

Reinheit

Pureté

Purity

5

2004

Die Macht des Reinen

Gmür – Vacchini, Kerez,

Souto de Moura, Niemeyer

Die Farbe Weiss

Forum: Flumserberg, Berlin, Frankfurt ...

werk,
bauen + wohnen



Parkings

Zum Bahnhofsparking in Biel von Silvia Kistler und Rudolf Vogt sowie zum Parking Lausanne Flon von Doris Waelchli und Ueli Brauen

Vgl. dazu auch das werk-Material in diesem Heft

Parkings für Autos gehören zu den wenigen neuen Bauaufgaben des 20. Jahrhunderts. Verschiedene Typen haben sich herausgebildet, alle geprägt von grosser Rationalität. Bei den bekannten historischen Parkhäusern wurde diese meist auch nach aussen zum Ausdruck gebracht, bisweilen sogar pathetisch überhöht. Heute jedoch wird der stehende Verkehr fast immer möglichst marginalisiert, obwohl das Auto als Identifikationsträger, ja als Fetisch seine Attraktivität nicht eingebüsst hat. Oft wird sogar ein enormer Aufwand in Kauf genommen, um parkierte Autos unsichtbar zu machen: Tiefgaragen statt Parkhäuser. Deren Gestaltung ist von besonderer Bedeutung, weil man damit dem schlechten Image der Tiefgaragen als unangenehme, ja gefährliche Räume entgegenarbeiten will. Sorgfältig gestaltete Anlagen suggerieren auch über die Erscheinung hinaus Ordnung, Ruhe und damit auch Sicherheit.

Trotzdem ist der Spielraum der Architekten meist sehr eng. Es geht zunächst um die Ein- und Ausfahrten. In Biel erlaubt die Lage in bzw. an der Aufschüttung des Bahndamms eine ebenerdige Fassade, eine eigentliche Toreinfahrt. In Lausanne weiten sich die Tunnelwände der Zufahrten über einer kontinuierlichen Fahrbahn zu einer flachen, von kräftigen Brüstungen umfassten Öffnung. Sie wird von einer Art Reling umgeben, die sich ihrerseits über der Einfahrt zum Tor erhebt.

Als Parkdecks werden heute weite, möglichst stützenfreie Ebenen bevorzugt. Sie sind im Vergleich zu Typen mit Split-Levels oder geneigten Flächen übersichtlicher und wirken daher sicherer. Dafür ist man auch bereit, relativ grosse



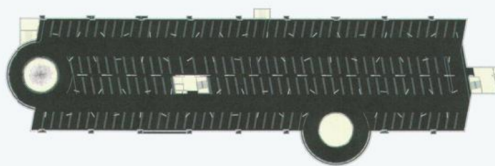
Bild: Thomas Jürschler

Silvia Kistler und Rudolf Vogt
Bahnhofsparking Biel, 2003



Bild: Jean-Philippe Dutilleul

Doris Waelchli und Ueli Brauen
Parking Lausanne Flon, 2003



Beleuchtungsplan Flon

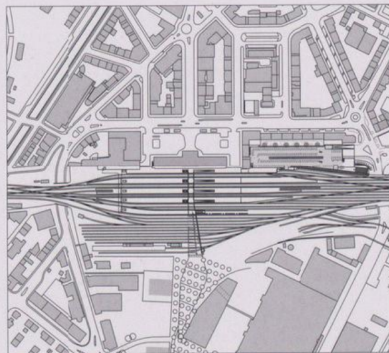
Spannweiten in Kauf zu nehmen. Sowohl in Biel wie auch in Lausanne wird die Horizontalität der relativ niedrigen Parkierungsgeschosse mit vertikalen Akzenten kontrastiert. In Biel geschieht dies durch die zweigeschossige Fassade an der aussenliegenden Längswand, vor allem aber durch den schlitzförmigen Erschliessungs- und Lichtraum. Er durchstösst alle Ebenen und sorgt überall für eine gute Belichtung und Orientierung. In Lausanne, wo es keine Möglichkeit einer direkten Verbindung mit dem Tageslicht gab, sind die spiralförmigen Rampen und speziell deren Augen prägnant gestaltet: die äusseren Wände sind weiss und ins Licht gesetzt, die inneren dagegen dunkel gehalten mit Öffnungen, die der Rampenneigung folgend schräggestellt sind, was

die auf-beziehungsweise absteigende Spiralbewegung dynamisiert. Diese 10° durchziehen als eine Art Grundthema den ganzen Entwurf und tauchen zum Beispiel auch bei den Deckenlampen wieder auf, die zu rotieren scheinen, wenn man das Parking durchfährt. Ihr Licht reflektiert zudem auf dem glänzenden Bodenbelag. Eine zumindest symbolische Verbindung mit dem Oberirdischen entsteht durch die künstlerische Intervention von Daniel Schläepfer: er hat in der nach oben führenden Spirale einen Baum umgekehrt an die Decke hängen lassen, oder vielmehr ein weiss gestrichenes Baum-Skelett – verkehrte Welt, Spiegelung und in die Luft gesetztes Wurzelwerk zugleich.

mit

Neubau Bahnhofparking Biel, BE

Standort:	Bahnhofplatz 6, 2500 Biel-Bienne
Bauherrschaft:	Parking Biel AG, vertreten durch das Hochbauamt der Stadt Biel
Architekt:	Silvia Kistler Rudolf Vögt dipl. Architekten ETH/BSA/SIA, Biel-Bienne
Mitarbeit:	Gilles Marchand, Luisa de Pasquale
Bauingenieur:	BHM Bauingenieure und Planer AG, Biel
Spezialisten:	Xeros Landschaftsarchitektur, Bern Fischer Electric AG, Orpund Matter + Ammann AC, Biel



Situation

Projektinformation

Das Parking auf dem ehemaligen Eilgutareal wurde als dreigeschossige, zum Teil unterirdische Anlage zwischen den Bahngleisen und der Hausreihe Verresiusstrasse in den bestehenden Bahndammkörper integriert. Das Erdgeschoss, auf dem Niveau des Bahnhofplatzes, umfasst 139, das Untergeschoss 186 Parkplätze, so dass im Parkhaus total 325 Parkplätze zur Verfügung stehen. Ebenfalls im Erdgeschoss ist eine Velostation mit 440 Abstellplätzen integriert. Grosse Bedeutung wurde der natürlichen Belichtung und Belüftung beigemessen. Die beiden unterirdischen Geschosse können durch den zentralen, längs verlaufenden Licht- und Erschliessungsschlitze und durch eine an der Längsseite angeordnete Glasfassade zum grossen Teil auf natürliche Weise belichtet und belüftet werden. Die Tageslichtführung vermittelt ein sicheres Raumgefühl, erleichtert die Orientierung und reduziert die Betriebskosten der Beleuchtung. Das offene Obergeschoss übernimmt das Niveau der Bahngleise und wird durch den gleichzeitig realisierten Kopfbau (vgl. wbu 4 | 2003) gegen den Bahnhofplatz abgeschlossen. Treppen und Lift

befinden sich im gläsernen Oblichtkörper, der wie ein Zug auf dem Geleisedeck steht. Tageslicht und Frischluft gelangen von hier ins Parking. Um auch in Zukunft den Verlad von Gütern auf die Bahn gewährleisten zu können, ist dieses Geschoss mit einer Verladerrampe und einem Betriebsgebäude für die SBB ausgerüstet. Auch das 157 Parkplätze umfassende Park + Ride wird durch die SBB betrieben.

Raumprogramm

UG und EG: 325 PW Parkplätze, Velostation 440 Abstellplätze, Geleisegeschoss: 157 PW Parkplätze für Park + Ride, Betriebsgebäude, Verladerrampe

Konstruktion

Die Materialisierung des Parkings wird geprägt durch Beton, verzinkten Stahl und Profilbauglas. Die Tragstruktur wird aus Stahlbetonflächdecken und vorfabrizierten Schleuderbetonstützen



gebildet. Eine Rühlwand dient als bautechnischer Abschluss gegen die Geleiseanlagen der SBB. Der Raum zwischen ihr und dem Parking wird als Lüftungskanal genutzt. Aus schalltechnischen Gründen besteht die Fassade zum abgesenkten Hof aus doppelschaligem Profilbauglas. Im Brüstungsbereich dienen winkelförmige Betonelemente als Lüftungskanal.

Die Tragstruktur des Glasoblichtkörpers wird aus eingespannten Stahlstützen gebildet. Der Dachabschluss besteht aus einem abgekanteten Blechprofil, welches auch die Durisolplatten trägt. Die Konstruktion des Betriebsgebäudes der SBB besteht wie der Glasoblichtkörper aus verzinktem Stahl und Profilbauglas. Um die Montagezeit möglichst zu reduzieren (Nachtarbeit), ist die Überdachung der Verladerrampe aus vorfabrizierten Lignatur-Elementen mit integriertem Dachgefälle ausgeführt.

Grundmengen nach SIA 416 (1993) SN 504 416

Grundstück: Grundstücksfläche	CSF	7 400	m ²
Gebäudegrundfläche	GGF	5 216	m ²
Umgebungsfläche	UF	2 184	m ²
Bearbeitete Umgebungsfläche	BUF	1 477	m ²

Rauminhalt SIA 116		41 232	m ³
Gebäudevolumen SIA 416	GV	33 055	m ³

Gebäude: Geschosshöhe	1 UG, EG, 1 OG		
Geschossflächen GF	UG	4 629	m ²
	EG	4 265	m ²
	OG	141	m ²

GF Total		9 035	m ²
Nutzflächen NF	Einstellhalle	8 894	m ²

Anlagekosten nach BKP (1997) SN 506 500

(inkl. MwSt. ab 1995: 6.5%, ab 1999: 7.5%, ab 2001: 7.6%)

1	Vorbereitungsarbeiten	Fr.	1 413 000.-
2	Gebäude	Fr.	9 756 000.-

3	Betriebseinrichtungen	Fr.	323 000.-
4	Umgebung-/Verkehrsanlagen	Fr.	137 000.-
5	Baunebenkosten	Fr.	221 000.-
6	Verkehrsanlagen (Kreisel)	Fr.	473 000.-
9	Ausstattung/Kunst: am Bau	Fr.	90 000.-
1-9	Anlagekosten total	Fr.	12 413 000.-

2	Gebäude		
20	Baugrube	Fr.	865 000.-
21	Rohbau 1	Fr.	5 482 000.-
22	Rohbau 2	Fr.	820 000.-
23	Elektroanlagen	Fr.	445 000.-
24	Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlage	Fr.	144 000.-
25	Sanitäranlagen	Fr.	362 000.-
26	Transportanlagen	Fr.	198 000.-
27	Ausbau 1	Fr.	149 000.-
28	Ausbau 2	Fr.	475 000.-
29	Honorare (ohne Vcrprojekt)	Fr.	816 000.-

Kennwerte Gebäudekosten

1	Gebäudekosten BKP 2/m SIA 116	Fr.	237.-
2	Gebäudekosten BKP 2/m GV SIA 416	Fr.	295.-
3	Gebäudekosten BKP 2/m ² GF SIA 416	Fr.	1 080.-
4	Kosten Umgebung BKP 4/m ² BUF SIA 416	Fr.	92.-
5	Zürcher Baukostenindex (10/1998 = 100) 04/2001		110.1

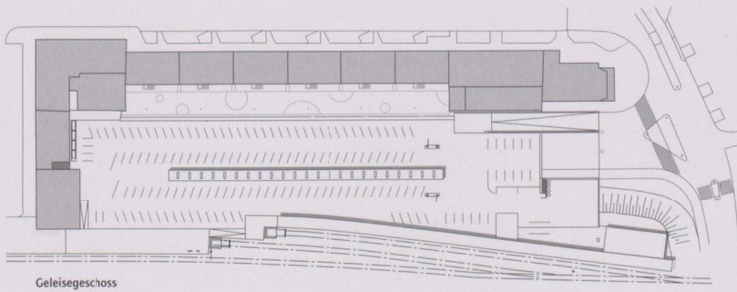
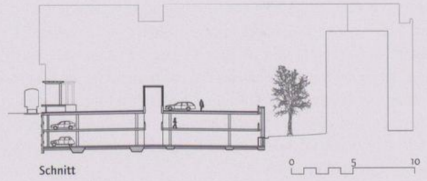
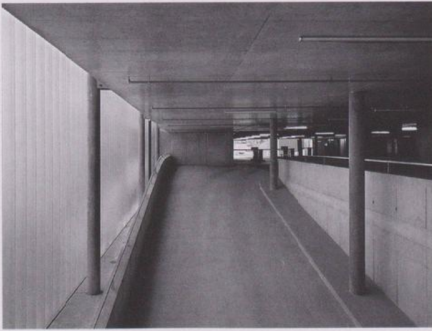
Bautermine

Planungsbeginn	Dezember 1998
Baubeginn	Mai 2001
Bezug	April 2002
Bauzeit	11 Monate

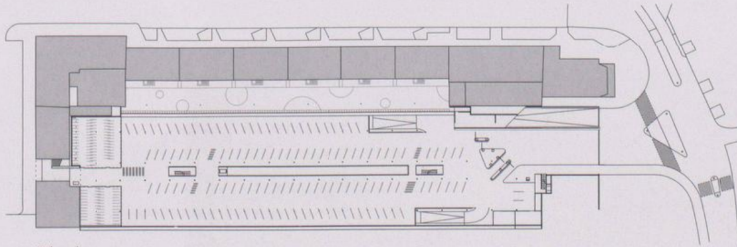
Siehe auch Beitrag in bwv 5 | 2003, S. 56

Bilder: Thomas Jantscher, Columbian

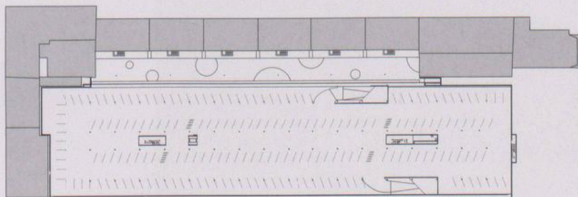




Geleisegeschoss



Erdgeschoss



Untergeschoss



