

DIE PARKLÜCKE

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

7/91



Erhaben glänzen die Kuppeln, Minarette und Türme der Paläste Malaysias im Licht der untergehenden Sonne, doch ist auch hier die Zeit nicht stehengeblieben: in den Städten Südostasiens ist die Parknot heute größer als anderswo in dieser Welt. Doch statt den Individualverkehr in den Zentren völlig auszusperren, sucht man in Malaysia Lösungen mit raumsparenden Parksyste^men. Mehr als tausend Stellplätze hat Wöhr in den Büro-, Verwaltungs- und Finanzgebäuden von Kuala Lumpur, der Hauptstadt Malaysias, bisher installiert. Einen ausführlichen Bericht über Kuala Lumpur und seine Parkprobleme finden Sie auf Seite 2

Sicher kennen Sie L.A.! Und N.Y.! Aber K.L.?

Der kleine Tiger setzt zum Sprung an

Kuala Lumpur, die neue Metropole Südostasiens: Die Nummer 1 unter den Wöhr-Auslandsmärkten

Kaum eine andere Stadt Südostasiens hat sich in den letzten Jahren so dynamisch entwickelt wie Kuala Lumpur, die Hauptstadt Malaysias, von den Einheimischen kurz und liebevoll »KL« genannt. Eine bunte Völkervielfalt, ihre Rassen und Religionen, haben ihre Architektur, ihr Strassenbild geprägt. Reges Wirtschaftswachstum, Ausbau der Infrastruktur, entschlossene Stadtplanung und die forcierte Bautätigkeit der letzten Jahre schufen die Voraussetzungen für eine zeitgemäße Unterbringung der parkenden Fahrzeuge. Unserem Fernostrepräsentanten Mr. K. C. Shum gelang mit seiner Firma Autoparker die erfolgreiche Einführung von Wöhr-Parksystemen – seit 1985 konnten in Kuala Lumpur über 1000 Einheiten installiert werden.

Bangkok, Singapur, Hongkong – wer kennt nicht jene brodelnden Weltstädte Südostasiens? Aber Hand aufs Herz: Wissen Sie, wo Kuala Lumpur liegt? Dieser noch geringe Bekanntheitsgrad ist es, der dem aufstrebenden »kleinen Tiger« Malaysia und seiner Hauptstadt noch Kummer bereitet.

Ursprünglich eine Gründung chinesischer Zinnbergleute, begann etwa Mitte des 19. Jahrhunderts Kuala Lumpurs Aufstieg, als die Zinnpreise boomten. 1896 wurde »KL« die Residenz der damals englischen Kolonie, und 1957, als der Union Jack eingeholt wurde, Hauptstadt der unabhängigen Föderation malaiischer Staaten.

Seither bestimmt das pulsierende Kuala Lumpur mit heute über einer Million Einwohnern, unablässig wachsend, das Tempo der Entwicklung Malaysias und beeindruckt den Besucher durch seine bunte Vielfalt der Völker, Rassen, Religionen, der Bausstile, der Sineseeindrücke: Malaien, Chinesen, Inder, Javanesen, Eurasier und Europäer drängen sich auf den Straßen. Kuala Lumpurs Chinatown, vor 10 Jahren noch ein heruntergekommenes Chinesenviertel, hat sich zum pulsierenden Treffpunkt von Einheimischen und Touristen entwickelt. Dabei gelten die Einwohner chinesischer Abstammung als Motor der wirtschaftlichen Entwicklung. In offenen Werkstätten, kleinen Läden und auf dem Markt handeln sie mit Textilien, Lederwaren, Uhren, Schmuck, mit Radios aller Größen, doch sind auch tropische Früchte, Fisch und Meeresgetier, und westliche Designer-Jeans im Angebot, das durch seine Vielfalt begeistert.

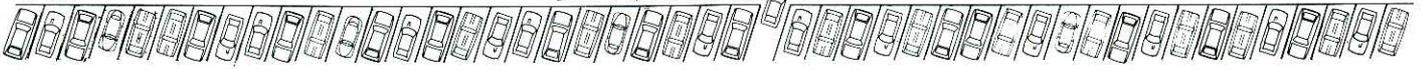
Wie alle Städte in den Tropen erwacht Kuala Lumpur erst richtig bei Nacht, wenn Wahrsager und Medizinmänner Neugierige um sich versammeln. Köstliche Düfte von Satay, ganz frisch zubereite-

ten Meeresfrüchten, und exotischen Gewürzen ziehen durch die Tropennacht, wenn nach Feierabend die Menschen in Kuala Lumpur ihrer Lieblingsbeschäftigung nachgehen: auswärts essen.

Auch Kuala Lumpur leidet unter chaotischen Verkehrsverhältnissen, und zur »rush hour« droht, wie in allen großen Metropolen, der Verkehrsinfarkt. Das Gedränge der Autos unterscheidet sich kaum vom Verkehrschaos anderer Städte, man sieht genauso viele Nobelmarken, BMWs, Volvos, Mercedes-Limousinen, als anderswo, vielleicht mehr japanische Autos wie



Das Amoda Building in Kuala Lumpur



Der Parklift 422 mit 185 Einheiten im Plaza Pengkalan

in Europa und natürlich mehr klappprige Busse, rostende Lastwagen, stinkende Mopeds und ... Fahrräder, Fahrräder, Fahrräder. Und dazwischen immer wieder Rikschas. Die Luftverschmutzung ist so schlimm wie überall, aber hier hat man wenigstens den nahen tropischen Dschungel, den Regenwald, der immer noch, trotz vieler Rodungen, zwei Drittel der Halbinsel bedeckt.



Buntes Markttreiben in der Innenstadt

Beeindruckend ist auch die Silhouette von Kuala Lumpur: die Wolkenkratzer der City ragen hoch in den Himmel, keine überdimensionalen Schuhkartons wie in anderen Städten, sondern phantasiervolle Türme, die sich nach oben verjüngen, abgeschrägte Dächer oder eine schlanke Taille haben. Für viele Firmen gelten die Bürohochhäuser als Visitenkarte, was den hohen architektonischen Anspruch begründet.

Ältere Hochhäuser im arabischen Stil, der Hauptbahnhof mit bronzenem Kuppeldach und Minarette, malerische Regierungsgebäude im Kolonialstil neben buddhistischen und hinduistischen Tempeln oder einer presbyterianischen Kirche sind Zeugen der wechselvollen Geschichte und der Völkervielfalt. Abends in der Dämmerung, wenn der Ruf der Muezzine zum Gebet von den Moscheen der Stadt widerhallt und die Kuppeln und Minarette sich vom tropischen Nachthimmel abheben, erleben wir Kuala Lumpurs Flair, das

so völlig anders ist als die Atmosphäre anderer Städte des fernen Ostens.

Wirtschaftlich sind die Weichen auf Wachstum gestellt. Zinn-Bergwerke, Gummi- und Palmölplantagen waren einst die Stützen des Wohlstands. Heute, erstmals 1989, tragen Industrieerzeugnisse mehr zum Export bei als Rohstoff und Landwirtschaft. Mit den Produkten



Auch in K.L. droht, wie in fast jeder Großstadt, zur Rush-Hour der Verkehrsinfarkt

der elektronischen Spitzentechnologie setzt der »kleine Tiger« zum Sprung an, geräuschlos und ohne großes Aufsehen.

Ausländische Investoren, voran die Japaner, aber auch solche aus Taiwan und Hongkong, tragen erheblich zum Wachstum bei. Von den Einheimischen sind die emsigen und wohlhabenden Chinesen die Aktivsten. Deshalb wurde früher seitens der Regierung jedem

von ihnen ein Malaie als Teilhaber an die Seite gestellt. Dies geschah aus Proporzgründen, um den wirtschaftlich trägeren Malaien den ihrem hohen Bevölkerungsanteil entsprechenden Anteil am Volkvermögen ungeschmälert zu lassen. »In Malaysia«, sagte Mr. K. C. Shum, unser Mann in Kuala Lumpur, »ist der Islam zwar Staatsreligion, doch ist Malaysia kein islamisches Land. Hier herrschen trotz der Rassenvielfalt seit der Unabhängigkeit 1957 stabile politische und wirtschaftliche Verhältnisse«.

Heute möchte MIDA, die staatliche Wirtschaftsentwicklungsbehörde, möglichst viele, auch deutsche Investoren ins Land holen. Dazu entstehen moderne Seehäfen, Flughäfen und Verkehrsverbindungen durch ein gut ausgebautes Highway- und Straßennetz. »Telefonieren Sie mal von Kuala Lumpur nach Friesland«, sagt Mr. Shum zum Ab-

schied, »Sie werden sehen: es ist wesentlich einfacher, als von Deutschland/West nach Deutschland/Ost.«

Während man in Deutschland darangeht, den Individualverkehr aus den Stadtzentren zu verbannen, setzt man hier in Südostasien auf eine sinnvolle Verdichtung der Parkflächen – für alle, die auf das Auto nicht verzichten können.



Traditionelle und moderne Formen prägen die Silhouette von Kuala Lumpur



Der Parklift 313 in der Tiefgarage des Amoda Buildings



Das NLFC-Building mit 38 Einheiten auf Parksystem 411 im 9. Stock

Insgesamt also günstige Voraussetzungen für die Einführung von mechanischen Autoparksystemen. Dynamische Entwicklung und steigender Lebensstandard, die damit verbundene rasche Motorisierung haben KL vor das gleiche Problem gestellt wie alle Großstädte und Verdichtungsräume Europas und Japans: akute Parkraumnot – vor 20 Jahren hier noch kein Thema.

Diese günstigen Voraussetzungen wußte Mr. K. C. Shum, ein

Malaie chinesischer Abstammung, zu nutzen. Als Einheimischer verstand er es, die örtlichen Behörden von den Vorteilen mechanischer Parksysteme zu überzeugen und den Architekten Lösungsmöglichkeiten für ihre Probleme anzubieten.

1983 lernten sich die Herren Shum und Wöhr kennen und schon ein Jahr später wurde das erste Projekt, 155 Einheiten auf quer-verschiebbaren Parkplatten, im Menara Promet in der Jalan Sultan

Ismail, eingebaut. Nach weiteren 6 Monaten wurden nochmals 132 Einheiten des gleichen Typs im Plaza MBF in der Jalan Ampang fertiggestellt. Die Lieferung dieser Systeme erfolgte durch die Eco Parking AG, eine Exportvertriebsgesellschaft, an der die Otto Wöhr GmbH beteiligt war.

Von da an ging es Schlag auf Schlag: Heute ist Mr. Shums Firma Autoparker Engineering SDN BHD mit Wöhr Parksystemen der Marktführer in Malaysia; mehr als 1000 Stellplätze hat Mr. Shum bisher installiert.

Dabei handelt es sich nicht um kleine Einheiten von privaten Auftraggebern, vielmehr werden die Anlagen in Büro, Verwaltungs- und Finanzgebäuden, vor allem in Hochhäusern mit über 20 Stockwerken, installiert. Besonders attraktiv sind diese Aufträge im sogenannten »Goldenen Dreieck«, wie das teuerste Büro- und Finanzviertel Kuala Lumpurs genannt wird.



Das Plaza Pengkalan

Die Parkebenen werden sowohl unterirdisch als Tiefgaragen, wie z.B. im Amoda Building (51 Einheiten auf Parklift 313), aber auch überirdisch installiert. Das bedeutet: die ersten vier bis sechs Geschosse des Hochhauses sind als Parkebenen – mit Blick nach draußen – genutzt, so beispielsweise im Plaza Pengkalan (185 Einheiten auf 422) oder im NLFC-Building (38 Einheiten auf 411), wo die Anlagen im 9. Stockwerk eingebaut sind.

Die einzigen für private Wohnzwecke genutzten mechanischen Parksysteme (168 Einheiten auf 422) befinden sich in den Faber Heights, einer Anlage mit Wohnungen von sehr hohem Standard.



Die private Wohnanlage Faber Heights

Zum Einbau kommen die querverschiebbaren Parkplatten P 501, die es ermöglichen, je nach vorhandener Tiefe, zwei, drei oder mehr Stellplatzreihen besonders platzsparend hintereinander anzuordnen. Außerdem werden Parkliftsysteme (313, 411, 422, 413) verwendet. Ihr Vorteil besteht darin, daß unter bestimmten baulichen Voraussetzungen die Grundfläche für jeden Stellplatz 2-3 fach genutzt werden kann, indem die Fahrzeuge übereinander auf hydraulisch bewegten Plattformen gestapelt werden.



Das Parksystem 422 für 168 Fahrzeuge in Faber Heights

Wie geht es weiter in Kuala Lumpur? Ist eine Marktsättigung abzusehen? Zwar verursachte eine Rezession auf dem Bausektor hohe Leerbestände an Büroflächen und damit einen ruhigeren Geschäftsverlauf. Doch Mr. Shum ist schließlich jener chinesische Typ des modernen dynamischen Geschäftsmannes, der den nächsten Auftrag schon von weitem wittert, und ist der Ansicht, daß man auf kleinstem Raum immer noch weit mehr Parkplätze unterbringen kann, als Stadtplaner und Architekten auf den ersten Blick erkennen können.

KNOW HOW

Bauordnungsrecht:

Doppelstockgarage an der Grundstücksgrenze

Bei der Beurteilung der Zulässigkeit einer Grenzgarage in Form einer sogenannten »Doppelstockgarage«, bei der anstelle eines festen Fußbodens eine bewegliche Plattform vorhanden ist, kommt es für die mittlere Höhe an der Nachbargrenze mangels eines festen Fußbodens auf die Einfahrtshöhe der Garage als Bezugspunkt für die Höhenermittlung an.

§ 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 LBO Bad.-Württ.

VGH Baden-Württemberg, Beschluß vom 17. Dezember 1990 - 5 S 2462/90 -

Aus den Gründen:

Die geplante Grenzgarage ist nach § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 LBO zulässig. Zwar sind die darin festgelegten Höchstmaße - mit Ausnahme der mittleren Höhe von nicht mehr als 3 m - in den genehmigten Bauvorlagen nicht ausdrücklich angegeben. Aufgrund des Maßstabes und der angegebenen Höhe läßt sich jedoch nachvollziehen, daß die Gesamthöhe von nicht mehr als 4 m nicht überschritten wird und daß die Wandfläche an der Grenze zum Grundstück der Antragsteller auch nicht größer als 25 qm ist.

Die nach § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 LBO an der Nachbargrenze höchstens zulässige mittlere Höhe von nicht mehr als 3 m über der festgelegten Fußbodenhöhe ist ebenfalls nicht überschritten. Bei sogenannten »Doppelstockgaragen«, bei denen zur Unterbringung mehrerer Fahrzeuge anstelle eines festen Fußbodens eine bewegliche Plattform vorhanden ist, kommt es bei Beurteilung der Zulässigkeit nach § 7 Abs. 1 LBO mangels eines festen Fußbodens auf die Einfahrtshöhe der Garage als Bezugspunkt für die Höhenermittlung an (vgl. Sautter, LBO, § 7 Rdnr. 16; Schlotterbeck/von Arnim, LBO, 3. Aufl., § 7 Rdnr. 6).

Die zwei Doppelstockgaragen mit je vier Abstellplätzen verstoßen auch weder gegen das Rücksichtnahmegebot, noch gegen die nachbarschützende Vorschrift des § 39 Abs. 7 LBO. Für die südlich der E-Straße auf der gegenüberliegenden Straßenseite geplante Garage liegt dies auf der Hand.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, daß Stellplätze, deren Zahl dem durch die zulässige Nutzung verursachten Bedarf entspricht (vgl. § 12 Abs. 2 Bau NVO), auch in einem reinen Wohngebiet, keine erheblichen, billigerweise unzumutbaren Störungen hervorrufen (vgl. VGH Bad. Württ., Urteil vom 3. 11. 1982 - 3S 1168/82 -, VBIBW 1983, 266). Etwas anderes könnte sich im Einzelfall nur beim Vorliegen besonderer Umstände ergeben. Solche besonderen Umstände liegen hier bei der geplanten Grenzgarage jedoch nicht vor. Das Rücksichtnahmegebot verlangt vom Bauherrn nicht, eigene Belange zurückzustellen, um nachteilige Auswirkungen des Bauvorhabens für den Nachbarn zu vermeiden. Die Benutzung der Doppelgarage an der Grundstücksgrenze durch maximal vier Fahrzeuge führt für die anschließende Terrasse und das Wohnhaus der Antragsteller nicht zu einer über das zumutbare Maß hinausgehenden Störung (vgl. Beschluß des Senats vom 9. 3. 1989 - 5 S 46/89 -, NVwZ-RR 1969, 530). Die Rampe mit einem Gefälle von 14 % ist nach § 3 GaVO ebenfalls zulässig.

Soweit die Antragsteller aufgrund der Errichtung der Grenzgarage eine Schädigung der von ihnen entlang der Grundstücksgrenze gepflanzten Sträucher und Bäume befürchten, führt dies nicht zur Unzulässigkeit einer nach § 7 Abs. 1 LBO erlaubten Grenzbebauung. Durch die selbst vorgenommene Bepflanzung kann die ansonst zulässige Bebauung eines Nachbargrundstückes nicht verhindert werden.

Eine neue Generation querverschiebbarer Parkplatten
hat mit alten Problemen aufgeräumt

Exkurs über das Verschieben von Autos

Querverschiebbare Parkplatten haben sich seit Jahren
in Garagen mit großer räumlicher Tiefe für flächensparendes Parken bewährt.
Wöhr bietet eine neue Generation an, deren Technik und Erscheinungsbild entscheidend
verbessert wurde: Die Parkplatte P 501.

Kurze Einführung und Funktions- erläuterung

Querverschiebbare Parkplatten sind vielen Planern bereits seit Jahren als Lösung für besonders flächensparendes Parken bekannt. Mit ihrer Hilfe lassen sich mehr Autos auf einer vorgegebenen Garagenfläche unterbringen. Dabei bieten sie im wesentlichen folgende drei Vorteile:

1. Mehrere Parkreihen können hintereinander angeordnet werden, so daß weniger Fläche als Verkehrsfläche benötigt wird.
2. Autos lassen sich auch in der hintersten Ecke bequem parken, weil sich mit dieser Verschiebetechnik »tote« Flächen, etwa hinter Gebäudestützen, ausnutzen lassen, und
3. die Autos werden auf den Parkplatten enger zusammengedrückt, als dies auf normalen Stellplätzen möglich ist.

Daher werden diese auf Schienen querverschiebbaren Parkplatten bevorzugt in Garagen eingesetzt, wo durch große Tiefen zwei, drei oder mehr Stellplatzreihen angeordnet werden können.



Die neue querverschiebbare Parkplatte P501 für flächensparendes Parken

Jede Stellplatzreihe der Plattformen hat einen Leerplatz, der zum Querrangieren der Plattformen dient und damit die Zufahrt zu dem angewählten Stellplatz öffnet.

Das Zusammenrücken der Pkw wird ebenfalls durch Querverschieben ermöglicht: beim Befahren einer Plattform wird auf der linken Seite immer eine freie Fläche zur Verfügung gestellt, die genügend Platz für ein bequemes Ein- und Aussteigen bietet. Danach können die Plattformen enger zusammengedrückt werden.

Bedienung

Zur Bedienung der Parkplatten haben sich codierte Schlüssel bewährt. Der Benutzer steckt seinen Schlüssel ein, drückt den »START«-Knopf und automatisch werden die Parkplatten so verschoben, daß die Zufahrt zu seinem Stellplatz frei wird.

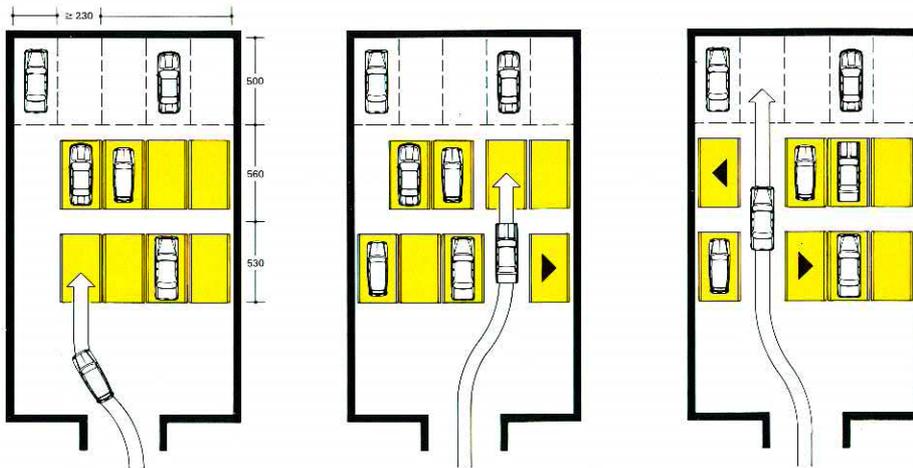
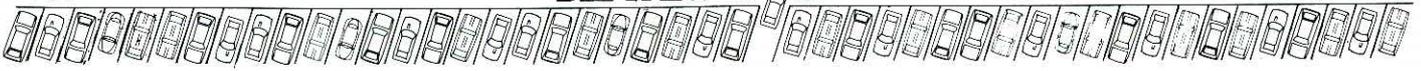
Welche Verbesserung bietet die neue Parkplatte P 501 ?

Das Erscheinungsbild der neuen P501 hat sich dahingehend verändert, daß der Kabelmast an der



Jeder Benutzer erhält einen eigens für ihn codierten Schlüssel, mit dem er die Parkplatten bedienen kann.

Frontseite der Plattform und die Hängekabel, die an der Decke für die Stromzuführung sorgen, verschwunden sind. Bei mehrreihiger Anordnung und geringer Garagen-Geschoßhöhe konnten die herunterhängenden Schlaufen des Hängekabels hinderlich sein. Diese Neuerung basiert auf einer cleveren Idee: Bei den Parkplatten der neuen Modellreihe erfolgt die Stromzuführung und Befehlsübermittlung kabellos über die Laufschienen. Auf einem Messingband, das auf den Laufschienen isoliert befestigt ist, laufen zwei Stromabnehmer in den Längsträgern der Parkplatten geschützt zwischen zwei Schmutzabweisern. Damit ein solcher kabelloser Betrieb möglich wurde, mußte eine neue Steuerung entwickelt werden. Auf der Frequenzkurve des Stroms werden gleichzeitig die Adresse, also die »Anweisung«, welche Parkplatte verschoben werden soll, und die Verschieberichtung der jeweiligen Parkplatte im 8-Bit-Muster übermittelt. Die Spannung, die in dem Messingband auf der Schiene über-



tragen wird, ist als 24 V-Niedervolt-Spannung so gering, daß dies bei Berührung für Mensch und Tier ungefährlich ist. Jede Parkplatte besitzt nun einen kleinen Prozessor, der die auf dem Strom aufmodulierten Bits codiert und die Parkplatte auf den gewünschten Weg schickt.

Antrieb

Jede der Parkplatten wird durch einen im Längsträger der Plattform sitzenden Gleichstrom-Motor angetrieben. Dieser Elektromotor überträgt seine Kraft auf leise laufende Polyamid-Rollen, die die Parkplatten im Reibrad-Prinzip geräuscharm antreiben. Bei nur 0,07 kW Antriebsleistung erfolgt nur eine sehr geringe Stromaufnahme.

Ein an das Reibrad gekoppeltes Zahnrad läuft im Lochbild der Laufschiene mit und verhindert ein Durchdrehen des Reibrades. Die Schienen bestehen aus gekanteten bzw. profilierten Blechen, wobei die notwendige Qualität des Lochbildes durch CNC-gesteuertes Stanzen erreicht wird.



Positionierungs-Metallstreifen

Positionierung

Die Parkplatten der neuen Generation müssen nicht mehr nach der Bedienung in die ursprüngliche Grundstellung zurückgefahren werden. Dies und eine exakte Positionierung ermöglichen berührungslose Näherungsschalter in den Längsträgern der Plattform, die auf Metallstreifen reagieren, die in den Garagenboden eingelassen sind. Diese Technik ist bereits bekannt und hat sich in der Logistik bei automatischen Transportsystemen bestens bewährt.

Sicherheit

Seitliche Klappen entlang der Längsträger der Plattform stoppen bei Berührung die Parkplatte sofort, falls sich eine Person oder ein Gegenstand im Verschiebeweg befindet. Wird eine Parkplatte durch die Sicherheitsklappe gestoppt, gibt der Prozessor der Parkplatte das Stoppsignal über die Steuerung sofort an alle anderen Plattformen weiter.

Im Zugangsbereich überwacht eine Lichtschranke den Verschiebeweg: falls eine Person oder ein Auto die Lichtschranke durchbricht und während des Verschiebewegs in den Verschiebebereich kommt, wird die Bewegung sofort gestoppt. Bei engen Garagenverhältnissen können zusätzliche Lichtschranken das korrekte Ein-



Bei Berührung stoppt die Parkplatte

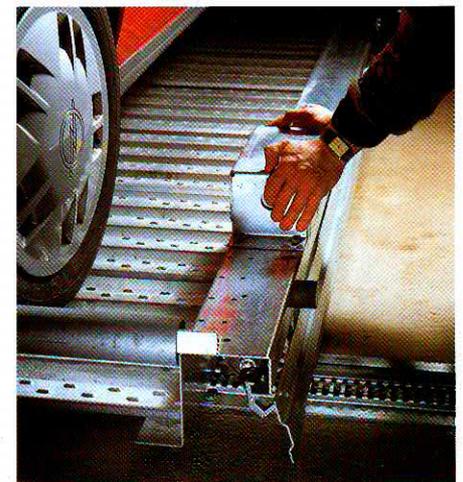
parken der Pkw auf den Parkplatten überwachen. Durch Drücken der Notbedienungstaste des Schaltkästchengehäuses auf der Plattform kann die Parkplatte auch in belegtem Zustand bei Strom- oder Funktionsausfall leicht, falls notwendig von Frauenhand, verschoben werden.

Anforderung an den Planer

Vor allem sollte der Planer sorgfältig darauf achten, daß der Fußboden absolut eben ist. Für den späteren »reibungslosen« Einsatz ist dieser Punkt wichtigstes Planungskriterium.

In der Praxis bewährt hat sich folgende Methode: zwei Rechteckrohre werden ausnivelliert und im Bereich, in dem später die Laufschienen befestigt werden, gegebenenfalls unterlegt und auf den Rohfußboden gedübelt. Zwischen den Rechteckrohren wird dann der Estrich eingebracht und bündig auf der Oberkante der Rechteckrohre abgezogen. Auf diesem wirklich ebenen Fertigfußboden werden anschließend die Laufschienen der Parkplatten montiert.

Hinter der sehr einfach aussehenden neuen Parkplatte P501 verbirgt sich eine interessante Technik, die die Optik verbessert, die Benutzerfreundlichkeit erhöht und die Kosten deutlich reduziert. Darüberhinaus ergeben sich für den Investor und Nutzer durch den Wegfall von Strommast und Hängekabel geringere Wartungs- und Reparaturaufwendungen. Schließlich entfallen Höhenbeschränkungen – alles in allem Faktoren, die bei den Planungsgesprächen beachtet werden sollten.

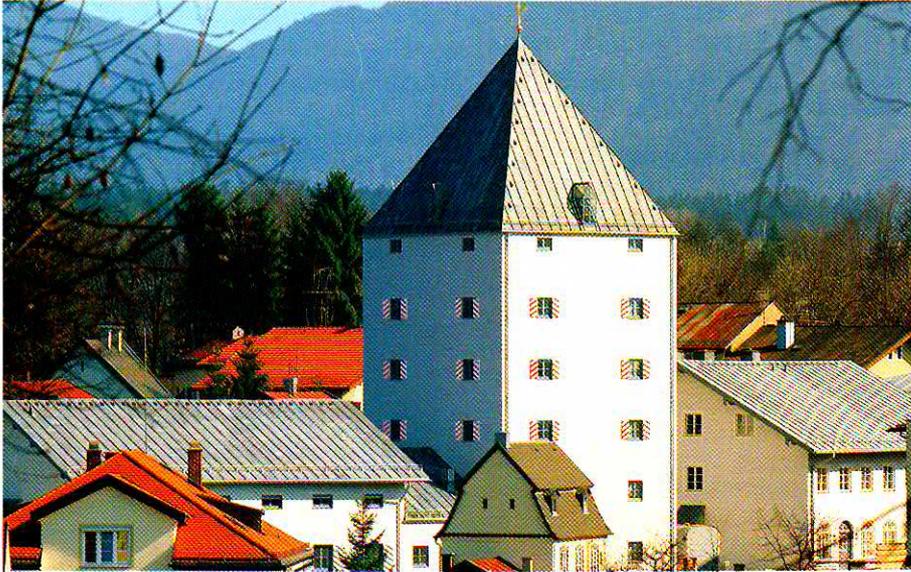


Bei Stromausfall lassen sich die Parkplatten, auch wenn ein Fahrzeug auf ihnen steht, leicht verschieben.

Immer wieder: wohin mit den Autos?

Das tiefe Loch von Bad Tölz

Wie man Stellplatzprobleme in alten Stadtkernen löst



Der Turm der alten »Franzmühle« zählt zu den ältesten Wahrzeichen von Bad Tölz. Er wurde jetzt – unter Beibehaltung seiner ursprünglichen Form – fast völlig erneuert. In seinem Inneren befinden sich jetzt das neue Pfarrzentrum mit Saal und Gruppenräumen, außerdem Büros und drei Wohnungen. Und natürlich, weil in Bad Tölz, wie überall in alten Stadtkernen, Parkraum knapp ist, in einem Wöhr-Parksafe 16 Stellplätze.

Die verfügbare Parkfläche betrug ganze 6,50 x 7,50 m, doch war der Architekt Hermann Thurner aus Lenggries fest entschlossen, die 16 Autos in der Tiefe verschwinden zu lassen.

So plante er für den Parksafe LP580 trotz erheblicher Baugrund- und Grundwasserprobleme einen 15 m tiefen zylindrischen Schacht, der auf das vollautomatische Parksystem abgestimmt war.

Sichtbar blieb nur noch ein unscheinbarer Einfahrbereich, der selbst den kritischsten Denkmalschützer kaum mehr stören dürfte. Das Tor öffnet sich durch den Impuls eines Minisenders, so daß der Fahrer seinen Wagen nicht verlassen muß. Er fährt ihn auf die bereitstehende Palette. Erst wenn sich der Fahrer aus der Einfahrt-Etage entfernt hat, senkt sich die Palette ab und wird seitlich auf einen freien Platz geschoben.

Wer ausfahren will, holt seinen Wagen mit dem Handsender oder einem codierten Schlüssel wieder nach oben. Wenn das Auto wieder im Erdgeschoß bereitsteht, öffnet sich das Tor und erlaubt dem Fahrer, einzusteigen und wegzufahren.

Um Projekte dieser Art künftig schlüsselfertig anbieten zu können, haben die Firmen Bauer Spezialtiefbau GmbH und Otto Wöhr GmbH eine gemeinsame Tochtergesellschaft gegründet: die Wöhr + Bauer Tiefparksysteme GmbH.



Sie erstellen vollautomatische Tiefparkanlagen der Typen *Parksafe* und *Flurparker* zu Festpreisen als Komplettleistung, die alle anfallenden Arbeiten wie Erdaushub, Statik, Stahlbetonarbeiten, die mechanische Entlüftung, die Brandschutzmaßnahmen und die Parktechnik einschließt.



IMPRESSUM

Parklücke erscheint in zwangloser Folge als kostenlose Hauszeitschrift der Firma

OTTO WÖHR GMBH
AUTO PARKSYSTEME
Postfach 11 51
71288 Frieolzheim
Telefon (0 70 44) 46-0
Telefax (0 70 44) 461 49

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