Parkings: zum Bahnhofparking in Biel von Silvia Kistler und Rudolf Vogt sowie zum Parking Lausanne Flon von Doris Waelchli und Ueli Brauen

Autor(en): [s.n.]

Objekttyp: Article

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen

Band (Jahr): 91 (2004)

Heft 5: Reinheit = Pureté = Purity

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-67761

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek* ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch



Silvia Kistler und Rudolf Vogt Bahnhofparking Biel, 2003

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



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 Schlaepfer: 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.

Neubau Bahnhofparking Biel, BE

Standort: Bauherrschaft:

Parkhäuser, Tiefgaragen 13.01/434

Bahnhofplatz 6, 2500 Biel-Bienne Parking Biel AG, vertreten durch das

Hochbauamt der Stadt Biel

Architekt:

Silvia Kistler Rudolf Vogt dipl. Architekten

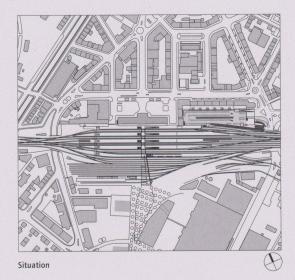
ETH/BSA/SIA, Biel-Bienne

Mitarbeit: Bauingenieur: Spezialisten:

Gilles Marchand, Luisa de Pasquale BHM Bauingenieure und Planer AG, Biel

Xeros Landschaftsarchitektur, Bern Fischer Electric AG, Orpund

Matter + Ammann AG, Biel



Projektinformation

Das Parking auf dem ehemaligen Eilgutareal wurde als dreigeschossige, zum Teil unterirdische Anlage zwischen den Bahngeleisen und der Hausreihe Verresiusstrasse in den bestehenden Bahndamm-Körper 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 Erschliessungsschlitz 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 Bahngeleise und wird durch den gleichzeitig realisierten Kopfbau (vgl. wbw 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 Verladerampe 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, Verladerampe

Konstruktion

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



Neubau Bahnhofparking Biel, BE werk, bauen+wohnen 5 | 2004

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 Verladerampe aus vorfabrizierten Lignatur-Elementen mit integriertem Dachgefälle ausgeführt.

| Grundmengen | nach SIA | 416 (1002) | SN EQ4 416 | |
|-------------|----------|------------|--------------|--|
| Grunamenden | nach SIA | 410 (1993) | 1 3N 504 410 | |

| Grundstück: Grunds | tücksfläche legrundfläche | GSF GGF | 7 400 5 216 | m² m² |
|------------------------|------------------------------|--------------|----------------|----------------|
| | ungsfläche | UF | 2184 | m² |
| 9 | tete Umgebungsfläc | he BUF | 1477 | m² |
| | | | | |
| Rauminhalt SIA 116 | | | 41232 | m³ |
| Gebäudevolumen SIA 416 | | GV | 33 055 | m ³ |
| | | | | |
| Gebäude: Gescho | sszahl 1 UG, EG, 1 C |)G | | |
| Gescho | ssflächen GF | UG | 4629 | m ² |
| | | EG | 4 2 6 5 | m ² |
| | | OG | 141 | m ² |
| GF Total | | | 9 0 3 5 | m ² |
| Nutzflächen NF | Е | instellhalle | 8894 | m² |

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. | 221000 |
| 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 | | |
| | Klimaanlagen | Fr. | 144 000 |
| 25 | Sanitäranlagen | Fr. | 362000 |
| 26 | Transportanlagen | Fr. | 198 000 |
| 27 | Ausbau 1 | Fr. | 149 000 |
| 28 | Ausbau 2 | Fr. | 475 000 |
| 29 | Honorare (ohne Vorprojekt) | 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/m² GF SIA 416 | Fr. | 1080 |
| 4 | Kosten Umgebung BKP 4/m² BUF SIA 416 | Fr. | 92 |
| 5 | Zürcher Baukostenindex (10/1998 = 100) o. | 4/2001 | 110.1 |

Bautermine

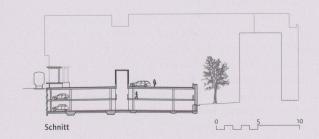
| Planungsbeginn | Dezember 1998 |
|----------------|---------------|
| Baubeginn | Mai 2001 |
| Bezug | April 2002 |
| Bauzeit | 11 Monate |

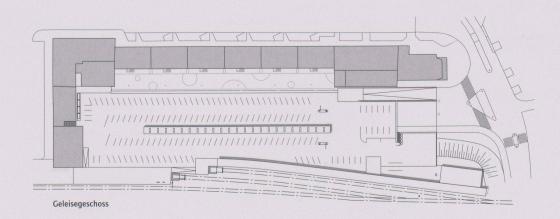
Siehe auch Beitrag in wbw 5 | 2003, S. 56

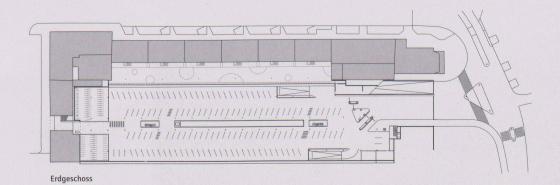


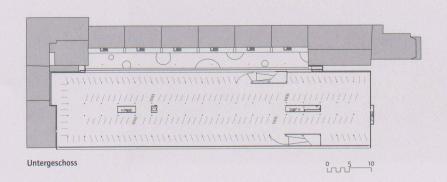
Bilder: Thomas Jantscher, Columbien



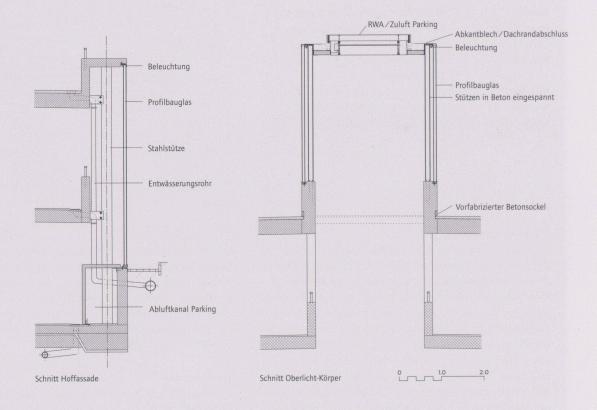








Neubau Bahnhofparking Biel, BE





Parking du Centre, Lausanne, VD

Lieu: Maître de l'ouvrage: Quartier du Flon, 1003 Lausanne Lausanne-Ouchy Holding, Vinci-Park Ueli Brauen & Doris Waelchli, Lausanne

Architecte: Collaboration:

Emile Aeby, Patrick Minder,

François Valenta

Ingénieur civil: Spécialistes: CSD-MONOD Ingénieurs Conseils Getec & Moser SA (Ing. cvs)

Perrin & Spaeth SA (Ing. E)

situation 0° 25 50

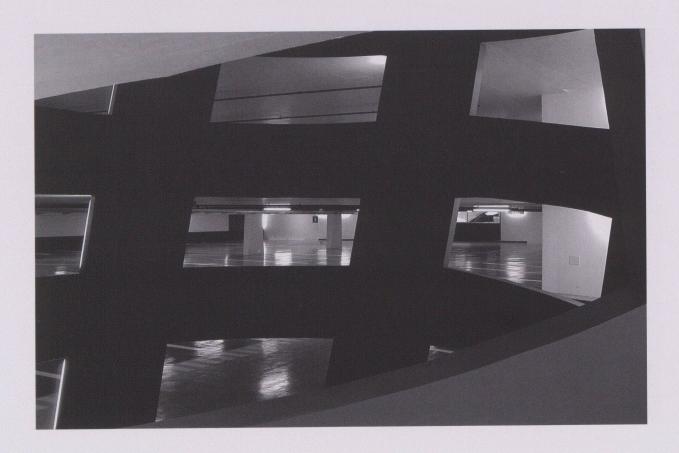
Informations sur le projet

Le parking souterrain du Flon se situe au coeur de la ville de Lausanne et s'inscrit dans la géométrie du quartier d'entrepôts en se logeant sous la rangée centrale des bâtiments. Cette réalisation entre dans le cadre du développement et de la réhabilitation du quartier laissé dans l'attentisme une cinquantaine d'années durant, complétant l'offre actuelle insuffisante des différents parkings du voisinage. Elle permet de libérer en grande partie les espaces de rues de la plateforme.

L'intérieur du parking se veut comme continuité de l'espace urbain. Les murs intérieurs en deviennent les façades. Les organes techniques – gaines de pulsion et d'extraction d'air, évacuation des eaux – sont rejetés à l'extérieur. Le parcage et la circulation des véhicules sont facilités par l'absence d'obstacles de part et d'autre de la voie de roulement. La structure porteuse des dalles se réduit à une rangée centrale de piliers placés sur l'axe longitudinal, piliers qui forment la synthèse entre le gain maximal de place au sol et une forme statique adéquate pour porter le sommier central. L'éclairage a fait l'objet d'un soin tout particulier; les luminaires en rotation permettant de travailler les ambiances et de créer des chemins de lumière en fonction de l'espace dans lequel évoluent les usagers.

Programme d'unité

Sur 4 niveaux en sous-sol, un niveau technique, ce parking de 32 mètres de largeur par 140 mètres de longueur, accueille 639 véhicules.



Parking du Centre, Lausanne, VD werk, bauen+wohnen 5|2004

| Quantités d | e base selon SIA 416 (1993 | S) SN 504 416 | | | | |
|------------------------|----------------------------|---------------|---------|----------------|--|--|
| Bâtiment: | Surface bâtie | SB | 5156 | m² | | |
| | Cubage SIA 116 | | 62160 | m ³ | | |
| | Volume bâti SIA 416 | VB | 53 770 | m³ | | |
| Nombres d' | Nombres d'étages 5 ss | | | | | |
| Surface de plancher SP | | 1 SS | 5 015 | m² | | |
| | | 2 55 | 4355 | m² | | |
| | | 3 ss | 4355 | m ² | | |
| | | 4 SS | 4 2 3 0 | m ² | | |
| | | 5 ss | 1297 | m ² | | |
| SP totale | | | 19 252 | m ² | | |
| | | | | | | |

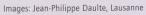


Chantier

Frais d'immobilisation selon CFC (1997) SN 506 500

| (TVA inclus dès 1995: 6.5%; dès 1999: 7.5%; dès 2001: 7.6%) | | | | |
|---|-------------------------------------|-----|------------|--|
| 1 | Travaux préparatoires | Fr. | 4 600 000 | |
| 2 | Bâtiment | Fr. | 18 233 500 | |
| 3 | Equipements d'exploitation | Fr. | 650 000 | |
| 4 | Aménagements extérieurs | Fr. | 550 000 | |
| 5 | Frais secondaires | Fr. | 2329000 | |
| 9 | Ameublement et décorations | Fr. | 9 000 | |
| 1-9 | Total | Fr. | 26 371 500 | |
| | | | | |
| 2 | Bâtiment | | | |
| 20 | Excavation | Fr. | 2 200 000 | |
| 21 | Gros œuvre 1 | Fr. | 8 950 000 | |
| 22 | Gros œuvre 2 | Fr. | 7500 | |
| 23 | Installations électriques | Fr. | 1550000 | |
| 24 | Chauffage, ventilation, cond. d'air | Fr. | 470 000 | |
| 25 | Installations sanitaires | Fr. | 260 000 | |
| 26 | Installations de transport | Fr. | 275 000 | |
| 27 | Aménagements intérieurs 1 | Fr. | 1100000 | |
| | | | | |

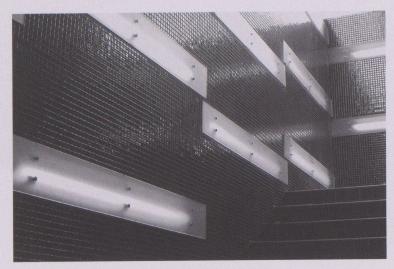
| 28 | Aménagements intérieurs 2 | Fr. | 105 | 0 000 |
|--------------------------|--|------|--------------------------|----------------------------|
| 29 | Honoraires | Fr. | 237 | 1000 |
| Vale 1 2 3 5 | curs spécifiques Coûts de bâtiment CFC 2/m³ SIA 116 Coûts de bâtiment CFC 2/m³ VB SIA 416 Coûts de bâtiment CFC 2/m² SP SIA 416 Indice de Zurich (04/1998 = 100) | 04/2 | Fr. Fr. Fr. 002 | 293 339 947 110.1 |
| Dél | ais de construction | | | |
| Dét | out de l'étude | | (| 1. 1999 |
| Déb | out des travaux | | 0 | 9. 2001 |
| Ach | èvement | | | 11. 2002 |
| Dui | ée des travaux | | | 13 mois |
| Voi | r aussi wbw 5 2003, p. 56 | | | |



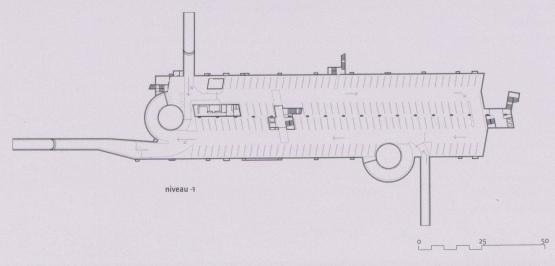


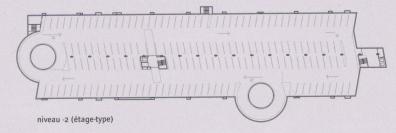


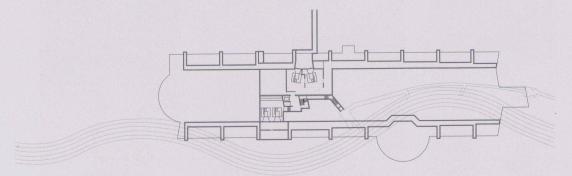
sortie piétonne niv. -3



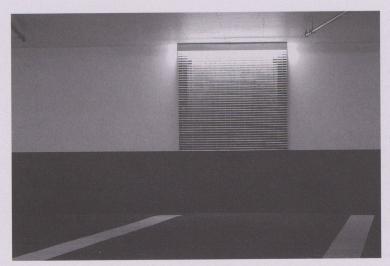
sortie piétonne niv. -1







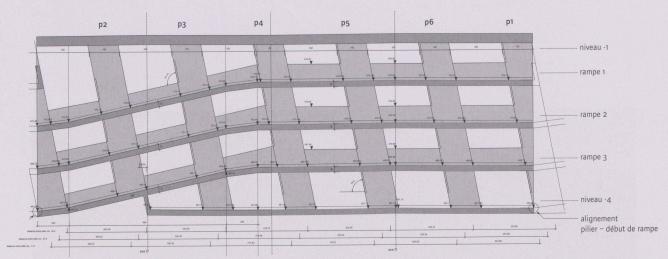
niveau -5 (étage-téchnique)



grilles de ventilation



rampe ouest et œvre d'art de Daniel Schlaepfer



développement rampe héliocïde ouest

