

# parken|wohnen



FAKTEN • MEINUNGEN • LÖSUNGEN

## Ortsstraßen vor dem Infarkt?

Die Pkw-Zulassungszahlen steigen weiter und unterstreichen das Bedürfnis nach persönlicher Mobilität. Damit hält die Infrastruktur der meisten Städte und Gemeinden kaum noch Schritt.

Wer vor Jahren etwas auf sich hielt, zog in die Randgemeinden und wurde zum Pendler. Je mehr Bürger diesem Beispiel folgten, umso gravierender wurden die Verkehrsprobleme.

Morgens verstopfte Straßen stadteinwärts, abends stadtauswärts, und jedesmal die frustrierende Suche nach einem Parkplatz.

Inzwischen gehört vielerorts der Stau zum Alltagserleben. Kurzparker stellen sich verbotswidrig in die zweite Reihe und blockieren so eine Fahrspur.

In den verbliebenen innerstädtischen Wohngebieten, aber auch in den Vorstädten hat das nächtliche Parken in zweiter Reihe inzwischen Methode. Man spricht sich ab, wer wann wegfahren muß. Und so stehen die Frühstarter in der zweiten Reihe, die anderen auf der legalen Parkspur.

Was auf den ersten Blick wie eine Patentlösung aussieht, kann unvermittelt zum gravierenden Problem werden, wenn beispielsweise der Notarzt mit dem Rettungsfahrzeug nicht zum Haus eines Infarktpatienten gelangen oder die Feuerwehr nicht zum Brandherd vordringen kann. Wie die Vergangenheit gezeigt hat, läßt sich die Motorisierung der Gesellschaft durch künst-



Foto: teamfoto

**Wenn der ruhende Verkehr den rollenden Verkehr zum Erliegen bringt: Parkende Autos, soweit das Auge reicht.**

liche Hindernisse und Kostenbarrieren kaum zurückdrängen. In den weitgehend zugebauten Innenstädten läßt sich zusätzlicher Parkraum allerdings nur mit großem Aufwand und entsprechend hohen Nutzerkosten, zum Beispiel durch den Bau von Tiefgaragen unter öffentlichen Plätzen schaffen, was oft zum Widerspruch der Anlieger führt, die über Lärm bei der Ein- und Ausfahrt klagen.

Anstatt Pendler auszusperren, bietet sich unter Umständen eine kostengünstig praktikable

Nutzungsteilung von Parkraum an, der tagsüber von Berufspendlern, nachts und an Wochenenden von mobilen Anwohnern genutzt werden kann. Die Stellplatzverordnungen sollten sich darüber hinaus mehr an der Realität orientieren, damit Wohnstraßen nicht völlig zugesperrt und so zur Falle für spielende Kinder werden. Parken und Wohnen lassen sich zumindest zur Zeit kaum voneinander trennen. Praktikable Lösungen sind dringend gefragt.

**Kaum eine Chance zum rechtzeitigen Bremsen oder Ausweichen, wenn Kinder zwischen parkenden Autos auf die einspurige Fahrgasse laufen.**



Foto: Bavaria

Der ruhende Verkehr wird zunehmend zum Problem und droht mancherorts den rollenden zum Erliegen zu bringen. Städte und Gemeinden müssen nach Lösungen aus diesem Dilemma suchen.

Das folgende Interview schildert die Perspektiven des Stadtbaumeisters Dipl.-Ing. Architekt Hans-Jürgen Fischer aus der Stadt Laupheim bei Ulm.

**FRAGE** *Wir leben in einer mobilen Gesellschaft, in der das Auto und die individuelle Mobilität einen hohen Stellenwert haben. Fast jede Familie hat heute ein eigenes Auto, manche sogar zwei oder drei. Wo sollen diese Fahrzeuge bleiben, auf der Straße, in Einzel- oder in Sammelgaragen?*

**H.-J. FISCHER** Rechts und links zugeparkte Straßen sind keinesfalls als Lösung anzusehen. Sie beruhigen zwar den Verkehr, blockieren möglicherweise im Ernstfall aber die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge. Und eine Zierde des Ortsbildes sind sie wohl kaum.

Die aktuelle Bauordnung des Landes Baden-Württemberg schreibt pro Neubauwohnung einen Stellplatz vor. Beim Dachgeschoß-Ausbau wird nicht einmal dieser automatisch gefordert. Früher waren bei einem Einfamilienhaus zwei Stellplätze einzurichten. Angesichts der wachsenden Zulassungen von PKW geht die jetzige Regelung am aktuellen Bedarf vorbei. Das Problem liegt allerdings darin, daß eine Landesbauordnung sowohl



Foto: Projekt-Team

den Verhältnissen in Großstädten und Ballungszentren mit sehr wenig verfügbarer Fläche als auch denen in Mittel- und Kleinstädten mit unterschiedlichem Raumangebot und schließlich den Landbezirken mit teilweise großzügigem Baulandangebot gerecht werden muß.

Aus meiner Sicht wäre eine größere Gestaltungsfreiheit wünschenswert, die es erlaubt, die örtlichen Bedingungen noch stärker zu berücksichtigen.

**FRAGE** *Wo und wie sollte aus Ihrer Sicht vorzugsweise Parkraum für die Autos der Anwohner geschaffen werden?*

**H.-J. FISCHER** Vorzugsweise in Tiefgaragen oder auch in ins Haus integrierten Garagen. Ich denke dabei nicht nur an die Funktion, sondern als Stadtplaner auch an die Gestaltung. Eine gute Lösung sind auch als Schallbremse zwischen den einzelnen Häusern angeordnete Garagen. Das geht allerdings zu Lasten der Baukosten, weil in diesem Fall die Grundstücke größer sein müssen.

Auf jeden Fall sollten die Garagen jedoch stilistisch dem Haus und seinem Umfeld angepaßt werden.

**FRAGE** *Gibt es Lösungen, die Sie für weniger glücklich halten?*

**H.-J. FISCHER** Ich bin gegen Garagenhöfe, die in der Regel trist und langweilig wirken. Sie sollten so gestaltet werden, daß die Flächen auch als Freizeitraum genutzt werden können. Da ist der planende Architekt gefordert.

Tiefgaragen stören das Ortsbild am wenigsten, vor allem dann, wenn sie begrünt werden oder direkt unterm Haus liegen. Ich kann mir auch noch Einzelgaragen neben den Wohngebäuden gut vorstellen, wenn diese gestalterisch in ihr architektonisches Umfeld eingebunden sind.

**FRAGE** *Sehen Sie noch andere Lösungsansätze in Sachen Garage?*

**H.-J. FISCHER** In einen Lärmschutzwall integrierte Garagen bieten eine flächensparende landschaftlich interessante Lösung, die zudem auch gestalterisch befriedigt. Denkbar sind auch gut gestaltete Hochgaragen in zumutbarer Entfernung zur Wohnung / zum Wohnhaus. Diese Lösungen haben gleichzeitig den Vorteil der Verkehrsentflechtung bzw. Verkehrsreduzierung im Wohnquartier.

# Wege aus der Park-Misere

## Erprobte und bezahlbare Lösungen

**D**a sich Autos nun einmal nicht in Luft auflösen, wenn sie nicht gebraucht werden und eine autolose Gesellschaft kaum vorstellbar ist, erscheint die Lösung der Parkplatzfrage manchem wie das berühmte Paradoxon der Quadratur des Kreises. In den weitgehend zugebauten Ballungszentren mag dies durchaus zutreffen, denn hier gelingt es nur bei Neubaumaßnahmen, entsprechenden Parkraum in Form von Parkhäusern, Tiefgaragen oder öffentlichen Stellplätzen zu schaffen.

### Gemeinschaftslösung: Parkdeck

Dagegen erlauben neu zu erschließende Baugebiete durchaus Lösungen, die die Wünsche von Anwohnern, Besuchern, Kunden und Pendlern auf einen Nenner bringen.

So können ober- wie auch unterirdische Parkdecks den Parkplatzbedarf decken, ohne daß die Fahrzeuge die Straßen blockieren und das Ortsbild verschandeln. Die moderne Bautechnik erlaubt durch Vorfertigung kostengünstige Lösungen, die zudem auch eine optische Anpassung an das Umfeld ermöglichen.

### Gestaltete Garagenanlagen

In Siedlungen lassen sich Parkmöglichkeiten in Garagenanlagen schaffen, die sich bei geschickter Anordnung und Gestaltung durchaus harmonisch in das Wohnumfeld einfügen können. Als kostengünstige Lösung



bieten sich Fertiggaragen an, die sich dem architektonischen Umfeld anpassen lassen und durch eine entsprechende Anordnung und Begrünung der Garagen wie auch durch eine gärtnerische Gestaltung des Umfeldes ein ansprechendes Ambiente schaffen.

### Lärmschutzfunktion

Solche Anlagen können auch als Pufferflächen zwischen Wohngebieten und lärmträchtigen Überlandstraßen angelegt werden und lösen so zwei Probleme auf einmal.

In einen Hang oder einen Lärmschutzwall integriert, fallen selbst größere Garagenanlagen kaum auf.

### Ideallösung: Die individuelle Einzelgarage

Bei ausreichend großen Parzellen und bezahlbaren Grundstückspreisen ist die Garage auf dem eigenen Grundstück ideal, denn

sie bietet nicht nur Bequemlichkeit, sondern zugleich auch Sicherheit für Fahrzeug und Inhalt.

### Variantenreichtum trotz Vorfertigung

Moderne Fertiggaragen lassen sich der Architektur des Wohnhauses und landschaftlich vorherrschenden Baustilen anpassen, direkt an das Wohnhaus anbauen oder auch unter einem Schleppdach mit diesem verbinden.



Als Alternative bietet sich die halb oder ganz im Erdreich versenkte oder auch mit einem Carport ans Haus angebundene Garage an.

Sie schafft einen zweiten Stellplatz, der auch als Freisitz nutzbar ist.

Eine vorn und hinten mit einem Tor versehene Fertiggarage ermöglicht ebenfalls einen vor Dieben und Vandalismus geschützten Stellplatz für den Zweitwagen, falls eine Doppelgarage vielleicht für die Grundstücksgröße zu wuchtig erscheint.



Foto: Projekt-Team

Bei Mehrfamilienhäusern bietet sich unter Umständen auch eine Tiefgarage aus vorgefertigten Modulen an, die mit einer Erdaufschüttung versehen, im grünen Umfeld des Hauses verschwindet.



Foto: Projekt-Team

## Gemischtes Doppel

Interessante Lösungen erlauben Grundstücke in Hanglage, denn sie ermöglichen es, eine Garage im Hang zu verstecken und eine zweite darauf zu setzen, die über den Hang zu befahren ist (rechts). Interessant sind auch sogenannte Doppelparker, die - nur wenig höher als eine normale Garage - mittels hydraulischer Hebebühne einen zweiten Stellplatz unter einem Dach schaffen und so den Verbleib des Zweitwagens auf elegante Weise lösen.

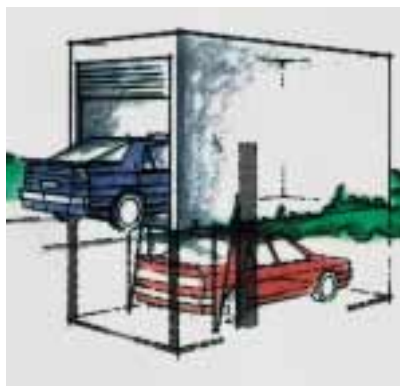


Foto: Projekt-Team



Foto: Projekt-Team

## Lieber Leser!

'parken+wohnen' ist ein neues Informations- und Diskussionsforum für Architekten und Planer, Verkehrsexperten und Politiker in Kommunen, Ländern und Bund.

In ihm soll das Problem des ruhenden Verkehrs aus vielen Richtungen beleuchtet werden, um auf diese Weise vernünftige und praktikable Lösungen zu fördern.

Für den Praktiker bietet 'parken+wohnen' Rechts- und Planungsinformationen rund um das Thema 'Parkhaus-, Parkdeck- und Garagenplanung'.

Dabei sind Anregungen und Diskussionsbeiträge der Leser willkommen.

Wir freuen uns auf einen fruchtbaren 'Wortwechsel' mit Ihnen.

Nachbarlicher Streit beschäftigt hierzulande allzuoft Schiedsleute und Gerichte. Oft sind die Auslöser solcher Streitfälle ebenso trivial wie vermeidbar. Dies gilt beispielsweise für den Lärm beim Öffnen und Schließen der Garage.

## Entdröhnung des Tores

Neben der persönlichen Rücksichtnahme kann die Wahl des Garagentores zu einer Entschärfung des Problems führen. So gibt es jetzt Schwingtore, die durch spezielle Kunststoffleisten nicht nur einen sicheren Klemmschutz entsprechend der neuen EN-Norm bieten, sondern auch leiser schließen.



## Durch neue Technik leiser: preisgünstiges Schwingtor.

Noch leiser werden solche Tore durch eine entdröhnende Rückseitenbeschichtung, die allerdings bei der Torbestellung gleich mitgeordert werden muß.

## Grundsätzlich leise: Doppelwandige Sectionaltore

Bauartbedingt schließen - wie ein Rolladen - senkrecht laufende Sectionaltore leise, insbesondere dann, wenn es sich um doppelwandige Ausführungen handelt.

Sectionaltore bieten zudem durch seitliche Führung in voller Höhe einen besseren Einbruchschutz.

## Benutzerkomfort und Nachbarschaftspflege: Das Tor mit Antrieb

Ein Beitrag nicht nur zur Bequemlichkeit, sondern auch zum nachbarlichen Frieden ist schließlich ein Tor mit automatischem Antrieb, besonders dann, wenn die Torautomatik über einen Sanftanlauf und Sanftstopp verfügt.



## Dekorativ und leise: Doppelwandiges Hörmann Sectionaltor mit Antrieb

### \*\* Meinung \*\* Meinung \*\* Meinung \*\*



Die Verkehrsprobleme in den Ballungsräumen sind für viele ein Ärgernis: für den, der morgens und abends im Stau steht und - endlich am Ziel angelangt - keinen Parkplatz findet, für die Bewohner der Städte, die Lärm und Abgase ertragen müssen, für den Städtebauer, der das verschandelte Stadtbild beklagt, für den Handel, dessen Kunden mangels Parkmöglichkeiten ausbleiben, für, für, für ... Viele Städte suchen ihr Heil in restriktiven Maßnahmen, von verkehrsbehindernden Pfortnerampeln über Verengung von Einfall- und Hauptverkehrsstraßen bis zu rigorosen Park- und Halteverboten oder inzwischen gerichtlich in Zweifel gezogenen Anliegerparkzonen. Als Allheilmittel wird der Öffentliche Personen-Nahverkehr gepriesen, der aber allzu oft nicht funktioniert. Reihenweise laufen die Berufspendler der Bahn wieder davon, weil sie das Leben nicht in 'vollen Zügen genießen' wollen, die

zudem unpünktlich sind. Ähnlich verhält es sich vielerorts mit Bahnen und Bussen. Unter diesen Umständen wird man den Bürger wohl kaum vom eigenen Auto abbringen. Erfolgversprechender erscheinen Lösungen der Vernunft wie Entzerrung der Spitzenzeiten durch konsequentere Nutzung der Gleitzeiten, eine Städteplanung, die eine Nachbarschaft von Arbeit und Wohnen zuläßt, Einplanung von Parkmöglichkeiten und Rückbau unsinniger Restriktionen. Und auch im privaten Wohnumfeld ist Abhilfe möglich, wenn man eine realistische Relation von Bewohnern und Fahrzeugen bei den Stellplatzverordnungen ansetzt und möglicherweise auch nach niederländischem Vorbild die Grundstückspreise nicht ins Uferlose steigen läßt. Gesucht ist der Weg der Vernunft!

Red.

## Aufgespießt

### Pressestimmen zum Thema 'Parken'

Das Parkplatzdilemma ist mittlerweile zu einem allortigen diskutierten Tagesthema geworden. Autofahrer, Organisationen, öffentliche Stellen und Forschungsinstitute ziehen Bilanz, äußern Kritik oder entwickeln Lösungsvorschläge, die auch in der Tagespresse ihren Niederschlag finden. Hier eine kleine Auswahl.

#### Kleine haben's besser.

Unter dem Titel "Glück für den Letzten" beleuchtete die **Ulmer Südwestpresse** am 28.10.98 das Parken von Mini-Pkw à la Smart.

*"Wegen der Parkprobleme in deutschen Städten wird in einigen Kommunen darüber nachgedacht, ob man nicht zu ganz neuen Lösungen wie Querparken oder zwei Kurz-Autos auf einem normalen Parkplatz kommen sollte."*

Das Blatt berichtet, daß man in Singen überlegt, in der City auf einem Standard-Parkplatz zukünftig drei Mini-Autos quer oder zwei hintereinander parken zu lassen. In Frankfurt/Main bietet die Stadt versuchsweise zehn verbilligte Parkplätze für Autos unter 3,5 m Länge an. In zwei Frankfurter Parkhäusern ermitteln Sensoren die Fahrzeuglänge und lassen Minis eine Mark pro Stunde billiger parken. In Berlin will ein großer Parkhausbetreiber spezielle Stellplätze für Minis anbieten, während die Stadt Düsseldorf die Parkuren für Einzelparkplätze abbaut und Parkplatzmarkierungen entfernt. Je kleiner die Autos, umso mehr Parkplätze und über umso größere Einnahmen freut man sich am Rhein.

In München hält man aus Sicherheitsgründen vom Querparken nicht viel. Wenn zwei Smart-Fahrer hintereinander auf einem Platz parken, hat der zuletzt gekommene Glück, denn er muß kein Geld in die Parkuhr werfen.

#### Die **Rheinische Post, Düsseldorf** vom 17.

März 1999 titelt ein Interview mit dem NRW-Wirtschafts- und Verkehrsminister Peer Steinbrück **"Verkehr in der Stadt ist Sache der Kommune"** und fragt:

*"Das Thema Straßenverkehr wird in Düsseldorf heftig diskutiert. Händler sagen, daß Autofahrer die großen Umsätze bringen. Doch wegen der Staus werden viele abgesehreckt. Sehen Sie Chancen, ein attraktives Verkehrskonzept zu entwickeln, das von Ihnen zugeliefert wird?"*

Minister Steinbrück äußerte sich hierzu wie folgt:

*"Die jeweiligen lokalen Verkehrsverhältnisse unterscheiden sich. Es ist Aufgabe der kommunalen Selbstverwaltungsgremien, sich damit zu beschäftigen. Wir bieten an, zum Beispiel Landesstraßen auszubauen, um Engpässe zu beseitigen und um die Innenstädte zu entlasten. Rund um Düsseldorf tut sich im Straßenbau einiges."*

Da fragt sich der geplagte Autofahrer, wo sein Auto denn bleiben soll, wenn es glücklich in der City angelangt ist. Darüber schweigt des Ministers Höflichkeit.

#### **"Öffentliche Autos für Berufspendler?"**

Über diese Frage hat die **Verkehrsabteilung des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie** nachgedacht und propagiert das sogenannte CombiCar-Konzept.

Wie beim Carsharing, das gemeinsamen Nutzen statt individuellen Besitz bevorzugt, soll den Berufspendlern für ihre Arbeitswege ein "öffentliches Auto" zur Verfügung gestellt werden. Was bedeutet: während der Arbeitszeit wird es an Privatkunden, an Verwaltungen und Betriebe vermietet. Darüber hinaus könnte der Verleih von CombiCars zu einem neuen Geschäftsfeld von Verkehrs- oder Carsharing-Unternehmen werden. Eine Machbarkeitsstudie ist geplant. Das Konzept zielt in erster Linie auf die Umweltentlastung, könnte aber durch die Mehrfachnutzung der Fahrzeuge auch Parkplatzprobleme entschärfen.

(Infos: Projektleiter Georg Wilke 0202/2492211)

#### Impressum

**Herausgeber:**  
Projekt-Team Garage  
Informationszentrale im  
IBK Ingenieurbüro  
Bauer und Kaletka GmbH  
Durlacher Straße 31  
76229 Karlsruhe  
Tel.: 0721/9485910

**Redaktion:**  
Erich H. Heimann  
Schloßstraße 15  
40477 Düsseldorf

**Grafik:**  
Detlef Wiontzek  
59505 Bad Sassendorf

**Herstellung:**  
Information & Werbung  
59515 Möhnensee



# Komprimiertes Parken

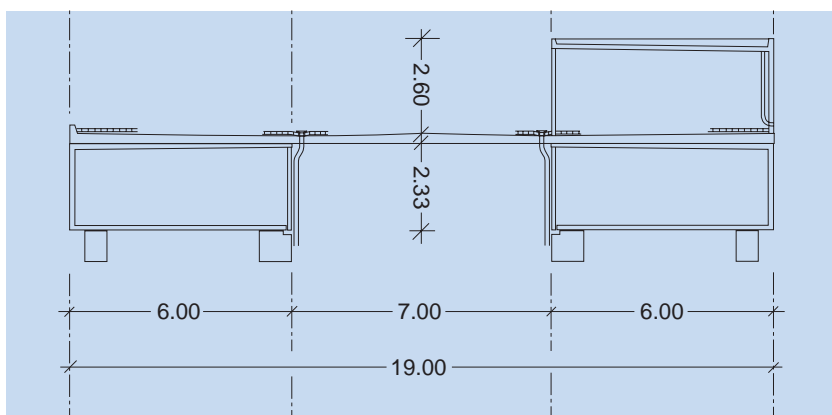
## Doppelgeschossige Parkdecks in Verbundbauweise

Sollen in verdichteten Baugebieten für die Bewohner einzeln abschließbare Garagen in zentraler Lage errichtet werden, so bieten sich sowohl überschütete Tiefgaragen als auch ein- oder mehrgeschossige Parkdecks als Problemlösung an. Im vorliegenden Fall wurde ein solches Parkdeck, des schnellen Baufortschritts wegen, in Verbundbauweise erstellt. Hierbei wurden maßgenaue Garageelemente einschließlich Boden und 4 cm dicken Dachplatten einschließlich Verbundbewehrung werkseitig vorgefertigt. Vor Ort wurden lediglich einfache Streifenfundamente und später eine oben durchgehende Stahlbetondecke aus WU-Beton gegossen, die jegliche weitere Dichtung überflüssig machte. Der dargestellte Pflasterbelag dient dabei der Ästhetik - zugleich aber auch als Sonnenschutz für die Betondecke und nicht zuletzt als Abschluß der Bodenfuge der OG-Garagen.



Foto: Projekt-Team

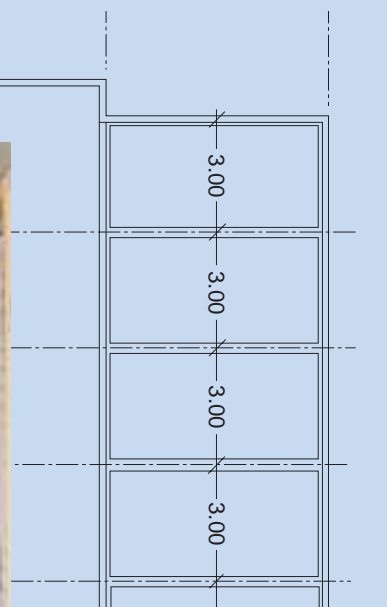
**In zeit- und kostensparender Verbundbauweise erstellte Parkdecks bringen die vielen Autos der Anwohner von der Straße und fügen sich problemlos in das Siedlungsgebiet ein.**



**Aufbau einer Parkdeckanlage in Verbundbauweise.**



Foto: Projekt-Team



## Projekt-Team Garage

### Teamwork für zeitgemäße Garagenkonzepte und ihre Realisierung

Im Projekt-Team Garage haben sich erfahrene Hersteller von Qualitäts-Garagen zusammengeschlossen, um gemeinsam mit zukunftsorientierten Architekten und Designern innovative Konzepte für schlüsselfertige Garagen zu entwickeln. Die aktuelle Entwicklung baut auf der Systemtechnik des Karlsruher Ingenieurbüros IBK auf, das sich seit 30 Jahren engagiert mit der Thematik 'Fertigarage' befaßt. Ziel dieser Initiative ist es, Bau-techniken und Gestaltungsformen zu entwickeln, die sowohl den Ansprüchen der Bauherren als auch den gestalterischen Vorstellungen des planenden Architekten gerecht werden.

Dabei geht es sowohl um die harmonische Einbindung der Garage in ihr individuelles Umfeld als auch in das Straßenbild. Gleichzeitig muß die moderne Garage den städtebaulichen Planvorstellungen Rechnung tragen. Das fortschrittliche Modul-Konzept erlaubt es, das Thema 'Garage' in vielen individuellen Variationen abzuwandeln und trotzdem den Kostenvorteil industrieller Vorfertigung zu nutzen. Die Skala reicht von eigenständigen Tor-, Tür- und Portalgestaltungen über kreative Wandlösungen und Garage/Carport-Kombinationen bis zu unterschiedlichen Dachausbildungen. Für einige dieser Ideen wurden aufgrund ihrer Neuartigkeit Schutzrechte angemeldet.

Die im Projekt-Team Garage zusammengeschlossenen Hersteller vermarkten ihre Produkte bundesweit. Mehr über die einzelnen Unternehmen, ihr aktuelles Programm und die vielseitigen Gestaltungsmöglichkeiten finden Sie im **Internet unter der Adresse [www.garage.de](http://www.garage.de)**.



**1** ESTELIT Baustoffwerke GmbH & Co. KG  
Industriestraße 27-35  
48249 Dülmen  
Tel.: 0 25 94 / 76 - 0  
Fax: 0 25 94 / 76 221  
e-Mail: info@estelit.de

**2** ESTELIT Baustoffwerke GmbH & Co. KG - Werk Essen  
Am Stadthafen 12  
45356 Essen  
Tel.: 02 01 / 8 35 77 - 0  
Fax: 02 01 / 8 35 77 - 22  
e-Mail: info@estelit.de

**3** ESTELIT Baustoffwerke GmbH & Co. KG  
Verkaufsbüro Troisdorf  
Luxemb. Str. / Ecke Godesb. Str.  
53844 Troisdorf-Spich  
Tel.: 0 800 / 3 78 35 48  
e-Mail: info@estelit.de

**4** Betonwerk Büchenau  
IBK Fertigbau GmbH  
Postfach 1725  
76607 Bruchsal  
Tel.: 0 72 57 / 91 05 - 13  
Fax: 0 72 57 / 91 05 - 25  
e-Mail: info@garage.de

**Projekt-Team – Die Garage**  
Entwicklungszentrale  
Durlacher Straße 31  
76229 Karlsruhe  
Tel.: 07 21 / 9 48 59 10  
Fax: 07 21 / 9 48 59 59  
e-mail: info@garage.de

**5** Gebr. Ott Baustoffe GmbH & Co. KG  
Max-Eyth-Straße 50  
72622 Nürtingen / Neckar  
Tel.: 0 70 22 / 40 04 - 131  
Fax: 0 70 22 / 40 04 - 300  
e-Mail: info@ott-garagen.de

**6** ProForm C.V. Lux s.a.r.l.  
18, Rue de Goeblange  
L - 8383 Koerich  
Tel.: 00 352 / 39 89 94  
Fax: 00 352 / 39 89 95

**7** Century Box  
M. Michel Laforge  
5, Chemin du Pre Serpent  
F-88000 Epinal  
Tel.: 00 33 / 32 93 46 413  
Fax: 00 33 / 67 00 16 221  
e-Mail: century.box@wanadoo.fr

**8** IBK France S.A.R.L.  
Garages monobloc en beton  
113, Faubourg des Vosges  
F - 68700 Cernay  
Tel.: 00 33 / 38 93 98 423  
Fax: 00 33 / 38 93 97 729  
e-Mail: ibk.france@wanadoo.fr

**9** Betonwerk Villingen  
IBK Fertigbau GmbH & Co. KG  
Oberschacher Straße 9  
78052 Villingen  
Tel.: 0 77 21 / 95 07 - 0  
Fax: 0 77 21 / 95 07 - 90  
e-Mail: ibk-villingen@t-online.de

**10** Rohrdorfer Betonwerke GmbH & Co. KG  
Betriebsstraße 3  
94469 Deggendorf  
Tel.: 09 91 / 37 00 3 - 0  
Fax: 09 91 / 37 00 3 - 10  
e-Mail: info@r-bw.de

**11** Schnauer Raumzellenbau GmbH & Co. KG  
Hafenstraße 57  
A - 3500 Krems  
Tel.: 00 43 / 27 32 8 88 - 0  
Fax: 00 43 / 27 32 8 88 - 17  
e-Mail: garage@schnauer.at

**12** Wytwórnia Prefabrykatów Betonowych, Wiprobet  
P - 87 809 Wloclawek  
Al. Jana Pawla II 15  
Tel.: 00 48 / 54 23 54 555  
Fax: 00 48 / 54 23 54 544

**13** Betonwerk Plötz GmbH & Co. KG  
Kreisstraße 16  
06193 Plötz  
Tel.: 0 34 60 3 / 74 0 - 0  
Fax: 0 34 60 3 / 74 0 - 30  
e-Mail: info@betonwerk-plotz.de