

Parkhaus der Schweizer Mustermesse in Basel: Architekten: Suter & Suter AG, Basel

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93 (1975)**

Heft 36: **Parkhäuser**

PDF erstellt am: **27.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-72810>

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.

Parkhäuser

Das Thema Parkhäuser war im vergangenen Jahrzehnt Gegenstand sehr wechselvoller Gunstbezeugungen. Wie kaum eine andere Kategorie von Bauten vermochte das Parkhaus Fachleute jeglichen Kompetenzgrades bis hinunter zum verärgerten Samstagseinkäufer auf den Plan zu rufen. Dabei dienten vorerst weder das architektonische Gesicht, noch städtebauliche Bezüge, noch die technische Ausrüstung, der Kritik als Angelpunkte. Vielmehr war es eine ausgeprägte zusätzliche Dimension, welche dem Parkhausproblem eignet und es in die Gefilde des öffentlichen Für und Wider verlagert, dorthin nämlich, wo Emotion, unbeschwertes Rechthaben und wohl gegründete Sachkenntnis in nebliger Verbrüderung ein schwer durchschaubares Mit- und Nebeneinander eingehen. Im Bannkreis des städtischen Verkehrs finden offensichtlich so viele Meinungen Platz, wie Leute daran teilhaben.

Die Entstehung der im vorliegenden Heft gezeigten drei Parkhausanlagen reicht in eine Zeit zurück, da die Fragwürdigkeit des hypertrophen Verkehrswachstums erst in Ansätzen wahrgenommen und das Auto noch kaum vom Odium des umweltbelastenden Vehikels berührt wurde. Inzwischen hat das Pendel der öffentlichen Meinung kräftig nach der andern Seite ausgeschlagen. Im heutigen Zeitpunkt scheint man allerdings eher wieder bereit zu sein, im Zuge der Freihaltung innerstädtischer Strassen und Plätze dem ruhenden Verkehr zentrale Parkgelegenheiten zu bieten. Kein Zeitgenosse wird ernsthaft bestreiten wollen, dass wir mit dem Auto leben müssen. Und damit sind Parkhäuser im städtischen Bereich nicht mehr wegzudenken. Sie sind zur Lebensnotwendigkeit geworden – auch in dem Sinne, dass sie dem Fussgänger mehr Sicherheit und Bewegungsfreiheit gewähren.

B. O.

Parkhaus der Schweizer Mustermesse in Basel

Architekten: Suter & Suter AG, Basel

DK 725.381

Einleitung

Die Ausstellungen und besonderen Veranstaltungen in den Räumen der Muba haben in den letzten Jahren stark zugenommen. Diese Zunahme und nicht zuletzt die grosszügige und grossflächige Erweiterung durch zusätzliche Hallenbauten in den letzten zwanzig Jahren hatten das Verkehrsproblem ständig vergrössert. Der Engpass lag eindeutig bei den mangelnden Parkplätzen mit allen damit verbundenen Unannehmlichkeiten für die Öffentlichkeit. Die Erstellung des neuen Parkhauses bedeutet nicht nur eine wesentliche Verbesserung des örtlichen Verkehrs. Sie bringt zusätzlich Erleichterung für den gesamten Messebetrieb und ist mittelbar der ganzen Stadt Basel dienlich.

Das neue Parkhaus weist in seiner Gesamtkonzeption 1400 Parkplätze auf, davon 1000 im neuen Gebäude und 400 auf dem Dach.

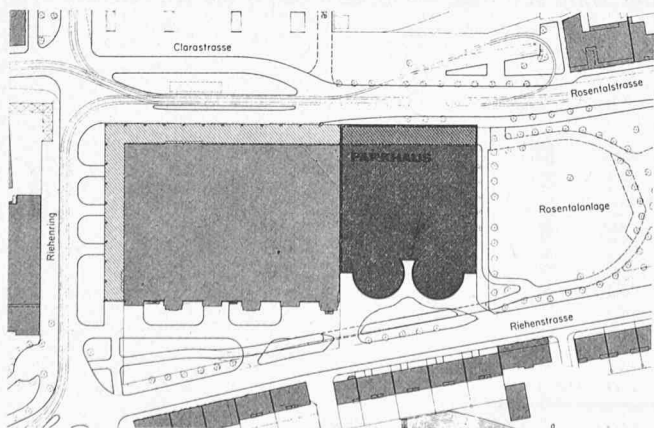
Aus dem Bericht der Ingenieure und Architekten

Gestaltung, Erschliessung und Konstruktion

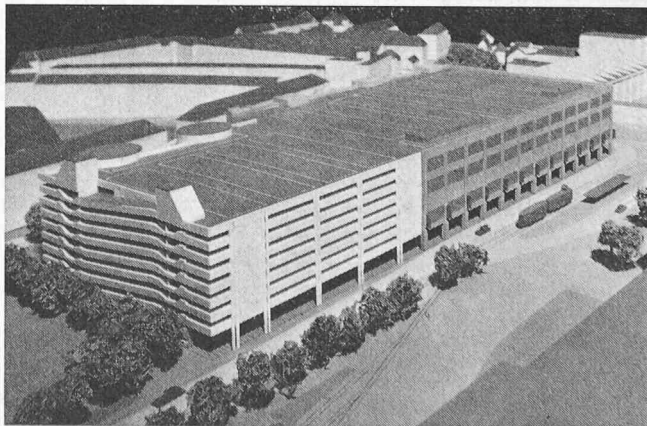
Eindeutiger Ansatzpunkt für die Gestaltung des Parkhauses war die Dimension der benachbarten Rosenthalhalle. Von hier wurden der architektonische Ausdruck, Stützenform, Material und, als wichtigstes Element für den Messeplatz, die Arkaden übernommen. Stärkster Ausdruck dieser Funktionsarchitektur sind die Spiralrampentürme, die hier das Motiv der überhöhten Treppenhausvorsprünge des bestehenden Baues fortsetzen.

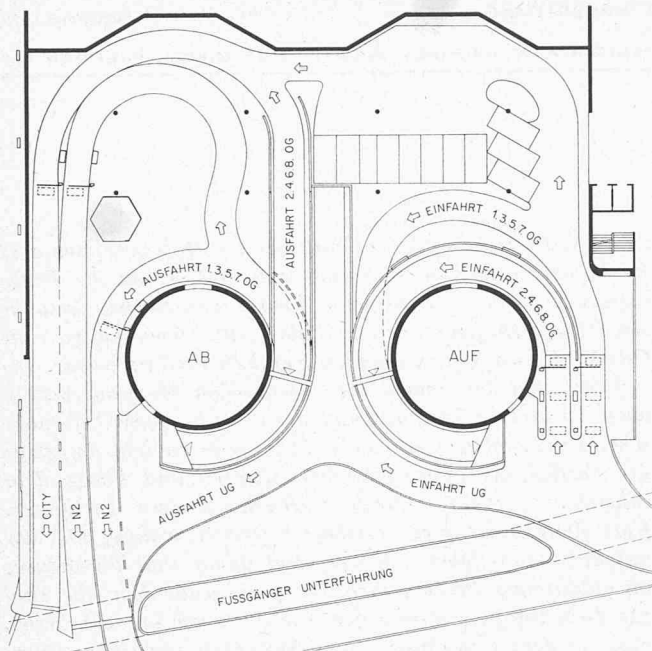
Die Erschliessung, Zu- und Ausfahrt, ergibt sich logisch an der Messeperipherie, also auf der Südseite mit getrennter Ein- und Ausfahrspur. Um die beiden kreisrunden Türme winden sich zwei parallel übereinander angeordnete Spiralrampen, die jeweils die Geschosse mit geraden Zahlen, also 2, 4, 6, 8 und diejenigen mit ungeraden Zahlen

Lageplan 1:3500. In der Mitte das Parkhaus mit den ausgeprägten Spiralrampen, links die bestehende Rosenthalhalle

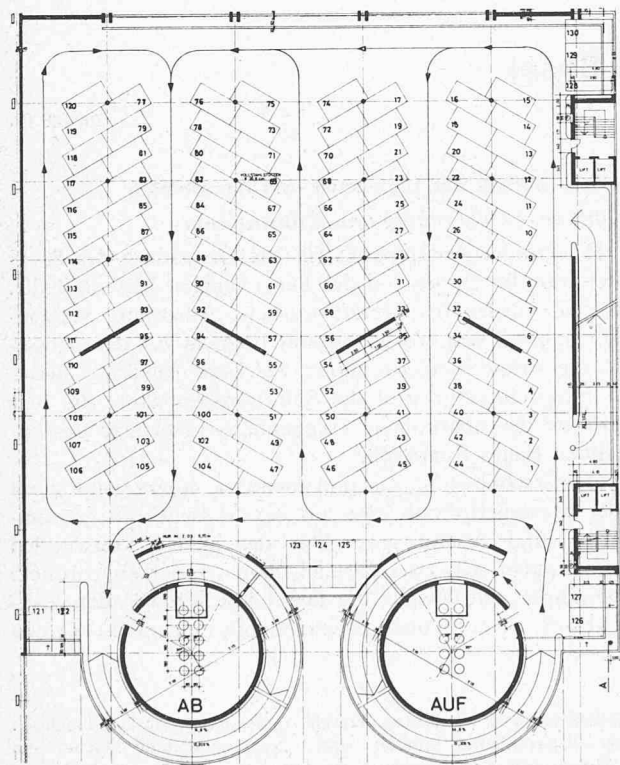


Modellansicht von Nordosten. Durch Angleichung der Gebäudehöhe an die Rosenthalhalle konnten unter Nutzung beider Dächer die Parkflächen erheblich erweitert werden

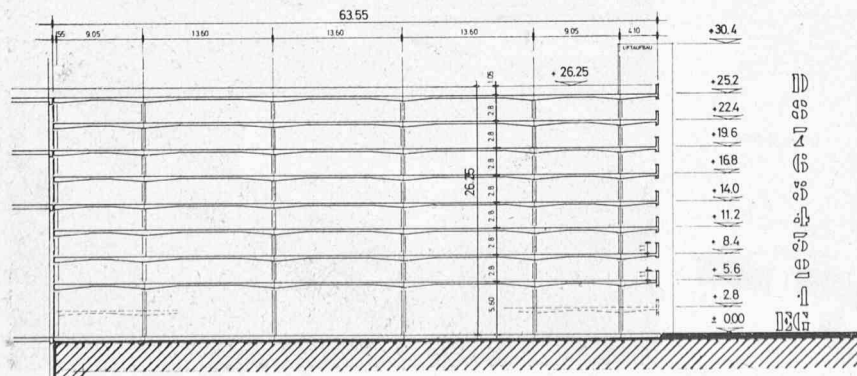




Grundriss Einfahrt 1:800



Grundriss Obergeschoss 1:800



Schnitt 1:800

bedienen. Zusätzliche, sogenannte Sekundärrampen an der Ostfassade ermöglichen eine Stockwerkkorrektur um ein Geschoss und dienen im Notfall auch als Ausfahrtsrampen. Für die Vertikalerschliessung des Personenverkehrs stehen vier Personenaufzüge zu je 15 Personen und zwei Treppenanlagen zur Verfügung.

Das Gebäude wurde ausschliesslich in Ortbetonbauweise erstellt mit einem Stützenraster von $9,60 \times 13,60$ m. Der Rohbau benötigte rd. 84 000 m² Schalung, rd. 3000 t Armierungsstahl und rd. 255 000 m³ Beton.

Elektroanlagen, Signalisierung

Die elektrische Energieversorgung des Parkhauses erfolgt über eine EWB-Trafostation im Hause. Die Station ist an das städtische Hochspannungsverteilsnetz angeschlossen und speist über zwei Transformatoren die Hauptverteilung im ersten Untergeschoss. Der Notstromversorgung dient eine bestehende Dieselgeneratoranlage. Der totale Energiebedarf beträgt rd. 950 kW.

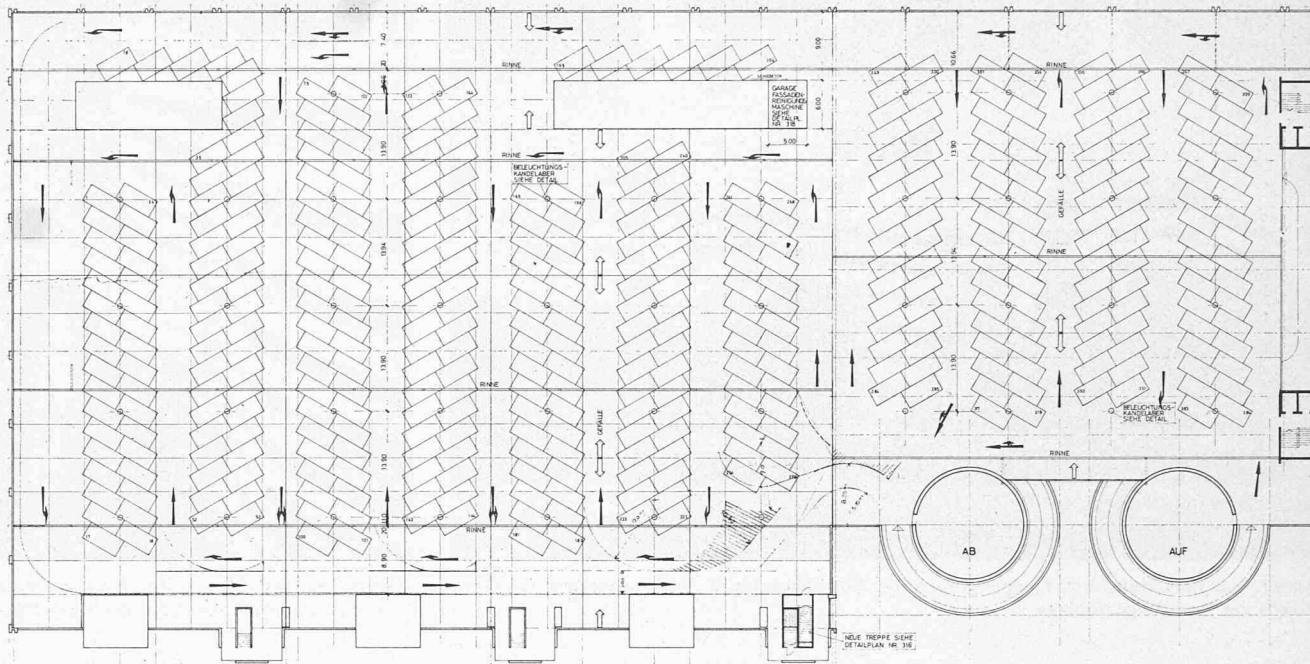
Bereits hundert Meter vor der Einfahrt zeigt ein Hinweis-Wechselsignal an, ob im Parkhaus noch Plätze frei sind. Kurz vor der Einfahrt wird auf zwei Leucht-Hinweistafeln angegeben, in welchen Stockwerken sich freie Plätze befinden. Die totale Ein- und Auszahlung erfolgt bei der Ein- und Ausfahrt mittels Induktionsschlaufen. Die Stockwerkbelegung wird bei jeder Stockwerkein- und -ausfahrt erfasst. Die Entleerung des Parkhauses und die Koordination mit dem Durchgangsverkehr auf der Erschliessungsstrasse, der Riehenstrasse, wird über eine Verkehrssignalanlage gesteuert. Noch vor den Ausfahrtsbarrieren innerhalb des Parkhauses wird der Abfluss von beiden Abfahrtsrampen sowohl in Richtung City wie auch in Richtung Riehen—Lörrach über die Autobahn gelenkt.

Kassiersystem

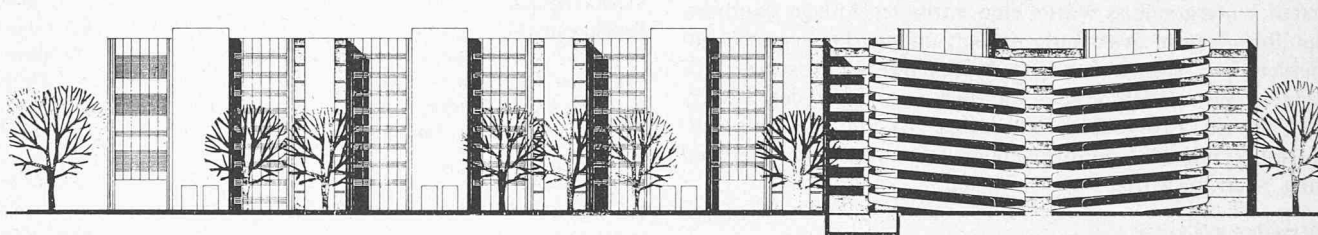
Das Parkhaus ist mit einer vollautomatischen Kontroll- und Abfertigungsanlage im Selbstbedienungssystem ausgerüstet. Der Kurzparkierer zieht den Parkschein aus der Einfahrtseinheit, wodurch er die Barriere auslöst. Der Abonnent öffnet die Barriere mittels Einschieben seiner Abonnentenkarte. Die Lichtsignale weisen ihm anschliessend den Weg in ein freies Parkgeschoss. Vor dem Abholen seines Wagens stehen dem Kurzparkierer vier automatische Kassen und zwei Geldwechsellautomaten zur Verfügung. Durch Einführen des Parkscheines wird ihm die geschuldete Gebühr angezeigt. Nach Bezahlung der Parkgebühr wird ein Ticket ausgegeben, mit dem innerhalb eines angenommenen Zeitraumes ausgefahren werden kann.

Ventilations- und Kohlenmonoxydüberwachung

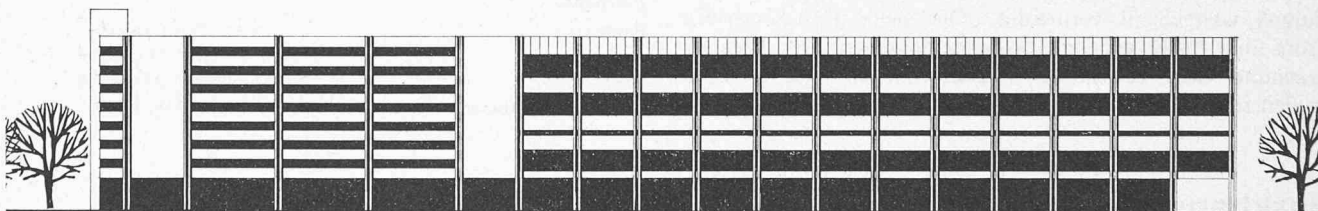
Die Stockwerke sind offen, so dass eine gute Luftdurchspülung stattfindet. Jedoch wird auf jedem Stockwerk mit Hilfe von drei Schnüfflern durch die Kohlenmonoxyd-



Dachaufsicht 1:1000. Rechts das neue Parkhaus, links die Dachfläche der Rosenthalhalle



Südfassade



Nordfassade

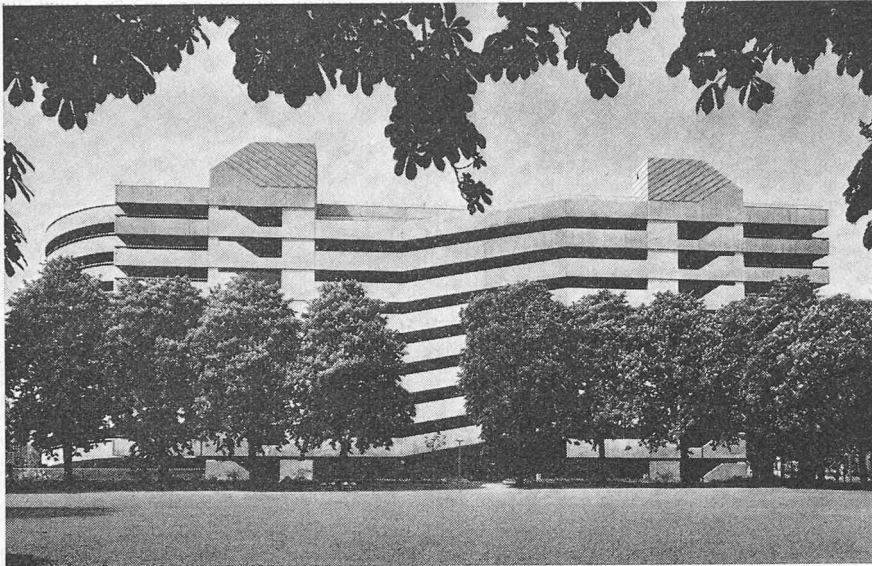
überwachungs- und -steuerungsanlage der CO-Gehalt der Luft laufend kontrolliert. Die Anlage steuert über drei festgelegte Schwellwerte der drei Lüftungsstufen der Ventilationsanlage. Übersteigt die Konzentration von Kohlenmonoxyd in einem Parkgeschoss bei der Lüftungsstufe drei das zulässige Mass, wird ein Alarm über die Steuerungsüberwachungsanlage ausgelöst.

Überwachung, Brandbekämpfung, Störmeldeanlage

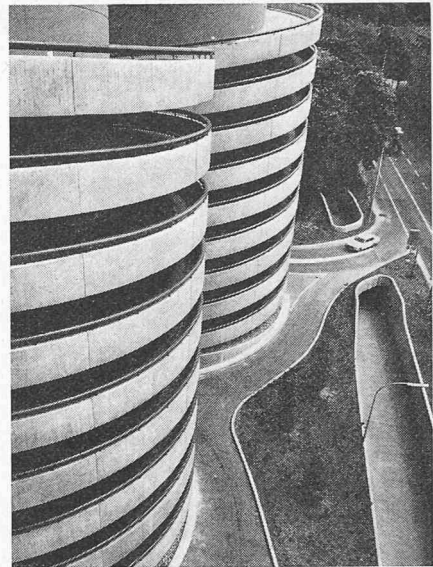
Kassen, Geldwechsler sowie Nachzahlautomaten werden durch eine Einbruchüberwachungsanlage gesichert und sind ausserdem durch eine Fernsehanlage geschützt. Bei Alarm wird der Videorecorder eingeschaltet und zeichnet über Fernsehkameras das Alarmgebiet auf. Auf jedem Stock-

Charakteristisch für das Parkhaus sind die Spirtürme der Südseite, an der auch die Zu- und die Ausfahrt liegt.





Ostseite des Parkhauses mit Treppentürmen und Sekundärrampen, im Vordergrund die Grünflächen der Rosentalparkanlage



An der Südseite sind die Erschliessungsstrassen durch einen Fussgängertunnel unterbaut

werk befinden sich vier Feuerlöschposten mit vier eingebauten Handmeldetastern. Die technischen Räume werden mit automatischen Meldern überwacht. Für den Lagerraum im ersten Untergeschoss wurde eine Sprinkler-Anlage montiert. Bei Brandgefahr wird automatisch an die Feuerwache gemeldet. Die Störmeldealanlage erfasst alle elektrischen Störungen. Sie werden jeweils auf der Signaltafel der Steuerzentrale im Erdgeschoss angezeigt. Ist die Zentrale unbesetzt, erfolgt für die dringenden Störungen eine Alarmierung nach auswärts.

Fussgängerpassage

Um einen möglichst gefahrlosen Fussgängerverkehr auf der Parkhausseite der Riehenstrasse zu ermöglichen, wurde eine besondere Anlage geschaffen, welche den üblichen Tunnel weitgehend vermeidet. Der neue Fussgängerweg führt über leicht geneigte bequeme Rampen. Der Weg ist gegenüber dem Terrain etwas abgesenkt und nur an zwei Stellen für die Zu- und Ausfahrt des Parkhauses überbrückt.

Technische Daten:

Länge des Gebäudes	77,20 m
Tiefe des Gebäudes inkl. Rampentürme	79,80 m
Stockwerkhöhe	2,80 m
Kubikinhalt (SIA)	142 500 m ³
Park- und Fahrflächen (ohne Rampentürme)	53 000 m ²
Länge der Spiralrampen, total	1200 m
Rampenturmdurchmesser aussen	23,80 m
Fahrbahnbreite Rampentürme	3,10 m
Rampensteigung	12 %
Stützenraster	9,60 × 13,60 m
Parkplätze	1400
Baubeginn	März 1974
Fertigstellung Rohbau	Dezember 1974
Betriebsbeginn	April 1975

Beteiligte:

Bauherrschaft:	Schweizer Mustermesse
Architekten:	Suter & Suter AG, Basel
Ingenieure:	Emch + Berger AG, Bern
Installationsplanung:	Instaprojekt AG, Basel

Parkhaus in Ulm

Architekten: Fred Hochstrasser und Hans Bleiker, Zürich

DK 725.381

Einleitung

Die Stadt Ulm liess im Jahre 1966 Vorschläge ausarbeiten, die die Erstellung und den Betrieb eines Parkhauses auf einem stadteigenen Grundstück auf privater Basis zum Ziel hatten. Die geprüften Entwürfe vermochten jedoch den Erwartungen nicht zu genügen. Nicht zuletzt aus finanziellen Gründen musste von diesem ursprünglichen Vorhaben abgesehen werden. Die Stadt entschloss sich daraufhin, selbst zu bauen und gab zur Abklärung städtebaulicher und technischer Gesichtspunkte ein Vorprojekt in Auftrag. Ausserdem sollten mit diesem Vorgehen betriebliche Probleme geklärt werden. Aufgrund des Ergebnisses dieser Studie wurden die Bauarbeiten dergestalt ausgeschrieben, dass die interessierten Firmen in einem Ingenieurwettbewerb Vorschläge zur Lösung der Aufgabe in statisch-konstruktiver Hinsicht einreichen konnten. Aus dieser Konkurrenz ging das Hubdecken-Verfahren als technisch und wirtschaftlich zweckmässigstes System hervor.

Im Juni 1968 wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Im Dezember konnte bereits mit dem hydraulischen Heben der am Boden gefertigten Decken begonnen werden. Anschliessend folgten die Montage der Fassaden, die technischen Installationen, der Innenausbau und die Umgebungsarbeiten im Blauraum. Gleichzeitig mit diesen Arbeiten entstand die Ulmer Parkbetriebsgesellschaft. Gewerbepolitische Rücksichten veranlassten die Stadt, das Parkhaus in eigener Regie zu betreiben. Das Parkhaus ist als Ganzes an eine Gesellschaft verpachtet. Die öffentlichen Interessen finanzieller und verkehrstechnischer Natur werden durch einen Aufsichtsrat mit Vertretern der Gemeindebehörden und einem Beirat mit Vertretern des Gewerbes, der Verkehrsvereine und der Polizei wahrgenommen. Die Ulmer Stadtwerke übernehmen Gewinne und Verluste.

Ein zweiter Bauabschnitt im Bereich des Blauraumes brachte weitere 50 Parkplätze. Im November 1969 wurde die Anlage dem Betrieb übergeben. Endlich konnte im