

DIE PARKLÜCKE

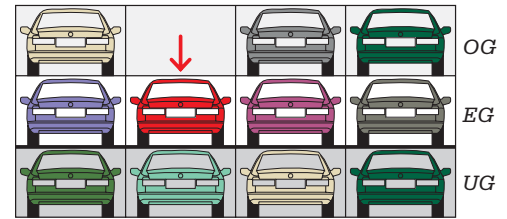
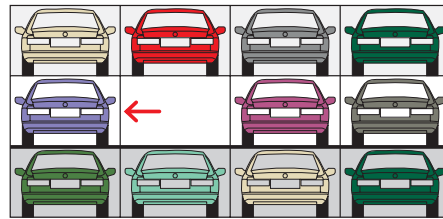
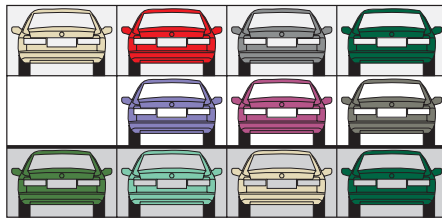
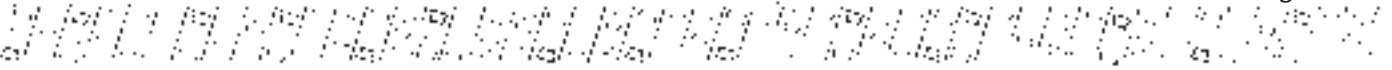
PARKLÜCKE schließt die Lücke im Wissen über modernes Parken und neuzeitliche Parksysteme
PARKLÜCKE ist ein periodischer Informationsdienst der Otto Wöhr GmbH in D-71288 Friezheim

12 | Aug
1994



So schön kann Parken aussehen: Dieser hellerleuchtete, attraktive Glaspavillon zeigt, wie sich technische Lösungen für platzsparendes Parken und Ästhetik miteinander verknüpfen lassen. Ansprechender können 5 Autos wohl kaum untergebracht werden, als in dieser Turmvariante des automatischen Parksafe 580 auf dem Wöhr-Firmengelände in Friezheim. Sie brauchen Ihren Wagen nur auf der bereitstehenden Plattform im Einfahrbereich abzustellen und auszusteigen – alles andere geschieht von selbst: Sanft und sicher bringt ein Vertikalförderer Ihr Fahrzeug auf einen der seitlich angeordneten Stellplätze und holt es ebenso zuverlässig wieder zurück. Mit Fernbedienung oder codiertem Schlüssel werden diese Funktionen in Gang gesetzt, wobei dieses Parksystem nicht nur, wie hier gezeigt, als Turm, sondern auch unterirdisch

als Schacht, oder auch als Kombination von beidem, als Schacht/Turm-Version mit ebenerdigen Einfahrbereich, gebaut werden kann. Bis zu 12 Etagen machen die Unterbringung von 24 Fahrzeugen möglich – sicher nicht die billigste Lösung, aber überall dort sinnvoll, wo wegen der knappen und teuren Grundfläche auf die in herkömmlichen Parkhäusern notwendigen Treppen, Rampen und Fahrgassen verzichtet werden muß. In vielen Ortskernen und Stadtzentren ist bei Neubau- und Sanierungsobjekten oft keine andere Lösung denkbar. Und auch der zusätzliche Vorteil – das sichere Parken, der Schutz vor unbefugtem Zugriff, vor Kriminalität und Vandalismus – wird in Zukunft immer mehr an Bedeutung gewinnen. Das neue Glashaus in Friezheim bei Stuttgart kann jederzeit nach Anmeldung bei der Otto Wöhr GmbH besichtigt werden.



Das ist das Schöne am Combilift 543: jeder kann jederzeit ein- und ausfahren – wer im Weg steht, wird einfach beiseite geschoben. Deshalb bleibt in der Einfahrtsebene stets ein Stellplatz leer. Das erste Bild verdeutlicht das Problem: der rote Wagen soll ausgefahren werden, kann aber wegen dem blauen Wagen, der sich darunter befindet, nicht abgesenkt werden. Das mittlere Bild zeigt, wie der blaue Wagen zur Seite geschoben wird. Nun ist der Platz leer und der rote Wagen kann, wie das dritte Bild zeigt, abgesenkt und ausgefahren werden.

S T A P E L N
ZUSAMMENRÜCKEN
S T A P E L N

Die neue Generation des Combilifts 543 bietet komfortables und flächenschonendes Parken

Der Combilift 543 ist, wie der Name schon sagt, eine Kombination aus Stapeln und Zusammenrücken, also aus Hebeteknik und Horizontalverschiebung. Er erlaubt das unabhängige Parken auf drei Ebenen mit Grube – mit nur einer Fahrgasse, die sich auf der Einfahrtsebene befindet. So können auf der Grundfläche fast dreimal mehr Autos untergebracht werden, als dies bei herkömmlichem Parken möglich wäre.

geparkt werden. Die empfehlenswerte Begrenzung nach oben ist der 10er-Raster für 29 Fahrzeuge; sind mehr Stellplätze vorgesehen, können mehrere Systeme aneinandergereiht werden.

sich das Fahrzeug, das den Combilift verlassen soll, auf der Einfahrtsebene befindet. Das Querverschieben erfolgt mit einer Geschwindigkeit von ca 10 m/min, das Heben und Senken mit 4 m/min.

Das Prinzip des Combilifts 543: ein Rastersystem

Das System hat keine zentrale Einfahrt, sondern einen Leerplatz in der Einfahrtsebene (EG), der an jeder Position die direkte Zufahrt zu jedem Stellplatz ermöglicht. Darum gibt es in der Einfahrtsebene stets einen Stellplatz weniger als in der oberen (OG) oder unteren (UG) Ebene. Auf einer Fläche, die für fünf konventionelle Parkplätze reichen würde, sind im Obergeschoß fünf, auf der Einfahrtsebene vier und im Untergeschoß wieder fünf, insgesamt also 14 Stellplätze, möglich. Auf eine einfache Formel gebracht: auf einer Fläche für x konventionelle Stellplätze ermöglicht der Combilift 543 dreimal x Stellplätze minus 1 Stellplatz (3x - 1).



Der Vorteil des Rastersystems: Die Combilifte können aneinandergereiht werden. Auf dem Bild sehen Sie zwei Combilifte nebeneinander.

Funktion

In der Einfahrtsebene (EG) werden die Stellplätze nur horizontal verschoben.

In der oberen (OG) und unteren (UG) Ebene werden die Stellplätze nur vertikal bewegt, also gehoben oder abgesenkt:

- Ein im OG angewählter Stellplatz wird abgesenkt, sobald der im EG befindliche Leerplatz unter ihm bereitsteht
- Eine im UG angewählte Plattform wird gehoben, wenn der Leerplatz im EG über ihr bereitsteht

Die Plattformen im OG und UG sind an Ketten aufgehängt und werden durch einen Getriebemotor (1,5 kW) bewegt. Die Plattformen im EG laufen auf Schienen und werden durch einen mitfahrenden Antrieb (0,09 kW) verschoben.

Die Zugriffszeiten sind sehr attraktiv: es dauert höchstens 1 Minute, bis

Standard- und Komfortlösungen

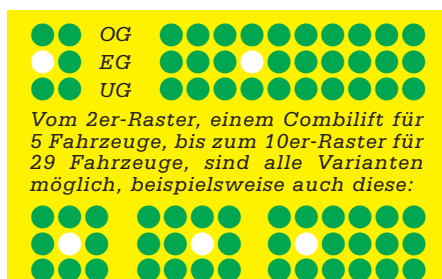
Schon in der Standardausführung bietet der Combilift 543 hohen Komfort: die Plattformen sind waagrecht befahrbar und erlauben müheloses Ein- und Ausparken, die lichte Höhe von 1,77 m im Einstiegsbereich ermöglicht dem Fahrer bequemes

3x - 1

Diese Formel sollte man sich merken: Mit ihr berechnet man, wieviel Stellplätze in einem Combilift 543 generell untergebracht werden können.

Ein- und Aussteigen und Begehen der Plattform. Grubenlänge (5,70 m), Plattformbreite (2,30 m) und Plattformbelastbarkeit (bis zu 2 Tonnen) machen es möglich, alle üblichen auf dem Markt befindlichen Personenkraftwagen bis zu anderthalb Meter Höhe abzustellen.

In der Komfortausführung stehen im Einstiegsbereich sogar 2,10 m lichte



Höhe zur Verfügung, im EG können deshalb Fahrzeuge bis 2 m Höhe, im OG und UG bis 1,75 m Höhe parken.

Die variablen Höhen-, Längen und Grubenmaße machen den Combilift 543 überaus vielseitig verwendbar, Familien- und Freizeitfahrzeuge mit Dachaufbauten lassen sich ebenso abstellen wie die großen Reiselimousinen der Mercedes-S-Klasse oder der BMW-7er-Reihe, vorausgesetzt natürlich, die richtige Combiliftvariante wird gewählt. Sonderlösungen bieten Grubenlängen von 5,90 m, Plattformbreiten bis 2,50 m und eine Plattformbelastung bis 2,3 t. Daneben sind – etwa für den ausländischen Markt – auch Ausführungen mit reduzierten Längen-, Breiten und Höhenmaßen lieferbar.

Oberflächenschutz

Langjährige Erfahrungen führen zu einer ständigen Verbesserung der Korrosionsschutzmaßnahmen in jenen Bereichen, auf die es ankommt, um den Parksystemen eine lange Lebensdauer zu sichern. Alu-Zinkbleche, ein besonders hochwertiges, verzinktes Material aus Schweden (mit NA 275 g/qm), bilden die befahrbaren Plattform-Oberflächen. Gegen geringen Aufpreis können die Fahrbleche auch feuerverzinkt nach DIN 50976 geliefert werden (vgl. Zubehörliste 2.1).

Die Seitenwangen werden aus feuerverzinktem Blech nach DIN 17162 mit NA 275 g/qm hergestellt. Die Stahlbauteile, beispielsweise die Ständer,

werden sandgestrahlt, dann mit Zinkstaubfarbe (auf Polyurethanbasis, 60 my Dicke) und anschließend mit 60 my Trockenfilmdicke deckbeschichtet (auf einer eisenglimmerhaltigen Polyurethanbasis, braunrot, dem Farbton RAL 3011 entsprechend).

Maßnahmen gegen Körperschallübertragung

Der Combilift 543 besitzt Kettenantrieb, dessen Körperschallniveau wesentlich niedriger ist als das der hydraulisch betriebenen Parksysteme. So erfüllt der Combilift bei einem bauseitigen Schalldämmmaß von mindestens R'_w 55 dBA zwischen Tiefgarage und darüberliegenden Aufenthaltsräumen die DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau).

Bedienung und Wartung

Die Stellplätze werden normalerweise mit einem codierten Schlüssel angewählt. Das Fahrzeug, das den Combilift verlassen soll, wird dann automatisch zur Einfahrtsebene befördert. Sobald es dort ist, entriegelt sich automatisch das Tor und kann geöffnet werden. Natürlich können die Parksysteme auch mit Magnetkarten bedient werden oder mit Schlüsseln, die zur Hausschließanlage gehören, wenn die Bedientableaus bauseitig mit Profilhalbzylindern versehen werden.

Die eleganteste und komfortabelste Lösung bietet die Fernbedienung in Verbindung mit elektrisch betriebenen



So einfach ist das Parken: Man entriegelt das Tor mit einem codierten Schlüssel, einer Magnetkarte oder – ohne den Wagen verlassen zu müssen – mit einem Minisender. Ist das Tor offen, fährt man seinen Wagen auf die stets waagerechte Plattform. Erst wenn man das Tor wieder geschlossen hat, wird das Fahrzeug angehoben oder abgesenkt.

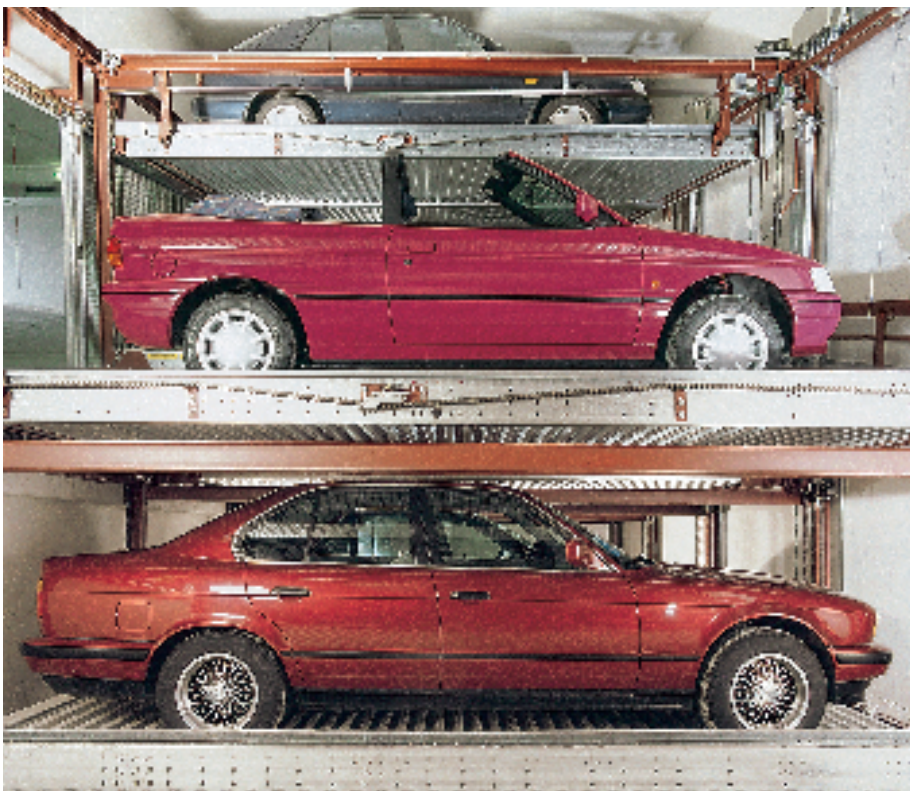
nen Toren: ein Knopfdruck aus dem Auto genügt in diesem Fall, um die Plattform bereitzustellen und das Tor zu öffnen.

Das Leuchtdisplay dient der Bedienungsführung: ähnlich wie bei einem Geldautomaten ist jeweils der nächste Schritt ablesbar. Sollte wirklich einmal ein Störfall eintreten, erfährt der Benutzer, was er zu tun hat. Unter Umständen kann er oder der herbeigerufene Hausmeister mit Hilfe dieser Informationen auch den Störfall selbst beheben.

Wöhr verfügt in Deutschland und in anderen Ländern über ein flächendeckendes Wartungs- und Kundendienstnetz und empfiehlt, den Combilift 543 in halbjährlichen Intervallen von seinen Fachleuten warten zu lassen.

Sicherheit und Tore

Der Combilift 543 wurde nach den Anforderungen der VdTÜV-Merkblätter konzipiert und erfüllt damit die vom TÜV geforderten Sicherheitsmaßnahmen. Die Plattformen



Auf diesem Bild sieht man sehr genau die mittlere Ebene mit dem noch geöffneten Tor, die obere und die untere Ebene. Das Einfahren ist so einfach wie das Parken auf einem herkömmlichen Stellplatz.

der OG-Ebene sind in der oberen Stellung elektromagnetisch verriegelt, die der UG-Ebene sind im angehobenen Zustand ebenfalls gesichert. Ein patentiertes Kettensystem verhindert ein ungewolltes Absenken der Plattform, selbst dann, wenn eine Kette brechen sollte. Die Plattformen



Wöhr bietet sowohl für den Außen- als auch für den Innenbereich Tore mit den verschiedensten Füllungen an, entweder als Handschiebetore oder mit elektrischem Antrieb



Die Plattformen hängen an Trageketten und werden in angehobener Stellung durch eine elektromagnetische Verriegelung gesichert.

hängen an Trageketten und werden zusätzlich noch an Zwangslaufketten geführt. Die Trageketten werden durch Endschalter auf Bruch und Durchhängen überwacht.

Aus Sicherheitsgründen schreibt der TÜV einen Torabschluß vor, um eine Absturzgefahr im Einfahrtsbereich auszuschließen. Deshalb werden die Tore elektromechanisch verriegelt und können nur über die Steuerung entriegelt werden, wenn die Plattform zum Einfahren bereit steht.

Von den verschiedenen Torarten, die Wöhr für sein System anbietet, eignen sich die Tore mit Gitterfüllung vor allem für Tiefgaragen, da sie einen guten Luftaustausch möglich und den Verschiebeprozess sichtbar machen. Tore mit Sickenblech- oder Fichtenholzfüllungen bieten sich eher für den Außenbereich an. Sie alle sind mit elektrischem Antrieb erhältlich, in der Standardausführung werden sie als Handschiebetore angeboten.



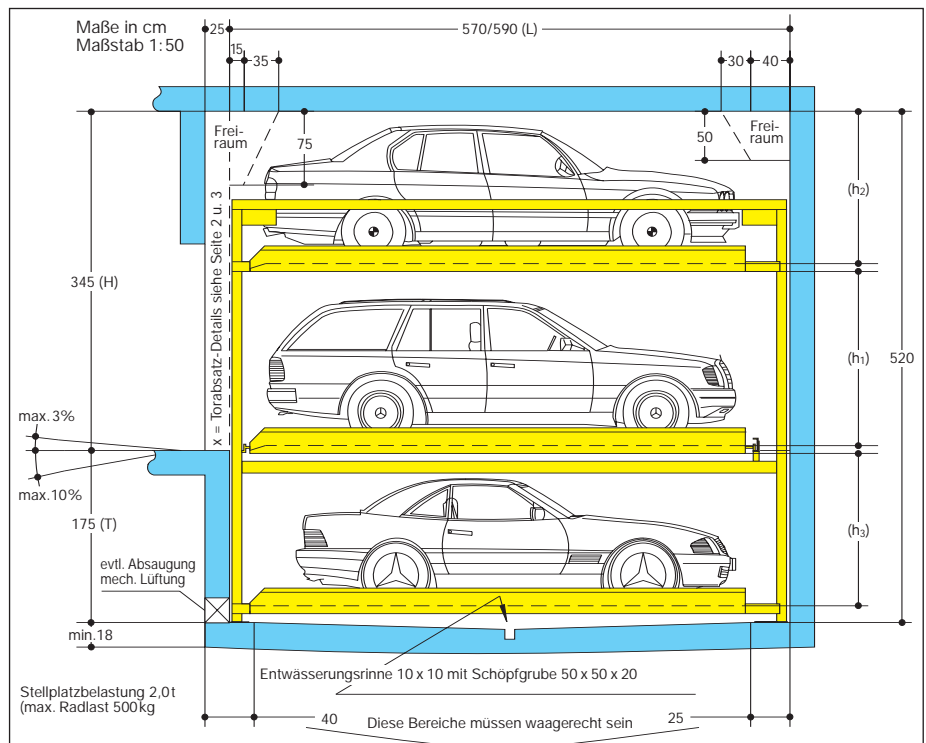
Durch Heben und Senken und seitliches Verschieben kann jedes Fahrzeug innerhalb von 1 Minute zum Ausfahren bereitgestellt werden.

Der Combilift 543 gehört zu den automatischen Wöhr-Parksystemen und bietet, wie gesagt, bereits in der Standardausführung hohen Komfort. Fernbedienung und elektrische Schiebetore machen ihn noch benutzerfreundlicher. Er eignet sich besonders für einen gleichbleibenden Benutzerkreis in Quartiersgaragen und Bürogebäuden und in höherwertigen Wohngebäuden. Sein großer Vorzug ist das kompakte, flächenschonende Parken mit nur einer Fahrgasse

für drei Parkebenen. Der Anteil der Verkehrsfläche pro Stellplatz ist daher viel geringer als bei konventionellen Planungen, da die Rampen und die weiteren zwei Fahrgassen, die zum Erschließen konventioneller Parkebenen notwendig wären, entfallen – eine zukunftsweisende Entwicklung in einer Zeit, in der die Grundflächen immer kostbarer werden und deshalb die Autos immer platzsparender untergebracht werden müssen.

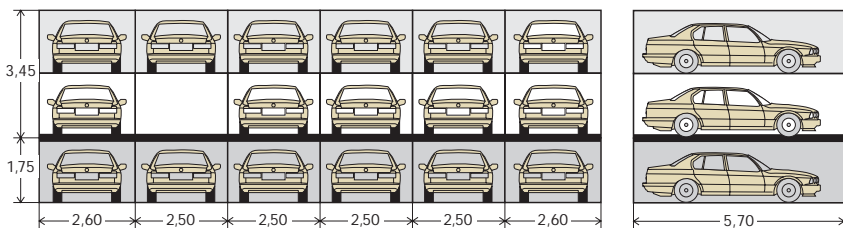


In der Tiefgarage des Hotels Central in der Nähe von München hat Wöhr Combilifte für insgesamt 65 Fahrzeuge installiert. Da die Grundstückspreise immer höher werden, wollte man möglichst wenig Raum für Fahrgassen vergeuden, wie sie in herkömmlichen Tiefgaragen nötig sind.

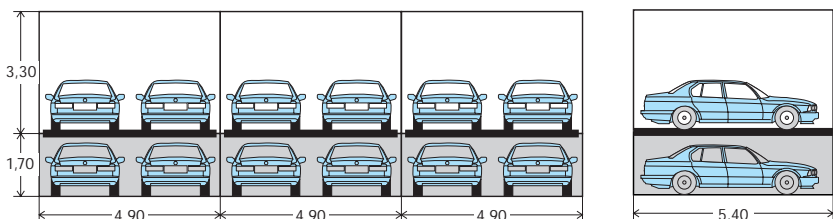


Vergleich Combilift 543 – Parklift 422

Der Combilift 543 ist nur 20 cm höher*, bietet dafür aber 3 Stellplatzebenen auf gleicher Grundfläche



Combilift 543 6er-Raster = 17 Pkw; 15,20 x 5,20* x 5,70 = 450,53 m³ : 17 = 26,50 m³/Stellplatz



Parklift 422 3 x 4 = 12 Pkw; 14,70 x 5,00* x 5,40 = 396,90 m³ : 12 = 33,08 m³/Stellplatz

	Combilift 543	Parklift 422
Anzahl der Stellplätze	17	12
Grundfläche pro Stellplatz	5,10 m ²	6,62 m ²
Umbauter Raum pro Stellplatz	26,50 m ³	33,08 m ³
Plattformabstand beim Einparken	1,77 m	1,54 m ^(a)
max. Pkw-Höhen oben	1,50 m	1,50 m
Mitte	1,70 m ^(b)	—
unten	1,50 m	1,50 m
Durchschnittl. Kosten pro Anlagenstellplatz	14.000 DM	4.800 DM
Toranteil	1.300 DM	—
Umbauter Raum (280 DM/m ³)	7.400 DM	9.300 DM
Durchschnittl. Nettobetrag	22.700 DM	14.100 DM

^(a) auf der unteren Plattform
^(b) geeignet für höhere Fahrzeuge (z.B. Minivan) und Fahrzeuge mit Dachaufbauten

Wenn es darum geht, möglichst viele Stellplätze auf begrenztem Raum unterzubringen, stehen meist der Parklift 422 und der Combilift 543 zur Diskussion. Ohne Frage ist der Combilift

ein modernes Raumwunder – kein anderes Wöhr Parksystem bietet so viel Stellplatz auf so wenig Raum, selbst der Parklift 422 nicht (s. Tabelle). Was darüberhinaus den Combilift 543 vom

Parklift 422 unterscheidet, sind seine verriegelbaren Tore und seine Steuerung durch codierte Schlüssel, die dem Benutzer nur den Zugriff auf sein eigenes Fahrzeug erlauben.

Neue Planungshilfe für Architekten

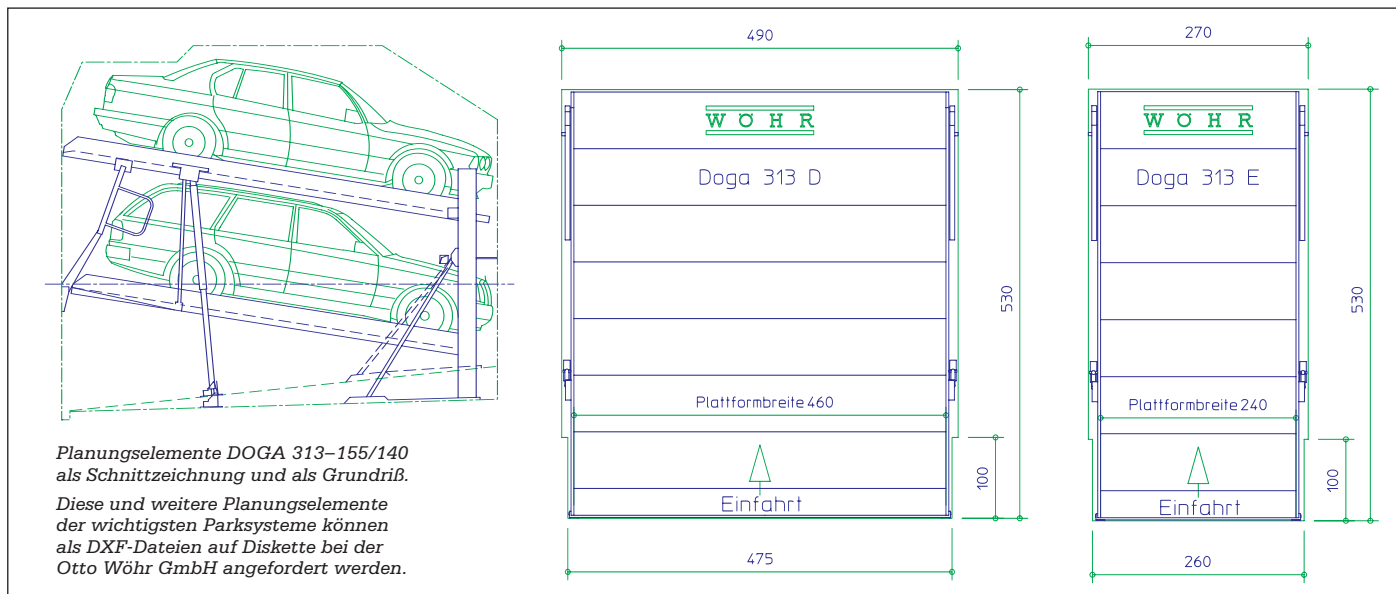
Wöhr-Parksysteme jetzt auf CAD-Diskette

Für Architekten, die in ihrer Planung mechanische Parksysteme sichtbar machen wollen, hält Wöhr eine Diskette für CAD-Systeme parat, mit der jetzt die wichtigsten Wöhr-Parksysteme (Doga 313, Parklift 402 und 422, Combilift 541, 542, 543) als Schnittzeichnung und als Grundriß zur Verfügung stehen.

Um sicher zu sein, daß die Diskette mit den verschiedenen von den Architekten benutzten Systemen kompatibel ist, führte Wöhr bei den Herstellern von Architektur-Software eine Marktstudie durch, die beispielsweise dazu führte, daß die Dateien im DXF-Schnittstellenformat, das heute in erster Linie verwendet wird, dar-

gestellt werden. Und damit diese Planungshilfe auch wirklich von den Architekten angenommen wird und die einzelnen Zeichnungselemente von ihnen problemlos in die CAD-Zeichnungen eingefügt werden können, hat Wöhr die Diskette in Zusammenarbeit mit Architekten entwickelt und in einer umfassenden Begleit-

schrift jeden denkbaren Problemfall behandelt. Außerdem steht dem Anwender ein telefonischer Beratungsservice unter der Leitung von Herrn Fischer, einem CAD-Profi, Telefon (070 44) 46-127, zur Verfügung. Die Diskette kann bei der Otto Wöhr GmbH in Frielzheim gegen eine Schutzgebühr von 20 DM angefordert werden.



Planungselemente DOGA 313-155/140 als Schnittzeichnung und als Grundriß. Diese und weitere Planungselemente der wichtigsten Parksysteme können als DXF-Dateien auf Diskette bei der Otto Wöhr GmbH angefordert werden.

Wenn heute von den Grenzen des Autoverkehrs gesprochen wird, geht es vor allem um die Kapazitätsgrenzen der Infrastruktur und um die Belastungsgrenzen der Ökosysteme. Bei der Verstopfung wird oft gesagt, daß das Auto an seinem Erfolg ersticke; Kritiker pflegen dann zu ergänzen, daß es auch die Städte erstickt. Die mitteleuropäische Stadt ist mit den Verkehrsmengen überfordert; um jederzeit freie Zugänglichkeit für alle Autos zu gewährleisten, müßte so viel Stadtfläche in

nicht höher als der Umfang ihrer Erzeugung sein. Der Umfang der Nutzung endlicher Energien darf nicht den Aufwand übersteigen, mit dem erneuerbare Energieträger entwickelt werden. Und die Schadstoffemissionen dürfen nicht die Assimilationskapazität der Ökosysteme überfordern.

Patentlösungen gibt es nicht

Wie kann nun aber unser Wohlstand mit Nachhaltigkeit in Einklang gebracht werden? Und wie wird der Weg dorthin mehrheitsfähig? Patentlösun-

Distanzüberwindungen ist sie gerichtet, sondern auf Vielfalt der Raumnutzungen. Nicht mehr Kilometer in weniger Zeit sind das Ziel, sondern mehr Aktivitätsmöglichkeiten in einer ökologisch und sozial intakten Umgebung.

Diese Überlegungen greifen weit über das Jahr 2000 hinaus. Dennoch haben sie heute ihre Berechtigung, denn wir werden die langfristigen Herausforderungen nur bewältigen können, wenn die Grundlagen für eine Wende jetzt angepackt werden. Planer und Politiker wären nun allerdings überfordert,

Mobilität ist mehr als nur Verkehr

Lösungsansätze für den Zielkonflikt zwischen Verkehr und Umwelt

Von Rudolf Petersen und Ernst Ulrich von Weizsäcker

Straßenraum umgewandelt werden, daß das Gesicht und die Struktur dieses Stadttypus verlorengehen. Das amerikanische flächenhafte Stadtmodell wäre allerdings auch dann keine Lösung, wenn wir erheblich geringere Siedlungsdichten hätten; auch dort ersticken die Ballungsräume im Verkehr.

Die Grenzen des Systems

Zur Überforderung der Umwelt durch den Verkehr gibt es ganze Bibliotheken; wir wollen die Beschreibungen von Waldschäden, Ernteschäden und Gewässerschäden, von Erkrankungen der Atemwege und von Allergien durch Stickoxyde, von Landschaftszerschneidung und von Verstärkung des Treibhauseffektes hier nicht wiederholen. Unerwähnt bleibt oft, daß der Verkehr auch „Schmiermittel“ für nichtverkehrliche Umweltzerstörungen ist, wie den Abtransport von Urwaldprodukten, die „Erschließung“ der Alpen und anderer ökologisch gefährdeter Gebiete oder die Aufbrechung der Nährstoffkreisläufe in der Landwirtschaft. Niemand bestreitet mehr, daß der Verkehr zu einer der größten Quellen der Umweltzerstörung geworden ist.

Es geht also um die Grenzen unseres Mobilitätssystems. Mit Technikeinsatz allein sind die Probleme nicht zu lösen. Selbst die Verwendung von Wasserstoff beispielsweise, der sehr langfristig an die Stelle der fossilen Energieträger treten könnte, ist wegen der Auswirkungen von Wasserdampfemissionen in der Stratosphäre auf das Klima als Flugzeug-Treibstoff umstritten.

Welche grundsätzlichen Ziele gilt es zu verfolgen? Spätestens seit dem Erdgipfel von Rio im Jahre 1992 ist das Prinzip der *sustainability*, der Nachhaltigkeit von Entwicklung, akzeptiert. Langfristig heißt Nachhaltigkeit in den Werten des Weltbank-Beraters Herman Daly: *Der Umfang der Nutzung erneuerbarer Energieträger darf*

gen gibt es nicht. Am Wuppertal Institut verfolgen wir zwei Ansätze: erstens eine dramatische Erhöhung der Ressourceneffizienz, insbesondere der Energieeffizienz; erreicht wird diese durch Technik sowie durch Verlagerung von Innovationskräften von der Angebotsseite auf die Nachfrageseite; Dienstleistungen, nicht Produkte stehen dann im Mittelpunkt. Zweitens neue Wahrnehmungen und neue Messungen des Wohlstands; Verkehrsunfälle, die bekanntlich das Bruttosozialprodukt zu steigern pflegen, sollen als Schaden, nicht als Nutzen gemessen werden.

Die Rio-Forderung des nachhaltigen Wirtschaftens gilt es nun systematisch auf den Verkehr anzuwenden. Im Grünbuch der Europäischen Kommission mit dem Titel „*A Community Strategy for Sustainable Mobility*“ wird der Begriff der Nachhaltigkeit auch auf den Verkehr angewendet. Allerdings wird er noch kaum mit Taten ausgefüllt.

Wollen wir Taten sehen, so müssen wir die Nachhaltigkeit konkretisieren. Hierzu sollten etwa die nachstehenden Forderungen gehören:

□ Umschichtung des Pkw-Bestandes hin zu extrem effizienten Fahrzeugen mit Energieverbräuchen unter drei Liter pro 100 Kilometer. Solche Autos wären leichter und langsamer als die heutigen;

□ Reduktion der durchschnittlichen Verkehrsdistanzen durch planerische Nutzungsmischung und -verdichtung, aber auch zum Beispiel durch Nutzung der Telekommunikation;

□ Vernetzung und Stärkung von regional orientierten Wirtschaftskreisläufen, dadurch Verringerung der Transportnotwendigkeiten besonders bei geringwertigen Produkten.

Mobilität kann nicht nur durch physischen Verkehr realisiert werden, es gilt vielmehr, neue Verhaltensoptionen zu öffnen. Nicht auf schnelle

zu entscheiden, welche Verkehrsaktivitäten im einzelnen mit welchen Fahrzeugen stattfinden. Natürlich muß es Abgasgrenzwerte und kann es Flottenverbrauchsregulierungen geben, sind niedrigere Tempolimits und eine Güterverkehrspolitik nach dem Beispiel der Schweiz nützliche Schritte. Sie sind aber nicht ausreichend, um einen grundsätzlichen Strukturwandel herbeizuführen. Das kann nur der Markt regeln. Aufgabe der Politik ist es, dafür die geeigneten Rahmenbedingungen zu setzen.

Der Weg zum Ziel

Eine ökologische und sozial optimierte Abgabenreform sollte hier im Mittelpunkt stehen. Straßenbenutzung und der Verbrauch unwiederbringlicher Rohstoffe müssen langsam sozial- und wirtschaftsverträglich verteuert werden, während die Abgabenlast auf dem Faktor Arbeit dringend gesenkt werden muß. Mit einer Abgabensteigerung, die Treibstoffe und andere Umweltbelastungen jährlich um fünf Prozent teurer macht und die Arbeit entsprechend billiger, hätten wir einen Pfad, bei dem technischer Fortschritt und die Fortentwicklung der Infrastruktur mit dem Preis Schritt halten können: Die Mobilität würde in keinem Jahr teurer, aber der skizzierte Strukturwandel wurde durch die Marktkräfte herbeigeführt.

Prof. Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker ist Präsident des Wuppertaler Instituts für Klima, Umwelt und Energie. Dr. Rudolf Petersen ist Direktor der Abteilung Verkehr dieses Instituts. Ihren Beitrag auf dieser Seite entnahmen wir der Verlagsbeilage „Verkehr 2000“ der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 7. Juni 1994. Das Institut befaßt sich u.a. mit der Analyse und Prognose der Verkehrsentwicklung und zeigt Wege auf, die aus dem Chaos des Verkehrs herausführen und seine ökologischen Folgen minimieren können.



Bitte denken Sie nicht, die Frage „Was ist schöner?“ sei längst zugunsten der modernen Wöhr-Parksysteme beantwortet! Gewiß ist es eine feine Sache, einfach eine Magnetkarte einzuschieben und sein Auto ferngesteuert verschwinden zu lassen. Aber auch das Garderobeparken hat seine Reize. Doch das gibt's nur in Amerika. Warum? Dieser Bericht geht dieser Frage nach.

Was ist schöner: Garderobeparken oder Parken à la Wöhr?

Das „Valet Parking“ ist in den USA die beliebte und mondäne Art, sein Auto von der Straße zu schaffen

In amerikanischen Filmen sieht man es immer wieder: Man(n/Frau) fährt vor und gibt mit nonchalanter Geste den Zündschlüssel einem uniformierten jungen Mann, der sich damit dienstbeflissen ans Steuer setzt und den Wagen wegfährt. Wohin? Das interessiert kaum. Irgendwo in der Nähe wird er ihn schon unterbringen. Jedenfalls genügt später nur ein Wink (und ein Trinkgeld), und der junge Mann, „Valet“ genannt, holt das Auto wieder zurück. Sieht so wirklich das ideale Parken aus?

In New York beispielsweise stehen sie noch immer vor den luxuriösen Gebäuden, den Vier- und Mehrsternhotels und Nobelrestaurants, den feinen Appartementshäusern und den glitzernden Malls: jene „Valets“ (früher nannte man so die Kammerdiener), die einem die meist mühselige Suche nach einer Parklücke ersparen. Obwohl sich so viele Gewohnheiten und Gepflogenheiten aus dem amerikanischen Alltagsleben bei uns eingebürgert haben, konnte der „Valet“ hierzulande doch nicht heimisch werden. Warum eigentlich? Schließlich gibt es auch bei uns unzählige Leute, die sich für diesen Job eignen würden.

Einer der Gründe mag zweifellos das soziale Netz sein, das in den USA keineswegs so eng geknüpft ist wie bei uns. Hinzu kommt, daß die Amerikaner die sozialen Fakten ganz anders bewerten

als wir. „Arbeitslosigkeit“ und „Arbeit haben“ sind weit mehr eine Frage der Eigenverantwortung und Eigeninitiative, nicht so sehr eine Sache des Staates und seiner Bürokratie.

Dies mag wohl auch der Grund sein, warum sich in Amerika der gewöhnliche Dienstleister in ganz anderem Maße um den Kunden bemüht und warum es überall in den großen Supermärkten Packer gibt, die dem Kunden helfen, die eingekauften Waren zum Auto zu bringen, warum der Service auch in so vielen einfachen Restaurants so viel freundlicher ist als bei uns, warum es überall Schuhputzer gibt, überall Dienstmänner und Kofferträger, obwohl auf jedem Bahnhof und Flughafen, ebenso wie bei uns, genügend Rollwägelchen zur Selbstbedienung herumstehen. Die Pizza frei Haus ist ebenso selbstverständlich wie der freundliche

Tankwart, der die Scheibe sauber macht und nach dem Öl sieht. In jedem besseren Lokal wird der Gast in Empfang genommen und an einen freien Tisch geführt.

Die Liste der Leistungen, die mit einem Trinkgeld entlohnt werden, könnte noch lange weitergeführt werden – überall trifft man Menschen, die gezwungen sind, ungelernte Handlangerdienste, zuweilen auch schwere körperliche Arbeit, für Minimallohne zu verrichten, ohne Aussicht auf sozialen Aufstieg, obgleich sie mitunter, wie das Beispiel Garderobeparken zeigt, mit einem nicht geringen Maß an Verantwortung verbunden sind, was diesen Dienstleistungen häufig auch ein gewisses Ansehen verschafft.

Arbeit adelt, diese Ansicht teilen auch die meisten amerikanischen Eltern, die ihre Sprößlinge meist dazu anhalten, beizeiten Lebenserfahrungen zu sammeln und sich ein paar Dollar Taschengeld hinzuzuverdienen.

Der Ferienjob ist in diesem Land, in dem Eigeninitiative und Selbstverantwortung

Fortsetzung auf der nächsten Seite

BLICK ÜBER DIE GRENZE

Wie fahrfreudig ist der Mensch?

Eins steht fest: es gibt zuviele Autos auf der Welt. Darum gibt es auch so wenig Parklücken. Wer aber fährt die meisten/die wenigsten Kilometer mit dem Auto? – Wer geht heute noch manchmal zu Fuß oder fährt mit dem Rad?

Die größten Kilometerfresser weltweit sind die Amerikaner; in den USA legt jeder Bürger im Durchschnitt 14.000 Kilometer im Jahr zurück, alle zusammen kommen auf stattliche 3,6 Billionen Fahrkilometer, während der umweltbewußtere Japaner im Land mit der zweitgrößten Automobilproduktion nur 5.100 Kilometer fährt.

In der Weltrangliste der Luftverschmutzer kommen an zweiter Stelle die Australier: im Durchschnitt fahren sie 9.300 Kilometer pro Jahr.

Und die Europäer? Diese Karte deckt auf, daß die Österreicher mit 8.200 Kilometern jährlich die längste Strecke mit dem Pkw, Bus oder Lastwagen zurücklegen. An zweiter Stelle der Fahrfreudigkeit Europas steht Schweden mit 7.800 Kilometern vor den Eidgenossen mit 7.400 Kilometern. Frankreich, Deutschland und Großbritannien liegen im Mittelfeld. Den Schluß bilden Polen und Ungarn. Und die Türkei, wo sich heute noch 32 Menschen ein Auto teilen.

Das macht eine statistische Fahrleistung von 500 Kilometer pro Einwohner.



Fortsetzung von Seite 7

zu den höchsten Werten der Nation zählt, eine Selbstverständlichkeit.

Andere Länder, andere Sitten. Für den Durchschnittsamerikaner ist es Sitte, sich sozial in seiner sichtbaren Umgebung zu betätigen, in seinem Verein, seiner Firma, seiner Nachbarschaft, seiner kleinen Stadt oder seinem Wohnviertel, mit anzufassen, wenn es gilt, Hilfsdienste zu leisten und für seinen Nächsten etwas zu tun. Der Nächste, das ist auch der Mann an der Ecke, der für ein Trinkgeld Schuhe putzt oder, wie gesagt, der Valet, der das Auto wegfährt. Für einen anonymen Sozialstaat einen hohen Steueranteil zu zahlen, hält er eher für eine Unsitte.

Mag sein, daß der Niedergang mancher Städte in den USA im Sumpf wachsender Kriminalität, Arbeitslosigkeit und Gewalt mit dem unvollkommenen sozialen Netz zu tun hat, das hierzulande so perfekt ist, daß man sein Benzin selber tanken muß, weil es keine Tankwarte, und seine Koffer selber schleppen muß, weil es keine Kofferträger mehr gibt – oder nur so teure, daß es schon an Luxus grenzt, sich ihrer zu bedienen.

Da steckt man schon lieber seine Magnetkarte in den Automaten moderner Parksyste, und wartet darauf, daß sich nach wenigen Sekunden das Tor öffnet und man den Wagen auf eine Plattform fahren kann. Sicher: so geht es auch, problemlos und automatisch wird das Auto weggeholt, es verschwindet irgendwo im Parksafte und erscheint fahrerlos wieder im Einfahrbereich, wenn man es wiederhaben will. Und dieser ganze Vorgang, der heute schon zur täglichen Gewohnheit wird, kostet keinen Dollar Trinkgeld.

Aber er verhindert auch, daß Zehntausende ungelerner junger Männer Arbeit finden. Und er verhindert jenen „human touch“, jenes freundliche Lächeln, das aus unserem Land fast völlig verschwunden und einem perfekten Sozialstaat gewichen ist.

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.

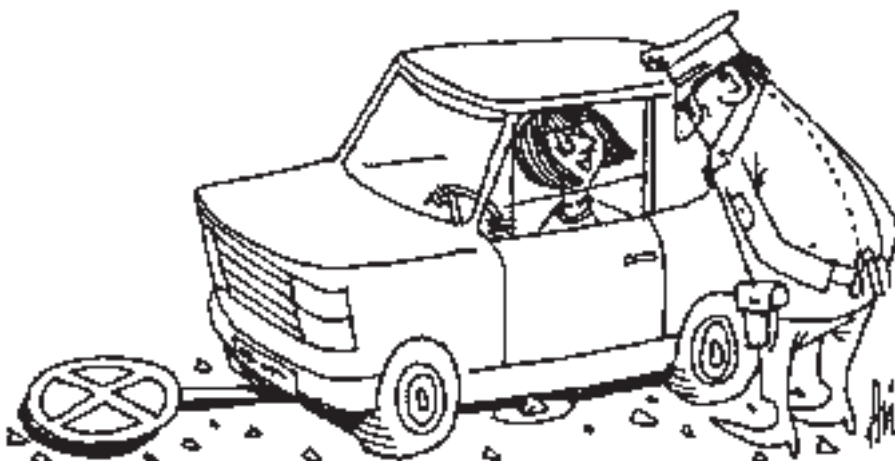
Redaktion: Elke Ernst

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 Frieolzhelm
Telefon (0 70 44) 46-0, Telefax 46-149
Telex 7263633 doga d



»Wieso Parkverbot – wo steht denn das...?«

Zeichnung: Hürlimann