

# DIE PARKLÜCKE

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

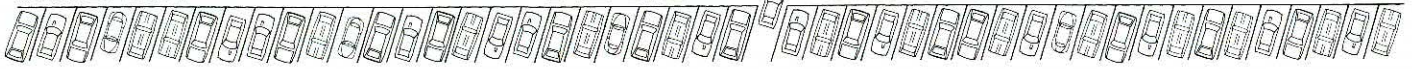
11 | Okt  
1993



## Das Thema dieser Ausgabe lautet: Anwohnerparken.

In allen Wohngebieten gibt es Hinterhöfe, die so ähnlich aussehen wie im unteren Bild. Und immer mehr Großstadtbewohner, Stadtplaner und Bauherren kommen zu der Meinung, daß die Autos der Anwohner im Erdreich unter den Hinterhöfen besser aufgehoben sind als über der Erde. Weil man mit Hilfe von Architekten, Gärtnern und beispielsweise einem Parksafes (großes Bild) aus dem Hofraum eine grüne Oase machen kann. Natürlich müssen die Baukosten durch eine Stellplatzmiete erwirtschaftet werden. In München-Schwabing zahlen zum Beispiel die Mieter für einen Stellplatz unter einem so begrünten Hinterhof 180 Mark monatlich. „Das ist schon eine Menge Geld“, gibt einer der 44 Stellplatzmieter zu, „und trotzdem habe ich geradezu sehnsüchtig auf meinen Stellplatz gewartet. Denn früher bin ich bis zu einer Stunde lang herumgefahren, um einen Parkplatz am Straßenrand zu finden. Oft habe ich das Auto einfach dann auf dem Gehweg abgestellt. Damals mußte ich fast so viele Verwarnungsgelder zahlen, wie heute die Miete ausmacht – es rentiert sich also für mich.“





# Hofraum als Lebensraum

**Hinterhofsanierung schafft Parkmöglichkeit und Lebensqualität.  
Betrachtung einer Konzeption für Stadtplanung und Stadtsanierung**

Hinterhöfe sind nicht mehr das, was sie mal waren und wie Zille sie schilderte – mit dem einbeinigen Drehorgelspieler und tobenden Kindern, mit dem Schreinermeister Eder, der dort seine Bretter stapelte, und dem Spengler Lehmann, der im Hinterhof seine Dachrinnen ausbreitete. Längst sind sie nicht mehr erfüllt von quirligem Leben, längst nicht mehr Treffpunkt der Hausbewohner. Niemand arbeitet heute noch dort, wo er auch seine Wohnung hat, die meisten Menschen fahren morgens zur Arbeit und abends wieder nach Hause – möglichst mit dem Auto, und wenn es irgendwie geht, wird das Auto im Hofraum geparkt, denn Garagen gibt es in den meisten Wohnvierteln längst nicht mehr und die Straßen, in denen Parken noch erlaubt ist, sind voll. So sind die meisten Hinterhöfe letzter Fluchtpunkt für jene Berechtigten, die in dem mit Autos, Motorrädern und Mülltonnen vollgestellten Hof Anspruch auf ein Parkfeld haben. Doch gibt es auch Hinterhöfe, die so sind, wie alle sein könnten: mit begrüntem Flächen, mit Bäumen, Büschen und Blumenrabatten, mit Liegewiese und Kinderspielplatz, Ruhebänken und kleinen Gartenräumen, in denen man Grillen und Beisammensein kann. Und es soll Menschen geben, die es schöner finden, all die sonnigen Wochenenden und Feiertage in solchen Höfen zu verbringen, als irgendwo im glühendheißen Auto im Stau zu stehen. Fragt sich nur: wohin mit den Autos, wenn sie dieser Hinterhof-Idylle Platz machen?

Gestaltete Innenhöfe oder „Hinterhöfe“, wie man sie früher nannte, sind ein wesentlicher Beitrag, den Verkehr zu mindern. Zwar kann man Wohnung und Arbeitsplatz in den seltensten Fällen zusammenlegen, doch lassen sich Wohnung und Erholungsraum vielerorts miteinander verbinden, indem man aus den Höfen Gemeinschaftsgärten macht und sie für die Men-

schen nutzt statt für ihre Autos. Selbst in den Innenstädten, in denen man heute nicht nur Büros, Praxen und Kanzleien, sondern auch wieder verstärkt Wohnraum, teilweise sogar erschwinglichen Wohnraum schafft, denkt man darüber nach, wie man mehr Urbanität und mehr Lebensqualität durch eine gärtnerische Gestaltung von Innenhöfen erreicht.



*Eine zweite Möglichkeit, eine große Anzahl Autos unter der Erdoberfläche unterzubringen, ist der sogenannte Flurparker. Die auf diese Weise neugeschaffene Grünanlage im Hinterhof mit der darunter befindlichen Tiefgarage war für den Fotografen Manfred Keupen und seine Frau der ausschlaggebende Grund, mitten im Zentrum eine Wohnung zu mieten: „Wohin sollten wir denn sonst unsere zwei- und dreijährigen Kinder zum Spielen schicken?“*

Da das Auto heute immer noch im Mittelpunkt aller stadtplanerischen Überlegungen steht, stellt sich bei Betrachtung der Möglichkeiten, vor und hinter den Häusern mehr Grün zu schaffen, immer die Frage, wie man den sogenannten ruhenden Verkehr unterbringen kann, der heutzutage eigentlich nicht mehr auf der teuren Oberfläche ruhen sollte, sondern unter der Erde. Unterirdische Parksysteme würden – das weiß jeder, der mit diesen Dingen zu tun hat – das Problem lösen. Aber wie groß ist die Akzeptanz, die Bereitschaft, solche Parksysteme zu bauen und zu bezahlen?

Roland Lutz ist im Rahmen einer Diplomarbeit dieser Frage nachgegangen. Seine Marktforschungsuntersuchung wurde unterstützt von Professor Drescher von der Fachhochschule Würzburg-Schweinfurt, und von Wolfgang Lenke, dem Exportleiter der Firma Wöhr.

Lutz befragte einerseits Anwohner (Mieter) und Hauseigentümer, deren Wohngebäude Hinterhöfe hatten, und andererseits Architekten und Bauträgersgesellschaften. Im wesentlichen sollte erkundet werden, in wieweit im Würzburger Stadtteil Sanderau Parkplatzprobleme vorlägen, wie hoch der Bekanntheitsgrad von Parksystemen sei und schließlich, ob man bereit sei, in solch einen Stellplatz zu investieren: Hauseigentümer etwa 10.000 bis 20.000 Mark pro Stellplatz, Mieter etwa 100 Mark monatlich.

**Das Interesse ist groß, aber Geld ist keins da**

Das Umfragergebnis auf diese einfache Formel zu bringen wäre sicher zu leicht, zumal verschiedene „Interessengruppen“ befragt wurden. Die Gruppe mit der geringsten Bereitschaft, zugunsten der Hofbegrünung Geld für ein Parksystem locker zu machen, ist – wie kaum anders zu erwarten – jene, die solche Investitionen vorzunehmen hätten, ohne unmittelbar mit den Parkproblemen konfrontiert zu sein: die Hauseigentümer. In vielen Fällen wohnen sie nicht in ihrem Wohneigentum, sondern

verdienen nur damit. Somit besteht für sie keine unmittelbare Notwendigkeit für größere Investitionen dieser Art, die erst nach etwa einem Jahrzehnt in die Gewinnzone rücken würden. Es gibt kürzere Wege, um schneller zu Geld zu kommen. In anderen Fällen, in denen der Hausherr auch Herr im Haus ist und dort wohnt, verfügt er in der Regel auch über eine Garage oder zumindest einen Stellplatz im Hof.

Anders die Reaktionen der Mieter, die größtenteils beklagen, daß das Straßenparken von Jahr zu Jahr durch das ständige Steigen der Neuzulassungen immer schwieriger wird. Die Suche nach einer Parklücke werde immer zeitaufwendiger, der Weg zwischen Wohnung und Auto immer weiter, die Zahl der Strafzettel immer größer.

Nicht selten werde das Auto mit Schrammen vorgefunden, die Zahl der geklauten Autos steige unahörlich, manches Wohnviertel erstickte regelrecht an seinen Autos – Gehwege, Radwege, Grünanlagen, alles sei zugeparkt...

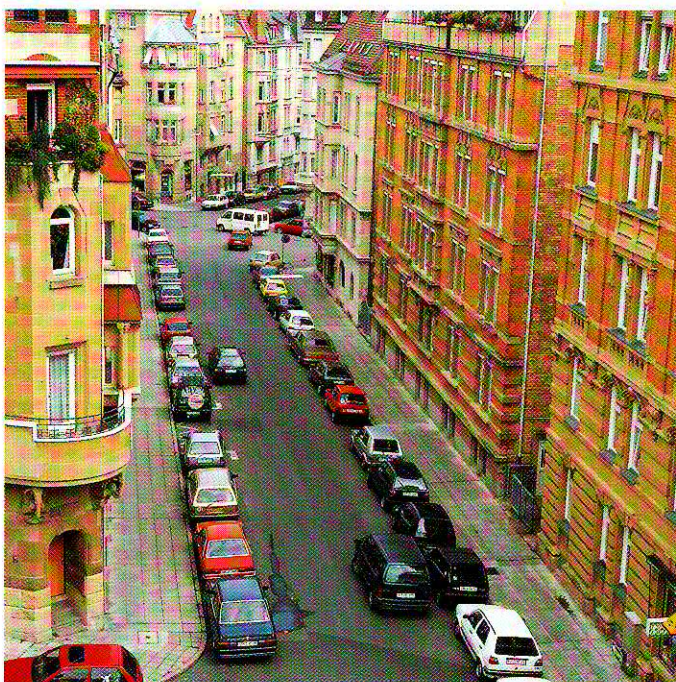
Sicher trägt sich mancher auch mit dem Gedanken, sein Auto zu verkaufen, weil es einfach nicht mehr unterzubringen ist. Solange aber noch keine befriedigenden öffentlichen Verkehrsmittel verfügbar sind und keine vernünftige Verkehrsanbindung in Aussicht ist, bleibt der Gedanke, auf sein Auto zu verzichten, vorerst noch Wunschenken. Schließlich muß man mobil sein und da nimmt man doch allenthalben Widrigkeiten in Kauf.

Man ist sich im klaren, daß das Autofahren nicht nur immer schwieriger, sondern auch immer

teurer wird, und die Politiker und Meinungsmacher, die diese Verteuerung des Individualverkehrs ausdrücklich fordern, verschaffen sich immer mehr Gehör. Was soll's? Das Geld reicht ohnehin nicht. Wen wundert es da, daß die Bereitschaft, monatlich noch eine bestimmte dreistellige Summe für die Miete eines Stellplatzes in einem Parksystem auszugeben, eher gering bleibt. „Noch mehr Geld für's Auto ausgeben? Nein, das geht wirklich nicht.“

### Die öffentliche Hand hat auch kein Geld

Daß das Problem des – meist verbotswidrigen – Straßenparkens in Wohnvierteln weder mit weiteren Schildern noch mit Parklizenzen, Parkuhren, verstärkten Kontrollen, Straßenrückbau und sonstigen



Bauland wird heute nicht mehr so bereitwillig wie in früheren Jahren von den Städten und Gemeinden ausgewiesen, um darauf Siedlungen und ganze Trabantenstädte zu errichten. Die Landreserven, die man noch versiegeln könnte, sind auch, zumindest in Westdeutschland, weitgehend ausgeschöpft. „Nachverdichtung“ heißt deshalb das neue, vielversprechende Wort der Stadtplaner, das nichts anderes bedeutet als Bauen im bebauten Raum. Und in diesem Zusammenhang lautet die Devise: Bauen, ohne Lebensqualität zu mindern. So wird vielerorts, um noch freie Flächen bebauen zu können, für mehr Grün in den Straßen gesorgt, wie hier auf diesen beiden „Vorher/Nachher-Bildern“ gezeigt wird. Nur selten wird die Frage gestellt, wohin mit den Autos, die den Bäumen zum Opfer fallen. Schließlich sind in den vergangenen Jahrzehnten genug Bäume zugunsten der Autos gefällt worden. Wo sich aber die Frage ernsthaft stellt, denkt man an die Höfe hinter den Häusern, die in vielen Fällen den Bau unterirdischer Parksysteme und eine Neugestaltung der Oberfläche zulassen.



Die neugepflanzten Bäume in ihren Steinfassungen tragen nicht nur zur Verschönerung des Straßenbildes, sondern auch zur Verärgerung der Anwohner bei, denn die wenigen verbleibenden Parkbuchten stehen nach der Umwandlung meist nicht mehr den Anwohnern oder den hier Beschäftigten, also den Dauerparkern, zur Verfügung, sondern nur noch den Kurzzeitparkern. Handwerker, Kundendienstleute, Kurierdienste, einkaufende Hausfrauen und sonstige Besucher, die nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln angereist kommen, fanden bisher zwar nie einen Parkplatz, dafür aber meist einen Strafzettel unter dem Scheibenwischer vor. Sie freuen sich natürlich über solche Neuregelung. Als Notlösung im wahrsten Sinne des Wortes werden solche Straßen auch häufig zu Parklizzonen erklärt. Mit dem Resultat, daß Kurzzeitparker nun keinen Parkplatz mehr finden, ohne hohe Strafen zu riskieren. Auch ein großer Teil der Anwohner hält vergeblich nach einer Parklücke Ausschau, weil meist viel mehr Parkausweise ausgegeben werden, als Parkplätze vorhanden sind.

## Was muß getan werden?

Öffentliche Mittel für den Bau förderungswürdiger Stellplätze sind durchaus vorhanden, denn eine Änderung der Stellplatzverordnung verschafft den Kommunen künftig für die Ablösung der bisher gesetzlich vorgeschriebenen Anzahl an Stellplätzen Millionenbeträge:

In dem Bemühen, den Individualverkehr aus den Städten zu verbannen, können die Kommunen den Bau solcher Stellplätze untersagen, wenn das Nahverkehrsnetz dicht genug ist, um Autos aus den Innenstädten fernzuhalten. In solchen Fällen kann der Bauherr verpflichtet werden, einen Ablösebetrag – manchmal bis zu 40.000 Mark pro Stellplatz – in die Stadtkasse zu zahlen.

Da kommt dann ganz schön etwas zusammen, denn nach der Garagenverordnung müssen beispielsweise für ein Bürohaus mit 2000 Arbeitsplätzen nahezu 2000 Parkplätze für Personal und Besucher bereitgestellt – oder in bar abgelöst werden.

Diese Millionenbeträge, die durch Ablösung zustandekommen, mußten bisher zweckgebunden für den Bau öffentlicher Parkplätze verwendet werden. Durch eine Änderung der Landesbauordnung können künftig diese Beträge auch anderweitig ausgegeben werden, etwa für den öffentlichen Nahverkehr oder den Bau von Radwegen oder für andere förderungswürdige Vorhaben.

Zu diesen förderungswürdigen Bauvorhaben gehört die Sanierung von Hinterhöfen und in vielen Ländern und Kommunen ist die Bereitschaft vorhanden, solche Projekte mit entsprechenden Parksystemen finanziell zu unterstützen. Dabei kommt vor allem das Städtebauförderprogramm in Frage, das gewöhnlich von den Innenministerien der Länder oder den staatlichen Bauverwaltungen verwaltet wird. Zugeteilt werden in der Regel solche Gelder von den städtischen Bauverwaltungen. Die kommunalen Bauverwaltungen vergeben meist auch die Gelder aus der Reichsgaragenabgabe. Zusätzlich sind auch viele kommunale Zuschußmittel für Grüngestaltungen bei solchen Projekten vorhanden.

Was außer dem Beantragen solcher Zuschüsse beim Bau einer Quartier-Tiefgarage zu beachten ist, hat

der Münchner Architekt Hermann Grub in einer Checkliste zusammengefaßt, die bei der ADAC-Zentrale in München, Abt. STV, angefordert werden kann. Im wesentlichen rät darin Hermann Grub dem Tiefgaragen-Bauherrn:

- 1  
Überprüfen Sie den Bedarf an Parkplätzen und die tatsächliche Nachfrage im Haus und in der unmittelbaren Nachbarschaft!
- 2  
Erstellen Sie einen Mietspiegel für Garagenplätze bzw. Hofraum-Stellplätze!
- 3  
Informieren Sie sich über die technischen Möglichkeiten der Realisation!
- 4  
Sprechen Sie mit den Eigentümern der umliegenden Grundstücke über das geplante Projekt! Handeln Sie Beteiligungen aus!
- 5  
Überprüfen Sie mit Ihrem Anwalt oder Steuerberater die Möglichkeiten der steuerlichen Nutzung!
- 6  
Lassen Sie durch einen Architekten einen prüffähigen Entwurf erstellen! Er ist die Grundlage für alle weiteren bauvorbereitenden Arbeiten.
- 7  
Treffen Sie mit den Nachbarn notarielle Vereinbarungen über Wege- und sonstige Nutzungsrechte und Entschädigungen!
- 8  
Fragen Sie nach Förderprogrammen (s.o.)!
- 9  
Veranlassen Sie eine vollständige Baueingabe!
- 10  
Beauftragen Sie einen Landschaftsarchitekten mit der Gestaltung der Grünflächen!
- 11  
Veranlassen Sie unmittelbar vor Baubeginn nochmal eine sorgfältige Prüfung des Baugrundes. Möglicherweise muß das Wasserwirtschaftsamt eingeschaltet werden.
12.  
Nehmen Sie sich die Zeit, fertige Anlagen zu besichtigen. Nur so können Sie Erfahrungen sammeln.

Maßnahmen wirksam bekämpft werden kann, daß die vollgeparkten Straßen und Wege für Kinder und ältere Leute immer gefährlicher werden, außerdem den Verkehrsfluß beeinträchtigen und auch optisch stören, bestätigt jeder, der beruflich und von Amts wegen mit Verkehr, Stadtraumplanung und Sanierung von Wohnvierteln zu tun hat. Sicher wäre Hofbegrünung und die gleichzeitige Installation von Parksyste men ein Schritt in die richtige Richtung, wengleich auch geprüft werden müsse, ob nicht andere Zielrichtungen Vorrang hätten, da die Anlage von Stellplätzen in Hinterhöfen, ob über oder unter der Erde, oft nicht unbedingt ein Beitrag zur Beruhigung der Verkehrsverhältnisse sei. Das Ideal wäre ohne Zweifel die autofreie Stadt und das autofreie Wohnviertel.



Hier sehen Sie den Parksafe im Schnitt. Man kann ihn als Schacht- oder Turmversion oder mit mittiger Einfahrtsebene (Turm/Schachtversion) bauen. Sein großer Vorteil: im Gegensatz zu herkömmlichen Hoch- oder Tiefgaragen spart man sich Treppen, Fahrgassen, Rampen und Belüftungssysteme und hat die Gewißheit, daß das Fahrzeug so sicher wie in einem Safe verwahrt wird.

Anlagen für den ruhenden Verkehr seien zwar grundsätzlich förderfähig, aber nur, wenn sie auch zur Verbesserung des fließenden Verkehrs beitragen. Was in den seltensten Fällen gegeben sein dürfte. Doch wie dem auch sei: da ohnehin keine Mittel vorhanden sind, die man hier vergeben könnte, erübrige sich jede weitere Diskussion.



*Wie auf dem kleinen Bild zu sehen ist, könnte man statt in die Erde auch auf kleinster Grundfläche in die Höhe bauen. Der Parksafe macht's möglich: Das soeben einfahrende rote Auto wird sogleich von einem Vertikalförderer – wie von einem Gabelstapler – in eine Art Hochregal verstaut. Auf diese Weise finden auf wenigen Quadratmetern bis zu 22 Autos ihren Parkplatz.*

### Architekten und Wohnbaugenossenschaften zeigen großes Interesse

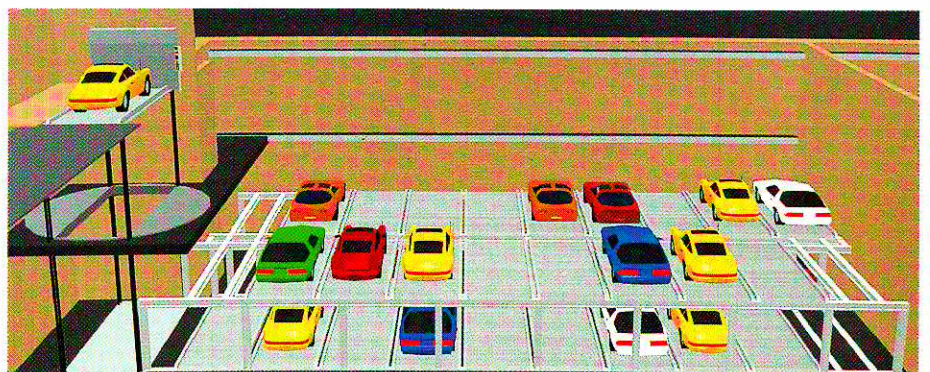
Daß die Architekten nicht, wie die vorgenannten Gruppen, zur Kasse gebeten werden, wenn es um Parksysteme geht, mag sicher dazu beitragen, daß sie im Bau von Parksystemen in den Hinterhöfen den einzig vernünftigen Ausweg aus der wachsenden Parkproblematik sehen. Für sie ist es selbstverständlich, daß bei der Sanierung von Häusern, Höfen und Wohnvierteln und bei der Planung von Neubauten an die raumsparende Unterbringung der Autos in Parklifts, Parksafes und anderen Systemen gedacht wird. Denn nichts wäre teurer, als die Autos an der Oberfläche zu belassen. Und wegdiskutieren könne man sie nicht.

Ähnlich denken Wohnungsbaugenossenschaften. Sie würden die Ablösesumme, die nach neuem Recht für jeden nichtvorhandenen Stellplatz in die Stadtkasse zu zahlen ist, lieber in Parksysteme investieren, denn diese Investitionen

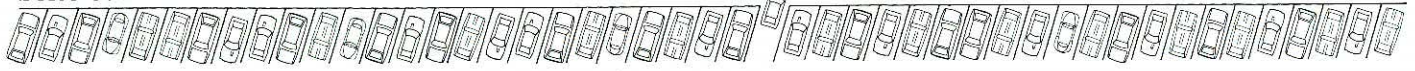
könnten durch eine entsprechende Stellplatzmiete wieder hereingewirtschaftet werden.

Bei der Amortisationszeit wird davon ausgegangen, daß die Gewinnzone nach längstens zwölfenhalb Jahren erreicht ist. Daß die Wohnbaugesellschaften meist über mehr Kapitalkraft verfügen als Hausbesitzer, sei hier nur am Rande erwähnt. Als sicher kann angenommen werden, daß sie weiter denken als Menschen, die nur das Heute und allenfalls das Morgen im

Auge haben. Immerhin werden jedes Jahr rund 600.000 neue Autos zugelassen, mögen es im Zeichen der Rezession auch ein paar Wagen weniger sein. Jedenfalls muß man sie zu den 30 Millionen Autos hinzurechnen, die derzeit in unseren Städten und Gemeinden angemeldet sind. Es gehört nicht allzuviel Phantasie dazu, hochzurechnen, wie es noch in diesem Jahrhundert an der Oberfläche aussehen mag, wenn der ruhende Verkehr nicht bald unter der Erde seinen Platz findet.



*Der Flurparker, wie auf Seite 2 dargestellt, ist mit 1 bis 5 Ebenen möglich. Durch die integrierte Drehscheibe kann das Fahrzeug vorwärts ausfahren.*



Ein wenig verwirrend sind sie schon, die vielen verschiedenen Typen von Doppelstockgaragen, die heute den stolzen Namen Parklift tragen.

Da gibt (oder besser: gab) es den Parklift 412, der sich 20 Jahre lang größter Beliebtheit erfreute, weil man beide Plattformen waagrecht befahren konnte, was auch dem Ungeübten so leicht fiel wie das Befahren eines ganz normalen, ebenerdigen Stellplatzes.

Lange glaubte man, daß es bei Doppelstockgaragen keine komfortablere, bessere Lösung geben könne.

Dennoch: Es gibt nichts, das man nicht verbessern könnte.

Jahrelang hat Wöhr Details verbessert, bis schließlich ein neuer Parklift dabei herauskam, der dann auch einen neuen Namen bekam:

## Wöhr Parklift 422: Der »Komfortable Wöhr«

Man sollte sich diese Typenbezeichnung merken: Parklift 422. Bauherren und Architekten entscheiden sich für dieses Modell, wenn ein besonders attraktives Bürogebäude eingerichtet werden soll, etwa das Trigon in Berlin (vergl. PARKLÜCKE Nr. 9/1992), das neue, 20.000 qm große, ultramoderne Center, in dem 280 Stellplätze auf dem Wöhr-Parklift 422 installiert wurden. Er gehört zu den komfortabelsten Doppelstockgaragen, die heute gebaut werden, der „Dernier cri“ sozusagen, oder, um es weniger modisch auszudrücken: das letzte Wort in Sachen Parklift.

### Standard- und Komfortlösungen

Der Parklift 422 ist als Standardlösung eine Komfortanlage, weil beide Stellplätze waagrecht befahrbar und somit, vor allem für Frauen, besonders benutzerfreundlich sind. Er bietet in seinen Komfortlösungen mit größeren Plattformabständen von 1,68 m (Parklift 422-185/180) oder (bei Parklift 422-200/195) sogar mit 1,83 m Plattformabstand ganz entscheidende Vorteile gegenüber anderen Modellen.

Mit einer Höhe von 168 cm Plattformabstand können alle Pkw oder Kombifahrzeuge mit Dachständeraufbau oder

Skiträgern parken. Dies ist vor allem in Feriengemeinden oder in Hotelanlagen wichtig, wo mit wechselnden Benutzern gerechnet werden muß.

Der Parklift 422-200/195 bietet darüber hinaus die Möglichkeit, Kompaktfahrzeuge und geländegängige Nutzfahrzeuge bis zu einer Gesamthöhe von 1,80 m abzustellen. Mechanische Parksysteme bieten diesen Vorteil in der Regel nicht oder nur selten.

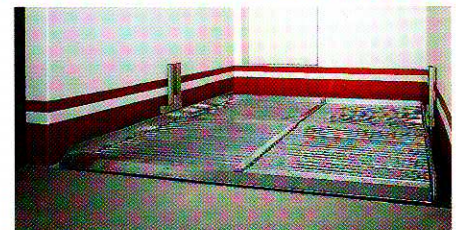
Der Parklift 422 kann je Stellplatz bis maximal 2 Tonnen (maximale Radlast 500 kg) belastet werden. Dies gilt sowohl für Einzelanlagen (2 Pkw übereinander) als auch für Doppelanlagen (2 x 2 Pkw neben- und übereinander).

Für große Reiselimosinen (Mercedes Benz S-Klasse ab Baujahr 1991, BMW 7er-Reihe in Langausführung, Jaguar, Porsche 928 S und andere) sowie überbreite und überschwere Fahrzeuge stehen Einzelanlagen mit effektiven Breiten von 2,50 m, 2,60 m und 2,70 m zur Verfügung, die für Überlasten bis 2,3 Tonnen ausgelegt sind.

Wir möchten an dieser Stelle noch einmal deutlich darauf hinweisen, daß die nach der Garagenverordnung geforderten Stellplatzmaße von 2,30 m x 5,00 m nur Mindestgrößen sind und nichts darüber aussagen, ob und wie komfortabel der Fahrer aus seinem Auto herauskommt.



So sieht die Grundkonstruktion für 4 PKW ohne Fahrbleche aus. Die tragenden Seitengewangen sind aus feuerverzinktem Blech nach DIN 17162, NA 275 g/qm, die Traversen sind stückverzinkt nach DIN 50976.



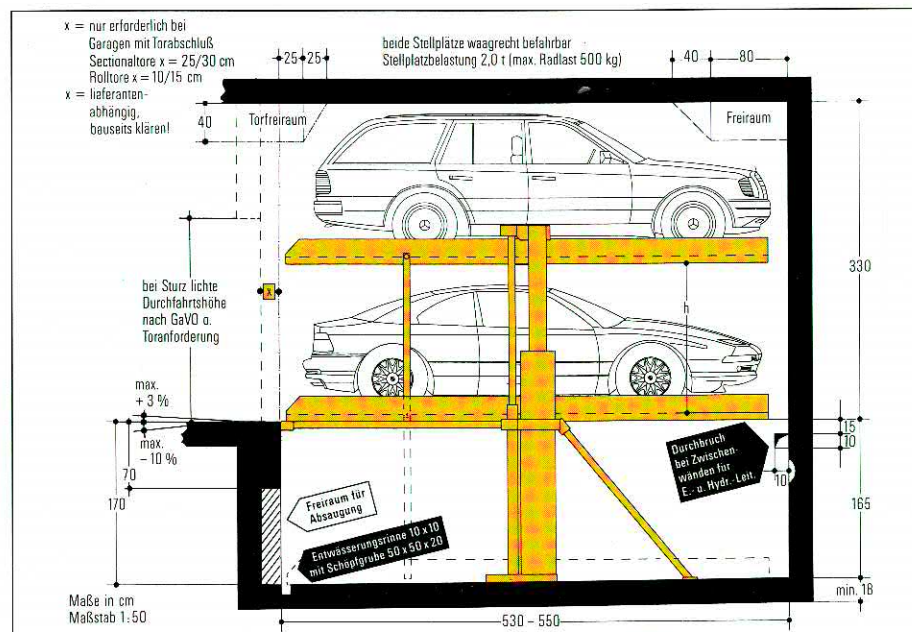
Der fertig montierte Parklift 422 D. In abgelenkter Stellung (unten) läßt er sich wie herkömmliche Stellplätze waagrecht befahren.

Laut der technischen Dokumentation verschiedener Kfz-Hersteller, so z. B. Mercedes Benz, würde vom Außenspiegel rechts bis zur komplett geöffneten Fahrtür sogar ein Raum von 3,02 m erforderlich sein. Umgebungsräume sind dabei noch gar nicht berücksichtigt, was wiederum zeigt, wie wichtig es ist, Parkplatzlösungen den Umgebungsbedingungen bzw. der Architektur des Bauobjektes anzupassen.

### Oberflächenschutz

Für jedes Produktteil wurden aufgrund langjähriger Erfahrung mit unseren Parksystemen verbesserte Korrosionsschutzmaßnahmen getroffen, um überall dort die Qualität zu steigern, wo es für den Nutzer von Bedeutung ist.

So werden die Hydraulikleitungen nicht mehr auf dem Boden verlegt, sondern im oberen Grubenbereich,





Um den roten PKW (Bild 1) auf der unteren rechten Plattform einzuparken, wird der Parklift angehoben (Bild 2). Das Parken von großen, schweren Reiselimousinen ist auf einer Sonderversion der Einzelanlage möglich. Lichte Plattformbreiten von 2,70 m in Verbindung mit einer höheren Stellplatzbelastung von 2,3t sind vorgesehen.

also außerhalb von gefährdeten Zonen, aggressiven Luftbestandteilen, Salzen und Oxiden. Die Hydraulikleitungen sind mit einem galvanischen Schutz ausgestattet. Der Hydraulikzylinderanschluß befindet sich oben am Zylinder. Ein wesentlicher Nebeneffekt dieser Maßnahme ist der deutlich verbesserte Wartungszugang, was wiederum die Gefahr reduziert, daß bei Überprüfung der Hydraulik Personen oder die Umwelt zu Schaden kommen.

Alle tragenden Plattform-Elemente sind aus feuerverzinktem Stahlblech (nach DIN 17162, NA 275 g/qm) sowie – bei Doppelanlagen für 4 Fahrzeuge – stückverzinkten Haupttraversen (nach DIN 50976) hergestellt. Alu-Zink-Bleche, ein besonders hochwertiges, verzinktes Material aus Schweden (mit NA 275 g/qm) überdecken die Traversen und bilden die befahrbaren Plattformoberflächen. Gegen einen geringen Mehrpreis können die Fahrbleche auch stückverzinkt nach DIN 50976 geliefert werden (vgl. Zubehörliste, 2.1).

Die Torsionsrohre, ebenso die Ständer, die Hubschlitten und Abstreibungen, Hydraulikzylinder und Aufhängungen sind sandgestrahlt oder aus entzundertem Rohr bzw. Stahlblech gefertigt, dann mit Zinkstaub-Farbe (auf Polyurethanbasis, 60my Dicke) und anschließend mit 60my Trockenfilmdicke deckbeschichtet (auf einer eisenglimmerhaltigen Polyurethanbasis, braunrot, dem Farbton RAL 3011 entsprechend). Auf Wunsch kann der Bauherr – unter Beachtung der allgemeinen Regeln der Vorbehandlung und Anstrichtechnik – einen dritten Anstrich veranlassen. Pro Einzelanlage sind es ca. 2,5 qm Anstrichfläche, pro Doppelanlage ca. 3,5 qm; bei einem Hydraulikaggregat mittlerer Größe ca. 1,5 qm.

Der kompakte Ständer wird auf dem Boden mit Schwerlast-Spreizdübeln befestigt und zusätzlich über eine Querstrebe zum Boden wie zur Grubenkante stabilisiert. Bei Anlagen, die zwischen Wänden montiert werden, wird der Ständer direkt an der Wand befestigt.

Die Systeme Parklift 422 werden im wesentlichen aus geschraubten Blechelementen zusammengebaut. Schweißkonstruktionen und somit geschlossene, schwer zugängliche Bauelemente werden nach Möglichkeit vermieden.

Dort, wo Schweißkonstruktionen unumgänglich waren und für die Tragfähigkeit notwendig sind, werden überwiegend stückverzinnte Oberflächentechniken – etwa bei Haupttraversen – eingesetzt.

#### Maßnahmen gegen Körperschallübertragung

Zahlreiche Untersuchungen haben den Nachweis erbracht, daß die von uns gemäß Zubehör- und Zusatzteilleiste angebotenen Maßnahmen zur Reduzierung von Körperschallübertragung die DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) erfüllen – in Verbindung mit Maßnahmen, die den Baukörper gemäß DIN 4009 betreffen. Das heißt: das Schalldämm-Maß [R/W] zwischen Tiefgaragen und darüberliegenden Aufenthaltsräumen muß mindestens 57 dB betragen.

Die Anlagen werden bei körperschallintegrierten Zusatzleistungen komplett körperschallentkoppelt an Ständer und Abstreibungen montiert. Im übrigen haben viele Untersuchungen gezeigt, daß Fahrzeuggeräusche (Starten, Abrollgeräusche der Reifen, Zuerwerfen der Türen u.a.) höhere Schallpegel verursachen als das Auf- und Absenken oder Befahren der Plattformen. Gummimatten auf den Plattformen (Zubehörpreisliste, Pos. 1,2) sind nur für die Luftschallreduzierung von Bedeutung, besonders bei oberirdischen Anlagen, die noch an das Gebäude angefügt werden.

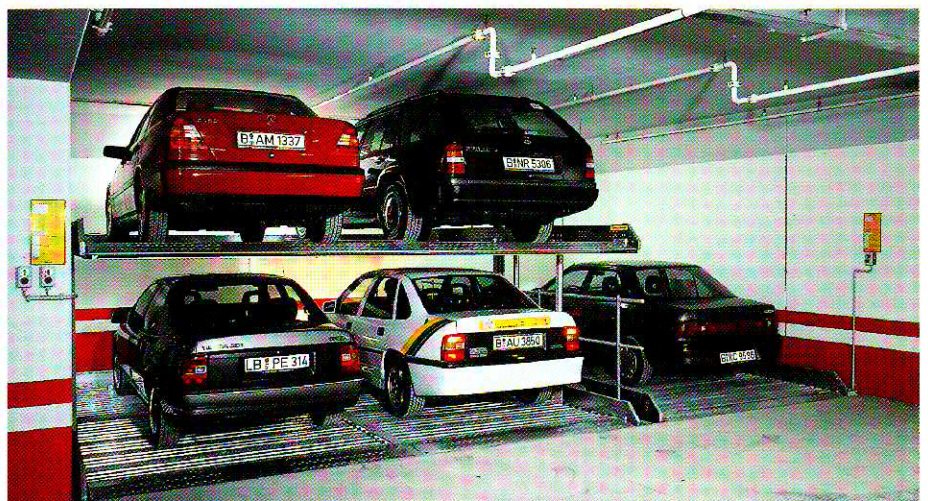
#### Grubenbreiten

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

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

Dies ergibt die effektive Außenbreite der Anlagen. Für die Einbaubreite empfehlen wir eine zusätzliche Toleranz nach VOB, Teil C, DIN 18330/18331 zu berücksichtigen, mindestens

(Fortsetzung auf Seite 9)



Links der Parklift 422 D in angehobener, rechts der Parklift 422 E in abgesenkter Stellung

## 5. Europäischer Parkhauskongreß in Berlin

# Auto und Stadt

## Ein Gewerbe denkt um und macht für die Zukunft mobil

»Parking keeps the city moving«. Unter diesem Motto fand im Oktober letzten Jahres der 5. Kongreß des Verbandes Europäischer Parkhausbetreiber in Berlin statt. Gemeinsam mit Verkehrsexperten, Stadtplanern und Vertretern der Automobilindustrie suchten Parkhausbetreiber aus 22 Ländern nach neuen Wegen aus dem innerstädtischen Verkehrsstau.

Das Hauptproblem im Stadtverkehr ist der Parksuchverkehr, der in Spitzenzeiten 70 Prozent ausmacht. Deshalb ist das Management des ruhenden Verkehrs, so EPA-Präsident Eduard J. M. Vleugels, eines der wichtigsten Steuerungsmittel für die Lenkung der innerstädtischen Verkehrsströme. Ziel der Bemühungen, so formulierte es der deutsche Verbandspräsident Peter Rienäcker, müsse ein integriertes städtisches Verkehrskonzept in aktiver Zusammenarbeit mit allen städtischen Verkehrsträgern sein, damit Auto, Umwelt und Lebensqualität auf einen »Überlebensnenner« gebracht werden können.

Sieben Verkehrsexperten aus ganz Europa berichteten über ihre Erfahrungen und den Stand der Planung. Wie unterschiedlich die Städte auch sein mögen, die Rezepte gleichen sich: Die Einführung intelligenter

für den Einkaufs-, Wirtschafts- und Besucherverkehr.

### Pendler raus aus der Stadt

Zur Minderung des Berufspendlerverkehrs kam aus Frankfurt der Vorschlag, bei Neuplanungen die Firmenparkplätze in Zukunft um bis zu 90% zu reduzieren – so der Frankfurter Stadtrat Dr. Wentz. Oder aber Autofahrer, die im Stadtstau stehen – so der Vorschlag von Brian Oldridge, Verkehrsdirektor von Cambridge – mit einer Gebühr zu belegen, um einen Anreiz zum Umdenken und Umsteigen auf alternative Verkehrsmittel zu schaffen.

### Autofreie Innenstadt

Von dem Städteplaner Prof. Bernhard Winkler aus München, bekannt als »Zauberer von Bologna (s. PARKLÜCKE 6/91) kam folgender Lösungsansatz: Parkhäuser, wie moderne

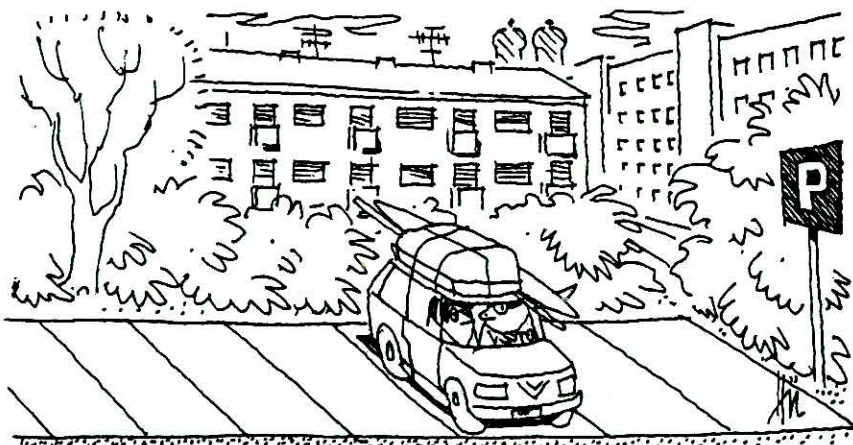
fahrer stellen ihre Wagen in riesigen Parkhäusern und auf P+R-Parkplätzen am Stadtrand ab und steigen auf Busse und Bahnen um.

Die Technik in diesen Parkhäusern soll ebenso fortschrittlich sein: Die Autos werden auf hydraulischen Bühnen ein- und wieder ausgeliefert, wie in einem Industrielager. Das ganze System funktioniert aber nur dann, wenn es mit einem Leitsystem verbunden ist, das anzeigt, wer an welcher Stelle einen Stellplatz findet.

### »Park and Bike« in Münster

**Münster, im Juli 1993** – Die Stadt Münster hat als erste deutsche Stadt seit Montag eine »Park and Bike«-Station. Motorisierte Touristen und umweltfreundliche Berufspendler können am Autobahnkreuz Münster-Süd ihr Auto stehen lassen und nicht nur auf den öffentlichen Nahverkehr, sondern auch auf das Fahrrad umsteigen. Leihräder stehen bereit. Pendler können sich aber auch für 20 Mark im Monat eine der 32 abschließbaren Garagen für das eigene Rad mieten oder einen der 42 überdachten Abstellplätze nutzen. Das umweltfreundliche Modellprojekt der Stadt Münster hat insgesamt 2,2 Millionen Mark gekostet. (Aus »Süddeutsche Zeitung«)

### München im August



„Schad, daß ma ausgerechnet jetzt wegfaahr...“

Zeichnung: Ernst Hürlimann (aus: Südd. Ztg.)

Parkleitsysteme hin zum hochmodernen Verkehrsleitsystem, consequentes Parkraum-Management, Plaketten für Anwohner, Vergrößerung des P+R-Angebotes, Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und Förderung des Fahrradverkehrs sind Lösungsansätze. Dabei muß die Stadt als urbanes Zentrum weiterhin mit dem Auto erreichbar sein, zumindest

Stadtteile rund um den Innenstadtring gruppiert, fangen den Einkaufs- und Besucherverkehr auf. Der Durchgangsverkehr wird aus den Zentren verbannt, nur noch Wirtschafts- sowie Anliegerverkehr dürfen passieren – und nur noch für diese Gruppen wird es in der City Parkraum geben, der Rest wird Fußgängern und Radlern zurückgegeben, die anderen Auto-

Nur so lasse sich Suchverkehr vermeiden. Deshalb muß großflächig geplant und gut kontrolliert werden. In Bologna ist diese Vision schon Wirklichkeit. Dort kann die Innenstadt nur noch von Anliegern und Wirtschaftsverkehr befahren werden. Die Anzahl der Fahrzeuge, die einen Passierschein erhalten, wurde genau errechnet. Dort wie anderswo erwies sich die Sorge der Geschäftsinhaber, Kunden könnten wegbleiben, als unbegründet.

### Düstere Zukunft?

Winkler beschwor als drohende Alternative das Bild einer Raumkapselfeld auf den Straßen unserer Städte herauf, in der das Auto im Stau auch als Arbeitsplatz immer komfortabler wird, ausgerüstet mit Klimaanlage, Telefon, TV und PC, während unsere Städte durch Autoabgase und Lärm immer unwirtlicher werden. »Vor einer solchen Entwicklung habe ich Angst«, bekannte Winkler.




Dieses Bild ist nicht so futuristisch wie es scheint: Jeder achte Golf verläßt das Werk schon mit einer Klimaanlage, mit CD-Player und Ledersitzen, zunehmend wird hochrangiger Komfort verlangt. Schon 1995 will VW einen staugerechten Wagen herausbringen, der den Motor automatisch ab- und wieder einschaltet, wenn's weitergeht. VW-Vorstandsmitglied Ulrich Steger bestätigte die Ängste des Münchner TU-Profes-

„PARKHAUS aktuell“ ist der Titel der Zeitschrift des Bundesverbandes der Park- und Garagenhäuser e.V. und erscheint sechsmal jährlich in einer Auflage von 1.000 Exemplaren. Das Pendant in englischer Sprache wird, allerdings mit größerem Seitenumfang, dreimal jährlich in einer Auflage von 3.000 Exemplaren herausgebracht. Titel: „PARKING TREND“. Beide Verbandsorgane erscheinen in 50667 Köln, Richartzstraße 10, Telefon (02 21) 93 18 13-21.

sors: „Wir können diese Nachfrage nicht ignorieren“. Fazit: Der Auto-Boom ist ungebrochen, selbst wenn sich inzwischen auch in der Automobilindustrie die Einsicht durchsetzt, daß Mobilität nicht mehr allein Sache des Autos sein kann, sondern – so formulierte es Ulrich Steger – „verschiedene Verkehrsmittel umfassen muß, abgestimmt auf die jeweiligen Bedürfnisse einer Stadt und klar geregelt durch ein modernes Verkehrsmanagement“.

### Ausweg „Grüne Welle“

Um die Attraktivität des Öffentlichen Personenverkehrs gegenüber dem Auto zu steigern, ist es auf jeden Fall notwendig, daß der ÖPNV ausgebaut wird und billig ist, sodaß er im immer besser werdenden Preis-Leistungsverhältnis als Gewinner abschneidet. Die »Grüne Welle« für Busse und Bahnen soll nach Meinung des ehemaligen Bundesverkehrsministers Krause dazu beitragen, daß Busse und Bahnen pünktlicher und schneller sind als das Auto und somit eine verlockende Alternative darstellen. Öffentliche Verkehrsmittel müssen individuelleren Service bieten, Autos müssen kollektiver genutzt werden.

Egal, welcher Schwerpunkt in der Stadtplanung bei der Verkehrsregulierung gesetzt wird, Endziel wird immer sein, den Individualverkehr in den Zentren zu beschränken. Das bedeutet gleichzeitig: großflächig reservierte Parkzonen für Anlieger- und Wirtschaftsverkehr und das Vertreiben von Pendlern aus der Stadt. Nur so wird es langfristig gelingen, die Lebensqualität der Städte zu erhalten und zu verbessern. 

## Wöhr Parklift 422: Der »Komfortable Wöhr«

(Fortsetzung von Seite 7)

jedoch 4 cm, sodaß sich über unsere Maße (Plattformbreite + 30 cm = Konstruktionsbreite) eine Einbaubreite mit zusätzlich 4 bis 5 cm ergibt.

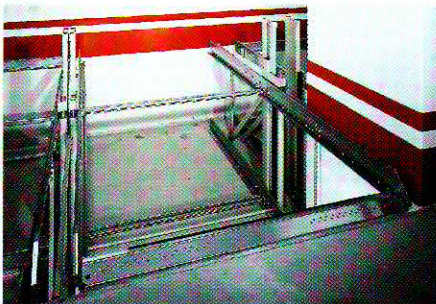
Für D-Anlagen mit 4 Pkw stehen oben wie unten Plattformen zur Verfügung, die sowohl gleichbreit als auch komplett überfahrbar sind – ohne ein-



Die montierten Ständer mit den Zahnstangen, die für den Gleichlauf der Hydraulikzylinder und für eine gleichmäßige Hub- und Senkbewegung sorgen. Die Sonderfarbe Steingrau (RAL 7032), die bei diesem Projekt verwendet wurde, sorgt in Verbindung mit den weißen Wänden und Decken für freundliche Helligkeit in der Tiefgarage.

schränkende Bauelemente in der Mitte. Deshalb kann auf der Plattform rangiert und jede Tür weit geöffnet werden.

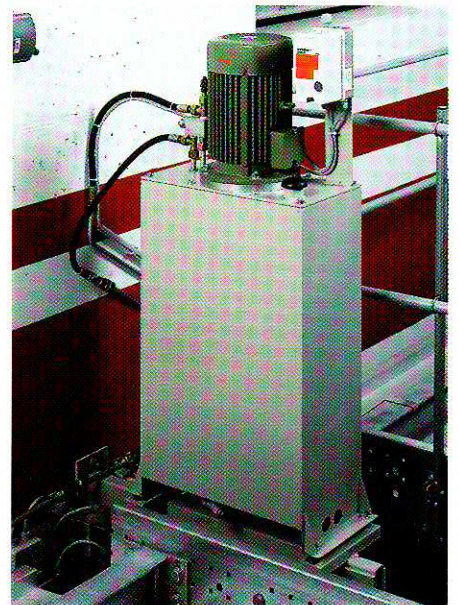
Damit sich die Türen über die Plattformkante hinaus öffnen lassen, sind



Grundkonstruktion 422 E ohne Fahrbleche die Geländer im Ausstiegsbereich benutzerfreundlich ausgerundet. Die D-Anlagen sind mittig erhöht, der Wasserablauf ist seitlich zu den Seitenwänden gewährleistet. Gleichzeitig wird gemäß der Mustergaragenverordnung eine optische Trennung der Stellplätze erzielt.

### Hydraulikaggregat und Bedienung


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

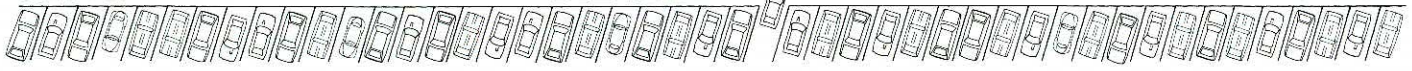


Das Hydraulikaggregat 4,0kW mit Tank, körperschallentkoppelt gelagert. Hochdruckschläuche unterbrechen die Schwingungen des Ölflusses. Das verwendete Hydrauliköl ist biologisch abbaubar und entspricht der Wassergefährdungsklasse 0. Im Bild unten links ist die Steuereinheit mit den Magnetventilen erkennbar.

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

Insgesamt gesehen bietet der Parklift 422 durch die erläuterten Verbesserungen eine hervorragende Lösung für Bauherren und Architekten, die ein preiswertes, aber komfortables Parksystem suchen.

Dieses System zum unabhängigen Parken auf waagrecht befahrbaren Plattformen übereinander eignet sich besonders zum Einbau in Anlagen, die zu Komfortwohnungen, Büro- und Verwaltungsgebäuden, Hotels, Supermärkten und Einkaufszentren gehören. 



Rasanter wirtschaftlicher Aufschwung führt zu Verkehrschaos

# Bangkok verlangt schnelle Lösungen

Hochbahnverkehrssystem und Metro 2000 als Verkehrskonzepte für die 8-Millionen-Stadt

In fast allen großen Metropolen der Welt ist das Problem das gleiche: die vorhandenen Straßen sind zu schmal, um den explosionsartig angeschwollenen Verkehr noch erfassen zu können. In den meisten Städten verlagerte man deshalb die Personenbeförderung in den Untergrund. Heutige Stadtplaner bemühen sich auch, den Autoverkehr aus den Zentren auszusperrn. Ein dritter Lösungsansatz liegt in der Luft: Man führt die Verkehrswege über die Häuser und Stadtflächen hinweg. In Bangkok könnten alle drei Lösungen kombiniert verwirklicht werden.

Bangkoks Verkehr bricht derzeit zusammen, doch für die Zukunft sind zwei schnelle Verkehrswege geplant, mit denen die Mobilität der Acht-Millionen-Stadt wieder sichergestellt werden soll: das Hochbahnsystem B.E.T.S. und die Metro 2000, zwei Konzepte, die nur auf den ersten Blick miteinander konkurrieren, sich tatsächlich aber ergänzen werden.

der SRT, der Staatliche Eisenbahn von Thailand, ungehindert durch Kreuzungen, täglich mehr als drei Millionen Menschen in und aus der Stadt transportieren. Damit dieses öffentliche Verkehrsmittel als erste Alternative zum Individualverkehr von allen Bevölkerungsschichten angenommen wird, soll es komfortabel und preiswert sein.

In den vollklimatisierten Zügen, die in Spitzenzeiten im 2-Minuten-Takt verkehren werden, soll der Fahrpreis unter 1 Baht (ca. 8 Pfennig) pro Kilometer liegen.

Fußgängerbrücken, ein Zufahrtsstraßensystem, Bus- und

Ergänzend zu diesem Hochbahnverkehrssystem unterbreitete ein Konsortium der 5 deutschen Bau-firmen

- Philipp Holzmann AG
- Wayss & Freytag AG
- Dyckerhoff & Widmann AG
- Hochtief AG
- Bauer Spezialtiefbau GmbH

in Verbindung mit einer führenden thailändischen Bau- und Architekturberatungsgesellschaft das Untergrundbahnkonzept „Metro 2000“.

Bisher scheiterte der Bau einer U-Bahn in Bangkok an dem weichen, mit Wasser angereichertem Untergrund und an den vielen Kanälen. Erst die Hydroschildtechnologie – eine in Deutschland entwickelte Alternative zur offenen Bauweise – macht es möglich, die Wasserstraßen Bangkoks in 25 Metern Tiefe problemlos zu unterqueren. Dabei frißt sich ein massiver Bohrkopf wie ein Maulwurf pro Tag etwa 18 Meter weit durch den Untergrund, wobei gleichzeitig eine wasserdichte Verkleidung aus vorgegossenen Stahlbetonsegmenten eingesetzt wird. Der bei der Bohrung entstehende Flüssigkeits-



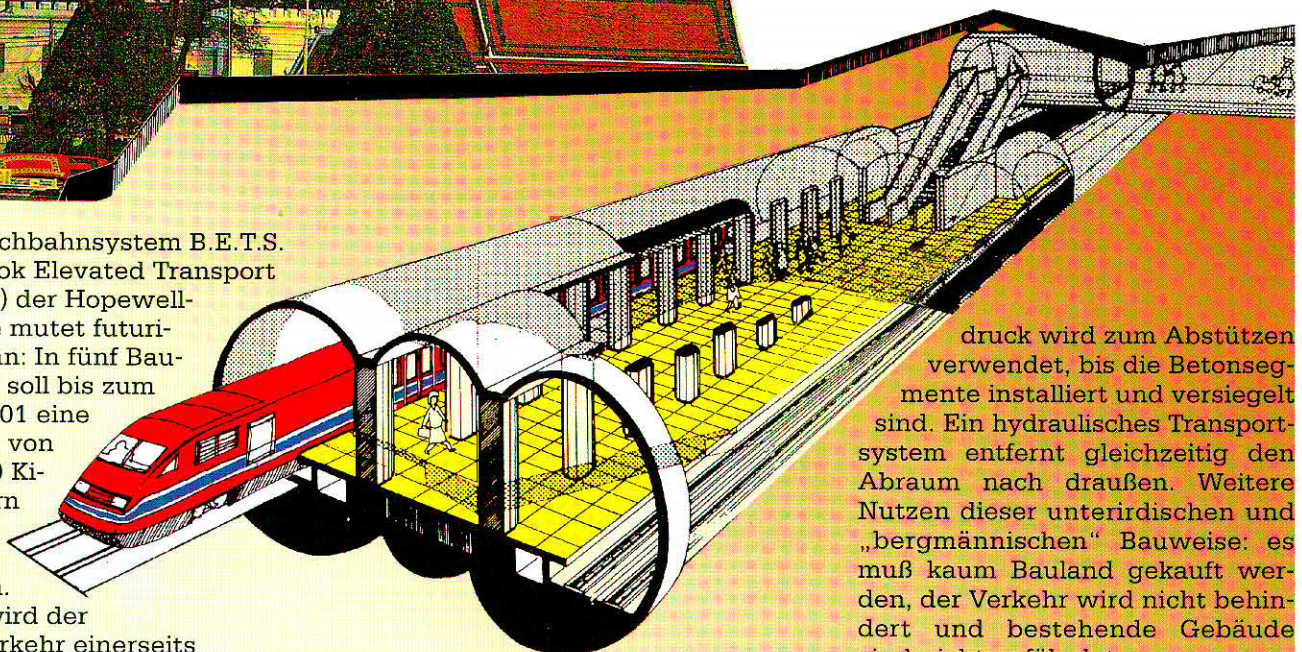
Das Hochbahnsystem B.E.T.S. (Bangkok Elevated Transport System) der Hopewell-Gruppe mutet futuristisch an: In fünf Bau-phasen soll bis zum Jahr 2001 eine Strecke von rund 60 Kilometern überbrückt werden.

Dann wird der Autoverkehr einerseits auf einer Mautstraße mit 3 Fahrspuren in jeder Richtung durch Thailands Hauptstadt brausen, während andererseits auf drei Ebenen die Hochbahn und die Züge

Taxihaltstellen mit Parkplätzen sollen das Umsteigen vom eigenen Auto so leicht wie möglich machen.

druck wird zum Abstützen verwendet, bis die Betonsegmente installiert und versiegelt sind. Ein hydraulisches Transportsystem entfernt gleichzeitig den Abraum nach draußen. Weitere Nutzen dieser unterirdischen und „bergmännischen“ Bauweise: es muß kaum Bauland gekauft werden, der Verkehr wird nicht behindert und bestehende Gebäude sind nicht gefährdet.

Dies, und der Vorteil, an verschiedenen Baustellen zugleich arbeiten zu können, führt zu einer enormen Ersparnis an Planungszeit und





Ein Ort der Begegnung  
und des Austauschs

# Das Foyer des Berliner Funkturms

Während Sie diese Zeilen lesen, ist möglicherweise die Entscheidung, welche Stadt die *Olympiade 2000* ausrichten wird, schon gefallen.

Berlin hat sich – gegen den Widerstand weiter Kreise der Bevölkerung – um dieses Jahrtausendereignis beworben und auf Anregung des Regierenden Bürgermeisters Eberhard Diepgen im September 1991 den »Förderkreis Olympia Berlin 2000 e.V.« gegründet, einen Zusammenschluß Berliner Bürger und führender Repräsentanten der Berliner Wirtschaft, der Industrie, Banken und Versicherungen, mittelständischer Unternehmen, des Handels und des Gewerbes. Auch Wöhr gehört diesem Förderkreis an.

Fortsetzung von Seite 10


Geldmitteln. Die Hydroschild-Technologie wurde bereits bei U-Bahnprojekten in Antwerpen, Moskau, Lille, Berlin und Rom erfolgreich eingesetzt.

Neben dem verkehrstechnischen und ökonomischen Nutzen der unterirdischen Personenbeförderung bringt der U-Bahn-Bau außerdem die willkommene Gelegenheit, die längst fällige Erneuerung der Versorgungsleitungen für Wasser, Elektrizität und Kommunikation vorzunehmen, die parallel zu den Bauarbeiten in den Untergrund verlegt werden.

In der geplanten Kombination von Hochbahn und U-Bahn, gekoppelt mit einer vollkommenen Neustrukturierung der Innenstadt- und Zubringer-Verkehrswege, liegt die Größe des Projekts: Es wird kein Stückwerk sein, das nur notdürftig die bestehenden Probleme erträglich macht, sondern das Verkehrsproblem Bangkoks wird bis weit in das nächste Jahrhundert hinein gelöst. Vergleichbare europäische Problemlösungen dieser Art stehen zumeist nur auf dem Papier,

Zentrum der Initiative ist der Fernsehturm am Alexanderplatz mit seinem Eingangsfoyer, das jedes Jahr von fast anderthalb Millionen Besuchern auf ihrem Weg zu den Fahrstühlen durchquert wird und das deshalb zu einer idealen Begegnungsstätte für wechselnde Aktivitäten geworden ist.

Natürlich macht man sich Gedanken darüber, wie diese Räumlichkeiten genutzt werden, wenn sie im September ihre Aufgabe, die Bemühungen Berlins um die Selbstdarstellung als Austragungsort der Olympiade 2000 zu dokumentieren, erfüllt haben. Durch den Ausbau des Foyers wurden Nutzungsmöglichkeiten geschaffen, die von der einfachen Exposition über Audio-Installationen und Multimedia-Shows bis hin zur Video-Performance reichen.

während sie hier Wirklichkeit werden. So will Thailand noch in diesem Jahrtausend das größte Bauvorhaben in der Geschichte des Landes verwirklichen und ein Verkehrskonzept schaffen, das mit der weiteren Entwicklung seiner Hauptstadt mitwachsen kann. 

## Die Kunst des Parkens

*Zwei international berühmte Diebe hatten einen Kunstraub in Londons National Gallery von langer Hand vorbereitet. Es gelang ihnen, ein Van-Gogh-Gemälde zu entwenden, ohne die Alarmanlage auszulösen. Als sie allerdings ihr Auto erreichten, stellten sie fest, daß die Polizei eine Parkkralle angelegt hatte – die Diebe hatten das Fahrzeug im Parkverbot abgestellt. Bei dem Versuch, die Klemme zu entfernen, wurden sie geschnappt. Im Fahrzeug fanden die Polizisten zu ihrer Überraschung das Gemälde, außerdem Waffen und Pläne des Museums. Beide Kunstdiebe werden Haftstrafen von drei und vier Jahren verbüßen.*

## Bau-Fachmesse Leipzig '93

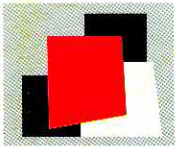
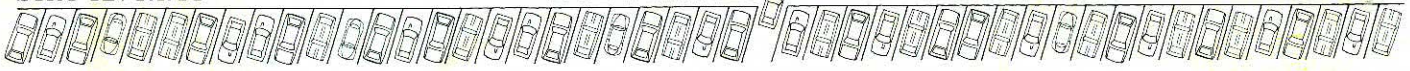
Handelsmittler Richtung  
Osten

Als Messeveranstalter kann die Stadt Leipzig auf eine lange Tradition zurückblicken. Seit der Wiedervereinigung hat sich die Attraktivität dieses Standortes noch gesteigert. Die zentrale Lage und die guten Verkehrsverbindungen machen das neue Messegelände und die Stadt selbst zu einem – auch in der Zukunft – immer interessanter werdenden Anziehungspunkt.

Vom 26. bis 31. Oktober wird nun wieder die Bau-Fachmesse in Leipzig ihre Tore öffnen. Wenn man bedenkt, daß in den neuen Bundesländern der Baubedarf bis zum Jahr 2005 auf 2,4 Billionen Mark geschätzt wird, kann man sich vorstellen, wie es hier in der Baubranche boomen wird. Der Aufwärtstrend der Bauwirtschaft wird hier vor allem durch die fortschreitende Privatisierung, durch Direktinvestitionen westdeutscher Unternehmen, aber auch durch die Neugründung kleiner und mittelständischer Firmen unterstützt, wodurch vor allem der öffentliche Bau und der Wirtschaftsbau weiter expandieren. Hier und auch in den angrenzenden osteuropäischen Staaten ist die Nachfrage nach Bauleistungen, Produkten sowie Planungs- und Betriebs-Know-how sehr groß. Für die Anbieter stellt Leipzig also ein Fenster in den wirtschaftlich erwachenden Osten dar, ist Branchentreffpunkt, Kontaktbörse, Innovationsforum und Impulsgeber für den Strukturwandel, der im Moment dort stattfindet.

Schwerpunktthemen der Ausstellung und des Rahmenprogrammes sind 1993 vor allem die Bauwerkserhaltung, Sanierung und Modernisierung. Sowohl dem privaten als auch dem öffentlichen Bauherrn soll ein Überblick über alle Bereiche der Bauwirtschaft, von der Planung und Finanzierung bis zur Ausführung, gegeben werden.

Wöhr wird hier in Halle 18, Gang A, Stand 18, den Parklift 411 in Originalgröße ausstellen. Per Computersimulation werden die anderen Parksysteme dreidimensional präsentiert und veranschaulicht so das Konzept. Die Besucher, die vielfach aus Polen, der ehemaligen Tschechoslowakei, Ungarn und den GUS-Staaten kommen, werden sich auf diese Weise ein klares Bild über die vielfachen Möglichkeiten der Parkraumgewinnung und -nutzung durch die Wöhr-Parksysteme machen können.



## Nummer Eins der Baufachmessen

### BATIMAT

Vom 9. bis 14. November 1993 findet in Paris der 19e Salon International de la Construction, die Batimat 93 statt. Diese Fachmesse wird erstmals auf einer wesentlich vergrößerten Standfläche von rund 170.000 m<sup>2</sup> gegenüber 115.000 m<sup>2</sup> vom Vorjahr abgehalten. Waren 1991 Aussteller aus 42 Ländern da, so werden dieses Jahr wesentlich mehr hier zu finden sein, schon allein deshalb, weil damals mehr als 500 Unternehmen mit einem Platz auf der Warteliste vorlieb nehmen mußten. Auf dem erweiterten Raum sollen sie alle genügend


Stellfläche finden, zumal sich die Messe nun in zwei große Bereiche teilt: den Bereich Bauwesen und den Bereich Ausstattung, die auch räumlich voneinander abgegrenzt sind.

Wie groß die Batimat ist, läßt sich durch ein Zahlenbeispiel verdeutlichen: Auf der Bau in München im Januar '93 waren 160.000 Fachbesucher, bei der letzten Batimat 633.000 Besucher bei etwa doppelt sovielen Ausstellern.

Die große Menge an Fachbesuchern und die erhöhte Attraktivität

der Messe bietet den Unternehmen, die mit der ungünstigen konjunkturellen Lage zu kämpfen haben, ideale Voraussetzungen, neue Märkte zu erschließen und so die Geschäfte neu zu beleben.

Auch die Otto Wöhr GmbH zeigt einen Teil ihres Programms in anschaulicher Form: Auf dem Stand 64 (in Halle 2, Niveau 1, allée C) wird ein Combilift 541 in Originalgröße mit 3 Stellplätzen zu besichtigen sein. Gleichzeitig wird das System anhand einer Computersimulation auf dem Bildschirm demonstriert.

Per Metro, Bahn und Bus ist das Messegelände bequem zu erreichen und wird, wenn sich die Erwartungen der Veranstalter erfüllen, einen bisher noch nie gezeigten Querschnitt durch alle Sektoren des Bauwesens bieten. 

Bauboom auch in Südostasien:

### Baucon Asia'93

347 Firmen aus 26 Ländern präsentierten sich auf der Baucon Asia 93, die vom 30. März bis 2. April zum zweiten Mal im Singapore World Trade Centre stattfand. Über 8000 Fachleute aus 44 Ländern – mehr als doppelt so viele im Vergleich zur Vorveranstaltung – informierten sich über Baumaterialien und Baumaschinen aus Asien, Europa, Amerika und Australien.

Die enorme Bautätigkeit im asiatisch-pazifischen Raum wird nach Einschätzung von Singapores Minister für Finanzen und Nationale Entwicklung, Dr. Richard Hu, auch in den kommenden Jahren für die Bauindustrie Südasiens wie für Unternehmen aus Europa, USA und Japan ein umfangreiches Betätigungsfeld bieten.



Dr. Richard Hu, Minister for Finance and National Development (2. v. rechts) zu Besuch auf dem Wöhr-Messestand, begleitet von Dr. Tan Swan Beng, Chairman CIDB (Construction Industry Development Board) und Wolfgang Marzin von der MMG, Projektmanager der Baucon Asia.



Auf dem Wöhr-Messestand informierten sich Fachbesucher vor allem aus Singapore, Malaysia, Australien, Indien, Indonesien, Taiwan und Thailand

### IMPRESSUM

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

Mitarbeit ist willkommen.

Alle Angaben ohne Gewähr.

Redaktion: Elke Ernst

Gestaltung: Kreatives Büro Koch, München

Wir senden Ihnen gern alle weiteren Nummern der „Parklücke“ und unsere Prospekte „Die Kunst des Parkens“ und „Wir wissen, wie man Parkraum schafft“, außerdem auf Wunsch auch weiterführende Informationen sowie Planungsunterlagen und ein Kostenangebot, wenn Sie uns Ihr Bauvorhaben mitteilen.

Schreiben Sie bitte an:

OTTO WÖHR GMBH

Postfach 1151, 71288 Frieolzheim

Telefon (07044) 46-0, Telefax 46-149

Telex 7263633 dogad