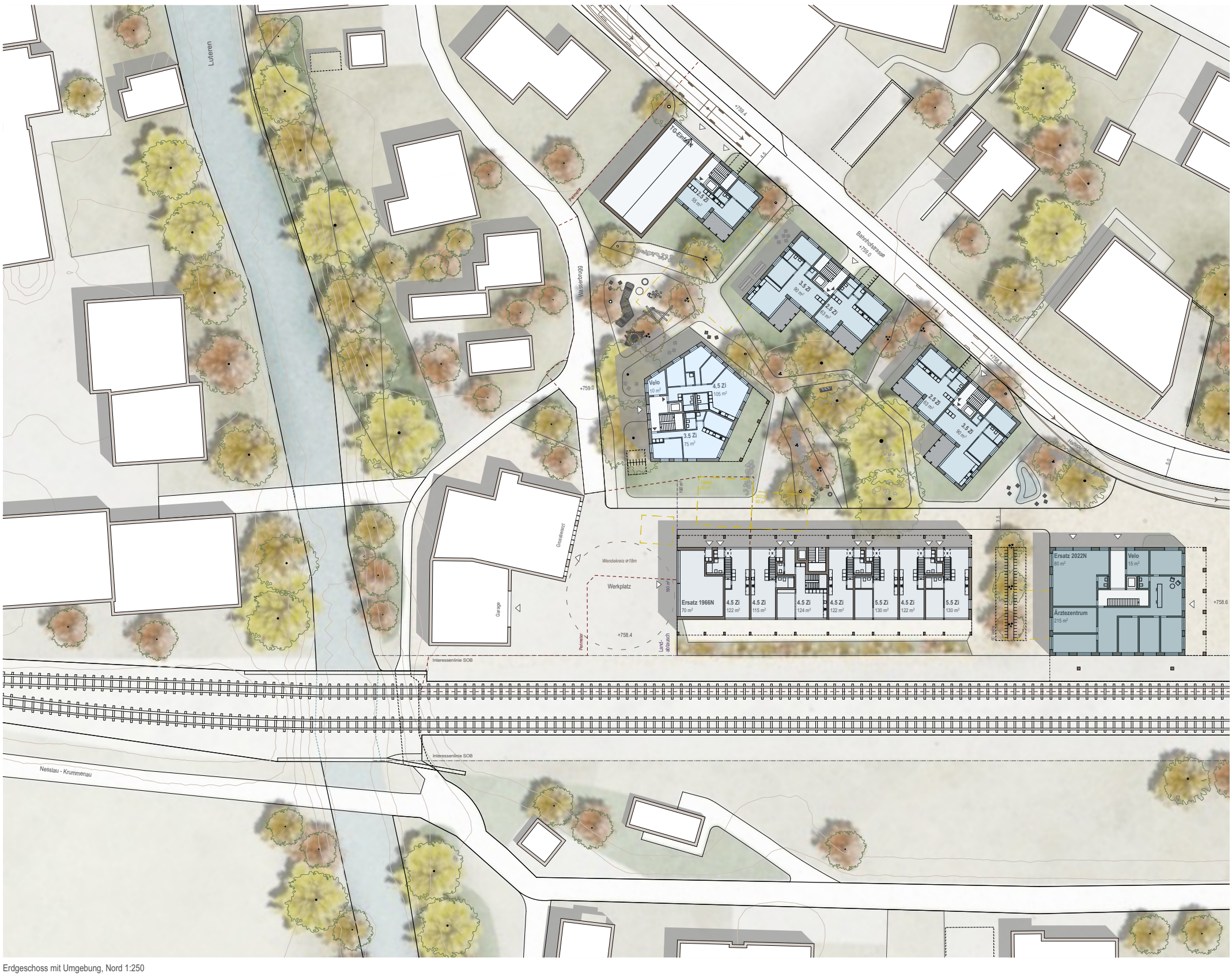
Bahnhof Nesslau: Ankunft am «Tor zum Obertoggenburg»



Bahnhof Nesslau: freigestellter Bestandsbau auf Bahnhofplatz mit flankierenden Zentrumsbauten



Ansicht Gleise, Nord 1:250



Erdgeschoss mit Umgebung, Nord 1:250



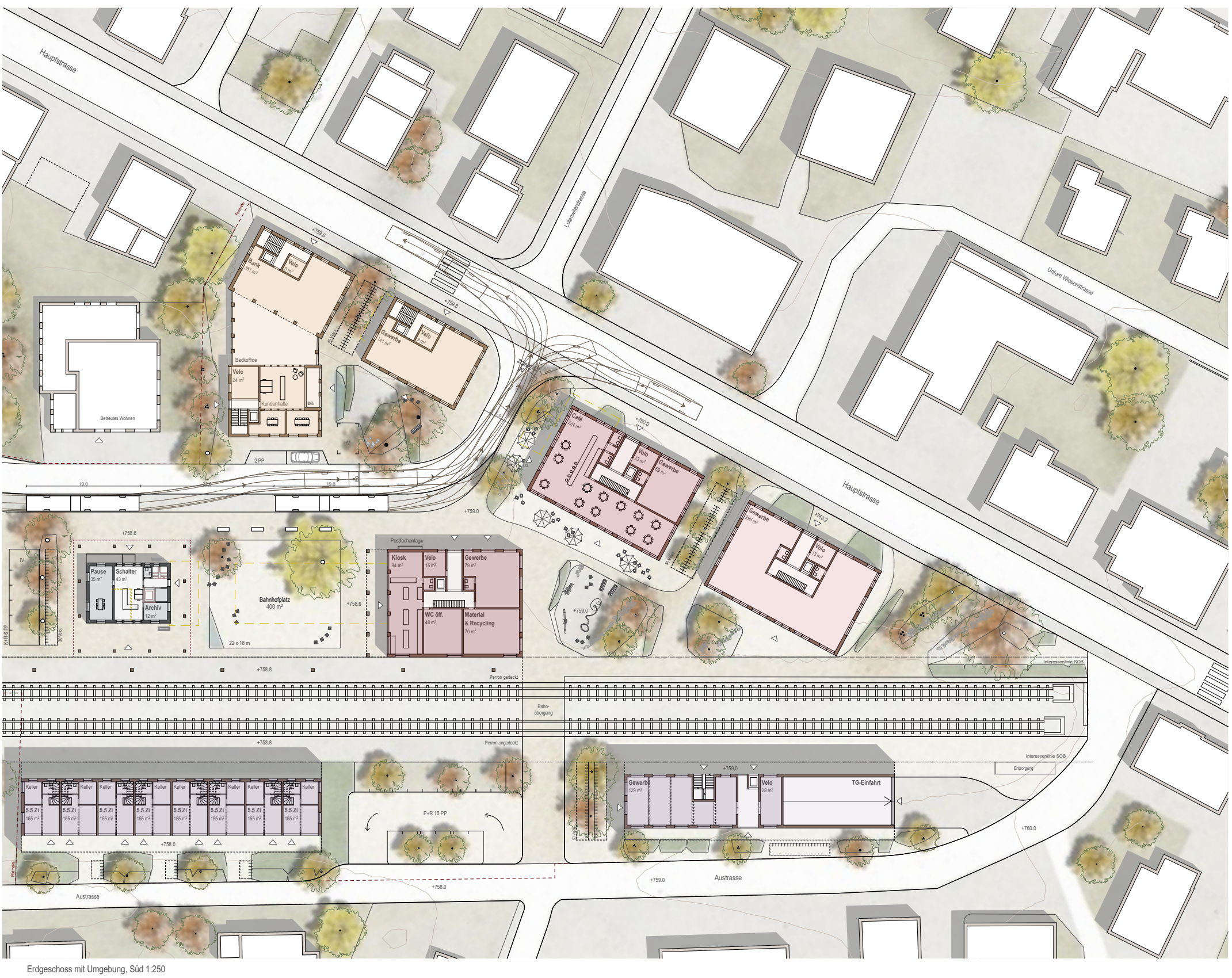
Wohnquartier im Norden: bodennahes Wohnquartier im Grünen mit unterschiedlichen Wohntypologien



Zentrumsquartier im Süden: lebendiges Dorfleben beim Bahnhof als Begegnungsort mit Café und Gewerbe



Ansicht Gleise, Süd 1:250



Erdgeschoss mit Umgebung, Süd 1:250

Tor zum Obertoggenburg
Studienauftrag Bahnhof Nesslau
raumfindung architekten eth bsa sia, manoa landschaft, metron verkehrsplanung