Auto-Park-Turm System Marchand, Vevey

Autor(en): **Marchand, André**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79 (1961)**

Heft 8

PDF erstellt am: **30.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-65470

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

http://www.e-periodica.ch

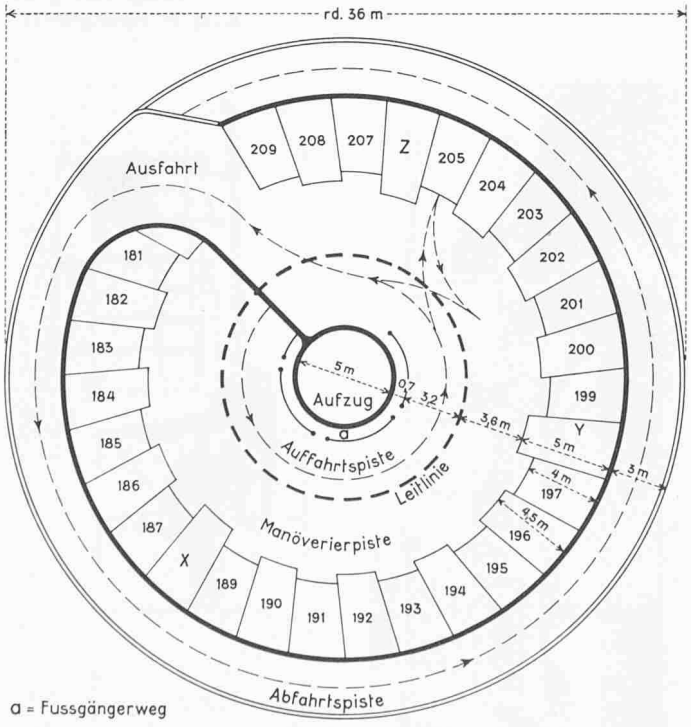
Fachgebiet belegt, sondern vor allem auch sein Geschick im Weitergeben seiner Kenntnisse und Erkenntnisse an andere unvergleichlich klar hervortreten lässt. Es handelt sich zwar dem Stoff nach bloss um eine Sammlung von Zusammenfassungen aus der gewaltigen Zahl seiner Gutachten über Umgestaltung oder Neubau von Kreuzungen, Plätzen, Autobahnanschlüssen u. dgl. Wiederum aber steht man bewundernd vor Zeugnissen seiner Darstellungsgabe: In wenigen Worten wird die Verkehrsfunktion des betreffenden Knotenpunktes analysiert und gezeigt, wie die an sich beste Betriebsform ermittelt wird, und wie sich die so gefundene Lösung in die baulichen, topographischen und architektonischen Gegebenheiten einfügt oder umgekehrt auch diese beeinflusst.

Von besonderem Wert ist Feuchtingers Kunst, aus der Lösung einer einzelnen konkreten Aufgabe fast jedesmal eine *allgemeine* Lehre abzuleiten, die dem ganzen späteren Wirken des Lesers als Richtlinie dienen kann. Ja oft besitzen diese Formulierungen geradezu das Gewicht einer berufsethischen Verpflichtung, so etwa dort, wo er von der Notwendigkeit einer engen Zusammenarbeit von Verkehrs-Planern und Städtebauern spricht, oder dort, wo er es als sinnlos bezeichnet, gewissermassen aus reiner Freude am Spiel mit den Möglichkeiten einen Knotenpunkt auf eine viel grössere Leistungsfähigkeit hin auszulegen, als der Kapazität seiner Zufahrten und Nachbarknoten entspricht. Und all das wird nicht etwa überlegen oder gar überheblich ex cathedra verkündet, sondern wie vom Verfasser selbst gerade neu entdeckt in aller Bescheidenheit aus den Bedingungen des einzelnen Falles heraus abgeleitet.

Die rund hundert mustergültig reproduzierten Pläne, Turm- und Luftaufnahmen, Schemazeichnungen und Diagramme der Schrift stellen schon an sich ein überaus reichhaltiges Anschauungsmaterial dar. Vor allem eindrucksvoll aber ist die Feststellung, in welchem Umfange der Verfasser in seinen Entwürfen bereits normierte «Konstruktionselemente» verwendet, die die Kunst des Verkehrsingenieurs immer deutlicher zu einer Schwesterdisziplin etwa der Eisenbahntechnik oder des allgemeinen Maschinenbaues erheben. Da ist nichts mehr dem Zufall überlassen. Fahrspuren und Fahrbahnen sind nicht einfach so breit, wie es der verfügbare Raum gerade zulässt, sondern sie bestehen aus ein für allemal festgelegten Einheiten oder Vielfachen davon. Kurven sind nicht einfach so um ein Gebäude herumgeführt, wie es eben geht, sondern wie es aus den fahrdynamischen und fahrgeometrischen Anforderungen des Verkehrs heraus nötig ist — und was derlei «Regeln der Kunst» mehr sind.

Jeder Adept und jeder bereits in die Routine hineinwachsende Praktiker der jungen Wissenschaft der Strassenverkehrstechnik wird die Schrift mit grossem Gewinn lesen.

H. W. Thommen, Zürich



Auto-Parking-System Marchand, Grundriss 1:400. Ungerade Zahlen bedeuten Boxen für kleine Wagen, gerade Zahlen für mittlere und Buchstaben Boxen für grosse Wagen.

Auto-Park-Turm System Marchand, Vevey

DK 725.381

Dieses System eignet sich ausgezeichnet für die individuelle Parkierung von Fahrzeugen in Sammelgaragen. Der Automobilist fährt sein Fahrzeug selbst an den Standplatz und holt es auch selbst dort ab. Auf der inneren, spiralförmigen Auffahrtrampe erreicht er seinen Standort. Auf der gleichen Rampe verlässt er das Parkhaus nach oben, wo er zu oberst die äussere, ebenfalls spiralförmige Abfahrtrampe findet. Bei günstigem Gelände entfällt diese. Die Konstruktion ist einfach und säulenfrei, was vom Benutzer geschätzt wird. Für den Standplatz braucht man einschliesslich der beiden Rampen 22,70 m² (ohne äussere Abfahrtrampe nur 20,50 m²) was sehr sparsam im Vergleich mit anderen Systemen ist. Niedrig ist auch der Erstellungspreis je Standplatz, der je nach gewählten Durchmesser des Parkhauses 5000 bis 5600 Franken (ohne Abfahrtrampe 4500 bis 5100 Franken) betragen soll. Das Füllen und Entleeren des Parkhauses erfolgt schnell und reibungslos, weil nur einseitig parkiert und auch nur in einer Richtung gefahren wird. Die Einfahrt zum Standplatz erfolgt auf einfachste Weise fast gerade aus. Ventilationseinrichtungen sind nicht nötig. Der kleine Nachteil, das Haus nach oben verlassen zu müssen, fällt angesichts der Vorteile kaum ins Gewicht.

Adresse des Erfinders: *André Marchand*, Av. du Général Guisan 47, Vevey.

Industrialisierter Wohnungsbau in Nancy

DK 711.582.2

Auf einem Hügel oberhalb Nancy wird ein neuer Stadtteil errichtet, der in 3500 Wohnungen Raum für 15 000 Menschen bieten wird. Hinzu kommen Kirchen, Schulen, Kindergärten, Kulturzentrum, Post, ärztliche Stationen, Einkaufszentren und weite Grünflächen. Das zur Verfügung stehende Gelände umfasst 35 ha mit der hohen Bebauungsdichte von 100 Wohnungen pro Hektar. Um die erforderlichen Nebenanlagen und Freiflächen unterzubringen, war man gezwungen, für den grössten Teil der Bewohner Hochhäuser zu bauen. Die beiden Hauptgebäude besitzen 13 bzw. 15 Wohngeschosse und eine Frontlänge von 400 bzw. 300 m. Ueber die Schönheit und Zweckmässigkeit solcher menschlicher Ameisenhaufen kann man geteilter Meinung sein. Zwei Wohntürme von 20 und 28 Stockwerken flankieren die Hauptgruppe, drei Blocks von 12 Geschossen für Staatsangestellte liegen quer dazu, alle übrigen Häuser haben höchstens fünf Stockwerke. Bei der Anordnung und Höhenbemessung wurde darauf geachtet, dass die Geländeverhältnisse optimal ausgenutzt werden und von jeder Wohnung aus der Blick zur Stadt hinab frei bleibt, so dass nirgends ein Gefühl der Enge aufkommt. Die Architekten sind *B. H. Zehrfuss* und *M. Tournier*.

Die zwei Hauptgebäude, die allein 1713 Wohnungen mit total 93 276 m² Grundfläche enthalten werden, sind ab 1. Stock vollständig aus vorfabrizierten Grosselementen zusammengesetzt. Das gleiche Verfahren soll später für die beiden Wohntürme (zusammen 900 Wohnungen) angewendet werden.

Die Vorfabrikation umfasste 24 verschiedene Formen, nämlich Decken (7), Podeste (1), Treppen (1), Aufzugschächte (1), Tragwände (7) und Fassaden (7). Von einzelnen dieser Elemente, die 2 bis 12 t wiegen, wurden bis zu 2000 Stück benötigt. Das verwendete System Estiot kombiniert Stahl und Beton in folgender Weise: Vertikale zweigeschossige Winkeleisen 90/90 bilden zusammen das nichttragende Montagegerippe; an ihm werden Fassaden, Decken und Zwischenwände durch Verschweissen vorstehender Ar-