



Uzwil

eine industriell geprägte Stadt im Wandel

Denis Cucchia | Klasse VZ 18

Michelle Basler | Klasse VZ 18

Fachhochschule St.Gallen
ArchitekturWerkstatt St.Gallen

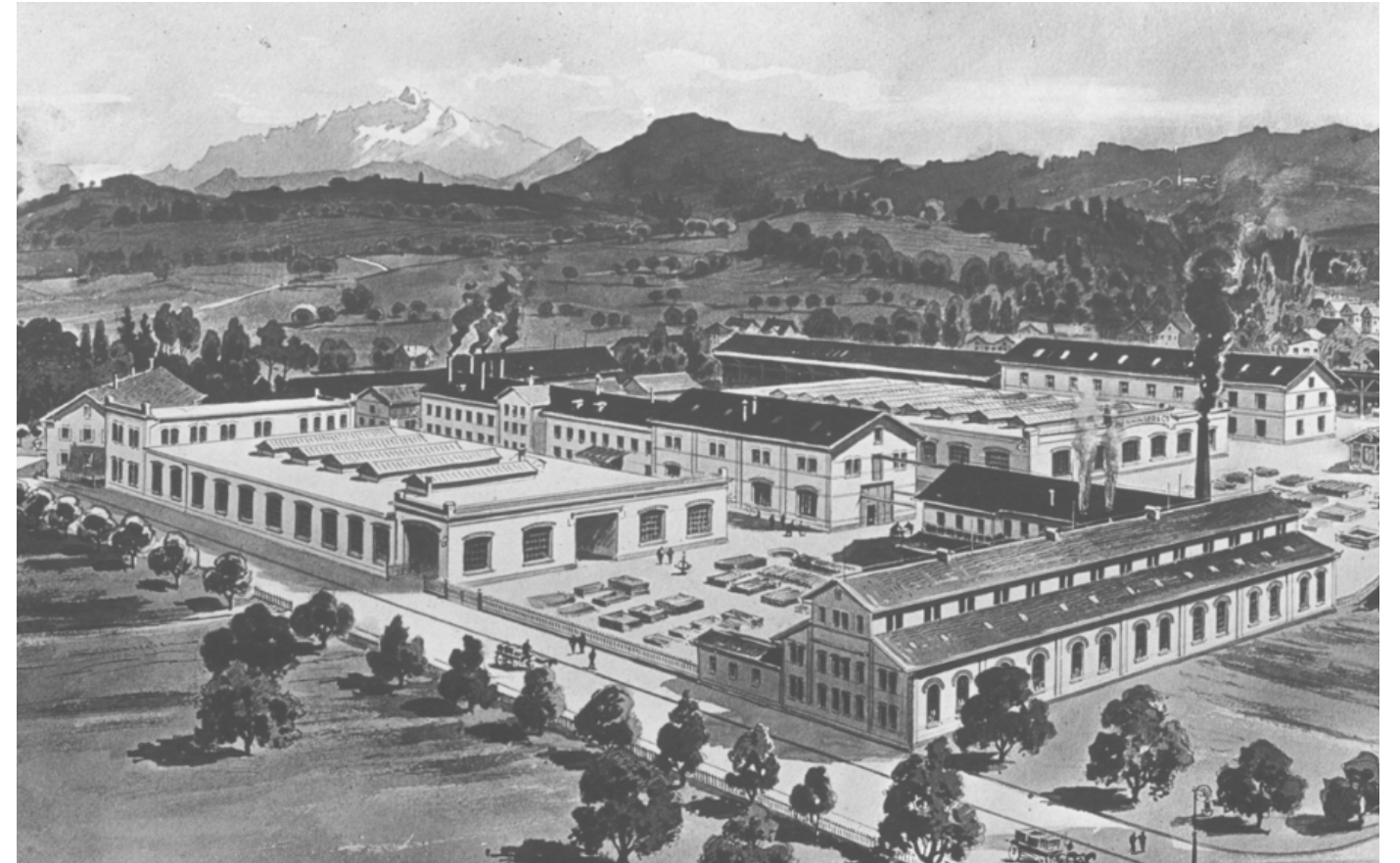
Thesis
Frühlingsemester 2021
Dozent: Mark Ammann Dipl. Arch ETH/SIA
Wissenschaftlicher Mitarbeiter: Stefan Forrer

Denis Cucchia | Michelle Basler
8. Juni 2021

Inhalt

These	4
Ausgangslage	6
Verortung	8
Historische Einordnung	10
Ortsanalyse	16
Leitbild	20
Städtebau	28
Entwurf Michelle Basler	40
Städtebau	42
Konzept	46
Grundrisse	52
Wohnungstypen	66
Fassaden	76
Entwurf Denis Cucchia	90
Städtebau	92
Konzept	96
Grundrisse	102
Wohnungen	112
Büro	118
Fassade	120
Schnitt	130
Soziale Räume	136
WD	154
Fazit	156
Anhang	160

Mit einem gefassten und abwechslungsreichen Strassenraum zwischen dem Bahnhof und der Industrie soll die Qualität und Identität des Ortes gestärkt und belebt werden.



Zeichnung der Fabrikanlage Benninger | Abb. 1

Ausgangslage

Das Zentrum von Uzwil liegt in einer starken Topografie, entlang der Bahnhofstrasse. Aus den Analysen der Vorthesis ist hervorgegangen, dass es an dieser Zentrumsachse einige bauliche Gegebenheiten gibt, die dem Ort mit den heutigen Ansprüchen nicht mehr gerecht werden. Mit dem Verständnis der Entstehung des Ortes und den Erkenntnissen aus den gemachten Analysen wurde eine Vision und daraus ein Leitbild erarbeitet. Das Leitbild setzt sich aus den Richtlinien, dem Baulinienplan sowie dem Entwicklungsplan zusammen.

Die folgende Arbeit widmet sich dem Bereich der zweiten Etappe im Entwicklungsplan. Es wurde der Städtebau entwickelt und daraus einzelne Projekte entworfen. Die Projekte stehen in direkter Beziehung zueinander, da sie sich gegenüberstehen und somit den Strassenraum aufspannen und gestalten. Mit den zwei Entwürfen soll der Strassenraum in der richtigen Proportion gefasst und abwechslungsreich ausformuliert werden. Dabei ist das Dimensionieren der Baukörper, das Anbieten einer geeigneten Nutzung wie auch die architektonische Ausformulierung und die Zugänglichkeit zum Projekt essenziell.

Um diese Ziele zu erreichen, wurde zusätzlich zum Entwurf im Vertiefungsfach der sozialen Räume ein Konzept für die Erdgeschosszonen sowie die Strassenmöblierung an der Bahnhofstrasse ausgearbeitet. Mit der zweiten Vertiefung von Wahrnehmen und Darstellen wird mittels Modellbilder der neu gestaltete Raum in verschiedenen Perspektiven gezeigt.

Verortung

St.Gallen

Der Kanton St.Gallen liegt in der Nordostschweiz und grenzt an die Kantone Graubünden, Glarus, Schwyz, Zürich und Thurgau. Zudem umfasst der Kanton beide Appenzell vollumfänglich. Die direkte Anbindung an den Bodensee und das benachbarte Land Österreich macht den Kanton St.Gallen zu einer verkehrstechnisch und wirtschaftlich wichtigen Region der Schweiz.

Uzwil

Uzwil liegt im Norden des Kantons St.Gallen, an der Hauptachse, die von Winterthur nach St.Gallen führt. Die Anbindung an diese wichtige Verkehrsachse ist wesentlich in der Entstehung und Entwicklung von Uzwil. Heute ist Uzwil die fünfgrösste Stadt des Kantons St.Gallen.

Die Gemeinde Uzwil setzt sich aus sieben Dörfern zusammen. Strukturell betrachtet sind diese Dörfer eigenständig. Einzig Niederuzwil, Uzwil und das politisch unabhängige Oberuzwil sind über die Jahre zusammengewachsen. In den folgenden Analysen wird jeweils die zusammenhängende Struktur von Niederuzwil, Uzwil und Oberuzwil untersucht.



Siegfried Karte | 1881 | 1 : 25'000 | Abb. 2

Historische Einordnung | Geschichte

Das Dorf Uzwil existierte bis ins 19. Jahrhundert nicht. Es gab Oberuzwil und Niederuzwil, dazwischen lagen verschiedene Weiler wie Hub und Gupfen. Mit der Gründung des Kantons St.Gallen im 1803 wurden auch die politischen Gemeinden definiert. Hub und Gupfen gehörten zusammen mit Niederuzwil zu der Gemeinde Henau. Oberuzwil hingegen war unabhängig. Henau war zu dieser Zeit das grösste Dorf der Gemeinde und beanspruchte somit den Namen für sich. Seine erste urkundliche Erwähnung geht bis ins Jahr 754 zurück.

Die eigentliche Entstehung Uzwils wird Matthias Naef verdankt. Er gründete 1837 eine Spinnerei an der Uze – ein Bach, der durch Uzwil fliesst – und schaffte neue Arbeitsplätze. Durch sein politisches Engagement sorgte er dafür, dass die Bahnlinie trotz der topografisch schwierigen Situation durch Uzwil geführt wird. Dies, obwohl der Aufwand sehr gross war und Uzwil zu dieser Zeit noch nicht wirklich existierte. Doch damit legte Matthias Naef den Grundstein für die Entstehung der Firmen Bühler (1960) und Benninger (1959). Nach der Gründung dieser Industrien siedelten sich, dank der vielen Arbeitsplätzen, immer mehr Leute an und man begann zu bauen. Es kam zu der ersten Wachstumsphase. Mit der Industrialisierung um 1900 wurde die Bauwut noch extremer.

Die Bevölkerungszunahme wurde jedoch mit den zwei Weltkriegen und dem Börsencrash von 1929 stark abgebremst. Erst als die Kriegsjahre vorbei waren, fingen die Leute wieder an zu bauen. So kam es 1950 erneut zu einem Bau-boom. Die Strukturen der Dorfkerne von Niederuzwil und Oberuzwil wuchsen mit Uzwil zusammen. Als im Jahr 1968 der Streckenabschnitt der Autobahn nach St.Gallen fertig gestellt wurde, war Uzwil mit allen wichtigen Verkehrsachsen der Schweiz verbunden.

Durch das schnelle Wachstum kam es zur unkontrollierten Zersiedlung nach aussen. Nun ist die mangelhafte Mitentwicklung des Zentrums spürbar. In den letzten 25 Jahren wurde mit drei Grossüberbauungen versucht, zu verdichten und den Kern zu stärken. Diese Versuche, ein Zentrum zu generieren, waren leider wenig erfolgreich und das Bedürfnis nach einem belebten Stadtkern bleibt nach wie vor bestehen.

Alte Nummern: 2101/1112
Sachbegriff: Bahnhof
Klassifikation: 71.05 Öffentlicher Verkehr, SBB, Bahn,
Ortsregister: Busbetriebe
Namensregister: Uzwil
Referenz:

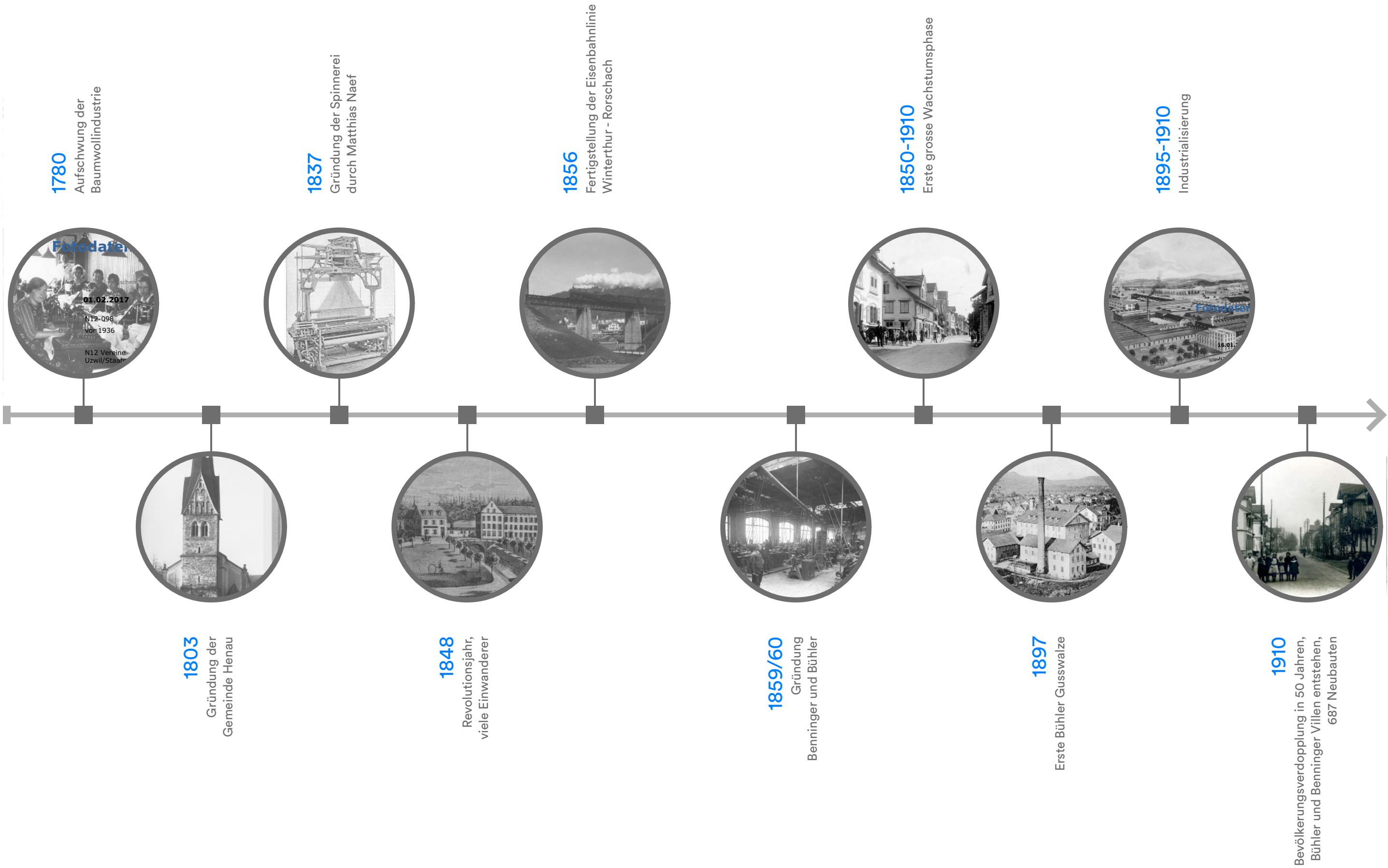


Bahnhof Uzwil | Abb. 3

Standort: Fotosammlung

Historische Einordnung | Zeitstrahl

Neu
Nummer:
Datum:
Fotograf:
Herkunft:
Titel:



Historische Einordnung | Zeitstrahl

chbegriff:

01.02.2019

Nummer:

1927

Bahnlinie wird doppelspurig und elektrifiziert. Neues Viadukt



13/01/1943

Uzwil bekommt sein Wappen



1960

Erneuter Bauboom, neue Arbeitersiedlungen, erste Hochhäuser



1969

Fertigstellung der Autobahn Wil - St.Gallen



2007

Zentrumsüberbauung Niederuzwl Raiffeisen



1935

Fertigstellung der Kantonsstrasse Basel - St.Gallen



1953

Neuer Bahnhof



1963

Umbenennung der Gemeinde Henau zu Uzwl



1994

Abbruch des Hotel Schweizerhof neue Zentrumsüberbauung

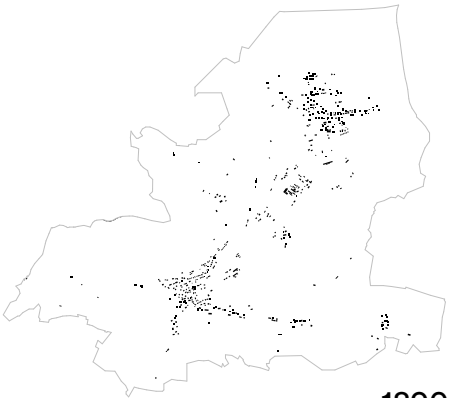


2010

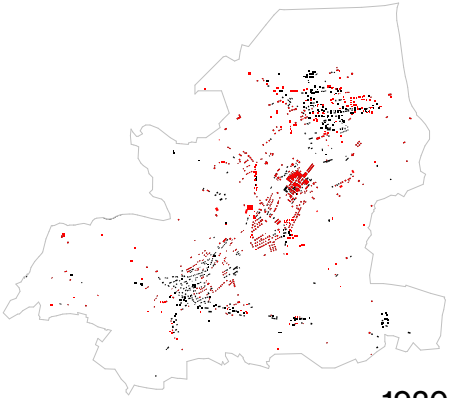
Zentrumsüberbauung Uzwl Mühlehof



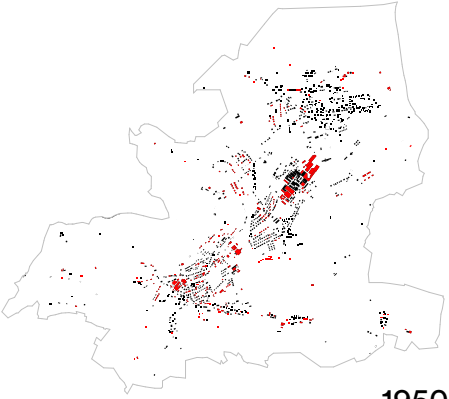
In der morphologischen Betrachtung kann man die strukturelle Entwicklung im Zusammenhang mit den geschichtlichen Ereignissen nachvollziehen. Man hat die Möglichkeit, den Ort über 130 Jahre in fünf Zeitsprüngen zu lesen. Im Jahre 1890 war Uzwil noch inexistent. Mit der Gründung der Firmen und den damit verbundenen Wachstumsphasen kann man die Entwicklung von Uzwil zwischen den zwei bestehenden Dorfkernen Niederuzwil und Oberuzwil nachverfolgen. Im Schwarzplan von heute sehen wir eine zusammengewachsene Struktur, die nur von der S-linienförmigen Eisenbahnlinie durchschnitten wird.



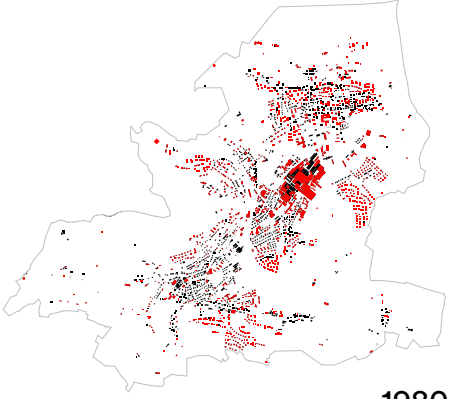
1890



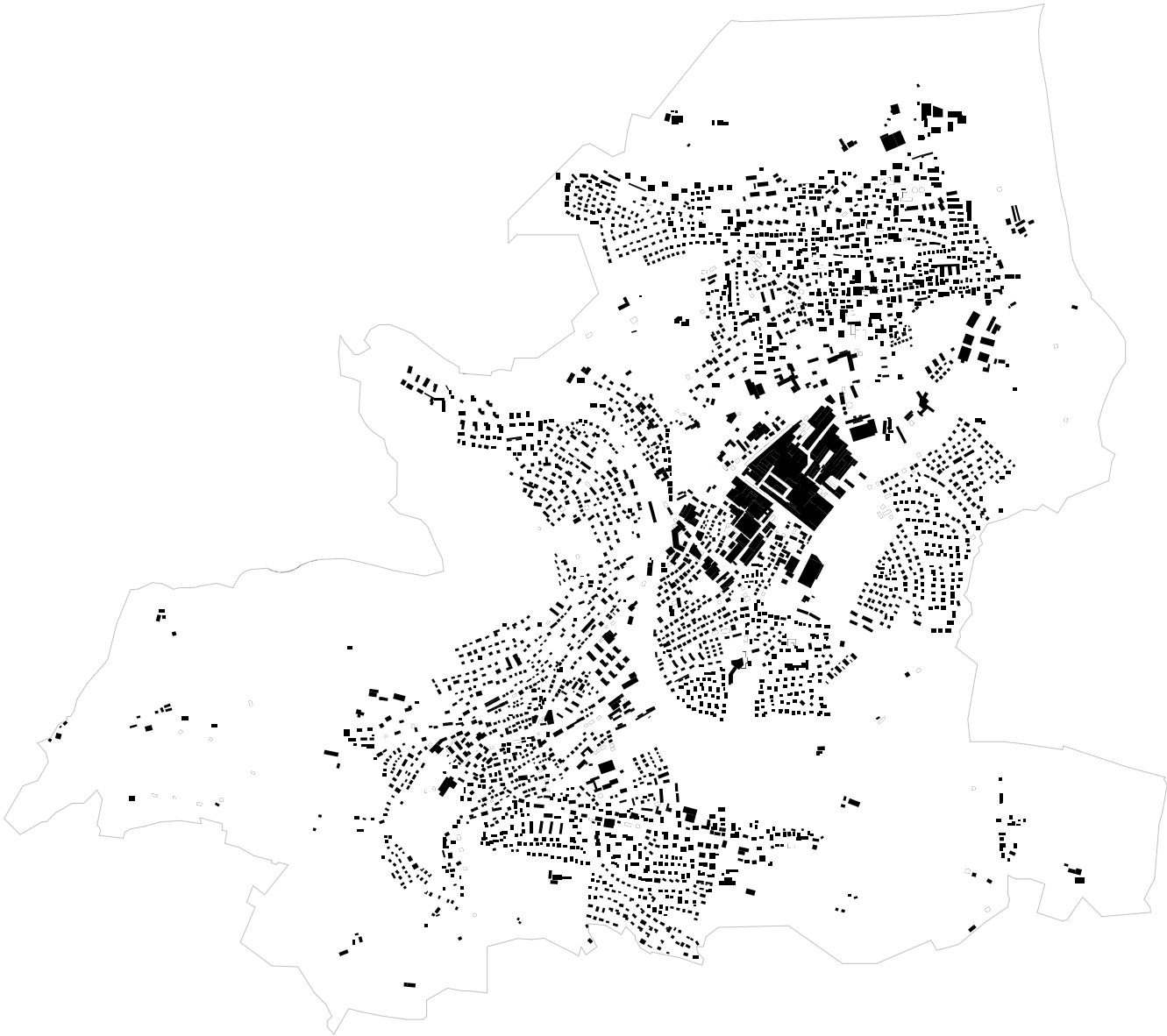
1920



1950



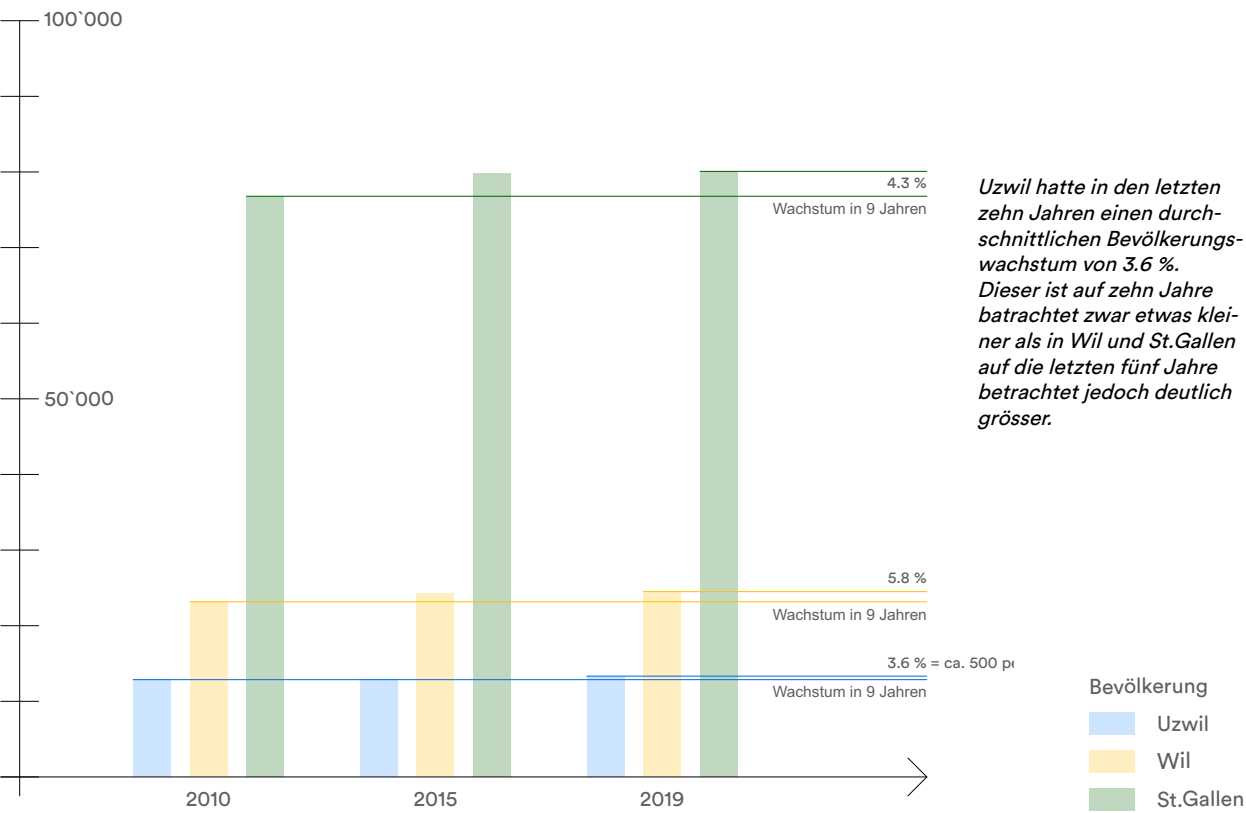
1980



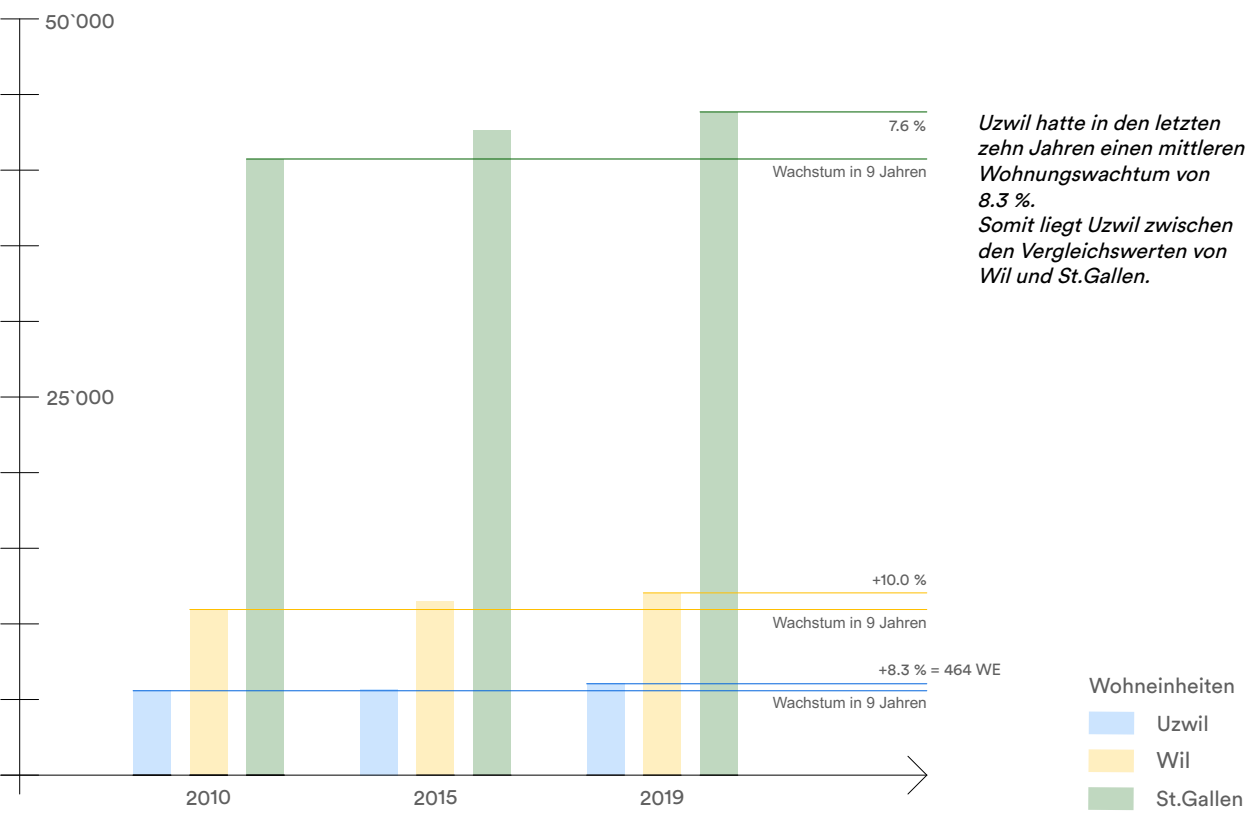
heute

Ortsanalyse | Zahlen und Fakten

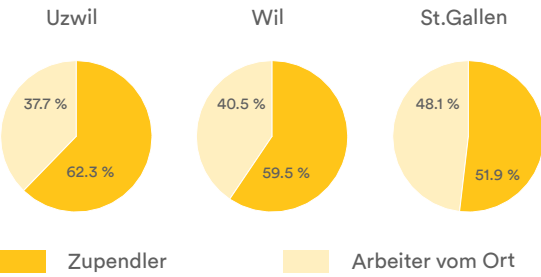
Bevölkerung



Anzahl Wohneinheiten



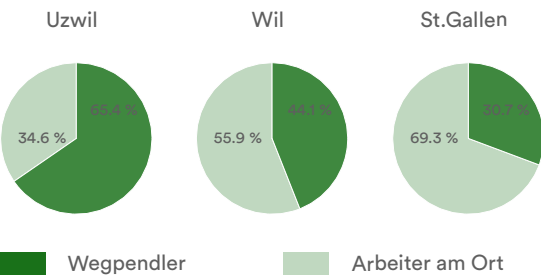
Zupendelnde Arbeiter 2014



	Uzwil	Wil	St.Gallen
Arbeitsplätze	6'991	15'126	80'387
Arbeiter von Ort	2'638	6'190	38'702
Zupendler	4'353	8'936	41'685
davon mit ÖV ca.	25 %	31 %	50 %

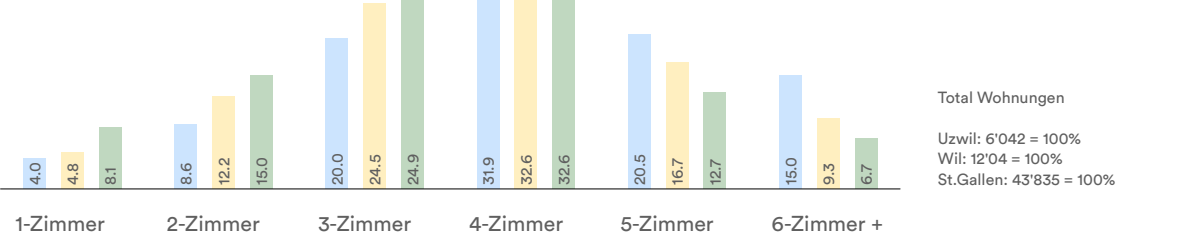
Uzwil hatt etwa gleich viele Zu- wie Wegpendler. Im Vergleich mit den Städten Wil und St.Gallen unterscheidet sich Uzwil im Wesentlichen in der grossen Anzahl Wegpendler. Dies zeigt, dass in Uzwil viele wohnen, aber nicht in Uzwil arbeiten.

Wegpendelnde Bewohner 2014

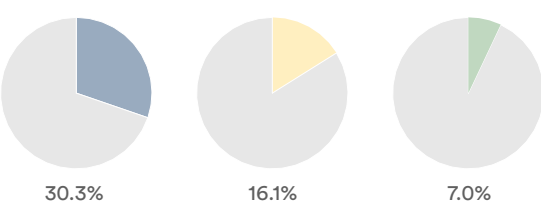


	Uzwil	Wil	St.Gallen
Einwohner	12'889	24'002	79'631
Arbeitstätig %	51.4 %	62.4 %	49.5 %
Anzahl Arbeitstätig	= 6'625	= 14'977	= 39'417
Anzahl Wegpendler	4'335	6'608	12'084
Wegpendler %	65.4 %	44.1 %	30.7 %
davon mit ÖV ca.	22.6 %	31.2 %	42.5 %

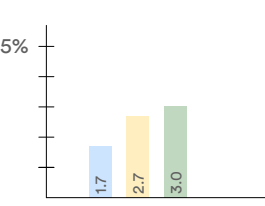
Wohnungsgrössen in %



davon in Einfamilienhäuser in %

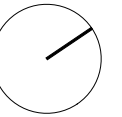


Leerbestände in %



Uzwil hat im Vergleich zu den Städten Wil und St.Gallen prozentual weniger Kleinwohnungen, dafür mehr grosse Wohnungen und Einfamilienhäuser. Der Leerstand ist wesentlich tiefer als in Wil und St.Gallen.

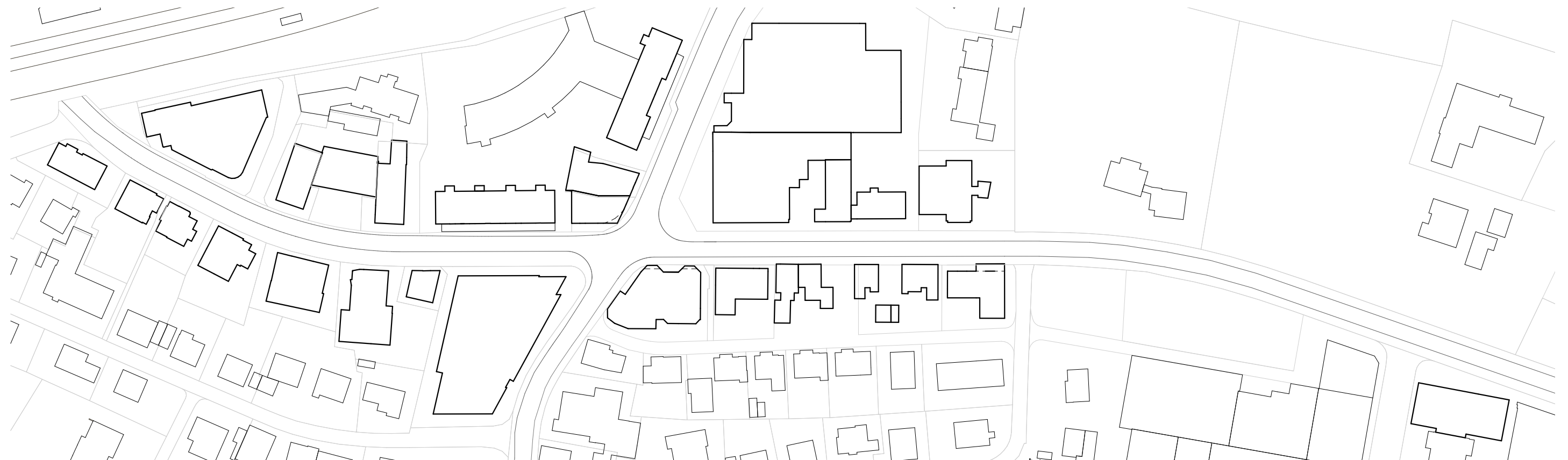
Fazit: Diese Statistiken belegen, dass Uzwil über eine sehr lockere Bauweise mit grossen Wohneinheiten verfügt. Obwohl Uzwil über einen grossen Arbeitsmarkt verfügt, gibt es viele Wegpendler. Dies deutet darauf hin, dass ein unausgeglichenes Wohnangebot besteht. Die Wohnungsgrössen und die Leerbestände im Zusammenhang mit dem Bevölkerungswachstum weisen auf die Nachfrage nach kleineren Wohneinheiten hin.



Aus der Vision wurde ein Leitbild entwickelt. Das Leitbild ist ein Planungsinstrument, das gewisse Richtlinien der Bahnhofstrasse Uzwil festlegt. Wichtige räumliche Fragestellungen werden dabei thematisiert und anhand von Visionsbeispielen definiert. Diese beziehen sich in erster Linie auf die volumetrische Anordnung der Gebäude und des daraus entstehenden Strassenraumes. In Kombination mit den Richtlinien wird dem Architekten immer ein gewisser Spielraum für seinen gestalterischen Entwurf gelassen. Dieser ist in der Fassadengestaltung grösser als in der städtebaulichen Anordnung.

Das Leitbild setzt sich aus einem Plan und den dazugehörigen Richtlinien zusammen. In den Richtlinien werden die wesentlichen Bestimmungen festgehalten und der gestalterische Freiraum definiert.

Mit der Umsetzung des Leitbildes soll das Ziel, dass mit dem Strassenraum die Qualität und Identität des Ortes gestärkt und belebt werden soll, erreicht werden.



Städtebau

- Volumen
- ¹ Die Ausnützung ist unter Einhaltung der weiteren Bestimmungen frei.
 - ² Die Länge des Gebäudes muss eingemittet 70-90% der Parzellenlänge betragen. Einzelne Gebäudevolumen werden zusammengezählt und addiert müssen sie ebenfalls zur verlangten Prozentzahl kommen.
 - ³ Die Gebäudehöhe muss zwischen 15.5-16.5m betragen. Der Niveaupunkt ist ausschlaggebend für die Bestimmung der Gebäudehöhe.
 - ⁴ Bei einem Rücksprung besteht die Möglichkeit 4.5m höher zu bauen, sofern ein Winkel von 45° der Strassenseitigen Fassadenhöhe eingehalten wird.
 - ⁵ Es sollen 5 Vollgeschosse gebaut werden. Davon muss die Erdgeschosszone für Gewerbe geplant werden.
 - ⁶ Garagenanbauten und Nebengebäude sind gegen die Bahnhofstrasse nicht erlaubt. Generell dürfen keine Garageneinfahrten zur Bahnhofstrasse ausgerichtet sein.

- Setzung
- ¹ Das Bauen an die Baulinie ist Pflicht.
 - ² Gebäudefluchten der gegenüberliegenden Baukörper sind zu berücksichtigen.
 - ³ Das Abdrehen des Baukörpers ist nur in Ausnahmefällen zulässig. Die Fassung des Strassenraumes muss auch in Ausnahmefällen gewährleistet sein, ansonsten ist eine abgedrehte Setzung des Baukörpers untersagt.
 - ⁴ Das Ausformulieren und Gestalten von Vorzonen über der Baulinie ist nicht gestattet. Das Bauvolumen muss eine direkte Anbindung an den Strassenraum haben.
 - ⁵ Das Terrain ist ausschlaggebend für eine richtige Setzung des Gebäudes und ist zu berücksichtigen.

Nutzung

- Allgemein
- ¹ Für die Nutzungen muss die Nachfrage vorhanden sein.
- Erdgeschosszone
- ¹ Die Erdgeschosszone angrenzend an die Bahnhofstrasse, muss für öffentliche Nutzungen bzw. Gewerbe geplant werden.

- ² Die Erdgeschosszone muss von der Bahnhofstrasse zugänglich sein. Das Terrain muss in die Planung mit einfließen, damit eine gute Zugänglichkeit gewährleistet werden kann.
- ³ Die Nutzungen in der Erdgeschosszone muss auf die Lage und das vorhandene Angebot abgestimmt sein. Die Bahnhofstrasse soll ein diverses Nutzungsangebot aufweisen.

Parken

- ¹ Private Parkplätze zur Strasse sind untersagt.
- ² Bei der Erstellung einer Gemeinschaftstiefgarage wird man von der Gemeinde finanziell unterstützt, sofern eine Mitbenutzung der Stadtbesucher möglich ist.

Gestaltung

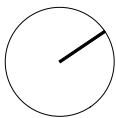
Gebäude

- ¹ Die Fassade muss geschlossen ausformuliert sein.
- ² Sie soll so gestaltet werden, dass sich das Gebäude gut in den Kontext einpasst.
- ³ Die Dachform wie auch Dachneigungen sind frei wählbar, sofern der Kontext berücksichtigt wird.

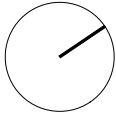
Öffentlicher Raum

- ¹ Die Gestaltung des öffentlichen Raumes ist Sache der Gemeinde.
- ² Dem öffentlichen Raum soll mehr Platz gegeben werden, um so den Strassenraum zu beleben und zu stärken
- ³ Die Sicherheit für Velofahrer und Fussgänger soll verbessert werden.
- ⁴ Die Autoverkehrsfläche soll reduziert und der Verkehr entschleunigt werden.
- ⁵ Es wird eine Fussgängerzone entlag der Bahnhofstrasse erstellt. Diese wird mit einer Baumallee gefasst. Der öffentlichen Strassenraum wird so ausgebaut und der Autoverkehrsfläche weniger Platz gegeben.
- ⁶ Es werden Velowege und Veloparkplätze erstellt und gefördert.
- ⁷ Es wird eine zentral gelegene Parkanlage öffentlich gemacht, um einen ruhigen Rückzugsort im Grünen bieten zu können.

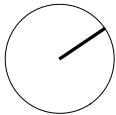




1:1'500



Situationsplan | 1:1'000



An der Kreuzung nordwestlich der Strasse wurde mit einem Kopfbau gearbeitet, der auf die spitze Ecke des Mühleofs reagiert und einen kleinen Platz suggeriert. Die Bahnhofstrasse würde mit zwei langen und einem kürzeren Schlussbau gefasst werden.

Auf der Südostseite wurden vier Baukörper gesetzt. Diese sind jedoch aus ökonomischer Betrachtungsweise wenig sinnvoll, da die Erschliessungsfläche im Verhältnis zur Nutzfläche zu gross wäre. In der Gesamtanlage gäbe es einen geraden Verbindungsweg quer durch das ganze Gebiet.



Situationsplan | 1 : 2'500

Beurteilungskriterien

nördlich der Strasse

Eingehen auf Kontext

Dichte

Zugänglichkeit

Potential für ökonomische Realisation

südlich der Strasse

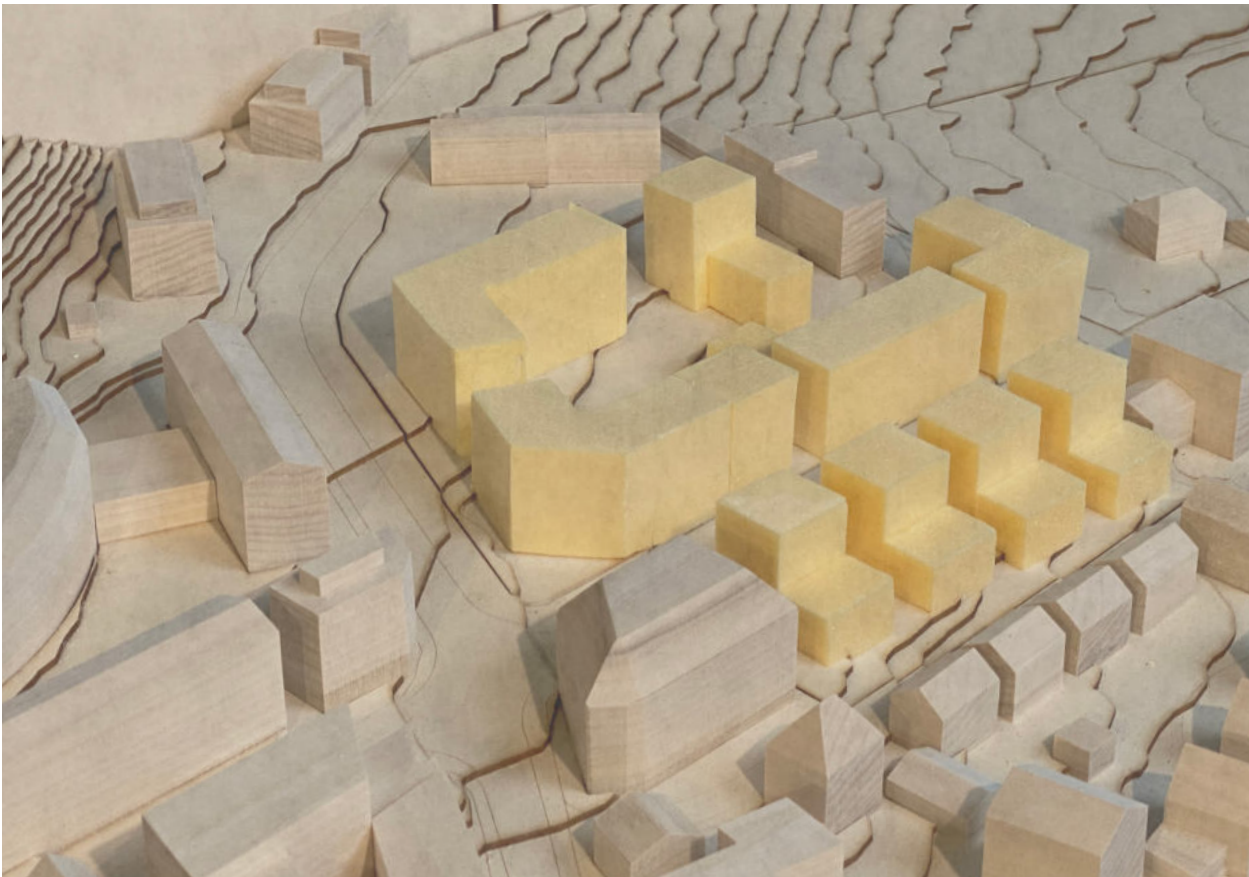
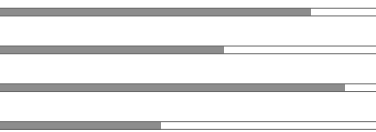
Eingehen auf Kontext

Dichte

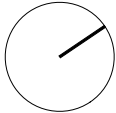
Zugänglichkeit

Potential für ökonomische Realisation

schlecht gut



Modellbild



In der zweiten Variante wurde die Ecksituation nordwestlich der Strasse so gelöst, dass ein gefasster Platz generiert wird. Der geschützte Platz bekommt mehr Fläche, wobei in diesem Bereich die Strasse weniger gefasst werden kann.

Die Baukörper entlang der Strasse wurden beidseitig in der gleichen Länge und mit den gleichen Abständen gesetzt. So entstehen regelmässige Durchblicke in die Höfe.

Die Dimensionierung der Baukörper südöstlich der Strasse nimmt die Körnigkeit der hinteren Gebäude auf und geht auf die Struktur oberhalb der Bahnhofstrasse ein.



Situationsplan | 1 : 2'500

Beurteilungskriterien

nördlich der Strasse

Eingehen auf Kontext

Dichte

Zugänglichkeit

Potential für ökonomische Realisation

schlecht gut



südlich der Strasse

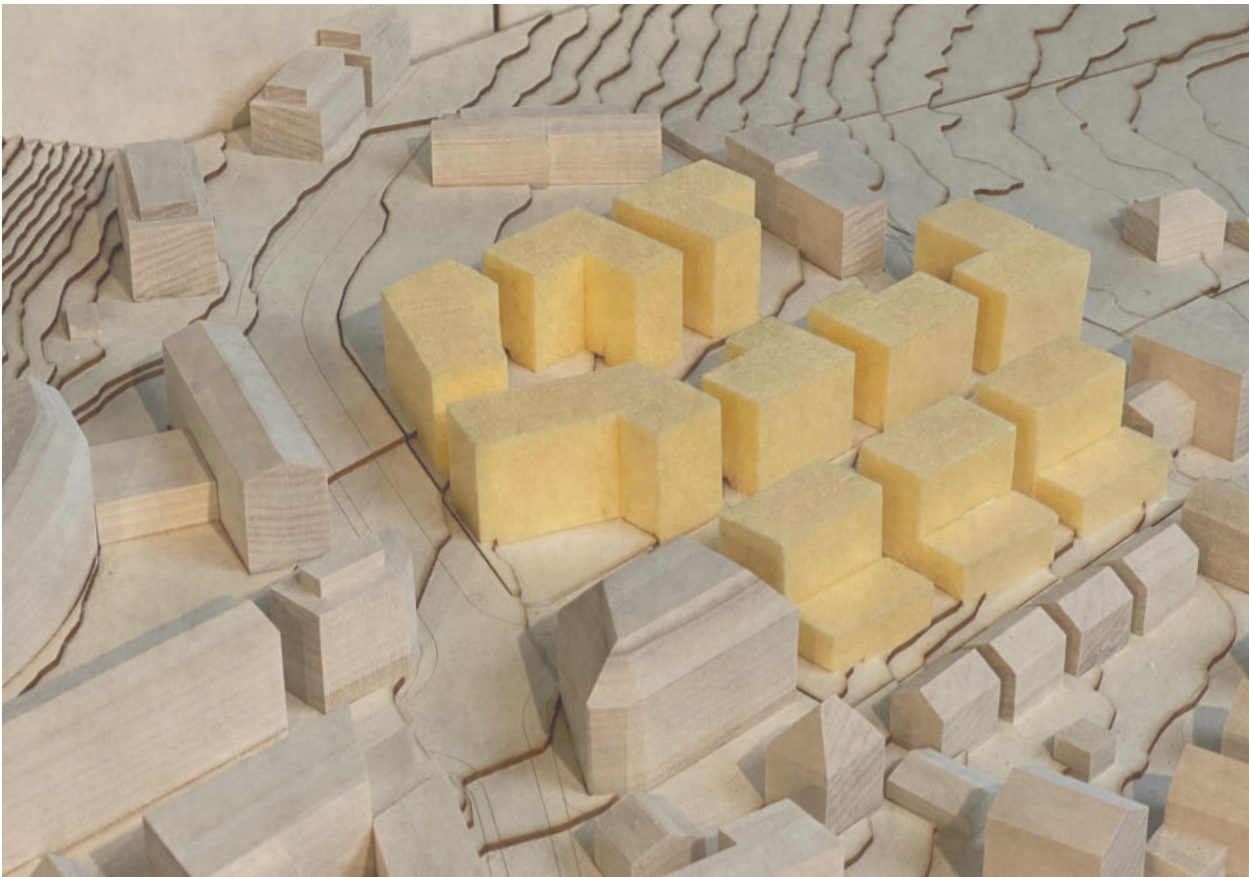
Eingehen auf Kontext

Dichte

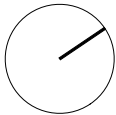
Zugänglichkeit

Potential für ökonomische Realisation

schlecht gut



Modellbild



Mit den abgewinkelten Baukörpern wurde versucht, mehr Gebäudelänge zu generieren, ohne dabei die Körnigkeit an der Bahnhofstrasse zu verlieren. Diese Typologie ist in Uzwil jedoch nicht bekannt und somit schwierig zu begründen. Der Versuch, mit zwei Baukörpern die südöstliche Seite der Strasse zu fassen, ist für die kleinteilige Häuserstruktur im Hintergrund sehr radikal.



Situationsplan | 1 : 2'500

Beurteilungskriterien

nördlich der Strasse

Eingehen auf Kontext

Dichte

Zugänglichkeit

Potential für ökonomische Realisation

schlecht gut



südlich der Strasse

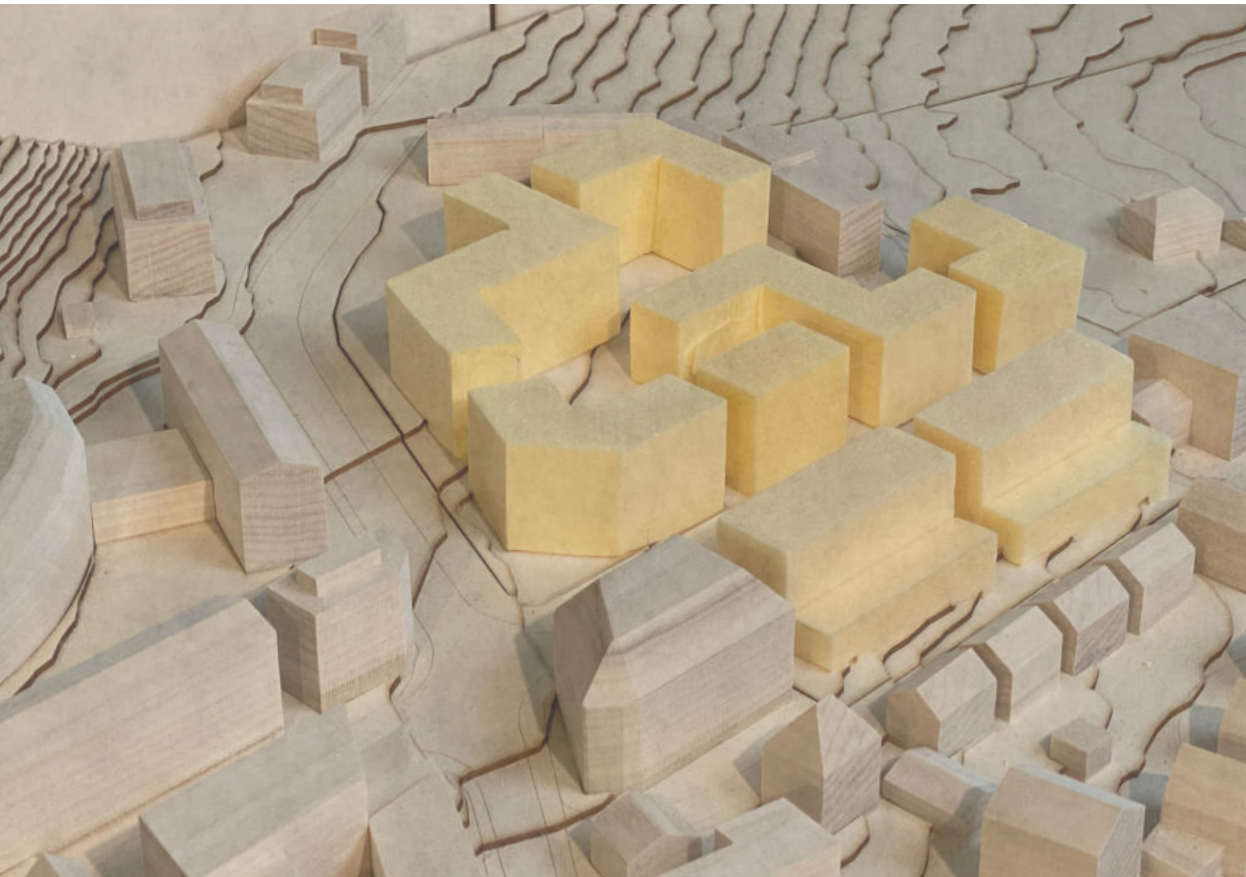
Eingehen auf Kontext

Dichte

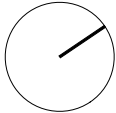
Zugänglichkeit

Potential für ökonomische Realisation

schlecht gut



Modellbild



Mit dem gewählten Städtebau wurde auf den Kontext mit der vorhandenen Körnigkeit und Struktur eingegangen. Nordwestlich der Strasse sind die Baukörper lang und schmal, auf der Südseite sind sie kürzer und tiefer. Diese Struktur ist auch im oberen Teil der Bahnhofstrasse vorzufinden. Es wird mit einem abgeschrägten Kopfbau gearbeitet, der eine einladende Platzsituation generiert aber trotzdem die Fassung der Strasse gewährleistet.



Situationsplan | 1 : 2'500

Beurteilungskriterien

nördlich der Strasse

Eingehen auf Kontext

Dichte

Zugänglichkeit

Potential für ökonomische Realisation

schlecht gut



südlich der Strasse

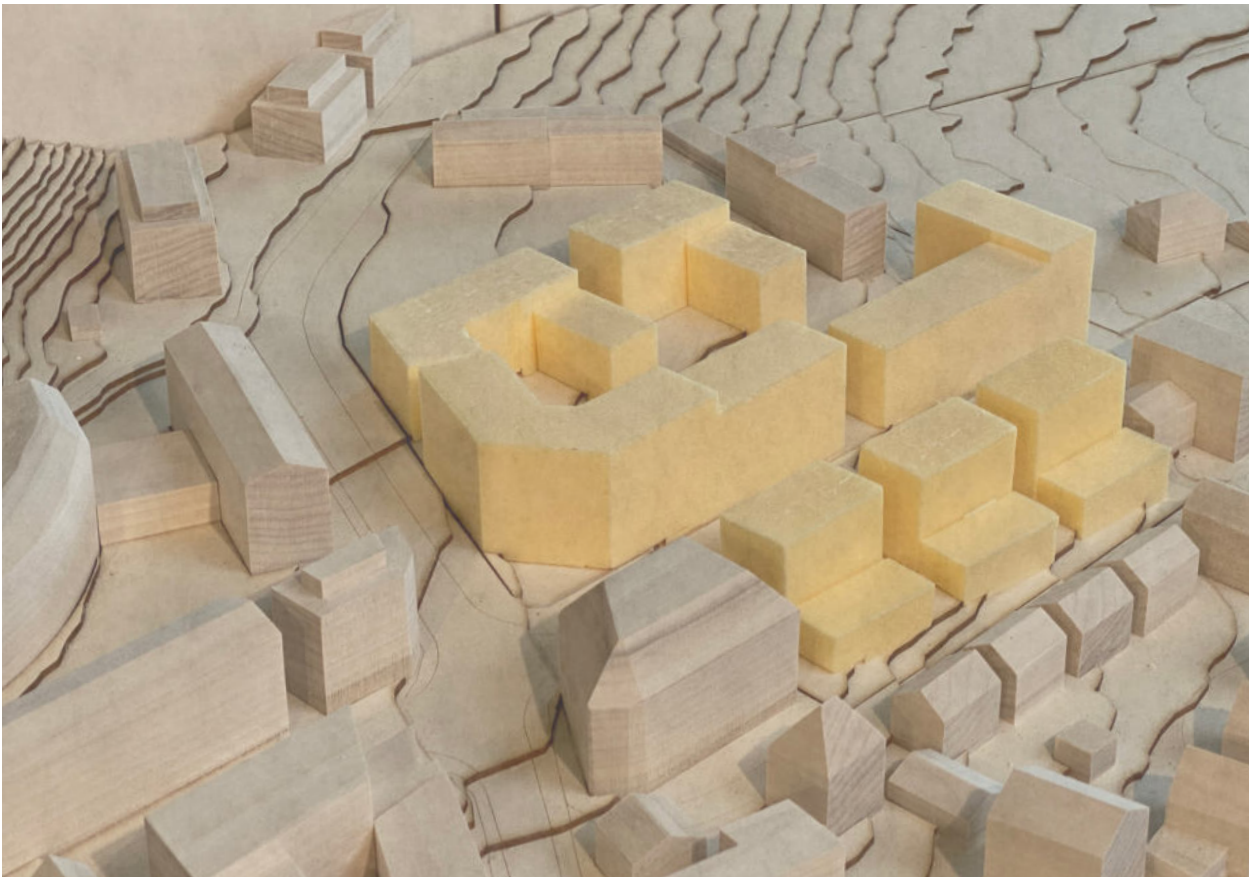
Eingehen auf Kontext

Dichte

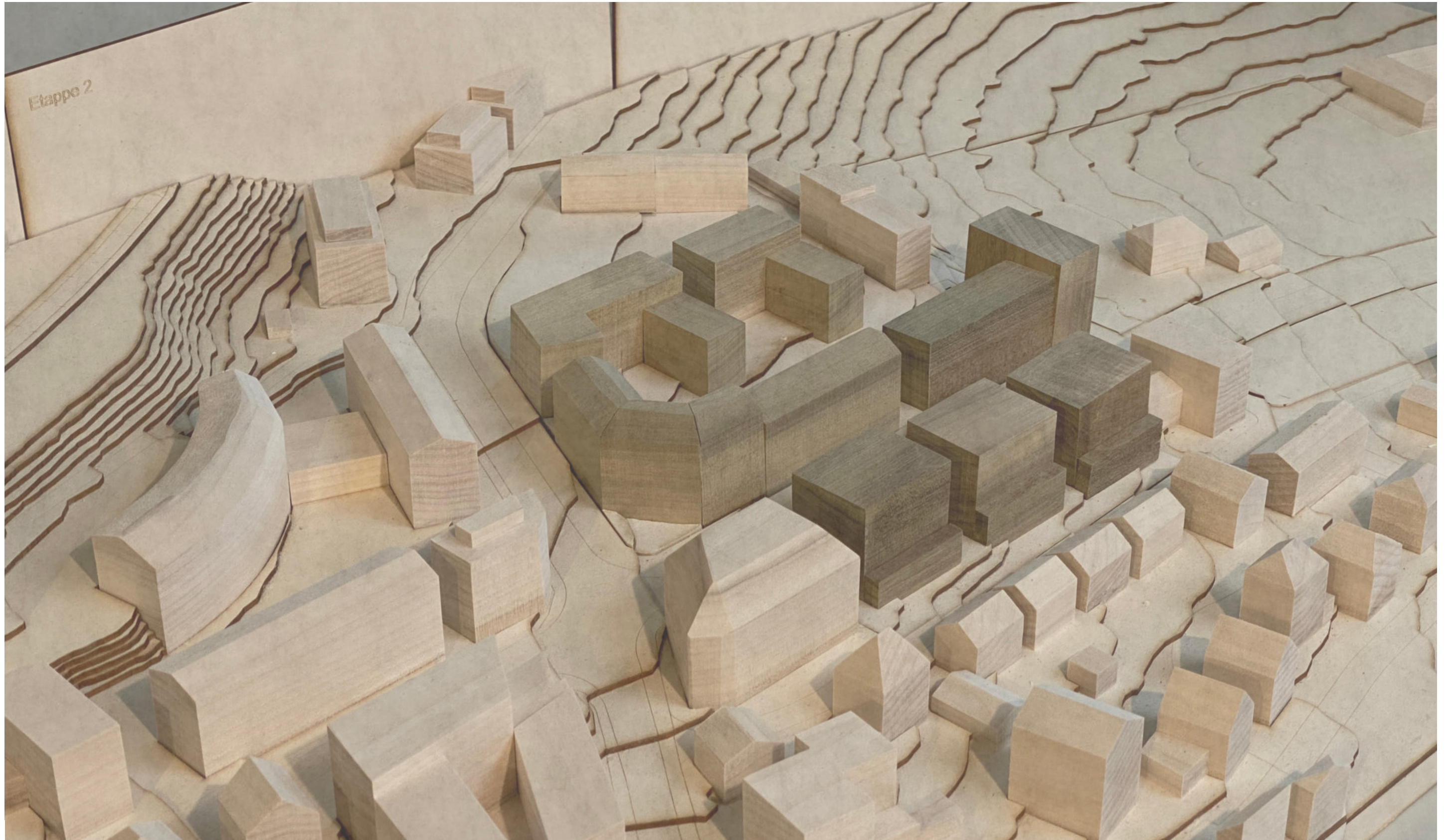
Zugänglichkeit

Potential für ökonomische Realisation

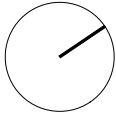
schlecht gut



Modellbild







Mit drei gleich dimensionierten Bauvolumen wird die Körnigkeit der Häuser im Kontext aufgenommen und weitergeführt. Trotz der Einbindung in die vorhandene Struktur kann mit den gewählten Volumen die Dichte am Ort erhöht werden.

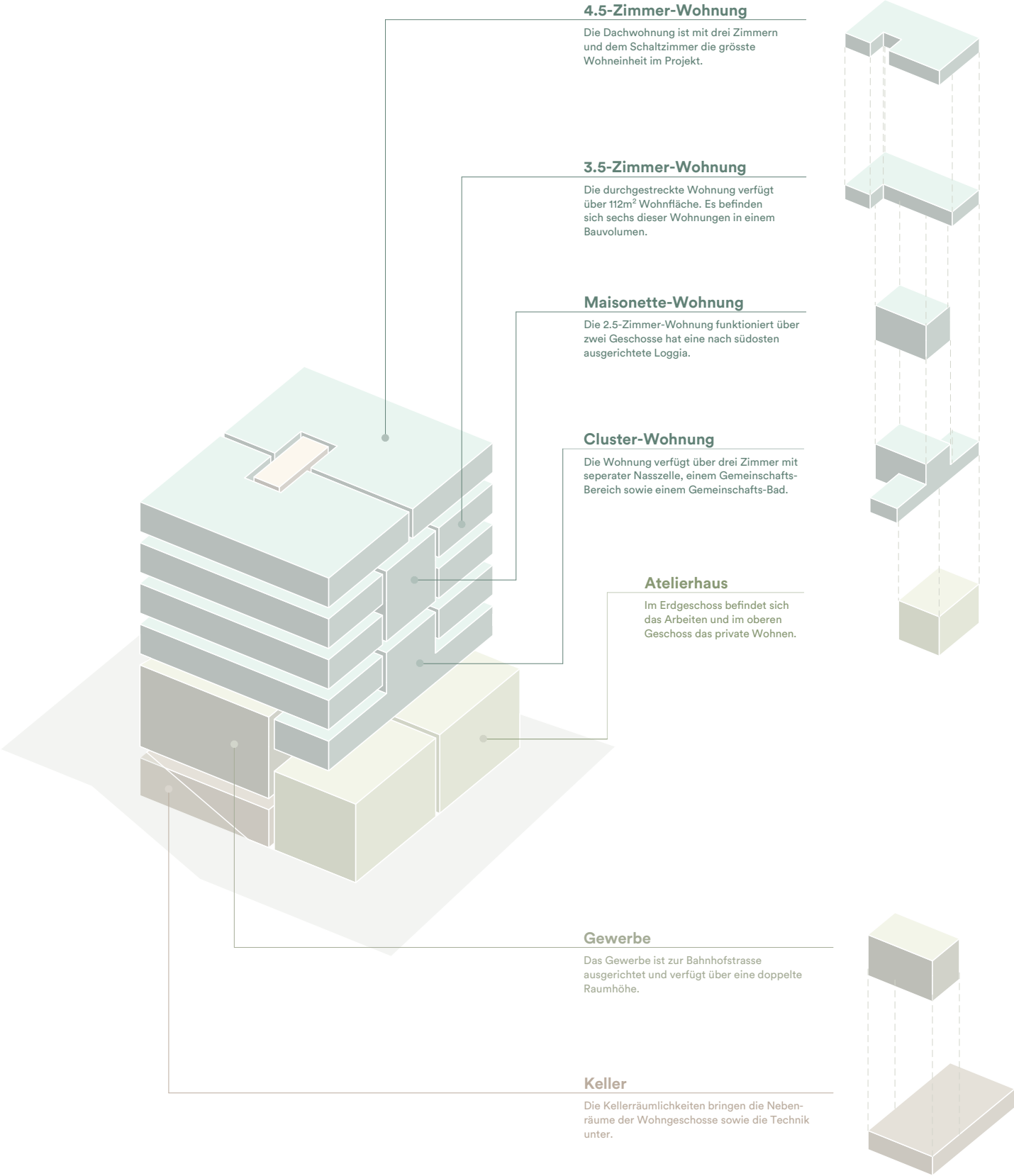
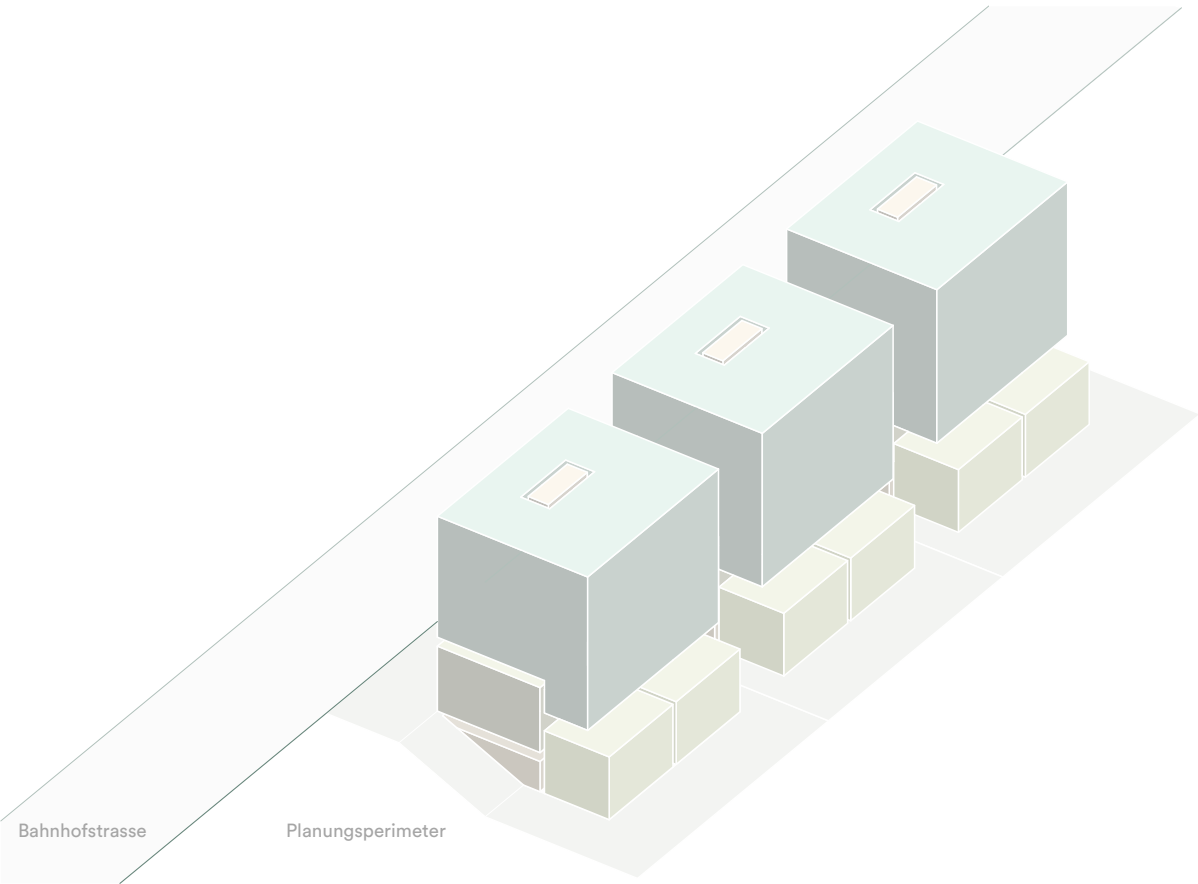
Die Baukörper stehen parallel und unmittelbar an der Bahnhofstrasse, so kann der Strassenraum optimal gefasst werden. Gegen Südosten treppen sich die Volumen ab, um die Anbindung an die kleinteilige Häuserstruktur zu schaffen. Zudem wird mit dieser Staffelung die Topografie, die gegen Südosten abfällt, aufgenommen. Die Belichtung und die Aussicht auf die Churfürsten ist dank dem abfallenden Gelände und der kleinteiligen Häuserstruktur gegen Südosten sehr gut. Diese Qualitäten sollen mit der Ausrichtung der Einheiten in südöstlicher Richtung genutzt werden.

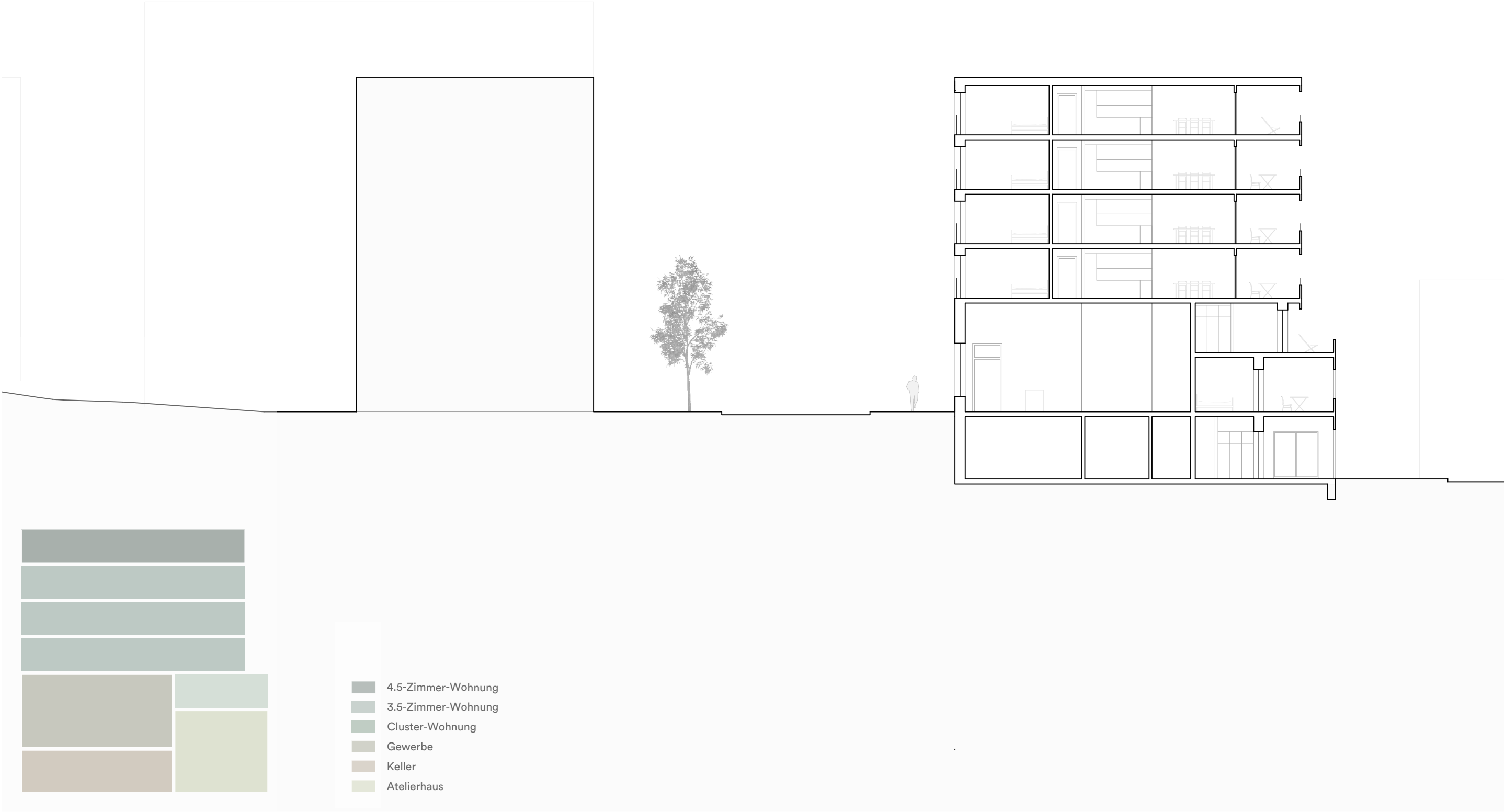


Konzept

Im Projekt wird mit einem vielseitigen Nutzungsangebot auf die Nachfrage am Ort eingegangen. Nebst der öffentlichen Nutzung im Erdgeschoss soll attraktiver Wohnraum entstehen. Es wird mit unterschiedlichen Wohnformen und Wohnungsgrössen gearbeitet. Die Wohneinheiten sind so im Bauvolumen integriert, dass die unterschiedlichen Wohnungsarten auf die geforderten Qualitäten reagieren können.

Da es in Uzwil schon sehr viele grosse Wohnungen gibt, wurde der Schwerpunkt auf eher kleinere Einheiten gelegt. Es werden 2.5-, 3.5- und 4.5-Zimmer-Wohnungen angeboten. Die Wohnungsarten sind dabei unterschiedlich. Im Projekt befinden sich Geschoss-, Maisonette- und Cluster-Wohnungen wie auch zwei Atelierhäuser.

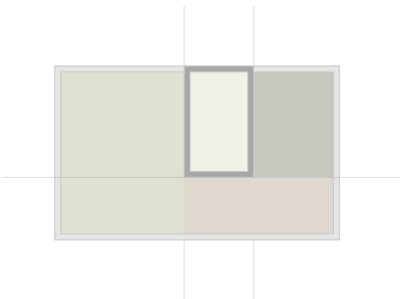




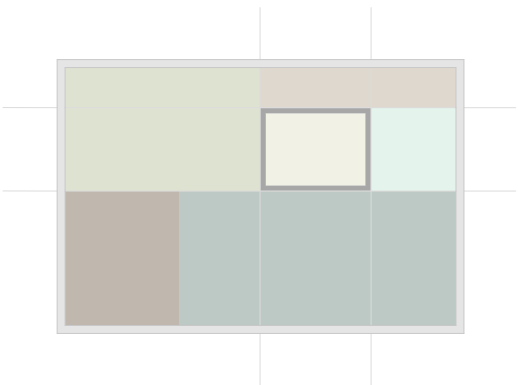
Konzept | Grundrisse

Die Grundrisse werden mit einem freigestell-
ten Kern gegliedert. Die daraus entstehenden
Zonierungen werden in der Wohnungseinteilung
genutzt. Die Nasszellen befinden sich jeweils in
den Kernen, die Küche wie auch die Garderobe
docken sich an die Kerne an. Das Treppen-
haus, die Aussen- und Wohnungstrennwände
wie auch die freigestellten Kerne übernehmen
eine tragende Funktion und sind wichtig für die
Statik.

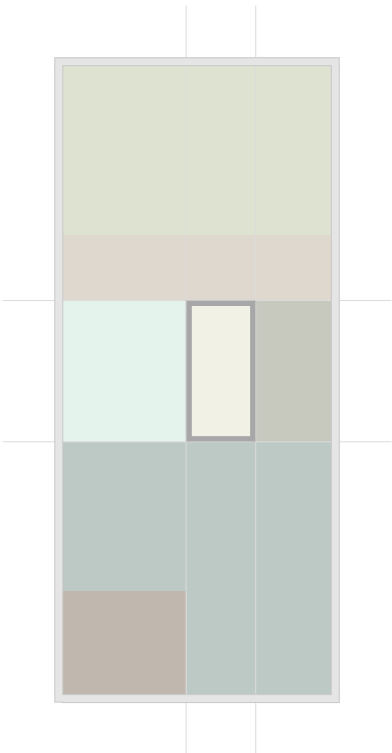
Dieses Gliederungs- und Tragwerksprinzip wird
in jeder Wohnung im Projekt angewendet und
zieht sich durchs ganze Projekt hindurch.



Schema Clusterzimmer

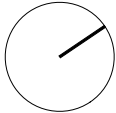


Schema Atelierwohnen

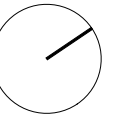


Schema 3.5-Zimmer-Wohnung

- gliedernder und tragender Kern
- generierte Zonierungen
- Nasszelle
- Garderobe
- Küche
- Ess- und Wohnbereich
- ruhige Räume
- verteilende Zone
- Aussenbereich



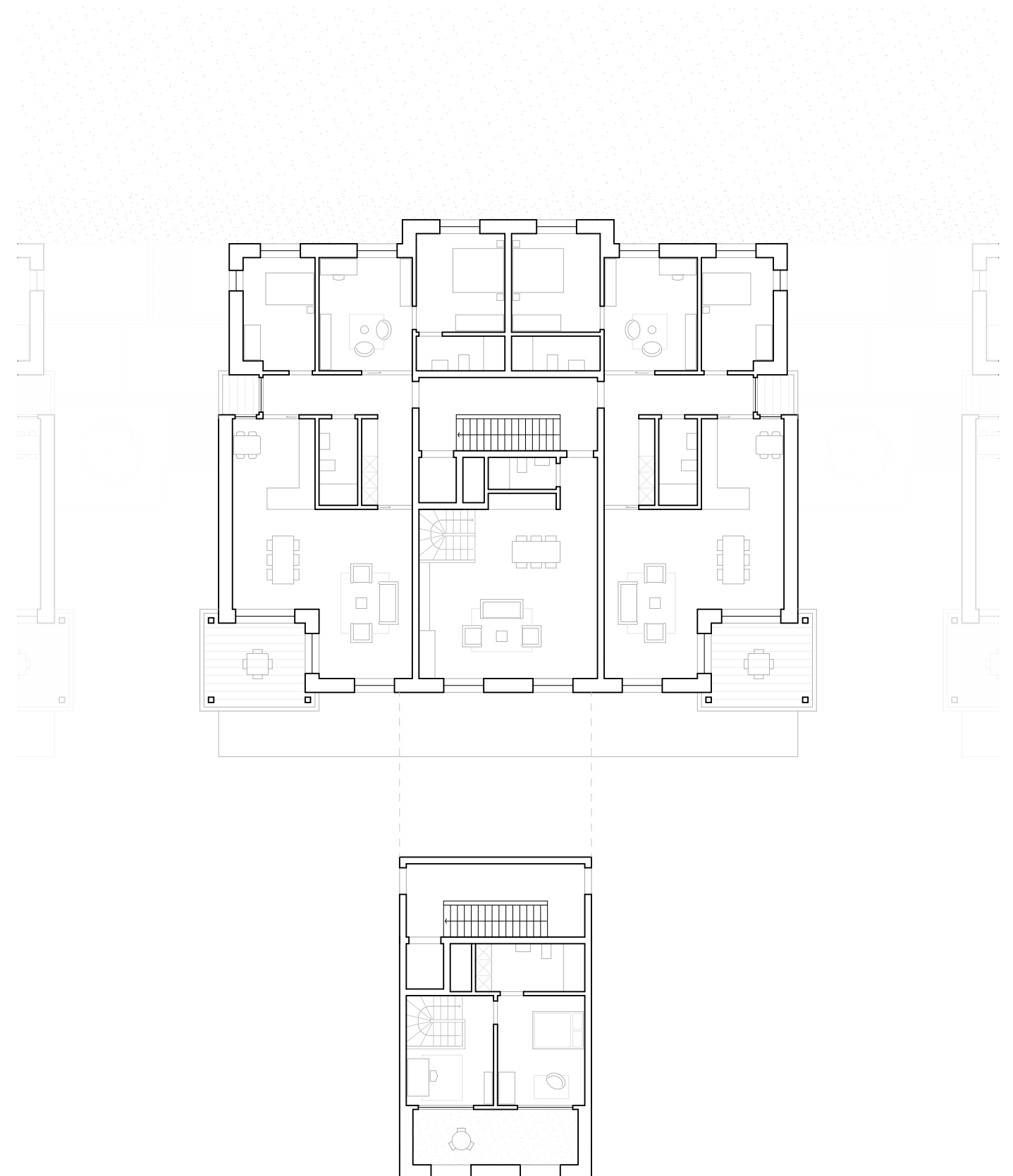
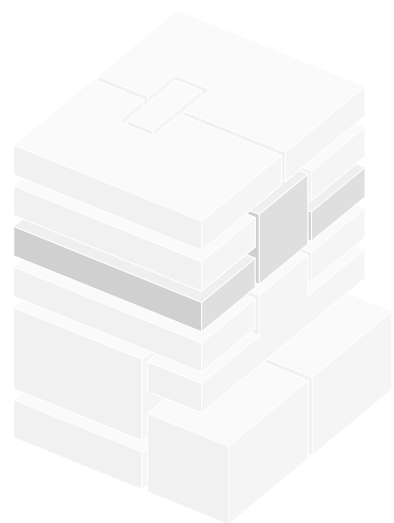
Gesamtanlage im Erdgeschoss | 1 : 300

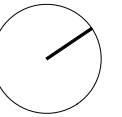


Im Regelgeschoss befinden sich zwei 3.5-Zimmer-Wohnungen sowie eine Maisonette-Wohnung mit 2.5 Zimmern.

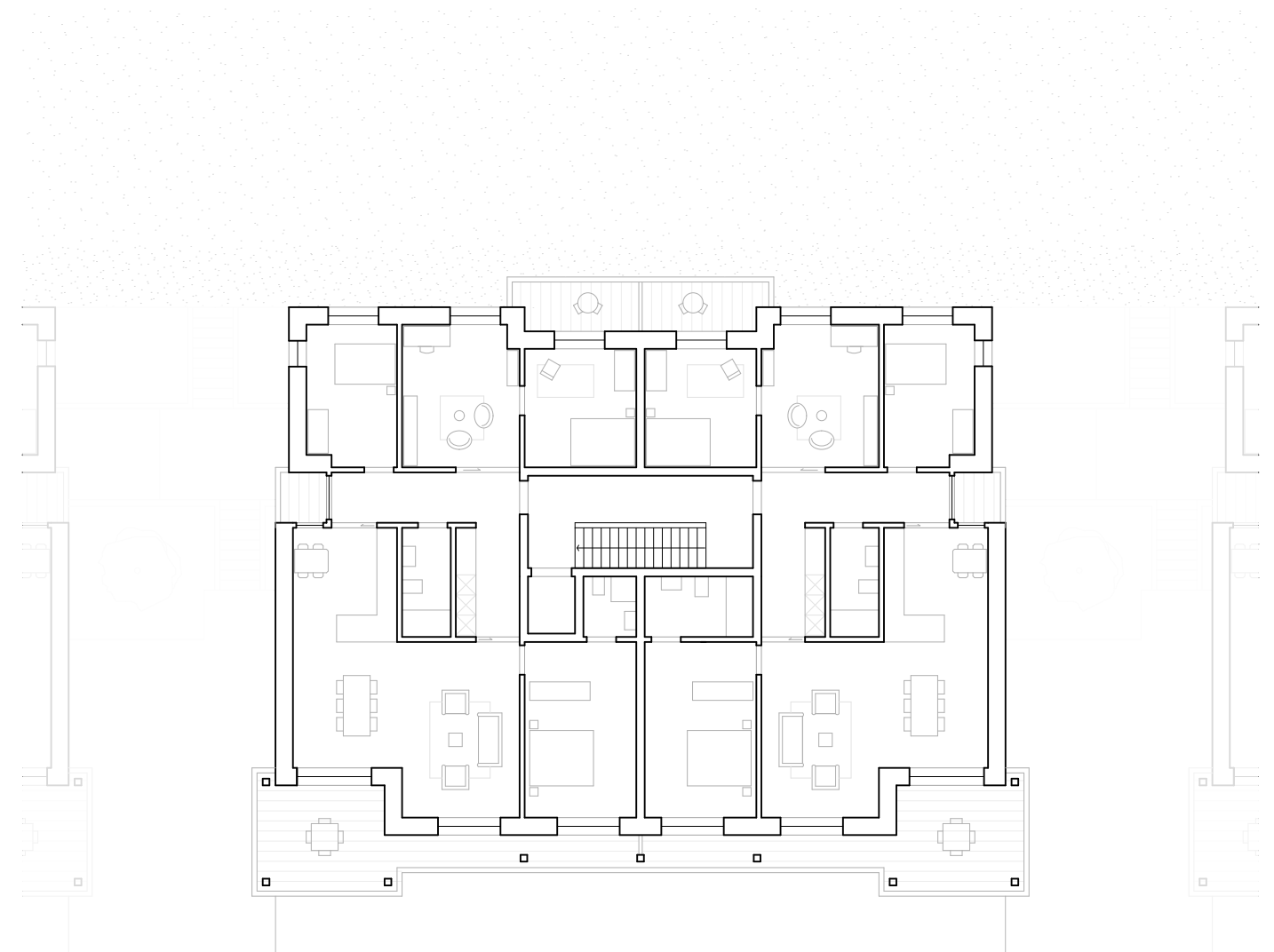
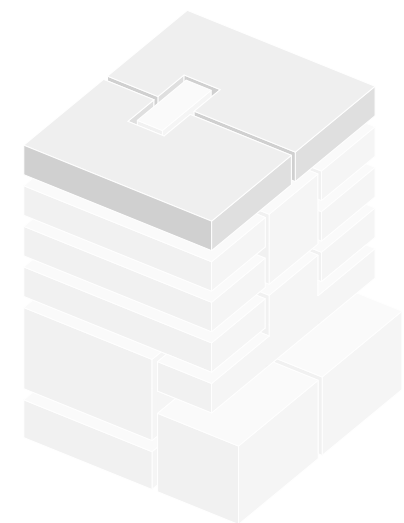
Die grösseren Wohnungen erstrecken sich über die ganze Länge des Baukörpers, über ein Schaltzimmer. Dieses kann individuell nach persönlichen Bedürfnissen genutzt werden. Grundsätzlich richten sich die ruhigeren Zimmer der Wohnung nach Nordwesten, der Wohn- und Essbereich nach Südosten aus.

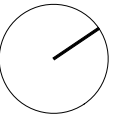
In der Maisonette-Wohnung wird im ersten Geschoss der Wohn- und Essbereich angeboten, darüberliegend das Schlafzimmer mit eigenem Bad und einer angrenzenden Loggia.



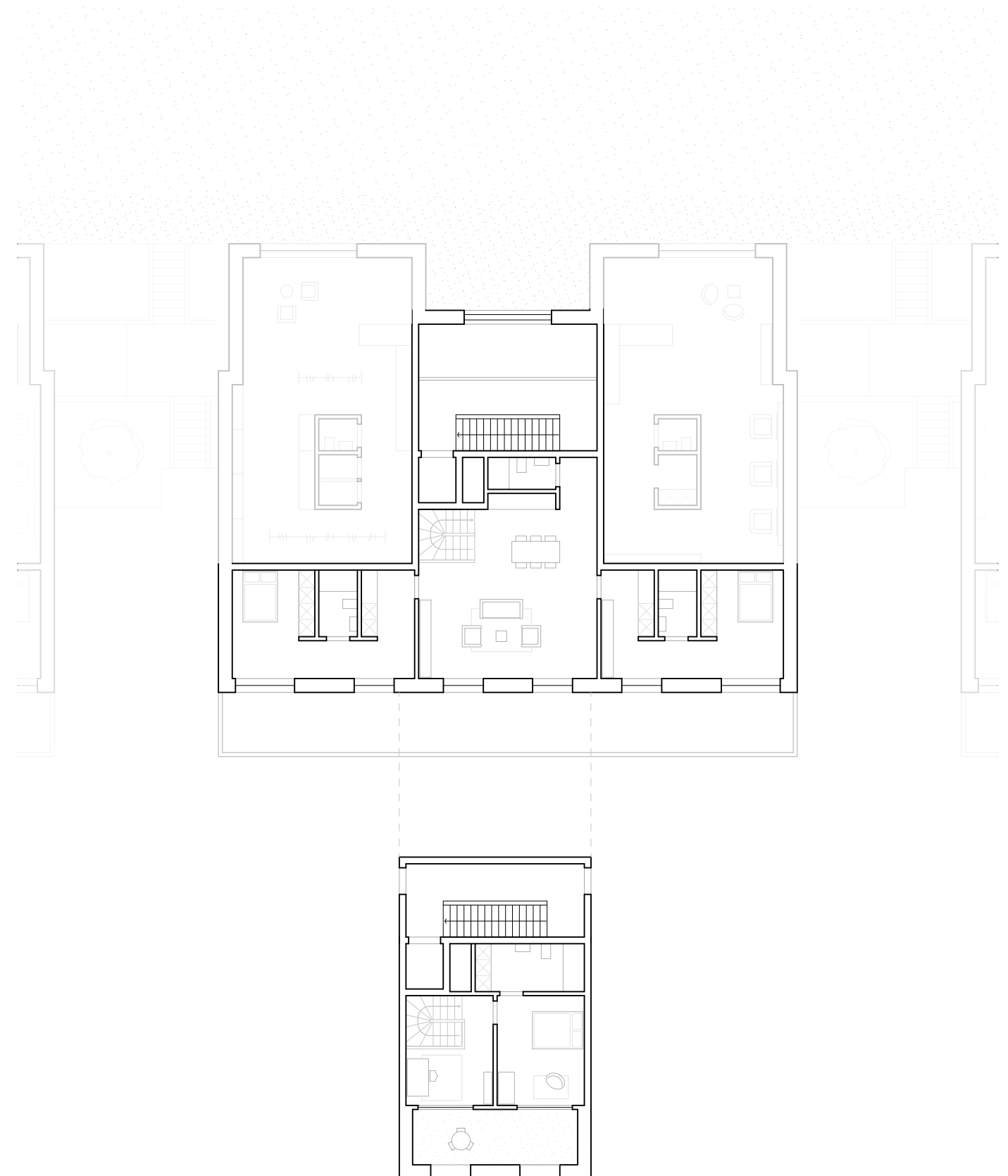
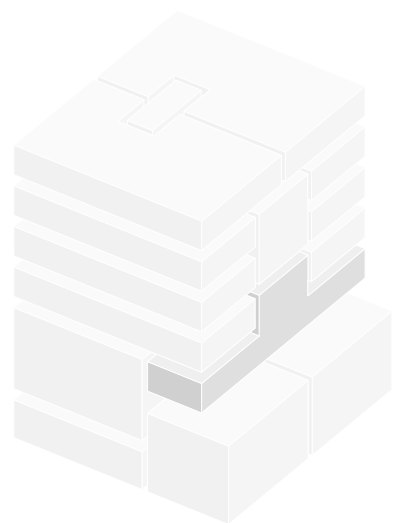


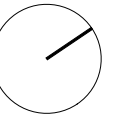
Die 4.5-Zimmer-Wohnung funktioniert nach dem gleichen Prinzip wie die Geschosswohnungen im Regelgeschoss. Das zusätzliche Zimmer richtet sich nach Südosten aus und verfügt über eine eigene Nasszelle. Mit zwei Rücksprünge in der Fassade wird ein zusätzlicher Aussenraum zur Bahnhofstrasse sowie eine Vergrößerung des Aussenraumes gegen Südosten angeboten.





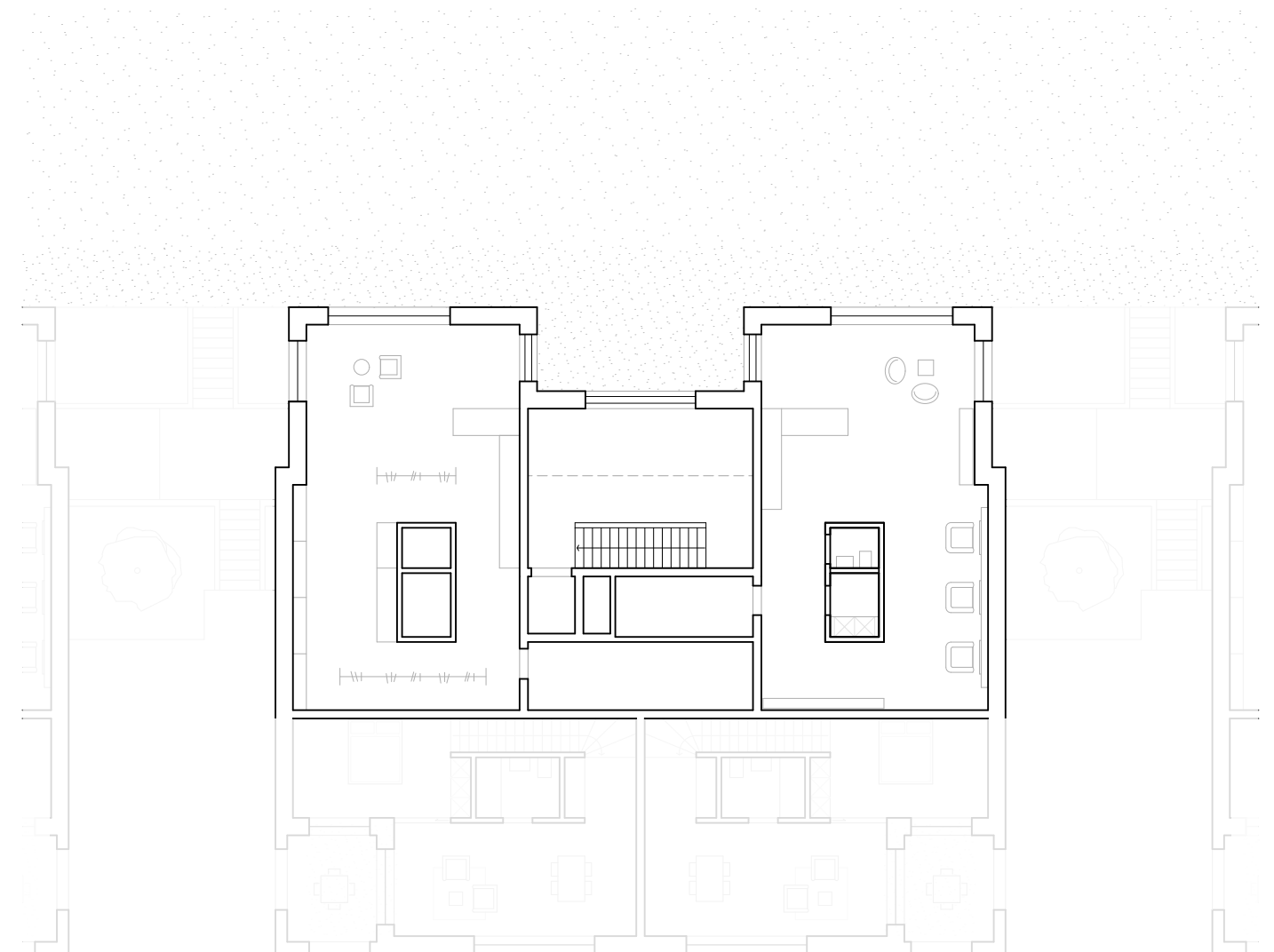
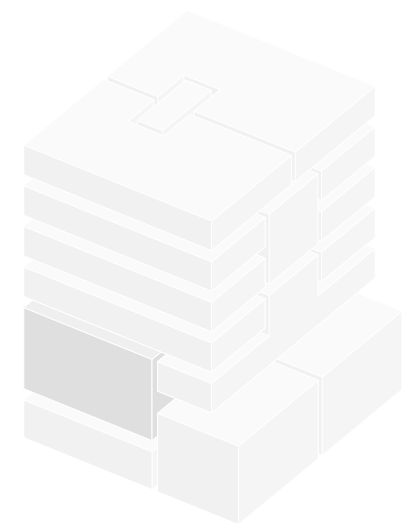
Im Mezzaningeschoss befindet sich eine zwei-stöckige Clusterwohnung mit 3 Zimmern. Die Zimmer verfügen alle über eine separate Nasszelle und funktionieren im selben Grundrissprinzip wie die restlichen Wohnungen. Die Küche und der Essbereich ist der verteilende Raum in die Zimmer und wird von allen Bewohnern gemeinschaftlich genutzt.



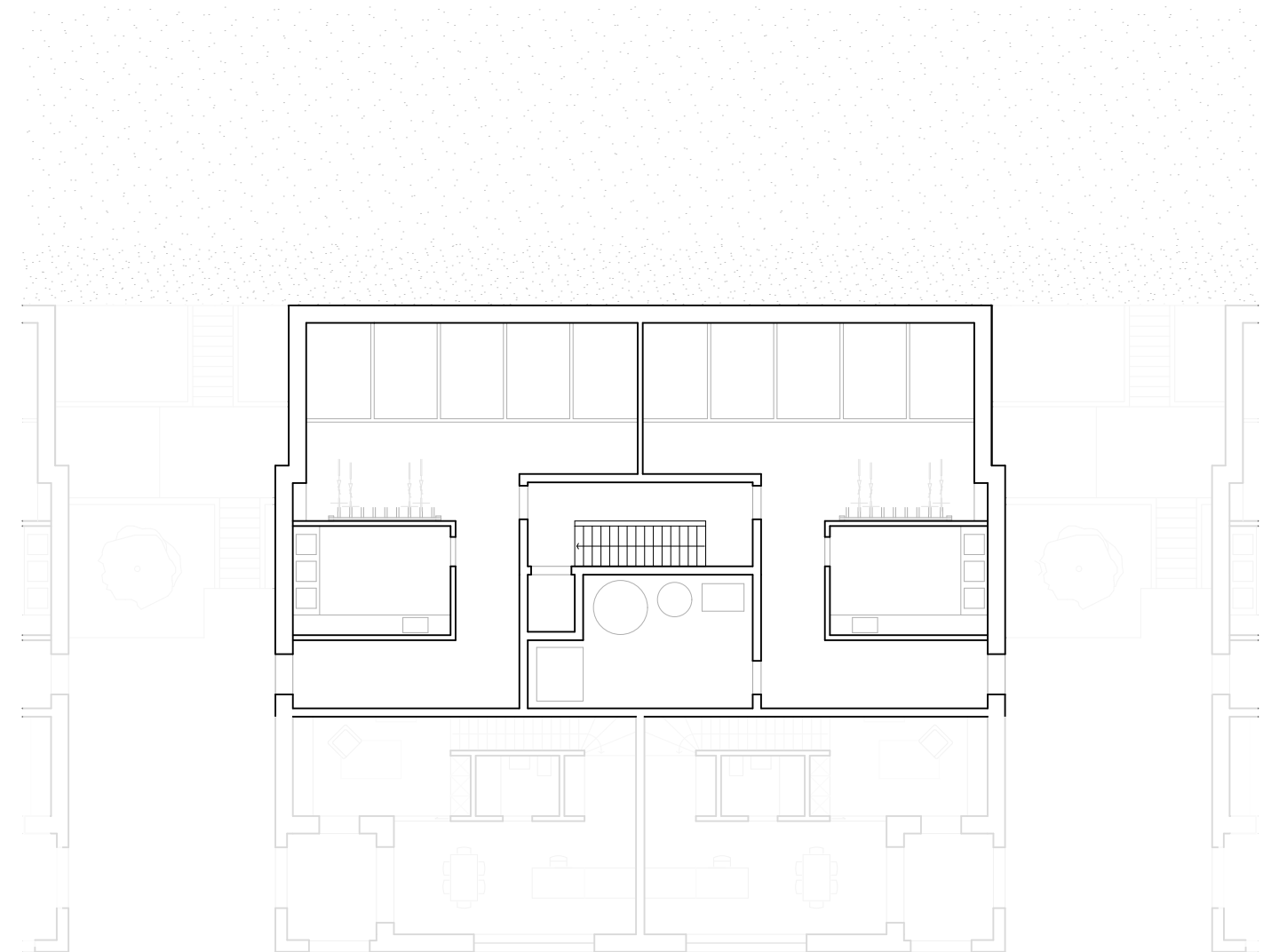
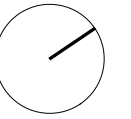
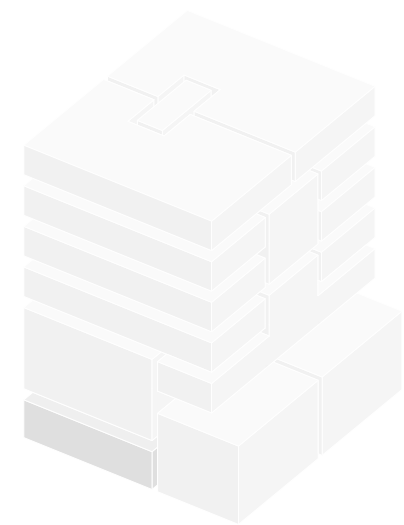


Ebenerdig zur Bahnhofstrasse befinden sich nebst der Erschliessung zwei öffentliche Erdgeschosszonen. Die Eingänge der öffentlichen Nutzungen und der Haupteingang des Gebäudes erfolgen über das zurückversetzte Eingangsportal.

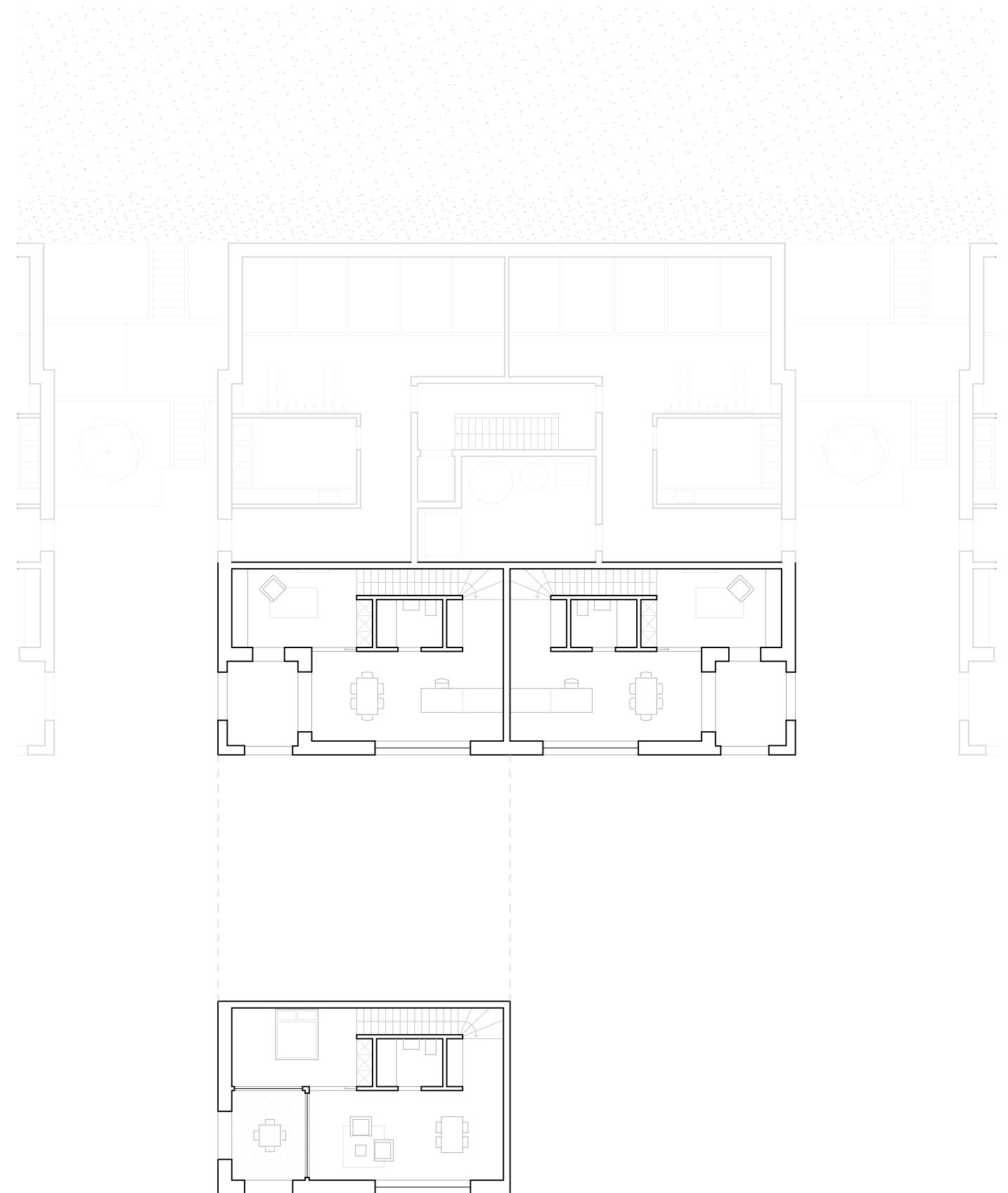
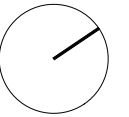
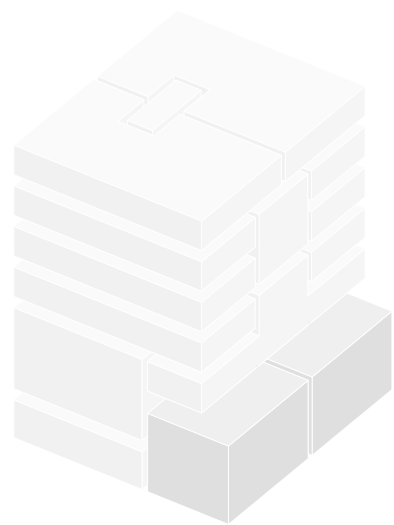
Die Erdgeschosszonen sind so konzipiert, dass die Räumlichkeiten flexibel genutzt werden können. Mit einer Geschosshöhe von 5.75m und einer mittelgrossen Ladenfläche von 72.8m² ist das Betreiben von unterschiedlichem Gewerbe oder Dienstleistungen möglich.



Im Untergeschoss befinden sich die Kellerabteile, der Technikraum, Veloabstellfläche wie auch die Waschküche und der Trocknungsraum. Der Zugang erfolgt intern über das Treppenhaus, aber auch seitlich von der südöstlich gelegenen Quartierstrasse.



Das Atelierhaus befindet sich ebenerdig nach Südosten ausgerichtet und schiebt sich in das Bauvolumen und die Topografie hinein. Im ersten Geschoss findet man einen grosszügigen Atelierraum vor. Dieser öffnet sich mit breiten Fenstern zur ruhigen Quartierstrasse. Über eine einläufige Treppe kommt man in den privaten Wohnraum im Obergeschoss. Dieser verfügt über einen abtrennbaren Schlafbereich und einer Loggia sowie dem Wohn- und Essbereich mit angrenzender Nasszelle.

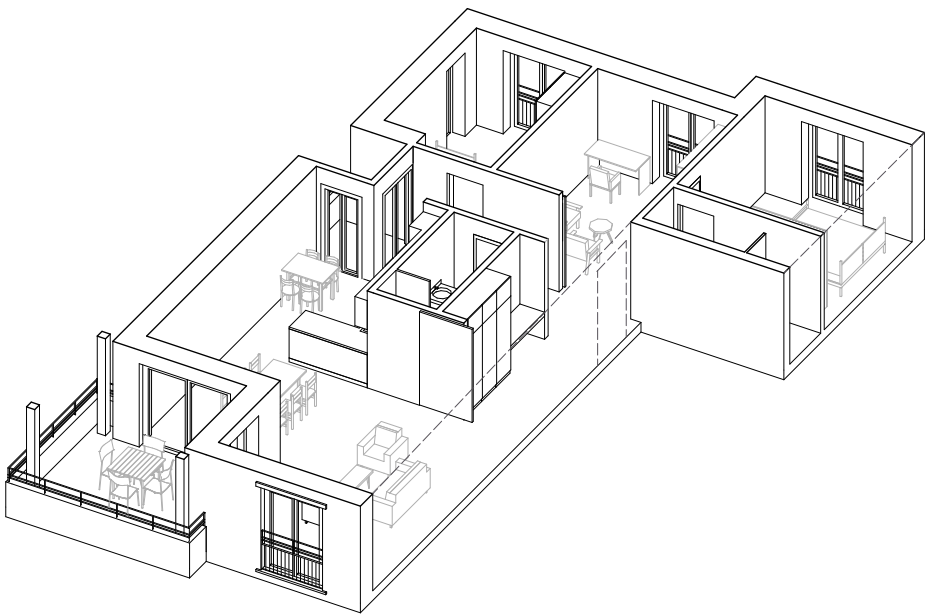


Wohnungstypen

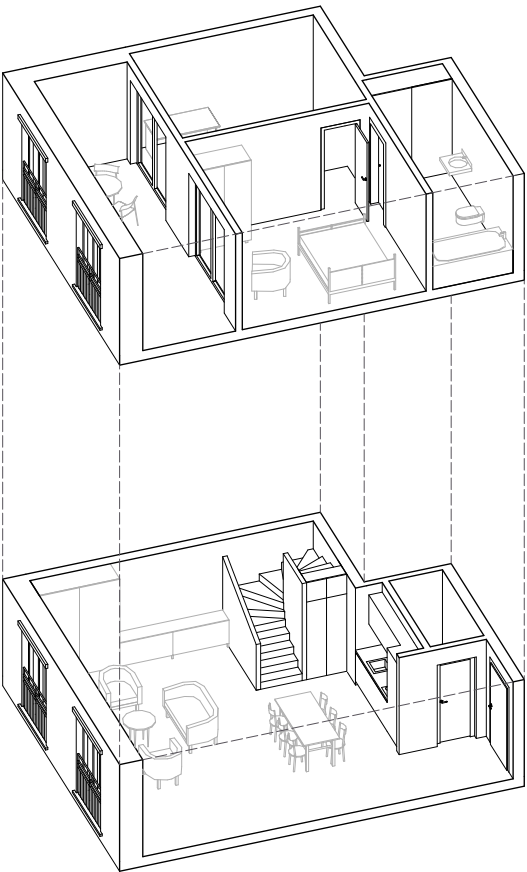
Aufgrund der Raumsequenzen und Funktionen lassen sich die Wohnungen in drei Typen einteilen. Dabei spielt die Grösse der Wohnung eine nebengeordnete Rolle. Zu jedem Wohnungstyp wurde eine konkrete Möblierung und Materialisierung vorgenommen und in einem Planausschnitt im Massstab 1:100 sowie einer Isometrie dargestellt.

Die unterschiedlichen Wohnungen wurden wie folgt eingeteilt:

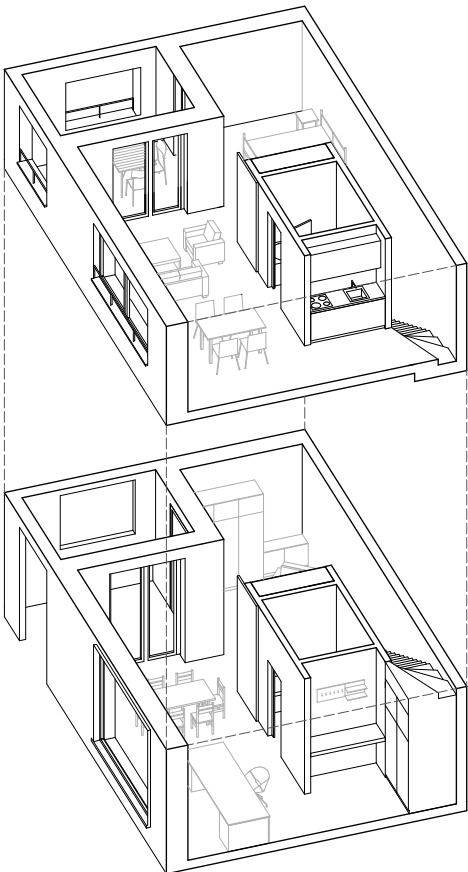
Wohnungstyp I	3.5-Zimmer-Wohnung 4.5-Zimmer-Wohnung
Wohnungstyp II	Maisonette-Wohnung Cluster-Wohnung
Wohnungstyp III	Atelierhaus



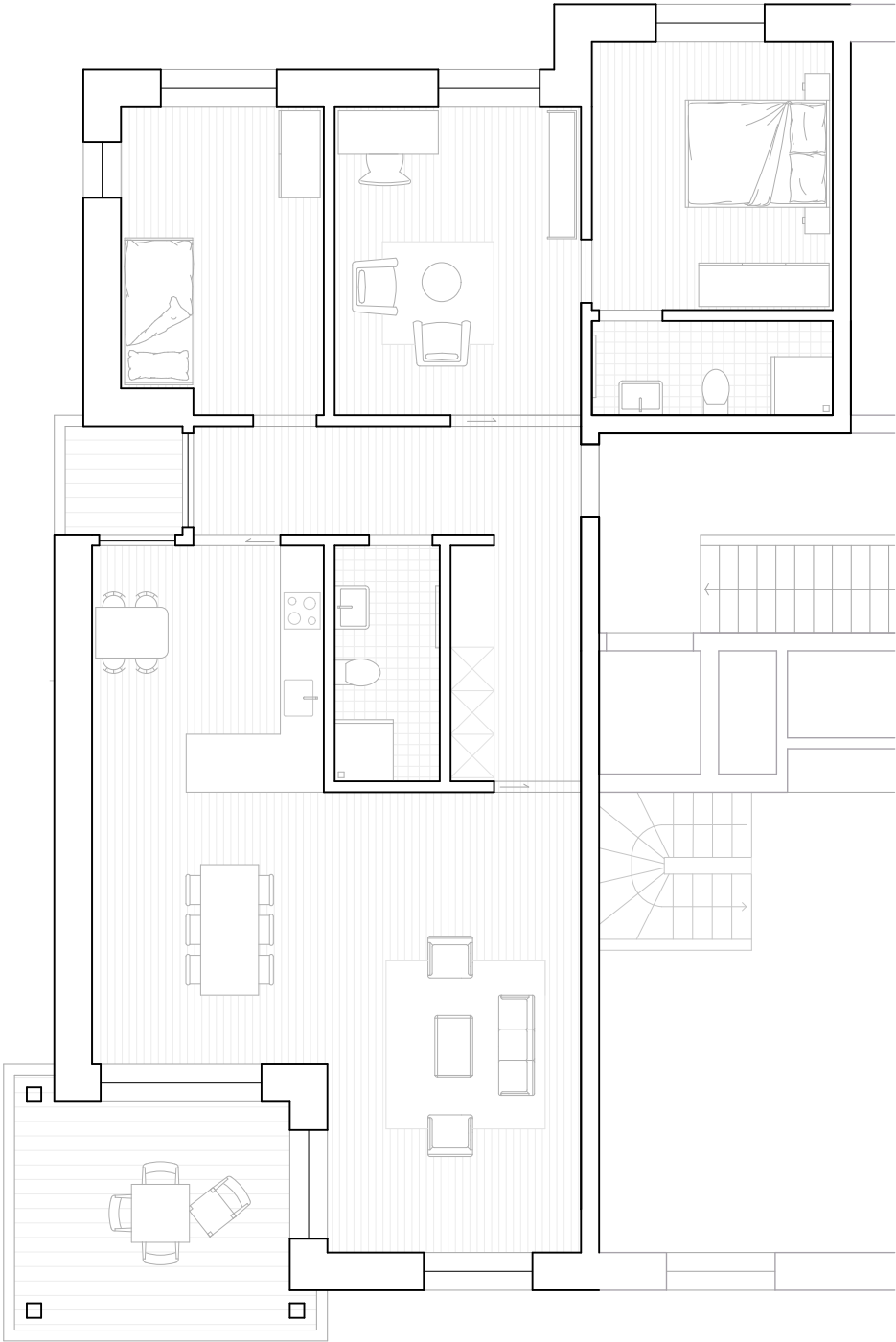
Wohnungstyp I



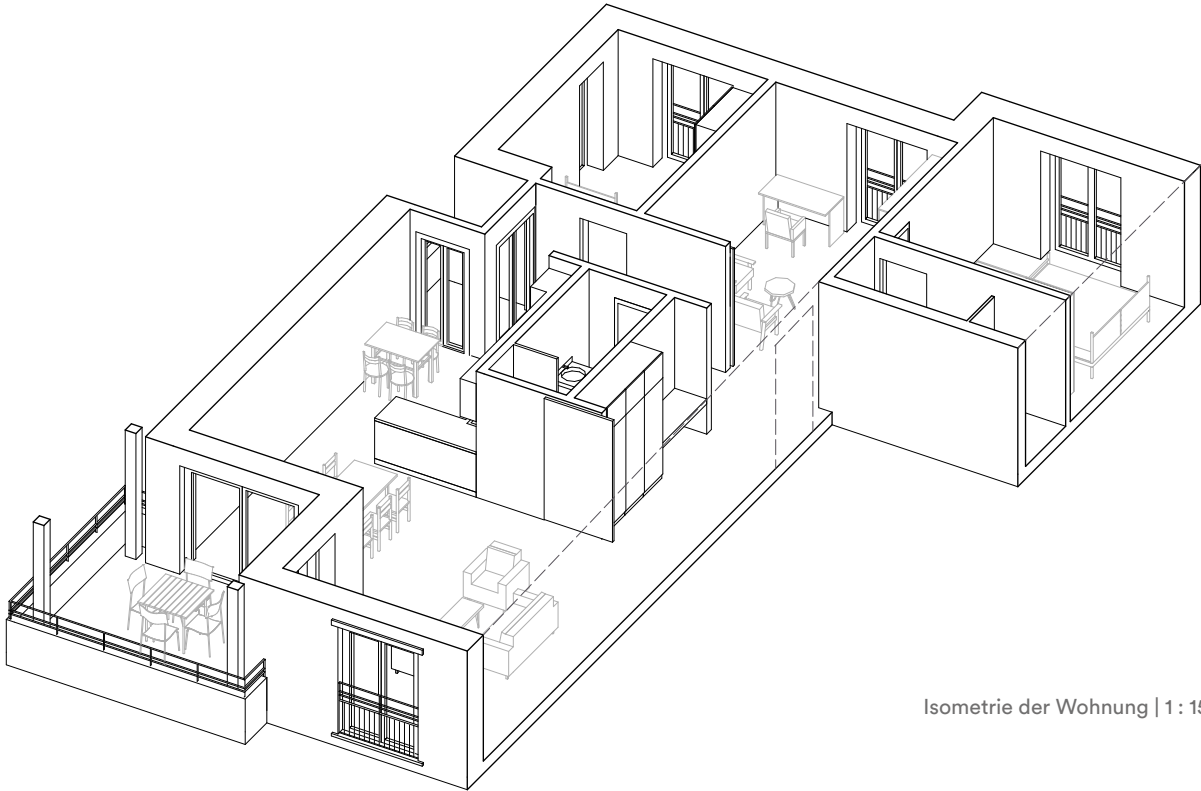
Wohnungstyp II



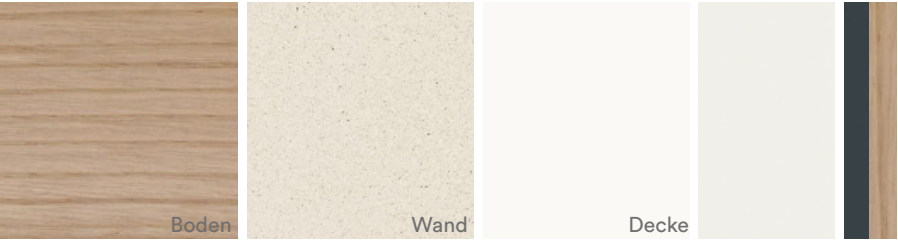
Wohnungstyp III



3.5-Zimmer-Wohnung möbliert und materialisiert | 1 : 100



Isometrie der Wohnung | 1 : 150



- Kastanienholz
- Lehmputz
- Gips Ral 9010
- Platten Feinsteinzeug
- Anthrazit Holz-Metall Fenster

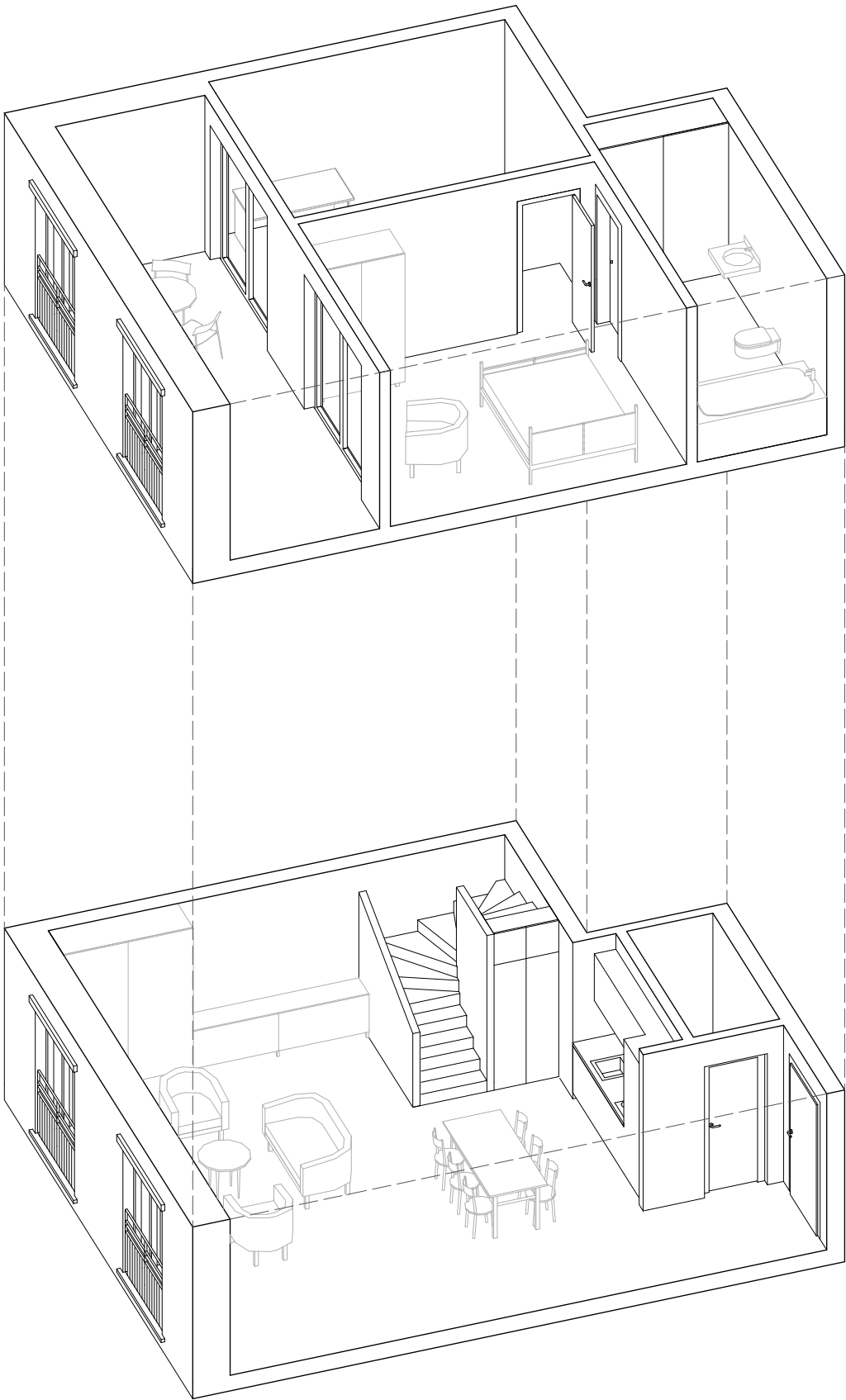
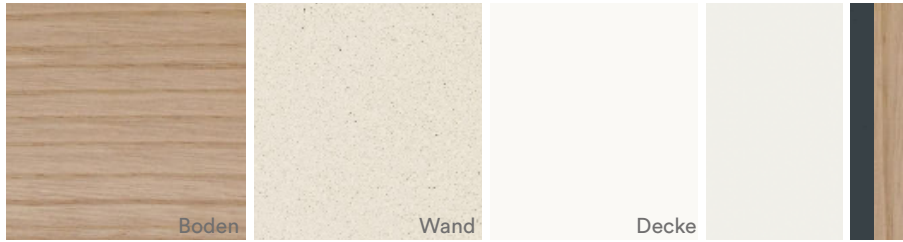
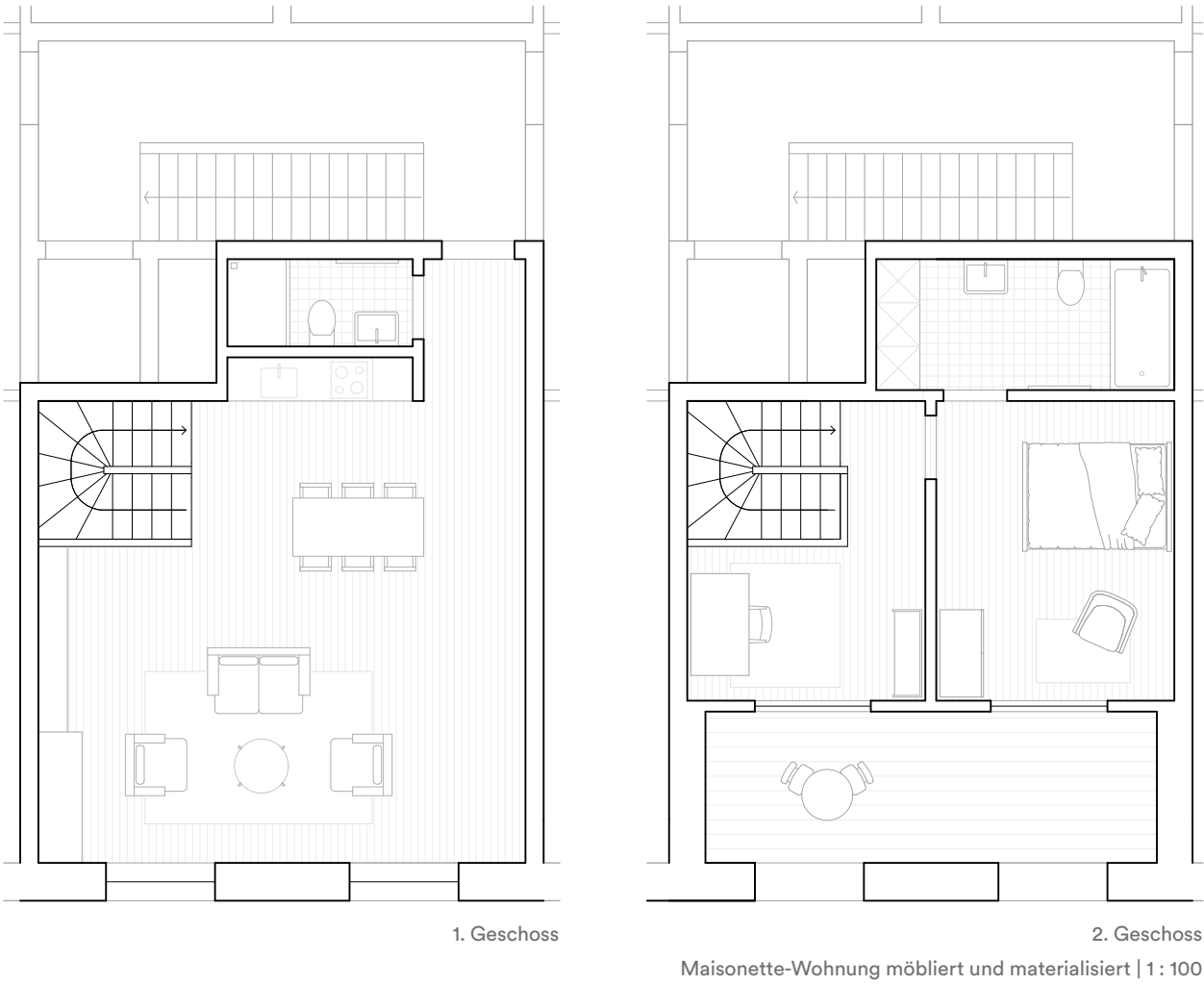


Schaltzimmer

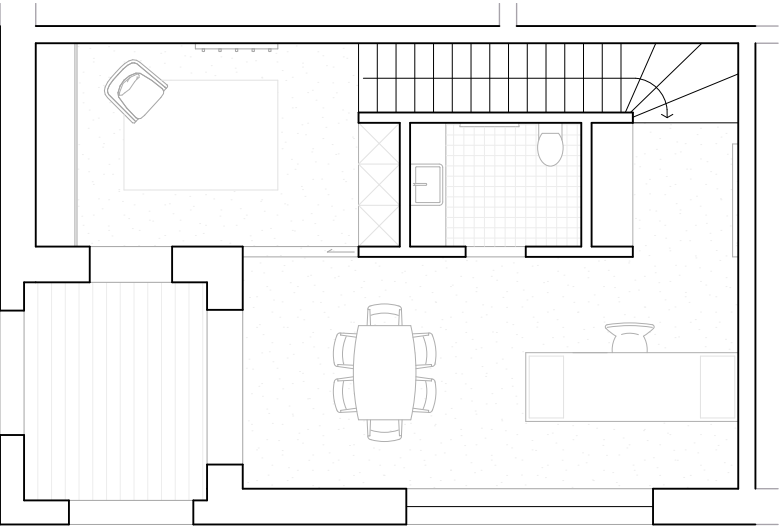


Küche mit Wohn- und Essbereich

Wohnungstyp II | Maisonette- und Cluster Wohnung



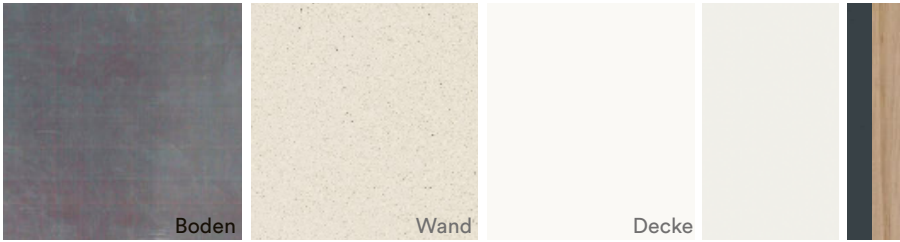
Wohnungstyp III | Atelierhaus



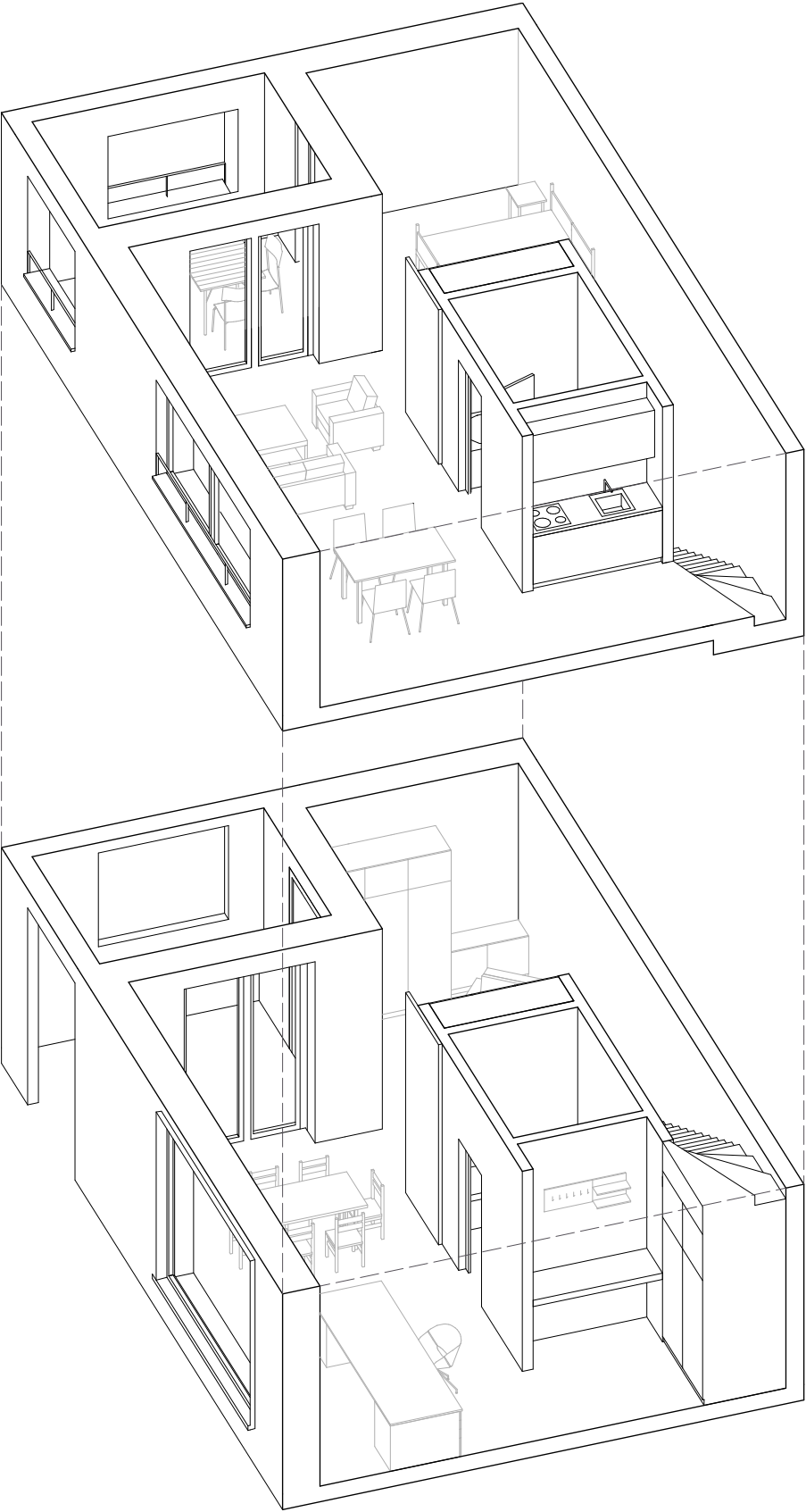
Atelier möbliert und materialisiert siehe unten | 1:100



Atelierwohnung möbliert und materialisiert dito Wohnungstyp I und II | 1:100



- Kautschuk
- Lehmputz
- Gips Ral 9010
- Platten Feinsteinzeug
- Anthrazit Holz-Metall Fenster

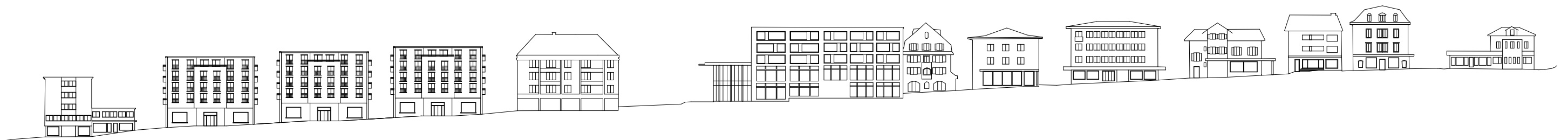


Isometrie der Wohnung | 1:100

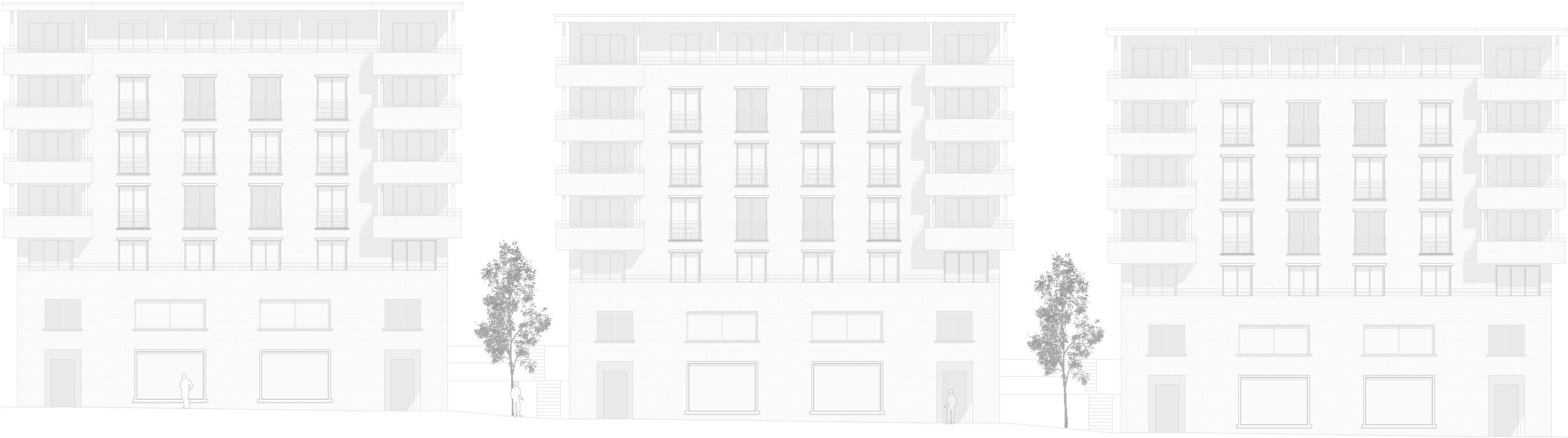
Fassaden

Die Gliederung der Fassade erfolgt hauptsächlich über die Anordnung der Fenster. Es sind nur wenige Gestaltungselemente, wie beispielsweise der leicht plastische Fenstersturz, vorhanden. In der Frontfassade wird über die Auskragung des Erkers und den Rücksprung des Haupteinganges einen spannungsvollen Ausdruck generiert. Dieser wurde mit der Materialwahl noch verstärkt. Einen hellen Klinkerstein gibt dem eher schlichten Gebäude einen ausdrucksstarken Charakter.

Das Erdgeschoss unterscheidet sich von den darüberliegenden Wohngeschossen durch die anders angeordneten und dimensionierten Fenster. Auf diese Weise wird auf die Bedürfnisse der Nutzer im Erdgeschoss eingegangen und die innere Logik nach aussen getragen.





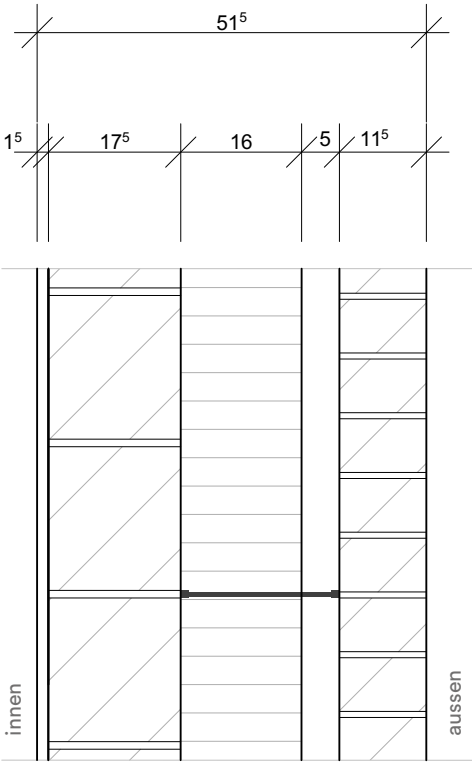




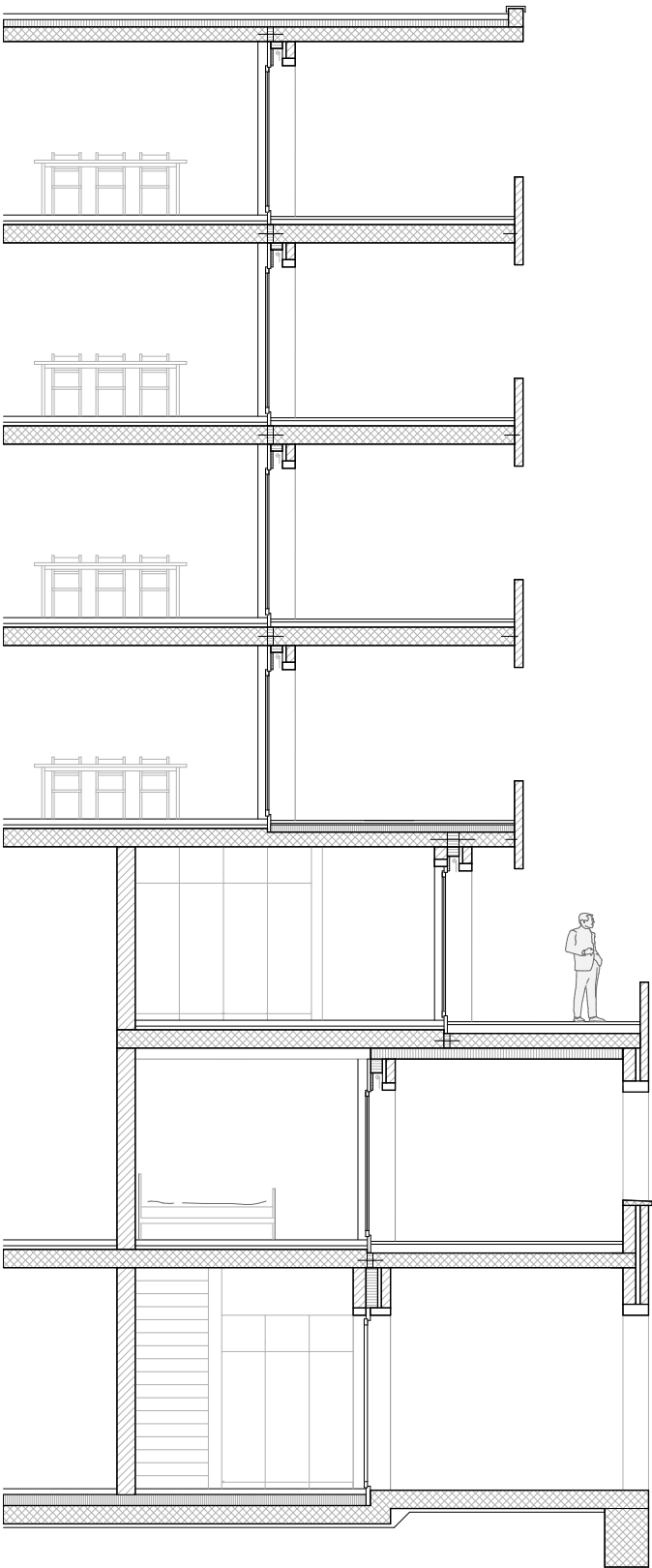


Blick von der verbreiterten Fussgängerzone Richtung Bahnhof

Der Massivbau arbeitet in der Fassade mit einem Zweischalenmauerwerk. Die innere Schale übernimmt dabei die tragende Funktion, wobei die äussere Schicht einen Wetterschutz bietet und dem Gebäude den gewünschten Ausdruck verleiht. Die Decken sowie das Treppenhaus sind im massiven Stahlbeton konzipiert.



1 : 10



Fassadenschnitt durch Balkone | 1 : 100

Dachaufbau:
Blechabdeckung
Aufportung 200mm
Dachbegrünung 100mm
Dämmung 150mm
Bitumen Abdichtung
Betondecke 250mm

Wandaufbau:
Verputz 15mm
Tragschale 175mm
Dämmung 160mm
Hinterlüftung 50mm
Sichtmauerwerk 115mm

Bodenaufbau innen:
Betondecke 250mm
Trittschall | Dämmung 70mm
PE-Folie
Fliessestrich 50mm
Parkett 15mm

Bodenaufbau aussen:
Betondecke 250mm
Stelzenlager 80mm
Plattenbelag 20mm

Bodenaufbau UG innen:
Sauberkeitsschicht 50mm
Splitt 40mm
Isolation 200mm
Bodenplatte 250mm
Trittschall | Dämmung 40mm
PE-Folie
Fliessestrich 50mm
Kautschuck 10mm

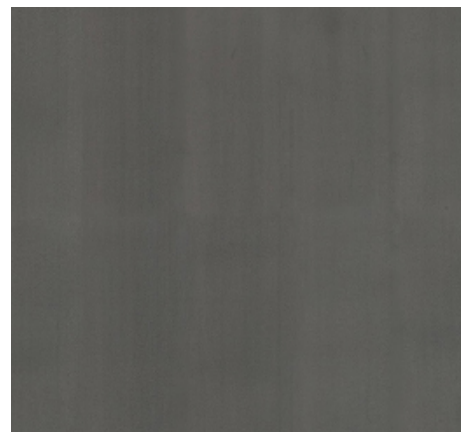
Bodenaufbau UG aussen:
Frostriege 800mm
Sauberkeitsschicht 50mm
Monobeton 250mm

Fassaden | Materialität

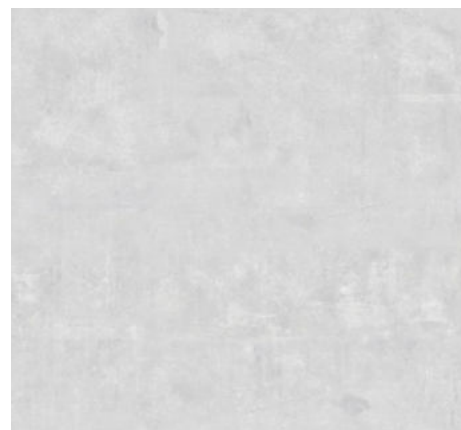
Der helle Klinkerstein wirkt freundlich und gibt dem Gebäude einen ausdrucksstarken Charakter. Die dunkelgrauen Fugen geben mit den dazu gewählten anthrazitfarbenen Fensterrahmen den Stahlstützen sowie den feinen Geländern einen schönen Kontrast zum Stein. Das Element des Betons wird bei den Fenstereinfassungen im Sockelgeschoss sowie an Stürzen und Fensterbänken sichtbar.



Oberfläche Klinker



Oberfläche Metall Fenster, Geländer, Stützen

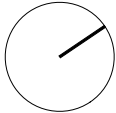


Oberfläche Sturz und Fenstereinfassungen



Fassadenschnitt durch Balkone | 1 : 100

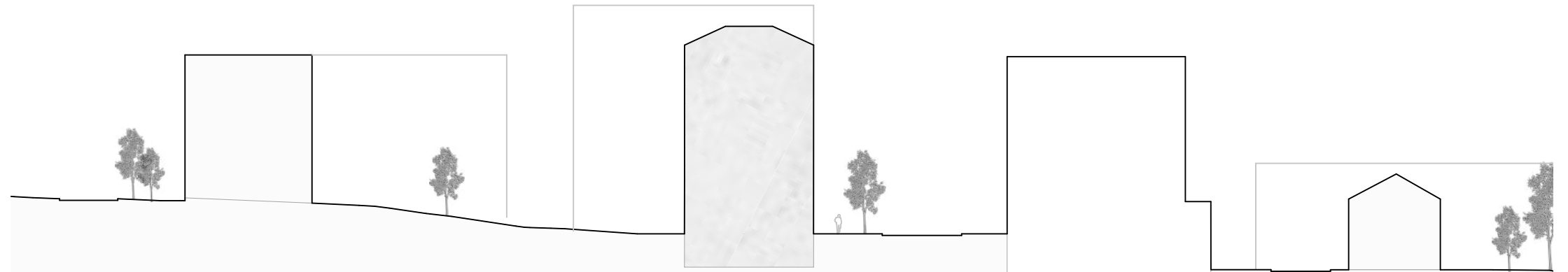




Städtebau | Schnitt

Mit einem länglichen Bauvolumen wird der Kontext der nordwestlichen Seite der Bahnhofstrasse weitergeführt. Durch die längliche Fassadenfront und dem Verhältnis 1:1 von der Strassenbreite zur Gebäudehöhe wird die Strasse zu einem gefassten Strassenraum. Das Gebäude winkelt sich um die Ecke des Grundstückes ab. Die gefassten Ecken des Grundstückes haben den städtischen Charakter einer Blockrandbebauung.

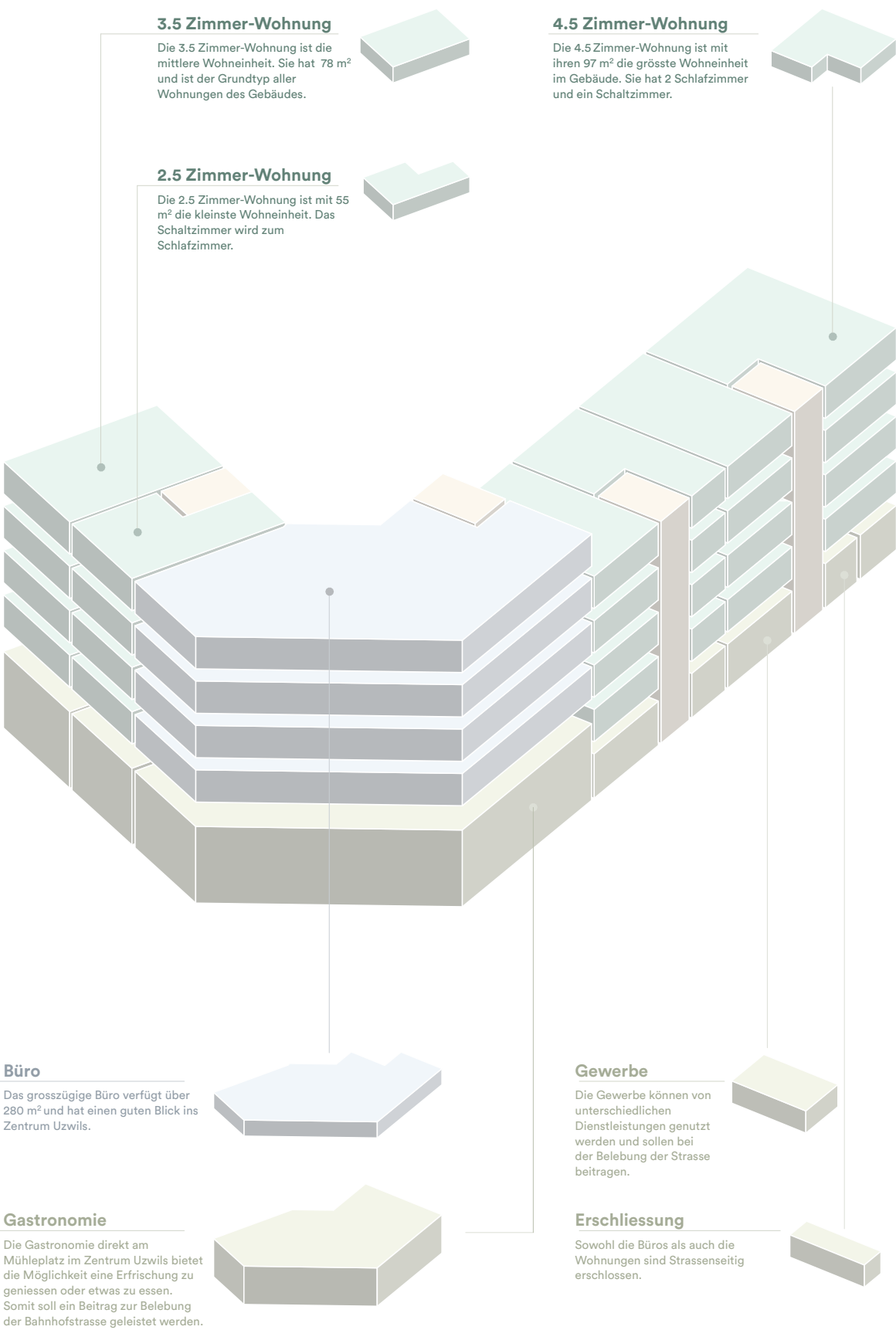
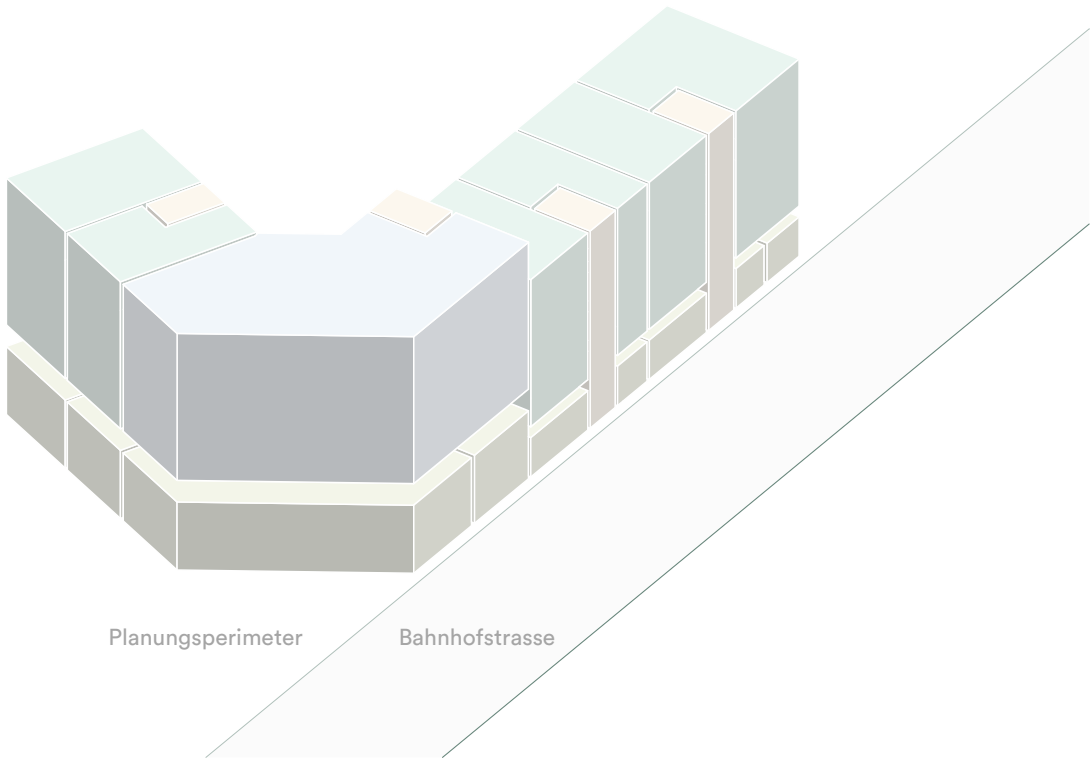
Mit der nordwestlich orientierten Hofseite kann das Gebäude auf der ruhigen Seite von der Abendsonne profitieren.



Konzept

Im Herzen Uzwils soll ein Gebäudekomplex mit einem vielseitigen Nutzungsangebot entstehen. Attraktiver Wohnraum mit unterschiedlich grossen Wohnformen direkt im Zentrum ist gefragt. Auch Büros, Gewerbe und eine Gastronomie sollen Uzwil neu beleben.

Es entstehen acht 2.5 Zimmer-Wohnungen, zwölf 3.5 Zimmer-Wohnungen und vier 4.5 Zimmer-Wohnungen. Ein Angebot, das auf die Nachfrage des Ortes eingeht und zentral gelegener, günstiger Wohnraum schafft. An der Ecke befinden sich die grosszügigen Büroräumlichkeiten und im Erdgeschoss eine Gastronomie direkt am Mühleplatz. Im restlichen Erdgeschoss befinden sich vier Gewerbe, welche unterschiedlich genutzt werden können.



3.5 Zimmer-Wohnung

Die 3.5 Zimmer-Wohnung ist die mittlere Wohneinheit. Sie hat 78 m² und ist der Grundtyp aller Wohnungen des Gebäudes.

4.5 Zimmer-Wohnung

Die 4.5 Zimmer-Wohnung ist mit ihren 97 m² die grösste Wohneinheit im Gebäude. Sie hat 2 Schlafzimmer und ein Schaltzimmer.

2.5 Zimmer-Wohnung

Die 2.5 Zimmer-Wohnung ist mit 55 m² die kleinste Wohneinheit. Das Schaltzimmer wird zum Schlafzimmer.

Büro

Das grosszügige Büro verfügt über 280 m² und hat einen guten Blick ins Zentrum Uzwils.

Gewerbe

Die Gewerbe können von unterschiedlichen Dienstleistungen genutzt werden und sollen bei der Belebung der Strasse beitragen.

Gastronomie

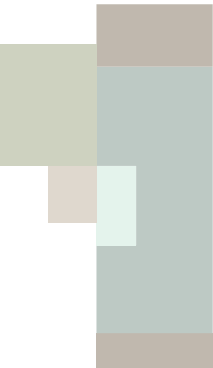
Die Gastronomie direkt am Mühleplatz im Zentrum Uzwils bietet die Möglichkeit eine Erfrischung zu geniessen oder etwas zu essen. Somit soll ein Beitrag zur Belebung der Bahnhofstrasse geleistet werden.

Erschliessung

Sowohl die Büros als auch die Wohnungen sind Strassenseitig erschlossen.

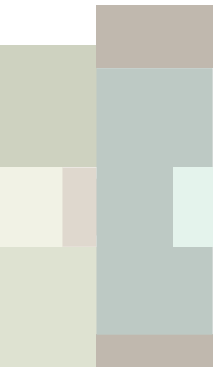
Im geplanten Gebäude entstehen 24 neue Wohnungen. Unabhängig von der Grösse werden sie alle durch die Schotten gegliedert. Ein mittig verlaufendes Band gliedert zusätzlich die Nebenräume der Wohnungen. Somit streckt sich der Wohnbereich von der Bahnhofsstrasse quer zum Hof und man hat den Blick und einen Ausenraum in beide Richtungen. Dabei orientieren sich alle an dem Grundtyp der 3.5 Zimmer-Wohnung. Durch ein ergänzendes Zimmer wir die Wohnung vergrössert und durch ein reduzieren des Zimmer verkleinert. Mit dem 14 m² grossen Schaltzimmer, das jeder Wohnung zusteht, ist die Wohnung individuell einzurichten. Geöffnet kann es den Wohnbereich vergrössern und geschlossen kann es als Zimmer oder Büro dienen.

- Eingangsbereich
- Wohn- und Essbereich
- Schaltzimmer
- Schlafzimmer
- Badezimmer
- Vorzone
- Balkon / Loggia



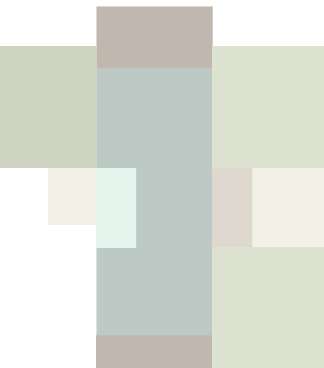
2.5 Zimmer Wohnung

- 55 m2 gesamtfläche
- kleines Badezimer
- Schaltzimmer = Schlafzimmer



3.5 Zimmer Wohnung

- 78 m2 gesamtfläche
- grosses Badezimer
- Schaltzimmer
- Schlafzimmer



4.5 Zimmer Wohnung

- 97 m2 gesamtfläche
- kleines und grosses Badezimer
- Schaltzimmer
- zwei Schlafzimmer

Konzept | Grundriss Büro

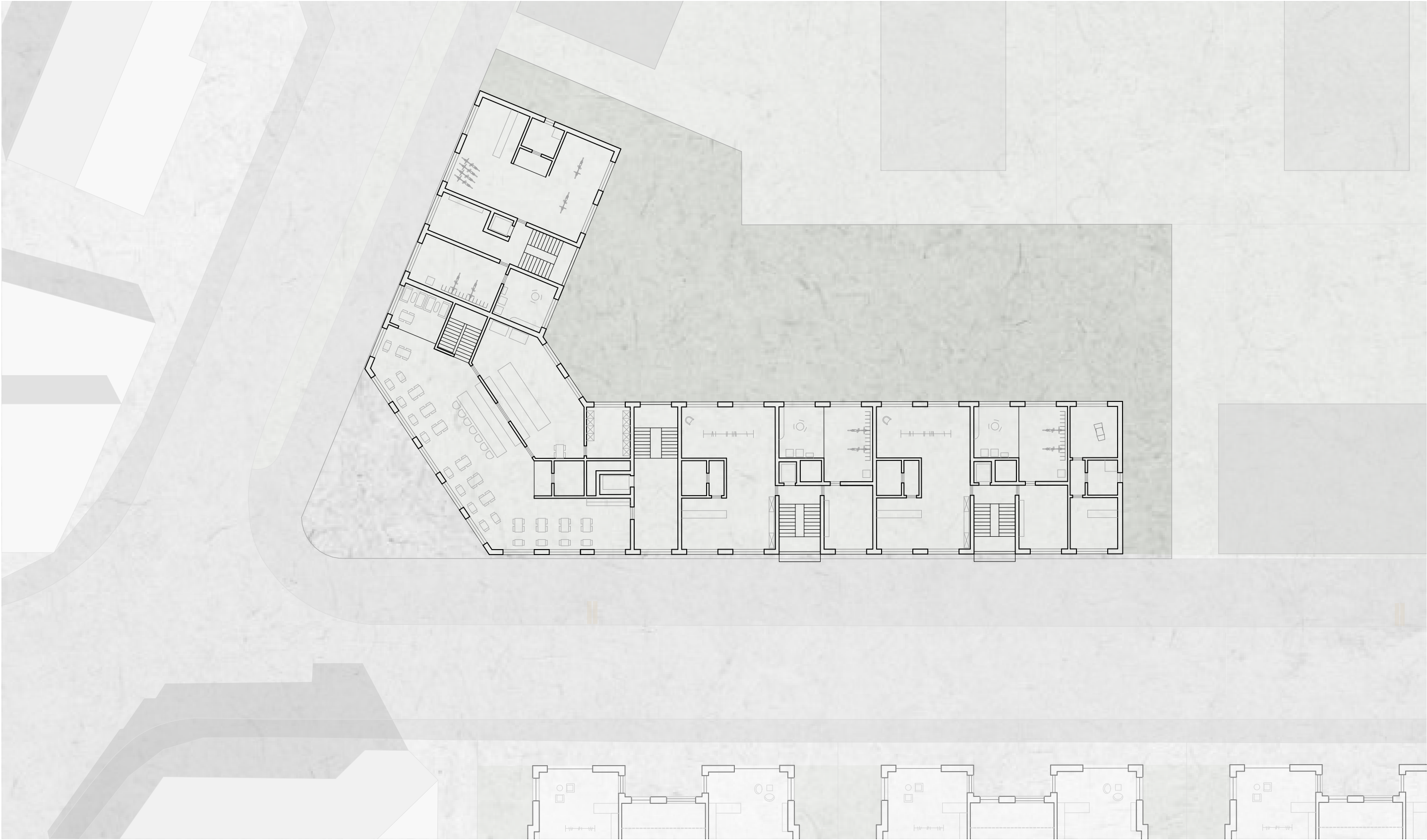
Direkt am neugestalteten Mühleplatz befinden sich die grosszügigen Büroräumlichkeiten mit dem Blick ins Zentrum Uzwils. Das Grossraumbüro verfügt, ähnlich wie in den Wohnungen, über Räume, die geöffnet oder geschlossen werden können. Auch sie bieten den Blick zum Hof und zur Strassenseite.



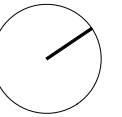
Büro

- 280 m2 gesamtfläche
- 210 m2 Arbeitsbereich und Sitzungszimmer
- 70 m2 Aufenthaltsbereich und Nebenräume

- Eingangsbereich
- Bürofläche
- Aufenthaltsbereich
- Sitzungszimmer
- Einzelbüro
- Badezimmer
- Vorzone
- Abstellraum

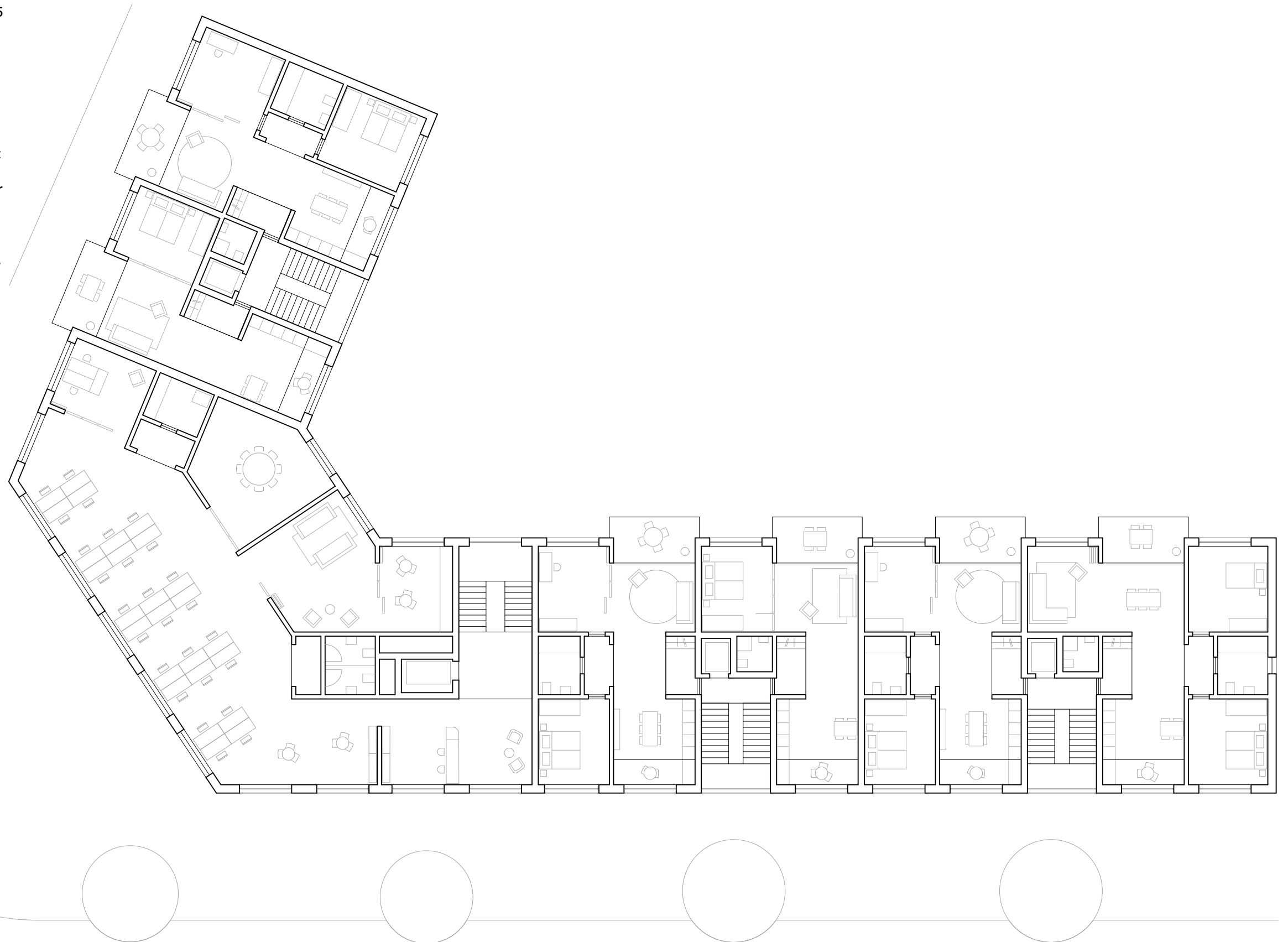


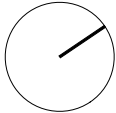
Grundriss | Regelgeschoss



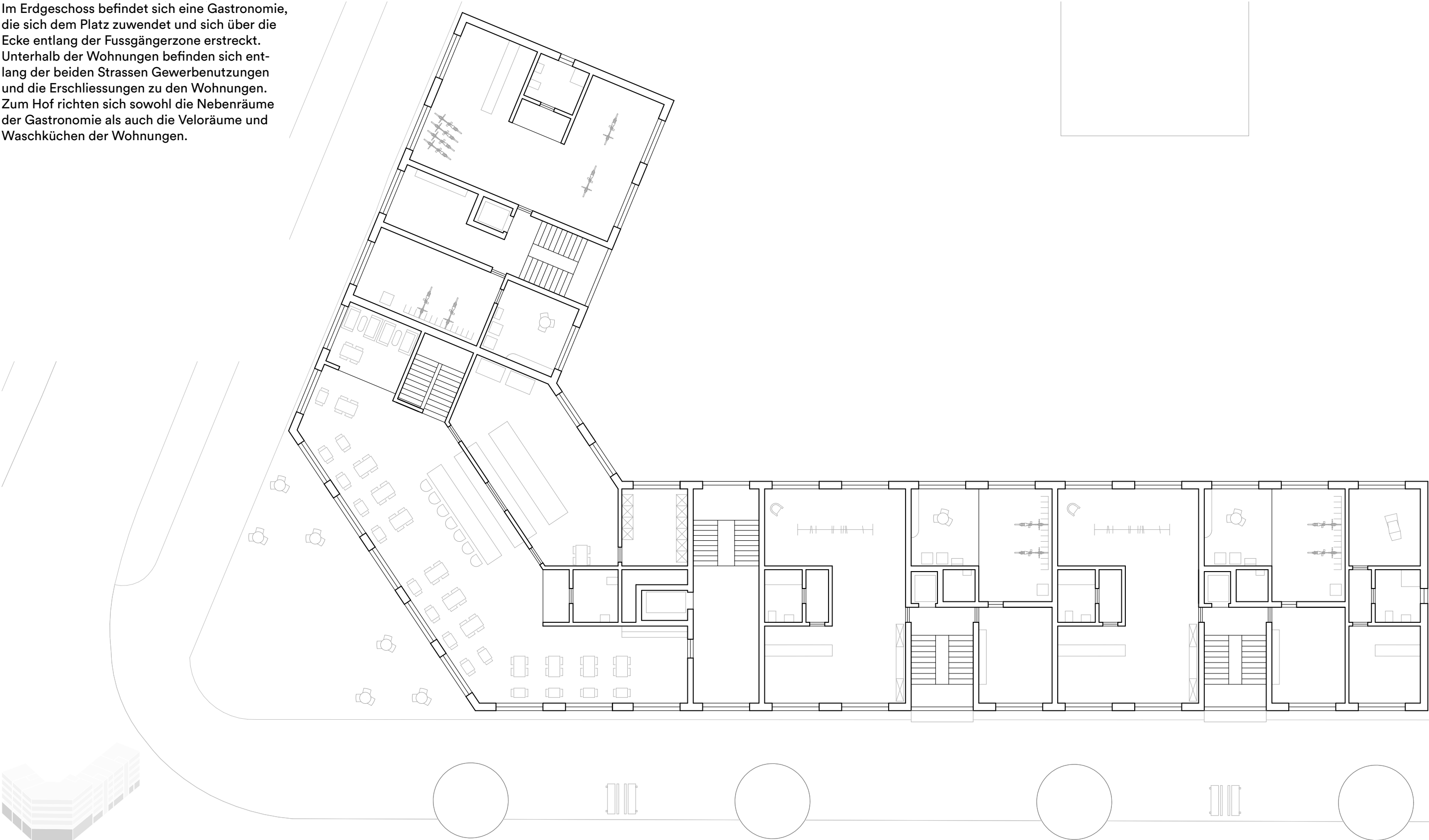
Im Regelgeschoss befinden sich jeweils drei 3.5 Zimmer-Wohnungen, zwei 2.5 Zimmer-Wohnungen, eine 4.5 Zimmer-Wohnung und ein Grossraumbüro.

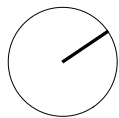
Mit dem durchgestreckten Wohnen ist sowohl die Anbindung an den Hof als auch an den Strassenraum gewährleistet. Die Wohnungen entlang der Bahnhofstrasse orientieren sich mit dem Wohnraum und dem Balkon nach Nordwesten und somit zum Hof. Die Küche mit einer vorgelagerten Loggia richtet sich zur Strasse. Die Wohnungen an der Neudorfstrasse organisieren sich in umgekehrter Form, also mit dem Wohnraum zur Strasse und der Küche zum Hof. Das Büro richtet sich mit den Arbeitsplätzen zum Zentrum und mit den Aufenthaltsräumen zum Hof.



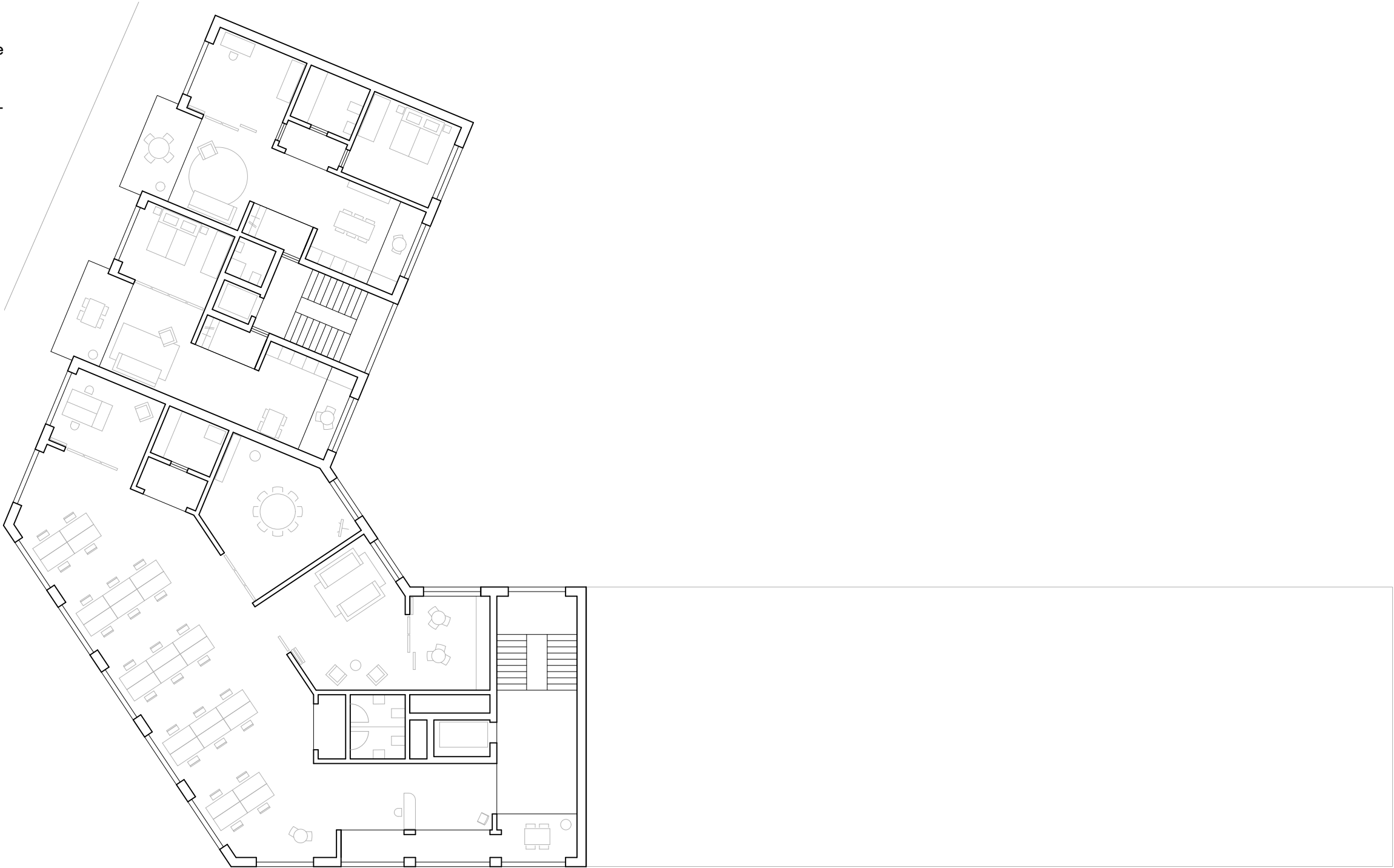


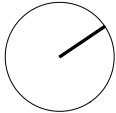
Im Erdgeschoss befindet sich eine Gastronomie, die sich dem Platz zuwendet und sich über die Ecke entlang der Fussgängerzone erstreckt. Unterhalb der Wohnungen befinden sich entlang der beiden Strassen Gewerbenutzungen und die Erschliessungen zu den Wohnungen. Zum Hof richten sich sowohl die Nebenräume der Gastronomie als auch die Veloräume und Waschküchen der Wohnungen.





Das Dachgeschoss funktioniert nach dem gleichen Prinzip wie das Regelgeschoss mit dem Unterschied, dass es entlang der Bahnhofstrasse durch den Gebäudevorsprung keine Wohnungen mehr gibt.
Das Büro erhält zusätzlich eine grosszügige Loggia im Empfangsbereich, die den Blick über die gegenüberliegenden Gebäude auf den Söntis erlaubt.



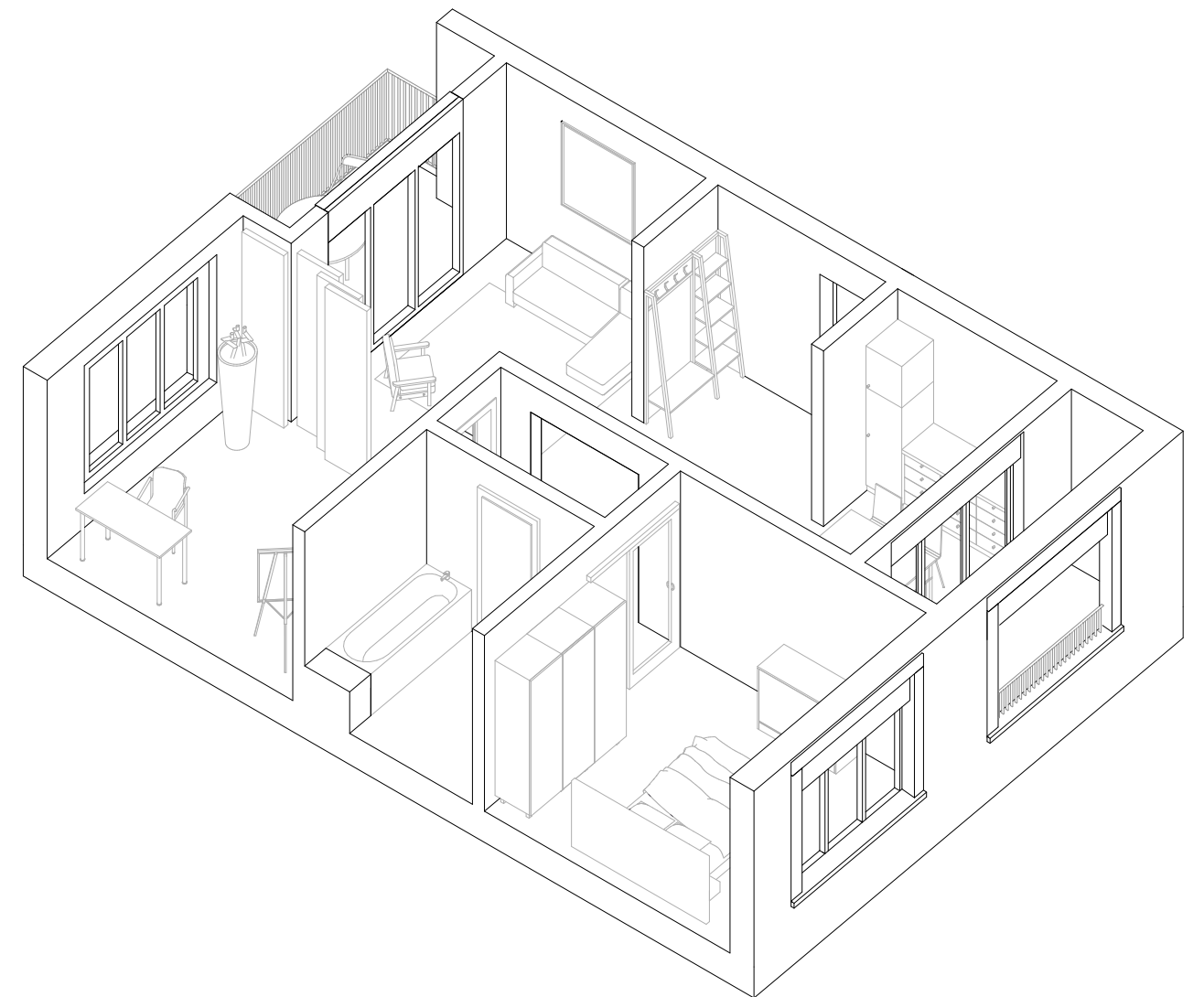
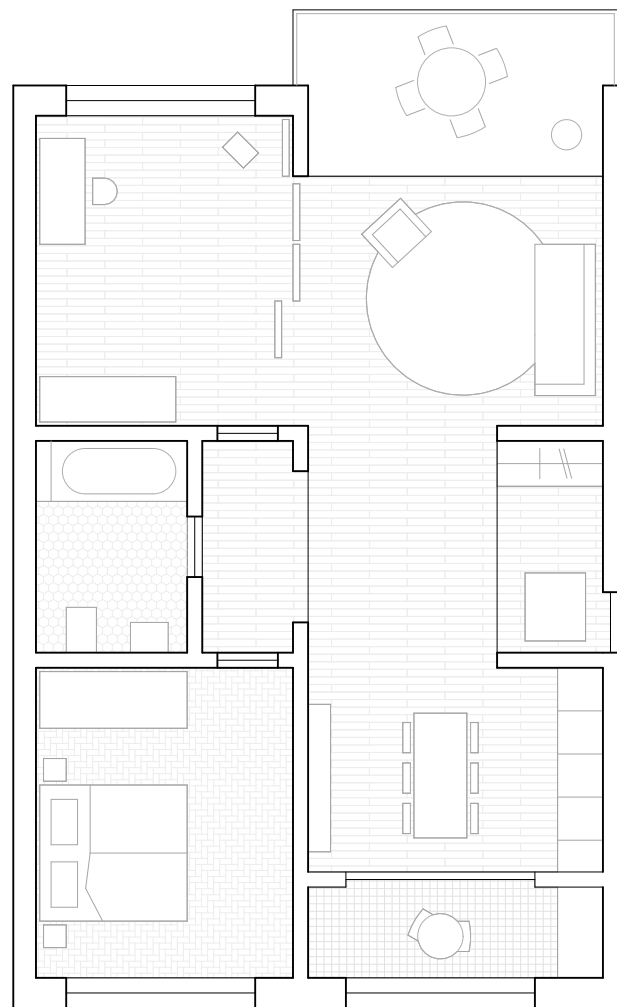


Im Untergeschoss befinden sich die Lager- und Nebenräume der Gewerbenutzungen und der Gastronomie sowie die Kellerräume der Bewohner.



Wohnungen | Axonometrie 2.5 Zimmer-Wohnung

Die 3.5 Zimmer-Wohnung zeigt als Grundtyp auf, wie sich die Wohnungen organisieren. Im Wesentlichen teilen sie sich durch die Schotten in zwei Spalten: rechts die privaten Räume und links die Wohnräume. Dabei kann das Schalterzimmer als geschlossenes, halb offenes oder geöffnetes Zimmer verwendet werden. Die beiden Vorzonen bieten einerseits etwas mehr Privatsphäre und andererseits eine leichte Trennung von der Küche zum Wohnbereich.

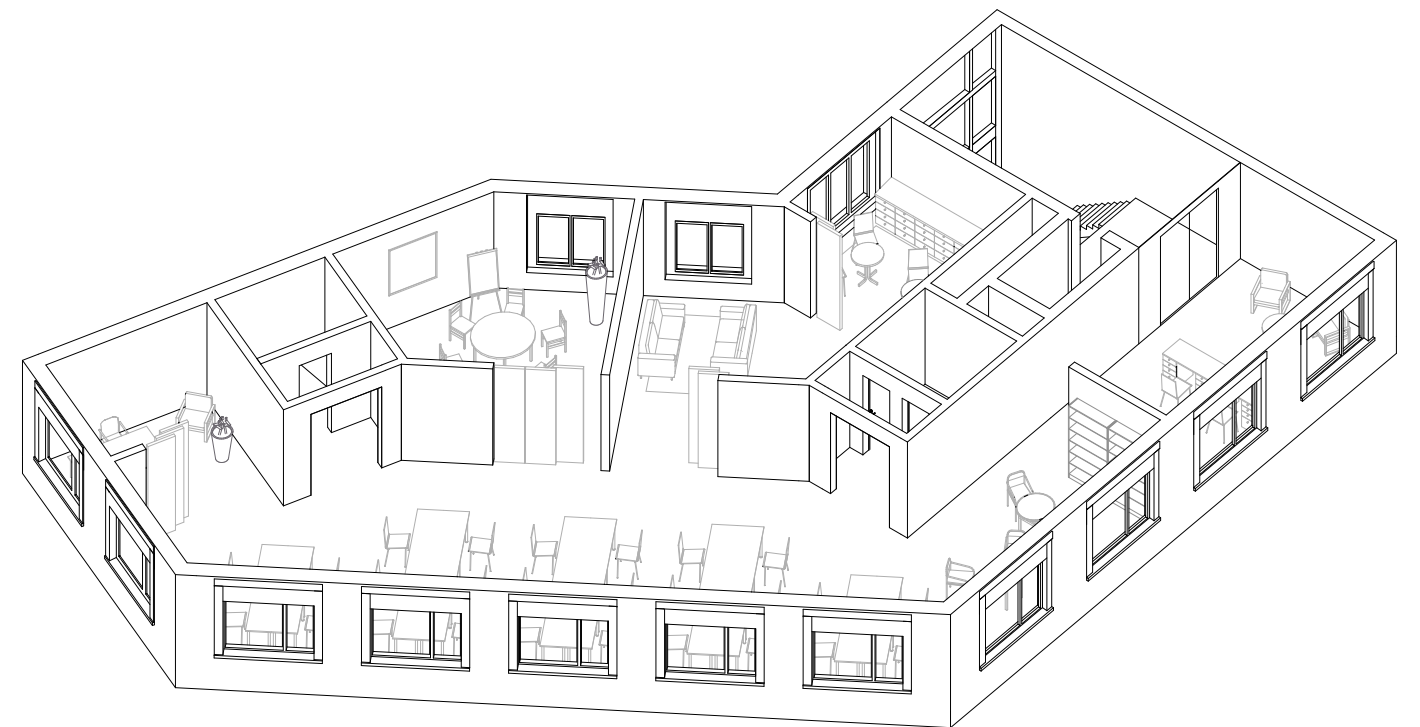
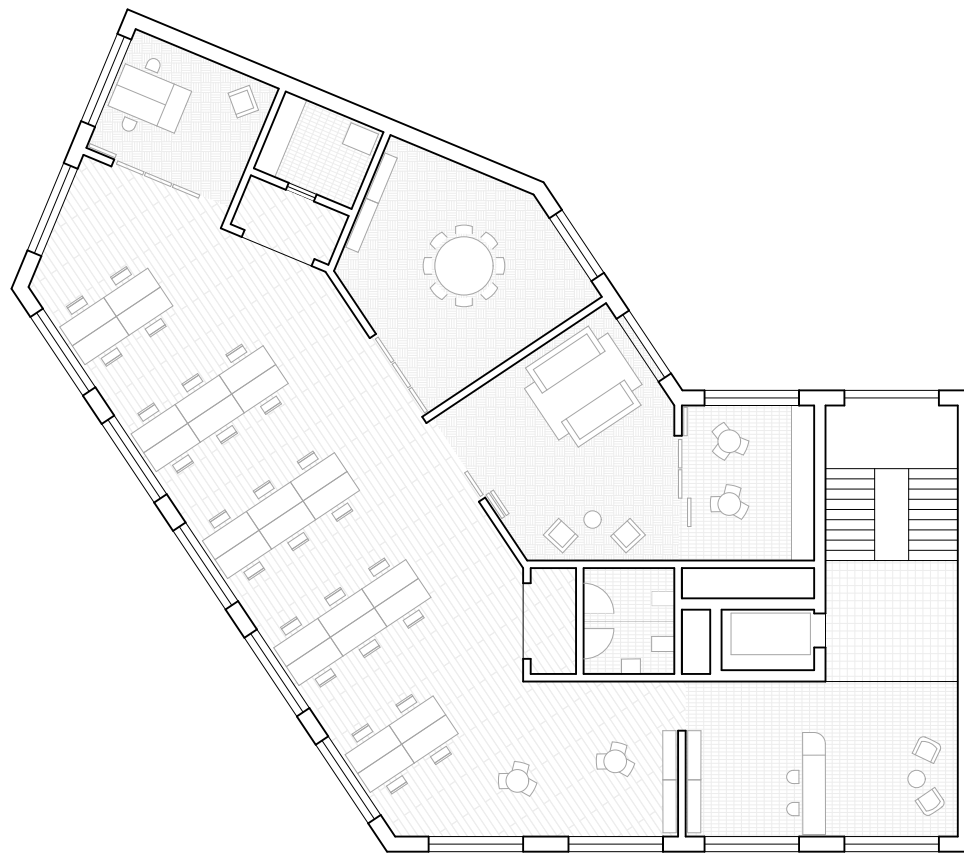






Büro | Axonometrie

Das Büro erhält durch seine Formgebung viel Lichteinfall und den Blick in verschiedene Richtungen. Das Sitzungszimmer, das Büro des Vorgesetzten und der Aufenthaltsbereich können ebenfalls mit einer verstellbaren Wand geschlossen oder geöffnet werden.



Fassaden

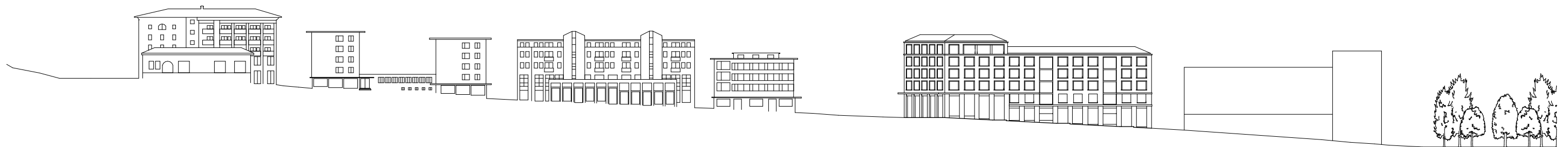
Die Fassade orientiert sich mit ihrer Länge den bestehenden Gebäuden.

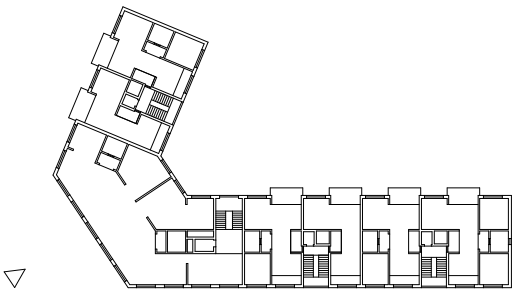
Das Erdgeschoss bringt durch die vertikale Gliederung einen städtischen Charakter. Die Lochfassade wird durch die grossen Fenster und die verputzte Fassadenfläche gegliedert, wobei das Verhältnis zueinander im Einklang ist.

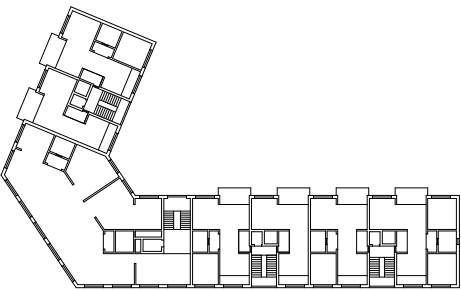
Die hohe Erdgeschosszone wird durch ein Mezzaningeschoss und einen Dachversprung ausgeglichen und somit wird die Topografie aufgenommen

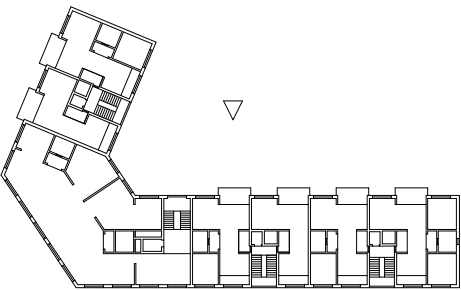
Durch die Vordächer und Friese werden die beiden Gebäudevolumen miteinander verbunden.

Durch den Ausdruck und die Gliederung macht das Gebäude einen wesentlichen Schritt vom Dorf in Richtung Stadt.





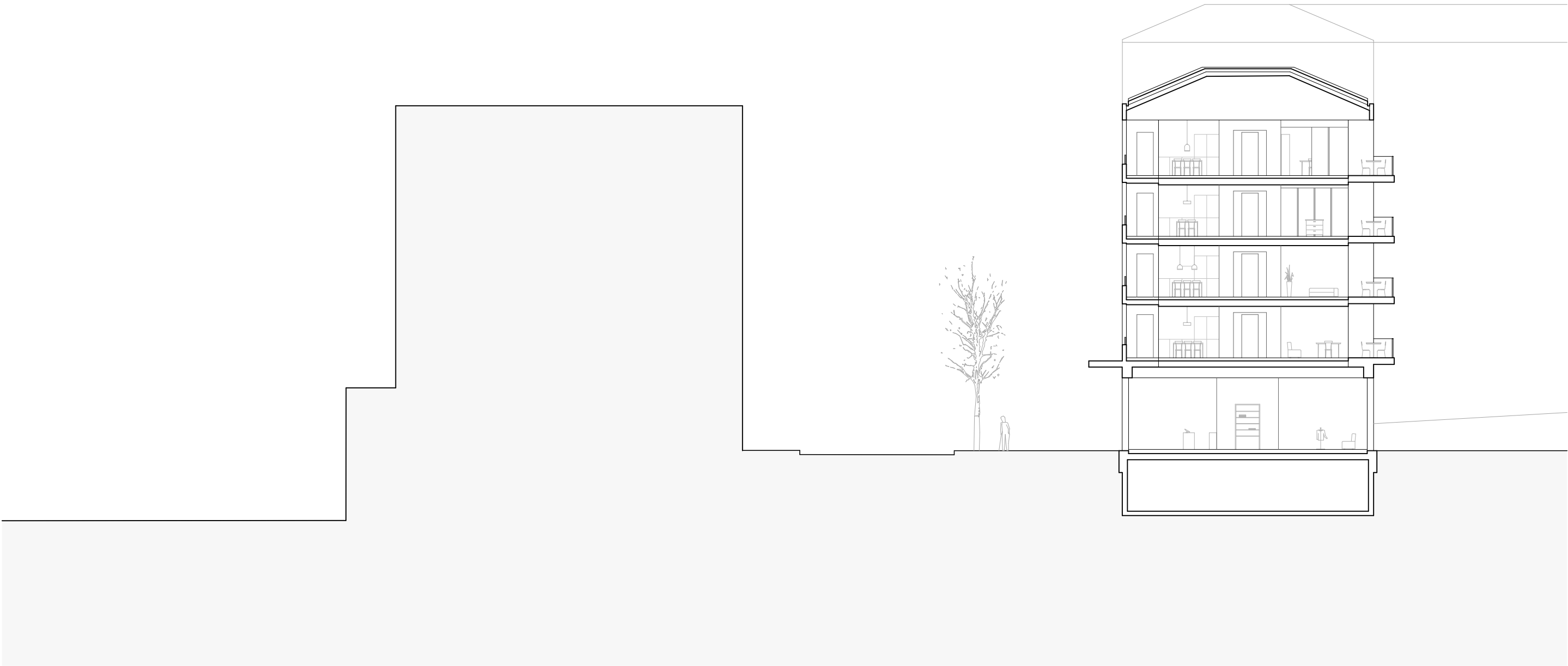
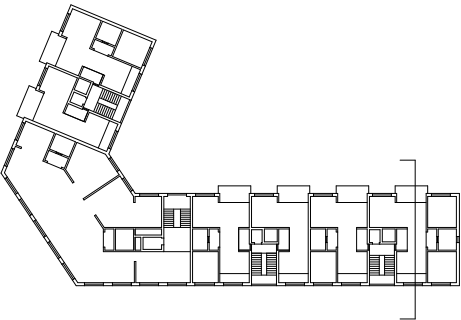






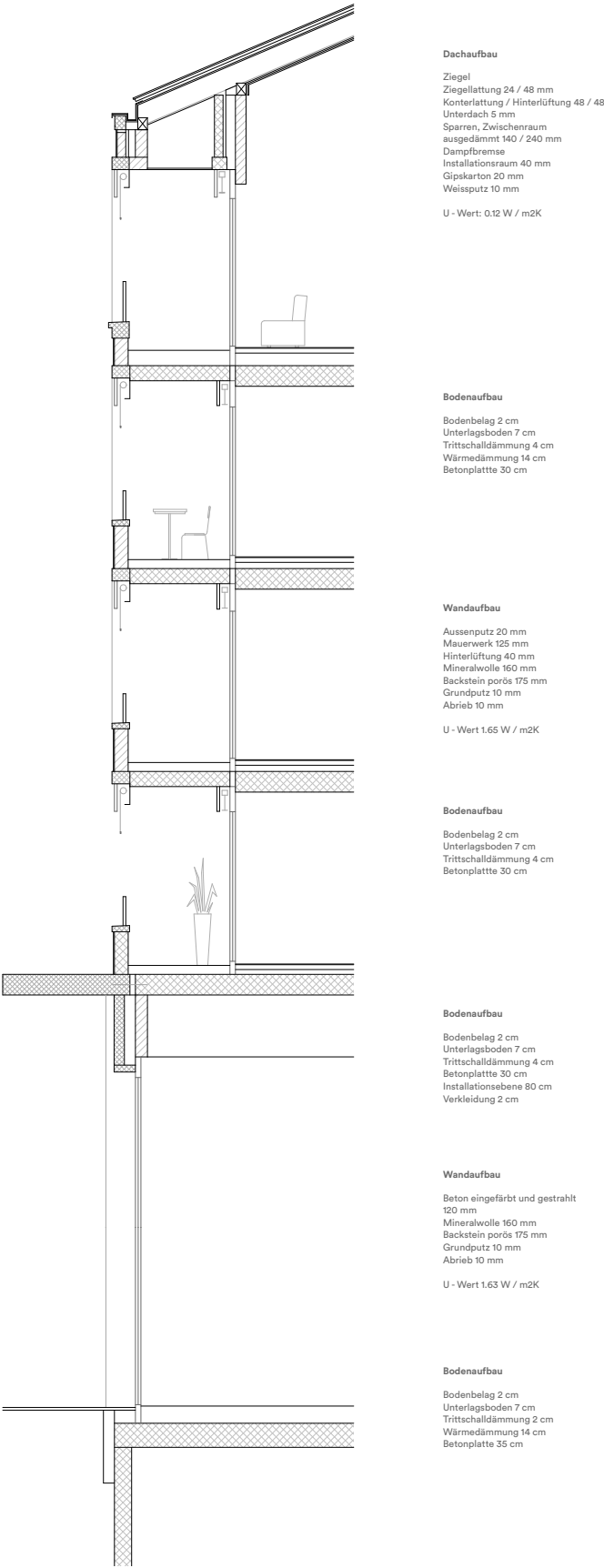
Schnitt | Gebäude

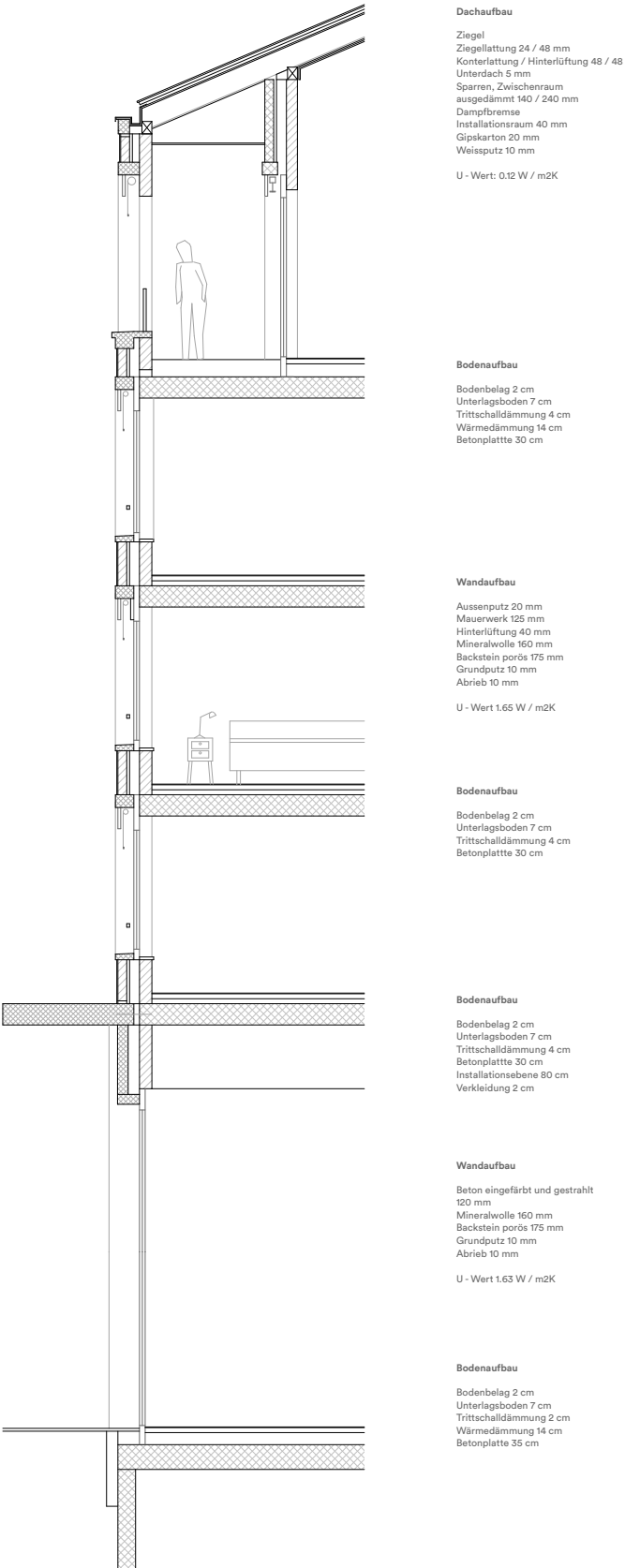
Im Querschnitt werden die beiden Gebäudevolumen entlang der Bahnhofstrasse gegenübergestellt. Die Strassenbreite und die Gebäudehöhe ergeben zusammen ein übliches Verhältnis von 1:1. Im Gebäudeschnitt wird das Prinzip des durchgestreckten Wohnens klar und die beidseitigen Aussenräume ermöglichen die freie Wahl der Ausrichtung.



1: 200

Im Fassadenschnitt werden die Verhältnisse der Fensteröffnungen zu den Brüstungshöhen beziehungsweise zu der Fassadenfläche klarer. Die kniehohe Brüstung mit dem kleinen Geländer ergibt eine geschützte Loggia und doch einen guten Ausblick mit viel Lichteinfall. Das Gebäude wird mit einem Doppelschalenmauerwerk ausgeführt. Dabei ist die innere Schicht tragend und die äussere sorgt für einen robusten Untergrund für den Putz. Zusätzlich hat die zweite Schale eine Schalldämmende Wirkung. Im Erdgeschoss wird die äussere Schale in eingefärbtem und gestockten Beton ausgeführt. Die Fenstereinfassungen und Friese erfolgen im selben Material. Die Fassade erzielt ein städtisches Erdgeschoss mit einem dörflichen Charakter, der in den darüber liegenden Geschossen zu finden ist. Trotzdem findet alles gut zusammen.





Eine Strasse mit Aufenthaltsqualität | Soziale Räume

«Mit einem gefassten und abwechslungsreichen Strassenraum soll die Qualität und Identität von Uzwil gestärkt und belebt werden.»
(These Denis & Michelle)

Die Auseinandersetzung mit dem Strassenraum in einer Stadt ist für die Aufenthaltsqualität des Ortes essenziell. Architektinnen und Architekten setzen sich täglich mit Räumen auseinander. Dieser existiert jedoch nicht nur im Innern eines Gebäudes, denn zwischen den Häusern werden ebenfalls Räume aufgespannt. Diese werden einerseits als Weg, andererseits aber auch als Begegnungszone oder Aufenthaltsbereich genutzt. So profitiert die Gesellschaft von den daraus entstehenden sozialen Interaktivitäten.

Was belebt eine Stadt? Wo finden Begegnungen statt? Wie kann eine Stadt oder dessen Strassenraum abwechslungsreich gestaltet werden? Was beinhaltet eine Strassenraumgestaltung?

Einfache Fragen, die in ihren Antworten nicht individueller und komplexer sein könnten. Nicht jede Stadt kann gleich funktionieren wie die andere. Geologische Faktoren wie die Topografie, die beispielsweise für die Physiognomie oder auch die Blickbezüge grundlegend sind, gestalten eine Stadt unausweichlich mit. Auch der geometrische Ort, beziehungsweise das Klima, ist für die Stadt und deren Stadtleben prägend. Diese Faktoren können vom Menschen nicht beeinflusst werden. Anders ist die Situation bei der Stadtmorphologie. Diese Strukturen wurden über Jahrhunderte vom Menschen geschaffen und lassen die Entwicklung eines Ortes nachvollziehen. In der folgenden Arbeit werden zwei wichtige, vom Menschen geschaffene Räume beschrieben. Dabei werden allgemeine Problematiken aufgezeigt, Konzepte ausgearbeitet und spezifische Lösungsansätze für



Belebter Strassenraum Berlin | Abb. 24

Eine Strasse mit Aufenthaltsqualität | Strassenmöblierung

Denis Cucchia

Das Leben in den Strassenräumen unterscheidet sich von Ort zu Ort sehr stark. Abgesehen von der Mentalität der Menschen und den Temperaturen hat darauf vor allem die architektonische Gestaltung des Strassenraumes und dessen Möblierung einen grossen Einfluss. Sie bilden die Grundlage, ob Interaktionen möglich sind oder nicht und geben dem Raum eine Qualität. Durch das Bewusstsein der vorhandenen Elemente können weitere bestimmte Faktoren ergänzt werden, um das öffentliche Leben in den Strassen zu fördern. Das heisst, dass, wenn Interaktionen gefördert werden sollen, die vorhandenen Elemente gezielt analysiert werden müssen.

Der öffentliche Raum im Zentrum Uzwils wurde bislang nur selten bis gar nicht für einen Aufenthalt genutzt. Ziel meiner Arbeit ist eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität der Bahnhofstrasse, die den zentralen öffentlichen Raum in Uzwil darstellt, jedoch bisher nur wenig Zentrumsfunktionen und Charakter hatte. Erreichen möchte ich das, indem ich die Bahnhofstrasse fussgängerfreundlicher gestalte und neue, einladende Elemente bewusst anordne. Dabei stütze ich mich auf verschiedene Grundsätze und Erkenntnisse des dänischen Architekten und Stadtplaner Jan Gehl (2012) aus dem Buch «Leben zwischen Häusern».

Problematik

Der Verkehr, der das Auto mit sich in die Strassen bringt, stellt ein grosses Problem für das Leben in den Strassenräumen dar. Allein die Geschwindigkeit, die dem menschlichen Wesen nicht entspricht, schränkt das öffentliche Leben enorm ein. Aber auch auf die strukturelle Entwicklung der Städte hat das Auto einen grossen Einfluss. Wo Strassen immer breiter werden, entwickeln sich die Gebäude immer mehr in die Höhe. Dadurch werden die Sichtbezüge durch die grossen Entfernungen stark eingeschränkt. Wenn die Distanzen zu gross sind, um etwas zu erkennen, sind weder Begegnungen möglich, noch kann etwas Neues entdeckt werden. Zudem verzichten Architekten und Architektinnen beispielsweise oft auf Fassadendetails, da diese aufgrund der grossen Distanz ohnehin nicht erkannt werden können. Somit wird es für die Gesellschaft uninteressant, sich in öffentlichen Räumen aufzuhalten und sie benutzen die Strassen nur noch für notwendige Aktivitäten (Gehl 2012, S. 65-68).

Uzwil ist eine von der Industrialisierung geprägte Stadt. Als die Bahnlinie durch das unbebaute Gebiet geführt wurde, entwickelte sich die Maschinenbauindustrie. Durch das Ansiedeln der Arbeiter entstand dann nach und nach die Ortschaft Uzwil. Der Bahnhof und die

Industrie stellen bis heute die beiden Identifikationspunkte des Ortes dar. Sie werden durch die Bahnhofstrasse verbunden, die auch die Zentrumsstrasse ist. Die Bahnhofstrasse in Uzwil wurde jedoch nie dafür gestaltet, damit sich die Menschen dort aufhalten, da sie weder Sitzmöglichkeiten oder Schattenplätze bietet noch Platz für Gastronomiebetriebe hat. Auch die parkierten Autos entlang der Strasse und vor den Geschäften tragen nicht zu einem gemütlichen Ambiente bei. Ein Grossteil der morphologischen Struktur ist also entstanden, als das Auto bereits begann, Bestandteil des Alltages zu werden. Dies sieht man mit Vergleich der Grössenverhältnisse einer Stadt, die Jahrhunderte zuvor entstanden ist. Wenn wir beispielsweise einen Blick nach Norditalien in die Stadt Florenz werfen, sehen wir, dass vor 500 Jahren, als das Auto noch lange kein Thema war, die Wege allein für die Fussgänger gestaltet wurden. Die Strassen waren schmaler und es wurden keine Parkplätze benötigt. Die Proportionen wurden auf den menschlichen Körper abgestimmt und nicht auf die Funktionalität des Automobils. Der Strassenraum wurde nicht nur als Weg benutzt, sondern auch als Aufenthaltsbereich, als Begegnungszone oder als Unterhaltungsgebiet. Mit diesem Gedanken möchte ich Massnahmen ergreifen, die das Leben in Uzwil fördern und Interaktionen zuzulassen.

Situation 1



Blick vom Bahnhof Richtung Zentrum

Situation 2



Blick von der Industrie Richtung Zentrum

Referenz

Jan Gehl setzte sich sehr intensiv mit der Optimierung der Lebensqualität des Menschen im Zusammenhang mit der Verbesserung der städtebaulichen Infrastruktur auseinander. Er unterscheidet in seinen Analysen zwischen notwendigen, freiwilligen und sozialen Aktivitäten.

Notwendige Aktivitäten – unter allen Umständen

„Das sind unter anderem jene Beschäftigungen, die mehr oder weniger unumgänglich sind, wie in die Schule oder zur Arbeit gehen, einkaufen, auf den Bus oder eine Person zu warten, Besorgungen zu machen oder die Post auszutragen (Gehl 2012, S.9). Weil die Aktivitäten dieser Kategorie notwendig sind, hängen sie nur wenig von den physischen Rahmenbedingungen ab. „Sie finden das ganze Jahr über unter fast allen Bedingungen statt und sind im Großen und Ganzen unabhängig von der äusseren Umgebung“ (Gehl 2012, S.9). Die Beteiligten haben also keine Wahl, ob sie die Aktivität ausführen möchten oder nicht.

Freiwillige Aktivitäten – Nur unter günstigen Bedingungen

Ganz anders verhält es sich mit freiwilligen Aktivitäten. „Sie werden nur ausgeübt, weil der Wunsch danach besteht und Zeit und Ortes zulassen – etwa ein Spaziergang, um frische Luft zu schnappen, der geniesserische Müsiggang oder ein Sonnenbad“ (Gehl 2012, S.10). Die Freiwilligen Aktivitäten finden nur bei günstigen äusseren Bedingungen statt, wenn beispielsweise Wetter und Ort dazu einladen. „Dieses Zusammenspiel ist besonders bei der Raumplanung zu berücksichtigen, da die meisten Freizeitaktivitäten, die vor den äusseren physischen Bedingungen abhängen, genau zu dieser Kategorie gehören“ (Gehl 2012, S.10).

Soziale Aktivitäten – Private Treffen

„Soziale Aktivitäten sind jene, die von der Anwesenheit anderer im öffentlichen Raum abhängen: das Spielen von Kindern, Begrüssungen und Gespräche, gemeinsame Aktivitäten verschiedenster Art und – als die meistverbreitete soziale Aktion – passive Kontakte, wie das Sehen und Hören anderer Menschen“ (Gehl 2012, S.10).



Leben zwischen Häusern | Jan Gehl

Massnahmen

Durch die vielen Arbeitnehmenden des Maschinenbaukonzerns Bühler und durch die Schülerinnen und Schüler der Dachdecker-schule, der Berufsschule und des Behindertenheimes Buecherwäldli hat Uzwil viele Leute, die «notwendigen Aktivitäten» nachgehen. Diese werden durch die örtliche Bevölkerung, die beispielsweise einkauft, ergänzt. Viele von ihnen bewegen sich vom Bahnhof bis zur Mündung in die Fabrikstrasse, wo das «Bühler»-Areal beginnt. Mit einer Länge von 500 Metern ist dies eine Distanz, die von den meisten Menschen problemlos zu Fuss zurückgelegt werden kann. Mit diesen verhältnismässig vielen Menschen, die sich in diesem Strassenraum bewegen, wäre eine gute Grundlage für das soziale Leben in Uzwil gegeben. Leider findet man an der Bahnhofstrasse aber kaum etwas, das zum Verweilen einlädt, beziehungsweise einen gar dazu verleitet, extra ins Zentrum zu kommen. Somit finden freiwillige Aktivitäten im Zentrum Uzwils überhaupt nicht statt und resultierend daraus gibt es praktisch keine Möglichkeiten für die Entstehung sozialer Aktivitäten. Anhand dieser Untersuchungen und analytischen Feststellungen wurde ein Konzept ausgearbeitet, wie der Strassenraum neugestaltet werden soll und was dabei beachtet werden muss.

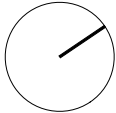
Konzept

Das Trottoir der Bahnhofstrasse wird einseitig von zwei auf acht Meter verbreitert und mit einer Baumreihe als einseitige Allee gestaltet. Der Bodenbelag der Fussgängerzone wird in Natursteinplatten ausgeführt. Die Geschwindigkeitsbegrenzung der Strasse wird von 50 km/h auf 30 km/h reduziert. Diese Begegnungszone verläuft, wie in der Situation ersichtlich, in Bahnhofsnähe südlich und nach der Kreuzung nördlich der Strasse. Dies soll die bewusste Wegführung der Fussgänger und Fussgängerinnen leiten. Dabei wird mindestens alle 50 Meter ein Element als sogenannter Hotspot erstellt. Ein Hotspot kann beispielsweise ein Kiosk, ein Kunstwerk, die Bushaltestelle oder eine Bar sein. Sie sind unterschiedlich anziehend, sollen aber den Strassenraum aufwerten. Sie geben den Fussgängern etwas zu sehen und

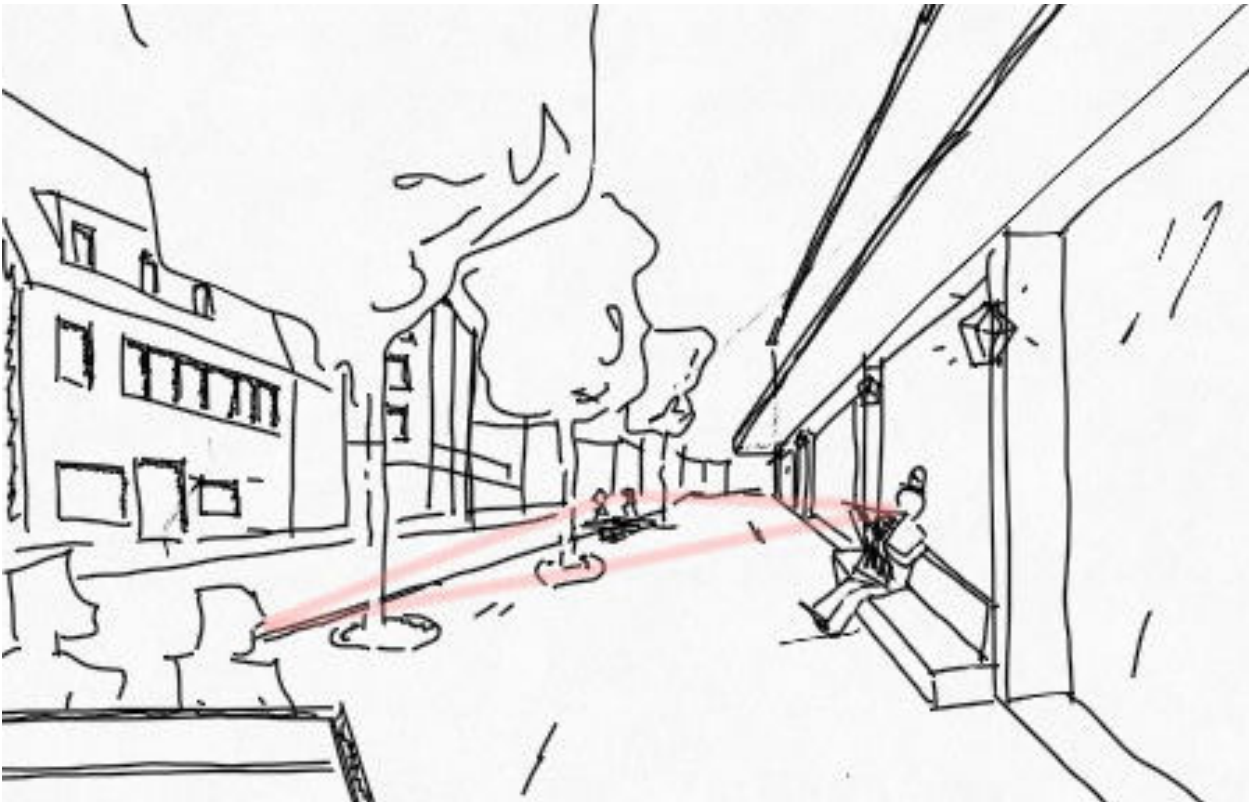
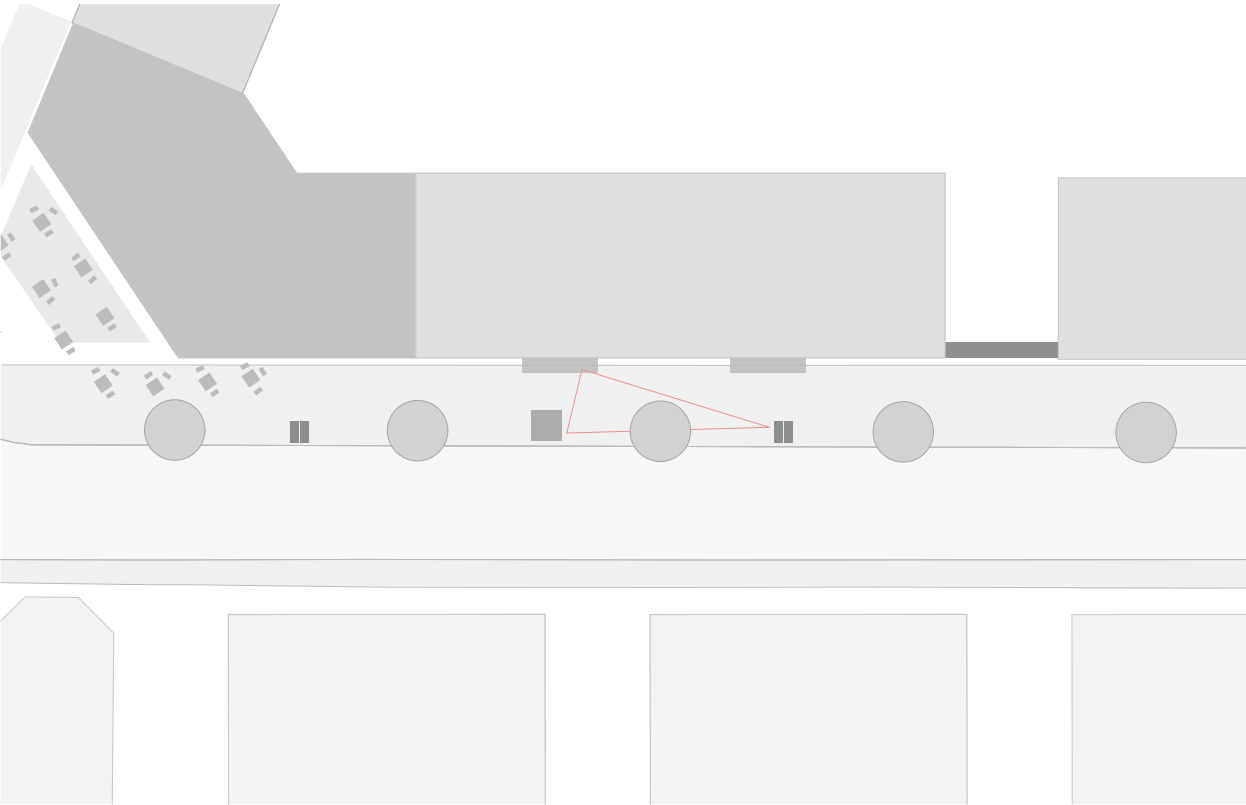
einen möglichen Grund, um stehen zu bleiben, darüber zu sprechen oder gar zu verweilen. Zwischen diesen Elementen werden jeweils Sitzgelegenheiten erstellt. Diese befinden sich dann etwa 20 bis 25 Meter von den Hotspots entfernt. Nach den Analysen von Jan Gehl werden Bewegungen als sozialer Akt aus dieser Distanz wirklich interessant und relevant, da man aus dieser Entfernung die Emotionen und Stimmungslage anderer bemerken kann und zu verstehen beginnt, was sie sprechen.

Wie oben erwähnt bilden diese beiden Faktoren den Hauptbestandteil der sozialen Aktivitäten. Ist man zu weit weg, um jemanden erkennen oder hören zu können, wird es für den Menschen uninteressant. Sitzgelegenheiten wird es zudem nicht nur als freigestellte Bänke zwischen den Bäumen, sondern auch in der Ausformulierung von Mauern, Nischen oder dem Sockel einer Statue als integrierte Sitzgelegenheit geben. Es ist bekannt, dass Menschen ohne körperliche Einschränkung solche Sitzgelegenheiten bevorzugen, da sie sich geschützter vor kommen, wenn hinter ihnen nichts los ist (Gehl 2012, S. 155).

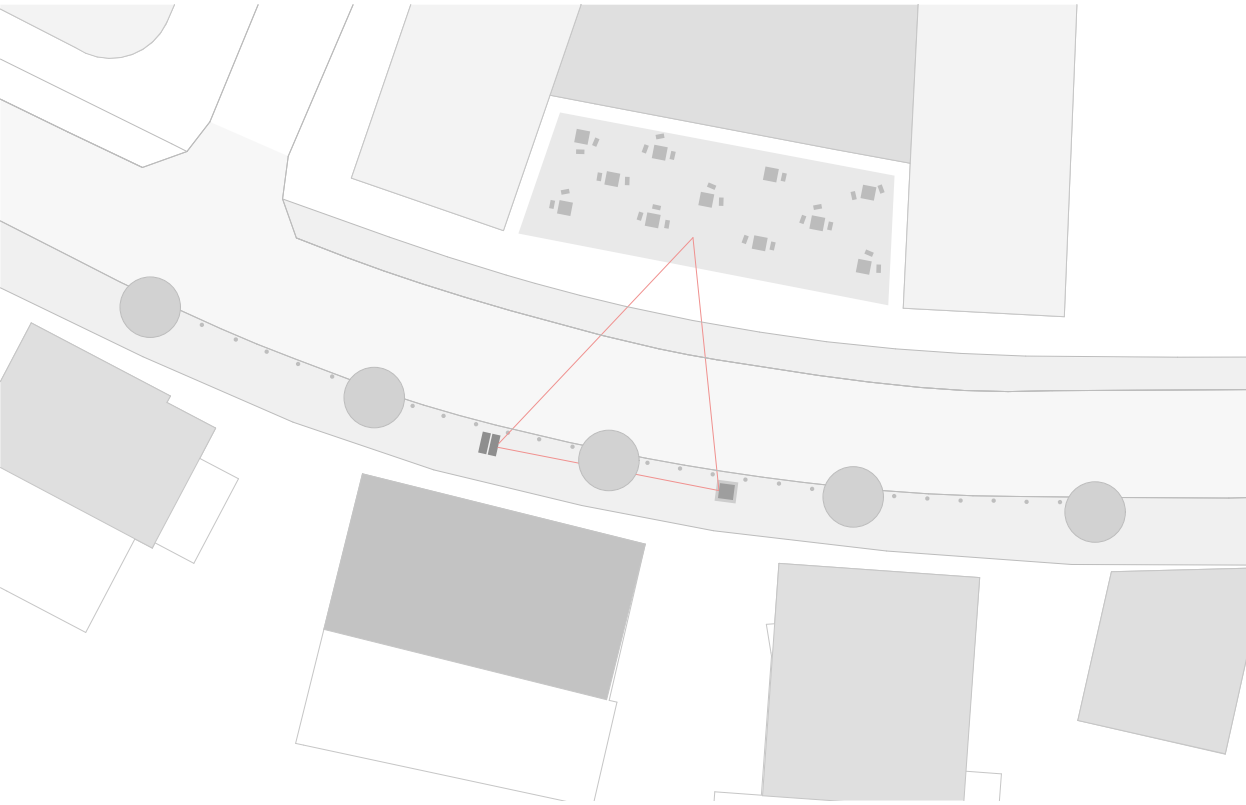
Diese Elemente sollen die Fussgänger, die notwendigen Aktivitäten nachgehen, einladen, etwas in eine Bar trinken zu gehen, ein Sonnenbad auf einer Bank zu nehmen oder über ein Kunstwerk zu diskutieren. Mit den freiwilligen Aktivitäten wird das Potenzial für Interaktivitäten gestärkt und der Strassenraum somit zu einem interessanten Ort für die Menschen in Uzwil geschaffen.



Situation 1



Situation 2



Eine Strasse mit Aufenthaltsqualität | Strassenmöblierung

Umsetzung

Für die genauere Ausformulierung des Strassenraumes wurde ein Konzept über die markante Strasse im Zentrum von Uzwil erarbeitet. Dabei wurden Hotspots und Sitzgelegenheiten in eine Konstellation gesetzt, die Sichtbezüge zulässt. Teilweise haben diese Elemente mit der Geschichte des Ortes zu tun. Sie sollen den Strassenraum aufwerten und Menschen anziehen. Dies kann sowohl aktiv als auch passiv passieren. Oft sind es nicht in erster Linie die Hotspots, welche die Menschen anziehen, sondern sie sind es, die zum Verweilen und Bleiben einladen. Sie verleiten zu spontanen Gesprächen und bieten Diskussionsstoff.

In den folgenden Skizzen und Detailausschnitten werden zwei Situationen aus dem Strassenraum gezeigt. Sie zeigen eine mögliche Lösung und deren Sichtbeziehungen auf.

Auf dem Übersichtsplan auf der Seite 116/117 wird gezeigt, wo Hotspots und Sitzgelegenheiten eingeplant werden und welche Elemente dies sind.



Modellbild | Blick von der Industrie Richtung Zentrum



Modellbild | Blick vom Zentrum Richtung Industrie

Eine Strasse mit Aufenthaltsqualität | Erdgeschosszonen

Michelle Basler

Eine funktionierende Erdgeschosszone ist in seiner diversen Aufgabenbewältigung faszinierend. Wie es der Name schon sagt, ist das Erdgeschoss der Bereich des Hauses, welcher den direkten Bezug zur Erde und somit zum angrenzenden Aussenraum hat. Es ist demnach ein Bindeglied zwischen dem privaten Wohnraum und der öffentlichen Infrastruktur im Strassenraum. Wenn wir einen Perspektivenwechsel machen, die Sicht von der inneren Organisation des Bauvolumens lösen und die äussere Betrachtung auf das Erdgeschoss durch einen Passanten einnehmen, tun sich weitere Aufgabenbereiche auf. Das Erdgeschoss ist aus dieser Betrachtungsweise das Gesicht der Stadt. Es ist darum wichtig, dass dieser Bereich transparent gestaltet und für jedermann zugänglich ist. Das Programm im Erdgeschoss muss abwechslungsreich sein und auf die Bedürfnisse der Bewohner und Passanten eingehen. So drückt dies auch Jan Gehl in seinem Buch aus.

„Wo immer ich gearbeitet habe, stets ist mir der Homo sapiens begegnet – Menschen mit ähnlichen Bedürfnissen“. Jan Gehl im Interview, auf die Frage, was die wichtigsten Elemente einer lebenswerten Stadt sind.

Erst wenn auf diese Bedürfnisse eingegangen werden kann und die Erdgeschosse genutzt werden, kann dieser Bereich eine halböffentliche Zone sein, die im Austausch mit dem Strassenraum steht und diesen bereichert.

Problematik

Mit dem Strukturwandel und der Zunahme des Individualverkehrs ist das Erdgeschoss zunehmend unter Druck geraten. Erst mit dem vermehrten Verwenden des Automobils ist das Phänomen der «Anonymität» aufgekommen. Mit dem Auto kann man unabhängig von der Witterung, der Distanz sowie der Tageszeit von A nach B gelangen. Wenn man also nicht mehr zu Fuss und nur noch in einer isolierten Blechbox die Wege zurücklegt, können die alltäglichen Bewegungsströme der Gesellschaft nichts mehr für ein belebtes Strassenleben beitragen. Dies hat direkte Auswirkungen auf das Gewerbe und die Dienstleistungen in den Erdgeschossen, da die natürlichen Bewegungen der Bewohner und Passanten eines Ortes massiv zurückgegangen sind. Eine weitere Auswirkung des Autos sind die entstandenen Einkaufsperimeter an Verkehrsknotenpunkten oder auf der grünen Wiese.

Auch diese Auswirkung hat Folgen für das Kleingewerbe und die Dienstleistungen in den Erdgeschossen. Den damit ausgelösten Konkurrenzkampf, der mit dem Onlinehandel noch verstärkt wird, ist ein scheinbar unlösbarer Konflikt für Kleinunternehmer. Die Entwicklung des Strukturwandels hat für das Stadtleben einschneidende Konsequenzen. Vielerorts stehen die Erdgeschosse leer, was automatisch eine Kettenreaktion auslöst. Mit den leeren Schaufenstern im Strassenraum wird der Ort schleichend und zunehmend zu einem unbelebten und uninteressanten Ort für die Gesellschaft, was wiederum zu noch mehr Leerstand führt. Ohne ein aktives Engagement mit Massnahmenprogrammen und Konzepten wird das Leben in den Zentren der Ortschaften massiv zurückgehen.



Zugestellter Platz mit Autos an der Bahnhofstrasse in Uzwil

Massnahmen

Eine funktionierende Erdgeschosszone entsteht in der heutigen Zeit nicht mehr von allein. Die Angst vor Leerstand, Verlustgeschäften und somit Profiteinbussen ist bei Investoren und Unternehmer sehr gross und überwiegt in den meisten Fällen. Die Folge davon ist oftmals die Eliminierung des öffentlichen Erdgeschossbereiches und die Transformation in privaten Wohnraum. Es ist elementar, dass für neue Gebiets-, Zentrums und Projektentwicklungen grosse Anstrengungen in der Erarbeitung und Entwicklung von Konzepten für die Erdgeschosszone getätigt werden. Dieser hohe Stellenwert ist gerechtfertigt, da im Bereich des Erdgeschosses die Wahrnehmung der Stadt erfolgt. Im Speziellen die öffentliche Hand hat grosses Interesse daran, dass die öffentlichen Räume von hoher Qualität sind, um dem Bewohner einen attraktiven Wohnort zu bieten. Ein gutes Erdgeschosskonzept reicht für eine langfristig erfolgreiche Betreibung des Erdgeschosses jedoch noch nicht aus. Von den Rahmenbedingungen, der Strategie und dem Konzept über die Umsetzung bis hin zur Etablierung muss der Prozess begleitet und betreut werden. Erst mit der Schaffung einer Organisation wie beispielsweise eines Vereines, einer Firma oder der Spezialisierung eines Gemeindeamtes und der Übergabe der Verantwortlichkeit in dieses Gefäss, kann die Betreuung dieses Prozesses übernommen werden.

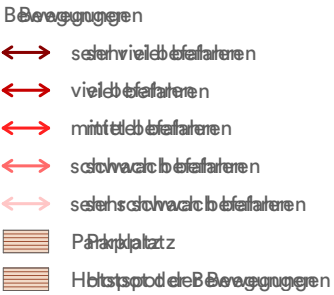
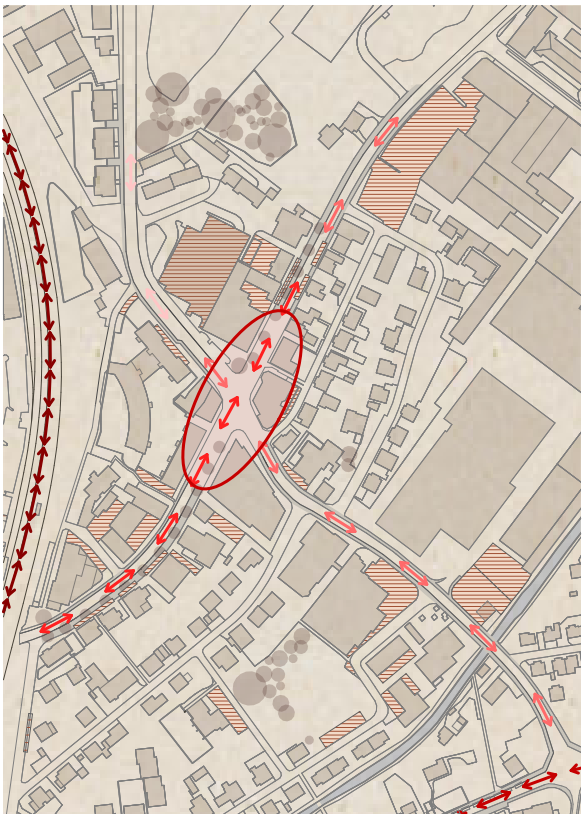
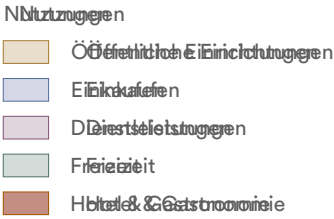
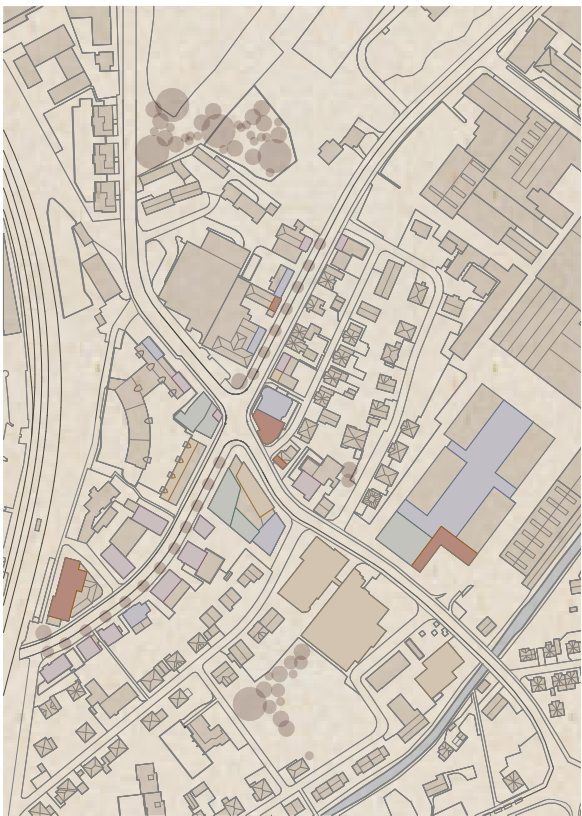
Organisation

In Uzwil wird ein Verein gegründet, der sich aus einem Organisationskomitee und diversen Mitgliedern zusammensetzt. Das Organisationskomitee bildet sich aus Berufsleuten der Gemeinde und externen Planungsbüros. Zudem gibt es von den Bereichen Bildung, Sport, Kultur und Religion jeweils eine Vertretungsperson, die jedoch nicht die gleichen Kompetenzen besitzen. Jeder kann kostenlos in den Verein eintreten und an den Veranstaltungen teilnehmen. In regelmässigen Abständen informiert der Verein seine Mitglieder über die Erkenntnisse und Planungsfortschritte. Es werden auch Veranstaltungen durchgeführt, die explizit die Anspruchsgruppen mit einbeziehen und Ideen

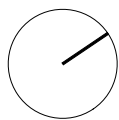
eingeholt werden. Dabei wird Transparenz geschaffen, das Verständnis und Vertrauen sowie die Identifikation jedes einzelnen zu Uzwil gefördert. Dieser Partizipationsprozess wird von Beginn an geführt und beibehalten.

Vorgehensweise in Phasen

Rahmenbedingungen | Strategie
Im ersten Schritt werden die Rahmenbedingungen und die Strategie erarbeitet. In einem Leitbild sollen die wichtigsten Bedingungen definiert werden, die später im Konzept einfließen können. Diverse Analysen zum Zentrum von Uzwil geben Aufschlüsse darüber, was bereits gut funktioniert und wo offene Bedürfnisse vorhanden und Verbesserungen notwendig sind. Dabei werden beispielsweise die vorhandenen Nutzungen, die aktuellen Bewegungsströme oder die Distanzen und Grössenverhältnisse genauer angeschaut. Das Zentrum von Uzwil befindet sich zwischen den zwei Identifikationspunkten vom Bahnhof und der Industrie, entlang der Bahnhofstrasse. Im oberen Teil der Zentrumstrasse ist die Dichte der funktionierenden öffentlichen Nutzungen schon sehr gut. Die Diversität lässt jedoch zu wünschen übrig. Das Nutzungsangebot beläuft sich hauptsächlich auf Dienstleistungs-Unternehmen. Gastronomie und Einkaufsmöglichkeiten sind nur sehr spärlich bis gar nicht vorhanden. Im unteren Teil der Bahnhofstrasse gibt es zum jetzigen Zeitpunkt nur vereinzelt öffentliche Nutzungen. Das Potenzial wäre jedoch vorhanden, da die Bewegungsströme auch im unteren Teil relativ hoch sind. Die maximale Distanz, die im Zentrum zurückgelegt werden muss, liegt bei rund 500 Metern. Diese Entfernung ist für Jung und Alt gut zu bewältigen. Die Grösse dieses Ortes ist eine Chance, die genutzt werden soll.



Analysepläne | 1:5'000



Konzept

Anhand dieser Analysen und weiteren Untersuchungen zum Ort ist der Leitgedanke und die Strategie gereift. Der Fokus in der Entwicklung der Erdgeschosse soll auf das Angebot der Nahversorgung gelegt werden. Das Einkaufen oder die Beanspruchung einer Dienstleistung soll in kurzer Entfernung vorhanden und zu Fuss zu erreichen sein. Die Gemeinde Uzwil wird für die ersten zehn Jahre Mieter der neu entstehenden Erdgeschosse sein. Dieses Konzept bringt diverse Vorteile mit sich. Einerseits kann der Verein «Nahversorgung fürs Zentrum von Uzwil» den begonnenen Prozess mit der Phase der Umsetzung und Etablierung weiterhin betreuen und führen. Dies ist für eine nachhaltige Zentrumsentwicklung enorm wichtig. Andererseits kann der Verein mit dem «Center-Management-Prinzip» die angestrebte Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs anbieten und durch quer-subventionierte Mietzinsen ein Angebotsmix fördern. Die zentral koordinierte Bewirtschaftung lässt den administrativen Teil einheitlicher und einfacher gestalten, was ebenfalls Kosten einspart. Auch Facility-Services oder Marketingaktivitäten können gesamtheitlich betrachtet und umgesetzt werden. Obwohl Uzwil ein kleines Zentrum hat, kann man nicht alle Erdgeschosse in der gleichen Intensität betreiben. Es müssen Schwerpunkte gesetzt werden, um die Besucher zu lenken. Mit einem Masterplan sollen solche Hotspots definiert und Synergien erkannt und genutzt werden. Mit dieser Intensivierung einiger Erdgeschosse gegenüber anderen werden eher ruhige und mehr frequentierte Bereiche entstehen. Dies soll bewusst so gefördert werden. Mit unterschiedlich hoch frequentierten Ladenflächen sowie unterschiedlichen Grössen und Ausbaustandards können auch die Mietzinse verschieden hoch sein. Dies lässt eine grössere Diversität in den Nutzungen zu. Der Verein «Nahversorgung fürs Zentrum von Uzwil» hat zusätzlich die Möglichkeit, mittels Mietreduktionen gewünschte Gewerbe-gattungen zu begünstigen und so die Nahversorgung in Uzwil zu gewährleisten.

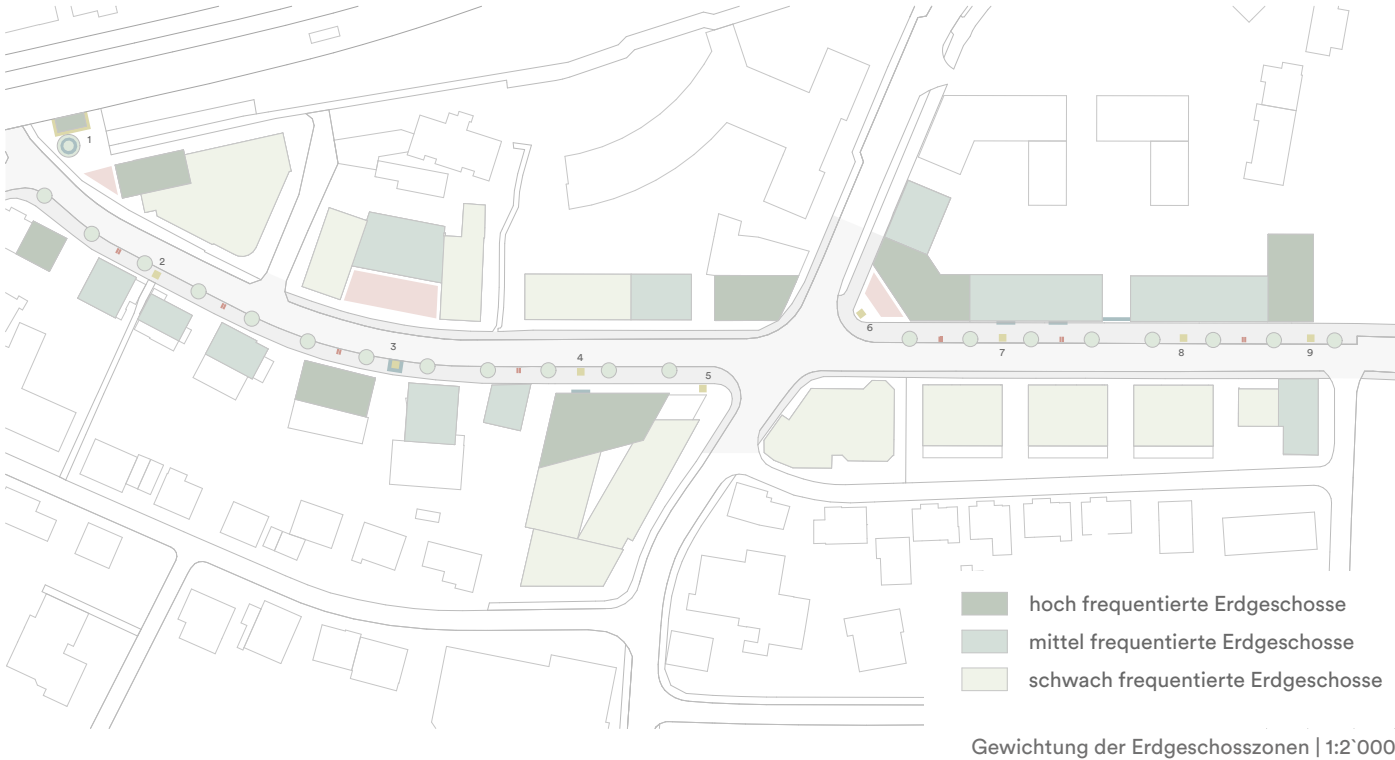
Umsetzung | Etablierung

Damit dieses Konzept umgesetzt werden kann, müssen architektonische Mittel gefunden werden, damit die Erdgeschosse flexibel einsetzbar sind. Die Grundrisserarbeitung muss daher offen gestaltet und flexibel nutzbar sein. Eine hohe Raumhöhe ist dabei entscheidend. Doch nicht nur in der inneren Organisation müssen die Räumlichkeiten präzise entwickelt werden. Auch der Zugang zum Erdgeschoss und der Auftritt über die Schaufenster zur Strasse muss transparent und einladend ausformuliert sein. Der Übergang vom offenen Strassenraum in die halböffentliche Erdgeschosszone ist sehr wichtig, wenn eine Wechselwirkung entstehen soll.

Referenz

Das Erdgeschosskonzept in Uzwil ist inspiriert vom Entwicklungsgebiet Seestadt Aspern in Wien. Es wurde mit ähnlichen Mitteln gearbeitet, jedoch in anderen Grössenmassstäben. Zwei Eckpfeiler in einem der grössten Stadtentwicklungsgebiete Europas ist der Schwerpunkt auf die Gewährleistung der Nahversorgung sowie die Sicherung der Erstvermietung der Erdgeschosse über eine Laufzeit von zehn Jahren von einer Tochtergesellschaft der Organisation.

«Gut gestalteter öffentlicher Raum ist langfristig ein sinnvolles Investment. Es gibt Beispiele, wo die Erdgeschosse ihrer Projekte mietfrei an kleine Läden gegeben werden, deren Mischung wir vorher festlegten. Das [die Erdgeschosse] erhöht den Wert der Etagen darüber – und bereichert das Leben drum herum». Jan Gehl im Interview



Mögliche Nutzungen

hoch frequentierte Erdgeschosse:

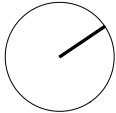
- Kiosk
- Restaurant
- Bäckerei
- Imbiss
- Lebensmittelgeschäfte
- Post

mittel frequentierte Erdgeschosse:

- Apotheke
- Kleidergeschäfte
- Papeterie
- Banken
- Dienstleistungsunternehmen wie Coiffeur, Optiker

schwach frequentierte Erdgeschosse:

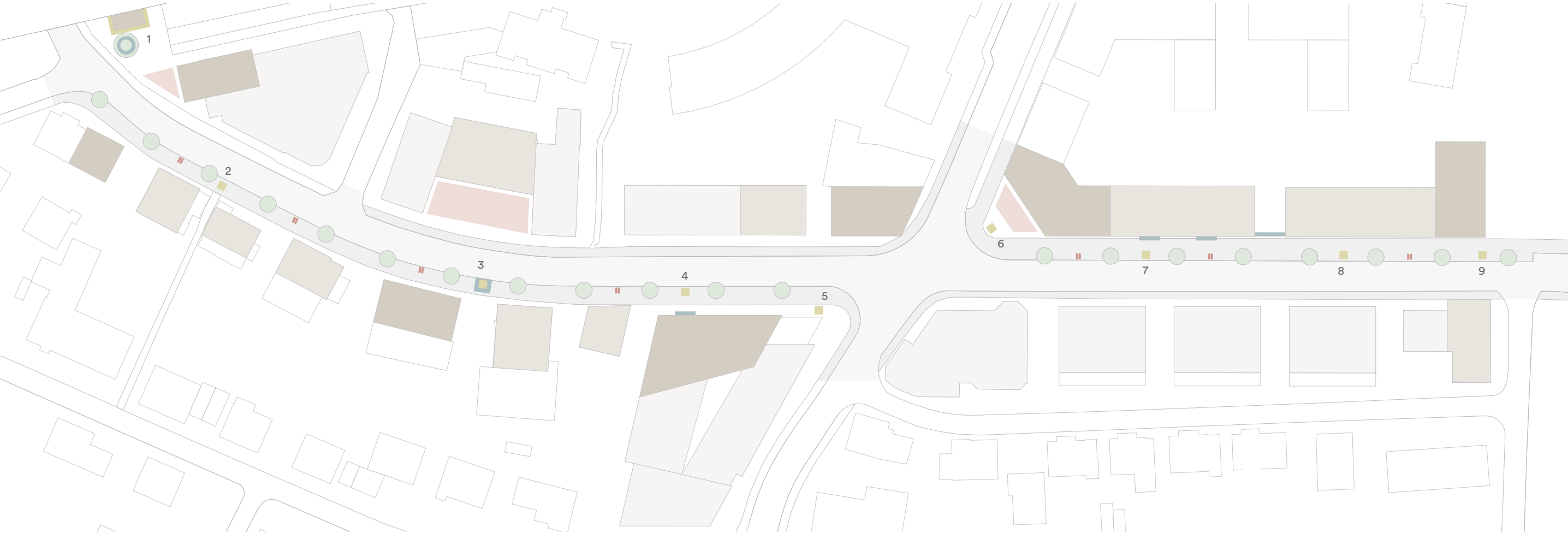
- Floristikgeschäft
- Bio-Lebensmittel
- Verkauf von Randprodukten
- Dienstleistungsunternehmen wie Reisebüro, IT-Service, Fahrradmechaniker



In dieser Grafik wird gezeigt wo die Schwerpunkte der Bahnhofstrasse Uzwil gelegt werden sollen. Die Erdgeschossnutzungen werden zwischen hoch, mittel und wenig frequentiert unterschieden. Die Strasse wird durch aktivierende Elemente und Sitzgelegenheiten ausgeschmückt.

- 1 Kiosk
- 2 Säntis Aussichtsplattform
- 3 Statue Matthias Naef
- 4 Bushaltestelle
- 5 Eingang Mühlehof Center
- 6 Pavillon mit Eisdiese
- 7 Modell Uzwil Zentrum
- 8 Alte Mühle
- 9 Tor

- hoch frequentierte Erdgeschosse
- mittel frequentierte Erdgeschosse
- wenig frequentierte Erdgeschosse
- Gastronomie
- Hotspot
- Sitzmöglichkeit
- integrierte Sitzmöglichkeit
- Baumallee



1 : 1000





Fazit | Schlusswort

Mit den vier Ersatzbauten entlang der Bahnhofstrasse wurde die Etappe zwei neu ausformuliert. Der Strassenraum wurde von der Kreuzung der Neudorfstrasse bis zur Verzweigung zur Konsumstrasse neu gefasst und nutzungsorientiert bespielt. Der Ausdruck der neuen Gebäude bringt einen städtischen Charakter in das wachsende Uzwil. Die Nachfrage nach kleinem und günstigem Wohnraum wird umgesetzt und generiert mit unterschiedlichsten Wohnformen ein durchmisches Zentrum. Die Gastronomie sorgt zusammen mit den Gewerbenutzungen für eine hohe Aufenthaltsqualität. Diese wird durch die Umgestaltung des Strassenraumes und der Gewichtung der Erdgeschossnutzungen verdeutlicht. Das Zukunftsszenario sorgt als Grundlage für die Etappe drei. Diese soll den Verlauf der Bahnhofstrasse vollenden und die Anbindung an die Industrie gewährleisten.



Literaturverzeichnis:

Quelle 1: Gehl, J. (2012). Leben zwischen Häusern. Berlin: jovis Verlag GmbH.

Quelle 2: Kühnlein, A. (23. 04 2021). www.ad-magazin.de. Von www.ad-magazin.de: <https://www.ad-magazin.de/article/jan-gehl-interview-abgerufen>

Quelle 3: RZU, mehr als wohnen, Stadtentwicklung Zürich (2018): Lebendige Erdgeschosse – Die Gestaltung von Erdgeschossen als eigenständige und interdisziplinäre Planungsaufgabe

Quelle 4: Gasteiner, Bernhard, Was tun mit der Erdgeschosszone?, Strategien zur Schaffung einer belebten Erdgeschosszone in neuen Stadtentwicklungsgebieten, Continuing Education Center Wien, 2015.

Abbildungsverzeichnis:

Einleitung		
Abb. 1	Zeichnung der Fabrik Benninger	Gemeindearchiv Uzwil: N 20 - 002
Abb. 2	Siegfried Karte, 1881	Geoportal.ch, 2'726'746, 1'256'381
Abb. 3	Bahnhof Uzwil	Gemeindearchiv Uzwil: N 101 - 089
Zeitstrahl 1		
Abb. 4	Stickerei Otto Naef	Gemeindearchiv Uzwil: N 18 - 018
Abb. 5	Kirche Henau	Gemeindearchiv Uzwil: N 12 - 098
Abb. 6	Jaquardwebstuhl	Gemeindearchiv Uzwil: N 17 - 595
Abb. 7	Bad Buchental	Gemeindearchiv Uzwil: N 17 - 454
Abb. 8	Alte Eisenbahnbrücke über die Uze	Gemeindearchiv Uzwil: N 12 - 034
Abb. 9	Dreherei, Benninger AG	Gemeindearchiv Uzwil: N 20 - 018
Abb. 10	Bahnhofstrasse Uzwil	Gemeindearchiv Uzwil: N 26 - 898
Abb. 11	Fabrikgebäude	Gemeindearchiv Uzwil: N 28 - 035
Abb. 12	Fabrikgelände, Bühler AG	Gemeindearchiv Uzwil: N 22 - 057
Abb. 13	Bahnhofstrasse Uzwil	Gemeindearchiv Uzwil: N 26 - 895
Zeitstrahl 2		
Abb. 14	Elektrifizierte Bahn	Gemeindearchiv Uzwil: N 25 - 006
Abb. 15	Flugaufnahme Uzwil ca. 1921	Gemeindearchiv Uzwil: N 17 - 334
Abb. 16	Uzwiler Wappenzeichnung	Gemeindearchiv Uzwil: N 12 - 082
Abb. 17	Einweihung neuer Bahnhof	Gemeindearchiv Uzwil: N 31 - 669
Abb. 18	Neubauquartiere, 1960	Gemeindearchiv Uzwil: N 28 - 040
Abb. 19	Alter Mühlehof	Gemeindearchiv Uzwil: N 27 - 195
Abb. 20	Autobahn in der Thurau, 1971	Gemeindearchiv Uzwil: N 23 - 001
Abb. 21	Überbauung Zentrum Uzwil	Gemeindearchiv Uzwil: N 7 - 015
Abb. 22	Raiffeisenbank Niederuzwil	Trunz & Wirth, Raiffeisenbank Niederuzwil, 2010; https://trunz-wirth.ch/projekte/neubau-raiffeisenbank-regio-uzwil [abgerufen am 12.10.20]
Abb. 23	Mühlehof Uzwil	Arson Architektur, Mühlehof Uzwil, 2010; https://www.arson.ch/php/template2.php?navi=referenzen&subNavi=mahlehof_uzwil&katID=2&subkatID=8 [abgerufen am 10.09.20]
Abb. 24	Belebter Strassenraum	Autofreie Friedrichsstrasse: Ein Pilotprojekt in Berlin Mitte, in tipBerlin, https://www.tip-berlin.de/stadtleben/politik/autofreie-friedrich-strasse-pilotprojekt-berlin-mitte/

