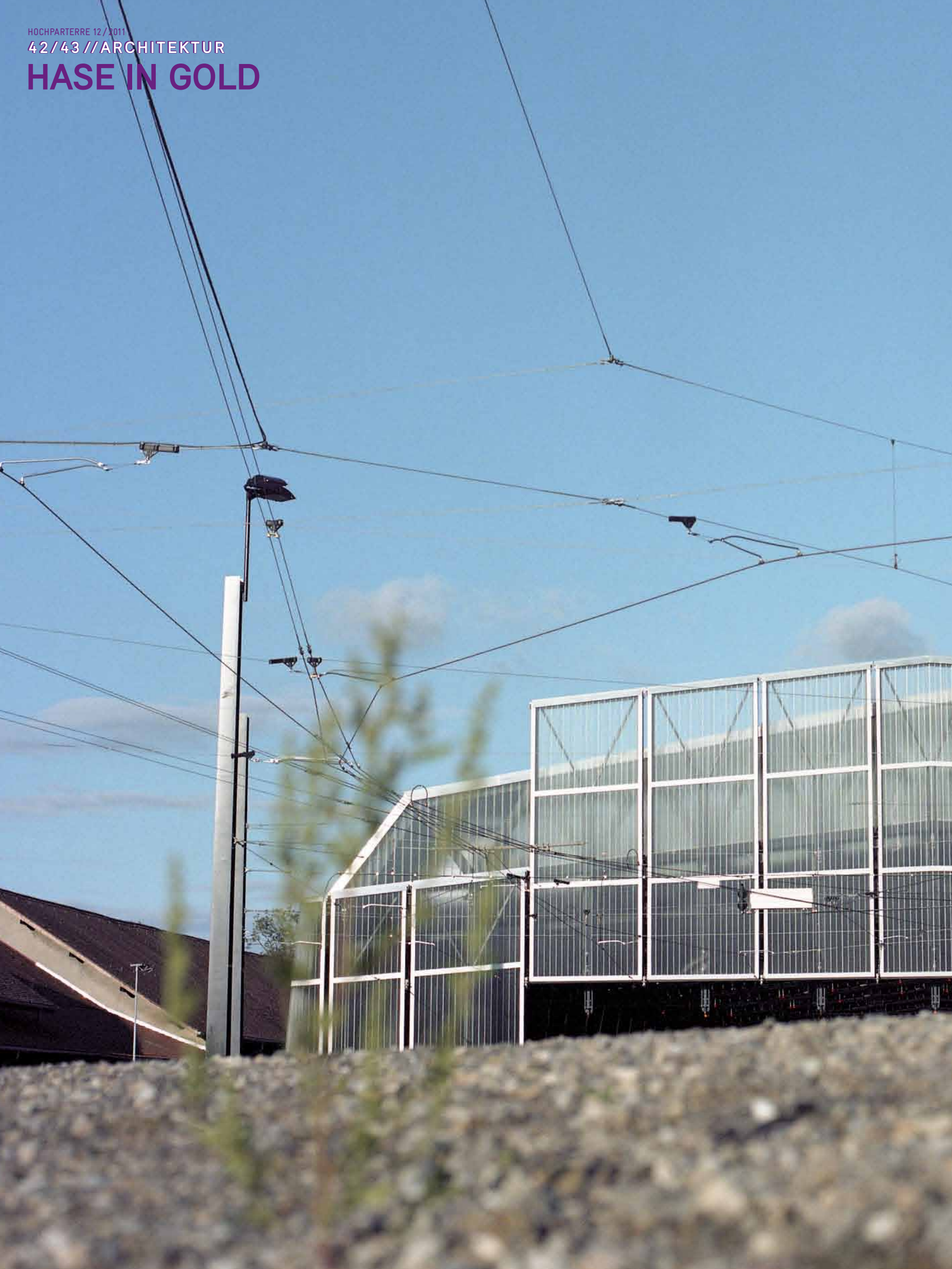
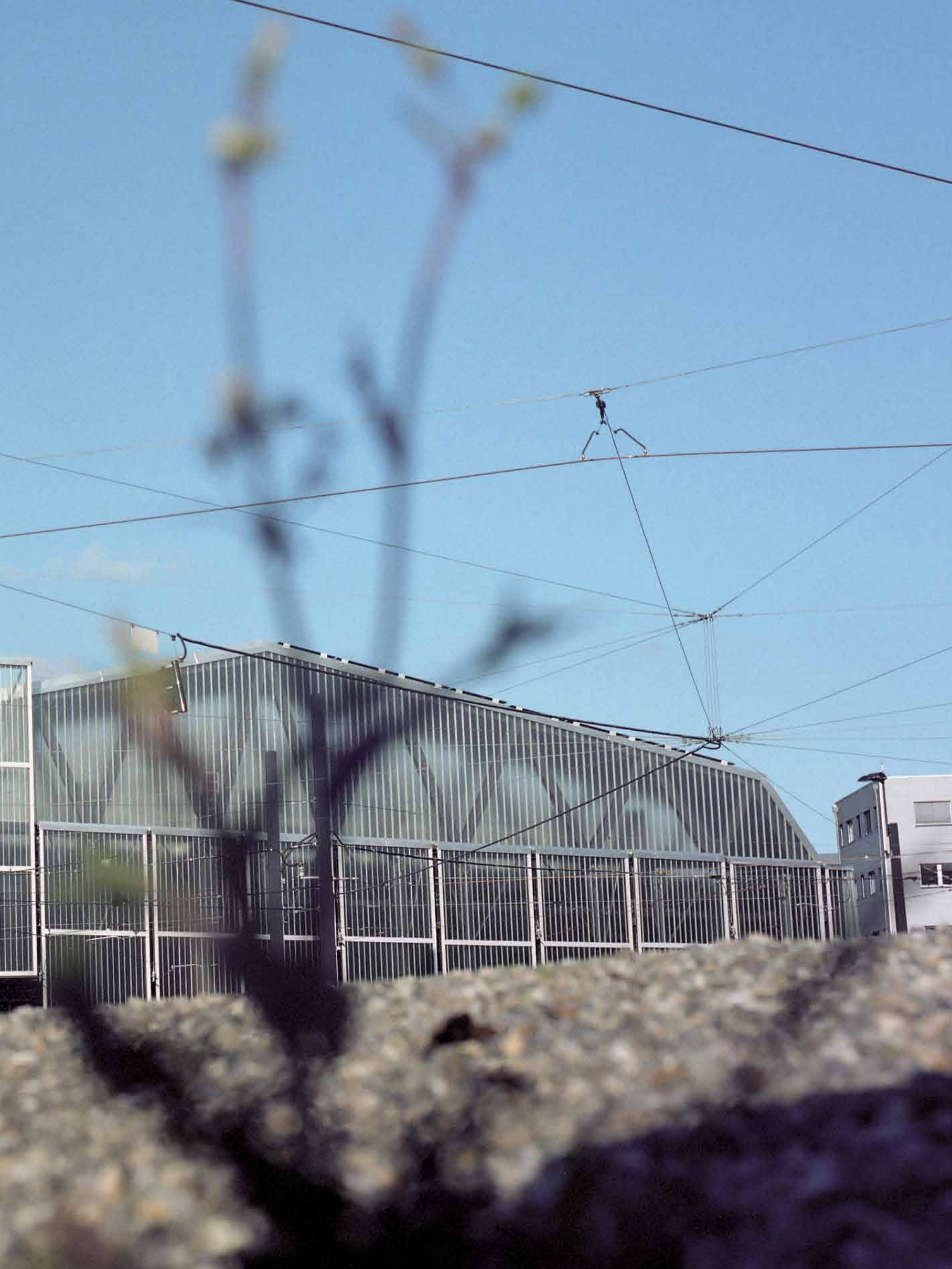


HASE IN GOLD







^Die schrägen Stützen sorgen für die Aussteifung der Konstruktion.

>Über die Dachträger fällt viel Tageslicht in die Halle.



∨ Stahlseile ziehen die transparenten Tore des Tramdepots in Bern nach oben. Bei Bedarf die gesamte Front.



Tramdepot, Bern **SCHMUCKES GLEICHGEWICHT**
 Ein grosses Dach über Schienen, durch das Licht hineinfällt: Ein Tramdepot ist keine Bauaufgabe, von der Architekten träumen. Der erste Blick auf das expressive Exemplar in Bern weckt denn auch Formalismusverdacht: Warum die schiefen Fluchten im Grundriss? Warum die schräg geschnittenen Glasprofile?

Blickt man genauer hin, erklärt sich das Projekt von selbst: Die Grundrissform füllt die vorhandenen Flächen, die geneigten Stützen der Fassade tragen nicht nur die mächtigen Stahlfachwerke des Dachs, sondern sorgen auch für Aussteifung in alle Richtungen. Auch der nahtlose Übergang von Dach und Fassade hat einen nüchternen Grund: Das Regenwasser läuft über die Aluminiumflächen direkt in die Bodenrinne. Die Tore des Depots schweben per Knopfdruck nach oben und öffnen bei Bedarf die gesamte Einfahrtsfront. Sie präsentieren eine weite, lichte Halle, von einer einzigen Reihe kräftiger Stützen unterbrochen.

Beim geplanten Ausbau des Berner Tramnetzes soll die Halle wachsen, statt 28 Fahrzeugen 60 Platz bieten. Trotz verdoppeltem Raum bleibt es dann bei der einen Stützenreihe, die verlängerten Dachträger werden wie die Ausleger eines Krans funktionieren: Statt zu stützen übernimmt die Fassade Zugkräfte und hält alles in einem atemberaubenden Gleichgewicht.

Warum dies hält und gleichzeitig auch formal begeistert? Weil hier ein Architekt und ein Ingenieur gemeinsam entworfen. So zeichnet die Jury Christian Penzel und Martin Valier nicht nur für ihre rundum überzeugende Lösung einer gewöhnlichen Bauaufgabe aus, sondern auch für die vorbildlich enge Zusammenarbeit der beiden Disziplinen. SI, Fotos: Laurent Mäusli

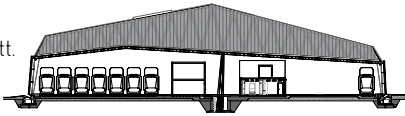


^ Die Fahrzeuge sind der einzige Farbtupfer.

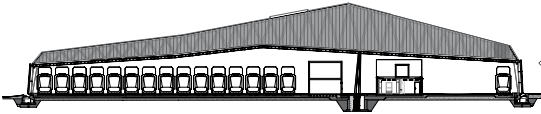


< Gussglasprofile sorgen für Licht, erschweren aber die Durchsicht.

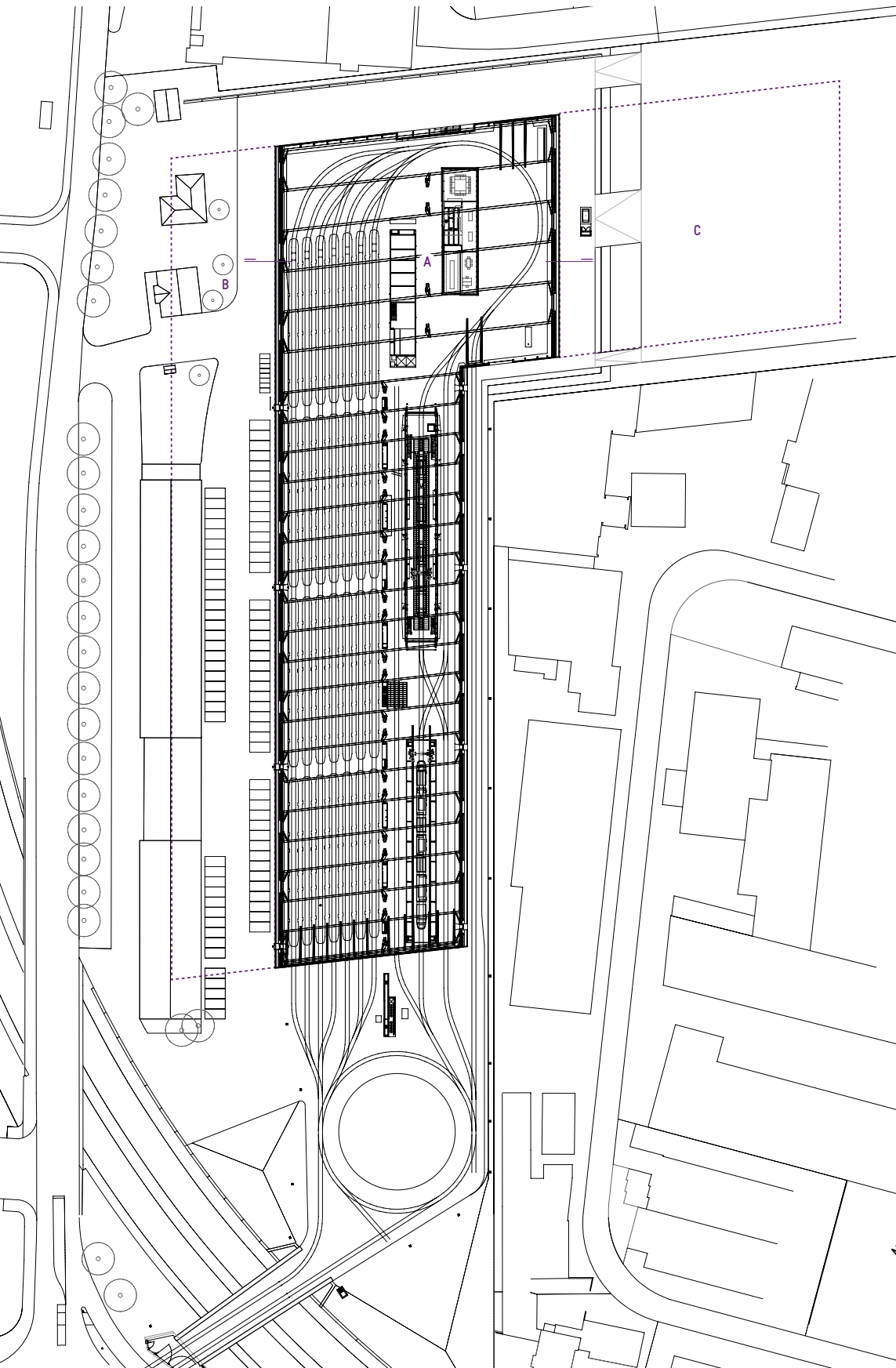
> A_Aktueller Querschnitt.



< B_Querschnitt der zweiten Erweiterung.



^ C_Querschnitt der dritten Erweiterung.



PENZEL VALIER

Seit 2008 führen der Architekt Christian Penzel (43) und der Bauingenieur Martin Valier (43) neben ihren eigenen Büros in Zürich und Chur ein gemeinsames für interdisziplinäre Planung. Zusammengeführt hat sie das nicht gebaute Stadion Zürich, das Penzel bei Meili Peter Architekten bearbeitete und Valier für den Ingenieur Jürg Conzett. Das erste eigene Werk des jungen Büros war die Haltestelle der Glattalbahn am Flughafen Zürich. Derzeit arbeitet Penzel Valier an einer Sporthalle in Bern, einem Wohn- und Geschäftshaus in Zürich, einer Bürohausaufstockung in Chur und einem Wasserkraftwerk in der Aare.

34_TRAMDEPOT

Bolligenstrasse 58, Bern

> Bauherrschaft: Bernmobil, Städtische Verkehrsbetriebe Bern

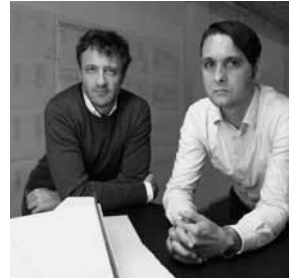
> Generalplaner: Penzel Valier, Zürich

> Landschaftsarchitekt: Raymond Vogel Landschaften

> Auftragsart: offener Wettbewerb, 2008

> Gesamtkosten (BKP 1-9): CHF 95 Mio.

> Martin Valier und
Christian Penzel.



< Situation mit Grundriss.