

Neubau Bahnhofparking Biel 2500 Biel (BE)

Construction d'un nouveau parking de la gare Bienne

Bauherr Maître de l'ouvrage

Parking Biel AG, vertreten durch das Hochbauamt der Stadt Biel

Architekten Architectes

Silvia Kistler, Rudolf Vogt, dipl. Arch. ETH/BSA/SIA, Biel-Bienne

Adresse Adresse

Gurzelenstrasse 3, 2502 Biel-Bienne
Tel. 032 341 64 64, Fax 032 341 64 79
mail@kistler-vogt.ch www.kistler-vogt.ch

Mitarbeiter Collaborateurs

Gilles Marchand, Luisa de Pasquale

Bauingenieur Ingénieur civil

BHM Bauingenieure und Planer AG, Biel

Adresse des Bauingenieurs

Adresse de l'ingénieur civil

Bubenbergstrasse 7, 2500 Biel-Bienne
Tel. 032 328 88 88, Fax 032 328 88 22

Mitarbeiter Collaborateurs

Hugo Udry, Michele Tartaglia

Sanitäringenieur Ingénieur sanitaire

Matter + Amman AG, Biel

Heizung, Lüftungs-Klimatisierungingenieur

Ingénieur en chauffage, ventilation et climatisation

Matter + Amman AG, Biel

Elektroingenieur Ingénieur en électricité

Fischer Electric AG, Orpund

Landschaftsarchitekt Architecte paysagiste

Xeros Landschaftsarchitektur

Andere Teilnehmer Autres intervenants

René Zach, Künstler (PwV-Pictogramm)
Suzanne Müller, Künstlerin (Falling Camera)

Projekt Conception

1999-2001

Ausführung Réalisation

2001-2002

Topographische Koordinaten Coordonnées

585.250/220.210

Adresse Adresse

Bahnhofplatz 6, 2500 Biel-Bienne



Projekt

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 Parkplätze, das Untergeschoss 186 Parkplätze, womit das eigentliche Parkhaus total über 325 Parkplätze verfügt. Ebenfalls im Erdgeschoss ist eine Velostation mit 440 Abstellplätzen konzipiert. Grosse Bedeutung wurde der natürlichen Belichtung und Belüftung des Parkings zugemessen. Der zweigeschossige, unterirdische Teil des Parkhauses kann durch den zentralen, in der Längsrichtung befindlichen Licht- und Erschliessungsschlitz und durch eine an der Längsseite angeordnete Glasfassade zu einem grossen Teil auf natürliche Weise belichtet und belüftet werden. Die Tageslichtführung im Parking 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 gegen den Bahnhofplatz abgeschlossen. Im Glasoblichtkörper, welcher wie ein Zug auf dem Geleisdeck steht, befinden sich Treppen und Lift. Tageslicht und Frischluft gelangen von hier ins Parking. Das 157 Parkplätze umfassende Park + Ride wird durch die SBB betrieben. 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.

Konstruktion

Die Materialisierung des Parkings wird geprägt durch Beton, verzinkten Stahl und Profilbauglas. Die Tragstruktur wird aus Stahlbetonflachdecken und vorfabrizierten Schleuderbetonstützen gebildet. Eine Rühlwand dient als bautechnischer Abschluss gegen die Geleisanlagen der SBB. Der Raum zwischen der Rühlwand und dem Parking wird als Lüftungskanal genutzt. Die Fassade zum abgesenkten Hof besteht aus schalltechnischen Gründen aus doppelschaligem Profilbauglas. Im

Projet

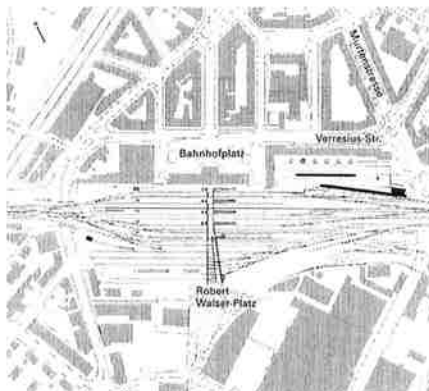
Le parking, situé sur l'aire des «marchandises à grande vitesse» s'insère entre les voies de chemin de fer et la rangée de maisons de la rue Verresius. Composé de trois étages en partie enterrés, il est intégré dans le remblai existant des voies CFF.

Le rez-de-chaussée, au niveau de la Place de la Gare, comprend 139 places de parc, le sous-sol en comprend 186, le parking offrant ainsi plus de 325 places au total. Situé lui aussi au rez-de-chaussée, un parc à vélos propose 440 places. Une grande importance a été donnée à l'éclairage et à la ventilation naturelles du parking. Grâce à un puits central de lumière courant sur toute la longueur du parking et grâce à une façade en verre aménagée sur le côté le plus long, la partie enterrée sur deux étages du parking bénéficie d'un éclairage et d'une ventilation naturelles.

Cet apport de lumière dans le tête, réalisé conjointement, clôt l'espace du côté de la Place de la Gare. Posé comme un train sur les quais, le corps vitré du lanterneau pourvoit le parking en air frais et en lumière. A l'intérieur se trouvent les escaliers d'accès ainsi que l'ascenseur. Les 157 places de parc du niveau Park + Ride sont gérées par les CFF. Pour permettre le transfert des marchandises sur les voies, ce niveau a été complété par un quai de chargement et un bâtiment de service pour les CFF.

Construction

La matérialité du parking est caractérisée par le béton, l'acier zingué et le verre de construction profilé. La structure portante est composée de dalles plates en béton armé et de piliers préfabriqués en béton centrifugé. Pour la construction, une paroi berlinoise a été utilisée du côté des voies CFF. L'espace situé entre la paroi berlinoise et le parking est aujourd'hui utilisé comme canal de ventilation. Pour des raisons acoustiques, la façade donnant sur la cour est composée d'un vitrage double en verre profilé. Au niveau de



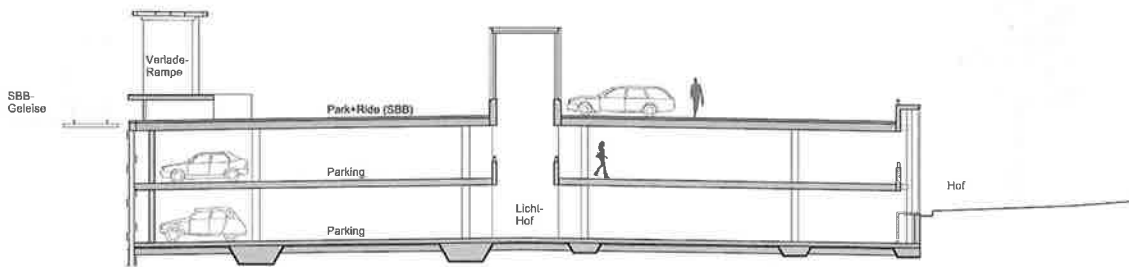
Situationsplan/Plan de situation

Brüstungsbereich dienen winkelförmige Beton-
 elemente als Lüftungskanal.
 Die Tragstruktur des Glasoblichtkörpers wird aus
 eingespannten Stahlstützen gebildet. Der Dach-
 abschluss besteht aus einem abgekanteten Blech-
 profil welches gleichzeitig die Durisolplatten trägt.
 Die Konstruktion des Betriebsgebäude der SBB
 wird wie der Glasoblichtkörper aus verzinktem
 Stahl und Profilbauglas gebildet. Um die Montage-
 zeit möglichst zu reduzieren (Nachtarbeit) ist die
 Überdachung der Verladerrampe aus vorfabrizier-
 ten Lignatur-Elementen mit integriertem Dach-
 gefälle ausgeführt.

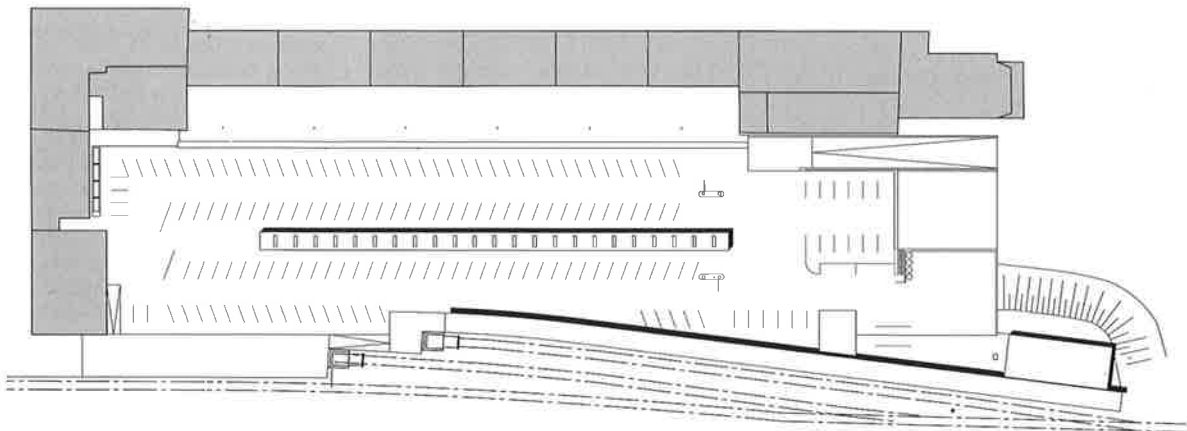
*l'allège, un élément en béton préfabriqué sert de
 gaine de ventilation.*

*La structure portante du lanterneau se compose
 de piliers en acier précontraints. Une tôle pliée
 sert à la fois de profil supérieur pour le verre et de
 poutre pour les plaques Durisol de toiture.*

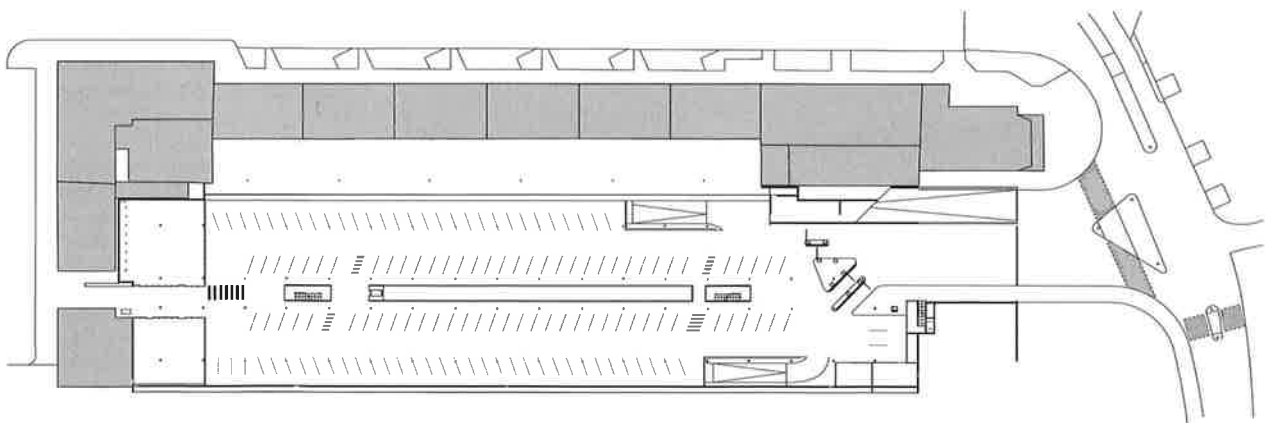
*Le bâtiment de service des CFF est réalisé comme
 le lanterneau, en acier zingué et en verre
 profilé. Pour réduire au maximum le temps de
 montage (travail de nuit), la couverture du quai de
 chargement a été exécutée en éléments Lignatur
 préfabriqués intégrant la pente de toiture.*



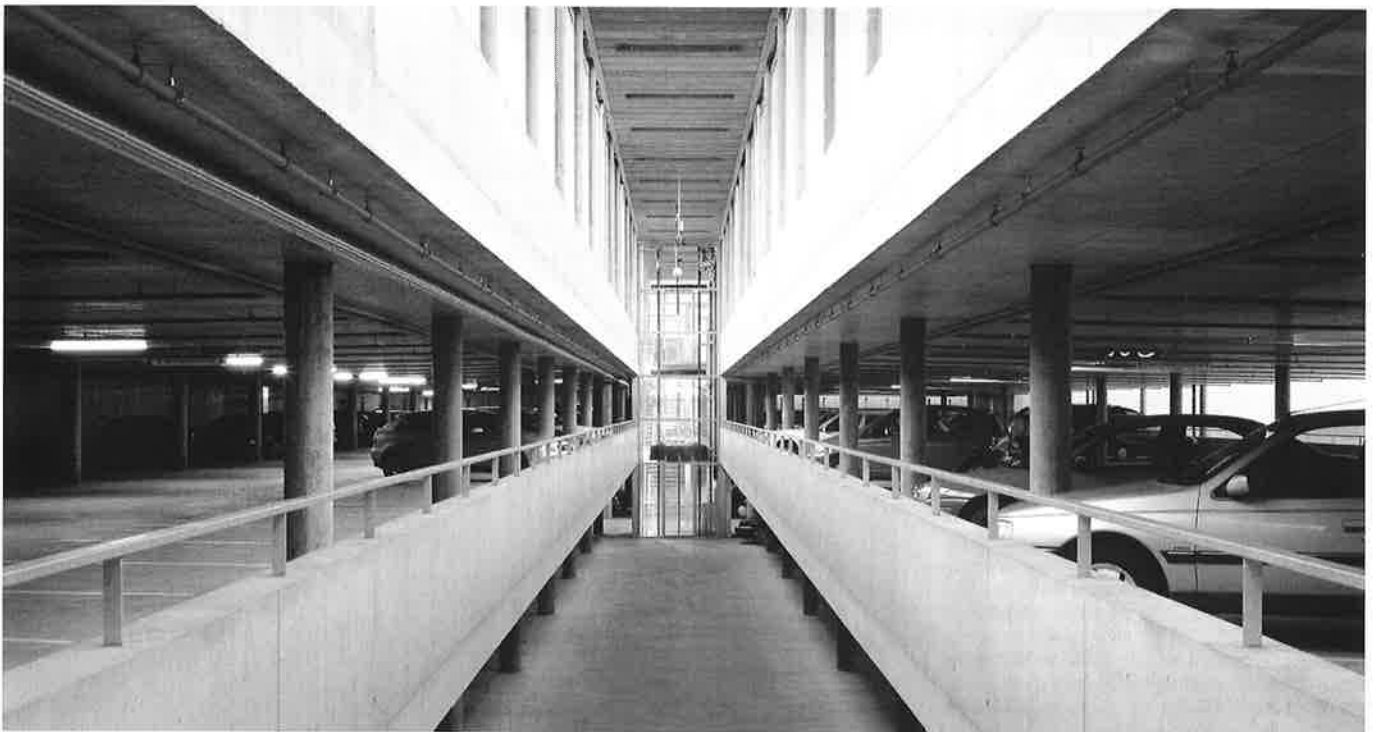
Schnitt/Coupe

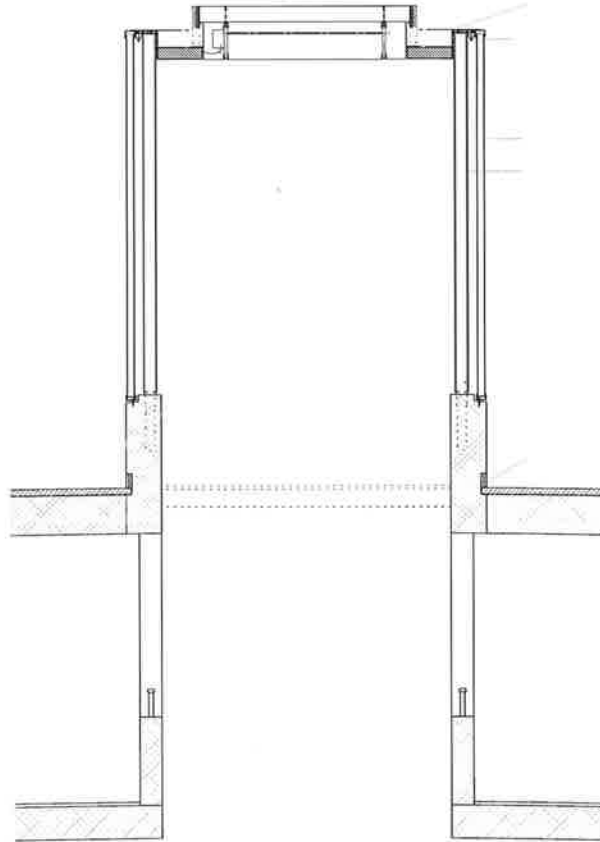
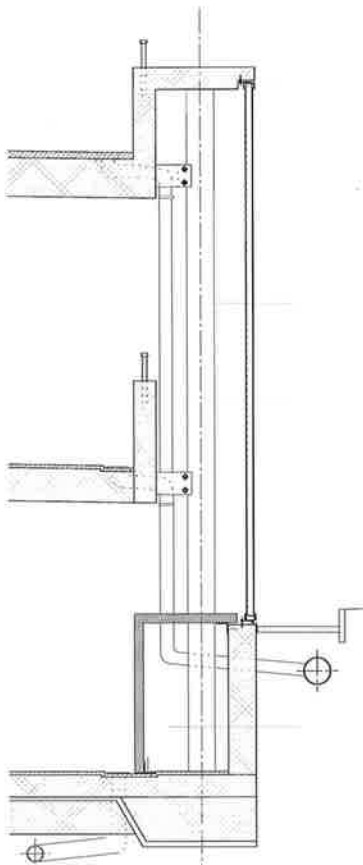


Gleisgeschoss/Etage des voies



Erdgeschoss/Rez-de-chaussée





Daten Caractéristiques

Grundstückfläche	
Surface du terrain	7400 m ²
Überbaute Fläche	
Surface bâtie	5216 m ²
Geschossfläche	
Surface brute	10 285 m ²
Nutzfläche	
Surface utile	9035 m ²
Gesamtkosten (BKP 1-9)	
Coût total (CFC 1-9)	Fr. 12 413 000,—
Vorbereitungsarbeiten (BKP 1)	
Travaux préparatoires (CFC 1)	Fr. 1 413 000,—
Gebäude (BKP 2)	
Bâtiment (CFC 2)	Fr. 9 756 000,—
Betriebseinrichtungen (BKP 3)	
Equipements (CFC 3)	Fr. 323 000,—
Umgebung (BKP 4)	
Aménagements extérieurs (CFC 4)	Fr. 137 000,—
Nebenkosten (BKP 5)	
Frais secondaires (CFC 5)	Fr. 221 000,—
Ausstattung (BKP 9)	
Ameublement (CFC 9)	Fr. 90 000,—
Kubus nach SIA 116	
Volume selon SIA 116	41 323 m ³
Kubikmeterpreis (BKP 2)	
Prix au m ³ (CFC 2)	Fr. 237,—



Basisindex Indice de base

01.04.2002 = 110.1

Bibliographie Bibliographie

Werk Bauen Wohnen 5/2004
 Werk-Material 5/2004
 Hochparterre 12/2003
 Tec21 51-52/2003

Fotos Photos

Thomas Jantscher, rue des Coteaux 4
 2013 Colombier (NE), Tel. 032 842 60 25