

Zürcher Parkraumprojektierung und Hinweise für den Bau von Parkhäusern

Autor(en): **Risch, G.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **88 (1970)**

Heft 46

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-84675>

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.

Zürcher Parkraumprojektierung und Hinweise für den Bau von Parkhäusern

DK 711.4:625.712.63

Die ersten Stockwerksgaragen mit Aufzugsbetrieb wurden zu Beginn der zwanziger Jahre in Amerika gebaut. Ein frühes europäisches Beispiel derselben Gattung war die mehrgeschossige Einstellgarage, welche 1925 in einem Berliner Baublock errichtet worden ist. Um die gleiche Zeit entstand in Stuttgart eine Rampenbauwerk. Rampensysteme setzten sich fortan durch. Ende der dreissiger Jahre hat die Autorimessa in Venedig die Gestalt eines Parkhauses vorweggenommen, wie es auch als Tiefgarage erst nach dem Zweiten Weltkrieg in Amerika und Europa technisch-systematisch entwickelt – und in verschiedenen Typen abgewandelt – worden ist.

Ober- und unterirdische Parkgaragen bedeuten nur eine (wenn auch vorerst beste) Möglichkeit für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in städtischen Bereichen. Wie die immer drängendere Parkraumnot erträglich gemacht werden soll, ist in erster Linie Aufgabe der *Verkehrs- und Parkraumplanung* innerhalb einer Agglomeration. Sie hat massgeblich beizutragen zur Bewältigung der Wachstumsprobleme, wie sie sich nicht nur für Zürich, sondern für die meisten grösseren Städte der westlichen Welt in stets steigendem Masse stellen.

Über Parkraumplanung allgemein und an Beispielen der Städte Zürich und Aarau wurde in SBZ 1969, H. 50, berichtet. Die dort publizierten Beiträge¹⁾ werden ergänzt durch die nachfolgend zusammengefassten Referate, welche am Vortragsabend des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins (ZIA) am 11. Februar 1970 von E. Joos (Stadtplanungsamt Zürich) und G. Schindler (Architektur- und Ingenieurbüro, Zürich) gehalten wurden. Wir danken beiden Vortragenden für ihre durch Bilder ergänzten Unterlagen.

G. R.

Löst Zürich das Parkierungsproblem?

Von E. Joos, dipl. Ing. SIA, Adjunkt Stadtplanungsamt Zürich

Der «Transportplan für die Region Zürich» und die «Parkraumplanung Zürich», beides Werke aus dem Jahre 1965, bilden die Grundlage für die Beurteilung der zürcherischen Parkraumpolitik. Damals wurde zum ersten Mal die Frage gestellt: wieviel Parkplätze, wieviel Autos vermag das Stadtzentrum aufzunehmen, anstelle der früher üblichen Frage: wieviele Leute wünschen einen Parkplatz im Stadtzentrum. Anhand der Leistungsfähigkeit der radial ins Stadtzentrum führenden Strassen wurde berechnet, wieviele Motorfahrzeuge dorthin gelangen können, und es wurde ein sinnvolles Gleichgewicht gesucht zwischen ankommenden Autos und bereitzustellenden Parkplätzen.

¹⁾ «Vorbemerkung zur Aufgabe», von G. Sidler, Chef des Stadtplanungsamtes Zürich. «Parkraumplanung Zürich», von H. B. Barbe und H. Litz. «Berechnung des Parkraumbedarfes» (mit Tabellen), von P. Guha. «Parkgaragen unter öffentlichen Anlagen» (mit Beispielen aus der Stadt Zürich), von Halter & Co, Bauunternehmung, Zürich. «Parkierungsanlagen und Verkehr» (mit Beispielen), von Karl J. Heine und Georg D. Lyberatos.

Als Nahziel

wurden für 1980, bei rund 170 000 Arbeitsplätzen 25 000 Parkplätze gefordert, was einer Verdoppelung des damaligen Angebotes gleichkam. Gleichzeitig wurden *Grundsätze* aufgestellt für die Bewirtschaftung dieser kostbaren Parkplätze:

- Die Parkplatzbenützung soll im Prinzip selbstkosten-deckend gestaltet werden. Es gibt keine bessere Rationierungsmethode als eine marktgerechte Preisgestaltung. Ein Parkplatz am Hauptbahnhof oder am Paradeplatz darf zum Beispiel ohne weiteres zwei Franken pro Stunde kosten.
- Durch progressive Preisgestaltung soll zudem die Kurzparkierung und damit der wirtschaftlich interessante Besucherverkehr gegenüber dem Berufsverkehr bevorzugt werden. Der Berufsverkehr lässt sich leichter auf das öffentliche Verkehrsmittel verdrängen.

Das *Parkhaus Militär-Stallungen* ist das grösste der von der City-Parkhaus AG bearbeiteten Parkhaus-Provisorien. Es enthält rund 800 Parkplätze in den Obergeschossen sowie Einstellhallen, Retablierungsanlagen und Magazine für militärische Zwecke im Erdgeschoss

