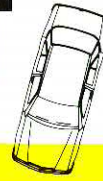


DIE PARKLÜCKE



PARKLÜCKE schließt die Lücke im Wissen über modernes Parken und neuzeitliche Parksyste~~m~~e
PARKLÜCKE ist ein periodischer Informationsdienst der Otto Wöhr GmbH in D-7259 Frie~~l~~zheim

1/89



Glanzpunkt Kö-Galerie

Sicher wissen Sie, was eine Mall ist: ein Einkaufsparadies, nein, eine kleine Stadt, ein Mikrokosmos unter Glas: ein Stück Welt ohne Nieselregen, Schneeschauer, Kälte, Matsch, ein klimatisiertes Bummel- und Promeniervergnügen, weit entfernt von der bedrückenden Enge überheizter Warenhäuser oder musikberieselter Einkaufscenter. In vielen Städten wäre ein solches Objekt eine Bereicherung – Düsseldorf hat es geschafft. Mit dem Bau der Kö-Galerie in der Mitte der Königsallee setzten der Architekt Walter Brune und sein Projektleiter Hans Dörner für fast 300 Millionen Mark einen Glanzpunkt an einen der berühmtesten Verkaufsboulevards Europas. Lesen Sie auf den nächsten Seiten, was die Kö-Galerie den Düsseldorfern bietet und wie dort 1.000 Autos inmitten der Innenstadt noch eine Parklücke finden können! Ohne Wöhr-Parkplatten wären es bedeutend weniger geworden!

Im Einkaufsmekka Kö-Galerie in Düsseldorf:

Hohe Rendite in der Tiefgarage

An alles wurde gedacht, auch an bequeme Parkmöglichkeiten für 1000 Autos/72 Stellplätze in der Tiefgarage auf verschiebbaren Parkplatten

Genau in der geometrischen Mitte der Königsallee, einem der schönsten und berühmtesten Verkaufsboulevards Europas, schuf der Düsseldorfer Architekt Walter Brune mit der Kö-Galerie ein mehrfach ausgezeichnetes, glanzvoll gestaltetes Einkaufszentrum. Neben ihrer Rolle als Einkaufsmekka bietet die Kö-Galerie weitere wichtige innerstädtische Funktionen: eine vielseitige Gastronomie, ein Bürozentrum, ein Freizeit- und Fitnesscenter und eine Tiefgarage, die nach Auffassung von Architekt Brune das beste Renditeobjekt darstellt. Das gesteckte Ziel, in den 5 Untergeschossen der Tiefgarage etwa 1000 Stellplätze zu schaffen, konnte nur durch die zusätzliche Nutzung der Fahrgassen als Parkfläche erreicht werden. Dies wurde möglich durch den Einbau von 72 Wöhr-Parkplatten, die auf Gleisen hin- und herbewegt werden.

Lage und Architekturkonzept

In der Mitte der Königsallee gelegen, verbindet die Galerie durchgehend und witterungsunabhängig die Königsallee mit der Berliner Allee, der Grünstraße und der Steinstraße, die gemeinsam einen quadratischen Gebäudeblock bilden. Die zusammenhängende innere Grundstücksfläche, die an alle Straßenseiten angeschlossen ist, ließ es zu, die Idealform eines Einkaufszentrums, die Kreuzmall zu schaffen.

Das Grundkonzept der Kö-Galerie besteht aus vier überdachten Fußgänger-malls, die in einem zentralen Forum münden. Hieran sind große Basementbereiche und ein achsenförmiges Obergeschoß angeschlossen. Das dreigeschossige zentrale Forum ist von einer großen, mit einem Mosaik künstlerisch gestalteten Glaskuppel überwölbt, vier weitere Glaskuppeln überdachen erweiterte Fußgängerbereiche in den Malls. Dies bringt Tageslicht in die Malls, so daß man nicht den Eindruck hat, es handle sich um eine geschlossene Innenanlage, sondern um eine tageslichtbeleuchtete Galerie.

Welch besonderer Wert auf die Gestaltung der Galerie gelegt wurde, zeigen u.a. auch die Verwendung von hochwertigen Materialien wie Granit mit Intarsien als Fußbodenbelag, Pfeiler und Wandverkleidungen mit Schweizer Jura, sowie die Mitwirkung von Mosaik-Künstlern und Bildhauern.

Attraktiv gestaltete Treppenanlagen und transparent verkleidete Rolltreppen dienen nicht nur der Verkehrsfunktion zwischen den verschiedenen Ebenen, sondern

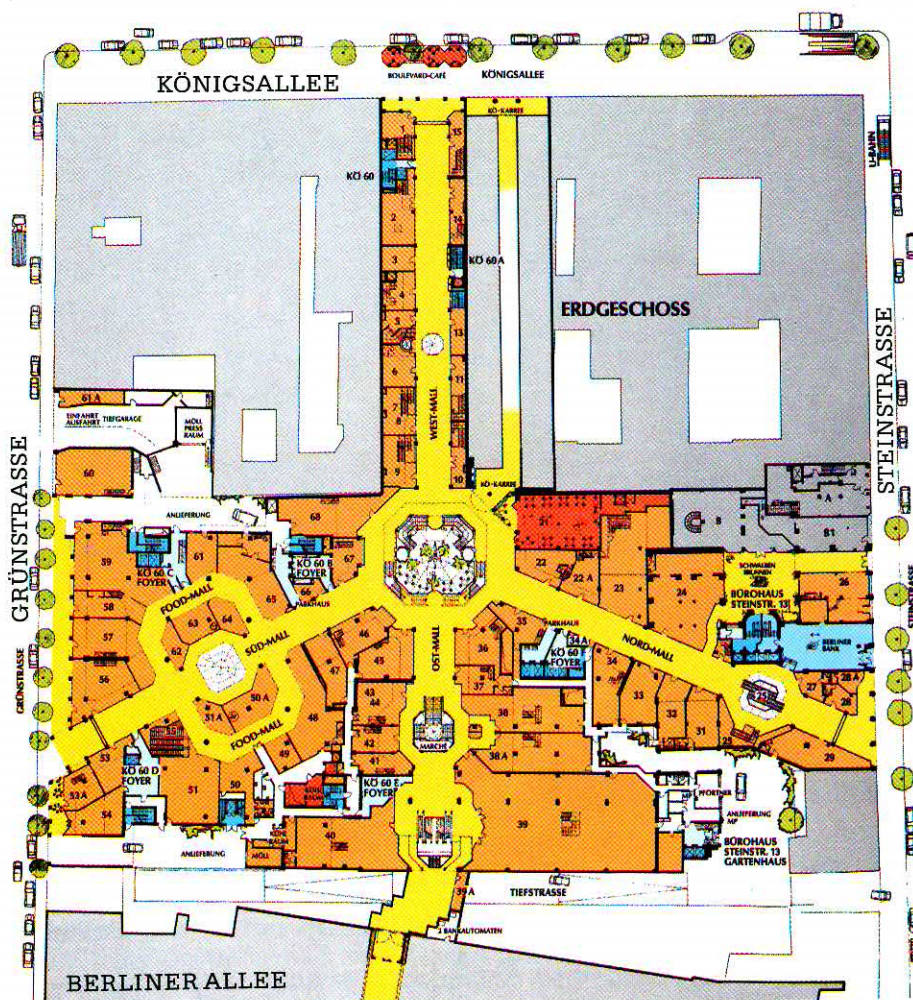
laden den Besucher auch zum Verweilen und Betrachten ein. Die eindrucksvollste Verbindung zwischen den 3 Etagen wird durch hochmoderne, aus Glas- und Messingprismen ausgebildete freischwebende Aufzüge geschaffen,

die sich im Hauptforum unter der Glaskuppel befinden. Sie vermitteln dem Besucher aus interessanter Perspektive einen lebhaften Eindruck vom Ambiente auf allen 3 Ebenen bis in die Gourmet-Bar im Basement.

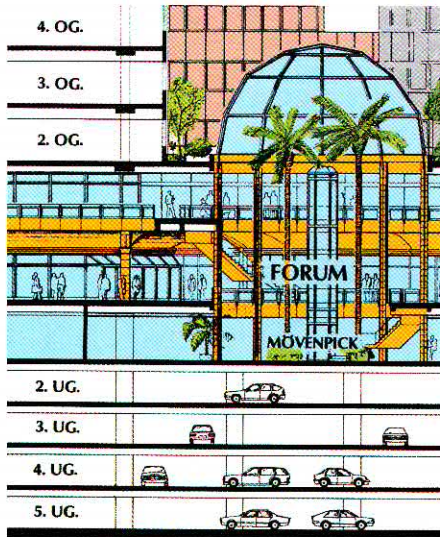
Das Einkaufszentrum mit einer Ladenfläche von 10 000 m² umfaßt 110 Geschäfte. Dabei wurde Wert gelegt auf eine möglichst große Vielseitigkeit des Angebots und auf einen differenzierten Sortiment-Mix.

Die West-Mall, direkt an der Königsallee, ist in erster Linie Standort für internationale Namen aus der Modebranche.

Die Nord-Mall (vom Forum zur Steinstraße/U-Bahn-Station) bie-



Von allen 4 Seiten führen die überdachten Fußgänger-Malls auf das Forum, das attraktive Zentrum der Galerie (Titelbild). Sie verbinden die Königsallee (im Plan oben), von den Düsseldorfern kurz Kö genannt, mit der Berliner Allee (unten), der Grünstraße und der Steinstraße, die gemeinsam einen fast quadratischen Gebäudeblock und durch den Anschluß an alle vier Straßenseiten eine Kreuzmall bilden. Dieser Grundriß ist schlechthin die Idealform einer Mall.



Das dreigeschossige Forum ist mit einer großen Glaskuppel überwölbt, die Tageslicht in die Malls bringt. Glas, Beton und Metall prägen hier wie überall in den modernen Städten das Gesicht dieses gewaltigen Bauwerks, das mit einem Kostenaufwand von 300 Millionen Mark in knapp zweieinhalb Jahren auf einer 45.000 qm großen und 100 Millionen Mark teuren Fläche in Düsseldorf nobelster Gegend erbaut wurde. Mit 4 Ober- und Untergeschossen entstand ein 340.000 Kubikmeter großer Glanzpunkt der Superlative – das Werk des Architekten Walter Brune, für das er mit dem European Award für das beste Einkaufszentrum geehrt wurde.

tet ein breitgefächertes Preisniveau im Bereich der Mode, ergänzt durch Lederwaren, Uhren, Geschenkartikel etc.

In der Ost-Mall (zur Berliner Allee) mit junger, sportlicher Mode, Kinderbekleidung, Reisebüro, Bank etc. befindet sich der Eingang zu einem Modetrachten- und Jagdgeschäft, das auf 1000 m² Verkaufsfläche über zwei Etagen mit seinem Sortiment keinen Wunsch offen läßt und sogar im 1. UG auf einem Schießstand dem Großwildjäger die Gelegenheit bietet, seine Jagdwaffe zu erproben.

Die Süd-Mall (zur Grünstraße) ist den Gaumenfreuden gewidmet. Im Food-Court kommt der Genießer mit Delikatessen und allen erdenklichen Spezialitäten auf seine Kosten. Hier und im Basement, wo zur Ergänzung ein Supermarkt mit 800 m² Verkaufsfläche zur Verfügung steht, kann der Kunde seinen gesamten Lebensmittelbedarf decken. Eine von der Tiefgarage erreichbare Pick-up-Station ermöglicht dabei eine reibungslose und bequeme Beladung der Autos.

In der oberen Galerie mit Geschäften deutscher und internationaler Designer, Optiker, Antiquitäten etc. bietet als Besonderheit ein Servicecenter die verschiedensten Dienstleistungen an, wie Schuhreparatur, Schlüsseldienst, Änderungsschneiderei,

Schnellreinigung, Fotoservice und einen bekannten Modefriseur.

Hier befindet sich mit dem Kaviar-Stübli das Top-Restaurant der Mövenpick-Gruppe, die auf 3600 m² mit rund 1100 Sitzplätzen für das leibliche Wohl der Besucher der Kö-Galerie sorgt. Das Programm dieser vielseitigen Gastronomie, die schwerpunktmäßig im Basement angesiedelt ist, umfaßt 13 verschiedene Restaurant-Betriebsformen vom Kaviar-Stübli und Forum Delikatessum bis zur Holzofen-Bäckerei und zum Straßen-Café.

Das Bürozentrum

Über der eigentlichen Galerie mit ihren drei Ebenen befinden sich in vier Etagen großzügig angelegte Büroflächen von insgesamt ca. 23000 m². Sie können von 6 Aufzugskernen mit dazugehörigen Treppenhäusern erreicht werden. Diese Kerne sind mit einem großzügigen Natursteinportal als repräsentative Zugangsanlage an die Malls angeschlossen. So entsteht für die Büroflächen der Charakter einzelner unabhängiger Gebäude.

Das Freizeit-Center

Über den Dächern von Düsseldorf findet der streßgeplagte und sportbegeisterte Besucher in einer architektonisch faszinierenden Gesamtanlage jede Möglichkeit zur individuellen Freizeitgestaltung. Sei es auf der computergesteuerten Indoor-Golf-Anlage, auf der 250 m langen Joggingstrecke inmitten großflächiger Grünanlagen auf dem Dach oder in den Kö-Thermen als Ort der gesunden und gesell-

Die Tiefgarage

Neben Standort, Ambiente, ausgewogenem Angebot und Architektur der Galerie sei das Vorhandensein von Parkplätzen eine wichtige Voraussetzung. Dies meinte Architekt Brune auf die Frage nach typischen Lehren aus dem Projekt Kö-Galerie, wo er aus innerstädtischen Hinterhöfen eine erstklassige Immobilie geschaffen habe, in der Zeitschrift „Impulse“. Das Parkhaus sei zur Zeit das beste Profit-Center.

Als Zielsetzung wurden 1000 Stellplätze in 5 Untergeschossen geplant, wobei das 4. und 5. UG für Dauerparker vorgesehen wurden. Die Stellplätze im 5. UG sind bereits alle, im 4. UG bereits teilweise vermietet. Der monatliche Mietpreis liegt zwischen 200 und 250 DM pro Stellplatz, wobei die Parkplattenplätze zum Anreiz um 10 bis 20 DM günstiger angeboten werden. Kurzzeitparken kostet in der ersten Stunde 1,50 DM und 1 Mark je weitere Stunde. Laut Auskunft von Dipl. Ing. Dörner wird das Parkhaus sehr stark frequentiert und auch am Wochenende voll besetzt. Dann ist auch das 4./5. UG für Kurzzeitparker geöffnet.

Der Plan, noch ein 6. UG zu errichten, scheiterte aus Kostengründen. Gegen den Auftrieb des Grundwassers wäre eine sehr dicke Bodenplatte erforderlich gewesen, dies hätte Kosten von 50-60 000 DM pro Stellplatz bedeutet.

Wasserschutzmaßnahmen

Die Bodenplatte unter dem 5. UG ist jetzt 2,50 m dick – davon sind 1,50 m Beton und 1 m Kies. Bei



Laden neben Laden befindet sich in den Achsen, die zum zentralen Forum führen. In der West-Mall sind es die exklusiven Mode- und Juweliergeschäfte, die schon immer das Gesicht der Kö prägten, in der Nord-Mall Leder und Porzellan, Stoffe und Wohnaccessoires, in der Ost-Mall Sport-, Jagd- und Trachtenmoden, in der Süd-Mall Lebensmittel, Blumen und Lokale.

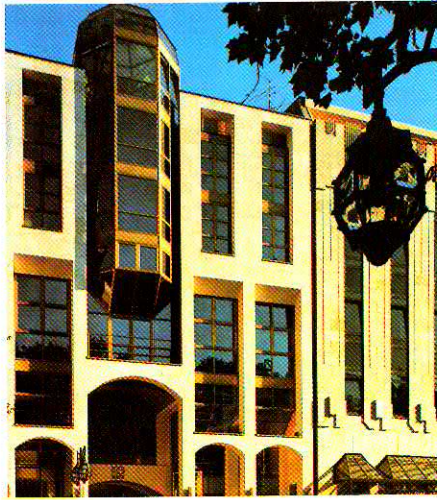
gen Entspannung – wie bei den alten Römern. Weitere Einrichtungen wie Schwimmbad und Saunananlagen, Squash-Courts, Ruheraum mit Musik und TV, Massage, Kosmetik, Bio-Restaurant, Gymnastik, Tanz und Bodybuilding runden das umfassende Angebot ab.

Rheinhochwasser wird das 5. UG ca. 2 m hoch geflutet, was auf einer 6000 m² großen Fläche einer Wassermenge von 12000 m³ entspricht. Sämtliche Leitungen, Anschlüsse wie auch Motorkästen der Parkplatten mußten daher wasserdicht ausgestattet werden. Die

nicht wasserdichte Technik (z.B. Lüftung) wurde im 4. UG untergebracht. Darum – und weil ihnen die längste Zufahrt zugemutet werden kann – ist dieses Geschoß für Dauerparker bestimmt: bei Hochwassermeldung können diese benachrichtigt und das gesamte UG gesperrt werden.

Bautechnik

Die Tiefgarage wurde in der sogenannten Deckelbauweise erstellt, d.h. es wurde von der Ebene des 1. UG gleichzeitig nach oben und unten gebaut. Nach Einbringen der Außenwände als Schlitzwände wurden die ca 25 m langen Stahlverbundstützen gesetzt. Durch die Unterbringung von Meßinstrumenten in diesen Stützen konnte die Schwierigkeit gemeistert werden, sie exakt senkrecht und in der richtigen Höhe zu positionieren. Das Stahlprofil der Stützen wurde mit Beton und Stahlbewehrung aufgefüllt. Bereits bei 1 % seitlicher Abweichung wäre die Stütze im 5. UG um 20 cm versetzt gewesen. Wegen des durch die Stützen vorgegebenen Rasters – 3 Parkplätze je Stützenreihe – ist die Anordnung in allen Geschossen gleich.



Der Eingang zur Kö-Galerie an der Steinstraße, Ecke Berliner Allee, einer U-Bahn-Hauptstation. Von welcher Seite man die Kö-Galerie auch betritt, stets locken die Schau-fenster den Passanten zu Rolltreppen und Aufzügen, die ihn einladen, die ebenerdigen Flanierwege zu verlassen, um in die oberen Geschosse zu fahren. Dadurch soll eine gleichmäßigere Durchflutung der Laden- und Mallzonen auf allen Etagen erreicht werden.

Dann wurde die Decke betoniert – durch ein Loch wurde der Boden der ersten Decke ausgehoben. Auskragungen an den Stützen markierten das Niveau der Decke des 2. UG usw., so wurden in Schichtarbeit die Ebenen bis zum 5. UG ausgehoben.

Gestaltung

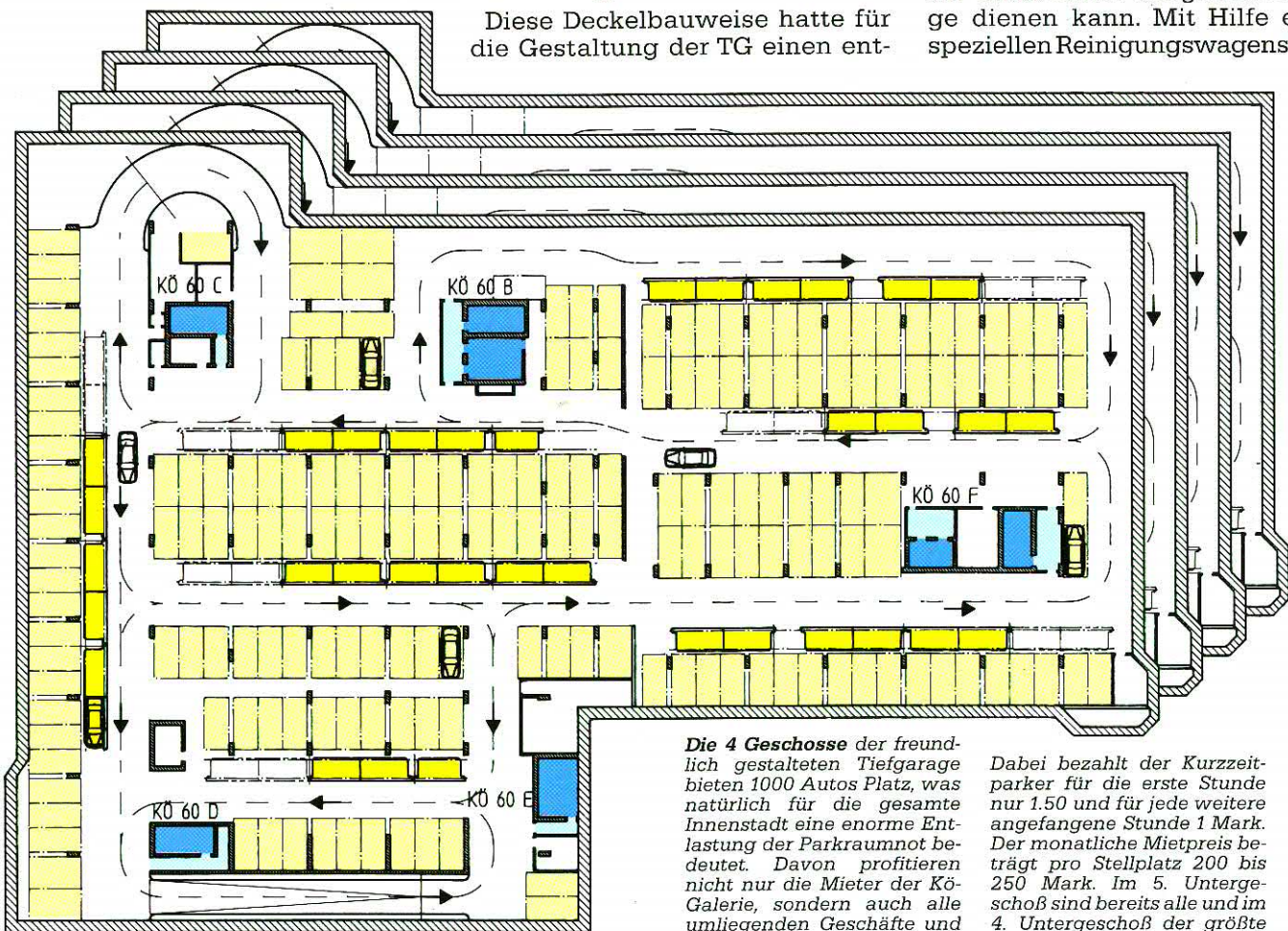
Diese Deckelbauweise hatte für die Gestaltung der TG einen ent-

scheidenden Vorteil: es waren keine Unterzüge erforderlich. Bei einer lichten Höhe von 2,80 m in der Garagenebene erscheint die Tiefgarage sehr offen, großzügig und gut ausgeleuchtet. Dunkle Bereiche sind nicht vorhanden. Weitere Maßnahmen zur Benutzerfreundlichkeit zeigen, warum diese Tiefgarage die ADAC-Auszeichnung „Benutzerfreundliches Parkhaus“ erhielt.

Bei der Gestaltung fallen auf:

- weiß gestrichene Wände, Stützen und Decken sowie ein hell gestrichener, hochwertiger Bodenbelag
- Orientierungsfarbbänder in jeder Ebene, die auch in der Aufzugsbeschriftung wiederkehren
- sehr übersichtliche Beschilderung der Ausfahrten und Ausgänge
- Orientierungshilfen für die Fahrtrichtung am Boden, für Aufzüge und Ausgänge an den Wänden
- deutliche Beschilderung zur Benutzung der Parkplatten, Geländer und Bodenmarkierungen zum exakten Einparken auf den Normalstellplätzen.

Zum Thema Sauberkeit und Sicherheit fällt auf: Ein dem Image des Hauses entsprechender Service sorgt dafür, daß die Tiefgarage als Visitenkarte der ganzen Anlage dienen kann. Mit Hilfe eines speziellen Reinigungswagens wird



Die 4. Geschosse der freundlich gestalteten Tiefgarage bieten 1000 Autos Platz, was natürlich für die gesamte Innenstadt eine enorme Entlastung der Parkraumnot bedeutet. Davon profitieren nicht nur die Mieter der Kö-Galerie, sondern auch alle umliegenden Geschäfte und Lokale, Büros und Praxen.

Dabei bezahlt der Kurzzeitparker für die erste Stunde nur 1,50 und für jede weitere angefangene Stunde 1 Mark. Der monatliche Mietpreis beträgt pro Stellplatz 200 bis 250 Mark. Im 5. Untergeschoß sind bereits alle und im 4. Untergeschoß der größte Teil der Stellplätze vermietet.



Die Fahrgasse, die üblicherweise nur zum Rangieren und Wenden in einer Tiefgarage benutzt wird, ermöglicht durch den Einsatz von Wöhr-Parkplattensystemen – wie hier in der Kö-Galerie – eine Vielzahl zusätzlicher Stellplätze. Um dahinterliegende oder gegenüberliegende Stellplätze anfahren oder verlassen zu können, wenn ein Fahrzeug 'im Weg' ist, wird das Auto mitsamt der Parkplatte einfach 'weggefahren', denn die Platten laufen, wie im Bild erkennbar, auf Gleisen. Ist die Parkplatte unbelegt, fährt man problemlos darüber, um den dahinterliegenden Stellplatz schnellstmöglich zu erreichen. Die Wöhr-Parkplatten sind nur 9 cm hoch und haben an allen Seiten abgeschrägte Kanten. In den meisten Fällen müssen Gebäudestrukturen nicht verändert werden, um die Fahrgassen für Parkplatten zu nutzen.

frühmorgens täglich eine Ebene gereinigt, Papierkörbe entleert etc. 5 Hausmeister sorgen in der ganzen Kö-Galerie für Sauberkeit und Funktion. Die Überwachung aller Ebenen mit zahlreichen Videokameras und Wachposten, die täglich 2 mal Streife laufen, gewährleisten die Sicherheit in der Tiefgarage.

Wie kam es zur Entscheidung für die WÖHR-Parkplatten P 503?

Das Ziel, 1000 Stellplätze auf 5 Ebenen, d.h. 200/Ebene, zu schaffen, konnte in der beabsichtigten Form nicht realisiert werden. Denn im 1. UG gingen durch die Vermietung an einen Lebensmittelmarkt, die Mövenpickgruppe und ein Jagdwarengeschäft große Flächen für die Errichtung von Stellplätzen verloren.

Wie konnte annähernd die gewünschte Stellplatzanzahl erreicht werden?

Nachdem der Bau eines 6. UG nicht in Frage kam, bot sich nur eine Lösung durch zusätzliche mechanische Parksyste-me. Anfängliche Überlegungen, im 1. UG Doppelstockgaragen oder Parklifte einzuplanen, scheiterten an Platzmangel. So entschied man sich für längsverschiebbare Parkplatten, eine Lösung, die keinen zusätzlichen Platzbedarf hat, sondern im vorhandenen Raum eine Kapazitätserhöhung ermöglicht.

Diese Parkplatten P 503 werden in der Fahrgasse angeordnet und sind auf in den Boden eingelassenen Schienen längsverschiebbar. Sie nutzen die vorhandene Verkehrsfläche der Tiefgarage als zusätzliche Parkfläche aus. So konnten im 4. und 5. UG insgesamt 72 zusätzliche Stellplätze ausgewiesen werden. 36 Parkplatten im 5. UG sind seit einem Jahr erfolgreich und störungsfrei in Funk-

tion und von den Benutzern angenommen, die Parkplatten im 4. UG sollen auf Grund der steigenden Nachfrage bald montiert werden.

Einsatzmöglichkeiten der P 503:

WÖHR-Parkplatten P 503 in Längsverschiebung sind Auto-Parksysteme, die sich insbesondere überall dort verwenden lassen, wo Gebäudestrukturen nicht mehr verändert werden sollen oder können, um eine Kapazitätserhöhung der Tiefgarage zu erreichen. Fahrgassen, die bisher nur zum Rangieren, Wenden und Fahren benutzt werden, können zusätzlicher Parkraum werden.

Technische Erläuterungen der Parkplatten P 503 in Längsverschiebung:

1. Aufbau/Konstruktion

Die Parkplatten sind nur ca. 9 cm hoch und bestehen aus Metallrahmen sowie darauf aufgeschraubten Fahrblechen, in die Radmul-



den für die Hinterräder eingelassen sind. Sämtliche Parkplatten-teile sowie die Führungsschienen sind aus gekantetem, verzinktem Stahlblech. Allseits abgeschrägte Kanten ermöglichen ein problem-

loses Befahren bzw. Überfahren der Parkplatten.

Die Parkplatten verschieben sich auf zwei Laufschiene-n, wobei eine Laufschiene mit einer Führungsschiene kombiniert ist. Die Verschiebewegung erfolgt auf kuggelagerten, leiselauenden Polyamidrollen mit geringem Abrieb, die von oben – ohne Anheben der Parkplatte – überprüf- bzw. demontierbar sind. Auch Wartung und Schmierung erfolgen von oben, die Führungsrollen der Parkplatten sind ebenfalls leicht schmierbar und zugänglich.

Durch die Schraubverbindungen aller Elemente können bei Beschädigungen Einzelteile leicht demontiert und kostengünstig ersetzt werden.

2. Antrieb

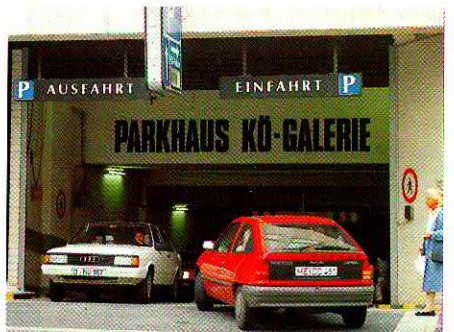
Jede Parkplatte erhält einen Antrieb, der stets im Wendepunkt der Parkplatte montiert wird. Zwei Motorarten stehen wahlweise zur Verfügung – Überflur- oder Unterflurantrieb, wobei die Kraftübertragung in beiden Fällen durch Ketten erfolgt.

Beim Überflurantrieb werden die Antriebe üblicherweise vor Stützen montiert. Die Motoren erhalten eine Abdeckung durch ein drehbares Gehäuse und sind mit einem elektrischen Sicherheitsstopper ausgestattet. Falls ein Fahrzeug nicht sorgfältig auf der Parkplatte abgestellt ist oder eine Person sich im Gefahrenbereich aufhält, bleibt die Parkplatte sofort stehen, sobald das Motorgehäuse bewegt wird.

Der Überflurantrieb bedarf keiner Bodenaussparung und ermöglicht auch bei Objekten, in denen mit Hochwasser gerechnet werden muß, eine rasche Demontage der Antriebe vor Hochwassereintritt.

In der Kö-Galerie wurden Unterflurantriebe eingesetzt, d.h. die Motoren liegen in wasserdicht ab-

Wer hier einfährt, findet immer einen Parkplatz und gelangt trockenen Fußes in das Einkaufsmekka oder in die Bürotage der Kö-Galerie. Die freundlich gestalteten Parkebenen werden wie der gesamte Galeriebereich von einem internen Sicherheitsdienst betreut.



geschlossenen Metallkästen im Boden unter der Parkplatte. Unterflurantriebe werden zum einen aus optischen Gründen, zum anderen bevorzugt dort eingesetzt, wo durch die Aufteilung der Stützenstellungen die Motorunterbringung auch in Zwischenbereichen – also nicht direkt vor den Stützen – möglich ist.

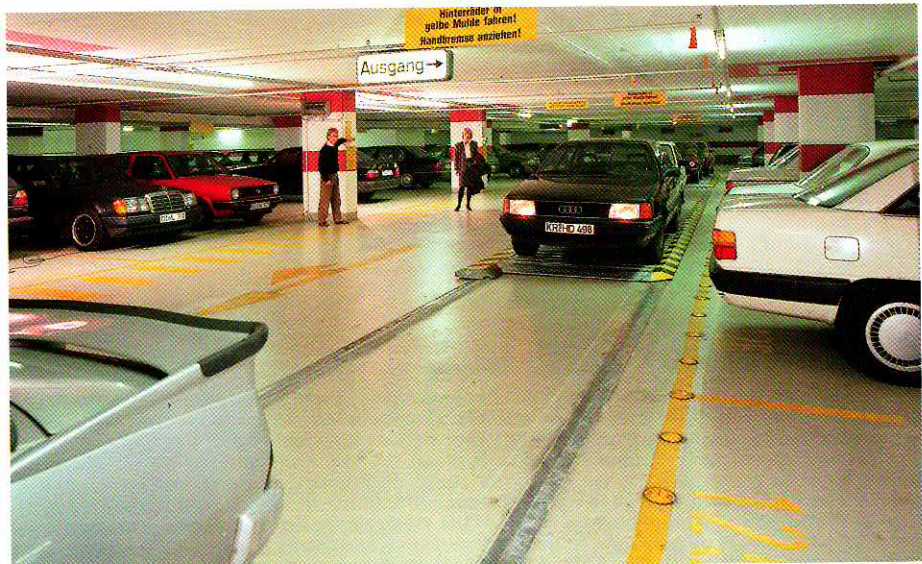
Eine günstigere bzw. höhere Kapazität in der Ausnutzung der TG kann damit erreicht werden.

Ein Nachteil besteht darin, daß Bodenaussparungen erforderlich sind und dies bei eventuell geringen Bodenplattenstärken zu höherem Aufwand führen kann.

3. Steuerung

Die Bedienelemente für die Parkplatten (bestehend aus zwei Drucktastern links/rechts und einem Not-Stop-Taster) sind an Stützen auf der gegenüberliegenden Seite angebracht, damit der Verschiebeweg überblickt werden kann.

Die Steuerung erfolgt in Totmann (d.h. der Taster muß während der Verschiebung gedrückt werden, ansonsten wird die Verschiebung unterbrochen) mit Bedienungsrichtung links / rechts, wobei



Es lassen sich mehrere Parkplatten auf einer Gleisanlage hintereinander anordnen.

Mit der Totmannsteuerung wird nicht jeweils die maximale Verschiebung angefahren, sondern die belegte Parkplatte wird immer nur so weit verschoben, wie es notwendig ist, um dahinterliegende Stellplätze bzw. Parkplattenplätze freizufahren.

Ist die Parkplatte nicht belegt, so fährt man einfach darüber, um den dahinterliegenden Stellplatz möglichst zügig zu erreichen. Insofern sind auch Verzögerungen

sant, da der Bau eines herkömmlichen Stellplatzes im allgemeinen wesentlich teurer ist als der Einsatz dieses mechanischen Parksystems.

Bei der Neuplanung ist wichtig, daß die Fahrgassen effektiv 7,10 m breit sind, damit ein optimaler Einsatz der Parkplatten möglich wird. Bei geringeren Fahrgassenbreiten kann man zwar die Längsverschiebbaren P 503 einsetzen, jedoch mit geringerer Nutzung.

Bei beidseitig der Fahrgasse angeordneten Stellplatzreihen sollte unbedingt auf die Übereinstimmung der gegenüberliegenden Stellplatzachsen geachtet werden. Andernfalls gehen Stellplätze verloren bzw. sind zusätzliche Aufwendungen durch Parkplattenverlängerungen erforderlich.

Sowohl im Alt- wie im Neubau muß besonders auf die sorgfältige Montage der Gleisanlage geachtet werden. Eine exakt ebene Gleisanlage ist wichtige Voraussetzung für eine dauerhafte und problemlose Benutzung der Parkplatten und bedarf einiger Vorarbeiten. So sollte im Neubau die Gleisanlage grundsätzlich auf dem Rohfußboden montiert und der Estrich auf der Höhe der Gleisanlage abgezogen werden. Damit sind auch die Forderungen der Ebenheiten nach DIN 18202, Teil 5, Abschnitt 2, Zeile 3 von der Estrichfirma einzuhalten. Diese Maßnahmen dienen zusätzlich noch dazu, das Auftreten von Scher- und Quetschstellen im Querkantenbereich zu verhindern.

Im Altbau kann häufig nicht zusätzlich ein Estrich eingebracht werden. Es empfiehlt sich stattdessen, den bestehenden Boden im Bereich der Gleisanlage auszufräsen und die Schienen in die Rinne zu montieren. Ist dies nicht



Ist die Parkplatte nicht belegt, so fährt man einfach darüber, um den dahinterliegenden Stellplatz möglichst zügig zu erreichen. Insofern sind auch Verzögerungen in der Belegung der Tiefgarage auf ein Minimum reduziert.

maximal 0,20 m/sec. Geschwindigkeit gefahren wird. Nachdem der Antrieb stets im Wendepunkt der Parkplatte montiert wird, ist der maximale Verschiebeweg die Parkplattenlänge. Beim Verschiebevorgang blinkt eine Warnblinkleuchte über dem Wendepunkt der Parkplatte als Warnhinweis. Sonderlösungen mit mitfahrendem Antrieb stehen in Einzelfällen zur Verfügung.

in der Belegung der Tiefgarage auf ein Minimum reduziert.

4. Bauliche Voraussetzungen und Anordnungen

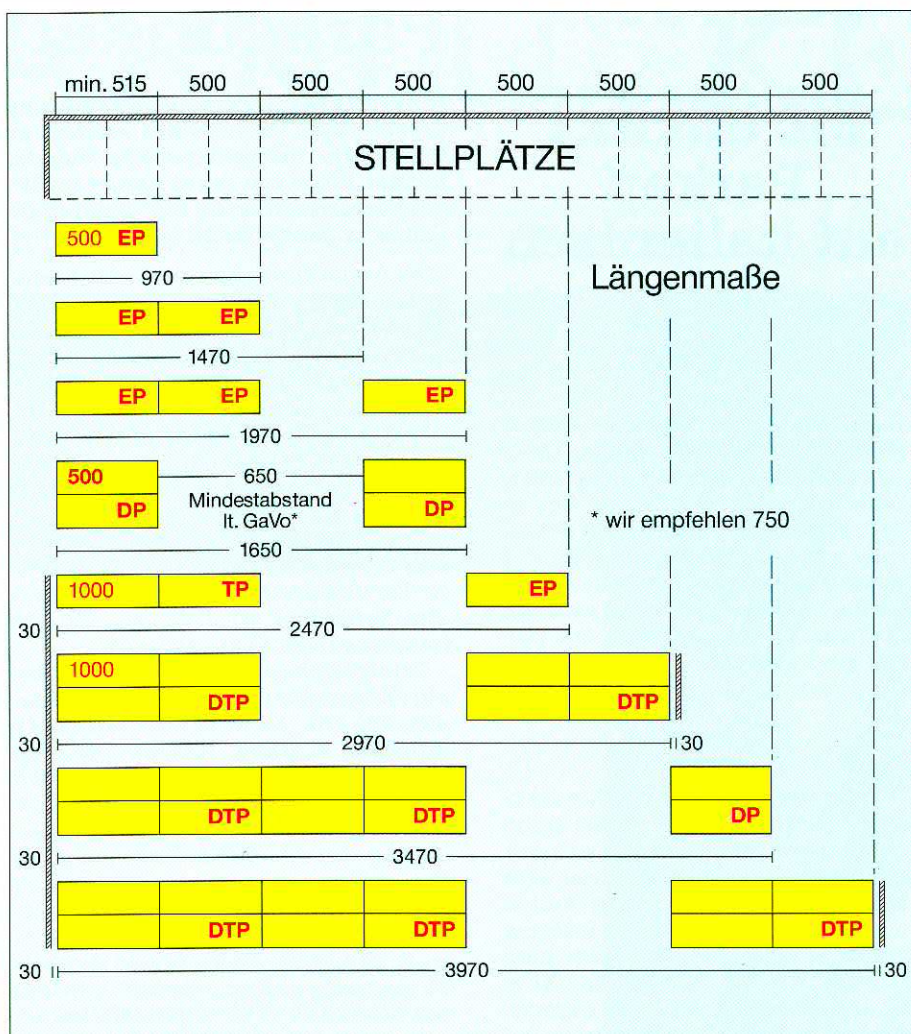
WÖHR-Parkplatten P 503 in Längsverschiebung können auf Grund ihrer Konzeption nicht nur in Neubauobjekten eingesetzt werden, sondern finden immer mehr auch in bereits bestehenden Tiefgaragen Verwendung. Dies ist sehr interes-

möglich, so sollte ein Estrich im Bereich der Parkplatten aufgebracht werden – nicht nur wegen der Ebenheit, sondern auch, um einen Wasserablauf zu ermöglichen.

5. Nutzen

Je nach Objektgröße und Stellplatzanordnung lassen sich effektiv Kapazitätserhöhungen der Stellplatzanzahl bis zu 40 % erzielen. In solchen Fällen sind auch Stellplatzkosten von 5000 – 6500 DM netto auf Parkplatten in Längsverschiebung erreichbar, wobei diese Richtpreisgröße bei einer Anordnung mit mehreren 2er- oder 4er-Parkplatten kalkuliert ist. Auch die zusätzlichen Aufwendungen für eventuelle Motorausparungen, Leerrohre, Elektrozuleitungen, Estricharbeiten etc. werden die günstige Kostenrelation zu Normalstellplätzen aufrechterhalten. Die Erfahrung zeigt, daß durch den Einsatz von Parkplatten P 503 in Neubauten sowie in bestehenden Tiefgaragen interessante Renditen erzielt werden können. Eine Jahresmiete auf Parkplatten kann in Großstädten jederzeit 1000 DM pro Stellplatz einbringen.

Anfängliche Bedenken gegen die Benutzungssicherheit konnten in der Kö-Galerie seit der Inbetriebnahme der vor mehr als einem Jahr installierten Parkplatten völlig ausgeräumt werden. Projektleiter Dörner und Architekt Brune haben jedoch gemeinsam mit der Betreibergesellschaft wesentlich zur allgemein großen Zufriedenheit und Akzeptanz der



Diese grafische Darstellung zeigt die verschiedenen Varianten der Parkplatte 503: ihre Größen und die Möglichkeiten der Anordnung. Von oben nach unten: Einzelplatte (EP) für 1 Pkw, Doppelplatte (DP) für 2 Pkw nebeneinander, Tandemplatte (TP) für 2 Pkw hintereinander, Doppeltandemplatte (DTP) für 4 Pkw. Für die DP und DTP ist eine Fahrgassenbreite von 7,10 m erforderlich.

WÖHR-Parkplatten P 503 begetragen – durch übersichtliche Planung und große, freie Räume, helle Ausleuchtung und eine hervorragende und deutliche Beschilderung der Tiefgarage. Diese Maß-

nahmen und ihr Erfolg zeigen, wie wichtig bei jedem Objekt die gelungene Gestaltung von Tiefgaragenbereichen sein muß, um eine hohe Akzeptanz und hohe Rendite zu erzielen.

Einige Daten der Kö-Galerie

Bauherr und Architekt: Walter Brune, Dipl. Ing. Architekt

Projektleiter: Hans Dörner, Dipl. Ing. Architekt

Bauzeit: 2,5 Jahre

Brutto-Rauminhalt: 340 000 m³

Nutzfläche: 45 000 m²

Tiefgaragenfläche: ca. 6000 m² je Parkebene

ca. 1000 Stellplätze

davon ca. 400 fest vermietet

Mietpreis pro Stellplatz/Monat: 200-250 DM

72 Stellplätze auf verschiebbaren Parkplatten

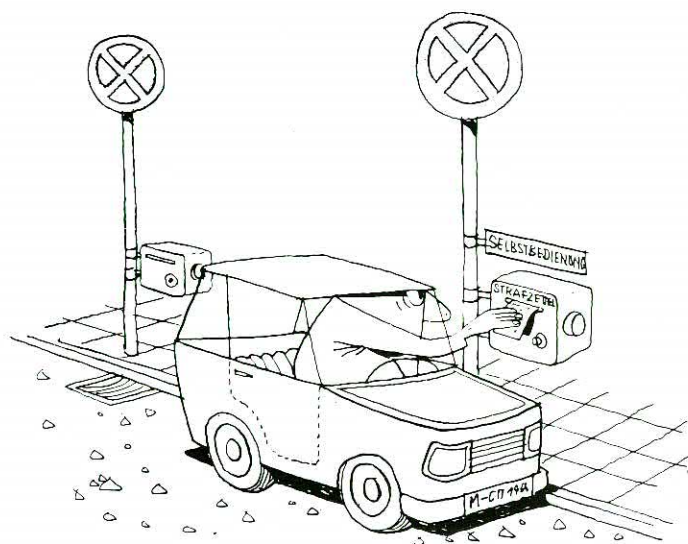
(1. Bauphase 36 Plätze, 2. Bauphase 36 Plätze)

Gesamtkosten: 300 Mio. DM

Grundstückskosten: 100 Mio. DM

Investitionskosten für WÖHR-Parkplatten P 503:

ca. 7000 DM/Stellplatz



Zeichnung: Hürlimann

BLICK ÜBER DIE GRENZE Parken auf italienisch

Not macht erfinderisch – das gilt auch für die Parkmisere im römischen Stadtzentrum. Wie kann man pünktlich zu einer Verabredung mit Rechtsanwalt Rossi oder der Versicherungsagentin Bianchi kommen, wenn deren Büros mit Bussen unerschwingbar sind und es ringsum absolut keine Parklücke gibt? Zwar hat es sich in der von 1,5 Millionen Autos verstopften italienischen Metropole schon eingebürgert, daß Autofahrer bei kurzen Besorgungen „in seconda fila“, also in der zweiten Reihe parken. Aber länger als 15 Minuten geht das schlecht. Was also tun?

Man trifft sich „in seconda fila“

Mein Steuerberater, der den schönen Namen Amico (Freund) trägt, wohnt weit draußen am Stadtrand, die Fahrt zu ihm würde viel Zeit kosten. „Keine Sorge“, sagt Amico am Telefon, „ich muß sowieso ins Zentrum. Erwarten Sie mich morgen um 11 Uhr vor dem Adriano-Kino in der zweiten Reihe.“ Ich zögerte: Kann eine so heikle Sache wie eine Steuererklärung hopplahopp im Auto erledigt werden, ständig voller Angst, ein Schupo könne uns Falschparker vertreiben? Amico beschwichtigte: Er habe genügend Erfahrung. Tags darauf kurz nach elf, erschien Amico in einem aus dem letzten Loch pfeifenden Fiat vor dem Lichtspieltheater Adriano. Er parkte „in seconda fila“, und wir gingen ans Werk.

Das Büro in zweiter Reihe

Um im Auto besser schreiben zu können, hatte Amico eine Art Tablett mitgebracht, dies legte er übers Knie, als Unterlage. Auch Stempel und anderes Büromaterial fehlten nicht – Amicos Fiat war rundum als ein fliegendes Büro ausgestattet. In 20 Minuten hatten wir die Steuererklärung fertig, ich zahlte Amico das fällige Honorar, und als ein Polizist kam, um uns einen Strafzettel zu verpassen, ließ Amico schnell den Motor an, ich stieg aus, der Steuerexperte ratterte davon.

Nächste Woche muß ich wegen meines Mietvertrages zum Rechtsanwalt Morandi. Sein Büro liegt in einer unmöglichen Gegend: Kein Parkplatz, nicht mal „in seconda fila“. Doch Morandi weiß einen Ausweg. „Wir könnten uns ja“, schlägt er telefonisch vor, „vor der Cafeteria 'Lux' treffen, notfalls in der dritten Reihe.“

Römischer Amtsrichter startet Kampagne gegen das Auto-Chaos Parksündern droht Knast

In allen Städten Europas sinnt man auf drastischere Maßnahmen, um die unbesserlichen Parkrowdies endlich zur Vernunft zu zwingen. Zweifellos hat Italien die hartgesottensten Falschparker. Aber auch die einfallsreichsten Richter. Einer von ihnen glaubt nicht mehr an die abschreckende Wirkung von Geldstrafen. Er droht mit Gefängnisstrafen. Den erforderlichen Paragraphen glaubt er gefunden zu haben.

Der Amtsrichter Adalberto Albamonte hat einen spektakulären Feldzug begonnen, um das Falschparken zu bekämpfen, das zum Verkehrschaos in der Ewigen Stadt wesentlich beiträgt. Albamonte läßt in 20 Zonen (etwa auf berühmten historischen Plätzen und auf der zum Petersdom führenden Via Della Conciliazione) Warnschilder anbringen, die praktisch besagen: wer hier parkt, riskiert Gefängnis oder eine extrem hohe Geldstrafe. „Zona Tutelata“, Schutzzone, heißt es auf den Tafeln. „Bei Verstößen wird Artikel 59 des Gesetzes 1089/39 angewandt.“

Tatsächlich grub der eifrige Richter ein Paragraphenwerk von 1939 wieder aus, das den „historischen und künstlerischen Bestand“ Italiens schützen will. Es richtet sich – Autoverkehr und Smog waren damals noch kein Problem – besonders gegen die Verschandelung der Altstädte durch illegales Bauen. Die vorgesehenen Geldstrafen wurden mit Rücksicht auf die veränderten Verhältnisse mehrfach modifiziert. Die letzte Fassung des Artikels 59 stammt aus dem Jahr 1981 und legt bei Gesetzesverstößen eine Haftstrafe von sechs bis zwölf Monaten fest sowie eine Geldbuße bis zu 75 Millionen Lire (etwa 102.000 Mark).

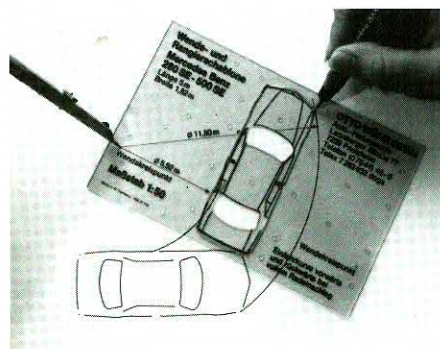
Bislang war noch niemand auf die Idee gekommen, dieses Gesetz nun auch gegen Parksünder anzuwenden.

Aber Richter Albamonte meint, daß an der Verschandelung der historischen Stadtkerne heute besonders das Verkehrschaos und die Autoabgase schuld sind. Also will er wenigstens die Falschparker aus den Schutzzonen vertreiben.

Gerade die überraschende, extensive Auslegung des Kulturschutzgesetzes von 1939 aber ist der schwache Punkt an Albamontes Strategie. Während die Polizei bereits die ersten Verbotsschilder mit dem Hinweis auf die alte Norm aufstellt, entflammt heftiger Streit. Das sozialistische Parteiblatt „Avanti“, wettete am Sonntag: Beim Parken in Verbotszonen riskiert man in Rom nun Verhaftung – „reiner Wahnsinn“. In der italienischen Gesellschaft herrsche die Tendenz, kleine Vergehen nur mit Geldbußen zu ahnden, aber der Amtsrichter Albamonte verfolge, aus Geschäftshuberei und Eitelkeit, genau die entgegengesetzte Richtung. Indes, die römischen Grünen unterstützen den neuen Feldzug. Sehr fraglich ist, ob die Justizbehörde in der Tat künftig ertrappte Falschparker festnehmen läßt. Einige Schupos in der Ewigen Stadt wiegeln bereits ab: Ganz so scharf, wie es Albamonte wohl wünscht, werde man nicht durchgreifen. Die Verbotstafeln „sind eher als strenge Warnung an die Automobilisten gedacht“.

Jetzt gibt es wieder die Wöhr-Parkschablone!

Architekten brauchen sie immer wieder, denn wo es Menschen gibt, gibt es auch Autos – und deshalb in je-



dem Bauplan nicht nur Treppen, sondern auch Fahrgassen und Einfahrkurven.

Mit der Wöhr-Parkschablone zeichnen Sie im Werkplan-Maßstab 1:50 mit wenigen Strichen einen ganzen Rangiervorgang und wissen dann genau, wieviel Raum ein Wendekreis oder eine Einfahrkurve benötigt und wo man

eine Stütze besser versetzt und eine Fahrgasse lieber verbreitert. Der zweiteilige Schablonensatz (Teil 1 für große und Teil 2 für mittelgroße Pkws) kostet 20 Mark, anzufordern bei Otto Wöhr.

IMPRESSUM

Parklücke erscheint in zwangloser Folge als kostenlose Hauszeitschrift der Firma

OTTO WÖHR GMBH
AUTO-PARKSYSTEME
Postfach 1152
D-7259 Frießheim
Telefon (07044) 46-0
Telex 7263 633 dog a 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: Elke Ernst und Wolfgang Lenke
Gestaltung: Kreatives Büro Koch, München

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