

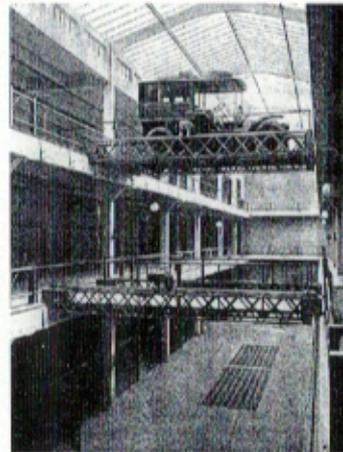
# P – wie Potenzial.

## Parkgaragen als urbane Orte

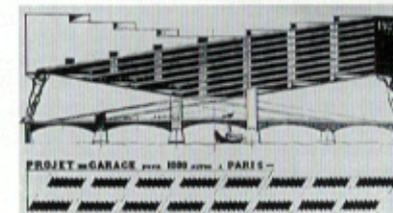
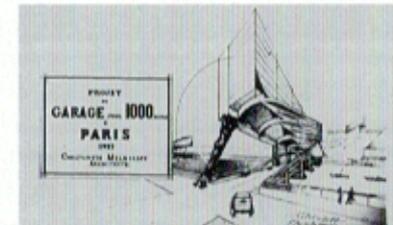
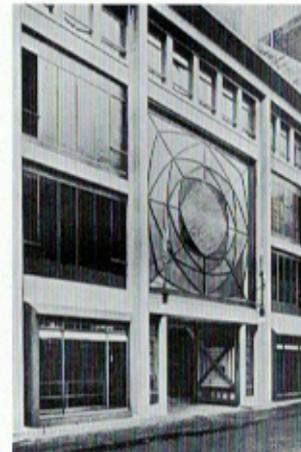
Von Lilo Münch

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde mit der Parkgarage eine neue Bauaufgabe entwickelt. Architekten, Ingenieure, Techniker und Visionäre waren beflügelt von der Suche nach einer adäquaten Form für die Behausung der Automobile. Die Parkgarage war eine neue Herausforderung und als solche wurde sie behandelt. Das Büro AG Perret, Architekten+Ingenieure, errichtete bereits vor einhundert Jahren mit der Garage du Rue Ponthieu in Paris eine technisch generierte Anlage, die in die Baugeschichte einging. Konstantin Melnikov formte 1925 mit seinem Entwurf für Paris die Lust an der Rampe als pathetisch überhöhte Brücke über die Seine und in die Zukunft.

Das Objekt Auto fasziniert bis heute. Nicht zuletzt auf Grund aufwändiger Marketingstrategien ist es nach wie vor Objekt der Begierde, Statussymbol und vermag emotionale Kräfte zu mobilisieren, die an Argumenten der Vernunft einfach mit vielen PS vorbeiziehen. Die Parkgarage, die einst in symbiotischer Weise mit dem Auto verbunden war, spiegelt jedoch längst keinerlei Faszination mehr. Glanz und Anziehungskraft sind verloren gegangen. In Parkgaragen manifestiert sich die Ohnmacht der automobilen Gesellschaft. Sie werden heute, wenn irgend möglich, ausgegrenzt aus der erlebbaren Stadt, am liebsten unter der Erde versteckt, koste es, was es wolle. Das Ergebnis ist eine in ihrem wahren Ausmaß unbekannte Anhäufung aufwändig erstellter, monofunktionaler Abstellräume, die unattraktiv und Angst einflößend sind, obwohl Parkgaragen – und diese Behauptung mag zunächst verwundern – ideale Voraussetzungen mitbringen, um lebendige, öffentliche Orte zu sein: Parkgaragen sind die Knotenpunkte eines feinmaschigen Infra-



August Perret, Garage du Rue Ponthieu, Paris, F, gebaut 1906/07, zerstört 1970



Konstantin Melnikov, Garage pour 1000 autos, Paris, F, 1925

strukturnetzes. Hier werden die Verkehrsstraßen mit der Bebauung verknüpft, hier sind Start und Ziel für automobilen Menschen. Für einen Großteil der Bevölkerung sind sie damit regelmäßig frequentierte Fixpunkte im alltäglichen Leben. Ob öffentliche Parkhäuser in City-Lagen oder private Quartiersgaragen in suburbanen Siedlungen: Garagen sind ganz nah dran am Geschehen, räumlich immer in unmittelbarer Nähe zu lebendigen Nutzungen.

Lässt nicht bereits die Vorstellung, sich in Parkgaragen länger als nötig aufzuhalten, frösteln? Muss nicht die Vorstellung, aus diesen Orten einen Ort der Kommunikation zu machen, geradezu vermessend erscheinen? Die Vorstellung ist, im Gegenteil, nahe liegend, wie folgender Vergleich zeigt: Bahnhöfe sind von ähnlicher infrastruktureller Bedeutung für den Bahnverkehr, wie es die Parkbauten für den Autoverkehr sind – wenn auch in einem

anderen Maßstab. Bahnhöfe haben die in ihnen steckenden Potenziale jedoch für sich und zum Gewinn der ganzen Stadt genutzt: Aus den ursprünglich peripher, außerhalb der Stadt an den Gleisanlagen gelegenen Wartehallen entwickelten sie sich zu Kristallisationskernen für urbanes Leben. Bahnhöfe sind Mitte, sind Lebendigkeit und sie ziehen mit ihren Serviceangeboten längst nicht nur Bahnreisende an.

Die Rolle, die der Bahnhof für die ganze Stadt spielt, könnte die Rolle sein, die Parkbauten spielen für das Quartier, den Block, die Zeile, das Grundstück: individuelle, kleine Mittelpunkte zu sein, Kristallisationspunkte für urbanes Leben. Das sind Parkgaragen hierzulande und heute definitiv nicht. Sie können es auch nicht sein. Die gängige und zum Standard erhobene Rampengarage ist dafür aus bautypologischen Gründen ungeeignet.

### Ein überholter Typus und die Folgen

Rampengaragen sind keine Gebäude. Rampengaragen sind Straßenbauwerke, bestehend aus gestapelten und aufgewickelten Straßen, mit Stützen auf minimale Distanz gehalten, die der Durchfahrts Höhe entspricht. Die Fahrgeometrie der Autos bestimmt die Ausdehnung der Bauwerke, das Volumen der Abgase die Öffnungen nach außen. Die Grundrisse sind organisiert in Fahrstraßen in der Mitte, Parkstreifen an den Seiten, die Ebenen sind verbunden mit Fahrrampen. Attribute, die der Abwicklung des (fließenden) Verkehrs dienen, wie Fahrbahnmarkierungen, Schranken, Ampeln und „Hier gilt die Straßenverkehrsordnung“ verweisen sehr klar auf die Wesensart Straße. Die Materialisierung, das Außenraum-Klima, die ganze Atmosphäre ist Straße,

und zwar eine, die nur dem Autoverkehr dient, ohne jegliche Aufenthaltsqualität. Damit ist die Rampengarage so weit es geht davon entfernt, Ort der Kommunikation zu werden. Und um es deutlich zu sagen: Versuche, dies mit mehr Licht, mehr Farbe und mehr Glas in den Brandschutztüren, aufzuwiegen, können daran nichts Wesentliches ändern.

Der Fahrverkehr bestimmt also die Form dieser Parkbauten und nicht die Bedürfnisse der Menschen, die die Autos fahren. Die unmittelbare Folge ist, und es verwundert nicht, denn auch Autofahrer sind Menschen, dass diese Orte gemieden werden, sobald sich eine bessere Lösung, z. B. der Straßenrand, bietet. Nur in Filmsequenzen sind Parkgaragen äußerst beliebt als atmosphärischer Background für eine drohende Gefahr. Mit seiner fehlenden Anziehungskraft und dem durchaus entsprechendem schlechten Image erfüllt dieser Parkbautypus in der heute üblichen Gestaltung nicht einmal seine Primärfunktion, nämlich die parkenden Autos von der Straße zu holen.

Die Auswirkungen auf den ganzen Organismus der Stadt sind gravierend. Rampengaragen sind die ineffizientesten Bauten unserer Städte. Gleich, ob ein Wagen 4 m<sup>2</sup> oder 10 m<sup>2</sup> groß ist: Der Flächenverbrauch je Auto beträgt zwischen 25 m<sup>2</sup> und 40 m<sup>2</sup>, da die einheitliche Stellplatzbreite am größtmöglichen Fahrzeug bemessen wird. Im ungünstigsten Fall wird also für einen Garagenstellplatz die Fläche des Wagens um das 10-fache vervielfältigt. Die neu überarbeiteten „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 05), herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Abteilung Straßenentwurf (!), reagieren auf die gestiegenen Bedürfnisse



Pro-Stellplatz-Flächenverbrauch  
in Rampengarage:  
25,0 m<sup>2</sup> - 40,0 m<sup>2</sup> (BGF)

Pro-Kopf-Wohnfläche  
in Deutschland 2004:  
40,8 m<sup>2</sup>

Vergleich des Flächenverbrauchs pro Stellplatz in einer Rampengarage und Pro-Kopf-Wohnfläche in Deutschland

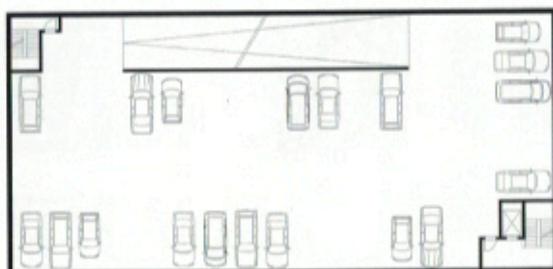
nach mehr Bequemlichkeit mit noch größeren Stellplatzbreiten. Die Effizienz wird sich also in Zukunft noch weiter verschlechtern. Bereits heute nähert sich der Garagenstellplatz der Fläche an, die ein Bundesbürger zum Wohnen benötigt: 40,9 m<sup>2</sup> (2004).

Ein einziges Auto braucht aber nicht nur einen einzigen Stellplatz „zuhause“, sondern weitere vor dem Büro, vor dem Museum, vor dem Schwimmbad, vor dem Bahnhof, vor dem Supermarkt, ... Dies bedeutet dass wir den 44 Millionen Pkw in unserem Land, alleine fürs Parken (!) ein Vielfaches der Fläche zugestehen als wir uns, den 82 Millionen Einwohnern Deutschlands, zum Wohnen gönnen.

Wie viele Generationen von Architekten haben sich beschäftigt mit der Minimierung von Wohnungsgrundrissen? Welche Klagen über die Zersiedelung unserer Landschaft rufen die jährlich ermittelten Zahlen über den Wohnflächenverbrauch hervor! Wie hoch ist im Vergleich der exakte Parkflächenverbrauch? Dies ist



Minimale Grundfläche eines  
Kompaktparkings  
(Parkbänke/Reihe)  
45 m<sup>2</sup>



Minimale Grundfläche einer  
einseitigen Rampengarage  
(nach DIN 102)  
900 m<sup>2</sup>

Vergleich des Grundflächenbedarfs für Kompaktparking  
und Rampengarage

eine nahe liegende Frage, auf die es keine einfache Antwort gibt. Es existiert in Deutschland keine Erhebung, die den Parkflächenverbrauch ablesbar macht. Dass eine Statistik nicht existiert, ist – zumindest interessant.

Rampengaragen sind große Bauten. Mit einer Mindestbautiefe von 24 bis 32 m sind sie als Hochbau nur im Kontext von Neuplanungen möglich. Ihre Integration in bestehende Strukturen – und Planen im Bestand wird den künftigen planerischen Alltag beherrschen – ist als Hochbau nicht möglich und auch nicht (mehr) erwünscht. Straßenbauwerke inmitten von Wohn- und Geschäftsbauung erscheinen als Fremdkörper. Versuche, diese Tatsache mit Hilfe einer Fassaden-Gestaltung abzumildern, müssen scheitern, sind gescheitert.

Ist also nicht die Tiefgarage in jedem Fall die beste aller Lösungen? Die Tiefbauversion ist zwar die teuerste Version der Rampengarage, doch sie spart Grundstücksflächen und: endlich sind die Autos mitsamt der Problem behafteten Bauten eliminiert aus dem Stadtraum. Aus diesem Grund propagiert vor allem die Stadtplanung

die Tiefgarage als die stadtverträglichste Lösung. Doch sie wird nicht nur propagiert, sondern zur Vorgabe gemacht für die städtebaulichen und architektonischen Planungsprozesse. Damit werden alternative Parkraumlösungen verunmöglicht.

Die Rampen-Tiefgarage ist oft die beste Lösung, sie ist es aber nicht in jedem Fall, aber sie ist die beste Form der Verdrängung. Verdrängt wird beispielsweise, dass Parkgaragen mutieren zu den Sockeln unserer Städte und Vorstädte. Sie tragen die Bauten, die Plätze, gar die Vorgärten (!) und sind damit als Bauten der Mobilität die immobilsten und nachhaltig unflexibelsten Bauten geworden. Auf veränderte Bedingungen, wie andere Autoformen, veränderten Bedarf kann damit auf lange Sicht nicht reagiert werden. Verdrängt kann nur werden, was dem Blick entzogen wurde: mit der Dimension des Parkraums auch dessen gravierende Auswirkungen auf die Entwicklung der Städte. Letztendlich wird damit der Wert der Bauten verschleiert, unterschätzt, das ganze Thema weiterhin marginalisiert.

## Politik und Parkform

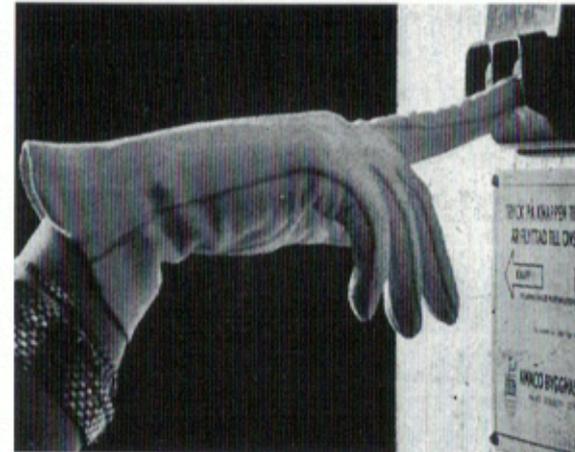
Wie konnte es dazu kommen? Wie konnte sich dieser uneffiziente, teure, unattraktive, unflexible Typus als Standard etablieren – wenn es doch auch andere Möglichkeiten gegeben hätte? Die Rampengarage ist ein Vermächtnis der Nachkriegszeit, als es erklärtes wirtschaftspolitisches Ziel war, die Automobilisierung anzukurbeln, eben auch mit Hilfe von ausreichendem Parkraum, denn: ohne Stellplatz kein Auto. 1957 wurde das GWB, Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen, erlassen, das unter anderem besagt, dass das gesamte Verkehrswesen aus den Regeln des Wettbewerbs ausgenommen wird. Als ruhender Verkehr, also Teil der Verkehrsinfrastruktur waren damit auch Stellplätze aus den marktwirtschaftlichen Prinzipien ausgenommen. Unter diesen Vorzeichen war es konsequent, nicht sparsam mit Parkraum umzugehen und es etablierten sich mit den Rampengaragen platzaufwändige und ineffiziente Bauten in den besten Lagen. Sie galten als bequem und die Rampen, am wirkungsvollsten die Raum greifenden Spiralarmpen, spiegelten die Dynamik des Autos und transportierten die Dynamik und damit die Straße hinein bis in die Tiefe der Bebauung.

Das tun sie bis heute. Die wirtschaftspolitischen Zielsetzungen aber haben sich inzwischen von Grund auf geändert: Alle politischen Parteien fordern, 50 Jahre nach Beginn der Massenautomobilisierung und den bekannten Folgen, ökologisch verträglichere Formen der Mobilität. Die Zukunft liegt in der synergetischen Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsarten. Das bereits erwähnte GWB wurde 1998 dahingehend verändert, dass die Sonderstellung des Verkehrswesens aufgehoben wurde. Somit

unterliegt auch die Verkehrsinfrastruktur den Regeln des Wettbewerbs und wird in Zukunft nicht mehr einfach von der Allgemeinheit getragen werden. Die Bahn hat sich bereits auf den Weg gemacht. Die Umsetzung dieses Gesetzes im Bereich des Automobilverkehrs und insbesondere im Bereich des ruhenden Verkehrs steht noch aus. Die Hemmnisse verweisen auf die tief verwurzelten Privilegien.

Die Umsetzung der veränderten Vorgaben wird von unerwarteter Seite vorangetrieben: der darbedenden Konjunktur. Schlagworte wie Verursacherfinanzierung, Kostenwahrheit und Kostentransparenz zeigen, wohin die Reise geht. Lassen sich die veränderten Vorgaben so umsetzen, dass sie der Stadt zum Vorteil gereichen? Dazu ist es nötig, Parkraum nicht weiterhin auszugrenzen und damit einen Großteil der Stadt zu negieren, sondern ihn baulich so selbstverständlich zu integrieren, wie die Automobilität längst in die Gesellschaft integriert ist. Nötig ist ein Perspektivwechsel, der das parkende Auto nicht mehr ausschließlich als Teil des Verkehrs betrachtet, als „ruhenden Verkehr“, wie der deutsche Begriff so selbstverständlich assoziiert, sondern als Teil der Bebauung. Weg vom „ruhenden Verkehr“ hin zum Parkraum bedeutet nicht nur einen Wandel im Sprachvokabular, sondern auch im baulichen Formenvokabular, also weg von Straßenbauwerken, hin zu Gebäuden.

Nötig ist es zu differenzieren, d.h. die Standardlösung als Standard aufzugeben zugunsten einer Vielfalt an Bautypen. Erst dann kann angemessen reagiert werden auf die Vielfalt an Situationen und Aufgabenstellungen. So fordert der suburbane Raum andere Lösungen als der urbane Raum. Im suburbanen Raum, also in Siedlungen, Vororten, kann es sinnvoll sein, die Grenzen von Park-



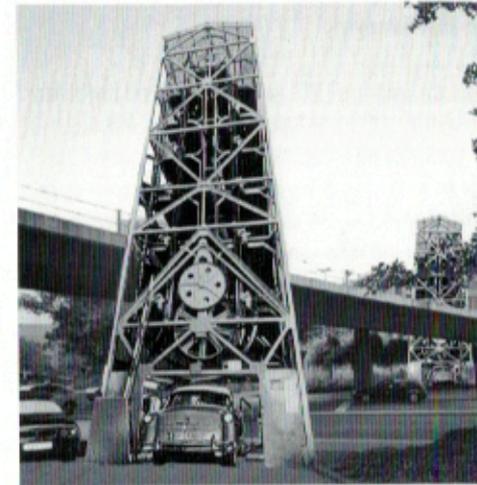
Automatisch Parken = bequem Parken  
Werbeanzeige eines Herstellers automatischer Parkierungs-Anlagen aus den 50er Jahren

raum und lebendigem Raum durchlässiger zu machen. Dies bedeutet nicht, die parkenden Autos am Straßenrand stehen zu lassen. Bereits eine größere Raumhöhe reicht aus, um aus einer Abstellfläche eine Einstellhalle zu machen und damit einen Raum zu kreieren, der temporär oder auch dauerhaft Kombinationen mit kommerziellen, mit kulturellen Nutzungen, wie Markt, Feste, etc. ermöglicht. Nutzungsvielfalt belebt und macht rentabel. Im urbanen Raum dagegen verschafft die Komprimierung von Parkraum Möglichkeiten, die im Weiteren beschrieben werden.



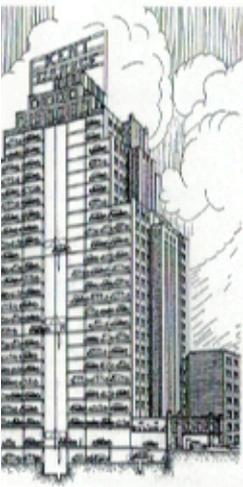
Parkturm in einem Wohnquartier, Tokio, J, 2005

Japan ist ein Land, in dem die oben beschriebenen Vorgaben umgesetzt sind. Der Blick über den Tellerrand in die Gegenwart einer anderen Kultur ist möglicherweise ein Blick in unsere eigene Zukunft aber auch – und dies mag überraschen – in unsere eigene mitteleuropäische Vergangenheit. In Japan fällt der Autostellplatz klar in den Verantwortungsbereich der Autobesitzer. Für den einzelnen Autobesitzer bedeutet es, für die Zulassung des Fahrzeugs einen Stellplatz nachweisen zu müssen. Der öffentliche Straßenraum ist tabu für parkende Fahrzeuge. Öffentliche Park-



WILHAG-Parklift von 1960, transportiert in den Düsseldorfer Stadtraum 2003, Fotomontage  
(ursprünglicher Standort: Rampenauge des Kaufhof-Parkhauses an der Cäcilienstr., Köln)

bauten, d.h. von Kommunen getragene existieren nicht, Parkbauten werden entweder von privater Hand, von Handel und Gewerbe oder – und dies ist weltweit einmalig – von der Autoindustrie erstellt und betrieben und zu Marktpreisen vermietet. Japanische Städte sind wesentlich dichter bebaut als europäische Städte. Ein ökonomischer Umgang mit Raum ist zwingend. Und so werden auch für Parkbauten Raum sparende Lösungen eingesetzt.



Jardine, Hill & Murdock, N.Y.C. Kent Automatic, Garage für 2000 Wagen, New York, NY, USA, 1930

### Zukunftsfähige Parktypen

Die so genannten automatischen Parksysteme, so genannt, weil dieser Begriff nur einen Teil ihres Wesens beschreibt, bieten Lösungen vor allem im innerstädtischen Kontext. Auf die Technik soll hier nicht weiter eingegangen werden, sie wurde in der Fachliteratur hinreichend beschrieben. Da der Begriff „automatische Parksysteme“ nur auf die Hilfsmittel verweist, nicht jedoch auf das, was diese Hilfsmittel bewirken, nämlich Autos kompakt unterzubringen, werden diese Anlagen im folgenden Kompaktparkings genannt. Hier werden vorrangig diejenigen Charakteristika der Kompaktparkings näher beschrieben, die städtebaulich relevant sind, die Potenziale schaffen für den gesamten städtischen Organismus.

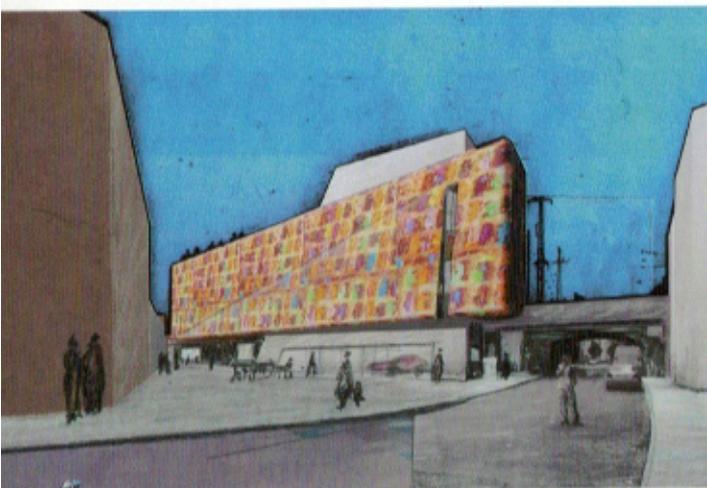
Kompaktparkings bestehen aus grundsätzlich zwei unterschiedlichen Elementen: dem Übergaberaum und dem Autolager. Räumlich und funktional verbunden, können, ja sollen sie voneinander losgelöst betrachtet werden, da sie ganz unterschiedliche Rollen in der Stadt übernehmen.

Der Übergaberaum ist der für die Autofahrer relevante Bereich, das Herzstück des Baus. So wie man einen Mantel an der Garderobe abgibt, wird der Wagen der technischen Anlage übergeben, die dessen automatisiertes Verstauen und Wiederbringen übernimmt. Der Übergaberaum ist hell, ganz auf die gestalterischen und ergonomischen Bedürfnisse der Nutzer abgestimmt, möglichst direkt an der Straße platziert und einsehbar wie ein Schaufenster, um Sicherheit zu jeder Tageszeit zu gewähren. Seine Lage eröff-

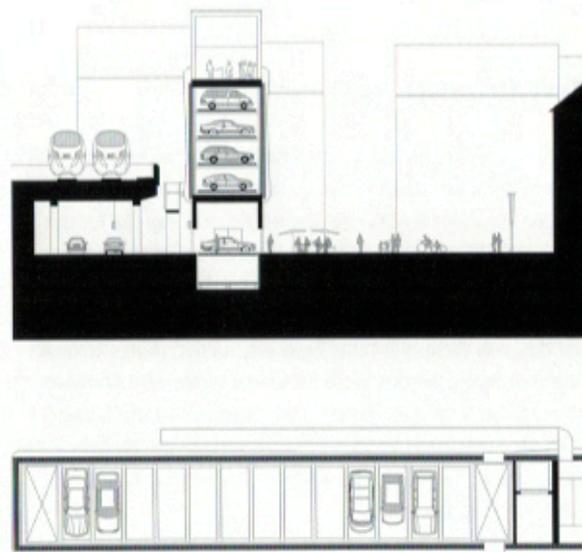


Park-Paternoster in einer Baulücke, Freiburg, D, Fotomontage

In Japan ist die Nutzung automatischer Parksysteme ganz selbstverständlich, auch da sie Bequemlichkeit und den dort gewohnten Service bieten, so wie es in Europa noch bis in 1930er Jahre üblich war. Heute weiß kaum noch jemand, dass die Entwicklung mehrgeschossiger Garagen in Europa mit mechanischen Anlagen ihren Anfang nahm.



Lilo Münch, Kölner Parkbox,  
Kompaktparking mit Restauration, Köln, D, 2003



net die Möglichkeit, in unmittelbarer Nähe Serviceeinrichtungen, Gastronomie, Läden einzurichten.

Das Autolager, in dem die Wagen mit Hilfe von Technik kompakt gelagert werden, wird weder betreten noch befahren. Das Volumen ist somit prinzipiell losgelöst vom Zugangsniveau und von der Straße. Es kann auch an unzugänglichen Stellen installiert werden, auf dem Dach, in Zwischenebenen, auf oder unter Hinterhöfen, unter einem Gebäude, einer Straße. Das Volumen kann – in Abhängigkeit vom technischen System – geformt sein als freistehende Skulptur auf einem Platz oder auf einer Verkehrsinsel oder es kann wie Knetmasse die kleinsten Baulücken füllen.

Kompaktparkings sparen gegenüber der Unterbringung in einer Rampengarage bis zur Hälfte des Volumens ein, im Gegensatz zu ihr können sie auch in kleinen Einheiten realisiert werden. Es gibt Anlagen bereits für zehn Wagen, aber auch Anlagen für 2.000 Wagen wurden errichtet. Und während eine Rampengarage eine Mindest-Grundfläche von ca. 1.000 m<sup>2</sup> beansprucht, sind Kompaktparkings bereits auf 45 m<sup>2</sup> erstellbar.

Welche Chancen entstehen nun daraus für den gesamten städtischen Organismus?

Ihre variable Größe, ihre Formbarkeit, ihre gestalterischen Spielräume machen es einfach, sie zu integrieren in den Maßstab jedes denkbaren Bebauungskontextes. Kompaktparkings schaffen Lösungen für Situationen, in denen es bisher keine Lösung gab: im Bestand, in Quartieren, die entstanden sind in vorautomobilen Zeiten. Diese Quartiere gewinnen damit ihre bislang zweckentfremdeten Plätze und endlich auch die Straßen als öffentliche, für den Aufenthalt geeignete Räume zurück.

Durch diesen Zuwachs an Lebensraum direkt vor der Haustüre werden auch dichte, innerstädtische Quartiere erheblich aufgewertet und wieder attraktiver für Familien. Die Abwanderung in die Vororte und aufs Land wird abgemildert und das damit eingesparte Verkehrsaufkommen verbessert die Lebensqualität für alle. Die stadträumlichen Auswirkungen der Oberflächengestaltung der Autolager sind weit gehend unerprobt. Durch die Geschlossenheit des Volumens – Fensteröffnungen erübrigen sich – entwickeln sich Möglichkeiten der kommerziellen Nutzung und/oder der Energiegewinnung. Werden die Freiheiten genutzt – und nicht

wie bisher in den meisten Fällen verschenkt in Form von tarngrünen Wellblechverkleidungen entwickeln sich Kompaktparkings zu einem neuen, das Stadtbild bereichernden Typus, der so schön wie rentabel ist.

Das größte Potenzial, ein urbaner Ort zu sein, eröffnet der Übergaberaum. Er ist nicht nur Zugang und Zufahrt sondern, aus Sicht des Nutzers, das Parkhaus selbst. Hier entwickelt sich die Identität des Parkhauses. Hier entscheidet sich, ob die Anlage attraktiv ist oder nicht. Ausschlag gebend ist die ergonomische Ausformung und gestalterische Qualität des Raums, aber auch die Qualität der unmittelbaren Umgebung.

Die mit der Nutzung von Kompaktparkings verbundenen Wartezeiten werden, auch wenn sie kürzer sind als die Wegezeiten in einer Rampengarage, dennoch als Wartezeiten empfunden – solange sie nicht verwendet werden können für Nützliches, für Angenehmes. Es bietet sich an, Servicebereiche hier anzugliedern. Je nach Größe der Parkbaus reicht das Angebot vom Kaffeeautomaten bis zur Bar, vom Kiosk bis zum Bücherladen, vom Bankautomat bis zum Postschalter, vom Schließfach bis zum Copy Shop, von der Reinigungsannahme bis zum Supermarkt, vom Fahrradverleih bis zur Carsharing-Zentrale, vom Terminal für Kommunikationsmedien bis zur Abholstelle für digitale Einkäufe... Die Serviceeinrichtungen nutzen die gute Lage, die sich ergibt aus der Verbindung mit der Verkehrsinfrastruktur. Doch sie dienen nicht nur Autofahrern. Sie ziehen auch andere Menschen an und schaffen – elementar für das soziale Leben – eine Möglichkeit des Kontaktes, der Begegnung, einen urbanen Ort.



Marcus Diener, Autosilo Hotel International AG, Übergaberaum, Basel, CH, 1959



Minimalversion eines „Übergaberaums“ für ein Kompaktparking in Prag, CZ, 1997

Die letzten hundert Jahre sind auch die ersten hundert Jahre im Umgang mit Automobilität. Im Vergleich mit der Geschichte der Urbanität ist dies eine kurze Zeit. Betrachten wir die derzeitige Phase als Übergangsphase. Städte, Dörfer, das ganze Land ist bereits umgebaut nach den Bedürfnissen des Autos, vieles unwiderruflich festgeschrieben, manches jedoch noch in Bewegung. Auch die Parkgarage ist noch nicht am Ende ihrer Entwicklung angelangt. Es ist bereits politisch vorgezeichnet, dass sich nun auch in Deutschland die Verantwortung für Autostellplätze weiter in Richtung Autofahrer verschieben wird. Weder der Staat noch die Kommunen werden es sich weiter leisten können, öffentlichen Raum weiterhin nahezu zu verschenken. Parkformen, die dort

Lösungen anbieten, wo es bisher keine gab, die sparsam mit Ressourcen umgehen, die so attraktiv sind, dass sie das Stadtbild positiv verändern, die in der Lage sind, urbanen Raum zu schaffen, sind nicht nur wünschenswert. Sie sind dringend nötig. Sie sind möglich.

# Inhalt



## Hauspark\_Parkplatz



## Der Wettbewerb

Impressum .....	→ Seite 2
Inhalt .....	→ Seite 3
Vorwort – Kurt Ernsting .....	→ Seite 4
Die Autoren   Bildnachweis .....	→ Seite 86

Hauspark_Parkplatz .....	→ Seite 5
P – wie Potenzial. Parkgaragen als urbane Orte .. Lilo Münch .....	→ Seite 6
Symbiont statt Parasit. Die Integration des Parkens in der zeitgenössischen Architektur Ilka & Andreas Ruby .....	→ Seite 14
Schöner Parken. Die private Garage als utopischer Raum des Einfamilienhauses Marc Kirschbaum .....	→ Seite 24
Easy Riders und Autobodies. Das Parken in der amerikanischen Gegenwartskunst Philip Ursprung .....	→ Seite 35
Stadtlandschaft für Autos und Menschen – Chicagos Millenium Park als Prototyp einer neuen Verbindung von Park, Parken und Kultur Walker Thisted .....	→ Seite 41

Der Wettbewerb .....	→ Seite 51
Ein Ensemble wächst Ulrich Weigel .....	→ Seite 52
Parkplätze für Ernsting's family – Ein außergewöhnlicher Wettbewerb für Absolventen deutscher Architekturhochschulen Herbert Pfeiffer .....	→ Seite 58
1. Preis – Stephan Birk .....	→ Seite 60
2. bis 4. Preis .....	→ Seite 64
Ankäufe .....	→ Seite 70
Arbeiten im 2. Rundgang .....	→ Seite 74
Arbeiten im 1. Rundgang .....	→ Seite 82

3

2

1

# Impressum

## Hauspark\_Parkplatz

Herausgeber der „Blauen Reihe“ der Initiative StadtBauKultur NRW  
Europäisches Haus der Stadtkultur e.V.  
Leithestraße 33  
D-45886 Gelsenkirchen  
www.stadtbaukultur.nrw.de

Im Auftrag für  
Ernsting's Bau und Grund GmbH  
Industriestraße 1  
D- 48653 Coesfeld  
www.ernstings-family.de

Redaktion  
Teil I – Ilka und Andreas Ruby, Textbild, Köln  
Teil II – Ulrich Weigel, Prof. U. Coersmeier GmbH, Köln

Lektorat  
Karin Bandow, Europäisches Haus der Stadtkultur e.V.  
Christoph Tieth, Europäisches Haus der Stadtkultur e.V.

Bildrecherche  
Tanja Tenhofen, Europäisches Haus der Stadtkultur e.V.

Gestaltung  
büro G29 – Kommunikationsdesign, Aachen

Titelfoto  
EM2N Architekten, Zürich

Druck  
Siegrath Druckservice GmbH, Aachen

1. Auflage, Juni 2006  
© Europäisches Haus der Stadtkultur e.V., 2006  
StadtBauKultur ist eine Initiative der Landesregierung Nordrhein-Westfalen in Kooperation mit der Architektenkammer, der Ingenieurkammer-Bau, der Arbeitsgemeinschaft der Kommunalen Spitzenverbände, der Vereinigung der Industrie- und Handelskammern, den Verbänden der Bau- und Wohnungswirtschaft und den Künstlerverbänden in Nordrhein-Westfalen.

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbem oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipol-

itischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Diese Broschüre kann bei den Gemeinnützigen Werkstätten Neuss GmbH bestellt werden. Bitte senden Sie Ihre Bestellung unter Angabe der Veröffentlichungsnummer **SB 166** (per Fax, E-Mail oder Postkarte) an die

GWN GmbH – Schriftenversand  
Am Henselsgraben 3  
D-41470 Neuss  
Fax: 0 21 37/10 94 29  
mbv@gwn-neuss.de

Telefonische Bestellung über  
C@II NRW: 0 180 / 3 100 110

ISBN 3-9809564-7-4

