

März 2008



Thun-Allmendingen
Neubau
Verkehrsprüfzentrum
Berner Oberland

**Thun-Allmendingen
Neubau
Verkehrsprüfzentrum
Berner Oberland**

Herausgeber:

Amt für Grundstücke und
Gebäude des Kantons Bern
Reiterstrasse 11
3011 Bern

www.agg.bve.be.ch

März 2008

Inhalt

3
Bauträgerschaft
und Planungsteam

5
Prüfung bestanden

7
Was lange währt,
wird endlich gut

9
Pragmatisch und nachhaltig

11
Identität und Funktion

15
Haustechnik

17
Elektroanlagen

19
Die Farbpaletten des Alltags

20
Baukennwerte

Redaktion und Satz
Barbara Wyss-Iseli, Thun

Fotos
Georg Englert, Photofant, Thun

Druck
Gerber Druck AG, Steffisburg
Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

**Bau-, Verkehrs- und
Energiedirektion
des Kantons Bern**

vertreten durch
das Amt für Grundstücke und Gebäude
Giorgio Macchi, Kantonsbaumeister
Bruno Mohr, Leiter Projektmanagement 1
Hans-Konrad Müller, Gesamtprojektleiter

**Polizei- und Militärdirektion
des Kantons Bern**

Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt
Hans Ulrich Kuhn, Amtsvorsteher
Hans Graf, Leiter Verkehrsprüfzentrum Berner Oberland

Generalplaner

Projektleitung und Bauingenieur

Bächtold & Moor AG
Ingenieure Planer ETH SIA usic, Bern und Thun
Peter Jaberg, Bern
Mario Sterchi, Bern
Beat Rupp, Thun

Architektur

Itten + Brechbühl AG, Bern
Reto Giovanelli
Christian Frischknecht

Elektroplanung und MSR

Toneatti Engineering AG, Bern
Reto Toneatti
Roland Schmocker

**Heizungs-, Lüftungs-,
Klima- und Sanitärplanung**

Itten, Kaltenrieder und Partner AG,
Bern, Murten, Münchenbuchsee
Urs Kaltenrieder
Daniel Gaupp

Spezialisten

Bauphysiker: Gartenmann Engineering AG, Bern
Signaletik: Laszlo Horvath, Bern

Kunst und Bau

Peter Willen, Unterseen

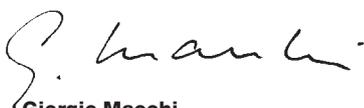


Die Werte kennen, die zu überwachen es sich lohnt: wer dies kann, steuert effektiv und effizient. Sich auf die wirksamen Kennwerte konzentrieren, ist die grundlegende Regel jeder nachhaltigen Steuerung. Relevant sind sowohl gesellschaftliche Faktoren – wir sind alle an sicheren Fahrzeugen und guten Gebäuden interessiert – und wirtschaftliche – Inspektionen müssen sich aus betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Gründen auf ausschlaggebende Aspekte konzentrieren und Gebäude müssen in Erstellung und Betrieb sparsam sein – sowie ökologische Kriterien – die Belastung der Umwelt durch Abgase und Lärm ist in den gesetzlich definierten Schranken zu halten und öffentliche Gebäude müssen energetisch vorbildlich sein.

War die Planung und Realisierung des neuen Verkehrsprüfzentrums eine Kontrollaufgabe oder eine Designaufgabe? Ging es um eine Kreation oder um die Einhaltung von Kennwerten?

Design ist Einhaltung von Kennwerten: Ökonomie der Mittel, Konzentration auf das Wesentliche, Corporate Identity. Wer Kennwerte einhalten will, muss die relevanten Steuermechanismen beherrschen: die Risiken ausbremsen, den Chancen drive geben. Gutes Design ist wie eine optimale Drehzahl. Gutes Design ist wie die optimale Gewichtsverteilung. Gutes Design sucht immer auch, den Schwerpunkt richtig zu platzieren.

Das Design ist gelungen. Die Gewichte gut verteilt. Das Ganze ist spurtreu. Nichts fehlt. Keine nicht zugelassenen Gadgets. Soll erfüllt: Prüfung bestanden!



Giorgio Macchi
Kantonsbaumeister



Was lange währt, wird endlich gut

Hansulrich Kuhn, Amtsvorsteher
Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt

Im Jahre 1961 baute die Garage Moser an der Gemmistrasse in Thun-Dürrenast ein Industriegebäude mit zwei Prüfbahnen für Fahrzeugprüfungen. Der Kanton Bern mietete die Liegenschaft und eröffnete in Thun eine Zweigstelle des damaligen Expertenbüros Bern. Mit vier Verkehrsexperten und zwei Büroangestellten konnte der Bedarf an Führer- und Fahrzeugprüfungen für das Berner Oberland abgedeckt werden. Bereits im Jahre 1981 wurde aber erkannt, dass die Platzverhältnisse dem wachsenden Fahrzeugbestand nicht mehr genügen konnten. Da keine geeignete Parzelle für einen Neubau gefunden wurde, entwickelte sich das Platzproblem zum Dauerbrenner.

Im Jahre 1996 wurden die Dienstleistungen im Berner Oberland mit der Abgabe von Fahrzeugausweisen und Kontrollschildern ausgebaut. Im benachbarten Gebäude der Stadion-Garage wurden zusätzliche Büroräume gemietet. Eine kurzfristige Entlastung der Prüfhalle brachten die dezentralen Fahrzeugprüfungen in Interlaken und die Prüfung der schweren Fahrzeuge im AMP Thun.

Sowohl der Fahrzeugbestand wie auch die Nachfrage nach Dienstleistungen sind in den folgenden Jahren kontinuierlich gestiegen. Der Zustand für die Kundschaft und die Mitarbeitenden wurde unerträglich. Mit der Verkürzung der Prüfintervalle für schwere Fahrzeuge konnten die Vorgaben des Bundes nicht mehr erfüllt werden.

Verschiedene Varianten wurden detailliert geprüft. Die Variante «Neubau Verkehrsprüfzentrum Berner Oberland» war die einzige langfristig überzeugende Lösung. Mit dem Grundstück der Burgergemeinde Thun konnte ein geeigneter Standort gefunden werden (Nähe Autobahnanschluss, mit öffentlichem Verkehr erreichbar, Zufahrt nicht durch Wohnquartier).

Die politischen Hürden konnten nach fundierten Berichten und langen Gesprächen bewältigt werden. Der Grosse Rat hat das Projekt am 17. November 2005 ohne Gegenstimme verabschiedet.

Schon zu Beginn der Planungsphase wurden alle Arbeitsabläufe systematisch hinterfragt und optimiert. Das moderne Gebäude bietet nun Gewähr für eine effiziente und kundenfreundliche

Erbringung der Dienstleistungen. Die 30 Mitarbeitenden in der Aussenstelle freuen sich über den Neubau. Gemeinsam werden wir alles daran setzen, damit sich auch die Bevölkerung über den Neubau freuen kann.

Ein spezieller Dank gilt dem Leiter des Verkehrsprüfzentrums Berner Oberland, Herrn Hans Graf. Während mehreren Jahren hat er sich neben dem Tagesgeschäft mit seinem Team enorm engagiert für die neue Lösung. Mein Dank geht aber auch an die politischen Entscheidungsträger, an das Amt für Grundstücke und Gebäude, an den Generalplaner, an den Generalunternehmer und an alle, die zum Erfolg beigetragen haben. Die Lösung ist überzeugend – eine starke Teamleistung!



Pragmatisch und nachhaltig

Peter Jaberg, Leiter Generalplanungsteam
Bächtold & Moor AG

Der Neubau des Verkehrsprüfzentrums konnte unter strikter Leitung durch das Generalplanerteam – dank vorbildlicher Zusammenarbeit der Partner aus Bauträgerschaft und Betrieb sowie der ausführenden Unternehmungen unter der Leitung der Frutiger AG Generalunternehmung – innert weniger als drei Jahren Planungs- und Bauzeit realisiert werden. Die eigentliche Bauzeit war mit nur 11,5 Monaten sehr kurz. Das qualitativ hoch stehende Gesamtergebnis überzeugt sowohl durch seine pragmatische Architektursprache, seine ausgewiesene hohe Betriebsstauglichkeit als auch bezüglich dessen Nachhaltigkeit.

Bereits bei Projektbeginn wurde präzise festgelegt, dass das Projekt hohe gesellschaftliche, betriebliche, wirtschaftliche und ökologische Ziele erfüllen soll. Mit der konsequenten Anwendung der Empfehlung SIA 112/1 Nachhaltiges Bauen – Hochbau und der BKP-Merkblätter vom Verein eco-bau konnten auch die diesbezüglichen Projektziele vollständig erreicht werden.

Während der MINERGIE®-Standard schon bei Projektbeginn vorgegeben war, wurde noch während der Ausführung im Projektleitungsteam entschieden, den im Jahr 2006 neu geschaffenen MINERGIE-ECO®-Standard nach Möglichkeit anzustreben. Dieser beinhaltet nebst den Vorgaben zur Energieeffizienz und zum Komfort zusätzliche Anforderungen betreffend Gesundheit (Innenraumklima) und Bauökologie. Mittels vorgabegerechter Materialisierung, dem Einbau einer Pelletheizung und einer Komfortlüftung, einer gut gedämmten Gebäudehülle und einem guten sommerlichen Wärmeschutz sowie aufgrund der guten Planung bezüglich Lärmschutz und Tageslichtnutzung, werden alle Anforderungen erfüllt. Das Verkehrsprüfzentrum ist mit dem MINERGIE-ECO-Zertifikat Nr. BE-001-ECO ausgezeichnet.

Die konsequente Trennung von Primär-, Sekundär- und Tertiärsystem ermöglicht eine langfristige flexible Nutzung, erleichtert den Unterhalt und den Ersatz von Installations- und Ausrüstungskomponenten und stellt die Materialtrennung und Wiederverwendbarkeit bei einem Rückbau sicher.

Bei der Materialisierung wurde insbesondere darauf geachtet, dass die Materialien möglichst wenig graue Energie und keine gefährlichen Inhaltsstoffe enthalten. Beispielsweise wurden die Betonarbeiten zu 74% mit Recycling-Beton ausgeführt, die Fas-

sade in Stahlblech anstatt in Aluminium realisiert und sämtliche Büro-Bodenbeläge in Linoleum ausgeführt.

Für den Betrieb des Verkehrsprüfzentrums sind grosse versiegelte Flächen für Parkierung, Wartebereiche und zu Testzwecken notwendig. Als Ausgleich konnten dafür einige wichtige Massnahmen im Bereich Umgebung realisiert werden. Das Flachdach wurde extensiv begrünt, das gesamte Regenwasser versickert vor Ort und Biotope und Bestockungen mit standortheimischen Büschen und Hochstamm-bäumen bieten neben Schatten auch neue Lebensräume, z.B. konkret für die gefährdete Gelbbauch-unke.

Während der gesamten Bauausführung wurde grosser Wert auf die Schonung der Umwelt gelegt. Die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen bezüglich Boden-, Gewässer- und Lärmschutz sowie Luftreinhaltung und Abfalltrennung wurde laufend kontrolliert.



Situation

Das Verkehrsprüfzentrum Berner Oberland liegt im Siedlungsgebiet von Allmendingen, am südwestlichen Rand der Stadt Thun. Der nahe Autobahnanschluss und ein genügend ausgebautes Strassennetz ermöglichen eine gute Verkehrserschliessung des Grundstücks.

Das Areal wird im Norden durch eine Recyclinganlage begrenzt, im Osten durch den Golfklub Thunersee und im Süden durch die Gewerbezone Allmendingen Nord.

Das Gebäude steht als Solitärbau inmitten von Manövrier- und Parkierungsflächen der Fahrzeuge. Durch die Geometrie und die Konzentration der Funktionen wird die Platzierung des Körpers markant.

Architektur

Das Thema heisst Verkehr. Das Gebäude will mit seiner dynamischen Form und seinem technischen Ausdruck die Funktion hervorheben: Eine öffentliche Halle, eine Art Prüflabor, wo Experten mit ihrem technischen Know-how die Sicherheit auf den Strassen verbessern.

Sowohl die Nutzung, als auch die Vorzonen im Aussenbereich waren für die Positionierung und Architektursprache des Neubaus mitbestimmend. Die Einheit wird durch die Materialisierung und Form betont. Die Fassaden aus horizontal verlegtem Sinusblech und bandförmig versetzten Fenstern unterstützen diesen Eindruck. Die abgerundeten Ecken verstärken die einheitliche Wirkung des Gesamtvolumens.

Bis auf das Untergeschoss besteht die Konstruktion konsequent aus Metall und Glas: Stahlstützen und -träger, Trapezbleche, Wandmetallkassetten und Sinusblechfassaden mit grossen verglasten Öffnungen. Metall und Glas, wie in einem modernen Fahrzeug.

Entsprechend schlicht wirkt das Gebäude auf die Ankommenden. Es bietet einen leicht verständlichen und klar ablesbaren Betriebsablauf. Die Hülle wird durch drei grosse zurückspringende, verglaste Elemente gegliedert, wodurch Einfahrt, Ausfahrt und Eingang «kanalisiert» werden.

Durch diese Öffnungen kann man die Spannung zwischen Struktur und Materialisierung bereits spüren:

- Das äussere Erscheinungsbild wirkt dynamisch. Die graue Metallfassade wickelt sich förmlich um das schräge bis gerundete Gebäudevolumen.
- Im Gegensatz zur Fassadenhülle präsentiert sich die Struktur im Innenraum farbig und folgt einem rationellen Konstruktionsprinzip.

Funktionsbereiche

Das Gebäude ist in zwei Funktionsbereiche unterteilt: eine lichtdurchflutete, praktische Prüfhalle und einen dreigeschossigen Bürobereich (Untergeschoss, Erdgeschoss und Obergeschoss). Diese sind nach den Betriebsabläufen ausgerichtet.

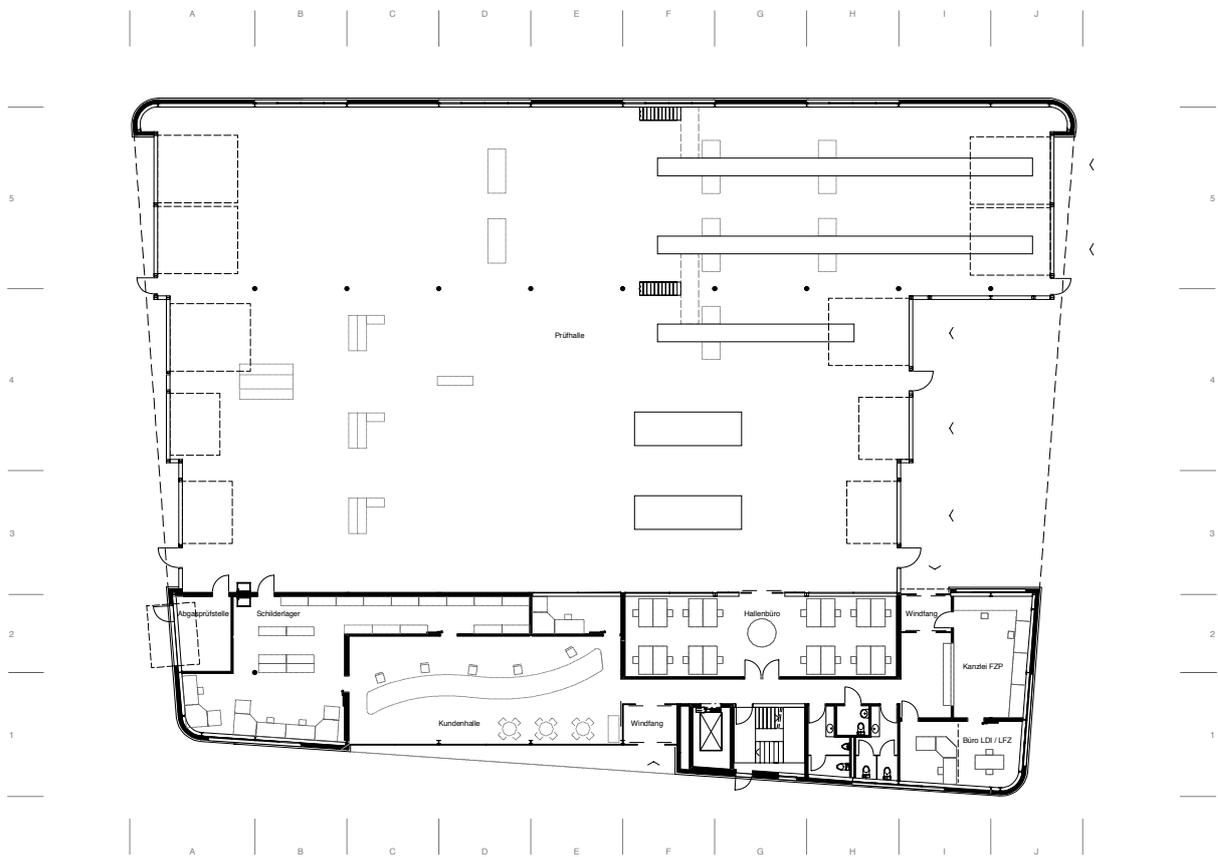
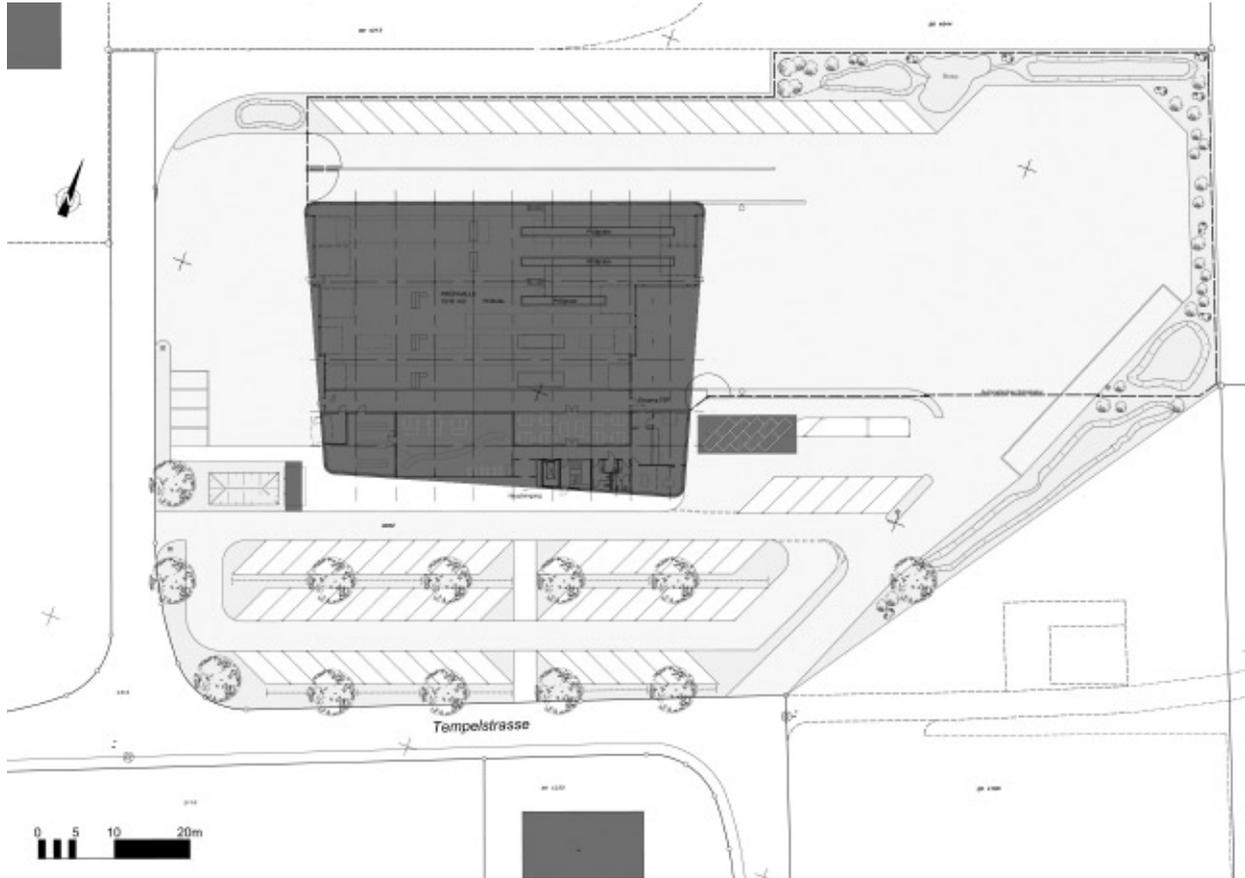
Die Prüfhalle besitzt im Einfahrtsbereich einen gedeckten Vorplatz, in dem Vorbereitung und Besprechungen vor der Fahrzeugprüfung zwischen Experten und Kunden stattfinden sollen. Die Prüfbahnen, wovon zwei für LKWs und drei für PWs dimensioniert sind, bestimmen die Raumaufteilung und Hallengrösse.

Die Administration empfängt die Ankommenden in einer grosszügigen Kundenhalle. Die Schalteranlagen dienen hier den Kunden als Anmelde- und Informationsstelle. Im Erdgeschoss und Obergeschoss befinden sich sowohl Kunden- als auch Personalräume.

Die gute Orientierung im Gebäude ist durch einen zentralen Kern mit Vertikalerschliessung und anschliessenden Nasszellen gewährleistet. Ein starkes Signaletikkonzept übernimmt, in Anlehnung ans Thema, die Grafik des Strassenverkehrs und leitet die Nutzer so durch das Gebäude.

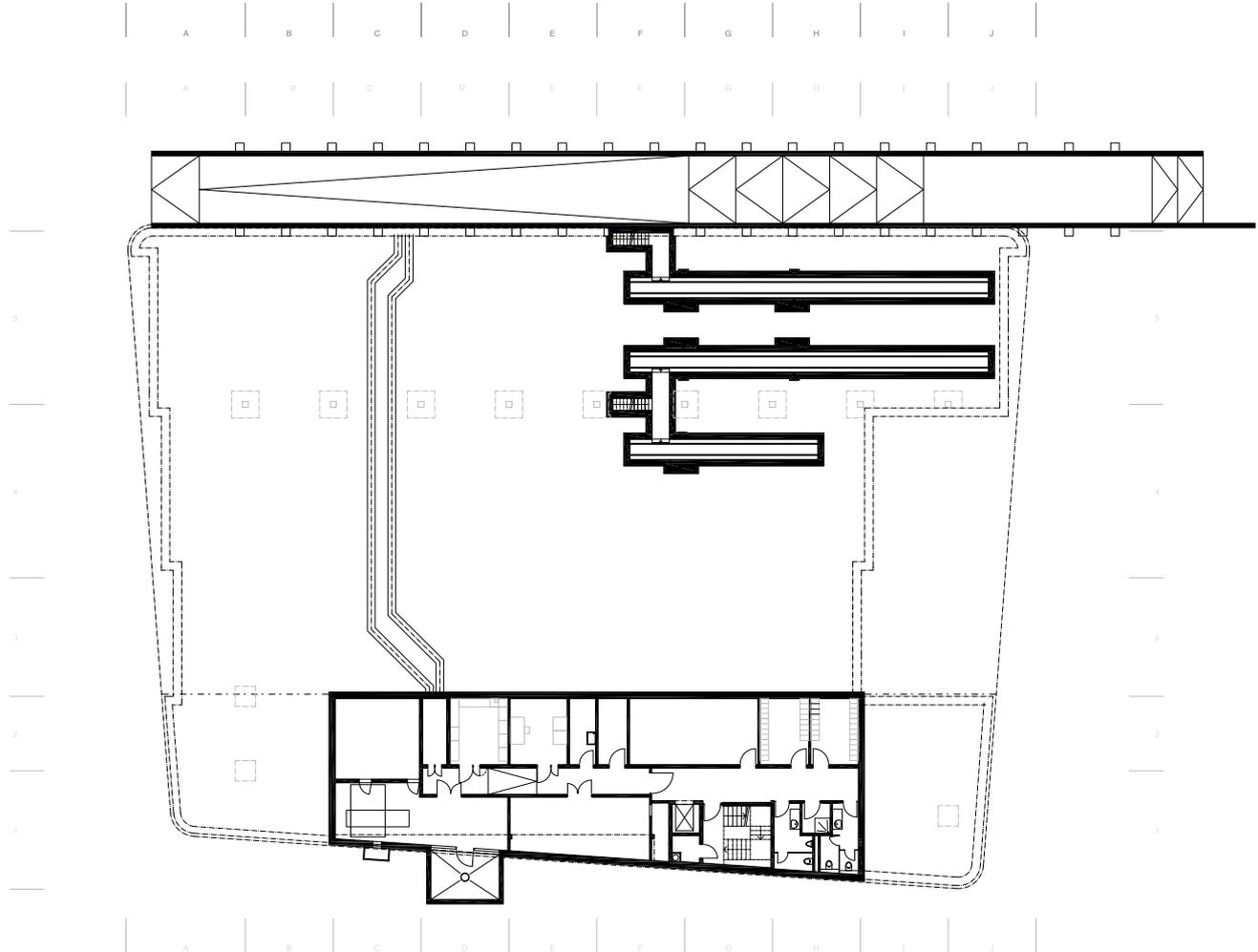
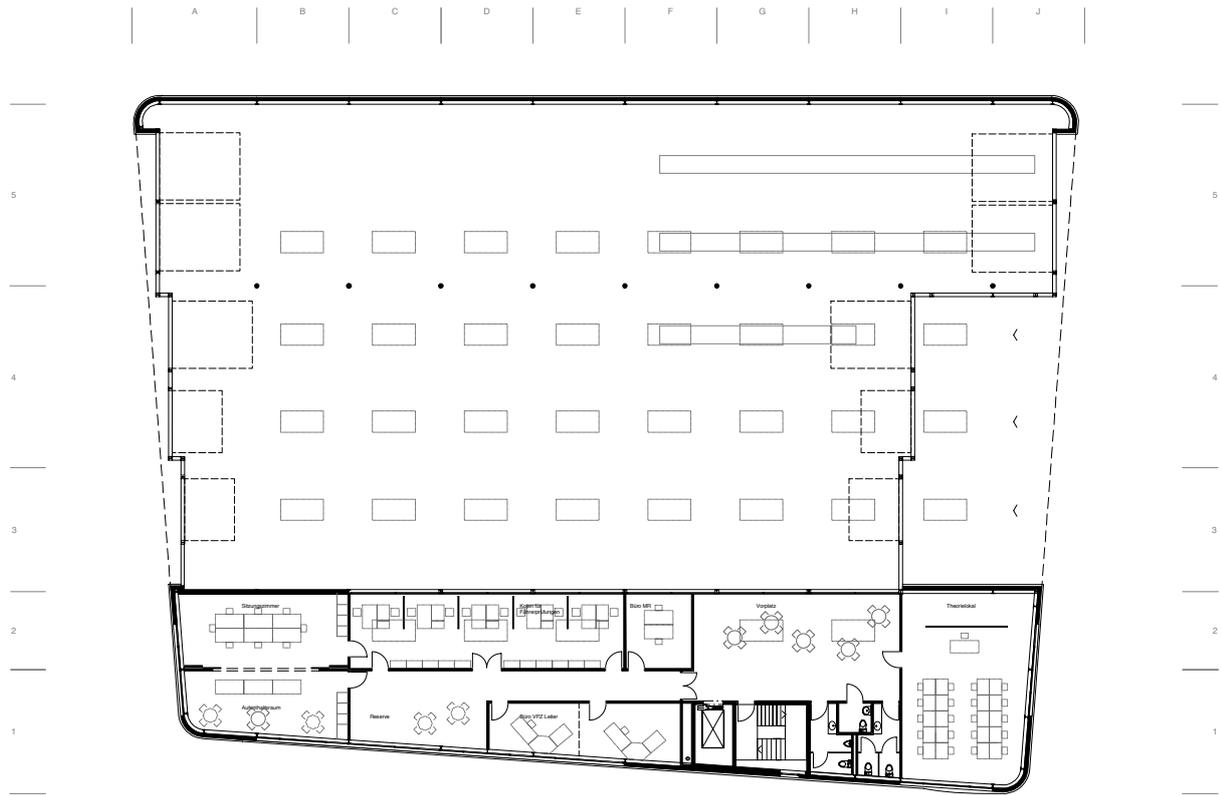
Das Grundkonzept, zwei Funktionen zu einem Gebäudekomplex zusammenzufassen, überzeugt städtebaulich, ist energetisch sinnvoll und erzeugt eindeutige und kurze Wege. Das «Kernstück» der Anlage, die Prüfhalle, ist wie alle Aufenthaltsbereiche natürlich belichtet. Die grossen transparenten Tore sowie Fensterbänder und Oberlichter sorgen für eine gleichmässige Ausleuchtung. Die Halle wirkt übersichtlich und freundlich, wodurch sie zum guten Arbeitsklima beiträgt. Auch der Kunde kommt mit Sicherheit gern ein zweites Mal vorbei.

Situation mit Erdgeschoss



Erdgeschoss

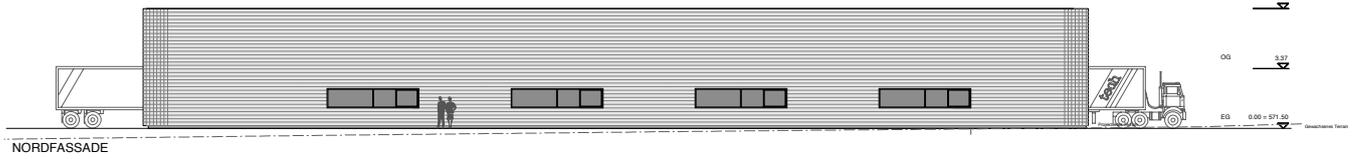
Obergeschoss



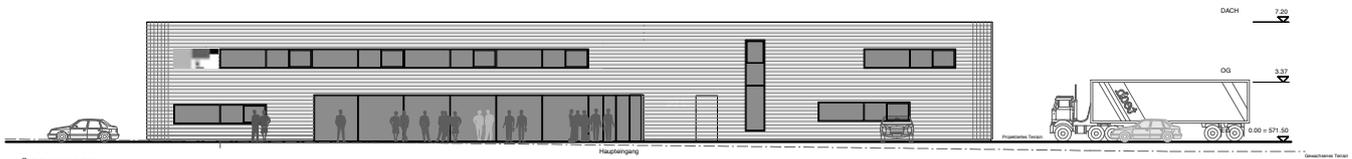
Untergeschoss



Fassaden



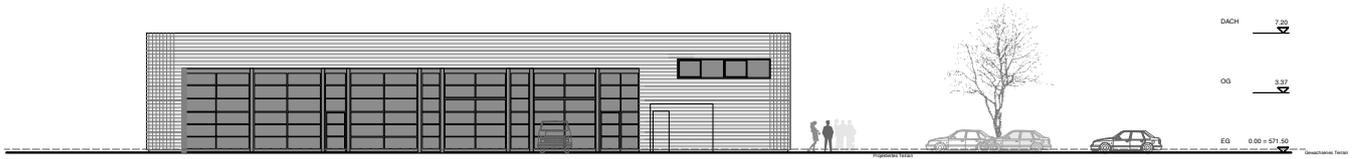
NORDFASSADE



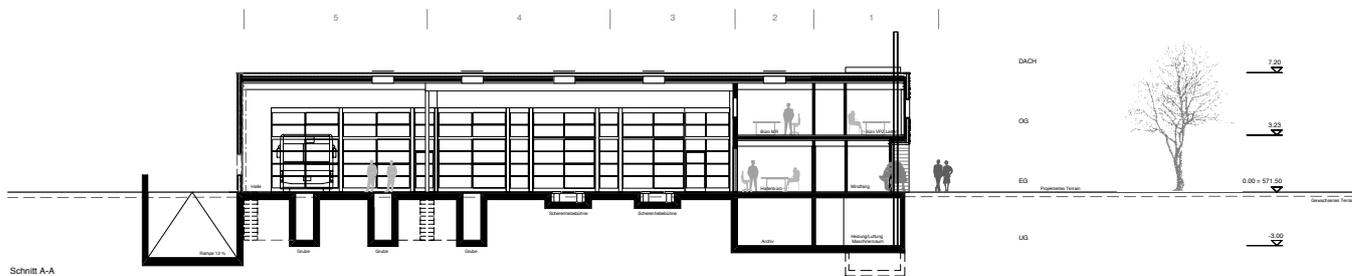
SÜDFASSADE



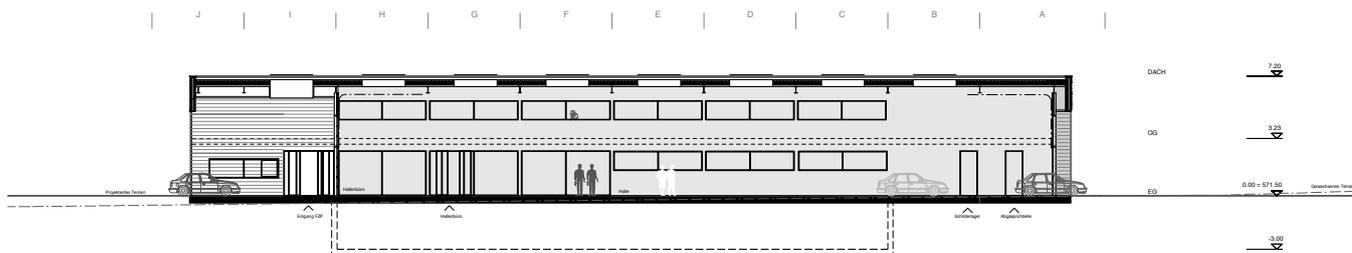
OSTFASSADE



WESTFASSADE



Schnitt A-A



Schnitt B-B

Schnitte



Heizungsanlage

Als Wärmeerzeugung ist eine Pelletanlage mit automatischer Entschung eingebaut.

Die Heizung wird über die Aussentemperatur reguliert. Die Beheizung des Bürobereichs erfolgt über Heizkörper. Mit Thermostatventilen können die Räume individuell reguliert werden. In der Prüfhalle wird die notwendige Heizenergie über die Lüftungsanlage eingebracht.

Die Verteilungen sind zur Vermeidung von grösseren Wärmeverlusten isoliert. Die Materialwahl erfolgt nach den eco-bau Vorschriften des Kantons Bern. Zum Einsatz kommt hier Mineralwolle. Die sichtbaren Leitungen sind mit Alufolien umhüllt.

Lüftungsanlage

Das Gebäude ist entsprechend den Minergie-Vorgaben komplett mit einer kontrollierten Lüftungsanlage ausgerüstet. Für den Büroteil ist ein Monobloc im Untergeschoss eingebaut. Über eine zentrale Steigzone werden alle Geschosse erschlossen. Die Aussenluft wird ca. 3 Meter über Boden an der Westfassade angesaugt und über einen Bodenkanal unter der Bodenplatte bis in die Zentrale geführt. Die Aussenluft wird dadurch im Sommer gekühlt und im Winter vorgewärmt.

Der Monobloc für die Prüfhalle ist auf dem Hallendach montiert. Damit die Lüftung optimal betrieben werden kann, wird die Luftleistung automatisch über eine CO₂-Steuerung reguliert. Die beiden Monoblocs sind mit effizienten Wärmetauschern ausgerüstet. Die Lüftungsanlagen verfügen über eine automatische Nachtauskühlfunktion für den Sommerbetrieb. Die LKW Prüfbahnen sind zusätzlich mit einer Abgasabsaugung ausgerüstet.

Die Lüftungskanäle sind entsprechend den Brandschutzvorschriften isoliert. Nach Bedarf sind die Kanäle auch thermisch isoliert. Die Materialwahl erfolgt nach den eco-bau Vorschriften des Kantons Bern. Zum Einsatz kommen Steinwolle und Mineralwolle.

Sanitäranlagen

Als Sanitärapparate sind handelsübliche Standardprodukte eingebaut. Die Armaturen sind mit wassersparenden Einrichtungen versehen. Die Wassererwärmung erfolgt über zwei Elektrowasssererwärmer, welche im Untergeschoss und im Erdgeschoss montiert sind. Über den Speicher im Untergeschoss werden die Nasszellen angespiesen. Das Ausgussbecken in der Prüfhalle wird über den Speicher im Erdgeschoss erschlossen.

Als Leitungsmaterial sind für die Verteilungen Chromstahlrohre und für die Apparateanschlüsse Kunststoff-Pex-Rohre eingebaut. Das Schmutzabwasser wird über schallgedämmte Pe-Rohre abgeführt. Für das Regenabwasser ist das Unterdruckentwässerungssystem eingesetzt.

Die Kaltwasserleitungen sind gegen Kondensatbildung und die Warmwasserleitungen gegen Wärmeverluste isoliert. Die Materialwahl erfolgt nach den eco-bau Vorschriften des Kantons Bern. Zum Einsatz kommen Mineralwolle und FCKW-freies PIR. Die sichtbaren Leitungen sind mit Alufolien umhüllt.

Für die Prüfhalle ist ein Druckluftleitungsnetz eingebaut, über welches alle speziellen Prüfeinrichtungen erschlossen werden. Die Druckluftherzeugung erfolgt über einen Kompressor mit Kältetrockner, welcher im Untergeschoss montiert ist.



Elektroanlagen

Reto Toneatti, Toneatti Engineering AG

Starkstrominstallationen

Die zentrale Energie- und Notlichtversorgung erfolgt ab der neuen Hauptverteilung im Untergeschoss des Bürotrakts. Die Energieverteilung ist über Kabeltrassen in die Stockwerke des Bürotrakts und zur Unterverteilung in der Prüfhalle gelöst. Die Erschliessung der Arbeitsplätze mit Steckdosen erfolgt über Kabel- und Brüstungskanäle. Die Erschliessung der Verbraucher in der Halle erfolgt ebenfalls über Kabelkanäle.

Im Bürotrakt sind sämtliche Lichtinstallationen Aufputz und konventionell ausgeführt. Nur die Bereiche Treppenhaus und Toiletenzonen sind Unterputz und mit Präsenzmeldern erstellt.

Die Storensteuerung im Bürobereich ist mit einem übergeordneten zentralen Steuerungssystem mit Wetterstation gelöst.

Die Beleuchtungsanforderungen sind nach Minergie SIA 380/4 ausgeführt. In der Fahrzeughalle ist die Fluoreszenzbeleuchtung automatisch über Lichtsensoren gesteuert.

Schwachstrominstallationen

Lieferung von Universellen Kommunikationsverkabelungsverteilern (UKV) im Bürotrakt und in der Prüfhalle. Verkabelung der Installationen mit Kabeltyp der Kategorie 6.

Eine zentrale Einbruchmeldeanlage mit Fernalarmierung, eine flächendeckende Vollschutz-Brandmeldeanlage mit Fernalarmierung sowie ein Zutrittskontrollsystem sorgen für die Sicherheit des Gebäudes.

Gebäudeautomation MSR

Alle haustechnischen Installationen wie Heizung und Lüftung werden über ein Mess-, Steuer- und Regelsystem (MSR) betrieben. Die Alarmierung erfolgt optisch und akustisch im Bereich Bürotrakt.



Die Farbpaletten des Alltags

Peter Willen: «Streetcolors» (2007)

Konrad Tobler, Bern

Eine Stadt, schnell vorbeifahrende Autos: eine Fotografie. Der Effekt ist bekannt, dass die Geschwindigkeit der Autos zur Unschärfe des Abbildes führt. Daran erinnern Peter Willens neun «Streetcolors» im Neubau des Verkehrsprüfzentrums Berner Oberland in Thun-Allmendingen. Aber seine Werke sind nicht unscharf in diesem doch eher billigen Sinn. Im Gegenteil: Den neuen Werken von Peter Willen eignet eine Schärfe des Bildkonzepts, der Bildwerdung – und des bewusst gewählten Bezugs zum Ort.

Das Konkrete der Malerei

Festzuhalten ist vorerst, dass Willens Foto-Ästhetik eine Fortsetzung der Malerei mit anderen Mitteln ist. Es ist im strengen und im doppeldeutigen Sinn eine Konkrete Malerei, die die Farben als eigenständige Bildobjekte auffasst – wobei die Farbwerte aus der konkreten Situation herausdestilliert sind. Genauer: Willen fotografiert mit der Digitalkamera eine urbane Situation – in dem Fall ist es nahe liegend, dass es sich um Szenerien aus Thun und Umgebung handelt, die die Kunden des Prüfzentrums wieder kennen werden. Er unterzieht die Abbilder anschliessend im Computer einer Farbanalyse. Das heisst, jeder auf dem Abbild vorkommende Farbwert wird systematisch isoliert; das Abbild der Wirklichkeit dient so sozusagen als Farbpalette. Aus diesen Elementen komponiert der Künstler die waagrecht gerichteten Farbgeometrien, die über das Abbild des realen Raumes gelegt und dort auch in der konkreten Situation wieder erkennbar sind (das Rot einer Fensterbrüstung, das Gelb eines Fussgängerstreifens, das Blau eines Autos). So präsentiert Willen die Farben der Strasse, ohne eigentlich etwas anderes repräsentieren zu wollen als eben bloss die Farben als Gegenstand des Bildes.

Die Schärfung des Blicks

Das streng konzeptuelle Verfahren führt zu einer neuartigen Bildpoesie. Sie resultiert aus einer doppelten Anwesenheit, indem die Farben des Bildes (der Strasse) das Bild selbst (die urbane Situation) verdecken, hinter sich und so im Bild Leerstellen entstehen lassen, die von der Farbgeometrie eingenommen werden. Das weckt Neugierde. Und führt dazu, dass der Betrachter das Bild viel genauer anschaut. Er wird viele Elemente entdecken, die unmittelbar mit dem Thema des Verkehrs zusammenhängen, vor allem die weissen und gelben Markierungen auf der Strasse, die auch in der Umgebung oder im Inneren des Prüfzentrums selbst

vorhanden sind. Weiter wird man wahrnehmen, wie wenig genau im Alltag die Wahrnehmung der Umgebung eigentlich ist: wie vielfarbig die grau erscheinenden Strassen doch eigentlich sind. Und das muss zu einer weiteren Feststellung führen, nämlich der, wie vielfältig die Eindrücke sind, die auf einen einprasseln, gerade beim Autofahren. Es sind Tausende von Informationen, die in kürzester Zeit aufgenommen, kaum aber wahrgenommen und gespeichert werden können. Das gilt besonders bei langen Autofahrten, an deren Ende selbst diejenigen, die nicht am Steuer sitzen, ob all der vielen Eindrücke müde sind. (Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters klagten die Fahrgäste oft über Kopfschmerzen, und die Ärzte warnten vor gesundheitlichen Schäden...). So schärft die Schärfe der Bilder – es ist nur auf den ersten Blick eine Geschwindigkeitsunschärfe – den Blick für die Unschärfe des Blicks. Und unter der Hand auch für die Geschwindigkeit des Verkehrs.

Die Wirkung der Reduktion

«Streetcolors» ist an sich eine klassische Lösung für das Problem Kunst und Bau: neun Bilder hinter Weissglas an der Wand. In dem Fall ist es aber eine Lösung, die besser, genauer und ortsbezogener nicht sein könnte. Auch deswegen, weil Willen nicht das ganze Gebäude ausstaffierte. Er beschränkte sich auf die Besucherzonen: auf den Eingangsbereich, den Schalterraum und das Wartezimmer vor dem Theorieraum. Die Reduktion – Teil der Ästhetik Willens – erhöht die Wirkung der Bilder, die durch ihr Konzept und ihre formale Geschlossenheit bei aller äusserst reizvollen Differenz dennoch eine Einheit bilden. Eines noch ist festzuhalten: Der Bezug zum Bau ergibt sich auch aus der Bildgeometrie. Sie nimmt nämlich die streng horizontale Gliederung der Eingangsfassade auf – ohne dass das betont würde. Auch das gehört zur Subtilität dieser Arbeit von Peter Willen.

Baukennwerte

Objekt

Verkehrsprüfzentrum Berner Oberland
 Tempelstrasse 30, 3608 Thun-Allmendingen
 Code HBA 04437
 Bauzeit von Oktober 2006 bis Oktober 2007

Preisstand 106,2 (ZH 2005 = 100)
 April 2007: 117,5 (BFS Hochbau Espace Mittelland
 Okt. 1998 = 100)
 Kostenanteile
 (BKP 1–8) Neubau 100 %
 Umbau – %
 Renovation – %

Projektdate

Objekt	Code	Werte	Objekt	Code	Werte
Rauminhalt SIA 416	RI	13907 m ³	Verkehrsfläche	VF	50 m ²
Rauminhalt SIA 116	RI	16604 m ³	Konstruktionsfläche	KF	266 m ²
Grundstückfläche	GSF	10313 m ²	Nutzfläche	HNF + NNF = NF	2169 m ²
Umgebungsfläche	UF	8609 m ²	Geschossfläche SIA 416	GF	2635 m ²
Gebäudegrundfläche (EG)	GGF	1704 m ²	Energiebezugsfläche SIA 180.4	EBF	2501 m ²
Hauptnutzfläche	HNF	2133 m ²	Verhältnis	HNF/GF1 = Fq1	0,81
Nebennutzfläche	NNF	36 m ²	Verhältnis	NF/GF1 = Fq2	0,82
Funktionsfläche	FF	150 m ²			

Kosten BKP

	%	Fr.		%	Fr.
0 Grundstück	4,3	309000	20 Baugrube	2,4	173000
1 Vorbereitungsarbeiten	–	–	21 Rohbau 1	22,5	1626000
2 Gebäude	100,0	7225000	22 Rohbau 2	17,7	1279000
3 Betriebseinrichtungen	8,4	610000	23 Elektroanlagen	9,9	715000
4 Umgebung	13,7	991000	24 HLK-Anlagen	12,7	918000
5 Baunebenkosten	1,6	113000	25 Sanitäranlagen	4,9	354000
6 –	–	–	26 Transportanlagen	1,3	94000
7 Spez. Betriebseinrichtungen	–	–	27 Ausbau 1	7,9	571000
8 Spez. Ausstattung	–	–	28 Ausbau 2	6,9	498000
1–8 Total Baukosten		9248000	29 Honorare	13,8	997000
			2 Total Gebäude	100,0	7225000

Kostenkennwerte

	BKP 2	BKP 1–8		BKP 2	BKP 1–8
Franken pro m ² Geschossfläche	2742	3510	Franken pro m ² Hauptnutzfläche	3387	4336
Franken pro m ³ Rauminhalt 416	519	665	Franken pro m ² Nutzfläche	3331	4264
Franken pro m ³ Rauminhalt 116	435	557			

Die Kosten basieren auf der provisorischen Bauabrechnung, Stand Dezember 2007.