

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 Frießheim

14 | Sept
1995



Die Linden ließ Kurfürst Friedrich Wilhelm schon 1647 pflanzen und machte aus dieser Allee eine Prachtstraße, die sein Berliner Schloß mit dem Tiergarten verband und unter dem Namen „Unter den Linden“ weltberühmt wurde. Wer damals Rang und Namen hatte, baute in dieser Ost-West-Achse sein Palais, die meisten Gebäude überlebten die Jahrhunderte bis zum Zweiten Weltkrieg, und die großartigsten von ihnen, die Deutsche Staatsoper beispielsweise und das Zeughaus, die Neue Wache, die Staatsbibliothek und die Humboldt-Universität, wurden jetzt wieder aufgebaut. Jedes neue Gebäude aber, so die Ansicht des Berliner Magistrats, müßte heute eine Bereicherung für den Boulevard „Unter den Linden“ sein.

Der erste Neubau nach dem Fall der Mauer war das Haus Nummer 42. Es wurde 1990 in die Liste der Pilotobjekte aufgenommen, erhielt nach sorgfältiger Prüfung der Pläne 1992 die Baugenehmigung und wurde im Frühjahr 1995 eingeweiht – ein architektonisches Schmuckstück mit 7 Stockwerken und einem Keller mit 3 Tiefgeschossen, in dem Wöhr auf zwei Ebenen einen vollautomatischen Flurparker mit 36 Einstellplätzen installierte. Einen Bericht über das Haus Pietzsch, in dem Ulla und Heiner Pietzsch in ihrer Sammlung „Zeitgenössische Moderne“ Bilder von Keith Haring, Horst Antes, Georg Baselitz, Anselm Kiefer und anderen berühmten Künstlern der Gegenwart zeigen, bringt die Parklücke auf den folgenden Seiten.



Das Haus Pietzsch

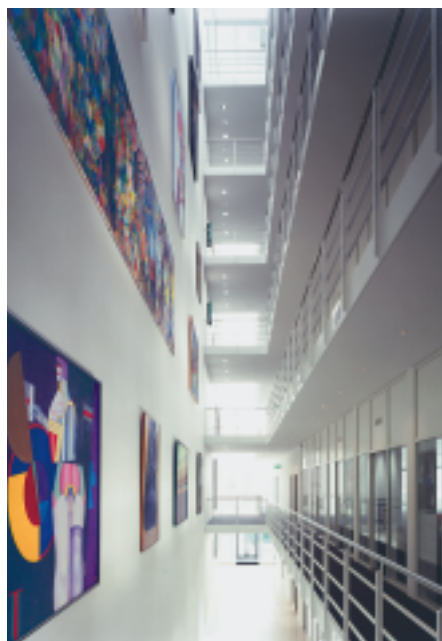
*Eine anspruchsvolle
Verbindung von Kunst
und Technik*



An Berlins ehemaligem Prachtboulevard „Unter den Linden“ wurde mit dem Haus Pietzsch der erste Neubau nach dem Fall der Mauer fertiggestellt und mit viel Prominenz aus Politik, Kultur und Wirtschaft eingeweiht.

Auf dem nur 15 Meter breiten und knapp 53 Meter langen „Handtuchgrundstück“ entstand ein besonderes, architektonisch anspruchsvolles Bürohaus. Im Keller: ein vollautomatischer Wöhr-Flurparker, der 36 Pkw auf Paletten schnell und sicher in 2 unterirdischen Ebenen verschwinden läßt. Auf dem Dach: eine herrliche Aussicht zum Brandenburger Tor. Und dazwischen als architektonischer Schwerpunkt die Brandwand des Atriums: Europas größte Ausstellungswand, 25 Meter hoch, 40 Meter lang, als Inszenierungsfläche für großformatige Gemälde der Sammlung Ulla und Heiner Pietzsch, die dem Haus seinen Namen gibt.

Als erstes Neubauprojekt in Berlin-Mitte (die Idee entstand bereits Ende 1989) sollte es ein architektonisch anspruchsvolles Bürohaus sein, in das Reinhard Müller, Heiner Pietzsch und zwei weitere Investoren insgesamt ca. 50 Millionen Mark investierten. Die Gemälde der Sammlung „Zeitgenössische Moderne“ von Ulla und Heiner Pietzsch sollten den Charakter des Gebäudes prägen.



Die Exposition von Werken moderner Maler verlangt eine moderne Architektur. Hier das schmale, haushohe Atrium.

Der Architekt Prof. Jürgen Sawade entwarf für das Unter den Linden nur 15,71 m breite und an der Neustädtischen Kirchstraße 52,96 m tiefe Grundstück ein Büro- und Geschäftshaus, das stadträumlich und stadtbildnerisch diese Straßenecke komplettieren sollte. Dabei sollten historischer Bezug und moderne Architektur in Einklang gebracht werden. So entstand ein siebengeschossiges Bürohaus, das die im Lindenstatut vorgeschriebene Gesimshöhe einhält. Mit seiner für Berlin typischen Lochfassade mit den großformatigen Fenstern und dem vorgehängten Naturstein werden die in der alten Prachtstraße vorgefundenen Gestaltungsmerkmale gewürdigt, aber in eine moderne Formensprache übersetzt.

befinden sich im 1. bis 6. Obergeschoß, wobei das oberste Geschoß ein um eine schmale Dachterrasse zurückgesetztes, vollverglastes Büro-Penthouse ist. Verschiedene Ausstattungsdetails im technischen Ausbau und der Gebäudetechnik unterstreichen den innovativen Charakter des Gebäudes.

Eine große Herausforderung war die Schaffung von 36 unterirdischen Stellplätzen. Das 1. und die Hälfte des 2. Untergeschosses waren für eine andersartige Nutzung verplant. Ein- und ausgefahren werden sollte verkehrstechnisch günstig in der Neustädtischen Kirchstraße.

Gemeinsam mit Bauherrn und Architekten entwickelte die Wöhr + Bauer GmbH das technische Gesamtkon-



Die neueste Wöhr-Parktechnologie im Pietzsch-Haus: 36 Stellplätze eng zusammengedrückt auf 2 Ebenen im Untergeschoß – ohne Rampen und Fahrgassen. Ein- und ausgefahren wird im Einfahrtsraum auf Straßenniveau – alles andere geschieht automatisch. Alle 70 Sekunden kann ein Fahrzeug vom Vertikalförderer auf einer Palette ins Parksystem einsortiert werden, eine Drehscheibe bringt es wieder in Ausfahrposition – eine kompakte, sichere und umweltfreundliche Lösung.

Architektonisch bestimmend ist das schmale, haushohe Atrium, das von Unter den Linden aus gesehen eine verglaste Fuge zwischen der neuen und der alten Architektur des Nachbarhauses darstellt. Bei Tag und bei Nacht ist eine tiefe Einsicht in das Atrium mit der wechselnden Ausstellung von Gemälden der Sammlung Pietzsch möglich. Eine zweite, innere Glasfassade sorgt dafür, daß das gesamte Atrium von zwei Seiten mit Tageslicht beleuchtet wird.

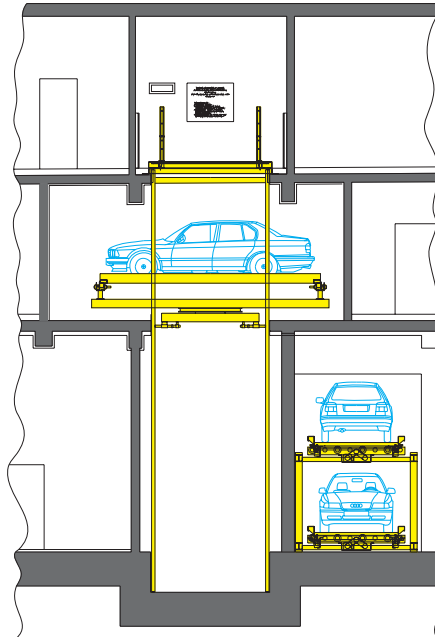
Der Ladenbereich im Erdgeschoß ist durch Treppen mit dem ersten Untergeschoß verbunden. Die Büroetagen

zeit für Baugrube und Parksystem und führte die Komplettleistung aus. Um die 12 m tiefe Baugrube gegen die unmittelbar angrenzenden, 25 m hohen Nachbargebäude zu sichern, erhielt sie eine 20 m tiefe Schlitzspundwand und, wo erforderlich, eine rückverankerte Hochdruckinjektion unter der Nachbarbebauung. Da die Baugrubensohle etwa 8 m unter dem Grundwasserspiegel lag, wurde sie gegen Wasserzufluß von unten mit einer tief liegenden Weichgelsohle abgedichtet.

Die neueste Parktechnologie machte es möglich: auf dem Wöhr-Flurparker



Eine in das System integrierte Drehscheibe bringt jedes Fahrzeug rechtzeitig in die richtige Position, damit es wieder vorwärts ausgefahren werden kann – ein Detail, das dem Benutzerkomfort dient.



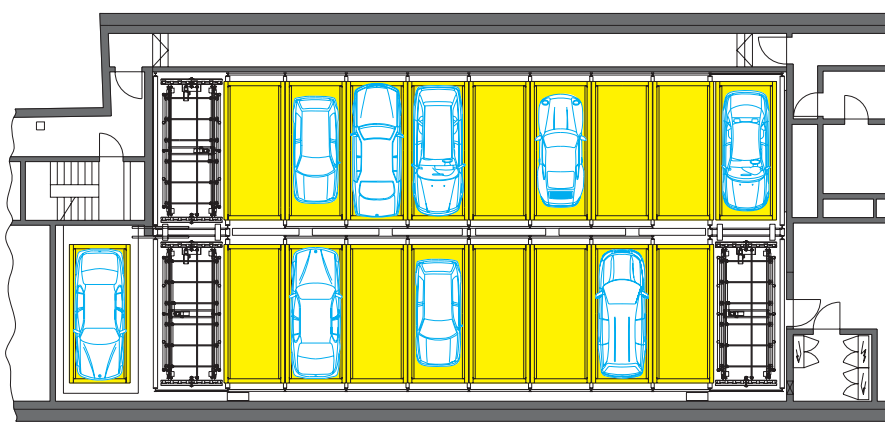
Ein Vertikalförderer erschließt die beiden Park Ebenen, im Zwischengeschoss werden die Fahrzeuge um 180° in Ausfahrposition gedreht.

Etage zum Ausfahren. Wartezeiten werden durch diese Vorwahl reduziert. Nur der Einfahrtsraum ist für den Benutzer zugänglich, der Parkbereich ist abgeschlossen.

Die Autos parken im Tresor, platzsparend zusammengedrückt. Keine Chance also für Überfall, Diebstahl oder Vandalismus – und auch kein Parkverkehr, d.h. keine Abgasimmissionen, keine aufwendige Beleuchtung und Belüftung – eine durch und durch sichere, benutzer- und umweltfreundliche Lösung.



Mit seiner Magnetkarte kann der Fahrer schon beim Benutzen des Aufzugs von jeder Etage aus sein Fahrzeug vorwählen. Während er noch im Gebäude unterwegs ist, wird sein Auto schon zum Ausparken bereitgestellt. Das Bedientableau informiert über den Ausparkvorgang und verbleibende Restwartezeiten. Sie werden durch die komfortable Stockwerksvorwahl erheblich reduziert.



Der Grundriß zeigt 18 Stellplätze je Parkebene. Die Fahrzeuge auf den Parkplatten werden durch Quer- und Längsverschiebung mit 0,5 m/sec. transportiert. Die Parkebenen arbeiten unabhängig voneinander, selbst wenn z.B. eine Palette im Einfahrraum fehlt, kann jede Anforderung sofort bearbeitet werden.

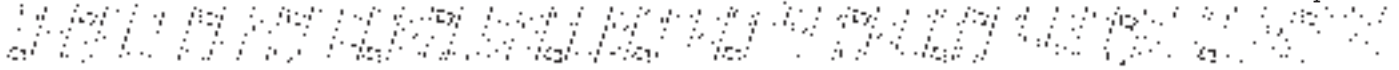
konnten die geforderten 36 Stellplätze auf 2 UG-Ebenen untergebracht werden, eng zusammengedrückt ohne platzfressende Fahrgassen und teure Rampen, Treppen und Lüftungsanlagen. Ein- und ausgefahren wird im Einfahrtsraum auf Straßenniveau an der Neustädtischen Kirchstraße.

Alles weitere geschieht automatisch: ca. alle 70 Sekunden kann ein Fahrzeug auf einer bereitstehenden Palette vom Vertikalförderer in das Parksystem im Keller einsortiert werden. Spätestens vor dem Ausfahren wird das Fahrzeug auf einer Drehscheibe in Ausfahrposition gebracht – lästiges Rangieren oder Wenden entfällt. Der Flurparker nutzt sogar die Zeit, in der keine Anforderung vorliegt: dann werden die geparkten Autos der Reihe nach in Ausfahrposition gedreht und wieder einsortiert.

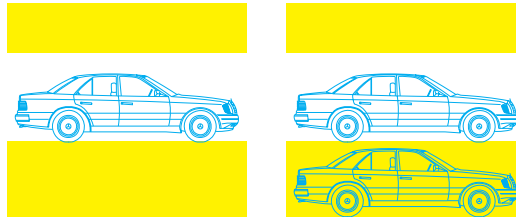
Die Bedienung ist ganz einfach: Fernbedienung oder Magnetkarte zum Einfahren, Bedientableaus auf jeder



Erst wenn der Wagen im Einfahrtsraum zum Ausfahren bereitgestellt ist, öffnet sich das Tor, und der Fahrer kann sein Fahrzeug vorwärts in Fahrtrichtung ausfahren.



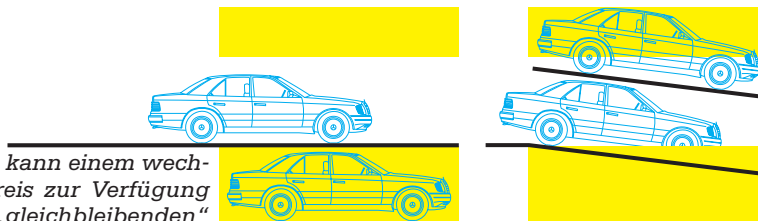
**Will man zwei Fahrzeuge übereinanderstapeln,
braucht man dafür entsprechenden Raum – darüber und darunter:**



**Bei sehr preiswerten und raumsparenden Parksystemen
sind beide Plattformen geneigt,
bei sehr komfortablen Parksystemen sind sie waagrecht angeordnet,
sodaß auch Ungeübte sie so leicht befahren können
wie normale, ebenerdige Parkplätze.**

Der Wöhr-Parklift 402

**ist ein Kompromiß zwischen beiden Systemen:
die obere Plattform ist waagrecht und kann auch von wechselnden Benutzern,
von Besuchern, Mandanten, Patienten, befahren werden.
Die untere Plattform ist schräg befahrbar – eine Komforteinbuße,
die durch erhebliche Raum- und Preisersparnis wettgemacht wird.**



Die obere Plattform kann einem wechselnden Benutzerkreis zur Verfügung stehen, wenn die „gleichbleibenden“ Benutzer (Mitarbeiter, Eigentümer) stets dafür sorgen, daß ihre Stellplätze abgesenkt sind. Kunden und Besucher können die obere Plattform also befahren, ohne sie bedienen zu müssen. (Sondersteuerungen gewährleisten den Funktionsablauf).

Dieses Bild zeigt: Das obere Fahrzeug, das vermutlich einem Kunden oder Besucher gehört, wurde für einige Minuten hochgeliftet, damit das untere Fahrzeug ein- und ausfahren kann. Wie man sieht, muß die Plattform für den unteren Stellplatz geneigt befahren werden – kein Problem für einen „gleichbleibenden“ Benutzer, der sie täglich befährt.

Standard- und Komfortlösungen

Die Standardanlage Parklift 402-170/165 hat einen Plattformabstand von 1,55 m, d.h. auf den unteren Stellplätzen können Fahrzeuge bis 1,50 m Gesamthöhe geparkt werden. Lassen es die Raummaße zu, bietet die Komfortlösung (1) 402-185/180 einen Plattformabstand von 1,70 m. Das bedeutet, Pkw oder Kombifahrzeuge mit Dachständeraufbauten oder Skiträgern bis zu einer Gesamthöhe von 1,65 m können im unteren Stellplatzbereich parken – ein Faktor, der vor allem für die Planung von Stellplätzen in Feriengebieten und Hotelanlagen wichtig ist.

Für Standard- und Komfortlösung (1) ist eine Grubenlänge von 5,30 m ausreichend. Ist eine Grubenlänge von mindestens 5,40 m möglich, so empfiehlt sich Komfortlösung (2):

Parklift 402 - 200/195 mit einem Plattformabstand von 1,85 m. Hier können Kompaktfahrzeuge oder geländegängige Nutzfahrzeuge bis zu einer Gesamthöhe von 1,80 m im unteren Stellplatzbereich parken.

Auf den oberen Stellplätzen können abhängig von der Raumhöhe über

Niveau höhere Fahrzeuge als 1,50 m geparkt werden, wenn der Baukörper den Anforderungen entsprechend angepaßt wird. Für Kombifahrzeuge z.B. benötigt man nur ca. 20 cm mehr Raumhöhe bei einem eingeschränkten Torfreiraum.

Für große Reiselimousinen (Mercedes Benz S-Klasse, BMW 7-Reihe, Jaguar, Porsche 928 u.ä.) sowie überbreite und überschwere Fahrzeuge stehen Sondereinzelanlagen zur Verfügung – mit effektiven Plattformbreiten von 2,50 m, 2,60 m und 2,70 m. Auf den oberen Stellplätzen können dort Fahrzeuge bis 2,3 t geparkt werden.

An dieser Stelle soll deutlich darauf hingewiesen werden, daß die nach der Garagenverordnung GaVo geforderten Stellplatzmaße von 2,30 x 5 m



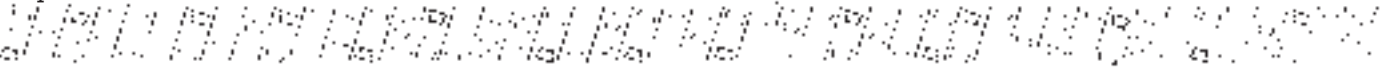
Rechts eine Doppelanlage angehoben, links eine Einzelanlage abgesenkt: die oberen Stellplätze sind waagrecht, die unteren geneigt.

nur Mindestgrößen sind und nichts darüber aussagen, wie komfortabel der Fahrer aus seinem Fahrzeug aus- bzw. einsteigen kann.

Je nach vorgesehenem Benutzerkreis sollten deshalb für mittlere und größere Fahrzeuge unbedingt auch größere Stellplatzbreiten gewählt werden.

Oberflächenschutz

Auch bei diesem Parksystem werden die Hydraulikleitungen schon seit vielen Jahren nicht auf dem Boden verlegt. Seit neuestem werden sie jedoch innerhalb der Anlage selbst montiert und zwar unterhalb der oberen Plattform im hinteren Bereich, also außerhalb von gefährlichen Zonen aggressiver Luftbestandteile, Salzen und Oxiden. Die Hydraulikleitungen sind galvanisch verzinkt. Der Hydraulikzylinderanschluß befindet sich oben am Zylinder. Die Kolbenstange fährt nach unten aus, um den Nutzer des unteren Stellplatzes beim Ein- und Aussteigen keiner Verschmutzungsgefahr auszusetzen. Ein wesentlicher Nebeneffekt hiervon ist ein deutlich verbessertes und ungefährliches Arbeiten für das Wartungspersonal. Alle tragenden



Ohne Einschränkung durch seitliche Stützen ist auf den oberen Stellplätzen waagerechtes, bequemes Parken sowie Ein- und Aussteigen möglich. Rechts: Doppelanlagen für 4 Pkw bieten noch mehr Raum.

Plattformelemente sind aus vollverzinktem Stahlblech (nach DIN 17 162, NA 275 g/qm) sowie – bei Doppelanlagen für 4 Fahrzeuge – aus stückverzinkten Haupttraversen (nach DIN 50 976) hergestellt. Aluzinkbleche, ein besonders hochwertiges verzinktes Material aus Schweden (mit NA 275 g/qm) überdecken die Traversen und bilden die befahrbaren Plattformoberflächen. Gegen einen geringen Mehrpreis können die Fahrbleche auch stückverzinkt nach DIN 50976 geliefert werden (vgl. Zubehörliste 2.1).



Der kompakte Ständer schließt bündig unter der oberen Plattform ab, steht nicht über und bedarf keiner zusätzlichen Abstreibungen am Gebäude.

Der kompakte Ständer, ein stranggepresstes Aluminiumrahmenprofil, dient zur Aufnahme des Hubschlitens und ist mit zwei geschweißten Füßen seitlich verschraubt. Eine schräge Stütze verbindet den vorderen Fuß mit dem Aluminiumprofil zu einer stabilen Rahmenkonstruktion. Die geschweißten Konstruktionsteile ebenso wie die Aufhängungen sind sandgestrahlt und aus entzündertem Stahlblech gefertigt, mit umweltverträglichen Naßbädern vorbehandelt und anschließend mit 80µ Trockenfilmdicke pulverbeschichtet gemäß Farbton RAL 7032.

Montage vor Ort

Der kompakte Ständer auf jeder Seite der Plattform wird auf dem Boden mit Schwerlastpreisdübeln befestigt, die Bohrlochtiefe beträgt dabei 8-10 cm. Falls der Grubenboden als wasserundurchlässiger Beton ausgeführt wird, können auf Wunsch gegen einen geringen Mehrpreis Klebeanker eingesetzt werden.

Die Systeme Parklift 402 werden im wesentlichen aus geschraubten

Blechelementen zusammengebaut. Schweißkonstruktionen, d.h. schwer zugängliche Bauelemente, werden nach Möglichkeit vermieden. Dort, wo Schweißkonstruktionen unumgänglich waren und für die Tragfähigkeit notwendig sind, werden überwiegend stückverzinkte Oberflächentechniken wie etwa bei der Haupttraverse eingesetzt.

Maßnahmen gegen Körperschallübertragung

Dank ständigem Kontakt mit Fachingenieurbüros und zahlreichen Untersuchungen konnte in vielen Objekten nachgewiesen werden, daß die gemäß Zubehör- und Zusatzteilleiste angebotenen Maßnahmen zur Reduzierung von Körperschallübertragung die DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) erfüllen. Dies in Verbindung mit Maßnahmen, die den Baukörper gemäß DIN 4109 betreffen, das heißt: das Schalldämmmaß (R'w) zwischen Tiefgarage und darüber- oder danebenliegenden Aufenthaltsräumen muß mind. 57 db(A) betragen.

Die Anlagen werden bei körperschallintegrierten Zusatzleistungen zwischen Plattformen und Ständern

körperschallentkoppelt zum Gebäude montiert. Viele Untersuchungen haben gezeigt, daß Fahrgeräusche (Starten, Abrollgeräusche der Reifen, Zuwerfen der Türen u.a.) höhere Schallpegel verursachen als das Auf- und Absenken oder Befahren der Plattformen. Gummimatten auf den Plattformen (Zubehörliste Pos.1.2) sind nur für die Luftschalldreuzierung von Bedeutung, besonders bei oberirdischen Anlagen, die an das Gebäude angefügt werden.

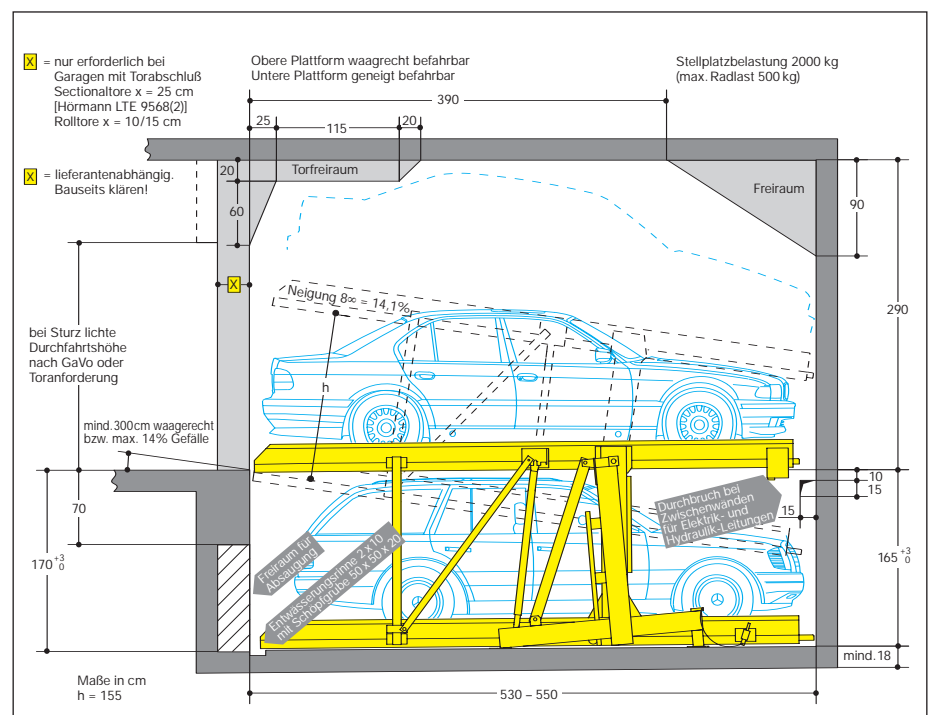


Neue Technik für die Verlegung der Hydraulik- und Elektrikleitungen. Der Baukörper bleibt frei für Lüftung u.a. und es gibt keine Geräuschübertragung durch Ölrückfluß.

Grubenbreiten

Jedes Bauvorhaben hat seine eigenen Voraussetzungen und in den verschiedenen Bundesländern und natürlich auch im Ausland gibt es die unterschiedlichsten Anforderungen an die Stellplatzgrößen und Abmessungen. In Deutschland werden nach der neuen Mustergaragenverordnung Stellplatzbreiten von 2,30 m bei einer Fahrgasse von 6,50 m Breite, 2,40 m bei 6,00 m oder 2,50 m bei 5,50 m Breite gefordert.

Stellplatzflächen dürfen jedoch nicht durch Stützen oder Hydraulikzylinder eingeschränkt sein; bei Einzel- und Doppelanlagen muß die Gesamtbreite





Links: Der Parklift 402 angehoben: die unteren Stellplätze haben nur eine Neigung von 8°. Der Hydraulikzylinder ist verdeckt und schmutzfrei montiert, die Hydraulikleitungen sind außerhalb des Grubenbereichs korrosionsgeschützt untergebracht. Rechts: Der Parklift 402 abgesenkt mit waagerechten oberen Stellplätzen. Ständer, Führungen, Hydraulik und Elektrik sind nutzer- und wartungsfreundlich konstruiert und montiert.

auf der Plattform effektiv zwischen den Seitenträgern und Seitenholmen im Lichten – oben wie unten – zur Verfügung stehen. Wöhr bietet deshalb eine große Zahl von unterschiedlichen Plattformbreiten an, die länderspezifisch geringere Maße aufweisen können als in Deutschland. Wir empfehlen jedoch, stets im Sinne der größtmöglichen Benutzerfreundlichkeit, unabhängig von den Fahrgassen, möglichst große Plattformbreiten einzusetzen. Die Konstruktionsbreite von 30 cm für Hydraulikzylinder, Ständer und Abstreibungen ist jeweils den vorgenannten Maßen zuzurechnen.

Dies ergibt die effektive Außenbreite der Anlagen. Für die Einbaubreite empfehlen wir eine zusätzliche Toleranz nach VOB, Teil C, DIN 18330/18331 zu berücksichtigen, mindestens jedoch 4 cm, sodaß sich über unsere Maße (Plattformbreite + 30 cm = Konstruktionsbreite) eine Einbaubreite mit zusätzlich 4 bis 5 cm ergibt.

Für D-Anlagen mit 4 Pkw stehen oben wie unten Plattformen zur Verfügung, die sowohl gleichbreit als auch komplett überfahrbar sind – ohne einschränkende Bauelemente in der Mitte. Deshalb kann auf der Plattform rangiert und jede Tür weit geöffnet werden.



Die neuen Geländer sind formschön und -schlüssig: Befestigungen und Holme sind mattschwarz und gelb.

Geländer

Wenn die Absturzöffnung mehr als 20 cm beträgt, werden üblicherweise Geländer montiert. Damit sich die Türen über die Plattformkante hinaus öffnen lassen, sind die Geländer im Ausstiegsbereich benutzerfreundlich



Der Auffahrkeil ist leichthändig einstellbar und gibt dem Fahrer die richtige Parkposition an.

ausgerundet. Bei Gruben ohne seitliche oder rückwärtige Wandbegrenzung, bei überbreiten Gruben oder Wandscheiben und Wandaussparungen muß unabhängig von einem ins Parksystem integrierten Geländer nach der Landesbauordnung bauseits eine Brüstung angebracht werden. Abschrankung nach DIN EN 294 über Geländer.

Wasserabfluß

Die D-Anlagen sind mittig erhöht, der Wasserablauf ist seitlich zu den Seitenwangen gewährleistet. Gleichzeitig wird im Sinne der Mustergaragenverordnung eine optische Trennung der Stellplätze erzielt.

Hydraulikaggregat und Bedienung

Mittels eines Hydraulikaggregats kann, ähnlich einer zentralen Heizungsanlage, eine Vielzahl von Anlagen angetrieben werden. Dennoch hat jede Anlage ein eigenes Bedienelement zum Heben und Senken. Bedingt durch die Förderleistung der Pumpe treten dann Verzögerungen in der Bedienung ein, wenn



Das Steuerelement mit Schlüsselschalter in Totmann, Profilhalbzylinder und Not-STOP wird vor der Anlage an einer Stütze montiert.

gleichzeitig mehrere Anlagen angehoben werden sollen. Hingegen bleibt dies ohne Auswirkungen beim Absenken bzw. beim gleichzeitigen Anheben einer Anlage mit mehrfachem Absenken. Abhängig von der Objektnutzung und Anlagenanordnung muß die Stückzahl der Hydraulikaggregate deshalb projektabhängig festgelegt werden. Wir verwenden Mehrbereichs-Hydrauliköle auf Esterbasis, wie sie für Land-, Forst- und Baumaschinen eingesetzt werden. Sie sind biologisch schnell abbaubar und daher umweltschonend.



Das Hydraulikaggregat – neu entwickelt und noch wartungsfreundlicher untergebracht: Motor und Pumpe gibt es entweder stationär oder – bei engen Raumverhältnissen – mitfahrend auf der oberen Plattform montiert.

Der Parklift 402 bietet unabhängiges Parken mit oben waagrecht, unten schräg zu befahrender Plattform – diese Komforteinbuße wird durch erhebliche Platz-, Raum- und Preisersparnis wettgemacht. Hervorragend geeignet und vielfach bewährt in Wohn- und Verwaltungsgebäuden, Hotels und Einkaufszentren. Für wechselnde Benutzer der waagrecht befahrbaren oberen Plattformen bietet Wöhr Sondersteuerungen an.

Wöhr stellt sein neues Logo vor. Und wirft damit die Frage auf: Was ist eigentlich

Corporate Identity?

Modewort oder Schlüssel für neuzeitliche Unternehmensführung?
DIE PARKLÜCKE versucht eine Definition.

Corporate Identity, kurz CI genannt, das Schlagwort dieses letzten Jahrzehnts unseres Jahrhunderts – was versteht man eigentlich darunter? Jeder, der mit Architektur, mit Unternehmensführung oder Stadtplanung zu tun hat, kommt mit diesem Anglizismus in Berührung, und überall trifft man plötzlich CI-Spezialisten, CI-Experten: der Unternehmensberater definiert CI als Unternehmensphilosophie und Konzept für die unternehmerische Zielsetzung, Marketingleute verstehen darunter Öffentlichkeitsarbeit, für den Designer bedeutet CI die einheitliche Gestaltung aller Informations- und Werbemittel, die Normung durch einheitliche Anwendung des Zeichens, der Hausfarben, der Schrift und Typografie, und zuguterletzt bemüht sich nun auch DIE PARKLÜCKE – in Zusammenhang mit dem neuen Wöhr-Logo – um eine Definition.

Klar: jeder weiß, was Identität bedeutet, die Deutschen haben ja besondere Schwierigkeiten damit und leugnen gern, wie Ulrich Wickert in seinem neuen Buch schreibt, daß es so etwas wie eine „deutsche Identität“ gibt; andere Nationen hingegen sind stolz auf ihre nationale Zugehörigkeit und zeigen ihr Erkennungszeichen, die Stars and Stripes beispielsweise, bei jeder Gelegenheit und in jeder Behörde, ja fast in jedem Klassenzimmer. Überhaupt: das Erkennungszeichen! Schon tausend Jahre vor unserer Zeitrechnung entstanden in Japan Familienwappen, die so schön waren, daß sie teilweise noch heute auf Hauskleidern – meist als einziger Zierrat – bei festlichen Zeremonien getragen werden. Auch Uniformen sind zu allen Zeiten solche Erkennungszeichen für die Zugehörigkeit zu einer Gruppe oder Macht, und natürlich signalisiert jedes Wappenbild und jedes Zunftzeichen eine solche Identität.

Aus dieser Tradition entstanden schließlich die Herkunfts- und Handelsmarken, sie befanden sich auf Säcken, Kisten, Zuchtvieh, später auch auf Porzellan und anderen Produkten, und die Eigentümer solcher Zeichen achteten darauf, daß sie nicht verändert oder nachgemacht wurden. Dieses Bemühen um Einheitlichkeit führte in den letzten 20 Jahren zu vielerlei Begriffen: zum visuellen Erscheinungsbild, zum Firmenprofil, immer mehr Faktoren wurden in diese Einheitlichkeit einbezogen, man sprach von einem ganzen System, und in größeren Firmen sorgte sich ein *Design Management* um die richtige Koordination aller Faktoren dieses Systems. Und endlich war die

Wortschöpfung „Corporate Identity“ geboren, die das allumfassende Konzept der Einheitlichkeit eines Unternehmens oder einer Organisation, eines Landes, einer Stadt oder sonstigen „Körperschaft“ bezeichnet.

Manche Fachleute sprechen von einer *internen* und einer *externen* Identität: die interne meint das „Wir-Gefühl“, die Identifikation der Mitarbeiter mit dem Unternehmen, seinen Zielen und seinen Grundsätzen, und die externe kennzeichnet die Unverwechselbarkeit des Unternehmens gegenüber Konkurrenten und die eindeutige Identifizierbarkeit in der Öffentlichkeit.

Gewiß gibt es Firmen, die dieser Einheitlichkeit des Auftretens wenig Bedeutung beimessen, doch in Zeiten, in denen der Wettbewerbsdruck wächst und der Preiskampf dafür sorgt, daß sich die Produkte einer bestimmten Branche immer ähnlicher sehen, beginnt diese Einheitlichkeit wichtig zu werden, vor allem dann, wenn sich die Öffentlichkeit mit dem Unternehmen und seinen Produkten kritisch auseinandersetzt, beispielsweise, wenn sich die Probleme verändern, die das Unternehmen zu lösen verspricht. Oder wenn sich die Gesellschaft selbst verändert – mit den Ansprüchen und Verhaltensweisen der Zielgruppen.

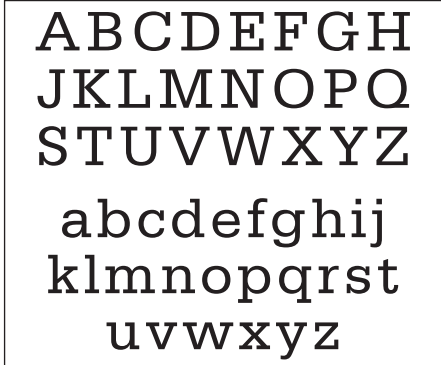


W Ö H R
AUTO
PARKSYSTEME

Als Marke genügt der Name WÖHR und das in nahezu allen Sprachen verständliche Wort „Auto Parksysteme“. Das 1987 entworfene und 1994 überarbeitete Zeichen zeigt das Prinzip fast aller Parksysteme: das Stapeln. Die Buchstaben stehen auf Plattformen, die übereinandergestellt sind. Diese Plattformen in Gestalt von Balken sind gelb und sollten, wo immer dies drucktechnisch möglich ist, im warmen Gelb des Wöhr-Farbmusters erscheinen, das allen Verlagen und Herstellern von Drucksachen und anderen Kommunikationsmitteln zur Verfügung steht. Dieses Wöhr-Farbmuster, das angefordert werden kann, ist auch im juristischen Sinne Bestandteil eines jeden entsprechenden Auftrags.

Unser Erscheinungsbild

Für ein Unternehmen wie Wöhr spielt die Abgrenzung zu den Wettbewerbern durch eine sorgfältig geplante *Corporate Identity* eine besondere Rolle und es läßt sich darum kaum vermeiden, daß Auslandsvertretungen im Interesse der Einheitlichkeit von Briefbogen, Anzeigen, Prospekten und anderen Werbemitteln Opfer an persönlichem Geschmack bringen. In allen Äußerungen, die diese Corporate Identity prägen, vom einfachen Datenblatt bis zum Messestand, bemüht sich Wöhr um Klarheit, Sachlichkeit und Kompetenz. Mittelpunkt dieses gestalterischen Prinzips ist das nunmehr neu bearbeitete Zeichen, die Hausfarben Gelb, Weiß und Schwarz sowie eine serifenbetonte Schrift namens *Serifa*.



Als Schrift für alle Drucksachen wurde eine Type gewählt, die durch ihre ausgeprägten Serifen fest auf dem Boden steht: die von Adrian Frutiger entworfene *Serifa*. Sie erfüllt durch ihren sachlichen und technischen Charakter, ihre gute Lesbarkeit und ihre zahlreichen Schnitte alle Anforderungen und sollte nicht durch eine andere, ähnliche Schrift ersetzt werden, zumal sie heute in nahezu jeder Druckerei vorhanden ist.

Hinter diesem Erscheinungsbild steht die grundlegende Überzeugung, daß Wöhr keine Parksysteme anbietet, sondern Problemlösungen, um auf beengtem Raum möglichst viele parkende Autos unterzubringen. „Parkraum verdichten – im Interesse unserer Umwelt“, so oder so ähnlich lautet die Maxime, denn immer drängender wird die Frage, die nicht nur Politiker, Stadt- und Verkehrsplaner, sondern auch Bauherren und Architekten beschäftigt: Wohin mit den parkenden Autos?

Wöhr weiß, wie man Parkraum schafft, und es muß das Ziel aller CI-Bemühungen sein, dieses Wissen um den wirtschaftlichsten und umweltverträglichsten innovativen Weg der Parkraumverdichtung im Meinungsbild der Öffentlichkeit darzustellen. Gewiß ist in den nächsten Jahren noch viel zu tun, um dieses CI-Konzept weiter auszubauen. Nicht nur die Innovations- und F+E-Mitarbeiter, nicht nur die im Service und Kundendienst Tätigen sind gefordert, sondern alle, die im Unternehmen daran arbeiten, daß die Qualität weiter verbessert wird, die Kosten gesenkt werden und so der Standort Deutschland erhalten bleibt.

Zum Schutz des Menschen

gelten jetzt neue Rechtsvorschriften – auch für Wöhr-Parksysteme

Den Menschen zu schützen und ihm die Gewähr zu geben, daß die Produkte, die er kauft, bestimmten grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen entsprechen, wenn sie in einem Land der EU, der Europäischen Union, gefertigt wurden, ist Sinn zahlreicher Vorschriften und Gebote, die in den verschiedensten Vertragswerken festgeschrieben werden und den Hersteller verpflichten, bei Erfüllung dieser Richtlinien sein Produkt mit »CE« zu kennzeichnen.

Die Umsetzung dieser Richtlinien ist sehr zeitaufwendig und kostet den Hersteller viel Geld. Die technischen Dokumentationen zusammenzustellen, alle Gefahrenquellen zu beachten und die entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen zu erfüllen, ist aber letztlich doch vernünftiger, als sich auf die früher üblichen Versicherungen der Hersteller zu verlassen, auf ein »Made in Germany« beispielsweise oder auf das bekannte „By Appointment to Her Majesty the Queen“.

besonders hinweisen, eindeutige Schutzhinweise geben und vollständig über Gefahren und Restgefahren informieren. Fehlt irgendein Warnhinweis und kommt dadurch ein Mensch zu Schaden, kann er gegen den Hersteller aufgrund des verschärften Produkthaftungsgesetzes und der daraus resultierenden Beweislastumkehr Schadensersatzansprüche durchsetzen. Der Hersteller ist also verpflichtet, Risikoanalysen durchzuführen und nachzuweisen, daß er tatsächlich alle möglichen Gefahrenquellen beseitigt hat. Die dafür in Normen-ausschüssen erarbeitete DIN EN 414 bzw. DIN EN 292 ist die Ausführungsanweisung, nach der die Hersteller ihre Maschinen prüfen müssen.

systemen ausgehen. Ferner müssen Schutzmaßnahmen gegen nicht zu beseitigende Gefahren festgelegt werden. Schließlich müssen die Benutzer der Maschine über die Restgefahren aufgeklärt werden. Ist diese Richtlinie erfüllt, kann der Hersteller für diesen Maschinentyp die EG-Konformitätserklärung ausstellen und darf auf diesen Maschinen das CE-Kennzeichen anbringen. Dieses CE-Kennzeichen, von der CE-Kommission als reines Verwaltungszeichen konzipiert, gilt praktisch als Reisepaß innerhalb des Binnenmarktes. Bringt der Hersteller

Maschinen ohne diese Konformitätserklärung auf den Markt oder trägt gar eine Maschine das CE-Zeichen, ohne den europäischen Richtlinien zu entsprechen, drohen hohe Geldbußen oder sogar Freiheitsstrafen bzw. ein Verkaufsverbot für dieses Produkt. Die Gewerbeaufsichtsämter führen auf Messen und Ausstellungen des In- und Auslands strenge Kontrollen durch und oft genügt es schon, eine Maschine aus dem Verkehr zu ziehen, wenn die Bedienungsanleitung nicht, wie es die EU vorschreibt, in der Landessprache vorliegt.



Dies ist das neue CE-Logo. Die Buchstaben stehen für »Communauté Européenne«

Vor dem Benutzen beachten:

Kurzbedienungsanleitung Parklift 402/5-170/165

Sicherheitsvorschriften

- Die Anlage ist ausschließlich zur Benutzung durch Pkw bestimmt! Außer der Einbaufreizeite sind keine weiteren Zugänge erlaubt!
- Betretens der Grube, Hochklettern nur angebotenen Plattform und Arbeiten auf Plattformen ist verboten!
- Vor dem Ein- und Ausparken muß die Plattform vollständig in obere oder untere Endstellung sein.
- Beim Betreten der Plattform darauf achten, daß sich weder die noch andere Personen oder Gegenstände im Schwebbereich der Anlage befinden!
- Bei Doppelstapeln aus statischen Gründen nur nacheinander, niemals gleichzeitig ein- und ausparken!
- Beim Ein- und Ausparken Garagen- und Pkw-Beleuchtung einschalten!

Gefahr für Leib und Leben!
Das unbefugte Betreten der Grube ist verboten!

- Vor betriebl. Arbeiten an Parksystemen durch geschultes Personal unbedingt beachten:
- Anlage komplett absperren!
- Abschließendes Hauptgatter ausschalten und gegen Wiedereinschalten sichern!

Bedienungsvorschriften

Einparken

Vor dem Einparken auf max. zulässige Pkw-Gewicht und Pkw-Abmessungen achten. Nachträger und Schalter abnehmen. Antenne einziehen oder entfernen. Gepäck ausladen. Pkw auf Plattform immer so positionieren, daß hinten oder seitlich keine Fahrgestelle die Plattform überlagern. Positionierhilfe je nach Pkw-Typ platzieren.

Positionierhilfe obere Plattform: Auffahrhilfe direkt vor dem Vorderräder platzieren.

Positionierhilfe untere Plattform: Auffahrhilfe direkt vor dem Vorderräder platzieren.

Ausparken

Beim Ausfahren in die Fahrgasse auf Personen und Gegenstände achten.

Pkw-Daten (Standardanlage bei nutzbarer Stellplatzbreite 2,30 m)

max. Länge	5000 mm
max. Breite (ohne Außenspiegel)	2000 mm
max. Höhe	1500 mm
max. Gewicht	2000 kg
max. Nutzlast	500 kg

Pkw über 1,50m Höhe (z.B. Opel Omega Cabriolet, Fiat Tempra Kombi) sowie tiefergelegte Pkw und Pkw mit Frontspolern können nur auf eine Höhe der Fahrgasse abgestellt werden.

W Ö H R
A U T O
P A R K S Y S T E M E

Bei Beschädigungen und Störungen bitte Ihre Hausverwaltung informieren! Selbstverständlich steht Ihnen auch unser Kundendienst zur Verfügung. Unser Wartungsdienst hat die Rufnummer (070 941 46-101.

Eine sog. »Kurzbedienungsanleitung« befindet sich am Bedienelement eines jeden Wöhr-Parksystems...

Der Artikel 100a des EWG-Vertrages sieht beispielsweise vor, alle EU-Mitgliedsstaaten zu verpflichten, in den Bereichen Gesundheit, Sicherheit, Umwelt- und Verbraucherschutz die detailliert festgeschriebenen Grundanforderungen zu erfüllen und in nationales Recht umzusetzen. Grundgedanke dieser Gesetzgebung ist die größtmögliche Sicherheit für den Anwender.

So muß der Hersteller in seinen Bedienungsanleitungen nicht nur, wie bisher, die bestimmungsgemäße Verwendung seines Produkts genau beschreiben, sondern auch auf sachwidrigen Gebrauch

Technische Dokumentation

Die EG-Maschinenrichtlinie verlangt vom Hersteller eine ausführliche Betriebsanleitung mit Angaben über die Inbetriebnahme, Verwendung, Montage und Demontage, um das gefahrlose Arbeiten an der Maschine zu gewährleisten.

Zu jeder Doppelstockgarage liefert Wöhr beispielsweise eine Kurzbedienungsanleitung, die in Form einer bedruckten Tafel direkt am Bedienelement montiert wird, ferner eine ausführliche Bedienungsanleitung für den Benutzer in Heftform, die in kleinen Taschen die beiden Schlüssel und außerdem noch ein zweites Exemplar der Kurzbedienungsanleitung enthält, und schließlich noch eine Wartungs- und Montageanleitung. Bei Lieferung ins Ausland – so schreibt es die Europäische Union vor – müssen die Bedienungsanleitungen nicht nur in der jeweiligen Landssprache vorliegen, sondern auch in der Sprache des Herstellers.

Sicherheitsvorschriften

Gefahr für Leib und Leben!

- Das unbefugte Betreten der Grube ist verboten!
- Vor betriebl. Arbeiten an Parksystemen durch geschultes Personal unbedingt beachten:
- Anlage komplett absperren!
- Abschließendes Hauptgatter ausschalten und gegen Wiedereinschalten sichern!

Bedienungsvorschriften

Einparken

Vor dem Einparken auf max. zulässige Pkw-Gewicht und Pkw-Abmessungen achten. Nachträger und Schalter abnehmen. Antenne einziehen oder entfernen. Gepäck ausladen. Pkw auf Plattform immer so positionieren, daß hinten oder seitlich keine Fahrgestelle die Plattform überlagern. Positionierhilfe je nach Pkw-Typ platzieren.

Positionierhilfe obere Plattform: Auffahrhilfe direkt vor dem Vorderräder platzieren.

Positionierhilfe untere Plattform: Auffahrhilfe direkt vor dem Vorderräder platzieren.

Ausparken

Beim Ausfahren in die Fahrgasse auf Personen und Gegenstände achten.

Pkw-Daten (Standardanlage bei nutzbarer Stellplatzbreite 2,30 m)

max. Länge	5000 mm
max. Breite (ohne Außenspiegel)	2000 mm
max. Höhe	1500 mm
max. Gewicht	2000 kg
max. Nutzlast	500 kg

Pkw über 1,50m Höhe (z.B. Opel Omega Cabriolet, Fiat Tempra Kombi) sowie tiefergelegte Pkw und Pkw mit Frontspolern können nur auf eine Höhe der Fahrgasse abgestellt werden.

W Ö H R
A U T O
P A R K S Y S T E M E

Bei Beschädigungen und Störungen bitte Ihre Hausverwaltung informieren! Selbstverständlich steht Ihnen auch unser Kundendienst zur Verfügung. Unser Wartungsdienst hat die Rufnummer (070 941 46-101.

...außerdem erhält der Benutzer noch eine ausführliche Bedienungsanleitung in Heftform.

Die CE-Kennzeichnung

Bevor eine Maschine – gemeint sind hier Maschinen zum Heben und Fördern von Lasten, also auch Wöhr-Parksysteme – am freien Warenverkehr teilnehmen kann, muß anhand der neuen EG-Maschinenrichtlinien geprüft werden, ob sämtliche Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen eingehalten werden.

So wird beispielsweise geprüft, welche konstruktiven Vorkehrungen zur Beseitigung oder Minimierung von Gefahren notwendig sind und unternommen werden, die möglicherweise von Wöhr-Park-

Safety first

Das Sicherheitsdenken war seit jeher Teil der Wöhr'schen Unternehmensphilosophie. Deshalb hat Wöhr es begrüßt, daß die Gefährdungsanalysen und die danach erstellte Technische Dokumentation durch eine unabhängige Institution geprüft wurde. Die Prüfung der Wöhr-Parksysteme auf Konformität mit der EG-Maschinenrichtlinie wurde vom TÜV Südwest vorgenommen.

Abschließend stellt der TÜV-Sachverständige die Konformitäts-Prüfbescheinigung aus, die Wöhr berechtigt, das CE-Kennzeichen mit dem Zusatz „Konformität geprüft“ an den Parksystemen anzubringen.

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 1151, D-71288 Frieolzheim
Telefon (070 44) 46-0, Telefax 46-149
Telex 7263633 dogad