

DIE PARKLÜCKE

PARKLÜCKE schließt die Lücke im Wissen über modernes Parken und neuzeitliche Parksyste^me
PARKLÜCKE ist ein periodischer Informationsdienst der Otto Wöhr GmbH in D-7259 Frieolzhelm

1/87

Amerika, du hast es besser

No Parking. No Business.

**Eisenbahn und Auto prägten die amerikanische Stadtgestalt.
In Europa waren es Fußgänger und Pferdefuhrwerk.**

Auch wenn im Augenblick die Meinungen darüber auseinandergehen, wer im Wirtschaftsleben der westlichen Welt die Nase vorn hat – Amerika oder Europa – was den Zusammenhang zwischen Parken und Geschäftsbilanz angeht, haben die Amerikaner einige früher erkannt und auch in die Wege geleitet.

Sicher, man kann dagegen halten, daß eines der größten Probleme unserer europäischen Metropolen in vielen Städten des neuen Kontinents von vornherein kein Thema war: Platz nämlich, die Möglichkeit, sich nach allen Richtungen auszubreiten.

Die meisten dieser Städte sind ja nun vergleichsweise jung und kamen so relativ früh (in Bezug zu ihrer Stadtgeschichte) mit den modernen Verkehrsmitteln in Berührung.

Los Angeles zum Beispiel, dessen Großraum heute eine Megastruktur von sieben Millionen Einwohnern auf der fünffachen Fläche von Ganz-Berlin darstellt, wuchs zunächst entlang dem Netz der Pacific-Electric Railroad. Diese Bahn war das erste Massenverkehrsmittel, wurde jedoch eigentlich nicht zu diesem Zweck errichtet. Der damalige Grundsatzgedanke ließe sich ungefähr mit dem Schlagwort „No transportation – no business“ umschreiben, denn die Idee zur Errichtung dieses privaten Fortbewegungsmittels war der Anreiz zum Landkauf entlang der Bahnlinien – ebenfalls aus privater Hand.

Einige Jahrzehnte später jedoch kamen findige Köpfe darauf, daß sich mit Benzin, gewonnen aus hauseigenem Erdöl, eine neuartige technische Errungenschaft betreiben läßt: das Auto.

Mit Hilfe dieses einzigartigen Individualverkehrsmittels konnten nun auch die freien Flächen zwischen den Spinnarmen des Bahnnetzes besiedelt werden – der menschlichen Mobilität waren im irdischen Rahmen praktisch keine Grenzen mehr gesetzt. Dazu gesellte sich ein neues Freizeitvergnügen, bekannt als „Shopping“. Dabei ist egal, ob es sich um große Einkaufszentren oder kleine Geschäfte, Restaurants oder Dienstleistungsbetriebe handelt: in dem Moment, wo das Auto zum Hauptverkehrsmittel wurde, galt der Grundsatz „No parking – no business“.

In den europäischen Städten liegen die Ursachen für die heutigen Parkraumprobleme natürlich anders: Ihre Stadtgeschichte reicht viel weiter zurück, und ihre alte Stadtgestalt basiert natürlich auf den Möglichkeiten eines Fußgängers und den Notwendigkeiten eines Pferdefuhrwerks. Diese räumliche Konzentration macht ja auch den Charme und die Anziehungskraft unserer Altstädte aus, und diesen Orten fühlen wir uns nicht zuletzt wegen ihrer räumlichen Qualitäten verbunden. Die Notwendigkeiten des modernen Lebens jedoch machen das Auto für uns zum unabdingbaren Bestandteil – in Neubaugebieten wie in alten Kernen – und fast überall kommt das leidige Problem auf uns zu: wo parken, und zwar parken, ohne der Gefahr eines Strafzettels ausgesetzt zu sein, ohne mühsame, nervenaufreibende Manöver, und vielleicht auch ohne allzu hohe Gebühren?

Und wie in der neuen Welt, so gilt seit längerer Zeit ebenso bei uns der Grundsatz „No parking – no business“, falls kein bequem benutzbares öffentliches Verkehrsmittel vorhanden ist. Aber auch U-Bahn und Bus sind nur dann adäquat, wenn man keine größeren Einkäufe transportieren muß. Das heißt, bereits beim Wochenendeinkauf für die Familie brauchen die meisten von uns das Auto und damit einen Parkplatz in mög-

lichst kleiner Entfernung zum Supermarkt.

Welche stadträumlichen Qualitäten oder, besser gesagt, Löcher daraus resultieren, kann man sich in jedem neueren Einkaufszentrum vor Augen führen.

Als viel sauberere Lösung – vom stadtplanerischen Gesichtspunkt her – gelten Parkgaragen. Sie lassen sich gut ins Stadtbild einfügen, als begrünte Tief- oder Hochgaragen, wenn man einige Gedanken auf die Fassadengestaltung verwendet.

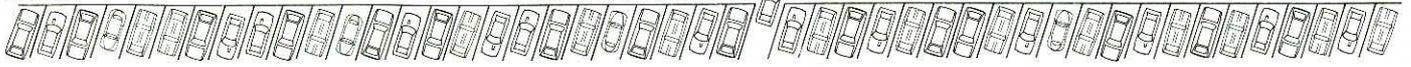
Parkgaragen in jedweder Form sind natürlich kostenintensiver als „Open-air“ Stellplätze, doch ist man sich heute darüber klar, daß die Gestalt unserer Stadt eine große Rolle spielt, nicht zuletzt auch für das Wirtschaftsleben. Denn die Städte, die in der Beliebtheitsskala weit vorn stehen und somit eine große Anziehungskraft auf viele Sparten des Lebens ausüben – Reisen, Arbeiten, Wohnen – zeichnen sich eben durch ihr Erscheinungsbild aus.

Und dieses möchten wir uns alle erhalten. Wir, die wir uns Gedanken über das Parken machen, wollen mit dieser kleinen Zeitschrift dazu beitragen, Sie, verehrte Leser, unter anderem darüber zu informieren, was für zukunftsweisende Möglichkeiten Parksyste^me heute eröffnen können.

Die Autos werden immer mehr, der Parkraum immer weniger. Nicht jeder im öffentlichen Leben kann es sich leisten, seine Kunden, Besucher, Geschäftsfreunde, Patienten, Mandanten und Klienten auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu verweisen.

Die Lage ist fatal aber nicht hoffnungslos: Dies ist die erste Nummer von PARKLÜCKE. Sie enthält Informationen zum Thema Parken, Lösungsvorschläge, Tendenzen, Ideen, Projektbeschreibungen, geschrieben für alle, denen es ein Anliegen ist, möglichst viele Autos auf möglichst kleinem Raum unterzubringen. Wenn Sie dazugehören, schreiben Sie uns bitte! Wir freuen uns, mit Ihnen ins Gespräch zu kommen.

Ihr Wolfgang Wöhr



Neues Holiday-Inn München:

Die Parkgarage als Visitenkarte

Seit jeher waren Gastronomie und ruhender Verkehr untrennbar miteinander verbunden, waren Herbergen Haltepunkte der Postkutschen, Gasthäuser Übernachtungsmöglichkeit für Reiter, Roß und Wagen. Und so ist auch heute ein gutes Hotel undenkbar, wenn der Reisende nicht weiß, wo er sein Fahrzeug lassen soll. Lesen Sie, wie das neue Holiday Inn München das Problem gelöst hat, 196 Stellplätze auf eine Parkfläche zu zaubern, die eigentlich nur 98 Autos Raum bietet.

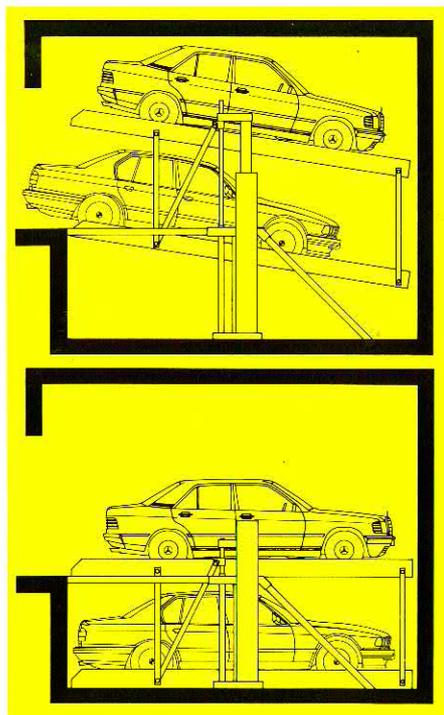
Bautechnische Anforderungen

Parksysteme werden zwar von Anfang an geplant, die Süddomicile – vorgesehen als Boarding House mit Hotelbetrieb – sollten jedoch mit Doppelstockgaragen ausgestattet werden. Das heißt: oben und unten geneigt befahrbare Plattformen, welche laut Garagenverordnung aber nur für gleichbleibende Benutzer zulässig sind.

Da sich im Verlauf der Planungsphase das Projekt jedoch zum reinen Hotelbetrieb wandelte, also mit ständig wechselnden Benutzern, mußte nach Verordnung ein System mit waagrecht befahrbaren Stellplätzen vorgesehen werden.

Unübersehbar bei derartigen Problemen die Vorzüge des neuen PARKLIFT 402:

Komplett überfahrbare Plattformen oben und unten bei Doppelanlagen für vier Autos. Noch dazu wird das Ein- und Ausparken – eine der unangenehmsten Tätigkeiten am Autofahren – ohne Mittelstützen zum Kinderspiel.



Der neue PARKLIFT 402 ermöglichte es, die ursprünglich vorgesehene Tiefgarage mit den Maßen für Doppelstockgaragen ohne große Änderungen umzuplanen: Die Höhe über Einfahrtsniveau bleibt mit 2,85 m gleich wie bei der Doppelstockgarage, die Breitenmaße sind beim neuen PARKLIFT 402 sogar um 30

cm günstiger! Lediglich die Grubentiefe von 1,65 m ist um 25 cm höher als vorher. Alles in allem entspricht dies nur 18 % mehr umbautem Raum.

Funktionsbeschreibung des neuen PARKLIFT 402

Die angegebenen Standardbaumaßnahmen erlauben es, serienmäßige Personewagen bis zur Größe der Mercedes S-Klasse abzustellen, also eine Breite bis 1,90 m, eine Länge bis 5,00 m und eine Höhe bis 1,50 m.

Müssen größere Fahrzeuge wie Kleinbusse oder Jeeps geparkt werden, die mehr Raum benötigen, so passen wir die Einbaumaße des neuen PARKLIFT 402 einfach an.

Bei diesem System werden Autos in zwei Ebenen übereinander abgestellt und die Wagen können unabhängig voneinander ein- und ausgeparkt werden. Das funktioniert folgendermaßen: Zum Befahren der oberen Plattform senkt man die untere mit dem daraufstehenden PKW in die Grube. Zum Ein- und Ausfahren des unteren Fahrzeuges wird das obere in den Stauraum darüber geliftet.

Der Parklift wird hydraulisch auf- und abbewegt, wobei ein Hydraulikaggregat bis zu 10 Parksysteme antreiben kann. Die komplett überfahrbare Plattform ist dadurch gewährleistet, daß bei der neuen Doppelanlage des PARKLIFT 402 die Mittelstützen zwischen den Stellplätzen entfallen. Eine leichte Satteldachneigung der Plattform sorgt zusätzlich für geordneten Wasserabfluß.

Organisation

Um den Hotelgästen die Benutzung zu erleichtern, befahren sie nur die oberen, waagrechten Parkplätze. Sie müssen den Parklift nicht bedienen und können die Plattform wie einen herkömmlichen Stellplatz betrachten.

So werden die unteren, leicht geneigten Plätze für Mitarbeiter freigehalten, die den Parklift per Schlüsselschalter bedienen. Innerhalb kürzester Zeit parkt man aus oder ein und bringt das System in die Grundstellung zurück, so daß der obere Stellplatz sofort wieder befahrbar ist.

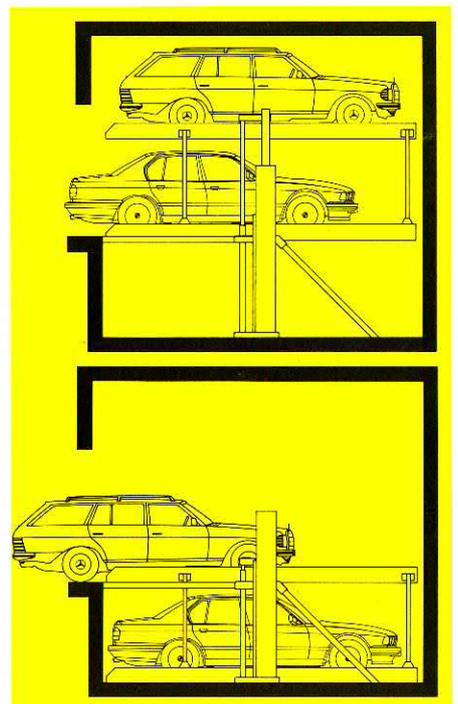
Für den anspruchsvollen Hotelgast eine bequeme und angebrachte Lösung eines leidigen Problems – auch die Parkgarage ist eine der Visitenkarten Ihres Hauses!



Im Süden von München entstand 1987 an der Kistlerhofstraße, nahe dem Südpark und der Autobahnausfahrt Kreuzhof, ein zweites Holiday Inn mit 600 Betten und 196 Auto-Stellplätzen.



Der Parklift 402 (siehe auch Abb. links unten) benötigt keine Mittelstützen: die Plattformen können bequem über die gesamte Fläche befahren werden.



Der Parklift 422 ist eine komfortable Alternative zum Parklift 402: beide Plattformen können waagrecht und somit bequem befahren werden: dieses System braucht jedoch mehr Raum.

In dieser Rubrik wollen wir systematisch alle Aspekte des Parkens ansprechen, des oberirdischen wie des Parkens in Tiefgaragen und Parkhäusern. Wir denken dabei an Unterpunkte wie Rechtsgrundlagen, konstruktive und

statische Notwendigkeiten, Kostenplanung, Gestaltung und vieles mehr.

Sammeln Sie mit, und Sie werden mit der Zeit Ihr eigenes kleines Parklexikon zusammenstellen können.

KNOW HOW

Tatort Tiefgarage, Frauenfalle, Millionengräber – so oder ähnlich werden sie häufig nicht ganz so Unrecht abqualifiziert: Parkgärten. Ängste

abbauen, Vertrauen erwecken – auch in der Tiefgarage müssen architektonisch qualitätvolle Mittel zum Einsatz kommen.

1. Parkhausgestaltung

Was scheint gemeinhin der einfachste Teil eines großen Bauobjektes zu sein? Die Tiefgarage – Beton, Fertigteile, ein paar Verkehrsschilder, nach Garagenverordnung ausreichende Fluchtwege – kann unter diesen Voraussetzungen ganz schnell zur Enttäuschung des Bauherrn werden. Dabei ist es doch nicht erst seit gestern bekannt, daß die Qualität von Parkeinrichtungen einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivität des Umfeldes und Gebietes darstellt!

Die Parkhausphobie wird zuallererst einmal durch die konstruktiven Vorgaben ausgelöst: massige Stützpfeiler, enge Fahrrampen, schlimmstenfalls noch schachtartig ausgebildet, tote uneinsichtige Winkel durch optimale Platzausnutzung – alles zu verstehen aus dem Blickwinkel der Kosten. Doch gibt es noch eine Menge anderer Möglich-

aufkommen, daß die Überwachung der Garage nicht besonders effektiv ist.

Eine Parkgaragenverwaltung in Amerika hat sich etwas besonders Originelles einfallen lassen, um den Benutzern das Wiederfinden ihres Wagens zu erleichtern: auf jedem Parkdeck wird den ganzen Tag ein bekanntes Musikstück gespielt – jeder kann sich sein Deck so nach seinem persönlichen Geschmack aussuchen!

Ganz wichtig neben der farblichen Gestaltung ist die Beleuchtung: mitentscheidend dafür, ob uns beim Gedanken an ein Parkhaus Erinnerungen an Gruselmisstris hochkommen oder ob wir uns sicher fühlen.

Stellflächen, Treppenhäuser und Flure sollen mit mindestens 20 Lux ausgeleuchtet werden. Der Einsatz von HOL-Lampen verbessert die Lichtausbeute bei geringerem Stromverbrauch.

Um den Unterschied zum Außenlicht zu verringern und so den Effekt eines dunklen Loches bzw. einer Blendung zu vermeiden, sollte der Ein- und Ausfahrtsbereich auf alle Fälle stärker beleuchtet werden. Eine Ausleuchtung empfiehlt sich auch bei toten Ecken.

Optimal wäre natürlich, wenn bei Hochgaragen der Blickkontakt zur Außenwelt gewahrt bleiben könnte oder sogar der Einsatz von Tageslicht möglich wäre. Transparenz, also Überblick-

Sorgen Sie für

- einen lichten, sauberen Eindruck durch Wandanstrich, Farbe, Material
- Übersichtlichkeit durch ein gut gestaltetes Orientierungs- und Leitsystem
- Helligkeit durch mindestens 20 Lux

keiten, um die bedrückende Atmosphäre eines Parkhauses aufzulockern.

Sehr wichtig und eigentlich einfach durchführbar ist es, mit einem hellen und sauberen Gesamteindruck Angst abzubauen und Vertrauen zu erwecken. Dies kann erreicht werden durch die Verwendung anderer Materialien als nur unbehandelten Betons: Putz, ein weißer, aber nicht zu kalter Wandanstrich, Fliesen an ausgewählten Stellen, Paneelverkleidungen etc.

Der Einsatz sogenannter „dekorativer“ Mittel muß auch keinesfalls Verschwendung sein – sie bieten vielfältige Möglichkeiten zur Orientierung, denn eine Farbe oder ein Muster können sich die meisten Menschen unbewußt und also viel leichter merken als eine Nummer.

Auch Reliefs im Putz, die Ausstattung mit Werbeplakaten (immer mehrere und verschiedene in jedem Geschloß) und farbige Wandbilder können dazu beitragen, sich wohler zu fühlen und sein Auto wiederzufinden.

Graffiti und Wandschmierereien hingegen lassen sehr leicht den Eindruck

Vermeiden Sie

- übermäßig massige Stützpfeiler
- enge, schachtartige Fahrrampen
- tote, uneinsichtige Winkel
- ungenügende Beleuchtung
- Voraussetzungen für Wandschmierereien und Graffiti

barkeit des Parkdecks, Erkennen der Ausgänge und Fluchtwege, das Gefühl, andere im Blick zu haben – das alles sind überlegenswerte Punkte.

Auch feuerfeste Glastüren lassen sich installieren – das neue Parkhaus des Berliner Kaufhaus des Westens (KaDeWe), entworfen von dem Architekten Johannes Heinrich, hat sogar gläserne Außen- und Innenwände und eine Glaskuppel als Dach. Allerdings macht das aufwendige Sprinkleranlagen notwendig – eine Sache, die abzuwägen ist.

Und draußen? Begrünung, ansprechende Fassadengestaltung – ein Thema für sich. Bis zum nächsten Mal!

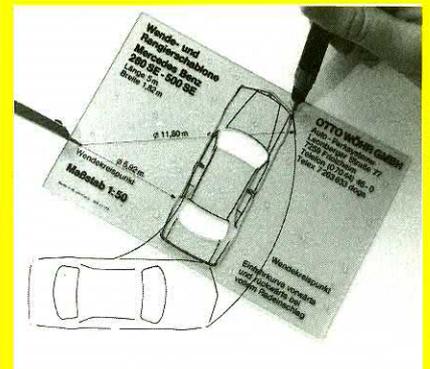
FACTS&NEWS

Die Wöhr-Parkschablone

Eine praktische Neuheit, die Ihnen als Planer die lästige Arbeit abnimmt, sich über Einfahrkurven und Rangiervorgänge den Kopf zu zerbrechen.

Tiefgaragen und Parkhäuser, aus der modernen Stadtplanung nicht mehr wegzudenken, sind häufig nicht gerade beliebt bei Autofahrern. Ein Grund: zu enge Fahrgassen und Zufahrten zu den Stellplätzen.

Um dem abzuwehren, hat die Firma Otto Wöhr GmbH eine Schablone entwickelt. Damit können ohne große Rechenoperationen Einfahrkurven und Rangiervorgänge anschaulich dargestellt und überprüft werden – mit wenigen Strichen und im Werkplan-Maßstab 1:50.

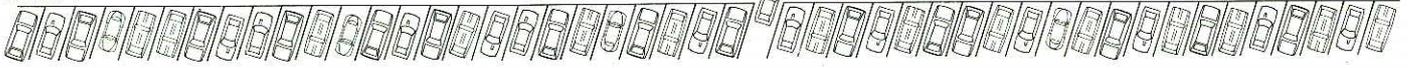


Das funktioniert so: Sie skizzieren sich den PKW in der Ausgangssituation mit Hilfe der Schablone, stechen einen Zirkel am Wendepunkt ein und drehen die Schablone z.B. von der Fahrgasse in die Parkbucht. Die Einfahrkurve ziehen Sie von einem beliebigen Eckpunkt des Fahrzeuges mit.

Ohne die Schablone umzudrehen, setzen Sie anschließend den Zirkel am Wendekreis der anderen Seite an und simulieren so das Ausparken. Der ganze Rangiervorgang ist also mit wenigen Strichen maßstabsgetreu darstellbar.

Dieses Hilfsmittel eignet sich nicht nur zur Neuplanung, auch bestehende Fahrgassenbreiten und Stützenanordnungen können auf der Grundlage der Garagenverordnung überprüft und verbessert werden.

Der handliche Schablonensatz besteht aus zwei Teilen: für große Fahrzeuge bis zur Mercedes-S-Klasse und für mittelgroße wie die BMW-3er-Serie. Anfordern können Sie ihn für DM 20,- bei der Firma Otto Wöhr GmbH, Auto-Parksystem, Leonberger Str. 77, 72529 Friolzheim.



Das gute Beispiel

Design für ein Parkhaus in USA

Orientierungssysteme sind dankbare Aufgaben für Architectural Designer

Während man hierzulande für die Parkhaus-Beschriftung die nächstbeste Reklamewerkstätte oder den Schriftenmaler von nebenan heranzieht, der nach Vorgabe des Architekten Zahlen an die Wände und Pfeile auf die Böden malt, ist man im Ausland überwiegend der Meinung, daß die Gestaltung eines visuellen Orientierungs- und Leitsystems ebenso wie die Planung der Statik oder der Gartenbauarbeiten in die Hand eines Spezialisten gehört. PARKLÜCKE bringt Beispiele. Hier aus Florida:

BAL HARBOUR SHOPS: das ist der Name für die feinste Mall von Miami Beach, ein riesiger Palmengarten von atemberaubender südlicher Architektur, mit Läden von der teuersten Art, in atriumartigen Höfen und Galerien, eingefasst von üppiger tropischer Flora, von Wasserfällen, -kaskaden, -fontänen, von Bars und Cafeterias. Die Namen über den Auslagen sind vom Feinsten: Louis Vuitton, Cartier, Hermès, Gucci, Cardin, Ceruti, Armani, alles, was Rang und Namen hat, ist hier versammelt.



Entsprechend feudal sind Parkhaus und Parkplätze gestaltet. Die Beschilderung ist hier nicht notwendiges Übel, ist nicht die Routinearbeit des nächstbesten Schildermalers, sondern eine dekorative Komponente dieses Areals.



Das verbindende Element des gesamten Orientierungssystems ist ein farbiger Punkt auf einer meist ovalen oder zumindest gerundeten mattschwarzen Fläche mit weißer Schrift oder weißen, sehr klaren Ziffern oder Pfeilen.



Menschen können sich – wie die Bienen – Farben am leichtesten merken, besonders dann, wenn man den Orientierungsfarben so einfallsreiche Namen gibt wie Pink oder Tan. Jede Parkebene ist dann noch in nummerierte Segmente von 1 bis 20 unterteilt (Bild oben).

Kleines Bild daneben: Bis ins Detail wurde das Designsystem durchgestaltet: Vor der Fahrstuhltür erinnert der kleine blaue Punkt über der Taste noch einmal: „You are in Blue Park“.



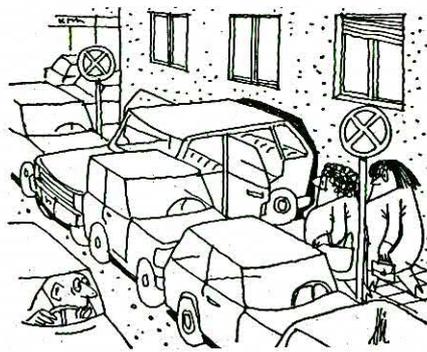
Unterkellerungen sind in Miami Beach nicht möglich, jedes Parkhaus wird in den Sand gesetzt, selbst Wolkenkratzer stehen auf einer Platte aus Beton und nicht auf einem Keller. Deshalb sind Parkhäuser eine teure Angelegenheit. Trotzdem gilt hier nicht wie in vielen deutschen Parkhäusern die Devise: einmal gebaut und für immer vergessen. Ein Teil der Einnahmen wird regelmäßig für weiße Farbe und Hydrokultur ausgegeben.

Aufnahmen: Alfred Koch



Auch das wird die Bauherren sicher nicht ruiniert haben: sehr informative Wegweiser vor den Ausfahrten zeigen dem Nichtortskundigen, wo es nach dem Verlassen des Areals lang geht.

GALERIE DER PARKKROWDIES



„Wenigstens hat er die Tür'n offenlassen...“

Aus: SÜDDEUTSCHE ZEITUNG
Zeichnung: Ernst Hürlimann

IMPRESSUM

Parklücke erscheint in zwangloser Folge als kostenlose Hauszeitschrift der Firma

OTTO WÖHR GMBH
AUTO-PARKSYSTEME
D-7259 Frielzheim
Telefon (0 70 44) 46-0
Telex 7 263 633 dogra d

für Architekten und alle, die sich für Parkprobleme interessieren und/oder vor dem Problem stehen, mehr Autos auf weniger Parkraum unterzubringen.

Mitarbeit ist willkommen.
Alle Angaben ohne Gewähr.
Redaktion: Sigrid Kunzmann

Gestaltung: Kreatives Büro Koch München

Wir senden Ihnen gern alle weiteren Nummern von „Parklücke“ und unseren Prospekt „Die Kunst des Parkens“, auf Wunsch auch weiterführende Informationen sowie Planungsunterlagen und ein Kostenangebot, wenn Sie uns Ihr Bauvorhaben mitteilen.