

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Band: 78 (1991)
Heft: 3: Dossier Bahnhof = Dossier gare = Dossier railway station

Artikel: Bahnhof Luzern, Projekt Westtrakt, 1990 : Architekten Martin und Monika Jauch-Stolz, Scheuner, Mäder, Schild
Autor: M.J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-59131>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Bahnhof Luzern, Projekt Westtrakt, 1990

Architekten: Martin und Monika Jauch-Stolz, Luzern; Scheuner, Mäder, Schild, Luzern

Der Westtrakt formuliert im Gegensatz zu der frei über der Gleisschar liegenden Gewerbeschule die Nahtstelle zwischen dem Einschnitt der Gleise in den Stadtkörper und dem orthogonalen System der Stadterweiterung der Gründerzeit. Der Kopfbau der Gewerbeschule und der südliche, auskragende Abschluss des Westtraktes bilden zusammen das bahnsseitige Tor zum Aufnahmegebäude.

Im Nordteil sind Dienstbereiche der SBB und darüber drittvermietete Flächen vorgesehen. Im Südteil des Gebäudes ist die Höhere Wirtschafts- und Verwaltungsschule (HWV) geplant.

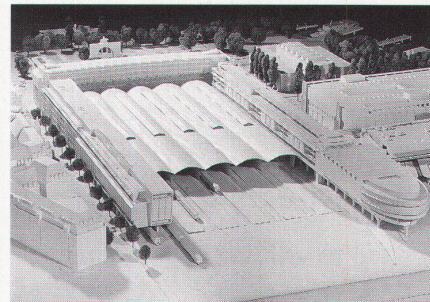
Der Westtrakt schliesst als einziges Gebäude des Bahnhofareales direkt an ein Quartier an. Die Westfassade wird deshalb im Sinne eines Strassenraumabschlusses zu einem Teil des Hirschmattquartiers. Sie wird massiv mit Lochfenstern ausgeführt. Ihre Traufhöhe widerspiegelt diejenige der benachbarten Bauten.

Gegeben durch die Gleisgeometrien ist der Schnitt des Gebäudes asymmetrisch, und der Aufriss zeigt zwei verschiedene Fälle: Den teilweise erd- und zwischengeschossig bebaubaren und den

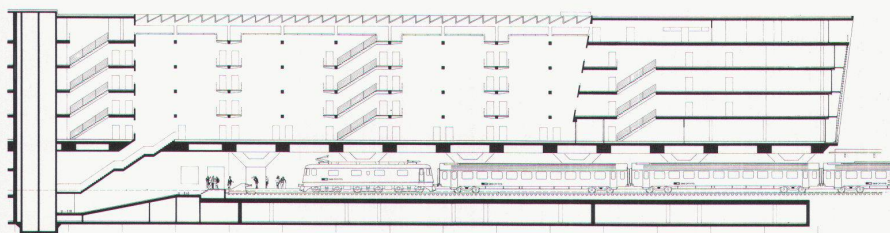
teilweise von Gleisen vollständig unterfahrenen Bereich. Deshalb werden im Schnitt die inneren, in sich symmetrischen Baumstützen mit dem Baukörper mit der grössten Höhen- und Längenentwicklung «im Bahn-Massstab» ergänzt, er wird mit Metall verkleidet und damit unterschieden. Er wird dem strassenseitigen Körper mit seiner massiven Ausführung und seiner geringeren Höhe überlagert. Der von der Eisenbahn unterfahrene Teil wird im Aufriss als Tisch lesbar, indem die strassenseitige Fassade in diesem Bereich in runde Stützen aufgelöst wird. Damit kann in diesem Teil eine grösstmögliche Transparenz zwischen Gleiskörper und Stadtraum erreicht werden. Die historische Tatsache, dass der Bahnkörper in das Stadtgewebe eingeschnitten ist, bleibt erlebbar. Im stadtsseitig erdgeschossig bebaubaren Teil hingegen steht der Tisch auf fassadenartigen Scheiben. Das Zwischengeschoss wird vom Tisch herabgehängt. Der längslaufende Erker im Südteil, präzise über der Bahn, vermittelt zwischen Bahn- und Stadtmasstab: In diesem Bereich überschneiden sich die beiden gegenläufigen Interpretationen.

M.J.

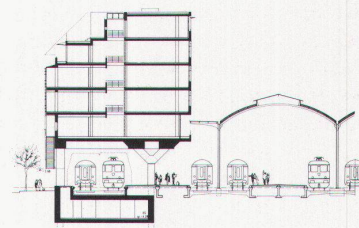
(gek. Fassung)



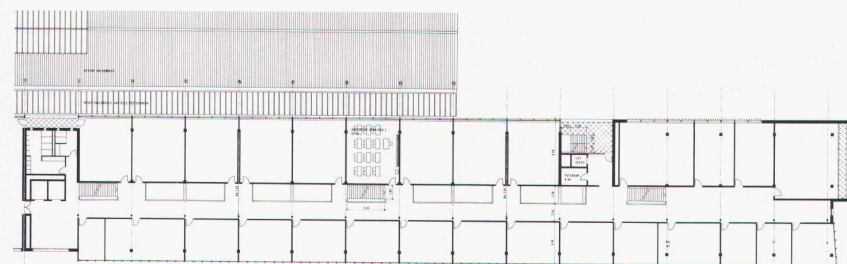
1



2



3



4

1 Modell der Gesamtanlage mit Westflügel (links im Bild) / Maquette d'ensemble avec aile ouest (à gauche sur l'image) / Model of the whole complex with the west wing (in the left of the picture)

2 3 4 Südteil: Längsschnitt, Querschnitt und typisches Obergeschoss / Partie sud: coupe longitudinale, coupe transversale et étage courant / Southern part: longitudinal section, cross-section and typical upper floor