

Einstellplatz, Fahrbahn und Garage

Automobilaufzüge und mechanische Park- und Garagiersysteme in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts

René Hartmann

Wer heute mit dem Auto in ein Parkhaus fährt, tut dies in der Regel über eine die Geschosse verbindende Rampe. Fahrrampen sind die Verlängerung der Straße. Rampenanlagen gehören zum Parkhaus wie der Stellplatz. Die Überwindung des Höhenunterschieds zwischen den Geschossen mittels einer mechanischen Fördereinrichtung, also durch einen Automobilaufzug, ist heute eher eine kuriose Seltenheit.

Zu Beginn des letzten Jahrhunderts war diese Art der Höhenbeförderung für Fahrzeuge hingegen häufig die erste Wahl. Schon 1903 findet man in einem Equipage-Gebäude des Architekten Alfred Messel einen »hydraulischen Wagen-Fahrstuhl« für Kutschen – hier verschwindet das Fahrzeug über eine Hebebühne in einem unterirdischen Abstellraum, also einer Tiefgarage für Kutschen.¹ In der Vorkriegs- und Zwischenkriegszeit waren Automobilaufzüge oder Automobil-Fahrstühle in mehrgeschossigen Gebäuden für den ruhenden Verkehr eine Normalität. In Deutschland wurden 15 der insgesamt nur 25 zwischen 1907 und 1931 errichteten Hochgaragen über Automobilaufzüge

1 Vgl. o. A.: Stallgebäude in Berlin, Margarethenstr. 20. In: Baumeister 3 (1904), H. 1, S. 11f. und Tafel 6–9; Berlin, Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin, F 9214 und 13049, Foto und Schnitt Alfred Messel, Remisen- und Stallgebäude für 10 Pferde und mehrere Kutschen, Berlin, Margarethenstr. 20, 1903. Da die »Remise am Stallhof zur Unterbringung sämtlicher Wagen« nicht ausreichte, unterkellerte Messel den Hofraum mit dieser Tiefgarage. Zur Geschichte der Bauten für den ruhenden Verkehr vgl.: René Hartmann: Architektur für Automobile – Hochgaragen und Parkhäuser in Deutschland. Eine Auto[mobil]-Vision im 20. Jahrhundert (Dissertation TU Berlin). Berlin 2015.

und nicht über Rampen erschlossen – eine Praxis, die sich beispielsweise auch in Frankreich so findet. In den 1950er und 1960er Jahren wurden diese mechanischen Systeme dann weiterentwickelt, bis zu einem Grad automatisierter Beschickung von Stellplätzen in mehrgeschossigen Autosilos. Automatische, heute oftmals computergesteuerte Parksysteme werden seit den 1970er Jahren jedoch zumeist unterirdisch realisiert.

Auto – Benzin – Chauffeur – Diesel – Einstellplatz – Fahrbahn – Garage: Am Anfang steht die Fahrmaschine, für die diese hochspezialisierten Gebäude entstanden sind, also das Automobil. Dampfgetriebene Automobile findet man bereits im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts. Aber erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts, mit der Verbreitung von Fahrzeugen mit Elektro- oder Verbrennungsmotor, entwickelte sich die soziale Bewegung des Automobilismus (automobilisme) zum größeren Phänomen.² Als Automobil, Motorwagen oder Kraftwagen werden Straßenfahrzeuge zum individuellen Personentransport verstanden. Die Eigentümer dieser Fahrzeuge bezeichnete man als Automobilist*innen – diese konnten ihr Auto als ›Selbstfahrer‹ beziehungsweise ›Herrenfahrer‹ eigenhändig steuern oder sich von einem Berufsfahrer, dem Chauffeur, fahren lassen. Der Chauffeur war zumeist auch für die technische Instandhaltung und Pflege des Automobils zuständig.

Für straßengebundene Fahrzeuge wurden zunächst keine neuen Baulichkeiten errichtet: Sie befuhren die vorhandenen Straßen und wurden in Gebäuden der ›Equipage‹ untergestellt, gepflegt und repariert. Die Infrastruktur des Pferdefuhrwerks, die Kutschenremise und der Pferdestall, wurde einfach für die neuen Motor-Kutschen um- und weitergenutzt. Diese Praxis änderte sich erst mit der zunehmenden Verbreitung des Automobils in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Zum baulichen Erbe des Automobilismus gehört dementsprechend insbesondere das, was speziell und ausschließlich für Motorwagen gebaut wurde; denn sie alle müssen getankt, geladen, geschmiert, instand gehalten, repariert und garagiert werden.

² Vgl. Christoph Maria Merki: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Wien/Köln/Weimar: Böhlau 2002; L. Baudry de Saunier: Grundbegriffe des Automobilismus. [...] Dampf-Wagen – Elektrische Wagen – Benzin-Wagen. Wien/Pest/Leipzig: A. Hartleben 1902. – Teil des ›automobilisme‹ sind neben den Personenkarren natürlich auch Lastkraftwagen, Omnibusse, Motorräder, Motorboote und Motorflugzeuge. Einen guten Überblick hierzu bietet die Zeitschrift *Automobil-Welt. Flug-Welt in Verbindung mit Motorradwelt. Illustrierte Zeitschrift für das Gesamtinteresse des Automobilwesens*, die zwischen 1909 und 1928 in Berlin erschien.

Wer zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit einem Automobil unterwegs war, musste wissen, wo er diese Dienstleistungen finden konnte. Hierfür gab es spezielle Adressbücher mit Stadtplänen, wie beispielsweise das *DEGA-Handbuch für Kraftfahrer* oder die vom Kaiserlichen Automobil-Club (KAC) herausgegebenen Clubbücher.³ Die *Handbücher für Automobilisten*, die der Reifenhersteller Continental ab 1903 herausbrachte, enthielten z. B. ein mehrere hundert Seiten starkes Verzeichnis von »Öl- und Benzinstationen, Reparatur-Werkstätten, Einstellhallen, elektr. Ladestationen«, »Filialen von Automobilfabriken« und »Automobil-Clubs«, die es im Deutschen Reich gab.⁴ Liest man diese Aufzählung als Liste von Bauaufgaben, so bestand die Automobil-Infrastruktur zu diesem Zeitpunkt aus Tankstellen, Kfz-Werkstätten, gewerblichen Garagenanlagen, Autohändlern und Vereinshäusern. Also aus Orten, an denen Autos versorgt, gepflegt, repariert und untergestellt wurden, an denen Autos und Ersatzteile verkauft werden und an denen man unter Gleichgesinnten sozial interagierte. Diese Dienstleistungen sind auch heute noch notwendige Voraussetzungen für den Autoverkehr – lediglich die Vereinshäuser sind verschwunden.

Die älteste Bauaufgabe des Automobilismus ist die Tankstelle – ein Ort, der bis heute allgegenwärtig und unverzichtbar ist. Bereits um die Jahrhundertwende entstanden monofunktionale Tankstellen mit Öl-Station, die ausschließlich der Versorgung mit Brenn- und Schmierstoffen dienten. Baulich konnten das schlichte Zapfsäulen am Straßenrand sein, aber auch überdachte Großtankstellen, die Schmierdienste und kleinere Reparaturen durchführen konnten.⁵ Weit verbreitet waren Tankstellen- und Garagenbetriebe, wie beispielsweise die Großgarage F. A. Overhoff (1906, Wielandstr. 9, Berlin) von Architekt Max Ravoth, die als zusätzliche Dienstleistung Garageneinstellplätze

- 3 Die Club-Bücher des KAC (ab 1918 Automobilclub von Deutschland / AvD) erschienen von 1909–1914 als *Jahrbuch des KAC* und von 1921/22–1933 als *Club-Buch des AvD* sowie in seiner letzten Ausgabe 1934 als *Reisehandbuch für Automobilisten*. Zum DEGA-Handbuch vgl. Technischer Verlag Eisenberg (Hg): Deutschlands Garagen. Reparatur- und Instandsetzungs-Werkstätten. Benzin- und Ölstellen. Motorfahrzeugfabriken und deren Nebenindustrie. Eisenberg (Thüringen): Technischer Verlag Eisenberg 1924.
- 4 Das von der Continental-Caoutchouc- und Guttaperca-Companie Hannover herausgegebene *Handbuch für Automobilisten* erschien zwischen 1903 und 1937.
- 5 Vgl. Bernd Polster: Tankstellen. Die Benzingeschichte. Berlin: Transit Buchverlag 1982; Joachim Kleinmanns: Super voll! Kleine Kulturgeschichte der Tankstelle. Marburg: Jonas 2002; Alexander F. Storz: Hallo Tankwart. Wo das Wirtschaftswunder Fahrt aufnahm. Stuttgart: Motorbuch 2013.

zur Miete anbieten und eine auf Autos spezialisierte Reparaturwerkstatt besaßen.⁶ Betriebe dieser Art bildeten eine bedeutende Unternehmensgruppe, die als Garagenwesen oder Garagenwirtschaft bezeichnet wurde. Unabhängig von der tatsächlichen Betriebsgröße nannte man deren Baulichkeiten allgemein Großgarage. Großgaragen offerierten die Versorgung mit Kraft- und Schmierstoffen, den Verkauf von Ersatz- und Verschleißteilen, die Möglichkeit zur Autopflege sowie Arbeits- und auch Unterkunftsräume für Chauffeure. Baulich bestanden Großgaragen aus einer Reihe von abschließbaren Garagen, einer Tankstelle, einem Werkstattgebäude und einer Verkaufsstelle für alle gängigen Ersatzteile. Großgaragen mit Erd- und Obergeschossen, die über Rampen oder Automobilaufzüge erschlossen wurden, nennt man Hochgaragen.

Zum Garagenwesen gehörten auch multifunktionale Unternehmen wie das Automobilhaus Loeb & Co. (1907, Fritschestraße 27–28, Berlin), die Berliner Automobilhaus & Industrie-Gesellschaft m. b. H. (1907, Wilmersdorfer Str. 84/85, Berlin), das Garagen-Hotel Goldene Laute (1928, Ranstädter Steinweg 8–10, Leipzig) oder das Autohaus am Johannisplatz (1930, Johannisplatz 13/14, Leipzig).⁷ Bei allen vier Beispielen wurden die Garagenetagen über Automobilaufzüge erschlossen. Automobilhäuser dieser Art boten eine noch größere Bandbreite spezieller Dienstleistungen für Automobile, Selbstfahrer, Autoeigentümer und Chauffeure an. Im Automobilhaus Loeb & Co. beispielsweise gab es eine Tankstelle mit Ölstation, Mietgaragen, eine Reparaturwerkstatt, eine Auto-Lackiererei, eine Auto-Sattlerei, eine Auto-Stellmacherei

6 Vgl. Otto Rambuscheck: Automobilgaragen. Anlage und Einrichtung (hg. v. Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein). Berlin: Richard Carl Schmidt & Co. 1909, S. 91f.; Jahrbuch des Kaiserlichen Automobil-Clubs. Berlin: Selbstverlag KAC 1911, S. 319; Berlin, Landesarchiv Berlin (LAB), B Rep. 207/5912, Wielandstr. 9; Berlin, Bauaktenarchiv Charlottenburg-Wilmersdorf (BAA CH-WILL), Wielandstraße 9, Bd. 3, 3a und 4.

7 Vgl. Berlin, BAA CH-WIL, Fritschestraße 27/28, Bd. 1–9 und 11; Walther Isendahl: Eine Riesengarage. In: Allgemeine Automobil-Zeitung 8 (1907), H. 18, S. 71–74; Ernst Garleb: Eine Berliner Riesengarage. In: Allgemeine Automobil-Zeitung 8 (1907), H. 49, S. 99–105; Rambuscheck 1909 (Anm. 6), S. 94–108; René Hartmann: Die Hochgarage als neue Bauaufgabe (Magisterarbeit), Technische Universität Berlin 2009, S. 47–50; Walter Lange: Die Großgarage Goldene Laute in Leipzig. Vom alten Fuhrmannsgasthof zur modernen Großgarage. Leipzig: ERHA Verlag zeitgemäßer Propagandawerke GmbH 1928; Georg Müller: Garagen in ihrer Bedeutung für Kraftverkehr und Städtebau. Privater und gewerblicher Garagenbau in Planung und Gestaltung. Berlin: Julius Springer 1937, S. 162f. und 166; o. A.: Tennisplätze auf den Dächern von Hochhaus-Garagen. In: Garagenwesen 8 (1933), H. 9+10, S. 62–64.

sowie Verkaufs- und Ausstellungsräume für Neu- und Gebrauchtwagen.⁸ Auto-Waschplätze sowie Ersatzteile- und Reifen-Handel gehörten ebenso zum ambitionierten Serviceangebot wie Warteräume mit Telefon und eine Kantine für die Chauffeure. Für die ›Herrenfahrer‹ gab es »eine Restauration für besseres Publikum«⁹ und für alle, die fahren lernen wollten, eine Fahrschule.

Das Automobilhaus und der Tankstellen- und Garagenbetrieb sind zwei Beispiele einer ganzen Reihe von gewerblichen Unternehmungen, die mit dem Versorgen, Pflegen, Reparieren und Unterstellen von Automobilen entstanden. Diese Architektur für Automobile, die bis Mitte des 20. Jahrhunderts entstand, kann man nach gewerblichen und baulichen Kriterien kategorisieren.¹⁰ Bei diesen Bauten des ruhenden Verkehrs unterscheidet man grundsätzlich zwischen Garagenbauten und Parkbauten. In Garagenbauten werden Autos dauerhaft und langfristig abgestellt, in Parkbauten wird ein Parkplatz für kurze Zeit gemietet. Aus diesen beiden unterschiedlichen Nutzungen entstanden die Bauaufgaben Einzelgarage, Sammelgarage, Großgarage, Hochgarage, Park- und Garagenhaus, Parkhaus und Terrassenparkplatz. Garagenbauten sind die ältere Bauaufgabe. Mehrgeschossige Gebäude, in denen ausschließlich oder überwiegend geparkt wird, also Parkhäuser, entstanden in Deutschland erst im letzten Drittel der 1950er Jahre – die meisten davon waren mit Fahrrampen ausgestattet.

Die umfangreichsten Planungen zum Bau von Parkhäusern mit Automobilauflügen findet man in Stuttgart. Dort wurde ab Mitte der 1950er Jahre eine detaillierte Untersuchung zum ruhenden Verkehr in der Innenstadt vorgenommen, deren Ergebnis 1957 in der Denkschrift »Stadt Stuttgart – der ruhende Verkehr in der Innenstadt« zusammengefasst erschien.¹¹ In dieser stadtplanerischen Schrift war die Errichtung von 22 »Mechanischen Garagen« mit bis zu 15 Geschossen sowie 23 Rampengaragen und ein noch unbestimmtes Bauwerk vorgesehen; also insgesamt 46 »Parkierungsbauwerke«.¹² Die

⁸ Vgl. Isendahl 1907 (Anm. 7), S. 71–74; Garleb 1907 (Anm. 7), S. 99–105; Max R. Zechlin: Auto-Technikum Berlin. In: Zeitschrift des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins 8 (1909), H. 20, S. 418.

⁹ Isendahl 1907 (Anm. 7), S. 74.

¹⁰ Vgl. Hartmann 2015 (Anm. 1).

¹¹ Vgl. Stuttgart, Stadtarchiv Stuttgart, 173/1 97. Planungsamt der Stadt Stuttgart (Hg.): Stadt Stuttgart – der ruhende Verkehr in der Innenstadt. Stuttgart: Typoskript 1957 (Gelbbuch). (vgl. Berlin, LAB, B Rep. 142-09/2223. 15. Juli 1957).

¹² Vgl. Stadt Stuttgart 1957 (Anm. 11), S. 24–35.

ursprüngliche Planung des Jahres 1957 wurde letztlich nicht verwirklicht: nur eine einzige Mechanische Garage wurde gebaut.¹³

Sowohl in Hochgaragen als auch in Parkhäusern findet man also Automobilaufzüge und artverwandte technische Einrichtungen. Was ist nun das Besondere an diesen Gebäuden für den ruhenden Verkehr? Maschinisierte Park- und Garagiersysteme sind Anlagen, »bei denen Teile des Parkvorganges durch mechanische Hilfsmittel oder Anlagen übernommen werden«, wobei die Benutzenden »bei der Überwindung horizontaler oder vertikaler Distanzen und dem Ein- und Ausparken durch mechanische Hilfsmittel unterstützt« werden.¹⁴ Das Automobil wird hier teilweise oder ganz unbewegt innerhalb des Gebäudes transportiert, wobei die nicht-selbsttätige Bewegung durch Aufzüge, Drehscheiben und Schiebebühnen hergestellt wird. Der Automobilaufzug ersetzte das Fahren auf Rampen, Drehscheibe und Schiebebühne das Rangieren auf den Fahrbahnen.¹⁵ Der Transport über Aufzüge, Drehscheiben und Schiebebühnen erfolgte dabei entweder diskontinuierlich, das heißt das Auto wird abschnittsweise unselbstständig bewegt, fährt aber selbsttätig in den Einstellplatz, oder die Autos werden vollständig ohne Eigenbewegung kontinuierlich beziehungsweise mit Unterbrechungen transportiert.

Aufzug, Drehscheibe und Schiebebühne ermöglichen die Bewegung im Gebäude unter Minimierung der dafür notwendigen Verkehrsflächen. Aufzüge benötigten deutlich weniger Grundfläche als Rampen. Sie sind also eine Reaktion auf beengte Platzverhältnisse. Gegenüber den platzraubenden Rampenanlagen hatten Automobilaufzüge aber einen großen systembedingten Nachteil: Bei Ausfall des Aufzugs war das gesamte Gebäude nicht mehr benutzbar. Lastenaufzüge gab es seit dem ersten Drittel des

¹³ Vgl. Berlin, LAB, B Rep. 142-09/5902. 8. September 1966 mit Anlage »Generalverkehrsplan II – Plan 93« über »die Planung von Parkhausbauten« in der Stuttgarter Innenstadt (Planungsstand 1964). Die einzige Aufzuggarage, der Autosilo des Motor-Presse-Verlags (1967; zehn Geschosse) von Architekt Otto Jäger entstand kurioserweise auf einem Grundstück, das für eine Rampengarage vorgesehen war, vgl. H. R.: Fortschrittliche Automatiken. In: Tankstelle und Garage 35 (1968), H. 7, S. 19ff.

¹⁴ Joachim Kirchmann: Gestaltung und Betrieb leistungsstarker automatischer Parksysteme Dortmund: Praxiswissen 1994, S. 13.

¹⁵ Vgl. Rambuscheck 1909 (Anm. 6), S. 6–8; Richard Koch: Private und gewerbliche Garagen. Ein praktischer Ratgeber bei Planung und Bau von Garagenanlagen. Berlin: Julius Springer 1925, S. 58; Georg Müller: Grosstadt-Garagen. Berlin: Deutsche Bauzeitung GmbH. Klassing & Co. GmbH 1925, S. 21; Ulrich Kubisch: Taxi. Das mobilste Gewerbe der Welt. Berlin: Transit Buchverlag 1993, S. 36.

19. Jahrhunderts in verschiedenen Ausführungen.¹⁶ Ob man Waren oder ein Automobil in einem Fahrkorb transportierte, macht dabei keinen Unterschied.¹⁷ Gerade in den ersten Jahren findet man daher zahlreiche Altbauten mit nachträglich angebauten Aufzügen für Autos.¹⁸ Auf diese Art konnte man ältere Gebäude in kürzester Zeit in Hochgaragen umwandeln. Das Prinzip der Schiebebühne verdeutlichen die Garage der Blitz-Automobil-Betriebsgesellschaft (um 1907, Berlin) und der Neuen Automobil Gesellschaft (1908, Berlin).¹⁹ Hier wurden die Autos auf einer Schiebebühne vor den Einstellplatz geschoben und anschließend in den Stand gerollt. Die Drehscheibe ermöglichte, wie das Beispiel der Nollendorf-Garage (1912, Nollendorfstr. 21a, Berlin) zeigt, das Einbiegen in den Stellplatz direkt aus dem Aufzug, ohne Rangierbewegungen.²⁰ Beide Hilfsmittel zur nicht-selbsttätigen, horizontalen Bewegung wurden lange zuvor bereits bei Anlagen der Eisenbahn eingesetzt: bei Lokschuppen mit Drehscheibe oder Schiebebrücken.²¹ Hochgaragen, bei denen die Automobile im Gebäude weitgehend maschinisiert durch elektrisch oder hydraulisch betriebene Systeme garagiert wurden, findet man bereits

- 16 Vgl. Wolfgang König, Wolfhard Weber: Netzwerke, Stahl und Strom: 1840 bis 1914, Berlin/Frankfurt am Main: Propyläen Technikgeschichte / Ullstein Buchverlage. Propyläen 1990, S. 201–203; Hugo Bethmann: Der Aufzugsbau. Ein Handbuch für das Konstruktionsbüro. Braunschweig: Friedrich Vieweg & Sohn 1913.
- 17 Vgl. o. A.: Autogarage 60–80 Stände, mit Riesenfahrstuhl [...] Passage-Palast, Kottbusserdamm 79. In: Automobil-Welt 5 (1907), H. 13, o. S. In dieser Reklameanzeige wurde beispielsweise damit geworben, dass sowohl die »60–80 Stände« der »Autogarage« als auch die »Fabriksäle und Ausstellungsräume« im selben Gebäude jeweils durch einen »Riesenfahrstuhl« erschlossen werden.
- 18 Vgl. o. A.: Wagenfahrstuhl der Heilbronner Fahrzeugfabrik. In: Automobil-Welt 4 (1906), H. 106, o. S. Die dort abgebildete Fotografie zeigt einen in Stahlskelettbau als freistehendes Bauwerk errichteten Automobilaufzug, der nachträglich an einen Gewerbebau angefügt wurde. Der »Boden des Fahrkorbs« hatte hier zudem eine »Drehscheibe«, um die Wagen in beide rechtwinklig zueinander angeordneten Gebäudeflügel »abzufahren«.
- 19 Vgl. Otto Rambuscheck: Moderne Garagen-Anlagen. In: Zeitschrift des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins 6 (1907), H. 22, S. 508; Kubisch 1993 (Anm. 15), S. 36.
- 20 Vgl. Berlin, LAB, B Rep. 142-09/2223. 19. Februar 1962. Hier das beigelegte Foto der Drehscheibe.
- 21 Vgl. Mihály Kubinszky: Architektur am Schienenstrang. Stuttgart: Franckh-Kosmos 1990, S. 84–96; Manfred Berger: Historische Bahnhofsgebäude, Bd. I. Berlin: transpress VEB für Verkehrswesen 1980, S. 66, 69, 71f. – Bei der »Schiebebrücken-Gruppe« am Freiburger Bahnhof (1845) beispielsweise befanden sich zu beiden Seiten jeweils Reihen von Lokschuppen, vgl. Manfred Berger: Historische Bahnhofsgebäude, Bd. III. Berlin: transpress VEB Verlag für Verkehrswesen 1988, S. 113, Abb. 146 sowie S. 117, Abb. 154.



Abb. 1: Walter Tutenberg, Großgarage Süd, Halle an der Saale 1929 (links im Bild). Hochgarage mit verglastem Lichthof der vier Garagenetagen, Foto 2012.

vor dem Ersten Weltkrieg. In der Garage de la Société Ponthieu-Automobiles (1907, 51 rue de Ponthieu, Paris) der Architekten-Ingenieure Auguste und Gustave Perret wurden Drehscheibe, Aufzug und Schiebebühne eingesetzt.²² Die Bewegung des Autos erfolgte in zwei getrennten Bewegungen – vertikal mit dem Aufzug und horizontal mit stählernen Schiebebühnen. In Deutschland entstand mit der Großgarage Süd (1929, Pfännerhöhe / Liebenauer Straße, Halle an der Saale) von Ingenieur Walter Tutenberg eine vergleichbar ausgestattete Hochgarage (Abb. 1, 2).²³

22 Vgl. Maurice Culot, David Peyceré, Gilles Ragot (Hg.): *Les frères Perret*. Paris: Editions Norma 2000, S. 92–94, 378.

23 Vgl. Müller 1937 (Anm. 7), S. 149; Gunnar Lüsch: Die Großgarage in der Pfännerhöhe. In: Dieter Dolgner (Hg.): *Historische Bauten und Anlagen der Stadttechnik und des Verkehrs der Stadt Halle/Saale*. Halle an der Saale: Freunde der Bau- und Kunstdenkmale Sachsen-Anhalt e.V. 1997, S. 115–126; Jan Cypsel: *Schrittmacher des Fortschritts – Opfer des Fortschritts?* Bonn: Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz 1999, S. 34; Werner Dietrich: Die »Großgarage Süd« in Halle. Denkmalfachliche Fallskizze eines außer-

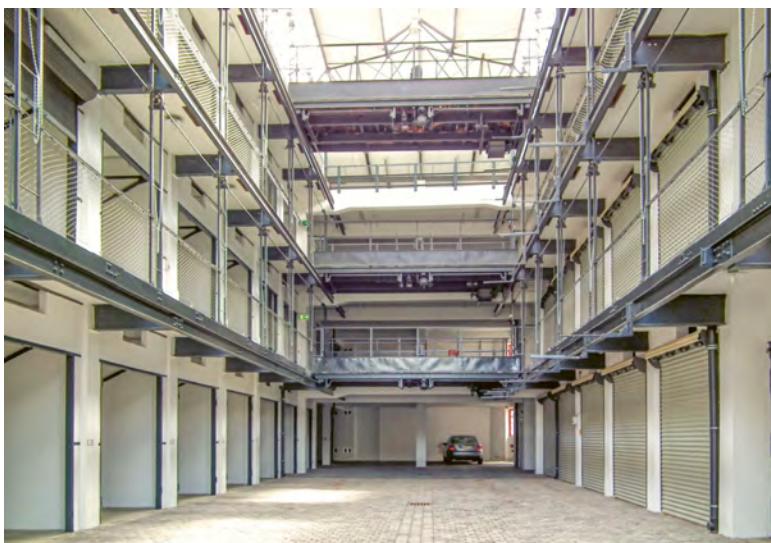


Abb. 2: Walter Tutenberg, Großgarage Süd, Halle an der Saale 1929. Garagen (Boxen) und Schiebebühnen, die die drei Obergeschosse erschließen, Foto 2012.

Das früheste bekannte Beispiel eines noch raffinierter konstruierten Systems war in der Garage du Parc Monceau (um 1907, 30 rue Guyot [heute: rue Médéric], Paris) verbaut (Abb. 3, 4).²⁴ In die oberen Etagen gehoben wurden die Automobile mit einem speziellen Aufzug, der eine hydraulisch-pneumatisch gefederte Plattform aufnehmen konnte.²⁵ Auf dieser verschiebbaren Plattform wurden die Fahrzeuge arriert und diese mitsamt dem Transportgut vom Garagenpersonal in den Aufzugkorb geschoben. Im Obergeschoss zog

- gewöhnlichen Bauwerkes des deutschen Straßenverkehrs der 1920er Jahre. In: Denkmalpflege in Sachsen-Anhalt 10 (2002), H. 2, S. 136–145; Hasse 2007 (Anm. 7), S. 101–106; Joachim Kleinmanns: Parkhäuser. Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit. Marburg: Jonas 2011, S. 30–33; Sarah Huke: Exklusives Haus für den ruhenden Verkehr: die Großgarage Süd in Halle. In: Industriekultur 18 (2012), H. 60 (März), S. 8f.
- 24 Vgl. Maurice Chérié: Un Garage Moderne. In: La France Automobile 12 (1907), H. 45, S. 714–716. Ob es sich beim im Text erwähnten »M. Loisel« um den Architekten oder um den Betreiber der Garage handelt, wird aus dem Artikel nicht deutlich. Die Hochgarage wurde bereits abgerissen.
- 25 Vgl. Chérié 1907 (Anm. 24), S. 714.



Abb. 3: Garage du Parc Monceau, Paris 1907. Hauptfassade mit Ein- und Ausfahrt, Foto 1907.

man die selbstgleitende Plattform auf die Etage, drehte und rangierte sie im Gang und rollte das Auto schließlich auf den Stellplatz herab. Ersetzt man nun die bei diesen Hochgaragen noch notwendige manuellen Tätigkeiten des Garagenpersonals durch automatisierte mechanische Abläufe, ist der Unterschied zu den halbautomatisierten Autosilos und den vollautomatisierten Autolift-Systemen der Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg gering. Beispiele dieses Gebäudetyps, wie der Autosilo Amalienstraße (1955, Amalienstraße, Karlsruhe) von den Architekten Karl Götz und Karl Holl oder der Wulpa-Autoparklift im Parkhaus Cäcilienstraße (1959, Cäcilienstraße, Köln), entstanden in Deutschland ab Mitte der 1950er Jahre (Abb. 7, 8).²⁶ Im Autosilo übernahm ein System mit Greiferwagen und Förderturm, das von einem

²⁶ Vgl. eb [Ernst Baetge]: Europas erster Autosilo. In: Der Tankstellen- und Garagenbetrieb 21 (1954), H. 11, S. 254–257; Rudolf Dörr: Autosilo, Wiesbaden. In: Deutsche Bauzeitung, 65 (1960), H. 5, S. 270f.; Otto Sill (Hg.): Parkbauten. Handbuch für Planung, Bau und Betrieb der Parkhäuser und Tiefgaragen. Wiesbaden/Berlin: Bauverlag GmbH 1961, S. 157–159.

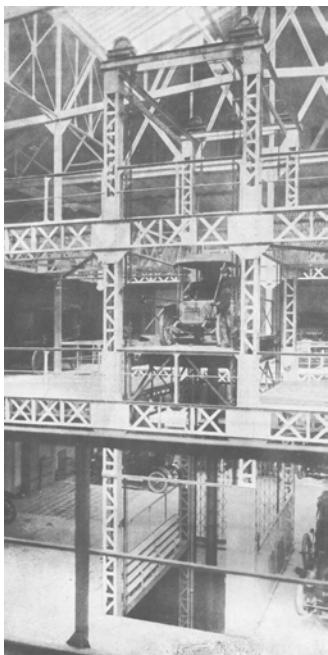


Abb. 4: Garage du Parc Monceau, Paris 1907. Automobilaufzug und hydro-pneumatische Mechanik, Foto 1907.

Liftführer über ein Bedienpult gesteuert wurde, den Garagierungsvorgang vollständig maschinisiert.²⁷ Der Autoparklift funktionierte hingegen nach dem Paternosterprinzip. Per Knopfdruck konnte ein Fahrkorb angefordert werden, der bereits der finale Parkplatz für das einzustellende Auto war. Aus dem Automobil wurde ein Immobil, das fremdbestimmt bewegt wurde.

Bei maschinisierten Hochgaragen wurde die selbsttätige Bewegung des Automobils mit der Fahrt in den Aufzug oder auf die Drehscheibe und Schiebebühne gestoppt. Hier endete allerdings nicht zwangsläufig immer auch die Verlängerung der Straße. Gelangte das Fahrzeug in der Garagenetage beispielsweise vom Aufzug durch eigene Kraft zum Stellplatz, so blieb der Bau ein teilweise befahrenes Gebäude. Beispiele hierfür sind die Central-Garage Mathildenstraße (1928, Mathildenstraße 3, Fürth) von Architekt Hans Scharff

²⁷ Vgl. H. R.: Fortschrittliche Autosilos. In: *Tankstelle und Garage* 35 (1968), H. 7, S. 191f; Sill 1961 (Anm. 26), S. 94f., 164–168. Hier wird die Funktionsweise des baugleichen Autosilo Kranzplatz (1957/58) von Rudolf Dörr detailliert beschrieben.



Abb. 5: Arbeitsgemeinschaft Autotiefsilo in Zusammenarbeit mit der Autosilo GmbH, Autosilo der Karstadt AG, Düsseldorf 1963. Zufahrten zu den beiden Fördertürmen, die insgesamt 15 Parkebenen erschließen, Foto 2011.

und das Garagenhochhaus Hertzel (1931, Robert-Koch-Str. 26 Hamburg) von Architekt Georg Hinrichs.²⁸

Anders verhält es sich, wenn der Transport von der Straße zum Stellplatz vollständig unbewegt erfolgte. Nur in diesem Fall wurde das Automobil wie eine Ware in ein Lager eingebbracht und das Gebäude zum nichtbefahrenen Stauraum. Demzufolge waren nicht nur alle späteren mit maschinisierten

28 Zur Central-Garage Mathildenstraße vgl. Volker Dittmar: Lofts mit automobiler Note. Hindernisse für den Ausbau der Central-Garage aus dem Weg geräumt. In: Fürther Nachrichten, 28. Juni 2012; Berlin, LAB, B Rep. 142-09/2222. Schreiben vom 17. August 1961 von der Stadt Fürth i. Bayern (Stadtbauamt, Stadtbaudirektor Schneider) an den Deutschen Städtetag, Betr.: »Park- und Garagenhäuser«. – Zum Garagenhochhaus Hertzel vgl. Hamburg, Staatsarchiv Hamburg, 720-1 344-30 (5096), Negativ vom 4. Mai 1952 – Großgarage der Firma Hertzel in der »Eppendorfer Landstraße 49« (Grundriss 1.–3. Obergeschoss); Rud.[olf?] Schmidt: Garagieren als Verkehrsproblem. In: Betonstrasse 6 (1931), H. 12, S. 226f.



Abb. 6: Arbeitsgemeinschaft Autotiefsilo in Zusammenarbeit mit der Autosilo GmbH, Autosilo der Karstadt AG, Düsseldorf 1963. Übergabestation des zweiten Förderturms im Erdgeschoss, Foto 2011.

Vertikal-Horizontal-Transportsystemen ausgestatteten Garagen- und Parkbauten, bei denen der Abstellvorgang »ab Benutzer-Systemschnittstelle nur noch vom System« ausgeführt wurde, strenggenommen lediglich Stauräume, sondern auch bereits solche, in denen das Garagenpersonal die Autos manuell bewegte.²⁹ Denn an der Übergabestation im Erdgeschoss endete in diesen Gebäuden die selbsttätige Bewegung des Autos im Gebäude. Und genau dieser technische Charakter macht die ersten maschinisierten Hochgaragen und Parkhäuser tatsächlich zu einer architektonischen Besonderheit.

Denn bei maschinisierten Garagen- und Park-Bauten erfolgte somit eine Verschmelzung von technischem System und Gebäude. Das wirft die Frage nach dem technischen Charakter dieser Bauten auf: Sind Gebäude mit solchen Vorrichtungen bereits Maschinen? Laut EU-Recht ist eine

²⁹ Vgl. Theo Schmitz: Flexible Kompakt-Parksysteme. In: Deutsche Bauzeitschrift 39 (1991), H. 9, S. 1295–1297; Kirchmann 1994 (Anm. 14), S. 13.

Maschine³⁰ unter anderem »eine einbaufertige Gesamtheit« miteinander verbundener Teile oder Vorrichtungen, die erst nach »Installation in einem Gebäude oder Bauwerk funktionsfähig« wird.³¹ Bei der Großgarage Süd (1929, Halle a. d. Saale) und den Autosilos der 1950er Jahre bedeutet das: Da der Aufzug und die Schiebebühnen oder der Förderturm ohne die Betonkonstruktion mit den Führungen, den Verankerungspunkten und den Stellplätzen nicht funktionsfähig wären, kann man alle miteinander verbundenen Teile des Bauwerks zusammen per Definition als Maschine bezeichnen. Weder das eine noch das andere kann die Funktion, das Einstellen von Autos, selbstständig erfüllen. Nur Systeme mit selbsttragendem Gerüst funktionieren unabhängig von unterstützenden architektonischen Konstruktionen. Hierzu gehören Auto-Paternoster, also Stahlkonstruktionen, bei denen Abstell-Plattformen Teil einer umlaufenden Kette sind, die in einer selbsttragenden Konstruktion verbaut ist. Maschinen dieser Art gab es in den USA bereits Ende der 1920er Jahre.³² In Deutschland wurden solche Systeme erst Ende der 1950er Jahre verwendet.³³ Freistehende Anlagen wie der

- 30 Zum schwer greifbaren Begriff der ›Maschinen‹ vgl. u.a. Volker Benad-Wagenhoff: Handwerkzeug – Maschine – Automat. Bemerkungen zum Reuleauxschen Maschinenbegriff. In: Ders. (Hg.): Industrialisierung – Begriffe und Prozesse. Stuttgart: Verlag für Geschichte der Naturwissenschaften und der Technik 1994, S. 181–207.
- 31 Vgl. Amtsblatt der Europäischen Union (9. Juni 2006), L 157/28, Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Maschinen und zur Änderung der Richtlinie 95/16/EG (Neufassung), Artikel 2 (Begriffsbestimmungen), Absatz a) »Maschine«, 3. Unterpunkt. Im Unterpunkt 1 wird »Maschine« definiert als »eine mit einem anderen Antriebssystem als der unmittelbar eingesetzten menschlichen oder tierischen Kraft ausgestattete oder dafür vorgesehene Gesamtheit miteinander verbundener Teile oder Vorrichtungen, von denen mindestens eines bzw. eine beweglich ist und die für eine bestimmte Anwendung zusammengefügt sind«.
- 32 Vgl. McDonald 2007 (Anm. 26), S. 115–117; L. Jonasz: Ein interessanter Versuch, die Parkfrage zu lösen. In: AVD Blätter (1932), H. 2, S. 9. Die hier abgebildete Westinghouse automobile parking machine (1932) in Chicago wurde von Ingenieur H. D. James konstruiert. Bereits drei Jahre zuvor (1929) war ein kleineres Exemplar der ›parking machine‹ in East Pittsburgh verwirklicht worden.
- 33 Vgl. o. A.: Autoparklift dezimiert Abstellfläche. In: Der Tankstellen- und Garagenbetrieb 26 (1959), H. 2, S. 38; o. A.: Erster »Autoparklift« in Betrieb. In: Der Tankstellen- und Garagenbetrieb 27 (1960), H. 1, S. 12; F.: Parken am laufenden Band. In: Der Tankstellen- und Garagenbetrieb 23 (1956), H. 8, S. 176; o. A.: Parkmaschine gegen Parkraumnot. In: Tankstelle und Garage 35 (1968), H. 9, S. 242f. – Es gab sowohl stehende (Wulpa Auto-Parklift) als auch liegende Paternoster (AU-RO Garage). Der erste Wulpa Autoparklift der Firma

Wulpa Autoparklift Colonnaden (1962, Große Theaterstraße / Büschstraße, Hamburg) sind nur verkleidet, um die Autos vor der Witterung zu schützen.³⁴

Damit wären die drei grundlegenden Typen mehrgeschossiger Bauten für Autos in ihrer Technizität beschrieben: Rampengarage/Rampenparkhaus, Aufzuggarage/Aufzugsparkhaus und maschinisierte/s Garage/Parkhaus. Interessant ist, dass jeder dieser Typen bereits mit den ersten Vertretern der Bauaufgabe Hochgarage zu Beginn des 20. Jahrhunderts auftrat. Insofern endete die Inventionsphase der Bauaufgabe bereits vor dem Ersten Weltkrieg. Alle weiteren Veränderungen und Variationen sind lediglich Innovationen auf Grundlage dieser Inventionen. Bei den Rampensystemen ist das augenfällig. Es gibt beim technischen Gebrauch und Charakter keinen Unterschied zwischen einer Fahrrampe von 1907 und einer von heute. Dasselbe kann man für Automobilaufzüge feststellen. Die Form des Hebekorbs, die Art der Kraftmaschine oder die Hebetechnik haben sich in den vergangenen 100 bis 150 Jahren sicherlich verändert, die Funktionsweise blieb hingegen dieselbe.

WILHAG (Wilhelm Hagenkamp KG, Langenfeld bei Düsseldorf) wurde 1959 im Kern der Wendelrampe im Parkhaus der Kaufhof AG (1956) an der Kölner Cäcilienstraße eingebaut und die erste AU-RO Garage (autorimessa rotante) Deutschlands 1957 im Verlagshaus Axel Springer in Hamburg installiert.

34 Vgl. o. A.: Der erste Parklift Hamburgs. In: *Tankstelle und Garage* 29 (1962), H. 9, S. 210. Die Anlage wurde bereits abgerissen.

