

The New York Times

August 19, 2013

Uncertainty Over a Palace of Parking

By MELISSA EDDY

BERLIN — The preservation of a sooty parking garage covered with graffiti is a tough sell in a city whose landmarks include fragments of the wall that for decades defined the cold war, a jagged church tower that stands as testament to the ravages of World War II and elegant Prussian palaces where German leaders host visiting dignitaries.

With its name spelled in black letters set in yellow blocks that run down the side of the six-story brick-and-glass building, the Kant Garage hardly stands out as a landmark. Yet fans of the modernist style of architecture that marked Weimar-era Berlin flock to the building, on a busy thoroughfare in a western neighborhood, to marvel at design features like the intertwined double-helix ramps, considered revolutionary at the time of the garage's construction in 1929.

The building's owners want to tear it down, and they took the first step last month by applying to end its status as a landmark, granted in 1991. Their argument is that the structure is weakening and that repairs would be too costly for the income the garage generates.

So the future of a building that survived Allied bombing during World War II and the postwar push to replace older structures now hangs in the balance of today's market realities. Germany has 1.3 million recognized memorials, historically protected buildings and sites, many of them considered crucial living testimony to a painful past. But in an age of public austerity, landmarks, too, must pay their way.

The Kant Garage does not lack for supporters, who see it as a symbol of the reunified Berlin that has emerged as Europe's capital of creativity, embracing an influx of artists and intellectuals last seen here during the heyday of the 1920s. For the 80th anniversary this year of Hitler's rise to power, the city is honoring the lost contributions of those Jews, Gypsies and others who fled the Nazi terror, including the garage's Jewish architect, Hermann Zweigenthal.

"It is historically protected and, as such, worth preserving," said Marc Schulte, a Berlin city councilor who received the petition from the company that owns the garage, Karl H. Pepper Vermögensverwaltung, to remove its protected status. The decision will be made jointly by the city and the state authority for landmarks and

will take several more weeks, he said.

Mr. Schulte emphasized that regardless of historical significance, the authorities could not force an owner to hold on to a building that does not generate enough income to cover its maintenance costs. "We all agree the building is worth keeping," Mr. Schulte said. "The question is, who is going to pay for it?"

Like the street on which it sits, the garage is named for the philosopher Immanuel Kant. From the street, the glass facade juts out between two brick walls like a soaring bay window. Viewed from the train line that runs behind it, the towering glass wall at the back of the garage gives it an unusual air of grandiosity, despite the cracks and graffiti. But its most ingenious details are revealed only to those who head past the Sprint gas station and up one of two concentric helical ramps, leading to several dozen parking stalls on each floor.

Antony Herrey, Mr. Zweigenthal's son, who lives in Cambridge, Mass., said he believed that the ramps might have been inspired by a visit to the chateau at Chambord, France, with its famed double-helix staircase that many attribute to Leonardo da Vinci. "My father was a great lover of art and architecture, and he had been at Chambord," Mr. Herrey, who goes by the surname his father adopted after fleeing Nazi Germany in 1933, said in a telephone interview. "I can't tell you for sure that was his inspiration, but it makes sense."

Perhaps that connection explains how the building was called the Kant Garage Palace when it first opened. It is remarkable not only for the ingenuity of its ramps, but also for the way natural light filtered onto every floor, where automobile owners could park their cars in individual, walled-in spaces resembling box stalls, secured by rolling steel doors. Secret deals, including a prisoner transfer involving members of the Red Army Faction, a far-left guerrilla group, are believed to have taken place behind those doors, adding to West Berlin's postwar legend.

The company declined to comment on the building or its financial situation. Local news media have reported that the garage's more than 200 parking spaces each rent for 80 euros, or about \$106, a month and that all have tenants.

But the recent fates of other threatened landmark buildings in Berlin do not bode well for the garage. Two years ago, work crews demolished the Deutschlandhalle arena inaugurated by Hitler and used for the 1936 Summer Olympics. The Palace of the Republic, which had housed East Germany's Parliament, several art galleries, a theater and a bowling alley, was torn down in 2008, despite a public outcry and a lengthy legal battle.

The younger a building is, the harder it is to make a case for its preservation, said Ursula Schirmer of the German Foundation for Monument Protection, which raises awareness about landmarks and appeals for private donations to help cover costs for repair and maintenance. She noted the importance that Berlin city officials had placed on the modernist housing estates that were designed by contemporaries of Mr. Zweigenthal in the late 1920s and recognized by the United Nations cultural agency in 2008.

“With a pretty half-timbered house or a romantic castle, it is much easier,” Ms. Schirmer said. “An automobile garage is just not as nice looking. Or perhaps we have not yet learned to appreciate the beauty of such a building.”

Mr. Herrey, 81, said he had met with the garage’s owners over the years to discuss ideas for redeveloping the space to make it profitable. He even considered tackling the job himself, but said he never had enough time or money. Historians, students from Berlin’s Technical University and others have sought to find a way to restore the building to its original splendor and secure its financial future, but nothing has come of it so far.

Although the Austrian-born Mr. Zweigenthal, under the name Hermann Herrey, went on to design homes on Long Island, work on several planning projects for New York City and re-establish a successful career as a theater designer in the 1950s before his death in 1968 at 64, his son said that nothing he did after the garage could rival it.

“He was moderately successful in the United States, but he never achieved what he did before he left Germany,” Mr. Herrey said. “That’s what makes this a tragedy.”

Victor Homola contributed reporting.

Der Retter naht im Oldtimer

M 18/13 TSP

Ein Fan alter Wagen will die vom Abriss bedrohten historischen Kant-Garagen in Charlottenburg retten. Auch andere Ideen gibt es, von einem Kreativhaus bis zu einem Ort für Elektromobilität. Der Eigentümer schweigt dazu

VON CAY DOBBERKE UND THOMAS LOY

Dank der Rampen gelingt ein filmreifes Reifenquietschen. Im ehemaligen „Garagenpalast“ an der Kantstraße wurden Tatar- und Ninja-Streifen und „Matrix 3“ sollen hier angsteinflößende Kulissen gefunden haben. Im Keller tropft das Wasser, rostige Leitungen hängen unter der Decke, rote Pfeilmarkierungen, die aussehen wie Granaten, schwere Stahltüren mit uralten Vorhängeschlössern. „Ein extremes Gebäude“, sagt Günter Reinke, der hier sein Taxi regelmäßig abstellt, „eigentlich gruselig und grottenhaft, aber es ist auch eine Art Heimat geworden.“

**Filmemacher
drehten hier,
edle
Sportwagen
finden Schutz**

Die Kant-Garagen, das letzte erhaltene Parkhaus aus den 30er Jahren, sollen abgerissen werden. Was mal ein imposanter Ort für das mobile Großbürgertum war, ist heute fast eine Ruine. „Hier ist nie was gemacht worden“, sagt Reinke. Die Rampen sind marode, Feuchtigkeit lässt die Stahlbewehrung rosten, die Glasfassade ist trübe, Müll steht auf den Treppen. Der Eigentümer, Immobilienunternehmer Christian Pepper, ist als Betreiber des Europa-Centers bekannt; er hat den Abrissantrag gestellt, obwohl die Kant-Garagen unter Denkmalschutz stehen. Er selbst will nichts dazu sagen. Ob es beim geplanten Neubau um ein Geschäfts- oder ein Wohnhaus geht, ist auch vom Charlottenburg-Wilmersdorfer Baustadtrat Marc Schulte (SPD) nicht zu erfahren, der sich in diesem Punkt zur Verschwiegenheit verpflichtet sieht.

Das Technikmuseum hat an einer Nutzung als Dependence kein Interesse.

Doch jetzt gibt es einen Oldtimer-Fan und Immobilieninvestor, der Gefallen an den Kant-Garagen gefunden hat: Rüdiger Lange, Miteigentümer und Verwalter der „Classic Remise“, eines Dienstleistungs- und Ausstellungshauses für Oldtimer in Moabit. Die Remise wurde in einem denkmalgeschützten Straßenbahndepot errichtet, er habe Erfahrung mit verkommenen Denkmälern, sagt Lange. „Bei unserer Classic Remise in Düsseldorf wuchsen schon Bäume im Gebäude.“ Dass ein Gutachten eine Sanierung der Garagen für unwirtschaftlich hält, schreckt ihn nicht. „Man wird damit nicht reich.“ Lange will mit dem Bezirk über eine Rettung des Baus sprechen. „Es wäre sehr reizvoll, eine Nutzung mit alten Automobilen zu finden.“

Es gibt auch andere Ideen, für die allerdings bisher Investoren fehlen. Dirk Spender, Leiter des Regionalmanagements City West, schlägt ein Zentrum für Kreative und Künstler vor. Das würde zur Initiative „Designmeile Kantstraße“ des Design-Centers Stilwerk und weiterer Händler passen, die seit zwei Jahren Veranstaltungen organisieren.

Alternativ kann sich nicht nur Spender einen Fach-Standort für „E-Mobility“, die elektrische Mobilität, vorstellen. Diese Idee hatte ein Team aus TU-Baustudenten schon 2011 präsentiert. Die Grünen-Fraktion hat für die Bezirksverordnetenversammlung am Donnerstag einen Rettungsantrag gestellt, der ebenfalls eine Nutzung für E-Mobility anregt.

Denkmalexperten werfen Pepper vor, er habe das Gebäude verkommen lassen, um es abreißen zu können. Doch Pepper sei kein herzloser Spekulant, sagen Menschen, die ihn kennen. Ein Werkstattmieter lobt ihn als fair und sympathisch. Honoräre Vertreter des alten West-Berlin wie Rolf Eden und Heidi Hetzer verste-

hen den Abrisswunsch. „Wer geht denn da rein? Werkstätten können nicht viel zahlen“, sagt Oldtimerfan Heidi Hetzer. Und Rolf Eden könnte auch gut ohne die Kant-Garagen leben. „Wenn Pepper was schönes Neues macht, freu' ich mich.“

Das Garagenhaus war nie ein Schmuckstück, eher ein Prototyp der heraufziehenden Moderne mit ihrem Fokus auf Bequemlichkeit und Funktionalität. Im Zentrum der Wendelrampen wurden Auto-waschplätze betrieben, heute verstauben dort Alautos und Ersatzteile. Werkstätten waren eigentlich nicht vorgesehen. Auch kein Taxibetrieb. Früher gab es mal 130 „Kant-Taxen“, erzählt Mitarbeiter Peter, heute seien es nur noch 15. Trotzdem gebe es keinen Leerstand. Eine Garagenbox, abschließbar, koste rund 100 Euro im Monat, vergleichsweise wenig. Edle Sportwagen und Limousinen stehen im Haus, geputzt und gewienert, obwohl um

sie herum alles zerbröselt. Auch Playboy Eden stellte früher seine besten Karossen in den Kant-Garagen unter.

Mechaniker Peter, ein stiller, bescheidener Mensch, fände es schade ums Haus. Er stellt sich vor, wie viele Bauarbeiter es errichtet haben, „allein die Betonverschalung, das war alles von Hand“. Sein Kollege Andres Örtel, im Hauptberuf Künstler, wünscht sich ein Oldtimer-museum. Bis es soweit ist, würde er seine großformatigen Ölgemälde ausstellen, die er in der Werkstatt lagert. Sie passen farblich gut in die düstere Umgebung.

Das Gebäude könnte auch noch zehn oder 20 Jahre überleben, trotz der Nässe und der Kälte im Winter, glauben die Mechaniker. Die Kantstraße in der Umgebung, das waren früher viele Bombenbrachen, ein nicht ganz koscherer Kiez mit Prostituierten und Zuhältern, erinnern sich die Garagenmieter. Die blicklichten



Gebäude mit Geschichte. Die Kant-Garagen wurden 1929 bis 1930 gebaut.



Ausweg gesucht. Einst war die Ausfahrt klar, jetzt wird heftig um die Zukunft des denkmalgeschützten Gebäudes gerungen.

Fotos: Thilo Buckels

Aus den Augen, aus dem Sinn 11/2/13 NT

Berichterstattung zum Abriss von Berliner Bauten

Von meinen Eltern geprägt, dass schmucklose Bauten „Hitler-Architektur“ seien, nahm ich von den Kant-Garagen jahrelang nicht die geringste Notiz. Irgendwann, im Zuge einer kulturellen Abnabelung, begann ich, mich für Architektur zu interessieren. Ich stellte fest, dass schmucklos nicht einfach ist, und es waren die Kant-Garagen, die mir mein diesbezügliches „Damaskus-Erlebnis“ beschert haben. Auf einmal nahm ich bei den S-Bahn-Fahrten die verglaste Rückfront mit den abgerundeten Ecken ganz anders wahr, die Schönheit, Spannung und vor allem der Geist des Gebäudes erschlossen sich mir: Eine Immobilie für die Mobilität! Das ganze erschließt sich wahrscheinlich auch erst, wenn man den automobilen Geschmack der Zeit mitberücksichtigt. Und da war ich bei einer weiteren Leidenschaft, den Automobilen der „Zwischenkriegszeit“. Der Kontrast zwischen vielgliedrigen, zum Teil organisch geschwungenen Wagenkörpern, Rädern, die noch an Kut-schen erinnern, und einem Gebäude, das kubisch-klar die gründerzeitlichen Fassaden bricht – diese Einheit des Disparaten macht dieses Gebäude zur Inkunabel.

Ihr Artikel löst echte Trauergefühle in mir aus, Chronik eines angekündigten Todes. Was können wir tun?

Die Idee eines Automobilmuseums kam mir damals auch schon. Das Meilenwerk als Oldtimer-Treffpunkt scheint ein voller Erfolg zu sein, kann dieser Gedanke nicht auf die Kant-Garagen ausgeweitet werden? Ist die Eigentümerin (die Pepper-Familie?) nicht so gut ausgestattet, dass sie das Gebäude im Sinne eines Mäzenatentums erhalten könnte, abseits „wirtschaftlicher Interessen“?

Schlösser werden abgerissen und wieder aufgebaut, Fassaden mit Styropor versiegelt – und die echten, noch vorhandenen Perlen sprichwörtlich vor die Säue geworfen.

— Holger Nikolai, Berlin-Nikolassee

Das ICC ist seit 30 Jahren eine tolle Erfolgsgeschichte. Zwar teurer als geplant und aufwendig in Betrieb und Unterhaltung – beides aber nach glanzvoller Eröffnung und eingehender parlamentarischer Überprüfung voll akzeptiert, da festgestellt wurde, dass die Einnahmen des Landes Berlin aus dem Betrieb des Hauses ein Mehrfaches des entstehenden Aufwandes betragen und dieser damit letztlich abgedeckt ist. Die Erkenntnis geriet rasch in Vergessenheit. Mit Zuschüssen des Landes wurde geknappt, gespart und aufgeschoben – unverantwortlich! Kein privater Eigentümer darf sich so etwas leisten, erst recht nicht die Öffentliche Hand! Ergebnis ist nun ein selbst gemachter, gewaltiger Sanierungs- und Regenerationsaufwand. Kein Wunder nach 30 Jahren sträflicher Vernachlässigung.

Der in seiner Einzigartigkeit und Funktionalität großartige und absolut noch zeitgemäße Bau ist auf der Basis seines Grundkonzeptes als Kongress- und Festspielhaus mit Vollbühne nach heutigen Erkenntnissen in Bau und Betrieb zu sanieren und wenn nötig zu verändern und zu ergänzen. Auch das gesamte Umfeld des ICC im Kontext mit der künftigen Entwicklung der Messe Berlin ist längerfristig weiterzuentwickeln.

— Jürgen Nottmeyer
und Freunde des ICC, Berlin

Um es ohne Umschweife zu sagen: Was das endgültige Aus des ICC angeht, so finde ich es nicht schade drum, ganz im Gegenteil. Ein gebautes Etwas, was sich nicht so ganz entscheiden kann, ob es Haus oder Maschine sein soll, auf nichts bezogen, zwar markant und merkbar für jeden, doch ohne jede menschliche Ausstrahlung für den, der die Eiseskälte im Blut nicht für den Normalzustand hält.

Für mich verkörpert das ICC wie auch das gesamte Umfeld geradezu eine menschenfeindliche Utopie. Dass das Fahrrad nicht mehr treppab, treppauf geschultert und durch einen düsteren Fußgängertunnel bewegt werden muss, gehört glücklicherweise der Vergangenheit an. Dass ich den Impuls habe, jedes Mal meinen Kopf einzuziehen, gehe ich zu Fuß drunter entlang, das wird sich nur ändern, wenn zur Asbestentfernung auch noch die Gehwege und das gesamte Umfeld komplett um 1,50 Meter tiefer gelegt werden. Etwas Besseres und etwas Ansprechenderes als dieses Monstrum - Verzeihung - findet sich allemal.

Wenn es einen Nachfolgebau geben sollte, sollte der seinen Ausgangspunkt weit mehr an der filigraneren Bebauung des Kaiserdammes nehmen, als den geschlagenen 1960er-Jahre-Schneisen auch noch die Krone aufzusetzen.

Überhaupt, Kaiserdamm: War da nicht mal was? War der nicht eine sorgsam gegliederte Prachtstraße europäischen Zuschnitts, bevor die Nazis 1938 entschieden, daraus praktisch eine Schieß- und Autobahn zu machen. Ohne diesen eklatanten Einschnitt mit allen seinen Folgewirkungen wäre wohl auch niemals das ICC so erbaut worden?

— Helmut Krüger, Potsdam

Eine letzte Vollbremsung

FAZ 19/8/2013

Wer schätzt schon ein Parkhaus? Berlins Kant-Garagen droht der Abriss

In seinen frühen Propagandaschriften zum modernen Bauen kombinierte Le Corbusier oft Fotografien des Parthenon mit denen der Kühler und Karosserien damals berühmter Automobile. Man müsse „den Bau der Städte mit demselben Glauben, demselben Mut, derselben Kühnheit beginnen wie die Fiat-Chefs“, schrieb er 1934 nach einem Besuch des Fiat-Werks in Turin-Lingotto. Und schon 1922 hatte er seinen neuen semiindustriellen Haustyp in absichtsvollem Gleichklang „Maison Citrohan“ genannt.

Selbst die Konzernleiter von Citroën oder Fiat dürften wenig begeistert gewesen sein, als er im selben Jahr seine aberwitzigen Visionen autogerecht gerasterter Hochhausstädte vorlegte – aber Le Corbusiers Begeisterung für das Auto und für Bauwerke als deren Symbiose teilten Millionen, vom modernen Architekten bis zum Autonarr wie du und ich. Letztere waren 1921 in Berlin auf die neue AVUS, (Automobil-Verkehrs- und Übungs-Straße), die erste Probennstrecke Europas, so stolz wie die Turiner auf ihr Fiat-Werk. Im Jahr 1929 hatte Berlin erneut Grund zum Stolz. Denn dort an der Kantstraße entstanden die Kant-Garagen mit doppelgängiger Wendelrampe, die heute die älteste erhaltene Hochgarage Europas ist.

Wer 1929 von dem Gebäude rasanten Kurven und dynamische Schrägen nach Turiner Muster erwartete, sah sich getäuscht. Das Architektenquintett Hermann Zweigenthal, Bruno Lohmüller, Oskar Korschelt, Jakob Renker und Richard Paulick schuf einen ruhigen Kubus, der an der Straßenfront gerasterte Drahtglasfenster in Eisenrahmen zeigt, die über Eck von sandgrauen Klinkerflächen sparsam strukturiert sind. Die Rückseite dagegen hätte selbst Turin begeistert. Denn dort hatten die Architekten eine gläserne, an den Enden dynamisch gerundete Vorhangsfassade samt offener Feuertreppe angefügt. Hier fand, jedem vorüberfahrenden Insassen der S-Bahn sichtbar, das

„Tempo der Zeit“, von dem alle Welt schwärmte und als dessen Inbegriff das Auto galt, seinen bildhaften Ausdruck. Also machten die Kant-Garagen Sensation; 1932 im Rahmen der Internationalen Bauausstellung, wurden wegen der großen Nachfrage Führungen durch das Gebäude angeboten.



Nicht nur für Autofreunde: Das Tempo der Zeit ließ sich an den Fassaden der Kant-Garagen in Berlin stets ablesen.

Foto René Hartmann

Auch im Inneren betrat man architektonisch Neuland: Die doppelgängige Wendelrampe gab es außer in Berlin nur in Roms „Casa dell'Automobile“ und ab 1935 in Venedigs „Autorimessa“. Zu Recht also wurden die Kant-Garagen, die durch eine Laune des Schicksals den Bomben des Zweiten Weltkriegs ebenso wie den Abrissbirnen des Wiederaufbaus entgangen waren, ihrer Einzigartigkeit wegen und weil im Inneren noch immer die originalen Parkstände, genannt

Boxen, sowie die einst eigens entwickelten Schiebetore erhalten sind, im Jahr 1991 unter Denkmalschutz gestellt.

Trotzdem will der jetzige Besitzer die Kant-Garagen, die, (was bei dieser City-Lage einen extrem lukrativen Neubau ergeben würde), von zwei leeren Nachbargrundstücken eingefasst sind, abreißen lassen. In Berlin, wo der Begriff Denkmal mittlerweile fast zum Synonym für das barocke Stadtschloss, die baulichen Antikenträume des Karl Friedrich Schinkel und die neobarocke Gründerzeitpracht geworden ist, dürfte das Vorhaben auf wenig Widerstand stoßen. Zu puritanisch wirkt angesichts der übrig gebliebenen gründerzeitlichen Ornamentorgien ringsum die Bauhausfassade des Parkhauses, die ausschließlich von perfekt kalkulierten Proportionen und messerscharf austarierten Linien lebt.

Hinzu kommt die jahrelange Vernachlässigung – das Ensemble wirkt marode, schäbig und abschreckend verschmutzt. Der Besitzer beruft sich auf ebendiesen Zustand und erklärte in seinem Abrissantrag beim zuständigen Bauamt Charlottenburg-Wilmersdorf, dass die „Konstruktion auf Dauer nicht tragfähig“ sei und insbesondere die Auffahrtrampen baufällig seien.

Nur eine gründliche sachverständige Sanierung könnte dem Bauwerk die einstige Schönheit wiedergeben und es für ein großes Publikum erkennbar werden lassen als ein Werk des Neuen Bauens, das auf seine Art allgemein anerkannten Berliner Baudenkmalern der zwanziger Jahre wie Mendelsohns IG-Metallhaus, Max Tauts Verwaltungsgebäude des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbunds oder Emil Fahrenkampfs Shellhochhaus ebenbürtig ist. Damit aber beginnt der Teufelskreis: die Sanierung der Kant-Garagen würde Geld kosten, das mit einem Neubau sicherlich leichter und schneller zu verdienen ist.

DIETER BARTETZKO

KANT-GARAGEN

Auf Verschleiß gefahren



Auf dieser Autorampe kann man bis in den obersten Stock fahren. So marode ist die Konstruktion der Kant-Garage also wohl nicht.

Foto: berliner zeitung/Markus Wächter (2)

Von Nikolaus Bernau

Die Kant-Garagen sollen abgerissen werden. Eine Ikone des Neuen Bauens der 1920er-Jahre, geplant von Hermann Zweigenthal und dem Bauhaus-Mitarbeiter Richard Paulick. Jahrelang hat der Besitzer seine Instandhaltungspflicht versäumt. Ist der Bau jetzt marode?

Was für eine Krimi-Kulisse. Neonschummrig ist das Licht, Drahtglasfenster hängen zerschlagen in den Rahmen. Lange, düstere Garagenhallen mit raffiniert aufgehängten Eisenportalen, eine Vespa wird repariert, im obersten Stock poliert ein einsamer Mann eine Karosserie. Es riecht nach Gummi und Öl. Ein Wasserhahn rauscht, S-Bahn- und Straßenlärm klingen durch die Glasfassaden. Plötzlich kommt ein Auto die Rampe hoch, hält vor einem Tor, über dem „Waschplatz“ steht, fährt weiter, verschwindet.

Seit ihrer Eröffnung 1930 ist die Kant-Garage, gelegen zwischen der Leibniz- und der Krummen Straße, eine Sensation, mit der steilen Glasfassade zwischen breiten, gelben Klinkerbändern zur Kantstraße, der grandiosen Vorhangfassade aus Glas hin zur S-Bahntrasse, der Tankstelle im Erdgeschoss, den genialisch ineinander geschwungenen Autorampen. Schon während der Bauzeit wurde sie in den ersten Führer zur modernen Architektur Berlins aufgenommen. International berichteten Zeitschriften über den Neubau, die Bauausstellung 1932 bot Führungen an, bis heute fehlt er in kaum einer Berlin-Beschreibung. Kaum jemand, vor allem in West-Berlin, der nicht Geschichten zu erzählen weiß von jemandem, der hier getankt, geparkt, gemietet oder auch nur bewundert hat.

1991 wurde die Kant-Garage unter Denkmalschutz gestellt. Der Eigentümer, die Karl H. Pepper Vermögensverwaltung, hätte gegen die Eintragung klagen können. Doch akzeptierte ihr Besitzer, der 2003 verstorbene Berliner Immobilienunternehmer Karl Pepper, offenbar gerne die Auflagen.

Erbe der Moderne

Seine Erben hingegen haben jetzt den Abrissantrag gestellt, wie das Charlottenburg-Wilmersdorfer Bezirksamt der Berliner Zeitung bestätigte. In Auftrag der Firma hergestellte Gutachten belegten, heißt es, dass die Stahlbetonkonstruktion auf Dauer nicht tragfähig sei und tiefgreifend saniert werden müsse, auch die Auffahrampen seien marode. Eine andere Nutzung als die als Garage habe sich nicht ergeben. Aus wirtschaftlichen Gründen sei deswegen die Instandhaltung der Immobilie nicht mehr zuzumuten.

Überprüfen lässt sich die Begründung des Abrissantrags derzeit nicht. Die Gutachten werden nicht herausgegeben. Schon die Empfangsdame bei Pepper teilt mit, dass die Geschäftsführung keinen Kommentar gebe. Baustadtrat Marc Schulte sagt, dass er den Abrissantrag im Einvernehmen mit dem Landesdenkmalamt entscheiden werde. Wie es Vorschrift ist. Landeskonservator Jörg Haspel muss oder will schweigen: Das Verfahren, teilt die Senatsbauverwaltung mit, laufe noch.

Immerhin, der Berliner Landesdenkmalrat hat sich geäußert. Schon vor drei Jahren forderte er nach einer Besichtigung der „bedeutendsten Großgarage der Zwischenkriegsmoderne in Deutschland“ mit ihrer „beispiellosen“ Fassade, „alles daran zu setzen, dieses ungewöhnliche Zeugnis“ zu erhalten. Für den diplomatisch formulierenden Rat ist das fast eine Anweisung: Kümmert euch. Schließlich wirbt dieser Bau, zu dem, wie Arbeiter in der Garage stolz erzählen, täglich Touristen kommen, für Berlin, die selbsternannte Moderne-Hauptstadt.

Entworfen wurde die Kant-Garage 1929 von dem aus Wien stammenden Architekten Hermann Zweigenthal, dem Berliner Investor und Ingenieur Louis Serlin, dessen Hausarchitekten Bruno Lohmüller, Oskar Korschelt und Jakob Renker. Die Bauleitung übernahm der nach dem Weltkrieg durch die Stalinallee und die Staatsoper berühmt gewordene Richard Paulick. Er hatte schon Meriten als Assistent

von Walter Gropius am Dessauer Bauhaus. Deswegen gilt die Kant-Garage oft, wie der Architekturhistoriker und Garagenforscher Rene Hartmann moniert, unkorrekt als Paulick-Entwurf oder gar als Bauhaus-Architektur. Dazu trägt auch bei, dass der Bau seit der Zerstörung des Nachbarhauses und der Villa Serlins – von der nur noch der Dachkantenabdruck zu sehen ist – viel kantiger, „bauhäuslerischer“ erscheint als er ist. Doch Zweigenthals Entwurf fehlt gerade die Strenge des Bauhauses. Seine Fassade fügte sich einst ein in die gutbürgerliche Kantstraße. Sie ist typisch für das eher undogmatische Berliner Bauen, dessen Siedlungen 2008 von der Unesco als Welterbe anerkannt wurden.

Doch während diese sorgsam von den Besitzern gepflegt werden, ist an der Kant-Garage die systematische Vernachlässigung unübersehbar. Obwohl die Instandhaltung von Denkmalen zum Teil der im Grundgesetz festgelegten Sozialbindung des Eigentums gehört. Müllsäcke stehen in den Treppenhäusern, Graffiti überall, Gras in Regenrinnen, vergammelte Toiletten, Möbel, die hinter die Glasfassaden gestopft wurden. Die Pepper-Gruppe nutzt den Bau offenkundig schon seit Jahren nur noch auf Verschleiß.

Aber ob dieser Bau so marode ist, wie behauptet wird, darf bezweifelt werden. Immerhin fahren täglich tonnenschwere Autos bis ins oberste Geschoss und wieder zurück. Es wird in Werkstätten gearbeitet, die Tankstelle im Erdgeschoss ist lebendig. Offenkundig wurde sie erst jüngst renoviert. Zweigenthals coole Moderne-Handschrift scheint bis heute kommerziell tragfähig zu sein.

Also ein Anruf bei dem Architekten und Historiker Thomas Katzke. Er hat seine Diplomarbeit über die Kant-Garagen geschrieben, arbeitet seit mehr als zehn Jahren in dem angesehenen Denkmalpflegebüro Petersen, promoviert derzeit über Zweigenthal. Fast im Nebensatz zeigt Katzke, welche auch historische Bedeutung dieser Bau hat: Die Kant-Garagen konnten nur gebaut werden, weil der Deutsche Automobil-Verein, der sich im Gegensatz zum ADAC eindeutig zur demokratischen Weimarer Republik bekannte, von Serlin als Hauptmieter gewonnen wurde. Zweigenthal und Paulick mussten 1933 als Linke vor den Nazis fliehen, in die USA beziehungsweise nach Schanghai, Serlin wurde 1938 Opfer der Arisierung, entkam nur knapp in die USA. Das Drama der deutsch-jüdischen Assimilation, des Kampfes um die Demokratie und die Republik – all dies steckt in diesem Bau.

Katzke fand aber auch heraus, dass die Konstruktion der Kant-Garagen ursprünglich für acht Geschosse gerechnet wurden. Erst 1936 kam das sechste Geschoss als vergleichsweise leichte Betonrahmenkonstruktion hinzu. Ein Viertel der möglichen Traglast ist in dem Bau also nie ausgenutzt worden. Katzke wurde bisher, obwohl er seine Kenntnisse publiziert hat, nicht von den Behörden befragt.

Sanierung ist möglich

Noch ein Anruf. Bei Thomas Steigenberger, der vor einigen Jahren mit dazu beitrug, das blaue Kreuer-Hochhaus am Ernst-Reuter-Platz zu retten. Die TU wollte es abreißen, heute ist sie stolz auf den Bau, der nach intensiver Forschung saniert wurde. Steigenberger verweist auf Garagen wie etwa die zierlichen Haniel-Bauten in Düsseldorf, die nach einer Sanierung wirtschaftlich erfolgreich betrieben werden. Auch der einstige Vorsitzende des Landesdenkmalrats Adrian von Buttlar hofft noch auf ein gutes Ende des Krimis um die Kant-Garage. Er verweist auf die Standardverfahren, die inzwischen für die Sanierung von Betonbauten entwickelt wurden, und appelliert an die Einsicht der Besitzer sowie der Politik. Nicht ausschließlich wirtschaftliche Gründe könnten zwar in solchen Fällen zählen. Aber die Pepper-Gruppe, die sich vielfach um Berlins Architektur verdient gemacht habe, müsse unterstützt werden. Finanziell und durch neue Ideen. Buttlar denkt etwa an einen Verkaufssalon für Luxusautos oder ein Engagement der Autovereine.

Allenfalls der seit Langem zerstörte, 1929 eingeweihte Citroen-Verkaufs-Hochgaragensalon in der Pariser Rue Marbeuf hatte ein solches Moderne-Pathos wie die Kant-Garage. In ihr schimmert das Licht immer noch durch die Glasfassaden, bilden sich kurvende Autos ab. Zweigenthal war ein begnadeter Theaterarchitekt, die legendäre Faust-Inszenierung von Gustav Gründgens wurde 1932 von ihm ausgestattet. Kaum vorstellbar, dass sich Berlin dieses urbanen Theaterstücks berauben lässt.

Artikel URL: <http://www.berliner-zeitung.de/kultur/kant-garagen-auf-verschleiss-gefahren,10809150,23950430.html>

Copyright © 2013 Berliner Zeitung

Berlin droht mit dem geplanten Abriss des Charlottenburger Kant-Garagen-Palastes ein baukulturelles Desaster. Das meisterhaft ausgeführte Bauwerk aus dem Jahr 1930 ist eine der bedeutendsten noch erhaltenen Hochgaragen in Europa und soll nun auf Antrag des Eigentümers abgerissen werden.

Appell für den Erhalt des Kant-Garagen-Palastes

Sehr geehrter Herr Pepper,
sehr geehrter Herr Senator Müller,
sehr geehrter Herr Bezirksstadtrat Schulte,

am 1. August 2013 hat die Öffentlichkeit über Medien vom geplanten Abriss des Kant-Garagen-Palastes in Berlin-Charlottenburg erfahren. Wir, die Unterzeichner, appellieren an den Eigentümer und an alle Verantwortlichen, die Kant-Garage zu erhalten. Wir bitten, vorliegende Gutachten zum Erhaltungszustand des Bauwerks und seiner wirtschaftlichen Nutzung öffentlich zugänglich zu machen. Wir bieten unsere Mithilfe an, insbesondere unsere fachliche Expertise und Erfahrung auf dem Gebiet der Denkmalsanierung, um Möglichkeiten der Instandsetzung und wirtschaftlich zumutbaren Denkmalnutzung zu entwickeln. Wir bitten deshalb, ein Moratorium zu gewähren, das die Chance eröffnet, mit Fachleuten, Finanziers und möglichen Nutzern ein gemeinsames Konzept zur Instandsetzung und zum Weiterbetrieb der Hochgarage zu erarbeiten.

Die Gründe für den Erhalt der Kant-Garage als europäisches Kulturerbe sind gewichtig und vielfältig: Das von 1929 bis 1930 errichtete Verkehrsbauwerk ist ein bis heute nahezu unverändert erhaltener Schlüsselbau der europäischen Mobilitätsgeschichte und der neuen Bauaufgabe Hochgarage. Sie ist die einzige bestehende Hochgarage der Weimarer Republik in Berlin und Brandenburg – und mit ihrer doppelgängigen Wendelrampe sowie der gläsernen Vorhangfassade nahezu einzigartig in Europa.

Die Kant-Garage ist darüber hinaus das letzte verbliebene Bauwerk des Architekten Hermann Zweigenthal in Deutschland und das einzige Bauwerk der Bürogemeinschaft mit Richard Paulick. Hermann Zweigenthal wurde 1904 in Wien geboren und verstarb 1968 in den Vereinigten Staaten als Hermann Herrey. Zweigenthal und Paulick studierten an der Technischen Hochschule Berlin bei Hans Poelzig und mussten ebenso wie der Eigentümer der Garage, Louis Serlin, vor den Nationalsozialisten

ins Exil fliehen.

Seit 1991 ist die Garage auf der Denkmalliste des Landes Berlin als Baudenkmal der Weimarer Moderne verzeichnet. Der hohe Denkmalwert äußert sich in zahlreichen architekturhistorischen Publikationen sowie wissenschaftlichen Forschungsarbeiten, in denen der Bau dargestellt und gewürdigt wird. Die hohe baukünstlerische Bedeutung der Kant-Garage begründet sich anhand von zwei weltweit anerkannten Kriterien: Zum einen ist das Bauwerk authentisch und weitgehend unversehrt erhalten – und bis heute ungebrochen in seiner ursprünglichen Nutzung in Gebrauch. Zum anderen ist die Hochgarage ein technisch und architektonisch einzigartiges Zeugnis der sozialen Bewegung des »automobilisme« in Deutschland und der Mobilitätsgeschichte des 20. Jahrhunderts. Verkehrsbauten wie diese bilden als Architektur für Automobile eine historische Schicht unserer Städte.

Der nunmehr von der Kantgaragen Grundstücksgesellschaft mbH beantragte Abriss hätte den unwiederbringlichen Verlust eines Bau- und Technik-Denkmal von europäischem Rang zur Folge. Wünschenswert kann nur die denkmalgerechte Reparatur und Erneuerung und damit der Erhalt des Bauwerks mitsamt seiner bauzeitlichen Ausstattung als Garage sein. Die Zerstörung seiner historischen Unversehrtheit – der doppelgängigen Wendelrampe, der Boxen, der großartigen Vorhangfassade und der sachlichen Straßenfront – ist nicht entschuldbar und wäre eine Tragödie.

Allerdings verursacht die denkmalgerechte Erneuerung des Bauwerks erhebliche Kosten, die dem Eigentümer nur im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren aufgebürdet werden dürfen. Der Eigentümer der Kant-Garage, der sich in der Vergangenheit mehr als einmal als verantwortungsbewusster Unternehmer um denkmalgerechte Sanierungen verdient gemacht hat, darf nicht allein gelassen werden. Die Familie Pepper zeigte unter anderem mit der Errichtung des Europa-Centers Mut und Verantwortung, und setzte der Inselstadt West-Berlin ein in die Zukunft weisendes Zeichen. Mit dem Erhalt der Kant-Garage würde erneut die verantwortungsvolle Tätigkeit der Familie als Bauherr in Berlin spürbar.

Die Kosten der Erneuerung und die laufenden Instandhaltungskosten für den Betrieb sind aktuell Anlass für den Abrissantrag. Nach gutachterlicher Feststellung des Erneuerungsumfangs sollte auch darüber verhandelt werden, wie der Eigentümer bei einer denkmalgerechten Erneuerung durch Öffentlichkeit und Denkmalförderung unterstützt werden kann. An den unrentierlichen Gesamtkosten müssen sich das Land Berlin und die Bundesrepublik Deutschland beteiligen, weil es

auch ihre Aufgabe ist, ein Kulturdenkmal von nationaler Bedeutung zu bewahren. Erforderlich scheint eine Gemeinschaftsanstrengung der besonderen Art, die auch ungewöhnliche Wege der Bündelung von Fördermitteln nicht scheut. Denkmalstiftungen und Denkmalfreunde sind ebenso aufgerufen sich zu beteiligen, wie Denkmalexperten für das Erbe der Moderne.

Dass ein derartiges Vorhaben gelingen kann, zeigt das Beispiel Bauverein Halle & Leuna eG, die 2007 bis 2011 die »Groß-Garage-Süd« mit Unterstützung des Bundes, des Landes Sachsen-Anhalt und der Stadt Halle/Saale unter denkmalgerechten Aspekten erneuern ließ. Die 1929 fertiggestellte Aufzugs-Hochgarage wird heute als Quartiersgarage und zusätzlich u.a. für Ausstellungszwecke genutzt. Dieses in Deutschland singuläre Baudenkmal blieb erhalten, obwohl der Bauzustand deutlich schlechter war.

Wir, die Unterzeichner, sind davon überzeugt, dass auch die Kant-Garage als herausragendes Zeugnis der Berliner Baukultur einen bleibenden Platz verdient.

Der Erhalt und die Erneuerung der Kant-Garage sollten deshalb zur gemeinsamen Aufgabe werden.

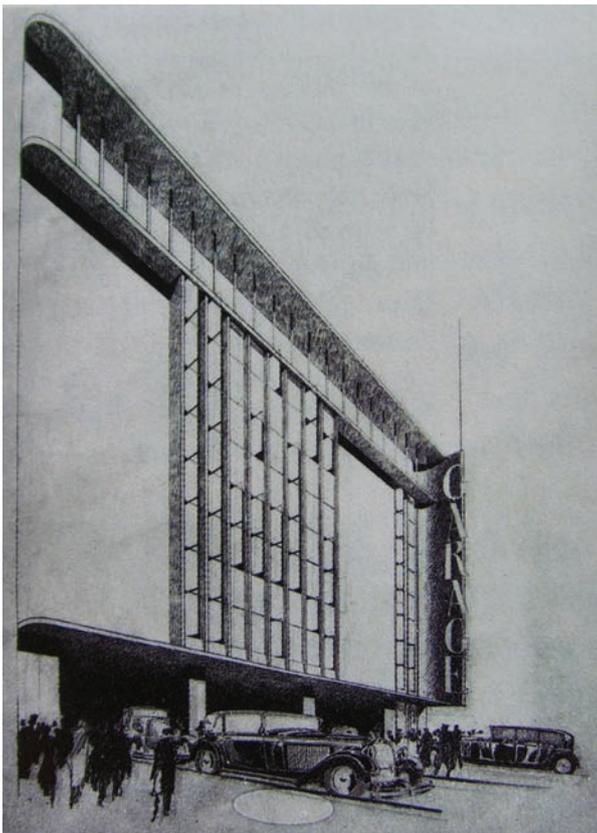
Akademie der Künste Klaus Staeck, Arbeitsgemeinschaft Nachkriegsmoderne der Technischen Universität Berlin, Architektenkammer Berlin, Frank Augustin, Rainer Autzen, Louis Back, Andreas Barz, bauhaus archiv museum für gestaltung berlin, Eva Barkhofen (Sprecherin der Föderation deutscher Architektursammlungen), Dieter Bartetzko, Jürgen Bauer, Klaus J. Beckmann, Anja Beecken, Nikolaus Bernau, Tom Bestgen, Michael Bienert, Uli Borgert, Sigrid Brandt, Winfried Brenne, Michael Bollé, Franziska Bollerey, Jutta Bornholdt-Cassetti, Justus Burtin, Ben Buschfeld, Melanie Buschmann, Andreas Butter, Adrian von Buttlar, Bund Deutscher Architekten, Bürgerverein Hansaviertel e.V., Erdmuthe Carlini, Silvia Carpaneto, Markus Coelen, Constanze Cremer, Julia Dech, V.W. Degen, Denkmal an Berlin e.V, Lore Dietzen, Deutscher Werkbund Berlin, Deutsches Nationalkomitee von ICOMOS, Deutsche Stiftung Denkmalschutz, DAM Deutsches Architekturmuseum, Deutsches Nationalkomitee von TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage), Alex Dill, Cay Dobberke, DOCOMOMO Deutschland e.V., DOCOMOMO International, Gabi Dolff-Bonekämper, Elke Dorner, Anne Katharina Dörnbrack, Peter Dreß, Wulf Eichstädt, Franziska Eichstädt-Bohlig, Erdmuthe Ellinger, Oliver Elser, E. Elwes, ExRotaprint gGmbH, Michael Falser, Silvia Fehrmann, Gundula Fink, Herbert Fink, Thomas Flierl, Förderverein Corbusierhaus e.V., Petra Friedrich, Turit Fröbe, Constanze Fuhrmann, Bernhard Furrer, Joachim Ganz, Gaslicht-Kultur e.V., Siegwart Geiger, Kaye Geipel, Gesellschaft für Bautechnikgeschichte, Gesellschaft zur Erforschung des Lebens

und Wirkens deutschsprachiger jüdischer Architekten e.V., Ephraim Gothe, Martin Götz, Martin Griffin, Anna Gwinner, Mila Hacke, Ute Hassler, René Hartmann, Christine Hartmann, Susanne Hauser, **Haus der Kulturen der Welt**, Ute Heimrod, Georg Heinrichs, Henriette Heischkel, **Hermann Henselmann Stiftung**, Verena Herzog, Roman Hillmann, Alexander Hoff, Godehard Hoffmann, Jürgen Hofmann, Bärbel Högner, Sibylle Hoiman, Gajana Holland, Karl-Friedrich Hörnlein, Petra Marion Huhn, Hütten & Paläste Architekten, Annemarie Jaeggi, Carola Janowski, Bernd Jansen, Christian Jagusch, Ernst Jakoby, Katharina Jantzen, Werner Jockeit, Britta Jürgens, Andrea Jütten, Petra Kahlfeldt, Jutta Kalepky, Kai Kappel, Helmer Karau, Thomas Katzke, Uwe Kiessler, Gunnar Klack, Doris Kleilein, Ulrich Knufinke, Florian Köhl, Jens-Uwe Köhler, Gina Köhler, Wolfgang König, Andreas Krüger, Bernd Krüger, Thomas M. Krüger, Ingeborg Kühler, Ulli Lautenschläger, Morag Leo, Hilde Leon, Katrin Lesser, Meinhard Loibl, Margrit Lorenz, Thomas Loy, Antje Marczinowski, Claudia Marcy, Monika Markgraf, Ulrich Meyer, Markus Kurth, Wolfgang Matthies, Elke Mittmann, **Museum für sächsische Fahrzeuge e.V. Chemnitz**, Elvira Münster, Uwe Neumann, Ulrich Nickmann, M. Nitschke, Beate Nowak, Simone Oelker-Czychowski, Ruth Pabst, Karl Pächter, Norbert Palz, Susanne Pfankuch, Elisabeth Pfefferkorn, Erhart Pfoth, Antje Pieper, Heike Pieper, Jürgen Platena, Holger Pluder, Axel Pöhl, Uta Pottgiesser, Judith Raum, Rolf Rave, Bernd Reimers, Ursula Rieger, Walter Rolfes, Hans Roth, Matthias Rudolph, Carsten Ruhl, Peter Rumpf, Jörg Rüter, Barbara Schäche, Wolfgang Schäche, **Schaustelle Nachkriegsmoderne**, Markus Scheffler, Bernd M. Scherer, Frank Seehausen, Matthias Schirren, Gerhard Schlenzig, Bernhard Schmidt, Margot Schmidt-Nehmet, Thomas Schmitt, Bernhard Schneider, Rolf Schneider, Christian Schöningh, Hermann Schultz, Carola Seppeler, Wolfgang Sonne, Thomas Steigenberger, Uwe Stelzer, **Stiftung Bauhaus Dessau** Philipp Oswald, Beate Störtkuhl, **Studentendorf Schlachtensee eG**, Erika Stimming, Norbert Tempel, Georgia Tornow, Ana Tostoes, Tobias Vogel, Wolfgang Voigt, Gisela Voss-Geiger, Sandra Wagner-Conzelmann, Charis Wegener, Stephan Weissbrich, Klaus Wiechers, Ulrike Wilkens, Karl-Heinz Winkens, Theo Winters, Kerstin Wittmann-Englert, Birgit Wolf, Dietrich Worbs, **Wüstenrot Stiftung**, Anke Zalivako, Diana Zitzmann, Tina Zürn

Kontakt:

René Hartmann | Torstraße 220 | 10115 Berlin | @rene_hartmann@web.de

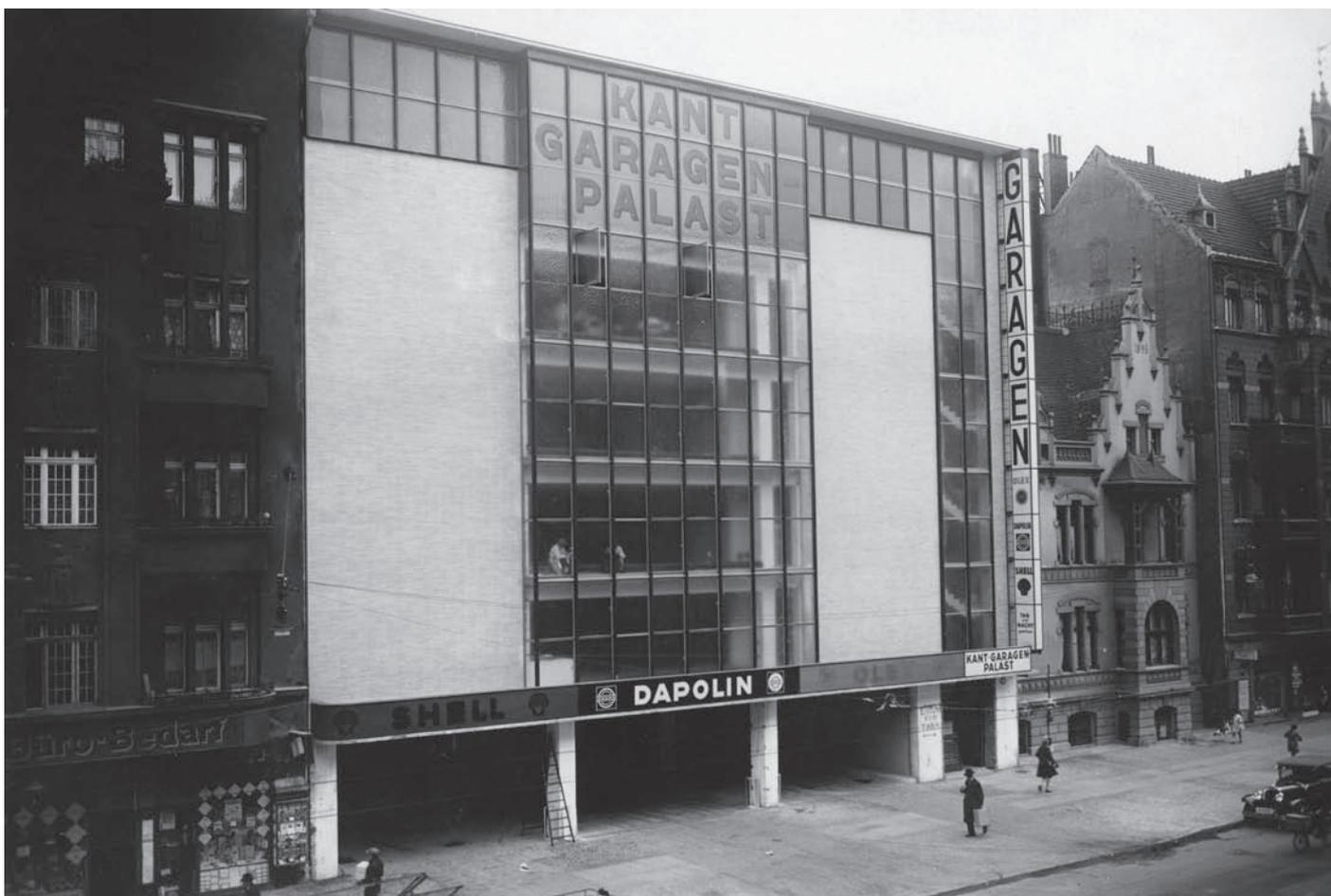
Anlage zum Appell für den Erhalt des Kant-Garagen-Palasts



Entwurf Hermann Zweigenthal 1929
© In: l'architecture d'aujourd'hui, 6/1932



Rückseite Kant-Garagen-Palast 1930
© Bundesarchiv



Kant-Garagen-Palast 1930, Ansicht Kantstraße mit Nachbarbebauung vor Kriegszerstörung
© Ullstein Bilderdienst



Kant-Garagen-Palast 1932
 © In: Die Form, 8/1932

Kant-Garagen-Palast 2013
 © Thomas Steigenberger





Kant-Garagen-Palast 2013
© Thomas Steigenberger





Kant-Garagen-Palast 2013
© Michael Falser (oben) und René Hartmann (unten)

