

Auto-Einstellhalle der CIBA in Basel

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81 (1963)**

Heft 5

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66710>

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.

die genannten äusseren Hauptträger in gewissem Abstand ummantelt, wobei die vertikal gestellten Plattenflächen als Träger ausgebildet sind, an denen auch Emporen, technische Räume usw. angehängt wurden.

Unter dem Aussenring befinden sich Atomschutzräume für 700 Personen und Einstellräume für 500 Wagen. Die Tragkonstruktion des zehnstöckigen Gebäudes bilden radiale Stockwerkrahmen alle 3°, also im Mittel mit 3,50 m Abstand; dazwischen verlaufen die Betonrippendecken.

Der Zwischenring besitzt 62 vorgespannte, am Platz vorgefertigte Dachträger mit 22 m Spannweite. In dem 22stöckigen Turm wurden vorgefabrizierte Deckenplatten auf die Stahlkonstruktion versetzt.

Insgesamt wurden eingebaut: 55 000 m³ Beton und Eisenbeton, 4500 t Armierungseisen, 2250 t Stahlkonstruktion, 150 000 m² Decken, 76 000 m² Zwischenwände. Eine sehr gründliche Dokumentation findet sich in «Travaux» vom März und April 1962.

H. Jobst

Strassenbeleuchtung

DK 628.971.6

Bericht über eine Studienreise der Schweizerischen Beleuchtungskommission

Von W. Flückiger, dipl. Arch., Zürich

Die Schweizerische Beleuchtungskommission (SBK) unternahm am 4., 5. und 6. November 1962 eine Studienreise nach Köln und ins Ruhrgebiet, an der vor allem Strassen- und Autobahn-Beleuchtungen — dies hauptsächlich bei Nacht — besichtigt wurden. Hauptobjekt der Studienreise war die seit Frühling 1962 fertig ausgebaute *Autobahnstrecke Köln — Leverkusen* mit drei Fahrspuren in jeder Richtung und einer auf beinahe acht Kilometer Länge durchgehend angeordneten Beleuchtung, über deren zwei Systeme anderweitig berichtet werden soll. Unvergesslich bleibt aber wohl jedem Teilnehmer der in später Nachtstunde mit grosser Sicherheit dahinbrausende Verkehr, der Personenwagen und schwere Lastwagenzüge umfasste, wobei Zählungen auf der Strasse selbst bis zu 40 Fahrzeuge pro Minute und Fahrrichtung ergaben, somit 2400 Fahrzeuge pro Stunde. Um ein noch gültigeres Bild vom Verkehr einerseits und der Auswirkung der Beleuchtung andererseits zu erhalten, hat sich der Berichterstatter mehrmals auf dem Begleitsitz eines Volkswagens über die Strecke fahren lassen, und gerade dieses Erlebnis zeigt eindringlich die Vorteile von beleuchteten Autobahnen. Vorbei sind die quälenden, beängstigenden Eindrücke der üblichen Nachtfahrten: Ohne von andern Fahrzeugen geblendet zu werden, sieht man weit voraus die Führung der Strasse; jedes Manöver des Vorfahrenden ist erkennbar, und dies alles im Hundertkilometertempo und auf drei Fahrspuren miteinander!

Hier mögen — sozusagen im Hinblick auf schweizerische Verhältnisse — ein paar ketzerische Gedanken angefügt werden. Wie lange mag es bei uns wohl noch gehen, bis man endlich erkennt, dass Automobile, die sich mit mehr als 20 m/s fortbewegen, nicht auf ein und dieselbe Strasse gehören. Und wie brüsten sich unsere schweizerischen Strassenbauer mit der Einhaltung der erforderlichen Sichtdistanzen, wie sorgsam wird das perspektivische Bild der Strasse gehegt und wie grosszügig werden diese Ueberlegungen für fast die Hälfte der Benutzungszeit unter den Tisch geworfen und mit dem Argument beerdigt: es ist zu teuer, auch noch eine Beleuchtungsanlage zu installieren. Notabene eine Anlage, die ungefähr 3 % der Gesamterstellungskosten einer zweimal zweispurigen Autobahn kostet, die nachgewiesenermassen Unfälle massgebend vermindern hilft und unsere Strasse auch zur Nachtzeit sicher befahrbar macht!

Eine treffende und humorvoll vorgebrachte Anspielung auf schweizerische Verhältnisse bot der bauleitende Ingenieur des *Ruhrschnellweges*, der uns Zürichern versicherte, auch wir würden über kurz oder lang zur Verlegung des öffentlichen Verkehrs auf eine zweite, vorzüglich unterirdische Ebene zurückfinden, um einerseits dieses öffentliche Verkehrsmittel — das Tram oder eine Bahn — endlich genügend leistungsfähig ausbauen zu können, um dem individuellen Verkehr wirksam die Stirne bieten zu können, und ander-

seits endlich dem individuellen Verkehr den erforderlichen Platz zu schaffen. Dieser Ruhrschnellweg wird innerorts durchgehend mit dem gelben Natriumdampflicht — dies als eigentliche Leitfarbe — beleuchtet. Auf- und Abfahrten sind mit guten Handlaufbeleuchtungen ausgestattet, die auch an Fussgängerbrücken über den im offenen Gelände riesig und bedrohlich wirkenden Strasseneinschnitt recht freigebig verwendet wurden (mancherorts unter Verwendung schweizerischer Armaturen).

Als spezifische Lichtanwendung darf die *Lichtanlage des Heerdt Dreiecks*, der linksrheinisch Düsseldorfs gelegenen Strassenverzweigung, beurteilt werden. Diejenigen Teilnehmer der Studienreise, die bereits 1961 diese Anlage während des Baues beobachtet hatten, waren erfreut, nun das ganze Dreieck mit Strassen-Unter- und Ueberführungen mit über 180 m Seitenlänge in eine angenehme Lichtflut (Quecksilber-Leuchtstoff und Natriumdampf-Licht) getaucht zu sehen. Eine phantastische Anwendung des Lichts, die nicht nur verkehrstechnische, sondern im hohen Masse auch ästhetische Ansprüche zu befriedigen vermag. Die Düsseldorfer Strassenfachleute sind rührige Ingenieure und Techniker, die mit wahrem Eifer daran gehen, die vielerorts noch vorhandene Gasbeleuchtung alter Observanz in eine zweckmässige elektrische Anlage umzuwandeln. Um dabei an Lichtstrom zu sparen, haben sie sich des Strassenbelages angenommen und versucht, den schwarzen Asphalt durch Beimischung von Aluminiumschrot aufzuhellen. Daraus ergaben sich Strassendecken, die im Schein der Lampen aussehen, als läge eine leichte Decke frisch gefallenen Schnees.

Auch über die Anwendung der neuesten Lichtquelle, der *Xenon-Lichtbogenlampe*, konnte Näheres erfahren werden. Der Essener Bahnhofplatz hat auf hohen Masten eine Xenon-Beleuchtung erhalten, und in der Mehrzweckhalle des Düsseldorfer Messegebäudes ist ebenfalls eine Xenon-Beleuchtung, hier vor allem wegen der hohen Beleuchtungsstärke von 400 Lux und der fast einwandfreien Farbwiedergabe, eingebaut worden. Daneben verbreiten unzählige aus der Decke herausragende Zapfen oder «Töpfe» ein gewohnt warmes Glühlampenlicht mit einer zusätzlichen Beleuchtungsstärke von 180 Lux. Beide Installationen können kaum als gut und noch weniger als schön beurteilt werden; sie erwecken das Gefühl, als ob man zu einer Waschoilette einen Feuerwehrhahn installiert hätte, um Wasser einlaufen zu lassen.

Dass an derartigen Studienreisen, wo stets die technisch informierten Begleiter zur Verfügung stehen, eine Vielzahl von Gedanken erörtert und diskutiert werden können, und daraus mancherlei Anregungen entstehen, sei der Schweizerischen Beleuchtungskommission und ihrem Sekretär, der die Reise organisieren half, bestens verdankt.

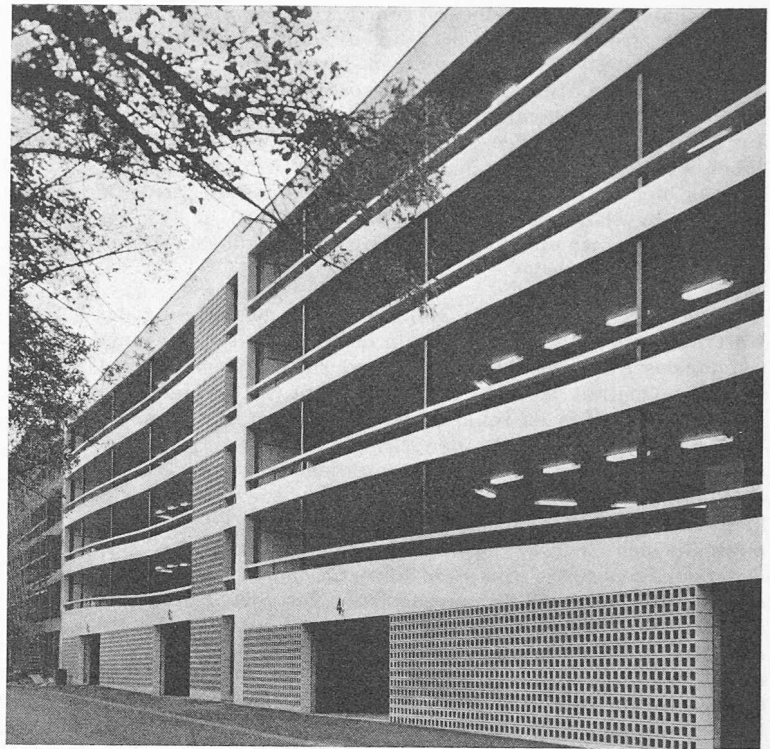
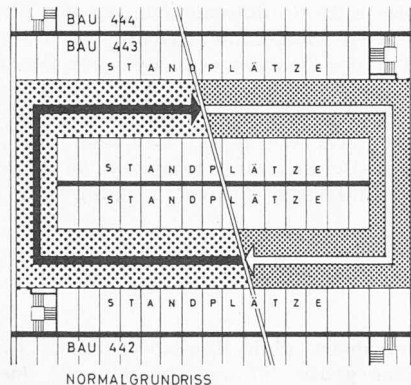
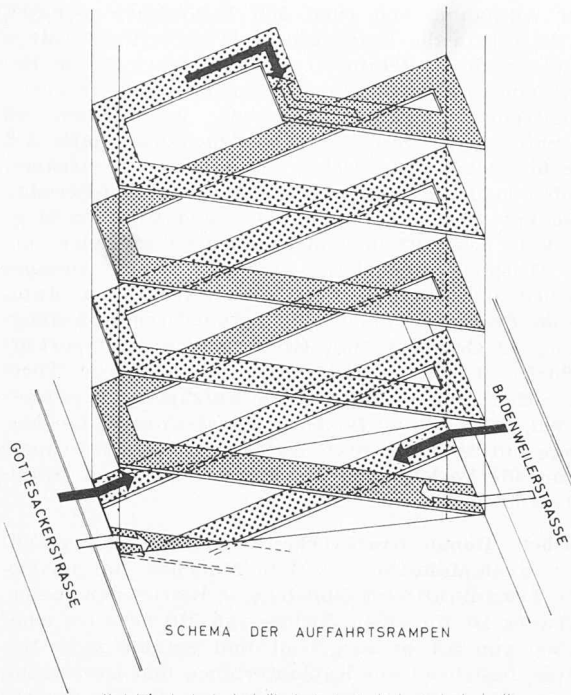
Adresse des Verfassers: Werner Flückiger, dipl. Arch., Zürichbergstrasse 66, Zürich 7/44.

Auto-Einstellhalle der CIBA in Basel

DK 725.381

An der progressiven Vermehrung der Motorfahrzeuge, die in Basel seit 1951 von 9700 Personenwagen innert zehn Jahren auf 28 000 Wagen angestiegen ist, nehmen die Werkangehörigen der CIBA im selben Zeitraum mit 300, bzw. 1100 Autos teil. Auf Grund dieser Entwicklung hat die CIBA eine Auto-Einstellhalle für 1100 Wagen erbaut. Damit wurde das bisher grösste Garagenprojekt in der Schweiz verwirklicht.

Standort dieser Parkhalle ist der Raum zwischen Badenweiler- und Gottesackerstrasse, in welchen Strassen aus den Richtungen Riehen, Dreirosenbrücke und Albanbrücke münden. Das untere Kleinbasel erfährt durch diese Parkhalle, deren Ausbau etappenweise fortschreitet, eine spürbare Verkehrsentslastung. Mittelbar wird sich eine solche später noch für ein weiteres Gebiet ergeben, wenn die Einstellhalle an den vorgesehenen, die innere Stadt entlastenden Auto-Ring angeschlossen sein wird. Das Vorhaben der CIBA fand die Unterstützung der Behörden — so wurde z.B. das betreffende Gelände im Baurecht zur Verfügung gestellt — auch aus Gründen des Zivilschutzes (Schutzraum für 1200 Personen).



Nordfassade an der Gottesackerstrasse

Parkhaus der Ciba-Aktiengesellschaft in Basel, System H. Pflüger, Baden-Baden. Architekten Suter & Suter, Ingenieure Aegerter & Dr. Bosshardt AG, Basel

Links Grundrisschema, darüber Schema der Auffahrtsrampen. Diese Rampen führen in doppelten, gegenläufigen Windungen über drei Stockwerke zu einem gemeinsamen Kulminationspunkt. Die Wagen benutzen für die Ein- und die Wegfahrt die gleiche Rampenbahn

Im Unterschied zu öffentlich benützten Grossgaragen ist für das Parkgebäude einer Firma mit zwei *Stosszeiten* (Arbeitsbeginn und Feierabend) zu rechnen. Dies bedingt strikten Einbahnverkehr in der jeweiligen Zu- und Wegfahrtrichtung. Ferner muss die Anlage einer hohen temporären Fahrfrequenz genügen. Für diese Anforderungen erweist sich die *Parkrampengarage* als technisch und wirtschaftlich weitestgehend geeignetste Lösung. Die 7 m breite Fahrbahn der 12 Rampenstrassen, die in die CIBA-Autohalle führen, besitzt 5 % Neigung. Beidseits der Rampen sind 5,25 m tiefe Einstellplätze (zu diesen senkrecht) angeordnet. Das Parkieren erfolgt für den Hauptteil der Automobilisten durch freie Platzzuordnung innerhalb bestimmter Zonen. Das Rampensystem wurde durch das Ingenieurbüro für Verkehrsbauten Ing. H. Pflüger, Baden-Baden, entwickelt. Die architektonische Gestaltung der Halle lag bei den Architekten Suter & Suter, Basel, und die statische Berechnung besorgte das Ingenieurbüro A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG.

Mitteilungen

Fertiggestellte Staumauern. Ausser der Staumauer Limmernboden der Kraftwerke Linth-Limmern, über die in SBZ 1962, H. 37, S. 641, kurz berichtet wurde, konnten bis Ende 1962 weitere drei Staumauern fertiggestellt werden, nämlich Ende Oktober 1962 die Mauer Luzzzone der Blenio-Kraftwerke mit einer grössten Höhe von 208 m, einer Kronenlänge von 530 m, einer Kronenbreite von 10 m, einer Betonkubatur von 1,3 Mio m³, einem Fassungsvermögen von 87 Mio m³, einem Stauziel von 1591 m ü. M. und einer tiefsten Absenkung auf Kote 1435 m ü. M. Die grösste Seeoberfläche

beträgt 1,235 km² (Näheres siehe SBZ 1962, H. 5, S. 79). Im November 1962 ist die Bogenstaumauer Les Toules der Forces Motrices du Grand St-Bernard S. A. eingeweiht worden. Sie ist 86 m hoch, 460 m lang und am Fuss 21 m dick; die Betonkubatur beträgt 255 000 m³. Im Stausee können 20 Mio m³ Wasser gespeichert werden, was 21 Mio kWh entspricht. Anfangs Dezember 1962 konnte die Staumauer Schiffen der Entreprises Electriques Fribourgeoises fertig betonierte werden. Die 400 m lange Krone dient als Fahrbahn für eine Strasse. Die grösste Höhe ist 47 m, die Betonkubatur 155 000 m³, das Fassungsvermögen 35,5 Mio m³, das Stauziel 532 m ü. M. und die grösste Seeoberfläche 4,25 km².

Das englische Dampfkraftwerk High Manham des Central Electricity Generating Board ist hinsichtlich Leistung, Frischdampfzustand und Wirkungsgrad bemerkenswert. Die Zentrale, die sich am Flusse Trent in der Nähe von Lincoln befindet, enthält fünf Maschinensätze von je 200 MW. Bei einem Frischdampfzustand von 165 atü und 565 °C vor den Turbinen und einer Zwischenüberhitzung auf 535 °C erreichen die Turbinen einen spezifischen Wärmeverbrauch einschliesslich Zwischenüberhitzung und Speisewasservorwärmung von 1975 kcal/kWh. Dabei beträgt der Kondensatordruck 0,045 ata und die Speisewassertemperatur rd. 240 °C. Die Maschinensätze arbeiten in Blockschtaltung mit den zugehörigen Dampferzeugern, die von der Firma Aiton and Co. Ltd. geliefert wurden. Die Turbinen, die mit 3000 U/min arbeiten und mit den Generatoren von The English Electric Company Ltd. gebaut wurden, bestehen je aus drei Teilen, einem zwölfstufigen Hochdruckteil, einem achtstufigen Mitteldruckteil und einem dreiflutigen Niederdruckteil mit je fünf Stufen. Das Kühlwasser für die Kondensatoren wird in fünf Kühltürmen rückgekühlt. Nähere Angaben