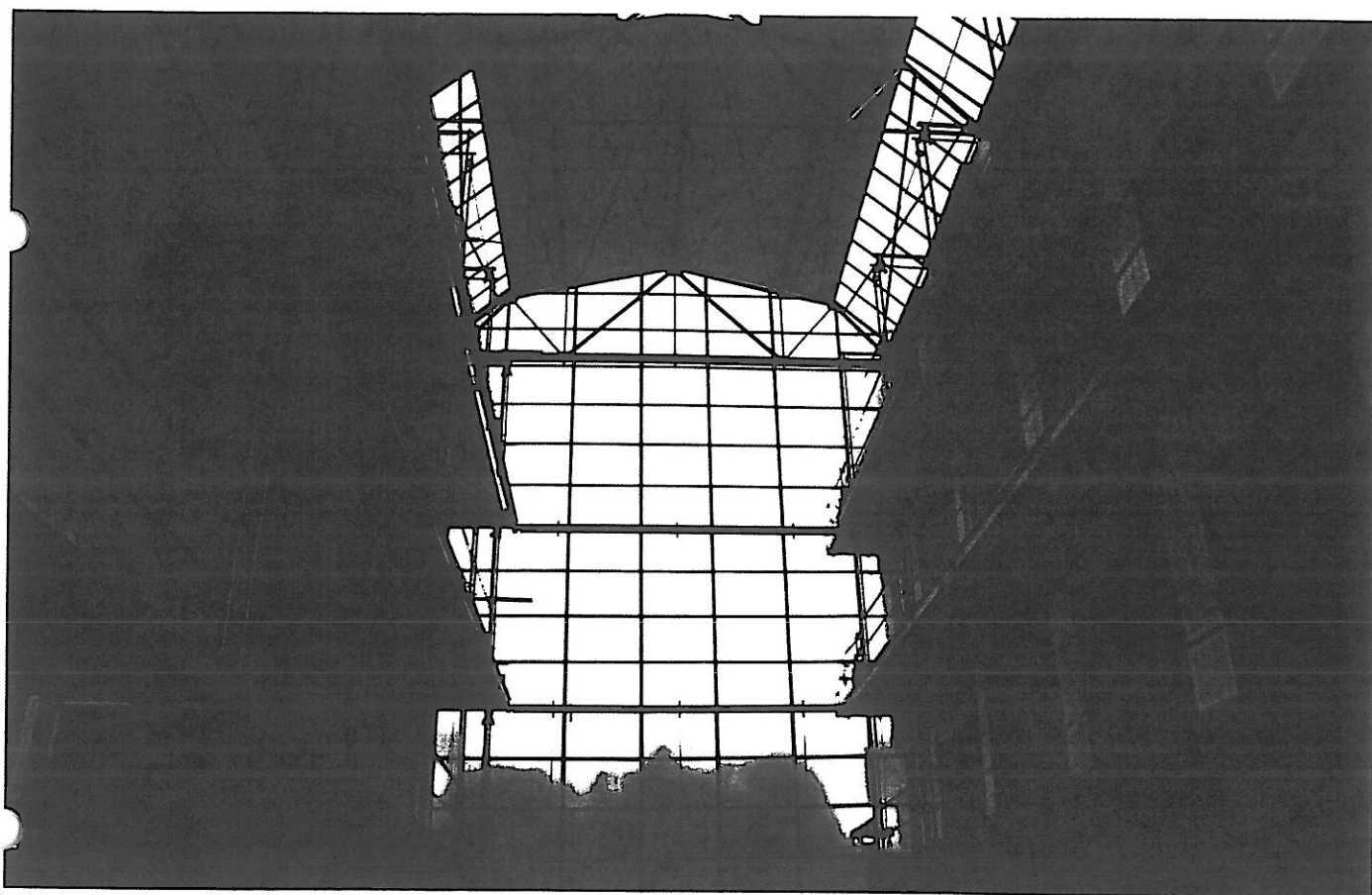


Exklusives Haus für den ruhenden Verkehr

Die 1929 vollendete Großgarage Süd in Halle zählt zu den ältesten Parkhäusern in Deutschland.

2008 wurde der Bau umfassend

saniert. Trotz einiger denkmalpflegerischer Kompromisse bleibt er damit erhalten und wird sogar wieder zum Parken genutzt. ■ Sarah Huke



oben: Zur Pfännerhöhe präsentiert sich die Großgarage mit einer von Licht durchfluteten Halle als Einheit von Form und Funktion.

Alle Fotos: Sarah Huke

Die rasch wachsende Zahl von Automobilen nach dem Ersten Weltkrieg sorgte nicht nur für ein steigendes Verkehrsaufkommen auf den Straßen, sondern auch für viel ruhenden Verkehr. Auf einmal wurde der Platz zum Abstellen der Autos knapp. So entstand die Großgarage als neue Aufgabe für Architektur und Städtebau. Nach US-amerikanischem Vorbild wurden die Autos in den mehrgeschossigen Bauten nicht nur abgestellt, damit vor Witterung und Diebstahl geschützt, sondern hier meistens auch gepflegt und repariert. Erschlossen wurden die Großgaragen vor allem über gerade oder spiralförmige Rampen, in der Frühzeit aber auch oft über Aufzüge oder andere mechanische Anlagen. Denn die ersten Automobile hatten nur eine geringe Steigfähigkeit. Die kräftiger werdenden Autos aber konnten problemlos Rampengaragen befahren, die im Vergleich zu Aufzugsanlagen zwar mehr Platz einnahmen, aber im Betrieb erheblich weniger aufwendig sind und zudem ein rasches Parken ermöglichen.

Eine sehr frühe Großgarage hatte August Perret in der Rue Ponthieu in Paris bereits 1905/06 re-

alisiert. Dabei setzte er eine Stahlskelettkonstruktion als raumorganisierendes, formbildendes Strukturelement ein. Die innere Ordnung war von außen abzulesen, wodurch die Fassade eine ungewöhnliche Gestalt erhielt. Die Flächen zwischen den vertikalen Wandpfeilern und den horizontalen Geschossbalken wurden vollständig verglast. In der Mitte saß zudem eine zwei Geschosse umfassende Fensterrosette. Im Gegensatz zu dieser Großgarage in Paris versteckten die in den 1920er Jahren erbauten Großgaragen in Leipzig und Chemnitz die Konstruktion des Baus hinter einer abweichend gestalteten Fassade.

Die Großgarage Süd an Pfännerhöhe und Liebenauerstraße in Halle (Saale) steht mitten in einem Wohngebiet, das in einer zeitgemäß-sachlichen Formsprache mit expressionistischen Nachklängen gestaltet wurde. Dort, wo das Grundstück an die Wohnbebauung stößt, wurde die Architektur der Garage an die Wohnhäuser angeglichen. An der freistehenden Seite zur Pfännerhöhe hingegen wurde die Idee des Neuen Bauens als Einheit von Form und Funk-

tion umgesetzt. Das Haus wurde über eine Aufzugsanlage und Schiebebühnen erschlossen. Der Bauingenieur Walter Tutenberg plante eine Kombination aus gewerblicher und sozialer Nutzung. Außer 150 Parkboxen für Personen- und Lieferwagen sowie Motorräder gab es Aufenthalts- und Schlafräume sowie Bäder für die Fahrer. Sie waren, wie die dort ansässige Autowerkstatt, Tag und Nacht geöffnet. Eine Wagenreinigungsanlage und ein Friseursalon vervollständigten den Service. Ein zunächst geplanter Bürotrakt wurde nicht verwirklicht. Tutenberg hatte dafür 1927 ein 2.400 Quadratmeter großes Grundstück gekauft, auf dem die Großgarage bis 1929 gebaut wurde.

Bis 1992 in Betrieb

1930 geriet Tutenberg mit seinem Bauunternehmen in eine finanzielle Schieflage. Deshalb übernahm die Firma Curt Köhler & Co. die Garage und ergänzte sie um eine Tankstelle. Kunden des Betriebes waren örtliche Wagenbesitzer, Fuhrunternehmer und durchreisende Geschäftsleute.

Die Miete betrug – bis zum Ende der DDR – eine Mark pro Tag. Im Krieg blieb die Hallenser Garage unzerstört, erlebte aber dann einen schleichenden Niedergang. Schon in den 1960er Jahren stellte die Minol-Tankstelle dort ihren Betrieb ein und die Anlage wurde verstaatlicht. Ab 1972 betrieb die VEB Gebäudewirtschaft Halle die Großgarage und beschäftigte den ehemaligen Inhaber Curt Köhler bis an dessen Lebensende 1975. 1992 sperrte der TÜV die Aufzugsanlage; die Garage wurde stillgelegt und verfiel, ehe der Bauverein Halle & Leuna eG sie 2007/08 aufwendig sanieren ließ. Damit wird nicht nur ein wertvolles Baudenkmal erhalten, sondern es werden im Johannesviertel auch dringend notwendige Parkplätze geschaffen.

Die Einfahrt in der Pfännerhöhe mündete in einen bis zu neun Meter breiten Gang, der zu den ebenerdigen Stellplätzen der Garage führte. Diese konnten auch für die Wagenreinigung genutzt werden. Rechts von der Einfahrt beförderte der Aufzug die Automobile zu den oberen drei Etagen und in den Keller. Auf den Geschossebenen wurden die Autos mit im Lichtloft verlaufenden Schiebebühnen verteilt. Tagsüber sorgten die großen Fenster für viel Licht, im Dunkeln gab es eine elektrische Beleuchtung. Eine Zentralheizung erwärmte die gesamte Halle. Die Garage war an das städtische Wassernetz angeschlossen, verfügte aber auch über eine hauseigene Wasserversorgung, die das Regenwasser auf dem Dach sammelte und die Wagenreinigungsanlage im Keller speiste. Die Parkboxen wurden mit platzsparenden Jalousien aus Stahl geschlossen. Lüftungsschlitze und Fenster sorgten für eine gute Luftzirkulation. Mit der Stahl-Beton-Konstruktion und extra umbauten Treppen galt der Bau zudem nach damaligem Standard als „absolut“ feuersicher.

Zentrale, lichte Halle

Bestimmendes Element der Fassade an der Pfännerhöhe ist eine neun Meter breite und über vier Geschosse greifende Eisen-Glas-Konstruktion. Dieses von Stahlsprossen gestützte Fenster überträgt seine Form auf das die zentrale Halle überspannende Mansarddach. Diesem gläsernen Dach, das von leichten Betonplatten gebrochen wird, ist ein spitzwinkliges Firstoberlicht aufgesetzt. Das Tragwerk der Halle besteht aus einem genieteten und geschraubten Stahlskelett, das zum Teil mit Beton ummantelt wurde. Bei der Sanierung wurde das marode Dach komplett er-

neuert, auch die sehr in Mitleidenschaft gezogene Stahlkonstruktion saniert, zum Teil erneuert oder verstärkt. Gleich dem Original wurde die Trägerkonstruktion des Daches wieder aufgebaut, so dass die für das Neue Bauen typische Leichtigkeit und Lichtdurchlässigkeit erhalten blieb. Außerdem wurden alter Putz und schadhaftes Mauerwerk abgetragen und ersetzt.

Eine entscheidende Veränderung brachte ein moderner Anbau mit einer spindelförmigen Rampe für die neue Erschließung. Denn das historische Aufzug-Schiebebühnen-System ließ sich nicht mehr effizient betreiben. Dennoch blieben die Schiebebühnen mit der dazugehörigen Technik erhalten, auch wenn ihre Funktionsfähigkeit so stark eingeschränkt ist, dass sie nur noch per Hand bewegt werden können. Nach den Vorgaben des Denkmalschutzes wurden außerdem die ersten drei Parkboxen einer Reihe mit den sanierten, ursprünglichen Rolltoren versehen. Wegen der modernen Erschließung wurden einige Boxen auf den oberen Etagen als Autostellplätze stillgelegt und werden anderweitig genutzt. Damit stehen in der Großgarage heute noch 88 Parkplätze zur Verfügung. Die Flächen dazwischen, vor allem die Halle werden für Veranstaltungen genutzt. Insgesamt kann damit noch nachempfunden werden, wie die Garage ursprünglich ausgesehen hat. Verändert wurde allerdings der Raumeindruck. Aufgrund moderner Brandschutzbestimmungen bekamen auch die vertikalen Träger in der Halle einen Betonüberzug und die Holzdielen der Übergänge wurden entfernt. Ohne diese Eingriffe wäre eine erneute Nutzung als Großgarage nicht möglich gewesen. ■



Literatur

- Jürgen Hasse: Übersehene Räume, zur Kulturgeschichte und Heterotopologie des Parkhauses, transcript Verlag, Bielefeld 2007
- Joachim Kleinmanns: Parkhäuser – Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit, Jonas Verlag, Marburg 2011

unten: An der Liebenauer Straße teilt ein vertikales Fensterband (dahinter ein feuersicheres Treppenhaus) die horizontal gegliederte Fassade.

