

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-71288 Friezheim

13 | Jan
1995



Sie werden viel belächelt, die Stadtautos. Für die meisten Journalisten hatten die Bonsaifahrzeuge lediglich eine Alibi-funktion, wurden sie doch allzuoft selbst von den Herstellern als Zukunftsstudie bezeichnet, ohne nennenswerte Aussicht, je realisiert zu werden. Doch die Perspektive hat sich geändert und selbst die Autofahrer, die diese Winzlinge zumeist ablehnten, sind sich heute nicht mehr sicher, ob das stadtgerechte Auto ebenso ein Irrtum ist wie die autogerechte Stadt. Vielleicht behält doch der Biokybernetiker Frederic Vester recht, der dem Individualfahrzeug nur noch eine Überlebenschance einräumt, wenn es hoch und kurz ist, so daß es längere Strecken in speziellen Eisenbahnwaggons, quer zur Fahrtrichtung stehend, überwinden und als Citycar im Innenstadtbereich in neuartigen Parkhäusern Platz finden kann.

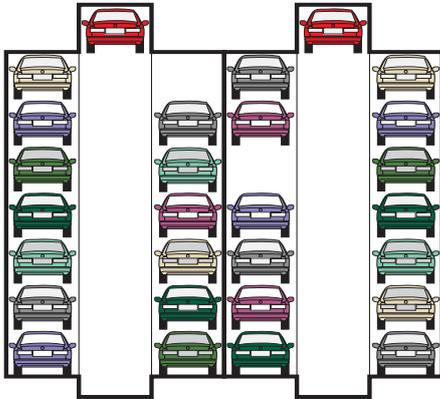
Wesentlichste Voraussetzung für seinen Erfolg ist, daß das Stadtauto als Stadt-Auto, als Beitrag zur Verkehrsreduzierung, angenommen wird und nicht etwa nur als Zweitwagen dient, als Einkaufs-Shuttle und Life-style-Fahrzeug für Leute, die nach wie vor aus Freude am Fahren mit ihren großen Nobelkarossen die Fernstraßen verstopfen. Fest steht jedenfalls, daß sich die Maße der Autos ändern werden und daß Bauherren und Architekten schon heute bei der Planung von Parksyste^men daran denken sollten, daß nicht das flache und lange Fahrzeug von heute, sondern das kurze und hohe Auto von morgen untergebracht werden will. Ein Unternehmen wie Wöhr kann nur immer darauf hinweisen, daß die Maße noch in 20 Jahren stimmen müssen (siehe auch Seite 4 dieser Nummer) und Parksyste^me mit diesen Maßen anbieten.

Die neue Parksafe-Technik macht's möglich:

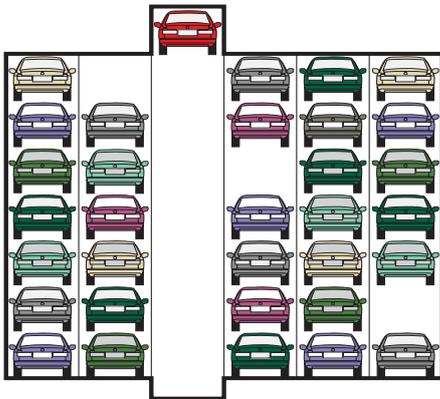
Mehr Stellplätze für weniger Geld

Noch raumsparender und kompakter parken im Verschiebepuzzle:

Neben dem Vertikalförderer kann man auf jeder Seite jetzt bis zu drei Stellplatzreihen nebeneinander anordnen



Während bisher der Vertikalförderer des Parksafe LP580 nur jeweils 1 Reihe von Stellplätzen auf beiden Seiten beschicken konnte, ermöglicht die neue Systemtechnik nun eine Anordnung von bis zu jeweils 3 Stellplatzreihen nebeneinander. Bei gleicher Grundfläche lassen sich nun – mit nur einem Einfahrtsraum und einem Vertikalförderer – 20% mehr Fahrzeuge unterbringen. Im Vergleich: Bei der oberen Abbildung wird eine Grundfläche von 14,80 m x 6,30 m für 28 Pkw benötigt. Bei der unteren Abbildung beträgt die Grundfläche nur 14,20 m x 6,30 m für 33 Pkw bei gleicher Schachttiefe.



Neue Technik

Bei der Standardlösung des Parksafe LP580 war bisher rechts und links neben dem Vertikalförderer nur je eine Stellplatzreihe möglich. Mit neuer raffinierter Schub- und Zugtechnik können jetzt auf beiden Seiten des Vertikalförderers bis zu drei Stellplatzreihen neben- und übereinander für max. 50 Pkw bis zu einer Höhe von 30m angeordnet werden.

Dies bedeutet mehr Stellplätze pro Systemtechnik bei beträchtlicher Flächen- bzw. Raumeinsparung und damit auch geringere Kosten pro Stellplatz.



Wie in einem Safe werden die Fahrzeuge im Parksafe LP 580 aufbewahrt – sicher vor Diebstahl oder Beschädigung. Bis zu 50 Autos können so übereinander gestapelt werden.

Dies soll an einem Beispiel verdeutlicht werden: Steht eine Grundfläche von ca. 15m x 6,30m zur Verfügung, so werden mit der Standardlösung zwei einreihige Parksafesysteme nebeneinander angeordnet, mit zwei Einfahrtsräumen, zwei Vertikalförderern und zwei Steuerungen für insgesamt 28 Pkw. Die neue Parksafe-Technik ermöglicht eine mehrreihige Anordnung – zwei Reihen links, drei Reihen rechts vom Vertikalförderer – mit nur einem Einfahrtsraum, einem Vertikalförderer und einer Steuerung für insgesamt 33 Pkw. Auf sogar kleinerer Grundfläche bei gleicher Bautiefe bzw. -höhe sind bei dieser Variante 20% mehr Stellplätze möglich. Zwei Leerplätze machen die Umschichtung der Stellplätze auf schnellstem Wege möglich. Hohe Fördergeschwindigkeiten (Vertikal- bis 0,8 m/sec, Horizontaltransport bis 0,5 m/sec) sorgen für günstige Zugriffszeiten. Eine Drehscheibe im Einfahrtsraum erhöht den Benutzerkomfort, weil stets vorwärts ausgefahren werden kann.

Geringere Kosten

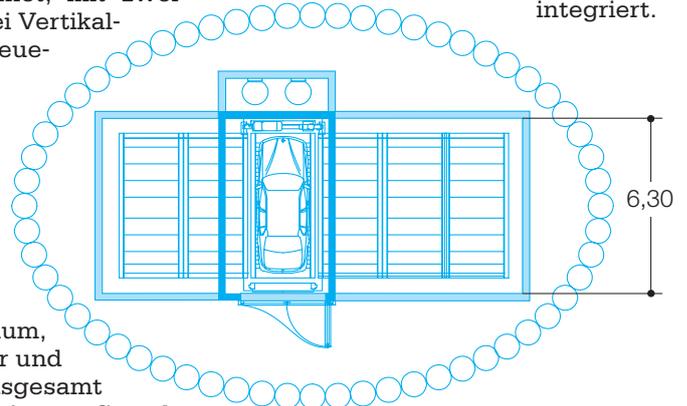
Kosten sind immer projektabhängig zu kalkulieren. Erhebliche Einsparungen gegenüber den einreihigen Standardlösungen liegen jedoch klar auf der Hand, da alle Baukörperkosten wie Aushub, Stahlbetonarbeiten,

Wartungstreppe, Entlüftung, vorbeugender Brandschutz o.ä. auf mehr Stellplätze umgelegt werden. Zudem sind nur ein Vertikalförderer, eine Steuerungsanlage und ein Einfahrtsraum und Tor erforderlich, die Kosten dafür werden ebenfalls auf das »Mehr« an Stellplätzen umgelegt. Minderkosten von bis zu 40% können deshalb als realistisch angenommen werden.

Laufende Projekte

Drei Projekte der neuen Parksafetechnik LP 580 sind beauftragt und in der Bauphase. Es handelt sich um zwei Turmlösungen für 44 und 71 Stellplätze und eine Schachtlösung für 26 Pkw.

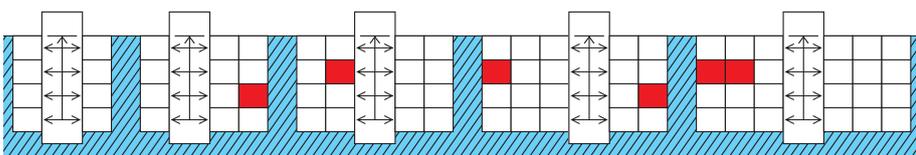
Der Turm für 44 Pkw wird in einen neuen Geschäftshaus-Baukomplex integriert.



Die Geschosflächen bestimmten die zulässige Höhe des Parkbereichs. Vorausgegangene Planungen für eine andersartige Parkraumbeschaffung erwiesen sich als erheblich unwirtschaftlicher. Dieses Projekt ist



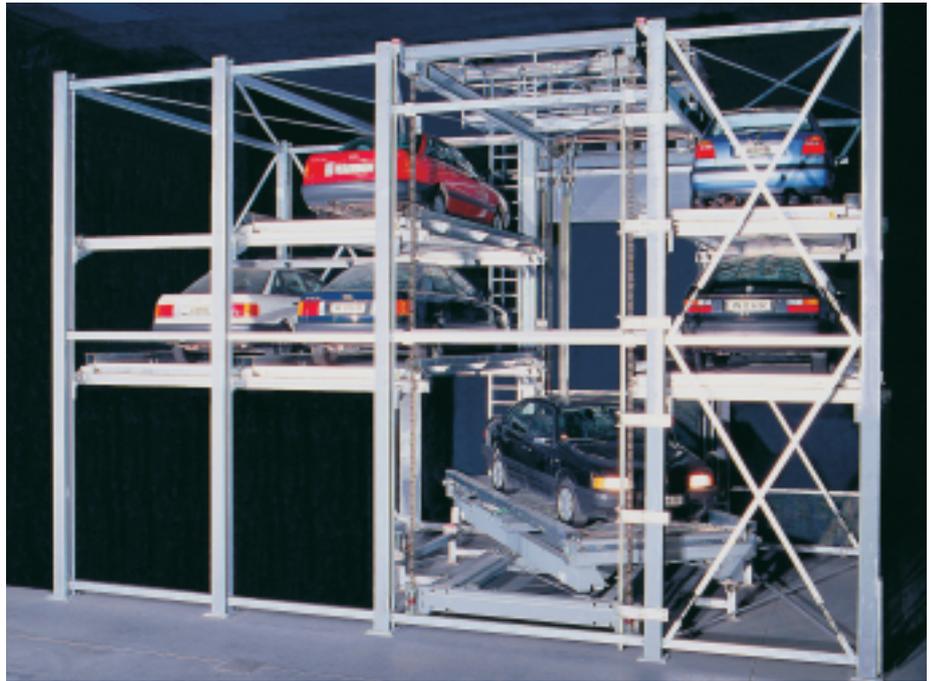
Links sehen Sie einige Varianten verschiedener Stellplatzanordnungen in unterirdischer Bauweise; oben einen zylindrischen Schacht, der für den Einbau eines herkömmlichen LP580 (16 Stellplätze) vorbereitet wurde und darüber eine elliptische Grundrißzeichnung.



beispielhaft für integrierte Lösungen, weil es eine optimale wirtschaftliche Kombination von Büro- und Stellflächen darstellt. Der Turm für 71 Pkw ist für ein Wohn- und Geschäftshaus, das im Rahmen einer umfassenden Sanierung umgebaut und erneuert wird. Bisher wurde auf Freiflächen konventionell geparkt. Der Turm ist eine selbsttragende Stahlbaukonstruktion, vorgehängte Betonelemente dienen als Fassade, ihre Begrünung ist geplant.

Die Schachtlösung für 26 Stellplätze wird für eine neue Wohnanlage gebaut. Der Schacht hat sowohl aus statischen als auch aus Kostengründen die Form einer Ellipse.

Die Firma Wöhr + Bauer GmbH, Bauen + Parken, München, erstellt diese komplexen Systeme als schlüsselfertige Anlagen. Sie ist ein gemeinsames Unternehmen von zwei Spezialisten, der Otto Wöhr GmbH als Auto-Parksystemhersteller und der Bauer Spezialtiefbau GmbH als Tiefbauunternehmer.



Eine Drehscheibe im Einfahrtsraum macht es möglich, daß man nicht nur vorwärts einfahren, sondern auch wieder vorwärts ausfahren kann. Das Bild verdeutlicht auch das Prinzip des Hochregallagers: Der Vertikalförderer steuert den nächsten Stellplatz an und schiebt das Auto auf die freie Fläche.

In Deutschlands neuer Hauptstadt sollen die Arbeitsplätze künftig nur noch mit öffentlichen Verkehrsmitteln angefahren werden

Neue Ablöseregelung in Berlin

Der Gesetzesentwurf sieht vor, daß die Ablösesumme für gewerbliche Gebäude, die in Berlin zwischen 9.000 und 36.000 DM beträgt, abgeschafft werden soll. Lediglich für Gebäude, die öffentlich zugänglich sind, müssen Behindertenstellplätze vorgesehen werden.

Diese Änderung der Ablöseregelung betrifft allerdings nicht den privaten Wohnungsbau, denn hier sind Stellplätze bei den Wohnungen dringend notwendig, damit die vorhandenen Autos parken können. Der Arbeitsplatz hingegen soll mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Der nächste Schritt der Abänderung des § 48 sieht eine Höchstzahlverordnung vor, die bestimmt, wieviel Stellplätze überhaupt noch gebaut werden dürfen.

Berlin hat im Bereich der Ablöseregelung eine Vorreiterposition in Deutschland inne. Die Devise ist, die Innenstadt quasi autofrei zu gestalten. Vor allem im Innenstadtbereich können keine Parkplätze mehr geschaffen werden, da die Straßen ohnehin längst verstopft sind. Deshalb hat sich Berlin an den Konzepten anderer europäischer Großstädte orientiert: In London beispielsweise darf in Bürogebäuden der Innenstadt nur 1 Stellplatz für eine Bürofläche von mehreren tausend Quadratmetern gebaut werden, wohingegen in Berlin zur Zeit noch 1 Stellplatz für 40 qm Bürofläche vorgeschrieben ist.

Natürlich ist die Stimmung in der Immobilienbranche geteilt. Während die Investoren diesen Schritt positiv bewerten, da ein entscheidendes Investitionshemmnis überwunden ist, sehen die Makler die neue Situation differenzierter.

Herr Zimlich, Leiter der Vermietungsabteilung von der DTZ Zadelhoff GmbH Berlin, begrüßt grundsätzlich diese neue Regelung, denn in einigen Gebieten von Berlin haben die Investoren Probleme, alle Stellplätze zu vermieten, da bei gewerblichen Flächen in der Nähe von S- und U-Bahnstationen ein geringerer Bedarf an Stellplätzen besteht als der, den die alte Verordnung vorsieht. Zimlich betont jedoch, daß das andere Extrem, nämlich gar keine Stellplätze zu bauen, auch nicht erstrebenswert ist. Es sei wichtig, ein neues Maß zu definieren, um dem tatsächlichen Bedarf der Mieter gerecht zu werden, doch führe der Trend eindeutig zu einer Verringerung der Stellplätze.

»Nur noch Dumpingkonditionen«

Auch Rainer Schorr, Niederlassungsleiter der Immobilienfirma Aengevelt in Berlin, steht dieser neuen Verordnung kritisch gegenüber. Für die Investoren handele es sich um eine scheinbare Erleichterung: Die Investitionskosten würden zwar verringert, doch sind Büroobjekte ohne

eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen in Berlin-Mitte aus seiner Erfahrung nur zu Dumpingkonditionen zu vermieten. So dürften in solchen Fällen nur noch Mieten, die 20 bis 30% unter dem Marktniveau liegen, zu erzielen sein.

»Verkehrsverdrängung statt Verkehrsberuhigung«

Alexander M. Rainoff, der erste Vorsitzende des Verbandes deutscher Makler und Landesvorsitzende von Berlin, befürchtet auch, daß sich diese Regelung erschwerend auf die Vermietung der gewerblichen Gebäude auswirken würde und Mieten nicht mehr in dem gleichen Maße erzielt werden können. Er prognostiziert sogar eine Verlagerung von Büroflächen aus der Stadtmitte hin zu Randzonen, da viele gewerbliche Unternehmen sowohl Kundenparkplätze als auch Parkplätze für Lieferanten bräuchten. Das Konzept der Stadt Berlin resultiere dann in einer Verkehrsverdrängung statt Verkehrsberuhigung.

Die kritischen Stimmen lassen erkennen, daß eine Änderung des § 48 der Bauverordnung einerseits die Investitionsfreude erhöhen würde, andererseits aber den Wert der Immobilie möglicherweise sinken läßt, wenn die Stellplatzanzahl nicht dem Bedarf und den Anforderungen der gewerblichen Mieter gerecht wird.

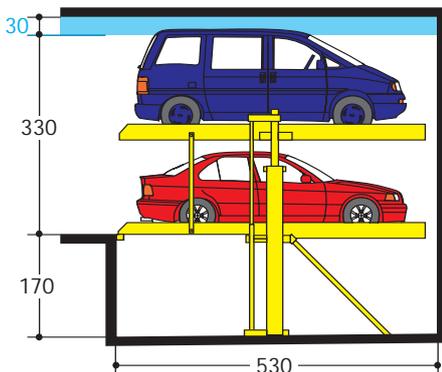
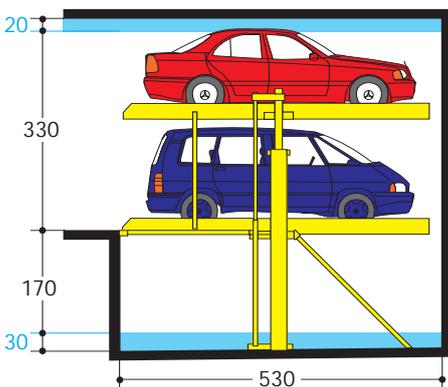
Wie groß/wie hoch werden die Autos von morgen sein?

Die Vielzahl von Autos mit unterschiedlichsten Funktionen nimmt zu. Neben der Attraktivität von Kombis werden Vans immer populärer. 1993 wurden in Europa 141.000 Vans verkauft, 1998 rechnet man mit 400.000 Zulassungen. Und in Kürze soll es das Stadtauto geben, das den künftigen Anforderungen an Verkehr und Mobilität gerecht werden soll. Deshalb stellt sich hier die Frage, ob die Maße der Autos von heute, die den Parksystemen zugrunde gelegt werden, noch den Maßen von morgen entsprechen werden.



Diese Fahrzeuge haben andere Außenmaße als das Standardfahrzeug, das heute bei der Planung von Parksystemen »maßgebend« ist (Gewicht 2000kg, Höhe 1,50m, Breite 1,90m, Länge 5,00m). Wöhr

bietet schon heute eine Vielzahl von Systemen und Produktvarianten an, die diesem Markttrend gerecht werden. Von den Planern/Bauherren wird daher Weitblick verlangt, wenn sie Tiefgaragen mit



Um höhere Autos in Parksystemen abstellen zu können, kann entweder die Grubentiefe und/oder die Höhe über Einfahrtsniveau variiert werden. Im linken Bild, der komfortabelsten Lösung, wird das höhere Auto auf der unteren Plattform abgestellt, im rechten Bild – der raumsparenden Lösung – auf der oberen Plattform. Ausführliche Unterlagen mit Lösungsvorschlägen können bei Wöhr angefordert werden.

Der Combilift auf der Bau '95

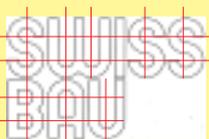
Vom 17. bis 22. Januar 1995 zeigt Wöhr in München wieder das kleine Wunder vom Stapeln und Zusammenrücken

In der letzten Parklücke (Nr. 12 vom August 1994) wurde der Combilift 543 ausführlich beschrieben. Einer seiner vielen Vorzüge ist, daß man ihn überall hinstellen kann. Deshalb stellen wir ihn im Original auf unseren Stand 734 in Halle 7 auf der Bau '95, um zu zeigen, wie kurz die Zugriffszeiten sind und

wie problemlos jeder Wagen durch eine ausgeklügelte, elektronisch gesteuerte Verschiebetechnik automatisch ein- und ausgefahren werden kann. Bitte schreiben Sie uns, wenn Sie nicht kommen können! Wir senden Ihnen dann die oben erwähnte Parklücke und weiteres Informationsmaterial.

Compark auf der SwissBau '95

In Basel findet vom 7. bis 11. Februar die Swiss-Bau '95 statt. Unsere Schweizer Generalvertretung, die Compark



AG, wird wieder in Halle 204 mit dem Stand N 16 und einem Originaler Combilift 541 vertreten sein.

Kombis	Höhe in mm
Fiat Tempra	1540
Mitsubishi Sigma 3000	1505
Opel Astra Caravan GSI	1525
Opel Omega Caravan 24 V	1530
Subaru Legacy	1520
Vans	
Citroen Evasion	1714
Fiat Ulysee	1714
Lancia Zeta	1715
Mazda MPV	1730
Mitsubishi L300	1950
Nissan Prairie	1630
Pontiac Trans Sport	1670
Renault Espace	1703
Toyota Previa	1848
Volkswagen Caravelle	1940
Stadtautos	
Mercedes A-Klasse	1570
Toyota Raum	1550

Angaben ohne Gewähr

Auto-Parksystemen konzipieren. Analysen der Kundengruppe und ihrer Bedürfnisse (z.B. Bauprojekte in Feriengebieten, Luxuswohnungen etc.) sind notwendig.

Der Trend in der Automobilindustrie geht hin zu höheren Fahrzeugen als das Standardfahrzeug von 1,5m. Kombis, wie z.B. der neue Opel Omega, sowie alle Vans überschreiten dieses Maß. Bei den Stadtautos wird Mercedes-Benz die A-Klasse mit einer Höhe von 1,57m herausbringen, das Toyota Stadtauto wird 1,55m hoch sein.



IMPRESSUM

PARKLÜCKE erscheint in zwangloser Folge als kostenlose Hauszeitschrift der Firma OTTO WÖHR GMBH AUTO-PARKSYSTEME 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

Gestaltung: Kreatives Büro Koch, München

Wir senden Ihnen gern alle weiteren Nummern der „Parklücke“ und den Prospekt „Wir wissen, wie man Parkraum schafft“, außerdem auf Wunsch auch weiterführende Informationen sowie Planungsunterlagen und ein Kostenangebot, wenn Sie uns Ihr Bauvorhaben mitteilen.

Schreiben Sie bitte an:

OTTO WÖHR GMBH
Postfach 11 51, D-71288 Frießheim
Telefon (070 44) 46-0, Telefax 46-149
Telex 7263 633 dog a d