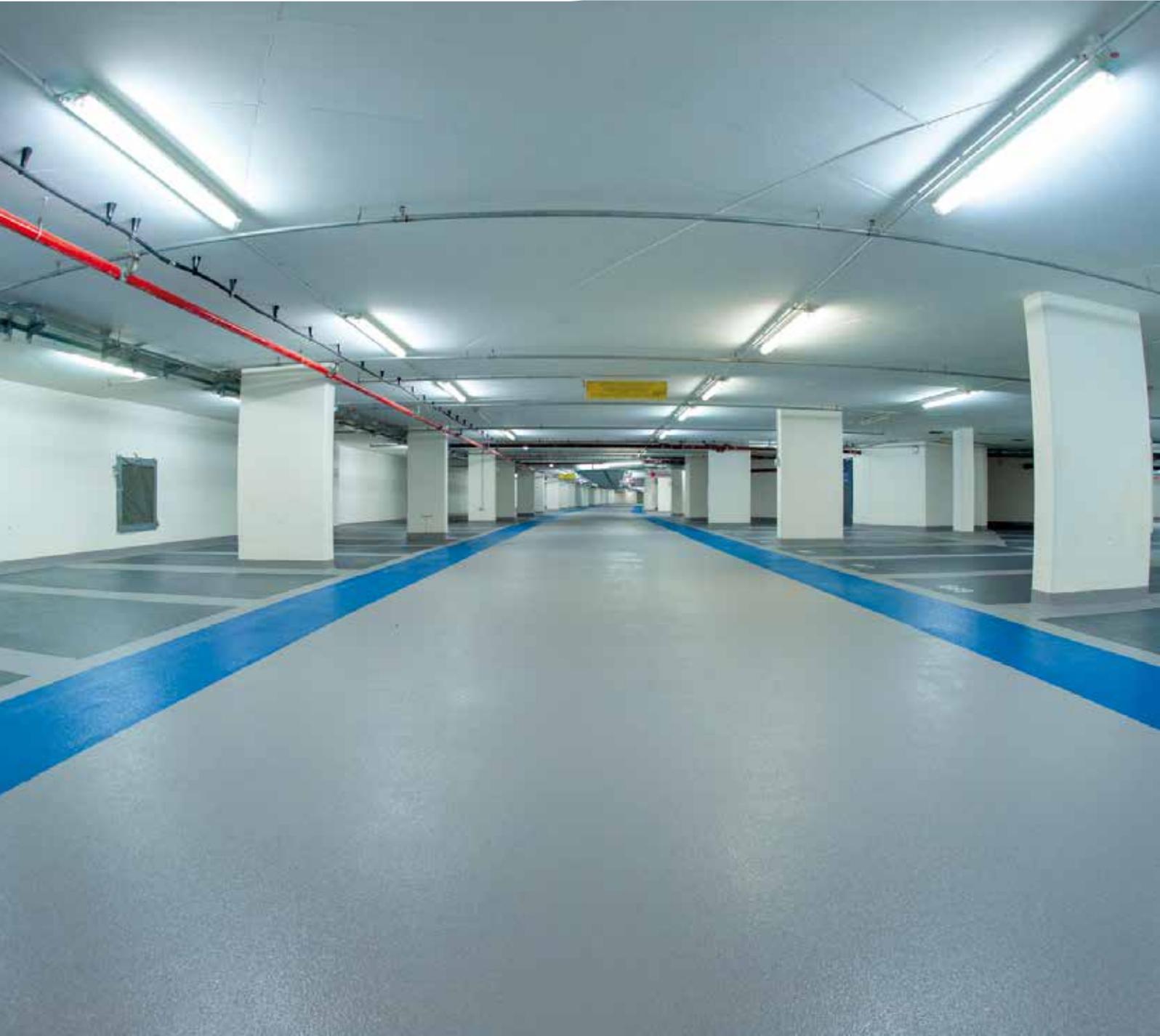


Parken

Das Magazin für Parkraum • Management, Konzeption, Technik

aktuell



Im Fokus

Kompetenzforum Parken 2019:
Experten geben praktische Tipps
ab Seite 12

Portrait

Goldbeck Parking Services:
„Wir setzen auf gesundes Wachstum“
Seite 24

Verbands-News

Interview zur DIN EN 12453 – 2017:
„Eher wird man vom Blitz getroffen“
Seite 50

Titelfoto:



Weitere Informationen: S. 26



New Yorkers.

Die Airport Port Authority of New York and New Jersey wird die neue DESIGNA Parkmanagement Lösung ab 2020 komplett in Betrieb nehmen. Die modulare Architektur und das Design des neuen Systems geben der Port Authority die Flexibilität, ihr Unternehmen zu erweitern, Prozesse effizienter auszulegen und die neueste Technologie zu integrieren. Erfahren Sie mehr unter designa.com.

> designa.com



DESIGNA

Liebe Leserin, lieber Leser,

woran denken Sie bei dem Wort Blitz spontan? An Gewitter, Fotoapparat, überhöhte Geschwindigkeit, oder kommt Ihnen vielleicht ein anderer Geistesblitz? Höchstwahrscheinlich denken Sie nicht unbedingt als erstes an das Thema Parken – und möglicherweise schon gar nicht an das Thema Parkhausschranken, oder?

In Deutschland ist es auf jeden Fall wesentlich wahrscheinlicher, vom Blitz getroffen zu werden, als bei einem Unfall von einer Parkhausschranke an der Ein- oder Ausfahrt ins Parkhaus erfasst und niedergestreckt zu werden. Und vom Blitz wird man ja bekanntlich äußerst selten getroffen. Deshalb haben wir diesen anschaulichen Vergleich gewählt, um darzulegen, warum die neue DIN 12453-2017 im Bereich Parkhausschranken überflüssig ist.

Wir setzen uns aus diesem Grund intensiv dafür ein, wie zuvor eine Ausnahmeregelung zu erwirken. Ansonsten würde diese DIN das Geschäftsmodell Parkhaus schwer belasten. Was sich genau dahinter verbirgt, erläutert Ihnen Christian Rauch im Interview ab Seite 50.

Auch beim Thema Kassensicherungsverordnung sind wir weiterhin aktiv. Sie finden im geschützten Mitgliederbereich unserer Verbandswebsite alle Unterlagen zum Download, auf Seite 52 gibt es einen Hinweis auf die neueren Entwicklungen. Nach wie vor macht sich der Bundesverband Parken auch hier für eine Ausnahmeregelung stark, da Parkscheinautomaten genauso funktionieren wie Fahrscheinautomaten – und letztere von der Verordnung ausgenommen sind.

Trotz der beiden vorgenannten Themen blicken wir aus Verbands-sicht auf ein äußerst erfolgreiches Jahr zurück, in dem wir viele Projekte angestoßen haben: beispielweise auch einen Arbeitskreis zum Thema datenschutzrechtliche Verhaltensregeln, in dem wir eine enge Zusammenarbeit mit den österreichischen Kollegen pflegen. Meilensteine waren sicherlich die Messe Parken in Wiesbaden im



Foto: Bundesverband Parken

Elisabeth Herles,
Geschäftsführerin Bundesverband
Parken e. V.

»Wir blicken aus
Verbands-sicht auf ein
äußerst erfolgreiches Jahr
zurück«

Juni und der Start der neuen Verbandswebsite im Juli. Und wir sind hochofrend, dass unser Kompetenzforum im November so gut besucht war wie noch nie zuvor. Den ausführlichen Bericht lesen Sie ab Seite 12. Die überaus positive Gesamtbewertung unserer Teilnehmer ermutigt uns und zeigt auch, dass wir mit dieser Veranstaltung weiterhin auf dem richtigen Weg sind.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Familien eine erholsame Weihnachtszeit und einen guten Start ins neue Jahr.

Herzlichst, Ihre

Auf ein Wort	3
Nachrichten	
Goldbeck: Mitarbeiterparkhaus mit DGNB-Zertifizierung	6
Sika kündigt Preiserhöhungen an	6
Hectronic: 1.465 Citea Automaten für München	7
Scheidt & Bachmann gründet neue Gesellschaft	8
FC Schalke 04: Bundesligist führt Parkgebühren ein	8
SKIDATA eröffnet neue Niederlassung in Portugal	9
Köln beschließt höhere On-Street-Parkgebühren	10
APCOA Norwegen gewinnt EPA Award	11
Im Fokus	
Kompetenzforum Parken 2019: Experten geben praktische Tipps für die Zukunft des Parkens	12
Technologische Trends: Die Parkraumbewirtschaftung bricht in neue Welten auf	18
Scheidt & Bachmann: Parken ohne Ticket und Bargeld in Neuss	23
Portrait	
Interview mit Stephan Pieper, Geschäftsführer der GOLDBECK Parking Services GmbH	24
Rundblick	
Bauwerke im Hochbaubestand regelmäßig prüfen lassen	30
Flächenschonend Parken mit Auto-Parksystemen	33
Produkte + Dienstleistungen	
Park Guard: Smarte und faire Parkflächenüberwachung	34
PRM: Lösungen zur digitalen Parkplatzkontrolle	35
LED: Intelligent beleuchtet für mehr Sicherheit	36
Sika: Abdichtungssystem soll Langzeitschutz bieten	37
Theorie + Praxis	
Sika: Neue Schutzbeschichtungen und Fugenprofile in Frankfurter Garage	38
Hintergrund	
Wiesbadener Parkhaus wird klimaneutral betrieben	40
Contipark: Herausforderung Event-Parken	42
APCOA: „Mit intelligenten Partnern Mehrwert stiften“	43



Im Fokus, Seite 12–16

Das Kompetenzforum Parken 2019 wartete mit einer Rekordzahl von 313 Teilnehmern auf. In Würzburg hörten sie Vorträge mit hohem Praxisbezug für die Parken Branche.

E-Tankstellen

10 Aspekte zur E-Mobilität: Mit Ladeinfrastruktur strategisch die Weichen für die Zukunft stellen 46

EPA News

EPA-Kongress in Málaga: Gipfeltreffen der Parken-Profis 48

Bundesverband Parken News

Interview mit Christian Rauch zur DIN EN 12453-2017 50

Kassensicherungsverordnung (KassenSichV): Die jüngsten Entwicklungen 52

Ratgeber

Urteil: Geringe Stellplatzbreite kann zum Mangel werden 53

Ausblick

Termine 54



Foto: Marko Ruh

IMPRESSUM

„Parken aktuell“ erscheint in Kooperation mit dem Bundesverband Parken e.V. Richardtstraße 10 D-50667 Köln www.parken.de Telefon +49(0)221/2 57 10 16

Herausgeber und Verlag
Dr. Wieland Mänken
Maenken Kommunikation GmbH
Von-der-Wettern-Straße 25
D-51149 Köln
www.maenken.com
Telefon +49(0)2203/35 84-0

Frequenz: vier Mal pro Jahr
Auflage: 3.720 Exemplare
Einzelbezugspreis: 6,- Euro

Objektleiter
Wolfgang Locker
Telefon +49(0)2203/35 84-182
wolfgang.locker@maenken.com

Redaktion
Marko Ruh (v.i.S.d.P.)
Telefon +49(0)2203/35 84-114
marko.ruh@maenken.com
Florian Meurer
Telefon +49(0)2203/35 84-181
florian.meurer@maenken.com

Anzeigen
Wolfgang Locker
D+L Reichenberg GmbH
Telefon +49(0)2203/35 84-182
wolfgang.locker@maenken.com

Druck:
D+L Reichenberg GmbH
46395 Bocholt

Danke für 150 Jahre

Technologiesprünge, Produkte im Wandel, Innovationen. Viele Dinge verändern sich stetig. Manche Dinge bleiben.

Stabile und vertrauensvolle Kundenbeziehungen bilden seit 150 Jahren die Basis für unseren Erfolg. Dafür möchten wir uns bei unseren Kunden und Partnern bedanken.

Zertifizierte Parktickets und Zutrittsmedien von Fleischhauer Datenträger garantieren jeden Tag millionenfach einen reibungslosen Systembetrieb. Rund um die Uhr. Bei jedem Wetter.

Goldbeck

Mitarbeiterparkhaus erhält DGNB-Zertifizierung

Als erstes Parkhaus in Deutschland erhielt jetzt das Goldbeck-Mitarbeiterparkhaus in Hirschberg das Gold-Zertifikat der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB). Verliehen wurde die Auszeich-

nung auf der Immobilienmesse Expo Real. Mit der Auszeichnung stelle der Bau nicht nur seine besondere Nachhaltigkeit in Bau und Betrieb unter Beweis, sondern schließe auch eine Lücke bei der Zertifizierung von

gewerblichen Immobilien, so das Bielefelder Bauunternehmen. Bei dem Parkhaus in Hirschberg handelt es sich für Goldbeck um ein Projekt in eigener Sache: Das Bauunternehmen erweiterte mit dem Neubau ein bestehendes Parkhaus für seine Mitarbeiter und setzte nach eigenen Angaben auf Nachhaltigkeit: Die Energieversorgung läuft über Wind- und Solarenergie und die industriell vorgefertigten Systembauteile, aus denen das Parkhaus zusammengesetzt ist, werden besonders ressourcenschonend hergestellt. Es kommt dabei beschichtungsfreier Beton zum Einsatz, der das Parkhausssystem besonders langlebig und wartungsarm machen soll.

Darüber hinaus entwickle Goldbeck zurzeit eine Mehrfachzertifizierung für sein Parkhaussystem. Für das Hallen- und Bürogebäudesystem des Bauunternehmens gibt es das bereits: Alle Gebäude, die innerhalb dieser Systeme gebaut werden, erfüllen laut Unternehmensangaben automatisch die Voraussetzungen des DGNB-Vorzertifikats. Das Parkhauszertifikat soll die bisherige Lücke schließen. Dabei wären 50 Prozent der Nachweisführung über das System anerkannt. Die andere Hälfte muss projektbezogen nachgewiesen werden. Dies mache den Zertifizierungsvorgang für Bauherren schneller und günstiger, so Goldbeck. ■



Foto: Goldbeck

Als erstes Parkhaus in Deutschland erhielt jetzt das Goldbeck-Mitarbeiterparkhaus in Hirschberg das Gold-Zertifikat der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB).

Steigende Rohstoffpreise und Logistikkosten

Sika kündigt Preiserhöhungen an

Die Erhöhung der Logistik-, Energie- und Lohnkosten in Verbindung mit den Nachwirkungen hoher Kostensteigerung von Rohstoffen führt bei dem Beschichtungshersteller Sika Deutschland GmbH ab dem 1. Januar 2020 zu Preisanstiegen. Unternehmensangaben zufolge habe man in der jüngsten Zeit vor allem steigende Logistikkosten deutlich gespürt.

Zudem seien durch die vergangenen Tarifabschlüsse in der Chemieindustrie die Personalkosten gestiegen. Ferner führe die Rohstoffpreisentwicklung der letzten Jahre

zu erhöhten Produktionskosten, die noch nicht vollständig kompensiert werden konnten. Die angekündigten Preisanstiege bei Sika Deutschland gelten ab dem 1. Januar 2020 und betreffen alle Geschäftsbereiche. „Sika wird ab dem 1. Januar 2020 in den unterschiedlichen Produktbereichen die Preise zwischen 2 und 6,5 Prozent erhöhen. Zeitgleich arbeiten wir an internen Optimierungen in allen Bereichen, um die Preissituation für die Zukunft möglichst zu entspannen“, so Joachim Straub, Geschäftsführer der Sika Deutschland GmbH. ■



Foto: Sika

„Erhöhen zwischen 2 und 6,5 Prozent“: Sika-Chef Joachim Straub



Foto: Hectronic

Die Produktion am Hauptsitz in Bonndorf läuft: Die ersten Citea-Parkscheinautomaten sind bereit für ihren Einsatz in München.

Hectronic

München lässt 1.465 Citea Automaten aufstellen

Einwohner, Pendler und Besucher der bayrischen Landeshauptstadt erwartet ab Jahresende eine Neuerung in der Parkraumbewirtschaftung. Wie viele andere Großstädte steht auch München beim Parken im öffentlichen Raum vor Herausforderungen. Den Autos, die zwischen dem Zentrum und den Vororten der Metropolregion unterwegs sind, müssen ausreichende und gut organisierte Parkmöglichkeiten bereitgestellt werden. Die Stadt München sucht jetzt nach einem aktuellen Modell im Bereich Parkscheinautomaten. Auf der Suche nach einem passenden Produkt hat die Stadt die Lösung aus dem Hause Hectronic überzeugt. Das Baureferat Tiefbau hat Anfang Juli den Zuschlag für die Errichtung von 1.465 Parkscheinautomaten des Modells Citea gegeben.

Der Münchner Innenstadtbereich soll nun Schritt für Schritt bis Ende 2019 mit dem Parkscheinautomat ausgestattet werden. Dabei sollen die Parkscheinautomaten flexibel an die Bedürfnisse und Anforderungen der Stadtverwaltung und sowie an die örtlichen Gegebenheiten angepasst werden. Laut Hectronic erfolgt die Bedienung über ein LCD-Display bequem und selbsterklärend für den Benutzer. Die Parkscheinautomaten entsprechen laut Hersteller einer der höchsten Sicherheitsstufen und sind mit moderner Kommunikationstechnik in Form eines 4G-Modems ausgestattet. Die Stadt München hat sich für ein Modell in dunkelgrauer Farbgebung entschieden, welches sich gut ins Stadtbild integrieren lasse.

Die plattformübergreifende Managementsoftware CityLine soll das Leistungsspektrum der Automaten ergänzen und ein effizientes Parkraum-Management ermöglichen. Per Echtzeit-Überwachung der Automaten will man eine hohe Reaktionsfähigkeit gewährleisten. Jede Warnung oder Störmeldung soll sofort angezeigt und über die mobile Anwendung an Servicemitarbeiter übermittelt werden.

Ziel ist, über die Anwendung von CityLine Serviceeinsätze und Leerungsfahrten exakt analysieren und optimieren zu können. CityLine liefere zudem Kennzahlen für die Tarifgestaltung und -entwicklung. ■



WIR ÜBERNEHMEN IN IHREM NAMEN

- › Halterdatenermittlung
- › Gesamte Korrespondenz
- › Mahnwesen
- › Zahlungskontrolle
- › Telefonische Servicehotline

KOSTENLOSE* INKASSODIENSTLEISTUNG

- › Außergerichtliches Inkasso
- › Factoring auf Anfrage
- › TÜV-zertifiziert

*Belastung der Kosten erfolgt nicht beim Auftraggeber sondern beim Schuldner



Vertragspartner der
schufa

Mitglied im:
BFI & F e.V.
Rechtsverband für Inkasso
und Forderungsbekämpfung



ETI experts GmbH

Amsterdamer Straße 133b • 50735 Köln

Tel. +49 (0) 221 285401-0 • Fax +49 (0) 221 285401-70

info@eti-experts.de • www.eti-experts.de

Scheidt & Bachmann Parking Solutions Germany GmbH

Zulieferer bündelt die Geschäfte in einer Gesellschaft

Die Scheidt & Bachmann Kundenservice GmbH und die Scheidt & Bachmann GmbH Region D-A-CH agieren seit dem 1. Oktober 2019 gemeinsam als Scheidt & Bachmann Parking Solutions Germany GmbH. Man habe den Anspruch, seinen Kunden das führende Produkt- und Serviceportfolio auf höchstem Leistungsniveau anzubieten. Mit diesem Ziel hat Scheidt & Bachmann sein Know-how für die Kunden in Deutschland in einer neuen Gesellschaft gebündelt. In dieser stehen den Kunden über 200 Mitarbeiter zur Verfügung, die sich um alle Belange rund um das Thema Parken sowie den bewährten Service für Freizeitanlagen kümmern.

Ulrich Fleps, Geschäftsführer der neu firmierten Scheidt & Bachmann Parking Solutions Germany GmbH, sieht darin eine sehr positive Entwicklung für den deutschen Markt: „Mit diesem Schritt stellt sich Scheidt & Bachmann für die Anforderungen der Zukunft auf und schafft für seine Kunden klare Strukturen und Zuständigkeiten. Das Team freut sich, seine Erfahrung und Kompetenz



Foto: Scheidt & Bachmann

Das neue Führungsteam der Scheidt & Bachmann Parking Solutions Germany GmbH: (vordere Reihe v.l.) Michael Münster, Head of Technical Service Center; Daniela Lange, Assistant to the Managing Director; Ulrich Fleps, Managing Director; Renate Ehrmann, Senior Key Account Manager; Michael Emunds, Head of Operations; Frank Thoms, Head of Access Service & Support; (hintere Reihe v.l.) Christoph Lemmen, Administrative Director; Sven Dickas, Head of Project Support; Ralf Nowak, Dispatcher Maintenance; Thomas Goertz, Technical Director; Guido Nobis, Director Sales D A CH

künftig konsolidiert aus einem Unternehmen heraus anbieten zu können.“

Die bisher bekannten Ansprechpartner stehen auch in Zukunft für Neuprojekte, After Sales und On-Call-Service zur Verfügung, teilt das Unternehmen aus Mönchenglad-

bach mit. Im Lauf des Oktobers sollen alle Angebote für Neuanlagen, Erweiterungen, Updates und Upgrades von der Scheidt & Bachmann Parking Solutions Germany GmbH erstellt und aus einer Hand umgesetzt werden. ■

FC Schalke 04

Weiterer Fußball-Bundesligist führt Parkgebühren ein

Seit dem 5. Oktober müssen Fußballfans bei Heimspielen des FC Schalke 04 Parkgebühren zahlen, wenn sie die Parkplätze rund um

die Schalker Arena nutzen möchten. Wer früher als zwei Stunden vor Spielbeginn anreist, parkt weiterhin kostenlos. Der Verein

möchte so den Verkehr vor dem Spiel entzerren, Stauquellen vermeiden und die Anreise der Fans beschleunigen. Wer später kommt, muss für die Nutzung der Parkflächen bei der Abreise fünf Euro Gebühr bezahlen. Diese Vorgehensweise habe sich bei Konzerten und weiteren Events bereits bewährt, so der Verein. Es ist auch möglich, bereits im Stadion zu zahlen. Mit dem erworbenen Zahlschein kann das Gelände dann ebenfalls verlassen werden.

Um einen Anreiz zu schaffen, vom Auto auf Fahrrad umzusteigen, bietet Schalke 04 außerdem ab sofort zu allen Heimspielen und Sonderveranstaltungen bewachte Fahrradstellplätze an.

Andere Bundesligisten wie Dortmund und Mönchengladbach erheben bereits seit längerem Parkgebühren. Die Preise liegen bei bis zu zehn Euro pro Spiel. ■



Foto: FC Gelsenkirchen-Schalke 04 e.V.

Seit Anfang Oktober ist das Parken rund um die Arena auf Schalke kostenpflichtig.

SKIDATA

Systemhersteller eröffnet neue Niederlassung in Portugal

Die SKIDATA AG operiert bereits seit 1998 mit Unterstützung des bisherigen Distributionspartner F. L. GASPAR am portugiesischen Markt. Die Aktivitäten auf der Iberischen Halbinsel sollen jetzt mit einer eigenen Niederlassung weiter verstärkt werden.

Der Systemhersteller konnte eigenen Angaben zufolge seit 1998 in Portugal zahlreiche Projekte im Car- und People-Access-Segment erfolgreich umsetzen. Unter anderem wurde Fußball-Klub Benfica Lissabon mit umfangreichen Zutrittslösungen im Stadion- und im Parking-Bereich ausgestattet. Um noch mehr Marktdurchdringung und Präsenz zu gewährleisten, hat sich SKIDATA entschlossen, in Portugal künftig auf eine eigene Niederlassung zu setzen. „Markt- und Kundennähe sind Grundvoraussetzungen für unseren Erfolg, um Bedürfnisse und Anforderungen besser verstehen und die passende Komplettlösung inklusive der neuen digitalen Plattformen anbieten zu können. Die Neugründung der SKIDATA in Portugal und die Übernahme der Mitarbeiter von unserem ehemaligen Partner war ein logischer Schritt dazu“, sagt James Toal, Senior Vice President Europe der SKIDATA AG.

Gemeinsam mit der spanischen Tochtergesellschaft sollen Projekte auf der Iberischen Halbinsel nun noch besser vernetzt und Synergien genutzt werden. „Die Vortei-



James Toal, Senior Vice President Europe der SKIDATA AG, sieht im portugiesischen Markt weiteres Potenzial für den Systemhersteller.

Foto: SKIDATA

le für unsere Kunden bestehen unter anderem darin, dass sie durch diesen Schritt auf eine erfahrene lokale Organisation, die sowohl organisatorisch als auch prozesstechnisch Teil der SKIDATA Gruppe ist, vollumfänglich vertrauen können. Damit garantieren wir höchstmögliche Qualität von der Beratung und Lösungsentwicklung bis hin zur Projektumsetzung und unseren Service- und Wartungsleistungen“, so Toal weiter.

SKIDATA GEWINNT WIRTSCHAFTSPREIS

Im Rahmen des European Business Awards 2019 ist die SKIDATA AG als Nationaler Gewinner Österreichs ausgezeichnet worden. Der Award gilt als einer der größten Wirtschaftspreise weltweit. Das Salzburger Unternehmen wurde aus 2.753 Unternehmen ausgewählt und von einer Jury aus unabhängigen

Juroren, darunter Wirtschaftsführer, Politiker und Wissenschaftler, gekürt. SKIDATA ist in der Kategorie „The Business of the Year Award“ (Umsatz ab 150 Millionen Euro) das beste Unternehmen Österreichs.

„Wir freuen uns sehr, dass unsere Innovationskraft und unser internationaler Erfolg erneut belohnt wurden“, sagt SKIDATA CEO David Luken. „Es ist eine große Bestätigung dafür, dass unser Weg im digitalen Zeitalter der richtige ist. Europa ist einer unserer wichtigsten Märkte, in dem wir noch immer viel Wachstumspotenzial haben. Deswegen freuen wir uns sehr, diese Auszeichnung erhalten zu haben“, so Luken weiter. Adrian Tripp, CEO des European Business Awards, sagt: „Dieser Award ist eine bedeutende Leistung und SKIDATA ein herausragender Marktführer in seinem Bereich. Als Nationaler Gewinner ausgewählt zu werden, bedeutet, dass SKIDATA große Innovationskraft, Ethik und Erfolg mitbringt und daher eines der besten Unternehmen Europas ist.“

Der European Business Award wurde zum zwölften Mal verliehen und hat zum Ziel, die Entwicklung einer stärkeren und erfolgreicherer Geschäftswelt in Europa zu unterstützen. In diesem Jahr wurden über 120.000 Unternehmen aus 33 Ländern berücksichtigt. ■

LOBO.control

LEITEN. PARKEN. LADEN.

DIE WEBANWENDUNG
ZUM VERWALTEN VON
PARKHÄUSERN

RTB

www.rtb-bl.de . Tel. +49 5252 9706-0

On-Street

Köln beschließt höhere Parkgebühren

Autofahrer in Köln müssen erstmals seit sieben Jahren höhere Parkgebühren zahlen. Der Stadtrat fasste jetzt mit den Stimmen von SPD, Grünen und Linken einen entsprechenden Entschluss gegen die Ratsfraktionen von CDU und FDP. Das Parken am Straßenrand in der Innenstadt und im Stadtteil Deutz soll künftig vier Euro je Stunde kosten. Dies entspricht im Kurzzeitparken einem Euro pro Viertelstunde. Bisher waren pro Stunde drei Euro fällig. Für ein Euro konnte dementsprechend 20 Minuten geparkt werden.

In den weiteren acht Stadtbezirken Kölns steigt der Preis für eine Stunde Parken von 1,50 Euro auf zwei Euro. Für Nutzer des Handyparkens ergibt sich aufgrund der Abrechnungsgenauigkeit jetzt ein Gebührensatz in Höhe von 20 Cent in der Innenstadt und in Deutz sowie 10 Cent in den übrigen Stadtbezirken, jeweils für drei Minuten Parkzeit. Wer länger parken will, hat auf stadtweit 12.700 Langzeitparkflächen die Möglichkeit, gegen eine Parkgebühr von fünf Euro 24 Stunden zu parken. Bislang wurden für diesen Zeitraum vier Euro Gebühr erhoben. Nutzer von reinen Elektroautos sowie Hybridfahrzeugen können in der ersten Stunde kostenlos parken. Für die gesamte Gebührenänderung müssen rund 2.580 Parkscheinautomaten im Stadtgebiet umgerüstet werden. Ziel der Maßnahme sei es, im Verbindung mit einer angestrebten Mobilitätswende den Parksuchverkehr zu vermindern sowie die innerstädtische Luftqualität zu sichern, so die Stadt Köln. „Die Erhebung von Parkgebühren unterstützt grundsätzlich das Ziel, eine geordnete Nutzung des Parkraums zu gewährleisten. Einseitige und übermäßige Belastungen des Parkraums sollen dadurch verhindert werden.“

Der überwiegende Parkbedarf soll durch Parkhäuser und Tiefgaragen gedeckt werden, die in Köln im Innenstadtbereich ausreichende Kapazitäten bieten“, teilte die Kommune mit. Die angestrebten Mehreinnahmen von rund 1,8 Millionen Euro sollen in den öffentlichen Nahverkehr fließen. ■

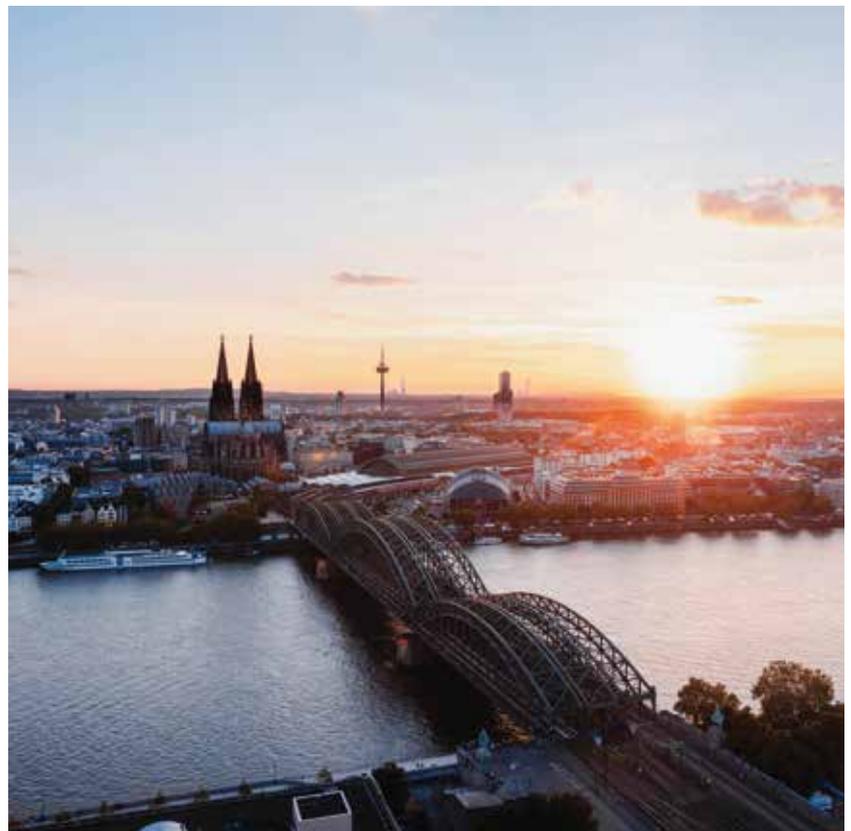


Foto: Unsplash/Eric Weber

Die Stadt Köln erhöht jetzt ihre Parkgebühren und will so rund 1,8 Millionen Euro einnehmen.

- RFID-Medien**
- Tickets**
- Webshop**
- Card-Services**
- Ticket-Werbung**

more than just tickets

more than just tickets

Unterschiedliche Anforderungen bedürfen individueller Lösungen. Vertrauen Sie auf unsere Expertise und Erfahrung aus über 30 Jahren – von OEM-zertifizierten Tickets, über Card-Services, bis hin zu RFID-basierten Zutritts- und Identifikationsmedien. Eben mehr als nur Tickets.



APCOA

ANPR-basiertes System aus Norwegen gewinnt EPA Award

APCOA PARKING hat den von der European Parking Association (EPA) vergebenen European Parking Award in der Kategorie „Innovative Konzepte im Parkraum“ für die Einführung eines Parkraummanagementsystems in Norwegen gewonnen. Das System arbeitet mit automatischer Kennzeichenerkennung (Automatic Number Plate Recognition kurz ANPR). Vergeben wurde die Auszeichnung beim 19. EPA-Kongress in Málaga, Spanien. Der European Parking Award wird alle zwei Jahre im Vorfeld des Kongresses ausgelobt.

Im April 2017 startete APCOA in Norwegen nach eigenen Angaben einen der bislang größten Roll-outs für das ANPR-basierte Parkraummanagementsystem in Europa. Seitdem wurde es an 104 Standorten implementiert, darunter in Parkhäusern an 30 Flughäfen in ganz Norwegen. Weitere Standorte werden derzeit ausgerüstet. Auf Betreiberseite will APCOA Kostenreduktionen ermöglichen, da weniger Parkhardware notwendig ist.

Das ANPR-System registriert das Nummernschild des Fahrzeugs mit Kameras sowohl bei der Einfahrt als auch bei Ausfahrt. Zu Beginn und Ende des Parkvorgangs erhält der Kunde eine Benachrichtigung auf sein Smartphone und kann in der App In-



Foto: EPA

APCOA PARKING ist mit dem European Parking Award ausgezeichnet worden.

formationen über den aktuellen und vergangene Parkvorgänge einsehen. Die Zahlung erfolgt über die Kreditkartenabrechnung. Im Fall von Problemen steht ein Kundenservice-Center rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr zur Verfügung. Das Parken kann jedoch auch erfolgen, ohne dass die APCOA FLOW-App und die Registrierung notwendig sind. In einem solchen Fall erkennt das ANPR-System das Nummernschild und setzt es auf eine sogenannte Whitelist. Vor dem Ausparken erfolgt die Bezah-

lung am Automaten unter Eingabe des Kfz-Zeichens.

Innerhalb eines bestimmten Zeitraums kann das Parkhaus verlassen werden, wobei das System das Nummernschild erneut registriert, um den Parkvorgang zu beenden. Wird die Zahlung am Automaten vergessen, kann sie innerhalb von 48 Stunden nachgeholt werden. Nach Ablauf dieser Frist wird eine Rechnung mit einer Verwaltungsgebühr verschickt. So sollen Mahngebühren vermieden werden. ■

KORMO

LEITEN. PARKEN. LADEN.

INTELLIGENTE
LADEINFRASTRUKTUR
FÜR MITARBEITERPARKHÄUSER



www.rtb-bl.de . Tel. +49 5252 9706-0



Kompetenzforum Parken 2019

Experten geben praktische Tipps für

Von Florian Meurer,
Redakteur Parken aktuell

Das Kompetenzforum Parken 2019 wartete mit einer Rekordzahl von 313 Teilnehmern auf. In Würzburg hörten sie Vorträge mit hohem Praxisbezug für die Parken Branche. Ausgiebig genutzt wurden zudem die Gelegenheiten zum kollegialen Austausch – in den Pausen und beim Treffen am Vorabend.

Der Mobilitätssektor ist im Umbruch: Unmittelbar nach dem Autogipfel im Berliner Kanzleramt sei das Kompetenzforum Parken in diesem Jahr perfekt getimt, sagte Moderator Bastian Rudde zu Beginn der Veranstaltung, die am 6. November im Congress Centrum Würzburg stattfand. Die aktuellen Impulse der „großen“ Politik zur anhaltenden Förderung sauberer Antriebe spielten dann auch eine tragende Rolle bei den Fachvorträgen.

Unter den sieben Programmpunkten waren drei Vorträge, in denen das sich wandelnde Mobilitätsverhalten eine direkte Rolle spielte. Wolfgang Dotzler, Key Account Manager eMobility des Unternehmens Mennekes Elektrotechnik GmbH & Co. KG sprach über Abrechnung und Betrieb von Elektroladesäulen, während Philipp Renninger das Thema Brandschutz im Zusammenhang mit Elektromobilität aufgriff.

Eines der aktuell kontrovers diskutierten Mobilitätsthemen fand sich ebenfalls auf der Agenda wieder: Marcel Corneille, Geschäftsführer des Ingenieurbüros EMCEL, referierte über die Frage, mit welcher Marktentwicklung im Segment der Brennstoffzellen-Autos zu rechnen ist und wie in Parkhäusern mit der Technologie umgegangen werden kann.



Kollegialer Austausch: Das Kompetenzforum dient immer auch als Netzwerkveranstaltung.

Daneben wurden Bau- und Sanierungsthemen trendgerecht abgedeckt: Detlef Koch schilderte die Nutzung des Baustoffs Carbonbeton, der anstelle von konventionellem Stahlbeton genutzt werden kann. Ein Bauprojekt, bei dem maßgeblich auf Holz als Baustoff gesetzt wurde, stellten die Projektpartner Uwe Küstermeier und Marco Kollocek vor. Konflikttrainer Thomas Frick sprach abschließend in seinem Vortrag darüber, wie im Fall eines Konflikts mit einem Kunden gezielt deeskaliert und eine konstruktive Lösung gesucht werden kann.

BATTERIEN UND BRENNSTOFFZELLEN IM PARKHAUS

Die aktuelle Entwicklung hin zu alternativen Fahrzeugantrieben eröffnet derzeit nicht nur für batteriebetriebene Autos neue Perspektiven, sondern bringt auch Fahrzeuge ins Spiel, die beispielsweise mit Wasserstoff angetrieben werden. Vor diesem Hintergrund äußerte sich Marcel Corneille, Geschäftsführer der EMCEL GmbH, beim Kompetenzforum Parken. Das Ingenieurbüro ist spezialisiert auf Brennstoffzellen, Wasserstofftechnologie

die Zukunft des Parkens



KOMPETENZFORUM PARKEN

- Forum für Parkhausbetreiber, Zulieferer und Dienstleister der Parken Branche.
- Referenten berichten aus der Praxis für die Praxis.
- Seit 2004 findet das Kompetenzforum jährlich in Würzburg statt.
- Veranstaltungsort: Congress Centrum Würzburg.
- Organisator und Veranstalter: Bundesverband Parken e.V.
- 2019 erfuhr die Veranstaltung mit 313 Teilnehmern einen Rekordzuspruch.
- Verbandsmitglieder finden die Referate im Login-Bereich auf www.parken.de unter Downloads
- Termin vormerken: Kompetenzforum Parken 3. Dezember 2020 Würzburg

Fotos: Marko Rüh

„Die Veränderung selbst kommt oftmals sehr schnell.“

Marcel Corneille, EMCEL



und Elektromobilität. Corneille machte zunächst die Unterschiede zwischen den Antrieben klar, die aktuell verfügbar sind. Im Gegensatz zu Modellen, bei denen ein Elektromotor in Verbindung mit leistungsstarken Batterien genutzt wird, erzeugt die Brennstoffzelle Strom für den Elektromotor aus dem mitgeführten Wasserstoff. Der große Vorteil gegenüber dem Batteriean-

trieb besteht laut Corneille unter anderem darin, dass nur eine sehr kurze Zeit für das Tanken notwendig ist und kein Starkstromanschluss gebraucht wird. Für die Zukunft räumt der Fachmann beiden Ansätzen Chancen ein. „Die Kunden werden sich zwischen Brennstoffzelle und batteriebetriebenen Elektromotor aufteilen“, so der Diplom-Ingenieur.

In ein Parkhaus dürfe ein Auto mit Brennstoffzelle ohne weiteres einfahren: „Das Fahrzeug ist technisch dicht“, so Corneille. Die Prüfung dieser Dichtigkeit

übernehme der TÜV. Durch die gültigen Garagenordnungen würden der Technologie keine Begrenzungen gesetzt. Sicherheitstechnisch gebe es gegen Brennstoffzellen somit grundsätzlichen Bedenken. Der einzelne Parkhausbetreiber habe aber die Möglichkeit, im Zweifelsfall bestimmte Kunden nicht einfahren zu lassen.

Marcel Corneille rechnet mit einem sukzessiven Anstieg der Marktdurchdringung von alternativen Antrieben bis 2040. Ab einem bestimmten Zeitpunkt könnte die Entwicklung auch sprunghaft vonstatten gehen: →



Die Besucher des Kompetenzforums Parken informierten sich bei sieben Vorträgen über neue Trends.

→ „Solche Umbrüche brauchen sehr lange in der Vorbereitung. Aber die Veränderung selbst kommt dann oftmals sehr schnell“, sagte Corneille.

SCHRANKEN KÖNNTEN BALD VERGANGENHEIT SEIN

Sehr schnell könnte sich auch das Kundenverhalten an der Ein- Ausfahrt eines Parkhauses ändern. Hat sich in den vergangenen Jahrzehnten das Procedere mit Schranke, Parkticket und Kassensautomat als Standard bewährt, könnte dieses Verfahren bald schon Vergangenheit sein. In seinem Vortrag beschrieb Thomas Veith, Geschäftsführer der Autopay Deutschland GmbH, eine Alternative anhand von praktischen Beispielen aus Norwegen. Auf Basis automatischer Kennzeichenerkennung kommen dort immer mehr Parkhäuser ohne Ticket, Schranke und Bargeld aus. Die Hardware wird somit immer mehr von Software ersetzt. Bei den vorgestellten Lösungen bedarf es lediglich paarweise angebrachter Kameras an den Ein- und Ausfahrten, der Rest geschieht auf digitalem Weg per App. Dank der Kameradopplung kön-



„Wenn Sie die letzte Schranke Oslos noch sehen möchten, sollten Sie sich beeilen.“

Thomas Veith, Autopay

HINWEIS

Einen ausführlichen Bericht über weitere aktuelle Innovationsthemen der Parken Branche finden sie in diesem Heft auch ab Seite 18.

nen die Kameras die Fahrzeugkennzeichen von hinten und von vorne erfassen. Thomas Veith prognostizierte der Kennzeichenerfassung und ähnlichen digitalen Lösungen eine rasche Entwicklung: „Wenn Sie die letzte Schranke in Oslo noch sehen möchten, sollten Sie sich beeilen.“ Erste Lösungen, die ausschließlich mit Kennzeichenerfassung arbeiten, haben mittlerweile auch in Deutschland den Betrieb aufgenommen.

RECHTSSICHERE GEBÜHRENERHEBUNG AN DER E-LADESTATION

Einen Schwerpunkt des Kompetenzforums Parken bildete die Frage, wie Parkhausbetreiber beim Aufladen von Elektroautos mit Sicherheitsaspekten sowie mit Betrieb und Abrechnung umgehen sollten. Zu den beiden letztgenannten Themen äußerte sich Wolfgang Dotzler, Key Account Manager eMobility bei der Mennekes Elektrotechnik GmbH & Co. KG. Das Unternehmen stellt unter anderem Stecker, Kabel und E-Ladesäulen her. „Jede Ladestation muss dabei eichrechtlichen Regelungen entsprechen, um Transparenz für Kunden und Betreiber zu gewährleisten“, so Dotzler. Dabei sei

„Jede Ladestation muss eichrechtlichen Regelungen entsprechen.“

Wolfgang Dotzler, Mennekes



es wichtig, dass ein Stromzähler, ein Zulassungszeichen sowie das aktuelle Datum und die Uhrzeit sichtbar seien. Ferner sei auf Softwareebene die Nutzung eines Datenmanagementsystems und einer Transparenzsoftware nötig. Generell wird beim Betrieb von E-Ladesäulen laut Preisangabenverordnung von einer Abrechnung nach Mengeneinheit ausgegangen. Dies bedeute, dass eine Abrechnung nach Kilowattstunden zugrunde gelegt wird. Hinzu kommen können Park- und eventuell Startgebühren. In punkto Sicherheit wies Dotzler auf ein Datenblatt des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) hin, in dem Elektroladesäulen als keine zusätzliche Gefahr für Parkhäuser dargestellt werden. „Es gibt keine wesentlichen Hürden zum Betrieb. Die vorhandenen müssen allerdings genau beachtet werden“, so der Vortragende im Hinblick auf die Installation von Ladestationen. Bei der Beantragung von Fördermitteln des Bundes sei auf eine genaue Einhaltung der gesetzlichen Kriterien zu achten, so Dotzler.

BRANDSCHUTZ UND E-MOBILITÄT

Für den sicheren Betrieb von E-Ladesäulen müssen auch Regeln zum Brandschutz be-

„Mustergaragenverordnungen müssen im Bezug auf den Brandschutz bei E-Ladesäulen überarbeitet werden.“



Philipp Renninger,
Brandschutzplanung
Renninger

achtet werden. Über wesentliche Aspekte sprach Philipp Renninger, Leiter des Ingenieurbüros Brandschutzplanung Renninger GmbH. Grundsätzliches Problem sei vor allem die hohe Temperaturentwicklung beim Betrieb der Lithium-Ionen-Akkus, die in vielen Elektroautos verwendet werden. „Ein Brand kann durchaus schneller vor sich gehen als bei einem konventionellen Antrieb“, so Renninger. Aufgrund der chemischen Reaktion sei bei einem Brand der Batterie eine massive Kühleinswirkung nötig. Normales Ablöschen helfe nicht, so der Brandschutzexperte.

Als weiteres Problem könne die Emission von Brandgasen hinzukommen, die in seltenen Fällen mit hochtoxischen Stoffen wie etwa Fluorwasserstoffsäure versetzt sein können. Atmen Menschen solche Brandgase ein, bestehen schwere gesundheitliche Gefahren. Einen besonderen Gefahrenherd stellen Tiefgaragen dar, da sie baulich bedingt ein schnelles Han-

deln der Feuerwehr erschweren. Oft sind zudem große Flächen betroffen und es kann zu hoher Rauchentwicklung kommen. Mustergaragenverordnungen müssten

nach Meinung des Referenten im Bezug auf den Brandschutz bei E-Ladesäulen überarbeitet werden. Allgemein sinnvoll für den Brandschutz seien Entrauchungsanlagen, Brandschutztüren sowie generell die Nutzung von schwer oder nicht entflammenden Baustoffen etwa für Dämmung, Rollläden oder andere Einrichtungen. „Die brandschutztechnische Infrastruktur wird immer durch die bauliche Beschaffenheit bestimmt, nicht umgekehrt“, sagte Renninger.

Laut dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr ist es generell legitim, Elektrofahrzeuge in Parkierungseinrichtungen abzustellen. Jedoch darf sich der Nutzungscharakter der Anlage nicht ändern. Generell können Ladestationen ohne besondere Auflagen eingebaut werden. Als sinnvolle Maßnahmen zur Risikominimierung empfiehlt Philipp Renninger eine zusätzliche Rauchableitung, eine spezielle Kennzeichnung der E-Lade-Stellplätze sowie Löschwasserrückhaltung.

Doch Batterien sind nicht die einzige neue Antriebsquelle, die immer mehr Ein-

zug hält. In Sachen Brandgefahr besteht laut Philipp Renninger generell aber kein wesentlicher Unterschied zwischen Fahrzeugen mit Batterie oder mit Wasserstoff. Im Fall eines schwerwiegenden Unfalls oder Defekts werde Wasserstoff indes abgelassen. So verbrenne er vor Ort, explodiere jedoch nicht.

CARBONBETON ALS NEUER BAUSTOFF

Neue Impulse gab es beim Kompetenzforum Parken auch bezüglich Bau und Sanierung. Mit dem Material Carbonbeton hat sich der Dipl.-Chemiker Detlef Koch auseinandergesetzt. Klassische Probleme für die Statik vieler Parkhäuser seien Chlo-



„Große Bauelemente haben oft Probleme durch Chloridkorrosion.“

Detlef Koch, Koch GmbH

ridkorrosion und Risse im Beton, so Koch. Beides könne sowohl auf Abnutzung wie auf Fehler bei vorherigen Sanierungen hindeuten. „Große Bauelemente haben oft Probleme durch Chloridkorrosion“, erläuterte →



Mit 313 Teilnehmern lag das Interesse an der Veranstaltung auf Rekordniveau.

→ Koch. Eine neue Alternative, um dieses Problem zu umgehen, sei Carbon. Der große Vorteil des Hightech-Werkstoffs: Das Material kann im Gegensatz zu Stahlbewehrungen von Tausalzen nicht durchdrungen werden und ist somit nicht korrosionsgefährdet. Zudem besitzt es eine hohe Zugfestigkeit.

Bei Instandsetzungsarbeiten kommen Carbonmatten bereits zum Einsatz, um beschädigte Bereiche über Verbundfugen zu verstärken. Anschließend wird ein neuer Bodenbelag aufgetragen. Es können auch breitere, mehrlagige Carbonmatten genutzt werden, um so schwerpunktmäßig Bereiche im Beton zu verstärken, in denen Risse aufgetreten sind. Die alte Beschichtung wird dann heruntergeschliffen und eine neue aufgetragen.

Auch im Neubau würden Carbongewebe bereits als Werkstoff genutzt. „Der maßgebliche Vorteil liegt darin, dass der Beton das Carbongewebe umschließt. Biegezugfestigkeit und Druckfestigkeit können so in kurzer Zeit enorm erhöht werden“, so Dipl.-Chemiker Koch.

PARKHAUS AUS HOLZ

Einen eigenen Ansatz im Parkhausbau stellten Dipl.-Architekt Uwe Küstermeier vom Architekturbüro kg5 Architekten und der Statiker, Dipl.-Bauingenieur Marco Kollocek, von der InTraKon GmbH vor. Sie haben einen Parkhausneubau geplant

„Der Zeitgeist hat uns eingeholt.“

Uwe Küstermeier,
kg5 Architekten



und umgesetzt, bei dem maßgeblich auf Holz als Baumaterial zurückgegriffen wurde. In einem Wohngebiet der Stadt Rüsselsheim wurde nach ihren Plänen eine offene Quartiersgarage mit 100 Stellplätzen errichtet, in der Unterzüge, Randträger, Geschossdecken und Untersichten aus Holz bestehen. Allein für Fahrbahn und Dach wurden 273 Kubikmeter Brettsperrholz verwandt. Auch die Fassade des Parkhauses besteht aus dem natürlichen Werkstoff. Ganz ohne Stahl und Beton kommt das Holzparkhaus dennoch nicht aus. Aus

Stahl bestehen unter anderem Stützen, Absturzsicherungen und Kabeltrassen, während Beton zum Bau des Fundaments genutzt wurde.

Laut Küstermeier sei die zugrunde liegende Idee gewesen, mit dem Holz der Starrheit und Uniformität städtischer Räume etwas entgegenzusetzen. Vorbilder für das Projekt habe es nicht gegeben. Inzwischen verbreitet sich die Nutzung von Holz im Hochbau: „Der Zeitgeist hat uns eingeholt“, so Uwe Küstermeier mit Blick auf das Thema nachhaltiges Bauen. Neben der Speicherung von klimaschädlichem Kohlenstoffdioxid sprächen auch die statischen Eigenschaften, die flexible Nutzbarkeit und der niedrige Preis für den nachwachsenden Werkstoff.

Selbst beim Brandschutz seien keine Nachteile zu befürchten. Das Holzgebäude unterliegt Brandschutzbestimmungen, die sogar dem sogenannten Eurocode 5 entsprechen. Notwendig seien dafür lediglich ein feuerhemmender Anstrich und unabhängige Rettungswege auf jeder Etage. Zudem musste dafür gesorgt werden, dass der Restquerschnitt der verbauten Holzteile auch nach einem Brand noch statisch ausreichend ist. Wie bei anderen Baustoffen sind regelmäßige Wartungen und Sichtkontrollen nötig, um den konstruktiven Holzschutz einzuhalten. Dies gelte insbesondere für den Schutz vor Witterungseinflüssen. Der Bau des Gebäudes erfolgte zum großen Teil auf Basis vorgefertigter Elemente.

Zum Abschluss des Tagungsprogramms sprach Konflikttrainer Thomas Frick darüber, wie Parkhausbetreiber Auseinandersetzungen mit Kunden beilegen können. Generell seien der Egoismus und der Druck auf den Einzelnen in der Gesellschaft gestiegen, so Frick. Im Ergebnis führe das zu Reklamationen, unberechtigtem Parken auf gesonderten Stellflächen, Zuparken anderer Fahrzeuge, Beschädigungen an Parkhauseinrichtungen sowie verbalen und körperlichen Aggressionen. Hilfreich sei Sensibilität und Konsequenz gleichermaßen, um so gezielt zu deeskalieren. Körpersprachliche Mittel können dabei helfen, wie Thomas Frick in mehreren Live-Demonstrationen veranschaulichte.

REKORDBESUCHERZAHL IN WÜRZBURG

Der Bundesverband Parken konnte sich hinsichtlich der Gesamtveranstaltung über ein hohes Besucherinteresse freuen. „Wir hatten insgesamt 313 Teilnehmer – so viele wie noch nie. Das zeigt uns, dass wir mit dem Programm aus der Praxis für die Praxis goldrichtig liegen“, sagte Vorstandsvorsitzender Michael Kessler abschließend. Viele der Teilnehmer nutzten den Tag in Würzburg nicht nur, um die Vorträge zu hören, sondern auch um sich in den Pausen über die aktuellen Trends der Parken Branche auszutauschen. Dabei wurde in zahlreichen



„Wir hatten insgesamt 313 Teilnehmer – so viele wie noch nie. Das zeigt uns, dass wir mit dem Programm aus der Praxis für die Praxis goldrichtig liegen.“

Michael Kessler, Vorstandsvorsitzender
Bundesverband Parken

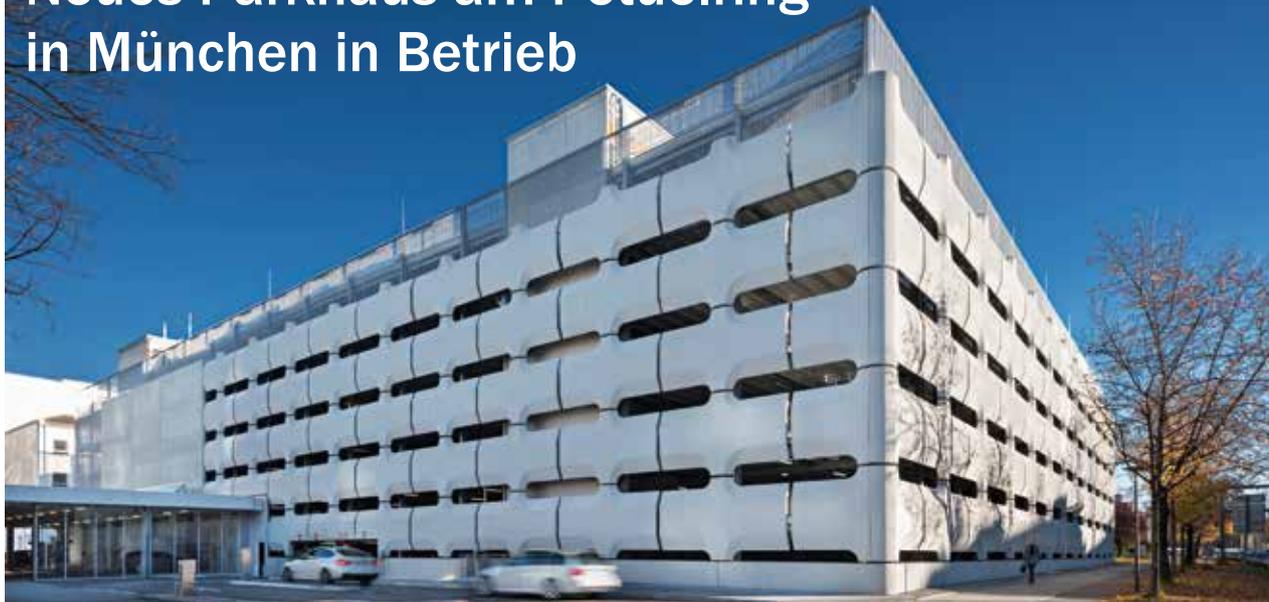
Gesprächen deutlich, wie groß der Umbruch ist, der sich derzeit vollzieht. Dies bestätigte auch der Vorstandsvorsitzende des Bundesverbands Parken. Es habe sich in den letzten Jahren mit Dynamic Pricing, Ticketless Parking, E-Rollern, Smart City-Trends und anderen Entwicklungen mehr getan, als viele Jahre zuvor, so Kessler.

Daneben arbeitet der Verband für seine Mitglieder derzeit an zentralen Themen. Im Zusammenhang mit der Verabschiedung der neuen Kassensicherungsverordnung und im Umgang mit der Preisangabe-Verordnung für E-Ladestationen vertritt der Verband für seine Mitglieder aktiv Brancheninteressen. Auch über den Umgang mit der Datenschutz-Grundverordnung wird noch diskutiert. „Das Thema hat sich abgekühlt, aber ist noch aktuell“, so Kessler.

Sein Fazit des Kompetenzforums Parkens fiel sehr positiv aus. „Wir haben sieben sehr interessante Vorträge gehört. Ich glaube, es gibt genug zu tun und auch zu lernen. Um beides anzustoßen, gibt es unser Kompetenzforum Parken“, so der Vorstandsvorsitzende. ■

Nach Rückbau eines denkmalgeschützten Parkhauses:

Neues Parkhaus am Petuelring in München in Betrieb



Bauherren, Architekten und Parkhausbauunternehmen traten mit dem Ziel an, sowohl mehr Stellplätze und modernen Parkkomfort bereitzustellen als auch die historische Fassade mit ihrem Wiedererkennungswert zu erhalten.

In unmittelbarer Nähe zum Münchner Olympiagelände wurde auf etwa 40.000 Quadratmetern das neue Parkhaus „Dostlerstraße“ für den Kunden BMW AG fertiggestellt. Das Objekt bietet auf acht Vollgeschossen insgesamt 1.612 Stellplätze an. Diese verteilen sich auf drei Parkzonen für Mitarbeiter, Besucher und Veranstaltungsgäste des deutschen Automobilherstellers. Sechs Schranken regeln die Zugänge zu den Parkzonen. Über zwei Ein- und Ausfahrten wird das Gebäude von den Nutzern erschlossen. Ein Parkleitsystem optimiert dabei die Stellplatzsuche und führt zu geringerem CO₂-Ausstoß.

Das von HIB Huber Integral Bau (HUBER) realisierte Projekt gliedert sich architektonisch mit seiner denkmalgeschützten Stahlbeton-Fassade neben dem Vierzylinder-Gebäude und dem Museum stimmig in den Gesamtkomplex der Münchner BMW AG ein.

ERHALT DER DENKMALGESCHÜTZTEN FASSADE

Die besondere Herausforderung des Projekts lag darin, dass die Stahlbeton-Fertigteilfassade des alten Parkhauses aus den 70-er Jahren unter Denkmalschutz steht. Im Rahmen des Abrisses musste die Bestandsfassade an der Südseite (Petuelring) erhalten bleiben. Dies wurde durch ein Abfangtragwerk bauseits realisiert. Alle Stahlbetonfassadenelemente wurden ebenfalls bauseits vollständig saniert. Das neue Stahlverbund-Parkhaus wurde von HUBER mit einer gewellten Lochblechfassade von Innen an die denkmalgeschützte Fassade gebaut.

Das Parkhaus ist mit vier Treppenhäusern ausgestattet und verfügt je Geschoss über vier Rampen. So werden eine zügige Befüllung und Entleerung des Gebäudes begünstigt. Aufgrund der Größe des Parkhauses wurden eine Brandmeldeanlage und vier trockene Steigleitungen installiert. Die Entwässerung des Regenwassers wird über zwei Rigolen-Anlagen sichergestellt. Die vollständige obere Parkebene wurde in Gussasphalt hergestellt.

Auf dem Freideck befindliche Gehwege sind orangefarben markiert. Alle anderen Parkebenen wurden mit Kunstharzbeschichtung der Güte OS 8 beschichtet, um

das Eindringen schädlicher Chloride in die Betondecken zu verhindern.

LADESTATIONEN FÜR E-AUTOS

Im Parkhaus wurden 242 AC Schnellladepunkte mit je 11 kW Maximalleistung und vier DC Schnellladestationen mit je 50kW Ladeleistung installiert. Die Versorgung der Ladeinfrastruktur wird über eine vor Ort eingerichtete Trafo-Anlage mit 1000KVA sichergestellt. ■



www.huber-parkhausbau.de



Technologische Trends

Die Parkraumbewirtschaftung bricht in neue Welten auf

Technologische Trends wie automatisiertes Einparken, kamerabasierte Kennzeichenerfassung, elektronische Zugangsmedien und Apps verändern das Parken. Ähnlich wie das Papierticket und die Schranke wird auch das Bargeld von digitalen Lösungen verdrängt. So wird sich auch die Parkraumbewirtschaftung allmählich ändern.

Verbreitet ist das Papierticket das übliche Medium, wenn es ums Zahlen im Parkhaus geht. Der Klassiker im Visitenkartenformat macht jedoch inzwischen vielerorts Platz für neue Lösungen, bei denen bargeldlos und teils sogar ohne Schranke gearbeitet wird. Systeme mit automatischer Erkennung des Nummernschilds und bargeldloser Zahlung sind international zum Teil bereits weit verbreitet.

So bietet der Parkraumbewirtschafter APCOA PARKING eine solche Lösung be-

reits auf 104 Off-Street-Parkplätzen in ganz Norwegen an. In diese Zahl eingeschlossen sind Parkplätzen an 30 Flughäfen. Weitere Standorte werden derzeit ausgestattet.

FREE-FLOW-PARKEN ALS NEUE PERSPEKTIVE

Vergleichbare Ansätze verbreiten sich zunehmend auch im deutschen Sprachraum. „In Deutschland gibt es bereits zehn Standorte, die barrierefrei und ohne Ticket arbeiten“, sagt Parkexperte Thomas Veith. Als Ge-

schäftsführer der Autopay Deutschland GmbH, einem Anbieter digitaler Parkabfertigungs- und Managementsysteme und als Inhaber des Beratungsunternehmens ParkraumWerte, blickt Veith auf die Etablierung neuer Anwendungen, die das Parken für Kunden und Betreiber gleichermaßen vereinfachen sollen. Seine fachliche Sicht auf aktuelle Entwicklungen bei Zugangs- und Zahlösungen hat er zuletzt beim Kompetenzforum Parken vorgestellt, das der Bundesverband Parken im November in Würz-



Game Changer: Selbstfahrende und -parkende Autos wie dieses Modell von Tesla eröffnen neue Chancen und begründen bislang unbekannte Risiken.

nach Ausfahrt und erfolgter Bezahlung gelöscht. Die Zahlung sei bei einem solchen System noch bis zu 48 Stunden nach dem Parken ohne zusätzliche Aufschläge möglich, so Veith. Die Zahlung selbst kann per Debitkarte, automatischer Abbuchung sowie bar erfolgen. Bei Nichtzahlern sollen über Kennzeichendaten die einzelnen Fahrzeughalter ermittelt werden. Einen Zwang zur Registrierung im automatischen Zahlungssystem gibt es laut Fachvortrag für die Nutzer nicht. „Das Kennzeichen hat sowieso jeder dabei. Es ist zukunftsfähig und nicht dauerhaft ersetzbar“, so Veith. Das System der Kennzeichenerkennung und des Free-Flow-Parkens sei zudem auf weitere Dienste wie E-Lade-Angebote erweiterbar. „Der Einstieg in neue Parking-Welten geht nur, wenn er konsequent beschritten wird“, so Veith.

RFID ALS ALTERNATIVE ZUM TICKET

Der Parkraumanbieter APCOA PARKING will mit seiner digitalen Plattform neue Impulse in die Parken Branche bringen. Die Parken-App APCOA FLOW ist nach Angaben des Unternehmens bereits in über 200 Parkhäusern in ganz Deutschland nutzbar. Sie wird in Kombination mit einem RFID-Chip genutzt. Es können rund 100.000 Stellplätze mit Hilfe der App gebucht werden. In

den teilnehmenden Parkhäusern können APCOA-Kunden ohne Ticket ein- und ausfahren sowie bargeldlos bezahlen. Der einzelne Parkvorgang wird vom System im Hintergrund erfasst und über eine hinterlegte Kreditkarte abgerechnet. In der Praxis findet die App das nächstgelegene Parkhaus am Reiseziel und navigiert den Fahrer dort hin. Das Fahrzeug wird über den RFID-Chip erkannt, wodurch sich die Schranken im Eingangsbereich automatisch öffnen.

Der Betreiber plant, zukünftig alle rund 300 APCOA-Parkhäuser in Deutschland mit APCOA FLOW zu verknüpfen. Damit könnten bundesweit über 230.000 Stellplätze digital gebucht werden. Das Programm kann in den gängigen App-Stores von Google und Apple heruntergeladen werden. Den individuellen RFID-Chip befestigt der Kunde an der Windschutzscheibe des eigenen Fahrzeugs. Alternativ kann auch eine spezielle Trägerkarte als Untergrund genutzt werden. Diese soll dem Kunden eine höhere Flexibilität ermöglichen.

ANWENDUNGSFÄLLE IN KIRCHHEIM UND MONTAUBAU

Ein Anwendungsbeispiel für Free-Flow-Parken ist seit Juli 2019 in Kirchheim unter Teck zu finden. Das dortige 166 Stellplätze →

burg veranstaltet hat. Traditionelle Bewirtschaftungsmodelle seien laut Veith mit Schmerzpunkten gekennzeichnet. Dies gelte für Kunden und Betreiber gleichermaßen. Betroffen davon sei besonders der oft umständliche Umgang mit Ticket, Schranke und Bargeld.

Smarte, digitale Ansätze sollen das Bezahlen einfacher und flexibler machen: Auf Hardwareseite werden bei Free-Flow-Ansätzen Kameras genutzt, die das einzelne Kfz-Kennzeichen von vorne und hinten aufnehmen können. Kunden können über die Hinterlegung ihrer Nutzerdaten automatisch zahlen, wenn sie ausfahren. Sie seien dazu aber nicht gezwungen und könnten die Zahlung auch später erledigen, sagt Thomas Veith. Die Nutzerdaten sollen im idealtypischen Modell mithilfe einer Cloud-Lösung und sicherer Datenverbindungen gespeichert werden. Sie ermöglichen dem Betreiber eine genauere Analyse des Kundenverhaltens, was einnahmenseitig von Nutzen sein kann. Der Datenschutz soll gewahrt bleiben. Die Kennzeichendaten werden



App und Chip statt Parkticket und Bargeld: Mit APCOA FLOW können Kunden in rund 200 Parkobjekten ihr Auto abstellen, ohne das Fenster herunterzukurbeln und an die Kasse zu gehen.



Im Parkhaus des Mercedes-Benz Museums in Stuttgart werden für den automatisierten Parkservice spezielle Sensoren genutzt.

Foto: Bosch

→ umfassende Mitarbeiterparkhaus des Klinikverbundes medius KLINIKEN wurde von dem Parkhausbauer HIB Huber Integralbau errichtet. Der Betreiber nutzt ein schranken- und ticketloses System. Dabei wird bargeldlos abgerechnet. Die Einfahrt ist nachts durch zwei Rolltore gesichert.

Weitere ticket- und schrankenlosen Parksysteme hat unter anderem Scheidt & Bachmann umgesetzt. So parken seit Dezember 2018 Autofahrer nördlich des ICE-Bahnhofes Montabaur mittels Kennzeichenerkennung. Nach eigenen Angaben hat der Systemhersteller dort im Auftrag der Stadt

Montabaur das größte ticket- und schrankenlose Parksystem Deutschlands eingerichtet. Das Free-Flow-System, welches sich vor allem an Bahnpendler richtet, nutzt laut Hersteller keine Geräteschnittstelle oder Trigger wie etwa Bodenschleifen. Je zwei Kameras an Ein- und Ausfahrtspur zeichnen das vordere und das hintere Kennzeichen der Fahrzeuge auf, die das Gelände ansteuern oder verlassen. Gegen Missbrauch werden eine Richtungserkennung und ein Infrarotsystem eingesetzt. Nutzer geben am Kassensystem das Kfz-Kennzeichen ihres Fahrzeugs ein und bekommen dann die fälligen Kosten angezeigt. Sie können bar, per App oder Girokarte beglichen werden.

Ähnliche Systeme werden auch bei Einkaufszentren eingesetzt. So sind Free-Flow-Systeme von Scheidt & Bachmann auch an der Königshof-Galerie in Mettmann sowie am Einkaufszentrum EVER.S in München installiert worden. In beiden Anwendungsfällen dient das Kfz-Kennzeichen als zentrales Kontrollmedium: Mit der barrierefreien Lösung entervo.ticketless parking soll dem Unternehmen zufolge das Autokennzeichen zum alleinigen Kontrollmedium werden. So



Foto: Huber Integralbau

Das neue Mitarbeiterparkhaus des Klinikverbundes medius KLINIKEN in Kirchheim unter Teck arbeitet schranken- und ticketlos.

muss der Fahrer an der Ein- und Ausfahrt nicht mehr mit einem Zugangs- oder Zahlensystem interagieren.

AUTOMATISIERTES PARKEN IN DER PRAKTISCHEN ANWENDUNG

Weitere neue Lösungsansätze mit digitalem Schwerpunkt ergeben sich im Bereich der Serviceangebote im Valet Parking. Besonders an Flughäfen wie etwa Hamburg, Düsseldorf oder Frankfurt verbreitet, handelt es sich ursprünglich um ein Angebot, bei dem der Kunde sein Fahrzeug die Hände einer Servicegesellschaft übergibt, die das Einparken als Dienstleistung übernimmt. Dass dabei Technisierung und Digitalisierung eine zunehmende Rolle spielen, zeigen aktuelle Weiterentwicklungen: So wird im automated Valet Parking wird mit digitaler Unterstützung eine vollautomatisierte und fahrerlose Parkfunktion für ein entsprechend ausgerüstetes Auto angeboten. Für ein neues automatisiertes Parksystem im Parkhaus des Mercedes-Benz Museums in Stuttgart haben die Unternehmen Bosch und Daimler bereits die Freigabe der zuständigen Behörden in Baden-Württemberg erhalten. Der automatisierte Vorfahr- und Einparkservice wird per Smartphone-App abgerufen. In der Praxis muss der Fahrer lediglich ins Parkhaus einfahren, an einer Übergabefläche aussteigen und das Auto per Smartphone-App zum Parken schicken – der automatisierte Parkservice kommt ohne Fahrer aus.



Foto: FZI – Forschungszentrum Informatik

Forscher des FZI – Forschungszentrum Informatik in Karlsruhe entwickeln ein autonomes Parkhaus-Management-System. Dazu wurde das Testparkhaus mit speziellen Kameras erfasst.

Während dieser das Parkhaus bereits verlassen und sich anderen Dingen widmen kann, fährt das Auto selbstständig zu einem zugewiesenen Stellplatz und parkt ein. So kommt das Auto auch wieder vorgefahren. Genutzt werden Sensoren im Parkhaus, die den Fahrkorridor sowie dessen Umfeld überwachen und Informationen zur Steuerung liefern. Die Technik im Auto setzt die Befehle der Infrastruktur in Fahrmanöver um.

Alternativ werden inzwischen auch spezialisierte Roboterfahrzeuge genutzt, die ähnlich wie ein Gabelstapler arbeiten. Sie laden ein abzustellendes Auto in einer Übergabekasse auf und fahren es selbstständig zu

einem Stellplatz. Auf Wunsch des Kunden kann das Auto am Ende des Parkvorgangs wieder in die Übergabekasse zurückgeholt werden. Ein solches System wird seit 2014 im Parkhaus 3 des Flughafens Düsseldorf angewandt. Die Vorteile des Parkroboters RAY liegen laut Hersteller serva transport systems GmbH neben dem Komfort für den Endkunden auch in einer effizienteren Nutzung des Parkraums, da das Robotersystem präziser und auf engerem Raum rangiert als der menschliche Fahrer. Da beim Abstellen der Raum zum Aussteigen wegfällt, soll es laut Hersteller möglich sein, auf gleichem Parkraum bis zu 60 Prozent mehr Fahrzeuge →

schreiner
PrinTrust

Gemeinsam stark für Ihr Parkmanagement.

PAV



PAV Card GmbH
Hamburger Straße 6
22952 Lütjensee
Telefon 0 41 54 _ 7 99 0
www.pav.de

	Kunde Max Mustermann	Gültig bis 12/21
	Kunden-Nr. 1234 5678 9012	



Foto: serva transport systems GmbH

Dank des Parkroboters RAY brauchen Autofahrer im Parkhaus 3 am Flughafen Düsseldorf nicht mehr selbst einzuparken.

→ unterzubringen, als in einem herkömmlichen Parkhaus. Perspektivisch soll auch eine Kombination des Systems mit Aufzügen möglich sein, wodurch auch mehrgeschossige Parkhäuser damit ausgestattet werden können. Innerhalb des Testfelds Autonomes Fahren Baden-Württemberg soll die Entwicklung autonomer Parkdienste ebenfalls vorangetrieben werden. Im Projekt SmartE-Park strebt das FZI – Forschungszentrum Informatik eine flexible Kommunikation von Parkhaus-Infrastruktur mit Fahrzeugen verschiedener Autonomiegrade und Hersteller an. Ohne den Fahrer sollen autonome E-Autos künftig zu Parkplätzen und Stromlade-Stationen geleitet werden.

Davon verspricht man sich einen entscheidenden Vorteil: Der knappe Parkraum soll besser ausnutzt werden, weil die Autos dichter geparkt werden können. Für ihre Tests haben die FZI-Wissenschaftler das Parkhaus am Fasanengarten in Karlsruhe mit mobiler Sensorik, wie beispielsweise Rundum-Kameras und speziellen Sensoren ausgestattet. Mit sogenannten LiDAR-Sensoren (Abkürzung für „Light Detection and Ranging“), können laserbasiert Abstands- und Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen werden. Per WLAN kommunizieren zudem Road-Side-Units mit einfahrenden Autos, melden ihnen die von den

Sensoren entdeckten Hindernisse und leiten sie zu freien Parkplätzen oder Ladestationen. Ziel ist es, dass nicht nur vollautomatisierte, sondern auch teilautonome Autos selbstständig einen freien Stellplatz oder eine Ladesäule ansteuern können.

ORIENTIERUNG MIT DIGITALER UNTERSTÜTZUNG

„Die Intelligenz muss stärker auf der Seite der Parkhaus-Infrastruktur liegen, die ihre Informationen an die unterschiedlichen Fahrzeuge anpasst“, sagt Prof. J. Marius Zöllner, FZI-Vorstand und Direktor für Technisch-Kognitive Assistenzsysteme. Die Forscher analysieren, wie die digitale Technik mit dem Parkhaus als Umgebung umgehen kann: Die FZI-Forscher bilden das Fahrzeug und die Parkhaus-Umgebung in einem Simulationsprogramm originalgetreu nach und testen Funktionalitäten, welche später in der Realität eingesetzt werden. Dabei geht es unter anderem um die Frage, in welchem Format Parkplätze und andere Umgebungspunkte im Parkhaus am besten markiert werden können, um für möglichst viele Fahrzeuge lesbar zu sein und wie Fahrzeuge am effizientesten zu ihrem Parkplatz geleitet werden.

Hochgenaue Karten sind auch im Projekt Kooperative Mobilität im digitalen Test-

feld Düsseldorf (KoMoD) genutzt worden, das am Institut für Kraftfahrzeuge (ika) der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) Aachen umgesetzt wurde. Daran waren 16 Projektpartner aus Wirtschaft und Industrie beteiligt. Neben einer rund 20 Kilometer langen Teststrecke für das autonome Fahren in Düsseldorf ist zum Testen des automatisierten Valet Parkings ein Parkhaus des Projektpartners Vodafone mit Sensoren ausgestattet worden. Dazu gehörten Geräte, die erkennen können, ob ein Parkplatz frei oder belegt ist sowie ein Server, der alle gesendeten Informationen verarbeitet.

Über Mobilfunk mit den Fahrzeugen im Parkhaus verbunden, konnte der Zielstellplatz und der Weg dorthin für ein Versuchsfahrzeug vorgegeben werden. Der Pfad dorthin konnte automatisiert abgefahren werden. Der Fahrer hat das Auto lediglich in einer speziellen Übergabezone geparkt. Auch hier stellten rechnergestützte Prozesse wie Umgebungserfassung, Trajektorienplanung, Umgebungserfassung und die Lokalisierung des Fahrzeugs im Parkhaus zentrale Elemente dar. Digitale Innovation, kreative bautechnische Ideen und neue Dienstleistungen im Bereich Zahlung und Zugang bieten aktuell Perspektiven auf spannende neue Parkwelten. ■

Scheidt & Bachmann

Parken ohne Ticket und Bargeld in Neuss

Kunden von vier Neusser Cityparkhäusern können seit dem 1. Oktober 2019 auf Wunsch ohne Papierticket parken. Die City-Parkhaus GmbH in Neuss hat Scheidt & Bachmann mit der Ticketless-Lösung beauftragt.

Das System basiert auf der neuesten Version von entervo.connect, ergänzt durch RFID-Antennen. Um das neue Angebot nutzen zu können, müssen sich Kunden bei einem von vier Mobilitätsanbietern des evopark MOBILITY CONNECT-Netzwerks registrieren. Informationen dazu sind unter cityparkhaus-neuss.de/digitales-parken/ abrufbar. Die Parkkarte mit dem RFID-Chip wird nach der Registrierung per Post zugesandt. In den Parkhäusern Rheintor, Tranktor, Niedertor und Rathaus-Garage läuft der gesamte Parkprozess für registrierte Kunden berührungs- und bargeldlos ab und soll damit deutlich einfacher und bequemer werden. Die Schranken öffnen sich automatisch bei der Ein- und Ausfahrt. Das Ziehen eines Parktickets ist nicht mehr nötig, ebenso entfällt der Gang zum Kassenautomaten. So sollen laut Scheidt & Bachmann die Wartungs-



Foto: City-Parkhaus GmbH

Digitale Alternative: Parkticket und Kassenautomat sind im Parkhaus Rheintor in Neuss obsolet.

kosten für den Betreiber sinken. Zudem soll dieser von einem optimierten Betriebsablauf profitieren. Das Nachfüllen und Entsorgen von Tickets finde durch die Ticketless-Lösung seltener statt.

Die Zeiten der Ein- und Ausfahrt werden bei dem System digital erfasst und dem jeweiligen Nutzerkonto zugeordnet. Die Abrechnung erfolgt über die vom Kunden ge-

wählte Zahlungsweise und zu den Konditionen des jeweiligen evopark MOBILITY CONNECT-Partners. Der Mobilitätsanbieter rechnet die Parkkosten einmal im Monat mit dem Kunden ab und leitet diese an den Betreiber weiter. Kunden sollen ihre Abrechnungen und Parkzeiten so online bei ihrem gewählten Anbieter einsehen und abrufen können. ■

Planen
Bauen
Betreiben



HUBER steht für effiziente, innovative Parkhauslösungen aus einer Hand. Ob Umbau oder Neubau: Profitieren Sie von unserem fast 30-jährigen Know-How im Parkhausbau und lassen Sie sich Ihr individuelles, funktionales und effizientes Parkhauskonzept von unseren Spezialisten erstellen!

PARKHÄUSER MIT WEITBLICK

www.huber-parkhausbau.de
Telefon: +49(0)2635-9544-0



Interview mit Stephan Pieper, Goldbeck Parking Services

„Wir setzen auf gesundes Wachstum“

Goldbeck ist bekannt als Bauunternehmen, das seit mehreren Jahrzehnten auch erfolgreich Parkhäuser baut. Mit der Goldbeck Parking Services GmbH zählt seit fast fünf Jahren auch der Betrieb von Parkierungsobjekten zum Angebot. Vor kurzem weitete der Dienstleister sein Portfolio mit der Übernahme der Verkehrswacht Parkplatz GmbH aus (s. re. unten). Darüber sprachen wir mit Stephan Pieper, Geschäftsführer der Goldbeck Parking Services GmbH.



In Leipzig betreibt Goldbeck Parking Services ein Fernbusterminal mit angegliedertem Parkhaus.

Foto: GFS

Wie kam es zum Kauf der Verkehrswacht?

Die Verkehrswacht Parkplatz GmbH betreibt 44 Objekte in 17 deutschen Städten und ist zusätzlich besonders im Bereich des Event- und Messe-Parkens tätig. Nach der Übernahme der OPG Center Parking GmbH im Jahr 2016 ist dies der zweite große Wachstumsschritt für uns. Die Grundidee zu diesen umfassenden Dienstleistungen entstand 2015, als Kunden mit dem Wunsch an Goldbeck herantraten, Parkobjekte nicht nur für sie zu bauen, sondern auch zu betreiben. Wir können jetzt Planung, Bau und Betrieb aus einer Hand anbieten.

Sie betreiben also nicht nur von Goldbeck gebaute Parkhäuser?

So ist es, wir agieren auch als klassischer Parkhausbetreiber bzw. Dienstleister vorrangig auf dem deutschen und österreichischen Markt mit Blick auf Europa.

Ist diese Dienstleistung ein neuer strategischer Pfeiler in der Ausrichtung von Goldbeck?

Goldbeck ist nach wie vor eines der größten deutschen Bauunternehmen, und somit liegt weiterhin ein wesentlicher Schwerpunkt auf dem Bereich Planen und Bauen. Aber auch

im Bereich Gebäudedienstleistungen ist Goldbeck mittlerweile durch etablierte Einheiten im Bereich Property, Facility und Parking sehr gut aufgestellt. Beim Betrieb von Parkhäusern verfügen wir inzwischen über ausreichend Personal sowie technisches Know-how und Infrastruktur, sodass eine flächendeckende Betreuung von Parkhäusern sicher gelingt. Unser Leistungsspektrum reicht von einfachen Beratungsprojekten bis hin zur Steuerung komplexer Projekte über den gesamten Lebenszyklus eines Parkobjekts. Durch die Übernahme der Verkehrswacht Parkplatz GmbH verfügen wir nach nur fünf Jahren am Markt über 136 Parkobjekte und mehr als 70.000 Stellplätze. Damit sehen wir uns als veritabler Marktbegleiter in Deutschland und Österreich.

Konzentrieren Sie sich im Off-Street-Bereich vor allem auf Neubauprojekte?

Wir sehen uns auch im Bestand, aber als erstes kommt bei Goldbeck das Bauen. Wenn wir selbst planen und bauen, hilft uns das später beim Betrieb. Auf Kundenwunsch übernehmen wir für Goldbeck-Parkhäuser auch die vollständige Instandhaltung über definierte Nutzungszeiträume zum Pauschalpreis und runden so unsere Dienstleistung ab. Der Kunde erhält damit noch vor

der Realisierung des Projektes die volle Planungs- und Budgetsicherheit. Diese Sichtweise ist einmalig in der Branche – und viele Erkenntnisse aus diesen Prozessen fließen auch wieder in die Planung mit ein.

Was sind die mittel- und langfristigen Ziele von Goldbeck Parking Services?

Wir setzen auf ein gesundes Wachstum, haben uns aber bewusst keine konkreten Zahlen vorgenommen.

Werden Sie weiterhin alle Objekte von der Leitstelle am Flughafen Münster/Osnabrück aus steuern?

Das soll so bleiben. Dort verfügen wir über eine hervorragende Infrastruktur, gerade auch was die Internetanbindung und Stromversorgung angeht.

Wie ich Ihrem Portfolio entnehme, betreiben Sie auch das Fernbusterminal in Leipzig. Das klingt nicht nach Parken. Was hat es damit auf sich?

In der Tat handelt es sich um ein neues Geschäftsfeld, das wir seit 2018 bedienen. Wir steuern die Fernbusse in Bezug auf Kapazitäten am Fernbusterminal und stimmen Fahrpläne mit den Betreibern ab. Die Organisation wird technisch durch eine Kennzei-

chen-Erkennung unterstützt, die in einigen von uns betriebenen Parkhäusern der Einlasskontrolle dient. Zum Objekt gehören aber auch 550 Autostellplätze in den oberen Parkdecks, die wir klassisch bewirtschaften.

Stellt das eine Art Mobilitäts-Hub dar?

Absolut, zumal das Parkhaus direkt neben dem Leipziger Hauptbahnhof liegt und sich mehrere Bürostandorte sowie zwei Hotels und eine Mietwagenstation in direkter Nachbarschaft befinden. Zu den Nutzern zählen Besucher des Bahnhofs, Pendler, Büro-Mitarbeiter, Hotelbesucher und natürlich Bus- und Bahnreisende, die bequem und trockenen Fußes vom Auto umsteigen möchten.

Welche technischen Lösungen finden Kunden in Ihren Objekten vor?

Im Grunde können wir auf Basis unserer Softwarelösung alles abbilden, was der Markt von einem professionellen Betreiber fordert. Aber im Vordergrund stehen immer die individuellen Anforderungen des jeweiligen Standorts, Eigentümers bzw. Kunden. An sechs Standorten bieten wir zum Beispiel eine Kennzeichenerkennung zur Authentifizierung – ein System, das mehr und mehr nachgefragt wird. An anderen Standorten können unsere Kunden mit ihrer Kreditkarte ein- und ausfahren und bezahlen. Außerdem zählen RFID und Mifare, eine Chipkartentechnik auf NFC-Basis, zu unserem Standardportfolio. Selbstverständlich haben wir auch das klassische Papierticket weiterhin in Gebrauch. Einen Überblick zu allen Objek-

ten und Leistungen erhalten Parkhaus-Nutzer über die jeweilige Website und die Parking Services-App.

Wo sehen Sie als Erbauer und Betreiber von Parkhäusern die Zukunft der Branche?

Unser bisheriger Ansatz war: Wir bauen sehr durchdachte Systemparkhäuser. Diese sind je nach Kundenanforderung aber immer noch weiter optimierbar. Ein Beispiel ist die Stadt Wien: In neuen Wohnsiedlungen werden dort für die Fahrzeuge der Bewohner keine Tiefgaragen und auch keine Stellplätze vor den Häusern mehr gebaut, sondern zentrale Parkhäuser. Hier sorgen wir als Betreiber für Mobilität. Zwar ist das Parken von Autos noch das Hauptbusiness, aber wir richten dort auch Flächen für Car-sharing oder Leihfahrzeuge aller Art ein. Außerdem sollen auf Wunsch der Stadt Wien alle Mobilitätsangebote über eine App nutzbar sein. Auch hier bieten wir Lösungen. Unsere Philosophie der modular erweiterbaren Hard- und Software bedient aktuelle Bedarfe und Entwicklungen. Im Rahmen der App-Thematik arbeiten wir zudem mit offenen Schnittstellen.

Setzen Sie auch hierzulande auf offene Schnittstellen?

Ja, denn wir arbeiten mit vielen verschiedenen Partnern zusammen. Dabei steht der Komfort des Users im Vordergrund. Eine App bietet Zugang zu verschiedenen Angeboten. Jeder Anbieter behält seine Kunden,

ZUR PERSON

Stephan Pieper,
Geschäftsführer
der GOLDBECK
Parking Services
GmbH



Berufliche Laufbahn

- 2005–2008 Regional Manager und Senior Consultant bei ADATO Consulting Group GmbH, Bonn
- 2008–2014 Mitglied der Geschäftsleitung der ISS Facility Services GmbH, Düsseldorf
- 2014–2017 Operations Director bei APCOA PARKING Deutschland GmbH, Stuttgart
- seit 2017 Geschäftsführer der GOLDBECK Parking Services GmbH, Bielefeld, und der GOLDBECK Parking GmbH, Wien
- seit 2019 Geschäftsführer Verkehrswacht Parkplatz GmbH

unsere App bündelt nur die verschiedenen Dienstleistungen. Die Strategie „alle zu mir“ funktioniert hier nicht – genauso wenig wie eine Vielzahl verschiedener Apps und noch mehr Karten zur Nutzung von Parkhäusern unterschiedlicher Betreiber. ■

*Das Gespräch führte Marko Ruh,
Chefredakteur Parken aktuell*

GPS übernimmt Verkehrswacht Parkplatz GmbH

Die Goldbeck Parking Services GmbH (GPS) übernimmt mit der Verkehrswacht Parkplatz GmbH eines der führenden deutschen Parkraumbewirtschaftungsunternehmen. Nach der Übernahme der OPG Center Parking GmbH im Jahr 2016 stellt dies einen weiteren Wachstumsschritt dar.

Laut Unternehmensangaben verfolgt man dabei die Strategie „Make & Buy“. Die Übernahme und vollständige Integration der OPG Center-Parking GmbH 2016 gilt als wichtiger Schritt innerhalb der Ent-

wicklung. „Dieser Prozess ist sehr gut gelungen und hat uns dazu bewogen, jetzt Ähnliches zu wiederholen“, sagt Dr. Andreas Iding, einer der drei Geschäftsführer der Goldbeck Parking Services GmbH. Durch den jüngsten Erwerb werde eine noch höhere Flächenabdeckung erreicht, von dem Kunden beider Unternehmen deutschlandweit profitieren sollen.

Technologisch sei man in der Lage, künftig alle betreuten Parkobjekte über einen eigenen, rund um die Uhr besetzten Leit-

stand zu steuern, sodass Parkkunden jederzeit persönlich Kontakt aufnehmen können. Einen Überblick zu allen Objekten und Leistungen erhalten Parkhaus-Nutzer über die jeweilige Website und die Parking Services-App.

Eine besondere Kompetenz der Verkehrswacht sei das Messe- und Event-Geschäft, das aus Sicht von Goldbeck Parking Services eine interessante und wichtige Geschäftsfelderweiterung darstellt. ■

Anzeige

Massenberg GmbH

Was haben Brücken und Parkhäuser

Bereits auf den ersten Blick sind bei beiden Bauwerkstypen einige Gemeinsamkeiten vorhanden: Eine Vielzahl dieser Bauwerke besteht aus Stahlbeton, Stahl oder einem Verbund aus diesen Werkstoffen und bei beiden spielen Fahrzeuge und Belastungen aus dem Verkehr eine wesentliche Rolle. Der Verkehr und das in den Wintermonaten eingesetzte Streusalz stellen wesentliche Einwirkun-

gen auf den Beton beider Bauwerkstypen dar. Die in dem Streusalz enthaltenen Chloride führen zu der sogenannten chloridinduzierten Korrosion der vorhandenen Stahlbewehrung. Durch die Korrosion der Bewehrung kommt es zu einer Reduktion der Tragfähigkeit des Bauwerks. Die Chloride greifen allerdings nicht nur die Bewehrung an, sondern alle metallischen Einbauteile.

Diese vorherrschende Exposition hat zur Folge, dass nicht nur Ausrüstungsteile, wie Fugenprofile oder Schutzeinrichtungen, welche bei Brücken und Parkhäusern vergleichbar konstruiert und geschützt sind, sondern auch die Instandsetzung und der Schutz beider Bauwerkstypen in weiten Teilen vergleichbar sein müssen. Zwar unterscheiden sich die Instandsetzungsregelwerke – DIN EN 1504, Instandsetzungsrichtlinie des DAfStb sowie ZTV-ING der BAST, die unterschiedlichen Instandsetzungs- und Schutzverfahren sind zwischen den genannten Regelwerken jedoch weitgehend harmonisiert.

Die beiden wesentlichen Instandsetzungsverfahren bei Stahlbeton sind der Austausch des chloridbelasteten Betons



Brücken und Parkhäuser leiden beide unter Verkehrlicher Belastung und Chlorideintrag. Die Massenberg GmbH hat bundesweit unzählige Instandsetzungs- und Korrosionsschutz-Baustellen an Brücken, Parkhäusern und Tiefgaragen erfolgreich abgewickelt.

ser gemeinsam?

und die Applikation eines Oberflächenschutzsystems, welche bei beiden Bauwerkstypen in gleichem Maße angewandt werden. Auch im Bereich des Stahlkorrosionsschutzes greift man auf im Brückenbau bewährte Systeme zurück.

Darüber hinaus werden bei beiden Bauwerkstypen ebenfalls nicht alltägliche Verfahren, wie die Tragwerksverstärkung durch den Einsatz von Carbon-Verbundwerkstoffen oder der kathodische Korrosionsschutz zur Instandsetzung der Konstruktion eingesetzt. Aufgrund der bei Brücken deutlich höheren Verkehrslasten erfolgen Brückenverstärkungen häufig mit einer externen Vorspannung. Im Gegensatz dazu werden bei Parkhäusern und Tiefgaragen häufig carbonfaserverstärkte Kunst-

stofflamellen verwendet, um die Tragfähigkeit des Bauwerks zu erhöhen. Auch so genannte Textilbeton-Lösungen finden immer weitere Verbreitung. Hier hat die Massenberg GmbH zum Beispiel bei einem Entwicklungsprojekt zusammen mit der BAST und weiteren Industriepartnern eine erste Brücke realisiert.

Der kathodische Korrosionsschutz bietet ein bewährtes und minimalinvasives Verfahren zur Instandsetzung von chloridbelastetem Beton ohne diesen zu entfernen. Somit können oft aufwändige Abstütungen während der Ausführung vermieden werden. Unabhängig von dem Bauwerk erfordern Instandsetzungsmaßnahmen im Geltungsbereich der genannten Normen und Regelwerke speziell geschultes und ge-

prüftes Personal. Diese besonderen Kenntnisse werden mit dem sogenannten SIVV-Schein (Anwendung Beton) und den KOR-Schein (für Stahlkorrosionsschutz) nachgewiesen. Für beide Qualifikationen gibt es Fortbildungen, an denen unsere Mitarbeiter regelmäßig teilnehmen.

Die Massenberg GmbH hat bundesweit unzählige Instandsetzungs- und Korrosionsschutz-Baustellen an Brücken, Parkhäusern und Tiefgaragen erfolgreich abgewickelt. Wir verfügen über einen großen Mitarbeiterstamm, der über mindestens eine, teilweise sogar beide, Befähigungen verfügt. ■

Für weitere Informationen besuchen Sie unsere Homepage: www.Massenberg.de



Korrosionsschutz
 Betoninstandsetzung
 Kathodischer Korrosionsschutz
 Malerarbeiten



MASSENBERG

PARKEN

ist mehr als abstellen.

Wir, von Massenberg legen Wert auf eine nachhaltige, zeitgemäße Sanierung und Gestaltung von Parkhäusern. Die individuellen Bedürfnisse von Betreibern und Nutzern haben dabei höchste Priorität. Wir setzen auf technisches Know-how, modernste Technologien und bewährte Verfahrensweisen. Mit unserer Erfahrung von über 110 Jahren überzeugen wir in puncto Qualität, Arbeitsschutz und Standsicherheit. Erfahren Sie mehr auf unserer Webseite:

www.massenberg.de



Einfach parken, doppelt sparen.

Prozess-
verschlan-
kung

Zeitersparnis

Kosten-
optimierung

Optimale
Prozesssteuerung

Zentrales
Parkmanagement



Mit der Businesslösung PayByPhone FLEET

Mehr Informationen unter: paybyphone-parken.de/fleet

Auf der Überholspur mit PayByPhone FLEET: Zentrales Parkmanagement für Firmen.

PayByPhone ist die App für schnelles und einfaches Parken. Mit PayByPhone FLEET erweitert sich das Angebot um eine umfassende Businesslösung.

Parkscheinautomat und Zettelchaos? Ist überholt!

Mit PayByPhone hat die Zukunft des Parkens jetzt schon begonnen. Über die App lassen sich gebührenpflichtige Parkzonen einfach finden und das passende Parkticket per Handy bezahlen sowie verlängern – ganz ohne Bargeld und auch von unterwegs.

Allein in Deutschland können mit PayByPhone auf über 560.000 gebührenpflichtigen Stellplätzen in mehr als 260 Städten Parkscheine gebucht werden – sowohl On-Street (unbeschränkt) als auch Off-Street (beschränkt).

Neben den Produkten Basic und Premium bietet PayByPhone mit FLEET nun eine Lösung an, die Unternehmen dabei hilft, Ihr Flottenmanagement zu digitalisieren.

Vor allem das Parken auf gebührenpflichtigen Parkplätzen durch Mitarbeiter ist bisher mit hohen administrativen Aufwänden verbunden – von der Abrechnung bis hin zu Prüf- und Freigabe-Prozessen. Mit dem zentralen Parkmanagement von PayByPhone FLEET lassen sich diese Aufwände minimieren und Mitarbeiter entlasten.

Die Vorteile für Geschäftsreisende und Mitarbeiter im Außendienst

Mitarbeiter haben dank PayByPhone FLEET die Freiheit, deutschlandweit einfach und bargeldlos zu parken. Dabei entfallen viele Unannehmlichkeiten, die bisher mit dem Reisen verbunden waren. Mit der einfach zu bedienenden App werden alle Parkvorgänge digital erfasst und bezahlt. Die Parkdauer lässt sich sogar flexibel von unterwegs verlängern¹.

In ausgewählten Städten ist in der App durch die „Predictive Parking“-Funktion die Auslastung der gebührenpflichtigen Parkzonen in Echtzeit sichtbar. Über 250 Parkhäuser lassen sich deutschlandweit auch ticketlos nutzen. PayByPhone FLEET erfasst die Parkbelege automatisch im Webportal und ersetzt das Zettelchaos bei der Reisekostenabrechnung.

Die Vorteile im Flottenmanagement

PayByPhone FLEET ist in seiner Handhabung perfekt auf das Flottenmanagement abgestimmt. Das Geschäftskundenportal bietet Flottenmanagern eine zentrale Schnittstelle zur Verwaltung aller Parkvorgänge und Nutzer.

Monatliche Gesamtrechnungen und digitalisierte Parkbelege erleichtern die Buchhaltung und die Abrechnung. So ist eine Zeitersparnis von bis zu 70% beim Management von Geschäftsreisen möglich. Zudem sorgen Prozessverschlanungen und lückenlose Belegerfassung für geringere Kosten, was sich positiv auf die Total Cost of Ownership (TCO) des Fuhrparks auswirkt.

Der Account Switch ermöglicht es dem Angestellten einer Firma die privaten von den geschäftlichen Parkvorgängen zu trennen. Dieser Wechsel garantiert einen reibungslosen Ablauf bei der Reisekostenabrechnung. Faire Konditionen, kurze Kündigungsfristen und auf die Nutzeranzahl zugeschnittene Lizenzgebühren bieten eine maßgeschneiderte Lösung für jede Firmengröße.

PayByPhone FLEET ist ein Produkt von sunhill technologies GmbH und Volkswagen Financial Services AG. Weitere Infos gibt es unter paybyphone-parken.de/fleet.



Abb. beispielhaft

¹Bei Verlängerung der Parkzeit bitte Höchstparkdauer beachten.



Foto: Shutterstock

Bevor es zu spät ist: Für den Bauwerkserhalt ist ein Prüf- und Wartungsplan empfehlenswert.

Bauliche Instandhaltung

Bauwerke im Hochbaubestand regelmäßig prüfen lassen

Eine leistungsfähige und nachhaltig intakte gebaute Infrastruktur im Großen wie im Kleinen ist die Basis jeden wirtschaftlichen Handelns. Der jährliche Gesundheitscheck und die jährliche Fahrzeuginspektion sind heute obligatorisch und dienen der eigenen Fürsorge und Sicherheit. Aber auch unsere gebauten Infrastrukturen unterliegen sich ständig ändernden – externen wie internen – Umwelteinflüssen und kommen so meistens ohne den regelmäßigen Check in die Jahre.

Wann haben Sie die letzte Bauwerksprüfung im Hochbau in ihrem Gebäudebestand durchgeführt? Während die Bauwerksprüfung bei öffentlichen Infrastrukturbauten schon seit Jahrzehnten verpflichtend ist und sogar mit eigener Norm DIN 1076: 1999-11 versehen ist, befindet sich die Bauwerksprüfung im Hochbau in einer Phase, in der gegenwärtig mit der VDI-RiLi 6200: 2010-02 auch Standards geschaffen werden.

Dies ist wichtig, da der Bauwerkszustand im Hochbau gewissermaßen für jeden Bestandhalter nach einer längeren Nutzungsphase eine „Terra incognita“ (Prof. Dr. Mertens, HS Bochum) darstellt. Aber die Maßnahmenbereiche einer ordnungsgemäßen Instandhaltung sind bereits in der DIN 31051: 2012-09 „Grundlagen der Instand-

haltung“ und in der DIN 13306: 2018-02 „Begriffe der Instandhaltung“ definiert. Daher rücken Bauwerke immer wieder dann in das Licht der Öffentlichkeit, wenn diese durch Alterung, umweltbedingte Schäden (zuletzt zunehmend durch den Klimawandel) beziehungsweise durch veränderte Nutzung spektakulär versagen.

Das Urvertrauen der Bevölkerung und der Mitarbeiter in Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und insbesondere die Verkehrssicherheit ist daher ohne regelmäßige Bauwerksprüfung und Instandhaltung im Hochbau undenkbar. Basierend auf den rechtlichen und normativen Grundlagen (allgemein anerkannte Regeln der Technik) zum Zeitpunkt der Planung und Ausführung besitzen die Bauwerke grundsätzlich Bestandsschutz und müssen zunächst bau-

lich nicht ständig an den jeweils neuesten Stand angepasst werden. Anders sieht dies aber gerade in Bezug auf die Verkehrssicherheit und der Betreiberhaftung nach §§ 823, 836 bis 838 BGB aus. →

AUTOR

Dipl.-Ing., Dipl.-Wirt.-Ing. (FH), M.Sc. Marc Blum ist Schweißfachingenieur für Bau- und Betonstahl, zertifizierter Bausachverständiger für Bauwerkserhaltung und Sanierung sowie geprüfter Restaurator und Denkmalpfleger im Metallbauhandwerk.

Infos und Kontakt:
www.alteseisen-ing.de,
blum.stahl-eisen@t-online.de

DIN 31051: 2012-09 „GRUNDLAGEN DER INSTANDHALTUNG“

1. **Inspektion:** Maßnahmen zur Beurteilung des Ist-Zustandes
2. **Wartung:** Maßnahmen zur Verzögerung der Abnutzung
3. **Instandsetzung:** Maßnahmen zur Herstellung der Funktionsfähigkeit
4. **Verbesserung:** Maßnahmen zur Verbesserung der Funktionsfähigkeit
5. **Schwachstellenanalyse:** Maßnahmen zur Aufdeckung erhöhter Abnutzung, die möglicherweise zu einem Ausfall führen kann.

DIN 13306: 2018-02 „Begriffe der Instandhaltung“

1. vorbeugende Instandhaltung
2. korrektive Instandhaltung
3. prospektive Instandhaltung

ROBUSTHEITS-KLASSE	BAUWERKE / NUTZUNG
RC 1	<ul style="list-style-type: none"> • statisch bestimmte Tragwerke ohne Systemreserven • Fertigteilkonstruktionen ohne redundante Verbindungen • Imperfektionsempfindliche Tragsysteme • Tragsysteme mit sprödem Verformungsverhalten
RC 2	<ul style="list-style-type: none"> • statisch unbestimmte Konstruktionen mit Systemreserven • elastisch-plastisches Tragverhalten
RC 3	<ul style="list-style-type: none"> • Konstruktionen mit großer Systemredundanz • plastisch-plastisches Tragverhalten • fehlerunempfindliche Tragsysteme
RC 4	<ul style="list-style-type: none"> • alle Tragwerke die hinsichtlich Gefährdungsszenarien und Versagensanalysen eine ausreichend Robustheit zeigen

Schadensfolgeklassen (in Anlehnung an VDI-RiLi 6200, Tab. 2.5)

SCHADENSFOLGE-KLASSE	MERKMALE	GEBÄUDETYPEN & EXPONIERTE BAUTEILE
CC3 – Kat. 1	hohe Folgen für Menschen und Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> • Versammlungsstätten > 5.000 Personen
CC2 – Kat. 2	Mittlere Folgen für Menschen und Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> • Gebäudehöhen > 60 Meter • Stützweiten > 12 Meter • Auskragungen > 6 Meter • besonders exponierte und gefährdete Bauteile
CC1	Geringe Folgen	<ul style="list-style-type: none"> • Stützweiten < 6 Meter • Gebäude mit geringem Aufenthalt von Menschen

Robustheitsklassen (in Anlehnung an VDI-RiLi 6200, Tab. 2.6)



Parkraum-Management leicht gemacht.

Unsere Lösungen aus den Bereichen **VERWALTEN**, **AUTORISIEREN**, **BEZAHLEN** und **ÜBERWACHEN** decken das gesamte Spektrum ab und lassen sich flexibel und individuell kombinieren, integrieren und skalieren.



Smart Solutions for parking and refuelling

Sprechen Sie uns gerne an:

Hectronic GmbH | Allmendstraße 15
D-79848 Bonndorf | Tel. +49 7703 9388-0
mail@hectronic.com

www.hectronic.com

→ Diesbezüglich sind die Bauwerke nicht per Gesetz gesehen juristisch selbständige Einheiten. Hier trägt der Eigentümer oder der Verfügungsberechtigte im Rahmen seiner Verkehrssicherungspflicht das individuelle Haftungsrisiko über den gesamten Nutzungs- und Lebenszyklus. Dieser Haftungsgrundsatz ist sowohl bauordnungsrechtlich über die Musterbauordnung (MBO) als auch zivil- und strafrechtlich klar geregelt. Daraus abgeleitet ergeben sich für das jeweilige Bauwerk folgend Pflichten:

- ordnungsgemäße Instandhaltung
- regelmäßige Bauwerksüberprüfung und
- bei Erfordernis Instandsetzung wie gegebenenfalls Anpassung an heutige wie zukünftige Veränderungen in der Nutzung.

Die Hochbauwerke im produzierenden Gewerbe entsprechen mindestens folgenden Klassen (nach VDI-RiLi 6200):

- Schadensfolgenklasse CC2 (Kategorie 2)
- Robustheitsklasse RC1 bis RC2

Daraus abgeleitet ergeben sich im Rahmen der

MERKBLATT

Das Merkblatt 04 der Baukammer Berlin ist online einsehbar:
www.baukammerberlin.de/wp-content/uploads/2012/07/Merkblatt_04__09-2009.pdf

regelmäßigen Überprüfungs- und Verkehrssicherungspflicht folgende Zeitintervalle:

- alle 2 bis 3 Jahre fachkundige Begehung durch den Bestandshalter
- alle 4 bis 5 Jahre Inspektion durch einen sachkundigen Prüfer
- alle 12 bis 15 Jahre eingehende Überprüfung durch einen besonders sachverständigen Bauwerksprüfer.

Hat man sich dann für eine Bauwerksprüfung entschieden, dann wäre es gleichfalls empfehlenswert auch sofort die Grundlagen für den zukünftigen „Prüf- und Wartungsplan“ mit dem besonders sachverständigen Bauwerksprüfer zu entwickeln.

ORGANISATION UND ABLAUF

Es sei allen am Prozess einer Bauwerksprüfung empfohlen, eine Begehung, Inspektion oder eingehende Bauwerksprüfung aus Gründen der Sicherheit immer außerhalb der betrieblichen Arbeitszeit zu legen. Damit sichert man einen reibungslosen und sich gegenseitig nicht störenden Ablauf zu. Der Prüfrahmen und das Prüfraster sind hinsichtlich seiner Häufigkeit und statistischen Qualität ebenfalls im Vorfeld zu definieren (Prüfraster zu 10 Prozent, 25 Prozent, 50 Prozent, 75 Prozent oder 100 Prozent). Sind im Rahmen der Bauwerksprüfung Schäden erkannt worden, dann gilt es diese schriftlich in einer Prioritätenliste zu protokollieren. Sie

werden umgehend, mittelfristig oder langfristig behoben. Anzumerken ist, dass gegebenenfalls auch eine Bauteilöffnung zu einer ordnungsgemäßen Bauwerksprüfung gehört, da sich viele Schäden gerade im Verborgenen entwickeln (zum Beispiel innenliegende Korrosion bei abgehängten Deckensystemen).

LEISTUNGSBESCHREIBUNG UND HONORIERUNG

Bauingenieurleistungen werden im allgemeinen Verständnis nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) abgerechnet. Dies gilt allerdings nur für den Neu- oder Umbau. Die Leistungen der Bauwerksprüfung sind aber hiervon nicht direkt zuordnungsbar gedeckt. Daher kommt hier nur die Honorierung über den Nachweis der erbrachten Stunden und Leistungen oder gedeckelt nach dem Merkblatt 04 der Baukammer Berlin.

Eine Honorierung der Bauwerksprüfung im Hochbau würde sich demnach überschlägig (ohne Nebenkosten für Gerüste, Arbeitsbühnen und andere Hilfsmittel) wie folgt ermitteln lassen:

- BGF = Bruttogeschossfläche
- BFAF = Bruttofassadenansichtsfläche
- Aq = Flächenäquivalent = $\Sigma (BGF + BFAF)$ in Quadratmetern
- H = Honorar = $3.500 + 100 \times Aq \times 0,55$ in Euro in einer Bandbreite ± 10 Prozent



Alles aus einer Hand.



Lösungen für intelligente Parkleitsysteme.

Foto: WÖHR Autoparksysteme



WÖHR Parksafes 583 in Den Haag: Beim Einfahren in den Übergabebereich werden die Fahrzeugabmessungen geprüft.

WÖHR Autoparksysteme

Flächenschonend Parken mit Auto-Parksystemen

Mehr als die Hälfte der Menschen weltweit lebt im städtischen Raum. Freiflächen gibt es immer weniger. Vielfach sind neue Lösungen zur Flächennutzung gefragt. Für diese Anforderungen entwickelt die WÖHR Autoparksysteme GmbH Parkraumlösungen für PKW und Fahrräder, die den Flächenverbrauch minimieren. Auf vorhandener Grundfläche soll das Maximum an Stellplätzen herausgeholt werden. Nach dem Prinzip des Stapelns, Verschiebens und Zusammenrückens werden aus einer Fahrebene mehrere Parkebenen.

VERDICHETES PARKEN VON MELBOURNE BIS AUGSBURG

In Megacities finden sich moderne Wohntürme mit herausragender Architektur, bei denen das Parkproblem gleichsam unsichtbar ist. Im 151 Meter hohen Apartmenthaus „Shadow Play“ in Melbourne wird das automatische Parksystem WÖHR Multiparker 740 genutzt. Raumsparendes Parken funktioniert hier durch das Neben- und Übereinanderstapeln von 150 Fahrzeugen im Hochregal. Im derzeit höchsten Wohnhaus Melbournes „Victoria One“ sind 163 Stellplätze auf elf oberirdischen Ebenen und mit lediglich 450 Quadratmetern Parkfläche zu finden. In einem Reihenhause in Korntal bei Stuttgart wurde der Parklift 462 D mit vier Stellplätzen auf zwei unterirdischen Ebenen eingebaut. Die waagrecht zu befahrenden, unterirdischen Stellplätze sind erst beim Anheben für den Ein- oder Ausparkvorgang sichtbar. In zentraler Lage im Herzen von Augsburg stehen den Anwohnern der neu gebauten Stadtwohnungen „Am Katzenstadl 10“ auf zwei unterirdischen Parkebenen 43 Stellplätze im WÖHR Multiparker 740 zur Verfügung. Die Zufahrt erfolgt über eine Übergabekabine. Die integrierte Drehvorrichtung ermöglicht das Ausparken in Fahrtrichtung.

Auch in Altstädten mit historischen Bestandsgebäuden sind verdichtete Parkraumlösungen ein Bestandteil von Renovierungsprojekten. In der „Kneuterdijk“ im Herzen von Den Haag wurden in einem Parksafes 583 auf neun Parkebenen 52 Stellplätze geschaffen. Die Besonderheit stellt die Symbiose zwischen historischer und moderner Gebäudearchitektur sowie High-Tech-Parken im Turm dar. ■



INTELLIGENTE SYSTEMLÖSUNGEN FÜR DEN PARKBEREICH

Schrankensteuerungen, Induktionsschleifendetektoren, RFID Reader und kontaktlose Bezahlterminal

- › Schleifendetektoren zur Fahrzeugerkennung und -Zählung mit USB-Schnittstelle und moderner Service-Software
- › Tor- / Schrankensteuerungen mit Frequenzumrichter für ein schnelles und sicheres Öffnen und Schließen von Schiebetoren, Speedgates und Schranken
- › UHF Long Range Reader für Zufahrtskontrolle, Parkraumüberwachung und Mautsysteme
- › Payment Terminals für kontaktlose Bezahlssysteme



UHF Long Range Reader ID ISC-LRU1002



Detektor Vek MNE1 / MNE2



Controller TST FUZ2

FEIG ELECTRONIC GmbH

D-35781 Weilburg, info@feig.de, www.feig.de

Park Guard GmbH

Smarte und faire Parkflächenüberwachung

Parkplätze von Supermärkten oder anderen Einzelhandelsgeschäften werden immer wieder von Fremdparkern genutzt, so dass sie den eigentlichen Kunden nicht zur Verfügung stehen. Das Münchner Start-up Park Guard GmbH entwickelt ein System zur Parkzeitmessung, mit dem Kunden und Fremdparker besser unterscheidbar werden sollen.

Fremdparker erwartet bei der Nutzung von Supermarktparkplätzen oft ein Bußgeld. Allerdings sollte es nur Falschparker treffen und nicht Kunden, die möglicherweise nur ihre Parkscheibe vergessen haben. Eine faire und praktikable Lösung zur Unterscheidung will jetzt das Unternehmen Park Guard GmbH anbieten. Ein Pilotversuch zur Parkflächenüberwachung läuft seit Ostern am Parkplatz eines Edeka-Markts in Höhenkirchen-Siegertsbrunn nahe München.

Die Methode von Park Guard funktioniert ohne Parkscheibe. Videokameras kontrollieren dauerhaft die Zufahrten zu einem Parkplatz – ein speziell für diese Zwecke entwickelter Algorithmus erkennt die Kennzeichen der Fahrzeuge bei Ein- und Ausfahrt. Beschilderungen weisen auf die Kameraver-



Sind überzeugt vom Überwachungssystem: Benjamin Deisinger (l.) von Park Guard und Stefan Alex, Inhaber der Edeka-Filiale in Höhenkirchen-Siegertsbrunn.

wendung sowie die erlaubte Parkdauer und die Vertragsstrafen bei Überschreitung hin. Bei Parkverstößen werden die personenbezogenen Daten der Fahrzeughalter ermittelt und für kurze Zeit gespeichert. Die erhobenen Daten werden von Park Guard verschlüsselt an einen Server in Deutschland übertragen. Dort ist die erlaubte Parkdauer für den Parkplatz hinterlegt. Software vergleicht nun die tatsächliche mit der erlaubten Parkdauer. Auf diese Weise wird ein Falschparker identifiziert und ein entsprechendes Beweisfoto des Fahrzeuges wird vom jeweiligen Kamerasystem abgerufen. Im nächsten Schritt werden die Angaben verwendet, um den Fahrzeughalter zu ermitteln.

PARKTOURISMUS VOR SUPERMÄRKTEN

Dass es eine große Nachfrage nach Parkraumüberwachung von Supermarktparkplätzen gibt, veranschaulicht Stefan Alex, Inhaber der Edeka-Filiale in Höhenkirchen-Siegertsbrunn. „Im Lauf der Jahre hat sich bei uns ein regelrechter Parktourismus entwickelt“, sagt der Marktbetreiber. „Wir ha-

ben einen Ausweg aus dem Zielkonflikt gesucht: Gibt es den Ärger mit Falschparkern oder mit den eigenen Kunden?“, so Alex. Ein „scharfes System“ wollte Stefan Alex vermeiden, um keine Kunden zu vergraulen.

DAUERPARKER WERDEN IDENTIFIZIERT

An Ostern startete er den Pilotversuch mit Park Guard, der jetzt erste positive Eindrücke geliefert hat. Knapp 15.000 Kunden hat Stefan Alex pro Woche in seinem Markt. Knapp 100 Parkplätze stehen zur Verfügung. Die Zahl reicht normalerweise aus – wenn die Stellplätze frei sind beziehungsweise nur von tatsächlichen Kunden genutzt werden. „Wenn in der benachbarten Umgebung Veranstaltungen stattfinden, ist der Parkplatz rappellvoll, unser Markt aber gähmend leer“, so Alex. Die Spezialisten von Park Guard haben im Rahmen des Pilotversuchs 20 bis 30 Minuten als durchschnittliche Einkaufsdauer ermittelt. Eine Parkdauer von einer Stunde ist beim Edeka-Markt in Höhenkirchen-Siegertsbrunn erlaubt. „Natürlich haben wir ein kulanteres Zeitfenster eingeplant, um den Einkauf auch entspannt im Fahrzeug verstauen zu können oder aber für ein Gespräch an der Fleischtheke – nur Dauerparker, die den Parkplatz zweckentfremdet nutzen, werden nach Absprache mit uns von Park Guard angeschrieben. Seit Einführung des Systems konnten so schon Parksünder mit einer Parkdauer von teilweise mehr als fünf Stunden erfolgreich identifiziert werden. Dies zeigt, dass das System funktioniert und seinen Zweck erfüllt“, so Marktbetreiber Stefan Alex. Fahrzeuge von Mitarbeitern oder Lieferanten werden per „White List“ automatisch herausgefiltert.

Park Guard will seinen Kunden und den Supermarkt-Besuchern weiteren Mehrwert bieten: So kann festgestellt werden, die Kunden zu bestimmten Stoßzeiten eine großzügigere Parkdauer benötigen, wie hoch die Quote in puncto Elektro-Autos ist und ob sich somit eine E-Ladesäule lohnt. Um die Parkplatzsituation in Ballungsgebieten zu entlasten, ist angedacht, das Park Guard-System auch für die Vermietung von Parkflächen nach Ladenschluss einzusetzen. ■



Kameras erfassen, wann ein Fahrzeug auf einen Parkplatz fährt und ihn wieder verlässt. Wer die erlaubte Zeit überschreitet, wird über das Kennzeichen ermittelt.

Fotos: (2): Park Guard

ParkRaum-Management PRM GmbH

Lösungen zur digitalen Parkplatzkontrolle

Während Parkende sich über Strafen für vergessene Parkscheiben oder über rigorose Inkassobüros ärgern, sehen sich Parkplatzbetreiber zu strengen Kontrollen und Sanktionen gezwungen, um Kunden- und Anwohnerparkplätze freizuhalten. ParkRaum-Management PRM GmbH aus Erlangen will jetzt zeigen, dass es auch anders geht.

Durch den Einsatz digitaler Parksysteme soll es Supermarktbetreibern, Hausverwaltungen und ähnlichen Kunden ermöglicht werden, Parkflächen flexibel, effektiv und kundenfreundlich zu kontrollieren. Ein- und ausfahrende Fahrzeuge werden dabei mit Scanner-Technologie anhand ihres Kennzeichens automatisch erkannt. Das Verwalten von Parkberechtigungen und die Anpassung der Höchstparkdauer erfolgen über eine digitale Plattform. Diese gewährleistet laut PRM eine DSGVO-konforme Handhabung der Daten und soll es ermöglichen, echte Parkverstöße zu ahnden, ohne Kunden durch ungerechte Sanktionen zu vergraulen.



Foto: ParkRaum-Management PRM GmbH

Das Unternehmen ParkRaum-Management PRM GmbH will mittels digitaler Technik die Überwachung und Bewirtschaftung von Parkplätzen vereinfachen.

Kunden sollen so von einem stressfreien Parkelebnis ohne Schranken oder Parkscheiben profitieren und einen besonders fairen Kundenservice erleben können. Durch das Kontrollsystem sieht der Anbieter für digitale Parkraum-Systemarchitektur neue Möglichkeiten der Flächennutzung. In Ärzthäusern könnten Patienten beispielsweise an der Rezeption für die Dauer ihres Termins digital freigeschaltet werden, so PRM.

PRM verweist zudem auf die Möglichkeit, dass Supermarktbetreiber ihre nachts leerstehenden Parkflächen für Anlieger öff-

nen und bewirtschaften können. Dies könnte insbesondere in Städten für eine Entlastung der Parksituation sorgen. Die Bezahlung erfolgt in einem solchen Fall bargeldlos per App. „Gemeinsam mit möglichst vielen unserer Kunden wollen wir Mobilität und Parken neu denken – schrankenlos, umweltfreundlich und komfortabel“, so PRM-Geschäftsführer Norbert Kneuer.

Unternehmensangaben zufolge hat in den vergangenen Monaten bereits eine Vielzahl der betreuten Kunden auf die neue Technologie umgestellt. ■

1969 | 2019
50
Jahre
GOLDBECK

Parkhäuser mit System

Schnell, wirtschaftlich
und dauerhaft.



Die LED-Beleuchtung in dem neuen Parkhaus in Bamberg-Nord wird automatisch gedimmt, wenn kein Auto einfährt.

Foto: Regiolux GmbH

Parkhaus für autofreies Stadtviertel

Intelligent beleuchtet für mehr Sicherheit

In Bamberg-Nord ist auf einer Industriebrache ein urbanes, aber komplett autofreies Stadtviertel entstanden. Zu der Konzeption des Geländes gehört ein Parkhaus mit 440 Stellplätzen.

Auf einer Fläche von 50.000 Quadratmetern wurden rund 500 Wohn- und Gewerbeeinheiten realisiert. Teil des Konzepts eines autofreien Stadtteils ist eine neue Parkgarage mit über 440 Stellplätzen, in der die Bewohner ihre Autos abstellen. Eine besondere Herausforderung stellte die Beleuchtung dar: Eine An-Aus-Regelung über eine Zeitschaltuhr auf einem festgelegten Helligkeitsniveau. Der Energieverbrauch wäre ökologisch sinnvoll aber für den Betreiber unwirtschaftlich gewesen. Für eine bedarfsgerechte Steuerung sprach das Thema Lichtverschmutzung. Die beauftragten Fachplaner installierten eine energieeffiziente LED-Beleuchtung.

Mit einer KNX-Steuerung sollen präsenzabhängig optimale Lichtverhältnisse erzeugt werden. Die zu Gruppen vernetzten Leuchten werden in den auszuleuchtenden Bereichen auf 100 Prozent Beleuchtungsstärke hochgefahren. Nach einer festgelegten Zeit wird das Beleuchtungsniveau auf einen Dimmwert von fünf Prozent zurückgefahren. Wenn innerhalb von vier bis zwölf Minuten keine weitere Bewegung erfolgt, fährt die Beleuchtung bis auf null Prozent zurück. Sie bleibt im Standby-Modus und fährt wieder auf 100 Prozent hoch, sobald eine Person das Parkhaus betritt

oder ein Auto einfährt. Dabei werden Leuchtengruppen laut Hersteller voreilend aktiviert.

AN NUTZERVERHALTEN ANGEPASST

Als KNX-Systemintegrator hat das zuständige Unternehmen Ludwig Elektro- und Netzwerktechnik schon Parkhäuser mit intelligenter Beleuchtungssteuerung ausgestattet. Gemeinsam mit Claus Raab, Planer von Lichtwerk und Leuchtenspezialist, wurden verschiedene Varianten durchgespielt. Die Planung ist nicht auf Auswahl und Bestimmung der Leuchtenanzahl beschränkt, sondern jedes Projekt wird separat betrachtet. Die Wahl fiel auf eine Lösung mit KNX-Steuerung in Verbindung mit im System integrierten Bewegungsmeldern. Das Konzept bot laut den Projektpartnern größtmögliche Sicherheit, ohne die Wirtschaftlichkeit zu vernachlässigen.

Die Leuchten für Stellplätze und Fahrstraßen werden auf dem erforderlichen Niveau bedarfsabhängig betrieben, wobei ein Höchstwert von 80 Prozent der LED-Leistung für den Betrieb und 20 Prozent als Puffer genutzt werden sollen. Im gesamten Parkhaus ist die Feuchtraumleuchte PU 1200 LED 4500lm 840 DALI von Regiolux in Schutzart IP65 installiert. Sie ist ausge-

stattet mit LED, die laut Hersteller eine Bemessungslebensdauer von 50.000 Stunden L80 B10 aufweisen. Die gewählte Leuchte lässt sich auf das Nutzerverhalten anpassen. Laut den Planern von Lichtwerk wird im Vergleich zu herkömmlichen T5-Leuchtstofflampen bei der umgesetzten LED-Beleuchtung mit KNX-Steuerung nur halb so viel Energie verbraucht. Die Programmierung der Lichtanlage konnte bei Inbetriebnahme über W-LAN vorgenommen werden. Die Kosten für die Leitungsführung reduzierten sich laut den Projektpartnern durch den Einsatz von KNX-Komponenten erheblich. Darüber hinaus ergab sich eine geringere Brandlast in Fluchtwegen und Treppenhausbereichen.

Aus Sicherheitsgründen sind die Leuchten im Bereich der Zugänge zum Parkhaus und im Parkhaus bei den Aus- beziehungsweise Zugangstüren sowie bei Personenübergängen von der Steuerung ausgenommen. Hier wird nicht auf null Prozent gedimmt, sondern nur auf 5 Prozent. So sind die Ausgänge und Übergänge von jeder Position im Parkhaus erkennbar – sie verbreiten eine gewisse Grundhelligkeit. Die eingestellten Werte sollen dafür sorgen, dass ein Sicherheitsgefühl in jedem Moment gewährleistet ist. ■

Sika

Abdichtungssystem soll Langzeitschutz bieten

Mit seinem Duplex-System will Sika eine Gesamtlösung zur Abdichtung von Tiefgaragen anbieten: Die Kombination aus Oberflächenschutz- und Frischbetonverbundsystem soll Gebäude vor Chlorideintrag und Feuchtigkeit schützen.

Bauteile von Tiefgaragen sind hohen Belastungen ausgesetzt: Feuchtigkeit und Chlorideintrag aus Tausalzen erfordern immer wieder konstruktive Maßnahmen und effiziente Abdichtungskonzepte. Eine Abdichtung von Parkhäusern nach DIN 18533 als Schwarze Wanne gilt in der Ausführung als aufwendig und teuer. Die Hinterlaufsicherheit sei vielfach nicht gesichert, so Sika. Eine Sanierung ist im Schadensfall meist mit hohen Kosten verbunden. Das hinterlaufsichere FBV-System von Sika ist laut Hersteller rissüberbrückend und besitzt einen druckwasserdichten Hinterlaufschutz. Damit werde eine maximale Sicherheit gegen Wassereintritt erzielt, so Sika.

OS 8-Systeme können als starre Beschichtung auf Epoxidharzbasis oft keine Rissbewegungen aufnehmen. In der Folge kann tau-salzbelastetes Wasser von der Bauteilinnenseite in die Konstruktion eindringen. Dieser Chlorideintrag stellt eine große Gefahr für Stahlbetonkonstruktionen dar und sollte vermieden werden. Eine mögliche Lösung ist eine begleitende Rissbehandlung. Die OS 10- und OS 11-Systeme von Sika gelten als rissüberbrückend, um so den Eintritt von chloridbelastetem Tauwasser zu verhindern. Eine Alternative aus Bitumenschweißbahnen und Gussasphaltschutzschicht kann teurer und mit zusätzlicher Gewichtsbelastung und Raumverlust verbunden sein.

Sika hat das SikaProof-Frischbetonverbundsystem mit den Sika-Oberflächenschutzsystemen kombiniert. So will man die Vorteile

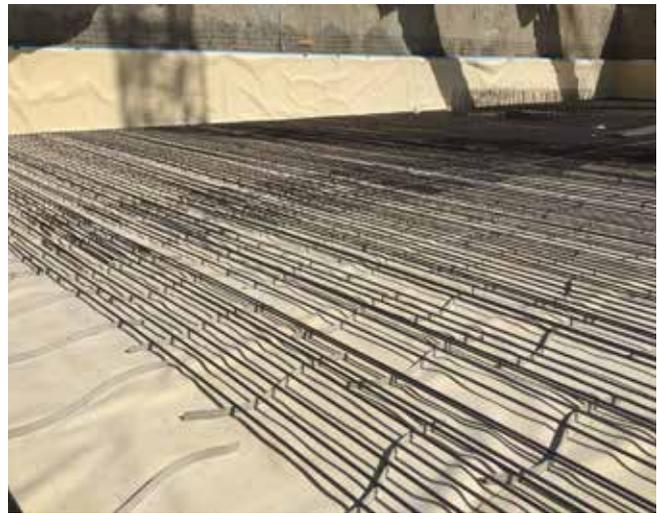


Foto: Sika

Das Frischbetonverbundsystem SikaProof wird vor den Bewehrungsarbeiten verlegt. Direkt danach wird die Bewehrung eingebracht.

beider Komponenten zusammenführen: Mit dem Duplex-System soll Schutz gegen Wasserbelastung auf den Innen- wie auf den Außenseiten von Parkhäusern gewährleistet sein. Die elastischen und rissüberbrückenden Oberflächenschutzsysteme schützen laut Hersteller die Betonkonstruktion vor Chlorideinwirkung.

Im Gegenzug schützt SikaProof in Kombination mit der WU-Konstruktion vor anstehender Feuchtigkeit von außen und verhindert rückwärtige Wasserbeaufschlagung der innenliegenden Beschichtung im Falle unvorhergesehener Trennrisse. So soll die Betriebssicherheit und Dauerhaftigkeit von Tiefgaragen erhöht und der Gebäudewert erhalten werden. Nutzungsausfälle infolge von Sanierungs- sowie Instandhaltungsmaßnahmen will man so reduzieren. ■



Ihre Spezialisten ...

für die Reinigung von Tiefgaragen, Parkhäusern & Mehrfachparksystemen

WAS SIE WOLLEN?

- Nassreinigung von Tiefgaragen & Parkhäusern als Grund- und Unterhaltsreinigung
- Reinigung aller Installationen
- Ölreinigung

Sika

Neue Schutzbeschichtungen und Fugenprofile in Frankfurter Garage

Eine Sanierung der Tiefgarage Bürgerhaus Bornheim in Frankfurt war nach über 35 Jahren Betrieb dringend erforderlich. Lochfraßkorrosion und mechanische Beschädigungen mussten behoben werden. Die Sika Deutschland GmbH lieferte mit ihren Produkten das Gesamtpaket für die Instandsetzung und war beratend und als Technologielieferant tätig.

In zentraler Lage in einem der beliebtesten Stadtteile Frankfurts am Main liegt der SAALBAU Bornheim. Das Bürgerhaus ist ein vielseitiges Gebäude: Mit Tagungs- und Clubräumen sowie einem Restaurant eignet es sich für Veranstaltungen wie Kongresse, Events und auch Privatfeiern. Rund 180 Stellplätzen gibt es in der zugehörigen Tiefgarage Bürgerhaus Bornheim. Nach 35-jähriger Betriebszeit musste diese zuletzt grundsaniert werden. Nun ist sie sicherheitstechnisch auf dem neusten Stand und verschafft den dort Parkenden wieder einen guten ersten Eindruck vom Gebäude – passend zu den modernen Obergeschossen.

Da der Betonuntergrund bei der Erbauung der Tiefgarage keine Schutzbeschichtung erhalten hatte, waren die Spuren der letzten 35 Jahre in Form von Ausbruchstellen sichtbar. Eindringene Tausalze und eine hohe Luftfeuchtigkeit hatten zu einer hohen Chloridbelastung des Betons und zu Lochfraßkorrosion geführt. Die Carbonatisierung des Betons mit einem pH-Wert von unter 12,5 machte eine Betoninstandsetzung und partielle Bewehrungsergänzung notwendig. An besonders beanspruchten Stellen wurde das PCC-Betonersatzsystem SikaTop ES genutzt.

OBERFLÄCHENSCHUTZSYSTEM SOLL LANGJÄHRIGEN SCHUTZ BIETEN

Um die Betonoberfläche im zweiten Tiefgeschoss dauerhaft zu schützen und um Rautiefen auszugleichen, wurde der Drei-Komponenten-Epoxydharz-Zementmörtel Sikafloor-81 EpoCem eingesetzt. Dieser dient unter anderem als Zwischenschicht zur frühzeitigen Beschichtung von Untergründen mit erhöhter Haushaltsfeuchte. Daran schloss sich der OS 8-Aufbau Sika CarDeck Static N I E an: Die zum System gehörende Grundierung Sikafloor-161 sowie die Kopfversiegelung Sikafloor-378 sollen hier nun für langjährigen Oberflächenschutz sorgen.

Die Herausforderung im ersten Tiefgeschoss lag darin, ein Bodenbeschichtungssystem zu finden, das den dortigen Anforderungen gerecht wird. Aufgrund der Gebäudeschwingungen und hoher Temperatur- und Lastwechselbeanspruchung in den Zwischendecks ist die Gefahr von Rissbildung hier besonders groß. Deshalb war der Einsatz eines rissüberbrückenden, elastischen Systems notwendig. Der gewählte, vier-schichtige OS 10-Aufbau mit Sika CarDeck Professionell M erfüllt laut Hersteller diese Anforderungen. Er gilt auch bei hoher Temperatur- und Verkehrsbelastung als verschleißbeständig (Rissüberbrückung IV T+V).

Außerdem erfüllt der Systemaufbau mit der Dichtungsschicht Sikafloor-350 N Elastic die Kriterien des Verarbeiters, die Dichtungsschicht von Hand auftragen zu können. Neben der Dichtungsschicht und der Grundierung Sikafloor-161 wird als dritte Schicht der Zwei-Komponenten-Epoxyd- und Polyurethanharz-Flüssigkunststoff SikaCor Elastomastic TF eingesetzt. Er verbindet die rissüberbrückenden Eigenschaften eines Polyurethans mit der Verschleißbeständigkeit eines Epoxydharzes. Die flüssigkeitsdichte Kopfversiegelung Sikafloor-378 schließt den Aufbau der Schutzbeschichtung in der Tiefgarage Bürgerhaus Bornheim ab.

WANDSANIERUNG MIT FLEXIBEL EINSETZBAREM MÖRTEL

Zur Grundsanierung der Tiefgarage gehörte auch die Instandsetzung der Wandflächen und das Ausbessern der dortigen Ausbruchstellen. Schließlich sollten die Wände rund um den Treppenaufgang mit einem neuen Farbkonzept zum Blickfang in der Tiefgarage Bürgerhaus Bornheim werden. Ein PCC II-Aufbau bestehend aus der Haftbrücke Sika MonoTop-910 N und dem chromatar-men Grobmörtel Sika MonoTop-412 DE sorgt hier nun für optimalen Schutz vor Kohlenstoffdioxid und Feuchtigkeit. Das



Fotos (3): Sika

Applikation von SikaCor Elastomastic TF auf die grundlegende Dichtungsschicht



SikaCor Elastomastic TF wird abgestreut.



Der individuelle Systemaufbau soll Boden- und Wandflächen schützen.

Besondere an dem Grobmörtel: Sein Brandverhalten ist nach DIN EN 13501-1 als A1 klassifiziert. Damit schützt Sika MonoTop-412 DE das Gebäude gemäß DIN 4102-2 bis zu einem Feuerwiderstand von 120 Minuten – und trägt dazu bei, dass die Tiefgarage den strengen Brandschutzverordnungen im öffentlichen Raum gerecht wird.

Damit sich der Mörtel optimal mit der Betonkonstruktion verbindet, trugen die Verarbeiter der Chemicon GmbH ihn zweischichtig nass in nass auf. Für Porenschluss und zusätzlichen Schutz sorgt der Feinspachtel Sika MonoTop-723 DE. Boden- und Wandanschlüsse sowie Fugen wurden mit Sikaflex PRO-3 abdichtet.

Nachdem die geplanten Maßnahmen zur Betoninstandsetzung umgesetzt waren, standen Planer und Verarbeiter vor einer besonderen Herausforderung: Die Gebäudetrennfuge im Einfahrtsbereich sollte halbseitig und bei fließendem Verkehr erneuert werden. Es musste eine schnelle und flexible aber trotzdem stabile Lösung her. Daher empfahl Sika den Einbau des neuen Bodenfugenprofils Sika FloorJoint PDRS. Mit seiner geringen Profilhöhe von 20 Millimetern muss nur wenig Beton abgetragen werden, damit das Profil bündig verlegt werden kann. So ließ es sich auch im Parkhaus Bornheim besonders zeitsparend installieren. Sika FloorJoint PDRS ist nach DIN 1072 auf eine Radlast von 600

Kilonewton geprüft – damit erlaubt das Panel eine hohe mechanische Belastung und macht die Abdichtung weniger reparaturanfällig. Seit der Sanierung gilt die Tiefgarage Bürgerhaus Bornheim in Sachen Sicherheit als Objekt, das auf dem neuesten Stand ist. Für ein modernes Erscheinungsbild soll eine neue Farbgebung in unterschiedlichen Grautönen sorgen. Silhouetten von Personen im Bereich des Treppenaufgangs setzen rote Farbakzente und erleichtern die Orientierung in der Tiefgarage. Die Maßnahmen sollen dazu beitragen, dass die Garage auch bei ihrem Alter von über 30 Jahren den modernen Anforderungen sicherer Parkräume umfassend gerecht wird. ■

Autopay
Deutschland

SCHRANKENLOS TICKETLOS NAHTLOS

Wann denken Sie Parken neu?

Autopay ermöglicht komfortables und unkompliziertes Parken ohne Schranken, ohne Tickets, ohne App, ohne Registrierungszwang. Autopay ist eines der führenden digitalen Parkabfertigungssysteme spezialisiert auf Kennzeichenerkennung.

Autopay - Digital Parking Management



Parkvorgänge
50.000.000 p.a.



Standorte
129



Länder
8

EINFACH
EINFAHREN



VERWEILEN



EINFACH
AUSFAHREN



AUTOMATISCH
BEZAHLEN



Interesse?

Kontaktieren Sie uns unter:
INFO@AUTOPAY-DEUTSCHLAND.DE
WWW.AUTOPAY-DEUTSCHLAND.DE



Fotos (2): Florian Meurer/Maerken Kommunikation

Frank Rothardt, Geschäftsführer Park Service Hüfner GmbH + Co. KG (l.), nahm von Gregory Endres von der Fokus Zukunft GmbH & Co. KG eine Nachhaltigkeits-Zertifizierung für das Parkhaus an der Coulinstraße in Wiesbaden entgegen.

Nachhaltigkeit

Wiesbadener Parkhaus wird klimaneutral betrieben

Ein Blick auf die täglichen Nachrichten zeigt, dass Nachhaltigkeit und Klimaschutz in aller Munde sind. Ressourcenschonender Bau und Betrieb wird zum Thema in der Parken Branche. Nach eigenen Angaben betreibt die Park Service Hüfner GmbH + Co. KG mit ihrem Parkhaus an der Coulinstraße in Wiesbaden jetzt das erste klimaneutrale Parkhaus Deutschlands.

Industrieländer wie die Vereinigten Staaten von Amerika, China, Russland aber auch Deutschland gelten seit Jahren als hauptverantwortliche Staaten, wenn es um den Anstieg der weltweiten CO₂-Emissionen geht. Die Quellen des Ausstoßes zu erfassen, ihn zu vermindern und Kompensationsmaßnahmen zu treffen, kann gerade Unternehmen in den Industrieländern dabei helfen, sich klimaneutral aufzustellen. Bemühungen in diese Richtung kommen jetzt auch in der Parken Branche an.

Die Park Service Hüfner GmbH + Co. KG hat ihr Parkhaus an der Coulinstraße in Wiesbaden nach eigenen Angaben als erstes Parkhaus Deutschlands klimaneutral zertifizieren lassen. Den Handlungsrahmen dazu bildeten nach Unternehmensangaben die 17 Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen – die sogenannten Sustainable Development Goals (SDGs). Ferner ist das Unternehmen der „Allianz für Entwicklung und Klima“ des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung beige-

treten und beteiligt sich an der Initiative „Verantwortlich Zukunft gestalten“ des Senats der Wirtschaft.

CO₂-AUSGLEICH DURCH ZERTIFIKATSKAUF

Für das Parkhaus in der Coulinstraße in Wiesbaden wurde der gesamte CO₂-Fußabdruck des Gebäudes und des Betriebs berechnet. Das 360 Stellplätze auf acht Ebenen umfassende Parkhaus ist erst 2018 als Ersatz für einen Vorgängerbau aus den 1970er Jahren eröffnet worden. Den jetzt abgeschlossenen Zertifizierungsprozess hat das Unternehmen Fokus Zukunft GmbH & Co. KG vorgenommen, das schwerpunktmäßig als Beratungsgesellschaft für Nachhaltigkeit tätig ist. Das Team berät und begleitet Unternehmen Schritt für Schritt bei der Umsetzung der individuellen Nachhaltigkeitsstrategie.

Im Fall des Wiesbadener Parkhauses wurden die CO₂-Emissionen für Bau und Betrieb mit der Perspektive auf eine Nutzungsdauer von 50 Jahren ausgeglichen. Dazu erwarb der Betreiber Klima-



Sparsam und kundenfreundlich: LED-Deckenbeleuchtung und ein gut sichtbares Leitsystem

schutzzertifikate, die 4.648 Tonnen CO₂ entsprechen. Park Service Hufner hat sich beim Kauf der Zertifikate für die Unterstützung von vier internationalen Klimaschutzprojekten entschieden.

Dabei handelt es sich um ein Baumpflanzungsprojekt in Kikonda, Uganda, ein Baumpflanzungsprojekt in Uruguay, ein Wasserprojekt in Mali und ein Windprojekt in Indien. Der CO₂-Ausstoß der Kunden-PKWs spielte bei der Zertifizierung des Parkhausbetreibers keine Rolle. „Es entspricht der Philosophie von Park Service Hufner, den Nachhaltigkeitsgedanken zu pflegen. Wir haben die Projekte bewusst so gestreut. Passende Kompensationsmaßnahmen sind in Deutschland zugleich kaum möglich“, so Frank Rothardt, Geschäftsführer der Park Service Hufner GmbH + Co. KG.

NACHHALTIGKEIT VON BAU BIS ZUM ABRISS

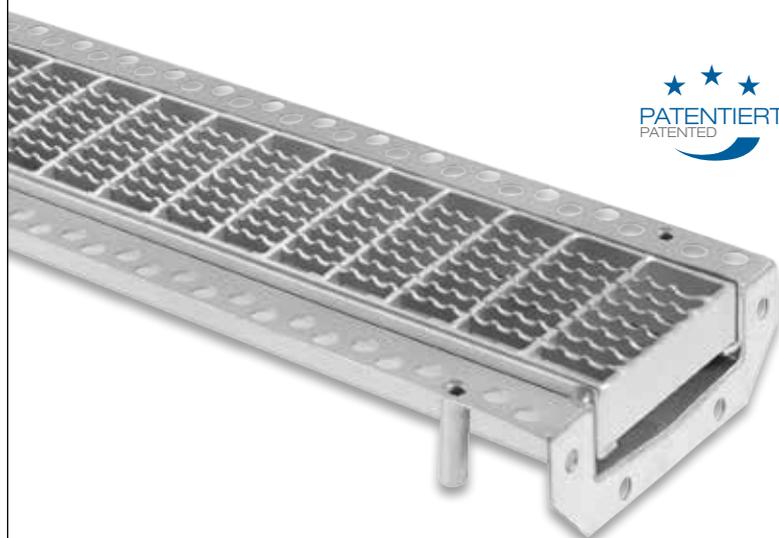
Zum möglichst klimaschonenden Ansatz gehörte auch die Umsetzung baulicher Maßnahmen. So sind Stahl und Beton in Fassaden und Decken sehr sparsam verbaut worden. Ziel war bereits bei der Errichtung des Hauses, ein leichtes und möglichst belüftetes Parkhaus zu errichten. Zudem werden Leuchtmittel auf LED-Basis genutzt, die mit Ökostrom betrieben werden.

Bei der Auswahl der Baumaterialien hat die Frage nach der Recyclebarkeit, etwa von Stahlteilen, eine wichtige Rolle gespielt. „Weit-sichtige Unternehmer haben nicht nur ihre Verantwortung gegenüber der Umwelt erkannt, sondern auch die Wettbewerbsvorteile, die ihnen glaubwürdige Nachhaltigkeit sichert“, sagt Peter Friess, Geschäftsführer von Fokus Zukunft. Bei der Stadt Wiesbaden gilt das klimaneutrale Parkhaus bereits als wegweisende Idee. „Hier wird die Messlatte für weitere Projekte dieser Art vorgelegt“, so Wiesbadens Verkehrsdezernent Andreas Kowol über das Parkhaus. ■

WER SUCHET ERFINDET.



Vertrauen Sie der SECURIN® von Aschl. Punkt.



★ ★ ★
PATENTIERT
PATENTED

ASCHL®

EDELSTAHL IN BESTFORM

www.aschl-edelstahl.com

Contipark betreibt Parkeinrichtungen an der Mercedes-Benz Arena

Herausforderung Event-Parken

Wer eine Veranstaltung besucht – beispielsweise ein Konzert oder ein Spiel seines Lieblingsvereins –, erwartet ein rundum gelungenes Erlebnis. Dieses beginnt jedoch nicht erst mit der Ticketkontrolle, sondern schon vorher – mit der Anreise zum Veranstaltungsort.

Da insbesondere Großveranstaltungen auch zahlreiche Besucher von weiter weg anlocken, ist die Bereitstellung von geeigneten und entsprechend dimensionierten Parkmöglichkeiten vor Ort unerlässlich. Doch das bloße Vorhandensein von Stellplätzen allein reicht nicht aus, um einen reibungslosen Ablauf rund um das Event zu garantieren.

CONTIPARK MIT NEUEM PRESTIGETRÄCHTIGEN STANDORT

Nicht umsonst ist das Messe- und Event-Parken in der Parken Branche als eine der anspruchsvollsten Standortkategorien bekannt. Contipark ist in diesem Bereich schon lange an zahlreichen Messe- und Eventstandorten in ganz Deutschland und Österreich aktiv. Nun ist in Berlin ein neuer, besonders prestigeträchtiger Standort hinzugekommen: die Mercedes-Benz Arena. Mit einer Gesamtfläche von 60.000 Quadratmetern und Kapazitäten für bis zu 17.000 Besucher ist die Mercedes-Benz Arena die zweitgrößte Multifunktionsarena Deutschlands. Rund 1,3 Millionen Zuschauer besuchen die durchschnittlich 130 Veranstaltungen, die hier pro Jahr stattfinden.

Seit August 2019 bewirtschaftet Contipark das Parkhaus „Arena“ und die Tiefgarage „Plaza“, die sich westlich beziehungsweise südlich der Veranstaltungshalle befinden und zusammen mit ihr zum Portfolio der Anschutz Entertainment Group gehören. Diese zählt zu den weltweit führenden Unternehmen im Bereich Live-Entertainment und Sport und hat in Contipark den passenden Partner gefunden, um beide Parkeinrichtungen erfolgreich zu betreiben.



Foto: Contipark

Messe- und Event-Parken: Service und Expertise machen den Unterschied.

Das Quartier um die Mercedes-Benz Arena und den Mercedes Platz ist in den vergangenen Jahren neu entstanden und gehört zu den sich am schnellsten wandelnden Gebieten der Hauptstadt. Entsprechend jung sind auch die Parkeinrichtungen. Das Parkhaus „Arena“ wurde im Jahr 2014 errichtet und 2019 im Rahmen eines Teilabrisses umgebaut. Die Tiefgarage „Plaza“ wurde erst im vergangenen Jahr erbaut. Trotz ihres geringen Alters hat Contipark bereits Modernisierungen vorgenommen. Unter anderem wurden in der Tiefgarage die Bodenmarkierungen und die Beschilderungen optimiert. So soll eine bessere Koordination der Verkehrsströme – insbesondere zu den Spitzenzeiten, also vor Beginn und nach Ende einer Veranstaltung – erreicht werden. Die Beschilderung ist laut Contipark entscheidend für einen reibungslosen Ablauf. Zusätzlich hat Contipark die bestehenden technischen Anlagen gegen moderne Parkierungstechnik ausgetauscht und auf das unternehmenseigene KundenServiceCenter aufgeschaltet. Für das Parkhaus erfolgen diese Arbeiten in den kommenden Monaten.

Darüber hinaus will Contipark für beide Parkeinrichtungen ein „Extra an Service“ bieten. Beispielsweise können Kunden ihren Stellplatz über ein Reservierungssystem bereits im Vorfeld einer Veranstaltung buchen und bezahlen. Aber auch am Veranstaltungstag selbst haben sie die Möglichkeit, vor Ort einen speziellen Event-Tarif zu bu-

chen und diesen vorab zu bezahlen. So können sie nach Veranstaltungsende direkt zu ihrem Auto gehen und ausfahren, anstatt sich in die Schlange an den Kassenautomaten einzureihen.

PUNKTUELL STARK ERHÖHTE FREQUENTIERUNG

Hier besteht laut Contipark eine besondere Herausforderung bei der Bewirtschaftung von Parkierungseinrichtungen an Messe- und Eventstandorten. Denn diese unterscheiden sich von anderen Garagen vor allem in ihrer punktuell stark erhöhten Frequentierung. Während sich der Parkverkehr bei anderen Parkobjekten meist mehr oder weniger gleichmäßig über den Tag verteilt, konzentriert er sich bei Messe- und Eventstandorten vor allem auf den Beginn beziehungsweise das Ende einer Veranstaltung. Es gibt also in relativ kurzer Zeit einen starken Andrang ein- oder ausfahrender Autos. Zusätzlich zu den vorab bezahlbaren Event-Tarifen bietet Contipark noch eine Reihe weitere technische Lösungen, die zur Optimierung einer schnellen Ein- und Ausfahrtsituation beitragen sollen.

Der Erfolg zeige sich an einer stetig steigenden Auslastung beider Parkeinrichtungen auch abseits von Veranstaltungen und an einer hohen Zufriedenheit des Vertragspartners, so Contipark. Man habe so unter Beweis gestellt, Experte in Sachen Event-Parken zu sein. ■

APCOA PARKING setzt auf Kooperationen

„Mit intelligenten Partnern Mehrwert stiften“

Von Marko Ruh, Chefredakteur Parken aktuell

Bei der Expo Real in München, Europas größter Fachmesse für Immobilien und Investitionen, ist seit Jahren auch APCOA PARKING mit einem Stand dabei. Wir treffen uns, um über neue Geschäftsfelder zu sprechen, die sich der Parking-Spezialist über Partner erschließen möchte. Vereinfacht gesprochen lautet die Formel dazu: APCOA hat die Immobilien, die Partner bringen das Know-how, die Technologie und den Marktzugang mit ein.

Niels Christ ist bei APCOA PARKING der Mann für Kooperationen. Die Strategie des Parkraumbewirtschafters beschreibt der Director Digital Sales & Alliances wie folgt: „Andere tun lassen, was sie gut können – intelligente Partner finden, um sich gegenseitig zu befruchten und Mehrwert zu stiften.“ Für einen vergleichsweise kleinen Wirtschaftszweig wie die Parken Branche sind die Namen der Quereinsteiger durchaus beeindruckend: Telekom, Bosch, innogy und Dachser könnten für APCOA den notwendigen Hebel bieten, um neue Dienstleistungen am Markt zu platzieren.

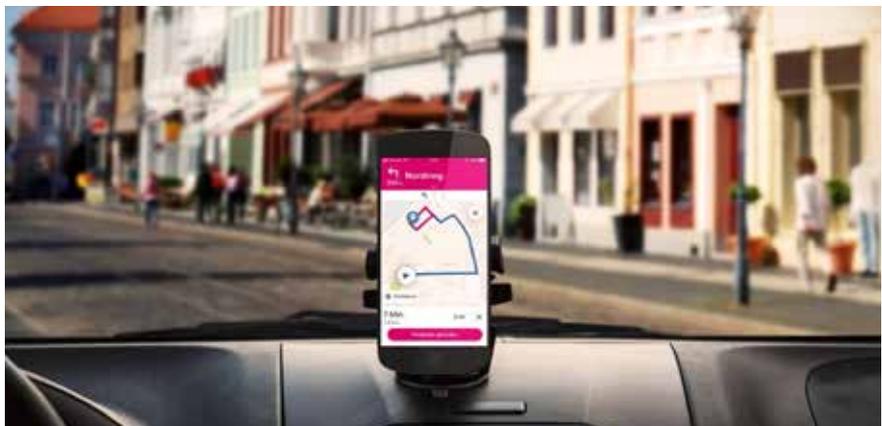


Foto: Deutsche Telekom

Parkplätze finden und bargeldlos bezahlen: Telekom-App Park and Joy

SMART PARKEN MIT DER TELEKOM

Die Deutsche Telekom engagiert sich schon seit längerem im Bereich Smart City. Mithilfe seines Telekommunikationsnetzes imple-

mentiert der Marktführer diverse digitale Angebote in Städten, darunter neuerdings auch fürs Parken. Eine zentrale Rolle spielt hierbei die App „Park and Joy“, die unter an-

derem in Berlin, Bonn, Erfurt, Hamburg, Cottbus, Hannover und Köln bereits im Einsatz ist. Die Smartphone-Anwendung navigiert Nutzer zu freien Parkplätzen. Im →



➤ PREFLEX® PARKHAUS

EINFACH. SCHNELL. FLEXIBEL.

Schaffen Sie zusätzliche Parkflächen im Handumdrehen – egal ob 10, 100 oder 1.000 Stellplätze. Gern erarbeiten wir mit Ihnen gemeinsam Ihre individuelle Parklösung – sprechen Sie uns an!



Neubau Preflex® Parkhaus mit 360 Stellplätzen als Überbauung eines bestehenden Parkplatzes.



CHRISTMANN + PFEIFER
BERATEN. BAUEN. BEGEISTERN.

SENSOREN OPTIMIEREN DIE PARKPLATZSUCHE

Durch die App der Deutschen Telekom „Park and Joy“ sollen sich Autofahrer die Zeit für Parkplatzsuche, Verkehrsstaus oder den Gang zum Kassensautomaten sparen. Eine weitere Funktion der App ist eine Verfügbarkeitsprognose von freiem Parkraum. Partizipierende Parkhausbetreiber erhalten die Möglichkeit, ihre Parkflächen besser auszulasten, und bekommen Zugang zu einer Plattform mit einer hohen überregionalen Reichweite. Damit in teilnehmenden Städten freie Parkplätze in Echtzeit auf dem Handy angezeigt werden können, werden Sensoren zur Fahrzeugerkennung im Stadtgebiet angebracht. Diese melden über ein Schmalband-Mobilfunk-

netz („Narrowband Internet of Things“), welche Parkplätze frei oder belegt sind.

Zusätzlich können auch andere Datenquellen genutzt werden, um Prognosen für freien Parkraum zu berechnen. Dazu zählen unter anderem Informationen aus Parkscheinautomaten und verfügbare Verkehrsinformationen. Die Sensordaten stehen im Gezug als Open Data für die Stadtverwaltung zur Verfügung, verspricht Anbieter Telekom. So ließen sich die Da-



Fotos: Deutsche Telekom

ten für weitere verkehrslenkende Maßnahmen oder für wissenschaftliche Studien zu den Themen Verkehr und Umwelt nutzen.



→ On-Street-Bereich werden die dafür notwendigen Belegungsdaten über Sensoren im Boden ermittelt. Für den Off-Street-Bereich kommen durch die Kooperation von Telekom und APCOA rund 100 Standorte des Parkraumbewirtschafters hinzu, die jetzt auch für Kunden der Telekom-App ohne Ticket und Bargeld zugänglich sind. Technische Basis ist die Authentifizierung über RFID wie bei APCOA FLOW.

Zu den On-Street-Parkmöglichkeiten, die mit Telekom-Sensoren ausgestattet sind, zählen auch Stellplätze der Telekom-Shops im ganzen Land. In Addition mit

den APCOA Off-Street-Parkhäusern entstehe ein „holistisches Parkprodukt“, so Niels Christ. Technisch gesehen wird dafür APCOA Flow in Park and Joy integriert. Nach vorheriger Registrierung können Kunden dann sowohl am Straßenrand als auch in Parkhäusern ticket- und bargeldlos bezahlen. Als „Zünglein an der Waage“ bezeichnet Christ die Kommunen. Denn das digitale Angebot kann nur in Städten eingeführt werden, die sich bereit erklären, die Kontrolle der geparkten Autos auch für Park and Joy durchzuführen. Dies geschieht über eine Kennzeichenabfrage der

städtischen Kontrollgeräte an die Telekom-Plattform.

NACHHALTIGE MAKROLOGISTIK MIT DACHSER

Neuland betritt APCOA mit Dachser. Niels Christ spricht von einer „partiellen Umwidmung von Parkhäusern“, nämlich zu Logistik-Hubs in der Lieferkette des Spediteurs Dachser. Per Lkw angelieferte Paletten werden in Parkgaragen zwischengelagert, ehe sie von dort in kleineren Chargen mit speziellen Elektrofahrzeugen oder Lastenfahrrädern an ihr endgültiges Ziel gebracht werden. Das können private Endkunden, Einzelhändler oder auch Einkaufszentren sein. Der Vorteil: Große Lkw müssen so nicht mehr in die Innenstädte hineinfahren und beim Entladen öffentlichen Raum beanspruchen. Ein Pilotprojekt dieser Logistiklösung läuft im südspanischen Málaga. Weitere Standorte werden derzeit gesucht.

AUTOMATISIERTES EIN- UND AUSPARKEN MIT BOSCH

Schon länger befasst sich die Robert Bosch GmbH mit dem Einparkvorgang und verfügt mittlerweile über entsprechende Technologien für das automatisierte Parken. Connected Parking heißt das in der Diktion von Bosch auch deshalb, weil erst eine vernetzte Infrastruktur in Parkhäusern das fahrerlose Einparken ermöglicht. Nach Berechnungen des Automobilzulieferers könn-



Foto: Bosch

Automobilzulieferer Bosch lässt Fahrzeuge automatisiert einparken – zum Beispiel im „Parkhaus der Zukunft“ des Stuttgarter Mercedes-Benz Museums.

te der Parkraum mittels dieser Methode um etwa 20 Prozent besser ausgenutzt werden. APCOA verfügt über die Infrastrukturen, Bosch über die Technik. Auf dieser Grundlage haben die beiden Stuttgarter Unternehmen eine Kooperation angestoßen.

MEHR LADESTATIONEN MIT INNOGY

Obwohl APCOA seit gut zwei Jahren selbst in den Ausbau von Ladestationen investiert, ließ sich die Nachfrage nicht signifikant stimulieren. „Die Elektromobilität kommt in Deutschland nur schleppend voran“, stellt Sebastian Merkle, Head of Corporate Communications & Brand Strategy, ein wenig ernüchtert fest. In anderen europäischen Ländern sei man deutlich weiter. Allerdings seien die Stellschrauben auch hierzulande mittlerweile gedreht, glaubt Merkle. Impulse erhofft sich Merkle beispielsweise von der reduzierten Firmenwagenbesteuerung von 1 auf 0,5 Prozent für Elektroautos.

Eine weitere Stellschraube könnte die Kooperation mit innogy bedeuten. Der Partner soll APCOA bei den Themen Vernetzung, Authentifizierung und Bezahlung an den Ladestationen beziehungsweise „Charging Hubs“ unterstützen. Eine wirklich intelligente Ladesäuleninfrastruktur zu schaffen, sei keine einfache Aufgabe und erfordere umfangreiches Know-how. Spezialist innogy kann das einbringen. APCOA wiederum verfügt über die notwendigen Stellflächen und sieht sich dadurch in einer



Foto: innogy

Ladestationen von innogy in einer Tiefgarage

Schlüsselrolle für die Entwicklung der Elektromobilität, so Christ. Ein weiterer Grund, warum der Parkraumspezialist mit einem Stand bei der Immobilienmesse Expo Real dabei ist. Sebastian Merkle ist überzeugt davon, dass sich die Elektromobilität letztlich auch in Deutschland durchsetzen wird: „Wir bei APCOA glauben, gewappnet zu sein, wenn es losgeht.“

PROJEKTE LAUFEN NOCH OHNE WIRTSCHAFTLICHEN DRUCK

Bei den beschriebenen Zusatzdienstleistungen versteht sich APCOA als Teil der Lö-

sung, wie Niels Christ betont. „Wir möchten unseren Beitrag leisten.“ Übergreifende Ziele der einzelnen Kooperationen sieht der Director Digital Sales & Alliances in der Rückführung von On-Street-Parkflächen für andere Nutzungen sowie in der Verbesserung des Kundenkomforts. Beides schaffe Handelsmehrwerte. Noch stehe hinter den Maßnahmen kein konkretes Geschäftsmodell mit messbaren Zielgrößen. Zu einer höheren Auslastung der vorhandenen Off-Street-Flächen sollten sie aber wohl beitragen. Außerdem verspricht sich APCOA eine Visibilität in den Vertriebskanälen der Partner. ■

Energie. Verkehr. Umwelt.

WVV

SO GEHT PARKRAUM MANAGEMENT



Deutschlands modernste und größte Parkleitstelle. Vertrauen Sie dem erfolgreichen Know-How.

Aufschaltung und Bewirtschaftung:

- # Bundesweit - 24 h täglich
- # Schnelle Reaktionszeiten
- # Steigerung der Kundenzufriedenheit
- # Vertragsmanagement Dauerparker
- # Effiziente Parkraum-bewirtschaftung
- # Reduzierung Ihrer Betriebskosten

System- & Datentechnik, Planung, Implementierung und Wartung

Konzepte - Anlagen - Betrieb

Haben wir Interesse geweckt?
Sprechen Sie uns an:

**Würzburger
Stadtverkehrs- GmbH**
Tel. 0931 36-1904
info@wvv-parken.de

www.wvv-parken.de

10 Aspekte zur E-Mobilität

Mit Ladeinfrastruktur strategisch die Weichen für die Zukunft stellen

Von Dr. Claudia Brasse, Beraterin

Aktuell jagt eine Meldung zum Thema Elektromobilität die nächste: Bei VW läuft die Massenproduktion für den ersten elektrischen Volkswagen an – der ID.3 soll der „Golf der Zukunft“ werden. Bei den Umwelt-Bonus-Anträgen hat im Oktober der StreetScooter ganz klar die Nase vorn.

Die Automobilindustrie bekennt sich mit ihren Zusagen für die Erhöhung der Zuschüsse beim Kauf von Elektro-Neuwagen ganz klar zur Elektromobilität. Damit dürften bald die letzten Zweifel ausgeräumt werden, ob die Elektromobilität überhaupt kommt. Und auch die Frage nach dem Wann wird klar beantwortet: ab 2020 kommt eine Vielzahl neuer Modelle auf den Markt und die Produktionskapazitäten werden hochgefahren. Förderungen und Bonusprogramme werden verlängert und aufgestockt.

Die neuen europaweiten Emissionsgrenzwerte ab 2021 motivieren vor allem die Automobilhersteller über ihren gesamten Absatz die Emissionen zu senken, da sonst erhebliche Strafzahlungen drohen. Die Politik muss ihre Gangart verschärfen, da bereits jetzt klar ist, dass Deutschland seine Klimaziele 2020 bis 2025 und wahrscheinlich darüber hinaus verfehlen wird. Die Bundesregierung hat klare Ziele für das Wieviel kommuniziert, für Elektrofahrzeuge und auch für die Ladeinfrastruktur.

FÜNF GUTE GRÜNDE

Ich will Ihnen fünf gute Gründe nennen, warum ein Einstieg in Infrastruktur-Angebote für die Elektromobilität jetzt eine Chance darstellt.

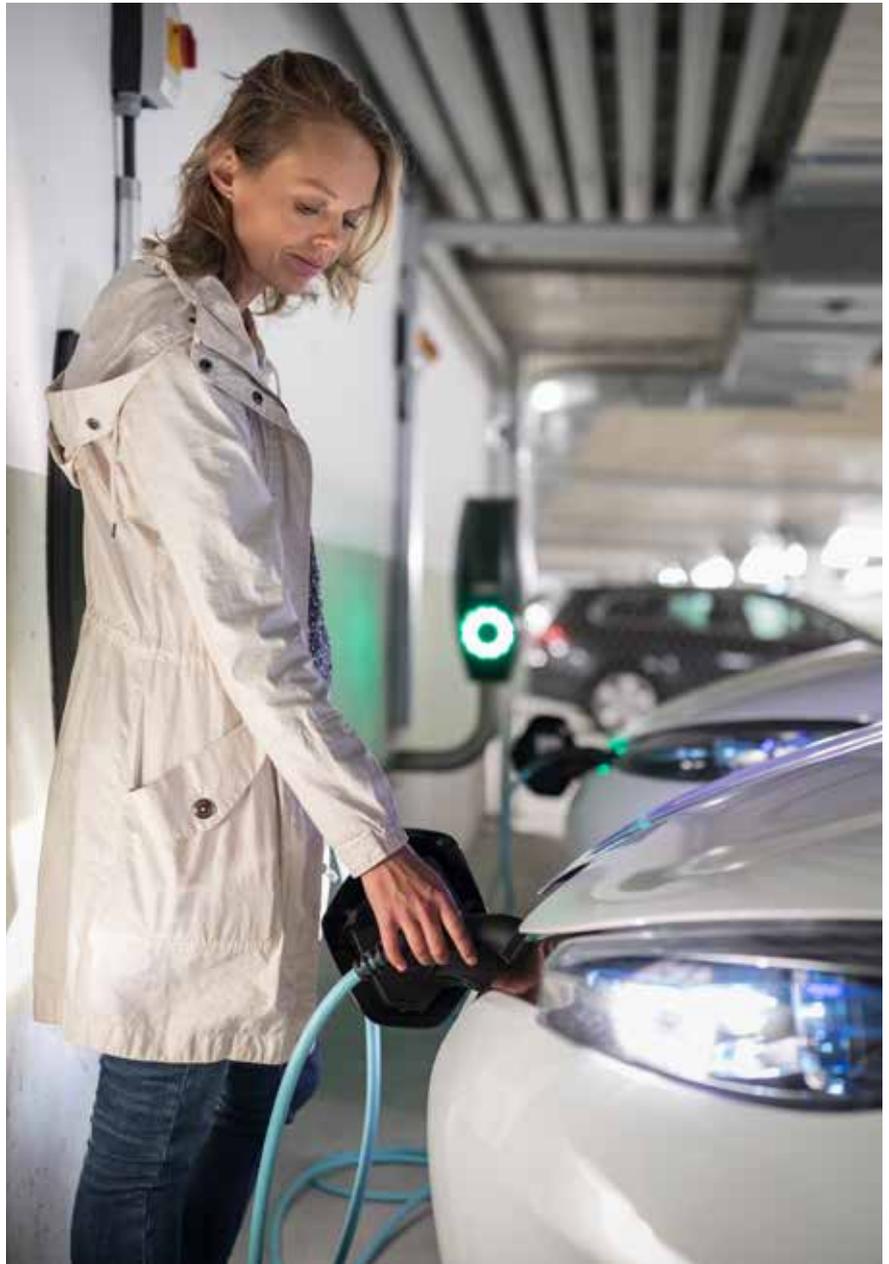


Foto: Shutterstock

E-Ladesäulen können für Parkraumbewirtschafter zu einem Geschäftsmodell werden.

1. Ein exponentielles Wachstum der Elektrofahrzeug-Zulassungen steht bevor. Nicht nur der politische Druck steigt. Auch das Angebots-Portfolio wächst und deckt mittlerweile ein attraktives und breites Spektrum ab. Automobilhersteller und Zulieferer in

der gesamten Wertschöpfungskette investieren seit Jahren in die Zukunftstechnologien und bringen neue Modelle mit entsprechenden Fertigungskapazitäten an den Start. Das Angebot und die Auswahl für Elektrofahrzeuge werden rasant steigen.

2. Elektromobilität erreicht neue Zielgruppen. Kosten sinken mit steigenden Volumina – Preisparität wird auf Produktebene zwischen 2020 und 2025 erwartet. Begünstigende Faktoren, zum Beispiel Subventionen, Anreizprogramme und Marketingmaßnahmen können dies beschleunigen. Für viele Neuwagenkäufer kann schon ab 2020 ein Elektroauto zur preislich attraktivsten Option werden. Dadurch werden ganz andere Kundengruppen erreicht als bisher. Diese haben mitunter andere Mobilitätsprofile als die Pioniere der Elektromobilität, die „Early Mover“.
3. Dadurch ergibt sich ein veränderter Ladebedarf im Vergleich zu den vergangenen drei bis fünf Jahren. Ein stark steigender und veränderter Bedarf nach Ladeinfrastruktur ist das Ergebnis.
4. Außerdem erlaubt die technologische Entwicklung ein verändertes Ladeverhalten. Künftig werden die Menschen ihr Ladeverhalten nicht mehr nach den technischen Möglichkeiten ausrichten. Die Technologie ist so weit fortgeschritten, dass das Laden angepasst nach den individuellen Bedürfnissen in den Tagesablauf eingebaut werden kann. Danach wird auch das Fahrzeug ausgewählt.
5. Infrastruktur kann wieder zum (gefühlten) Engpass-Faktor werden – die Kundenwahrnehmung ist entscheidend. Es wird ein Ausbau der bestehenden Ladeinfrastruktur benötigt und darüber hinaus müssen neue Standorte erschlossen und neue, attraktive Angebote entwickelt werden.

Für Investoren und Betreiber bleiben trotzdem viele Fragen zu klären, wenn es darum geht, mit Ladeinfrastruktur ein nachhaltiges Geschäftsmodell aufzubauen. Mit dem Verkauf von Strom allein ist kaum Geld zu verdienen und der administrative Aufwand ist enorm. Viele Ladesäulen werden kaum genutzt und alte Technik muss schon heute aufwendig nachgerüstet werden. Zu Recht zögern viele mit Investitionen, trotz Förderung.

FÜNF ENTSCHEIDENDE KRITERIEN

Deshalb möchte ich Ihnen fünf entscheidende Kriterien nennen, wie Sie sich richtig posi-

tionieren und Ihre Investition in Infrastruktur-Angebote für die Elektromobilität zur erfolgreichen Geschäftsentwicklung nutzen.

1. Ein strategischer Standort ist der Schlüssel. Die allerersten Ladesäulen wurden an exponierten Standorten aufgestellt. Vor dem Rathaus, auf dem Marktplatz, am Stadion, vor der Geschäftszentrale und so weiter. Sie wurden oft mit viel medialer Aufmerksamkeit eingeweiht und von vielen Menschen gesehen, aber wenig genutzt. Der Parkplatz in der ersten Reihe ist natürlich begehrt, entscheidend ist aber, dass er von Elektroautofahrern angesteuert und zum Laden genutzt wird.
2. Kennen Sie den Bedarf? Die passende Anzahl der Ladepunkte ist wichtig. Die Auslastung von Ladeinfrastruktur ist ein entscheidender Faktor für den wirtschaftlichen Betrieb. Das Angebot sollte wahrgenommen und genutzt werden. Zu geringe Auslastung ist nicht gut für die Außenwirkung. Natürlich ist es auch nicht zuträglich für eine zügige Amortisation. Das bedeutet: Das Timing ist entscheidend, um einen bedarfsgerechten Ausbau gegebenenfalls Schritt für Schritt zu entwickeln.
3. Entscheiden Sie sich für die richtige Technik. Nicht nur die Hardware, auch das System darum herum sollten sorgfältig und passgenau ausgewählt werden.
4. Welches Geschäftsmodell ist geeignet? Es gibt eine Vielzahl von Marktrollen im Geschäft mit Ladeinfrastruktur. Welche die geeignete für ein Unternehmen ist, sollte sorgfältig geprüft und mit der eigenen strategischen Ausrichtung, dem Kerngeschäft und den Kompetenzen abgeglichen werden. Mit einer passenden Analyse lassen sich dann schnell geeignete Produkte, Lieferanten und Partner finden.
5. Last but not least kann Ladeinfrastruktur und/oder ein entsprechender Service einen entscheidenden Zugang zum Kunden erschließen und die Qualität entscheidet über Treue und Loyalität. Bei der Ergänzung des „Laden-Geschäfts“ um weitere Funktionen und Dienstleistungen sind der Fantasie kaum Grenzen gesetzt.

LADEINFRASTRUKTUR IST KEIN HYGIENEFAKTOR

Individuelle Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für Geschäfte zwischen Menschen. Der Standort von Ladeinfrastruktur und ein Zugang zu Kunden und Geschäftspartnern sind die Schlüssel für wirksame Angebote und damit für eine erfolgreiche Geschäftsentwicklung in der Zukunft. ■

AUTORIN



Foto: Uwe Klössing / werdewelt

Dr. Claudia Brasse ist Navigatorin und Beraterin für Elektromobilität und Mobilitätswende für Unternehmen, Städte und Kommunen.

Als Branchenexpertin mit Technologie Know-how entwickelt sie seit mehr als 20 Jahren mit fundierten Analysen und einem Gespür für das Machbare Strategien, Neugeschäft und die erforderlichen Netzwerke mit Konzernen, mittelständischen Unternehmen und Start-ups. Seit 2016 unterstützt sie mit ihrem eigenen Unternehmen Entscheider bei ihrer nachhaltigen Geschäftsentwicklung und navigiert sie zukunftsicher durch die Mobilitätswende.

Weitere Informationen:
www.claudia-brasse.de

EPA-Kongress 2019 in Málaga

Gipfeltreffen der Parken-Profis

Drei Tage lang war der Palacio des Ferias y Congresos (FYCMA) in Málaga das Zentrum der europäischen Parken Branche. Hier fand im September der 19. Kongress der European Parking Association, der Dachorganisation der europäischen Parken-Verbände, statt.

Insgesamt nahmen 600 Parken-Experten aus 31 Ländern an dem internationalen Treffen teil. Höhepunkte der Veranstaltung waren die Eröffnungs-Session mit den Keynotes und einer Mobility-Talkshow, am zweiten Tag die Vergabe der EPA-Awards und am dritten Tag die abschließenden Betrachtungen von bekannten Branchengrößen. Dazu kamen viele Vorträge in Parallelveranstaltungen. Das Vortragsprogramm umfasste Beiträge von 65 hochkarätigen internationalen Referenten. Zudem präsentierten führende Unternehmen aus ganz Europa ihre modernen Produkte im Ausstellungsbereich. Der Kongress bot zahlreiche Möglichkeiten zum Gedankenaustausch und zum Networking mit Kollegen aus aller Welt.

URBANE MOBILITÄT IM FOKUS

EPA-Präsident Laurence Bannerman ging bereits in seiner Eröffnungsrede auf das übergreifende Kongressthema ein, das in vielen Vorträgen, die während der drei Kongresstage gehalten wurden, aus unterschiedlichen Blickwinkeln beleuchtet wurde.



Parken als Schlüssel: EPA-Präsident Laurence Bannerman bei seiner Eröffnungsrede



Stolze Sieger: Feierliche Verleihung der EPA Awards 2019 in fünf Kategorien

Foto: EPA

„Schlüssellösungen für die urbane Mobilität“: Der Titel des 19. EPA-Kongresses impliziert bereits, dass es Probleme mit der Mobilität in den Städten gibt – sonst gäbe es keinen Bedarf an Lösungen. Dies hat mit der zunehmenden individuellen Motorisierung der Bevölkerung zu tun. Zentrale Aspekte sind dabei die Themen Umweltschutz in Städten, nachhaltige Mobilität, die Nutzung des öffentlichen Raums sowie die generelle Attraktivität von Stadtzentren. „Die Parkraumbewirtschaftung durchläuft einen Technologie- und Dienstleistungswandel und kann mit Schlüssellösungen zur urbanen Mobilität beitragen“, so Bannerman.

Unmittelbar nach der Eröffnungsfeier und den einleitenden Worten des Präsidenten begann die erste Session, in der Prof. Maarten Steinbuch von der Technischen Universität Eindhoven die Keynote-Speech hielt. Er gab Einblicke in das Thema „Automotive, Energy and Mobility Revolution – 360°“. Das Parken gehe in Richtung 4.0, so der Tenor des Vortrags. Hierzu gab es eine Videopräsentation mit anschaulichen Beispielen. „Jetzt geht es also mehr darum, Gebäude zu betreuen“, sagte Steinbuch. Das Parken als Dienstleistung stehe im Einklang mit dieser Entwicklung. Autos würden zunehmend intelligenter und autonomer und

ihre Elektrifizierung schreite voran. Das Auto entspreche zunehmend einem „iPad auf Rädern“. Der Professor gab dem Publikum eine praktische Empfehlung: „Alle privaten Parkplätze sollten mit einer Ladestation ausgestattet sein.“

VERGABE DER EPA AWARDS

Am zweiten Kongresstag wurden mit der Vergabe der EPA Awards 2019 herausragende aktuelle Projekte der europäischen Parkraumbewirtschaftung ausgezeichnet. Ziel der Auszeichnungen ist es, qualitative Verbesserungen im öffentlichen Parkraum sowohl auf der Straße als auch außerhalb der Straße zu fördern. 35 Beiträge aus ganz Europa waren im Vorfeld zur Preisverleihung eingereicht worden. Die alle zwei Jahre vergebenen Auszeichnung wird in fünf Kategorien verliehen. Auf dem EPA-Kongress im Málaga präsentierten sich die 15 Finalisten der Öffentlichkeit in kurzen Präsentationen – jeweils drei in fünf Kategorien. In jeder Kategorie wählte die Fachjury einen Gewinner, der schließlich mit einem EPA-Award ausgezeichnet wurde.

PARKEN PRO EINZELHANDEL

Die Themen der Plenarsitzungen am dritten Tag des EPA-Kongresses lauteten: „Präsentation

tion der Parkbranche“ und „die Situation des Parkens“. „Wir wollen, dass die Parkraumbewirtschaftung relevant ist“, so Moderator Toni Roig. Dazu bedarf es intelligenter Lösungen, die funktionieren, Verbesserungen ermöglichen und Menschen überzeugen.

Zu den beiden zentralen Aspekten des Tages referierten internationale Spitzenvertreter der Branche. Um die Diskussion anzustoßen und positive Beispiele zu liefern, nahmen Thierry Brusseau (Flowbird, FNMS, Frankreich), Manny Rasores de Toro (BPA, Großbritannien) und Theo Thuis (VEXPAN, Niederlande) an der Plenarsitzung teil. Alle drei sind Mitglieder des Policy and Strategy Committee der EPA. Brusseau: „Es gibt keine Einheitslösung“. Seiner Meinung nach kann Smart Parking jedoch helfen, sich den Herausforderungen der urbanen Mobilität zu stellen. Das bedeutet, dass datengesteuerte Parkdienstleistungen immer wichtiger werden.

Manny Rasores de Toro präsentierte seine Perspektive darauf, wie das Parken die Welt in einigen Bereichen verändern kann. Er nannte Beispiele dafür, wie das Parken den lokalen Handel stimuliert. Theo Thuis verwies in seinem Vortrag darauf, dass Parken auch heute noch ein lokales Geschäftsmodell ist. Die entscheidende Rolle dabei habe die Politik: „Man muss mit den Politikern reden, denn Politik steht an erster Stelle“, so Thuis. In einem zweiten Schritt könne

die Technologie genutzt werden, um den Komfort für die Kunden zu erhöhen.

„DIE ZUKUNFT IST ELEKTRISCH“

Giuliano Mingardo, einer der wenigen Wissenschaftler weltweit, der sich explizit mit dem Thema Parken beschäftigt, brachte eine weitere Facette ins Spiel. „Der Wissensbedarf beim Parken ist enorm“, sagte der Experte der Erasmus-Universität Rotterdam. Er erklärte auch, dass es eine Kluft zwischen den wenigen Akademikern, die sich mit dem Thema befassen, und den Parking-Profis gebe. „Machen Sie Universitäten zu einem Teil der Parkindustrie“, so Mingardos Forderung.

Joao Caetano Dias, Director Risk & Strategy beim portugiesischen Betreiber Empark sprach über die Zukunft der Branche. „Ich glaube, die Zukunft ist elektrisch, die Frage ist, ab wann“, sagte er. Am Beispiel von mobilen Geräten von Nokia und BlackBerry zeigte er, wie schnell sich die Dinge ändern können, wenn Unternehmen einen Trend verpassen oder auf das falsche System setzen. Nach aktuellen Schätzungen könnten im Jahr 2030 elf Prozent des Fuhrparks aus Elektrofahrzeugen bestehen. Parkhausbetreiber stünden ferner vor der Frage, wann autonome Fahrzeuge zum Standard werden.

Als Gastredner sprach am letzten Veranstaltungstag Shawn Conrad, CEO des US-amerikanischen International Parking & Mobility Institute (IMPI). Er forderte gemeinsame Standards für den Austausch von



Koryphäe der Wissenschaft:
Prof. Donald Shoup aus Los Angeles

Parkdaten. Dies erfordere eine Abstimmung zwischen Europa und Amerika. „Wir sind eine Branche, also lassen Sie uns die Dinge gemeinsam angehen“, so Conrad.

Ein traditioneller Teil der Abschlusszeremonie jedes EPA-Kongresses ist die Präsentation des Veranstaltungsortes des nächsten Kongresses. Im Jahr 2021 wird demnach der Veranstaltungsort SQUARE in Brüssel genutzt. Der provokante Titel des dann stattfindenden 20. EPA-Kongresses lautet: „Wird es die Parkraumbewirtschaftung auch im Jahr 2031 noch geben?“ ■



Delegierte aus ganz Europa im Anschluss an die abschließende Mitgliederversammlung der EPA

Fotos (3): Marko Ruh

Interview mit Christian Rauch zur DIN EN 12453 – 2017

„Sie werden eher vom Blitz getroffen als von einer Parkhausschranke“

Gut gemeint ist nicht immer gut gemacht. Zumindest für die Parken Branche könnte das auf die neue DIN EN 12453 – 2017 zutreffen. Was für kraftbetriebene Türen und Tore durchaus sinnvoll ist, verfehlt bei Parkhausschranken seinen Zweck. Was genau dahinter steckt, was Parkhausbetreiber wissen sollten und was der Bundesverband Parken macht, erklärt Christian Rauch von der Würzburger Stadtverkehrs-GmbH und Mitglied des technischen Ausschusses.

Welche für Parkhausbetriebe relevanten Änderungen wurden mit der DIN EN 12453 – 2017 vorgenommen?

Dazu muss man wissen, was zuvor darin stand. In der DIN EN 12453 – 2001 wurde unter „Punkt 1.2. Ausnahmen“ folgendes aufgelistet: „Diese Norm gilt nicht für (...) ausschließlich für den Fahrzeugverkehr verwendete Schranken“. Dieser Passus ermöglichte es uns in der Parken Branche, Ein- und Ausfahrtschranken in eingefriedeten Parkflächen und Parkgaragen effektiv und zuverlässig zu betreiben. Voraussetzung zur Anwendung ist, dass durch geeignete Maßnahmen die Nutzung ausschließlich für Fahrzeuge sichergestellt wird.

Nun wurde dieser Passus in der DIN EN 12453 – 2017 wie folgt geändert: „Diese Europäische Norm gilt nicht für (...) ausschließlich für Fahrzeuge verwendete Schranken auf Autobahnen“. Die Regelung zur Nichtanwendung auf Schranken, die ausschließlich für den Fahrzeugverkehr verwendet werden, ist für unsere Branche von größter Bedeutung. Diese Regelung in der neuen DIN lediglich auf Autobahnschranken zu reduzieren, ist für uns nicht zielführend. Parken auf beschränkten Flächen stellt ein täglich wiederkehrendes

ZUR PERSON

Christian Rauch ist als Prokurist bei der Würzburger Stadtverkehrs-GmbH zuständig für Vertrieb, Projektierung, Sales und Project Management und außerdem Mitglied im technischen Ausschuss des Bundesverbandes Parken e.V.



Massengeschäft dar. Diese Massenabfertigung ist absolut vergleichbar mit Mautschranken an den Autobahnen.

Welche grundlegenden Probleme sind dadurch zu befürchten?

Die Schrankenbaumanlagen werden überwiegend mit Induktionsschleifen überwacht und gesteuert. Zusätzliche Überwachungseinrichtungen, wie sie die DIN EN 12453 – 2017 vorsieht, würden die Abfertigungsgeschwindigkeit deutlich reduzieren. Eine verlangsamte Schrankenbewegung wäre auch nötig, um eine verringerte Kräfteeinwirkung zu realisieren.

Das würde eine zügige Ein- bzw. Ausfahrt der Fahrzeuge erschweren, und die Parkhausschranke könnte ihre Kernaufgabe der Einzelfahrzeugetfassung und der zügigen Abfertigung nicht mehr erfüllen. Die Folge: mehr Staus im Parkhaus, Rückstau in den öffentlichen Verkehr und erhöhte Emissionen. Die zusätzlichen Lichtschranken oder auch Laserscanner, welche für den Bereich vor und nach dem Schrankenbaum zum Einsatz kommen müssten, wären manipulationsanfällig. Die Sicherheitslichtschranken könnten ver-



Sorgen für Ordnung, weniger für Gefahr: Parkhausschranken sind primär zur Einzelfahrzeugetfassung und zügigen Abfertigung der ein- und ausfahrenden Autos installiert.

deckt werden, dadurch würde eine Schranke stetig offen stehen. Auch die Probleme mit Nachfahrern würden sich durch langsamere Schranke verschärfen und zu Einnahmeverlusten führen.

Hinzu kämen erhöhte Kosten für Parkhausbetreiber: Zum einen durch die Investition für die Umrüstung der Schranken – zusätzliche Lichtschranken sowie visuelle oder akustische Signalgeber vor Bewegung der Schranke werden gefordert – und modifizierte Steuerungen, die der Schrankenhersteller anbringen müsste. Zum anderen durch jährliche Prüfungen für jede Schranke inklusive Messprotokollen. Pro Schranke schlagen hier je nach Situation rund 150 Euro zu Buche.

Die DIN ist noch nicht „anerkannte Regel der Technik“, da noch keine Landesbauordnung darauf verweist. Wann und wodurch könnte sich das ändern?

Die Anwendung von Normen ist grundsätzlich freiwillig. Normen sind nicht bindend, das unterscheidet sie von Gesetzen. Rechtsverbindlichkeit erlangen Normen, wenn Gesetze oder Rechtsverordnungen wie zum Beispiel EU-Richtlinien auf sie verweisen. Daneben können Vertragspartner die Anwendung von Normen auch in Vereinbarungen verbindlich festlegen. Dennoch können sie im Streitfall als Entscheidungshilfe dienen, beispielsweise in Haftungsprozessen. Gerichte ziehen Normen und technische Regeln in Verfahren auf dem Gebiet des Mängelgewährleistungsrechts sowie des Delikts- und Produkthaftungsrechts heran, um zu beurteilen, ob der Hersteller die allgemein anerkannten Regeln der Technik beachtet und somit die verkehrübliche Sorgfalt eingehalten hat. Normen sind damit in der Regel Empfehlungen, deren Einhaltung für Unternehmer im Hinblick auf mögliche Haftungsfälle eine gewisse Rechtssicherheit darstellt. Eine Norm ist also kein Gesetz, aber im Streitfall beziehen sich Gutachter und oftmals auch Richter auf eine DIN, weil sie einen Hinweis auf den Stand der Technik wiedergibt.

Der Bundesverband Parken setzt sich für eine Neufassung ein. Was soll diese nach dem Wunsch des Arbeitskreises „DIN Parkhausschranken“ beinhalten?

Wir mussten feststellen, dass die Chancen auf eine neue DIN eigens für Parkhausschranken eher gering sind. Insofern setzen wir uns dafür ein, dass der oben erwähnte Ausschluss unter Absatz 1.2 der früheren DIN in der anstehenden Revision wieder aufgenommen wird, am liebsten auch explizit Parkhausschranken für Parkstätten.

Und was hat der Verband dafür getan?

Wir haben bereits im August 2018 ein Schreiben an den DIN versandt, mit der Forderung, die Parkhausschranken wieder als Ausnahme mit aufzunehmen, so wie es bisher in der DIN12453 2001 war. Gleichzeitig haben wir unser Vorgehen in sehr enger und konstruktiver Zusammenarbeit mit den Verbandskollegen aus Österreich abgestimmt, die hier durch die EU-Norm ebenfalls betroffen sind. Auf europäischer Ebene vertritt die EPA unser Anliegen. Um unsere Forderung argumentativ zu untermauern, haben wir im September 2019 weiterhin eine Darstellung der äußerst geringen Eintrittswahrscheinlichkeit von Schrankenunfällen an den DIN ge-

Wahrscheinlichkeit ...

vom Blitz getroffen zu werden

1 : 6.000.000

für 6 Richtige im Lotto

1 : 13.980.000

für Personenschaden durch Schranke

1 : 16.720.000

schickt. Hierzu hatte der Bundesverband Parken im Juli 13 große Parkhausbetreiber befragt. Ergebnis: Das Risiko für einen Personenschaden durch eine Schranke im gewerblichen Garagenbetrieb liegt in den untersuchten Betrieben bei 1:16,72 Millionen. Bei 361,5 Millionen Schließbewegungen gab es im Durchschnitt 21,62 Vorfälle im Jahr, die übrigens keinesfalls lebensbedrohlich waren. Übrigens liegt die Wahrscheinlichkeit für 6 Richtige im Lotto bei 1:13,98 Millionen und die Wahrscheinlichkeit vom Blitz getötet zu werden bei 1:18 Millionen, von einem Blitz getroffen zu werden bei etwa 1:6 Millionen. Sie werden also eher vom Blitz getroffen als von einer Parkhausschranke.

Und wie geht's jetzt weiter?

Im September 2019 fand ein Arbeitskreis des Bundesverbandes Parken mit Betreibern und Herstellern statt. Wir waren uns einig, dass man versuchen sollte, einen Vertreter des Parkhausverbandes in den zuständigen DIN-Ausschuss zu entsenden. Eine entsprechende Anfrage wurde seitens des DIN bewilligt und ein Aufnahmeantrag gestellt. Nach einer konstituierenden Sitzung beim DIN in Berlin wurde ich als Mitglied des Technischen Ausschusses des BV Parken in den DIN-Ausschuss aufgenommen. Im Februar 2020 wird dessen nächste Sitzung stattfinden. Auf der Tagesordnung stehen dann unsere Schreiben und Forderungen.

Parallel dazu werden derzeit die Hersteller angefragt, um deren Problemstellungen und Lösungsansätze zu erfahren und zusammenzufassen. Auch diese Darstellung möchten wir an den DIN übermitteln, da im DIN-Ausschuss mehrheitlich Tür- und Torbauer sowie deren Verbände vertreten sind – und eben keine Schrankenhersteller.

Was raten Sie Parkhausbetreibern in der aktuellen Situation?

Nach jetzigem Stand ist die Norm DIN 12453 – 2017 gültig und wir können daher nur auf diese verweisen. Seitens des Parkhausverbandes werden wir weiter mit Hochdruck daran arbeiten, eine entsprechende Änderung der DIN Norm herbeizuführen. ■

Kassensicherungsverordnung (KassenSichV)

Die jüngsten Entwicklungen

In der Ausgabe September 2019 schrieb Claus Schnell, Stellvertretender Vorsitzender Bundesverband Parken e.V., auf Seite 61 bereits ausführlich zur Kassensicherungsverordnung (siehe Abzug anbei). Die „unendliche Geschichte“, so der Titel des Beitrags, geht weiter. Folgende Dinge sind seitdem – immerhin – geschehen.

TECHNISCHE SCHNITTSTELLE

Die erforderliche digitale Schnittstelle wurde mittlerweile beim Bundeszentralamt für Steuern zum Download bereitgestellt:

<https://www.bzst.de/DE/Unternehmen/Aussenpruefungen/DigitaleSchnittstelleFinV/digitaleschnittstellefinv.html>



NICHTBEANSTANDUNGSREGELUNG

Am 6. November 2019 hat das Bundesfinanzministerium zudem eine Nichtbeanstandungsregelung herausgegeben, die bis zum 30. September 2020 eine Übergangsregelung ermöglicht. Mehr dazu unter:

https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/BMF_Schreiben/Weitere_Steuerthemen/Abgabenordnung/2019-11-05-nichtbeanstandungsregelung-bei-verwendung-elektronischer-aufzeichnungssysteme.html



BV PARKEN WILL AUSNAHMEREGLUNG

Außerdem hat der Bundesverband Parken e.V. im November erneut beim Bundesfinanzministerium nachgehakt und das Anliegen vorgetragen, dass die Parkscheinautomaten analog zu Fahrscheinautomaten unter die Ausnahmeregelung der Kassensicherungsverordnung fallen sollen. ■

SCHLEIFF

BAUFLÄCHENTECHNIK

- Bauwerksabdichtungen
- Balkonsanierung
- Mauerwerksanierung
- Betonsanierung (RAL-Gütezeichen)
- Spritzbetonarbeiten
- Instandhaltung von Parkhäusern, Tiefgaragen und Parkplätzen (Mitglied Bundesverband Parken e.V.)
- Laufende Instandhaltung von Immobilien
- Speziallösungen



SCHLEIFF SCHAFFT WERTE



Schleiff Baufächentechnik GmbH & Co. KG

Brüsseler Allee 15 · 41812 Erkelenz · T 0 24 31. 96 41-0 · F 0 24 31. 7 43 68
info@schleiff.de · www.schleiff.de

Urteil

Geringe Stellplatzbreite kann zum Mangel werden

Zu Eigentumswohnungen gehören häufig eigene Tiefgaragenstellplätze. Diese müssen so breit sein, dass ein Mittelklassewagen problemlos abgestellt werden kann. Ist dies nicht möglich, kann der Käufer einen Teil der für den Stellplatz veranschlagten Kaufsumme zurückfordern.

Dass ein enger Tiefgaragenstellplatz einen Mangel darstellen kann, hat der 8. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Braunschweig mit Urteil vom 20. Juni 2019 entschieden. In dem Rechtsstreit hatte der Kläger von einem Bauträger eine Eigentumswohnung mit einem Tiefgaragenstellplatz erworben. Allein der Stellplatz hatte rund 20.000 Euro gekostet. Der Stellplatz war 2,50 Meter breit und war damit nach Ansicht des Klägers zu schmal zum mühelosen Einparken. Der Kläger verlangte daher vom Bauträger zwei Drittel des Kaufpreises für den Stellplatz zurück.

Der 8. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Braunschweig gab dem Kläger Recht und bejahte einen Mangel des Tiefgaragenstellplatzes. Vorliegend fehle die für den Stellplatz vereinbarte Beschaffenheit. Angesichts der Gesamtumstände der verkauften Wohnung, wie zum Beispiel Preis und Lage, gehöre hier dazu, dass ein Durchschnittsfahrer den Abstellplatz zumindest mit einem gehobenen Mittelklassefahrzeug in zumutbarer Weise nutzen könne, so das Gericht.

RÜCKWÄRTSFAHRT NICHT ZUMUTBAR

Der vom Landgericht beauftragte gerichtliche Sachverständige hat anhand von Parkversuchen und Berechnungen festgestellt, dass auf dem Stellplatz weder vorwärts noch rückwärts eingeparkt werden kann, wenn der Fahrer vorwärts auf den Parkplatz zufährt. Nur wenn ein Fahrer entweder 58 Meter vom Eingang der Tiefgarage bis zu seinem Stellplatz rückwärtsfährt oder aber in der 6 Meter breiten Fahrgasse wendet, ist laut Urteil des Sachverständigen ein Parken auf dem Stellplatz möglich. Beides sei, so der 8. Zivilsenat, aber nicht zumutbar.

Ob der Stellplatz gemäß den Regelungen der Niedersächsischen Garagen- und Stellplatzverordnung errichtet worden sei, sei für die Entscheidung des Rechtsstreits nicht wesentlich. Es komme allein darauf an, ob der Garagenstellplatz seine Funktion erfülle.

Dies sei vorliegend nicht der Fall, so das Urteil. Der Senat hielt eine Wertminderung von zwei Drittel des Kaufpreises für angemessen, denn der Stellplatz könne für die weit überwiegende Zahl von Personenkraftwagen nur eingeschränkt genutzt werden. ■

*Oberlandesgericht Braunschweig,
Aktenzeichen 8 U 62/18*



Foto: Shutterstock

Wird ein Tiefgaragenstellplatz verkauft, muss er mindestens so groß sein, dass ein Mittelklassewagen problemlos abgestellt werden kann. Andernfalls kann der Kaufpreis gemindert werden, entschied das Oberlandesgericht Braunschweig.

**Schutzsysteme für
Industrie- und Betonböden**

FSB.

Bodenbeschichtung GmbH

...für den richtigen Auftritt!

Fräsen

Strahlen (Kugelstrahlen)

- Schleifen

Beschichten von

- Parkhäusern
- Tiefgaragen
- Industrieböden
- Großküchen

FSB - Bodenbeschichtung GmbH
 Am Galgenberg 6 · 36142 Tann/Rhön
 Fon 06682 97087300 · Fax 06682 970873017
www.fsb-bodenbeschichtung.de



Foto: Marko Ruh

PARKHAUS-STILLEBEN IM HERBST

Der Bundesverband Parken e.V. und Parken aktuell wünschen allen Leserinnen und Lesern gute Nerven im Weihnachtsgeschäft, erholsame Feiertage und einen guten Rutsch ins neue Jahr!

TERMINE

2020

9. Kolloquium Parkbauten

4.–5. Februar 2020
Technische Akademie Esslingen
e.V. (TAE), Ostfildern
www.tae.de

Intertraffic Amsterdam 2020

21.–24. April 2020
RAI Convention Centre, Amsterdam
www.intertraffic.com/amsterdam

Fachtagung und

Mitgliederversammlung 2020

Bundesverband Parken e.V.
30. Juni–1. Juli 2020
Steigenberger Grandhotel Petersberg
Königswinter – www.parken.de

Kompetenzforum Parken 2020

3. Dezember 2020
Congress Centrum, Würzburg
www.parken.de

2021

Parken 2021

Fachmesse und Fachtagung
23.–24. Juni 2021
RheinMainCongressCenter
Wiesbaden
www.parken-messe.de



Wir sind seit über 45 Jahren der bundesweite Anbieter von Parkhaustechnik und sorgen für gute Luft in Tiefgaragen!

Parkhaus- und Tiefgaragenservice

ACI
KLIMASERVICE
GEBÄUDETECHNIK

ACI-Klimaservice GmbH & Co KG
Weisserlenstr. 15 · D-79108 Freiburg
☎ 07 61 / 152 20-0 · www.aci.de.com
✉ 07 61 / 1 66 25 · info@aciklimaservice.de



Setzen Sie Ihr Geld richtig ein.

Zum Beispiel für Brücken.

Sie sichern den Zugang zu Lebensmitteln, medizinischer Versorgung, Bildung und Arbeit. Und sind dabei viel mehr als nur Infrastruktur, denn sie verbinden Menschen. Als gemeinnützige Hilfsorganisation bauen wir Brücken zusammen mit lokalen Partnern. Denn unser Ziel ist technische Hilfe zur Selbsthilfe.

Unterstützen Sie unsere Projekte mit einer Spende oder Fördermitgliedschaft!

Spendenkonto:

IBAN: DE89 5335 0000 1030 3333 37

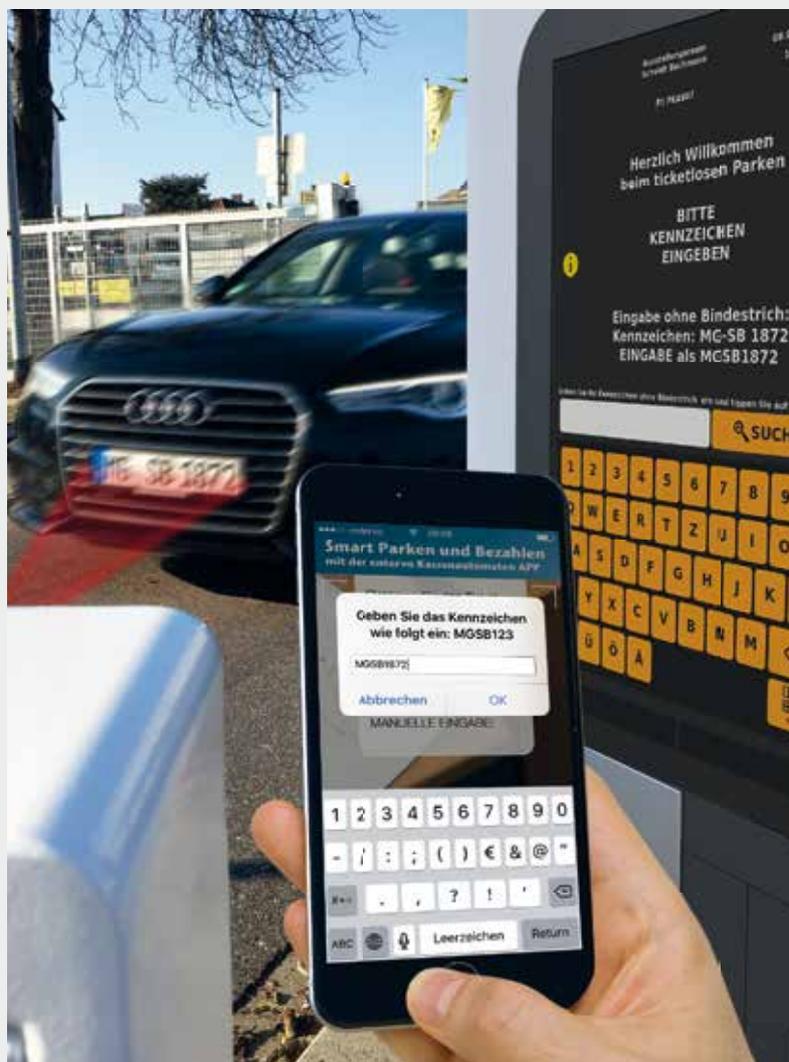
BIC: HELADEF1MAR

www.ingenieure-ohne-grenzen.org



entervo SMART PARKING SOLUTIONS

PASSION FOR PARKING



Scheidt & Bachmann ist der führende Anbieter smarterer Lösungen für Ihr Parkraum-Management. Mit dem Gesamtpaket entervo.ticketless parking wird komfortables, berührungsloses Parken geboten: Das Autokennzeichen wird zum alleinigen Parkmedium. Es wird bei der Einfahrt mittels Kamera aufgenommen und im System hinterlegt. Durch Eingabe am Kassensautomat wird der Preis ermittelt. Wenn gewünscht, sind Schranken nicht mehr notwendig. Die Lösung lässt sich bequem nachträglich in das Parkraum-Management-System integrieren und mit der entervo.kassenautomaten app kombinieren.