

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.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **91 (2004)**

Heft 5: **Reinheit = Pureté = Purity**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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.

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



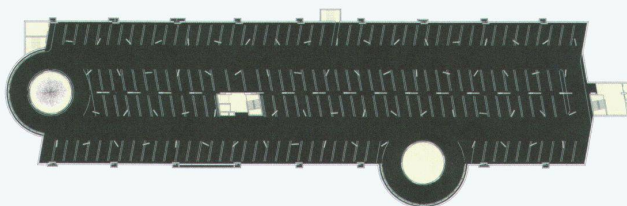
Bild: Thomas Jantscher

Silvia Kistler und Rudolf Vogt
Bahnhofsparking Biel, 2003



Bild: Jean-Philippe Dautle

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-beziehungswise 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.

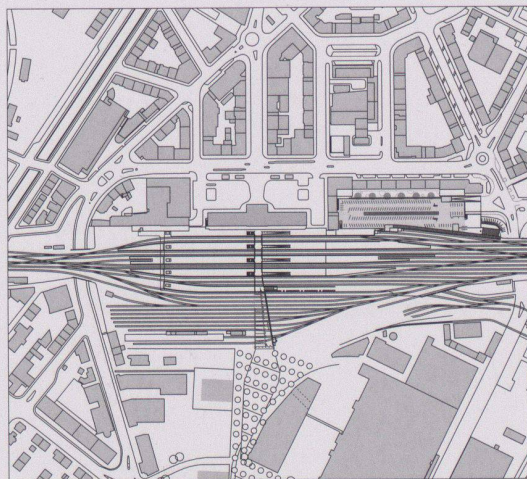
mt

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 Vogt 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 AG, Biel

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 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 Bahngleise und wird durch den gleichzeitig realisierten Kopfbau (vgl. wbw 4 | 2003) gegen den Bahnhofplatz abgeschlossen. Treppen und Lift



Situation

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 Stahlbetonflachdecken und vorgefertigten 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 Glaslichtkörpers 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 Glaslichtkörper 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	GSF	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: Geschosszahl	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 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/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

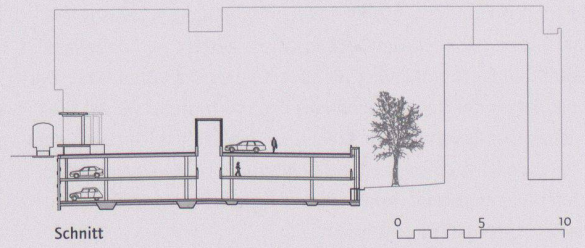
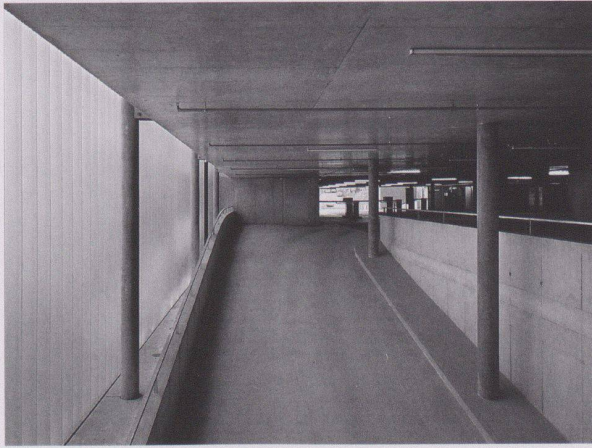
Bautermine

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

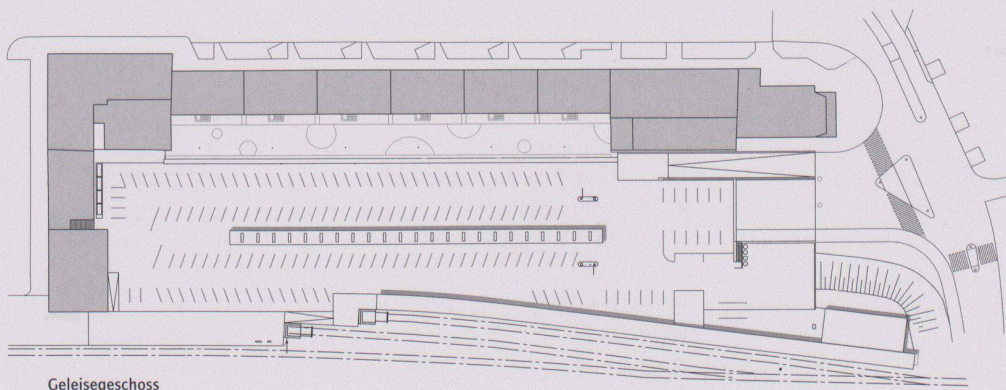
Siehe auch Beitrag in wbw 5 | 2003, S. 56

Bilder: Thomas Jantscher, Columbien

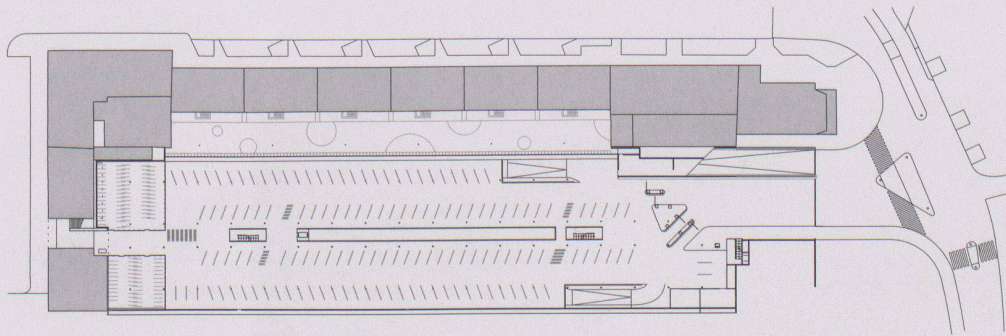




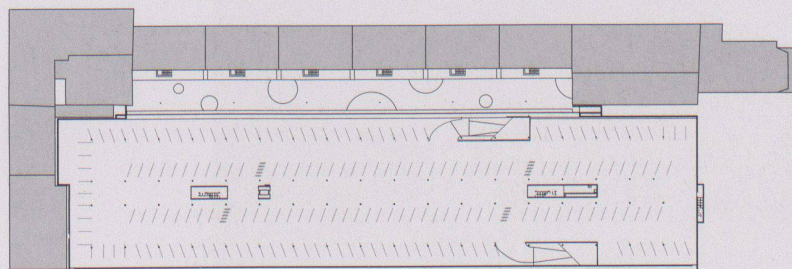
Schnitt



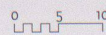
Geleisgeschoss

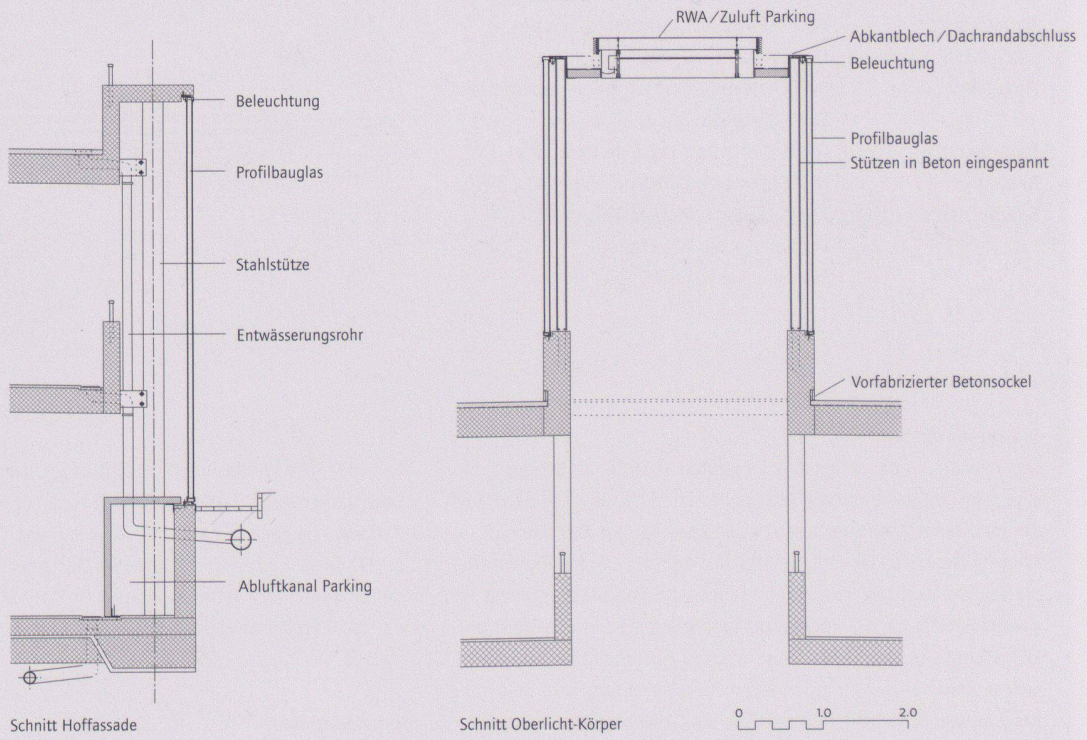


Erdgeschoss



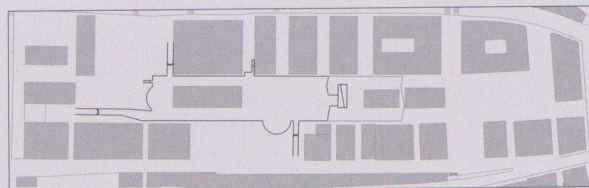
Untergeschoss



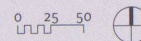


Parking du Centre, Lausanne, VD

Lieu:	Quartier du Flon, 1003 Lausanne
Maître de l'ouvrage:	Lausanne-Ouchy Holding, Vinci-Park
Architecte:	Ueli Brauen & Doris Waelchli, Lausanne
Collaboration:	Emile Aeby, Patrick Minder, François Valenta
Ingénieur civil:	CSD-MONOD Ingénieurs Conseils
Spécialistes:	Getec & Moser SA (Ing. cvs) Perrin & Spaeth SA (Ing. E)



situation



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 parage 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.



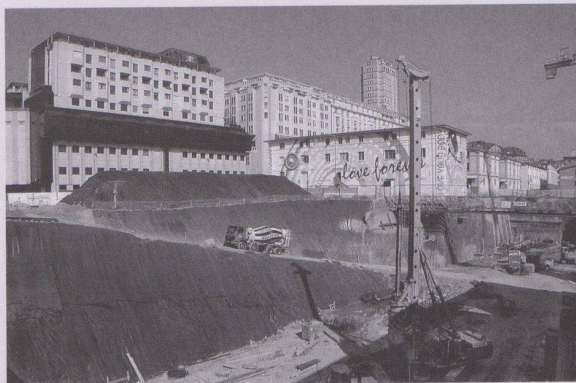
Quantités de base selon SIA 416 (1993) SN 504 416

Bâtiment:	Surface bâtie	SB	5 156	m ²
	Cubage SIA 116		62 160	m ³
	Volume bâti SIA 416	VB	53 770	m ³

Nombres d'étages 5 ss

Surface de plancher SP	1 ss	5 015	m ²
	2 ss	4 355	m ²
	3 ss	4 355	m ²
	4 ss	4 230	m ²
	5 ss	1 297	m ²

SP totale 19 252 m²



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.-	28	Aménagements intérieurs 2	Fr.	1 050 000.-
2	Bâtiment	Fr.	18 233 500.-	29	Honoraires	Fr.	2 371 000.-
3	Equipements d'exploitation	Fr.	650 000.-				
4	Aménagements extérieurs	Fr.	550 000.-				
5	Frais secondaires	Fr.	2 329 000.-				
9	Ameublement et décorations	Fr.	9 000.-				
1-9	Total	Fr.	26 371 500.-				

Valeurs spécifiques

1	Coûts de bâtiment CFC 2/m ³ SIA 116	Fr.	293.-
2	Coûts de bâtiment CFC 2/m ³ VB SIA 416	Fr.	339.-
3	Coûts de bâtiment CFC 2/m ² SP SIA 416	Fr.	947.-
5	Indice de Zurich (04/1998 = 100)	04/2002	110.1

Délais de construction

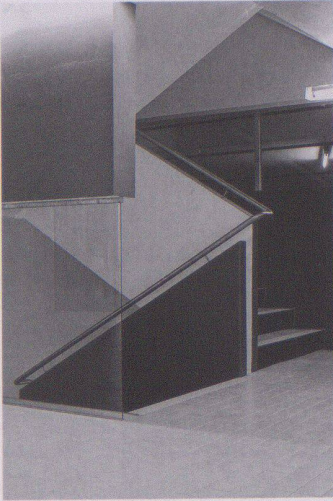
Début de l'étude	01. 1999
Début des travaux	09. 2001
Achèvement	11. 2002
Durée des travaux	13 mois

Voir aussi wbw 5 | 2003, p. 56

2	Bâtiment		
20	Excavation	Fr.	2 200 000.-
21	Gros œuvre 1	Fr.	8 950 000.-
22	Gros œuvre 2	Fr.	7 500.-
23	Installations électriques	Fr.	1 550 000.-
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.	1 100 000.-

Images: Jean-Philippe Daulte, Lausanne

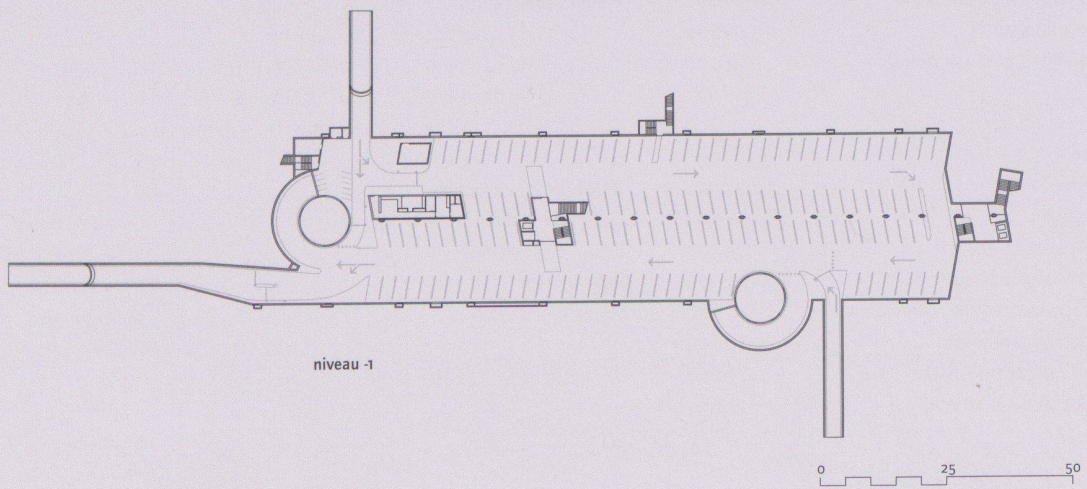




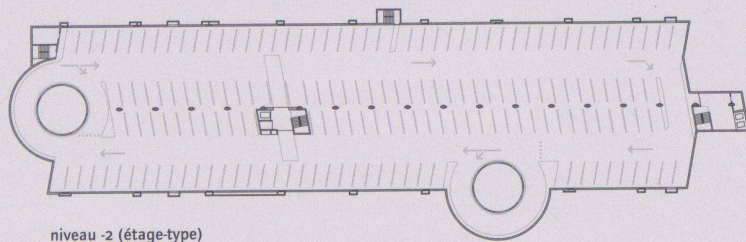
sortie piétonne niv. -3



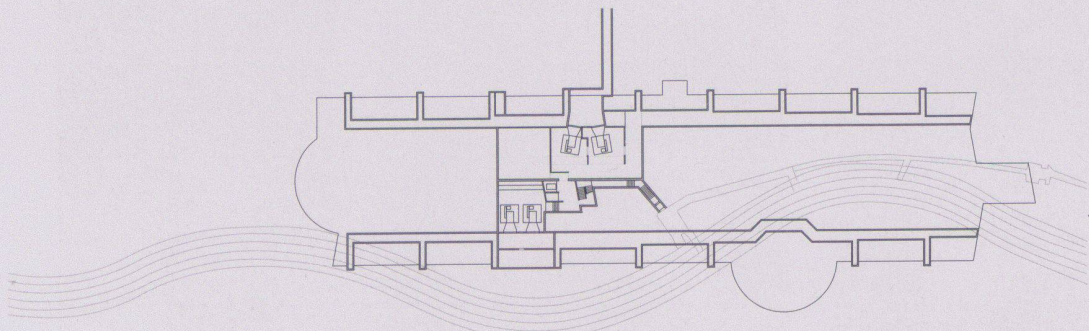
sortie piétonne niv. -1



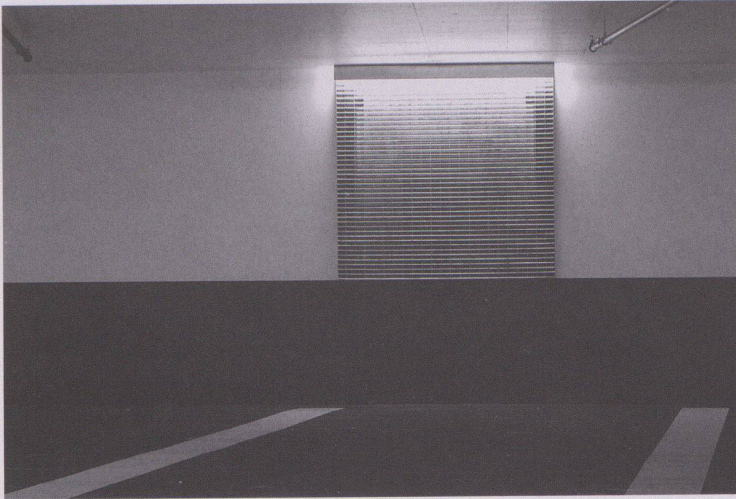
niveau -1



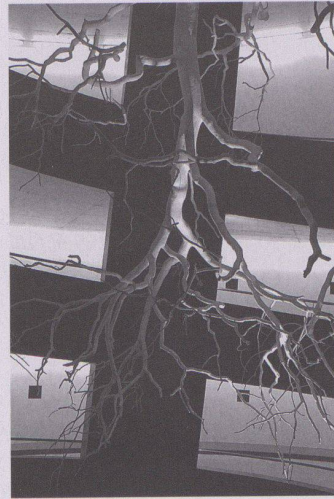
niveau -2 (étage-type)



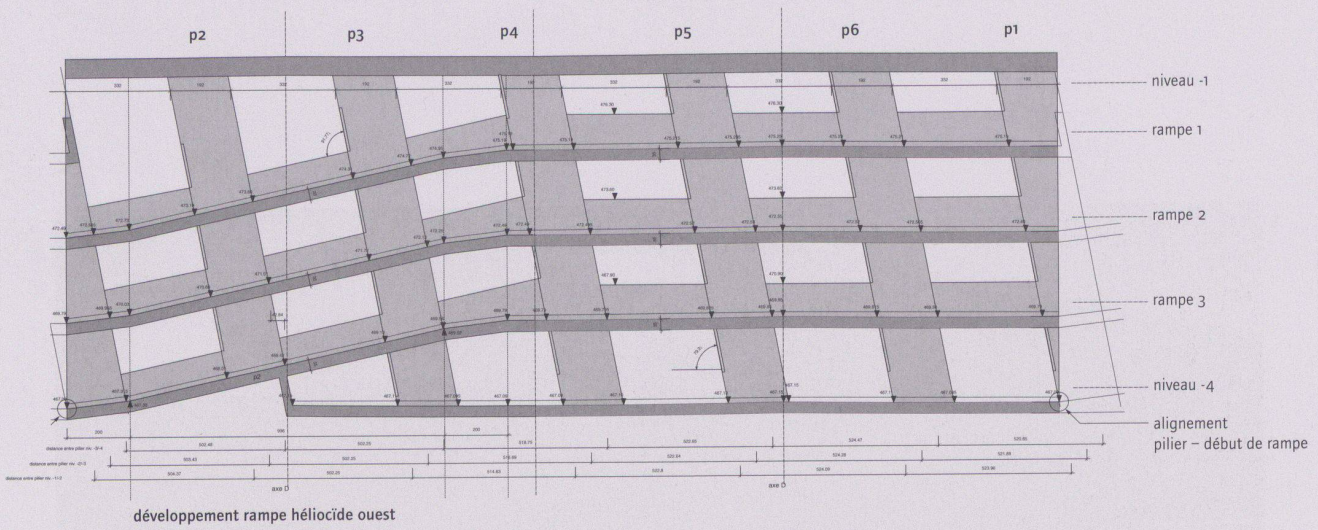
niveau -5 (étage-technique)



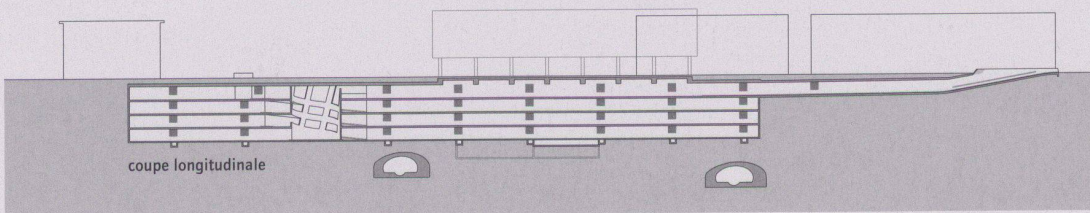
grilles de ventilation



rampe ouest et œuvre d'art de Daniel Schlaepfer



développement rampe hélicôïde ouest



coupe longitudinale