

DIE PARKLÜCKE



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

5/90

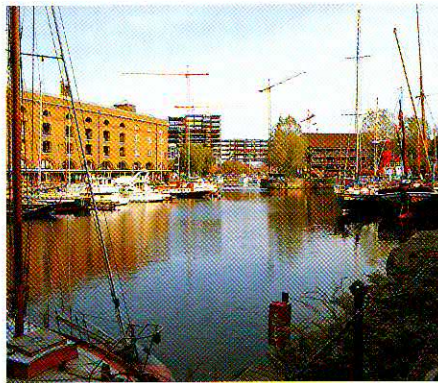
Docklands

Europas größtes Sanierungsgebiet

An Superlativen ist kein Mangel: Docklands, Londons altes Hafengebiet an der Themse, seit Jahren abgewirtschaftet, ist seit 1981 Schauplatz der größten geschlossenen Stadterneuerung Europas – die "Wasserstadt des 21. Jahrhunderts" entsteht, wie es die London Docklands Development Corporation (LDDC) nennt. Auf der 22 qkm großen Fläche mit verwahrlosten Speicherhäusern, Fabrikanlagen und verfallenen Hafenbecken entstehen teure Luxusapartements mit Blick auf die Themse sowie ein gigantisches Geschäfts-, Büro- und Finanzzentrum. Zu der anfänglich überschwenglichen Begeisterung hat sich mittlerweile auch Skepsis und Kritik gesellt. Wir haben uns dieses beeindruckende Stadtprojekt angeschaut und in einem dieser chicen Appartementshäuser 14 Stellplätze auf Wöhr Parklift 402-Anlagen vorgefunden.

Die Docklands erstrecken sich am Nordufer der Themse über 11 km von der Tower Bridge und am Südufer knapp 4 km ab London Bridge flussabwärts. Benannt nach den alten Hafenvierteln sind sie in 4 Bauabschnitte unterteilt: am Nordufer Wapping, West India und Millwall Docks auf der sogenannten Isle of Dogs sowie die riesigen Royal Docks mit dem neuen London City Airport, am Südufer gegenüber von Wapping die Surrey Docks. Hier in den Surrey Docks bei der Java Wharf, im Labyrinth aus engen Gasen, wo die alten Lagerhäuser abgetakelt und erneuert werden, erinnert inmitten der Baukräne und Zementkipper der süße, scharfe Geruch von Zimt und anderen Gewürzen immer noch an vergangene Zeiten.

Die Londoner Docks sind so alt wie die Stadt selbst und eng mit ihrer Geschichte verknüpft – von der Römerzeit, über Mittelalter und Renaissance bis ins 19. Jahrhundert, wo sie als Handelszentrum des britischen Empire den Höhepunkt ihrer Entwicklung erreichten. Damals, als Dutzende von Überseeschiffen Tee, Kaffee, Seide, Gewürze und Harthölzer für Londons reichen Markt anlandeten, wurde das Ufer der Themse in einen Flickenteppich von Docks und Kais aufgeteilt. Das erste, West India Dock, wurde 1802, das letzte, King George V Dock, 1921 fertiggestellt. Mit dem Niedergang des Empire begann der langsame Verfall der Docks. Die wachsende Konkurrenz ausländischer Häfen, aber auch häufige



St. Katherine's Docks an der Tower Bridge

Arbeitskonflikte und der Wandel der Transportsysteme – die Hafenbecken waren nicht auf große Containerschiffe eingerichtet – ließen die Londoner Docks bei den Reedereien immer unbeliebter werden. Mit dem Bau neuer Containeranlagen stromabwärts bei Tilbury in den 70er Jahren hatten die Docks endgültig ausgedient, die Hafenviertel verwahrlosten, Lagerhäuser und Werften verfielen, übrig blieb der "armselige Hinterhof der Stadt".



"Miller's Wharf" ist ein ehemaliges viktorianisches Speicherhaus

Seit 1981 sind die Ruinen der Docklands Schauplatz der wohl größten geschlossenen Stadterneuerung Europas – die "Wasserstadt des 21. Jahrhunderts" entsteht, wie es die LDDC nennt. Seit Gründung dieser staatlich finanzierten Entwicklungsgesellschaft wurden insgesamt über 24 Milliarden Mark in die Docklands gepumpt. Für ein Stück Land in dieser neuen Wirtschaftszone, das vor 10 Jahren nur einige 100 Pfund wert war, zahlt man heute 4 Millionen! Das ehrgeizigste Projekt, das jetzt an der

Canary Wharf entsteht, ist eine "Wall Street auf dem Wasser". Sie soll 100 000 Arbeitsplätze bieten und vom höchsten Wolkenkratzer Europas gekrönt werden.

Londons Achse verschiebt sich ostwärts: Limehouse Studios, das größte kommerzielle Fernsehstudio Großbritanniens, investierte als erstes Privatunternehmen auf der Isle of Dogs. Inzwischen haben sich viele britische Zeitungen, früher in der legendären Fleet Street ansässig, hier niedergelassen, wie "The Times" in Wapping, "The Guardian" und "The Daily Telegraph" auf der Isle of Dogs. Zahlreiche kulturelle Einrichtungen wie Theater, Kinokomplexe, ein Design Museum, moderne Aufnahmestudios, ein Konservatorium etc. sind im Entstehen.

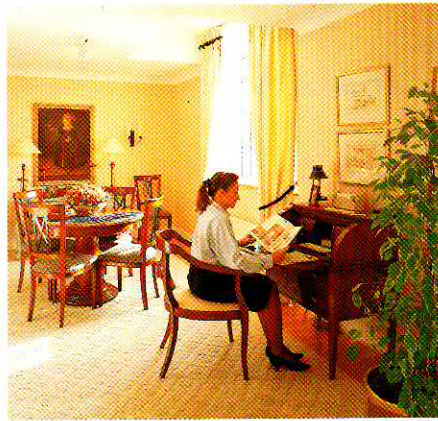
Die Grundidee, der Bau- und Entwicklungsgesellschaft LDDC völlige Freiheit von bürokratischen Auflagen zu geben, ist leider zum Bumerang geworden. Das Fehlen eines bauplanerischen Gesamtkonzepts zeigt sich am unkoordinierten Nebeneinander architektonischer Stilrichtungen: postmoderne Reihenhäuser neben Betonburgen nach Art der 60er Jahre, funkelneue Büropaläste aus Glas und Stahl grenzen an liebevoll nachgebaute Speicherhäuser im viktorianischen Stil – und dazwischen als Überreste der alten Docklands triste Sozialwohnungsblocks. Während vor allem die Isle of Dogs zum Spielplatz der neuen Technologie wurde, hat man in Wapping, in der Nähe des Towers, alte Stapelhäuser modernisiert und in die teuersten Appartementshäuser Londons umgewandelt. Trotz der astronomischen Kosten – ein 2-Zimmer-Studio-Appartement kostet 250.000 Pfund – ziehen jährlich 2000 Haushalte in diese Gegend. Die Docklands sind heute so "in" wie Chelsea oder Holland Park vor 20 Jahren.

Schon heute gilt St. Katherine's Docks an der Tower Bridge (Abb. 1) als attraktiver Treffpunkt für Segler, Shopper und Finanzmakler, als Magnet für Touristen und Londoner. Nur um die Ecke liegt "Miller's Wharf", ehemals ein viktorianisches Speicherhaus (Abb. 2) am Fluß, das heute hinter der restaurierten Fassade exklusive Luxuswohnungen größtenteils mit Blick auf die Themse und Tower Bridge beherbergt (Abb. 3). Für solche Wohnanlagen sind Tiefgaragenstellplätze unerlässlich: in der Garage von

"Miller's Wharf" sind es 14 Stellplätze auf Wöhr-Parklift 402-Anlagen (Abb. 4).

Viele der neuen Docklands Bewohner verlassen ihre Wohnung per Fahrstuhl, steigen ins Auto, fahren an ihren Arbeitsplatz, nur um dort wieder von der Garage per Lift ins Büro zu kommen. Fußgänger leben derzeit angesichts der Übermacht der Baufahrzeuge in den Docklands noch gefährlich. Der Busanschluß ist noch schlecht, die neue Docklands Bahn stellt ihren Betrieb schon früh am Abend ein, und der neue City-Flughafen bietet auf dem Weg ins Kino, Theater oder zum Essen auch keine Hilfe – so ist der Docklands Bewohner auf das Auto angewiesen. Dieses vordringliche Problem einer besseren Verkehrsbindung wird im Docklands Public Transport Strategic Plan vorrangig bearbeitet (von der LDDC, London Transport and British Rail S.E.).

Auf Garagenstellplätzen sind die Fahrzeuge der neuen Docklands Bewohner auch sicherer aufgehoben, denn nicht selten findet die Abneigung der alteingesessenen proletarischen Bevölkerung gegen die neuen Bewohner ihren Ausdruck in aufgeschlitzten Autoreifen oder "Yuppies



So luxuriös wohnt man in den Docklands



Wöhr Parklift 402 in "Miller's Wharf"

out!"-Slogans, mit denen die luxuriösen Maisonetten beschmiert werden. Wie die Docklands am Ende wirklich aussehen werden, läßt sich schwer vorhersagen – noch sind sie eine große Baustelle. Mag auch die anfänglich verbreitete große Euphorie, die man als Besucher der LDDC in einer großartigen Visionsshow vermittelt bekommt, teilweise Skepsis und Kritik gewichen sein – bis hin zur recht deutlichen Absage durch den wohl promi-

nentesten Kritiker der modernen britischen Architektur, Prince Charles, dessen "Vision of Britain" nicht mit der am Profit orientierten, den Menschen vernachlässigenden Freistil-Architektur des "Thatcher-England" konform zu gehen scheint – die Wahrheit liegt wohl, wie so oft, in der Mitte: – und die Docklands sind, wie wir sie hier vorstellen wollten, das derzeit eindrucksvollste Sanierungsgebiet, die größte Baustelle Europas.

Rampen-Neigungswechsel

Prof. Dr. Ing. L. Dunker

Einführung

Zum verkehrssicheren und wirtschaftlichen Entwurf eines Garagenbauwerks gehört nicht zuletzt die korrekte Bemessung der Fahrwege in Grund- und Aufriß. Bei fehlerhafter Ausführung kann es zu Schäden an Fahrzeugen kommen oder zu Nutzungseinschränkungen bis hin zur völligen Nutzungsunmöglichkeit, z.B. von "Kellergaragen" in Einfamilienhäusern mit nicht befahrbaren Rampen.

In den Garagenverordnungen der Bundesländer und in anderen Regelwerken wird die Rampenausbildung völlig unzureichend behandelt. Zweckdienliche Empfehlungen oder Richtwerte fehlen zum Teil ganz oder weichen nicht unerheblich voneinander ab. Umfassend wurde das Thema zuletzt in einer Forschungsarbeit (1) untersucht, deren Ergebnisse 1975 in gedrängter Form in die Richtlinien für Anlagen des ruhenden Verkehrs (2) aufgenommen worden sind. Diese Richtlinien werden zur Zeit überarbeitet; mit dem Erscheinen der Neufassung ist 1991 zu rechnen.

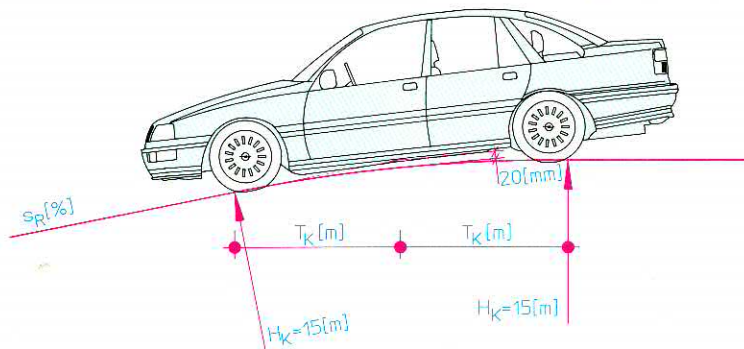
Rampenlängsneigung

Die "Mustergaragenverordnung" (3) und die daran angelehnten Garagenverordnungen der Bundesländer, z.B. (4), schreiben vor: "Rampen von Mittel- und Großgaragen dürfen nicht mehr als 15 vom Hundert geneigt sein". Für Kleingaragen mit einer Nutzfläche bis 100 m² wird kein Grenzwert genannt.

In (1) und (2) wird für kurze Rampen eine maximale Längsneigung von 20% empfohlen. In Ausnahmefällen, vor allem bei ausschließlich privater Nutzung, sind auch größere Längsneigungen noch zu vertreten.

Kuppenausrundung

Beim Befahren eines konvexen Neigungswechsels soll zwischen der Fahrbahn und der Fahrzeugunterseite im ungünstigsten Fall immer noch ein gewisser Mindestabstand eingehalten werden (siehe Bild 1).



Die maßgebenden Fahrzeugabmessungen für diesen Vorgang sind der Radstand und die Bodenfreiheit, die bei Belastung des Fahrzeugs bis zum zulässigen Gesamtgewicht zu ermitteln sind (Meßlast 3, nach DIN 70020 (5)). Die Konstruktionsblätter der Fahrzeughersteller weisen diese Maße im allgemeinen aus, enthalten jedoch keine Angaben zur Veränderung der Bodenfreiheit beim Aus- oder Einfedern des Fahrzeugs.

Die Auswertung der Herstellerangaben für über 60 Pkw-Typen der aktuellen deutschen Produktion führt zu dem überraschenden Ergebnis, daß so unterschiedliche Fahrzeuge wie VW Polo oder Opel Senator wegen ihrer kleinen Rampenwinkel die ungünstigsten Bedingungen für das Befahren einer Kuppe vorgeben.

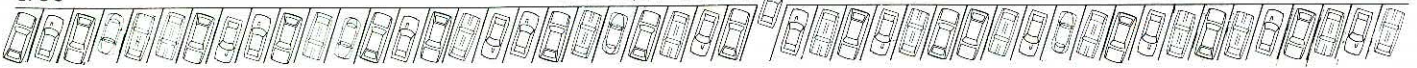
Aus der Geometrie des maßgebenden Fahrzeugs (Opel Senator), einer nach (1) geschätzten dynamischen Veränderung der Bodenfreiheit und für einen gewählten Bodenabstand von 20 mm läßt sich die Neigungsdifferenz angeben, die berührungsfrei befahren werden kann. Sie beträgt 10% für Kuppen. Darüber hinausgehende Neigungsänderungen sind mit einem

Kuppenhalbmesser $H_k = 15$ m auszurunden, um ein Aufsitzen der Fahrzeuge zu vermeiden.

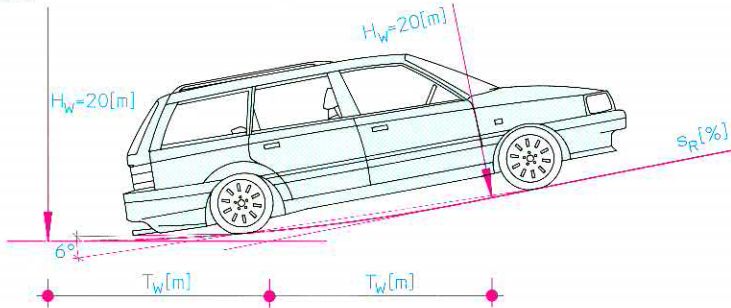
Neigungsänderungen zwischen 10% und 20% können auch dadurch befahrbar gestaltet werden, daß ein mindestens 1,40 m langer Rampenabschnitt mit halber Neigungsdifferenz mittig unter dem Brechpunkt eingelegt wird. Es entstehen dann anstatt der einen Neigungsänderung mit maximal 20% zwei ohne Ausrundung befahrbare Neigungsänderungen mit höchstens 10% Differenz.

Wannenausrundung

Für die Befahrbarkeit eines konkaven Neigungswechsels gelten grundsätzlich die gleichen Überlegungen wie für die Kuppe.



Maßgebende Fahrzeugabmessungen sind der Radstand und der Überhangwinkel hinten, für den ein "Freimaß" von 1 (°) bei dynamisch ungünstigster Fahrzeugposition eingehalten werden soll (siehe Bild 2). Neben Fahrzeugen der Audi 100/200 Sport-Serie ist der VW Passat in der Kombi-Ausführung kritisch.



Ohne Ausrundung oder Abflachung können Neigungswechsel bis 8,5% befahren werden. Es wird empfohlen, darüber hinausgehende Neigungsänderungen mit einem Wannenhalmeser $H_w = 20\text{m}$ auszurunden.

Ähnlich wie bei Kuppen lassen sich Neigungsänderungen zwischen 8,5% und 17% auch durch Einlegen eines mindestens 2,60 m langen Rampenabschnitts mit halber Neigung befahrbar gestalten.

Rampenausbildung für tiefliegende Garagen

Die Kardinalfrage, die sich bei tiefliegenden Garagen stellt, ist in der Regel die Frage nach der Überwindung des Höhenunterschieds bei vorgegebener und oftmals eingeschränkter Entwicklungslänge.

Die Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (6) bieten für ein grobes Raster von Höhendifferenzen und Längsneigungen eine Tabelle, aus der die erforderlichen Längenmaße entnommen werden können. Die Angaben sind für $H_k = 5,00\text{m}$ und für $H_w = 8,00\text{m}$ berechnet. Diese Werte sind in Kenntnis von (1) und (2) und nach den hier vorgelegten Untersuchungsergebnissen unverständlich klein gewählt worden. Es wird daher abgeraten, die Tabelle anzuwenden.

Für Anschlußneigungen 0% (öffentliche Verkehrsfläche und Garagenboden) können aus dem eigens für diese Veröffentlichung entwickelten Diagramm für Höhenunterschiede zwischen 0 und 2,50 m und horizontalen Abständen zwischen 0 und 25 m die mindestens erforderlichen Rampenneigungen abgelesen werden (Bild 3).

Bei Rampenneigungen über 8% sind die Tangentenlängen der Ausrundungen für die genannten Halbmesser entsprechend Bild 1 und 2 anzutragen. Ein gegebenenfalls verbleibendes Zwischenstück ist mit der abgelesenen Neigung einzufügen.

Der Autor hofft, mit diesem einfach zu handhabenden Hilfsmittel Planungsfehler und damit Schäden an Fahrzeugen oder wirtschaftliche Einbußen vermeiden zu helfen.

Die Erkenntnisse aus dieser von der Firma Wöhr geförderten Untersuchung werden bei der Neufassung der Richtlinien für Anlagen des ruhenden Verkehrs berücksichtigt werden.

Quellenverzeichnis

- (1) Dunker, L.: Untersuchungen zur Bemessung von Verkehrsflächen und Abfertigungsanlagen für Personenkraftwagen in Anlagen für den ruhenden Verkehr; Schriftenreihe Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik, Heft 123, hrsg. vom Bundesminister für Verkehr, Bonn, 1971
- (2) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für Anlagen des ruhenden Verkehrs (RAR), 1975
- (3) Fachkommission Bauaufsicht der ARGEBAU: Muster einer Verordnung über Garagen und Stellplätze, Fassung März 1988
- (4) Baden-Württemberg: Verordnung des Innenministeriums über Garagen und Stellplätze (Garagenverordnung - GaVO), vom 13. September 1988, GBl.Nr. 19, 1989, S. 458 - 464
- (5) Deutsches Institut für Normung: DIN 70020, Straßenfahrzeuge, Personenkraftwagen, Begriffe von Maßen; Beuth-Verlag, Berlin, Druckmanuskript 1989
- (6) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE), 1985

Der Autor ist Professor für die Lehrgebiete Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der Fachhochschule Karlsruhe und Leiter des Arbeitsausschusses "Ruhender Verkehr" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

KNOW HOW

Parkhausexperten warnen vor Exoten

Die wachsende Zahl von Autos, die durch Frontspoiler, tiefer gelegte Fahrwerke und "Bugschürze" eine sportliche Note erhalten, machen ihren Besitzern zunehmend Ärger in Parkhäusern und Tiefgaragen. Der in Frankfurt ansässige Bundesverband der Park- und Garagenhäuser hat die Auffassung zurückgewiesen, daß für auftretende Schäden die Parkhausbetriebe haften müßten. Vielmehr müsse jeder Fahrer eines von der Norm abweichenden Wagens selbst für Schäden aufkommen, die bei der Benutzung der Park- und Garagenanlagen entstehen. Die Anlagen seien für normale Fahrzeuge und nicht für "Exoten" gebaut und entsprächen den Richtlinien der Bundesländer wie auch den baupolizeilichen Vorschriften. Dies gelte vor allem für den Neigungsgrad der Rampen.

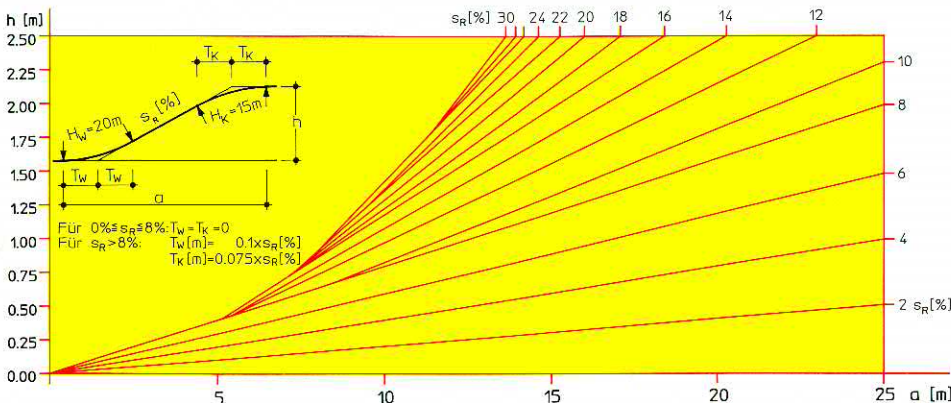
Wer zahlt zerbrochene Spoiler?

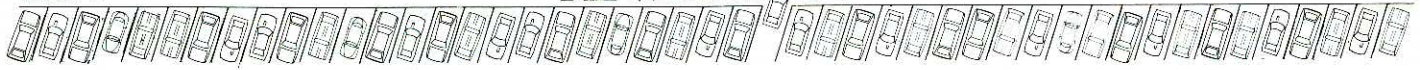
In dieser Auffassung fühlt sich der Bundesverband durch ein Urteil des Amtsgerichts Osnabrück bestätigt, das die Schadensersatzforderung eines Autofahrers gegen eine Parkhausgesellschaft zurückwies. Die Anwälte des Klägers hatten argumentiert, der ramponierte Frontspoiler seines Wagens gehöre zur Serienausstattung, und die Parkhausbetreiber hätten ihn mit einem Hinweisschild warnen müssen, um ihrer Verkehrssicherungspflicht zu genügen. Die Osnabrücker Richter sahen das in ihrer Entscheidung (Az.: 4C-494-88) anders. Dabei sparten sie auch nicht mit Kritik an den Automobilherstellern.

Abgesehen davon, daß im vorliegenden Fall die Rampe des Parkhauses mit 13 Prozent Neigung noch unter der in der Garagenverordnung zulässigen Neigung von 15 Prozent gelegen habe, sei es nach Meinung der Richter "äußerst zweifelhaft", ob die Angabe der Rampenneigung Rückschlüsse auf die gefahrlose Benutzung dieser Rampen zulasse. Die Gefährdung hänge nämlich auch von der jeweiligen Belastung des betreffenden Autos ab.

**FACTS & NEWS
Jetzt öffnet die Sonne das Garagentor**

Einen elektrischen Garagentoröffner der seinen Saft nicht aus der Steckdose saugt, sondern die Sonnenenergie anzapft, bietet AEG-Hausgeräte in Nürnberg an. Das knapp 2000 Mark teure Gerät ermöglicht das automatische Schließen und Öffnen des Schwingers, sorgt aber auch für die elektrische Beleuchtung der Garage. Die Solarstrom-Versorgungseinheit umfaßt ein 20-Watt-Solarmodul, Laderegler und Akku; sie ist so ausgelegt, daß sie auch im Winter und während langer Schlechtwetterperioden immer genügend Strom liefert. Die Energiereserve des Akkus schafft ohne jegliche Sonneneinstrahlung über 200 Öffnungs- und Schließvorgänge.





Neue Garagenverordnung des Innenministeriums Baden-Württemberg vom 13.09.1989 (GBLS. 458ff)

Stellplatzgrößen nach der neuen GaVO

Sind sie auch für komfortables Parken größerer Fahrzeuge ausreichend?

Das Land Baden-Württemberg hat mit dem Erlaß der neuen GaVO vom 13.09.1989 die bestehende GaVO von 1973 und die Landesbauverordnung Fassung 1983 außer Kraft gesetzt. Da davon auszugehen ist, daß diese Muster-GaVO in weiteren Bundesländern als Beispiel Schule machen wird, sollte sich der Planer frühzeitig auf Änderungen einstellen. Uns erscheint es wichtig, Sie darauf hinzuweisen, daß nach diesen Mindestanforderungen konzipierte Stellplätze nicht für jede Pkw-Größe eine komfortable Benutzung ermöglichen.

§ 4 "Stellplätze und Fahrgassen"

(1) Garagenstellplätze müssen mindestens 5 m hintereinander und parallel zur Fahrgasse angeordnete Garagenstellplätze mindestens 6 m lang sein.

(2) Garagenstellplätze müssen mindestens 2,3 m, Garagenstellplätze für Behinderte mindestens 3,5 m breit sein. Die Längsseiten der Garagenstellplätze dürfen von Wänden, Stützen, anderen Bauteilen oder Einrichtungen im Abstand bis zu 0,1 m nicht begrenzt sein, soweit sie nicht bei Begrenzung einer Längsseite mindestens 2,5 m breit sind. Satz 2 gilt nicht für Garagenstellplätze auf kraftbetriebenen Hebebühnen.

(3) Die Breite von Fahrgassen, die unmittelbar der Zu- oder Abfahrt von Garagenstellplätzen dienen, muß mindestens den Anforderungen der folgenden Tabelle entsprechen; Zwischenwerte sind zulässig:

Anordnung der Garagenstellplätze zur Fahrgasse im Winkel von	Erforderliche Fahrgassenbreite (in m) bei einer Breite des Garagenstellplatzes von		
	2,3 m	2,4 m	2,5 m
90	6,5	6	5,5
75	5,5	5	5
60	4,5	4	4
45	3,5	3	3
bis 30	3	3	3

Praktische Bewertung

Erfahrungen zeigen indes die Wichtigkeit komfortabler Stellplatzgrößen, gehen doch Pkw Hersteller wie z.B. Mercedes-Benz, BMW u. a. davon aus, daß einseitiges Ein- und Aussteigen größerer Stellplatzbreiten als nur 2,30 m bedarf. Gerade Planer und Bauherren komfortabler, dem gehobenen Niveau zuzuordnender Wohnungen, Büros und Hotels sollten diese Hinweise beachten. Folgende Tabelle zeigt die effektiven Breitenmaße, für die verschiedenen Fahrzeugtypen von MB und BMW in Garagenstellung:

MB	200 190	200TD 300TD	230CE 300CE	260SE 420SE
A	1834	1882	1882	1890
B	2373	2433	2433	2558
C	2193	2363	2363	2440
Pkw Länge	4420	4740	4765	4655
				5020
MB		420SEL 560SEL	420SEC 560SEC	300SL 500SL
A		2003	2000	1862
B		2510	2674	2569
C		2585	-	-
Pkw Länge		5160	4935	4390
BMW		3er	5er	7er
A		1800	1880	1920
B		2310	2530	2590
C		2240	2530	2590
Pkw Länge		4325	4720	4910

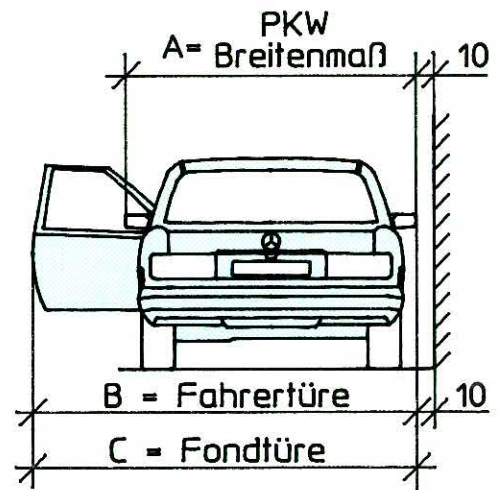
als Mindestanforderung zu verstehen und zum Öffnen der Türe eines größeren Pkw nicht ausreichend.

Folgerung für Stellplatzlängen

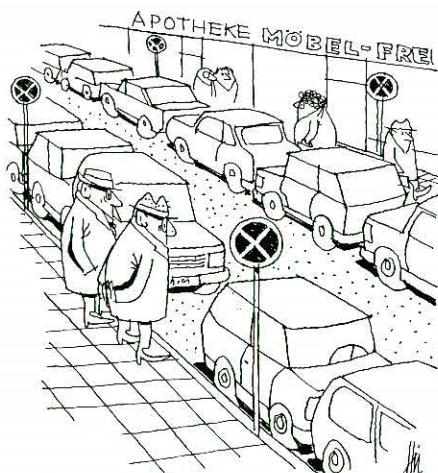
Auch hinsichtlich der Pkw-Längen sind bereits heute MB "S-Klasse" mit 5,02 m Länge auf dem Markt, in gestreckter Version weisen diese Pkw mit 5,11 m bzw. BMW 7er Serie in Normallänge 4,91 m und in gestreckter Version 5,02 m auf.

Die neue in 1990/91 vorzustellende MB S-Klasse weist nach unbestätigten Meldungen Maße in Normallänge von 5,11 m und in gestreckter Version von 5,21 m auf. Der Planer und Bauherr muß heute bereits Entscheidungen treffen, ob solche Pkw-Längen künftig in den Garagen geparkt werden können - zumal noch Sicherheitsabstände von 10-20 cm in Längenmaßen berücksichtigt werden sollten.

Mechanische Parksysteme von Wöhr ermöglichen das Parken dieser Pkw-Reihen unter Berücksichtigung maximaler Abmessung von Grubenbreiten und -längen. Der Planer und Bauherr sollte mit dem Werk im Einzelfall Rücksprache nehmen.



DIE PARKLÜCKE



„Mei - jetzt müßt ma a Auto ham“

Die Maße MB wurden angegeben vom rechten Außenspiegel zur geöffneten Fahrer- bzw. Fondtür in Garagenstellung (Serienstand ab Sept. 1988). Die Maße BMW sind von der Außenkante des rechten Außenspiegels bis zur Außenkante der Fahrer- bzw. Fondtür, bei der Türstellung mittlerer Raste in der Türbremse gemessen (Serienstand November 1988).

Folgerung für Stellplatzbreiten

Planer und Bauherr sollten sich darüber bewußt sein, für welche Kunden und Fahrzeugtypen Gebäude und Parkplätze erstellt werden. Für gehobene Objekte ergibt sich eine Mindestbreite von 2,50 m je Stellplatz. Die Abmessungen der GaVO sind nur

IMPRESSUM

Parklücke erscheint in zwangloser Folge als kostenlose Hauszeitschrift der Firma

OTTO WÖHR GMBH
 AUTO PARKSYSTEME
 Postfach 11 51
 71288 Pfielzheim
 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 und Wolfgang Lenke
 Gestaltung: Kreatives Büro Koch, München

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