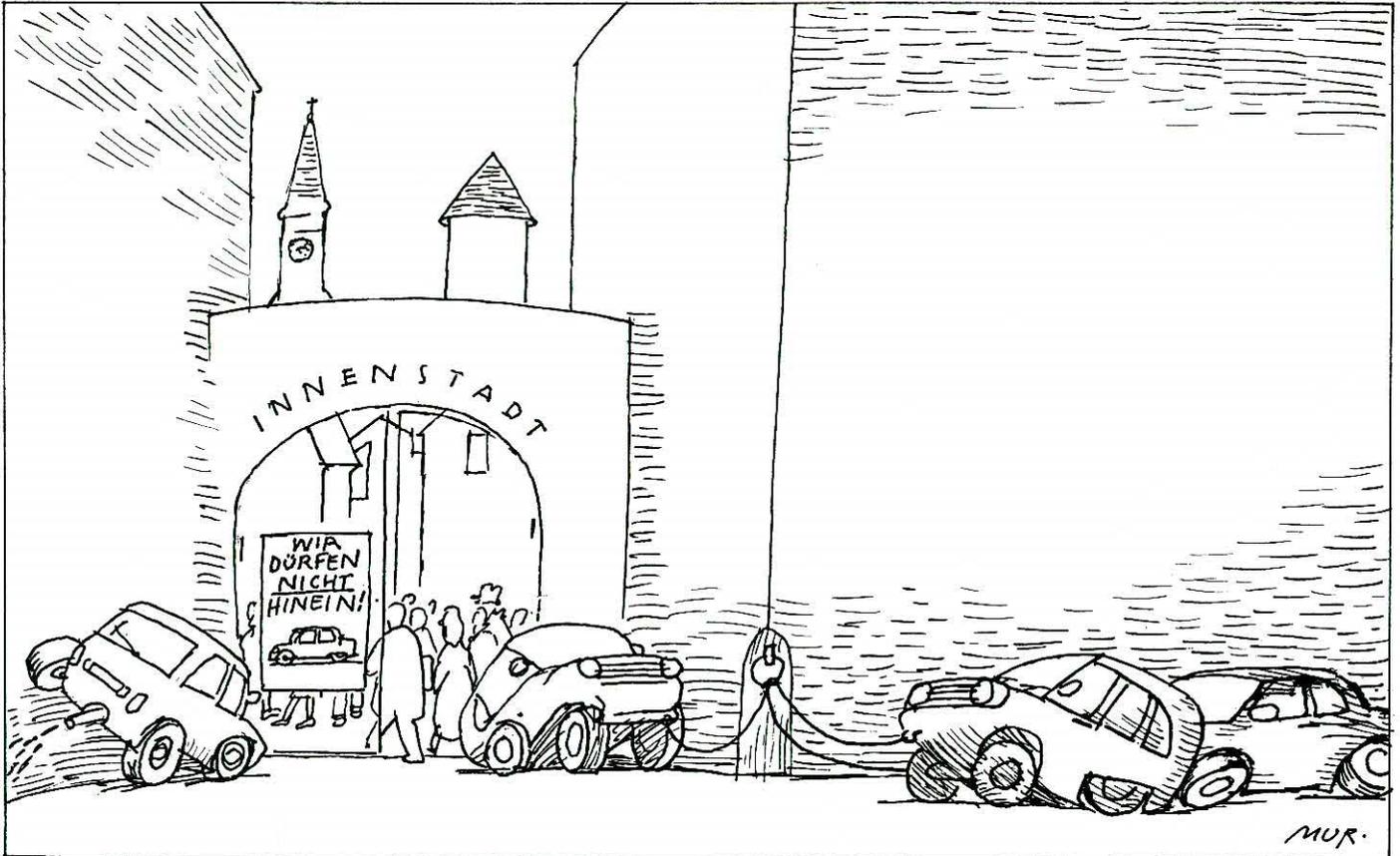


DIE PARKLÜCKE



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

8/92



Zeichnung: Louis Murschetz

Der Stand der Dinge

Noch nie gab es zum Parkproblem der Innenstädte so viele Meinungen. Die einen wollen mehr Parkhäuser, die anderen wollen die bestehenden abreißen. So widersprüchlich die Standpunkte sind, so einstimmig ist die Forderung: es muß etwas Entscheidendes geschehen. Aber was? Sollte man nicht wenigstens die in der City tätigen Dauerparker aussperren und nur die Kurzparker reinlassen? Oder nur noch die Autos der Anwohner? Oder überhaupt alle Autos – außer Polizei, Lieferanten, Taxis – aussperren?

Immer mehr Städte folgen dem Beispiel Roms und entschließen sich zur radikalen Aussperrung jeglichen Individualverkehrs. Viele Stadtväter verlangen eine Maut. In Singapur zahlen alle Autobesitzer pauschal eine Straßensteuer von 2.000 Mark im Jahr und jeden Morgen noch einmal 5 Mark, wenn sie mit dem Wagen in die Stadt wollen. In Athen dürfen abwechselnd an einem Tag nur Fahrzeuge mit geraden und am anderen Tag nur mit ungeraden Kennzeichennummern in die Innenstadt. Viel diskutiert wird derzeit die skandinavische Idee, den Autofahrer zu zwingen,

eine Monatskarte der öffentlichen Verkehrsbetriebe zu erwerben und sie, quasi als Parkerlaubnisschein, sichtbar ins Wagenfenster zu legen.

Und in Deutschland? In den Rathäusern, den Medien, in Diskussionsrunden und Arbeitskreisen erregt man sich täglich über die totale Verwilderung der Parksitten, man parkt ganz einfach im Halteverbot, auf Gehsteigen und Radwegen oder in zweiter Reihe, und in manchen Städten bezeichnen sich Polizei und Politessen achselzuckend als »machtlos« und verweisen auf ihre Personalprobleme, während man in anderen Städten durch gesalzene Strafen kräftig den Stadtsäckel aufbessert. Manche Kommunalpolitiker suchen das Parkproblem über den Geldbeutel zu lösen: Parken nur noch für Reiche. Den Einzelhandel hingegen versetzt die Parole »Autos raus aus der Stadt« in ständige Unruhe, ihre Verbände werden nicht müde, das Bild menschenleerer, verödeter, sterbender Innenstädte an die Wand zu malen. Ebenso unermüdlich fordern verschiedene Parteien endlich preisgünstige moderne Straßenbahnen und Busse auf separaten,

autofreien Fahrspuren, doch bleiben diese Vorschläge angesichts leerer Kassen fast immer im Bereich des Wunschdenkens. In einem Punkt jedenfalls sind sich alle einig: Nicht, weil so viele Menschen mit dem Auto in die City fahren, verstopfen die luftverpestenden Blechlawinen die Straßenschluchten, sondern ganz einfach deshalb, weil die Menschen, die mit dem Auto in die City fahren, trotz mühseligster Suche dort keinen Parkplatz finden können.

Könnten diejenigen, die im Stadtkern »ihren« festen Standplatz haben, diesen zügig anfahren, gäbe es keine Staus. Vielleicht kommt es eines Tages soweit, daß nur noch jene Geschäftsleute mit ihrem Auto in die Innenstadt fahren dürfen, die dort einen Parkplatz ihr eigen nennen. Stadtplaner, Bauherren und Architekten stellen bei genauer Betrachtung bestimmter Objekte jedenfalls immer wieder zu ihrer eigenen Überraschung fest, daß längst nicht alle Möglichkeiten zur Nutzung vorhandener Flächen durch moderne Parksyste^me sinnvoll ausgeschöpft sind. Darüber sollte man immer wieder nachdenken.

Ein kleines architektonisches Kunstwerk

Das neue »Landeshaus« von Rheinland-Pfalz

Im Regierungszentrum von Bonn wurde eine alte Jugendstilvilla denkmalgerecht mit einem Neubau zu einem Ensemble zusammengelassen

Ein Landeshaus ist eine Art Botschaftsgebäude; eine rheinland-pfälzische Botschaft entstand also in Bonn, ein Haus intensiver politischer Arbeit mitten im Parlaments-, Presse- und Regierungsviertel, und eine besonders bedeutsame Aufgabe für den Bauherren, das Staatsbauamt Koblenz-Süd, und die Architekten und Ingenieure. Neben einem repräsentativen Amtsgebäude sollte es Schauplatz sein für eine Vielzahl von Ausstellungen, Konzerten, Großpräsentationen von Wirtschaft, Handel, Industrie, von Kulturereignissen, Symposien, Vorträgen, Konferenzen, mit mehr als 20.000 Besuchern pro Jahr – Eckdaten für einen freien, landesweit ausgeschriebenen Architektenwettbewerb.

Schließlich, 1988, der erste Spatenstich, ein Jahr später das Richtfest, und 1990 die festliche Einweihung: 1.300 Gäste kamen, politische, diplomatische und journalistische Prominenz, Bundespräsident Richard von Weizsäcker an der Spitze, und waren von der architektonischen Gestaltung und der städtebaulichen Eingliederung des Neubaus in die örtliche Situation mit seinen überwiegend freistehenden Häusern aus der Jahrhundertwende, von der Harmonie des Gesamtwerks und der künstlerischen Ausgestaltung der Innenräume beeindruckt.

Namhafte Designer wie Professor Haller und Mario Bellini waren am Werk, drei Wettbewerbe brachten bedeutende künstlerische Arbeiten. Modernste Technik kam zur Anwendung, von der softwaregesteuerten ISDN-Anlage bis zum programmgesteuerten Lichtprozessor. In den Untergeschossen wurden, über eine rückwärtige Rampe erschlossen, Wöhr-Autoparksysteme vom Typ Parklift 402 installiert, auf denen 26 Fahrzeuge untergebracht werden können. Die technische Betreuung lag in den Händen der Ingenieure Alhäuser + König, Hachenburg.



Diese denkmalgeschützte Doppelvilla, ein freistehendes Solitärgebäude aus der Jugendstilzeit (oben), wurde durch einen verglasten Verbindungsgang mit dem Neubau (unten) verbunden – einem steinernen Kubus, der von einem metallisch-gläsernen Baukörper durchdrungen wird. Der Kubus ist mit hellem Sandstein in Anlehnung an die Sandstein-Bauteile des Altbaus verkleidet.



Das Ergebnis eines Wettbewerbs unter Architekturstudenten

Ein neuer Turm für Stuttgart

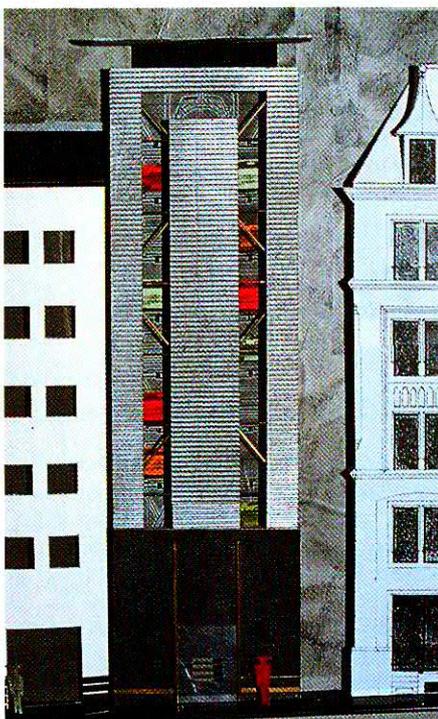
Alle eingereichten Entwürfe waren originell, zwei von ihnen stellen wir hier vor. Vielleicht wird einer von ihnen, so oder so ähnlich, irgendwann einmal Wirklichkeit.

Türme waren im Stadtbild seit jeher Blickpunkte von besonderer Bedeutung, ihre Dominanz stellte an die Kreativität von Architekten und Baumeistern zu allen Zeiten hohe Anforderungen. Für die Architekturstudenten von Professor Klaus Humpert, dem Leiter des Städtebaulichen Instituts der Universität Stuttgart, war die Aufgabe, einen Turm zu entwerfen, besonders reizvoll: Gefragt war der Fassadenentwurf eines Turms für ein Paternoster-Parksystem, und die Aufgabe sah zunächst vor, in Stuttgart eine geeignete Baulücke für so einen Turm zu finden – an einem Ort, an dem die Parkraumnot besonders groß ist, wobei der Gedanke, so einen Auto-Paternoster zu leasen, bis er sich in 5 bis 7 Jahren amortisiert hat, keineswegs wirklichkeitsfern ist. Bei Wöhr gehören solche Überlegungen zur Realität. Nach Ablauf dieser Zeit kann dann solch ein Turm, wenn sich bis dahin die Verkehrssituation grundlegend geändert haben sollte, einem anderen Neubau weichen.

Von besonderer Bedeutung für die Beurteilung der Arbeiten war für Prof. Humpert und Dipl. Ing. Herrmann die Anpassung der Fassade an die unmittelbare Umgebung. Diese optische Qualität sollte durch eine Fotomontage des Entwurfs in die reale Situation dargestellt werden. Darüberhinaus wurden verlangt: eine Grundrissdarstellung, ein Schnitt durch den Baukörper, ein Modell und schließlich die Erläuterung des Entwurfs und die Darstellung der angestrebten Parklösung. Sie vor allem sollte für die Beurteilung maßgebend sein, aber natürlich auch die Realisierbarkeit, die visuelle Gestaltung und zuletzt auch die zusätzlichen Ideen zu einem solchen Projekt, beispielsweise der Betrieb von Solarmodulen auf dem Dach oder der Verkauf von Werbeflächen zur Unterstützung der Finanzierung.

Der erste Preis: eine recht unkonventionelle Lösung

Die Architekturstudentin Barbara Wohn wählte für die Positionierung ihres Entwurfs ein Grundstück im Stuttgarter Westen, in einem mit fünfgeschossigen Häuserblöcken bebauten Wohn- und Kleingewerbequartier aus der Gründerzeit. Viele junge Familien wohnen hier, auch Alleinstehende – ein innerstädtisches Viertel, das sich trotz wachsender Parkraumnot immer größerer Beliebtheit erfreut. Die meisten, die hier wohnen, haben und brauchen ein Auto und hoffen, eines Tages vielleicht einen eigenen, fest gemieteten Parkplatz zu bekommen. Besagtes Grundstück liegt an der Kreuzung Vogelsang- und Ludwigstraße. Das Haus, das hier noch steht, wurde im Krieg stark beschädigt; die verbliebenen drei Geschosse hat man bis heute mit einem Dach abgedeckt. Barbara Wohn würde es durch ein siebenstöckiges Wohnhaus ersetzen. Ihr Entwurf zeigt, wie der Paternoster-Parkraum zum Bestandteil des zu erbauenden Wohngebäudes werden könnte.



Der 1. Preis: Ein Parkturm inmitten von Häusern aus der Gründerzeit. Die Fassaden-Öffnungen lassen die Auf- und Abbewegungen des Paternosters erkennen.

Als Brüstungshöhe für das zurückspringende sechste Geschöß würde die Traufhöhe der gründerzeitlichen Bebauung übernommen werden. Ein weit auskragendes Dach bildet den oberen Abschluß. Die Ecksituation, bedingt durch das spitzwinkelig zugeschnittene Grundstück, betont eine nach Norden gewölbte, schräg angeschnittene Wandscheibe, hinter der die Balkonplatten hervorstehen.

Besondere Aufmerksamkeit widmet Barbara Wohn der Gestaltung des unteren Teils der Fassade, der dem Fußgänger ins Auge fällt. Edles Material ist hier vorgesehen: schwarzer Marmor beispielsweise, in den dünne Messingstäbe in Geländerhöhe eingelagt werden. Und polierter Edelstahl

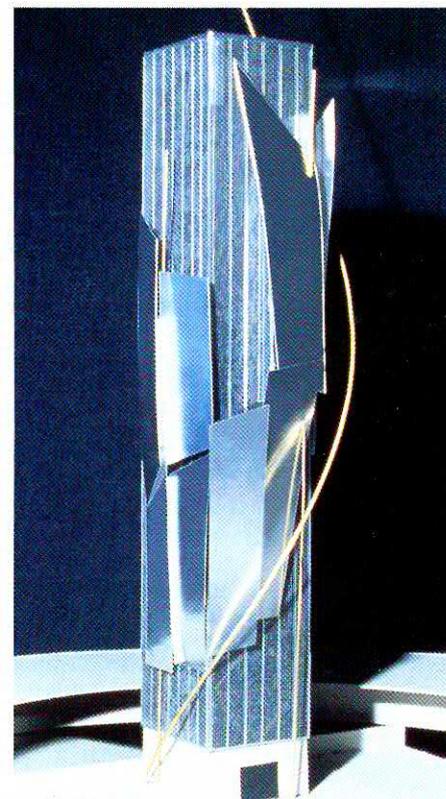
für das Tor, das durch einen Zugmechanismus auf und ab gleitet, mit waagerechten Sehschlitzen, durch die man bei geschlossenem Tor in das Innere des Paternosters spähen kann. Alles in allem eine recht ungewöhnliche Lösung.

Barbara Wohn: »Menschen, die hier unkonventionell wohnen, können sich auch dafür begeistern, ihr Auto ungewöhnlich und aufsehenerregend zu parken.«

Der zweite Preis: ein Turm mit vielen guten Seiten

Stuttgarts Verkehrskonzept hat es möglich gemacht, daß die Innenstadt von einer Ringstraße umschlossen wird, an deren Kreuzungen mit anderen Straßen Plätze entstanden sind, die der Orientierung helfen. Doch sind diese Plätze oft gesichtslos, ohne Identität.

Eine solche Kreuzung, an der fünf stark befahrene Straßen aufeinander treffen, und die dringend einer städtebaulichen Gestaltung bedarf, ist der Österreichische Platz.



Der 2. Preis: Stahlgitterpaneele machen den Parkturm transparent, lassen ihn am Tage schimmern und bei Nacht auf interessante Weise von innen heraus leuchten.

Ein Paternoster-Parkturm würde nach Ansicht des Architekturstudenten Johannes Keller hier nicht nur das sattsam bekannte innerstädtische Parkproblem lindern, sondern auch einen städtebaulichen Akzent setzen, ein Zeichen sozusagen für den Anfang des Zentrums. Oder – entgegengesetzt gesehen – für den Anfang des Gerberviertels, eines Stadtteils von hoher Wohndichte, das sich zudem zu einem Shopping- und Dienstleistungsgebiet entwickelt hat, das einen solchen Turm gut gebrauchen könnte. Tagsüber könnten hier auf einer Fläche von praktisch zwei Parkplätzen 42 Autos von Leuten, die hier arbeiten, untergebracht werden, abends könnten hier 42 Anwohner einen Stellplatz finden.

Stahlgitterpaneele, die auf einer Stahlattung an der Fassade befestigt sind, lassen den Turm am Tage »schimmern«, bei Nacht von innen heraus »leuchten«. So wird die Fassade transparent und die Paternostertechnik des Systems sichtbar. Die zum Zentrum hingewandte Front könnte zugleich Werbe- und Informationsträger sein, Monitore könnten die Aufgabe übernehmen, Stadteinwärtsfahrende über die Verkehrssituation zu informieren. Die den Anwohnern zugewandten Seiten würden still und dunkel bleiben. Eine Wohltat für jeden, müßte man meinen, von welcher Seite man das Projekt auch betrachtet.

Vielleicht würde die Stadt Stuttgart den kleinen Baugrund von 35 qm zur Verfügung stellen, vielleicht findet sich auch ein Bauträger, der den Paternoster-Parkturm errichtet und durch die Vermietung der 42 Stellplätze bei Tag und bei Nacht finanziert, wozu sicher auch die vorgesehene Werbung beitragen könnte. Dann wäre sicherlich vielen geholfen. Vorerst aber bleibt das ganze Objekt Wunsch- oder, besser gesagt, Entwurfsdenken.

Kommen Sie nach Berlin!

Einladung zur bautec '92 vom 15. bis 19. Februar

Es stimmt schon: auch die bautec ist eine Reise wert. Die große deutsche Baufachmesse zeigt den Architekten, Technikern, Ingenieuren und Stadtplanern in Berlin schon heute, worauf man in den nächsten Jahren bauen kann, wobei die zentralen Themen *Substanzerhaltung, Sanierung und Modernisierung* vor allem in den neuen Bundesländern höchsten Stellenwert haben dürften. In diesen Themenkreis gehört an vorderer Stelle die Unterbringung von Autos in denkmalgeschützten und in älteren, erhaltenswerten Bauwerken und überall dort, wo eigentlich für Autos kein Platz mehr ist.



Gruppenbild mit Dame: Links hinten Renaults Deutschland-Repräsentant Menard, daneben Springer-Mann Spreng und BMW-Chef von Kuenheim, davor Mercedes-Boss Niefer und die Dame des Hauses Friede Springer. Rechts neben ihr Renault-Präsident Levy und dahinter VW-Entwicklungschef Prof. Seiffert mit dem Springer-Vorstandsvorsitzenden Wille. Nicht im Bild (weil nicht so sehenswert): der Wöhr-Parklift 411.

Alle Jahre wieder, diesmal zum 16. Mal: Das Goldene Lenkrad

**Der Wöhr-Parklift war dabei,
als die begehrte Trophäe verliehen wurde**

Mit einem Riesenfeuerwerk und vielen Ansprachen wurden, wie jedes Jahr, unter den zwei Dutzend Neuerscheinungen die vier weltbesten Automobile des Jahres gewählt: In der Kompaktklasse der VW Golf GL, in der Mittelklasse der BMW 318, in der Oberklasse der Mercedes 300 SE und in der Sonderklasse der Renault Espace.

Glänzend im gleißenden Licht standen die Siegerautos auf der Bühne. Wöhr hat leihweise zwei Parklifts vom Typ 411 aufgebaut, die die Präsentation

der Fahrzeuge möglich machten, doch galt natürlich die Aufmerksamkeit der 400 geladenen Gäste dem „Bild und nicht dem Rahmen“.

Um im Bild zu bleiben: „Das Goldene Lenkrad“ wird jährlich von *Bild am Sonntag* verliehen, doch wird die Entscheidung von 21 prominenten und autokundigen Jurorinnen und Juroren getroffen.

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 unsere Prospekte „Die Kunst des Parkens“ und „Wir wissen, wie man Parkraum schafft“, auf Wunsch auch weiterführende Informationen sowie Planungsunterlagen und ein Kostenangebot, wenn Sie uns Ihr Bauvorhaben mitteilen.

Schreiben Sie an:
OTTO WÖHR GMBH
Postfach 11 51
71288 Frielzheim
Telefon (0 70 44) 46-0
Telefax (0 70 44) 461 49