

Parkhaus – Parken = Haus

Betrifft

Auch in Hamburg prägen Parkhäuser noch einige Straßenzüge. Für wie ästhetisch jeder Einzelne jedes einzelne halten mag: Die Funktion dieser Funktionsbauten steht in Frage, wird derzeit doch so etwas wie eine Mobilitätswende erahnbar. Für zwei Bestandsbauten gibt es jetzt Zukunftsvisionen. Außerdem werden elf neue Parkhäuser gebaut.

Text **Maja Mijatović**

Parkhäuser – als Ergebnis der Massenmotorisierung in der Nachkriegszeit stehen sie für eine nicht mehr zeitgemäße Mobilitätsform. Sie befinden sich in den zentralsten Lagen und prägen mit ihren zweckmäßigen Fassaden unser Stadtbild. Parkhäuser könnte man als Nicht-Orte bezeichnen – ein Begriff, den der französische Sozialanthropologe und Ethnologe Marc Augé prägte. Er versteht darunter Orte ohne Geschichte, die keine sinnstiftende Funktion haben und denen eine Gemeinschaftsbildung fehlt, etwa wie Supermärkte, Autobahnen und eben auch Parkhäuser. Blickt man auf den Klimawandel und den Flächendruck in unseren Großstädten, so stellt sich die Frage: Wie zeitgemäß sind Parkhäuser überhaupt noch? Zugegeben, so unansehnlich sie oft sind, so dringend werden sie benötigt. Schließlich bündeln sie PKW und entlasten damit den Straßenraum. Doch es zeichnet sich eine allmähliche Mobilitätswende ab, sodass dieser Bautypus auf lange Sicht betrachtet obsolet werden könnte. Was geschieht mit unseren Parkhäusern, wenn wir sie nicht mehr brauchen? Sind diese heutigen Nicht-Orte die morgigen Alles-Orte?

Dass Parkhäuser durchaus über räumliche Qualitäten verfügen und nicht zwingend abgerissen werden sollten, zeigt ein Beispiel am Hamburger Rödingsmarkt. Das Gebäude, das der Architekt Peter Neve 1965 plante, besitzt einen außergewöhnlichen Lichthof mit einer Kuppel, deren Anordnung der Glasbausteine sich nach außen hin verdichtet. Ein Attribut, dass der Hamburger Denkmalverein als schützenswert erachtet. Um den architektonischen Wert dieses Baus hervorzuheben, veranstaltete der Denkmalverein ein Konzert mit Lichtprojektionen. Ist das schon ein Beispiel für eine Nachnutzung?

Wie die Umwidmung von einem Parkhaus zu einem mischgenutzten Gebäude tatsächlich funktionieren kann, zeigt nur knapp einen Kilometer weiter entfernt das Projekt Gröninger Hof. Aus dem Engagement der Initiative „Altstadt für Alle!“, von Fachleuten sowie aus der Nachbarschaft heraus, wurde die Genossenschaft Gröninger Hof gegründet, die nun als Bauherrin die Umnutzung koordiniert und in das Gebäude nicht nur bezahlbaren Wohn- und Arbeitsraum einbringen möchte, sondern zudem eine gemeinschaftsbildende Öffnung ins Quartier plant. Duplex Architekten wurden nach einem Wettbewerb mit dieser Konversion beauftragt. Ab 2025, so der Plan, sollen auf den Parkdecks unterschiedliche Wohnformen möglich sein: Typologisch reicht das Spektrum von der Maisonette mit Vorgarten

bis hin zur gemeinschaftlichen Clusterwohnung sowie kleineren Apartments. Da im Bestandsbau diese verschiedenen Wohngrundrisse nicht umgesetzt werden können, wird das Parkhaus in Teilen zurückgebaut und durch eine Aufstockung in Holzbauweise erweitert. Der durch diesen Rückbau entstehende Lichthof gliedert dann den Komplex in ein Vorder- und Hinterhaus und dient zugleich als Treffpunkt. Das Erdgeschoss behält seine Anmutung und soll sich zur Nachbarschaft öffnen. Schon heute wird diese Vernetzung ins Quartier durch eine öffentliche Werkstatt mit unterschiedlichen gemeinwohlorientierten Angeboten verfolgt.

Doch wie geht man mit dem heute noch geforderten Bedarf an Stellplatzflächen in Neubaugebieten um? Schon jetzt gibt es erste Ansätze, Parkhäuser als hybride Baukörper zu entwickeln, die dauerhaft adaptierbar bleiben sollen. Zu solchen multifunktionalen Quartiersgaragen, den sogenannten Mobility Hubs, wird derzeit für Hamburgs zweitgrößtes Stadtentwicklungsprojekt in Oberbillwerder geforscht. Dort sollen elf Mobility Hubs so im Stadtteil platziert werden, dass zu jeder Wohnung eine maximale fußläufige Entfernung von 250 Metern besteht und das Auto-arme Quartier gänzlich frei von parkenden Autos bleibt. Neben Stellplätzen verfügen die Hubs in den Erdgeschosszonen über öffentlich nutzbare Flächen. Sollte sich in Zukunft das Mobilitätsverhalten soweit ändern, dass der motorisierte Individualverkehr abnimmt, können die Hubs ohne größere bauliche Eingriffe umgenutzt werden. Geplant ist dann die Ausweitung der Flächen – für Freizeit, Spiel aber auch die Energieproduktion. Darüber hinaus ist ein Rückbau bei diesen Großbauten – die Länge beträgt stolze 71 Meter – grundsätzlich möglich.

Die Beispiele aus dem Bestand machen deutlich, dass Parkhäuser grundsätzlich Erhaltungswert weil Gestaltungspotenzial besitzen. Vielleicht sind es dann Orte, die über unterschiedliche Umwandlungsgeschwindigkeiten verfügen: Mal sind es Wochenmärkte, die tagsüber stattfinden und abends Platz für Konzerte und Theateraufführungen bieten. Mal werden die Flächen temporär für mobile Büros bzw. Mikrowohnungen genutzt. Oder es sind Quartierszentren mit Sportmöglichkeiten. Vielleicht sind es aber auch erweiterte, vertikale Flächen des öffentlichen Raums, die ein gewisses Maß an Unplanbarkeit in unseren durchgeplanten Städten zulassen. Die Potenziale für die Weiternutzung als Alles-Orte bringen ihre freien Strukturen mit sich.



Die Mitglieder der Genossenschaft Gröninger Hof in ihrem Parkhaus-Bauobjekt
Foto: ELBE&FLUT, Thomas Hampel