

Mehr als nur parken.

Parkhäuser der 1960er und 70er Jahre weiterdenken

© 2014 by jovis Verlag GmbH

Das Copyright für die Texte liegt bei den Autoren und der Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen. Das Copyright für die Abbildungen liegt bei den Fotografen / Inhabern der Bildrechte. Das Copyright des Graphic Designs liegt bei Studio Joachim Mildner. Alle Rechte vorbehalten. All rights reserved.

Die Abbildungen erscheinen mit freundlicher Genehmigung der Rechteinhaber. Wo diese nicht ermittelt werden konnten, werden berechnete Ansprüche im Rahmen des Üblichen abgegolten.

Herausgeber
Akademie der Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen (Federführung)
Deutsches Architekturmuseum – DAM
Quantum AG
Unternehmensgruppe NH

Konzeption und Redaktion
Rolf Toyka, Wiesbaden (Leitung)
Sunna Gailhofer, Frankfurt am Main

Graphic Design
Joachim Mildner
www.joachimildner.com

Schuberfoto / Umschlagabbildung
Sunna Gailhofer / UN Studio

Lithografie
Farbo Prepress
www.farbo-prepress.de

Druck und Bindung
GRASPO CZ a. s., Zlín

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

jovis Verlag GmbH
Kurfürstenstraße 15/16
10785 Berlin
www.jovis.de

ISBN 978-3-86859-282-5

		Inhalt
	4	Vorwort
	6	Einführung Rolf Toyka, Sunna Gailhofer
<hr/>		
Theorie		Jürgen Hasse
	10	Architektur der Ent-Sorgung. Innenstädtische Parkhäuser der 1960er und 70er Jahre in kulturwissenschaftlicher Sicht
	22	André Scharmanski Parkhäuser der 1960er und 70er Jahre als Investitionsobjekt Lage- und Objktanforderungen aus immobilienwirtschaftlicher Perspektive
	38	Annette Rudolph-Cleff, Britta Eiermann Stapelware
	44	Joachim Kleinmanns Parkhäuser der 60er und 70er Jahre – Herkunft, Entwicklung, Merkmale
	58	Horst Peseke, Manfred Grohmann Was (er)trägt ein Parkhaus der 1960er und 70er Jahre? Gedanken eines Tragwerksplaners
<hr/>		
Praxis		Etienne Mattern, Valentina Visnjic, Jo Eisele
	70	Das Parken und das Wohnen Studie möglicher Varianten zum Umbau eines Parkhauses
	86	Werkstattwoche im Deutschen Architekturmuseum Team Bernhardt: Bestandsaufnahme und Analyse
	94	Team Eisele: Parking Living lot
	106	Team atelier le balto: Botanisches Haus
	118	Team UN Studio: (Sub-) Urban dream
<hr/>		
Kunst		Folke Köbberling
	134	Parkhäuser im postautomobilen Zeitalter. Eine kleine Enzyklopädie
	138	Folke Köbberling, Martin Kaltwasser, David Moises „Automanic“ in München
	144	Gespräch mit Andres Lepik
	146	Gespräch mit Folke Köbberling
<hr/>		
Ausblick		Hilmar von Lojewski
	150	Parkhäuser – Kommunale Sicht(weis)en auf ein schwieriges Erbe Fotoessay Altes Parkhaus Stubengasse Münster
	158	Die Autoren
	160	Dank

Vorwort

Wie könnten große, monofunktionale Parkhäuser besser in ihre innerstädtische Umgebung integriert werden? Welche alternativen Nutzungen wären für sie – zum Beispiel speziell im Erdgeschoss oder in den wenig frequentierten obersten Geschossen – denkbar? Wie könnte man brachliegende oder an heißen Sommer- beziehungsweise eisigen Wintertagen nicht genutzte Dachflächen neu und sinnvoll nutzen? Diese und weitere Fragen stehen im Mittelpunkt dieses Buchs.

In den 1960er und 70er Jahren wurden in den deutschen Innenstädten zahlreiche Parkhäuser gebaut, um Kaufhäuser und Geschäfte in Fußgängerzonen mit ausreichenden Parkflächen zu versorgen. Sie sind wichtige Elemente der Reichow'schen „autogerechten“ Stadtplanung der Nachkriegszeit. Anders als bei den – zum Teil vorbildlichen – Parkhäusern der 50er Jahre, in deren Erdgeschossen oft Restaurants, Läden oder Tankstellen mit „Pflegestationen“/Werkstätten untergebracht sind oder waren, verzichtete man in den folgenden Jahren zugunsten der Gewinnmaximierung meistens auf solche zusätzlichen Nutzungen auf der Fußgängerebene. So entstanden die allseits bekannten, monolithisch erscheinenden Parkhauskolosse, die so häufig als Fremdkörper oder „blinde Flecken“ im Stadtgefüge wahrgenommen werden.

Die Verkehrs- und Stadtplanung unserer Zeit hat mit derjenigen vor 50 Jahren nicht mehr viel gemein. Dem ehemaligen Ideal der „Nutzungsentmischung“ steht heute die Vorstellung einer dicht belebten und von vielfältigen, möglichst kleinteiligen Nutzungen geprägten Innenstadt gegenüber. Immer weiter steigende Grund-

stücks- und Mietpreise machen monofunktionale Parkhäuser auch ökonomisch fragwürdig. Noch krasser erscheint das Problem angesichts der oft ungenutzten Dachebenen und der – speziell bei hohen Gebäuden – nur zu seltenen Spitzenzeiten adäquat frequentierten oberen Parkgeschosse: riesige Flächen mit Potenzial in teuersten Innenstadtlagen.

Aber könnten in die Jahre gekommene Parkhäuser trotz aller Schwierigkeiten vielleicht auch eine Grundlage für neue Entwicklungen darstellen? In diesem Buch wird ein unbefangener Blick auf das Thema eröffnet. Es richtet sich an Architekten und Ingenieure ebenso wie an Politiker, Investoren und Immobiliengesellschaften. Wir möchten ihr Interesse an neuen, vielleicht auf den ersten Blick ungewöhnlich erscheinenden Ideen zum Umgang mit diesem sperrigen Erbe wecken.

Die Herausgeber:

Brigitte Holz

Präsidentin der Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen

Peter Cachola Schmal

Direktor Deutsches Architekturmuseum

Celia-Isabel Vietmeyer

Geschäftsführerin Quantum Immobilien Kapitalanlagegesellschaft

Prof. Dr.-Ing. Joachim Pös

Geschäftsführer Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte Wohnstadt



Das Thema liegt in der Luft – in der letzten Zeit häufen sich Meldungen über Parkhäuser in den Medien, seien es „Parkhäuser des Jahres“ oder stimmungsvolle Bilder von neuen, mit Anspruch geplanten Parkhäusern. Auch die Diskussion über den drohenden Abriss der Berliner Kant-Garagen bewegt die Öffentlichkeit: Denkmalschützer und Bürgerinitiativen sind sich in ihrer Forderung nach dem Erhalt des „Garagenpalastes“ einig, seine weitere Verwendung aber bleibt unklar. Im Gespräch ist ein „dritter Weg“, der die denkmalpflegerische Konservierung mit einer weiterhin lebendigen Nutzung kombinieren soll: „Ein ‚Meilenwerk‘ mitten in Charlottenburg zur Reparatur, zur Ausstellung und zum Verkauf von Old- und Youngtimern könnte noch Perspektiven eröffnen“ (Hilmar von Lojewski).

Die oft banalen bis sperrigen monofunktionalen Parkhäuser, die in den 1960er und 1970er Jahren entstanden, wecken im Allgemeinen eher weniger Interesse als ihre Vorfahren der „heroischen“ Moderne einerseits oder spektakuläre neu gebaute Artgenossen andererseits. Dabei stellen sie rein zahlenmäßig den Großteil der heute existierenden Parkhäuser dar und verdienen schon deshalb eine genauere Betrachtung. Die Akademie der Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen (AKH), das Deutsche Architekturmuseum und die Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte (NH) haben im Oktober 2012 fünf Teams von namhaften Architekten, Landschaftsarchitekten und Künstlern eingeladen, eine Woche lang auf experimentelle Weise Möglichkeiten der kompletten oder partiellen Umnutzung oder der baulichen Erweiterung für andere Nutzungen eines solchen Parkhauses zu untersuchen. Die Ergebnisse der „Werkstattwoche“ und die nachfolgenden planerischen Überlegungen, die die Keimzellen dieses Buchs waren, werden hier veröffentlicht. Sie bestätigen, dass in innerstädtischen Parkhäusern ein hohes Potenzial für Umnutzung, Umbau und Weiterentwicklung in verschiedenste Richtungen steckt.

Dem vorangestellt ist eine Sammlung von interdisziplinären Aufsätzen unterschiedlicher Experten und Wissenschaftler, die das Thema aus ihrem jeweiligen Blickwinkel beleuchten.

Jürgen Hasse, der sich als Kulturwissenschaftler bereits in einer Buchveröffentlichung mit dem Thema Parkhäuser auseinandergesetzt hat,¹ analysiert in seinem Aufsatz die Wirkungen, die diese „Stiefkinder der Architektur“ jenseits ihrer oberflächlich selbstverständlichen Zweckdienlichkeit auf einer tiefer liegenden, selten betrachteten Ebene der Wahrnehmung auf Menschen ausüben. Dabei deckt er einen Widerspruch auf, der sich in einer „Zone des Ungesagten“ zwischen der scheinbar schlichten Funktion des Autoabstellplatzes und der ungelösten Problematik des Pkw-Individualverkehrs in den Städten verbirgt.

André Scharmanski steuert immobilienökonomische Fakten und Analysen zum Thema bei. Anhand eigener Erhebungen erläutert er, wie Parkhäuser aus der Sicht von Betreibern und Investoren einzuschätzen sind und wie man ihre Wirtschaftlichkeit bewertet. Darüber hinaus wird erklärt, weshalb es bislang so wenige Versuche der Weiterentwicklung von Parkhäusern der 1960er und 70er Jahre hin zu Nutzungsmischung und Bestandserweiterung gab und welche Faktoren ein Umdenken bei Betreibern und Investoren anregen könnten.

Joachim Kleinmanns, ebenfalls Autor eines Buchs zum Thema,² umreißt die Geschichte des Bautyps Parkhaus beginnend mit ihren Anfängen um 1900. Sein Beitrag bietet eine Einordnung der Parkhäuser der von uns beleuchteten zwei Jahrzehnte in ihren bauhistorischen Kontext und zeigt dabei unter anderem, dass unsere Ideen zur multifunktionalen (Um-)Nutzung nicht so neu sind, wie man denken könnte: „Keineswegs innovativ ist das Wohnen auf dem Parkhausdach. Schon 1926

hatte Le Corbusier für die Garage Raspail in Paris Künstlerwohnungen mit Ateliers auf dem Dach vorgeschlagen.“ Er beweist damit, dass ein Blick zurück sich lohnt, wenn es um die Frage der Weiterentwicklung bestehender Bauten geht.

Annette Rudolph-Cleff und Britta Eiermann vom Lehrstuhl für Entwerfen und Stadtentwicklung der TU Darmstadt gehen in ihrem Essay auf die Benutzung eines Parkhauses der 60er Jahre in früherer und der heutigen Zeit ein. In spielerischer Form werden dabei äußerst gegensätzliche Einstellungen und Betrachtungsweisen einander gegenübergestellt.

Die Tragwerksplaner Horst Peseke und Manfred Grohmann (Bollinger & Grohmann) schließlich beschäftigen sich mit Parkhäusern der 1960er und 70er Jahre aus der Sicht der Konstrukteure. Einer gründlichen Bestandsaufnahme folgt die konkrete Analyse von drei Entwürfen von Architekten und Landschaftsarchitekten, die in diesem Buch veröffentlicht werden. Ihr Fazit: Der den Entwürfen zugrunde liegende Umbau durch Eingriffe in das statische System eines bestehenden Parkhauses ist auf vielfältige Weise und mit vertretbarem Aufwand möglich. Im Hinblick auf Nachhaltigkeit ist ein Umbau, der zumindest Teile der bestehenden Struktur erhält, einem Abriss und anschließendem Neubau in den meisten Fällen vorzuziehen.

Etienne Mattern, studentischer Mitarbeiter, und Valentina Visnjic, wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl von Prof. Jo Eisele der TU Darmstadt, haben mit ihrem Beitrag „Das Parken und das Wohnen“ eine vielseitige typologische Untersuchung der Möglichkeiten zum Umbau eines Parkhauses erstellt, die als umfassender systematischer Überblick für Architekten, Eigentümer und Betreiber dienen kann.

Ergänzend zu diesen Positionen werden Arbeiten der Künstlerin Folke Köbberling vorgestellt, die sich mit Themen des städtischen Individualverkehrs, dem Kulturstatus des Automobils und der Problematik der autoverliebten Konsumgesellschaft auf humorvolle Weise auseinandersetzt. Im Anschluss an ihre Arbeit „Parkhäuser im postautomobilen Zeitalter“, einer systematischen Sammlung von Eingriffen an Parkhäusern durch Künstler aus der ganzen Welt, inszenierte sie im Herbst 2013 in München die Aktion „Automanic“, die direkt auf diese Thematik Bezug nahm.

Das Buch schließt mit einer Stellungnahme von Hilmar von Lojewski, Leiter des Dezernats für Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr des Deutschen Städtetags, der den Umgang mit diesem manchmal unbequemen baulichen Erbe aus der Sicht der Kommunalplanung und -politik beleuchtet. Er hofft, ebenso wie die Herausgeber dieser Publikation, dass zukünftig die Chancen und Potenziale dieser Gebäude häufiger erkannt und genutzt werden. Ihre Weiterentwicklung würde sowohl ihren Besitzern als auch den Städten zugutekommen.

Dieses Buch liefert eine Vielzahl an Anregungen.

¹ Hasse, Jürgen: *Übersehene Räume. Zur Kulturgeschichte und Heterotopologie des Parkhauses*. Bielefeld 2007

² Kleinmanns, Joachim: *Parkhäuser: Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit*. Marburg 2011



Architektur der Ent-Sorgung

Innenstädtische Parkhäuser der 1960er und 70er Jahre in kulturwissenschaftlicher Sicht

Jürgen Hasse

Nur scheinbar folgen Parkhäuser allein ihrem banalen Zweck der Zwischenlagerung von Automobilen im zentralen Dichtraum der Stadt. Gerade die seit der Jahrtausendwende in hyperästhetisierten Stilen errichteten Neubauten dienen in und trotz ihrer Funktionalität nicht nur dem ruhenden Verkehr. Atmosphärisch entfalten sie, gleichsam in einem erzählenden Sinne, eine zweite – kulturelle – Funktion. Neben Oper, Rathaus und Musentempel sind auch sie mit Affekten geladene Bauten. Ihr schöner Schein folgt in neoliberalen Zeiten der Logik der Verführung und der Ablenkung. Die Stadt inszeniert sich als ästhetischer Kompensationsraum. Der schöne Schein macht symbolisch vergessen, was in Gestalt krasser Divergenzen im sozialen Raum der Stadt ebenso zum Ausdruck kommt wie in der spannungsreichen Kontrastierung luxurierter und prekärer Lebensformen. So wird die aufgehübschte Stadt zu einem Sedativ der Wahrnehmung. Wo Glanz und Glamour ubiquitär werden, entfaltet Architektur eine affektive Macht der Unbewusstmachung des Idiosynkratischen. In diesem Sinne sind die postmodernen Parkbauten in einem zweifachen Sinne gebaute Affekte: Zum einen bewähren sie sich neben anderen architektonisch ins Werk gesetzten Ästhetisierungen der Stadt als Medien der Faszination, Sedierung und Dissuasion. Zum anderen müssen sie sich aber auch als Verkehrsbauten und damit als Objekte der Verkehrspolitik bewähren. Schließlich sind sie narrative Medien der Kulturpolitik. An ihren innerstädtischen Orten erzählen die ästhetisierten und inszenierten Parkbauten am Beginn des 21. Jahrhunderts die postkritische Geschichte der kulturellen Nobilitierung des Automobils. Hinter dem Glamour faszinierender Parkhausfassaden entfalten sich sozialpsychologisch programmierte Botschaften; in deren Mitte steht das Ideal des guten Lebens, das sich zu großen Teilen der Wohlstandssituation individueller Automobilität verdankt. Im Zentrum der Städte und damit auch im Zentrum sich zuspitzender Probleme eines kraft- wie emissionsstrotzenden Individualverkehrs wird der Pkw als verkehrspolitisches Leitmedium überhöht. Die ihm allzu offensichtlich anhaftenden strukturellen Probleme werden im Medium des Ästhetischen überblendet.

Das war nicht immer so! Und doch wirkte Parkhausarchitektur zu allen Zeiten – solange es sie als Bauform für den motorisierten Verkehr gibt – auf einem verdeckten Niveau auf die Affekte ein. Stets drückten die Bauwerke in den Stilen ihrer jeweiligen Zeit etwas vom herrschenden Zeitgeist aus, und stets waren die Bauten des ruhenden Verkehrs nicht nur Kurzzeit-Lagerhäuser, sondern auch Medien, die das Verhältnis der

Gesellschaft zu ihrem Automobil, das heißt in erster Linie zum Pkw, nach Maßgabe herrschender kultureller Werte regulierten. In den 1960er und 70er Jahren gehörten Parkhäuser zu den banalsten Bauten der Stadt. In ihrer nüchtern-funktionalistischen Gestaltung schienen sie auf nichts anderes zu verweisen als reine Zweckdienlichkeit. Weil sie in ihrem Stil der Baukultur der Zeit folgten, ging ihre Formensprache im weiteren Rahmen allgemeiner Bedeutungen und damit in selbstverständlichen Rezeptionsroutinen des Gebauten auf. Wie funktionierte die damalige Parkhausarchitektur in einem symbolischen und gefühlsmäßigen Sinne? Was bedeutete sie und wie gab sie ihre Bedeutungen wortlos zu verstehen?

Zum Charakter des Parkhauses

Parkhäuser (in ihrer unterirdischen Variante Tiefgaragen) scheinen auf den ersten Blick nicht mehr zu sein als triviale Bauten für die vorübergehende Aufbewahrung von Kraftfahrzeugen an zentralen Orten im Raum der Stadt. Sie werden dort gebaut, wo Abstellplätze am Rande der Straßen oder auf *Park-Plätzen* knapp sind.

Parkhäuser sind Stätten der Entsorgung

In gewisser Weise sind sie entsorgende Einrichtungen, denn sie setzen dem stressreichen Weg durch einen zeitweise erstickenden Innenstadtverkehr ein vorläufig erlösendes Ende. Folglich werden Parkhäuser nie um ihrer selbst willen benutzt. Sie waren und sind Mittel zum Zweck. Wer in ein Parkhaus fährt, will in die Stadt, nicht ins Parkhaus. Parkhäuser haben eine gewisse Ähnlichkeit mit habdunklen Kellerräumen, in die man nur notgedrungen hinabsteigt. So sind sie auch im engeren Sinne weniger Errungenschaften der jüngeren Technikgeschichte als deren Nebenprodukt. Schon in den 1970er Jahren gehörten sie zum selbstverständlichsten Inventar im Netz städtischer Verkehrsinfrastrukturen. Für den größten Teil der Parkhäuser hat sich daran bis heute nichts geändert. Im Alltag der Stadt-bewohner und -benutzer sollen sie allein ihren Dienst tun – Pkw-Stellplätze zu akzeptablen Preisen bereitstellen.

Zu einem kulturpolitischen Thema im Diskurs über Urbanität und Stadt werden Parkhäuser erst in jüngster Zeit.¹ Vor ihrer ästhetischen Nobilitierung weckten sie das Interesse der Menschen so wenig wie ein Wasserwerk oder das unterirdische Netz der U-Bahnrohre

zwischen den Haltestellen. Parkhäuser gelten diesseits ihrer hochbautechnischen Sanierung – von einigen Beispielen der Postmoderne, bei denen deutlich mehr Wert auf das Erscheinungsbild gelegt wurde, abgesehen – als uninteressante Orte. Am Beginn des 20. Jahrhunderts war das anders. Die ersten Parkhäuser in Deutschland entstanden in den 1920er/30er Jahren, verbreitet wurde der Typus erst in den 1950er/60er Jahren (siehe Seite 12) „Das Parkhaus als Teil der Geschichte des Automobils“). Das Parkhaus war ein historisch neuer Bautyp der Architektur und fand schon deshalb große gesellschaftliche Beachtung.

Parkhäuser sind selbstverständlich

Wenn Parkhäuser heute auch zum Normalsten der Stadt gehören mögen, so bleibt das sich in ihrer Selbstverständlichkeit Verbergende zwar stumm, aber doch nicht folgenlos. Jenseits der begrifflichen Sprache entfalten die Bauten im Milieu abgedunkelten Wissens ihren Einfluss auf den Prozess der Konstitution diffuser Bilder der Stadt wie des Städtischen. Was nicht (oder nicht mehr) thematisiert wird, ist im kulturellen Raum der Stadt aber weder unbedeutend noch wirkungslos. Ein Bauwerk, das tagtäglich sinnlich präsent ist und fast ebenso tagtäglich in seinem Funktionsangebot in Anspruch genommen wird, sinkt zwar vordergründig auf das Bedeutungs-niveau des Beiläufigen und Beliebigen herab. Das sprachliche Übergehen, thematische Überspringen und ästhetische Ausklammern von Parkhäusern aus dem Diskurs über Gegenwart und Zukunft der Stadt verschiebt die verdeckten (vor allem kulturellen) Bedeutungen des Bautyps indes nur auf eine Hinterbühne des *expressis verbis* Gesagten, wo es im Metier des Unbewussten seine affektiven Wirkungen um so nachhaltiger emittieren kann. Insbesondere die Parkbauten der 1960er und 70er Jahre kamen in diesem Sinne im kulturellen Bewusstsein von Stadtbewohnern und -benutzern kaum vor.

Parkhäuser sind Schwellen zwischen drinnen und draußen

In gewisser Weise sind Parkhäuser Orte des Übergangs; nicht von der Art einer Brücke, sondern der einer Schwelle. Eine Schwelle ist Grenze zwischen drinnen und draußen². Drinnen ist die multifunktionale Kernstadt, das Ereigniszentrum von Ökonomie, Kultur und Politik. Draußen ist die Randstadt, die Vorstadt, das Land, das Anderswo, das Niemandland. Park-

häuser sind für die Teilnehmer am städtischen Individualverkehr Schwellen zur Innenstadt. Vor allem organisieren sie das Hinein. Ihre technische, räumliche, organisatorische und juristische Konzeption dient der reibungslosen Maximierung der Kunden der Stadt in ihrem Zentrum. Während die öffentliche Brücke ein freier Raum ist, ist das Parkhaus halböffentlich und hochgradig „verregelt“. Seine Funktion ist definiert; es gibt keine Spielräume für andere Nutzungen. Auf einer Brücke kann man stundenlang stehen bleiben, sich mit anderen Menschen treffen, demonstrieren oder Bratwürste verkaufen; in einem Parkhaus ist all das verboten. Es dient nur seinem gleichsam reinen Zweck. Es scheint – zumindest auf den ersten Blick – auch nichts zu erzählen. Es kontingiert den automobilen Zugang zur Kernstadt wie ein Ventil, das den Fluss der innenstadtgerichteten Verkehrsströme reguliert. Die Brücke dient dem Fluss des Verkehrs, das Parkhaus seinem Stillstand und seiner Kompression. Darin liegt auch sein verkehrspolitischer und -technischer Sinn: Ermöglichung eines störungsfrei fließenden Verkehrs durch die Organisation der räumlich punktualisierten Konzentration seines Stillstandes. Obwohl es aufnimmt und verteilt, Zugänge öffnet und Mobilität im verkehrstechnisch verdichteten Stadtraum unterstützt, weckt es als Architekturtyp in aller Regel eher negative Assoziationen. Die urbane und performative Lebendigkeit der Stadt macht das Parkhaus verkehrstechnisch zwar unentbehrlich, dennoch trägt es als toter Ort selbst auch wenig zur Lebendigkeit der Stadt bei.

Parkhäuser als Stiefkinder der Architektur

Auch Architekten sahen in Parkhäusern lange keine lohnenden Objekte selbstbewussten Bauens, schon gar keine Kandidaten der Repräsentation. So waren sie vor allem in den 1960er und 70er Jahren Stiefkinder der Architektur. In dem vom Deutschen Architekturmuseum mit herausgegebenen Band *Zeitgenössische Architektur in Deutschland 1970 bis 1995* kommen keine Parkhäuser vor.³ In der *Travel Edition* des *Phaidon Atlas of Contemporary World Architecture* taucht unter 1052 Bauwerken weltweiter Repräsentationsarchitektur aus 75 Ländern, die in der Zeit von 1999 bis 2004 errichtet worden sind, ein einziges Parkhaus auf.⁴ Parkhäuser nahmen in einer sehr breiten Typologie von Bauwerken hierarchisch sehr lange einen letzten Platz ein. In einer 1964 von der Deutschen Shell AG veröffentlichten Publikation, die sich dem Bau von Parkhäusern als probatem Mittel zur Lösung der drängenden Parkprobleme in den Innenstädten widmet, heißt es ganz umstandslos: „Das Thema hat zwei

Seiten – eine technische und eine wirtschaftliche.“⁵ Es scheint sich von selbst zu verstehen, dass die Parkhausthematik nicht das Mindeste mit ästhetischen und kulturtheoretischen Fragen zu tun hat. Auch in der verkehrswissenschaftlichen Fachliteratur spielt das Thema eine untergeordnete Rolle;⁶ restriktive Steuerungsmaßnahmen sowie technische und administrative Fragen stehen hier im Mittelpunkt. Belange der Architektur und Ästhetik werden im Allgemeinen nicht diskutiert. Im Unterschied dazu waren Parkhäuser zu Beginn des 20. Jahrhunderts und für eine kurze Zeit in den 1950er Jahren oft repräsentative Bauwerke und Gegenstand öffentlicher wie fachlich weit gestreuter Debatten (siehe oben). Mit Beginn der 1960er Jahre wurden sie eher – als hässlicher Preis eines funktionalistischen Großstadtmaschinismus – verschwiegen. Erst seit Beginn des

21. Jahrhunderts werden sie neben anderen Bauten im Raum der Stadt als gleichberechtigte, nicht selten sogar als privilegierte Bauaufgabe wahrgenommen.

Das Parkhaus als Teil der Geschichte des Automobils

Die Geschichte des Parkhauses, wie wir es kennen,⁷ ist untrennbar mit der des Automobils verbunden. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts⁸ gab es auf den öffentlichen Straßen nur wenige Fahrzeuge. Probleme ihrer Unterbringung stellten sich nicht. Aber schon in den 1920er Jahren war die Zahl der Personenwagen, die noch überwiegend gewerblich genutzt wurden, in deutschen Großstädten so weit angestiegen, dass man mit der Errichtung der ersten Parkbauten begann (vgl. Abbildung 1 und 2). Auch in anderen europäischen Ländern entstanden in den 1920er und 30er Jahren die ersten Parkhäuser. Zu jener Zeit nannte man sie aber noch nicht Parkhäuser, sondern Hochgaragen, Großgaragen oder Autohotels. In den USA setzte die Entwicklung ungefähr zehn Jahre früher ein. In Frankreich wurde das erste (französische) Patent für eine Hochgarage schon im Jahre 1903 vergeben,⁹ und in der Pariser Rue Pont-hieu entstand 1905 die erste moderne Großgarage.¹⁰ In den großen Städten Europas und Nordamerikas fanden Hochgaragen in Fachkreisen der Architektur wie in der Öffentlichkeit herausragende Aufmerksamkeit. Das lag nur zum Teil daran, dass diese spezielle verkehrsarchitektonische Bauform bislang unbekannt war. Die Hochgarage stellte auch eine technische, kulturelle und architektonische Neuerung im Bild der Städte dar. Nicht zuletzt symbolisierte sie einen epochalen Fortschritt im modernen Leben, dessen Automobilisierung nun unwiderruflich angebrochen war.

Es versteht sich von selbst, dass Parkhäuser in der Gegenwart schon lange von anderen Symbolen des Fortschritts abgelöst worden sind. Bis zu ihrer ästhetizistischen Inszenierung zu Beginn des 21. Jahrhunderts wurden sie trotz ihrer zahlreichen Präsenz im Bild der Stadt als Elemente der autogerechten Stadt übersehen und damit zu weißen Räumen der Wahrnehmung. Die Sprache spiegelt die Abflachung der Aufmerksamkeit sowie den darin zum Ausdruck kommenden Bedeutungswandel wider. Was man einst Garagenpalast, Garagenhof, Großgarage, Hochgarage, Turmgarage, in Rom *casa dell' automobile* und in Venedig ganz schlicht *autorimessa* nannte, heißt seit der Nachkriegszeit in einer sachlich-nüchternen und entemotionalisierten Sprache – von jeder exzentrischen Erwartung gereinigt – nur noch Parkhaus. Lediglich im Begriff der Tiefgarage klingt der Bedeutungskern der Garage noch an. In der behördlichen und juristischen Fachsprache sind die Parkhäuser Garagen geblieben; dies im Unterschied zur Alltagssprache, die eine Garage eher als Abstellort für ein oder zwei Fahrzeuge kennt.



Abb. 1: Parken in einer Berliner Garage (1920er Jahre). Bild: Gescheit, Hermann: „Verkehrsbau – Städtebau“. In: Gescheit, Hermann/ Wittmann, Karl Otto (Hg.): *Neuzeitlicher Verkehrsbau*. Potsdam 1931,



Abb. 2: Kant-Garagenpalast (Architekt: Paulick), 1930, Rückansicht vom Bahndamm. Bild: *Die form*, 7. Jg. 1932, Heft 8, S. 252

Funktionierender „Park-Beton“ der 1960er und 70er Jahre

Die Parkhäuser der 1960er und 70er Jahre, weitgehend aber auch noch der 80er Jahre, erscheinen in der Retrospektive kaum als reputierliche Zeugnisse der Baukultur. Der Umstand, dass sie schon bald nach „ihrer Zeit“ den ästhetischen Erwartungen an die gebaute Gestalt der Stadt nicht mehr gerecht wurden, ist weniger ein Hinweis auf ihre Hässlichkeit als auf die Verwurzelung von Stilen des Bauens im ästhetisch wechselhaften Wertekanon einer Zeit. Zu vermehrter Beachtung gelangten sie als Folge baulicher Vernachlässigung und eines daraus folgenden schlechten baulichen Allgemeinzustandes. Zunehmend wurden Parkhäuser zu gemiedenen Orten. Demolierte Leitplanken, berstender Beton, übelriechende Treppenhäuser und halbdunkle Ecken ließen sie als jene verwüsteten Orte erscheinen.



Abb. 3: Parkhaus Konstablerwache in Frankfurt am Main (Architekt: Meid/Romeick), 1959. Bild: Sill, Otto (Hg.): *Parkbauten. Handbuch für Planung, Bau und Betrieb der Parkhäuser und Tiefgaragen*. Wiesbaden und Berlin 1961, S. 125



Abb. 4: Parkhaus Hauptwache in Frankfurt am Main (Architekt: Meid/Romeick), 1956. Bild: Hochtief (Hg.): „Parkhochhaus an der Hauptwache in Frankfurt/M.“. In: *Hochtief Nachrichten*, Heft März/April 1957, S. 7

die schließlich für die Filmindustrie als Handlungsbühnen für finstere Gewaltverbrechen attraktiv wurden.

Serielle Produktion unbedachter Zweckbauten

Im Jahre 1959 entstand das zweite Parkhaus der Stadt Frankfurt am Main in der Nähe der Konstablerwache (vgl. Abbildung 3). Das in unmittelbarer Nähe zur Hauptgeschäftsstraße Zeil in der Hinterbebauung gelegene Gebäude wurde als nüchterner Zweckbau entworfen, der auf seine Funktion reduziert war.¹¹ Das Haus wurde nach einem Entwurf von Helmut Romeick und Max Meid gebaut, die schon das erste Frankfurter Parkhaus entworfen hatten – das seit 1986 unter Denkmalschutz stehende Parkhaus Hauptwache (vgl. Abbildung 4). Dies war eines der ersten Nachkriegsparkhäuser der BRD. Das Parkhaus Konstablerwache war aber nicht nur das zweite Parkhaus, das in der Stadt Frankfurt gebaut wurde, es steht auch heute noch paradigmatisch für einen neuen Stil im Bau von Parkhäusern. Dieser sollte vor allem ein ökonomisches Kalkül – in einer zunächst im Vergleich zum Baustil der 1950er Jahre nur leicht veränderten Ästhetik – zum Ausdruck bringen, denn der auf reine Funktionalität reduzierte Bau war kostengünstiger zu realisieren als das Gebäude an der Hauptwache, das aufgrund seines Platzes im Herzen der pulsierenden Stadt auch repräsentativen ästhetischen Ansprüchen gerecht werden sollte.

Im historischen Rückblick auf die Werteordnung der 1950er Jahre erscheint das damalige Ziel, die Stadt als einen beheimatungsfähigen Raum zu entwickeln, gleichsam romantizistisch, zeigten sich in ihrem Stil formbewussten Bauens doch schon die Vorzeichen einer ganz anderen Zeit. In den 1960er Jahren wird dieser Anspruch an die Entwicklung der Stadt dann auch recht schnell von einer funktionalistischen und ökonomistischen Planungsrationaltät abgelöst. Nach dem Zweiten Weltkrieg galt es, die noch offenen „Wunden der Stadt“¹² im Zuge ihrer baulichen Entwicklung vor allem schnell und das heißt nach Maßgabe rationalen Bauens zu schließen.

Am Ende der 1950er Jahre sollte auch jene Baukultur der Vergangenheit angehören, in der die Stadt noch als ein sich der emotionalen Identifikation anbietender Wohnraum gedacht wurde und die Ästhetik des Bauens Anschluss an die Traditionen der 1920er und 30er Jahre suchte. Schnell mutierte die Stadt zu jener Raummaschine, die Alexander Mitscherlich in seinem Pamphlet über die Unwirtlichkeit der Städte¹³ einer radikalen Kritik unterwarf. Zu ihren zentralen Themen

Parkhäuser der 1960er und 70er Jahre als Investitionsobjekt

Lage- und Objektorforderungen aus immobilienwirtschaftlicher Perspektive
André Scharmanski

Parkplätze zählen zum selbstverständlichen Inventar moderner Städte und sind wesentlicher Bestandteil unserer Mobilität. Ende der 1960er Jahre bundesweit nur rund 260 Parkhäuser Platz für rund 90.000 Pkw (Hupfer 2011), verwaltet heute allein ein überregionaler Parkhausbetreiber mehr als das Doppelte an Stellplätzen¹. Schätzungen gehen von insgesamt rund 2,6 Mio. gebührenpflichtigen Stellplätzen in deutschen Parkhäusern und Tiefgaragen² aus.³

Aktuell erfahren Parkhäuser als Nischeninvestment ein zunehmendes Interesse seitens institutioneller Investoren. Das liegt zum einen an den geringen, wenn auch vergleichsweise sicheren Renditeerwartungen in den traditionellen Asset-Klassen und dem limitierten Angebot an risikoarmen Core-Produkten⁴, zum anderen aber auch an den Wachstumspotenzialen des Parkhausmarktes, die im folgenden Abschnitt thematisiert werden. Im zweiten Abschnitt werden anschließend wesentliche Einflüsse, die auf den wirtschaftlichen Erfolg eines Parkhausinvestments wirken, identifiziert und thematisiert. Ziel ist es, ein Analyseraster zu entwickeln, das zur systematischen Einschätzung und Prüfung von Investitionsmöglichkeiten im Parkhausmarkt herangezogen werden kann.



Abb. 1: Entwicklung des Pkw-Bestandes in Deutschland (1995–2030)

¹ Die Begriffe „Stellplätze“ und „Parkplätze“ werden in diesem Text synonym verwendet.

² Im Folgenden ist zur Vereinfachung nur noch von Parkhäusern die Rede, wobei die Ausführungen zum Markt und zu den Wertindikatoren größtenteils auch auf Tiefgaragen zutreffen.

³ Vgl. Scharmanski in: *Immobilien & Finanzierung*. Heft 63 (24), 2012, S. 890–893

⁴ Hinter diesem Begriff verbergen sich Objekte, bei denen von der sehr

– ein Wiedererstarken zentraler Einzelhandelslagen. Die Attraktivitätssteigerung des städtischen Einzelhandels verstärkt die Nachfrage nach innerstädtischen Stellplätzen.

Renditechancen durch höhere Parkgebühren und Abbau kostenloser Stellplätze

Die Entwicklung der Kurzparkentgelte im professionell betriebenen Marktsegment hat sich seit 2004 deutlich von der Inflationsentwicklung abgekoppelt. Die Parktarife je angefangene Stunde sind bei den Mitgliedsunternehmen des Bundesverbandes Parken im Durchschnitt um ca. 4,45 % p. a. angestiegen. Bislang sind die Parkhausgebühren in deutschen Innenstädten vom Preisniveau anderer europäischer Großstädte allerdings noch weit entfernt. München liegt mit 261 Euro je Monat für einen innerstädtischen Dauerparkplatz nur im Mittelfeld der weltweiten Top 50. Auch bei den Kurzparkern werden in deutschen Top-Lagen nicht mehr als drei Euro die Stunde verlangt. In den europäischen Metropolen London, Zürich, Rom, Genf, Amsterdam und Wien sind je Stunde bis zu sieben Euro bzw. monatlich zwischen 400 und 750 Euro üblich (Colliers 2012; Köhler 2013). Das noch relativ niedrige Preisniveau bietet in

Betreiber	Anzahl der Parkplätze in Europa	davon in Deutschland
APCOA	1.300.000	> 200.000
Q-Park	840.000	> 86.000
CONTIPARK	280.000	> 86.000
OPG	k.a.	> 30.000
B+B Parksysteme	21.000	21.000
VINCI PARK	820.000	> 13.000

Tabelle 1: Top 6 der Parkhausbetreiber in Deutschland 2012

Quelle: eigene Erhebung

Sechs Parkhausbetreiber dominieren den deutschen Markt für professionell betriebenen Parkraum.

Deutschland generell Potenzial für Preiserhöhungen. Insgesamt profitiert der private Parkraummarkt davon, dass die öffentliche Hand aufgrund der angespannten kommunalen Haushaltslage und aus verkehrspolitischen Gründen die Anzahl gebührenfreier und gebührenpflichtiger Parkplätze reduziert und die Parkgebühren erhöht. Nach Jahren der Stagnation gab es bei den Parkuhr- und Parkscheingebühren 2011 und 2012 in Deutschland deutliche Preissteigerungen. Da sich aus Wettbewerbsgründen die Parkgebühren öffentlicher und privater Betreiber lokal nicht sehr unterscheiden, stecken die Kommunen mit ihrer Parktarifpolitik auch den groben Rahmen für die Tarifentwicklung im privaten Parkraummarkt ab. Eine weitere Anhebung der Parkgebühren und die Ausweitung von Parkdauerbeschränkungen am Straßenrand werden vor allem in zentralen Lagen die Parker stärker in die Parkhäuser leiten (Bracher 2011). Zusätzlich wird die kürzlich erfolgte bundesweite Erhöhung des Verwarnungsgeldes für Falschparker die Akzeptanz für gebührenpflichtiges Parken erhöhen. Bislang verzichteten einige Autofahrer bewusst auf das Zahlen der Parkgebühr und nahmen das relativ geringe Verwarnungsgeld in Kauf.

Professionell betriebenes Parkhaussegment wächst

Eine weitere Entwicklung, die Chancen für den privaten Parkhausmarkt in sich birgt, ist die zunehmende Professionalisierung der Betreiber. Lediglich die Hälfte der mehrheitlich in innerstädtischen Lagen und Einkaufszentren vorzufindenden kostenpflichtigen Stellplätze wird zurzeit von gewerblichen Betreibern bewirtschaftet. Dabei überwiegen kleinere Unternehmen mit stark regionalem Bezug, die bis zu drei Parkhäuser betreiben. Der starke Wettbewerb in der Parkraumwirtschaft und

der daraus resultierende Druck auf die Gewinnmargen wird das Outsourcing von eigentümergeführten Parkplätzen an professionelle Betreiber weiter vorantreiben. Schätzungen gehen davon aus, dass sich bis zum Jahr 2020 rund zwei Drittel aller gebührenpflichtigen Stellplätze unter dem Management von überregionalen gewerblichen Betreibern befinden werden. Parkhausinvestoren können durch einen Betreiberwechsel Wertsteigerungen realisieren, indem Tarife angepasst und/oder Effizienzsteigerungen bei den Bewirtschaftungskosten erzielt werden. Generell können professionelle Parkhausbetreiber durch ihre breite Expertise und Skaleneffekte die Betriebskosten deutlicher reduzieren, höhere Erträge generieren und besseren Service (unter anderem 24-Stunden-Service) liefern als Eigenbewirtschafteter. Zu den größten überregional agierenden Parkhausbetreibern zählen APCOA, Q-Park, CONTIPARK, OPG, B+B Parksysteme und VINCI PARK mit insgesamt über 436.000 Stellplätzen in Deutschland.

Mobilitätswandel und Intransparenz als Herausforderungen

Wenngleich die Chancen dominieren, zeigen sich auch Risiken für die weitere Entwicklung des Parkhausmarktes. So wird das Mobilitätsverhalten der letzten Jahrzehnte bei weiterhin ansteigenden Kraftstoffpreisen künftig nicht unverändert aufrechterhalten werden können. Eine Einschränkung der Pkw-Fahrten oder gar ein Verzicht auf den eigenen Pkw hätte natürlich Folgen für die Stellplatznachfrage. Parallel dazu werden Alternativen zum motorisierten Individualverkehr wie zum Beispiel Carsharing und öffentlicher Nahverkehr attraktiver. Auch Innovationen wie Elektroautos stellen mögliche künftige Herausforderungen für Parkhauseigentümer und -betreiber dar. Bis dato sind allerdings lediglich rund 7000 Elektroautos auf deutschen Straßen unterwegs. Hinzu kommt, dass die heutigen Batterien noch auf lange Ladezeiten ausgerichtet sind, wodurch Ladestationen in Parkhäusern bislang wenig nachgefragt werden und eher Marketinggründen dienen. Eine stärkere Marktdurchdringung würde Chancen für die Parkwirtschaft mit sich bringen, indem in Parkhäusern mehr Stellplätze mit entsprechenden Lademöglichkeiten angeboten werden könnten (Schnell 2012).

Weitere Herausforderungen ergeben sich aus der starken Heterogenität und Kleinteiligkeit des Parkhausmarktes. Die Mehrheit der Parkhäuser befindet sich im Eigentum der öffentlichen Hand sowie von Familien- und Einzelunternehmen. Informationen und belastbare Angaben, zum Beispiel über aktuelle Verkaufskonditio-

geöffnet sind.

Nachfrage nach Dauerstellplätzen durch Beschäftigte und Anwohner

Dauerparker werden gewöhnlich als Basiseinnahmequelle von Parkanlagen gesehen. Während bei Kurzparkern jeder einzelne Parkvorgang nach Zeitintervallen berechnet wird, entrichten Dauerparker monatlich einen pauschalen Betrag, der günstiger ist als auf den Monat hochgerechnete Parkentgelte für Kurzparker. Ausschlaggebend für die Kalkulation sind die Anzahl der Dauerparker, die monatliche Miete und der Umsatz je Dauerparker. In der Regel werden keine fest reservierten Stellplätze für konkrete Mieter, sondern garantierte Nutzungsrechte an einem Stellplatz in dem jeweiligen Parkhaus vergeben. Indem die Dauerparker nicht unterbrochen ihren Stellplatz belegen, kann die zwischen 10 und 40 Prozent liegende sogenannte „No Show Rate“ für zusätzliche Kurzparker genutzt werden (Berger 2010).

Zu den typischen Dauerparkern zählen Beschäftigte und Anwohner. Abgestimmt auf die spezifischen Parkbedürfnisse der unterschiedlichen Dauerparkkunden werden üblicherweise differenzierte Tarife angeboten. Bewährte Tarifmodelle sind unter anderem Werktagstarife für Beschäftigte (meist Mo.–Fr. 7.00–19.00 Uhr), reine Nachtnutzung für berufstätige Anwohner (meist Mo.–Fr. 19.00–7.00 Uhr und an Wochenenden ganztägig) oder flexible Abonnements mit einem bestimmten Kontingent an Parkzeit. Nicht selten werden benachbarten Firmenkunden Sonderkonditionen eingeräumt. Für Beschäftigte ist ein Stellplatz in einem Parkhaus oft eine Alternative zur zeitintensiven Parkplatzsuche in der Umgebung und den höheren Parkgebühren auf Kurzzeitparkplätzen. Vor allem an innerstädtischen Unternehmensstandorten ist die Stellplatznachfrage meist größer als das Angebot, womit sich der Parkdruck in der unmittelbaren Nachbarschaft des Unternehmens deutlich erhöht. Eine grobe Abschätzung des Parkraumbedarfs durch angrenzende Firmen lässt sich anhand der Mitarbeiterzahl, der Größe der Bürofläche, der Qualität des ÖPNV-Anschlusses und des Parkplatzdrucks vor Ort vornehmen. Die kommunalen Stellplatzrichtlinien setzen standortabhängig zwischen 40 und 80 Quadratmeter Büro- bzw. Verwaltungsfläche pro Parkplatz an. Bei der Kalkulation des Dauerparkerpotenzials bei Beschäftigten muss beachtet werden, dass deren Kostenakzeptanz im Vergleich zu den Einzelhandelskunden geringer ist. In der Abwägung zwischen kostenfreiem und kostenpflichtigem Parken

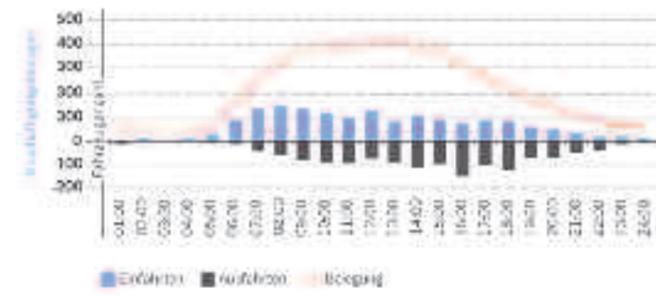
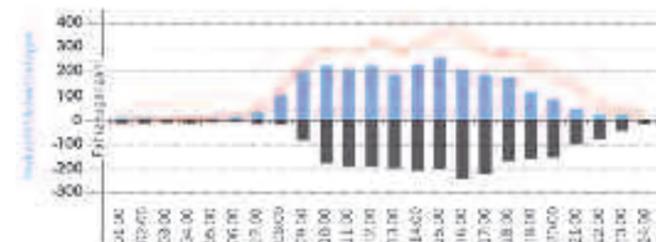
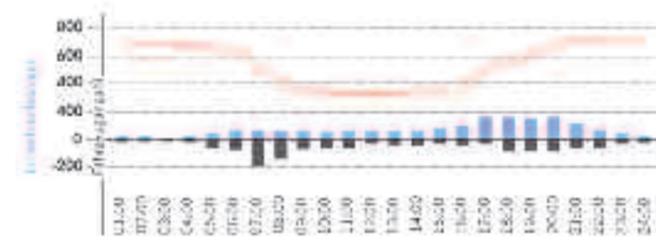
werden von diesen in der Regel auch lange Fußwege akzeptiert.

Parkraumprobleme bei Anwohnern sind vor allem für zentrale Wohngebiete typisch. Dort kann der Stellplatzbedarf der Bewohner bereits ohne Fremdparker häufig nicht vollständig gedeckt werden. Besonders betroffen sind Quartiere mit hohem Altbaubestand (zum Beispiel Gründerzeitviertel), bei deren Erstellung der Kfz-Verkehr noch eine sehr untergeordnete Rolle spielte und entsprechend nur geringe Freiflächen für Stellplätze vorhanden sind. Ebenso fehlen private Tiefgaragen. Perspektivisch erhöht sich dieses Defizit vielerorts allein durch die weitere Einwohnerzunahme in innerstädtischen Lagen, durch den anhaltenden Trend der Singularisierung (mehr Einpersonenhaushalte bedeuten normalerweise mehr zugelassene Pkw) sowie durch weitere Umgestaltungen von Straßen- und Platzräumen zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität. Untersuchungen haben ergeben, dass die Bewohner ausgedehnter Gründerzeitviertel bereits daran gewöhnt sind, in einem Radius von 500 Metern und mehr nach einem freien Parkplatz zu suchen (Difu 2009). Wohnortnahe Parkhäuser könnten hier eine Alternative sein. Entsprechende Potenziale lassen sich aus der Einwohnerdichte, der Anzahl der gemeldeten Pkw und dem gesamten Stellplatzangebot (privat und öffentlich) im nahen Umkreis um ein zu planendes Parkhaus ermitteln.

Mehrfachfrequenz sorgt rund um die Uhr für Stellplatzbedarf

Als wichtigstes Kriterium für die Höhe der Auslastung und den wirtschaftlichen Erfolg eines Parkhauses gilt die Nutzungsvielfalt im nahen Umfeld. Besonders attraktiv für Betreiber und Investoren sind Standorte mit unterschiedlichen Frequenzbringern (Shopping-Kunden, Anwohner, Arbeitspendler, Kinobesucher, Nutzer von Kulturangeboten etc.), vor allem, wenn die Parkplätze mehrfach genutzt werden können. Je mehr unterschiedliche Frequenzbringer mit über den Tag verteilten Öffnungs- bzw. Nutzungszeiten sich in unmittelbarer Nähe der Parkanlage befinden, desto weniger Stellplätze werden benötigt und desto höher ist entsprechend die Auslastung.

Zur Abschätzung der Mehrfachbelegung können Tagesganglinien der verschiedenen Frequenzbringer herangezogen werden. Diese grafischen Darstellungen geben in zeitlicher Reihenfolge für die einzelnen Stunden des Tages die Anzahl der Ein- und Ausfahrten der jeweiligen Nutzergruppe in bzw. aus einem bestimmten



Gebiet an. Durch Kumulation der Stundenwerte kann die Parkraumbelugung des jeweiligen Standortes zu jeder Tagesstunde ungefähr abgeschätzt werden.

Abbildung 6 zeigt typische Tagesganglinien für die drei Hauptnutzergruppen in Citylagen. Die zeitliche Nachfrage der Einzelhandelskunden deckt sich dabei mit den Ladenöffnungszeiten und erreicht bei der Belegung zwischen 9.00 und 19.00 Uhr Spitzenwerte. Die zeitliche Nachfrage der Beschäftigten entspricht der Dauer der Anwesenheit im Betrieb, meist zwischen sechs und zehn Stunden. Der Bedarf bei den Anwohnern ist vor allem in den Abend- und Nachtstunden vorhanden. Als ergänzende Frequenzbringer kommen gastronomische (Restaurants, Kneipen) und kulturelle Einrichtungen (Theater, Kino) infrage, die vor allem in den Abend- und Nachtstunden für Parkraumnachfrage sorgen. Gerade in zentralen Innenstadtlagen mit Funktionsmischung (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit) besteht damit rund um die Uhr ein Parkraumbedarf.

In Tabelle 4 sind die spezifischen Merkmale der Stellplatznachfrage für die einzelnen Nachfragegruppen zusammenfassend dargestellt. Die einzelnen Nachfragegruppen unterscheiden sich mitunter nicht nur bezüglich der Parkdauer und Nachfragezeiten, sondern auch hinsichtlich ihrer Akzeptanz von Parkgebühren und längeren Fußwegen zu den Zielpunkten. Während zum Beispiel bei Einzelhandelskunden in erster Linie die schnelle Erreichbarkeit über die Wahl der Parkanlage entscheidet, zeigen Anwohner und Beschäftigte eine

	Einzelhandelskunden	Anwohner	Beschäftigte
Vorrangige Parkdauer	kurz- bis mittelfristig	Dauerparker	Lang- und Dauerparker
Nachfragezeiten	während der Ladenöffnungszeiten 8.00 bis 18.00 Uhr	ganztägig; Spitze abends und nachts	tagsüber 7.00 bis 18.00 Uhr
Zahlungsbereitschaft	Stellplatzgebühr i.d.R. akzeptiert	geringe Kostenakzeptanz	im Regelfall nur geringe Kostenakzeptanz
Fußwegebereitschaft	250 bis 500 Meter	wohnungsnah	500 bis 800 Meter

Tabelle 4: Merkmale der Stellplatznachfrage differenziert nach Nutzergruppen; Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an Kaden 2006

Soweit sie verfügbar sind, geben die jeweiligen Parkraumkonzepte und -ziele der Kommunen wichtige Anhaltspunkte für die weitere Entwicklung des öffentlichen Parkraummarktes. Aus zunehmenden bzw. hohen öffentlichen Parkgebühren ergeben sich prinzipiell weitere Tarifsteigerungspotenziale für die umliegenden Parkhäuser. Eine Konkurrenzanalyse sollte allerdings die im Detail sehr unterschiedlich ausgestalteten Tarifsyste-me berücksichtigen. Das betrifft beispielsweise die verschiedenen Parkzonen, die unterschiedlichen Zeiträume, in denen ein Ticket am Parkscheinautomaten erworben werden muss, sowie zeitliche Preisdifferenzierungen. Nicht zu vergessen ist dabei auch der in vielen deutschen Städten hohe Anteil an Schwarz- bzw. Falschparkern, die bewusst die Parkgebühr nicht zahlen und dafür das relativ geringe Verwarnungsgeld in Kauf nehmen. Nach 20 Jahren wurden die Verwarnungsgelder Anfang 2013 allerdings angehoben. Bei Überschreiten der erlaubten Parkdauer um bis zu 30 Minuten sind jetzt 10 statt 5 Euro fällig, wodurch die Akzeptanz von Parktarifen zunehmen könnte. Verwarn-gelder für falsches Parken liegen nun je nach Verstoß zwischen 10 und 25 Euro. In diesem Kontext lohnt auch ein Blick auf die Kontrollintensität vor Ort, die sich in den kommunalen Einnahmen aus Parkverstößen und der Frequenz von Parkkontrollen widerspiegelt.

Wettbewerb mit anderen Parkhäusern

Konkurrenz geht nicht nur vom öffentlichen Stellplatzangebot aus. Die Umsatzentwicklung eines Parkhauses hängt auch von den Kapazitäten, Öffnungszeiten, Gebühren und Qualitäten der konkurrierenden Parkhäuser/Tiefgaragen im näheren Umfeld ab. Während Dauerparker stärker auf die Parktarife reagieren und damit in diesem Segment auch in größerer Entfernung Preiswettbewerb ausgetragen wird, ist bei Kurzparkern in erster Linie die schnelle Erreichbarkeit des Zielortes für die Wahl einer Parkanlage entscheidend. Damit konzentriert sich der Wettbewerb auf die unmittelbare Umgebung. Aus einer Erhebung des Konkurrenzangebots im Radius von zum Beispiel fünf oder zehn Minuten Fahrweg lassen sich Rückschlüsse auf die Nachhaltigkeit der Tarifstruktur eines Parkhauses ableiten. Fügt sich das Parkhaus mit seiner Gebührenstruktur etwa in das allgemeine Preisgefüge der Umgebung ein, oder liegt es am oberen bzw. unteren Rand der Preisspanne? Unterdurchschnittliche Parkgebühren können eine überdurchschnittliche Auslastung bewirken und Spielraum für Tariferhöhungen liefern, die sich positiv auf die Umsatzentwicklung auswirken können.

Neben der Tarifstruktur vor Ort ist die relative Marktpo-sition eines Parkhauses von Relevanz. Diese lässt sich zum Beispiel über den relativen Anteil an allen Stell-plätzen im Fünf- bzw. Zehn-Minuten-Umkreis ermitteln. Aber auch die jeweilige Eigentümer- bzw. Betreiber-struktur muss berücksichtigt werden. So wäre eine nahezu vollständige Bewirtschaftung des Innenstadt-parkens durch einen einzigen Betreiber eher negativ zu bewerten. Als Benchmark eignen sich darüber hinaus Auswertungen über die generelle innerstädtische Park-raumauslastung einer Stadt. Insgesamt wird in den meisten Innenstädten das Stellplatzvolumen der Park-häuser nur selten vollständig ausgeschöpft. Lediglich an Samstagen kann zeitweilig von einer Vollbelegung gesprochen werden. An allen übrigen Tagen treten zwar punktuell Vollbelegungen auf, es bleiben aber stets Reserven offen. Abbildung 7 zeigt exemplarisch die

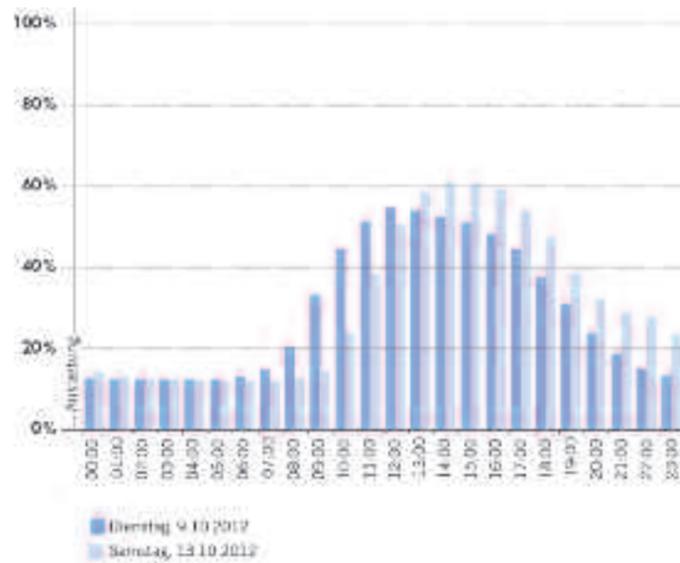


Abb. 7: Relative Auslastung der Parkhäuser in der Bremer Innenstadt im Tagesverlauf; Datenbasis: Planersocietät/IVV 2013

Die einzelnen Parkhäuser in der Innenstadt sind aller-dings nur selten gleichmäßig ausgelastet. In der Regel sind deutliche Auslastungsunterschiede zwischen den Parkhäusern erkennbar. So werden Angebote, die räumlich nah an der Fußgängerzone liegen, verstärkt genutzt, was sich in einer höheren Auslastung wider-spiegelt. Neben der Mikrolage der Parkhäuser können Auslastungsunterschiede auch auf die jeweiligen Park-gebühren und unterschiedliche Erreichbarkeit zurück-geführt werden. Immer mehr Städte bieten dazu online aktuelle Informationen über die Parkhäuser und deren Auslastung an, die wichtige Aufschlüsse über die Marktlage und die Positionierung einzelner Parkhäuser liefern. Abbildung 8 gibt exemplarisch einen Überblick über die Parkkapazitäten in den zentralen Düsseldorfer Quartieren Altstadt, Königsallee (Kö) und Schadow-straße.

Insgesamt stehen in den Parkhäusern, die in das Park-leitsystem der Innenstadt von Düsseldorf integriert sind, etwa 7500 Stellplätze zur Verfügung. Die Stellplätze im Straßenraum werden in der Parkzone 1 komplett bewirtschaftet und kosten 0,95 Euro je angefangene halbe Stunde. Die Auswertung der Parknachfrage (Donnerstag 12.00 Uhr) zeigt, dass werktags auch zur Spitzenstunde im Düsseldorfer Zentrum ausreichend Parkkapazitäten vorhanden sind. Nur wenige Park-häuser erfahren eine Auslastung von mehr als 80 Pro-zent. Insgesamt sind in den drei Bereichen rund 3900 Stellplätze frei, wobei die höchste Auslastung mit rund 60 Prozent im Altstadtquartier erreicht wird.

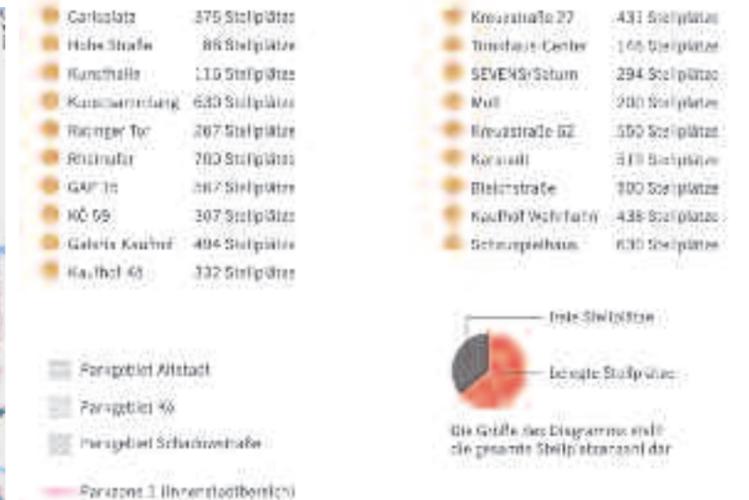


Abb. 8: Größe und Auslastung der Parkhäuser in der Düsseldorfer Innenstadt 2013 (Donnerstag 12.00 Uhr); Quelle: eigene Erhebung und Darstellung

Stapelware

Annette Rudolph-Cleff / Britta Eiermann

der Rampe so lange nach oben dreht, bis man wieder

Zweifelsfrei

Es gab einmal eine Zeit, in der man unbefangen und voller Stolz mit der Familie im Mittelklassewagen in die Stadt fuhr. Es war etwas ganz Besonderes, am Samstag zum Einkaufsbummel zur neu angelegten Fußgängerzone zu fahren, auch wenn man sich dabei im bunten Kreis aller anderen befand, die den frisch erwirtschafteten Wohlstand genießen wollten:

Mit frisch geputztem Auto und frisch gewaschenen Kindern auf der Rückbank geht es aus der Vorstadtgarage in Richtung Innenstadt. Die Straßen glänzen ebenso wie die Augen in Erwartung eines aufregenden Nachmittags. Der Verkehr wird mit jedem Kilometer dichter und kündigt noch vor den ersten Schildern und Gebäuden das Zentrum an. Stoßstange an Stoßstange rücken die Wagen vor, doch der Verkehr fließt unaufhaltsam der Stadtmitte entgegen. Auf den letzten Metern steigt die Spannung: Gleich, gleich ist man da.

Das Parkhaus ist schon zu sehen zwischen den Verwaltungsbauten und Kaufhäusern, wo es selbstbewusst seinen Platz behauptet und die Konstruktion aus Beton seine Funktion schon von Weitem verrät. Erst kurz vor der Einfahrt wird abgebremst und man ist heraus aus dem fließenden Verkehr. Die Schranke kommt und trennt klar Innen und Außen. Die Straße liegt nun hinter einem. Angekommen ist man jedoch noch nicht.

Durch das offene Fenster erhält man die Marke. Die Schleifen der Ein- und Ausfahrt sind in einer virtuoseren Kombination angelegt. Das Lenkrad rudert und der Wagen legt sich in die Kurve. Die erste Parkebene erscheint und Wagen neben Wagen reihen sich auf in einer fast unendlichen Ordnung. Im Halbdunkel des Parkhauses nehmen sich selbst die bunten Farben der Automobile zurück. Geheimnisvoll und fremd sind diese stillen Reihen, ganz gleich wie vertraut der Anblick der Autos im Straßenraum normalerweise auch ist.

Jetzt gilt es zu entscheiden, ob man den nächsten Parkplatz nimmt, der sich bietet, oder ob man sich auf

unter den freien Himmel gespült wird. Das oberste Parkdeck öffnet sich zur Sonne, und geblendet findet man sich wieder im Licht. Hier gibt es meistens noch Stellplätze, selbst wenn die Flächen im Inneren des Parkhauses schon weitgehend besetzt sind.

Der Wagen wird ordentlich eingeparkt und zum Halten gebracht. Das Auto hat seinen Parkplatz gefunden und wird jetzt für die nächsten Stunden wartend in der Reihe stehen. Ein kurzer Blick fällt auf die Stellplatznummer, bevor man aussteigt. Für Fahrer und Familie geht es jetzt erst richtig los. Die Türen öffnen sich, die Kleider werden zurechtgerückt, die Taschen in die Hand genommen. Der Blick sucht das Treppenhaus, und genau dorthin geht es auf dem schnellsten Weg. Schritte und Worte hallen auf der Parkebene, allenfalls unter freiem Himmel klingt der Weg vertraut. Mit der Tür ins Treppenhaus wird es dunkel und man taucht ab in eine orientierungslose Welt. Selbst Farben und Nummern helfen wenig. Doch man hat es ohnehin eilig jetzt weiterzukommen. Noch wenige Stufen und dann die Ausgangstür. Wenn sie sich öffnet und den Blick freigibt, dann ist man endlich da. Die glitzernde Schaufensterwelt liegt gleich um die Ecke.



Zweifelhaft

Die Unbefangenheit ist längst verloren gegangen. Umweltethische Zweifel und Zukunftssorgen sind bei jedem von uns angekommen. An die Ausbreitung neuer Wohlstandskultureller Werte glaubt man heute ebenso wenig wie an den freien Individualverkehr in einer ökonomisch und kulturell lebendigen Innenstadt.

Die Parkhäuser der 1960er und 1970er Jahre sind unbequem geworden. Dies gilt für die aktuelle „Auto-Couture“, deren Maße die ursprüngliche Stellplatzgröße sprengen. Moderne Autos sind zu breit für alte Parkhäuser, von unserer Vorliebe für Vans und SUV mag man an dieser Stelle noch gar nicht sprechen. Die neuen Automobilgenerationen sind mit den alten Kurvenradien im Grenzbereich der Lackschäden angekommen.

Doch nicht nur die Funktionalität, auch die Ästhetik dieser Gebäude ist unbequem geworden. Mitten in der Stadt stehend, scheinen die programmatischen Zweckbauten von damals nicht mehr so recht zu unseren Vorstellungen von urbanisierter Lebenswelt zu passen. Die optimistisch-visionären Vorstellungen zur Integration des Autos in die Stadt sind uns fremd geworden, die skulpturalen Nachkriegsbauten der Parkhäuser ebenfalls. Geplant als stolze Bekenntnisse zu ihrer modernen Funktion, waren sie nie gedacht als reine Zweckbauten (Hasse 2007, S. 132). Doch es ist leider genau die funktionalistische Form der Parkhäuser, die seit Dekaden im Bild der Stadt dominiert.

Die Hochgaragen der 1960er und 1970er Jahre wirken mit ihren Betonfassaden neben den glatten Hochglanzarchitekturen ihrer Nachbarschaft heute fremd. Ihr Maßstab und ihre Formensprache passen zudem nicht in das Bild historischer Stadtkerne (Kleinmanns 2011, S. 179). In den 1980er Jahren konnten weder Tapeten aus Grün noch Graffiti sie retten, im Gegenteil: Ihre teure Lage an zentralen Orten macht es ihnen mit jedem Jahr schwerer zu überleben. In ihrem Inneren sind Parkhäuser ohnehin „Orte des Ortlosen“ (Auge 1994, S. 83).

Die Parkhäuser verschwinden nach und nach aus dem Stadtbild und weichen neuen Verwaltungs- und Gewerbebauten, die ihre innenstadtnahe Lage mehr zu verdienen scheinen. Was kontinuierlich wächst, sind die Tiefgaragen, die sich mit immer mehr Ebenen unsichtbar ins Erdreich graben. Tatsächlich sind die neuen Nutzungen genau auf diesen „unterirdischen Parkdecks“ gegründet. Die Abhängigkeit beider ist weniger

konstruktiv als funktional.

Aufgehübscht mit Licht- und Farbspiel, haben die heutigen Tiefgaragen nur noch wenig mit den stolzen Hochgaragen der 1960er und 1970er Jahre und dem ihnen zugrundeliegenden Verständnis von Funktionalität und Ästhetik gemein. Während der Internationale Stil und die brutalistische Moderne noch architektonisches Bekenntnis waren, ist die heutige Ästhetisierung der Lebenswelten eher Systemkitt (Hasse 2007, S. 160).

Parkhäuser waren und sind „schizophrene Orte“ mit einer Doppelrolle in Verkehr und Kultur (Hasse 2007, S. 73). Das einst unbekümmerte Bekenntnis zum Auto-Stapeln gibt es heute nicht mehr. Die Notwendigkeit, Lösungen für den ruhenden Verkehr anzubieten, wächst aber weiter. Denn ungeachtet aller ökologischen Verdächtigkeit ist der private Pkw eine Selbstverständlichkeit und nach wie vor nicht wegzudenken. An einen wachsenden Motorisierungsprozess in den Städten will zwar niemand mehr denken, doch der Wunsch bleibt nach wie vor bestehen, „es könne dauerhaft und nachhaltig ein schönes, individuell getaktes mobiles Leben für alle geben“ (Hasse 2007, S. 186).

Der Blick zurück auf die Parkhäuser der 1960er und 1970er Jahre ist ebenso entwaffnend wie die kritische Auseinandersetzung mit modernen „Parklösungen“. Der Mythos der mobilen Gesellschaft ist ungebrochen. Das Automobil ist auch heute noch Fetisch. Scheinbar zählen beliebte Marken der (sehr) gehobenen Mittelklasse sogar zu den wenigen Dingen, auf die sich unsere individualisierte Gesellschaft ästhetisch noch einigen kann. Vorsprung durch Technik? Die Frage, wo wir parken und welche Ausfahrt wir aus dieser Entwicklung nehmen sollen, stellt sich uns weiterhin. Wie wollen wir fortfahren?

Literatur

Augé, Marc/Baudrillard J./Nouvel, J.: *Einzigartige Objekte. Architektur und Philosophie*. Wien 2004
 Bourdieu, P.: *Entwurf einer Theorie der Praxis*. Frankfurt/Main 1976
 Hasse, J.: *Übersehene Räume. Zur Kulturgeschichte und Heterotopologie des Parkhauses*. Bielefeld 2007
 Hauser, S./Kamleitner, C./Meyer, R. (Hg.): *Architekturwissen. Grundlagentexte aus den Kulturwissenschaften. Zur Ästhetik des sozialen Raumes*. Bielefeld 2011
 Kleinmanns, J.: *Parkhäuser. Architekturgeschichte einer Notwendigkeit*. Marburg 2011

Fotos

Ruzica Mikolic und Britta Eiermann



Meine bauhistorische Sicht auf die Parkhäuser der 60er und 70er Jahre soll folgende Merkmale untersuchen: Funktionen, Fassaden, vertikale Erschließung sowie Baumaterialien und Baukonstruktionen. Dabei sind die vorhergehenden Entwicklungen die Grundlage für das Erkennen der Innovationen, die sich von 1960 bis 1979 im Parkhausbau durchsetzten. Ich konzentriere die Betrachtung im Wesentlichen auf Beispiele in der Bundesrepublik Deutschland. Über allgemeine Grundlagen und wichtige Beispiele aus dem Ausland habe ich an anderer Stelle ausführlich berichtet,¹ sodass hier weitgehend darauf verzichtet werden kann.

Multifunktionalität

Die Hauptfunktion von Parkhäusern ist das platzsparende Abstellen von Personenkraftwagen in mehreren Geschossen übereinander. Es wurde um 1900 in mehreren großen Städten Europas und der Vereinigten Staaten von Amerika eingeführt. Auf dem europäischen Kontinent lässt es sich erstmals 1907 in Paris mit Auguste Perrets Garage Ponthieu nachweisen.

Mit dem Abstellen von Kraftwagen sind jedoch von Anfang an weitere Funktionen verbunden, die zunächst in engem Zusammenhang mit dem Automobil stehen: Autohandel, Autowaschplätze, Aufenthalts- und Waschräume für Chauffeure sowie Büroräume – so das Funktionsprogramm der Garage Ponthieu. Hinzu kommen Fahrzeugwartung und Zubehörhandel sowie seit Mitte der 20er Jahre auch Tankstellen. Eine der ersten deutschen Hochgaragen mit Tankstelle war die Stuttgarter Schwabengarage, die 1926 in Betrieb ging. Hier wurde die Tankstelle vor der Garage an der Straße angeordnet, da sie nicht nur von den Garagenkunden, sondern auch von durchfahrenden Autofahrern genutzt werden sollte. Auch nach dem Zweiten Weltkrieg blieb die

Tankstelle zunächst ein wichtiger Bestandteil von Hochgaragen. Ein gutes Beispiel ist das Parkhaus Neuer Wall (Abbildung 1), 1956 in Hamburg nach einem Entwurf von Herbert Sprotte und Peter Neve erbaut. Gewöhnlich legte man die Tankstelle vor dem oder im Einfahrtbereich eines Parkhauses an; hier jedoch ist sie im Inneren der Garage im Erdgeschoss angeordnet.

Für Chauffeure und Reisende wurden Parkhäuser von den 20er Jahren bis in die 50er Jahre auch mit Hotels kombiniert. Ein großes Projekt der 20er ist die Bondygarage in Prag, entworfen von dem Berliner Architekten und Garagenfachmann Georg Müller.² In Frankfurt am Main entstand gleichzeitig die Cohag-Garage in der Nähe des Hauptbahnhofs.³ Nach dem Zweiten Weltkrieg knüpfte man an dieses Funktionskonzept an. Beispiele sind Paul Schneider-Eslebens Hanielgarage (1949–1953) in Düsseldorf, das Karlsruher Autosilo (1955) in der Amalienstraße (Abbildung 2) oder das Parkhaus mit Hotel (1958) von Ernst Nolte am Augustinerplatz in Köln. Dabei stellt die Hanielgarage eine Ausnahme dar, denn sie wurde auf einem großzügigen Grundstück am Stadtrand errichtet, sodass Garage und Hotel zwei eigenständige Baukörper in lockerer Gruppierung bilden. Sehr viel kompakter ist das Kölner Beispiel, welches im dicht bebauten Zentrum steht und bis an die Grundstücksgrenzen reicht. Auch hier wurde eine Tankstelle integriert; sie ist in diesem Fall allerdings dem Parkhaus vorgelagert. Der Vorteil der kompakten Verbindung von Parkhaus und Hotel sind die kurzen Wege, ähnlich wie bei einem Motel. In den 60er und 70er Jahren spielte die Hotelfunktion im Parkhausbau keine Rolle mehr. Seit etwa 2000 ist diese Funktionskopplung in Großstädten jedoch wieder beliebt, wie unter anderem die Hotels der Kette Motel One zeigen.

Bei anderen Aufgaben knüpften die 60er Jahre unmit-



Abb. 1 Tankstelle im Erdgeschoss, Parkhaus Neuer Wall, 1956, Hamburg, Foto 1956 (Hamburgisches Architekturarchiv, Ernst Scheel)
Abb. 2 Parkhaus mit Tankstelle und Hotel, Autosilo Amalienstraße, 1955, Karlsruhe, Schaubild 1953 (Karl Götz, Repro: Melinda Müller)

telbar an die 50er an und verbanden mit Garagenbauten vor allem Serviceeinrichtungen für Automobile, also Tankstellen sowie Pflege- und Waschanlagen. Ein Beispiel ist die Garage Rödingsmarkt in Hamburg mit Tankstelle, Pflege- und Waschanlage, aber auch Geschäften und Büros. Dabei kündigte sich schon in einigen Fällen eine Vorliebe der 70er Jahre an, nämlich die Kombination mit „fachfremden“ Aufgaben, welche die Wirtschaftlichkeit und Attraktivität von Parkhäusern verbessern sollten. Beispiele finden sich in Liverpool (Parkhaus mit Theater, Läden, Restaurants, 1975)⁴, in Hannover (Parkhaus mit Restaurant und Bowlinganlage, 1977)⁵, in Lübeck (Parkhaus mit Freizeitzentrum, Bowling- und Kegelbahnen, Billardtischen, Spielautomaten, Restaurant und Bar, 1978)⁶, in Straubing (Parkhaus mit Laden, 1979)⁷ sowie in Coburg (Parkhaus mit Läden und Wohnungen, 1979)⁸ und Verden an der Aller (Parkhaus mit Altenwohnungen, 1979)⁹. Ein vorgeschobener Riegel mit Wohnungen war für ein Parkhaus in Bamberg geplant, für dessen Gestaltung die Stadt 1979 einen Wettbewerb ausgeschrieben hatte.¹⁰ Am Rand der Innenstadt gelegen, sollte die große Bau-masse der Hochgarage versteckt und das „Wohnungsmotiv der Straße“ weitergeführt werden.

Eine „Verblendung“ eines Parkhauses mit einem Gebäuderiegel, welcher eine Gewerbeschule und Verwaltungsräume aufnimmt, sowie mit Reiheneinfamilienhäusern und Maisonettewohnungen auf dem Dach



Abb. 3 Verblendung mit einem Behördenriegel, Parkhaus Fritz-Erler-Straße, 1978, Karlsruhe, Foto 2010 (Joachim Kleinmanns)

hatten Gernot Kramer und Rudolf Wiest + Partner schon 1978 in Karlsruhe ausgeführt (Abbildung 3). Ihre Hochgarage steht an der Fritz-Erler-Straße.¹¹ Hier bestand die besondere Aufgabe darin, die Konstruktion der Schul- und Verwaltungsräume so auszubilden, dass eine spätere Umnutzung zur Garage möglich bleiben würde. Keineswegs neu ist das Wohnen auf dem Parkhausdach. Schon 1926 hatte Le Corbusier für die Garage Raspail in Paris Künstlerwohnungen mit Ateliers auf dem Dach vorgeschlagen. Zwei Entwurfsblätter dazu befinden sich in der Fondation Le Corbusier in Paris. Bauherr dieser Garage für 1000 Autos war die Compagnie Général des Voitures à Paris. Da die Ateliers auf dem Dach nicht finanzierbar waren, plante Le Corbusier im gleichen Jahr ein ähnliches Projekt auf der etwa gleich großen Garage Cardinet in der Rue Cardinet, das aber ebenso wenig realisiert werden konnte.

Eine besondere Kombination von Funktionen bietet seit 1978 das Parkhaus am Staatstheater in Wiesbaden: Es vereint zusätzlich 1500 Quadratmeter Lagerfläche für den Theaterfundus, die 400 Quadratmeter große Heizzentrale für Staatstheater und Kurhaus sowie eine Unterkunft für den Straßenreinigungsdienst unter einem Dach.¹²

Eine häufige funktionale Verbindung ist die zwischen dem Kundenparkhaus und einem Kaufhaus. Erstmals scheinen solche Kombinationen in größerer Zahl Ende der 50er Jahre errichtet worden zu sein. Für die Kaufhof-Kette realisierte der Leiter der hauseigenen Bauabteilung, Hermann Wunderlich, gemeinsam mit Reinhold Klüser erstmals 1956–1957 in Köln eine Hochgarage (Abbildung 4). Das Warenhaus ist am südlichen Ende der Haupteinkaufsstraße Hohe Straße gelegen. Für das Parkhaus konnte ein südlich anschließendes Grundstück überbaut werden, welches von der Cäcilienstraße, einer innerstädtischen Hauptverkehrsachse in



Abb. 4 Kundenparkhaus hinter dem Kaufhof, 1957, Köln, Foto 2009 (Joachim Kleinmanns)

sonsten horizontal durchgehende Fassade lebendig und erhöht den Aufforderungscharakter für Parkplatzsuchende: ein bedeutsamer, aber oft vernachlässigter Faktor der Funktion eines öffentlichen Parkhauses.⁴⁷ Beim Parkhaus an der Konstablerwache erforderte die Grundstücksbreite vier schmale Fahrgassen von nur 4,80 bzw. 4,30 Metern Breite, was zum Schrägparken im 45-Grad-Winkel zwang, da die Stellplätze sonst ohne Rangieren nicht zu erreichen gewesen wären. Problematisch ist die Verkehrsführung: Aus Gründen der Sicherheit und des Verkehrsflusses herrscht überall strenger Einbahnverkehr. Je vier Fahrgassen durchziehen die Geschosse in Längsrichtung und werden an den Schmalseiten durch je eine verteilende bzw. sammelnde Quergasse verbunden.

Schließlich kam auch das Prinzip der Doppelhelix zur Anwendung (Abbildung 15): Hier werden die Spiralen der beiden Fahrrichtungen ineinander geschoben. Ein oft publiziertes Beispiel ist die Kantgarage in Berlin⁴⁸, die 1929–1930 nach einem Entwurf von Hermann Zweigenthal und Richard Paulick errichtet wurde. Der Vorteil ist, dass nur die Fläche für eine Wendelrampe benötigt wird und somit mehr Raum für Stellplätze verbleibt. In den 50er Jahren wurde die Doppelhelix häufiger gewählt, etwa beim Kaufhof-Parkhaus in Köln. Auch in den 60er und 70er Jahren bleibt die Doppelhelix eine beliebte Rampenform. Ein Beispiel ist das Parkhaus am Rödingsmarkt (1965) in Hamburg von Herbert Sprotte und Peter Neve. Die mit einer feuerfesten Wand versehene und über acht Geschosse reichende Rampe steht im Kern des Gebäudes (Abbildung 16).⁴⁹ In Hannover erhielten Ende der 60er Jahre gleich zwei Hochgaragen eine Doppelhelix: das Park-

haus in der Osterstraße sowie das an der Andreasstraße, Ecke Kanalstraße (1968).¹

Noch platzsparender ist die Parkrampe. Eine Wendelrampe mit geringer Steigung wird dabei so breit angelegt, dass die Fahrzeuge auf dieser Rampe links und rechts der Fahrgasse parken. Die Grundrissform kann regelmäßig sein, wie bei Stefan Ballas Projekt einer Turmgarage für 1000 Autos in Berlin (1924), oder unregelmäßig, wie bei Jan Greves Torengarage in Den Haag (1929–1930). Der Vorteil der Parkrampe ist, dass die Fahrgasse als Rampe dient und der Flächenbedarf einer separaten Rampe eingespart wird. Dieser Raumgewinn wird allerdings dadurch erkauft, dass zum Erreichen der oberen Stellplätze das gesamte Parkhaus durchfahren werden muss.

Diesen Nachteil haben Paul Bode und Ernst Brundig Mitte der 50er Jahre dadurch abgemildert, dass sie die Spirale in allen „Ebenen“ auf der Hälfte durch kurze Querrampen verbunden haben (Abbildung 17). So werden die Wege verkürzt und die Fahrtrichtung kann ohne umständliches Wenden gewechselt werden. Erstmals wurde dies bei der Kasseler Centrumgarage 1955 realisiert.

Ernst Brundig plante mit dem Architekturbüro Schaate

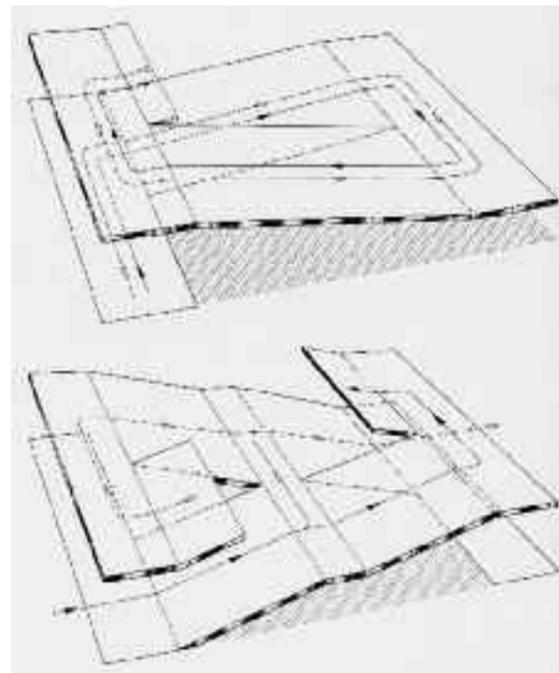


Abb. 17 Schemazeichnung einfache Parkkrampengarage (oben) und mit Übergang in der Mitte (unten) (Aus: DBZ 8, 1960)



Abb. 16 Doppelhelix im Parkhaus am Rödingsmarkt, 1965, Hamburg, Foto 1956 (Hamburgisches Architekturarchiv, Ernst Scheel)

+ Möritz auch die Züblinggarage in Stuttgart, eine 1960–1961 erbaute Parkrampe auf einem rechteckigen Grundriss. Dagegen hat die Parkspindel von Budeit in Würzburg von 1966 einen kreisrunden Grundriss, wie auch die Flughafenparkhäuser von gmp – von Gerkan, Marg und Partner Architekten in Hamburg (1989–1990 und 2003–2004).

Beton oder Stahl

Schon die ältesten Hochgaragen waren aus Ortbeton gebaut worden, wie wir eingangs bei Auguste Perrets Garage Ponthieu gesehen haben. Daran änderte sich bis zum Beginn der 60er Jahre nichts. Dann aber setzte im Garagenbau, wie auch bei anderen Bauaufgaben, der Fertigteilbau ein. Vorteile sind die Einsparung von Schalung und Gerüstholz sowie die schnellere Montage auf der Baustelle. Das erste deutsche Beispiel ist vermutlich ein Parkhaus von Ludwig Behrens und Paul G. Wieschemann, das 1961 in Bochum erbaut wurde.⁵¹ Die Konstruktion besteht aus runden Stützen, Trägern und dreieckigen Deckenelementen. Die Stützen wurden auf der Baustelle in Reichweite des Turmdrehkrans gegossen, ein Verfahren, welches schon in den 1950er Jahren beim Wiederaufbau der Katholischen Stadtkirche St. Stephan in Karlsruhe erfolgreich eingesetzt worden war.⁵² Maßgebend für die Dimensionen bzw. das Gewicht der Einzelteile war die Kapazität des Kranes. Das höchste Gewicht wurde auf 2,5 Tonnen begrenzt. Dieses Gewicht erreichten die über drei Geschosse laufenden Rundstützen mit ringförmigen Auflagerkonsolen für jede Geschossdecke. Der Durchmesser der Stützen nimmt von 40 auf 30 Zentimeter ab. Auch die dreieckigen Kassettenplatten mit 10 Zentimeter Deckenstärke und 40 Zentimeter hohem umlaufendem Steg kamen mit 2,4 Tonnen der Grenzlast nahe. Leichter sind die 8,29 Meter langen Hauptträger mit 1,2 Tonnen. Die Stützen wurden stehend in aufklappbare Stahlformen gegossen und nach einem Tag ausgeschalt. Bei zwei Schalsätzen und 91 Stützen insgesamt waren 46 Arbeitstage notwendig. Die anderen Bauteile wurden in Baustellennähe gegossen und nachts zur Baustelle gefahren. Aus Ortbeton wurden lediglich die Stützenfundamente hergestellt. Die Reichweite des Krans bedingte, dass die Garage in mehreren Abschnitten montiert wurde, für die der Kran jeweils versetzt werden musste. Auch bei einer Hochgarage in Preston (Großbritannien) wurden 1970 die Fertigteile auf der Baustelle betoniert und mit einem Kran versetzt.⁵³

Ein anderes rationelles, ursprünglich für den Brückenbau entwickeltes Verfahren ist die Gleitschalung. Im Hochbau, etwa beim Stuttgarter Fernsehturm von Fritz

Leonhardt, setzte man diese Bauweise schon in den 50er Jahren ein.⁵⁴ Auch beim Neubau einer Tiefgarage für 6000 Pkw am Frankfurter Flughafen entschied man sich für eine Ortbetonkonstruktion, bei der die Voutendecke mit einer Gleitschalung in Längsrichtung hergestellt wurde.⁵⁵

Eine interessante Bauweise aus dem Hochhausbau wurde 1969–1971 für ein Parkhaus auf dem Deutschhausgelände in Ulm genutzt.⁵⁶ Die in voller Länge als Fertigteile angelieferten Stützen wurden aufgestellt und durch Drahtseile gesichert. Die 30 Zentimeter starken Decken wurden am Boden übereinander betoniert, nur durch eine nylonarmierte Folie getrennt, nach dem Aushärten auf die entsprechende Stockwerkshöhe angehoben und mit Metallschlössern in den Stützen verankert. Die Waschbetonbrüstungen sind ebenfalls Fertigteile. Auch bei Ortbetonkonstruktionen kamen für die Brüstungen Fertigteile zur Anwendung, etwa beim beschriebenen Parkhaus Rödingsmarkt in Hamburg.

Auch das schon erwähnte Münchner BMW-Parkhaus von Karl Schwanzer wurde 1969–1970 aus vorgefertigten Stahlbetonelementen erbaut.⁵⁷ Die Split-Level-Garage mit sieben Stockwerken besitzt wegen der großen Parkfläche vier Rampen. Die Stützen stehen in einem Raster von 16 × 5 Metern (6 Meter Fahrgasse, 5 × 2,5 Meter Stellplätze). Die Konstruktion beruht auf zwei Elementen: einem zweistufigen Plattenbalkendeckenfertigteil von 16 × 2,50 Metern mit 0,7 Metern Höhe und einer Hammerstütze. Die konischen Stützen wurden stehend in einer Stahlschalung gegossen und konnten wegen ihrer Form leicht nach oben aus dieser herausgezogen werden. Mit Varianten sowie Rampen und Fassadenteilen kam man hier auf insgesamt immerhin 214 verschiedene Bauteile. Die aussteifenden Wände des Rampenbauwerks sind aus Ortbeton gegossen.



Abb. 18 Ortbetonbau Keibelstraße, 1973, Berlin, Foto 2013 (Martin Kunz)

Was (er)trägt ein Parkhaus der 1960er und 70er Jahre?

Gedanken eines Tragwerksplaners
Horst Peseke, Manfred Grohmann

Einleitung

Mit der Verbreitung des Automobils stellte sich schon bald die Frage nach den Standorten des Fahrzeugs außerhalb seiner Betriebszeiten. Im Folgenden sollen die Sammelplätze, als eine von drei möglichen Formen des Stellplatzes, betrachtet werden. Stellplätze können als Einzelplätze (zum Beispiel private Garagen), als Reihenplätze (zum Beispiel am Straßenrand) und als Flächenplätze (zum Beispiel Parkplätze) organisiert werden. Die flächige Organisation des Parkens führte zur Entwicklung der Parkgarage, sowohl als Hoch- wie auch als Tiefgarage.

Aufgrund ihrer Funktion als Verwaltungs-, Wirtschafts- und Kulturzentren sind es vor allem die Innenstädte, in denen Sammelplätze nachgefragt werden. Weitere Orte sind etwa große Industriegebiete, Sportanlagen und Flughäfen. Wesentliches Kriterium für die baulich-räumliche Entwicklung dieser Sammelplätze ist die am geplanten Standort zur Verfügung stehende Fläche. Innerstädtisch werden diese Flächen durch Stapelung – ähnlich den Hochhäusern – sowohl nach oben als auch nach unten vervielfältigt: Dies definiert die zwei baulichen Grundtypen der Hoch- und Tiefgarage.

Nach der Zäsur des Zweiten Weltkriegs und dem beginnenden wirtschaftlichen Aufschwung wurde der Bedarf an innerstädtischen Sammelplätzen aufgrund der wachsenden Anzahl von Automobilen immer dringender. Die Bereitstellung von Sammelplätzen, die zuvor zusammen mit Gewerbebauten durch private Investoren¹ erfolgte, wurde nun zunehmend als Aufgabe der Kommunen definiert, ebenso wie der öffentliche Personennahverkehr. In Frankfurt wurde 1956 das erste öffentliche Parkhaus der Bundesrepublik, das Parkhaus Hauptwache, eröffnet. Der Bedarf nach innerstädtischen Sammelplätzen fand in Frankfurt seinen Ausdruck in der Nutzung einiger noch nicht wiederbebaute Grundstücke, die an zentralen Orten der Stadt, wie etwa dem Platz zwischen Dom und Römer (bis circa 1970), bereitgestellt wurden.

Die Notwendigkeit von baulich ausgeformten Sammelplätzen in den Innenstädten wurde zunehmend auch als Thema der Stadtplanung aufgegriffen. Dies gilt für viele deutsche Großstädte, in denen öffentliche Parkgaragen gebaut wurden.

Die Parkhaus-Konzepte der 20er und 30er Jahre sahen eine Mischung verschiedener Nutzungen vor, die sich auf das Automobil, aber auch auf den Fahrer und

Reisenden bezogen. Das Parken des Fahrzeugs erfolgte zum Teil in baulich ausgebildeten Einzelzellen; zusätzlich waren oft Räume für Autowäsche, Reparatur und Tanken, teilweise auch Aufenthalt und Übernachtungen vorgesehen². Diese Mischnutzung findet sich, unterschiedlich ausgeprägt, auch in den Hochgaragen wieder, die in den 50ern und zu Beginn der 60er Jahre errichtet wurden, wie zum Beispiel an Hauptwache, Konstablerwache und Am Gericht³. Tiefgaragen dieser Zeit wurden als reine Parkgaragen ausgeführt.

Auswahl zentraler Parkgaragen in Frankfurt am Main 2013

In der Stadt Frankfurt am Main sind im Parkleitsystem aktuell 22 Parkgaragen mit 11.456 Stellplätzen aufgeführt, aufgrund ihrer Lage wird die Parkgarage „Großer Hirschgraben“ mit betrachtet. Diese Parkgaragen sind im Zeitraum von 1955 bis circa 1970 errichtet worden. Die nachfolgende Tabelle listet die Garagen mit Angaben zum Eröffnungsjahr, Bauweise, Garagentyp, Nutzungsart, Durchfahrthöhe und Anzahl der Stellplätze auf.



Abb. 1 Parken in Frankfurt am Main. Woscidlo, Wilfried, Tradition und Gegenwart, hrsg. vom Verkehrs- und Wirtschaftsamt der Stadt Frankfurt, 1956; Kreise: Parkplätze, Rechtecke: Parkgaragen

Parkgarage	Eröffnungsjahr	Typ	Stahlbeton	Mischnutzung (integriert)	Höhe (licht) [m]	Stellplätze [Anz.]	Fläche* [m²]
Anlagenring							
Alte Oper	-	TG	x	Nein	2,10	410	12.300
Börse	-	HG	x	Nein	2,00	920	27.600
City-Parkhaus	-	TG	x	Nein	1,95	310	9300
Goetheplatz	-	TG	x	Nein	2,00	591	17.730
Junghofstraße	1965	HG	x	Ja	2,00	310	9300
Schillerpassage	1960	HG	x	Ja	2,10	417	12.510
Summe:						2958	88.740
Bahnhofsviertel							
Am Theater	-	TG	x	Nein	2,00	379	11.370
Baseler Platz	-	TG	x	Nein	2,00	387	11.610
Hauptbahnhof	Um 1978	TG	x	Nein	2,10	390	11.700
Interconti	-	TG	x	Nein	1,90	480	14.400
Summe:						1636	49.080
Dom Römer							
Hauptwache	1956	HG	x	Ja	2,00	430	12.900
Kaiserplatz	1974	TG	x	Nein	2,10	230	6900
Konstablerwache	1959	HG	x	Ja	2,10	750	22.500
Römer	1974	TG	x	Nein	1,95	500	15.000
Summe:						1910	57.300
Mainzer Landstraße							
Moselstraße	-	TG	x	Nein	1,90	280	8400
Opernturm	2009	TG	x	Nein	2,00	580	17.400
Trianon	1993	TG	x	Nein	2,05	550	16.500
Westend	-	TG	x	Nein	2,05	380	11.400
Summe:						1790	53.700
Zeil							
Am Gericht	1964	HG	x	Nein	2,00	720	21.600
Karstadt (ehemals Hertie)	um 1962	HG	x	Nein	2,00	700	21.000
Konrad Adenauer	-	HG	x	Nein	2,00	552	16.560
My Zeil ⁵	-	TG	x	Nein	2,00	1390	41.700
Summe:						3362	100.860
Großer Hirschgraben							
(nicht im Parkleitsystem)	um 1965	HG	x	Ja	?	290	8700
Anteil Hochgaragen						5089	152.670
Gesamt						11.746	352.380

Tabelle 1 Übersicht Parkgaragen des Frankfurter Leitsystems [TG: Tiefgarage; HG: Hochgarage] / *(mit 30 m² je Platz) / TG Tiefgarage / HG Hochgarage

Von diesen 23 Parkgaragen sind 14 reine Tiefgaragen, neun Hochgaragen. Sieben davon wurden zwischen 1955 und 1970 gebaut. Seit circa 1970 wurden keine Hochgaragen mehr im durch den Anlagenring

begrenzten Stadtgebiet errichtet. Alle Parkgaragen wurden aus Stahlbeton erbaut. Die angegebene Durchfahrthöhe beträgt bei je zwei Parkgaragen 1,90 und 1,95 m, bei elf Parkgaragen 2,00 m, bei zwei 2,05 m,

¹ Zum Beispiel: Hanielgarage, Düsseldorf; Motel mit Garage, 1955; Breuninger-Parkhaus, Stuttgart; Textil-Kaufhaus mit Garage circa 1961

² Vgl. Hasse, Jürgen: *Übersehene Räume. Zur Kulturgeschichte und Heterotopologie des Parkhauses*. Bielefeld 2007, S. 24 ff.

³ Hauptwache: Geschäfte, Tankstelle; Konstablerwache: Geschäfte (Neckermann); Am Gericht: Werkstatt, Lager

prinzip B (Abb. 4) folgt. Beide Prinzipien wurden in den jeweiligen Ebenen gemischt (Abb. 8). Das Objekt wurde in Massivbauweise errichtet, verwendet wurden Beton B300 und Baustahl I, III, IVB. (siehe Abb. 5) Die Rampen sind im Zentrum der Grundfläche angeordnet und erschließen in Westostrichtung die Park Ebenen. (Abb. 6) In der bauzeitlichen statischen Berechnung wurden für die Decken Gesamtlasten von $9,00 \text{ kN/m}^2$ (900 kg/m^2) angenommen. (Abb. 7) Die Decken spannen in Nordsüdrichtung und lagern auf den Stützen an den Außenwänden und den Rampenwänden auf. (Abb. 8)

Die Aussteifung erfolgt über die Rampenwände und die Kerne. (Abb. 9) Damit sind die wesentlichen Bedingungen des Bestandsgebäudes skizziert. Die Beiträge werden hinsichtlich der Lasten, der Eingriffe in die Struktur und der erforderlichen Maßnahmen diskutiert.

Team Eisele

Jo Eisele, TU Darmstadt; Kristina Fuhr, Etienne Mattern, Sung-Jean Park, Sarah Süß

In diesem Beitrag werden Nutzungen des Wohnens und Parkens in den Ebenen organisiert. Für das Wohnen werden Boxen in die Ebenen gestellt.

In die Struktur wird partiell eingegriffen. Um die lichte Höhe großzügiger zu gestalten, werden in einzelnen Bereichen Deckenplatten zwischen Unterzügen entfernt. Die aussteifenden Rampenwände werden geöffnet. Das Dach über dem Lagergeschoss wird rückgebaut, damit zwei weitere Geschosse aufgestockt werden können. (Abb. 10 und 11)

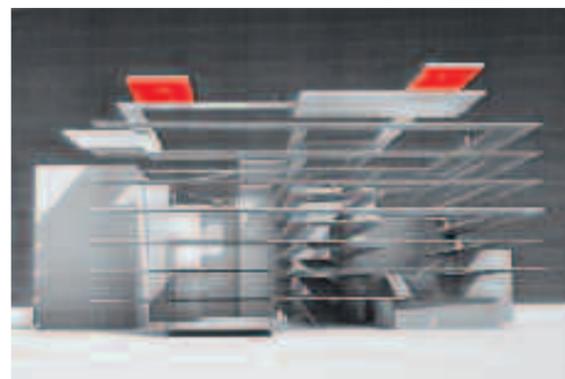


Abb. 14 (oben) Visualisierung und 15 Struktur, neues Geschoss in rot.

Aus den Eingriffen leiten sich die folgenden Maßnahmen ab. Partielle Deckenöffnungen mit Rücksicht auf die Struktur der Decken sind möglich. Die Öffnungen der Rampenwände greifen in die aussteifenden Wände ein, sodass hier statische Ersatzmaßnahmen vorzusehen sind. Eine Alternative wäre, die Öffnungen so zu dimensionieren und zu platzieren, dass ausreichende Restwandbereiche stehen bleiben. Die eingestellten Boxen sind als Leichtbaukonstruktionen auf die Ebenen zu stellen. Die Umnutzung des Lagergeschosses kann ebenfalls mit Leichtbaukonstruktionen erfolgen, analog zum zusätzlichen Geschoss und dem neuen Dach. Für diese Aufstockung und das Dach müssen weitere Stützen und Fundamente an geeigneten Orten in Abhängigkeit von der Nutzung und Konstruktion angeordnet werden. (Abb. 12)

atelier le balto

Landschaftsarchitekten, atelier le balto, Berlin
Marc Pouzol, Véronique Faucheur, Laurent Dugua, Nil Lachkareff

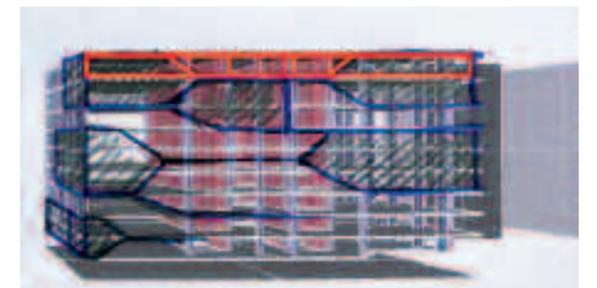
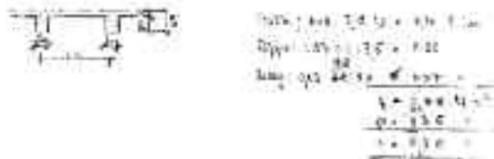


Abb. 18 Struktur, neues Geschoss ist rot markiert.



Abb. 16 (oben) und 17 Modell und Ansicht (Alle Abb. © UN Studio)

Abb. 13 Ansicht und Innenraum
(Alle Abb. © Le Balto)





5039

5039

s
i
x
e
r
a
n

Vom Haus fürs Auto zum Haus für Menschen

Aufgrund der Stadtplanung der Nachkriegszeit besetzen viele Parkhäuser dieser Epoche heute wertvollen innerstädtischen Raum. Durch ihre monofunktionale Nutzung und problematische Raumstruktur erscheinen sie als blinde Flecken im öffentlichen Stadtraum. Die Idee, innerstädtische Parkhäuser durch Umnutzung zu „recyclen“, entsteht bereits in den 80er Jahren. Eine Nutzungsmischung hat sich gerade in den Innenstädten als nachhaltig sinnvoll erwiesen. Eine intelligente Umnutzung von Parkhäusern sollte daher immer eine Mischnutzung zum Ziel haben. Gerade die Dachfläche kann zusätzlichen Nutzungen wie Urban Entertainment Center, Fitnessclub oder Beachclub dienen. Ein Beispiel ist der im Jahr 2007 eröffnete Beachclub auf dem Parkhaus Börse in Frankfurt am Main. Die wertvolle Erdgeschosssebene kann als Verbindungsglied zur Stadt Geschäfte und Serviceangebote beinhalten.

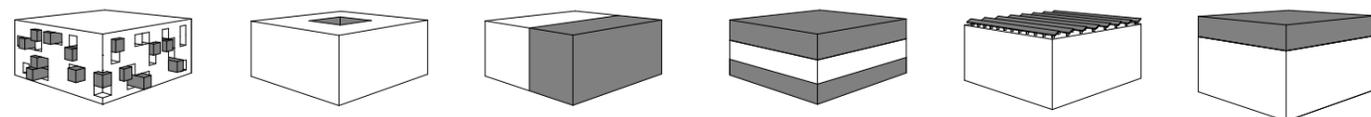
Heute steigt auch die Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum. Gerade die oben genannten Symbiosen beweisen Flexibilität und Anpassungsfähigkeit der Parkhausstruktur und ihr Potenzial für eine Umnutzung in Wohnen als ergänzende oder neue Nutzung. Einen interessanten Beitrag hierzu leisteten bereits im Jahr 2006 Wiel Arets Architects. Im Rahmen der Biennale in Venedig für den Deutschen Pavillon planten sie unter dem Namen „Convertible City“ Wohndecks auf dem Dach eines Parkhauses in Köln. Leider sind solche Beispiele bisher selten geblieben.

Modifikation

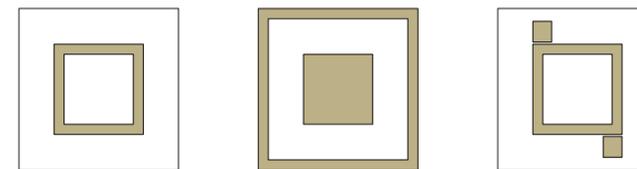
Wie lässt sich das innerstädtische Wohnen mit der ungeliebten Struktur des Parkhauses der 60er oder 70er Jahre vereinbaren? Genau diese bisher selten betrachtete Frage soll hier behandelt werden. Dieser Beitrag stellt eine Untersuchung der möglichen Parkhausmodifikationen dar und versucht ein breites Spektrum an Lösungen aufzuzeigen. Als Prämisse steht das Generieren von Wohnraum an einem Ort, der ursprünglich (nur) für das Auto geplant war – mit seinen niedrigen Decken und großen Raumtiefen, kaum belichtet und sparsam in der Materialwahl – im Mittelpunkt.

Das Problem der geringen lichten Höhe ist ein zentrales bei jeder Umnutzung von Parkhäusern. Abgestimmt auf das Auto entspricht die Raumhöhe oft nicht den Anforderungen an Büros gemäß der Arbeitsstättenrichtlinie oder an Wohnungen gemäß gültigen Wohnbau-normen. Allerdings benötigt das Wohnen, im Gegen-satz zum Büro, keine tiefen abgehängten Decken und hohe Bodenaufbauten. So unterscheidet sich die lichte Höhe der Wohnflächen im ausgebauten Zustand nur geringfügig vom Rohbauzustand des Parkhauses. Ein möglicher Umgang mit der geringen lichten Höhe kann ein teilweises Wegnehmen der Deckenplatten zwischen den Unterzügen sein. So können spannende Raum-abfolgen aus niedrigen Nebenbereichen und hohen repräsentativeren Bereichen entstehen.

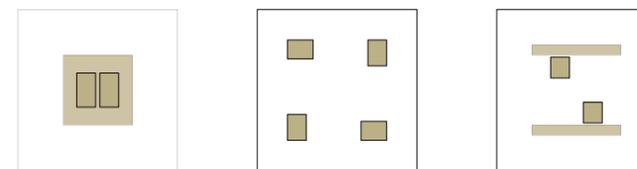
Im Folgenden werden unterschiedliche Schritte der Veränderung, auf das Wohnen zugeschnitten, gezeigt; angefangen beim Umgang mit dem Bestand bis hin zu Überlegungen zum privaten Außenraum. Diese Überlegungen sind nicht als Vorüberlegungen eines Entwurfes zu verstehen, sondern zeigen exemplari-sche, strukturelle Ansätze auf, die mit weiteren Nutzun-gen kombinierbar und auf andere Parkhäuser übertragbar sein könnten.



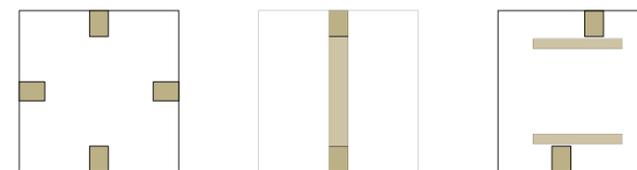
1. Innenhof mit Laubengang-Erschließung



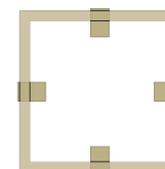
2. Innen liegende Erschließung (→ und ↑)



3. Außen liegende ↑ Erschließung mit innen liegender → Erschließung



4. Außen liegende ↑ Erschließung mit Laubengang



Erschließung

Die Art der Modifikation bedingt die daraus zu entwickelnde Erschließung. Sie setzt sich aus vertikalen und horizontalen Elementen zu einem geschlossenen System zusammen. Die Position der Erschließung ist von folgenden Faktoren abhängig: Ausrichtung des Gebäudes, Organisation der Wohnbereiche im Inneren, Entfernung der Erschließungskerne voneinander in Abhängigkeit von der Länge der Rettungswege. Eine sinnvolle Anordnung der Erschließung kann sowohl kommunikationsfördernd als auch platzsparend sein.

Innenhof

Eine nach innen orientierte Erschließung kann dem gemeinschaftlichen Binnenraum einen kommunikativen Charakter verleihen. Gleichzeitig wird die Organisation der Wohnungen von der Position der horizontalen Laubengänge zur Erschließung beeinflusst. Die zwei-seitig orientierten Wohnungen bekommen dadurch eine eindeutige Ausrichtung.

Innen liegende Erschließung

Eine innen liegende Erschließung erfordert meist zusätzliche Brandschutzvorkehrungen und den Einsatz künstlicher Belichtung. Dafür ergibt sich auf diese Weise eine größere Bandbreite an Wohnungsgrößen und Organisationsformen. Eine präzise gesetzte innen liegende vertikale Erschließung kann im günstigen Fall auch eine Reduktion der horizontalen Erschließung zur Folge haben.

Außen liegende vertikale Erschließung, innen liegende horizontale Erschließung

Die Vor- und Nachteile sind ähnlich wie beim vorange-gangenen Erschließungstyp. Die außen liegenden Treppenkerne können Brandschutzanforderungen besser gerecht werden, besetzen aber wertvollen, an den Fassaden liegenden Raum: ein Aspekt, der beim Umgang mit einer Struktur mit ohnehin hohem Anteil an dunklen Räumen nicht unwichtig ist.

Laubengangerschließung

Diese Art von Erschließung determiniert die Organisa-tion der Wohnungen. Aufgrund der Gebäudetiefe und des Verlustes der Fassadenfläche wird eine zusätzliche Belichtung benötigt. Die Laubengänge fungieren gleich-zeitig als Schallschutz und als Kommunikationsbereiche.

Bestandsaufnahme und Analyse

Team Bernhardt, Aachen / Köln

Prof. Anne-Julchen Bernhardt und ihre beiden Studentinnen begannen mit einer gründlichen Recherche zum städtischen Gesamtgefüge, zum Umfeld des Parkhauses sowie mit Studien zur Mobilität und zum Pendlerverhalten. Dabei fanden sie heraus, dass die Pendler eine Besonderheit Frankfurt am Mains sind: In keiner anderen deutschen Stadt ist dieses Phänomen so stark ausgeprägt.

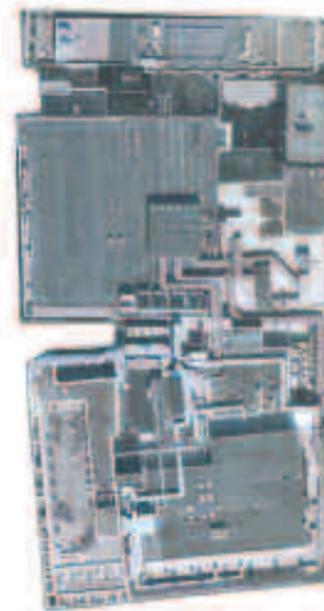
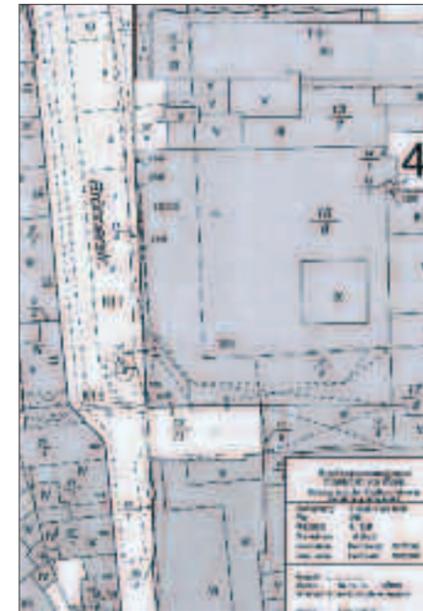
Täglich wächst Frankfurt, das 680.000 Einwohner zählt, durch 325.000 Pendler zu einer Millionenstadt heran. Der mit über 160.000 Personen bei Weitem größte Teil von ihnen stammt aus den umliegenden Regionen Offenbach, Main-Taunus-Kreis, Hochtaunus, Wetterau, Main-Kinzig-Kreis und Groß-Gerau. Vor allem dieser Personenkreis kommt zu einem großen Teil mit dem Auto in die Stadt. Damit ist klar, dass Frankfurt in der absehbaren Zukunft nicht zu einer autofreien Stadt werden wird und dass Parkhäuser weiterhin benötigt werden.

Allerdings geht das Team davon aus, dass der Verkehr und auch die Fahrzeuge sich verändern werden. Es wird mehr kleinere Fahrzeuge und vor allem Elektro-

autos geben. Diese benötigen einen Standplatz, an dem ihre Akkus wieder aufgeladen werden können. Neue Technologien werden es ermöglichen, die Akkus der Fahrzeuge in Stromverbrauchsspitzenzeiten auch als Energiespender einzusetzen, sodass ein Parkhaus die Rolle eines Energie-Hubs erfüllen könnte.

Ein weiterer Aspekt war die Analyse der Wirtschaftlichkeit des Gebäudes. Das bestehende Parkhaus befindet sich auf einem äußerst wertvollen Grundstück in hervorragender Lage. Momentan erwirtschaftet es jedoch keinen adäquaten Ertrag – dieser wäre zum Beispiel bei einer anspruchsvollen Wohnbebauung im Frankfurter Stadtteil Westend sechsmal so hoch. Eine Investition von circa 30 Millionen Euro, die für einen Umbau, der den unten beschriebenen Konzepten entspricht, in etwa notwendig wäre, hätte sich bei einem konservativ geschätzten Mietertrag von 10 Euro pro Quadratmeter nach elf Jahren amortisiert, bei einem Ertrag von 21 Euro bereits nach sechs Jahren. Ein Umbau würde sich also in jedem Fall lohnen.

Prof. Anne-Julchen Bernhardt, RWTH Aachen
BeL Architekten, Köln, Team: Paula Frasch, Anna



Kaufpreis
13.000 € / m²



Arbeitspreis
3.500 € / m²



Bürofläche
2.800 € / m²



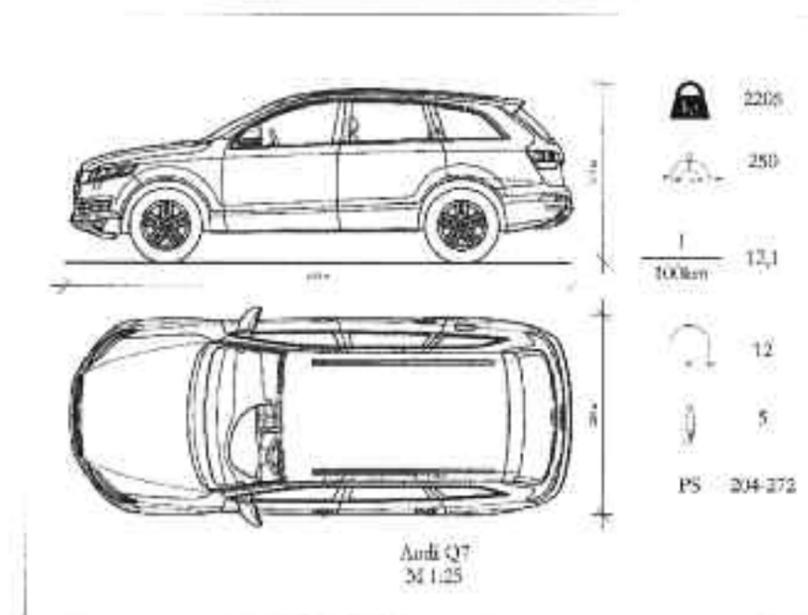
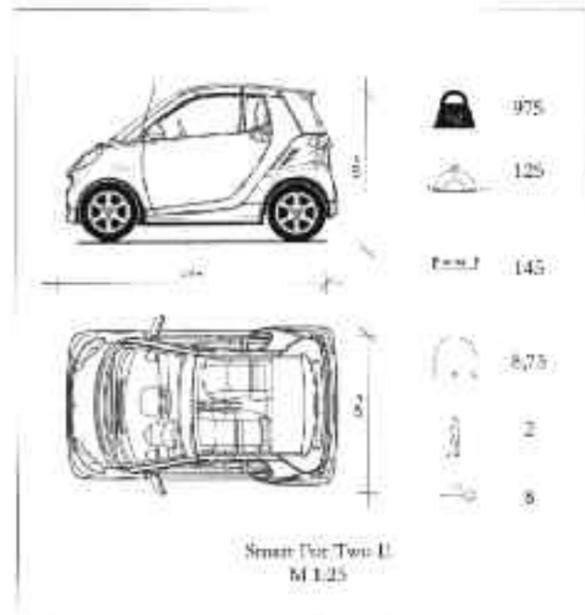
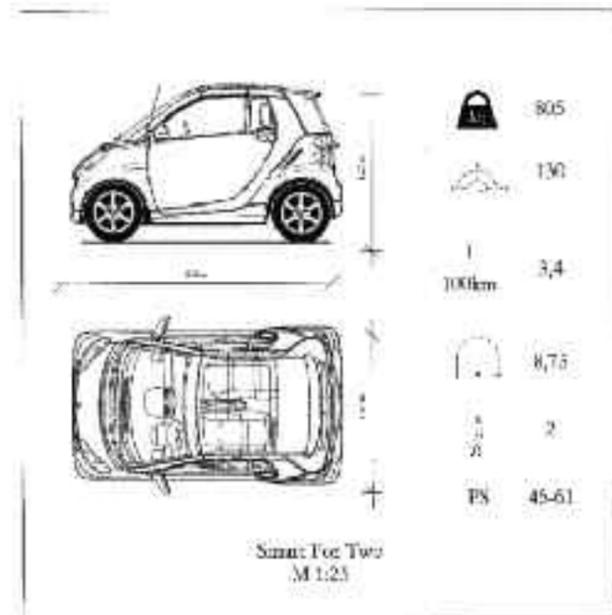
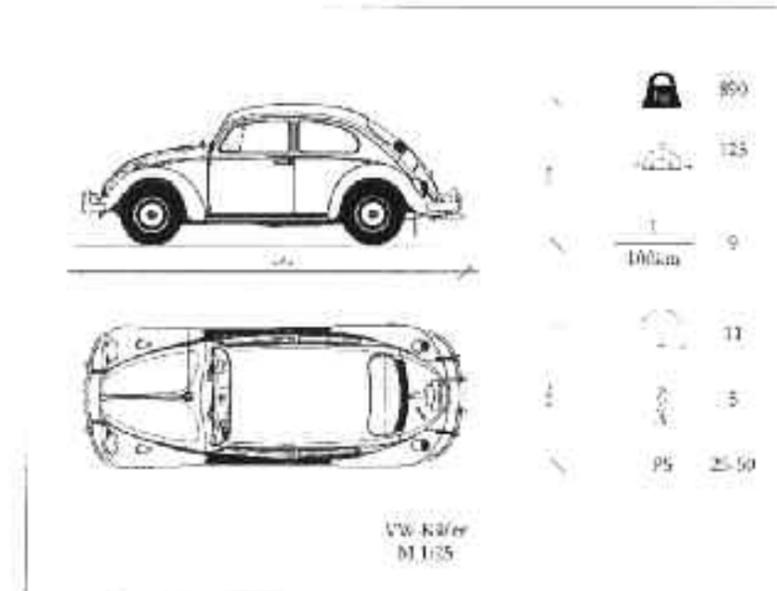
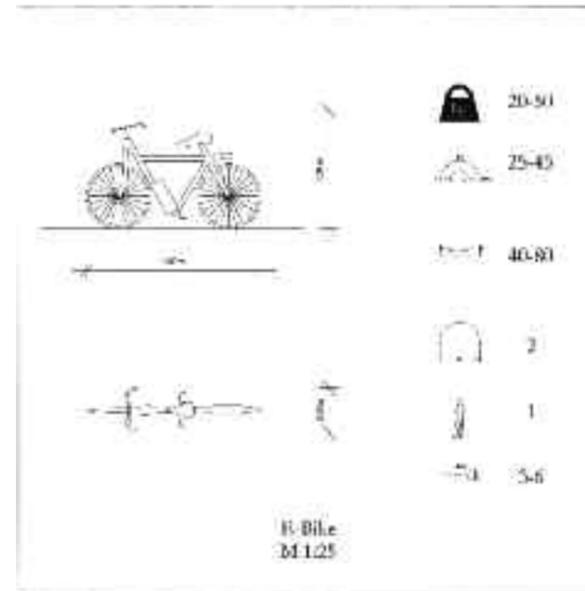
Wohnen Einfamilienhaus
950 € / m²



Wohnen Apartment
2.500 € / m²

Bestandswert Frankfurt am Main

Sich ändernde Fahrzeuggrößen und -typen wirken sich auf die Nutzung von Parkhäusern aus. Das Spektrum der Fahrzeugtypen verbreitert sich: Die Nutzung von Fahrrädern und E-Bikes, Elektro-Autos mit kleinen Abmessungen sowie Fahrzeugen für den Transport von Personen mit eingeschränkter Mobilität nimmt stetig zu.



Botanisches Haus

Team atelier le balto, Berlin

Das Frankfurter Stadtzentrum ist sehr dicht und der Boden ist überall versiegelt und verdichtet. Als Landschaftsarchitekten möchten wir den Umbau des Parkhauses zum Anlass nehmen, die Vegetation und das Gärtnersische in die Innenstadt zu bringen.

Dabei soll die typische 60er-Jahre-Architektur des Karstadt-Parkhauses beibehalten werden. Die Transformation versucht nicht, den Charakter des Parkhauses zu negieren, sondern ihn zu nutzen: den horizontalen Rhythmus der Fassade, die Weise, wie sich das Licht im Haus danach verhält und orientiert, das Raster der Betonstützen, den dramatischen Aspekt der Rampen, die sich wiederholende Bewegung von unten nach oben und umgekehrt, das Erreichen der Dachebene mit dem freien Blick zum Himmel und auf die Hochhäuser der berühmten Frankfurter Skyline.

Die Vorgänger dieser Parkhäuser, die sogenannten „Garagenpaläste“ und „Turmgaragen“ der 20er und 30er Jahre, haben uns inspiriert, die Großzügigkeit eines Lichthofes wiederherzustellen. Dafür genügt es, einige Decken und Betonpfeiler abzubauen. Das Haus ohne Decke und mit einer komplexeren und attraktiveren Wegeführung bietet sich für eine öffentliche Nutzung an. Das Haus und seine Pflanzenvielfalt sind in den drei Dimensionen begehbar.

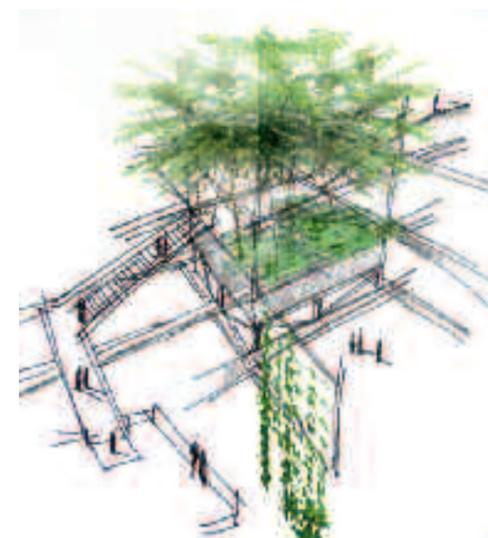
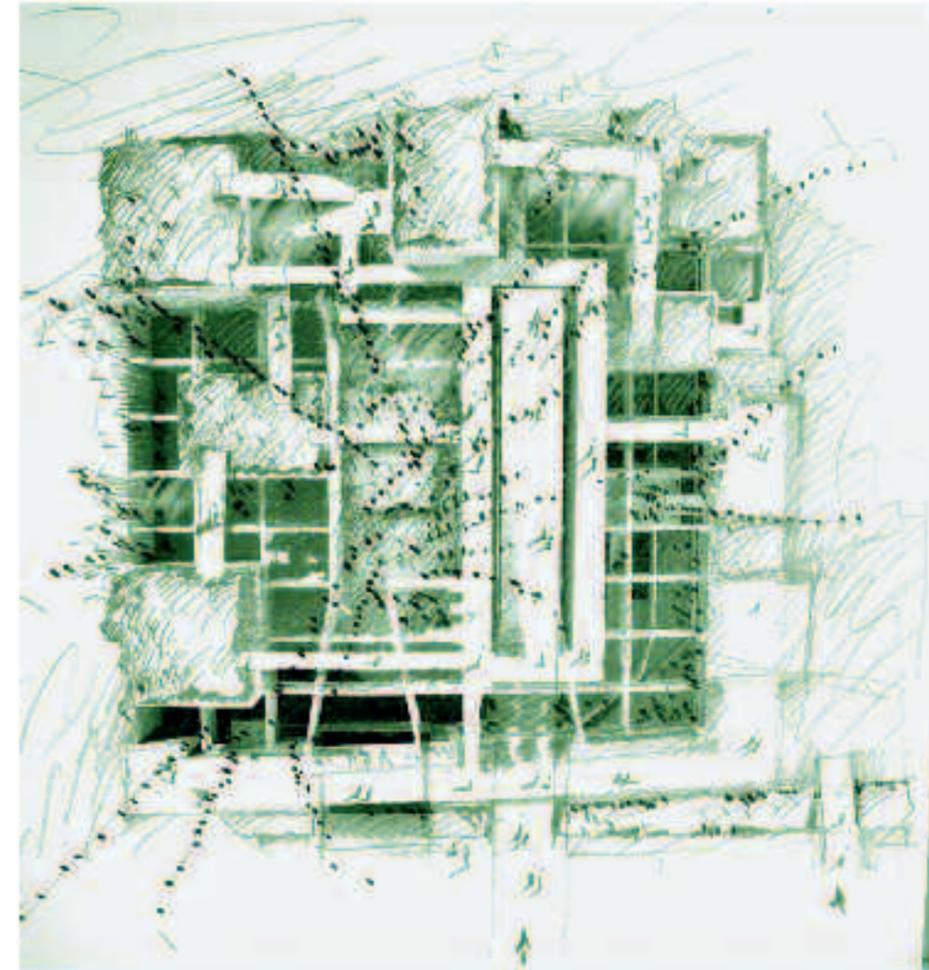
Das Botanische Haus beherbergt auch kommerzielle und private Räume in stählernen Volumina, die in dem Betonskelett des ehemaligen Parkhauses untergebracht werden können.

Die Umwandlung des Parkhauses in ein Botanisches Haus soll zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt beitragen. Das Botanische Haus könnte eine neue Sehenswürdigkeit in Frankfurt werden. Jeden Tag, auch am Wochenende, wird die Zeil von den Frankfurtern frequentiert – zum Einkaufen, aber auch zum Bummeln und zur Freizeitbeschäftigung.

Das Botanische Haus ergänzt das Angebot an Gärten und Parks in Frankfurt und bricht die steinerne Innenstadtumgebung auf. Es stellt in der Brönnnerstraße eine Verbindung zwischen der Zeil und der Wallanlage her. Der Raum zwischen diesen beiden „Freiräumen“ ist nur zwei Häuserblöcke tief. In einem davon liegt die Jugend-Kultur-Kirche St. Peter, die auch eine Anlage mit wertvollen alten Bäumen besitzt. Mit dem Botanischen Haus entsteht ein weiterer Grünzug.

atelier le balto

Atelier für Landschaftsarchitektur, Berlin / Le Havre
Marc Pouzol, Véronique Faucheur, Laurent Dugua,
Nil Lachkareff, Marc Vatinel; 4 Fotos Fritz Philipp



(Sub-) Urban dream

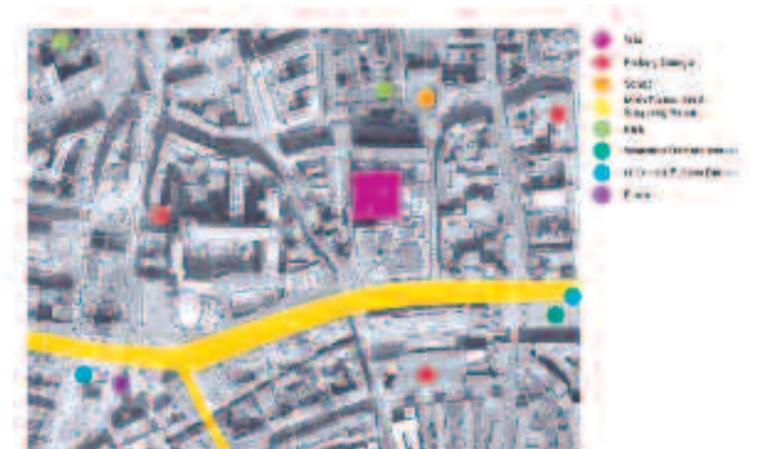
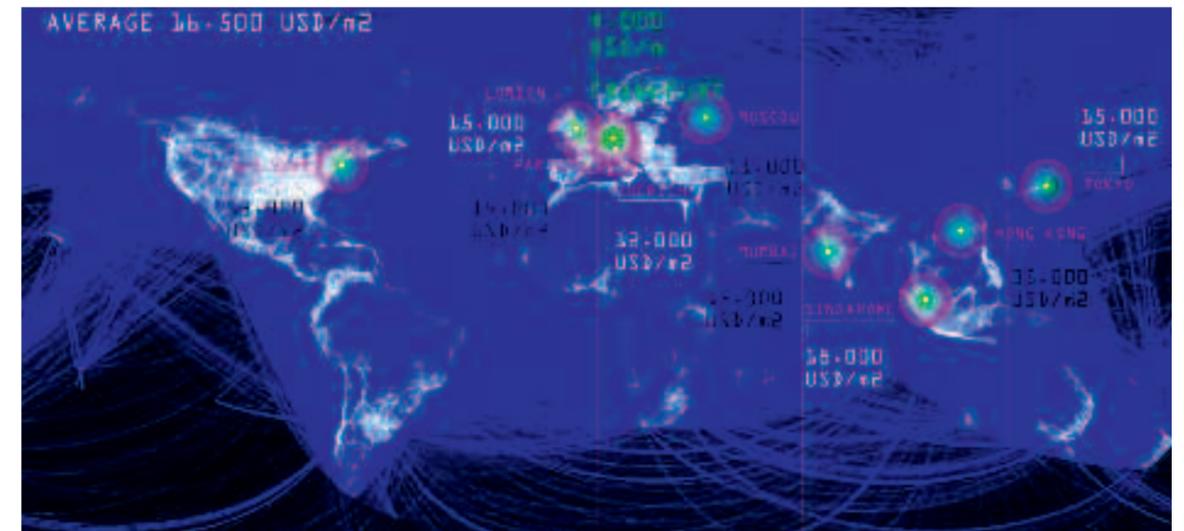
Team UN Studio, Amsterdam / Shanghai / Hongkong

Das Architektenteam von UN Studio kam bei der Analyse der Umgebung des Parkhauses zu dem Ergebnis, dass es reizvoll sein könnte, in dieser im internationalen Vergleich noch immer nicht wirklich teuren Lage zwischen der lebhaften Zeil im Süden und einer kleinteiligen, eher niedrigen und zum Großteil in der Nachkriegszeit entstandenen Wohnbebauung im Norden hochwertigen Wohnraum anzubieten. Um die Innenstadt mit den klassischen Vorortwohnlagen der Taunusstädte konkurrenzfähig zu machen, wird der Versuch unternommen, diese noch immer beliebte und von vielen angestrebte Wohnform in einen verdichteten urbanen Kontext zu übersetzen (und zu überspitzen). In der aktuellen Architekturdiskussion wirkt diese Idee bewusst politisch irgendwie unkorrekt, ja provokant – aber ungemein reizvoll.

Die konstruktive Lösung besteht im Belassen der Tragstruktur des Parkhauses. Die Fassaden werden entfernt und durch Entkernen entstehen im Gebäudeinneren

neue Räume, in die Licht und frische Luft gelangen und wo mittels eines Plug-in-Systems großzügige Apartments eingesetzt werden können, die über zwei oder mehr der ursprünglichen Parkhausgeschosse reichen und sich an die Typologien vorstädtischer Residenzen anlehnen. Elemente wie breite Garagen direkt neben dem Hauseingang und private Vorgärten und Gärten erzeugen die vertraute, exklusive Atmosphäre bestimmter Vorstädte. Im Erdgeschoss sind schicke Läden und Cafés untergebracht, mit steigender Stockwerkszahl werden die Wohnungen zunehmend luxuriöser und auf dem Gebäudedach mit seiner atemberaubenden Aussicht setzt ein exklusiver Country-Club dem Projekt die Krone auf.

Christian Veddeler, UN Studio, Amsterdam / Shanghai / Hongkong, Associate Director/ Senior Architect
Gastprofessor Städelschule Frankfurt
Team: Ayax Abreu Garcia, Jeff Johnson, Tomas Mokry, Gosha Muhammad; Foto Fritz Philipp



Parkhäuser im postautomobilen Zeitalter

Eine kleine Enzyklopädie

Zusammengefasst von Folke Köbberling

Apartment Parketage in einer Mall in den USA
2003 baute die Künstlergruppe „Trümmerkind“ ein geheimes, 150 m² großes Atelierstudio in ein Parkhaus ein. Die Künstler lebten dort über eine Zeit von vier Jahren, oft bis zu drei Wochen am Stück. Das versteckte Apartment verfügte über Elektrizität und war komplett eingerichtet. Die Künstler/-innen nutzten die Waschräume der Mall.



Aussichtsplattform Karstadt-Parkhaus, Frankfurt am Main. Auf dem Parkdeck ist die Aussicht auf die verschiedenen Hochhäuser von Frankfurt exzellent.

Autokino Parkdeck Wal-Mart, Berlin, 2002



www.koebberlingkaltwasser.de



Besetzung » Apartment

Bienenstöcke Parkdecks allgemein
Fast alle Parkhausdecks eignen sich für Bienenstöcke, allerdings sollten sie windgeschützt sein.

Biotop Parkplatz am Haus der Berliner Festspiele, Berlin » Botanik



Blank space » Brache

Border vacuum » Brache

Botanik Oft werden Parkhäuser an Orte gesetzt, die von Bäumen bewachsen sind. Um diese nicht abzuholzen, kann es passieren, dass sie, im Fall des Parkplatzes am Haus der Berliner Festspiele, in Parkhäuser integriert werden. Wenn man noch einige Jahre wartet, kann es auch sein, dass die Botanik die

Oberhand behält und sich so ausbreitet, dass die Betonwände des Parkhauses platzen.

Pflanzen auf der Brache(Herkunft Skulpturenpark Mitte, Berlin):
Betula pendula (Hänge-Birke)
Populus tremula (Espe alias Zitterpappel)
Populus alba (Silber-Pappel)
Salix alba (Silber-Weide)
Salix caprea (Sal-Weide)
Ulmus minor (Feldulme)
Hypericum perforatum (Echtes Johanniskraut)
Calamagrostis epigios (Land-Reitgras)
Daucus carota (Wilde Möhre)
Trifolium arvense (Hasen-Klee)
Trifolium campestre (Feld-Klee)
Trifolium repens (Weiß-Klee)
Trifolium pratense (Wiesen-Klee alias Rot-Klee)
Anthemis tinctoria (Farberkamille alias Farber-Hundskamille)
Gypsophila muralis (Mauer-Gipskraut alias Acker-Gipskraut)
Melilotus albus (Weißer Steinklee)
Taraxacum Sektion Ruderalia (Gewöhnlicher Löwenzahn alias Wiesen-Löwenzahn)
Thymus pulegioides (Breitblättriger Thymian alias Feld-Thymian)
Dianthus carthusianorum (Kartäusernelke)
Festuca rubra agg. (Rot-Schwengel)
Hieracium spec. (Häbichtskraut)
Sedum album (Weiße Fetthenne alias Weißer Mauerpfiffer)
Origanum vulgare (Oregano alias Gemeiner Dost alias Wilder Majoran)
Achillea millefolium (Gemeine Schafgarbe)
Echium vulgare (Gewöhnlicher Naternkopf)
Silene vulgaris (Taubenkropf-Leimkraut alias Gemeiner Taubenkropf alias Gewöhnliches Leimkraut)
Potentilla spec. (Fingerkraut)
Vicia angustifolia (Schmalblättrige Wicke)
Anthyllus vulneraria (Echter Wundklee alias Gemeiner Wundklee)
Sedum rupestre (Felsen Fetthenne)
Linaria vulgaris (Echtes Leinkraut alias Gemeines Leinkraut)
Oenothera biennis (Gewöhnliche Nachtkerze)
Artemisia vulgaris (Gemeiner Beifuß)
Centaurea cyanus (Kornblume)
Verbascum densiflorum (Großblütige Königskerze)
Urtica dioica (Große Brennnessel)
Saponaria officinalis (Gewöhnliches Seifenkraut alias Echtes Seifenkraut)
Melilotus officinalis (Gelber Steinklee)
Seteria viridis (Grüne Borstenhirse)
Clematis vitalba (Gewöhnliche Waldrebe)
Sanguisorba minor (Kleiner Wiesenknopf)
Hordeum murinum (Mäuse-Gerste)
Elymus repens (Gemeine Quecke alias Kriechende Quecke)
Cirsium arvense (Acker-Kratzdistel)
Cirsium vulgare (Gewöhnliche Kratzdistel)
Erigeron annuus (Feinstrahl alias Einjähriges Berufskraut)
Rumex obtusifolius (Stumpfblättriger Ampfer)



Abhängen, Installation von Michael Kienzer, zum Relaxen für Besucher



Dead zone » Brache

Derelict area » Brache

Disturbed area » Brache

Dusche Parkdeck OK (Offenes Kulturhaus)
– Centrum für Gegenwartskunst, Linz, 2012
Unter den Wassertürmen wurde eine Dusche instal-



Edgeland » Brache

Eislaufplatz Parkdeck OK (Offenes Kulturhaus)
– Centrum für Gegenwartskunst, Linz

Eisstockbahnen Parkdeck OK (Offenes Kulturhaus)
– Centrum für Gegenwartskunst, Linz

Empty lot Parkdeck Meadow Park Apartments, Culver City/Los Angeles, 2009/2010. In Los Angeles mietet man generell den Parkplatz zum Apartment. Ein Jahr lang stand der gemietete Parkplatz mit der Parknummer 455 leer, da die Mieter Köbberling / Kaltwasser kein Auto besaßen, das sie hätten parken können.

Herr Prof. Lepik, was waren Ihre Vorstellungen, als Sie zum ersten Mal von „Automanic“ gehört haben? Für mich war es zunächst eine komplette Überraschung, weil ich von den Künstlern Köbberling/Kaltwasser etwas Kleineres, Überschaubareres erwartet hätte, etwas, das sich auch mit dem Ort der Schau-stelle auseinandersetzt. Dass sie neben das temporäre Bauwerk, das wir hier haben [Anmerkung: das gerüst-artige Gebäude des Architekten Jürgen Mayer H., in dem/um das herum während der renovierungsbeding-ten Schließungszeit der Pinakothek der Moderne Aktio-nen stattfanden], noch ein weiteres Bauwerk hinstellen wollten, war für mich erst einmal ein Schock. Aber ich kenne die beiden inzwischen lange genug, um zu wis-sen, dass sie ihre Visionen auch wirklich durchsetzen: Wenn sie etwas machen wollen, dann machen sie es auch. Wenn sie beschließen, ein Jahr lang in Los Angeles ohne Auto auszukommen, dann fahren sie eben mit ihren Kindern 14.000 Kilometer mit dem Fahr-rad – und wenn sie in München ein Parkhaus bauen wollen, dann sollte man sie besser nicht davon abhal-ten, sondern sie das bauen lassen!

Welche Art von Reaktion erwarten oder erhoffen Sie sich vom Publikum?

Ich glaube, das Publikum wird erst einmal überrascht sein, weil in München und natürlich vor allem hier in der Innenstadt alles so „schön“ ist. Gepflegte Oberflächen, schöne Fassaden, gepflegte Menschen, schöne Autos ... alles ist wunderbar instand und jeder Grashalm ist perfekt geschnitten. Für viele Münchner wird es wohl ziemlich verstörend sein zu sehen, wie ein Gebäude,

das wie ein echtes betoniertes Parkhaus aussieht, in Fetzen fliegt, und wie Autos einfach geopfert werden auf dem Altar der Kunst!

In der Werkstattwoche im DAM hat sich Folke Köbber-ling mit Arbeiten im Zusammenhang mit Parkhäusern von verschiedenen Künstlern auseinandergesetzt. Von allen ist diese Aktion hier wohl die radikalste: Ein Auto zerstört andere Autos, das Parkhaus und sich selbst. Worum geht es hier eigentlich?

Köbberling/Kaltwasser (und David Moises) beschäfti-gen sich ja schon seit vielen Jahren mit dem Thema des postautomobilen Zeitalters. Wenn sie Autos zu Fahr-rädern „umschweißen“, ist das allein schon ein höchst ironischer Kommentar, der das Diktum „Schwerter zu Pflugscharen“ auf eine ganz andere Bedeutungsebene bringt. Auf einmal werden Autos zu Fahrzeugen, die so absurd komisch aussehen, dass man gar nicht glauben möchte, dass man mit ihnen fahren kann. Aber sie fahren eben doch! Und nun übertragen die Künstler ihre Idee der Propagierung eines postautomobilen Zeit-alters auch noch auf die Gebäude, die eigentlich nur dem Fetisch Auto gewidmet sind, also die Parkhäuser. Diese dienen ja nur dem Zweck, dass man sein Auto dort hinstellt, wo es eigentlich gar nicht stehen soll, nämlich in die Mitte der Stadt. Mit einer solchen Aktion stellen sie vielleicht die Zukunft der Parkhäuser in Frage: Brau-chen wir sie überhaupt noch? Oder sind es vielleicht sogar die Autos, die wir bald nicht mehr in derselben Form brauchen werden wie bisher, die die Gebäude,

die eigens für sie gebaut worden sind, selbst einreißen? Dieser aktive Part des Autos ist natürlich auch ein ironi-scher Kommentar der Künstler.

Das führt direkt zur nächsten Frage: Welche Rolle wird Ihrer Meinung nach das Auto als Verkehrsmittel in Zukunft spielen? Wird sie sich verändern?

Das Auto wird eine andere Rolle spielen. Es wird immer weniger ein Besitzgegenstand sein, den man wie ein erweitertes Wohnzimmer ausstattet, und immer mehr ein reines Vehikel der Mobilität, das man sich mit anderen Menschen teilt. Das Auto wird nicht mehr 90 Prozent der Zeit in der Garage oder auf einem Parkplatz stehen, sondern eher 90 Prozent der Zeit bewegt werden, aber von verschiedenen Nutzern. Damit wird es in der Zu-kunft auch sicherlich weniger Autos geben. Sie werden nicht verschwinden, aber immer mehr Menschen werden sich Autos teilen. Ich glaube, das ist eine gute Entwicklung, die sich ja inzwischen überall abzeichnet. Man wird das Auto auch immer weniger selbst fahren müssen. Es gibt ja längst Autos, die in der Lage sind, den Straßenverkehr alleine zu meistern. Das Auto wird also nicht mehr so sehr Statussymbol sein, sondern ein reiner Gebrauchsgegenstand: So wie das Fahrrad oder die U-Bahn benutzt man eben mittels Carsharing irgendein Auto, das gerade herumsteht. Diese Fragestellungen sind im Werk von Köbberling/ Kaltwasser immer wieder aufgetaucht und werden auch in dieser Arbeit sehr deutlich zum Ausdruck ge-bracht.

Das Parkhaus in „automanic“ wird während der Aktion

zerstört; Parkhäuser in der Wirklichkeit dagegen sind massive, schwer zu beseitigende Kolosse. Welche alternative Rolle könnten sie, Ihrer Ansicht nach, in Zukunft ausfüllen?

Dafür gibt es gegenwärtig zwei interessante Perspekti-ven. Ein Beispiel für die eine ist in Caracas/Venezuela zu sehen: Dort wurde ein Parkhaus von obdachlosen Familien besetzt und nach und nach zu einem Wohn-haus umgenutzt. Natürlich ist das nicht ohne Kompro-misse möglich, aber ich glaube schon, dass dies in eine Richtung deutet, in die wir auch in Zukunft denken können: Parkhäuser umzunutzen und für verschiedene andere Funktionen einzusetzen. Die andere Entwick-lung sieht man in Miami an dem Parkhaus, das Herzog & de Meuron gebaut haben [Anmerkung: Parkhaus 1111 Lincoln Road, Miami Beach, Architekten Herzog & de Meuron, fertiggestellt 2010]. Sie haben es, wenn auch mit relativ simplen Mitteln, bereits als eine Art Architekturikone entworfen. Es ist ein Parkhaus, das für Hochzeiten und Partys vermietet wird. Auf einmal be-kommt das Parkhaus so eine Wertschätzung, dass es zu einer echten „Location“, wie man das jetzt nennt, werden kann. Ich glaube, diese Tendenzen sind beide interessant: Die eine ist eine beinahe anarchistische Methode, in einem Parkhaus zu „squatten“, es zu über-fallen und hineinzuziehen. Die andere ist die bewusste Entscheidung, mit Star-Architekten ein „Star-Parkhaus“ zu bauen, das man außerhalb der Parkzeiten für ganz andere Dinge benutzen kann.

Zurück zu „Automanic“: Betrachten Sie die Rolle der drei Künstler als politisch?



Bitte sprechen Sie kurz über die Idee zur Aktion „Automanic“, wie sie entstanden ist und was dahintersteckt. Die Idee entstand im Rahmen der Werkstattwoche letztes Jahr im Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt, wo die Fragestellung war: Wie werden Parkhäuser der 1960er und 70er Jahre genutzt? Anstatt es [Anmerkung: das Parkhaus, das während der Werkstattwoche als Beispiel diente] umzubauen, habe ich in einer kleinen „Enzyklopädie“ die schon bestehenden Aktionen und Performances von Künstlern, Architekten, Kreativen gesammelt, die sich mit dem Gebäudetyp Parkhaus auseinandergesetzt haben. Ich habe also Aktionen öffentlich gemacht, bei denen das Potenzial von Parkhäusern schon genutzt wurde. Darunter war auch die Videodokumentation von David Moises' Arbeit „Begeisterter Parkschaden“, der seine Performance in einem Parkhaus in Linz inszeniert hat. Durch seine Arbeit, bei der ein Auto ohne Fahrer mit einem Elektromotor durch ein Parkhaus fährt und die Pfosten berührt, bin ich auf die Idee gekommen: Was passiert eigentlich, wenn die Pfosten stärker berührt werden und das ganze Parkhaus in sich zusammenfällt?

In unserer Werkstattwoche im DAM haben Sie sich mit Arbeiten im Zusammenhang mit Parkhäusern, sowohl eigenen als auch von anderen Künstlern, auseinandergesetzt. Von allen ist diese Aktion jedoch die radikalste: Ein Auto zerstört andere Autos, das Parkhaus und sich selbst. Worum geht es hier eigentlich? In der Aktion geht es um die Kräfteverhältnisse der Architektur im Verhältnis zum Automobil. Es war unmöglich, vorauszusagen oder zu berechnen, was in den fünf Tagen der Performance passieren würde. Würde

zuerst das Auto kaputtgehen oder das ganze „Kulissenparkhaus“? Wer wird gewinnen? Vielleicht kann man das auch auf unser reales Leben übertragen. Wenn Plätze in der Stadt nur noch dem Individualverkehr weichen, gibt es kaum noch Flächen für den Fußgänger. Schon in den 70er Jahren sind Verkehrstechniker vom Verkehrskollaps ausgegangen. Jetzt, mehr als 40 Jahre später, sehen wir in China, in den USA, aber auch in Europa, dass der Individualverkehr uns auffrisst. Nichts geht mehr, die Städte versinken im Verkehrskollaps. Dem Automobil wird zu viel Platz, Priorität und Macht zugewiesen. In der Arbeit „Automanic“ geht es genau um diese Kräfteverhältnisse. Beide zerfetzen sich: die Infrastruktur der Automobilität einerseits, andererseits das Automobil, das zu guter Letzt nur noch wie ein Stier in der Manege keucht, raucht und dann aufgibt.

Welche Rolle wird das Auto Ihrer Ansicht nach als Verkehrsmittel in der Zukunft spielen? Wird sie sich verändern?

Ich denke, das Auto wird ein Luxusartikel werden. Strom und Benzin werden teurer werden. Der Individualverkehr wird höher besteuert, es wird Mautgebühren auch in der Innenstadt geben, so wie in London – und nur noch sehr Reiche werden sich Autos leisten können. Vielleicht wird es aber auch ganz unmodern, Autos zu besitzen und die Entwicklung geht immer mehr hin zum Carsharing, oder die Leute werden vielleicht anfangen, sich zu Fuß durch die Stadt fortzubewegen. Der Trend geht ja auch in Europa immer mehr zum Fahrrad.

Wenn Sie für die Verkehrsplanung einer Kommune zu-

ständig wären, würden Sie den Autoverkehr komplett aus der Innenstadt herausbringen wollen? Was könnte dann mit Parkhäusern passieren: Abriss? Umbau? Bei der Werkstattwoche in Frankfurt haben Sie symbolisch Samen von Wildpflanzen auf dem Parkhausdach verstreut ...

Ja, ich bin für autofreie Städte. In Indien haben sie in einer kleinen Stadt, deren Namen mir nicht mehr einfällt, einen Versuch unternommen: Nachdem die Stadt ein Jahr autofrei war, ist die Kriminalitätsrate um 90 Prozent zurückgegangen. Zu den Parkhäusern: Natürlich könnte man Parkhäuser neu gestalten, und bei der Werkstattwoche gab es ja auch viele gute Vorschläge, was man mit ihnen machen könnte. Auch meine Enzyklopädie der Nachnutzung von Parkhäusern hat gezeigt, dass es schon ganz viele Ideen gibt für Parkhäuser, man muss sie nur noch kurz- oder langfristig umsetzen, vieles davon war ja nur temporär. Aber Beton lässt sich eben kaum recyceln – man hat dann Bauschutt und muss ihn abtragen, aber dafür gibt es dann wieder Brachen in der Stadt. Andererseits haben Parkhäuser auch gezeigt, dass sie ein unglaubliches subkulturelles Kapital darstellen! Leute veranstalten dort Partys oder Ausstellungen. Es sind solche besonderen Orte, die erst mal im Stadtgefüge gar keinen Platz haben.

Betrachten Sie Ihre Rolle als Künstlerin – bei dieser Aktion und allgemein – als politisch?

Ja, ich denke schon, dass eigentlich jede Handlung im öffentlichen Raum eine politische Handlung ist. Nicht nur auf Parkhäuser bezogen, sondern, ob man nun irgendetwas hinsetzt oder eine Markierung macht – es hat eine Auswirkung auf das soziale Gefüge oder auf

die Betrachtungsweise von anderen. Und dadurch ist es politisch.

„Automanic“ ist laut, zerstörerisch, aber auch komisch. Etwas sauber neu Gebautes wird zerstört, klassische Wertgegenstände, die Autos, werden öffentlich kaputtgemacht. Mögliche Reaktionen darauf sind anarchistischer Spaß, aber auch Verstörung, Traurigkeit ... Wie ist Ihre eigene Reaktion angesichts der tatsächlichen Umsetzung der Aktion, die ja bisher nur als Idee existiert hat?

Ja, der letzte Tag war laut. Das Auto hat sich wie ein Tier in der Manege verhalten. Hat gefaucht, gepisst [Anmerkung: Kühlerwasser], hat geraucht, hat das Fell abgeworfen im übertragenen Sinn. Es war ein Kräfte-messen der Architektur mit dem Automobil, bei dem es keinen Gewinner gab. In dieser Zerstörung gab es aber Momente unglaublicher Schönheit. Als das Dach herunterkam, hat sich die Form des Parkhauses aufgelöst. Die reale Form, wie sie zerfällt und langsam etwas ganz Neues, neue Formen evoziert. Zerstörung ist immer faszinierend, da sie Neues, Unvorhergesehenes in sich birgt und einen Neuanfang setzt.



Dieser Beitrag soll vor allem zweierlei beleuchten: Zum einen die „Produktionsbedingungen“ von Parkhäusern in den Städten im Allgemeinen, zum anderen die „Existenzbedingungen“ für die Parkhäuser der 1960er und 70er Jahre im Besonderen. Zunächst aber ein kurzer Blick in den Rückspiegel auf drei der in diesem Buch veröffentlichten Aufsätze, zu denen der Verfasser in seiner Eigenschaft als Stadtplaner und Vertreter der Städte in Sachen Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik Stellung nehmen möchte.

Ein Blick in den Rückspiegel – Die kulturwissenschaftliche, typologische und immobilienwirtschaftliche Betrachtung

Die kulturwissenschaftliche Sicht Jürgen Hasses auf innerstädtische Parkhäuser wirft treffende Schlaglichter darauf, wie sie von den Menschen faktisch und intuitiv wahrgenommen werden. Ein kurzer Extrakt: Parkhäuser werden als „Schwellen zwischen drinnen und draußen“, als „Orte des Übergangs“ betrachtet. Sie weckten „als Architekturtyp in aller Regel eher negative Assoziationen“ und verdankten ihren schlechten Ruf der „Wende im Bau von Parkhäusern von der stilbewussten Architektur der 1950er Jahre zu einem maschinistischen Stil der 1960er und 70er Jahre“. Hinzu kommt, dass der „Parkbeton“ sich oft zum „kostspieligen Sanierungsfall“ entwickelt habe und „die Städte bzw. die (...) Parkhausbetriebsgesellschaften in der weitgehend architekturfreien Realisierung billiger Instant-Bauwerke für den ruhenden Verkehr vom Sparen getrieben“ seien. Der Parkhaustyp der 1960er Jahre sei „Ausdruck einer aseptischen Stadt, die auf ihre Funktion hin bereinigt ist und in der alle Lebensströme als kontrollierbar und beherrschbar gedacht werden“. Hasse geht davon aus, dass das Parkhaus „neben seiner Lagerhausfunktion dazu dient, über seine Ästhetik und Gebrauchsform die Grundwidersprüche des Individualverkehrs in den Städten symbolisch zu entsorgen“. Hiermit liegt er fraglos richtig, zumal die „Schizophrenie“ nicht allein durch die „doppelte Rolle [der Parkhäuser] in Verkehr und Kultur“ offenbart wird, sondern auch durch vielerlei Diskrepanzen zwischen Ansprüchen auf Lösung der Parkraumproblematik und nicht eingelösten Versprechen im Hinblick auf Funktionalität und Gestaltung.

Die Herkunft, Entwicklung und Merkmale der Parkhäuser der 1960er und 70er Jahre beschreibt Joachim Kleinmanns. Bautechniken, -typologien und -standards im Wandel unterscheiden sich nicht grundlegend von

den üblichen Wandlungen im Baugeschehen – im Gegenteil: Ein Parkhaus war in seiner Frühzeit, also von den 1920er bis 1950er Jahren, womöglich weniger als solches identifizierbar, als es das heute ist. Die Metamorphosen von „Kathedralen des Fortschritts“ – als bestes Beispiel dient wohl Auguste Perrets Garage Ponthieu von 1907 – zu den banalen bis Angst einflößenden Bauten der 1960er bis 1980er Jahre werden überdeutlich. Ob sich hieran eine Renaissance der Parkhäuser mit Blick auf gute Funktionalität, städtebauliche Positionierung und architektonisches Bild anschließt, bedarf wohl einer „Einzelfallbetrachtung“ – zu zahlreich und in ihrer Qualität breit gefächert sind die bebauungsakzessorischen Parkhäuser, Tiefgaragen oder Parkdecks, die mehr oder weniger gezwungenermaßen einem städtebaulich gewollten Vorhaben angehängt werden.

André Scharmanskis immobilienökonomische Analyse lässt vermuten, dass es angesichts der Ausstattungsunterschiede von Parkplätzen im Verhältnis zur Verkaufsfläche noch erheblichen Nachholbedarf in vielen Städten geben könnte. Auch die Nachfrage an Unternehmensstandorten lässt auf einen noch wachsenden Bedarf schließen. Dem muss jedoch entgegengehalten werden, dass es aus kommunaler Sicht – anders als Scharmanski es darstellt – nicht zu einer Konkurrenz zwischen Parkhäusern und öffentlichem Personennahverkehr kommen soll und muss. Die kommunale Verkehrsplanung schwingt nach der Optimierung der Städte auf das Verkehrsmittel Auto hin nicht (mehr) zurück in Richtung Optimierung des anderen Verkehrsmittels ÖPNV. Diese Kämpfe sind ausgestanden und haben einer integrierten Sicht auf das intermodale Zusammenspiel der Verkehrsträger Platz gemacht. Hierzu zählen neben dem ÖPNV und dem Kfz eben auch Fuß- und Radverkehr. Die Mischung macht's und nicht die Optimierung des eines Verkehrsmittels gegenüber und zum Nachteil des anderen. Die Mischung ist jedoch nicht einfach zu finden und auch nicht statisch zu begreifen. Der *Modal Split* zwischen dem motorisierten Individualverkehr und den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln ändert sich stetig. Diese Dynamik lässt sich nur schwer in Einklang mit längerfristig angelegten immobilienwirtschaftlichen Investment- und Renditemodellen bringen und noch weniger mit einer komplett statischen und monofunktional ausgerichteten Infrastruktur, eben den Parkhäusern und Tiefgaragen, welchen Jahrgangs auch immer.

Die immobilienwirtschaftliche Betrachtung spart einen weiteren wichtigen Punkt aus: Parkraum als Bestandteil des städtischen Verkehrs unterliegt dem Primat der

Altes Parkhaus Stubengasse, Münster

Architekten und Text:

Fritzen + Müller-Giebeler, Ahlen · Münster

Fotos: Guido Erbring, Köln

Der Fotoessay zu einem Parkhausumbau in Münster durch die Architekten Fritzen + Müller-Giebeler soll eine gelungene und zukunftsweisende Konversion eines typischen Parkhauses der 1960er Jahre vorstellen. Hier wurde das Parken von Autos zugunsten anderer städtischer Funktionen vollkommen aufgegeben. Eine solche vollständige Umwidmung stellt allerdings nur eine von äußerst vielfältigen Möglichkeiten des Umgangs mit alten Parkhäusern dar. Deren Bandbreite kommt in den übrigen Beiträgen dieses Buchs zur Darstellung.



Das bestehende Parkhaus von 1964 wurde in Teilbereichen durch Entkernung und Abtragen der oberen Geschosse zurückgebaut. Ausgangspunkt des Entwurfs ist der Erhalt wesentlicher Teile der alten Bausubstanz bei völlig veränderter Nutzung. So wird der ehemalige Außenraum zum Innenraum, ein nüchterner Zweckbau zum komplexen Raumkunstwerk.

2008 erfolgte der Auftrag durch die städtische Tochter WBI an Fritzen + Müller-Giebeler Architekten BDA, das obsolet gewordene Parkhaus an der Stubengasse durch Umbau und Erweiterung in ein Wohn- und Geschäftshaus mit integrierter Fahrradstation umzuplanen. Das Projekt besetzt als abschließender Baustein eine wichtige Raumkante des neu geschaffenen Dreieckplatzes der Stubengasse.

Die Autoren

Dr. rer. nat. habil. **Jürgen Hasse** ist seit 1993 Univ.-Prof. am Institut für Humangeographie an der Universität Frankfurt am Main. Forschungsgebiete: Mensch-Natur-Verhältnisse, Räumliche Vergesellschaftung, phänomenologische Stadtforschung. Zahlreiche Buchveröffentlichungen; zuletzt: *Atmosphären der Stadt*. Berlin 2012.

Dr. **André Scharmanski** hat an der Universität zu Köln zum Thema Globalisierung der Immobilienwirtschaft promoviert und in den vergangenen zehn Jahren umfassende Berufserfahrungen in der Immobilienmarktforschung, Wohnungspolitik und Immobilienwirtschaft gesammelt. Seit 2011 leitet er das Research bei der Quantum Immobilien Kapitalanlagegesellschaft mbH, einem der führenden Investmentmanager für institutionelle Anlageprodukte der Segmente Wohnen, Büro, Einzelhandel und Parken in Deutschland.

Prof. Dr.-Ing. **Annette Rudolph-Cleff** ist Architektin, seit 2006 Professorin am Fachgebiet Entwerfen und Stadtentwicklung am Fachbereich Architektur der TU Darmstadt, 2004–2006 stellvertretende Professorin für Städtebau an der Bergischen Universität Wuppertal, 1998–2007 Technische Geschäftsleitung der Rudolph Bauunternehmung GmbH, selbstständige Tätigkeit als Architektin seit 1994, Promotion zum Thema „Wohnungspolitik und Stadtentwicklung“, angestellte Architektin bei Jean Nouvel et Associés, Paris, Diplom an der Universität Karlsruhe 1991, Studium an der Universität Karlsruhe und der Ecole d'Architecture Paris-Belleville.

Britta Eiermann studierte Architektur an der TU Darmstadt, 2000–2004 künstlerische Assistentin bei Prof. Ottmar Hörl (Akademie der bildenden Künste Nürnberg) zuständig für Konzeptionen und Realisierungen für Kunst im öffentlichen Raum, „Installateuse“, experimentelle Raumgestaltung & künstlerische Installationen, Mitglied von osa_office for subversive architecture, zahlreiche (Lehr-)Projekte in experimenteller Gestaltung, performativen Räumen, Ausstellungsdesign und Transformation von Raum (u.a. Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main, Städel Museum Frankfurt am Main, Museum der Schöfferstadt Gernsheim), Wissenschaftliche Mitarbeiterin bei Annette Rudolph-Cleff am Fachgebiet Entwerfen und Stadtentwicklung der TU Darmstadt. www.osa-online.net

Dr. **Joachim Kleinmanns** studierte Baugeschichte, Kunstgeschichte und Literaturgeschichte. 1985–2005 tätig in Denkmalpflege, Museum und Universität, seit 2006 am saai Südwestdeutsches Archiv für Architektur und Ingenieurbau (www.saai.kit.edu). Ausstellungen zur Architektur- und Kulturgeschichte, Autor und Herausgeber zahlreicher Publikationen zur Baugeschichte und Denkmalpflege. www.joachim-kleinmanns.de

Dipl.-Ing. **Horst Peseke** studierte Bauingenieurwesen an der Universität Kassel; seit 2010 Lehrveranstaltungen in den Fächern Konstruktive Grundlagen und Bauen im Bestand. Seit 1998 angestellt bei Bollinger + Grohmann in Frankfurt am Main; Schwerpunkt: Umgang mit Bestandsbauten, unter anderem Planungen zum Erhalt von Denkmälern der 1920er und 50er Jahre. Veröffentlichungen unter anderem zur Frankfurter Großmarkthalle; zuletzt: „Experimentalbau Großmarkthalle“. In: *Martin Elsaesser und das Neue Frankfurt*. Tübingen 2009.

Prof. Dipl.-Ing. **Manfred Grohmann** studierte und lehrte Bauingenieurwesen an der TU Darmstadt. Seit 1996 Professor für Tragwerkskonstruktion am Fachbereich Architektur der Universität Kassel, daneben Gastprofessuren an der Städelschule Frankfurt und der ESA – École d'Architecture, Paris. 1983 Gründung des Ingenieurbüros Bollinger + Grohmann durch Prof. Grohmann und Prof. Bollinger in Frankfurt am Main; Zusammenarbeit mit vielen internationalen Architekturbüros; zahlreiche Projekte im In- und Ausland, unter anderem: Neubau der Europäischen Zentralbank, Erweiterungsbau Städelmuseum, Rolex Learning Center; zahlreiche Veröffentlichungen; zuletzt: „Sphäre Deutsche Bank“. In: *Stahlbau* 82. Berlin 2013.

B.Sc. **Etienne Mattern** ist Bachelor of Science Architektur seit 2011, studiert seit 2008 Architektur an der TU Darmstadt.

Dipl.-Ing. **Valentina Visnjic** studierte Architektur an der TU Darmstadt. Seit 2010 Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachgebiet Entwerfen und Baugestaltung bei Prof. Johan Eisele an der TU Darmstadt. Arbeitet seit 2013 an ihrer Dissertation „Der Transformationsprozess – vom Büro zum Wohnungsbau. Eine typologische Untersuchung des Transformationsprozesses zwischen zwei Gebäudetypen.“

Prof. **Anne-Julchen Bernhardt** Architekturstudium an der RWTH Aachen und Kunstakademie Düsseldorf. Seit 2000 BeL – Sozietät für Architektur BDA Bernhardt und Leiser, Köln. 2001–2005 Wissenschaftliche Mitarbeiterin, RWTH Aachen; 2004 Lehrauftrag Bergische Universität Wuppertal. Seit 2008 Professorin RWTH Aachen; 2010 Wahl in die Akademie der Wissenschaften und Künste NRW.

Prof. **Jo Eisele** studierte zunächst Bauingenieurwesen an der TU Darmstadt und schloss später sein Architekturstudium mit Diplom ab. Ab 1986 verschiedene Gastprofessuren in Bremen, Darmstadt und Braunschweig. Seit 1990 Professor für Entwerfen und Baugestaltung an der TU Darmstadt. Seit 2004 Dozent an der International Real Estate Business School. Gründung verschiedener Architekturbüros, 1979: Eisele+Fritz, 2000: 54f und 2006: EISELE STANIEK+ architekten + ingenieure. Autor und Herausgeber zahlreicher Veröffentlichungen, zum Beispiel des *Bürobau Atlas* und des *Hochhaus Atlas*. Viele Wettbewerbserfolge bundesweit, europaweit und international.

atelier le balto Die Gartenkünstler und Landschaftsarchitekten Véronique Faucheur, Marc Pouzol und Marc Vatinel, Berlin und Le Havre, haben seit 2001 zahlreiche Parks und Gärten realisiert, etwa für Kunst – Werke, Berlin, Palais de Tokyo, Paris, Villa Romana, Florenz, Ludwigforum, Aachen und die Berlinische Galerie. Aktuelle Projekte sind der Hofgarten für das Landesmuseum Mainz und die Außenanlagen für die Zeppelin-Universität in Friedrichshafen. <http://lebalto.de/>

Christian Veddeler Dipl.-Ing., MSc Arch Christian Veddeler, ist Associate Director bei UNStudio in Amsterdam und seit 2012 Gastprofessor an der Städelschule in Frankfurt am Main, wo er das Advanced Architectural Design Program, AAD leitet. Tätigkeit als Architekt an zahlreichen internationalen Projekten, wie der Singapore University of Technology and Design. Lehrtätigkeit u.a. an Harvard University, TU Delft, dem Berlage Institut und der University of Illinois in Chicago. Studium der Architektur an der TU Delft (mit Auszeichnung).

Folke Köbberling studierte Freie Kunst an der Kunstakademie Kassel und am Emily Carr Institute of Art & Design, Vancouver. Seit 1995 zahlreiche Ausstellungen im nationalen und internationalen Kontext. Lehrtätigkeiten und Vorträge in den USA, Kanada, Österreich, England und Deutschland. In einer Einzelausstellung im Kasseler Kunstverein thematisiert sie im Frühjahr 2014 mit Martin Kaltwasser den Aspekt der Mobilität aus künstlerischer Sicht. www.folkekoebberling.de

Dipl.-Ing. **Hilmar von Lojewski** studierte Raumplanung an der TU Dortmund und Stadt- und Regionalplanung an der Middle East Technical University in Ankara, Türkei. Er war über 20 Jahre lang als Referendar und kommunaler Planungsbeamter in Frankfurt am Main, Dresden und Berlin in den Stadtplanungsverwaltungen tätig und hat für die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GIZ GmbH mehr als fünf Jahre im Jemen, in Marokko, Südafrika, Nepal und Syrien unter anderem für Programme der nachhaltigen Stadtentwicklung gearbeitet. 2012 Wahl zum Beigeordneten des Deutschen Städtetags, wo er das Dezernat für Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr leitet.

Dipl.-Ing. **Rolf Toyka** Tätigkeit als Architekt in verschiedenen Büros, als Stadtbaumeister, Lehraufträge an Hochschulen (zuletzt Fach Marketing und PR für Architekten, FH Frankfurt am Main). Leiter der Akademie der Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen (AKH) und Geschäftsführer der AKH, zahlreiche Publikationen.

Dipl.-Ing. **Sunna Gailhofer** hat an der TU München Architektur studiert. Sie arbeitet als freie Ausstellungskuratorin und schreibt über Architektur des 19. bis 21. Jahrhunderts.

Joachim Mildner studierte Graphic Design, Fotografie, Architektur und Kunstgeschichte an der HbK Kassel, HdK Berlin und der Cooper Union New York, MFA 1993. Seither eigene Studios, heute in Köln und Zürich. Gestalter und Initiator zahlreicher Publikationen und Ausstellungsprojekte im Bereich Kultur/Architektur.

