

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 92 (1974)  
**Heft:** 2: Hochhäuser

## Sonstiges

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 05.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Kommende Weiterbildungsveranstaltungen

Thema (SBZ-Nr. mit ausführlichen Ankündigungen)	Kursort, Datum; Adressen: V = Veranstalter, A = Anmeldung bei
<b>Führpark-Einsatz</b> in Industrie und Handel, Fachkurs (48/1973)	<b>Rüschlikon</b> , Gottlieb-Duttweiler-Institut, am 17. und 18. Januar 1974 V und A: Gottlieb-Duttweiler-Institut, Park «Im Grüne», 8803 Rüschlikon, Tel. 01 / 91 29 81
<b>Kapazitätsplanung im Projektbereich</b> Seminar B aus der Reihe «Netzplantechnik» (45/1973)	<b>Stuttgart</b> , BRD, vom 24. bis 26. Januar 1974 V und A: Würtembergischer Ingenieurverein im VDI D-7000 Stuttgart 1, Smaragdweg 6, Telefon 0049 711 / 22 60 85-86
<b>Chemietechnik und Umweltschutz</b> Int. Tagung «Fortschritte in der Chemietechnik und auf dem Gebiet des Umweltschutzes» (14/73)	<b>Kopenhagen</b> , Messezentrum, 28. Januar bis 1. Februar 1974 A: Erhvervenes Udstillingselskab Bella-Centeret A/S, Hvidkildevej 64, DK-2400 Kopenhagen NV
<b>Deutscher Fertigbautag</b> (15/73)	<b>Hannover</b> , 7. Februar 1974 V: Verschiedene A: Studiengemeinschaft für Fertigbau e. V., D-6200 Wiesbaden, Panoramaweg 11
<b>Wasserwirtschaft:</b> Nutzen-Kosten-Analysen, Kontaktstudienkurs (48/1973)	<b>Darmstadt</b> , Techn. Hochschule, 12. bis 15. Febr. 1974 V und A: Inst. für Wasserbau und Wasserwirtschaft der TH, D-6100 Darmstadt, Rundeturmstrasse 1. In Zusammenarbeit mit Dr.-Ing. R. F. Schmidtke, München
<b>Heizungs-, Lüftungs- und Sanitärtechnik</b> (VVS-74), Seminarien, Kongresse und Konferenzen zur 9. Nordischen VVS-Messe (48/1973)	<b>Kopenhagen</b> , DK, vom 23. bis 27. Februar 1974 A: Dansk VVS-Information, Gyldenlovesgade 19, DK-1600 Copenhagen, Dänemark
<b>Gas Turbine Conference and Products Show 1974</b> (38/1973)	<b>Zürich</b> , 30. März bis 4. April 1974 V: Gas Turbine Division of The American Society of Mechanical Engineers (ASME) A: Frl. Isobel Willener, Lindenstrasse 33, 8008 Zürich, Tel. 01 / 32 72 51
<b>Settlement of Structures</b> Conference (40/1973)	<b>Cambridge</b> (GB), 2. bis 4. April 1974 V und A: The Institution of Civil Engineers, Settlement of Structures, George Street, Westminster, London SW1, Great Britain
<b>Montage- und Handhabungstechnik</b> , Fachtagung im Rahmen Hannover-Messe (48/1973)	<b>Hannover</b> , BRD, 28. und 29. April 1974, jeweils vormittags V und A: Deutsche Messe- und Ausstellungs-AG, Abt. 212, Tagungsbüro D-3000 Hannover-Messegelände, Telefon 0049 511 / 89 23 89
<b>Biotelemetrie 1974</b> , Int. Symposium (38/1973)	<b>Davos</b> , 20. bis 24. Mai 1974 V: International Society on Biotelemetry (ISOB) unter dem Patronat der ETH A: P. Neukomm, dipl. Ing., Labor für Biomechanik/Turnen und Sport der ETHZ, Plattenstrasse 26, 8032 Zürich
<b>Fédération Internationale de la Précontrainte (FIP)</b> VII. Kongress mit Ausstellung (49/1973)	<b>New York</b> , USA, vom 26. Mai bis 1. Juni 1974 V: Prestressed Concrete Institute der Fédération Internationale de la Précontrainte A: Anmeldeformulare beim Generalsekretariat des SIA, Postfach 8039 Zürich Telefon 01 / 36 15 70
<b>Precision Electromagnetic Measurements Conference</b> (49/1973)	<b>London</b> , GB, vom 1. bis 5. Juli 1974 V: Royal Society and the Institution of Electrical Engineers in conjunction with several Co-operating sponsors A: CPEM Secretariat, c/o Conference Department, Institution of Electrical Engineers, Savoy Place, London, GB
<b>Acoustics</b> , 8th International Congress (49/1973)	<b>London</b> , GB, vom 23. bis 31. Juli 1974 V: The British Acoustical Society and The Institute of Physics A: The Administrative Secretary, 8 ICA 1974, Belgrave Square, London, GB
<b>Fracture Mechanics and Earthquake Source Mechanisms</b> , Conference (48/1973)	<b>Aspen</b> , Colorado, USA, vom 27. bis 31. August 1974 V: The Geological Society of America Penrose A: Auskunft bei Dr. Robert E. Riecker, Air Force Cambridge Research Laboratories LWW, Bedford, Mass. 01730, USA (beschränkte Teilnehmerzahl auf Einladung)
<b>Felsmechanik</b> 3. Internationaler Kongress (48/1973)	<b>Denver</b> , Colorado, USA, vom 1. bis 7. September 1974 V: Nationales Komitee für Felsmechanik, USA A: Schweizerische Gesellschaft für Boden- und Felsmechanik Postfach, 8022 Zürich

### Ein Beitrag zur Lösung der Parkprobleme

Bei der Verkehrsplanung und insbesondere der Projektierung von Neubauten sollte man bedenken, dass sich der Fahrzeugbestand nach neuesten Schätzungen bis zum Jahre 1990 nochmals verdoppeln wird. Schon die gegenwärtigen Probleme des ruhenden Verkehrs können nur gelöst werden, wenn Architekten und Ingenieure zeitgemäß technische Mittel einsetzen, um den kostbaren Parkraum optimal zu nutzen.

Wo immer auch parkiert wird, für jedes Auto muss jederzeit die ungehinderte Zu- und Wegfahrt gewährleistet sein. Das bedeutet, dass Tausende von Quadratmetern für Zufahrtswege als Abstellfläche verloren gehen. Muss das sein? Gibt es keine Möglichkeit, diese Flächen wirtschaftlich zu nutzen, die Zufahrten deneben zu sichern?

Die ideale Breite einer normalen Einstellgarage beträgt etwa 17,0 m. Nur wenige Grundstücke lassen diese günstige Abmessung zu, so dass der Anteil Grundfläche je Parkplatz im Mittel rd. 25 m<sup>2</sup>, in extremen Fällen sogar bis zu 40 m<sup>2</sup> beträgt.

Die Kosten je Parkplatz liegen um so höher, je grösser der Anteil Grundfläche pro Einstellplatz ist. Durch optimale Nutzung einer für die Parkierung zur Verfügung stehenden Fläche, werden gleich zwei Ziele erreicht: erstens können mehr Autos parkiert werden, zweitens, als Folge der besseren Ausnutzung, werden die Baukosten je Platz wesentlich günstiger.

Ein günstiges Hilfsmittel, um Einstellhallen maximal und wirtschaftlich zu nutzen, ist seit einiger Zeit in der Schweiz auf dem Markt und wird z.B. in Deutschland, Belgien und Österreich auch in Lizenz hergestellt. Es handelt sich dabei um den *Vario-Autoparker*, ein Parksystem mit beweglichen Paletten, das eine optimale Parkraumausnutzung ermöglicht. Bis zu 60% mehr Parkplätze auf gleichem Raum.

Die Vario-Autoparkanlage besteht aus Paletten und den für die Verschiebung erforderlichen Antrieben. Die Paletten können

Fahrzeuge aller gängigen Größen aufnehmen und werden auf Führungsschienen, die im Hallenboden verlegt sind, so verschoben, dass sie je nach Bedarf die Zufahrt für einen bestimmten Abstellplatz freigeben. Der Verschiebevorgang erfolgt automatisch, ausgelöst durch ein elektrisches Kommando. Für jeden Abstellplatz ist an der Halleneinfahrt oder an einem geeigneten Platz ein Druckknopf oder Schlüsselschalter vorhanden. Die Führungsschienen ragen nur 7 mm über den Hallenboden und werden stossfrei überrollt.

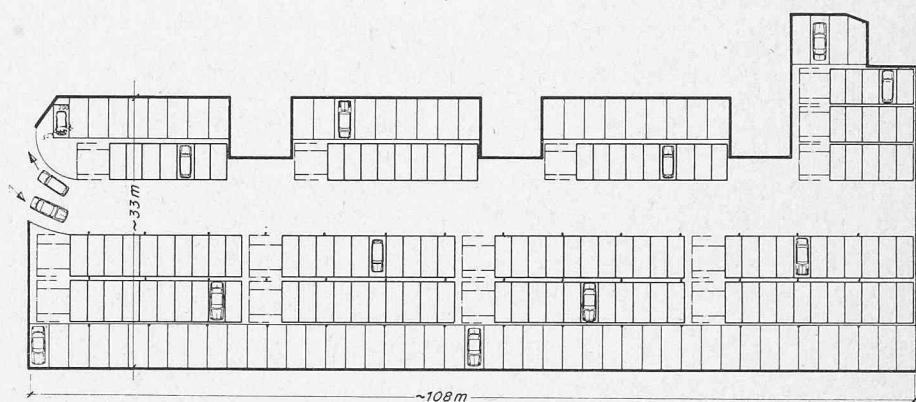
Der *Parkvorgang*: Soll ein Fahrzeug parkiert werden, hält der Fahrer bei der Steuertafel und betätigt vom Fahrersitz aus den Druckknopf- oder Schlüsselschalter für seinen Abstellplatz. Daraufhin verschieben sich die Vario-Autoparker so, dass die Zufahrt zum Parkplatz frei wird. Analog läuft der Vorgang beim Abholen eines parkierten Fahrzeuges.

*Wirtschaftlichkeit*: Die Grundfläche der im Schema gezeigten Einstellhalle beträgt rd. 3450 m<sup>2</sup>. Bei herkömmlicher Parkierung ergeben sich daraus 141 Parkplätze, wobei pro Parkplatz rd. 24,5 m<sup>2</sup> Grundfläche beansprucht werden. Die Lösung mit Vario-Autoparkanlagen bietet 200 Parkplätze, d.h. je Platz werden nur 17,2 m<sup>2</sup> Grundfläche benötigt. Der Gewinn beträgt somit 59 Plätze bzw. 42%. Die Kosten der 8 Anlagen mit total 124 Paletten betragen rd. 420000 Fr. oder je hinzugewonnenen Parkplatz 7150 Fr. Als Vergleich dazu sei erwähnt, dass die Kosten für einen herkömmlichen Parkplatz in einer Tiefgarage 12000 bis 20000 Fr. betragen. (Ohne die anteiligen Grundstückskosten, die bei den heutigen Bodenpreisen beträchtlich sind).

*Anwendungsmöglichkeiten*: Vario-Autoparkanlagen werden in Autoeinstellhallen von Geschäfts- und Bürogebäuden, Wohnhäusern, Hotels usw. eingebaut. Sie eignen sich auch zum teilweisen Einbau in Parkhäuser, wo reservierte Plätze für Dauermieter vorgesehen sind. Jedes Projekt wird individuell geplant. Mit wenigen Ausnahmen lässt sich als wirtschaftliche Lösung eine Kombination finden, bei der ein Teil der Hallenfläche unverändert für ortsfeste Abstellplätze verwendet und ein Teil mit Paletten ausgerüstet wird. Diese Autoparkanlagen können auch nachträglich in bestehende Einstellhallen eingebaut werden.

Wenn man davon ausgeht, dass in Neubauten von Geschäfts- und Wohnhäusern der wichtigsten Schweizer Städte jährlich Auto-

Schema einer Garage für 200 Parkplätze mit Vario-Autoparker. Gewinn: 59 Plätze bzw. 42 % durch Einsparung eines Zufahrtsganges von rund 7 m Breite und optimale Ausnutzung bestehender Nischen



Vario-Autoparker in einem Wohnhaus in Bern. Die hinteren Autos werden normal parkiert und die vorderen auf Paletten gestellt. Es können mehrere Palettenreihen nacheinander aufgestellt werden. Auf diese Weise verkleinert sich die Zufahrtswege, und der Raum wird bis zu 60 % besser ausgenutzt

einstellhallen für rd. 30000 Wagen gebaut werden, könnte das Parkplatzangebot auf gleichem Raum mit dem Vario-Autoparker um etwa 12000 Plätze erhöht werden. – Ein echter Beitrag zur Lösung der Parkprobleme.

Stienen & Tröhler AG, 3001 Bern

## Tragbarer Material-Lift

In Sekundenschnelle und unabhängig vom Stromnetz bringt der Materiallift die Last auf die gewünschte Höhe. Er besteht aus Leichtaluminium, kann in ein kleines, handliches Paket zusammengelegt und spielend von einem Mann getragen werden.

Der Materiallift stellt ein neues Konzept dar, an Ort und Stelle Lasten zeit- und geldsparend zu heben. Es handelt sich um ein pneumatisches, teleskopisches Hebwerkzeug, das mittels eigenem CO<sub>2</sub>-Antrieb und Handfernsteuerung (5 m langer Doppelschlauch) automatisch arbeitet. Die Last schwebt stufenlos auf einem Luftkissen und kann für den endgültigen Einbau oder die Montage mühelos bewegt und in gewünschter Höhe arretiert werden.

Die Last wird gehoben, indem man auf den «Auf»-Knopf der Handkontrolle drückt. Sowie der Druck ausgeübt wird, beginnt sich das Rohr mit dem breitesten Durchmesser zu heben, da es die breiteste Grundfläche hat. Ihm folgen die Röhre mit schmälerem Durchmesser, bis alle Gestänge vollständig ausgefahren sind. Der Lift wird heruntergelassen, indem der «Herunter»-Knopf betätigt wird. Der im Zylinder gebildete Druck wird abgelassen, und die Gestelle senken sich. Die Senkgeschwindigkeit kann dadurch beschleunigt werden, dass mit der Hand ein am Sockel des Lifts befindliches Blitzventil geöffnet wird.

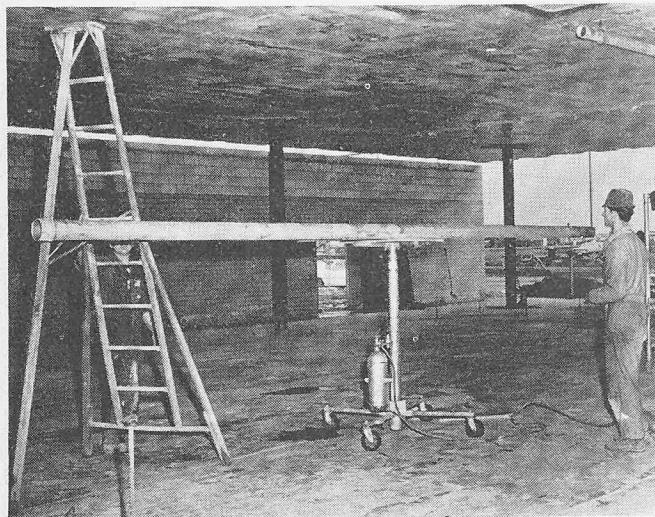
Die Höchstlast eines Materiallifts beträgt 150 kg. Für besonders schwere Lasten oder besonders lange Gegenstände können zwei zu einem Tandem verbundene Materiallifts verwendet werden. Die grösste Arbeitshöhe bietet das Modell 2024. Es erreicht 7 m.

Es gibt drei Antriebsmöglichkeiten, um den Materiallift in Betrieb zu setzen: CO<sub>2</sub>, Stickstoff und Pressluft. Von diesen drei wird CO<sub>2</sub> aus den folgenden Gründen am meisten benutzt:

- CO<sub>2</sub> ist weltweit verfügbar
- Die Nachfüllungen sind billig
- Es ist ein sicheres, reines, inaktives, nicht explosives, ungiftiges und nicht brennbares Gas.
- CO<sub>2</sub> befindet sich in flüssiger Form im Behälter ein enorm grosses Gasvolumen
- Während der Nachfüllung kann die Arbeit weitergehen, indem man eine Reserveflasche verwendet.

Der Materiallift wird am meisten von Bauunternehmen, Elektroinstallationsfirmen, Unternehmen des Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlagenbaus, der Wasserinstallation, des Akustikbaus verwendet für die Befestigung von Fluoreszenz-Lichtanlagen, für das Zubringen und Montieren der Lüftungskanäle, Heizungseinläufe, Rohre, Leitungen sowie für alle in der Höhe auszuführenden Arbeiten.

Vectur S.A., Rue Caroline 2, Lausanne,  
und Stockerstrasse 44, Zürich



## Kurzmitteilungen

### ○ Elektro-Brüstungskanäle aus Kompakt-Fertigelementen.

Nichttragende Wandflächen erfüllen die bauphysikalischen Anforderungen, bieten aber keinen Platz für UP-Installations. Vor etwa zehn Jahren erschienen die ersten vorgefertigten Brüstungskanäle auf dem Markt. Vorerst aus Stahlblech-Abkantprofilen, wurde das Sortiment durch Kunststoff- und Leichtmetall-Pressprofile erweitert. Pressprofile haben den Vorteil, das gut durchdachte Schikanen im Profil gezogen werden, und so ohne Mehrkosten preiswerte, kompakte und *platzsparende Lösungen* etwa zehn Jahren erschienen die ersten vorgefertigten Brüstungskanal als Sims-Fertigelement zu gestalten. So entstanden die Stinorm-Komplexelemente (Alusuisse-Pressprofile) als Basiswinkel bzw. Installationskern und Abdeckwinkel. Die Abdeckung kann auch bauseits aus beliebigem Material als Klappwinkel erstellt werden. Der Basiswinkel als Installationskern enthält im Profil gezogen die notwendigen Ringleitungen, Kabeltrassen und Ankerprofile für die Apparatemontage. Als Winkel mit Boden/Rückwand ergibt sich eine gut zugängliche, zeitsparende Montage und eine *brandschutztechnisch sehr vorteilhafte Lösung*. Das später nicht sichtbare Basiselement kann mit genügend Toleranz versehen werden, benötigt keine Oberflächenbehandlung; Verschmutzung und Zerstörung fallen weniger ins Gewicht. Erst kurz vor Bezug, wenn Verschmutzung und Zerstörung kaum mehr vorkommen, werden die Sichtdeckel als Winkel (mit Sicht von oben/vorn) angebracht. Die Abgänge erfolgen nach unten oder durch einen Schlitz nach vorn, d. h. vollständige Freizügigkeit.

Stiflex AG, Haldenbachstrasse 3, 8006 Zürich

### ○ Normkran-Baugruppen.

Die neuen Norm-Laufkrane Mars-Uto sind eine Kombination von langjährigen Erfahrungen mit erfolgreicher Normierungsarbeit. Die neue Typenreihe entspricht dem Prinzip des Baukastensystems. Die Hauptträger der Einträger-Norm-Laufkrane sind bis zu 12,5 m Spannweite Vollwand- und darüber hinaus Verbundträger mit kleiner Bauhöhe und grosser Torsionssteifigkeit. Die Hauptträger der Zweiträger sind ebenfalls eine Kastenträger-Leichtbauweise-Konstruktion und sind mit den Hauptträgern je nach Gegebenheiten verschweisst oder verschraubt. Der Kranfahrantrieb ist ein wartungsarmer Zwei-Eckenantrieb. Als Hubwerk werden die Elektrozüge Typ Q1-Q4 für Traglasten von 1 bis 10 t mit Ein- und Zweischielen-Elektrokatzen verwendet. Weitere Details im Mars-Uto-Projektierungshandbuch.

Mars-Uto Kranfabrik AG, 4133 Pratteln

### ○ Der neue Geberit-Spülkasten Nr. 10.100

hat einen rückseitigen Wasseranschluss, durch den Wegfall des seitlichen Anschlusses werden 10 cm Raum eingespart. Ergebnis: formschöner Spülkasten, der sich besonders für den problemlosen Einbau anstelle von reparaturbedürftigen Spülwanlagen und Druckspülern eignet. Besondere Vorteile: leiser Betrieb, schnelle Füllung, schwitzwasser-vollisoliert und betriebssicher.

Geberit & Cie., 8640 Rapperswil

### ○ Der BJD-Miniplaner

ist eine selbstfahrende Maschine, die zum rationellen Aufschneiden oder Abfräsen von Asphalt- und Betonbelägen eingesetzt wird. In einem Arbeitsgang werden mit dem robusten Gerät Beläge bis zu 45 mm tief abgefräst. Stundenleistungen von über 100 m<sup>2</sup> sind möglich. Die Beweglichkeit des Gerätes wird durch die Ausrüstung mit nur drei Rädern gewährleistet.

Timpex AG, Postfach 118, 6000 Luzern

### ○ Der neue ALU-Stiftnagler

von Spotnails für Pressluftbetrieb schießt 2,7 mm starke Alu-Stifte in verschiedenen Längen von 19 bis 51 mm. Die Stifte können oval oder geriffelt sein. Das robuste Gerät zeichnet sich durch erhöhte Leistung aus, was sich besonders in der Fensterfabrikation auswirkt.

Embrag (Emil Brenneisen AG), 4000 Basel