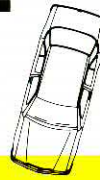


DIE PARKLÜCKE



PARKLÜCKE schließt die Lücke im Wissen über modernes Parken und neuzeitliche Parksyste^me
PARKLÜCKE ist ein periodischer Informationsdienst der Otto Wöhr GmbH in 71288 Frieolzheim

2/88

Ein gelungenes Beispiel für Altbausanierung:

Außen Barock, innen Wöhr

Barockes Stadtpalais mit vollautomatischem Innenleben.

Neun vollautomatische Stellplätze unter dem Spiserhus in Rheinfelden.

Im mittelalterlichen Stadtkern von Rheinfelden bei Basel wurde das historisch wertvolle „Spiserhus“ saniert, es entstanden 6 Eigentumswohnungen, Büroräume, ein Geschäfts- und ein Kellerlokal. Problem: Weit und breit kein Parkplatz. Wöhr wußte, wie man Parkraum schafft. Jetzt parkt jeder „Spiserhuser“ sein Car in einem Regal nahe seiner Wohnungstür.

Die Stadt Rheinfelden mit ihren heute ca. 9500 Einwohnern in der Nähe von Basel gelegen, erhielt bereits im 12. Jahrhundert das Stadtrecht. Von ihrer historischen Bedeutung zeugt heute ihr vorbildlich erhaltener mittelalterlicher Stadtkern. Im Bereich der ältesten Stadtbefestigung befindet sich das „Spiserhus“, eine ehemalige barocke Stadtresidenz,

3. den *Südtrakt* aus dem 19. Jahrhundert entlang der Kapuzinergasse. Er wurde durch den Neubau ersetzt, der dem Altstadtcharakter der umgebenden Bebauungen angepaßt wurde, jedoch eigenständig in seinem architektonischen Ausdruck ist.

Beim Ausbau wurde Wert darauf gelegt, die typischen Merkmale der barocken Raumgestaltung (wie z.B. Stuckdecken, restaurierte Kachelöfen, bemalte Tafelungen) zu erhalten, gleichzeitig aber den Ausbau- und Ausstattungsstandard den heutigen hohen Anforderungen (an Statik, Isolation, Installationen aller Art) anzupassen.

Wie konnte man das so konzipierte Objekt nun optimal nutzen?

Es entstanden 6 Eigentumswohnungen, ein Geschäftslokal, Büroräume und ein Kellerlokal. Die gute Ausstattung und Lage des Objekts sowie die geplante Käuferschicht, die man ansprechen wollte, machten jedoch auch für die Stellplatzfrage eine optimale Lösung notwendig. Stellplätze im Haus würden zu einer entsprechenden Aufwertung der Wohnungen führen, d.h. ein günstiges Verkaufsargument darstellen.

Daher kam für das planende Architekturbüro das Zahlen einer Ablösesumme, was in Rheinfelden auf Grund der engen Altstadtüberbauung grundsätzlich für SFr. 25 000,- pro Stellplatz möglich ist, nicht in Betracht.

Fortsetzung auf der nächsten Seite



Fassade des Hauptbaus

dessen ältester Teil aus dem 14. Jahrhundert stammt. Nach wechsellösender Geschichte wurde das Anwesen 1985 zur Renovierung und Sanierung von einem Baukonsortium übernommen.

Beschreibung des Altbaus und der Renovierungsmaßnahmen

Das Gebäude gliedert sich dem historischen Wachstum und Aufbau entsprechend in 3 Teile:

1. den *Hauptbau* aus dem 16. Jahrhundert mit barockem Aufbau und denkmalgeschützter Fassade. Dieser Nordtrakt konnte bestehen bleiben.

2. den *Kernbau*, als ältester aus dem 14. Jahrhundert stammenden Baukörper, zentral auf der Parzelle gelegen. Er mußte mit Ausnahme der barocken Wendeltreppe auf Grund der schlechten Bausubstanz erneuert werden.

Trend: Zurück in die Stadt

Altstadtsanierung – Hoffnungsträger unserer Bauindustrie?

Von Jahr zu Jahr entstehen in der BRD weniger Neubauwohnungen. Die Wohnsilos am Rand unserer Städte und in den Vorstädten haben an Attraktivität verloren. Der Markt für Wohnungen von der Stange scheint gesättigt. Außerdem werden entsprechende Baulandflächen knapp. Wohnen auf der grünen Wiese ist out.

Stattdessen beobachten wir auf dem Wohnungsmarkt einen unverkennbaren Trend „zurück in die Stadt“. Die Annehmlichkeiten im innerstädtischen Bereich mit Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Kultur- und Freizeitangeboten direkt vor der Haustür werden wieder geschätzt. Zudem bieten Altbauwohnungen oft mehr Wohnfläche als solche in Neubauten.

Das Problem in der Altstadt sind Ausstattung und Komfort des vorhandenen Wohnungsbestandes. So sollen nur 65% aller Wohnungen mit Bad, WC und Individualheizung ausgestattet sein. Nur

40% der Altbauwohnungen verfügen über Doppel- oder Isolierglasfenster.

Modernisierung, Renovierung und Restaurierung des alten vorhandenen Baubestandes ist die Zukunftsaufgabe unserer Bauindustrie.

Ein großes Problem hierbei ist fehlender Parkraum für die Altbauten, die sich meist in beengten, oft sogar verkehrsberuhigten Zonen befinden. Sanierung heißt deshalb meist auch Erfüllung von Stellplatzforderungen, die im innerstädtischen Bereich ungleich schwieriger zu erfüllen sind, als in Neubauten auf der grünen Wiese.

Es scheint, daß mechanische Parksyste^me am ehesten geeignet sind, auch in Altbauten den erforderlichen Parkraum bereitzustellen. Praktikable Lösungen, wie auf engstem Raum Stellplätze geschaffen werden können, sollen im nebenstehenden konkreten Beispiel erläutert werden.



Voraussetzungen und Möglichkeiten zur Schaffung des benötigten Parkraumes

Bedingt durch die Lage in der verkehrsberuhigten Altstadt mit ihren beengten Platzverhältnissen bot sich keine Möglichkeit, außerhalb des Grundstückes Parkfläche anzumieten oder zuzukaufen. So mußte eine Lösung auf dem Grundstück gefunden werden. Da die Parzelle beinahe zu 100% überbaut ist, war kein Platz für eine Einfahrtsrampe zur Tiefgarage vorhanden. Auch der Raum für eine Manövrierfläche fehlte und durch Tausch war keine Grundstücksfläche zu gewinnen.

Demzufolge war nur ein vollautomatisches Parksystem ohne Rampe denkbar. Als Standort kam



Die zum Parken im Einfahrtsbereich zur Verfügung stehende Fläche betrug lediglich 5,30 m x 5,30 m. Über Niveau waren normale Gebäudegeschoßhöhen zu beachten von ca. 2,10 m. Im Kellerbereich stand ausreichend Raum zur Verfügung.

nur der geplante südliche Neubau an der Kapuzinergasse in Betracht.

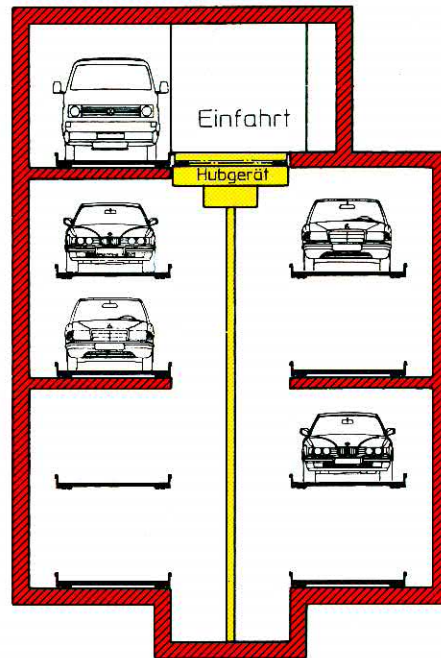
Welche Kriterien führten zur Entscheidung für den PARKSAFE?

Herkömmliche Lösungen mittels Doppelstockgaragen und Parkliften hätten max. 4 Stellplätze erbracht. Die Lösung mittels Combilift 543 war ebenfalls nicht realisierbar, obwohl dort 5 Stellplätze hätten erfolgreich ausge-

wiesen werden können, jedoch die Geschoßhöhen zu Schwierigkeiten geführt hätten.

Daher kam nur ein Parksystem in Frage, das die Fahrzeuge in einen Schacht aufnahm und automatisch ohne Fahrzeughalter einparks. So führte der Weg zum PARKSAFE, wobei in der Erstkonzeption ein System für 6 Stellplätze, im Ausbau dann für 9 Stellplätze entwickelt wurde.

Bermerkenswert ist hierbei, daß im Einfahrtsbereich ein neben der



Schnittzeichnung PARKSAFE LP 580

Zufahrt liegender, nicht befahrbarer Raum zusätzlich für einen Stellplatz genutzt wurde.

Neben dieser Aufgabenstellung standen besondere *Steuerungsfragen* im Vordergrund:



1. Fernbedienung vom Fahrzeug aus zur Bereitstellung der PKW-Plattform in der Einfahrtsebene.

2. Anwählbarkeit der Stellplätze außerhalb des Schacht- und Zugangsbereiches

neben der Ausgangstür mittels codierter Schlüsselsteuerung.

3. Anwählbarkeit aller Stellplätze in jedem Stockwerk neben den Wohnungstüren mit sichtbarer Erkennung, ob bereits andere Befehlseingaben erfolgten.

Die mittlere Zugriffszeit zum PKW-Stellplatz beträgt ca. 3 Minuten, wobei die Wartezeit aufgrund der genannten Bedienungsmöglichkeiten erheblich kürzer sein kann.



Der PARKSAFE LP 580 in Rheinfelden

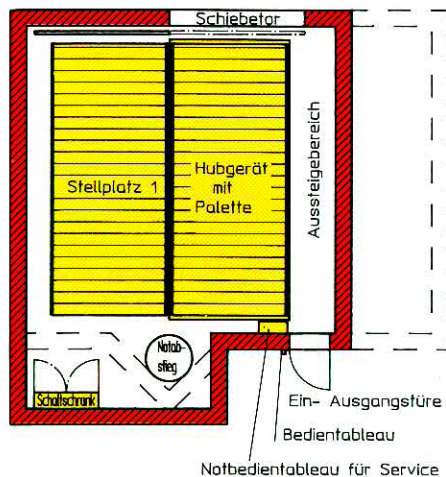
Die *technische Ausstattung* des Systems PARKSAFE besteht aus dem Hubgerät mit elektromechanischen Antrieb, den auf dem Antrieb befindlichen vertikalen Fördereinrichtungen und Teleskopsystemen, um die Querverschiebung der Parkplatten in der einzelnen Höhenposition in die „Regale“ zu erreichen.

Die Positionierung erfolgte über Endschalter und Sensoren. Die Parkplatten sind aus verzinkten, Fahrblechen, Seitenträgern sowie grundierten Traversen und der Stahlrahmenkonstruktion erstellt worden, die teilweise auf Zwischenkonsolen aus Beton errichtet wurden. Solche Konsolen sind im Laufe der Bauausführung aus statischen Gründen notwendig geworden.

Eine vollautomatische, elektrisch angetriebene und verriegelte Toranlage schließt die Zugänge und sichert gleichzeitig, daß der Zugang zum Parkbereich ohne bereitgestellte Plattform im Einfahrtsbereich unmöglich ist.

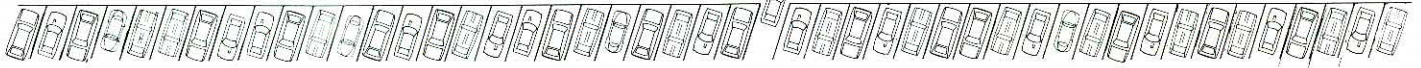
Sicherheitsaspekte

Der Zugang zum System, d.h. ein Öffnen des Tores oder der hinteren Türe ist nur möglich, wenn das Hubgerät mit einer Plattform in Einfahrtsposition steht und somit der Aufzugschacht geschlossen ist. Die Zugänge sind für den Personenschutz mechanisch verriegelt und werden mittels Endschaltern überwacht.



Grundrißzeichnung PARKSAFE LP 580





Beim Einfahren ist das Hubgerät durch eine Aufsetzvorrichtung gesichert.

Um Beschädigungen an Fahrzeugen auszuschließen, werden die PKW beim Einfahren in das System auf die maximale zulässige Höhe überprüft – die richtige Parkposition in Längsrichtung wird über eine Lampe angezeigt.

Darüber hinaus erfolgt während des Absenkens des PKW eine Kantenüberwachung an allen Seiten des Fahrzeugs, um so eventuell überstehende Teile wie z.B. Spiegel, noch offenstehende Türen oder Anhängerkupplungen zu erkennen und das System zu stoppen. Diese Sicherheitsvorkehrungen werden mit Lichtschranken realisiert.

Beim Absenken in die verschiedenen Ebenen wird das Hubgerät vor der seitlichen Verschiebung in die „Regalfächer“ an den Ecken der Plattform durch Indexstifte gesichert.

In den „Regalfächern“ sind zur Aufnahme der Plattformen am jeweiligen Ende Laufschienen angeordnet, die die Plattform bei der seitlichen Verschiebung führen. Auch hier wird die Plattform in der Parkposition gegen Herausrollen gesichert

Die Kostensituation in Rheinfelden

Die Kosten des umbauten Raumes inklusive der Lüftung, der Nottreppe sowie der Haustechnik (elektrische Beleuchtung und Zuleitung) wurden mit ca. SFr. 350,- pro m³ abgerechnet. Felsgrund erhöhte die Baukosten beim Ausheben des Aufzugschachtes. Inklusiv der Lieferung des mechanischen Parksystems sind Gesamtaufwendungen in Höhe von SFr. 306.000 angefallen. Dies bedeutet, daß sich der Preis pro Stellplatz auf SFr. 34.000 beläuft. In diesem Betrag sind System- und Baukosten enthalten.

Diese gegenüber der Ablösumme entstandenen höheren Kosten haben sich beim Verkauf der Wohnungen sowie der Geschäfts- und Büroräume bezahlt gemacht, da komfortables Parken im Hause bei Objekten dieser Kategorie einem höheren Verkaufserlös zugute kommt.

Mechanische Parksysteme können in Sanierungsgebieten dazu beitragen, alte Bausubstanz aufzuwerten. Der Name PARKSAFE steht zurecht: eine sichere Sache für Benutzer und PKW, Autos platzsparend und komfortabel zu parken. ●

In dieser Rubrik wollen wir systematisch verschiedene Aspekte des Parkens ansprechen. In dieser Folge möchten wir über die Entscheidung der Fachkommission

Bauaufsicht (Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Minister der Länder) in Sachen Entwässerung der Garagen berichten.

KNOW HOW

Es wird uns immer wieder die Frage gestellt, ob in Garagen ein Entwässerungsanschluß und damit in Verbindung ein Benzin-/Ölabscheider erforderlich ist und ob dies eventuell für unsere hydraulisch betriebenen Auto-Parksysteme vorgeschrieben ist. Wir haben dazu die Fachkommission Bauaufsicht ARGE gefragt:

3. Entwässerung von Garagen

Die Fachkommission Bauaufsicht – ein Gremium aus Vertretern der obersten Baurechts- und Bauaufsichtsbehörden der Bundesländer hat sich am 30. Mai und 1. Juni dieses Jahres abschließend mit dieser Fragestellung beraten.

Das Muster einer neuen Garagenverordnung, das vom allgemeinen Ausschuß dieser Fachkommission im März 1988 verabschiedet wurde, befaßt sich nur noch mit Garagen und nicht mehr mit Tankstellen oder Abfüllstationen.

Diese geplante Garagenverordnung sieht keine besonderen Anforderungen für die Entwässerung der Einstellplätze, auch nicht

für hydraulisch betriebene Auto-Parksysteme, vor. Sie legt somit auch keine Forderungen zum Einbau von Benzin- und Ölabscheidern fest.

Für den Einbau von Entwässerungseinrichtungen in der Garage werden die jeweiligen Landesregelungen die Anforderungen festlegen, d.h. eine bundesweit einheitliche Entscheidung dieser Landesregelungen konnte nicht beschlossen werden.

Um jedoch jeglicher Grundwassergefährdung vorzubeugen, empfehlen wir im Interesse des Umweltschutzes Benzin- und Ölabscheider oder einen ölfesten Anstrich des Grubenbodens. ●

BLICK über die GRENZE

Die neue Immobilie: Der Eigentums- parkplatz

Nicht nur in der Bundesrepublik Deutschland sind Parkplätze in Großstädten knapp. In den USA entstehen mehr und mehr Firmen, die Parkraum verkaufen und verwalten.

Erfolgreich ist die Midway Development Co., die bislang Büro- und Industriegebäude in Vorstädten erstellte. Sie kaufte vor ein paar Jahren ein ausrangiertes Parkhaus und plant jetzt, daraus eine Komfortgarage für 722 Wagen zu machen. Rund-um-die-Uhr-Bewachung gehört genauso zum Service wie die ständige Musikberiesung.

Während Midway den Parkraum vor allem vermieten will, geht der New Yorker Makler Howard Pronsky erheblich weiter. 1983 kaufte er einen Backsteinbau im Stadtteil Brooklyn. Er setzt



Welcher Autofahrer wünschte sich am Ende einer schmalen Sackgasse zum Wenden nicht eine Drehscheibe? Dieser Wunsch wurde im Zentrum von Basel Wirklichkeit – eine nachahmenswerte Einrichtung. Foto: autopress

te Fensterscheiben ein und beauftragte Maler. Seit Dezember 1986 verkauft Pronsky Einstellplätze in seinem „Garage-Condominium“.

Hohe Kosten werden akzeptiert

30000 bis 34000 Dollar kassiert der Unternehmer pro Stück. Hinzu kommen noch 147 Dollar pro Monat Unterhaltskosten. Dafür muß jeder Wagen nur noch am Eingang abgegeben werden. Angestellte des Parkhauses fahren ihn auf den gekauften Parkplatz.

Pronsky traf in eine Marktlücke

100 seiner Plätze sind bereits verkauft. Die hohen Preise schrecken nicht ab. Das liegt unter anderem an den fleißigen Politessen, die jedem Falschparker ein 30-Dollar-Strafmandat unter den Scheibenwischer klebmen.

Längst hat Pronskys Beispiel Schule gemacht. Zahlreiche Eigentums-Parkhäuser entstanden in den vergangenen Jahren. In Boston zahlen Käufer bis zu 120 000 Dollar für einen 10 Quadratmeter großen Einstellplatz.

Amsterdam, 27.-29. April 1988

European Parking Congress

Die European Parking Association veranstaltete parallel zur Fachmesse für Verkehrstechnik, der „INTERTRAFFIC '88“, in Amsterdam ihren 3. Parkhauskongreß. Zum Thema „Park and Go“ kamen Dozenten und Fachleute aus den USA, Frankreich, Österreich, der Schweiz, aus Schweden, Spanien, Deutschland und aus dem Gastgeberland Niederlanden zu Wort. Wir haben den Kongreß besucht und möchten Ihnen einen kurzen informativen Überblick geben.

Parkhäuser – eine absolute Notwendigkeit zur Entlastung der Innenstädte

Prof. Dipl. Ing. Hakkesteegt von der TH Delft in Holland wies in seinem Referat auf die Bedeutung der Innenstadt hin. Sie sei mehr als nur Teil einer Stadt, sie sei das „Herz des städtischen Gemeinschaftslebens“. Daher müsse sie eine attraktive Gestaltung aufweisen, und die in ihr getroffenen Maßnahmen hätten meist Bedeutung für die gesamte Region. Das Parkproblem der Innenstadt stehe in direktem Zusammenhang zur Attraktivität dieses Bereiches und könne durch eine restriktive Parkpolitik nicht gelöst werden.

Die Masse des ruhenden Verkehrs terrorisiere den öffentlichen städtischen Raum. Eine Parkregelung müsse daher davon ausgehen, daß stillstehende Fahrzeuge in Parkhäusern und Tiefgaragen besser aufgehoben sind als auf den Straßen. Und die Parkgebühren in der Innenstadt müßten so festgesetzt werden, daß das Abstellen in Parkgaragen auch billiger sei als auf der Straße.

Zur Realisierung zweckmäßig angeordneter Parkhäuser sollten die Behörden einen wesentlichen Beitrag leisten: sowohl in der Planung wie in der ordnungspolitischen Durchführung, die nicht nur von wirtschaftlicher Betreuung ausgehen dürfe. Da Parkhäuser nichts anderes als verlängerte Arme der Autobahnen und großen Zubringerstraßen zu den Großstädten seien, sollte die Finanzierung nicht nur Sache der Kommunen sein, sondern auch vom Bund subventioniert werden.

Die Systemwirkung von Parkgaragen

Prof. Dr. Knoflacher von der TU Wien geht noch einen Schritt weiter: In Wien wurde festgestellt, daß in Gebieten, in denen bereits vor 10 Jahren verstärkte Parkprobleme erkennbar waren, heute ein deutlicher Strukturverlust eingetreten ist. Die Wohn- und Geschäftsraumattraktivität leidet unter Parkproblemen in dem Maße, daß eine Verlagerung in andere Gebiete mit besseren Möglichkeiten stattfindet.

Der Dozent erläutert dies folgendermaßen: die Systemwirkung von Garagen bestehe bei weitem nicht nur in der Lagerung von Fahrzeugen, sondern in ihrem Einfluß auf Wirtschaft, Verkehrspolitik, Ökologie und Städtebau als wichtigste Faktoren. Garagen seien nicht nur Bauten, sondern wichtige integrative Systemteile für die sie umgebende Struktur und den umliegenden Straßenraum. Als Substitutionsbauten böten sie die Möglichkeit, Oberflächenparken zu vermeiden, als Komplementärbauten, Kaufkraft und Arbeitsplätze auch in dichtbesiedelten Gebieten zu erhalten.

Ökologische Effekte von Garagen unterliegen oft einer einseitigen Beurteilung. Man bemängelt die Konzentration von Abgasen in Garagenbauten und übersieht dabei die mögliche Vermeidung von Parkplatzzuchfahrten und Verkehrsunfällen sowie die Verbesserung der städtebaulichen Situation.

Falsche Beurteilung und Ablehnung von Garagenbauten zeuge von fehlender „Verkehrs- und Umwelthygiene“, denn dem Selbstverständnis mehrgeschossigen Wohnes müsse das Selbstverständnis mehrgeschossigen Parkens folgen.

Die Erreichbarkeit des Parkhauses sei natürlich auch ein ganz wesentlicher Punkt für die Akzeptanz der Parkmöglichkeit. Der Parkplatzzuchverkehr zeigt, daß Kunden für eine Zielnähe von

300 m bereits 10 Minuten Zeitaufwand für die Suche nach einem Parkplatz auf sich nehmen. Die Attraktivität des Umfeldes der Parkmöglichkeit trage entscheidend dazu bei, daß größere Fußwege zum Ziel in Kauf genommen werden und die Parkhausmöglichkeiten genutzt werden.

Zum Schluß griff Prof. Knoflacher noch ein Thema auf, das bei vielen Vorträgen des Kongresses wiederkehrte:

Forderung nach einer besseren Garagenarchitektur

Die meisten Fachleute waren sich darüber einig, daß die Erfüllung folgender Verbesserungsvorschläge die Akzeptanz von Garagenbauten steigern könnte:

- weiße bzw. helle Farbgestaltung
- stützenfreie Innenarchitektur,
- komfortable Rampen und Zufahrtswege
- ausreichende Beleuchtung und
- attraktive Orientierungssysteme

Alte, dunkle Parkhäuser müßten nach den heutigen Anforderungen saniert werden, meinte auch W. Hartmann, Vorsitzender der EUROPEAN PARKING ASSOCIATION zum Thema „Frauenparkplätze“. Wir könnten es uns bei der bestehenden Parkplatznot nicht leisten, Parkplätze für Frauen zu reservieren, die möglicherweise trotz eines Bedarfs durch männliche Verkehrsteilnehmer leerstehen. Vielmehr müsse das Parkhauskonzept insgesamt frauenfreundlich gestaltet werden. ●

IMPRESSUM

Parklücke erscheint in zwangloser Folge als kostenlose Hauszeitschrift der Firma

OTTO WÖHR GMBH
AUTO PARKSYSTEME
Postfach 11 51
71288 Frielolzheim
Telefon (0 70 44) 46-0
Telefax (0 70 44) 4 61 49

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 „Parklücke“ und unseren Prospekt „Die Kunst des Parkens“, auf Wunsch auch weiterführende Informationen sowie Planungsunterlagen und ein Kostenangebot, wenn Sie uns Ihr Bauvorhaben mitteilen.



„Noch zwei Minuten – dann hab ich Dich...“
Aus: SÜDDEUTSCHE ZEITUNG
Zeichnung: Ernst Hürlimann