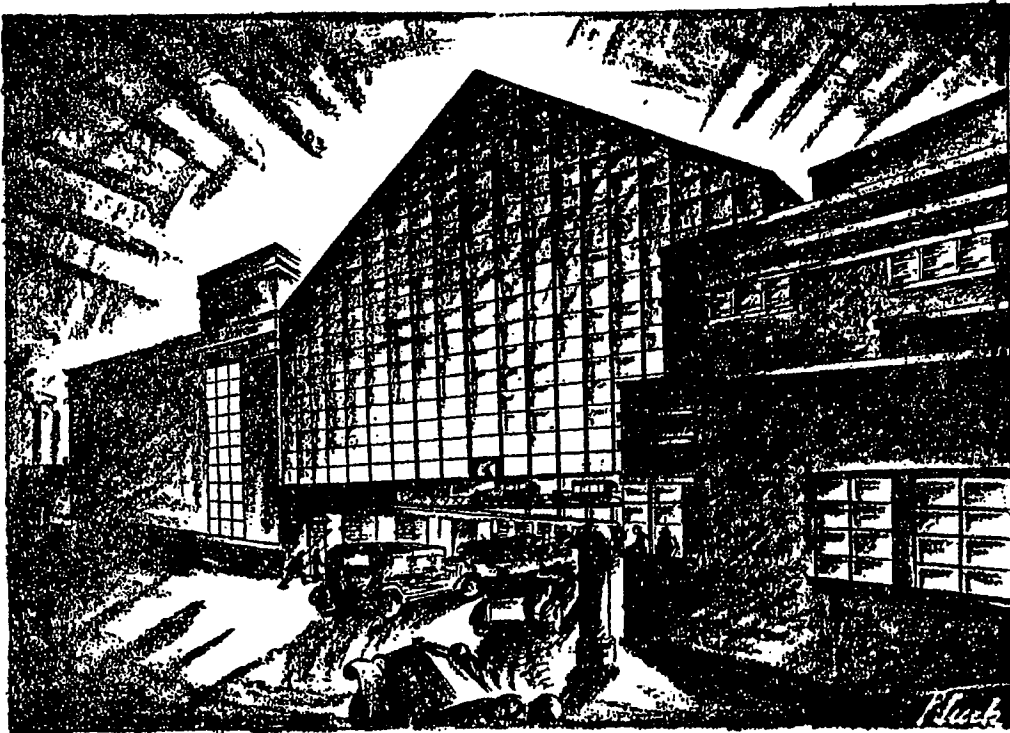


Die »Großgarage Süd« in Halle

Denkmalfachliche Fallskizze eines außergewöhnlichen Bauwerkes
des deutschen Straßenverkehrs der 1920er Jahre*

Werner Dietrich



1 Zeitgenössische Skizze zum Bauvorhaben »Großgarage Süd«, 1929

Die »Großgarage-Süd« stellt einen hervorragenden Sachzeugen der Technikgeschichte dar, der weit über die Grenzen der Stadt Halle hinaus Bedeutung hat (Abb. 1). In Architektur und technischer Ausstattung weitgehend authentisch überkommen, vermittelt das Bauwerk einen Einblick in die gestiegene Effizienz des deutschen Straßenverkehrs nach dem Ersten Weltkrieg. Der enorme Aufschwung des Autoverkehrs als infrastruktureller Verkehrsträger ging von den Vereinigten Staaten von Amerika aus. In den 1920er Jahren erreichte diese Entwicklung auch Europa. Die gewachsene Mobilität bezog sich sowohl auf den Individualverkehr als auch auf die Beförderung von Gütern aller Art. Daraus erwuchsen, abgesehen vom Ausbau des Fernstraßennetzes, neue städtebauliche Aufgaben. Nicht nur ein rei-

bungsloser Verkehrsfluss musste ermöglicht werden, gleichzeitig kam die Frage auf: Wo sollten die teuren Kraftfahrzeuge abgestellt werden, wenn sie nicht am Verkehr teilnahmen? Dafür sahen Stadtplaner, Bau- und Fuhrunternehmer sowie Autobesitzer als vorteilhafteste Lösung Garagen an, denn sie boten den noch sehr pflegebedürftigen und reparaturanfälligen Fahrzeugen die notwendige Wartungstechnik und gewährleisteten Witterungs- und Diebstahlschutz. Nach US-amerikanischem Vorbild wurden in den größeren Städten Großgaragenanlagen gebaut, die wegen der hohen Bodenpreise mehrgeschossig waren. Sie wurden als Hoch- und Stockwerkgaragen oder Parkhäuser bezeichnet. In ihnen gelangten die Autos über Erschließungsrampen bzw. Spiralen, meistens jedoch wegen der damals noch ge-

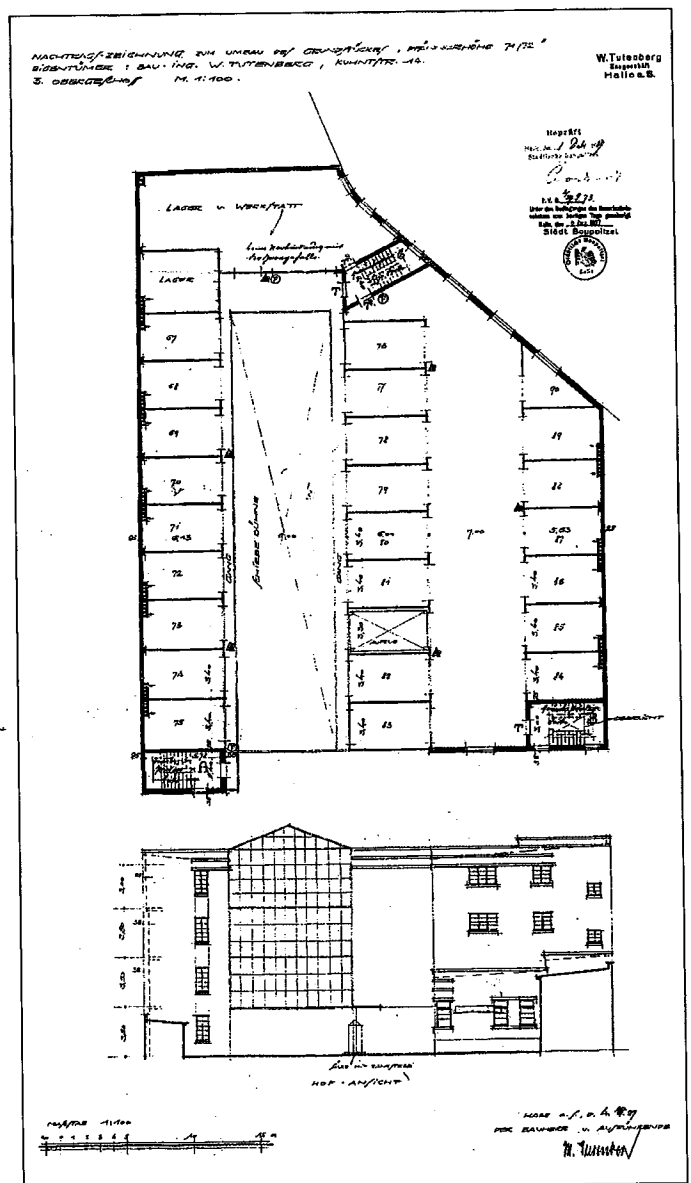
ringen Steigungsfähigkeit der Autos mittels mechanischer Aufzugsanlagen in die einzelnen Geschosse.¹

Das Parkhaus in der halleschen Straße Pfännerhöhe 71/72 gehört baulich und technisch zum vorgenannten Typus, weist allerdings eine seltene Besonderheit auf: hier erreichten die Fahrzeuge ihre Stellplätze in den Geschossen über eine mechanische Kombination von Aufzugsanlage in der Vertikalen und Schiebebühnen in der Horizontalen. Eine ähnlich außergewöhnliche Kombination war erstmals 1926 im »Jewellers Building« in Chicago angewendet worden. Über die technische Komponente hinaus handelt es sich bei der »Großgarage Süd« in Halle um eine mehrgeschossige Hoch- wie eingeschossige Tiefgarage. Ihre einzigartige Technik verdeutlicht der Vergleich mit den wenigen noch vorhandenen Großgaragen aus der gleichen Epoche im mitteldeutschen Raum. So dem 1926 in Leipzig errichteten »Opelhaus«², der 1928 ebenfalls in Leipzig fertiggestellten »Grossgarage Goldene Laute«³ und dem »Garagenhof Chemnitz«⁴ von 1928. Obschon diese architektonisch ansprechenden Bauten gegenüber dem Parkhaus in Halle über die doppelte Aufnahmekapazität an Kraftfahrzeugen verfügten, boten sie hinsichtlich der Technik relativ einfache Lösungen. Während das »Opelhaus« eine Rampengarage darstellt, handelt es sich bei der »Goldenen Laute« um eine Aufzugsgarage mit Rampe ins Kellergeschoss. Das Bauwerk in Chemnitz ist eine reine Aufzugsgarage.

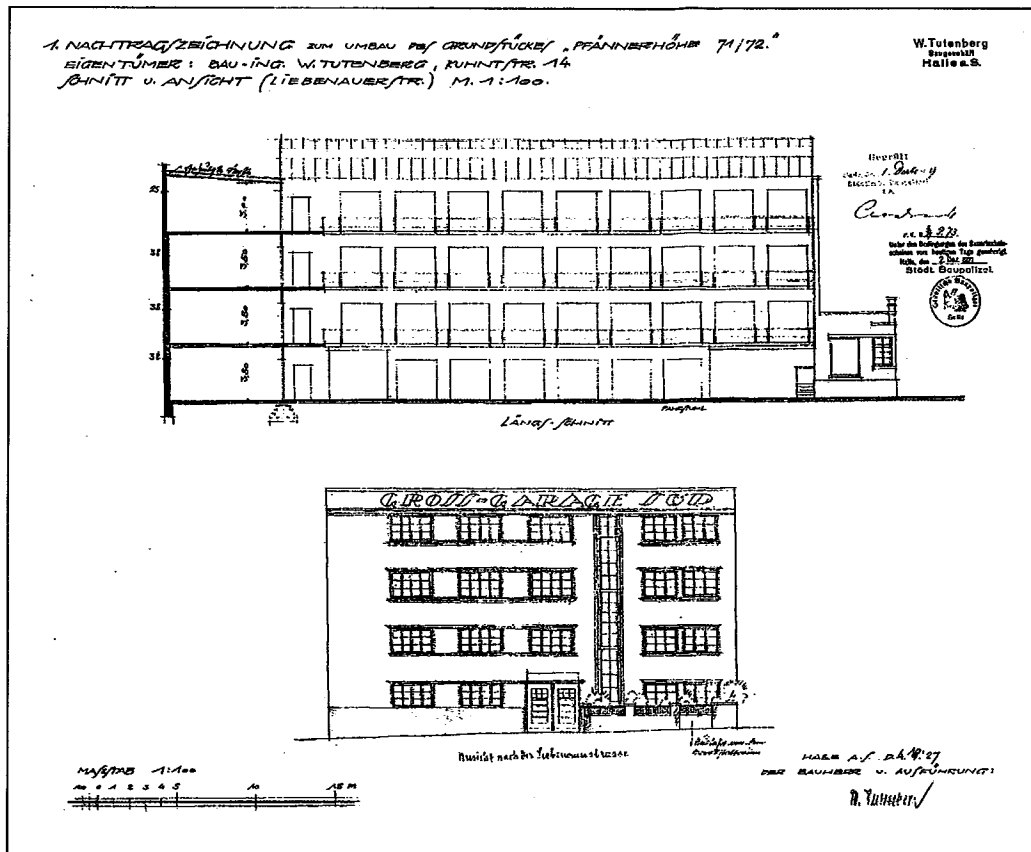
Der Bau der »Großgarage Süd« in Halle fußt auf den Initiativen des halleschen Bau-Ingenieurs und Bauunternehmers Walter Tutenberg. Er hatte 1927 ein etwa 2400 Quadratmeter großes Grundstück der ehemaligen Seifenfabrik C. F. Schulze übernommen, welches nördlich an die Pfännerhöhe und südwestlich an die Liebenauer Straße grenzte, und zwar von Anbeginn mit dem Ziel, eine Großgarage auf diesem Gelände zu errichten. Bereits am 19. August des gleichen Jahres wurde ein erster Plan bei der Städtischen Baupolizei eingereicht.⁵

Mit seinem Vorhaben befand sich Tutenberg in unmittelbarer Nachbarschaft eines Neubaugebiets, wo der Bauverein für Kleinwohnungen, zu dieser Zeit unter Federführung des halleschen Architekten Hermann Frede, Wohnbauten mit expressionistischen Nachklängen in einer zeitgemäß-sachlichen Formsprache errichten ließ.⁶ Dort, wo Wohnbauten an das geplante Parkhaus grenzen sollten, nahm Walter Tutenberg diese Formen auf. Wo dies nicht der Fall war, folgte er konsequent den Ideen des Neuen Bauens, die er mit dem technischen Konzept der Funktionalität des zu errichtenden Bauwerks verband.

Am 20. Oktober 1927 wurde der Städtischen Baupolizei eine bis ins Detail durchdachte Konzeption vorgelegt, die im Sinn einer Werbeschrift in gedruckter Form auch der Öffentlichkeit zugänglich war. Darin hieß es unter anderem: »Es lassen sich nach den bereits ausgearbeiteten Bauplänen ... etwa 110 geräumige Autostände einrichten. Die Einfahrt ist 5 Meter breit, liegt an der Pfännerhöhe und mündet in die 9 Meter bzw. 7 Meter breiten Gänge vor den Garagen, welche gleichzeitig als Waschräume dienen und vollkommen durch Glasdächer überdeckt sind. Von hier aus können die Wagen in einen elektrischen Aufzug fahren, welcher dieselben in die Garagen der ersten, zweiten und dritten Etage und



2 »Großgarage Süd«: Grundriss des dritten Obergeschosses und Aufriss der Hauptfassade an der Pfännerhöhe (Verwaltungsbau rechts nie ausgeführt) mit baupolizeilicher Genehmigung, 1927



3 »Großgarage Süd«: Aufriss des linken Boxenkomplexes der Fahrzeughalle und
Ausfahrtfrontwand an der Liebenauer Straße mit baupolizeilicher Genehmigung, 1927

in den Keller bringt. Die Wagen werden vom Aufzug aus zum Teil auf seitlich beweglichen Schiebebühnen, zum Teil durch Selbstfahrer auf massiven Decken in die eigentlichen Garagen gebracht. Die ganze Anlage ist am Tage durch Glasdächer und nachts durch reichliche elektrische Beleuchtung vollkommen hell gehalten. Ausreichende Zentralheizung erwärmt nicht nur die Stände, sondern gleichzeitig die ganze Halle, so dass der Aufenthalt auch bei dem Reinigen und Instandsetzen der Fahrzeuge im Winter selbst bei größter Kälte äußerst angenehm ist. Zum Reinigen steht außer der städtischen Wasserleitung eine Hauswasserleitung ... zur Verfügung. Die lichten Deckenhöhen der Garagen betragen 3,30 Meter. Die Einfahrtstore sind aus Stahljalousien hergestellt, mit reichlichen Fenstern und Lüftungsschlitzen versehen, durch welche letztere die Luft nach den inneren Ventilationsschächten über Dach zirkuliert. Das ganze Gebäude ist absolut feuersicher und besteht aus Stein und Eisen. Zur Sicherheit sind in demselben drei feuersichere Treppenhäuser in gleichmäßiger Entfernung vorgesehen.“⁷

Interessant sind auch jene Gedanken, die Walter Tutenberg in diesem Papier zur weiteren gewerb-

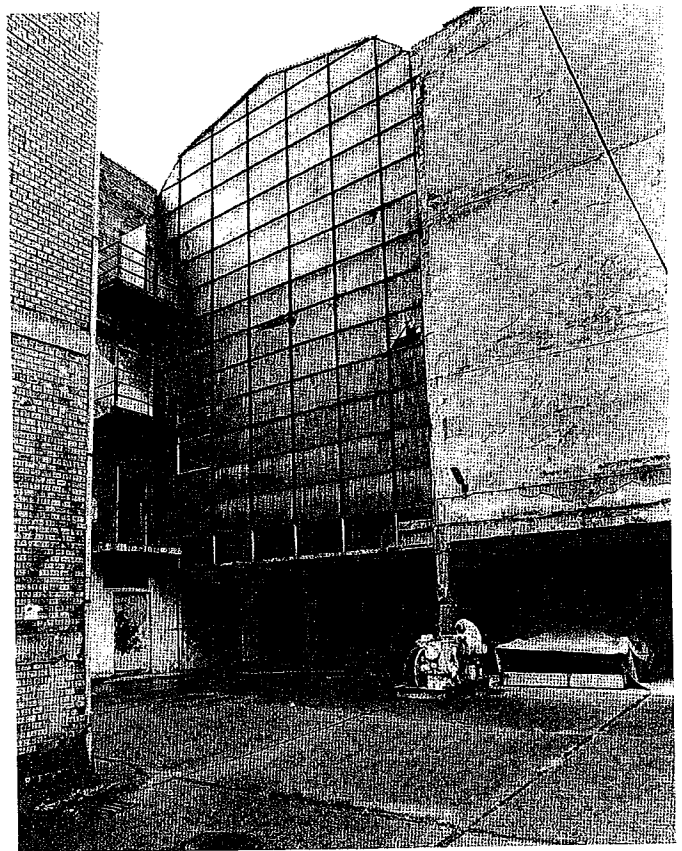
lichen und sozialen Nutzung des Parkhauses entwickelte. Hier orientierte er sich ganz offensichtlich am Nutzungskonzept vergleichbarer Bauten in den USA. Er schrieb: »Im Parterre und in der ersten Etage befindet sich im hinteren Teil eine geräumige maschinelle Reparaturwerkstatt, in welche die Wagen direkt hineinfahren können. Hier sollen leichte Reparaturen in kürzester Zeit ausgeführt werden ... Ueber dem Bureau liegt je ein geräumiger, behaglicher Aufenthaltsraum für Herrenfahrer und Chauffeure. Ueber diesen liegen in zwei Geschossen Schlafräume. Außer den modern eingerichteten Toiletten-Anlagen sind gut eingerichtete Waschräume und Bäder und Duschen für Chauffeure und Herrenfahrer vorgesehen, ferner ein amerikanischer Frisiersalon für Damen und Herren. Im Kellergeschoß wird eine von der Garage betriebene Wagenreinigungsanstalt eingerichtet, welche es ermöglicht, daß Wagen in kürzester Zeit unter sorgsamster Pflege gesäubert, geölt und vollkommen instand gesetzt werden. Sämtliche Einrichtungen sind Tag und Nacht geöffnet und werden durch das sich ablösende Personal ständig bedient ... Vor der Ein- und Ausfahrt sind ... zwei auch nachts geöffnete Tankstellen vorgesehen. Vier weitere Tankstellen befinden sich im Inneren der

Halle an einem Platze, wo keine Passage ist. ... In dem Bureauhaus, zwischen Einfahrt und Garagenhalle, befindet sich ein Verkaufsraum für gängige Bereifungen sowie alle Zubehör- und Ersatzteile, welcher ebenfalls Tag und Nacht geöffnet ist. Hier befindet sich ferner eine Telephonanlage, welche nach den einzelnen Fahrbahnen und nach den Aufenthaltsräumen Nebenstellenwecker hat, durch welche die sich dort aufhaltenden Chauffeure jederzeit an das Telephon gerufen werden können. ... Durch die schon oben geschilderten Einrichtungen, denen Schreibgelegenheit, gute Telephonverbindung usw. angegliedert sind, ist es dem Geschäfts- oder Sportsmann möglich, seine Angelegenheiten in bequemer und schnellster Weise zu erledigen, wobei ich größten Wert auf Kostenersparnis gelegt habe. Für Besorgungen und Wege werden Boys mit Fahrrädern evtl. Motorrädern ständig zur Verfügung stehen.«⁸

Tatsächlich wurden viele dieser Gedanken in der Folgezeit verwirklicht. Zunächst mussten jedoch noch einige Hürden überwunden werden. Zum einen lehnte die Städtische Baupolizei Tutenbergs Bauvorlagen wegen »Unvollständigkeit« mehrfach ab. Zum anderen gab es Bedenken von Anwohnern, die einen »geräuschvollen Betrieb« durch das Parkhaus im Wohngebiet befürchteten.⁹ Schließlich erteilte die Baupolizei am 2. Dezember 1927 den Bauerlaubnisschein zur »Errichtung von Autogaragen auf dem Grundstück Pfännerhöhe No 71/72«¹⁰ (Abb. 2, 3). Die Bauarbeiten erstreckten sich bis ins Jahr 1929. Die »Halleschen Nachrichten« rühmten sogleich die Großgarage als eine »moderne, großstädtische Karawanserei«, womit eine ihrer Funktionen, Ruhepol für Durchreisende zu sein, treffend bezeichnet war. In Verbindung der Baumaterialien Beton, Eisen und Stahl mit seiner Zweckbestimmung erhalte dieser »Massivbau« seine charakteristische Form. Insbesondere die große gläserne Halle, die durch die Überdachung des Innenhofes zwischen den Boxen entstand, fand Beachtung, da sie »... tagsüber das Licht aufnimmt und nachtsüber Lichtmassen ohne Unterbrechung ausstrahlt und so gewissermaßen die Unruhe und Intensität des modernen Verkehrs gleichnisartig ausdrückt. ... Hier befinden sich auch die maschinellen Einrichtungen, die man bisher nur aus den prunkvollen Zeitschriften des technischen Amerikas kannte ...«¹¹. Nicht verwirklicht wurden indes Walter Tutenbergs Pläne zur Errichtung eines neuen Bürogebäudes, für das er ein Bauwerk in Form eines Verwaltungsbaus im Stile des Neuen Bauens vorgesehen hatte, und somit diente das kleine, noch aus dem 19. Jahrhundert stam-

mende Wohnhaus Pfännerhöhe 72 fortdauernd als Büro und Verkaufsraum der modernen Großgarage. Auch die geplanten Betankungsanlagen kamen zunächst nicht zum Einbau.

Wegen finanzieller Probleme der Baufirma Walter Tutenbergs übernahm im Jahre 1930 die Firma »Curt Köhler & Co.« die »Großgarage Süd« als Eigentümer. Von 1930 bis 1939 wurden vier Tanksäulen mit den entsprechenden unterirdischen Tanks eingebaut. Die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft, der Deutsche Benzol-Verband Bochum, die Rhenania-Ossag Mineraloelwerke AG Düsseldorf und die Leuna-Werke betrieben die einzelnen Säulen. Sie boten die unterschiedlichsten Benzinmarken an, so Esso, Aral und Shell. Die Kundschaft des Parkhauses reichte von durchreisenden Geschäftsleuten über ortsansässige Wagenhalter bis hin zu Fuhrunternehmern. In den Boxen und anderen Stellflächen, die insgesamt 150 Kraftfahrzeugen Platz boten, wurden Motorräder, Personen-, Liefer- und Lastkraftwagen abgestellt. Ihre Miete betrug zirka eine Mark pro Tag, was sich bis zum Ende der DDR nicht ändern sollte. Von den Luftangriffen des Krieges, denen zahlreiche Parkhäuser anderer deutscher Städte zum Opfer fielen, blieben



4 Hauptfassade und Einfahrt in die
»Großgarage Süd« an der Pfännerhöhe, 2001



*5 Lichthof der Fahrzeughalle mit beiderseitigen Boxengeschossen
und Schiebebühnen, 2001*

diese Gebäude verschont. Nach dem Krieg entwickelte sich die seit 1947 als »Curt Köhler & Sohn« bezeichnete Firma zum Vertragspartner von FIAT – einer Marke, die besonders stark im Taxigeschäft vertreten war.

Schon Ende der 1950er Jahre begann der Niedergang der Großgarage. Zuerst wurden die marktwirtschaftlichen Unternehmungen des Tankstellenbetriebs durch den VEB Minol übernommen und schließlich in den 1960er Jahren ganz eingestellt. Unter Verstaatlichungsdruck geraten, ging der Juniorchef Felix Köhler im Februar 1960 nach Westdeutschland. Bald darauf

erfolgten Enteignung und staatliche Verwaltung. Am 1. Juni 1972 übernahm der VEB Gebäudewirtschaft Halle (heute Hallesche Wohnungsgesellschaft mbH, HWG) das Objekt, in dem Curt Köhler bis zu seinem Lebensende 1975 als Angestellter beschäftigt war.¹² Anfang der 1980er Jahre sorgte das Bauwerk nochmals für Gesprächsstoff, weil es eine historisch-authentische Kulisse für das Leben im Berlin der 1930er Jahre im DEFA-Film »Junge Leute in der Stadt« bot. Die Schließung erfolgte mit der Sperrung des Aufzugs durch den TÜV zum 1. Januar 1992. Bis zu diesem Zeitpunkt war das Bauwerk als Großgarage in Betrieb.

Ob seiner technikgeschichtlichen Bedeutung wurde das Parkhaus etwa zur gleichen Zeit unter Denkmalschutz gestellt.¹³

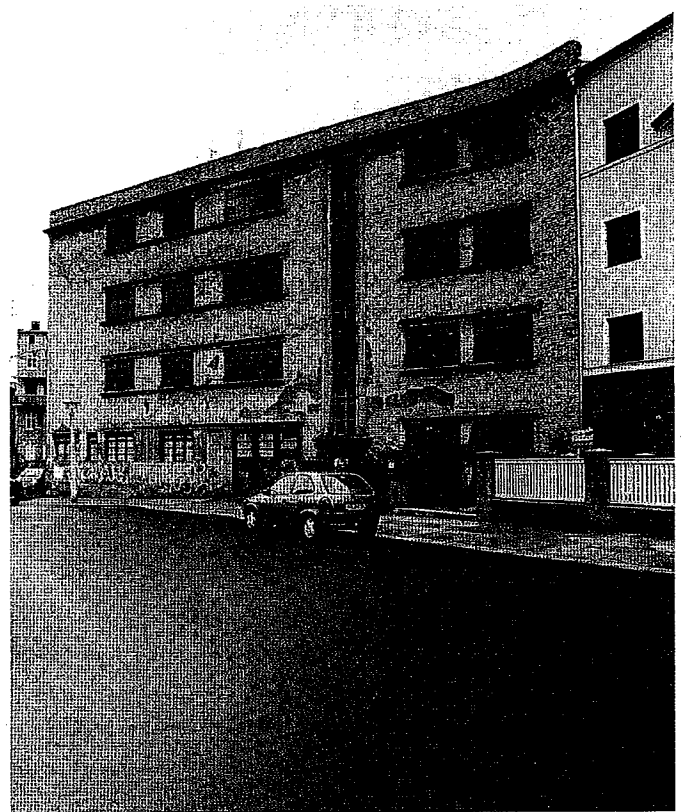
Die Großgarage erscheint als geschlossener, weitgehend von Wohnbauten eingefasster Baukörper. Lediglich an der Südwestseite, zur Liebenauer Straße hin, ist er freigestellt. Bestimmendes Element der Einfahrt in der Straße Pfännerhöhe ist die in einem schmalen Hof versteckte, nördliche Hauptfassade (Abb. 4). Diese imposante Eisen-Glas-Konstruktion ist neun Meter breit und greift mit 15 Metern Höhe über vier Geschosse. Sie präsentiert sich als riesiges sprossenverglastes Fenster der ebenso hohen und breiten, von Boxengeschossen flankierten Fahrzeughalle, abgeschlossen durch einen gleichgestalteten Giebel, dessen Form auf einen eindrucksvollen Oberlichtaufbau übertragen wird. Jener überspannt in der Art eines Mansarddaches die zentrale Halle, die damit zusätzliches Oberlicht erhält. Mit diesem Lichthof ist eine optimale Ausleuchtung der Halle gewährleistet (Abb. 5). Das Innere von Halle und Unterkellerung ist neben den technischen Komponenten baulich vor allem durch 110 Boxen (Abb. 6) und andere Abstellflächen geprägt. An der südlichen Seite des Lichthofes befinden sich weitere Räume zur Aufnahme von Lagern, einer Werkstatt und Über-

nachtungsmöglichkeiten.¹⁴ Das Tragewerk der Halle besteht aus einem genieteten und geschraubten Stahlskelett. Dieses ist in Betonbauweise ummantelt. Dagegen erscheinen die Teile der nördlichen Gebäudefront neben der Glasfassade in steinsichtigem Ziegelmauerwerk.

Signifikanter und integraler Bestandteil des Lichthofes ist die Ausfahrt. Sie führt schräg vom Lichthof durch das Gebäude auf die Liebenauer Straße. Hier führt sie durch ein Tor. Die zugehörige Fassade lässt dahinter kaum einen technischen Zweckbau vermuten; vielmehr fügt sie sich stilistisch in Gestalt eines Wohngebäudes im klaren, sachlich-zeitgenössischen Formenvokabular in die benachbarten Siedlungsbauten ein. Ein alle Geschosse übergreifendes vertikales Fensterband des Treppenhauses teilt die Fassade im Verhältnis 2:1. Während das Erdgeschoss mit Eingang und Ausfahrttor einem eigenen Rhythmus folgt, sind die drei oberen Etagen identisch. Auf der Südseite befinden sich zwei gekuppelte Fenster, die drei Fenstern auf der Nordseite gegenüber stehen. Sie werden durch hervortretende Sohlbänke und Stürze zu Gruppen zusammengefasst. Nach oben schließt den Bau ein Kranzgesims ab. Die darüber befindliche Attika trug die Aufschrift »GROSS-GARAGE SÜD«. Aufgrund des



6 Linker Boxenkomplex der Fahrzeughalle, deutlich erkennbar die noch vorhandenen blechernen Rolll Tore, 2001



7 Fassade der Ausfahrt der »Großgarage Süd« an der Liebenauer Straße, 2001

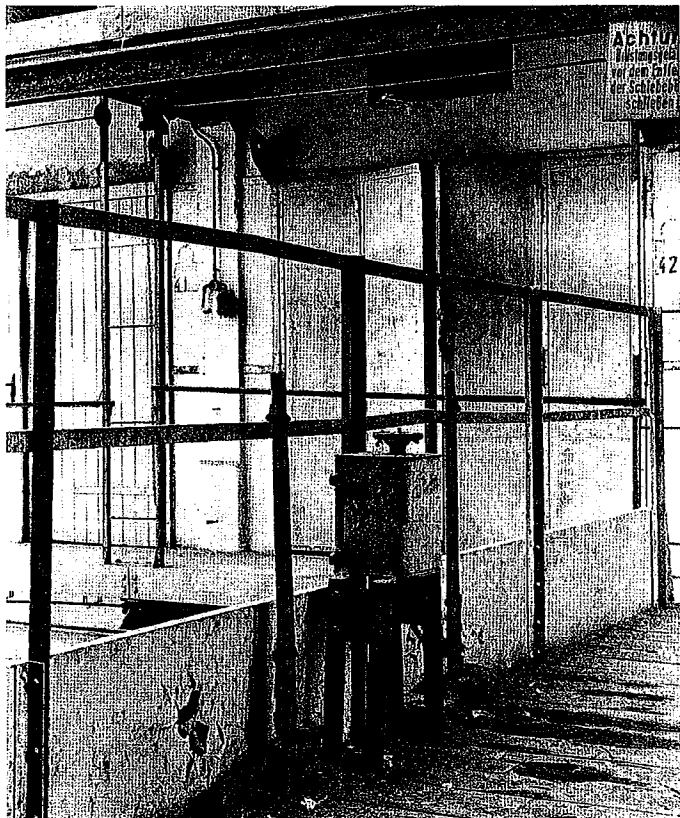
nahezu gesamten Putzverlustes an der gemauerten Frontwand ist davon allerdings nichts mehr zu sehen (Abb. 7).¹⁵

Das eigentliche Herzstück der Großgarage erschließt sich über die technische Ausrüstung zum Verteilen der Fahrzeuge auf die entsprechenden Boxen und Stellplätze. Für die Sortierung der Autos im Erdgeschoss war diese Technik nicht notwendig, denn hier konnten die Boxen selbstfahrend erreicht werden. Indes erforderte der Zugang zum Keller und zu den drei oberen Etagen eigenständige technische Lösungen. Dafür existieren zwei vertikal und horizontal miteinander verbundene mechanische

Komponenten: die Aufzugsanlage und die Schiebebühnen. Beide wurden elektrisch angetrieben. Ihr halbautomatischer Charakter geht einher mit der Notwendigkeit der Präsenz von Bedienungspersonal sowie der Fahrzeugführer beim Einparken. Der Aufzug befindet sich rechts neben der Einfahrt und diente der Auf- und Abfahrt der Autos vom Keller über das Erdgeschoss in die drei oberen Geschosse. Für das Verteilen der Fahrzeuge in den oberen Geschossen existieren verschiedene Möglichkeiten. Um die Boxen beiderseits des großen Lichthofes zu erreichen, benötigte man die in horizontaler Richtung auf Schienen beweglichen Schiebebühnen mit



8 Transportfläche der Schiebebühne im ersten Obergeschoss der Fahrzeughalle, 2001



9 Elektrische Steuereinrichtung der Schiebebühne
im ersten Obergeschoss der Fahrzeughalle, 2001

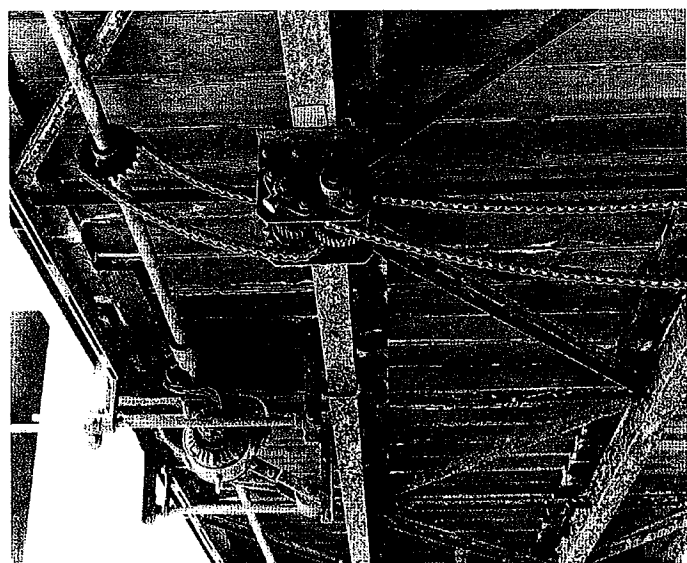
drei Tonnen Tragkraft (Abb. 8, 9, 10, 11). Der gerüstartige Stahlbau zur Aufnahme der drei Schiebebühnen und diese selbst stellen die imposanteste Technik im Inneren der Garage dar. In die weiteren Stellplätze der Obergeschosse des südlichen Gara-

genteils gelangten die Autos entweder über Schiebebühnen durch offene Boxen an der rechten Lichthofseite oder direkt durch den Aufzug in eine dritte Stellplatzreihe.

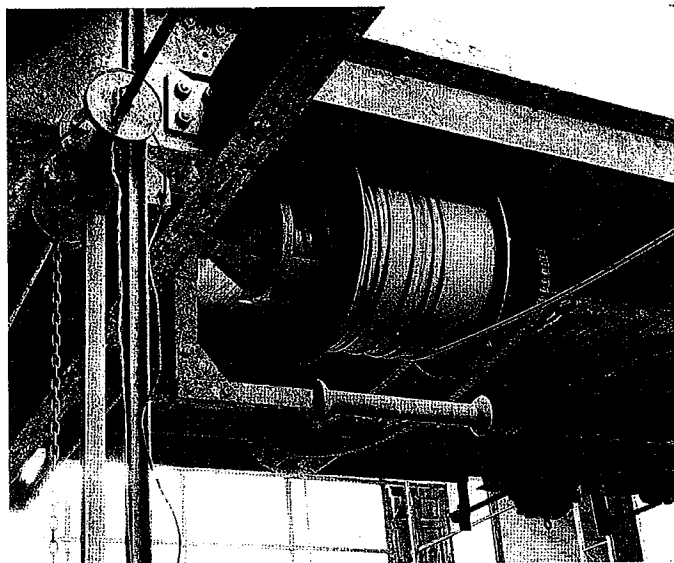
Wenig bekannt sind die ehemaligen Tankanlagen. Insgesamt gab es vier Zapfsäulen: zwei vor der Garage, unmittelbar an der Pfännerhöhe, und zwei in der Garage. Dabei handelte es sich um seinerzeit gebräuchliche Typen aus den Reihen D und Z. Einen anschaulichen Einblick in ihre Wirkungsweise vermittelt der abgebildete Querschnitt (Abb. 12). Unter den Säulen befinden sich acht Tanks. Sie haben ein Fassungsvermögen von 3000, 4000 und 5000 Litern Benzin.¹⁶ Während die Tanks alle noch vorhanden sind (unter einer Betondecke), existieren die Säulen schon lange nicht mehr.

In den vergangenen Jahren verfiel das Parkhaus mehr und mehr. Verworrene Eigentumsverhältnisse (Rückführungsanspruch des Erben der Alteigentümer an die HWG) verhinderten notwendige Instandsetzungs- und Sicherungsmaßnahmen. Durch marode Dächer und großflächigen Putzabfall entstanden Witterungsschäden.

Dennoch geriet die »Großgarage Süd« nie in Vergessenheit. Das große öffentliche Interesse an Bauwerk und Technik zeigte sich seit Mitte der 1990er Jahre in Tausenden Besuchern an den Tagen des Offenen Denkmals. Seit 1999 interessiert sich der Bauverein für Kleinwohnungen e. G. Halle für die Anlage. Er entwickelte im Zusammenhang mit der Sanierung des genossenschaftlichen Wohnungsbestands rund um den Johannesplatz das Pilotprojekt



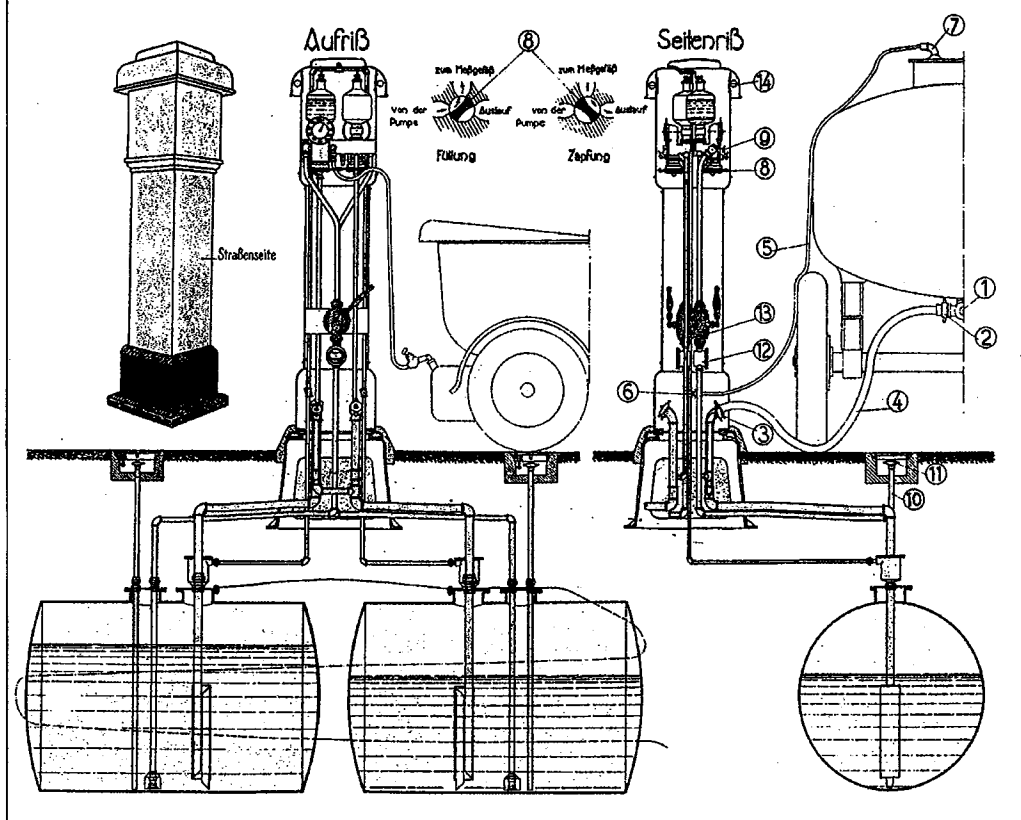
10 Zahnrad-Kettenzug (Unterflurbetrieb)
zur Horizontalbewegung der Schiebebühne im ersten
Obergeschoss der Fahrzeughalle, 2001



11 Kabeltrommel mit Zahnrad-Kettenzug
(Unterflurbetrieb) an der Schiebebühne im ersten
Obergeschoss der Fahrzeughalle, 2001

BENZOL-VERBAND-G.M.B.H. BOCHUM

TYPE: D.



12 Querschnitt, der die Funktionsweise einer Tanksäule vom Typ D verdeutlicht, 1930

»Autoarmes Wohnen«, das die Nachnutzung des Parkhauses Pfännerhöhe in seiner ursprünglichen Funktion einschließt. Die Chancen dafür stehen nicht schlecht, denn nach der Ausschreibung der Großgarage durch das Bundesvermögensamt erhielt die Firma bms Baumanagement Bauen-Modernisieren-Sanieren GmbH Halle – eine Tochter des Bauvereins – den Zuschlag.¹⁷ Dass die Nachnutzung des Gebäudes im Sinne seiner ursprünglichen Funktion durch den neuen Eigentümer der Bereitstellung größerer Fördermittel bedarf, steht außer Frage. Begrüßenswert ist daher die Aufnahme des Objekts in das Förderprogramm URBAN, eine Gemeinschaftsinitiative der Europäischen Union zur Unterstützung von städtischen Gemeinden, die durch ökonomische Umwandlungsprozesse großen Problemen gegenüber stehen. Innerhalb des Jahres 2002 wollen die Architekten der Firma bms ein konkretes Nachnutzungskonzept vorlegen. Im Sommer des gleichen Jahres hararte die Großgarage – mehr und mehr Schaden nehmend – allerdings noch ihrer künftigen

Bestimmung entgegen. Ursache dafür war die immer noch fehlende Entscheidung über die konkrete Vergabe von Fördermitteln.¹⁸

Für die Denkmalpflege ist von besonderer Bedeutung, dass die konzeptionellen Überlegungen zur Nachnutzung des Bauwerks von der geschlossenen Einheit gelungener Architektur mit einzigartiger Technik ausgehen. Dabei müssen im Interesse ihrer historischen Dimension insbesondere die nördliche Eisen-Glas-Front mit anschließender Lichthalle sowie die Frontwand an der Liebenauer Straße in ihrer ursprünglichen Aussage erhalten bleiben. Angesichts der über die Landesgrenzen hinausgehenden Bedeutung des technischen Denkmals, betrifft dies auch den Bereich der Schiebebühnen. Dem entspricht das Neunutzungskonzept, das die Boxen im oberen rechten Lichthofteil für Langzeitparker vorhalten will. Bei dem heutigen hohen Pkw-Gebrauch ist der Betrieb über einen Aufzug für den Großteil der Parkkunden nicht mehr attraktiv. Hier wäre auch seitens der Denk-

malpflege Kompromissbereitschaft notwendig. So könnte etwa die steinsichtige Verlängerung des Baus, links neben der Stahl-Glas-Front, für eine rampenartige Auffahrt oder Spindellösung genutzt werden. Die dazu notwendige Wegnahme der beiden für den Denkmalschutz uninteressanten Wohnhäuser Pfännerhöhe 71, 72 brächte noch dazu einen optischen Gewinn, denn das dahinter verborgene imposante Bauwerk stände nun zur Straße hin frei.

Anmerkungen

* Dieser Aufsatz basiert auf der Abschlussarbeit, die der Verfasser während seines Postgradualstudiums Denkmalpflege 2001/2002 am Weiterbildungs- und Beratungszentrum für Denkmalpflege und behutsame Altbauinstandsetzung e. V./Institut an der Technischen Universität Dresden anfertigte.

1 Zur Geschichte des Baus von Großgaragen und ihren technischen Fördereinrichtungen zur Höhengewinnung vgl.: Büttner, Oskar: Parkplätze und Großgaragen. Bauten für den ruhenden Verkehr, Berlin 1967; Föhl, Axel: Bauten der Industrie und Technik, Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bd. 47, Bonn o. J.; Müller, Georg: Garagen in ihrer Bedeutung für Kraftverkehr und Städtebau, Berlin 1937; Nagel, Siegfried/Linke, Siegfried (Hrsg.): Bauten des Verkehrswesens, Parkhäuser, Tankstellen, Bahnhöfe, Flughäfen, DBZ-Baufachbücher, Gütersloh/Düsseldorf 1973; Sill, Otto (Hrsg.): Parkbauten. Handbuch für Planung, Bau und Betrieb von Parkhäusern und Tiefgaragen, Wiesbaden/Berlin ³1981; Vahlefeld Rolf/Jacques, Friedrich: Garagen- und Tankstellenbau, Anlage, Bau, Ausstattung, Berlin ²1956.

2 Vgl. Landesamt für Denkmalpflege Sachsen, Dresden, Abteilung III: Wissenschaftliche Fachdienste, Referat 1: Inventarisierung/Listenerfassung, OBJ-Dok-Nr.: 09290267.

3 Vgl. ebd., OBJ-Dok-Nr.: 09291693 und Böhme, Heinz-Jürgen: Die Goldene Laute. Vom Ausspannhof zur Großgarage, in: Waldstrassenviertel, Eine Publikationsreihe von PRO Leipzig, Nr. 6, Leipzig 1995, S. 59–63.

4 Vgl. ebd., OBJ-Dok-Nr.: 09203372 und Wiesel,

Ernst: Garagenhof Chemnitz, in: Deutschlands Städtebau, Berlin 1929, S. 140 f.

5 Vgl. Stadtarchiv Halle, Akten des Magistrats Halle, Dienststelle PVB, Pfännerhöhe 71–72, (im Folgenden StAHAL, AMHAL) Bd. I, Bl. 2.

6 Vgl. Lipsdorf, Jens: Hermann Frede. Ein hallescher Architekt zwischen Tradition und Moderne, Halle 1998, S. 36 ff.

7 StAHAL, Häuserarchiv, Pfännerhöhe, Großgarage Süd, Baubeschreibung zur Errichtung einer Garagen-Anlage auf dem Grundstück Pfännerhöhe 71/72.

8 Ebd.

9 In einem Schreiben des Bauvereins für Kleinwohnungen Halle vom 12. September 1927 an das Gewerbeaufsichtsamt Halle hieß es: »Die Bedenken der Mieter, dass der Bau einer Großgarage störend wirken könnte, sind nicht von der Hand zu weisen. Man denke nur an den geräuschvollen Betrieb der Kraftverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt in der Yorkstraße.« StAHAL, AMHAL, Bd. II, Bl. 13.

10 Vgl. ebd., Bl. 41.

11 Hallesche Nachrichten, 23. Februar 1929.

12 Vgl. Landesamt für Denkmalpflege Sachsen-Anhalt, Halle/Saale, Archiv, Bauakte Pfännerhöhe 71/72, Parkhaus.

13 Vgl. Denkmalverzeichnis Sachsen-Anhalt, Bd. 4, Stadt Halle, erarbeitet von Holger Brülls und Dorothee Honekamp, Halle 1996, S. 358.

14 Vgl. Lüsich, Gunnar: Die Großgarage in der Pfännerhöhe, in: Historische Bauten und Anlagen der Stadttechnik und des Verkehrs der Stadt Halle/Saale, Hrsg. Dieter Dolgner in Zusammenarbeit mit Jens Lipsdorf, Halle 1997, S. 120 f.

15 Vgl. ebd., S. 121.

16 Vgl. StAHAL, AMHAL, B. II, Bl. 17, 94, 110, 123, 133, 143, 145, 148, 172.

17 Vgl. Mitteldeutsche Zeitung, 14. Februar 2001.

18 Nach einer Information von Herrn Dipl.-Ing. Andreas Matuschek (bms Baumanagement) an den Verfasser.

Abbildungsnachweis

Stadtarchiv Halle: 1–3, 12

Landesamt für Denkmalpflege Sachsen-Anhalt, Halle: 4–11 (G. Preuß)