

16.03.14 | **Schöne Parkhäuser**

Fährst du noch oder parkst du schon?

Das Parkhaus galt lange als Stiefkind der Architektur. Jetzt aber kann man sein Auto in wahren Kunstobjekten abstellen. Um die parkende Kundschaft ist ein harter Wettbewerb entbrannt. *Von Robert Dunker*

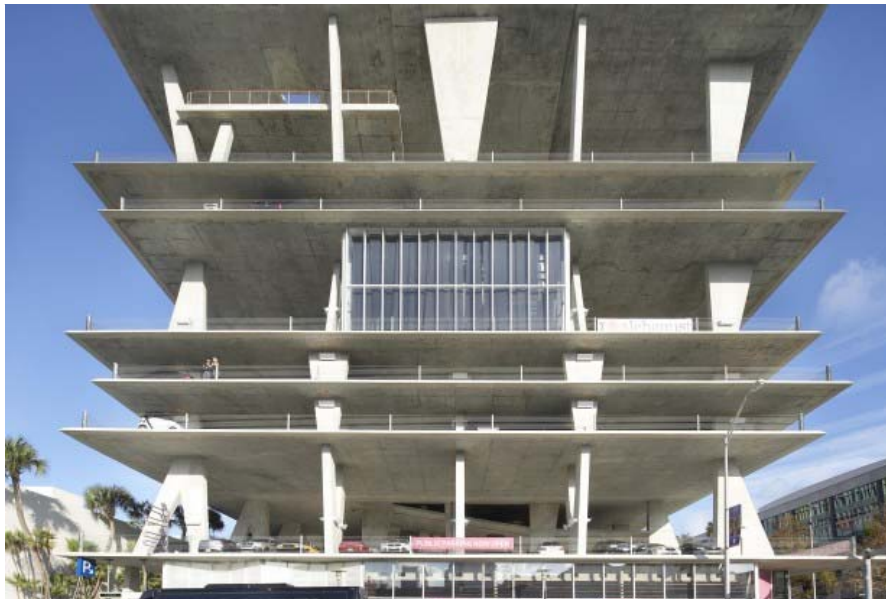


Foto: Getty Images

Einladend: Zwei der sechs Etagen dieses Parkhauses in Miami haben Deckenhöhen von rund 6,80 Meter. Die oberste misst vom Boden bis zur Decke gar 7,50 Meter.

Es ist, als wären die Autos auf dem Parkdeck mit den Händen zu greifen, als könnte man sie mit einem Griff rangieren, wie bei einer Spielzeugparkgarage. Das Parkhaus an der Lincoln Street in Miami Beach hat keine Begrenzungsmauer. Die Autos scheinen so dicht am Rand zu stehen, als drohten sie jeden Moment herauszufallen.

Das Auto bleibt ein wichtiges Statussymbol, gerade in den USA, und kaum an einem anderen Ort ist das Zurschaustellen von Reichtum wichtiger als in der Metropole Floridas. Dem Schweizer Architekturbüro Herzog & de Meuron gelang es, dem Spirit von South Beach eine architektonische Entsprechung zu geben.

Das sechsstöckige Parkhaus ist ein Monument für das Automobil, aber auch ein gigantisches Schaufenster. Welchen Wagen fährst du? Wie viel Kohle verdienst du? Bei welchem Designer hast du deine Klamotten gekauft? Das sind die Dinge, die im Leben der Schönen und Reichen des Sunshine State Florida zählen. In der Lincoln Street Nummer 1111 dürfen die Autos und ihre Besitzer gewissermaßen Party machen.

Das war vor Jahren noch undenkbar. Da wurden Parkhäuser fast allerorten übersehen. Sie galten als unheimlich und menschenleer. In den dunklen Räumen des Ankommens und Abfahrens wurde überfallen, entführt, vergewaltigt und gemordet. Nicht zuletzt der Film hatte Rufmord am Parkhaus begangen.

Eilig zusammengezimmert

Und während moderne Fahrzeuge zunehmend mit Weltraumtechnologie und Cockpit-Instrumenten wie im Kampffjet ausgerüstet wurden, Hybridautos

(Link: <http://www.welt.de/motor/fahrberichte-tests/elektro-hybrid/>) und E-Mobile anrollten, stellte sich das Parkhaus irgendwie tot, besonders in Deutschland. Jedes Jahr im November mahnte der ADAC in seinem Parkhausreport mehr Platz, mehr Service und mehr Bedienerfreundlichkeit in vielen Anlagen an, ohne dass sich viel geändert hätte.

Schuld hatten auch die Architekten, die das Parkhaus offenbar als niederrangig ansahen, wie Jürgen Hasse in seinem Standardwerk zur Kulturgeschichte des Parkhauses festgestellt hat ("Übersehene Räume, Transcript-Verlag). Es gibt wohl keinen Gebäudetyp, der weniger gestalterische Liebe empfangen hat als die Parkgarage.

Anderswo feilschen Architekten und Bauherren um jede Fliese, bei der Garage einigte man sich auf den kleinsten gemeinsamen Nenner: Grob und billig ist schon mehr als genug. Die einzige Frage war, wie sich das zweckmäßige Ding am besten verstecken lasse. Im Untergrund, hinter dem Gebäude oder verdeckt von einer eilig zusammengezimmerten Fassade.

Nachdem vor fast 60 Jahren an der Frankfurter Hauptwache das erste Parkhaus der Bundesrepublik seinen Betrieb aufnahm, erlebt das Parkhaus jetzt an immer mehr Orten weltweit eine Renaissance. Die verglaste Garage "Engelenschanze" in Münster, das Bambus-Parkhaus des Leipziger Zoos, die über 200 Meter hohen Türme in Wolfsburg, wo fabrikneue Volkswagen robotergesteuert auf ihre Auslieferung warten, bis hin zu den Betonquardern, die im schweizerischen Herden in die Alpen gemeißelt wurden – dem Parkhaus wird eine ungeahnte Wertschätzung entgegengebracht.

Graffiti-Parkhaus in Hessen

Das liegt nicht nur daran, dass neue Architekturpreise ausgelobt wurden, es geht auch um kommerzielle Interessen. "Der Wettbewerb um den Autofahrer wird immer härter", hat Klaus Siebert, Marketingleiter der DB Bahn-Park GmbH, festgestellt. Parkhausbetreiber wie die Bahn-Tochter konkurrieren in Städten mit dem öffentlichen Personennahverkehr und Carsharing-Anbietern, um Kunden auf ihre Stellplätze zu lotsen, vor allem in Ballungszentren, wo der Parkraum knapp ist.

Das Geschäft ist im Wandel. Die Betreibergesellschaft Apcoa zeigte diese Woche auf der internationalen Möbelmesse in Cannes ein Ticketsystem, das die berührungslose Einfahrt ins Parkhaus ermöglicht, abgerechnet wird mittels eines Chips hinter der Windschutzscheibe. "Es reicht nicht mehr aus, in Metropolen wie Hamburg eine 3-Euro-Tagesflatrate im Parkhaus anzubieten.

Die Parkhäuser müssen anziehend und einladend wirken", sagt Siebert. Er hat auf Parkdecks schon Kunstausstellungen organisiert und im hessischen Gelnhausen an der Bahnstrecke zwischen Frankfurt und Fulda von Graffiti-Künstlern eine Garage besprühen lassen.

Dem Gestaltungsspielraum scheinen keine Grenzen mehr gesetzt zu sein. In Kopenhagen errichteten die Architekten des Büros BIG ein viel beachtetes Gebäude, das Parken und Wohnen nicht wie üblich nebeneinanderstellt, sondern miteinander verschmilzt. Zwei Drittel des elfstöckigen Hauses in der "Mountain Dwelling" (Bergsiedlung) werden von Parkplätzen eingenommen, ein Drittel von Apartments.

Sie verdecken die Garage in einer aufsteigenden und begrünten Schräge. Das Parkhaus vor dem autofreien Alpin-Skiresort Saas-Fee streckt sich als kantiger Betonblock selbstbewusst dem leuchtenden Alpenpanorama im Hintergrund entgegen. Am Feuerwehrhaus in Maastricht wird ein metallische Rollgaragenmuster als Fassade spektakulär um das Gebäude herumgezogen, das wie eine monströse Bunkeranlage aussieht.

Tankstellen und Werkstätten auf Etagen verteilt

In der niederländischen Retortenstadt Almère schließlich widmete Architekt Rem Koolhaas ein Großteil zu einem Riesenparkhaus um, mit einer Fußgängerzone darüber.

Eine Renaissance des schöner Parkens ist es deshalb, weil schon zu Beginn der Automobilisierung in den 20er-Jahren eine Reihe von Paradebauten den damals noch

ungewohnten Akt des Autofahrens mit spektakulären Stellplätzen überhöhten: im Casa dell'Automobile in Rom zum Beispiel mit einer klassizistischen Steinfassade.

Dahinter verbargen sich nach Art eines Auto-Hotels einzelne Kammern, in denen die Fahrzeuge abgestellt, gewaschen und repariert werden konnten. Es gab auch deutsche Entsprechungen: die Hochgarage "Goldene Laute" in Leipzig und das Parkhaus Süd in Halle, in der die Fahrzeuge mit Aufzügen auf die einzelnen Ebenen verteilt wurden.

Solche Anlagen waren damals State of the Art und verfügten über Etagen-Tankstellen und Reparaturwerkstätten im Haus. In ähnlichen Anlagen sind sie längst Boutiquen und Kinos gewichen, und Spiralauffahrten haben die Auto-Aufzüge ersetzt.

Watergate-Tiefgarage soll weichen

Auch die unterirdischen Varianten, die Tiefgaragen, sind nicht mehr die dunklen Kisten von einst. Wenn im kalifornischen Cupertino wie geplant nächstes Jahr der Technologiekonzern Apple einen neuen Firmensitz bezieht, sollen die Autos der insgesamt 12.000 Mitarbeiter in einer grün getünchten Garage mit vier Etagen verschwinden.

Sie tauchen ab, damit Steve Jobs' Fiktion wahr wird. Auf der Oberfläche soll gewissermaßen der Paradiesgarten für die Menschen mit den weißen Kabeln im Ohr entstehen.

Es gibt aber auch Bewahrer. In Washington, D. C. soll die Tiefgarage im Stadtteil Rosslyn für ein Hochhausprojekt zu Staub werden, was traditionsbewusste Bürger auf die Palme bringt. Auf Stellplatz D32 traf sich einst Reporterlegende Bob Woodward konspirativ mit seinem Informanten "Deep Throat".

Und in Berlin droht der 1929 errichteten Kant-Garage, die wie das Casa dell'Automobile über eine doppelgängige Wendelrampe verfügte, der Abriss. Wenn das Berliner Baudenkmal gerettet werden sollte, wird es seine ursprüngliche Bestimmung verlieren. Dann soll ein "Mobility-Center" errichtet werden, mit Büros für Start-ups.