

Foto: S&Luxe, Fotograf: Sascha Jahnke

**120**  
JAHRE  
WÖHR

## In eigener Sache

Parkräume sind ein essenzieller

Teil der Stadt und der Mobilität. Mit dieser Ausgabe feiert WÖHR sein 120-jähriges Jubiläum und blickt auf Megatrends, die den Wandel der Welt seit jeher und in Zukunft bestimmen. Mobilität, Individualisierung, Konnektivität, Urbanisierung, Neoökologie und Globalisierung sind vielfältige Veränderungsdynamiken, die die Stadt, die Parkräume und WÖHR im 21. Jahrhundert prägen. Dabei spielen der öffentliche Raum, die Nachhaltigkeit von Parksystemen und unser Mobilitätsverhalten eine wichtige Rolle für die Erde – und für die Lebensqualität.

Ihre Geschäftsführung der WÖHR Autoparksysteme GmbH

WÖHR Besuchen Sie uns im Netz:  
[www.woehr.de](http://www.woehr.de)

# Platz da!

Wachsende Städte können sich großflächige Parkflächen oder wenig ausgelastete Parkhäuser nicht mehr leisten. Der öffentliche Raum kann besser genutzt werden, für Wohnen, Freizeit, Erholung und Begrünung, für die Bewältigung der Klimakrise.

Weert Canzler

**E**in Blick auf städtische Straßen und Plätze genügt: Es gibt einfach zu viele Autos. Viele davon sind auch noch zu groß, schwer und ineffizient. Jahr für Jahr werden mehr SUVs – und ihre Derivate in kleineren Fahrzeugklassen, deren Design sich am Leitmotiv größer, höher, schwerer orientiert – verkauft. An dieser Entwicklung ändert auch die Elektrifizierung des Antriebes nichts. Das Ergebnis ist fatal und in jeder Hinsicht kurzfristig: Große Autos brauchen viele begrenzte Ressourcen und viel Energie in der Herstellung, noch dazu sind sie ein Sicherheitsrisiko vor allem für den nicht-motorisierten Verkehr. Und nicht zuletzt belegen sie

„Das Verkehrssystem insgesamt muss sich ändern, schon deshalb, weil der überbordende motorisierte Individualverkehr viel zu viel Platz im öffentlichen Raum braucht.“

mehr Parkraum als kleine Autos. Das ist alles hinlänglich bekannt.

## Wertvolle Flächen

Ein zukünftiges nachhaltiges Verkehrssystem braucht nicht nur andere Antriebe, eine Verkehrswende ist wesentlich ambitionierter. Das Verkehrssystem insgesamt muss sich ändern, schon deshalb, weil der überbordende motorisierte Individualverkehr viel zu viel Platz im öffentlichen Raum braucht. Er kommt schon seit Jahren massenhaft in den Metropolen der Welt an seine Grenzen. Beziehungsweise hat diese längst überschritten. Einen Anteil hat daran auch der seit Jahrzehnten gewachsene Pendelverkehr, der mit der Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Konsum beziehungsweise Freizeit stetig gestiegen ist. Nun hat die Corona-Pandemie gezeigt, dass das nicht so bleiben muss. Homeoffice und dezentrales Arbeiten sind möglich. Gleichzeitig gilt: Eine hohe Aufenthaltsqualität in der

Stadt gibt es nur mit weniger Autos im öffentlichen Raum, weniger Lärm und mehr intermodalen Mobilitäts Optionen.

In deutschen Städten und in anderen früh motorisierten Ländern ist das Planungsideal der „autogerechten Stadt“ auch längst passé. Die Einführungskapitel der Stadtentwicklungspläne klingen mittlerweile ähnlich, in allen wird ein Zurückdrängen des Autos, die Förderung des öffentlichen Verkehrs und meistens auch die Unterstützung für die „aktive Mobilität“ zu Fuß und mit dem Fahrrad proklamiert. Aber die Wirklichkeit sieht oft ganz anders aus. Selbst in Fahrradhochburgen wie Münster oder Freiburg oder im ÖPNV-Mekka Wien zerschneiden mehrspurige Autostraßen den öffentlichen Raum, nehmen Parkplätze wertvolle Flächen ein. Die durchschnittlichen Stehzeiten privater Autos liegen bei mehr als 23 Stunden am Tag. Oft beginnt ein regelrechter Kulturkampf, wenn eine Kommune den öffentlichen Parkraum zurückbauen und eine

andere Nutzung als das zufällige Abstellen privater Fahrzeuge ermöglichen will. Betroffene Privatautomobilisten fühlen sich ihres Gewohnheitsrechtes beraubt und protestieren lautstark, gerne auch mit Unterstützung populistischer Parteien und Medien.

## Klimawandel abmildern

In Zeiten von fortschreitender Urbanisierung und sich verschärfender Klimakrise wächst allerdings der Druck immens, den städtischen Raum besser zu nutzen. Schlecht vergütete Parkflächen kann sich keine wachsende Stadt leisten. Schlecht ausgelastete Parkhäuser auch nicht. Zum einen geht es künftig darum, durch eine systematische und kostenorientierte Parkraumbewirtschaftung den Kostendeckungsgrad zu erhöhen. Nach Schätzungen liegt der in Europa im Schnitt bei gerade 23 Prozent. Zum anderen geht es um eine nachhaltigere Nutzung des öffentlichen Raumes. Es ist wenig vernünftig, wenn kaum genutzte private Automobile mit einer beanspruchten Grundfläche von mindestens zehn Quadratmetern kostenlos oder für eine geringe symbolische Gebühr den öffentlichen Raum in Beschlag nehmen, während Platz für Wohnungen und Schulen, aber auch Areale für urbane Freizeit- und Erholungsaktivitäten gebraucht wird.

Vor allem jedoch geht es darum, die Folgen des Klimawandels in der Stadt abzumildern. Das geht nur mit einer Entsiegelung von Straßen- und Parkflächen, um mehr Grün anzupflanzen und zugleich mehr Versickerung von Niederschlägen zu erlauben. Urbane Hitzeinseln sind gefährlich und ihr Auftreten häuft sich. Es macht einen riesigen Unterschied, ob Autos oder Schatten spendende Pflanzen in den Straßen stehen. Starkregen muss abfließen und versickern können. All das braucht Platz – und zwar den Platz, den jetzt noch Stehzeuge blockieren.

## Wir wollen das Parken der Zukunft einfacher und kommunikativer machen!

Eher als ein Parksystem-Hersteller, sieht sich WÖHR als Teil der zukünftigen Mobilität. Boris Schade-Bünsow im Gespräch mit Gesellschafterin Daniela Wöhr und Geschäftsführer Markus Hofheinz über Lebensqualität, Nachhaltigkeit, Vernetzung, Individualisierung und Wertschöpfung.

**Boris Schade-Bünsow: Herzlichen Glückwunsch zum 120. Jubiläum! WÖHR wurde 1902 als Schmiede gegründet. Was wurde damals hergestellt?**

Daniela Wöhr: Mein Urgroßvater, Johannes Wöhr, stellte Fuhrwerke her und machte landwirtschaftliche Reparatu-

ren. 1932 hat mein Großvater, Otto Wöhr, die Firma übernommen und sie von der Schmiede zur Schlosserei umgewandelt. Er hat während des Zweiten Weltkrieges Luftschutztüren und andere Türen produziert.

**Wie kam es dazu, ab 1959 Parksysteme herzustellen?**

Daniela Wöhr: Mein Großvater suchte nach dem Krieg nach eigenen Ideen

und Produkten. Er hat Elektroherde gemacht, 1959 eine Auffahrtsrampe mit Schienen entwickelt und das erste Parksystem mit einer Plattform installiert. Später wurden aus dem Ein-Plattformsystem dann ein Parksystem mit zwei Plattformen entwickelt, dies sparte Grundfläche ein.

**Damals war die autogerechte Stadt das Leitbild, heute besteht der**



Fotos: Arne Harenburg

**Wunsch, dass der ruhende Verkehr den Stadtraum nicht beeinträchtigt. Der Bestand an Autos wächst aber weiterhin. Wie reagiert WÖHR auf dieses Dilemma?**

Markus Hofheinz: Hier wird die Notwendigkeit der Verdichtung immer größer. Unsere Lösung ist der verdichtete Parkraum. Wir verschieben schlecht genutzte, ebenerdige Parkflächen in gut genutzte, kompakte Parkflächen im Untergrund. Dabei wird die urbane Oberfläche frei zum Nutzen für die Menschen.

**Ist das eine Zukunftsperspektive für das Parken in Städten?**

Markus Hofheinz: Im zentralen Madrid gibt es Stadtteile, wo anstelle eines sehr großen Parkhauses verschiedene kleinere und mittelgroße Parksysteme verteilt sind, das sogenannte Microparking. So bekommen die Anwohner die Möglichkeit in Wohnortnähe parken zu können und die Parkplatzsuche wird vermieden. Da kann in Innenstädten auch hierzulande viel getan werden. Wir wollen das Parken der Zukunft einfacher und kommunikativer machen. Wir unter-

stützen die Lebensqualität durch ein einfaches und komfortables Parken.

**Straßenraum wird von der öffentlichen Hand zu unterschiedlichen Preisen angeboten, ein Parkausweis kostet beispielsweise viel weniger als ein Stand auf dem Wochenmarkt. Ist das Parken aktuell zu günstig?**

Markus Hofheinz: Alles muss seinen Preis haben, denn was nichts kostet, ist auch nichts wert. Nur 20 Euro für eine Monats- oder sogar Jahresplakette ist sicherlich zu günstig. Für uns stellt sich die Frage: Wie kann ich einen Parkraum schaffen, der erschwinglich ist, aber der auch für den, der investiert, zu einem Ertrag führt, sodass er das letztendlich auch sinnvoll investiert?

**WÖHR hat ein Nachhaltigkeitszertifikat. Autos werden aber eher als Widerspruch zur Nachhaltigkeit gesehen. Wie tragen Parksysteme von WÖHR zur Nachhaltigkeit bei?**

Markus Hofheinz: Wenn wir Parken verdichten, verbrauchen wir weniger

## WÖHR und die Welt

1900

Weltbevölkerung:  
1,65 Milliarden Menschen



1902

Gründungsjahr der Wöhr Schlosserei



Foto: Renault Cars Productions, Linie der Boulogne-Billancourt Renault, Fact. The U.S. National Archives

1950er

Beginn der Massenmotorisierung und erheblicher Anstieg des weltweiten Erdölverbrauchs



1972

Der Club of Rome veröffentlicht die Studie „Die Grenzen des Wachstums“



Foto: IBM Personal Computer On display at the Musée Bolo, EPFL, Lausanne, Rama & Musée Bolo (CC BY-SA 2.0 FR)

1981

Erster Personalcomputer (PC) von IBM



Foto: Catfield & Shook, Copyright: Gettman, Library of Congress

1910

Beginn der Massenfertigung von Autos

1927

Meisterprüfung Otto Wöhr Senior zum Schlossermeister

1959

Bau des ersten Parksystems

1962

Elektromechanische Parksysteme Typ 100



1966

Entwicklung des DOGA 13

1973

Ölkrise

1976

Vorstellung der Modellreihe Parklift



1983

Erstes Mobiltelefon von Motorola

1985

Der Parklift 422 wird erstmalig außerhalb von Deutschland, in Zürich realisiert

umbauten Raum. Bei der Baugrube, im Erdaushub und vor allem im Betonieren haben wir eine große CO<sub>2</sub>-Einsparung. Darüber hinaus haben wir die erste EPD, eine Umweltproduktdeklaration, für das PL450-System erstellt. Mit diesem Dokument haben wir unsere Vision und unser Verständnis für die Umweltauswirkungen unseres Produkts während seines gesamten Lebenszyklus erweitert.

**Wie wirken sich weitere gesellschaftliche Strömungen wie die Individualisierung auf die Mobilität, zum Beispiel die Intermodalität, aus?**

Markus Hofheinz: Menschen wollen flexibel sein, ich glaube, das ist das Wichtigste. Hierbei wollen die Menschen selbst ihre Transporte und ihre Mobilität organisieren. Das bedingt auch, gegebenenfalls ein Auto zu nutzen. Intermodalität ist eine Frage der Lebensphase und des Lebensentwurfs, ob man zum Beispiel Single ist oder Kinder hat. Und es ist eine Frage eines gut funktionierenden öffentlichen Nahverkehrs. „One size fits all“ gibt es in der Mobilität nicht. Die Vernetzung mit einem Buchungssystem, über das man alles bedienen könnte, würde allerdings Intermodalität sehr fördern.

Daniela Wöhr: Intermodalität ist auch abhängig davon, wo man lebt. In der Innenstadt, in großen Ballungsräumen ist Carsharing sicherlich einfacher. Auf dem Land ist man abhängiger von einem individuellen Fahrzeug.

**Wie hat sich das Parken als individuelles Erlebnis geändert?**

Daniela Wöhr: Früher waren Tiefgaragen kaum beleuchtete, dunkelgraue Betonlöcher. Heute dagegen werden

„WÖHR unterstützt die Lebensqualität durch ein einfaches und komfortables Parken.“

„Wir sind keine Notlösung, sondern die bessere Variante gegenüber dem konventionellen Parken.“

Garagen attraktiver. Ob Anwohnerparken oder Tiefgaragen von Mehrfamilienhäusern: Sie sind beleuchtet und haben freundlichere Farben. Wir haben Farbkonzepte, breitere Plattformen, höhere Plattformabstände und ebenerdig begehbare Plattformen für unsere Parksysteme entwickelt. Alles Maßnahmen, die den Komfort für den Nutzer verbessern.

**Wo hat WÖHR seinen Hauptmarkt und wo sind die perspektivischen Märkte?**

Markus Hofheinz: Heute machen wir mehr als 50 Prozent unseres Umsatzes in Deutschland. Nun wollen wir die Internationalisierung stärken. In Nordeuropa und Amerika geht das im Moment voran. In anderen Ländern sind unsere

Megacities. Große Städte bedeutet enger Parkraum.

Daniela Wöhr: Wir sind zudem auch stark abhängig von der Baukonjunktur in den jeweiligen Ländern.

**Sind die internationalen Kunden für die Organisation des effizienten Parkens sensibilisiert?**

Markus Hofheinz: Die Identifikation und das Engagement unserer Partner vor Ort treiben den Erfolg. In einem Land, in dem schon hundert Anbieter Systeme auf sehr unterschiedlichem Qualitätsniveau anbieten, werden wir kaum Fuß fassen. Wir machen in China und Singapur Leuchtturm-Projekte wie 200 Meter hohe Sky-Garagen mit Autos auf den Apartmentebenen oder in Mel-

**Wagen Sie einen Blick in die Zukunft. Wo steht WÖHR in fünf Jahren?**

Markus Hofheinz: Ich bin überzeugt, dass wir in fünf Jahren das Thema der Vernetzung von Parksystemen in Gebäuden, aber auch in Nutzungssapps weiter vorangetrieben haben. Dabei wird der Endkunde mehr im Fokus stehen. Heute steht der, der das System kauft, in der Regel ein Bauträger oder ein Immobilienentwickler im Fokus, aber nicht der Nutzer, der mit dem System jahrelang leben wird.

Außerdem möchte ich mit unserem Team neben dem reinen Verkaufen eines Parksystems auch an andere Wertschöpfungs- und Geschäftsmodelle denken. Zum Beispiel das Betreiben eines Parksystems und flexible Nutzungsmöglichkeiten. Nehmen wir an, wir haben ein Bürogebäude in der Stadtmitte. Unter der Woche parken die Leute, die im Büro arbeiten, am Wochenende steht es aber leer. Kann ich das am Wochenende anderweitig nutzen? Sodass man es in einer Zusatznutzung auch für den Individualverkehr freischalten und andere die Parkfläche nutzen könnten?

**Und wo steht WÖHR als Familienbetrieb in fünf Jahren?**

Daniela Wöhr: Die strategische Ausrichtung der Parksysteme, Konnektivität und Betreibermodelle sind wichtige Themen für uns. Alle Gesellschafter von WÖHR sind Familienmitglieder. Wir wollen unseren Standort hier in Frielzheim weiter ausbauen, was nur zusammen mit unseren wertvollen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gelingt. Sie alle haben die Kenntnisse und das Wissen und sind unsere wichtigste Kraft, ohne die nichts funktionieren würde.

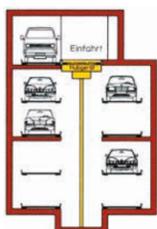


Parksysteme weniger nachgefragt. Hier ist unsere Botschaft: Wir sind keine Notlösung, sondern die bessere Variante gegenüber dem konventionellen Parken. Ein Markt ist dort, wo viele Menschen zusammenwohnen. Auf dem flachen Land werden wir kein Parksystem brauchen. Aber es gibt ja in jedem Land

bourne ein Projekt, wo die Autos hinter der Wohnzimmerwand geparkt werden können. Das ist natürlich nicht der breite Markt, sondern spezielle Projekte. Unsere Chance liegt in Ländern, in denen das Qualitätsniveau und der Anspruch an Sicherheit und Komfort groß sind.



**1986**  
WÖHR installiert den Parklift 422 erstmalig in Malaysia, Asien



**1988**  
Die Evolution der automatischen Parksysteme beginnt mit dem WÖHR Parksafe 580.

**2006**  
1,2 Milliarden Menschen haben Zugang zum Internet

**2007**  
Das iPhone kommt auf dem Markt

**2010**  
Alle WÖHR Parksysteme folgen der Idee des „Green Parking“: platzsparende Systemtechnik zugunsten der Erhaltung von Grünflächen

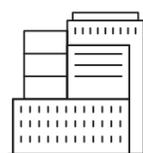


**2021**  
UP! Berlin Winner ICONIC AWARDS: Innovative Architecture 2021. Im Gebäude ist das Parksystem Combilift 551 von WÖHR zu finden

**1987**  
Die Erstausgabe von WÖHRs Kundenzeitschrift „die Parklücke“ erscheint

**1991**  
Start des World Wide Web, das durch Tim Berners-Lee entwickelt wurde

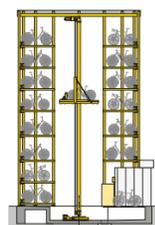
**1996**  
WÖHR öffnet sich dem World Wide Web als erster Anbieter der Branche



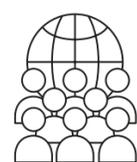
**2008**  
50 Prozent der Weltbevölkerung leben in Städten

**2012**  
400.000 Stellplätze weltweit sind erreicht

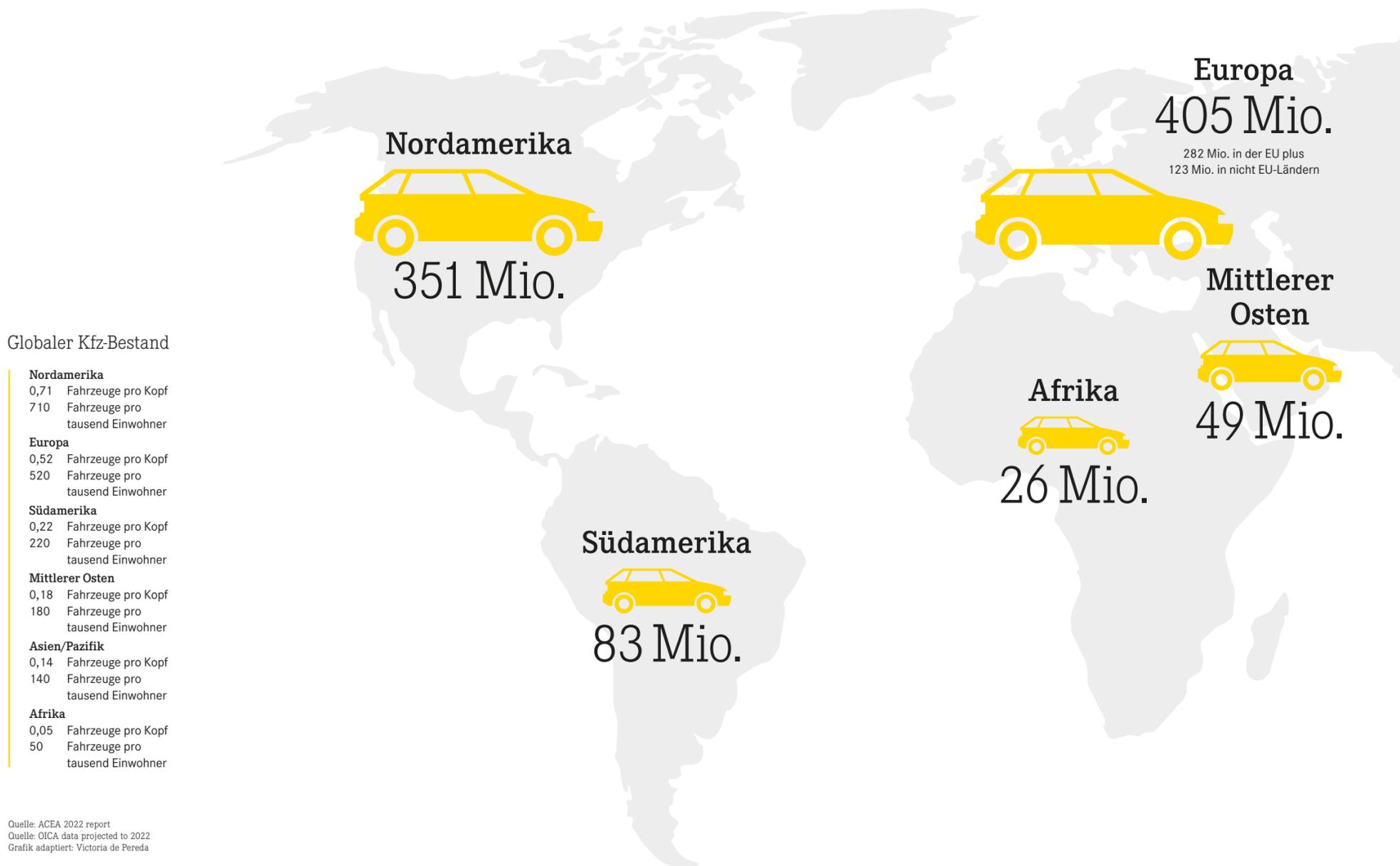
**2014**  
Das automatische Fahrrad-Parkhaus ist ein Meilenstein in der Mobilitätsgeschichte



**2022**  
8 Milliarden Menschen leben auf der Erde



# Im Kreislauf



**W**as ist eine Environmental Product Declaration (EPD)? Die international standardisierte Umweldklärung für Produkte basiert auf einer Lebenszyklusanalyse, die transparent von einer unabhängigen und anerkannten Akteur:in durchgeführt wird. Die Lebenszyklusanalyse wertet alle potenziellen umwelttechnischen Einflüsse eines Produkts während seiner gesamten Lebensphase von der Herstellung bis zur Entsorgung aus. Dazu gehören unter anderem das Treibhauspotenzial, der Ozonabbau, das Versauerungspotenzial und die Erhöhung des Phosphatniveaus in Gewässern.

Bei der Analyse werden die Produkte in verschiedenen Phasen betrachtet: im Produktions-, Konstruktions-, Nutzungs- und Entsorgungsstadium. Außerdem gibt es einen fünften Betrachtungsschwerpunkt, der positive und negative Umwelteinflüsse außerhalb der Lebensphasen umfasst. Dieser Bereich dient allerdings ausschließlich der Information und trägt nicht zur Bewertung des Produkts bei. EPDs sind nach EN 15804 standardisiert. Dadurch ist sichergestellt, dass verschiedene Produkte

bezüglich ihrer umwelttechnisch relevanten Informationen miteinander verglichen werden können. Auch wenn die EPD oft als „Ökolabel“ angesehen wird, gibt sie keine Auskunft über das Erreichen von Mindestwerten, sondern zeigt die objektiven Ergebnisse der Lebenszyklusanalyse.

#### Kein Müll

Das erste europäische Klimagesetz, das 2020 von der Europäischen Kommission eingeführt wurde, verankert rechtlich das Ziel einer klimaneutralen EU bis 2050. Darüber hinaus sollen die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990 um mindestens 55 Prozent gesenkt werden. Die ambitionierte Zielsetzung soll u. a. durch die Transformation der Industrie zu einem nachhaltigeren Modell basierend auf den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft erreicht werden. Die Kreislaufwirtschaft verfolgt vier Hauptziele:

1. Die Ressourcennutzung optimieren
2. Die Gewinnung von Rohmaterialien minimieren
3. Produkte so lange wie möglich in der Nutzung belassen
4. Die Entstehung negativer Außenwirkungen verhindern

Unternehmen stellen ihr System auf eine Kreislaufwirtschaft um, indem sie sich von einem linearen Geschäftsmodell, in dem Produkte aus Rohmaterialien hergestellt und am Ende ihres Lebens entsorgt werden, verabschieden. Stattdessen sollen sie zu einer zirkulären Produktion übergehen, bei der ein intelligentes Design dafür sorgt, dass Produkte oder Teile repariert, wiederverwendet oder recycelt werden können.

Dafür müssen Ressourcen – Produkte, Teile, Materialien oder Energie – so lange wie möglich in geschlossenen Kreisen bleiben. Nach dem Rückbau werden sie gesammelt und verarbeitet, um sie zu verwerten und wieder in das wirtschaftliche Produktionsnetz einzubringen. Die Idee basiert auf natürlichen Prozessen, bei denen das Konzept Müll nicht existiert. Die Reststoffe, die bei einem Prozess übrigbleiben, dienen als Bausteine des nächsten Prozesses, sodass sich geschlossene Kreise ergeben. Jedoch werden im Bausektor derzeit nur wenige Bauteile aus heutigen Rückbauten gleichwertig wiederverwendet. Deswegen ist es wichtig, künftig bereits bei der Entwicklung und Verarbeitung von Produkten den späteren Rückbau zu berücksichtigen.

#### Nachhaltigkeit von Parksystemen

Heute leben 57 Prozent der Weltbevölkerung in Städten. Bis 2030 wird der Anteil bei 60 Prozent liegen. Eine Herausforderung, die die Urbanisierung mit sich bringt, ist die Motorisierung. Etwa ein Siebtel der weltweiten CO<sub>2</sub>-

„Das mechanische Parksysteem PL450 ist so entworfen, dass es langlebig, reparierbar und recyclebar ist.“

Emissionen entfällt auf den Transport. Das Weltwirtschaftsforum gibt an, dass die Anzahl an Autos bis 2040 von den heutigen 1,5 Milliarden auf zwei Milliarden steigen wird. Automatisierte Parksysteme (APS) können hier einen Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit leisten:

1. Automatisierte Parksysteme belasten die Umwelt deutlich weniger als konventionelle Garagen: In

einer Studie der EEA Consultants Inc. wurden die Umweltbelastung und die Energiecharakteristika einer konventionellen Autogarage mit den Daten eines APS der gleichen Kapazität verglichen. Heraus kam, dass die CO<sub>2</sub>-Belastung oder der Spritverbrauch bei APS etwa 80 Prozent niedriger sind.

2. Platzeffizienz: Hier spielen die APS eine wichtige Rolle, denn sie reduzieren die überbaute Fläche und den umbauten Raum pro Auto. APS können die Zahl der Autos gegenüber konventionellen Parkhäusern mehr als verdoppeln. Dank ihrer geringen Größe ist außerdem das Parken unter der Erde kostengünstiger als mit Tiefgaragen. So kann urbaner Flächenverbrauch optimiert und mehr Grünräume, offene Wohngebiete und Sonnenlicht ermöglicht werden.

3. Effiziente Ressourcennutzung: Je kleiner die Gebäudegröße desto weniger Baumaterialien und Bauabfälle werden produziert. Außerdem müssen für kleine Bauten weniger Erdmassen bewegt werden, sie können in kürzerer Zeit gebaut und effizienter ausgelastet

Wie können Parksysteme zur Nachhaltigkeit beitragen? Die Environmental Product Declaration für das Parksystem PL450 von WÖHR macht die Umwelteinflüsse des Produktes sichtbar. Durch effiziente Ressourcennutzung kann die Industrie transformiert werden.

Asien/Pazifik



532 Mio.

werden. Zudem benötigen sie weniger oder keine Energie für Beleuchtung, Lüftung, Sicherheitssysteme und Personenaufzüge.

#### Recycling

Besonders im Bausektor sind EPDs verbreitet und das System weiterentwickelt als in anderen Bereichen. Die Lebenszyklusanalyse des Parksystems PL450 von WÖHR zeigt, dass in der Produktionsphase die meisten Umwelteinflüsse entstehen, hier fallen die meisten CO<sub>2</sub>-Emissionen an, 99 Prozent der abiotischen Ressourcenschöpfung und 54 Prozent des Ozonabbaus. Die hohen Emissionen entstehen hauptsächlich bei der energieintensiven Gewinnung von Rohmaterialien, die für die, zum Großteil aus Stahl hergestellten Komponenten von PL450 genutzt werden. Die Ergebnisse entstanden unter Berücksichtigung der Rohstoffverarbeitung sowie der Energieproduktion, die in der Produktionsanlage benötigt wird, inklusive der Stahlgalvanisation, der Schweißvorgänge und der Verpackungsmaterialien.

Das mechanische Parksystem PL450 ist so entworfen, dass es langlebig, reparierbar und recyclebar ist. Die verbauten galvanisierten Stahlkonstruk-

tionen und -elemente sind zirkuläre Materialien. Die Konstruktion hält 20 Jahre, ohne gewartet werden zu müssen. Die Stahlkonstruktionen von WÖHRs Parksystemen sind mit einer Feuerverzinkung veredelt, die hohen Schutz gegen Korrosion bietet. Wenn der Wiederverwendungsprozess endet, werden Stahl und Zink zusammen in den normalen Stahl-Recyclingprozessen verarbeitet. Das Zink verliert dabei nicht seine Eigenschaften und kann in den Galvanisierungsprozess zurückkehren. Stahl ist komplett recyclebar. Dabei hat er auch nach mehrfachem Recyceln keine Qualitätseinbußen. Der Prozess wird in einem geschlossenen Kreis vollzogen – alle Stahlprodukte werden so wieder zu Stahl.

Die Verwendung von Schrott und Stahlresten zur Stahlherstellung schont natürliche Ressourcen und spart Energie. PL450 ist zu 95% recyclebar. Der Energieverbrauch des Parksystems liegt bei 49kWh pro Jahr. Das ist vergleichbar mit einer 10W LED-Leuchte oder der durchschnittlichen Nutzung eines Stabmixers im Jahr. Die genutzte Energie stammt aus erneuerbaren Quellen. Außerdem ist das System modular aufgebaut, sodass es jederzeit ab- und wieder aufgebaut werden kann.

# Glossar Megatrends

## Mobilität

Der Mensch ist seit jeher ein homo movens. Mit dem technologischen Fortschritt seit der Moderne vergrößerte sich der Bewegungsradius unserer Spezies stetig. Heute umspannt er den gesamten Planeten. Damit einher geht ein zunehmendes Bewusstsein für die Einzigartigkeit und Vielfalt, aber auch für die Fragilität und Verletzlichkeit unserer Erde. Mobilität schafft Verbindung, lässt Gemeinsamkeiten entstehen und bringt Menschen näher zusammen – im wörtlichen wie im übertragenen Sinne. Es bedarf neuer Schnittstellen zwischen den Mobilitätsformen und der Organisation des Straßenraums, um einen nahtlosen Übergang von E-Bike, zu ÖPNV, zu Fernverkehr, zu Carsharing und individuellem PKW zu gewährleisten. Eine sozialverträgliche und klimagerechte Mobilitätswende ist eines der Schlüsselthemen unserer Zeit. Zugleich ist der Megatrend Mobilität eng mit anderen Megatrends verschränkt.

## Individualisierung

Individualisierung bedeutet den dritten Weg zwischen Vereinzelung und Kollektiv. Statt dem privaten Eigentum nehmen neue Konzepte des Teilens – seien es Baugruppen, Genossenschaften, Sharing über digitale Plattformen oder Smart Contracts – einen immer wichtigeren Stellenwert in unseren Gesellschaften ein. Gerade im Bereich Mobilität haben sich hier mit Fahrrädern und E-Bikes, Autos und Lieferwagen, E-Scootern und anderen Sharing-Angeboten eine Reihe neuer Angebote entwickelt. In allen Fällen wird der Verzicht auf Privateigentum nicht als Verlust, sondern als Zugewinn an Freiheit gewertet, schafft Verantwortungsgefühl gegenüber Mitmenschen und bietet Lösungsansätze für ein nachhaltiges Leben. Individualisierung bedeutet dann einen Zuwachs an menschlicher Handlungsfähigkeit.

## Konnektivität

Die zunehmende Vernetzung, der kontinuierliche Zugang zu Information, Videotelefonie und Remote Working ermöglichen eine neue Form von zeit- und ortsunabhängigem Leben. Bei hoher Konnektivität werden große Distanzen in Sekundenbruchteilen überwunden, Menschen unterschiedlicher Zeit- und Klimazonen, in urbanen und ländlichen Räumen und auf mehreren Kontinenten verabreden sich selbstverständlich für private und berufliche Treffen. Damit löst sich auch das Denken in den Kategorien Zentrum und Peripherie zunehmend auf. Konnektivität bedeutet in diesem Sinne eine räumliche Enthierarchisierung, von der alle Menschen profitieren können. Hohe Konnektivität und Big Data fördern zudem neue For-

men der Mobilität wie autonomes Fahren und verschränken sich zu einem neuen Verständnis von Raum.

## Urbanisierung

Städte sind die sozioökonomischen und kulturellen Zentren einer Gesellschaft. Nicht trotz, sondern gerade wegen zunehmender Mobilität und Konnektivität bilden sie wichtige Knotenpunkte für die Aushandlung gesamtgesellschaftlicher Identifikation. Urbanität ist das, was jenseits aller rein funktionellen Aspekte eine Stadt attraktiv und lebenswert macht. Selbst große Megacities mit vielen Millionen Einwohnern leben von einer komplexen Kleinteiligkeit der Strukturen, in denen sich der individuelle Mensch orientieren kann. Entgegen der Vorstellung der naturfeindlichen Stadt führt hohe urbane Dichte zu einem nachhaltigeren Leben: Die Wege sind kürzer, die Infrastrukturen sind besser ausgebaut, das soziale Miteinander ist diverser.

## Neoökologie

Nachhaltigkeit ist nicht mehr als eine Worthülse, wenn sie nicht in konkretes ökologisches Denken und Handeln überführt wird. Dies sind die entscheidenden Instrumente für die Bewältigung der gegenwärtigen Klima- und Biodiversitätskrisen. Die Schonung der endlichen Ressourcen unseres Planeten, die Produktion von grüner Energie aus Sonne und Wind, der Schutz der Umwelt, Zero-Waste-Konzepte, eine Abkehr von fossilen Brennstoffen mit einer kontinuierlichen Reduktion von Treibhausgasemissionen sowie nachhaltige Mobilität führen zu einem neuen Verständnis für die Verbindung zwischen dem individuellen Menschen und dem Planeten Erde als Ökosystem. Nachhaltigkeit beginnt bei uns allen im Kopf und wird durch unseren Umgang mit der Umwelt Realität.

## Globalisierung

Kein Mensch, keine Stadt und kein Staat kann sich den Herausforderungen unserer Gegenwart alleine stellen. Zusammenarbeit ist gerade in der Vielfalt der Lebensformen und Weltanschauungen der beste Weg für den Planeten. Neue Grenzen führen verstärkt zu Abschottung und Entfremdung. Stattdessen bedarf es eines umfassenden Verständnisses für die globalen Zusammenhänge der Ökosysteme. Denn zunehmende Verflechtungen sind eine Bereicherung auf allen Gebieten des Lebens und schaffen neue Synergien: ob in der Wirtschaft, der Politik, der Kultur oder der Kommunikation. Nur im friedlichen Zusammenspiel aller Bereiche lassen sich adäquate Lösungen für das menschliche Miteinander finden, sodass die Mobilität der Zukunft Wirklichkeit werden kann.



Höchste Flexibilität auf minimalem Raum: die neue COMBILIFT-Generation von WÖHR.



Fotos: WÖHR Autoparksysteme GmbH

# Mobilität statt Autodominanz

Angesichts der fortlaufenden Urbanisierung und der Vernetzung auf Basis digitaler Infrastrukturen ändern sich das Autofahren und das Parken. Daher sind Lösungen gefordert, Parkraum zu verdichten, aber auch städtische Mobilität zu managen. Die neue WÖHR-COMBILIFT-Generation integriert systemübergreifende Mobilitätslösungen mit hohem Digitalisierungsgrad.

Die Mehrheit der Menschen weltweit lebt bereits heute in Ballungsräumen. Megacities und Metropolen, Großstädte und Mittelzentren wachsen stetig weiter. Dies bedeutet, dass der weitaus größte Anteil am globalen Verkehr künftig auf einem winzigen Bruchteil der Erdoberfläche anfallen wird.

Um die Verkehrsverdichtung im urbanen Raum zu bewältigen, kommt den Schnittstellen zwischen Langstrecke und letzter Meile, zwischen Heim, Arbeit und Freizeit sowie zwischen Personen- und Warenverkehr immer größere Bedeutung zu. Parkplätze werden indi-

vidueller, digitaler und vernetzter und lösen sich von der Eindimensionalität reiner Abstellflächen. Gleichzeitig verschwimmen die alten Grenzen zwischen Fahrzeugherstellern, Transportdienstleistern, Parkraumbetreibern und Nutzern immer mehr. Das eigene Fahrzeug wird zunehmend von flexiblen Mobilitätskonzepten abgelöst.

Vor diesem Hintergrund begreift WÖHR seine Parkraumlösungen immer mehr als plattformübergreifende Mobility Hubs, die dem Personen- und Güterverkehr dabei helfen, Zeit, Raum und Energie zu sparen und dabei gleichzeitig zu Sicherheit und Werterhalt beitragen.

## Flexibleres Raumangebot bei reduziertem Platzbedarf

Wie zukunftsfähige Parkraumlösungen in diesem Szenario aussehen können, zeigt WÖHR mit neuen Denkansätzen in seiner optimierten COMBILIFT-Familie. Erstes greifbares Ergebnis dieser Neuausrichtung ist die neue COMBILIFT-Generation. Dabei handelt es sich um modulare Parksyste-me, die Fahrzeuge auf bis zu drei Ebenen und in bis zu vier Reihen hintereinander lagern können. Die neue COMBILIFT-Generation ist platzsparender, flexibler und leistungsstärker. Hierfür haben die Entwickler von WÖHR entscheidende Parameter dieser seit Jahren im Markt erfolgreichen Produktlinie optimiert.

Die Zugzylinder zum Anheben der Fahrzeugplattformen sind diskret in die Seiten der Parkplattformen integriert. Bei den Versionen CL 543 MR und CL 542 MR dient eine neue rasterübergreifende mobile Plattform als Brücke zum Durchfahren der Parkreihen. Das sieht nicht nur aufgeräumt aus und spart

Platz, sondern ermöglicht auch die Kombination von bis zu vier COMBILIFT-Modulen hintereinander. Verbesserte Motoren und synchronisierte Bewegungsabläufe verkürzen die Wartezeit beim Ein- und Ausparken deutlich – ein entscheidender Vorteil in der Zukunft.

Die Schiebetore der COMBILIFTE wurden neu in die Stellplatzmodule integriert. Dadurch verkürzt sich die Modultiefe um bis zu zehn Zentimeter, ohne Abstriche bei der verfügbaren Parkfläche und der Sicherheit. Mehr Flexibilität bei der Auslegung der Module ermöglichen auch die höhenverstellbaren Parkebenen sowie die erhöhte Traglast von bis zu drei Tonnen je Plattform. Durch diese Neuerungen wächst die Variabilität und macht den COMBILIFT zu einer flexibleren Lösung. Die neue COMBILIFT-Familie besteht aus sechs Modellen, die nahezu beliebig kombiniert werden können.

Auch an die Konnektivität ist gedacht. Die COMBILIFT-Module können mit Ladestationen für E-Autos ausgestattet werden, die Anforderung des Fahrzeugs und gegebenenfalls die Bezahlung sind über zahlreiche Onboard-Lösungen oder externe Schnittstellen möglich. Die Möglichkeiten reichen von der Bedienung per Karte oder Chip bis zur Anforderung per Smartphone.

Urbane Mobilität neu denken, flexibel, individuell, vernetzt und nachhaltig – das ist der Anspruch der neuen WÖHR Parkraumlösungen. Die Zukunft gehört für WÖHR flexiblen und multifunktionalen Mobility Hubs. Die neuen COMBILIFT Parkraumlösungen sind ab sofort verfügbar und werden individuell nach Anforderungen geplant, gefertigt und vor Ort eingebaut.

Die „15-Minuten-Stadt“ bezeichnet Stadtteile, in denen die täglichen Besorgungen in einem Radius von 15 Minuten zu Fuß erledigt werden können. Laut Carlos Moreno, der diesen Begriff entwickelte, soll mit diesem Konzept die Lebensqualität in kleinen und großen Städten sowie die Erhaltung der natürlichen Umwelt verbessert werden.

Interview: Katja Reich und Marie Bruun Yde

## Carlos Moreno, wie funktioniert die 15-Minuten-Stadt in der Praxis?

Ich habe die 15-Minuten-Stadt auf der Grundlage meiner Arbeit über komplexe Systeme konzipiert. Die Stadt ist ein komplexes, vom Menschen geschaffenes System, das sich über Jahrhunderte hinweg angepasst und weiterentwickelt hat. Die Organisation der Städte von heute sorgt für lange tägliche Wege und einen anstrengenden Lebensstil in verschmutzten Städten. Das Ziel der 15-Minuten-Stadt ist es, den Bewohner:innen die Möglichkeit zu geben, die Kontrolle über ihre Zeit zurückzugewinnen, und zwar durch eine Stadtgestaltung, die die Lebensqualität fördert und gleichzeitig zur Erhaltung des Planeten beiträgt.

Dieses Stadtplanungsmodell ist auf den Menschen ausgerichtet. Es sieht vor, die Stadt so umzugestalten, dass die Bewohner:innen ihre Grundbedürfnisse in einem Zeitrahmen von 15 Minuten befriedigen können. Es bedeutet einen Paradigmenwechsel von einer funktionalistischen Stadtorganisation, die auf die Nutzung von Autos angewiesen ist, zu einer gemischten, kompakten Stadtorganisation, die auf Nähe setzt. Die 15-Minuten-Stadt muss ansprechend sein: Sie erfordert eine hohe Konzentration öffentlicher Dienstleistungen und Einrichtungen, die Umsetzung aktiver Mobilitätsangebote und die Umgestaltung der baulichen Umwelt zur Förderung der sozialen Interaktion.

## Geht es bei der 15-Minuten-Stadt um Lebensqualität oder eher um ökologische Belange?

Um beides! Der Vorteil von Stadtplanung, die auf räumliche Nähe ausgerichtet ist, besteht darin, dass sie durch kürzere Fahrzeiten und Entfernungen beides fördert: das Wohnumfeld – indem weniger Straßenraum für Autos vorgesehen wird und weniger Hitzeinseln entstehen. Und die Gesundheit der Bürger:innen – durch die Schaffung von Raum für sportliche Aktivitäten und die Verringerung der Luft- und Lärmbelastung – was zur allgemeinen Verringerung von Treibhausgasen und CO<sub>2</sub>-Emissionen beiträgt.

Heutzutage können wir Lebensqualität und Ökologie nicht mehr voneinander trennen. Nachhaltigkeit muss sich wie ein roter Faden durch alle Veränderungen ziehen, die wir vornehmen, angefangen bei den Ballungsräumen, die für mehr als 60 Prozent der weltweiten Treibhausgase verantwortlich sind – größtenteils durch Autos verursacht. Der Weltklimarat würdigt die 15-Minuten-Stadt als eine ernstzunehmende Alternative und empfiehlt eine Anpassung der Städte, um den Klimawandel zu begrenzen.

# Die 15-Minuten-Stadt

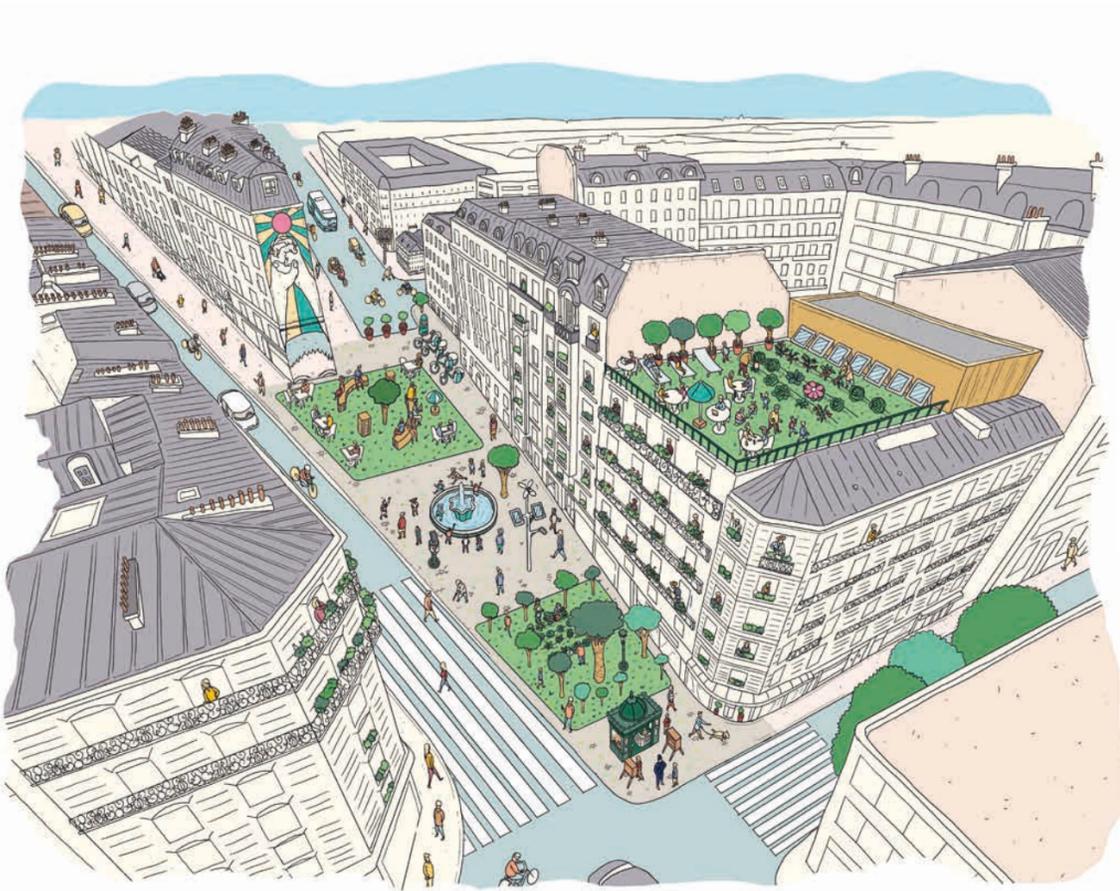


Illustration: Nicolas Bascop, Paris 2024



Vorher und nachher: ideale Straßen in Paris mit Platz für Menschen statt Autos.

Auf der ganzen Welt setzen mehrere Städte das Konzept einer Stadt der Nähe und der kurzen Wege um: Ottawa in Kanada mit „The New Official Plan“, Melbourne in Australien mit dem „Melbourne Plan“. Auch Barcelona hat eine Stadtstrategie entworfen, die auf Nähe setzt: das Modell des Superblocks. Dieses Konzept hat sich weiterentwickelt, um den Schlüsselbegriff der 15-Minuten-Stadt, einen Ansatz mit vielfältigen Dienstleistungen, mit einer nutzerorientierten Stadtplanung zu verbinden. Diese 400 x 400 Meter großen Blocks verändern das Stadtgefüge, indem sie neue Stadtzentren und damit eine polyzentrische Stadt schaffen. Sie sind Teil eines neuen urbanen Systems in menschlichem Maßstab anstelle eines für Autos konzipierten Systems. Sie sind Ausdruck eines innovativen Planungskonzepts, das sich den Herausforderungen der Mobilität, des öffentlichen Raums, der biologischen Vielfalt und des sozialen Zusammenhalts stellt. Und die Bewohner:innen werden ermutigt, sich am Planungsprozess zu beteiligen.

## Ist der Ansatz der 15-Minuten-Stadt auch für die Megastädte des globalen Südens relevant?

Heute haben vor allem europäische und westliche Städte die Idee aufgegriffen, weil sie viele der Elemente besitzen, die für die Umsetzung von Nähe günstig sind. Wir haben in den nordeuropäischen Ländern die hoch entwickelte Mobilität, in Deutschland die Kultur der Bürgerbeteiligung und in Frankreich die hoch entwickelten öffentlichen Dienstleistungen.

Informelle Siedlungen mit minimaler Grundversorgung, das Fehlen einer mittel- oder langfristigen Planung, politische Instabilität und Schwierigkeiten bei der Berücksichtigung des Gemeinwohls sind nach wie vor Hindernisse für den Paradigmenwechsel. Dennoch gewinnt das Konzept der 15-Minuten-Stadt dank der aktiven Rolle internationaler Bürgermeister:innenvereinigungen wie „C40 Cities“, „United Cities and Local Governments“ oder von Organisationen, die sich für die Stadtentwicklung einsetzen, wie UN HABITAT oder das UN-Umweltprogramm, international an Einfluss.

Großstädte wie Buenos Aires oder Bogota engagieren sich heute stark für das Konzept der Polyzentren und vitalen Stadtteile. In Nordafrika hat sich die

„Freigewordener öffentlicher Raum kann für Fußgänger:innen, aktive Mobilität, Spiele und Vegetation genutzt werden.“

Stadt Sousse in Tunesien für einen Stadtentwicklungsplan auf der Grundlage der 15-Minuten-Stadt entschieden. Egal auf welchem Kontinent, in welchem Land oder in welcher Stadt, die Umsetzung einer auf Nähe ausgerichteten Organisation der Stadt erscheint mir wünschenswert.

Carlos Moreno ist Netzwerkwissenschaftler, Mobilitätsexperte und Professor an der Sorbonne Universität in Paris.

## Würde das nicht auch eine Einschränkung für unseren Komfort bedeuten?

Verdichtung wird als ökologische Notwendigkeit wahrgenommen, die aber auch zu einer Einschränkung des Wohnkomforts führen kann. In Wirklichkeit geht es vor allem um die Frage, wie man die Dichte so gestalten kann, dass sie sich positiv und nicht negativ auswirkt. Ich schlage vor, die Qualität der Dichte neu zu definieren und das Konzept der 15-Minuten-Stadt zu nutzen, um eine neue urbane Intensität zu erreichen. Dies wird möglich durch räumliche Nähe und Diversifizierung der Stadtstruktur.

Die derzeitigen Anpassungen an den Klimawandel sind unerlässlich, um die Lebens- und Wohnqualität in den kommenden Jahren zu sichern. Wir müssen uns damit abfinden, dass unser Lebensstil infrage gestellt wird, weil er nicht nachhaltig ist! Am beunruhigendsten ist wohl die Aussicht auf eine heißere und trockenere Welt. Aber ein geringfügiger Verzicht auf Komfort heute kann zu einem Gewinn an Komfort morgen werden.

## Vor 20 Jahren feierten alle die Globalisierung und die Mobilität. Heute, angesichts der Klimakrise und der Covid-Pandemie, ändert sich diese Einstellung. Wie sieht die Zukunft der Mobilität in und zwischen den Städten aus?

Mobilität kann nicht mehr das sein, was sie war. Eine verantwortungsvolle Mobilität muss sich einschränken, um mit den Zielen der nachhaltigen Entwick-

lung im Einklang zu stehen. Reisen zu weit entfernten Orten werden seltener und tägliche Fahrten kürzer sein. Wir werden eine menschlichere und stärker physische Beziehung zur Mobilität wiederentdecken, indem wir die Kraft unseres eigenen Körpers nutzen: Gehen, Laufen oder Radfahren. Bei längeren Strecken wird der Schienenverkehr oder die Nutzung von Carsharing für eine maximale Nutzung und einen minimalen Ressourcenverbrauch sorgen. Diese Trends sind bereits in vollem Gange! Seit der Covid-Krise ist die Zahl der

„Heutzutage können wir Lebensqualität und Ökologie nicht mehr voneinander trennen.“

täglichen Radfahrer:innen explodiert. In Frankreich werden auch Nachtzüge für lange Fahrten durch das Land wieder eingeführt.

## Wie sollten der Autoverkehr in den Städten organisiert und die Straßen gestaltet werden?

Der Vorschlag der 15-Minuten-Stadt zielt darauf ab, den urbanen Fußabdruck des Automobils erheblich zu reduzieren. Heute nehmen Straßen und Parkplätze 20 Prozent der Gesamtfläche

der Städte ein. Dieser Trend soll umgekehrt werden, sodass Autos nicht mehr so viel öffentlichen Raum beanspruchen. Der freigewordene Platz kann für Fußgänger:innen, aktive Mobilität, Spiele und Vegetation genutzt werden. In praktischer Hinsicht geht es um die Neugestaltung von Straßen mit sicheren und großzügigen Fußgänger:innen- und Radfahrbereichen. Die Geschwindigkeit kann begrenzt werden, um den Verkehr zu beruhigen. Zur Verkehrsregulierung können Einbahnstraßen eingerichtet werden. Die Verringerung des Platzbedarfs für Parkplätze ist ebenfalls ein Hebel, um eine Änderung unserer täglichen Gewohnheiten zu bewirken. Kurz gesagt: Autos sind im Stadtraum nicht mehr willkommen. Im Gegenzug müssen Park-and-Ride-Anlagen und barrierefreie öffentliche Verkehrsmittel bereitgestellt werden.

## Welches Parkraumkonzept verfolgen Sie in Paris, um den ruhenden Verkehr von der Oberfläche zu verdrängen und den öffentlichen Raum für andere Zwecke zu nutzen?

Die Stadt Paris ist ein Vorreiter der 15-Minuten-Stadt und hat seit 2020 viele Umgestaltungen vorgenommen. Bürgermeisterin Anne Hidalgo hat die Zahl der Parkplätze auf der Oberfläche um 50 Prozent reduziert. Während der Covid-Krise wurde außerdem die alternative Nutzung von Parkplätzen initiiert. Ehemalige Straßenparkplätze werden nun für Restaurants, Grünanlagen und Fahrradstellplätze genutzt. Mit dieser Politik wird die Tradition des „Parking Day“ weitergeführt, eine welt-

weite Veranstaltung, die am dritten Wochenende im September stattfindet. Dabei werden Bürger:innen, Künstler:innen und Aktivist:innen mobilisiert, um Parkplätze vorübergehend in grüne, kreative und freundliche Flächen zu verwandeln.

## Das Konzept der 15-Minuten-Stadt konzentriert sich auf innerstädtische Quartiere. Was ist mit der Peripherie, den Vorstädten und dem ländlichen Raum?

Das 15-Minuten-Zeitfenster eignet sich für Großstädte, in denen aufgrund der Bevölkerungsdichte eine ausreichende Nachfrage nach Dienstleistungen, Equipment und Infrastruktur herrscht, die den Aufbau eines lokalen Netzes rechtfertigt. In Großstädten ist die Stadtebene in der Regel am besten geeignet, um die grundlegenden Bedürfnisse der Einwohner:innen zu befriedigen.

In weniger dicht besiedelten Gebieten kann es notwendig sein, den Zeitraum auf 30 Minuten auszudehnen, damit Dienstleistungen und Infrastrukturen von Kleinstädten gemeinsam genutzt werden können. Sehr wichtig ist in solchen Fällen die Koordinierung der Fahrten zwischen den Städten und ihren Einrichtungen. Es muss ein gut zugänglicher und häufiger öffentlicher Verkehr oder andere flexible Lösungen bereitgestellt werden, damit alle Bewohner:innen ihren Grundbedürfnissen nachkommen können, ohne ein eigenes Auto fahren zu müssen.

## Wird das 15-Minuten-Konzept auch in anderen Städten umgesetzt?



**23**  
Stunden

am Tag steht das Auto ungenutzt herum



**58%**

nutzen das Auto für die gesamte Strecke zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz



**30** €

kostet gefährdendes Falschparken auf Geh- und Radwegen in Deutschland, in der Schweiz sind es 104 €, in den Niederlanden 140 €



**66%**

der Verkehrsteilnehmer:innen können sich vorstellen, digitale Lösungen zur Optimierung des Parkens zu nutzen



**40–70**  
Stunden

im Jahr verbringen Autofahrer in deutschen Großstädten mit der Parkplatzsuche



**75%**

der Radfahrer:innen wünschen sich mehr Abstellanlagen in Innenstädten



**23,9%**

aller neu zugelassenen Fahrzeuge sind SUVs (2017), im Jahr 2000 waren es 2,9 Prozent



**0,08** €

pro Tag kostet ein Bewohnerparkausweis in München pro Tag, ein Stand von der Größe eines Parkplatzes auf dem Wochenmarkt kostet 18 € pro Tag



Foto: Philipp Bachhuber auf Unsplash

## BAU

**17.–22. April 2023, Messe München**

Die BAU ist Weltleitmesse für Architektur, Materialien und Systeme und richtet sich an Architekt:innen und Ingenieur:innen. Das Angebot ist nach Baustoffen sowie nach Produkt- und Themenbereichen gegliedert. Die BAU spricht alle an, die mit der Planung, sowie mit dem Bau und Betrieb von Gebäuden aller Art zu tun haben.

[www.bau-muenchen.de](http://www.bau-muenchen.de)



Foto: Claudio Schwarz auf Unsplash

## Bauwelt Kongress

**11.–12. Mai 2023, Kosmos Berlin**

In Zukunft müssen Architekturbüros und Stadtverwaltung, Wirtschaft und Immobilienbranche nachhaltiger mit Städtebau und Architektur umgehen, um die Klimakrise zu bewältigen. Der Bauwelt Kongress 2023 widmet sich „dem Gold der Stadt“: Die vorhandenen Materialien, Infrastrukturen, Nachbarschaften und Geschichten, die es neu zu verwerten gilt.

[www.kongress.bauwelt.de](http://www.kongress.bauwelt.de)

### IMPRESSUM

#### PARKRAUM

Eine Kundenzeitung der WÖHR Autoparksysteme GmbH

#### Herausgeber

WÖHR Autoparksysteme GmbH  
Ölgrabenstraße 14  
D-71292 Friezheim  
+49 7044 46-0, [www.woehr.de](http://www.woehr.de)

#### Marketingleitung

Ignacio Vinas Rausell

#### Geschäftsführung

Wolfgang Frölich, Markus Hofheinz (Vorsitzender), Jens Niepelt

#### Verlag

Bauverlag BV GmbH  
Friedrich-Ebert-Straße 62  
D-33330 Gütersloh

#### Redaktion

Therese Mausbach,  
Natalie Scholder, Marie Bruun Yde  
Bauwelt  
Schlüterstraße 42  
D-10707 Berlin

#### Gestaltung

Herr+Mann  
Naugarder Straße 17  
D-10409 Berlin

#### Transkription

Julia Gerberich

#### Übersetzung

Ian Pepper, Beate Staib

#### Korrektorat

Christoph Tempel

#### Druck

Westermann Druck  
Georg-Westermann-Allee 66  
D-38104 Braunschweig

