

DIE PARKLÜCKE

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

19 | Sept
1998



Die Übergabebereiche des Multiparker 740 in Halle/Saale als gelungene und glänzende Lösung: großzügige Abmessungen für bequemes, sogar behindertengerechtes Ein- und Aussteigen, gute Ausleuchtung, ansprechende Farbgestal-

tung, Lichtschrankentechnik in Edelstahlgehäusen, querformatiger großer Spiegel und Textgroßanzeige an der Rückwand zur Bedienerführung. In den Übergabebereichen wird ständig eine Plattform zum Einparken bereitgehalten.

Ein rasantes und elegantes Doppel

Der neue Multiparker 740 längs in Halle/Saale – eine glänzende Überraschung im Doppelpack: 2 Anlagen mit 1 x 28 und 1 x 20 Stellplätzen sind spiegelbildlich angeordnet, so daß die Übergabebereiche nebeneinander liegen.

Sie sind funktionell, benutzerfreundlich und sehr ansprechend gestaltet.

Und unter ihnen geht es sehr schnell zu: Nach einer Drehung werden die Pkw von den Regalbediengeräten mit einer Fahrgeschwindigkeit von 125 m/min ins Regal transportiert.

Damit konnte die Zeit für einen durchschnittlichen Ein- bzw. Ausparkvorgang deutlich unter den geforderten 2,5 Minuten gehalten werden.

Das Objekt „Wohnen am Mühlgraben“, 7 Wohnhäuser mit circa 100 Wohnungen, steht im Baugebiet Halle-Spitze, direkt an das Stadtzentrum angrenzend, gegenüber der neu gebauten Konzerthalle und dem Händelforum, das in ihrer Verlängerung gebaut wird.

Die Zufahrt zu den Wohnhäusern verläuft parallel zu ihnen am Händelforum und der Konzerthalle entlang. Die Übergabebereiche befinden sich in der Mitte der Häuserfront und sind über eine 10% geneigte Rampe in einem Winkel von 90° von der Zufahrtsstraße aus auf Erdgeschoßniveau zu befahren.

Die beiden Parksyste me, Anlage 1 mit 28 Stellplätzen in Haus 1 – 4 und Anlage 2 mit 20 Stellplätzen in Haus 5 – 7, sind im Untergeschoß parallel zur Zufahrtsstraße so angeordnet, daß dort vor der Einlagerung eine Drehung um 90° erfolgen muß. Die Übergabebereiche liegen jeweils genau über der Fahrgasse der Regalbediengeräte.

Zum Einfahren öffnet der Fahrer das jeweilige Anlagentor mit einer Fernbedienung, positioniert seinen Pkw auf einer ständig bereitstehenden Plattform und verläßt nach Beachtung der Bedienhinweise den Übergabebereich. Das Bedientableau

befindet sich jeweils außerhalb des Übergabebereichs neben dem Tor. Nach dem Einschieben einer Magnetkarte als Bedienmedium und der Bestätigung einiger Fragen zur Sicherheit schließt sich das Anlagentor und der Einparkvorgang beginnt. Die Zuordnung der Parkberechtigung (Magnetkarte) zu der im Übergabebereich bereitstehenden Plattform erfolgt nach dem chaotischen Lagerprinzip ohne feste Zuordnung.

Die Parkpalette wird vom Regalbediengerät aus dem Erdgeschoß ins Untergeschoß abgesenkt, um 90° gedreht und anschließend in Längsrichtung durch die Fahrgasse auf den freien Stellplatz transportiert. Durch die integrierte Drehvorrichtung wird der Pkw beim Ausparken automatisch in Ausfahrri chtung bereitgestellt. Danach wird wieder eine leere Plattform in den Übergabebereich gefahren.

Die Stellplätze sind auf jeder Seite einreihig parallel zum Regalbediengerät und dessen Fahrgasse angeordnet. Die einzelnen Boxen sind durch Betonwandscheiben abgeteilt, die die Gebäudelast auf das Fundament abtragen und zugleich für die Aussteifung des Untergeschosses verantwortlich sind.



Der schnelle neue Multiparker 740 zum Längsparken erreicht seine maximale Geschwindigkeit mit 125 m/min.

Durch diese Anordnung haben die Parksyste me so lange Fahrwege, daß die Fahrgeschwindigkeit der Regalbediengeräte eine entscheidende Größe für die Zugriffszeiten darstellt. Mit 125 m/min konnte die Vorgabe, daß der durchschnittliche Parkvorgang nicht länger als 2,5 Minuten dauern soll, deutlich unterschritten werden.

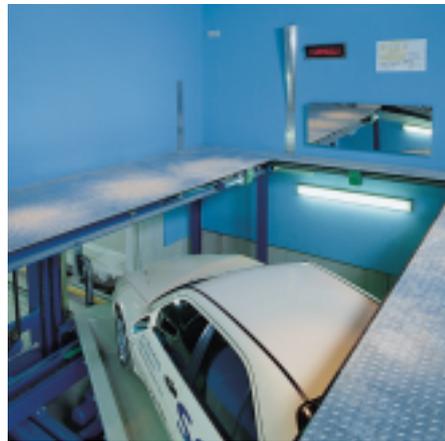
Besonders bemerkenswert ist auch die Tatsache, daß die Wohnungen unmittelbar über den Parksyste men und direkt angrenzend an die Übergabebereiche liegen. Um eine Belästigung der Bewohner durch das Zuschlagen von Fahrzeugtüren beim Ein- bzw. Ausparkvorgang zu vermeiden, mußten die gesamten Übergabebereiche gegen Luftschall gedämmt und gegen Körperschall



Von links nach rechts: Zum Einfahren öffnet der Fahrer das jeweilige Anlagentor mit einer Fernbedienung, positioniert seinen Pkw auf einer ständig bereitstehenden Plattform und verläßt nach Beachtung der Bedienhinweise den Übergabebereich. Das Bedientableau befindet sich jeweils außerhalb des Übergabebereichs neben dem Tor. Nach dem Einschieben einer Magnetkarte als Bedienmedium und der Bestätigung einiger Fragen zur Sicherheit schließt sich das Anlagentor und der Einparkvorgang beginnt.



Damit die Regalbediengeräte während der Längsfahrt, dem Einschieben und dem Entnehmen der Parkpaletten von den Stellplätzen keinen Körperschall auf das Gebäude übertragen, sind die Palettenauflagen in den Parkboxen körperschallentkoppelt montiert und die Regalbediengeräte mit Vulkollan-Laufrädern ausgerüstet.



Die Plattform wird vom Regalbediengerät aus dem EG ins UG abgesenkt, um 90° gedreht und anschließend in Längsrichtung durch die Fahrgasse auf den freien Stellplatz transportiert. Durch die integrierte Drehvorrichtung wird der Pkw beim Ausparken automatisch in Ausfahrtrichtung bereitgestellt.

Technische Daten Multiparker 740 Projekt Halle/Saale, Wohnen am Mühlgraben	
Regalbediengerät:	
Horizontale Fahrgeschwindigkeit	125 m/min
Antriebsleistung	5 kW
Vertikale Hubgeschwindigkeit	12 m/min
Antriebsleistung	11 kW
Drehgeschwindigkeit	1,87 U/min
Antriebsleistung	0,37 kW
Max. zulässige Fahrzeugabmessungen:	
Länge hier gebäudebedingt	4,90 m
(bei Standardausführung)	5,25 m
Breite	2,10 m
Höhe	1,55 m
Max. Palettenbelastung	2,5 to
Zugriffszeiten:	
Anlage 1 mit 28 Stellplätzen	min. ca. 110 sek. max. ca. 188 sek.
Anlage 2 mit 20 Stellplätzen	min. ca. 110 sek. max. ca. 166 sek.



Die Regelung aller Antriebe erfolgt mit stufenlosem Beschleunigen und Abbremsen. Die Steuerungssysteme sind dezentral und unter Berücksichtigung der EMV-Vorschriften im Wohnbau über Interbus-S Anschaltungen vernetzt.

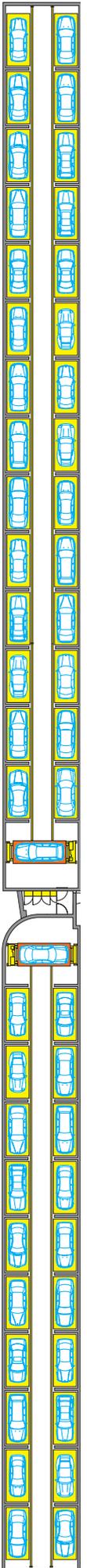
entkoppelt ausgestattet werden. Damit die Regalbediengeräte während der Längsfahrt, dem Einschieben und dem Entnehmen der Parkpaletten von den Stellplätzen keinen Körperschall auf das Gebäude übertragen, sind die Palettenauflagen in den Parkboxen körperschallentkoppelt montiert und die Regalbediengeräte mit Vulkollan-Laufrädern ausgerüstet.

Alle Antriebe sind als geregelte Antriebe mit stufenlosem Beschleunigen und Abbremsen ausgeführt. Die Steuerungssysteme sind dezentral und unter Berücksichtigung der EMV-Vorschriften in Wohnhäusern über Interbus-S Anschaltungen vernetzt.

Um die maximale Verfügbarkeit der Parksyste-me sicherzustellen, wurde ein Mitarbeiter der Hausverwaltung in die Funktion und Bedienung der Systeme ein-gewiesen. Zusätzlich sind beide Anlagen mit Telefonmodem aus-gestattet, damit über Fern-wartung Störungen so-fort lokalisiert und be-seitigt werden können. Denn entscheidend für die Akzeptanz der Sys-teme bei den Nutzern sind schnelle Reaktion und Hilfe im Fall einer Systemstörung.

Fortsetzung auf Seite 8

Erst in der Gesamtansicht begreift man die wirkliche Länge des Multiparkers in Halle/Saale. Wegen der Gesamtlänge von 145 Metern ist auch die hohe Fahrgeschwindigkeit der Regalbediengeräte so wichtig, damit die kurzen Zugriffszeiten erreicht werden.



Maßgeschneidertes von Wöhr

Sonderlösungen.

Oder wie man trotz schwieriger baulicher Voraussetzungen doch die gewünschte Stellplatzsituation realisieren kann

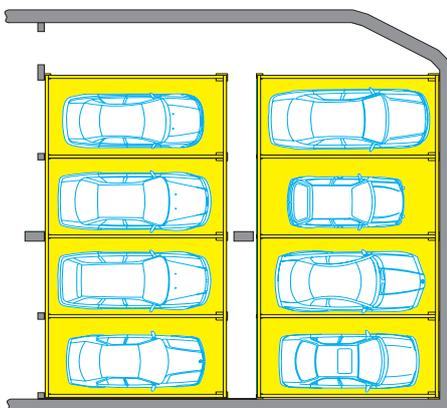
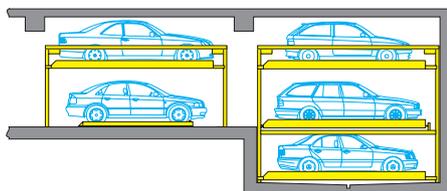
Combilift 541/543: Hintereinanderanordnung

Die Grundstückssituation und Zufahrtsanordnung bei unserem Beispiel in Pirna, Sachsen, waren so ungünstig, daß die geforderten 30 Tiefgaragenstellplätze nur durch folgende Systemkombination geschaffen werden konnten:

12 Stellplätze auf *Parklift 422* und 18 Stellplätze auf *Combilift 541/543* hintereinander angeordnet.

Es handelt sich dabei um ein Vierer-Raster: in der vorderen Reihe mit 7 Stellplätzen auf *Combilift 541* und in der Reihe dahinter mit 11 Stellplätzen auf *Combilift 543*.

Der gewünschte Stellplatz wird durch Steuerung mit codierten Schlüsseln angewählt. Insgesamt sind 2 Leerplätze erforderlich. Mit dieser Lösung konnten auf einer Grundfläche von ca. 11.60 m x 10.20 m 18 Pkw untergebracht werden, das heißt, pro Pkw wurde nur eine Grundfläche von etwa 4 qm bzw. 28,5 cbm umbauter Raum verbraucht.



Parkplatten 501/Combilift 542: Hintereinanderanordnung



Bei diesem Wohn- und Geschäftshaus in Weinböhla, Sachsen, war die Tiefgaragenplanung auf 16 konventionelle Stellplätze abgestimmt und die Statik bereits vorhanden.

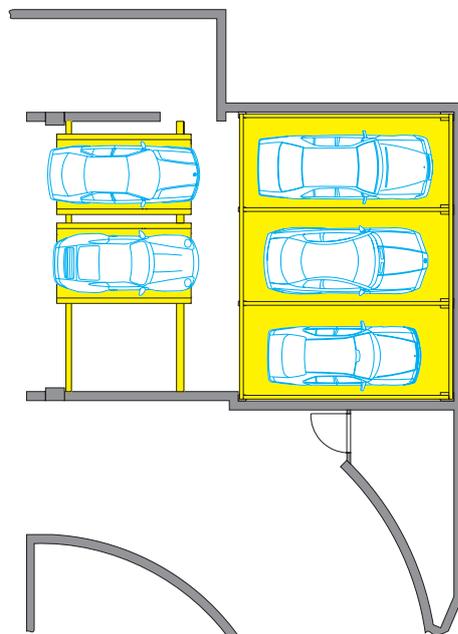
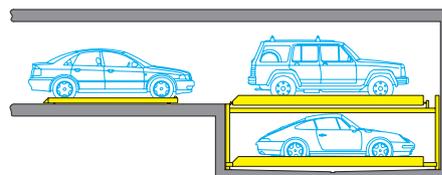
Durch eine teilweise Änderung in der Gebäudenutzung zugunsten mehr gewerblicher Flächen wurden zusätzliche Stellplätze erforderlich.

Durch eine externe Rampeführung konnte eine vorhandene Gebäude-

reserve genutzt werden, um zwei unabhängige Stellplatzreihen hintereinander zu schaffen:

- in der vorderen Reihe 2 Stellplätze auf *querverschiebbaren Parkplatten 501* und ein Leerplatz zum Durchfahren.
- in der hinteren Reihe 5 Stellplätze auf *Combilift 542*.

Ergebnis dieser Lösung: Wo nur 3 konventionelle Stellplätze vorgesehen waren, entstanden jetzt 7 Stellplätze.



Praktische Lösung für Einfamilienhäuser: Abhängiges Parken auf Parklift 422

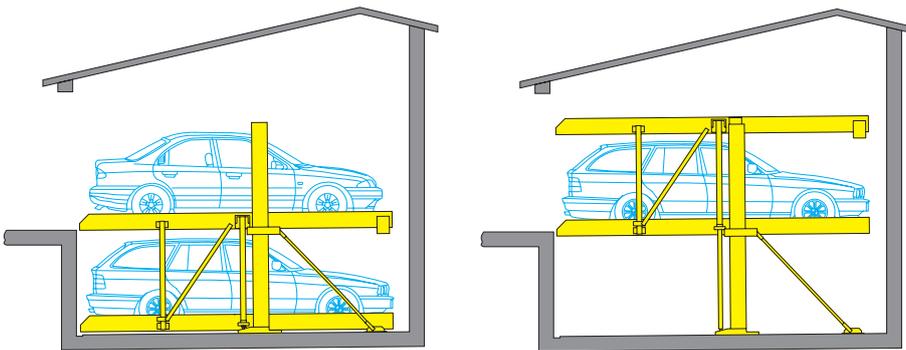


Bei unserem Beispiel in einem Wohngebiet am Münchener Stadtrand sollten die Bauabmessungen für die Garage der Nachbargarage und -bebauung angepaßt werden. Zwei Parkliftsysteme 422 E bieten Platz für 4 Autos, wo auf den ersten Blick nur 2 Stellplätze vermutet werden. Voraussetzung hierfür ist die Sonderlösung für abhängiges Parken:

Um die obere Plattform zu nutzen, wird der Parklift nach unten gefahren – die untere Plattform wird mit dem Auto in die Grube abgesenkt. Abhängiges Parken deshalb, weil zum Ein- und Ausparken auf der unteren Plattform, bei der geringen Höhe, das obenstehende Fahrzeug vorher ausgeparkt werden muß – innerhalb der Familie kein Problem. Und denkbar wäre auch, eine Plattform als Stellplatz für den Oldtimer zu verwenden – oder für all die Dinge, die im Haus keinen Platz finden, wie Motorrad, Surfbrett, Gummiboot oder Gartenmöbel.

Der Parklift 422 ist hier ideal. Er benötigt nur eine konstruktive Höhe von ca. 1.80 m im angehobenen Zustand. Deshalb sollte die Einbauhöhe bei einer Grubentiefe von 1.70 m mindestens 1.90m über dem Einfahrtsniveau betragen. Der notwendige Platz für das passende Roll- und Sectionaltor ist noch zusätzlich zu berücksichtigen.

Diese Lösung eignet sich auch für Grenzgaragen, wenn die von der Baubehörde vorgegebene Höhe für die normale Parkliftgarage nicht ausreicht.

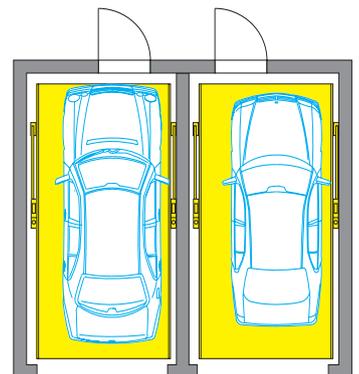


Parklift 402 mit Zugang zum Garten

Das Problem unseres Beispiels aus einem Münchener Villenviertel ist wohl bekannt: Abgesehen vom Weg durch das Haus führt die einzige Möglichkeit, um in den Garten zu kommen, durch die Garage. Der Grundstückszuschnitt machte für den Architekten und Bauherrn daher folgende Forderungen an die Garage notwendig:

- Maximale Ausnutzung der Breite des Grundstücks
- Zugang zum dahinterliegenden Garten durch die Garage
- Parkmöglichkeit für 2 große Reiselimousinen
- Erfüllung der DIN 4109 »Schallschutz im Hochbau« im hochwertigen Wohnumfeld sowie der Richtlinie VDI 2058 bzw. TA Lärm.

Beim Einsatz von Parkliftsystemen ist eine zusätzliche Tür in der Garage normalerweise nicht zulässig. In Abstimmung mit Sachverständigen wurde hier eine Sonderlösung genehmigt, wobei der Zugang zum Garten nur über die obere Plattform erlaubt wurde. Eine besondere Steuerung sichert die rück-



wärtige Tür und die Nutzung des Parklifts: Die Tür läßt sich nur öffnen, wenn der Parklift abgesenkt und die obere Plattform bereitgestellt ist. Voraussetzung ist außerdem, daß die obere Plattform waagerecht befahrbar ist. Für diese Sonderlösung eignet sich der Parklift 422 und der hier verwendete Parklift 402.

Alle weiteren Forderungen konnten im Rahmen des Wöhr-Zubehörprogramms erfüllt werden. Tip: Über Wöhr kann die erforderliche Sondergenehmigung vom TÜV beantragt werden.



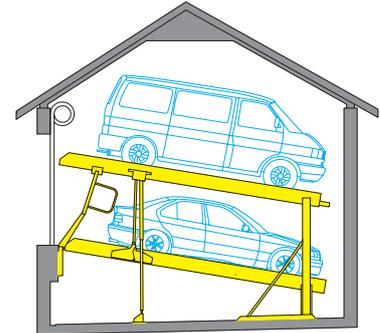
Satteldachgarage mit Parklift 313



Für Parkliftsysteme werden in der Regel flache Dächer vorgesehen. Die Forderung nach einem Satteldach auf der Garage kann von der Baubehörde vorgegeben oder als Anpassung an die Nachbarbebauung notwendig sein.

In diesem Beispiel, in einem Wohn- und Gewerbegebiet im Raum München, wurde zusätzlich die Abstellmöglich-

keit für besonders hohe Autos, Vans oder Geländewagen, gewünscht. Ideal sind hierfür das Satteldach und der *Parklift 313*, weil sich mit ihm der vorhandene Platz im Dachbereich besonders effizient nutzen läßt. So entstanden hier auf einer Doppel- und einer Einzelanlage 6 Stellplätze, von denen die 3 oberen für die hohen Fahrzeuge geeignet sind.



Sonderhöhen für Lieferwagen auf dem Combilift 551

Normalerweise werden mechanische Parksysteeme für die Standardhöhen der Personenkraftwagen konzipiert, doch sollten bei der Post in Stuttgart Lieferwagen gestapelt werden, und zwar so platzsparend wie möglich.

Fahrzeugtypen und -höhen wurden vorgegeben. Die hohen Lieferwagen sollten für schnellen Zugriff auf den unteren Plattformen geparkt werden.

Mit einem Sonderstahlbau ermöglicht der neue *Combilift 551* Fahrzeughöhen von 2,20 m und erhöhte Plattformbelastungen von 2,3 t auf den unteren Stellplätzen.



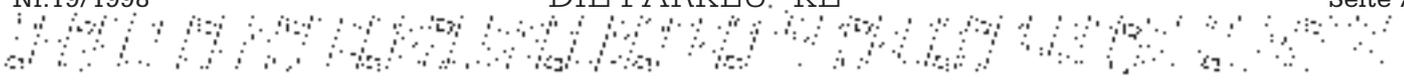
Einsichtige Lösung: Combilift 543 hinter Glastüren

Auf einer Grundfläche von 3 konventionellen Stellplätzen wurden 8 Stellplätze geschaffen. Die Bewegungen des Verschiebepuzzles sind dabei transparent. Aus Gründen der Sicherheit sind beim *Combilift 543* mechanisch verriegelbare Tore erforderlich, die normalerweise mit Gitterfüllung angeboten werden. Hier, in Metzingen,

entschied man sich jedoch für gläserne Tore: Wöhr stellte die Torrahmen mit der Sicherheitsverriegelung zur Verfügung und der Bauherr besorgte die Glasfüllungen. Neben den ästhetischen Vorzügen wird durch die Transparenz auch die Benutzerfreundlichkeit gesteigert – der Nutzer sieht sofort, daß das System arbeitet, und kann den Ab-

lauf beobachten. Der Folgenutzer kann bereits im Vorbeifahren von der Seite erkennen, ob der Parkvorgang noch läuft oder ob das System für ihn bereitsteht. Und nebenbei kann das platzsparende Parken auch von interessierten Passanten eingesehen werden. Eine attraktive Lösung: das Parksysteem im Schaufenster.





S Steuerliche Beurteilung von mechanischen und automatischen Parksyste S

Ein Kapitel »Steuerberatung« – diesmal von Dipl. Finanzwirt (FH) Marga Benndorf

Ertragsteuerliche Behandlung

Ertragsteuerlich spielen die Parksyste eine Rolle bei den Einkünften aus Vermietung und Verpachtung und bei den Gewinneinkunftsarten (Einkünfte aus selbständiger Arbeit und gewerbliche Einkünfte) und zwar hinsichtlich ihrer Abschreibungsart.

Um hier eine Aussage treffen zu können, ist es erforderlich, diese Systeme zuerst auf ihre Zweckbestimmung zu untersuchen. Diese Zweckbestimmung ist stark einzelfallspezifisch. Nach ihr richtet sich jedoch die Art und Höhe der Abschreibung, denn die Parksyste werden grundsätzlich Bestandteil des Gebäudes, in das sie eingebaut sind, und teilen damit dessen Abschreibungsschicksal. Doch auch dieser Grundsatz gilt nicht ausnahmslos. Aus der Vielzahl von Gebäude-Abschreibungsregeln im deutschen Steuerrecht zeigt die folgende Auflistung nur die wichtigsten und gängigsten Abschreibungsvarianten auf, die für die Parksyste der Otto Wöhr GmbH in Frage kommen können. In Grenzfällen ist es deshalb empfehlenswert, fachkundigen Rat beim Steuerberater einzuholen.

Für Ertragsteuerzwecke müssen zwei große Gruppen unterschieden werden:

- Parksyste in Gebäuden, die Wohnzwecken dienen
- Parksyste in Gebäuden, die anderen als Wohnzwecken dienen

1. Parksyste in Gebäuden, die Wohnzwecken dienen

Parksyste, die zusammen mit Wohngebäuden erstellt oder in diese eingebaut werden und einer bestimmten Wohneinheit als Abstellplatz/Garagenplatz zugewiesen werden, sind immer Gebäudebestandteil und werden mit der Wohneinheit zusammen einheitlich abgeschrieben.

1.1 Bei selbstgenutztem Wohnraum

Die Anschaffungskosten der Parksyste gehen in die Bemessungsgrundlage für die Eigenheimzulage (EigZulG BStBl 1995 Teil 1 Seite 775) ein. Diese Zulage beträgt:

- bei Neubauten:
8 x 5 % (max. DM 5.000 jährlich)
- bei Altbauten
8 x 2,5 % (max. DM 2.500 jährlich)

1.2 Bei vermietetem Wohnraum

Die Anschaffungskosten der Parksyste gehen in die Bemessungsgrundlage der Abschreibung für das Wohnhaus ein und können gem. § 7 Abs. 4 oder 5 EStG abgeschrieben werden:

- bei Altbauten (gem. § 7 Abs. 4 EStG)
2% bei einer fiktiven Nutzungsdauer von 50 Jahren
- bei Neubauten (gem. § 7 Abs. 5 EStG)
 - in den ersten 8 Jahren jeweils mit 5%
 - in den darauf folgenden 6 Jahren jeweils mit 2,5%
 - in den darauf folgenden 36 Jahren jeweils mit 1,25%

2. Parksyste in Gebäuden, die anderen als Wohnzwecken dienen

Parksyste in solchen Gebäuden können als Gebäudebestandteil zum

- 2.1 Privatvermögen oder
- 2.2 Betriebsvermögen gehören, oder
- 2.3 Betriebsvorrichtung sein.

2.1 Privatvermögen

sind beispielsweise Parksyste in Bürogebäuden oder Hotels in der Hand privater Anleger bzw. Verpachtungsgesellschaften.

Die Abschreibung bemißt sich hier wieder nach § 7 Abs. 4 Nr. 2 EStG und beträgt 2% bei einer fiktiven Nutzungsdauer von 50 Jahren.

2.2 Betriebsvermögen

sind z.B. Parksyste in der Hand gewerblicher Betreiber. Hier bemißt sich die AfA für Objekte mit Baugenehmigungsantrag nach dem 31.03.1985 nach § 7 Abs. 4 Nr. 1 EStG und beträgt 4% bei einer fiktiven Nutzungsdauer von 25 Jahren.

2.3 Betriebsvorrichtung

Parksyste in Gebäuden, die anderen als Wohnzwecken dienen, können unter bestimmten Voraussetzungen als Betriebsvorrichtung zu beurteilen sein. Betriebsvorrichtungen sind beispielsweise Parksyste in Kaufhäusern,

Banken, Hotels, Schwimmbädern oder ähnlichen, von der Öffentlichkeit stark frequentierten, Einrichtungen sowie in Parkhäusern integrierte Parksyste, wenn hier nicht schon das Parkhaus als solches als Betriebsvorrichtung zu beurteilen ist.

In diesen Fällen richtet sich die Abschreibung nicht nach dem für das Gebäude geltenden Recht, sondern nach der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer der Anlage, die in der Regel in den amtlichen AfA-Tabellen der Finanzverwaltung nachgeschlagen werden kann. Die Wöhr-Autoparksyste sind allerdings bisher noch nicht in diesen amtlichen AfA-Tabellen zu finden. Die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer wird aber nach den bisherigen Erfahrungen und in Anlehnung an die AfA-Sätze ähnlicher Anlagen mit 8 bis höchstens 12 Jahren anzusetzen sein.

Die Nutzungsdauer ist jedoch stark vom Einzelfall abhängig und kann individuell verschieden ausfallen.

Für Betriebsvorrichtungen gelten die Bestimmungen des § 7 Abs. 2 EStG. Das bedeutet, daß das Parksyste dann auch degressiv, derzeit mit dem Dreifachen des linearen AfA-Satzes, höchstens aber mit 30% vom letzten Buchwert, abgeschrieben werden kann.

Hinweise auf Sonderfälle

Wenn ein Parksyste im Zusammenhang mit der Renovierung oder Sanierung eines Altbaus angeschafft wird, liegt unter Umständen eine Generalüberholung vor, bei der das Gebäude als „neu“ zu beurteilen ist und die Abschreibungsvorschriften für Neubauten greifen. Oder es gelten die besonderen Abschreibungsvorschriften für

- Gebäude in Sanierungsgebieten und städtebaulichen Entwicklungsgebieten (§ 7h EStG) bis zu 10 x 10%
- Erhaltung von Baudenkmälern (§ 7i EStG) bis zu 10 x 10%

Ertragsteuerliche Behandlung/Abschreibungsdauer und -höhe von Parksyste

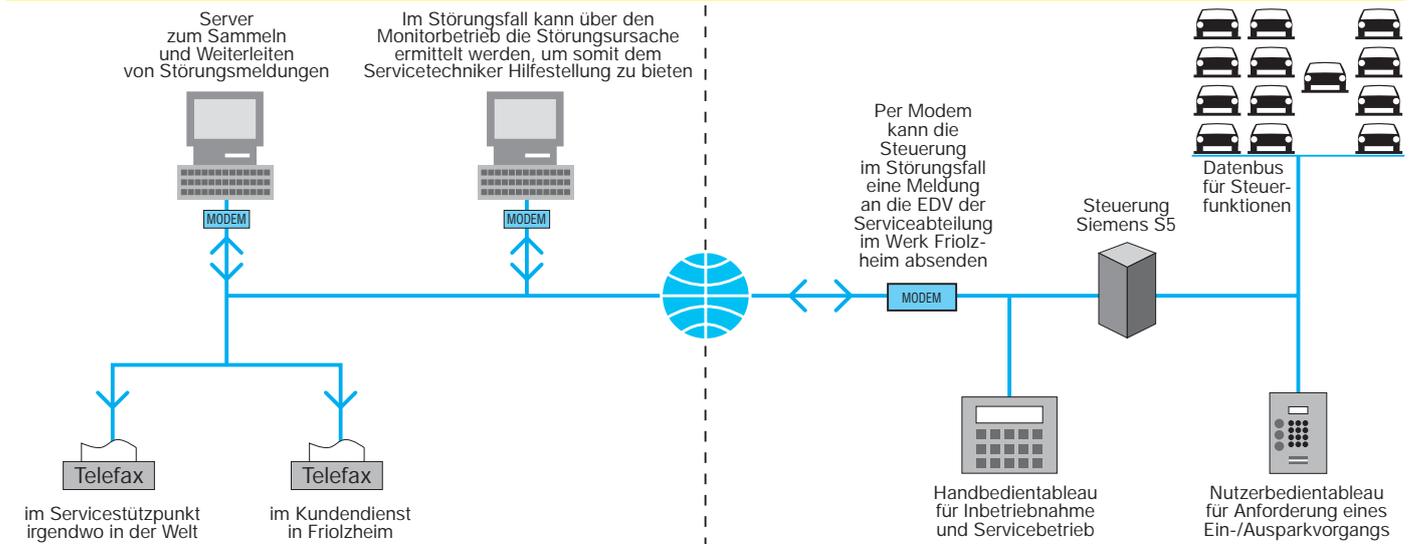
Parksyste in Gebäuden, die Wohnzwecken dienen	
Selbstgenutzter Wohnraum	Vermieteter Wohnraum
<i>EigZulG BStBl 1995 Teil 1 Seite 775</i> Neubauten: 8 x 5% (max. 5.000,- DM/Jahr) Altbauten: 8 x 2,5% (max. 2.500,- DM/Jahr)	Neubauten: § 7 Abs. 5 EStG 8 x 5% + 6 x 2,5% + 36 x 1,25% Altbauten: § 7 Abs. 4 EStG 2% bei fiktiver Nutzungsdauer von 50 Jahren

Parksyste in Gebäuden, die nicht Wohnzwecken dienen		
Privatvermögen	Betriebsvermögen	Betriebsvorrichtung
§ 7 Abs. 4 Nr. 2 EStG 2% bei fiktiver Nutzungsdauer von 50 Jahren	§ 7 Abs. 4 Nr. 1 EStG 4% bei ferner fiktiver Nutzungsdauer von 25 Jahren	§ 7 Abs. 2 EStG (derzeit 3-faches des linearen AfA-Satzes, höchstens 30%)

* Fr. M. Benndorf ist Mitarbeiterin bei Sieber & Partner, Steuerberater und Wirtschaftsprüfer, 70825 Korntal

Service

Parksystem



Fortsetzung von Seite 3

Für zukünftige Projekte des Multiparker 740 sind bis zu 8 Parkebenen übereinander und die mehrreihige Anordnung hintereinander beidseitig der Regalbediengeräte möglich.

Hohe Umschlagswerte lassen sich beispielsweise durch zwei unabhängig vom Regalbediengerät angeordnete Übergabebereiche erzielen, da damit Ein- und Ausparkvor-

gänge gleichzeitig ausgeführt werden können. In Stoßzeiten können so beide Übergabebereiche nur für das Ein- oder das Ausparken verwendet werden. Nach Bedarf sind auch unterschiedliche Höhen der einzelnen Ebenen denkbar, z.B. eine spezielle Ebene für Vans und Geländefahrzeuge. Eine Anbindung an Kassensysteme ist problemlos möglich, z.B. über ec-Karte, Transponder oder Magnetkarte.

Um die maximale Verfügbarkeit der Parksyste me sicherzustellen, wurde ein Mitarbeiter der Hausverwaltung in Funktion und Bedienung eingewiesen. Zusätzlich sind beide Anlagen mit Telefonmodem ausgestattet, damit über Fernwartung Störungen sofort lokalisiert und beseitigt werden können.

Der Multiparker 740 eignet sich für den Einsatz in Wohn-, Hotel- und Geschäftshausgaragen ebenso wie für das Kurzzeitparken im privaten und im öffentlichen Bereich.

Neu: der Wöhr-Fahrradständer

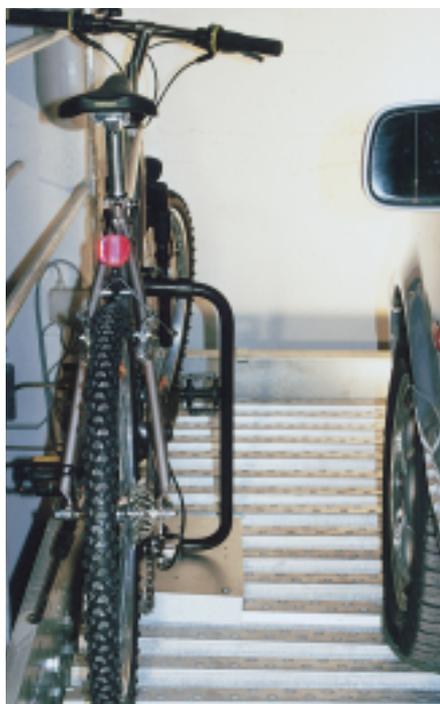
Wenn Sie außer einem Auto noch ein Fahrrad besitzen oder daran denken, sich eines anzuschaffen, um nach einer Autofahrt ins Grüne den Ausflug per Rad fortzusetzen oder per Rad mal schnell zum Briefkasten oder sonst wohin zu fahren, sollten Sie sich überlegen, diesen praktischen Fahrradständer auf der Parklift-Plattform zu montieren.

Die Montage ist ganz einfach: die vier beiliegenden selbstbohrenden Schrauben durch die Löcher der Grundplatte stecken und mit der Bohrmaschine festschrauben. Der dafür passende Bohrmaschinen-Bit wird selbstverständlich mitgeliefert.

Kosten soll der Fahrradständer komplett einschließlich Befestigungsmaterial, Verpackung, Versandkosten und Mehrwertsteuer 174,- DM.

Er paßt für alle herkömmlichen Fahrräder, denn sein Arm hat oben eine variabel einstellbare, drehbare Clipbefestigung, die abschließbar ist. Ein Schlüssel kommt an den Bund mit dem Zündschlüssel, der zweite ist als Reserveschlüssel gedacht. Der Wöhr-Fahrradständer findet entweder seitlich neben der Motorhaube Platz oder vorne quer vor der Stoßstange.

Er kann telefonisch (070 44) 46-199 oder per Fax (070 44) 46-149 bestellt werden.



IMPRESSUM

PARKLÜCKE erscheint in zwangloser Folge als kostenlose Information der OTTO WÖHR GMBH AUTO-PARKSYSTEME in deutscher, englischer und französischer Sprache für Architekten und alle, die sich für Parkprobleme interessieren und/oder vor dem Problem stehen, mehr Autos auf weniger Parkraum unterzubringen.

Alle Angaben ohne Gewähr.

Redaktion: Elke Ernst
Gestaltung: Kreatives Büro Koch, München
Druck: Albrecht, Stuttgart

Wir senden Ihnen gerne alle folgenden Ausgaben der PARKLÜCKE sowie weiterführende Informationen.

Detaillierte Planungsunterlagen und ein Kostenangebot erhalten Sie, wenn Sie uns Ihr Bauvorhaben mitteilen.

Schreiben Sie bitte an Otto Wöhr GmbH
Postfach 1151, D-71288 Frielzheim
Telefon (070 44) 46-0, Telefax 46-149

e-mail: info@woehr.de
Internet: http://www.woehr.de

W Ö H R
AUTO
PARKSYSTEME

Wir verdichten Parkraum