

Buchner Bründler Architekten AG

Buchner Bründler Architekten AG

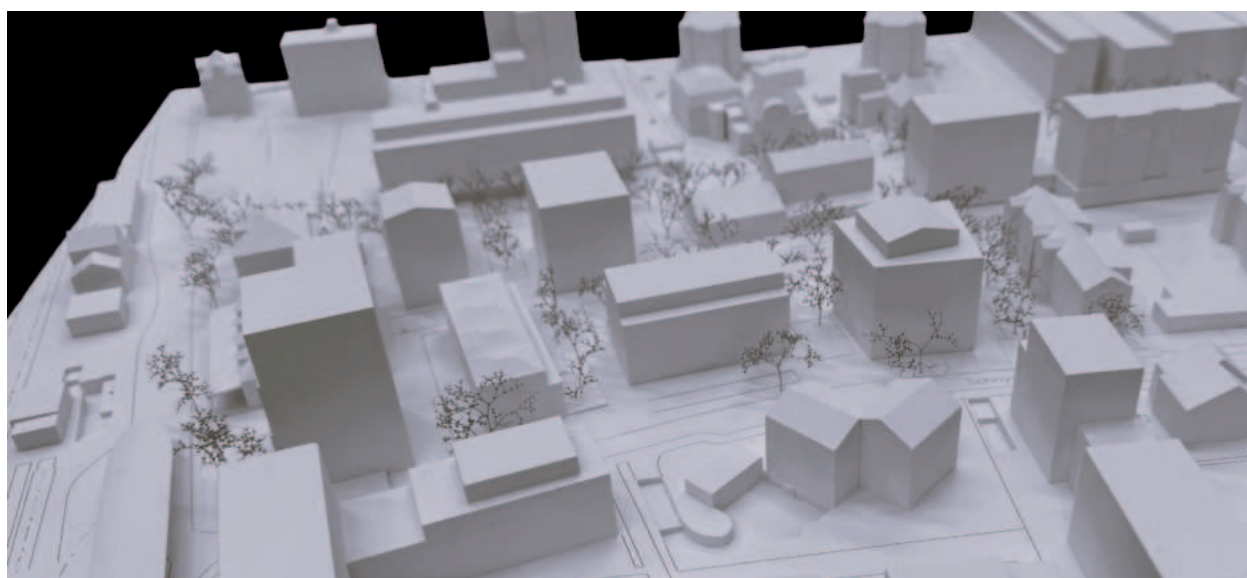
Utengasse 19
4058 Basel

Daniel Buchner
Andreas Bründler
David Formaz
Eva Meier
Jöel Keller
Estelle Ayer

Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten AG

Amthausgasse 5
3011 Bern

Zeno Zanderigo
Maurus Schifferli
Melina Kistani



In Anlehnung an das städtebauliche Gerüst der Isebahn Vorstadt mit kontinuierlich gewachsenen Strukturen, in welchen die verschiedenen Nutzungen eine selbstverständliche Symbiose eingehen, entsteht auf dem Areal Bahnhofstrasse Süd ein neues Stück Stadt. Analog zur Altstadt soll aus einer starken Heterogenität heraus eine neue Gesamtkomposition entstehen. Teppichartige Pflasterungen respektiv Grün- und Gartenflächen bilden die ruhige Basis für eine bauliche Vielfalt, welche sich in der Setzung, Ausrichtung, Höhe und Nutzung widerspiegelt.

Der heterogene Charakter des neuen Areals entsteht durch die Setzung von unterschiedlichen Volumen, die in Ausdruck und Typologie eine grosse Vielfalt und Differenzierung versprechen. Die Neubauten beziehen sich nicht auf sich selbst, sondern zeigen vielmehr eine adäquate, individuelle Reaktion auf ihre jeweilige unmittelbare Situation und ihren Aussenraum. Massgebend für die Organisation der Neubauten sind in Bahnhofnähe die Gewerbegasse und im rückwärtigen Raum der Parkhof. Die Verfasserinnen und Verfasser schlagen ein «Miteinander von Architektur und Freiraumgestaltung» vor, wo unterschiedliche Typologien an einem klaren und feinmaschigen Netz an Gassen, Wegen und Plätzen ihre Heimat finden. Jedes Haus soll eine eigene Identität im Gesamtbild erhalten.

Die aus der ersten Bearbeitungs-Phase kritisierten regelmässigen und spannungslosen Zwischenräumen sind einer differenzierten Ausarbeitung der Freiräume gewichen, denen immer noch das Spiel mit Belags- und Flächenintarsien zu Grunde liegt. Doch wurden mittels der überarbeiteten Setzung der Volumen Räume geschaffen, die sich auf der einen Seite als Parkhof zu einem grünen Gesamten entwickelt haben und in Richtung Bahnhofplatz zu einem eher städtischen, urbanen Bild mit Gassen und Plätzen. Die freiräumliche Liaison gelingt und vermag eine interessante Abfolge zu bilden – die Verspieltheit dieses Patchworks im Zusammenhang mit der individuellen Sprache der Bauten strapaziert die Liaison hingegen im Gesamtkontext. Nicht gelöst ist im Weiteren der Öffentlichkeitsgrad des Freiraums, was sich insbesondere beim Wohnen im Hochparterre zeigt.

Das städtebauliche Konzept bietet gute Voraussetzungen für ein vielfältiges Angebot an unterschiedlichen Wohnungen. Trotzdem wird «nur» zwischen Duplex-

wohnungen an der Werkgasse und unterschiedlichen Grundrissvarianten für individuelles Wohnen in den anderen Baukörpern unterschieden.

Der architektonische Ausdruck wurde entsprechend der Lage der Neubauten gekonnt differenziert und souverän ausgearbeitet: die städtisch anmutende Fassade des Hochpunkts mit ihrer klaren vertikalen und horizontalen Gliederung adressiert den Bahnhofplatz, kleinteiliger und wohnlicher wirken die Fassaden im Hofbereich. Die verspielte Volumetrie der Neubauten unterstreicht die differenzierten Atmosphären und bringt unterschiedliche Massstäbe in das neu entstehende Quartier. Der rückwärtige Anbau an die Weinkellerei ist aus denkmalpflegerischer Sicht stimmig.

Hinsichtlich Nachhaltigkeit werden unterschiedliche Aspekte berücksichtigt. Relevant sind vor allem die Hybridbauweise mit hohem Holzanteil, die hohe Kompaktheit der Gebäudekörper, die sehr effiziente Lösung im Untergeschoss und nicht zuletzt die gute Trennbarkeit der Primär-, Sekundär- und Tertiärstruktur. Ähnlich zum Projekt von Rahbaran Hürzeler Architekten bilden die konzeptionellen Entscheide sowie bereits fortgeschrittene Überlegungen zum Thema sehr gute Voraussetzungen für eine umfassende Nachhaltigkeit und die Erreichung des Gebäudestandards 2019.1 des Projekts.

Das Planungsteam schlägt eine klare und einfache, eine grosse Selbstverständlichkeit ausstrahlende Projektidee vor, mit Punktbauten, welche sich gut in den umliegenden Städtebau einfügen. Jedes Volumen reagiert dabei individuell und es entsteht über die Körnung eine Zusammengehörigkeit. Die Verbindung zur Altstadt sowie die Metapher des Teppichs, der das heterogene Projekt zusammenhalten soll, wird darob gar nicht benötigt, ja leitet sogar eher falsch.

Trotz des stringenten und nachvollziehbaren Konzepts fehlt eine klare räumliche Hierarchisierung der Zwischenräume. Mit der vorgeschlagenen Setzung der Bausteine bleiben die ortsspezifischen Merkmale unsichtbar: das dichte und kleinteilige Geflecht Richtung Bahnhof und die grosszügigeren, lockerer gefassten Gartenhöfe in der Arealtiefe. Dieser Spannung kommt der Projektvorschlag nahe, ohne jedoch sein Potenzial vollständig auszunutzen.



Situationsplan
1:500

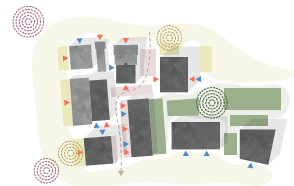


Aufwertung des vorhandenen baulichen Erbes

Erschliessung und Mobilität

Im gesamten Planungsgebiet hat die Beachtung der Bedürfnisse von Fussgängern und Radfahrern Vorrang. Mit der baulichen Veränderung kann das gesamte Gebiet sowie die Bauten hindernisfrei erschlossen werden. Einzelne Flächen in Bestandsbauten bedürfen darüber hinaus spezifischer Lösungen. Derzeitwendend steht sich das Verkehrsmittel der öffentlichen Planung vor.

Im Wesentlichen erfolgt die Erschliessung für MFV und Fährverkehr über die Schynedermatt. Einweits befindet sich hier die Zufahrt zur Talgarage am ausseren Ende des Gebäudes. Zudem sind hier Buschparkplätze entlang der Strasse oberirdisch angeordnet. Parallel zur Strasse liegt auch die Zufahrt zum Fahrradparking. Hierbei wurde auf eine zentrale Lage gewählt um Fährverkehr komfortabel zu machen. Das gilt in Verbindung mit der Talgarage die Möglichkeit, als Gebäude direkt zu erreichen. Eingangs- und überdachte Fahrradabstellplätze sind den Zugängen der einzelnen Häuser vorzuziehen.

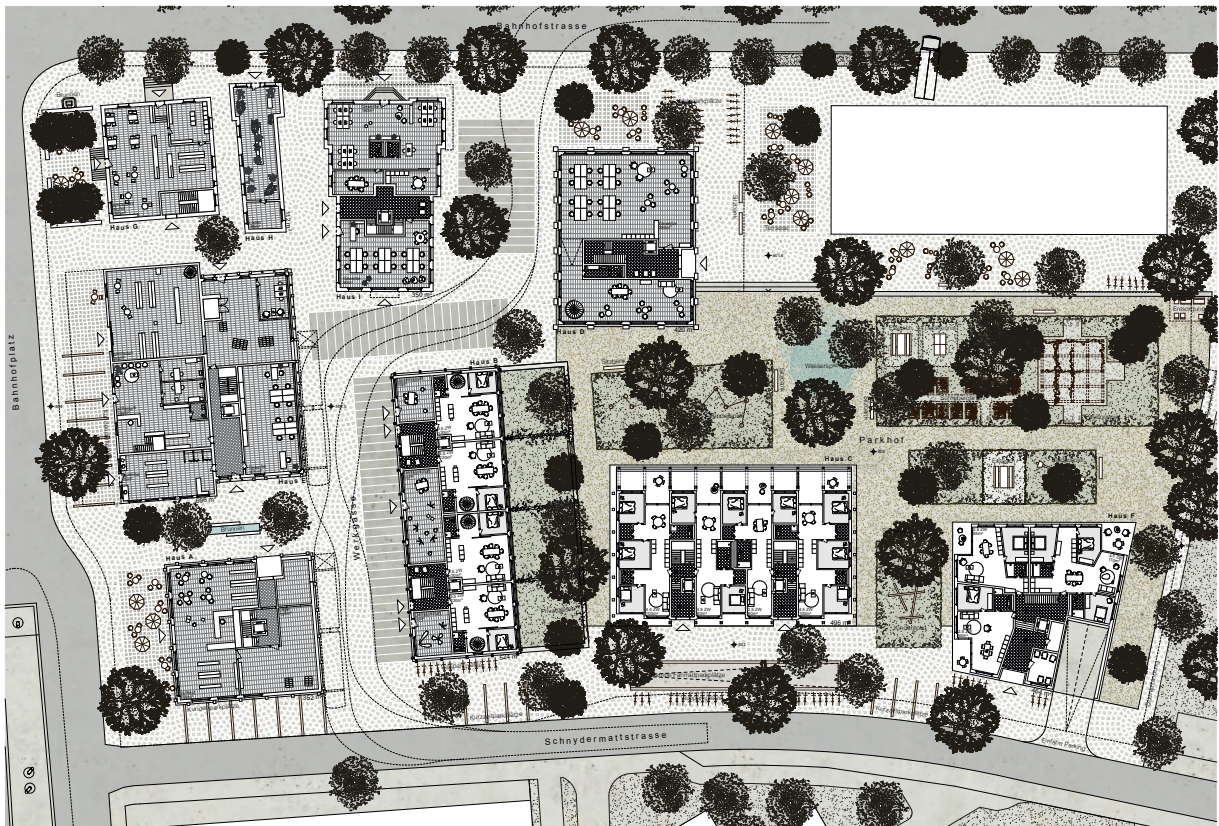


In Abweichung hierzu bleiben die Kundenparkplätze vor dem Windfild wie bisher bestehen. Zur Anbindung der öffentlichen Verkehrsnetze über die Oberstrasse eine Erschliessungsgasse angelegt, welche die beiden Hauptstrassen Bahnhofstrasse und Schynedermatt verbindet. Die Gebäudezone vom Bahnhof zur Gasse ermöglicht die Anbindung eines Gebäudebezugs zur direkten Erreichung von Gütern. Die Anbindung für die weiteren Gewerbetriebe erfolgt über separate Ausweitung an der Bahnhofstrasse. Die Bauweise erfolgt in einem U-förmigen Grundriss, um die Erschliessung aller Gebäudebereiche zu ermöglichen. Einzelne Gebäude werden direkt und schwebende erschlossen. Zur Reduktion der Abfallmenge kann im Rahmen des Gestaltungsausschusses ein Müllabfuhrort angedacht werden, bei welchem auch Abfallbehälter für Car-Sharing aufgestellt werden.



Fassaden an der Bahnhof
1:200

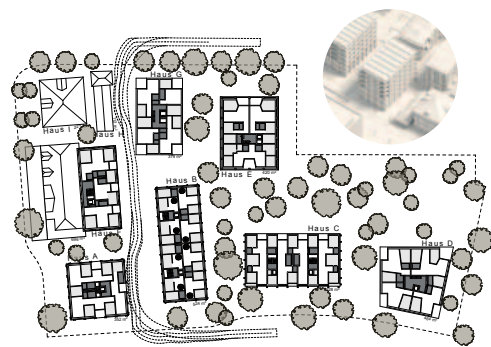




Erdgeschoss
1:500



Platz an der Einmündung der Schwydermatt in den Bahnhofplatz

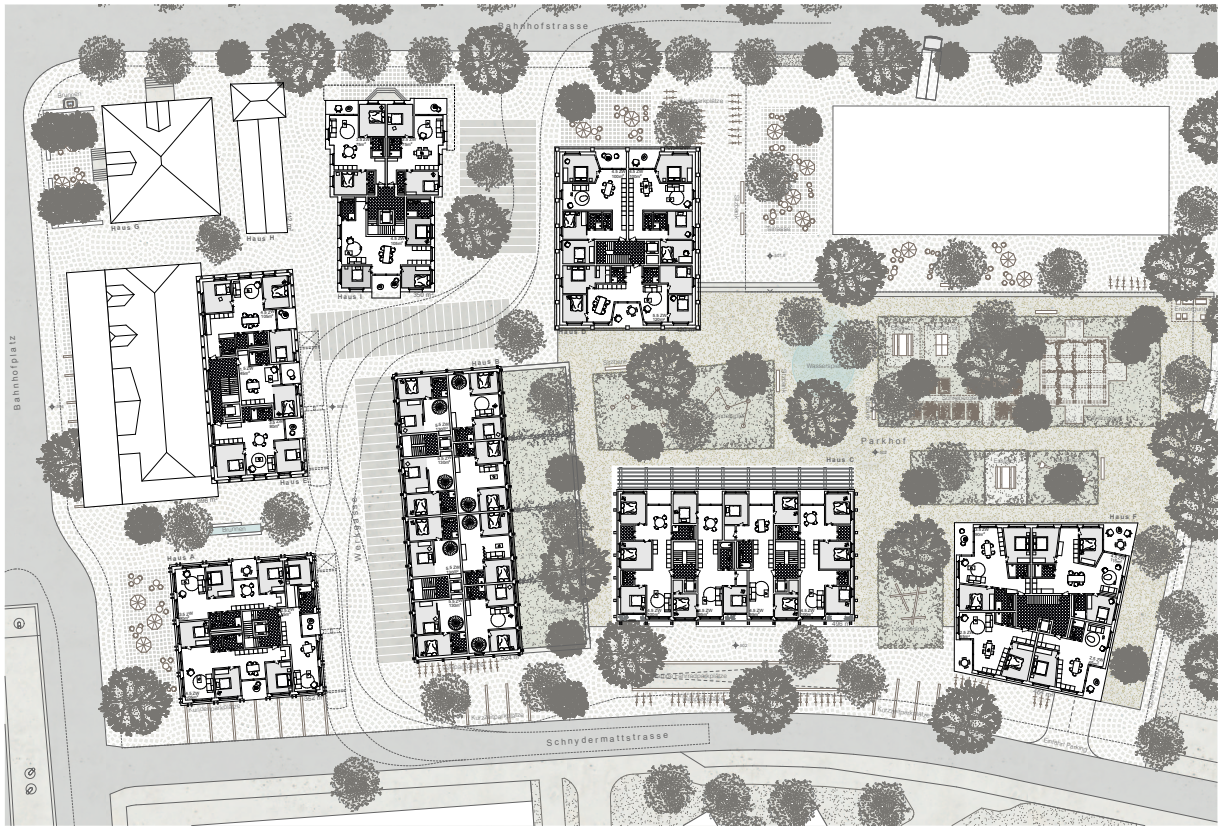


Subvariante (Neubau Bahnhofstrasse 45)
1:500



Fassaden / Schnitts durch dem Park
1:200





Regelgeschoss
1:500



Schnydermatt

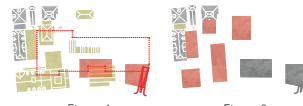
Denkmalpflegerische Haltung

Das Gebäudeensemble Bahnhof Sursee sowie der Bahnhofsbau sind wichtige Zeugen der geschichtlichen Entwicklung der Stadt Sursee, als die Errichtung der Bahnhofs- ausserhalb der Stadt neue Möglichkeiten der Entwicklung aufzeigte. Einweckung in die architektonische und bauliche Qualität der Baulandentwicklung. Zudem stellt die typologische Vielfalt einen wichtigen geschichtlichen Wert dar. Das Obergeschoss steht für lokale und nationale Restaurants im Hotel für den Austausch und die wertvolle gesellschaftliche Bedeutung des Ortes, das Wohnhaus an der Bahnhofstrasse ist Ausdruck einer wachsenden städtischen Bevölkerung.

Die Präsenz der Bauten wird durch das städtebauliche Entwicklungskonzept weiter gestärkt. Erhaltene Elemente werden hierbei zurückgebaut um die Sockelbereiche zu betonen und den Häusern Kohärenz und Kraft zu verleihen.

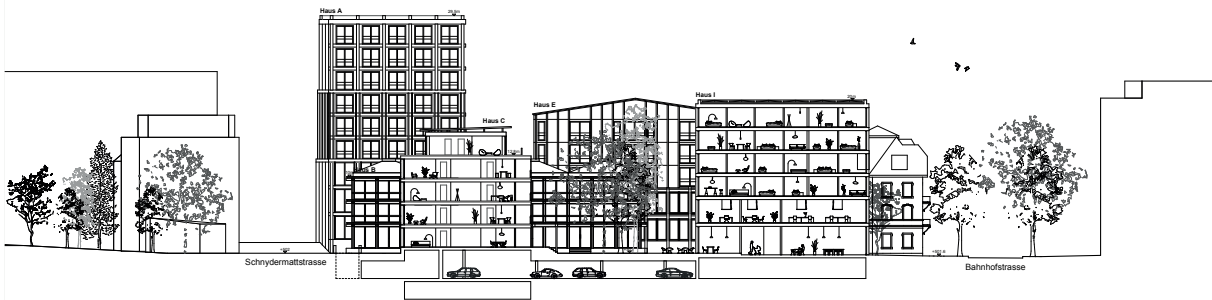
Durch den Anbau der Wohnwandung wird diesem Präzedenz am Bahnhof gestärkt. Das Haus wird als repräsentative Schwere verstanden. Die Restaurationsarbeiten sind nicht nur durch die neue Befestigung an den Fenstern und dem entsprechenden der Raum auszuweisen, durch den Anbau des Wohnhauses Bahnhofstrasse 17 entsteht eine Mehrstöckigkeit, die originale Turmhäuser schafft ein zweites Gesicht zur Gasse.

In der architektonischen Ausformung beziehen sich die Neubauten auf die Qualitäten des vorhandenen, indem der Ausdruck die Kontextualität und typologische Lage der Häuser wiedergibt. Weiter wird die Geschichte des Ortes kontinuierlich weitergeführt und gestärkt.



Etappe 1
Rückbau vom Bestand
Neubau im Nordost-Pendebau
mit Tiefgarage

Etappe 2
Neubau im Südwest-Pendebau
Ordnung erhalten und schichtenübergreifendes Gebäude
Befestigung Freiraum



Fassaden / Schnitte durch dem Park
1:200



