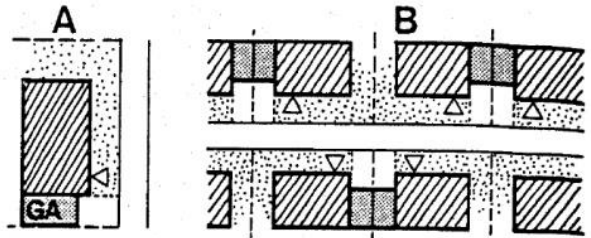


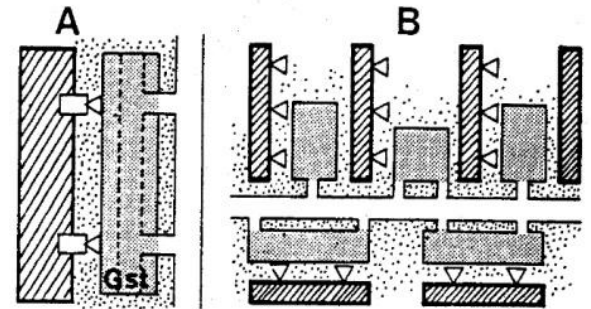
4.6.2 LAGE UND RÄUMLICHE ZUORDNUNG
VON EINSTELLPLÄTZEN UND GARAGEN
(Beispiele)

A Einfamilienhaus mit Garage auf gleichem (privatem) Grundstück. Zusätzlicher Einstellplatz vor der Garage



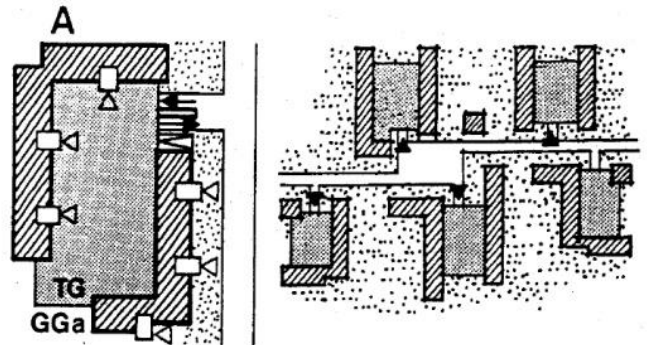
B Einfamilienhausbebauung mit zugehörigen Garagen und Stellplätzen auf den Privatgrundstücken

A Mehrfamilienhaus mit zugehörigen Stellplätzen als (private) Gemeinschaftsanlage



B Mehrfamilienhausbebauung mit Zuordnung der erforderlichen Stellplätze auf (privater) Grundfläche

A Mehrfamilienhausgruppe mit zugehörigen Stellplätzen in Gemeinschaftsgarage (Tiefgarage)



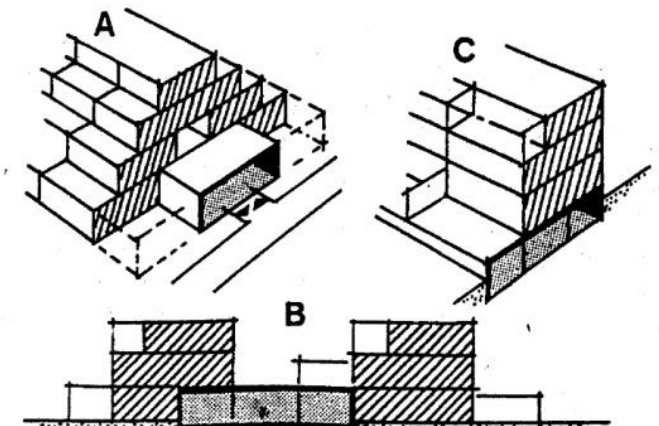
B Mehrfamilienhausbebauung mit Zuordnung der (privaten) Gemeinschaftsgaragen






Sonderformen (Beispiele)

A Terrassenhaus mit Gemeinschaftsgarage im Gebäudekern

B aufgeständerte Wohnbebauung mit Unterstellplätzen auf Erdgeschoß-Niveau

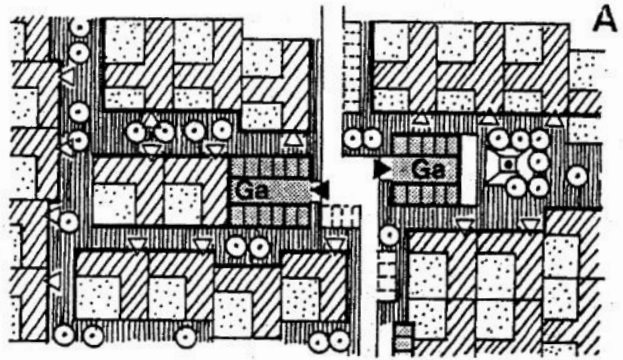
C Garagen in Kellergeschoß von Wohngebäuden eingeschoben
(s. a. S. 138)



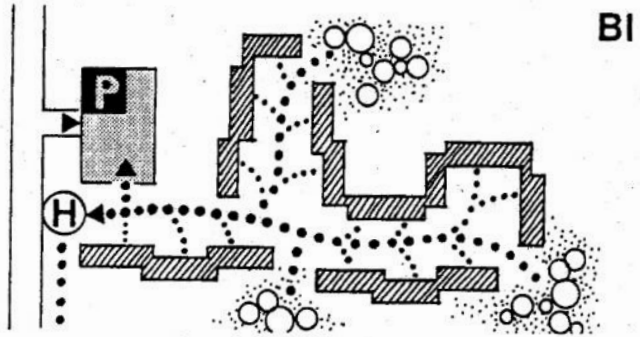
-  Fahrstraßen
-  Einstellplätze/Garagen
-  Gebäude
-  Garageneinfahrten
-  Hauseingänge

**Anordnung von Gemeinschaftsgaragen
in Wohngebieten
(Beispiele)**

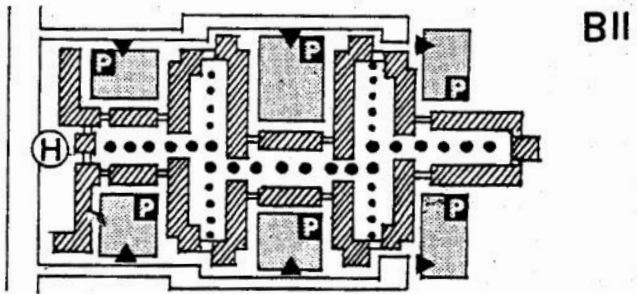
A Verdichtete Einfamilienhausbebauung mit konzentrierter Anordnung von Garagenhöfen (privat) und Einstellplätzen für Besucher (öffentlich) an der Erschließungsstraße. Innere Erschließung des Wohngebiets durch Fußwege.



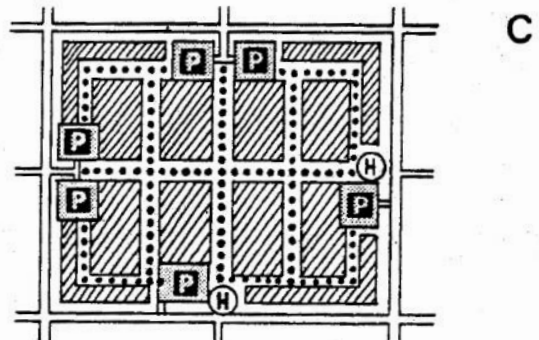
BI Mehrfamilienhausbebauung mit Anordnung der Gemeinschaftsgaragen (privat) und Einstellplätze für Besucher (öffentlich) am Rande - Eingang - des Wohngebiets. Innere Erschließung über Fußwege (im Notfall befahrbar) bei gleichem Laufabstand zwischen Wohnungen und Garagen bzw. Haltestelle ÖPNV (Prinzip gleicher »Startbedingungen«).



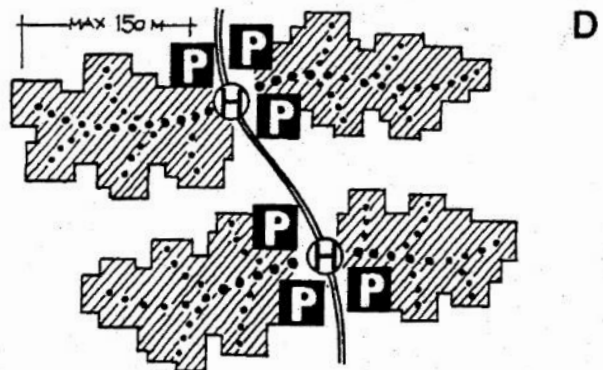
BII Mehrfamilienhausbebauung mit Trennung von Fußweg- und Fahrerschließung. Die Anlagen für den ruhenden Verkehr sind den Wohnbauten so zugeordnet, daß kurze Wegeverbindungen zu den Häusern bestehen. Eine Aufteilung der Wohnanlage auf mehrere Eigentümer (Gebäude mit zugehörigen Garagen) ist problemlos möglich.



C Verkehrsberuhigung eines innerstädtischen Wohngebiets, Anordnung von Gemeinschaftsgaragen/Einstellplätzen (privat oder öffentlich) am Rande des Gebietes zur Entlastung der inneren Erschließungsstraßen (Priorität des langsamen Verkehrs innerhalb des Wohngebiets), gleiche Laufabstände zwischen Wohnungen und Garagen bzw. Haltestellen ÖPNV.



D Erschließungsstruktur eines Wohngebiets nach dem Prinzip der Trennung der Verkehrsarten. Bündelung der Fahr- und Parkfunktion entlang der Wohnsammelstraße und zielgerichtete Fußwegeerschließung.



- Fahrstraßen
- Fußwege
- Stellplätze/Garagen
- Gebäude/Wohnbaufläche
- Haltestelle ÖPNV

4.6.3 EINSTELLPLÄTZE FÜR PERSONENKRAFTWAGEN

4.6.3.1 Anordnung und Bemessung

Grundmaße

Den Maßangaben liegen die Abmessungen eines europäischen Personenwagens der Mittelklasse zugrunde. Die angegebenen Maße sind Mindestmaße. Eine Überschreitung dieser Maße ist jedoch im Sinne eines sparsamen Flächenbedarfs und niedriger Kosten nur in besonderen Fällen erforderlich. Die ausreichende Bemessung der Sicherheitsstreifen (als Verbreiterung der Gehwege) ist unbedingt zu beachten.

Berücksichtigt man den Umstand, daß die überwiegende Zahl der in Europa gefahrenen Autos eine Gesamtlänge von 4,20 m nicht überschreitet und daß der Trend eher zu kleinen Fahrzeugen (vor allem bei Zweitwagen) geht, so ist eine Bemessung aller Stellplätze nach großen Autos nicht zu vertreten. Es wäre angemessen, 50% der Stellplätze (z. B. in Wohngebieten) auf die Länge von Kleinwagen auszulegen (ca. 4,00 m).

Parkbucht mit »Längsaufstellung« 0°

Verhältnis Stellplatzzahl/Straßenlänge: ungünstig.

An Fahrtrichtung gebunden (Ein- und Ausparken für ungeübte Fahrer oft schwierig).

Zur Anwendung besonders geeignet bei: schmalen Straßenprofilen und »Wohnstraßen«.

Parkbucht mit »Senkrechtaufstellung« 90°

Verhältnis Stellplatzzahl/Straßenlänge: sehr günstig.

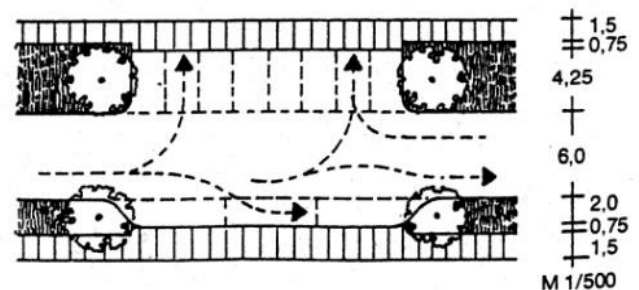
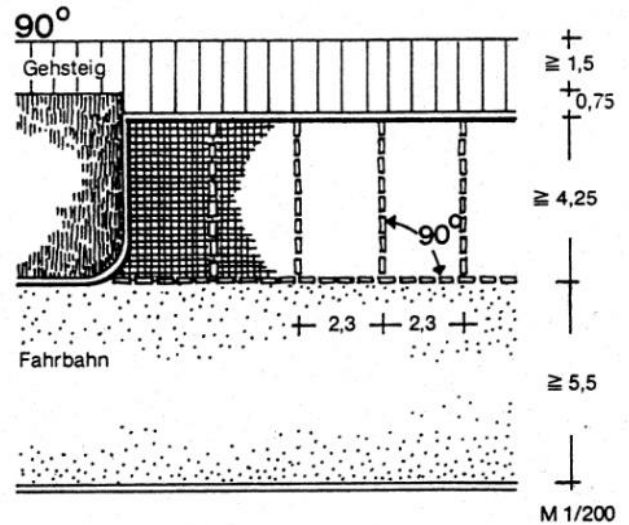
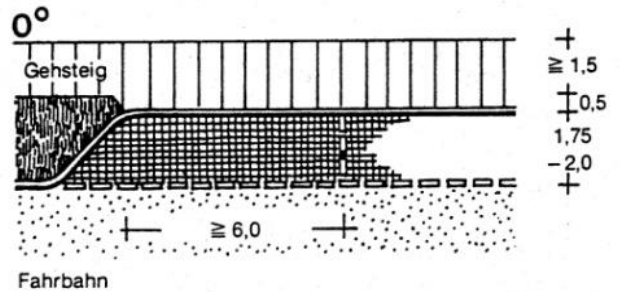
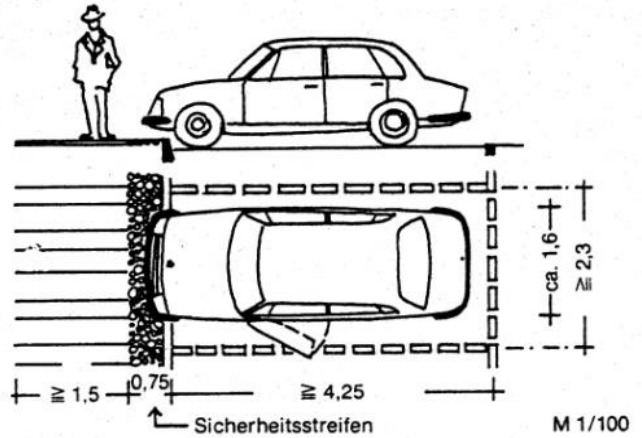
Nicht an Fahrtrichtung gebunden (Ein- und Ausparken aus beiden Fahrtrichtungen gut möglich, Einschränkung: Ausparken in fließenden Verkehr schwierig).

Zur Anwendung besonders geeignet bei: allen Straßen mit Fahrbahnbreiten $\geq 5,5$ m und »Wohnstraßen«, Parkplätzen.

Empfehlenswert:

Beidseitige Anordnung von Stellplätzen zur Sicherung eines ungehinderten Ein- und Ausparkens besser als einseitige Anordnung.

(s. a. Seite 130)



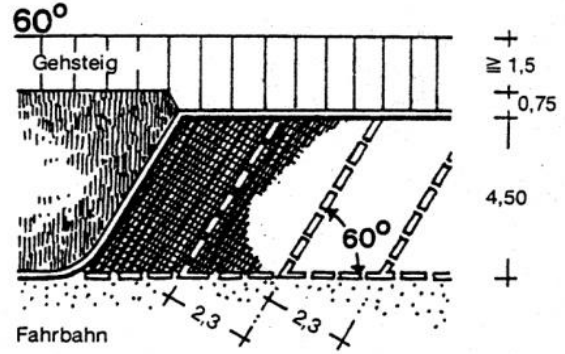
Parkbucht mit

»Schrägaufstellung« 60°

Verhältnis Stellplatzzahl/Straßenlänge: günstig

An Fahrtrichtung gebunden (Ein- und Ausparken nur aus Fahrtrichtung gut möglich).

Zur Anwendung besonders geeignet bei: Einbahnstraßen, übrigen Straßen mit zweiseitigen Parkmöglichkeiten, Parkplätzen.



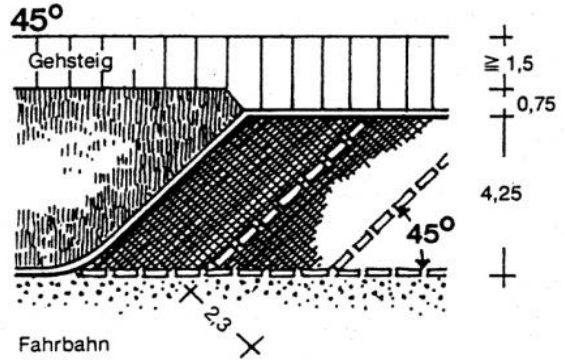
Parkbucht mit

»Schrägaufstellung« 45°

Verhältnis Stellplatzzahl/Straßenlänge: noch günstig

An Fahrtrichtung gebunden (Ein- und Ausparken gut, jedoch nur aus Fahrtrichtung möglich).

Zur Anwendung geeignet bei: (schmalen) Einbahnstraßen, übrigen Straßen mit zweiseitigen Parkmöglichkeiten, Parkplätzen.



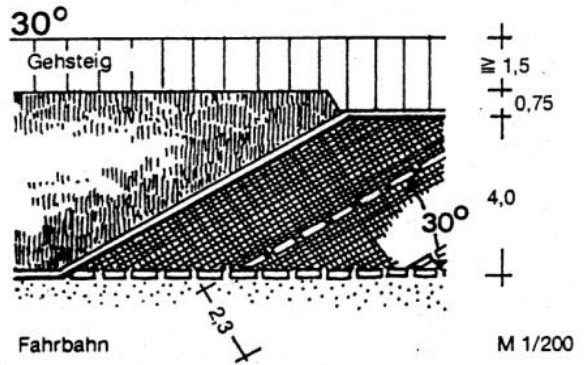
Parkbucht mit

»Schrägaufstellung« 30°

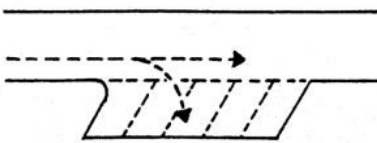
Verhältnis Stellplatzzahl/Straßenlänge: ungünstig

An Fahrtrichtung gebunden (Ein- und Ausparken sehr gut, jedoch nur aus Fahrtrichtung möglich).

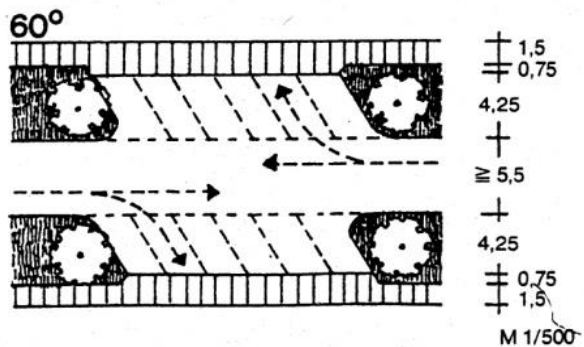
Zur Anwendung geeignet bei: sehr schmalen Einbahnstraßen, Parkplätzen in beengten Situationen.



Parkbuchten mit Schrägaufstellung sind an die Fahrtrichtung gebunden. Bei Straßen mit Gegenverkehr ist deshalb eine zweiseitige Anordnung von Parkplätzen zu empfehlen.



Diese Anordnung ist nicht funktionsfähig.

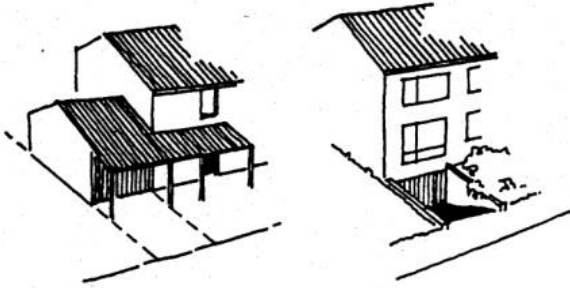


4.6.5 GARAGEN FÜR PERSONENKRAFTWAGEN

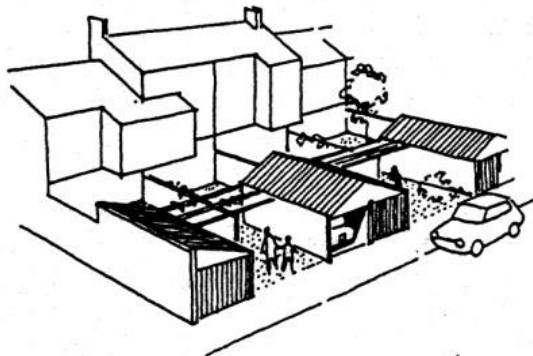
Formen und Abmessungen

- A** Möglichkeiten der Anordnung von Garagen bei unterschiedlichen Einfamilienhaustypen
- B** Einzelgarage
- B1** Einzelgarage mit Abstellraum (für Fahrräder, Gartengerät)
- C** Garagen in Wohngebäude (Reihenhäuser) integriert (s. a. Bd. 2, Kap. 3.2.9)

Anordnung von Hausgaragen (Beispiele)

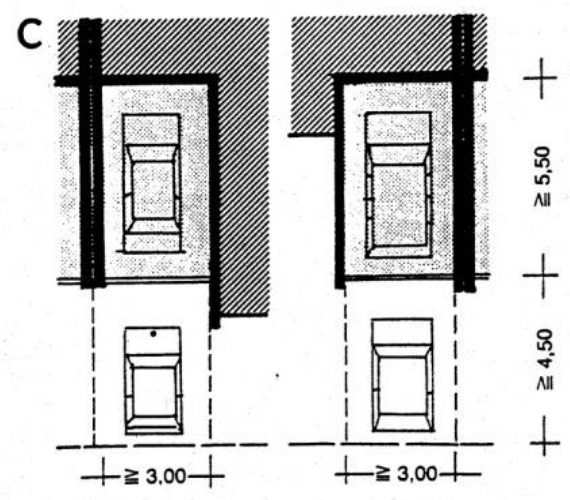
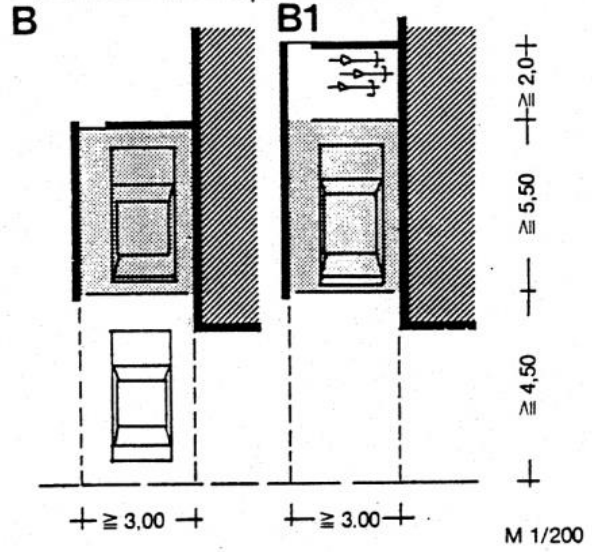
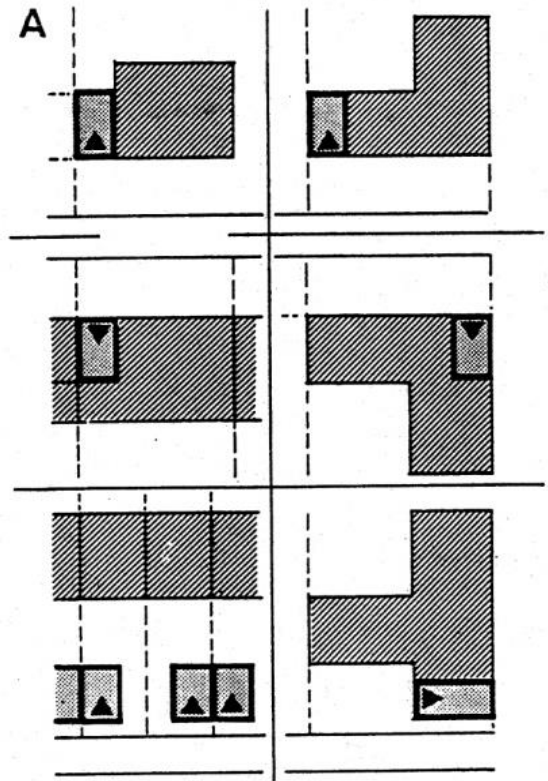
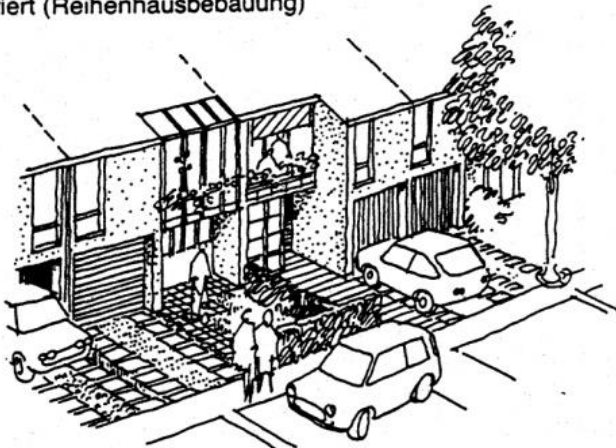


funktional und gestalterisch
günstige Lösung schlechte Lösung



Hausgaragen in Verbindung mit Wohnhöfen bei Reihenhausbebauung

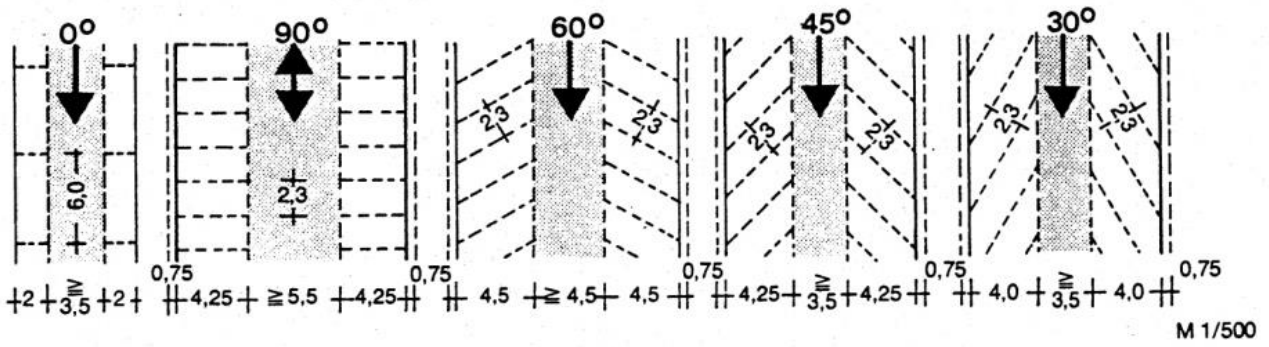
Hausgaragen in Wohngebäude integriert (Reihenhausbebauung)



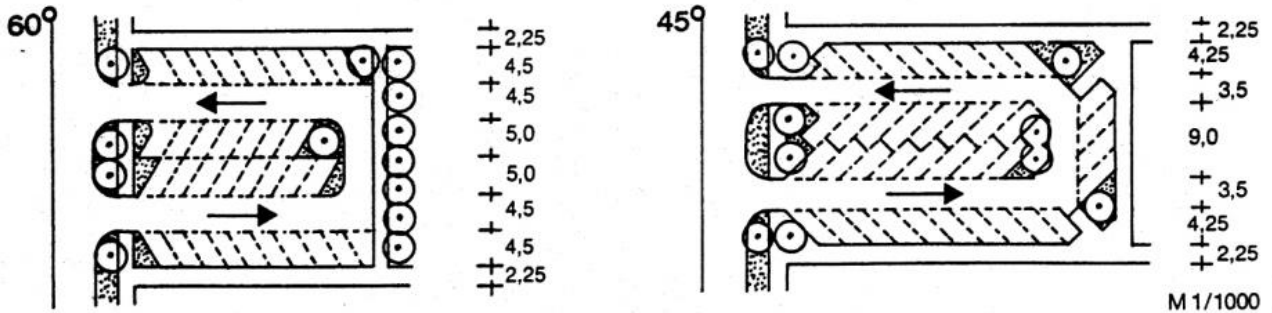
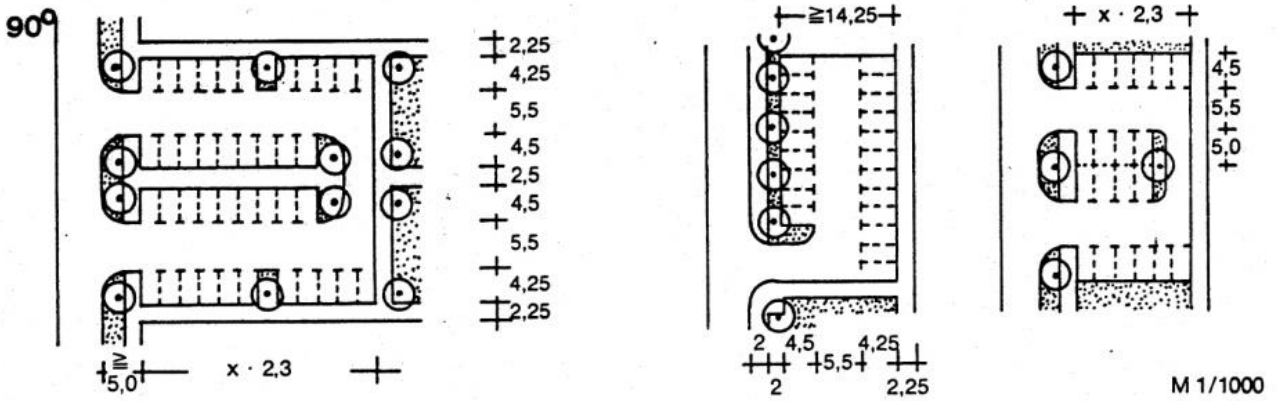
4.6.3.2 Einstellplätze und zugehörige Erschließungsflächen

Anordnung und Bemessung

Möglichkeiten zur Anordnung von Pkw.-Stellplätzen mit erforderlichen Fahrbahnbreiten und Abmessungen



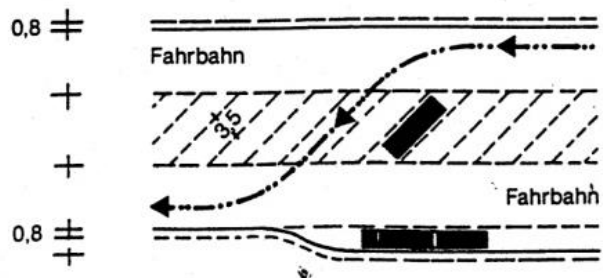
Parkplätze (Gemeinschaftseinstellplätze) – Beispiele



Parkplätze für Lastkraftwagen und Omnibusse

Anordnung und Bemessung

Kleinbus Klein- Transporter	Großbus LKW	LKW mit Anhänger
5,50 m	7,50 m	8,00 m
7,50 m	10,00 m	15,00 m
5,50 m	7,50 m	8,00 m
Längsparkstreifen		3,00 m

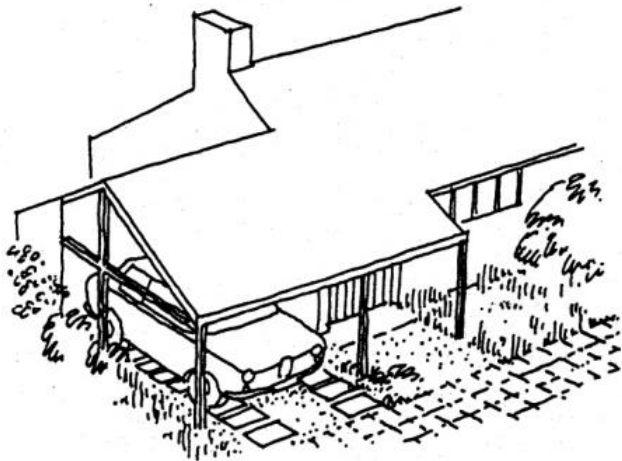


4.6.4 UNTERSTELLPLÄTZE FÜR PERSONENKRAFTWAGEN »CARPORTS« Formen und Abmessungen

Überdachte Einstellplätze stellen eine kostengünstige und raumsparende Möglichkeit dar, Fahrzeugen ausreichenden Witterungsschutz zu geben (geschlossene Wand zur Wetterseite günstig). Empfehlenswert ist die Kombination mit einem geschlossenen Abstellraum (für Fahrräder usw.).

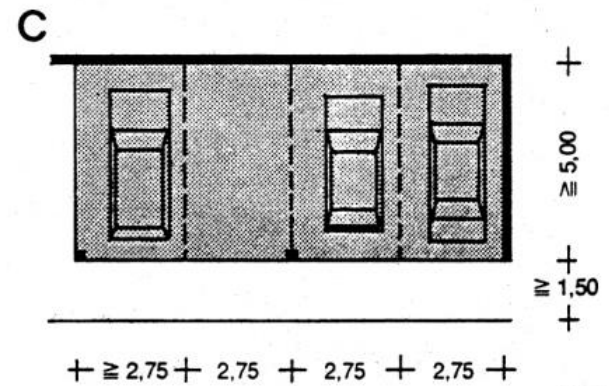
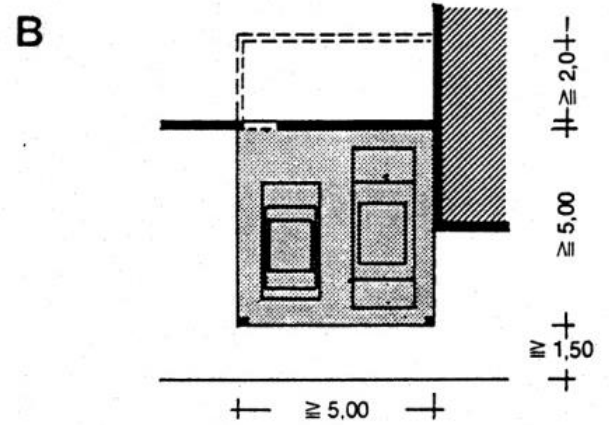
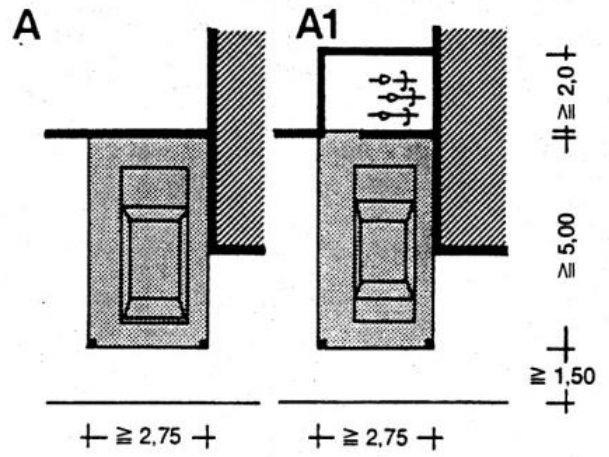
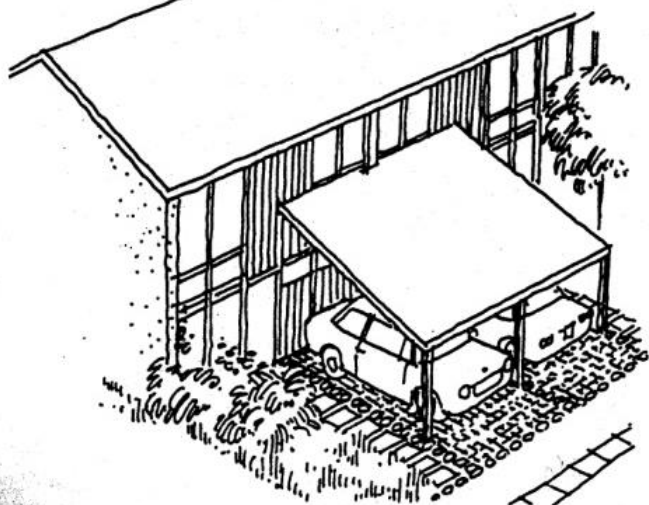
- A Unterstellplatz für 1 Auto
- A1 Unterstellplatz mit Abstellraum
- B Unterstellplatz für 2 Autos
- C Unterstellplätze zu einer Gemeinschaftsanlage zusammengefaßt

Beispiele zur Anordnung und Gestaltung von Unterstellplätzen in baulicher Verbindung mit Hauptgebäuden (s. a. Bd. 2, Kap. 3.2.9):



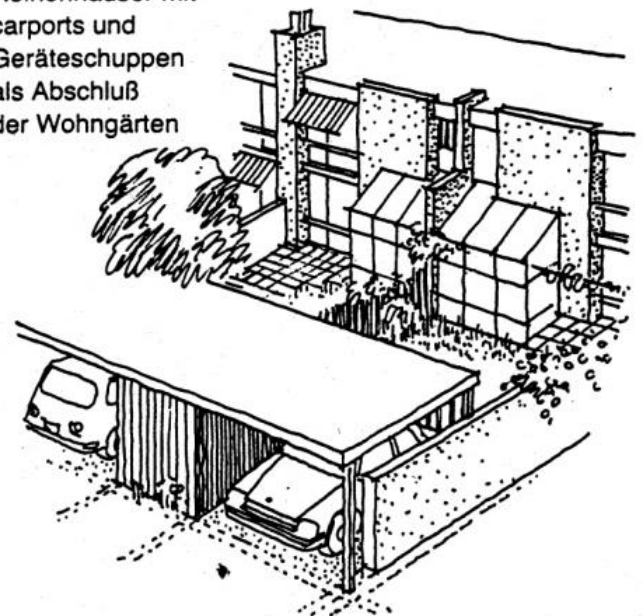
Einfamilienhaus mit carport

Reihenhäuser mit carports in den Vorgärten



M 1/200

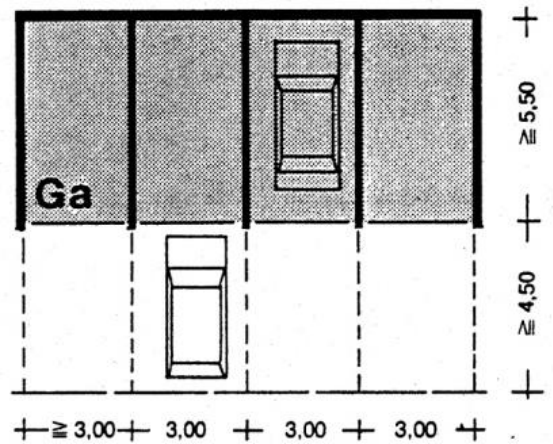
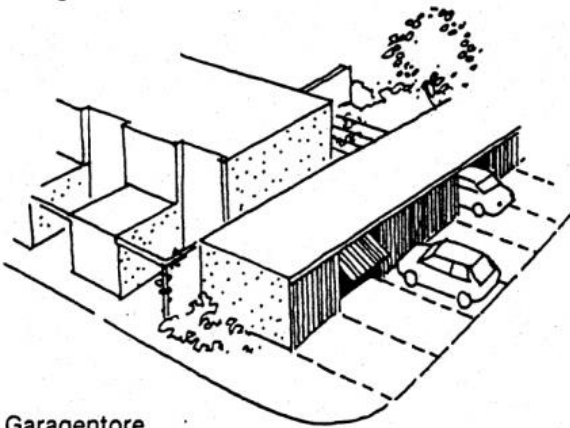
Reihenhäuser mit carports und Geräteschuppen als Abschluß der Vorgärten



4.6.6 SAMMELGARAGEN

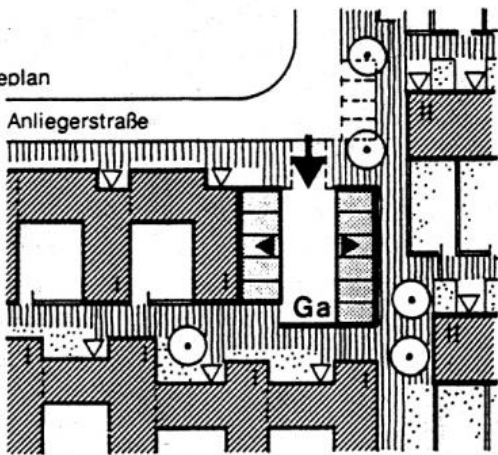
4.6.6.1 Formen und Zuordnung (Beispiele)

Garagenzeile

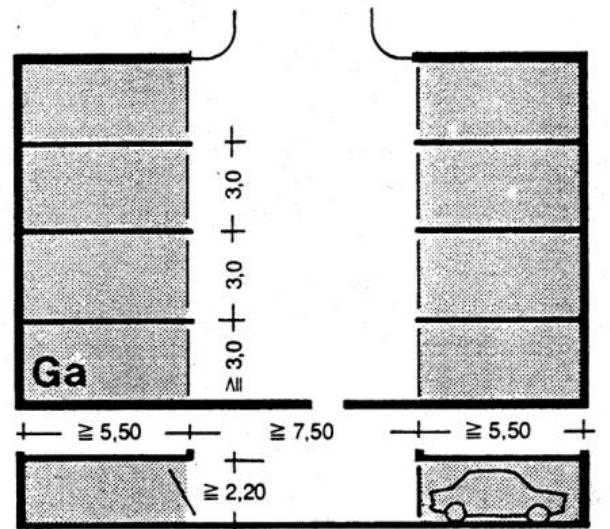


Garagentore möglichst von Wohnungen und Wohngärten abgewandt anordnen

Lageplan



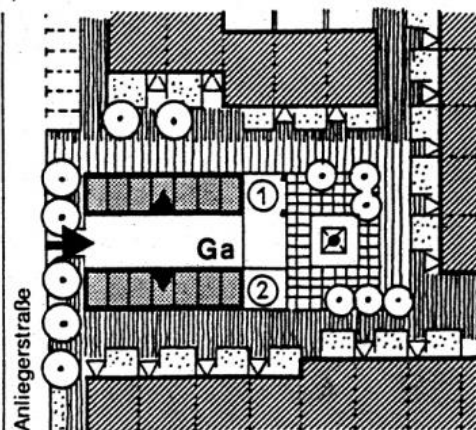
Zusammenfassung von Einzelgaragen zu einem Garagenhof am Eingang zum Wohngebiet



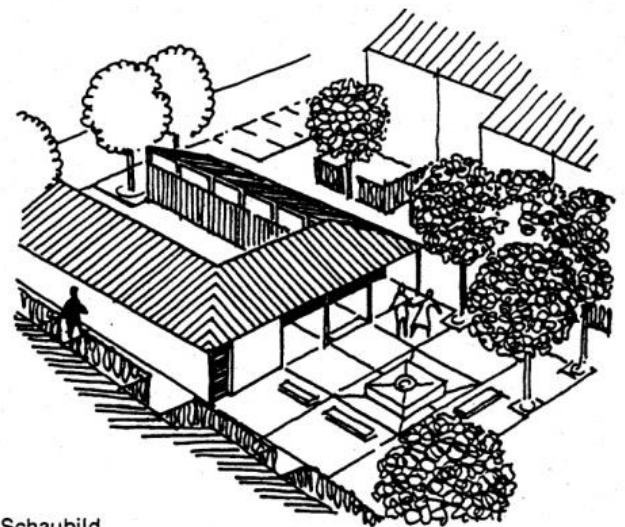
Grundriß/Schnitt einer Garagengruppe

M 1/200

Lageplan



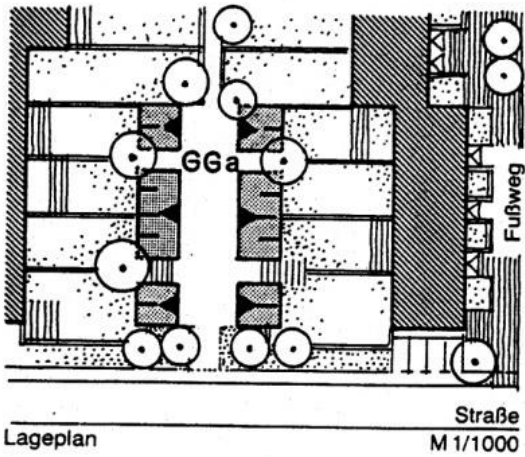
- ① Überdeckter Sitzplatz
- ② Trafo-Station



Schaubild

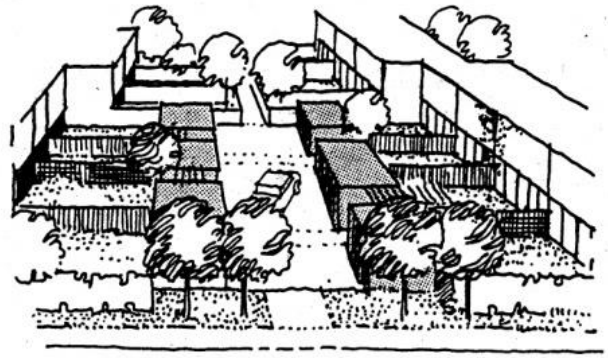
Garagengruppe am Eingang zu einem Wohnhof. Verbindung der Garagen mit überdecktem Aufenthaltsplatz und Trafo-station zu einem Bauwerk

(s. Bd. 2, Kap. 3.2.9)



Lageplan

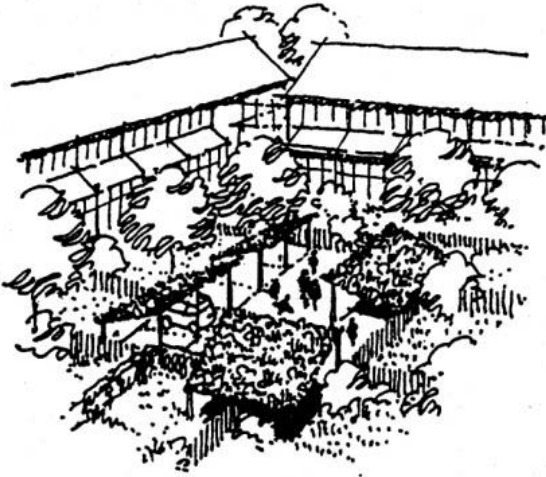
Straße
M 1/1000



Schaubild

Wohn-, Spiel- und Parkhöfe im Blockinnenraum, lockere Anordnung der überdachten Einstellplätze, Park-

flächen als Erweiterung der privaten Gärten zu einer gemeinschaftlichen Freifläche



Beispiel 1



Beispiel 2

4.6.6.2 Alternative Formen des Parkens Mehrfachnutzung in Wohngebieten

Der erhebliche Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs und die Kosten für Garagenbauten stehen gerade in Wohngebieten in scharfem Gegensatz zu den notwendigen Anstrengungen, den Baugrund sparsam und wirtschaftlich zu nutzen und die Kosten für Nebenanlagen möglichst gering zu halten. Der Kosten-Nutzen-Vergleich ist in Wohngebieten, wo ergänzende Inanspruchnahme der Parkierungsanlagen durch andere Einrichtungen selten gegeben ist, besonders ungünstig.

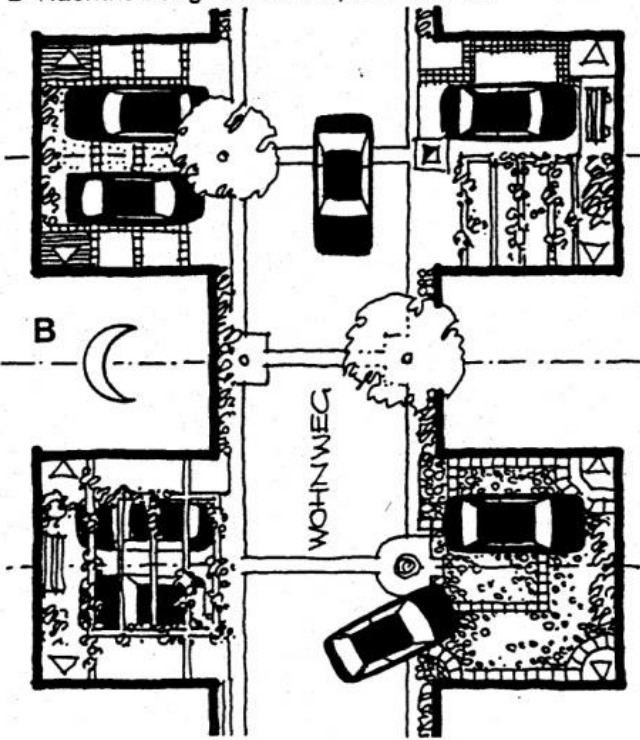
Parkflächen sind als bauliche Anlagen und befestigte

Parkplätze Eingriffe, die aus ökologischer Sicht ausgeglichen werden müssen, was den Flächen- und Kostenaufwand zu Lasten bezahlbaren Wohnungsbaus weiter vergrößert.

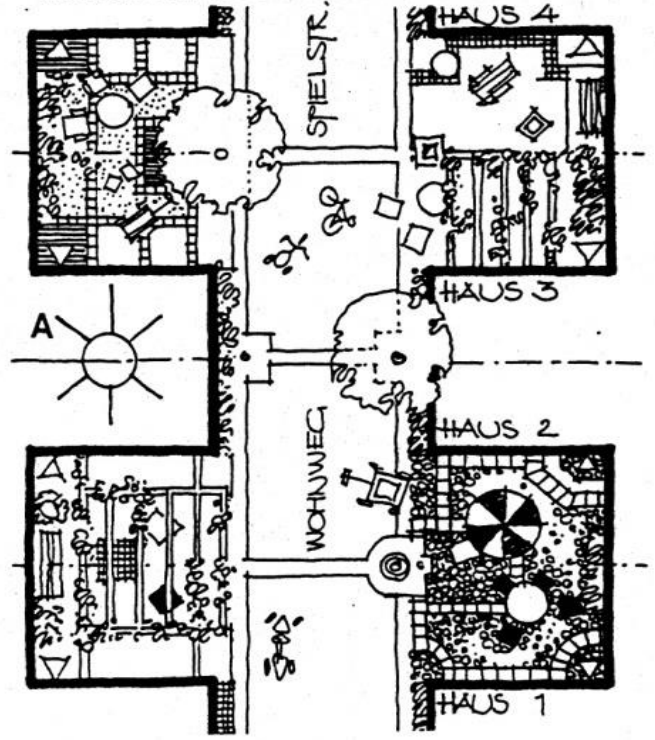
Es liegt daher nahe, die Einstellplätze derart in die Gesamtstruktur der Wohnbebauung einzubeziehen, daß eine intensive - wohnbezogene - Nutzung der tagsüber meist leeren Flächen möglich ist. In gleichem Sinne sind Garagenbauten zu bevorzugen, die nicht nur für das Parken der Autos, sondern auch für eine vielfältige andersartige (Mit-)Benutzung geeignet sind.

Beispiel: Reihenhausbauung mit Vorhöfen

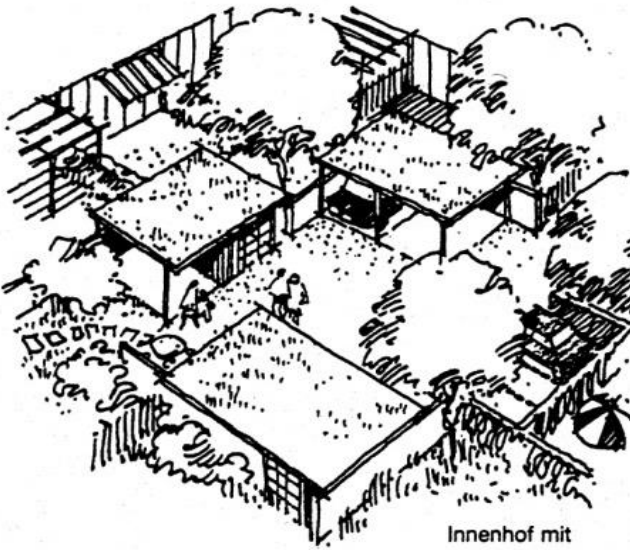
B Nachtnutzung als Einstellplatz für Pkw



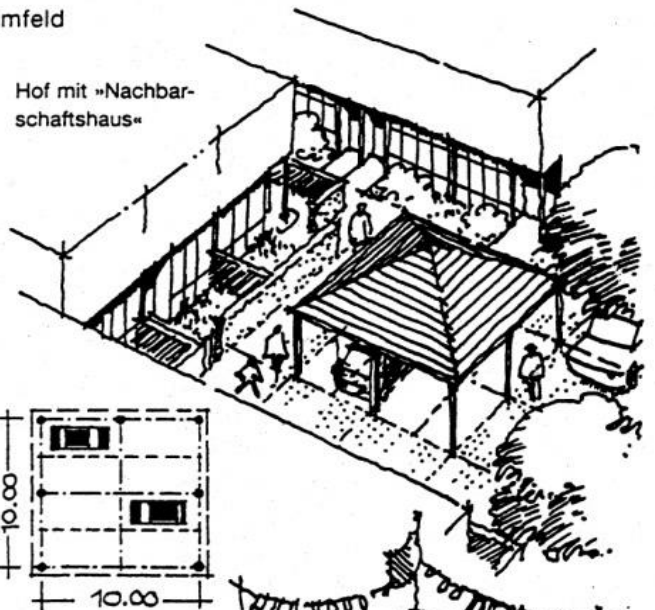
A Tagnutzung als Wohn- und Spielhöfe mit kommunikativem Kontakt zur Straße



Beispiele mehrfach nutzbarer Auto-Einstellplätze im Wohnumfeld



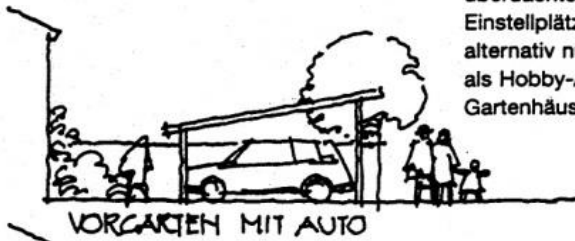
Innenhof mit überdachten Einstellplätzen alternativ nutzbar als Hobby-/Gartenhäuser



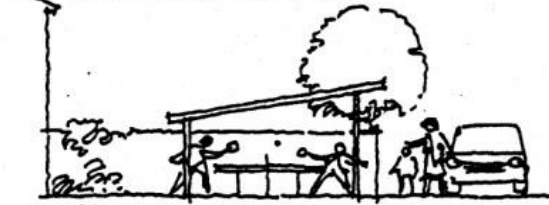
FEST-ZELT

SPIEL-HAUS

PARK-HAUS



VORGARTEN MIT AUTO



SPIEL- UND BASTELPLATZ

Einordnung von Pkw-Stellplätzen in die Außenanlagen eines Einfamilienhausgebietes mit Möglichkeiten zu wohnbezogenen Mehrfachnutzungen der offenen und überdachten Raumelemente.

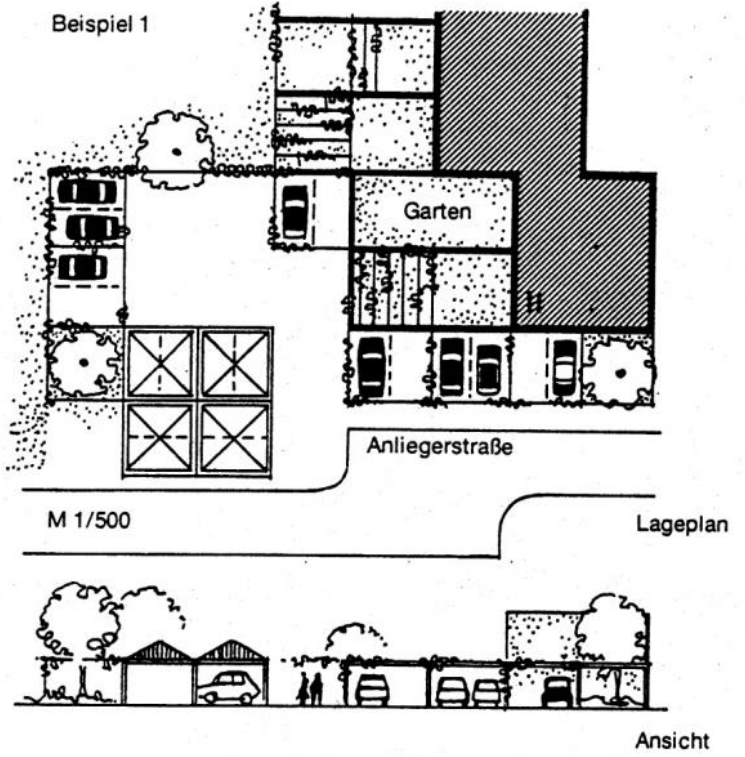
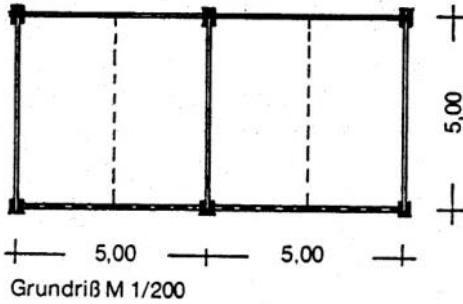
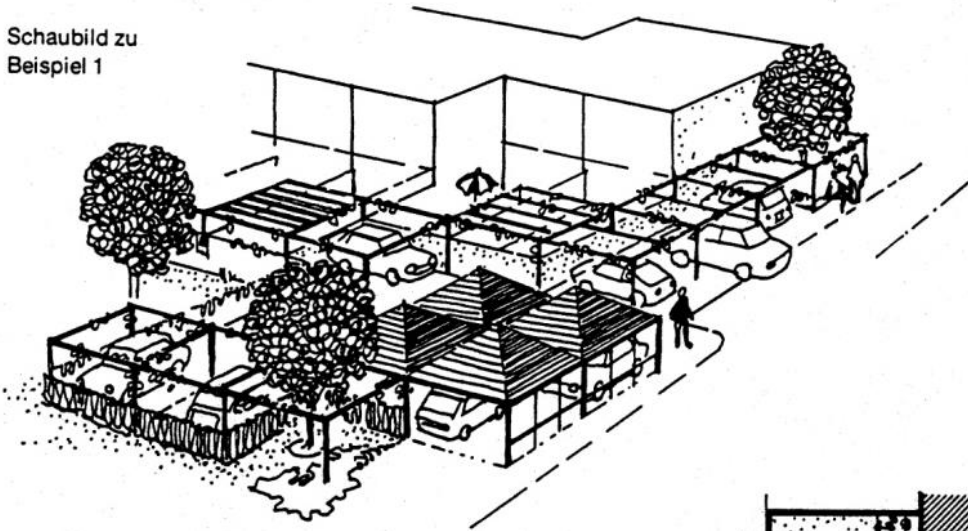


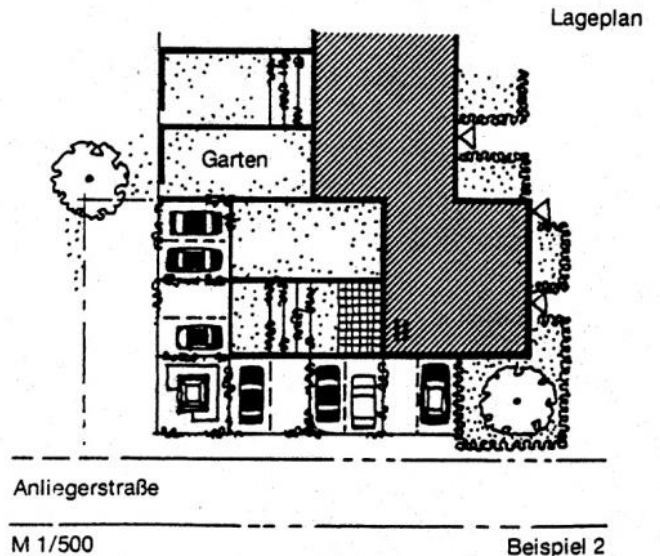
Schaubild zu Beispiel 1



Pergola-Struktur auf einem Grundraster von 5×5 m.

Wahlweise:

- offen, überrankt mit Kletterpflanzen als Einstellplätze, Sitz- und Spielplätze nutzbar;
- überdacht als Unterstellplatz, überdeckter Sitzplatz oder »Spielhaus« nutzbar



4.6.7 GEMEINSCHAFTSGARAGEN ALS TIEFGARAGEN

4.6.7.1 Anordnung und Bemessung (Beispiele)

Die Ausbildung von Gemeinschaftsgaragen und Sammelparkplätzen als »überdeckte Stellflächen« oder »Tiefgaragen« bietet den Vorzug:

- die Dachfläche der Garage als Freifläche (Spiel- und Grünfläche) verfügbar zu halten,
- die gestalterische Einbindung der notwendigen Parkplätze in die Umgebung verbessern zu können.

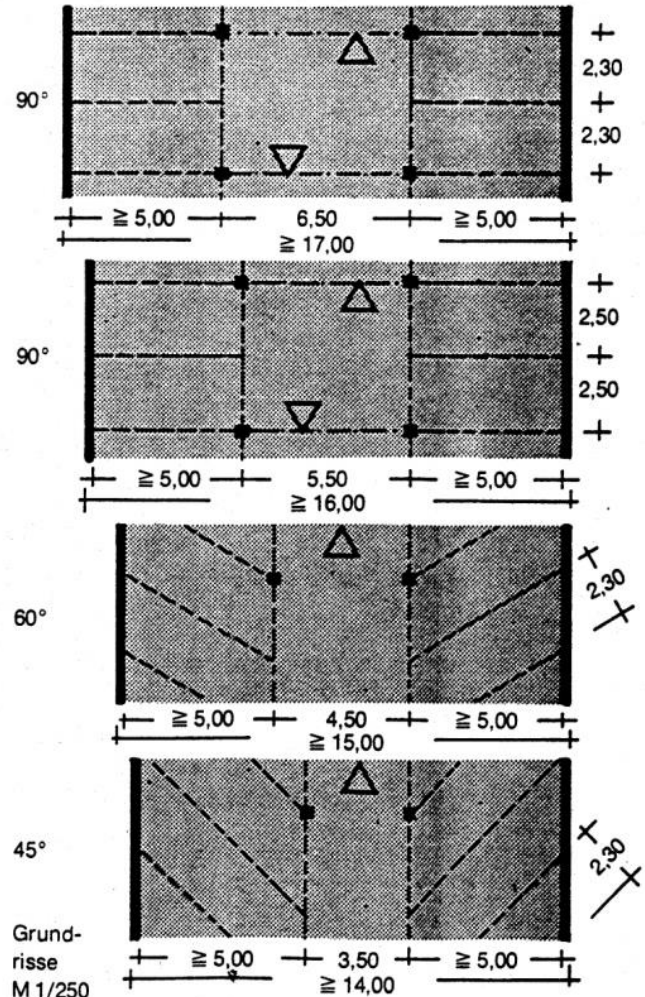
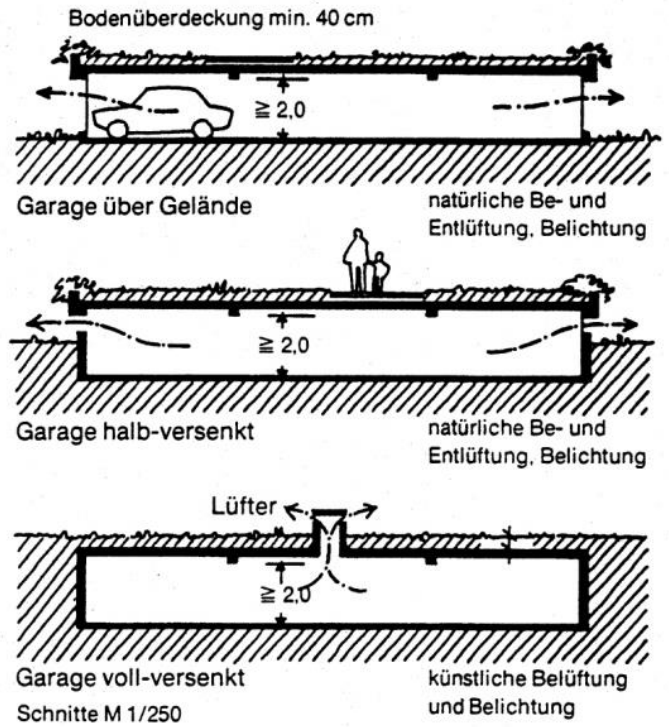
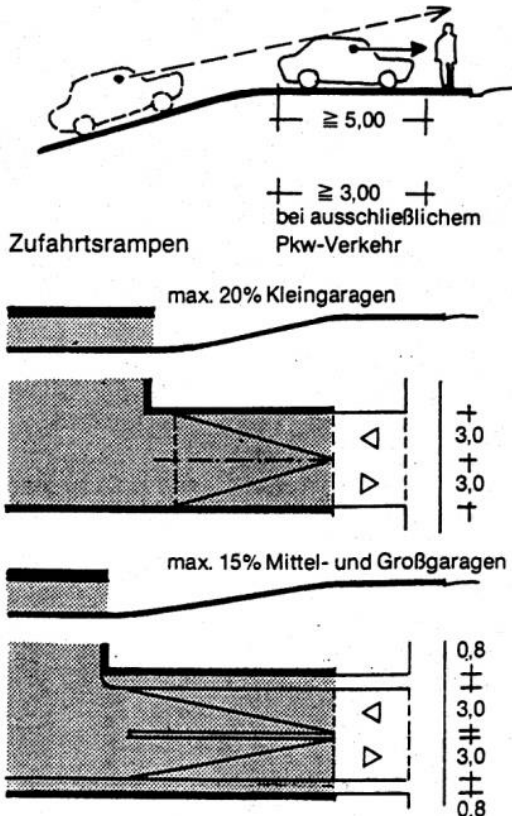
Bei der Bemessung der Einstellplätze in Tiefgaragen zu Wohn- und Bürobauten sollte kritisch überprüft werden, ob dem tatsächlichen Pkw-Bestand entsprechend die Länge der Stellplätze und die Fahrbahnbreiten nicht unterschiedlich ausgelegt werden sollten.

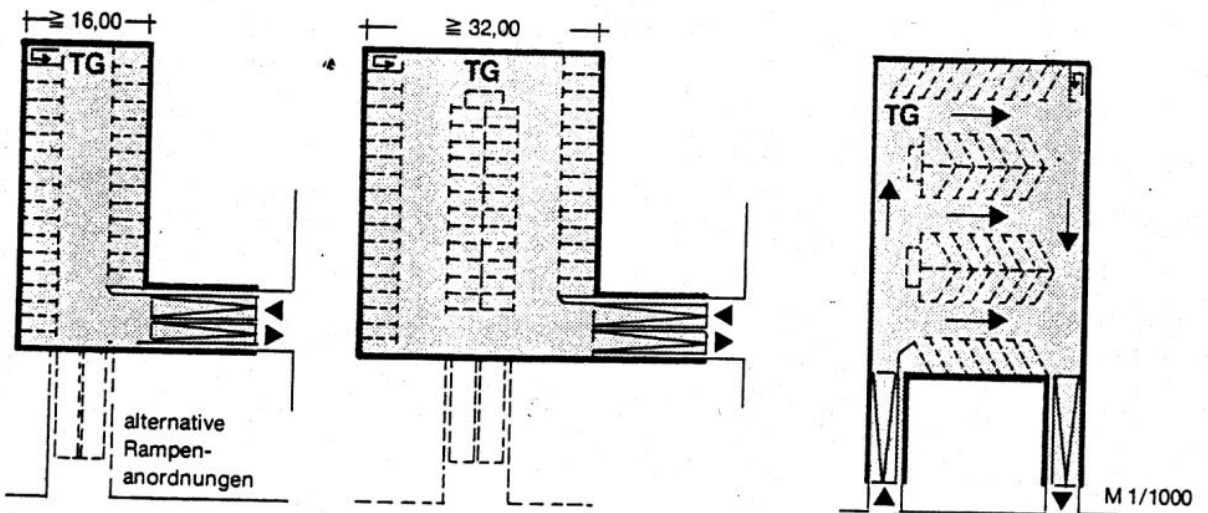
- Beispiel: A 50% der Stellpl. 5,00 m
 Fahrbahnbreite 6,50 m
 B 50% der Stellpl. 4,00 m
 Fahrbahnbreite 5,50 m

Bei der Belegung bzw. Vermietung (Kosten) kann dem Stellplatzangebot Rechnung getragen werden.

Unterscheidung der Garagengrößen (nach GarVo):

- Kleingaragen bis 100 qm Nutzfläche
 - Mittelgaragen 100–1000 qm
 - Großgaragen über 1000 qm
- (Auflagen bzgl. Rettungswege, Brandabschnitte, Löschanlagen usw. siehe GarVO).
 (s. Bd. 2, Kap. 3.3.10)

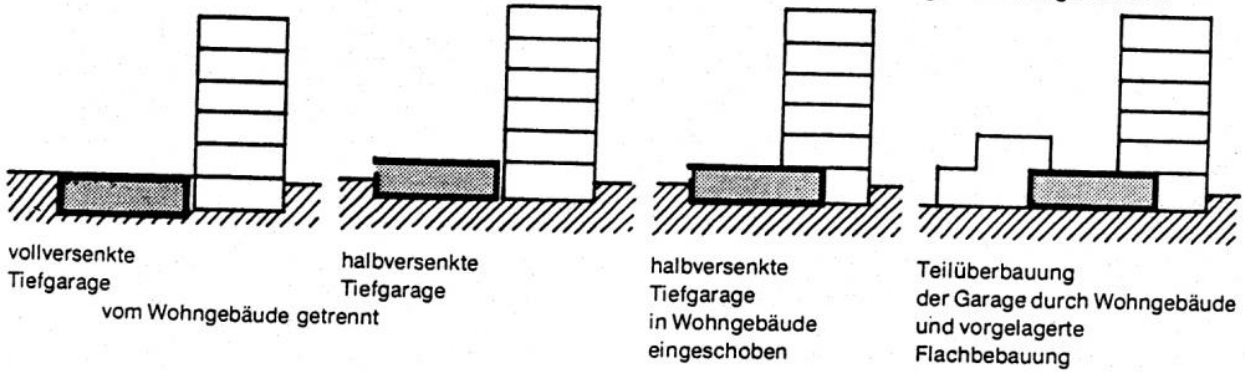




Tiefgaragen mit Zufahrtsrampen

Grundriß-Beispiele

Alternative Lösungen hinsichtlich Höhenlage der Garagen und bauliche Verbindung mit Wohngebäuden



vollversenkte Tiefgarage

vom Wohngebäude getrennt

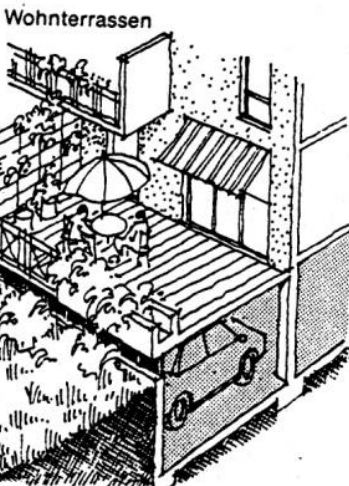
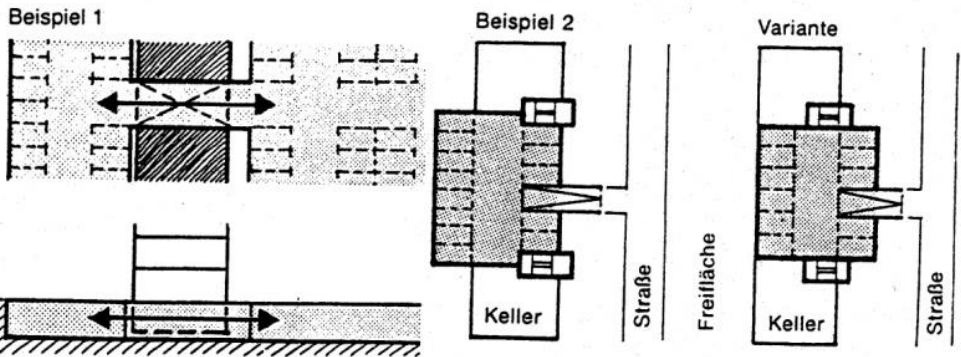
halbversenkte Tiefgarage

halbversenkte Tiefgarage in Wohngebäude eingeschoben

Teilüberbauung der Garage durch Wohngebäude und vorgelagerte Flachbebauung

Die Trennung von Hochbauten und Tiefgaragen hat den Vorteil der Unabhängigkeit der in Maßsystem und Konstruktion verschiedenen Gebäudeteile.

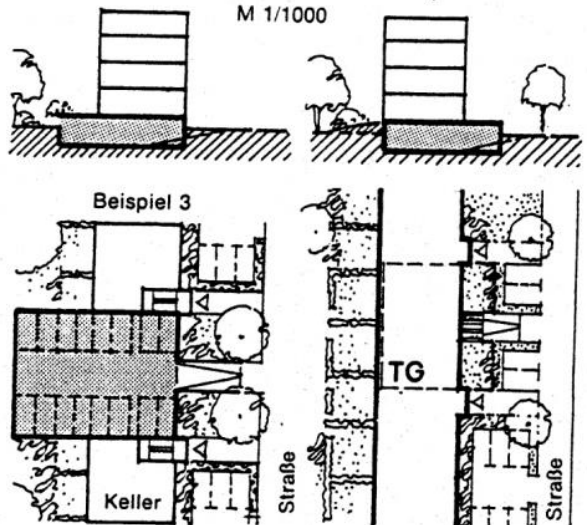
Bei einer Bebauung mit mehr als viergeschossigen Wohngebäuden und entsprechend großen Tiefgaragen sollte die Verbindung der Garagen auf die Hochbauten querende Durchfahrten beschränkt werden. Beispiel 1



Wohnterrassen

Bei Geschosswohnungsbauten mit max. 4 Geschossen (bzw. max. 12 Wohneinheiten/Treppenhaus) bietet sich die Möglichkeit, das Kellergeschoß teilweise als Garage auszuliegen. Diese Lösung bietet eine Reihe wichtiger Vorzüge:

- vergleichsweise geringe Baukosten (im sozial geförderten Wohnungsbau bezuschungsfähig);
- übersichtliche, hausbezogene Garagröße, Sicherheitsprobleme werden vermieden;
- die gemeinschaftliche Freifläche steht ohne Einschränkung der Bepflanzung (auch mit großen Bäumen) zur Verfügung, ökologisch günstig. Beispiele 2, 3.



M 1/1000

Beispiel 3

Variante

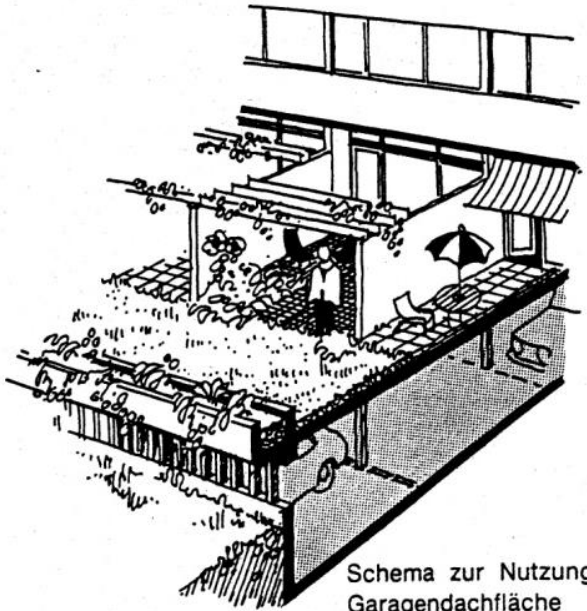
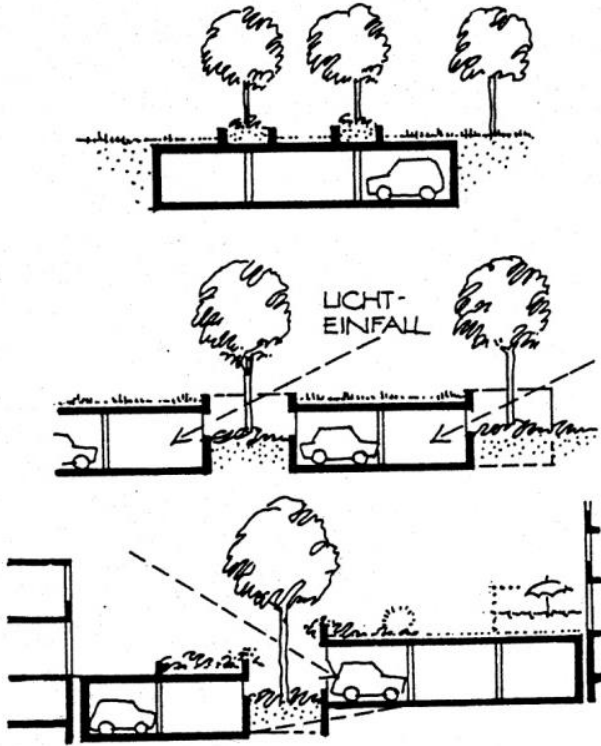
Keller

Straße

Straße

Straße

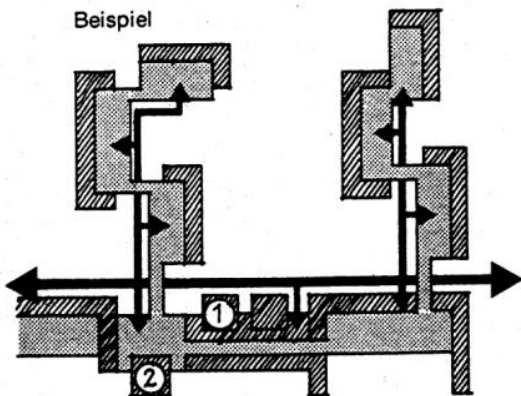
Eine Begrünung von Garagendächern und Einrichtung als Garten- oder Spiel- und Freizeitfläche ist die logische Umsetzung des Gedankens, durch Absenkung der Parkplätze eine Doppelnutzung der gleichen Grundfläche zu ermöglichen.



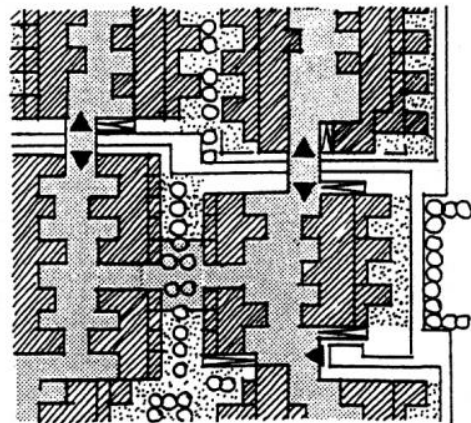
Schema zur Nutzung der Garagendachfläche als Gärten zu Erdgeschoßwohnungen.

Der Gewinn an Bewegungsraum, die günstige Beeinflussung des Kleinklimas und der freundliche Anblick stellen Werte dar, die den zusätzlichen Kostenaufwand unbedingt rechtfertigen – zumal da Tiefgaragen meist dort ausgeführt werden, wo durch hohe bauliche Verdichtung einerseits eine wirtschaftliche Nutzung des Baugrundes gegeben ist, andererseits ein besonders großer Bedarf an Freiraum besteht.

Strukturbestimmendes Prinzip dieses Planungsbeispiels ist die Verbindung von Garagendächern zu einer zusammenhängenden Fußgängerebene mit Spiel- und Grünflächen. Fußgänger- und Fahrverkehr werden auf konsequent getrennten Ebenen abgewickelt (optimale Sicherheit). Hauszugänge von der Fußgänger- und Parkebene.



- ⊕ Fahrstraßen
- ▨ überdeckte Sammelgaragen } Fußgängerebene
- ▩ Gebäude
- ① Läden
- ② Schule/Kindergarten

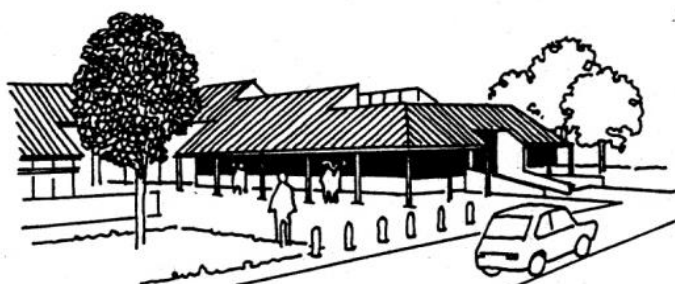
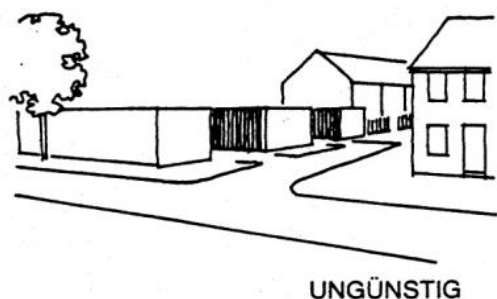


Strukturschema eines Wohngebietes

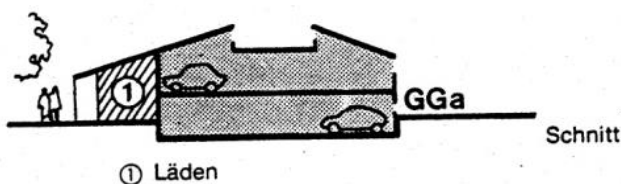
Detailsituation im Grundriß und Schnitt

4.6.7.2 Funktionale und gestalterische Verbindung von Parkgaragen mit der angrenzenden Wohnbebauung
(Beispiele)

Parkgaragen am Eingang zu Wohngebieten

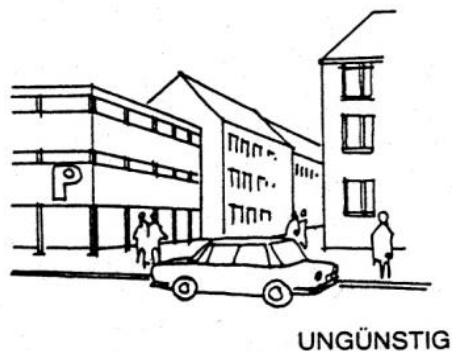


Schaubild



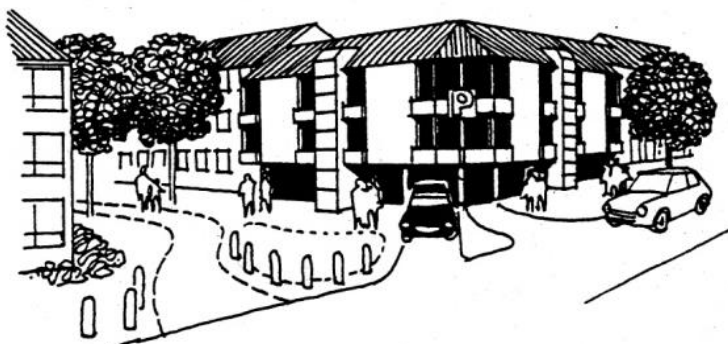
Schnitt

Zum Vergleich:
Gestaltung der Garagen *ohne* Beziehung zur
umgebenden Bebauung



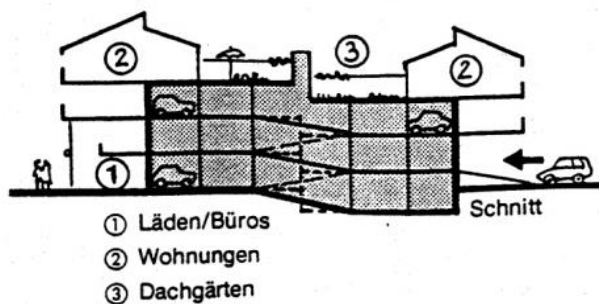
UNGÜNSTIG

Parkgarage am Eingang zu einem Einfamilienhausge-
biet, kombiniert mit Läden



Mehrgeschossige Parkgarage am Eingang zu einem
Wohngebiet mit Geschößbebauung

Umbauung von Parkgaragen mit Wohnungen,
Büros und Läden



- ① Läden/Büros
- ② Wohnungen
- ③ Dachgärten

Schnitt

Derartig kombinierte Bauformen erlauben die Aus-
nutzung der für Wohnungen, Läden und Garagen glei-



chermaßen gegebenen Standortvorteile und eine
durchgängig vielfältige Gestaltung der Gebäudefron-
ten, des Straßenbildes.