

DIE PARKLÜCKE

PARKLÜCKE schließt die Lücke im Wissen über modernes Parken und neuzeitliche Parksyste-
me PARKLÜCKE ist ein periodischer Informationsdienst der Otto Wöhr GmbH in D-7259 Frieolzhelm

1/88

Verfehlte Kommunalpolitik

Sterben unsere Innenstädte?

Verkehrsberuhigung in den Stadtzentren heißt auch: Geschäftsberuhigung. Erst bleiben die Autos weg. Dann die Kunden.

„Das Blech muß aus der Innenstadt“, so der Tenor der gegenwärtigen Kommunalpolitik. Parkplatzmangel bringt jedoch die Symbiose Einzelhandel-Innenstadt in Gefahr. Die Geschäftswelt sieht ihre Existenz in der City bedroht, stellt aber fest: „Der Einzelhandel kann ohne die Stadt, die Stadt aber niemals ohne den Einzelhandel überleben.“

Ein vielschichtiges Problem stellt sich, das vor allem in Mittelstädten wie Koblenz, Bielefeld oder Bayreuth den Beteiligten auf den Nägeln brennt. Die beiden Positionen, die sich dabei gegenüberstehen, sollen im folgenden erläutert werden.

Kommunen wollen Verkehrsberuhigung

Das Hauptanliegen der kommunalen Entscheidungsträger besteht zunächst darin, den Individualverkehr, der die Innenstädte überlastet, spürbar zu verringern. Das Stadtbild soll erhalten bleiben, Denkmalschutz spielt dabei eine große Rolle. Hand in Hand mit der Verkehrsberuhigung geht die Umwandlung von Straßen und Parkraum in Grünflächen und Fußgängerzonen. Die Autofahrer sollen auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen und ihr Auto am Stadtrand stehenlassen, Stichwort „Park&Ride“ also, oder sollen Parkhäuser benutzen.

Dies versucht man durch den Abbau oberirdischer Stellplätze zu erreichen, der meist mit einer drastischen Anhebung von Park- und Strafgeldern einhergeht.

Beispiel Köln

Die Stadt Köln hat bereits damit begonnen, neue Parkuhren im Innenstadtbereich aufzustellen, die nur noch Silber schlucken. Eine halbe Stunde kostet jetzt eine Mark, doppelt soviel wie bisher. Dafür verbilligen sich die Gebühren in den Parkhäusern und Tiefgaragen: hier schlagen die ersten zwei Stunden mit dem gleichen Betrag zu Buche.

Einzelhandel beklagt übertriebenen Denkmalschutz

Die Vertreter des Einzelhandels wenden sich nicht grundsätzlich gegen Maßnahmen, die tragbaren Ersatz anbieten, sondern hauptsächlich gegen jene Art von Verkehrsberuhigung, die Parkplätze ersatzlos vernichtet. Beklagt wird in diesem Zusammenhang vor allem falschverstandener Sanierungseifer seitens der Kommunen, der mit dem Rückbau von Parkraum auch die Erreichbarkeit der Geschäftszentren herabsetzt. Neue Urbanität dürfte nicht auf Fußgängerzonen, Verkehrsberuhigung, Beschaulichkeit und Erneuerung historischer Stadtbilder begrenzt werden.

Hauptaussage der Einzelhandelsverbände ist, daß der Handel vom Verkehr lebt und die Vielfältigkeit und Buntheit der Innenstädte im Grunde auf die Vielzahl kleiner Geschäfte zurückzuführen ist.

Was läßt sich unternehmen?

Kunden, Berufspendler, Anwohner und Einzelhändler wollen gleichermaßen zufriedengestellt werden – eine schwierige Konstellation, die eine für alle Beteiligten zufriedenstellende Lösung nicht einfach macht.



Die Kaufmärkte auf der grünen Wiese (Bild oben) sind eindeutig im Vorteil, während in den Innenstädten (Bild Mitte) selbst in den Halteverbotszonen kein Parkplatz zu finden ist. Der Königsplatz in München (unten) durfte bislang als Parkplatz genutzt werden, wurde aber jetzt umgestaltet, wobei alle Flächen für den ruhenden Verkehr beseitigt wurden. Der Bau der hier dringend benötigten Tiefgaragen unterblieb. Nun stehen die Autos überall: auf den Gehwegen, auf dem Mittelstreifen und daneben.

Für die Geschäftswelt ist ein Kompromiß nur vorstellbar, wenn Stellplätze nicht einfach vernichtet werden, sondern Ersatz angeboten wird und zwar Ersatz, der von den Autofahrern akzeptiert wird. Für Klein- und Mittelstädte hieße dies, daß vor allem preiswerte Parkhäuser in unmittelbarer Nähe zum Einzelhandel zur Verfügung stehen sollten.

Chancen durch mechanische Parksyste- me

Als besonders flächen- und raumsparende Möglichkeit zur Ausstattung von Parkgaragen – in erreichbarer Nähe zum Einkaufszentrum – bieten sich mechanische Parksyste-
me an.

Parksafes und Flurparker verursachen keine Lüftungsprobleme und benötigen weder Rampen noch dunkle Fahrgassen.

Sie eignen sich zum Beispiel bei Sanierungsprojekten in City-Bereichen zur Nutzung von Kellerräumen, für die eine Rampe nicht möglich wäre. So werden auch kleinere und dezentrale, aber öffentlich nutzbare Lösungen realisierbar. Die Kunden ziehen in der Einfahrt eine Code-Karte, die an der Ladenkasse bezahlt wird. Damit ist sichergestellt, daß sich die Investition wirksam amortisiert.

Park&Ride für Großstädte

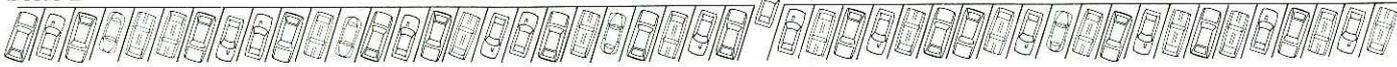
Für Großstädte mit einem gutausgebauten öffentlichen Nahverkehrsnetz bietet sich auch die Park&Ride-Möglichkeit an. Letztere ist besonders wichtig in Hinsicht auf die Berufspendler, die, wenn sie morgens zur Arbeit fahren, noch genügend Parkraum vorfinden, der aber dann den ganzen Tag über belegt ist. Doch die Einzelhändler wünschen sich vor allem auf den ohnehin wenigen Stellplätzen eine große Umschlagshäufigkeit, wenn nötig, auch von ordnungsrechtlichen Maßnahmen unterstützt.

Eine tragbare Lösung muß noch für Anwohner gefunden werden, zum Beispiel öffentlich geförderte Dauerparkplätze in nahegelegenen Parkhäusern.

Kaufmärkte sind ein zusätzliches Problem

Last not least fühlen sich die Geschäftsleute durch allzu strenge Gestaltungsregeln in historischen Bereichen den Einzelhandels-
großmärkten auf der grünen Wiese am Stadtrand gegenüber im Nachteil – hier wäre es sicher auch an der Zeit, seitens der Baubehörden einige Überlegungen bezüglich des architektonischen Erscheinungsbildes von Kaufmärkten zu treffen.

Alles in allem eine komplexe Problematik, die dringend in Angriff genommen werden muß. Das setzt natürlich voraus, daß alle Seiten aufeinander zugehen und bereit sind, sich auf Kompromisse zu verständigen.



Verdoppeltes Stellplatzangebot in einem Karlsruher Wohn- und Geschäftshaus:

Hochstapeln, Tiefstapeln, Verschieben: Der Combilift macht's möglich

Als Planer oder Bauherr sind Sie sicherlich bereits öfter mit dem Problem konfrontiert worden, daß Sie eine geforderte Stellplatzanzahl nicht erfüllen konnten. Die einzige Möglichkeit scheint dann die Ablösung der fehlenden Parkplätze zu sein. Dies ist nicht nur für Bauherr und Architekt unbefriedigend, sondern auch für den Nutzer, der damit längst nicht dem miternächtlichen Drama der 20 Runden um den Wohnblock entkommt, das häufig genug mit einer polizeilichen Verwarnung ein böses Ende findet.

Die Augen vor diesen Fakten zu verschließen ist mit Sicherheit keine Lösung – vor allem dann nicht, wenn es eine wesentliche elegantere gibt, beispielsweise den neuen WÖHR COMBILIFT 543.

Zu bewundern gibt's eine dieser Raumparsparlösungen seit kurzem in Karlsruhe, genauer gesagt, in einem Wohn- und Geschäftshaus in der Amalienstraße. Dort werden die Autos auf bis zu drei Ebenen in einer Tiefgarage verschoben und gestapelt. Durch den neuen Combilift 543 konnte das Stellplatzangebot mehr als verdoppelt werden!

Devise: Optimale Raumausnutzung

Im neuen Combilift 543 werden Fahrzeuge unabhängig voneinander auf drei Decks geparkt, was in der Komfort-Variante eine Gesamthöhe nur 6,05 m erfordert. Die Standard-Ausführung begnügt sich mit 5,20 m, während die Spar-Variante gar mit einer Höhe von 5,00 m auskommt.

Das Raster-System des Combilift

Auf Einfahrtsniveau befindet sich unabhängig von der Gesamtgröße der Anlage immer ein Leerplatz. Durch Verschieben der Wagen in dieser Ebene kann er auf jede Position gebracht werden. Danach liftet bzw. senkt sich das angewählte Fahrzeug in die Einfahrtsebene, und man parkt aus wie gewohnt.

Zauberei? Nein, ein Schlüsselschalter macht's möglich, und zwar innerhalb von 40 Sekunden.

Noch ein paar überzeugende Daten:

Bei älteren Ausführungen dieses Systems betrug die Gesamthöhe noch 8,15 m im Gegensatz zu max. 6,05 m beim neuen Combilift 543. Und mit einer Kopfhöhe von 2,00 m müssen sich wirklich nur noch die Allergrößten bücken. Außerdem können so auch Kleinbusse bis zu einer maximalen Plattformbelastung von zwei Tonnen geparkt werden.

Bei dem Vorgängermodell Parklift 413 brauchte man größere Höhenmaße. Denn oben und unten in der Grube wurde ein Stauraum benötigt, um Pkw auf allen Ebenen unabhängig voneinander aus- und einparken zu können.

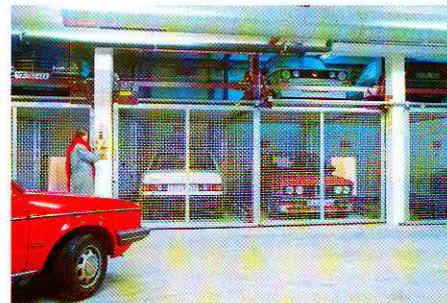
Die Lösung des neuen Combilift 543:

Soll der oben oder unten geparkte Wagen auf Einfahrtsniveau gebracht werden, so schiebt man mittels Schlüsselschalter den in der Einfahrtsebene abgestellten Wagen einfach zur Seite.

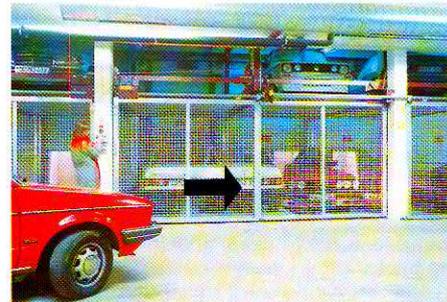
In der Tiefgarage Amalienstraße kommen neben dem Combilift auch Wöhr Parklifte 402 und Doppelstockgaragen 313 E und 313 D zum Einsatz. Insgesamt sind 58 Parkplätze auf einer Fläche, die normalerweise weniger

als die Hälfte der Parkplätze an Raum bietet, geschaffen worden. So konnten in einer Garage verschiedene Wöhr-Systeme einem direkten Vergleich unterzogen werden, wobei sich der Combilift 543 als das Attraktivste erwies: diese Stellplätze waren als erste vermietet.

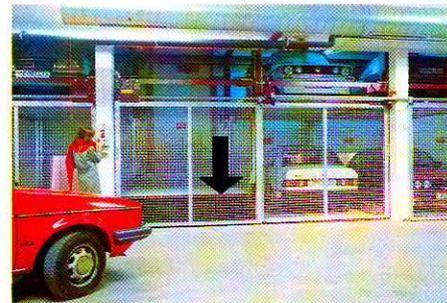
Zumindest die Anwohner der Amalienstraße kreisen nicht jeden Abend um ihren Block. Und für den Bauherrn erwies sich diese Lösung als wirtschaftlicher und nutzbringender, als die üblichen Stellplatzvorgaben bei der Baubehörde abzulösen.



Hier wird der Stellplatz über dem weißen Mercedes angewählt



Die Querverschiebung erfolgt nach rechts im Erdgeschoß

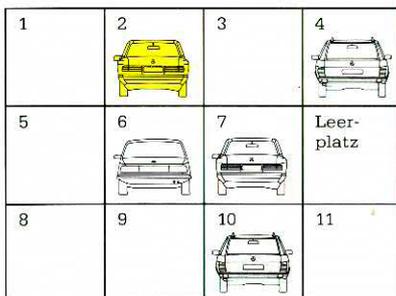


Der angewählte Stellplatz wird abgesenkt

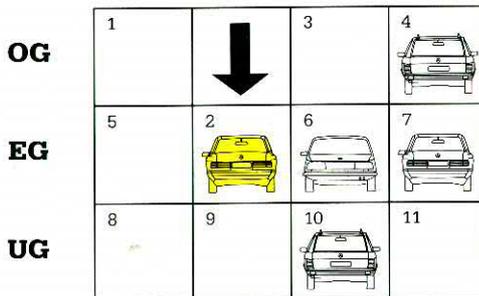


Danach wird das Tor entriegelt. Das Fahrzeug kann einparken

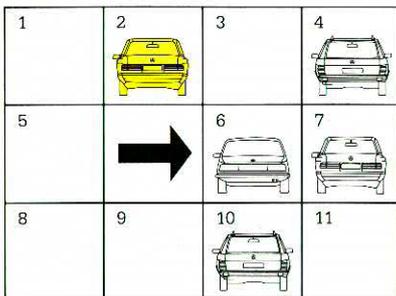
Was kompliziert aussieht, kann so einfach sein. Puzzeln Sie einmal mit!



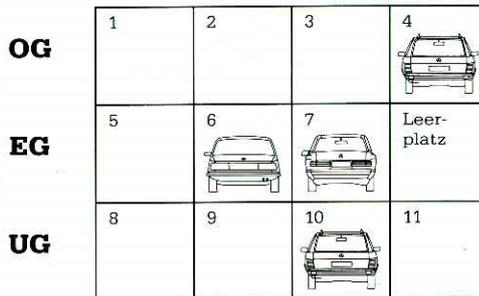
1 Das gelbe Auto auf Stellplatz 2 im Obergeschoß will im Erdgeschoß den Combilift verlassen.



3 Das gelbe Auto senkt sich automatisch herab und befindet sich nun auf der Einfahrtsebene.



2 Die Parkplatten 6 und 7 bewegen sich automatisch nach rechts, sodaß der Stellplatz unter dem gelben Auto leer wird.



4 Die Steuerung öffnet gleichzeitig das Tor. Wenn das gelbe Auto ausgefahren ist, rücken die Stellplätze 6 und 7 in ihre vorherige Position zurück.

In dieser Rubrik wollen wir systematisch alle Aspekte des Parkens ansprechen, des oberirdischen wie des Parkens in Tiefgaragen und Parkhäusern.

In unserer heutigen Folge berichten

wir über Nutzen und Kosten moderner, computergesteuerter Parkleitsysteme, die den Autofahrer quer durch die Stadt in ein Parkhaus führen, das garantiert noch einen Stellplatz frei hat.

KNOW HOW

Zehnmal um den Block und schließlich doch im Halteverbot gelandet – und alles vielleicht nur deshalb, weil man das nächste Parkhaus, das noch freie Stellplätze aufweist, nicht findet. Im Zeitalter der Elektronik könnte sich zumindest dieses Problem bald in Wohlgefallen auflösen, denn in einigen Städten Deutschlands gibt es sie schon: Parkleitsysteme, computergesteuerte Anzeigentafeln, mit deren Hilfe der überforderte Autofahrer auf einen Blick feststellen kann, wo noch ein Plätzchen für ihn frei ist.

2. Parkleitsysteme

Nicht erst seit dem Start der ADAC Aktion ist der Begriff PLS in aller Munde. Von Aachen bis Worms haben mindestens 17 westdeutsche Städte bereits ein dynamisches Parkleitsystem installiert, und Hannover plant die Inbetriebnahme für Anfang 1988. Was verbirgt sich nun hinter diesem Begriff?

Herz des Systems ist ein Computer, der von einer Zentrale aus gesteuert und ständig mit den neuesten Daten über die Auslastung der angeschlossenen Parkhäuser und Parkplätze gefüttert wird.

In Hannover – um ein Beispiel zu nennen – soll der Rechner mit 85 Hinweistafeln, sogenannten dynamischen Wechselwegweisern, gekoppelt sein, die dem Autofahrer den Weg ins nächstgelegene Parkhaus zeigen und ihn auch darüber informieren, ob es frei oder besetzt ist.

Natürlich besteht dabei die Gefahr, daß eine Parkgarage in der Zeit, die der Autofahrer benötigt, um dorthin zu kommen, belegt ist. Doch auch daran wurde gedacht:

Das Signal „Frei“ erscheint nur dann auf der Anzeigentafel, wenn gewährleistet ist, daß man bis zur Ankunft dort auch wirklich noch einen Parkplatz vorfindet. Ist das Haus jedoch zu 98 Prozent ausgelastet, gibt es lediglich für die nächste Umgebung grünes Licht. Außerhalb dieses Radius wird zu einer anderen Parkmöglichkeit umgeleitet, wobei man versucht, keine der vorhandenen Garagen zu bevorzugen oder zu benachteiligen.

Insgesamt 6800 Stellplätze in allen städtischen und privaten Parkhäusern und auf zwei Großparkplätzen können in Hannover so mit Hilfe modernster Technik optimal ausgenutzt werden. Die Anlage läuft im Rahmen des Großstadt-Pilotversuchs „Temex“ der Deutschen Bundespost. Über simple Telefonkabel werden elektronische Signale von den angeschlossenen Parkgaragen und -plätzen über den Zentralcomputer an die dynamischen Wechselwegweiser weitergegeben.

Kostenpunkt des Unternehmens: etwa 1,1 Millionen, vorsichtig geschätzt. Das Land will sich mit 50 Prozent daran beteiligen.

Unübersehbar sind auf alle Fälle die Vorteile:

- die City bleibt attraktiv als Einkaufszentrum, denn selbst an verkehrsstarken Tagen kann sich der Autofahrer schnell orientieren.
- Durch Parkverkehr verstopfte Straßen werden entlastet.
- Statt zugestellten Gehwegen sind Parkhäuser und -plätze optimal ausgelastet.
- Auch an Tagen des vorprogrammierten Chaos besteht die Möglichkeit, den Verkehr zu lenken.

Klar, wenn alles voll ist, kann auch ein Parkleitsystem nicht mehr helfen. Dann heißt's eben: „Ab in die Öffentlichen“. Zu diesem

Zweck wird man bereits am Stadtrand Hinweisschilder installieren, die darauf hinweisen.

Funktionieren kann ein Parkleitsystem aber natürlich nur, wenn es von den Autofahrern auch angenommen wird. Und das wiederum setzt voraus, daß der Parkplatzsuchende rechtzeitig und exakt darüber informiert wird, welche Parkhäuser besetzt sind und wo sich die nächsten freien Parkplätze befinden. Die Grundlage dafür ist eine einwandfreie Datenerfassung und -auswertung sowie die Überwachung der Anzeigen, d.h. die Glaubwürdigkeit des Systems. Mit Sicherheit ist es jedoch ein sinnvoller und von den Kosten her noch tragbarer Versuch, dem drohenden Parkchaos zu begegnen und ein wenig mehr Ordnung in den Innenstädten zu schaffen.



Parkleitsysteme – wie hier in Aachen – verhindern das vor allem an verkaufsoffenen Samstagen vorprogrammierte Chaos und lenken den Strom der parkplatzsuchenden Autofahrer in die richtigen Bahnen. Die Anzeige „FREI/BESETZT“ besteht aus faseroptischen Lichtzeichen und kann sowohl im Nahbereich wie noch aus 100m Entfernung gelesen werden. Über eine Datenfernübertragung wird der Steuerung mitgeteilt, welche Anzeige in welchem Schild an welchem Standort leuchten soll. Parkleitsysteme gibt es u. a. in Baden-Baden, Bielefeld, Dortmund, Ingolstadt, Kaiserslautern, Kiel, Mainz, Osnabrück, Trier, Ulm und in fast allen Landeshauptstädten.

BLICK über die GRENZE

Kein Pardon für Parksünder

In London wird hart durchgegriffen: Ganz egal, um wen es sich handelt, Falschparker werden an die Leine, genauer gesagt, an eine stählerne Radklammer gelegt, den „Denver-Schuh“.

Alle müssen dran glauben: Leichenwagen, Liebespaare, Krankentransporte, ja nicht einmal die Polizei selbst ist mehr sicher vor den Geistern, die sie rief.

Die englische Metropole sieht offenbar nur noch einen Ausweg gegen die täglich 350.000 Parkvergehen in ihren verstopften Straßen: statt Strafzettel einfach radikal festsetzen!

Hetzjagd auf Parksünder

Um die Effizienz zu erhöhen, überließ Scotland Yard die Überwachung zwei Privatfirmen: Die Jäger der „Parking Protection Ltd.“ und der „Highway Maintenance Control“ schlagen gnadenlos zu, bis zu 700mal täglich, Tendenz steigend.

Ihr Eifer ist so groß, daß die Behörden, die die Fälle bearbeiten, mittlerweile bremsen mußten, da sie nicht mehr mithalten können.

Auch berufsmäßige Falschparker trifft es – so wurde zum Beispiel der Fahrer eines rollenden Mittagstisches ungeachtet seiner sozialen Aufgabe an die Krallen gelegt, während er sein Essen auslieferte.

Das Geschäft floriert

Kein Zweifel, daß die Klammeraktionen rentabel sind – zumindest für die Stadt und deren private Polizeihelfer: 12 bis 18 Pfund kostet die Strafe, 25 Pfund das Entklammern, das natürlich erst am nächsten Tag erfolgen kann. Hat man gar das Pech, abgeschleppt zu werden, ist man nochmal mit 17 Pfund dabei, in D-Mark immerhin das Dreifache.

Doch die Geschädigten haben bereits begonnen, sich gegen die amoklaufenden Klammerer zur Wehr zu setzen: ein Geschäftsmann, mit 38-facher Verklammerung nicht schlecht im Rennen, rief zusammen mit Ärzten, Restaurantbesitzern und der Handelskammer des Stadtbezirks Westminster die „Anti Clamp Organisation“ ins Leben.

Unter dem Motto „Krallen killen das Kulturleben“ sammeln sie Unterschriften und gründeten einen Kampffonds gegen die Hetzjagd auf ihre Kunden, Lieferanten und Mitglieder. Auf Unterstützung hofft man im Unterhaus, da dessen Abgeordnete selbst zu den Betroffenen zählen.

Doch auch das Nebengeschäft mit der Parkkralle floriert in geradezu grotesker Weise: Der „Wheel Clamp Recovery Club“, bei dem man mit 25 Pfund Mitglied werden kann, verspricht allen Angeketteten schnelle Hilfe: Anruf genügt, und für acht Pfund plus Polizeistrafe erledigt der Club die Freigabe blockierter Fahrzeuge gleich im Dutzend.

Und sogar die Scherzartikelhersteller ließen sich von der bösen Sache anregen: Letzter Renner in London ist eine täuschend ähnliche Nachbildung aus Plastik, eine Parkkrallenattrappe mit Schlüssel zum Selberöffnen.

Wettbewerb um die schönsten Parkhäuser

Bundesweite ADAC Aktion unterstützt Kommunen

Großer Einsatz des ADAC zur Bekämpfung der Parkplatzmiserie: Zusammen mit den Kommunen wurden jetzt auf der Basis des 12-Punkte-Programmes, das der Club im Mai veröffentlichte, individuelle Lösungen erarbeitet, die zeigen sollen, wie man Parkhäuser attraktiver und sicherer macht. Im Rahmen seiner Aktion „Besser parken“ rief der ADAC zu einem Wettbewerb auf.

Schon längere Zeit ist es kein Geheimnis mehr, daß der Parkplatznot ohne Parkhäuser nicht mehr beizukommen ist. Doch wie macht man sie den potentiellen Benutzern schmackhaft?

Mit der Idee, einen Wettbewerb zu veranstalten, mit dem Parkbauten herausgestellt werden, die sowohl als Bauwerk wie auch in puncto Betriebsabwicklung und Sicherheit verbindlich sind, will der ADAC neue Anregungen bieten.

Ein musterzügliches Bamberger Parkhaus setzt dabei die Maßstäbe:

Nicht nur fügt es sich harmonisch in die Altstadt ein – die Oberfläche wurde in einen Rosengarten verwandelt – auch im Inneren findet der Benutzer eine angenehm untypische Atmosphäre vor. Großzügig geplant, hell, sauber und vor allem sicher präsentiert es sich.

Die weibliche Kundschaft bestätigt das: zwei Drittel der Benutzer sind Frauen! Musikuntermalung und Einkaufswagen tun ein übriges, um die Beliebtheit zu erhöhen. Und last not least beteiligen sich 90 Firmen an den Parkkosten.

Wer bietet mehr, zum Beispiel mehr Parkplätze auf engstem Raum? Im Zuge der Beratung von Kommunen weist der ADAC dabei auf die Chancen, welche mechanische Parksysteme bieten, hin. Schiebepaletten, Parkliftanlagen, Park-Paternoster, auch mechanische Parkhäuser werden zu wichtigen Begriffen im Kampf gegen die Parkmiserie.

Der ADAC wird weiterhin die Parksituation in verschiedenen Städten kritisch durchleuchten, denn immerhin sind derzeit 27,3 Millionen Pkw in unseren Städten und Gemeinden angemeldet und jedes Jahr werden rund 600.000 neue Autos zugelassen. „Und die können“, wie der Vorsitzende des ADAC-Verkehrsausschusses lakonisch bemerkt, „nicht nur fahren, sie brauchen auch Stellplätze.“ Und dieses Problem löst man nicht, indem man die Autos einfach aus den Innenstadtbereichen herausreglementiert.

Mit Hilfe örtlicher Parkverkehrsschauen zusammen mit Experten werden sämtliche Möglichkeiten und Probleme genau abgeklopft. Wichtig ist besonders, ein gemeinsames Vorgehen aller Beteiligten zu fördern. Dazu bietet der ADAC Arbeitsgemeinschaften, Podiumsdiskussionen und Fragebögen an.

Eine dreizehnköpfige Jury – Kommunalvertreter, Architekten, Planer und Parkhausbetreiber – hat nun 124 Bewerber kritisch unter die Lupe genommen, mehr als 300 Pläne und 600 Fotos gesichtet und jetzt 31 Parkhäuser prämiert und mit einer blauen Tafel (Bild oben) ausgestattet.

Ausgehend von dem Gedanken, daß gute Vorbilder ansteckend wirken, kennzeichnen die Schilder Parkhäuser, die sich durch ihre Architektur, ihre Betriebsorganisation (Orientierung, Personal, Gebühren, leichtes Einparken), ihre Sicherheit (Monitorüberwachung, Polizei- und Hundestreifen, Licht) und durch liebevolle Details besonders auszeichnen.

Der Wettbewerb brachte zahlreiche gute Ideen ans Tageslicht: Spielstuben, in denen die einkaufenden Eltern ihre Kinder abgeben können, Schließfächer, freundliche Musik und schmückende Wandmalereien von Kinderhand, verbilligte Parkscheinheftchen mit 10 und 25 Coupons und vieles andere mehr. Der ADAC fand kostenlose Parkhäuser und solche, in denen die erste Stunde gebührenfrei ist. Dennoch sind vorbildliche Parkhäuser immer noch die Ausnahme und schmutzige Irrgärten mit engen, kurvigen Rampen, schmalen Fahrgassen, mangelhaften Hinweisschildern, verschmierten Wänden, kärglicher Überwachung, müden Aufzügen, trüber Dämmerbeleuchtung und hohen Gebühren die Regel. 31 Schwalben machen noch keinen Sommer. Aber die 31 prämierten Beispiele inspirieren vielleicht doch manchen Parkhausbetreiber, darüber nachzudenken, wie man die eine oder andere Verbesserung nachrüsten kann. Deshalb: ein großes Dankeschön dem ADAC für seine Initiative im Namen aller geplagten Autofahrer!



Das sichtbare Ergebnis des ADAC-Wettbewerbs „Das benutzerfreundliche Parkhaus“: 31 vom ADAC prämierte Parkhäuser werden durch solche Tafeln – ähnlich wie die vom ADAC empfohlenen Hotels – kenntlich gemacht.



Wir sehen uns in München

Vom 20. bis 26. Januar 1988 findet in München die internationale Fachmesse für Baustoffe, Bausysteme und Bauerneuerung statt. Diese Messe stellt mit Sicherheit wieder einen wichtigen Orientierungspunkt für alle Partner am Bau dar. Erwartet werden 80% der Entscheidungsträger der Bauwirtschaft, also Architekten, Planer, Fachhändler, Unternehmer, Bauhandwerker sowie leitende Beamte und Angestellte der entsprechenden Behörden.

Die Ausstellung gliedert sich in sechs Bereiche:

Rohbau, Ausbau, Fertig- und Montagebau, Haustechnik und technischer Ausbau, Außenanlagen und Sondereinrichtungen sowie Beratung für Finanzierung, Konstruktionshilfen und Fachzeitschriften.

Die Firma Otto Wöhr GmbH wird in der Halle 9, Stand Nr. 923, ein **Combilift-System mit 5 Stellplätzen** zeigen. Durch optimale Raumausnutzung wird nur die Fläche von drei herkömmlichen Parkplätzen benötigt, wobei der gewohnte Komfort jedoch gewahrt bleibt. Außerdem können verschiedenste Bedienungsmöglichkeiten zum Einsatz kommen – von der Codekarten-Organisation bis zur Fernsteuerung. (Siehe auch unseren Bericht auf Seite 2).

GALERIE DER PARKKROWDIES

Nach dem großen Weihnachts-Einkaufsrummel



Jetzt find'st wenigstens wieder an Parkplatz ..."

Aus: SÜDDEUTSCHE ZEITUNG Zeichnung: Ernst Hürlimann

Problemlösung



Der Betriebsschlosser Ernst Grabstein aus dem niedersächsischen Lüntorf bei Hameln findet für sein zwei Meter kurzes Auto Marke Eigenbau (4,5 PS) selbst in der Innenstadt immer noch irgendwo ein Plätzchen. Notfalls hebt er sein 120 Kilogramm schweres Gefährt per Hand an und schiebt es einfach in die Parklücke.

Foto: dpa

IMPRESSUM

Parklücke erscheint in zwangloser Folge als kostenlose Hauszeitschrift der Firma

OTTO WÖHR GMBH
AUTO-PARKSYSTEME
Postfach 11 52
D-7259 Frielzheim
Telefon (0 70 44) 46-0
Telex 7 263 633 dog a d

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: Sigrid Kunzmann

Gestaltung: Kreatives Büro Koch, München

Wir senden Ihnen gern alle weiteren Nummern von der „Parklücke“ und unseren Prospekt „Die Kunst des Parkens“, auf Wunsch auch weiterführende Informationen sowie Planungsunterlagen und ein Kostenangebot, wenn Sie uns Ihr Bauvorhaben mitteilen.