

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 60 (1973)
Heft: 6: Parkhäuser, Parkings

Artikel: Parkhaus "P Fracht" im Flughafen Zürich-Kloten = Le parking "P fret", à l'aéroport de Zurich-Kloten = Park-house "P Freight" at Zurich-Kloten Airport : Architekt Peter Stutz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-87558>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

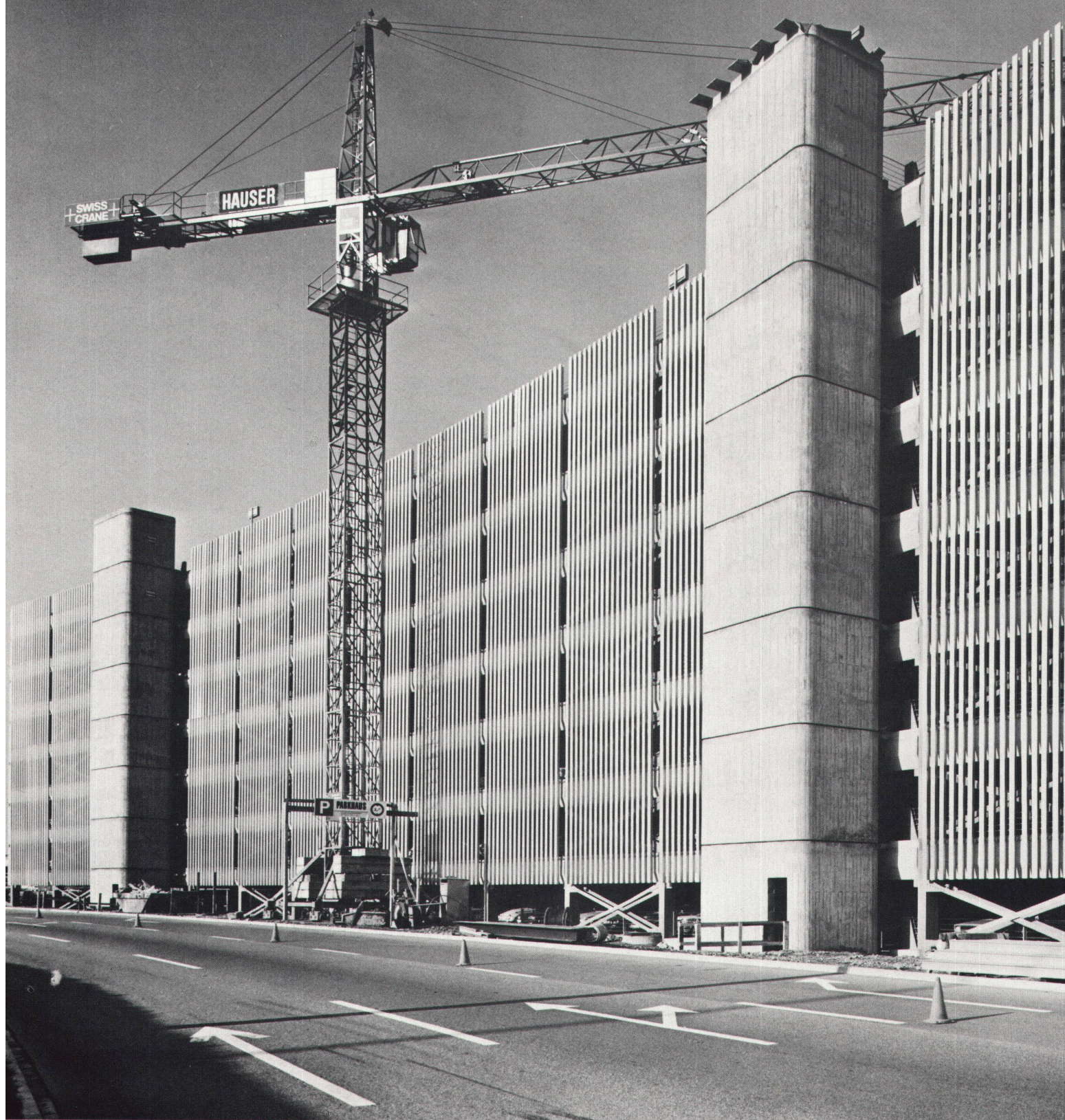
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Bauherr: Flughafen-Immobilien-Gesellschaft

Architekt: Peter Stutz SIA, Winterthur

Ingenieure: Minikus & Witta SIA, Zürich und
Baden

Bauzeit: 1971–1972

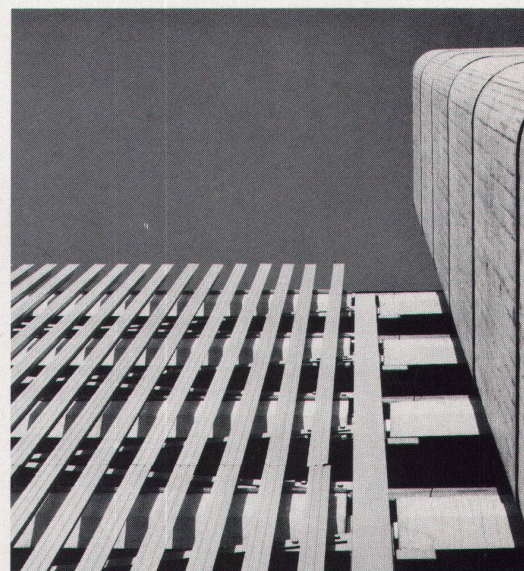
Fotos: Klaus Burkard, Winterthur

Parkhaus «P Fracht»

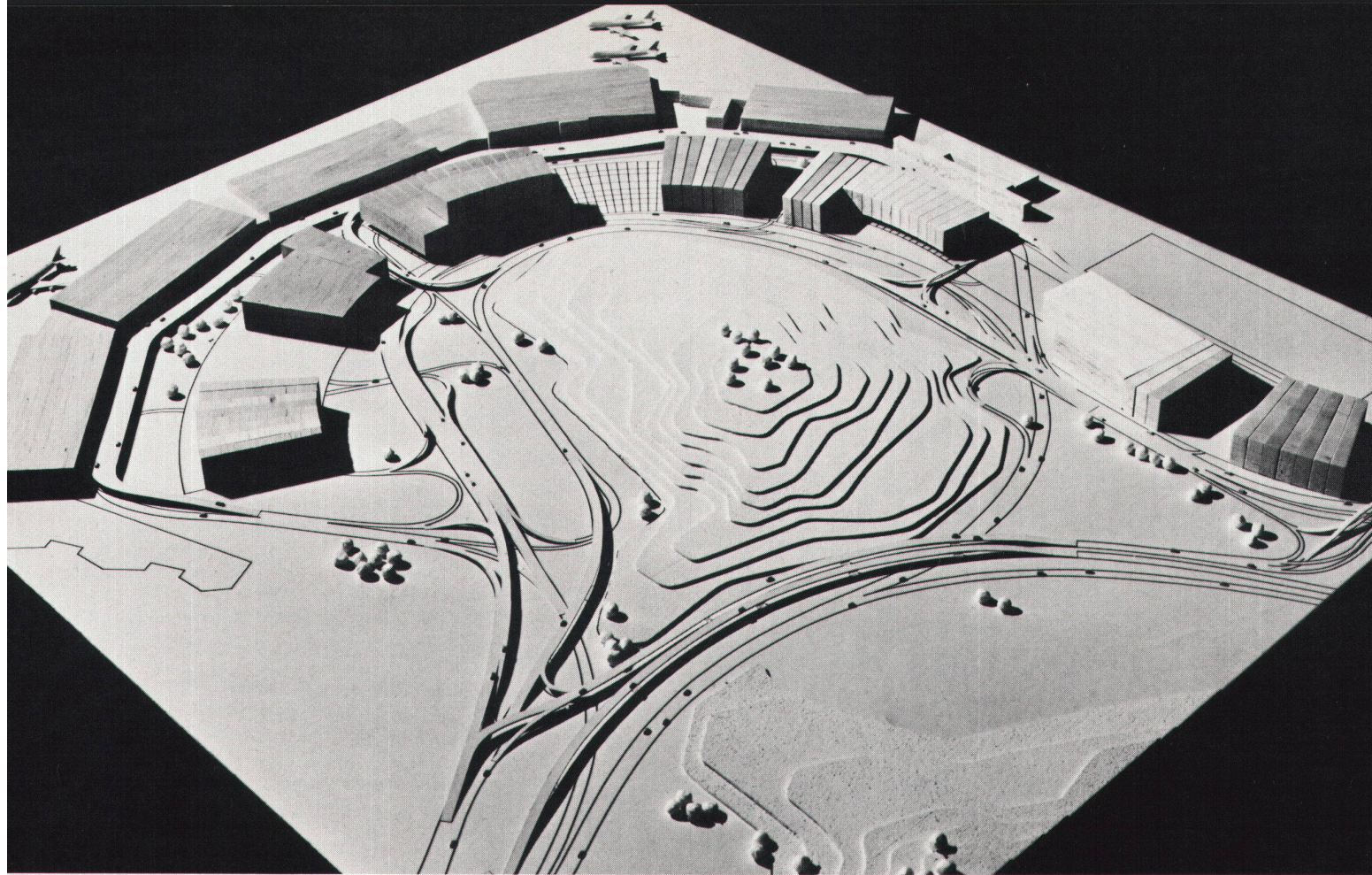
Mit der Erweiterungsplanung des Flughafens Zürich-Kloten ist ein neues Konzept für die Errichtung der notwendigen Parkhäuser ausgearbeitet worden. Das hier veröffentlichte Parkhaus stellt die erste Realisierung auf dem Flughafenareal dar, welche im Rahmen des Gesamtplanes erfolgt ist. Im Jahre 1980 werden auf dem Flughafen Zürich-Kloten 12 Millionen Fluggäste erwartet. Es müssen daher über 8000 Parkplätze allein beim Flughafenkopf zur Verfügung stehen. Für Flughafenkopf und -werft erhöht sich der Bedarf auf 11 000 Plätze. Bei voll ausgeschöpfter Pistenkapazität, etwa im Jahre 2000, rechnet man mit 30 Millionen Flugpassagieren. Im Endausbau sollten deshalb 20 000 Parkplätze am Flughafenkopf zur Verfügung stehen. Auf dem gesamten Areal wird man 28 000 Plätze benötigen.

Die nach einem einheitlichen Planungssystem konzipierten Parkhäuser werden von der Autobahnschleife am Flughafenkopf über mehrere Rampen und Brücken erschlossen. So wird zum Beispiel das hier publizierte Parkhaus Fracht auf der untersten und auf der dritten Parkebene über je zwei Rampen für Ein- und Ausfahrt angeschlossen. Beim projektierten Parkhaus 2 werden die Hauptanschlüsse auf der vierten Parkebene liegen. Die vertikale Erschliessung wird über zwei Wendelrampen für den Auf- und Abwärtsverkehr getrennt abgewickelt. Die Fussgängererschliessung über Treppen und Lifts liegt als unabhängige Konstruktion am Rande des Gebäudes. Erschliessungskerne können nach freier Wahl, den örtlichen Anforderungen entsprechend, auch nachträglich angeordnet werden.

Die Parkebenen sind die aus vorfabrizierten Betonrippenplatten und vorgespannten



im Flughafen Zürich-Kloten

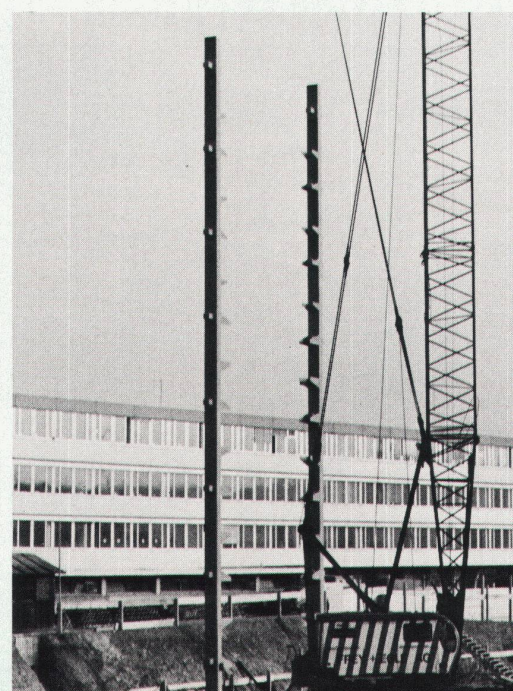
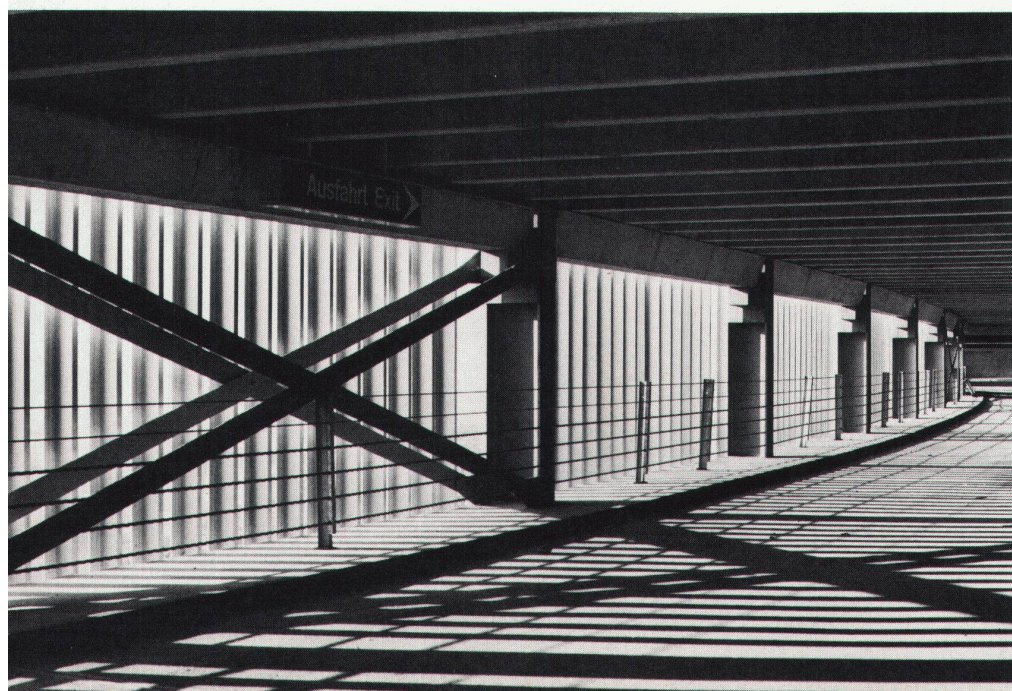


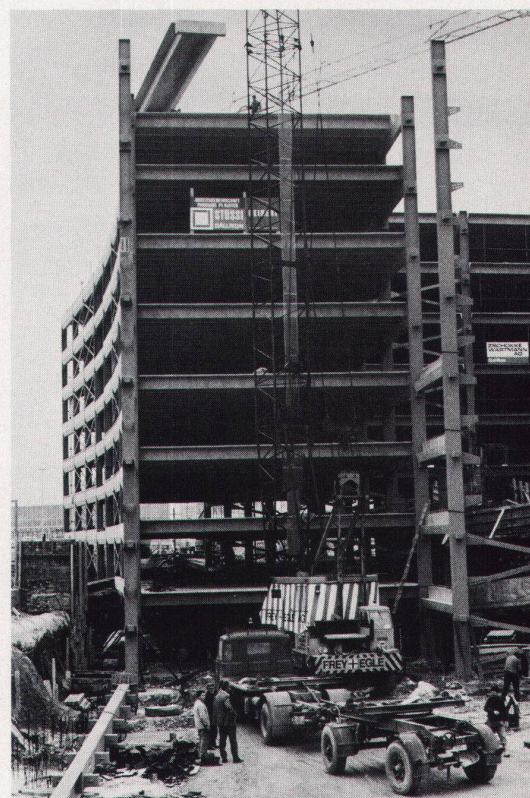
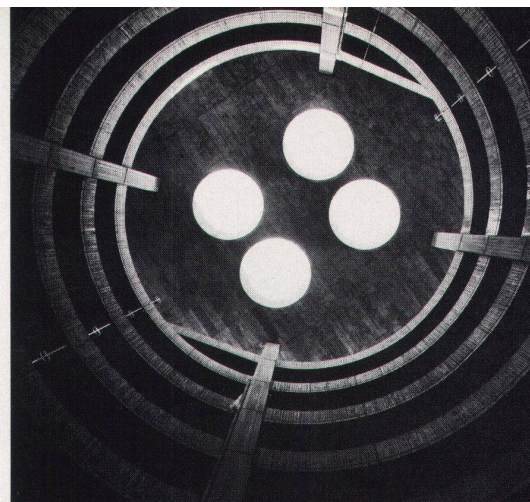
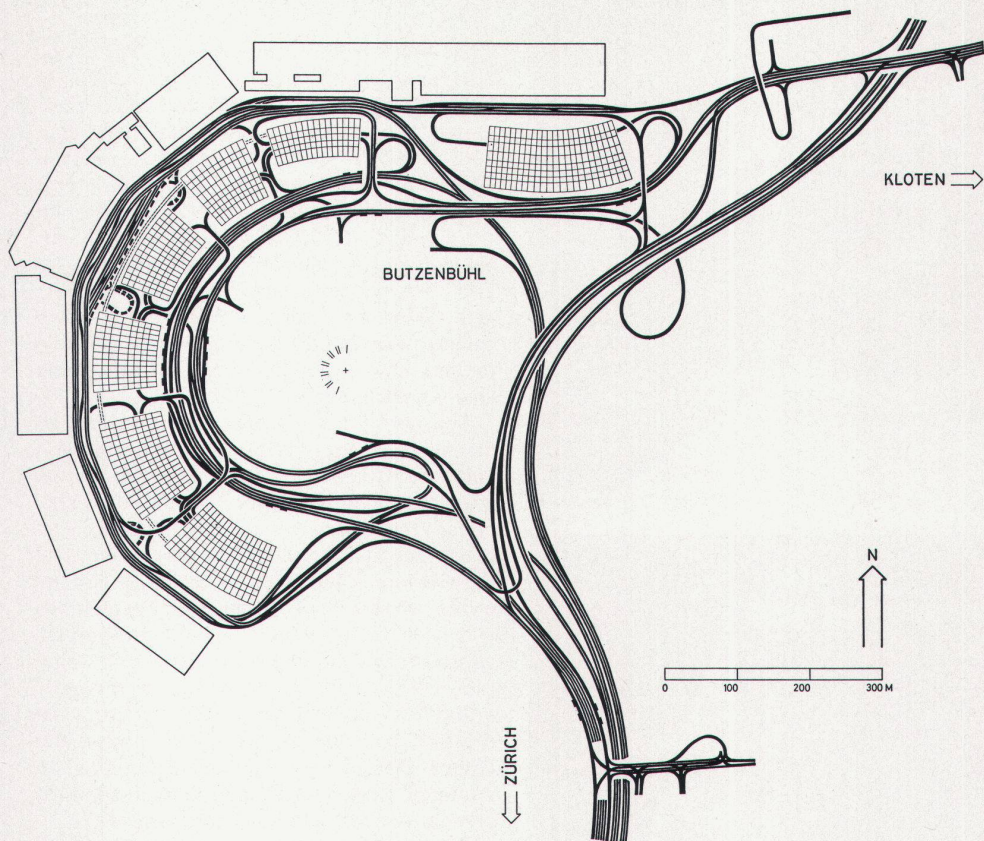
Unterzügen bestehenden Decken einer Skelettstruktur, bei der die vertikalen Lasten mit durchlaufenden Stahlstützen in die Fundation abgeleitet werden und die horizontalen Kräfte über die als Scheiben wirkenden Decken auf die Windverbände übertragen und durch diese auf die Fundation abgegeben werden. Die Wendelrampe ist ein Ortbetonbauwerk, bei dem die gekrümmten Fahrbahnplatten ihre Lasten über Brüstungsträger auf die Stützen abgeben, welche so ausgebildet sind, dass sie auch die Horizontalkräfte der Rampe

zu übernehmen vermögen. Die Fussgängererschliessungskerne sind turmartige Bauwerke aus geschosshohen ringförmigen Elementen. Bei einer durchschnittlichen Montage von 37 Elementen pro Tag wurden 96 Stahlstützen, 24 Windverbände, rund 700 Unterzüge und 1600 Rippenplatten in 4½ Monaten versetzt. ■

Le parking «P fret», à l'aéroport de Zurich-Kloten

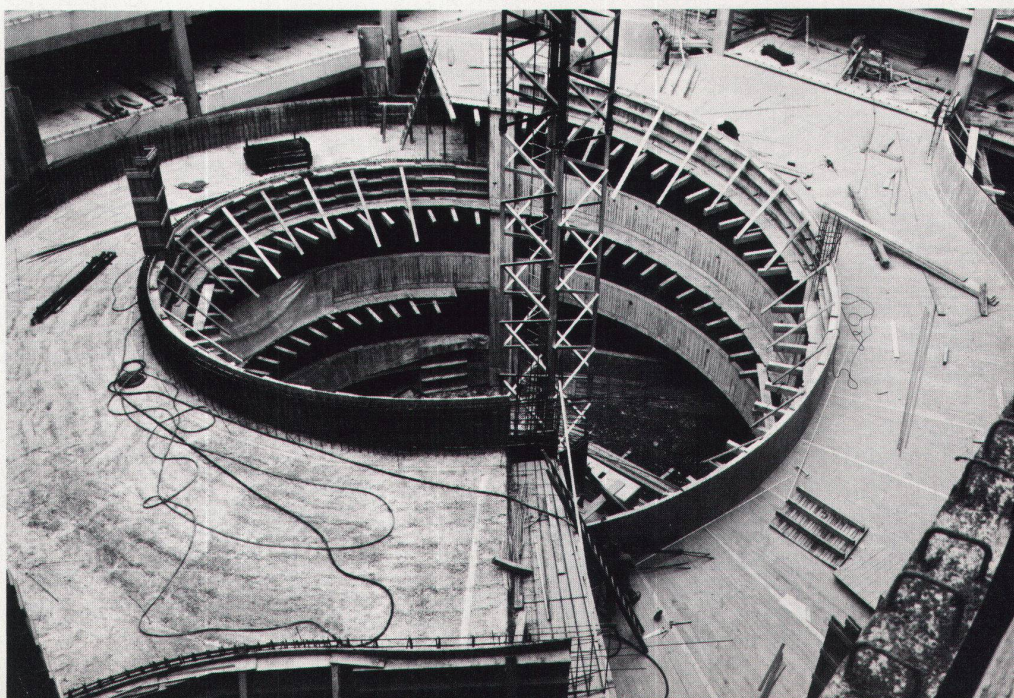
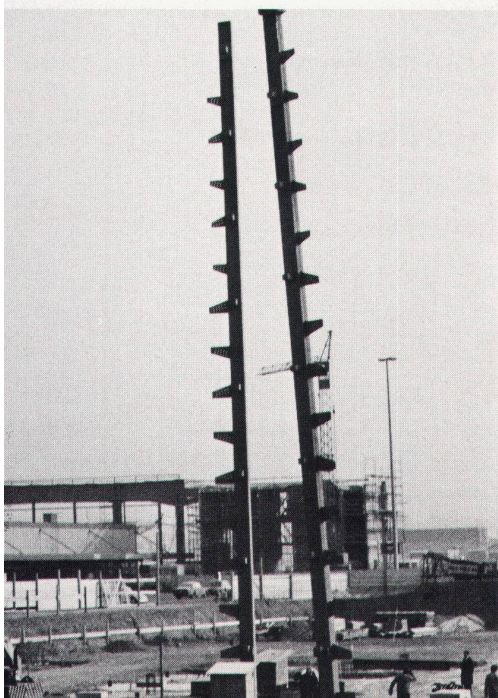
A l'occasion de l'élaboration des plans pour l'agrandissement de l'aéroport de Zurich-Kloten, une nouvelle conception pour l'établissement des parkings nécessaires a été mise au point. Le garage décrit ci-après représente la première réalisation sur l'aire de l'aéroport, effectuée dans le cadre du plan général. En 1980, on s'attend à 12 millions de passagers, arrivant à l'aéroport de Zurich-Kloten. Par

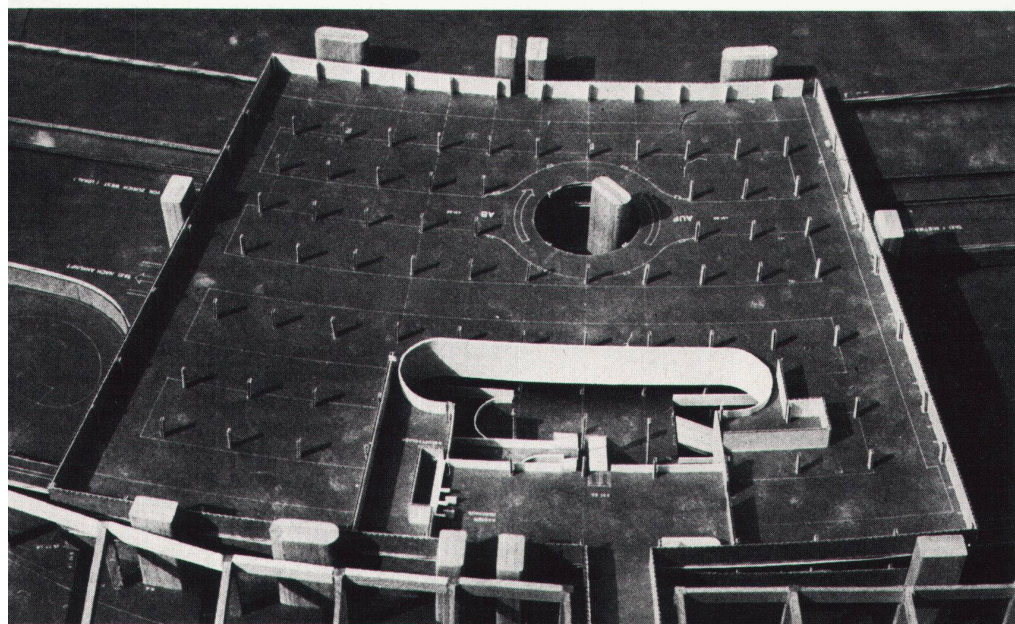
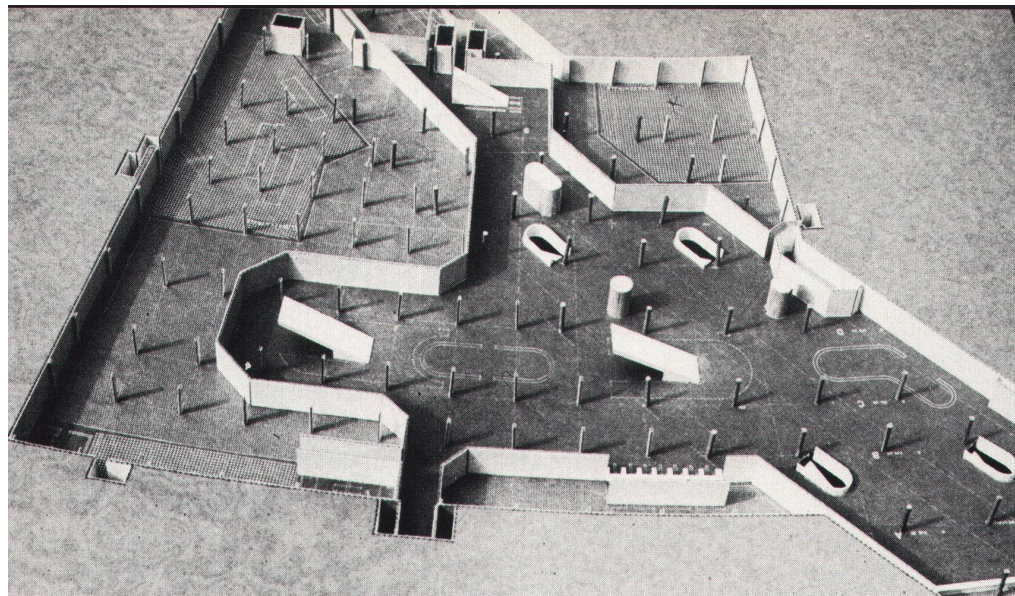




conséquent, plus de 8000 places de parcage devront être mises à disposition uniquement aux alentours proches de son centre nerveux. Pour ce dernier et les chantiers les besoins s'élèvent à 11 000 places. Environ en l'an 2000, à supposer que la capacité des pistes soit tout à fait épuisée, on escompte 30 millions de passagers. Il faudra alors, à l'achèvement des travaux, 20 000 places de parcage. Dans l'aire entière de l'aéroport on aura besoin de 28 000 pl. Les garages conçus selon un plan d'ensemble sont rendus accessibles de la

boucle de l'autoroute arrivant au centre cérébral, par plusieurs rampes et ponts. Ainsi, par exemple, le parking fret décrit ci-dessous est relié par deux fois deux rampes, pour entrées et sorties, à la plate-forme de parcage la plus basse et à la troisième. Les accès principaux au parking 2 en projet seront placés à la quatrième plate-forme de parcage. Les accès verticaux seront desservis séparément au moyen de deux rampes en colimaçon pour le trafic vers le haut et vers le bas. Les accès pour piétons sont des constructions indépendantes de l'ensemble,





tels que des escaliers et des ascenseurs situés au bord du bâtiment. Des centres d'accès pourront être établis ultérieurement à libre choix, selon les besoins locaux.

Les étages de parcage sont constitués par les plafonds en plaques de béton nervurées préfabriquées avec poutres de soutènement en précontraint, formant un treillis dont les charges verticales sont transmises aux fondations par des piliers en acier, les efforts horizontaux étant, eux, transmis aux cloisonnements par les plafonds agissant comme une dalle, les cloisonnements se chargeant de diriger ces efforts vers les fondations. La rampe en colimaçon est un ouvrage en béton dans lequel les plaques incurvées de la rampe transmettent leurs charges à des piliers par l'intermédiaire des supports du parapet, les piliers eux-mêmes étant conçus de façon telle qu'ils peuvent supporter aussi bien les charges verticales que les charges horizontales. Les points de rassemblement des piétons sont des ouvrages en forme de tours composés d'éléments annulaires ayant la hauteur d'un étage. Avec un montage journalier moyen de 37 éléments, 96 piliers en acier, 24 cloisonnements, env. 700 poutres de soutènement et 1600 plaques nervurées ont été mis en place en 4 mois et demi. ■

Park-House "P Freight" at Zurich-Kloten Airport

With the planned extension of Zurich-Kloten airport a new idea for the provision of the necessary park-houses was prepared. The public park-house about which we are writing

is the first step towards realising the general plan for the airport area. It is expected that, in 1980, 12 million passengers will use Zurich-Kloten airport. That means that more than 8000 parking places must be available near the main airport building alone. The main airport building and airport workshops together lift this figure to 11,000 places. With a fully exhausted runway capacity, round about the year 2000, we reckon to handle 30 million passengers. With the final building extension we should have 20,000 parking places available for the main airport building. For the whole area we shall require 28,000 places.

The park-houses, conceived in a detailed planning system, will be reached by several ramps and bridges from the autobahn loop at the airport centre. So, for example, the park-house Freight, which we publicize here, will be connected to the lowest and third parking level by two ramps for entrance and exit. For the projected park-house 2 the main connections will lie on the fourth parking level. The vertical approach will be developed over two spiral ramps for separate upwards and downwards traffic. The approach for pedestrians by means of stairs and lifts lies independently on the edge of the building. Approach centres can be arranged subsequently, and with freedom of choice, according to local requirements.

The parking levels are of pre-fabricated concrete corrugated slabs and pre-stressed joists giving a skeleton-like construction of decks, by which the vertical loads will be directed to the foundations by through-running steel supports, while the horizontal strengths are carried on the transverse braces over the ceilings, which act as screens, and are delivered to the foundations. The spiral ramp is a built-on concrete building, by which the bolted traffic lane slabs pass on their loads via the bulwarks to the supports, which are so constructed as to be able to take over the horizontal strengths of the ramp as well. The pedestrian approaches are tower-like constructions of ring-shaped elements at floor level. With an average assembly of 37 elements per day some 96 steel supports, 24 transverse braces, about 700 joists and 1600 corrugated slabs will be handled in 4½ months. ■

