

Parkhaus in Ulm: Architekten: Fred Hochstrasser und Hans Bleiker, Zürich

Autor(en): **B.O.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 36: **Parkhäuser**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

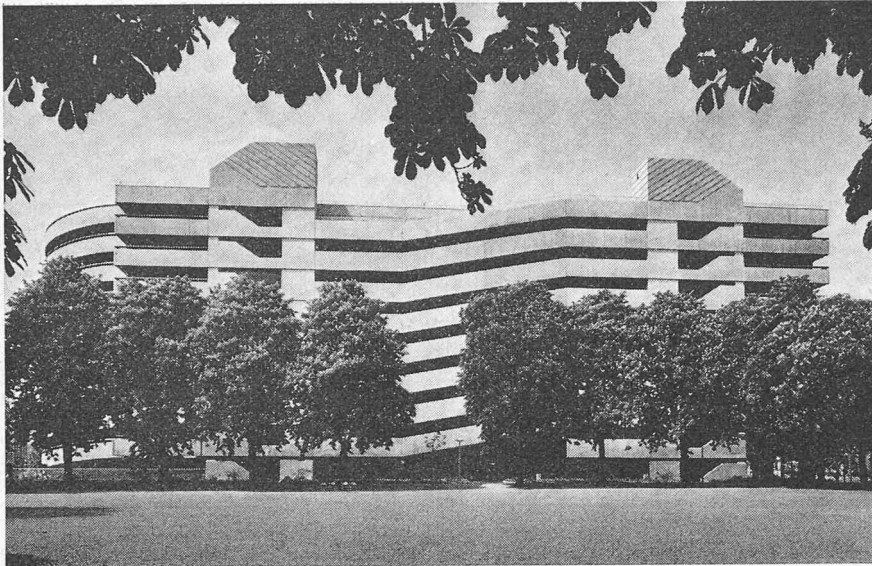
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-72811>

Nutzungsbedingungen

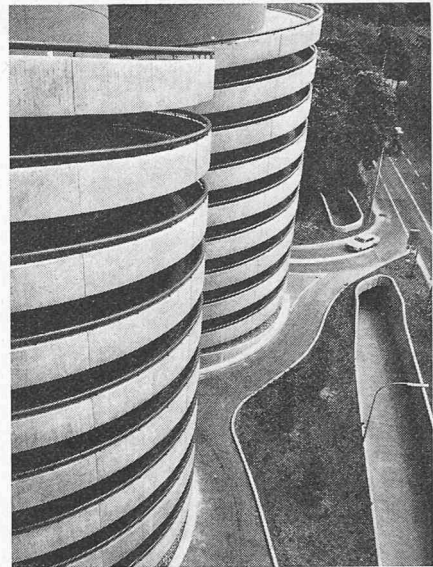
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.



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

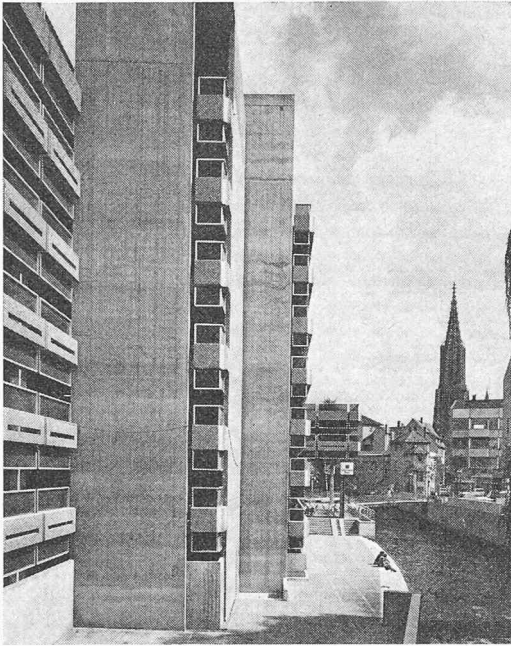
DK 725.381

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



Blick entlang der Grossen Blau; im Hintergrund das Ulmer Münster



Das Parkhaus von Osten, im Vordergrund der Annexbau mit Restaurant und Läden

Sommer 1971 ein Restaurant und weitere Dienstleistungsbetriebe angegliedert werden. Damit war die Verwirklichung des gesamten vorgesehenen Raumprogrammes abgeschlossen.

B. O.

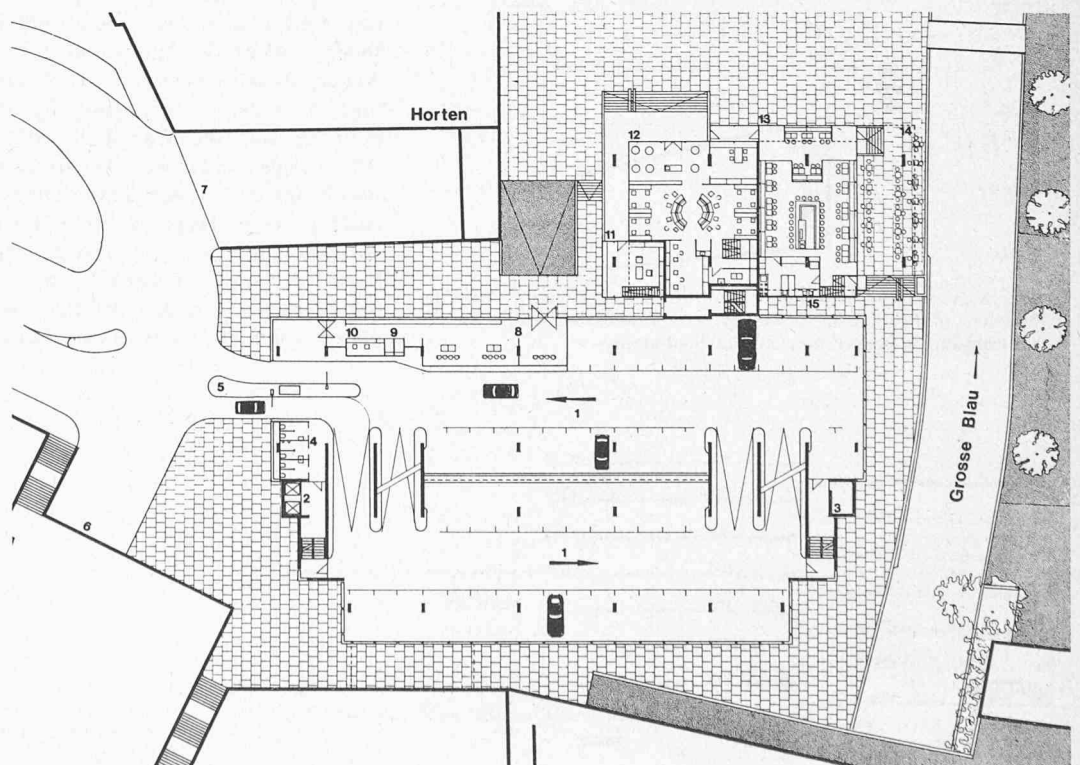
Aus dem Bericht des Architekten

Situation und Verkehr

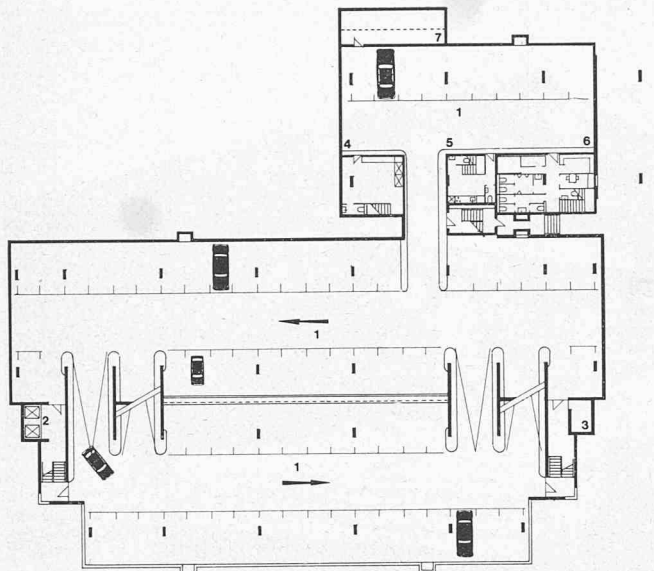
Das Parkhaus liegt inmitten einer fast reinen Fussgängerzone nahe der Hauptverkaufsachse Bahnhofstrasse. Sie wird von dort über die Deutschhausgasse erschlossen und führt einerseits über den Fluss ins Neubaugebiet der

Neuen Strasse, andererseits entlang der Grossen Blau und unterhalb der alten Stadtmauer zurück ins rückwärtige Gebiet der Kaufhäuser. Mit dieser Lösung gelang es, die Fussgänger an einer früher durch Privatgrundstücke belegten Stelle direkt an die Blau – dem neben der Donau wichtigsten Wasserlauf Ulms – heranzuführen. Der am tiefsten liegende Abschnitt reicht mit Stufen direkt ins Wasser und kann in Zeiten des Hochwassers überschwemmt werden.

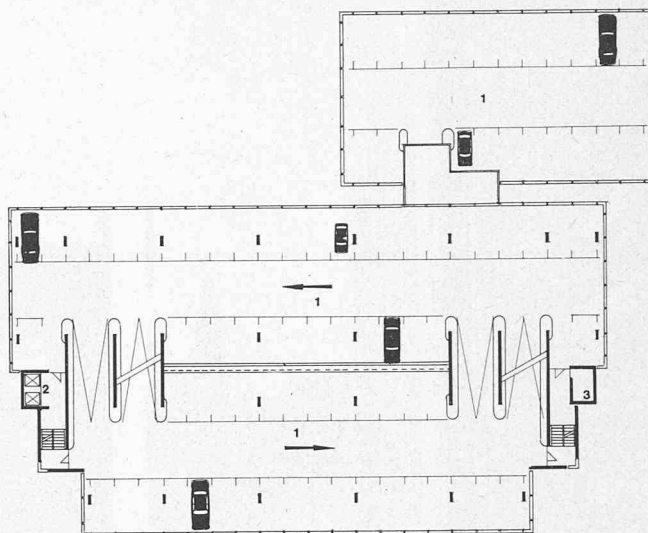
Der Hauptzugang liegt auf der Höhe der Friedrich-Ebert-Strasse; diese gehört verkehrsmässig zum inneren Ring. Der Parkhausanschluss wird in beiden Richtungen



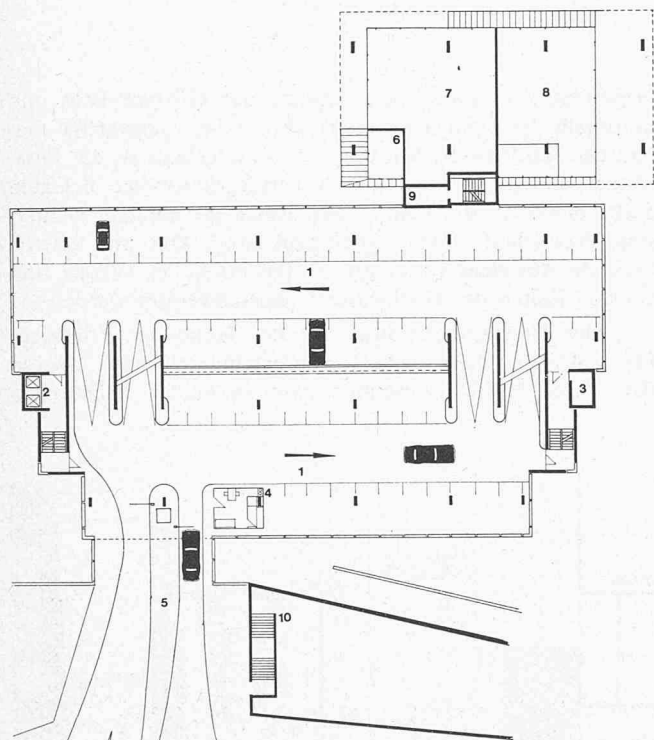
Erdgeschoss 1:800, 1 Parkfläche mit 90 Einstellplätzen, 2 Aufzüge, 3 Trafosraum, 4 WC-Anlagen, 5 Einfahrt von der Bahnhofstrasse, 6 Andienung, 7 Andienung, 8 Warteraum, 9 öffentliche Telefonzellen, 10 Kasse, 11 Pelzboutique, 12 Parfümerie, Coiffeur, 13 Restaurant mit 95 Plätzen, 14 Aussensitzplatz 60 Plätze, 15 Küche



Untergeschoss 1:800, 1 Parkfläche mit 76 Einstellplätzen, 2 Aufzüge, 3 Abstellraum, 4 Nebenräume Pelzboutique, 5 Nebenräume Coiffeur, 6 Nebenräume Restaurant, 7 Heiz- und Installationsraum



Normalgeschosse, 2. bis 6. Obergeschoss 1:800, 1 Parkfläche mit 90 Einstellplätzen, 2 Aufzüge, 3 Abstellraum



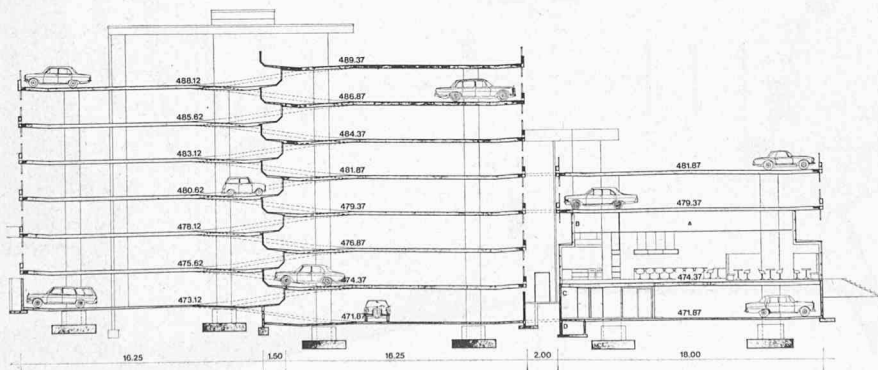
1. Obergeschoss 1:800, 1 Parkfläche mit 61 Einstellplätzen, 2 Aufzüge, 3 Putzraum, 4 Portierloge, 5 Zufahrt von Friedrich-Ebert-Strasse, 6, 7, 8 Luftraum, 9 Boilerraum, 10 alte Stadtmauer

über Ampeln gesteuert. Eine zweite Zu- und Abfahrt befindet sich im Andienungsgebiet der Kaufhäuser.

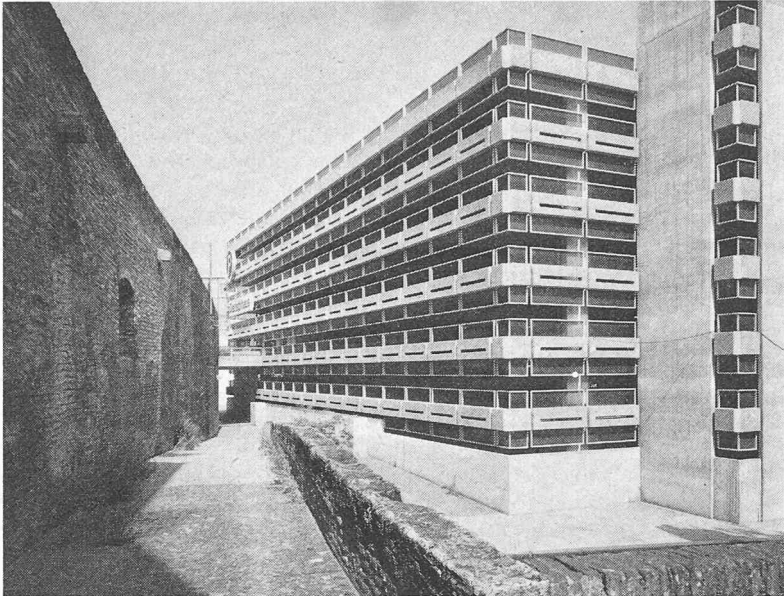
Innerer Betrieb

Im Grundriss baut sich das Parkhaus betrieblich über zwei parallel liegende Parkstrassen auf, die in der Höhe um ein halbes Stockwerk verschoben angeordnet sind. Sie werden verkehrsmässig durch zwei querlaufende Rampenpaare erschlossen, wobei die beiden äusseren Rampen der Aufahrt dienen, die beiden inneren der Abfahrt. Innerhalb der Parkstrassen kann zweiseitig unter 90° parkiert werden. Im Bereich der Deutschhausgasse wurde in Form eines Annexbaues eine in der Länge reduzierte dritte Parkstrasse angeordnet, die mit den übrigen korrespondiert.

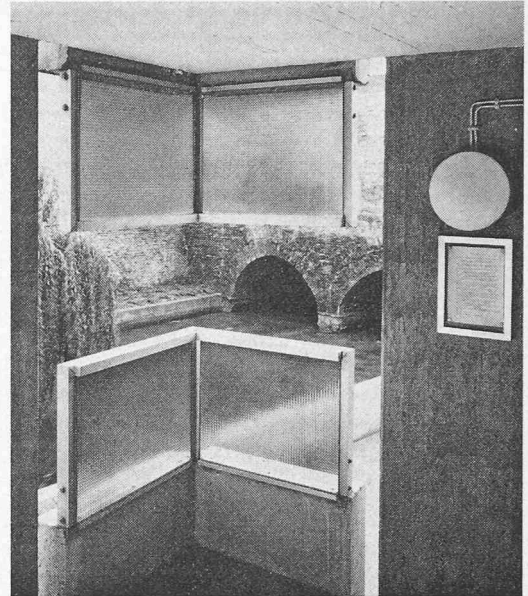
Im Erdgeschoss des Annexbaues liegen die für ein Parkhaus zweckmässigen Dienstleistungsbetriebe wie Restaurant und Läden. Das Restaurant bietet Platz für 90 Personen, und es kann im Sommer im Freien gewirtet werden. Neben diesem Bereich, direkt an der Deutschhausgasse, liegt auch der Hauptzugang für die Fussgänger. Dahinter befinden sich die Warthalle mit dem Kassenraum, einer WC-Anlage und zwei Telefonkabinen. Weitgehend ohne Berührung mit dem Fahrverkehr kann der Fussgänger über Aufzüge oder Treppen direkt das Parkdeck erreichen. Das Auseinanderliegen von Fussgängerzugang und Hauptausfahrt führt zu einer weitgehend automatisierten Abwicklung des Betriebes. Für den Benutzer ist die Anlage einfach und übersichtlich. Er muss beim Betreten des Parkhauses bei



Querschnitt, A Restaurant, B Küche, C Nebenräume zum Restaurant, D Energiekanal



Die Fassadengestaltung betont den Kontrast zur alten Stadtmauer



Eckausbildung mit Waschbetonelementen und aluminiumfassten Drahtglasscheiben

der Kasse lediglich den Parkschein einlösen, um in Besitz der die Ausfahrtsautomatik auslösenden Quittungsmarke zu kommen. Der Nachtbetrieb wird vorderhand von einem Pförtner im Bereich der Hauptzufahrt geregelt. Personalraum und Schlafstelle liegen deshalb in diesem Bereich. Die Be- und Entlüftung des Parkhauses erfolgt auf natürliche Weise. Die vorgesetzte Fassade ist so bemessen, dass einerseits keine übermässigen Zugerscheinungen auftreten, andererseits jedoch der benötigte Frischluftwechsel sichergestellt ist. Im Untergeschoss erfordert dieses Prinzip die Anordnung von Tunnelventilatoren.

Konstruktion

Zwischen den 18 m hohen Lift- und Treppentürmen liegen die Köcherfundamente für die Stahlbetonfertigteilstützen. Die Türme wurden mittels Gleitschalung errichtet. Ein 1,2 m hohes Schalungsband wurde mit Pressluft über spezielle Klettergreifarme gehoben. Die Bauzeit pro Turm betrug rund fünf Tage mit einem Betonierbetrieb von 18 Stunden am Tag. Die Stützen wurden in ganzer Länge angefahren, montiert und über Drahtseile im Raum fixiert. Die sieben bzw. acht 30 cm starken Parkdecks wurden am Boden ohne Schalung übereinanderbetoniert. Als Trennscheibe wurde eine nylonarmierte Kunststoffolie verwendet. Mit Hilfe des Hubdeckenverfahrens konnten die Decken auf die entsprechende Stockwerkshöhe gehoben und mit Metallschlössern in die Stützen verankert werden. Das Heben der Decken erfolgte über hydraulische Pressen, die auf den Stützenköpfen montiert waren. Von den Pressen angetriebene Gewindestangen hoben die Decke mit einer Geschwindigkeit von 2 m/h.

Die Fassade besteht aus aufgereihten Stahlbetonfertigteiltwinkeln, welche die möglichen Aufprallkräfte auffangen können. Sie enthalten horizontale Schlitzlöcher, welche der natürlichen Belüftung auf Fussbodenhöhe dienen. Das gleiche gilt für die zwischen den Elementen liegenden vertikalen Toleranzöffnungen. Die Aussenfläche der Elemente ist in Waschbeton ausgeführt. Über und unter dem massiven Brüstungsband sind aluminiumeingefasste Glasaufsätze aus dunklem Drahtgussglas angebracht.

Adresse des Verfassers: Fred Hochstrasser, Turnerstrasse 26, 8006 Zürich.

Beteiligte

Bauherr: Stadt Ulm, vertreten durch das Tiefbauamt der Stadt Ulm
 Architekt: Fred Hochstrasser, SIA, SWB, und Hans Bleiker, SIA, SWB, Ulm/Zürich
 Örtliche Bauführung: Tiefbauamt der Stadt Ulm
 Rohbau: Tiefbauamt der Stadt Ulm
 Örtliche Bauführung Ausbau: Fred Hochstrasser, SIA, SWB, und Hans Bleiker, SIA, SWB, Ulm/Zürich
 Statik: Kurt Attendahl, dipl. Bauingenieur, München
 Photos: Wolfgang Siol, Neu-Ulm

Allgemeine Daten

Einstellplätze:	554 Autos
Überbaute Fläche:	2 550 m ²
Bruttonutzfläche:	16 550 m ²
Umbauter Raum:	36 330 m ³
Bruttofläche je Einstellplatz:	28,7 m ²

Heben der vorgefertigten Decken mit hydraulischen Pressen

