

# Parkhaus Jelmoli, Zürich : Projekt und Bauleitung G. Schindler

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **60 (1973)**

Heft 6: **Parkhäuser, Parkings**

PDF erstellt am: **17.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-87556>

## **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.



Bauherr: Grands Magasins Jelmoli S.A.  
 Projekt und Bauleitung: G. Schindler, Zürich  
 Statik: Ing.-Büro Henauer, Zürich  
 Standplätze: 225

## Parkhaus Jelmoli

### D

Die stärkste Einschränkung bei der Wahl von verschiedenen Grundrisstypen ergab sich durch die kleinen Dimensionen des Bauplatzes. Dieser weist einen dreieckigen Grundriss zwischen Warenhaus Jelmoli, Uraniastrasse und Verwaltungsgebäude Jelmoli auf. Das Terrain ist im Besitze der Stadt und wird der Firma Jelmoli S.A. im Baurecht abgegeben. Um trotz den engen Platzverhältnissen eine Wagenzahl unterzubringen, die die beträchtlichen Fixkosten für Bauteile rechtfertigt, welche von der Grösse der Anlage weitgehend unabhängig sind, wurde eine möglichst grosse Zahl von Untergeschossen angestrebt. Dieser Bestrebung setzten aber die Grundwasserverhältnisse eine Grenze. Der Grundwasserspiegel liegt nur wenige Meter unter der Terrainoberfläche, so dass der Wasserdruck bei 6 Untergeschossen bereits 13 t/m<sup>2</sup> beträgt.

Die Parkstände sind entlang der Fahrbahn auf zwei übereinander geführten, stützenfreien Wendelflächen angeordnet. Somit wird beim Suchen nach freien Standflächen das Parkhaus ohne Überwindung von zusätzlichen Rampen durchfahren. Mit einer Umdrehung werden zwei Geschosshöhen überwunden, so dass mit der Abfahrt 50% der Standplätze erschlossen werden. Im untersten Geschoss wird der Fahrer zwischen den beiden Türmen (Lift-, Treppen- und Installationsturm) hindurch auf die Auffahrtspirale geleitet, wo die restlichen 50% der Standplätze zur Verfügung stehen. Dieses Konzept bietet folgende Vorteile:

– Grosser Komfort, da keine Gefällsbrüche, keine Stützen, Schrägparkierung, klare und übersichtliche Gestaltung, bequeme Radien.

– Grosse Flexibilität, da die Parkstände je nach Bedarf in beliebigen Winkeln zur Fahrbahn und beliebigen Breiten aufgemalt werden können. Die Querverbindungen der zwei Spiralen zwischen den Türmen erlauben auf jedem Geschoss unter Weglassung weniger Standplätze eine Abkürzung der Fahrwege.

– Hohe Leistungsfähigkeit der Anlage trotz Platzverhältnissen, welche keinen separaten Rampentrakt erlauben. Die Leistungsfähigkeit wird durch ein rationelles Zahlssystem, doppelte Ein- und Ausfahrtbarrieren und durch den hohen Fahrkomfort unterstützt. ■

### F

La plus grande restriction aux choix de différents types d'aménagement horizontal fut imposée par les dimensions restreintes du terrain à bâtir. Celui-ci se compose d'une surface triangulaire, située entre le grand magasin «Jelmoli», l'«Uraniastrasse» et le bâtiment administratif «Jelmoli». Le terrain appartient à la ville et fut cédé à «Jelmoli S.A.» avec le permis de construire. Afin de pouvoir placer, malgré les dimensions restreintes, un nombre d'autos justifiant les coûts fixes considérables d'éléments de construction, plus ou moins indépendants de la grandeur de l'ouvrage, on a cherché à atteindre un nombre maximum de sous-sols. Toutefois les nappes d'eaux souterraines fixèrent une limite à ce désir. Le niveau

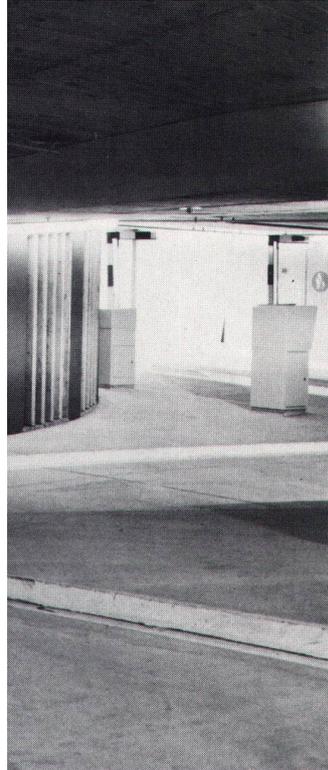
des eaux souterraines n'est qu'à peu de mètres en dessous du sol, si bien que la pression monte déjà à 13 t/m<sup>2</sup> avec 6 sous-sols.

Les places de parage sont disposées le long de la voie sur deux surfaces en colimaçon, qui ont été construites l'une au-dessus de l'autre sans piliers. Ainsi on peut, lorsqu'on recherche une place libre, traverser le garage sans passer par des rampes supplémentaires. En un tour on monte ou descend de deux étages, de sorte que 50% des places de stationnement sont visibles. Au dernier sous-sol le conducteur est dirigé, en passant entre les deux tours (cage d'ascenseur, d'escaliers et d'installation), vers la voie ascendante en spirale, où les autres 50% des places de stationnement sont passées en revue. Cette conception offre les avantages suivants:

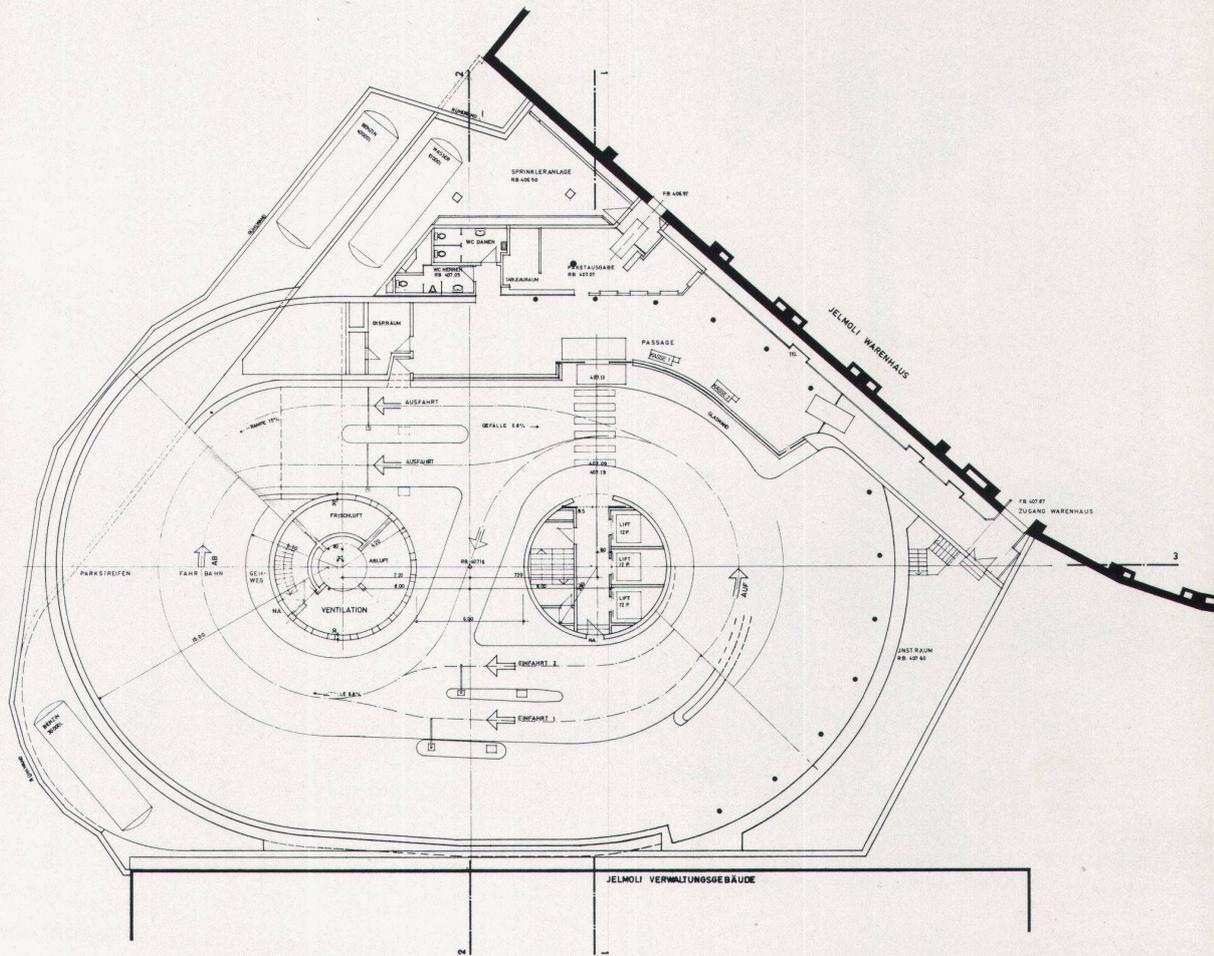
– une grande commodité, puisqu'il n'y a aucun changement brusque de pente, aucun pilier, des virages larges, un agencement clair, des places de parage obliques

– une grande flexibilité grâce à la possibilité de pouvoir marquer des places sous différents angles par rapport à la voie et de différentes largeurs selon les besoins. Les jonctions transversales des deux spirales entre les tours permettent de raccourcir les distances entre chaque étage en ne perdant que quelques places de stationnement

– une capacité de l'installation élevée malgré la place restreinte qui n'autorise pas un espace séparé pour les rampes. La capacité est augmentée par un système de comptage rationnel,



# Zürich



des barrières doubles pour l'entrée et la sortie ainsi que par la grande commodité de circulation.

**E** The biggest restriction in the choice of design was provided by the limited dimensions of the building site. It is shown as a triangular shape between the Jelmoli store, Urania Street and the administration building belonging to Jelmoli. The building site is the property of the City and it will be handed over with the building rights to the firm Jelmoli S.A. Faced with such a restricted area in which to provide space for as many cars as possible an attempt was made to house the largest possible number at underground level in an effort to reconcile the very high fixed-cost elements for the building, which bear no relation to the size of the building project. This attempt was, howev-

er, limited by the presence of underground water, the level of which lies only a few metres under the surface of the site, and which, on six floors, showed a water pressure of 13 tons per sq. metre.

The parking stands lie along the traffic lane on two superimposed support-free spiral areas. Here one can drive through the park-house looking for a free space without the effort of negotiating additional ramps. With one turn the driver covers two floors heights so that by the descent 50% of the places are attainable. On the bottom floor the driver is guided between two towers (lift, stair and installation tower) via the approach spiral, where the remaining 50% of the spaces are available. This idea gives the following advantages:

- More comfort because during the descent there are no obstacles requiring the driver to brake, no supports, no parking at an angle, with a clear view, and comfortable curves.
- Great flexibility because the parking stands can be painted as required at any chosen angle to the traffic lane and to any required width. The horizontal connections of the two spirals with the towers permit a shortening of the traffic lane on each floor by omitting a few parking stands.
- Large capacity of the building in spite of the space conditions, which do not allow a separate ramp tract. The capacity is helped by a rational numbering system, double "in" and "out" barriers and the high level of driving comfort.

