BAUNETZWOCHE#239

Das Querformat für Architekten, 16. September 2011

Special: PARKHÄUSER

Montag

Ein ungewöhnlicher Aufruf vom Bundesbauministerium: Testfamilie für das Haus der Zukunft gesucht! Gewünscht ist „eine Familie mit zwei Kindern möglichst aus dem Großraum Berlin, die für 15 Monate mietfrei Haus und Fahrzeuge testet. Die Familie sollte Spaß am Entdecken neuer Lebensstandards und Technologien haben, sich durch Offenheit gegenüber Medien auszeichnen und bereit sein, über ihre Erfahrungen zu berichten.“ Lebst du noch, oder wohnst du schon? Die Bewerbungsfrist endet am 15. Oktober 2011.

Freitag

Heute gehört: Der Kommissar für den deutschen Pavillon bei der Architekturbiennale in Venedig 2012 kommt wieder aus München. „Eine Berühmtheit mit einem Architekten“ soll es sein – Muck Petzet mit Konstantin Grcic?

BAUNETZWOCHE-Newsletter bestellen!

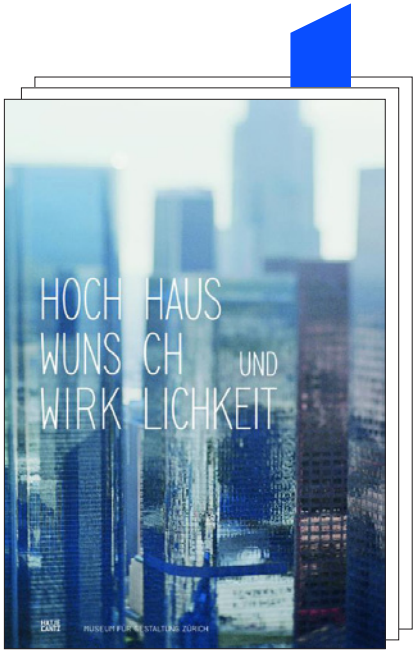
Hochhaus – Wunsch und Wirklichkeit

Die Vertikale. Sie fasziniert, beängstigt und macht süchtig. Immer höher soll es sein. Den Himmel berühren. An den Wolken kratzen. Der höchste Turm der Welt steht seit 2008 in Dubai: der Burj Khalifa von SOM – mit seinen 828 Metern knapp doppelt so hoch, wie es das World Trade Center einmal war. Kaum erstaunlich: Die Hälfte aller Hochhäuser wurde seit dem Jahr 2000 gebaut. Seitdem werden die höchsten Wolkenkratzer nicht mehr in den USA gebaut, sondern in Asien.

„Hochhaus – Wunsch und Wirklichkeit“ hat das Museum für Gestaltung in Zürich seine aktuelle Ausstellung genannt, zu der nun eine gleichnamige Publikation erschienen ist. Wunsch und Wirklichkeit vielleicht, weil Zürich als Schauplatz von Hochbauten genau an dieser Schnittstelle steht. Gemessen an den Dimensionen anderer Städte gibt es in Zürich schließlich keine vergleichbaren Hochhäuser; hier gilt alles über 25 Meter als Hochhaus. Ausstellung und Publikation stellen in einer Studie aber eben genau die Hochhaus-Metropolen, nämlich New York, London, Hongkong und Shanghai, mit Zürich vergleichend nebeneinander. Kann das gut gehen?

Erwin Wurm: „Mies van der Rohe – melting“, 2005 Foto: Franz Neumann, Privatsammlung Rudolf Budja

„Ob als Entwurf gebliebener Wunsch oder als gebaute Konstruktion, das Hochhaus eignet sich offensichtlich besonders gut als Projektionsfläche und Kristallisationspunkt für Ideen und Vorstellungen, wie seine zahllosen Verarbeitungen in den verschiedenen Bildmedien zeigen“ – heißt es im Vorwort. Besonders sind deshalb vor allem die hier gezeigten Fotografien und Darstellungen der alltäglichen Hochhauswirklichkeiten und visionären Hochhauswünsche. Da sieht man die Fotoserie aus Johannesburg von Mikhael Subotzky und Patrick Waterhouse, atmosphärische Schwarz-Weiß Fotografien von Annie Leibowitz und inszenierte Panoramen von Wenig Fen mit dem kompositorischen Titel „Sitting on the Wall“ (übrigens sind überraschend viele der Hochhausfotografien im Querformat). Auf Seite 52 rechts unten sollte man unbedingt den schmelzenden Mies van der Rohe von Erwin Wurm bewundern. Man sieht Fotostrecken, Kunstwerke und Bilder von realisierten Projekten. Kapitelweise werden diese von thematischen Abhandlungen wie „Die Verstädterung der Welt“, „Kommerz statt Konzept“, „Diskrete Urbanität“ und „Kein Downtown für Zürich“ unterbrochen und so Theorie in das Buch gestrickt – das ist leider etwas nüchtern, aber gut recherchiert. Das Kaptitel Zürich fällt aus dem Rahmen. Es beginnt mit der Feststellung: „Das Stadtbild von Zürich ist nicht von Hochhäusern geprägt“ (Wirklichkeit) und endet mit einer wagen Forderung, „ob das Tabu einer höhern Ausnützung mittels Hochhäuser unangetastet bleiben kann“ (Wunsch). Wie heisst es so schön? Wünschen hilft. *(jk)*



Hochhaus – Wunsch und Wirklichkeit

Hrsg. Andres Janser, Museum für Gestaltung Zürich. Texte von Karin Gimmi, Andres Janser, Andres Lepik, Clifford A. Pearson, Eric Schuldenfrei, Martino Stierli, Marisa Yiu u.a.. Gestaltung von Heimann und Schwantes.

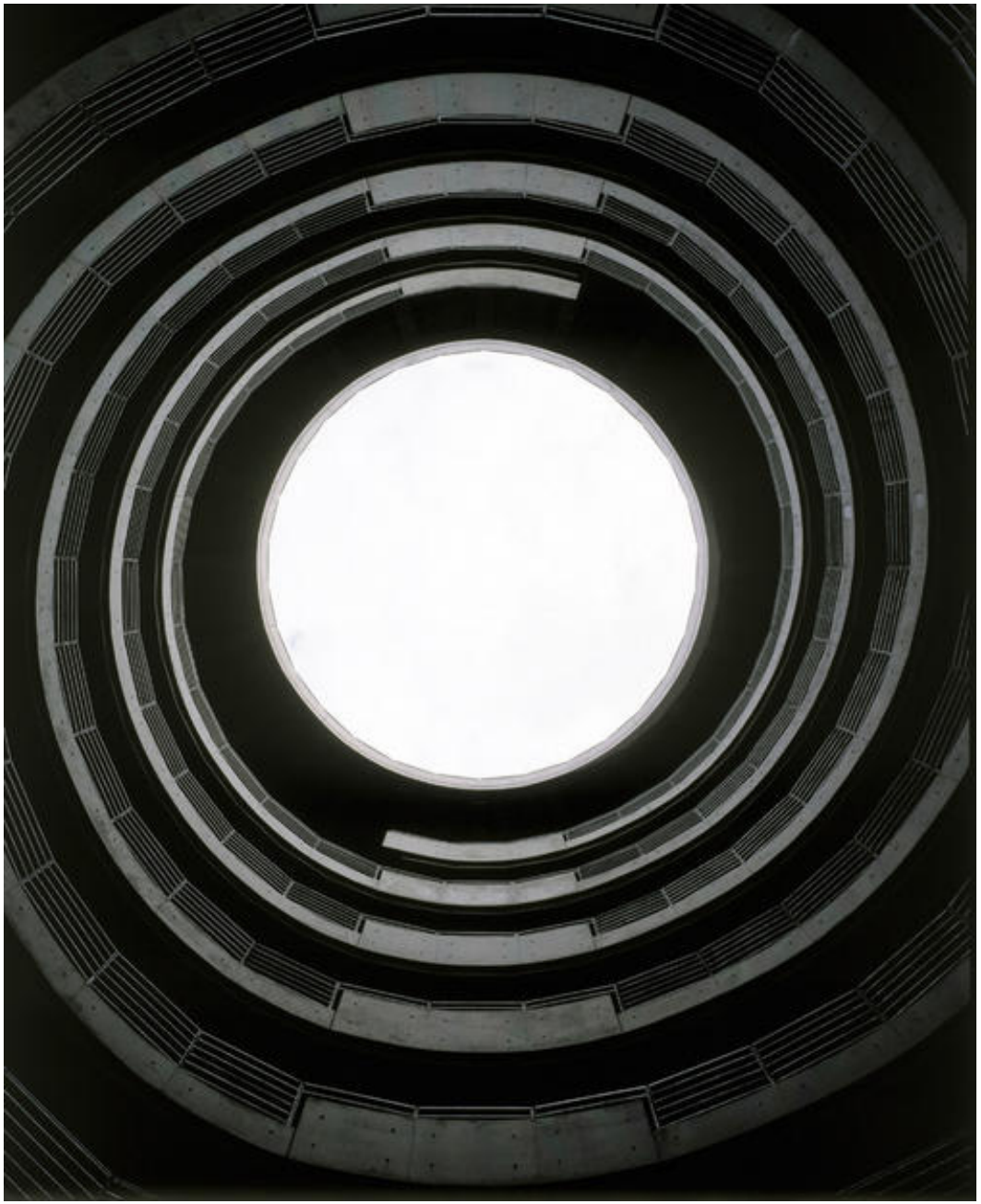
Deutsch, Paperback,
168 Seiten, 39,80 Euro

www.hatjecantz.de

Die Ausstellung ist noch bis zum 2. Januar 2012 im Museum für Gestaltung Zürich zu sehen: www.museum-gestaltung.ch

RENNSTRECKE, LABYRINTH UND **WENDERAMPE**

Parkhäuser dufteten lange nach Benzin und Abenteuer. Heute verschwindet das Auto zunehmend aus den Innenstädten und mit ihm diese in Verruf geratene Gebäudetypologie. Haben die einstigen Garagenpaläste mit ihrem Nutzen auch ihren Glamour verloren? Bei einem Streifzug durch die Architekturgeschichte der Großstadtgarage sind wir auf Lichtblicke gestoßen, darunter eine befahrbare Doppelhelix in Berlin, ein nacktes Parkhaus in Miami und ein computergesteuertes Tiefgaragenregal in Rotterdam.



gmp: Parkrotunde P2 am Flughafen Hamburg (Foto: Heiner Leiska)

PARKPLÄTZE ZWEITAUSEND-EINHUNDERT-UNDFÜNFZEHN+ ACHTHUNDERT

Die Möglichkeiten einer Großstadtgarage

Wer erinnert sich nicht, wie aufregend es war, als Kind im Parkhaus zu sein. Man konnte sich wunderbar verstecken, Rampen runterdüsen und Schnitzeljagd spielen. Später dann wurde das Parkhaus zu einem Ort, den man zu meiden versucht. Man braucht dringend einen Parkplatz, sieht keinen, parkt in der letzten kleinen Ecke, ärgert sich am Kassenautomaten über die Tarife, findet, wenn man zurück ist, sein Auto nicht und merkt zu spät, dass man doch eine Etage höher geparkt hat. Mit größeren Autos sollte man (aus eigener Erfahrung) jeglicher Konfrontation mit Tiefgaragen und Parkhäusern besser komplett aus dem Weg gehen – zu unangenehm ist das Geräusch, das durch die Reibung von Hubdach eines VW-Bullis und Betondecke entstehen kann. Und nachts alleine in der Tiefgarage sein Auto aufzuschließen, ist so gruselig, dass man als Frau lieber an einer Straßenecke im Haltverbot parkt. Wie viele Krimis und Thriller beginnen schließlich mit einer Leiche im kühlen Neonlicht eines Parkdecks?

Dunkel, unübersichtlich und beklemmend. Nachdem das Image dieser „ungeliebten Notwendigkeit der Architekturgeschichte“, wie Bauhistoriker Joachim Kleinmanns das Parkhaus nennt, lange gelitten hat, soll sich das in Zukunft ändern. Bereits heute kann man Parkscheine per SMS lösen, sein Auto mit der elektronischen Einparkhilfe selbst einparken lassen (aber nur, wenn die Lücke auch großzügig genug ist) und während des Parkens sein Elektromobil mit Strom tanken (Energie-Parken). In der Fachwelt spricht man schon lange nicht mehr von Parkhäusern, sondern von Parksystemen. Aber wie hat sich die Typologie des Parkens seit den 1920er Jahren weiterentwickelt? Gibt es überhaupt grundlegende Veränderungen oder ist es nicht so, dass die Autos immer mehr können, schneller und individueller werden, während die Infrastrukturen Straße, Tankstelle und Parkhaus so unaufgeregt sind wie noch nie. Die Stichwörter Effizienz und Nachhaltigkeit fallen häufig. Über Architektur wird in diesem Zusammenhang seltener gesprochen. Dabei sind nicht nur in Zeiten der Auto-Hotels (mit Rundum-Service und Übernachtungsmöglichkeiten für Chauffeure), Garagen-Paläste und Hochhausgaragen herausragende

gmp: Parkrotunde P1 am Flughafen Hamburg (Foto: Oliver Heissner)

Parkarchitekturen entstanden. Park & Ride, Car-Sharing und erhöhte Parkgebühren sollen das Auto aus den Innenstädten verdrängen, Nahverkehr stärken lautet heute die Devise. Wer baut da noch Parkhäuser?

Parkrotunden in Hamburg oder die Geschichte der zweigängigen Verschraubung der Parkhauserschließung

Zwei gegeneinander versetzte, spindelförmige Rampen erschließen den Verkehr in den Parkhäusern am Flughafen Hamburg, die von gmp von Gerkan, Marg und Partner geplant wurden. Doppelwendelrampe, oder auch Doppelhelix-Wendelrampe, nennt sich diese elegante Form der Parkhausauffahrt. Auf- und Abwärtsverkehr werden gleichzeitig im Mittelpunkt des Kreises erschlossen. Die Stellplätze sind beidseitig an einer ringförmigen Fahrgasse angeordnet. Neben dieser der dominierenden geometrischen Kreisform ist ein weiteres wesentliches Gestaltungselement die Gliederung der neun Geschosse durch vorgehängte Stahlroste, die das Parkhaus als „optische Haut“ umhüllen. Auch nicht unspektakulär ist die Fußgängererschließung. Über Brücken gelangt man von dem Treppenturm mit seiner Fassade aus Glasbausteinen auf die Parkebenen. Neu sind diese Parkhausgebäude nicht. Vielmehr zählen sie zu den Klassikern der Parkhausgeschichte. Schon gute zwanzig Jahre dienen die Parkrotunden P1 und P 2 als Stellplatz für die Autos der Fluggäste.

Bereits vor dem ersten Weltkrieg wurde die einfache Spiralrampe zu einer doppelgängigen Wendelrampe weiterentwickelt. Abgeleitet aus dem Treppenbau gilt dieses Rampenprinzip als wirtschaftlich, wenn mehr als 100 Stellplätze pro Stockwerk vorhanden sind. Schließlich werden hier Auf- und Abfahrt auf der Grundfläche nur eines Rampenturms untergebracht. Beeindruckend, wie schnell man auf diesen spektakulär ineinander verschraubten Wendelrampen die Orientierung verlieren kann. Die dramatische Wirkung der Doppelwenderampe wussten schon viele Regisseure zu nutzen: Wilde Verfolgungsjagden mit quietschen Reifen lassen jedes Parkhaus zu einem aufregenden Abenteuerspielplatz werden.

Fahrstuhl, Brücke, Rampe: die Parkrotunde P1 am Flughafen Hamburg (Fotos: Oliver Heissner)

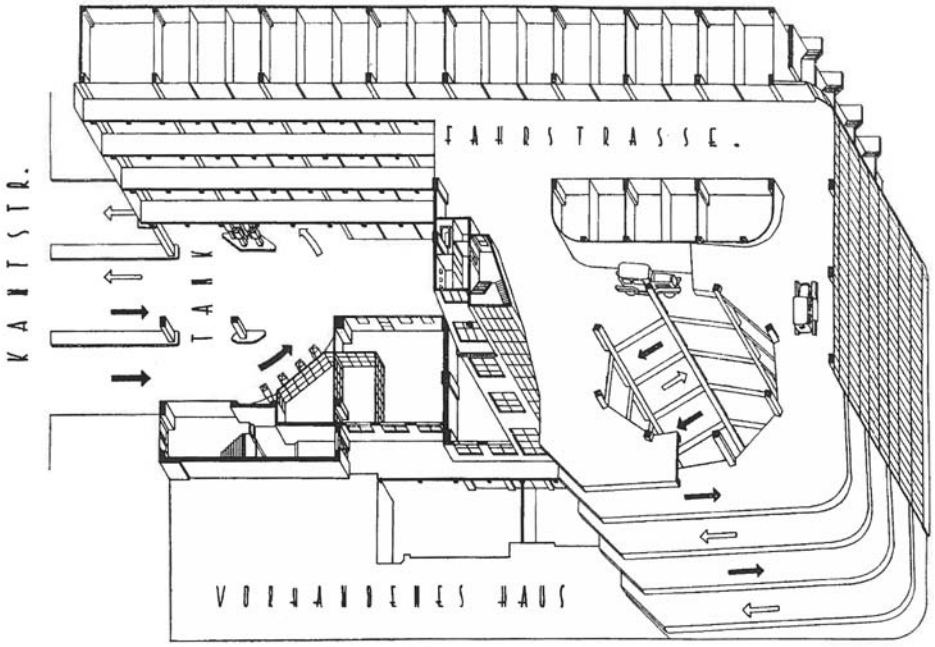
PARKPLÄTZE
DREIHUNDERT

Hermann Zweigenthal, Richard Paulick: Kant-Garagen-Palast, Berlin 1929/30 (Foto: Benedikt Hotze)

Heute ist die Kant-Garage samierungsbedürftig und vom Abriss bedroht. (Fotos: Benedikt Hotze)

Der Kant-Garagen-Palast in Berlin

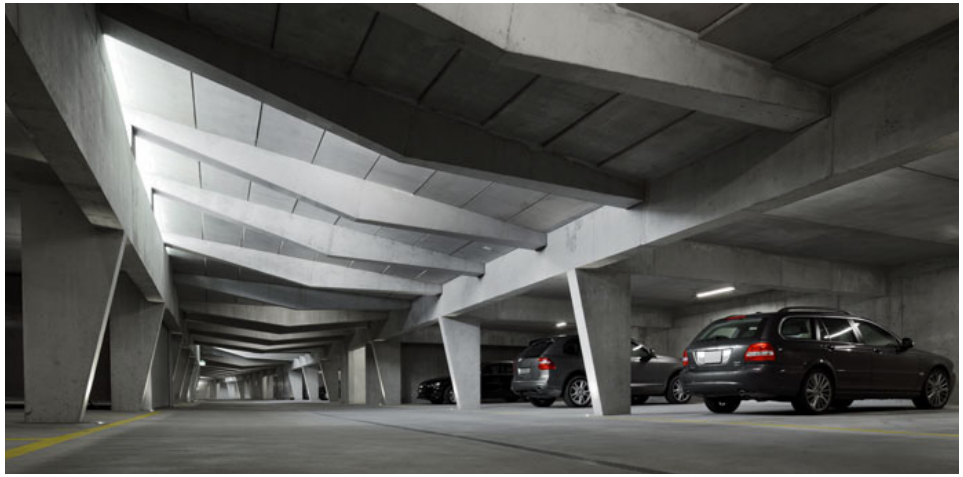
Das erste Beispiel eines Parkhauses mit Doppelhelix in Deutschland steht im Berliner Stadtteil Charlottenburg: der Garagen-Palast in der Kantstraße. Gebaut von den Architekten Hermann Zweigenthal und Richard Paulick sowie drei weiteren ehemaligen Schülern Hans Poelzigs, wurde das Parkhaus 1930 eröffnet. Ganz im Stil der Neuen Sachlichkeit symbolisiert der Hochgaragenbau die mondäne Dynamik der Weltstadt. Große Glasflächen an Vorder- und Rückfassade belichten Fahrgassen, Rampen und Treppenhaus und betonen den Charakter des Bauwerks. Mit einer Grundfläche von 39 mal 47 Metern und einer Höhe von 19 Metern bietet der Kant-Garagen-Palast mehr als 300 Stellplätze, die mit (teilweise erhaltenen) Blechgehäusen voneinander getrennt sind. In der Einfahrt gibt es eine Tankstelle; der von Zweigenthal geplante Dachgarten mit Restaurant sowie die Erweiterung zum Auto-Hotel wurden jedoch nie realisiert. Seit 80 Jahren ist der Kant-Garagenpalast nun in Betrieb und steht heute vor der Frage: Sanierung oder Abriss?

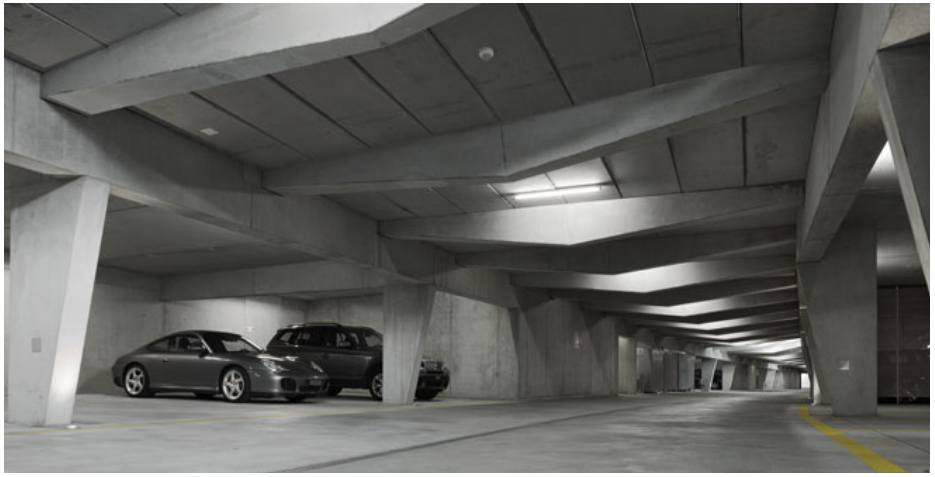


Mit 41 Stellplätzen pro Etage wurde die Kantgarage kurz nach Eröffnung von Bauwelt-Redakteur Georg Müller wegen ihrer Unwirtschaftlichkeit kritisiert. „Die doppelgängige Wendelrampe ist zwar zur Zeit die große Mode im Garagenbau, doch ist ihr Flächenaufwand zu groß.“ Die Rampen nähmen 375 Quadratmeter ein, die Fahrgassen weitere 392 Quadratmeter, für die Stellplätze blieben lediglich 618 Quadratmeter. Auch sei die Rampe im Detail falsch ausgeführt, denn abfahrende Wagen müssten vom Parkgeschoss auf die Rampe immer erst ein Stück in die Höhe fahren (vergl.: Joachim Kleinmanns: Parkhäuser, S. 67). Eine Alternative wäre allerdings nur die unsichere Variante einer Rampe mit Gegenverkehr, erwiderten die Befürworter der Doppelhelix – die Diskussion entbrannte. Man sieht, einfach ist die Planung einer Großstadtgarage, die effizient und elegant zugleich sein soll, nicht. Die doppelgängige Wendelrampe scheint seit Ende der 1980iger Jahren in den Schubladen der Architekten verschwunden zu sein, heute wird sie kaum noch geplant.

Der Kant-Garagen-Palast im September 2011 – ein beschmiertes Schmuddelkind (Foto: Benedikt Hotze)

PARKPLÄTZE
SIEBENUNDFÜNFZIG





HHF: Underground Parking Sonvida, Basel (Fotos: Tom Bisig, Basel)

Unterirdische Garagenstraße in Basel
In europäischen Städten werden Garagenanlagen heutzutage gerne versteckt, aus Platzmangel verschwinden sie unter der Erde. Auch das Schweizer Büro HHF Architekten hat eine solche Tiefgarage gestaltet, um die Idylle in einem Wohngebiet außerhalb ihrer Heimatstadt Basels nicht zu stören. Das Trio hat eine unterirdische Straße entworfen, die es auf einer Länge von rund 150 Metern erlaubt, alle Wohnungen von hier aus zu erschließen. Durch die direkte Einbindung der Parkplätze in die Auf- und Abfahrt ist die Erschließungsfläche so minimal wie möglich gehalten. Das Dach der Garage verläuft in Form einer geschwungenen Welle, von der aus drei große Oberlichter das Parkhaus belichten und Sichtverbindungen schaffen. Ansonsten gelangt kaum Tageslicht in die Garage, ein Kritikpunkt, der jedes Parkhaus schnell zu einem Ort der Angst werden lässt. In Basel kann man anführen, dass in „SonVida“, so nennt sich die tiefer gelegte Parkplatzanlage, die insgesamt 57 Stellplätze hauptsächlich von Anwohnern genutzt werden. Ob Nachbarschaftsgefühle auch eine in dunkle Parkgasse zu einem angenehmen Ort werden lassen, können nur die Nutzer beantworten.

HHF: Underground Parking Sonvida, Basel (Foto: Tom Bisig, Basel)

PARKPLÄTZE
EINHUNDERTUNDVIERZIG

Architectenbureau Paul de Ruiter: Insulindeplein Parkeergarage in Rotterdam (Foto: Architectenbureau Paul de Ruiter)

Vollautomatisches Parksystem in Rotterdam

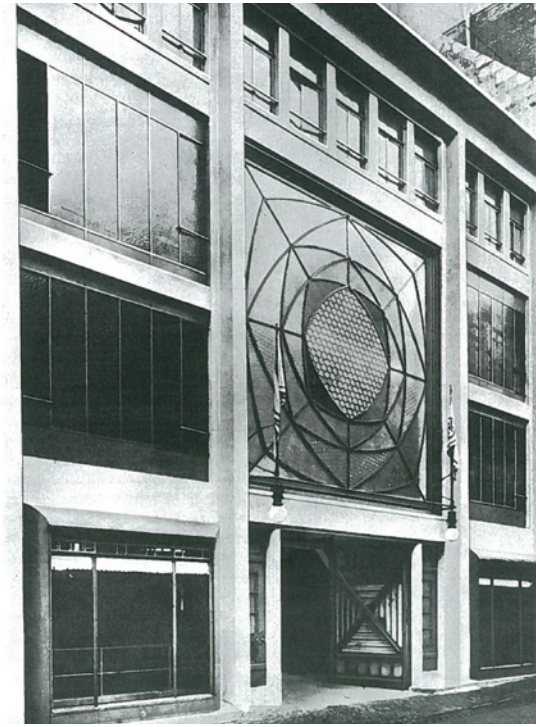
In Rotterdam hat etwa zur gleichen Zeit das Architectenbureau Paul de Ruiter im Herbst 2010 ein vollautomatisches Parksystem für ein dicht besiedeltes Wohngebiet realisiert. 140 Autos können unter dem Glaspavillon abgestellt und gelagert werden; ein Robotersystem mit Autolift und Schienensystem sorgt für Ein- und Ausfahrt. Über ein Drittel mehr Parkplätze konnten die Amsterdamer Architekten auf diese Weise in dem als Tiefgarage geplanten „Insulindeplein Parkeergarage“ generieren. Über eins der zwei schwarz lackierten und nach Etagen nummerierten Garagentore verschwinden die Autos unbemerkt in der Tiefe, während der Raum über der Parkanlage als Erholungsort und Spielplatz genutzt werden kann.

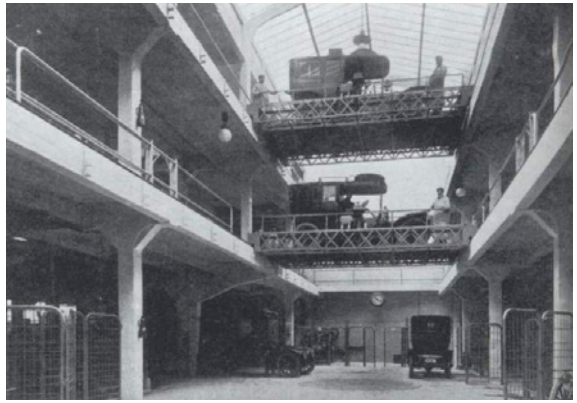
Das vollautomatische Parkhaus am Insulindeplein in Rotterdam wurde im September 2010 eröffnet.

Es hat ein computergesteuertes Robotersystem mit Autolift und Schienensystem.

Elektrische Schiebebühnen in Paris

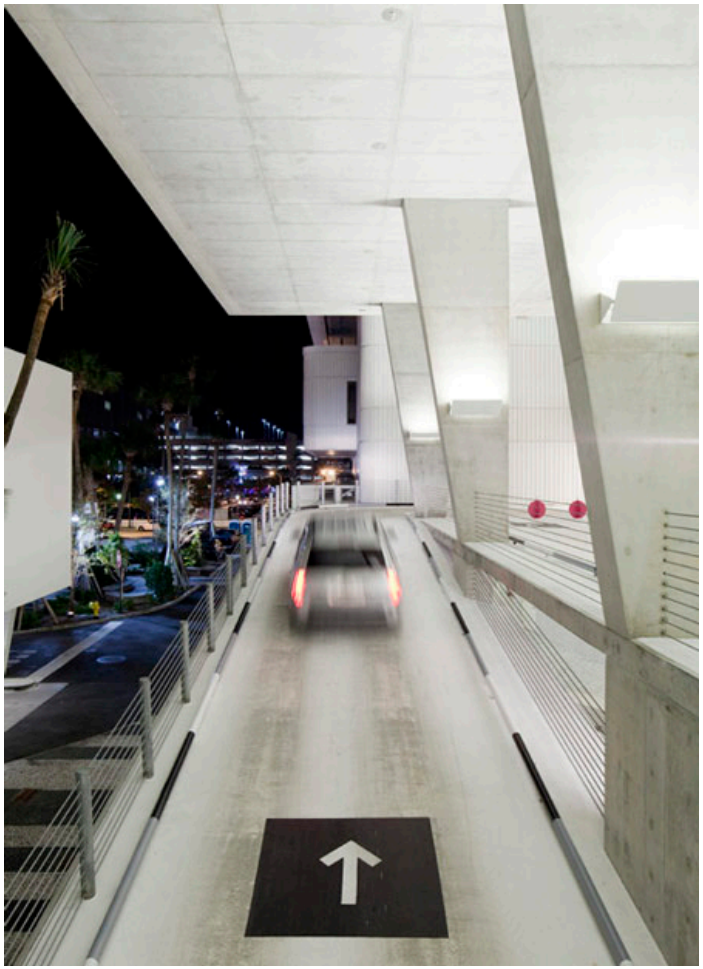
Blättert man in der Architekturgeschichte, entdeckt man schnell – neu ist dieses Konzept keineswegs. Lediglich die technische Umsetzung kann heute durch Einsatz computergesteuerter Parksysteme weitaus mehr leisten als zum Beispiel die Garage Ponthieu in Paris von Auguste Perret aus dem Jahr 1906. Der französische Architekt hat nicht nur Schwimmbäder hinter schmuckvollen Fassaden versteckt, sondern auch eine der ersten Hochgaragen Europas – übrigens ganz in der Nähe der Champs-Élysées. Zwei Hebebühnen, die zwischen den drei Parkgeschossen auf- und abgefahren wurden, beförderten die zu lagernden Autos in die einzelnen Etagen der „Garage de la Société Ponthieu-Automobiles“. Die Autos mussten zwar noch manuell aus dem Aufzug geschoben werden, wurden aber mittels elektrischer Schiebebühnen durch das Mittelschiff entlang zu einem leeren Stellplatz transportiert. Mehrere umständliche Arbeitsschritte machten diese erste, Platz sparende Hochgarage zu einem ebenfalls vieldiskutierten Projekt der Fachwelt. Dem Prototyp folgte lange Zeit kaum ein weiterentwickeltes Projekt; erst heute scheint das Konzept wieder aufgenommen zu werden.

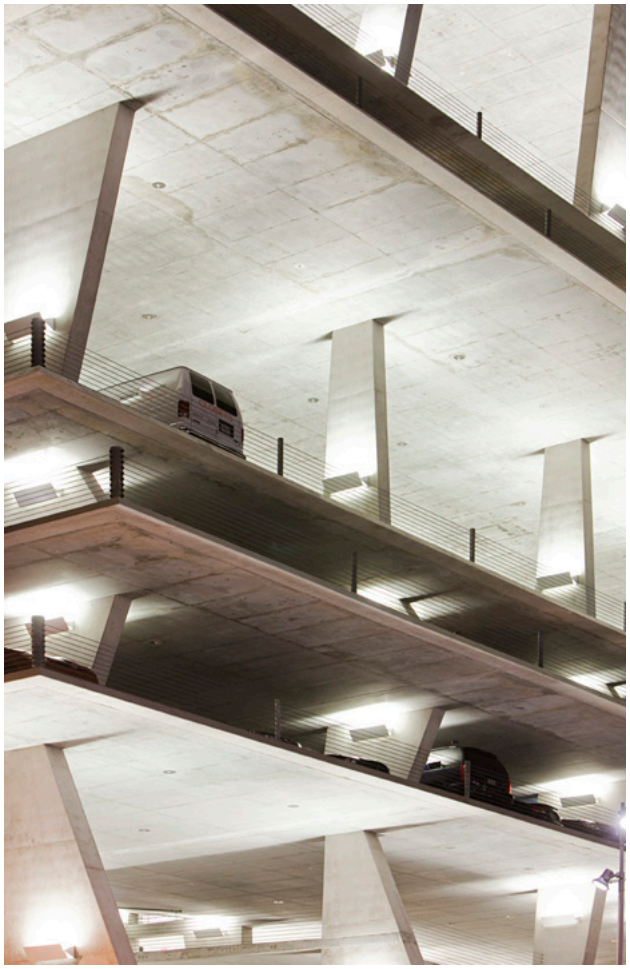


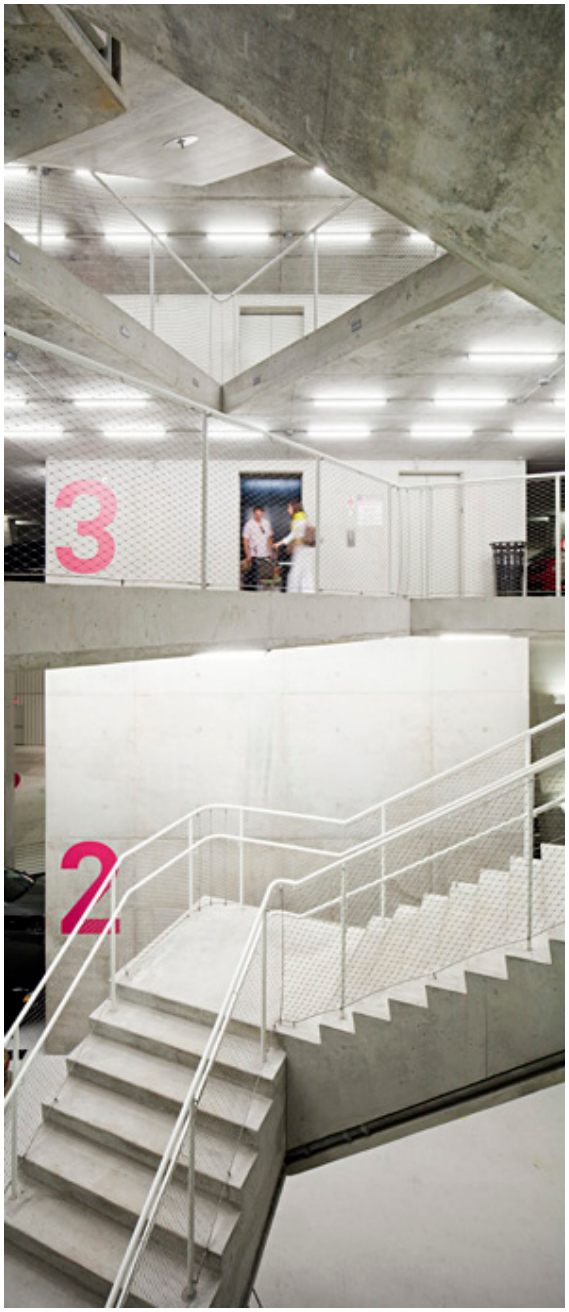


Die „Garage de la Société Ponthieu-Automobiles“ in Paris von August Perrert. Bereits 1906 mit zwei Hebebühnen und Schienensystem ausgestattet – nicht vollautomatisch, aber seiner Zeit voraus.

PARKPLÄTZE **DREIHUNDERT**







Promenade, Galerie und Parkhaus. 1111 Lincoln Road in Miami: Nach einer Idee von Robert Wennet, gestaltet von Herzog & de Meuron (Fotos: Nelson Garrido)

Nackt Parken in Miami

Unverhüllt steht es mitten in Miami Beach, als hätte jemand Mantel oder Pulli vergessen. An der Lincoln Road 1111 haben die Architekten Herzog & de Meuron ein Parkhaus ganz ohne Fassade entworfen – eine nackte Hochgarage unter Palmen. Die offene Gebäudestruktur beinhaltet neben einem Parkhaus außerdem Geschäfte und Wohnungen, Parkebenen wechseln sich mit Gewerbe- und Restaurantebenen ab. Über eine Rampe, die sich durch das Zentrum des Gebäudes von einer Ebene zur nächsten empor windet, sind die Parkdecks erschlossen.

„Nur Muskeln, keine Kleidung" – beschreiben die Architekten ihr Konzept und schaffen durch skulpturale Betonstützen in verschiedenen Höhen und Breiten ein offenes Kunstwerk, das sowohl einen luftigen Bezug zum städtischen Raum, als auch helle und freundliche Parkmöglichkeiten bietet. Herzog & de Meuron haben mit ihrer luftigen Betonkathedrale das muffige Image der Parkhäuser definitiv aufgewertet und gezeigt, dass man sich dieser Bauaufgabe mit dem Anspruch eines Ausstellungsgebäudes nähern sollte. Das Auto ist schließlich mehr als ein Transportmittel, das Parkhaus dementsprechend auch mehr als nur eine Schnittstelle zwischen Mobilität und Stadt.

Gewellter Asphalt im Park

Mit dem Parkplatz als inszeniertes Kunstwerk in der Landschaft haben 2003 zwei französische Architekten experimentiert – und zwar in Japan. Anlässlich der Echigo-Tsumari Art Triennale hat das Büro R&Sie(n) Architects (Paris) auf der grünen Wiese in Tokamashi seinen „Asphalt Spot" installiert – einen Hybrid aus Parkplatz und Galeriegebäude. Das Pariser Architektenduo François Roche und Stéphanie Lavaux pro-

Ein Parkhaus ohne Fassade, dafür mit Blick auf das Palmenpanorama von Miami (Fotos: Nelson Garrido)

Für ein Parkhaus ungewöhnliche hohe Decken: Mit bis zu 7,50 Meter pro Geschoss ist das Parkhaus in der Lincoln Road 1111 wohl eher unwirtschaftlich, aber schön. Die vorgeschriebene Mindesthöhe in deutschen Parkhäusern beträgt 2,10 Meter. (Foto: Iwan Baan)

voziert mit einem ungewohnten Bild und lässt den Parkplatz zu einem ästhetischen Fremdkörper werden. Hat sich die Parkfläche bewegt, bäumt sie sich auf, gab es ein Erdbeben? Unter dem schwarzen Asphalt sind Ausstellungs- und Lagerräume integriert. Die Besucher müssen auf der Parklandschaft balancieren und sich darauf konzentrieren, nicht das Gleichgewicht zu verlieren. Die Fahrzeuge stehen teilweise nur mit drei Rädern fest auf den Boden und drohen somit, sich unkontrolliert in Bewegung zusetzen. In einem Interview beschreiben die Architekten, das Interessante am Asphalt Spot sei, dass man beim Einparken die Reaktionen des eigenen Autos beobachten müsse. „Es bekommt dadurch etwas Animalisches als wäre es ein Pferd. Die Topografie formt Gefahr, ohne tatsächlich gefährlich zu sein."

Wildes Parken in der Landschaft – R&Sie(n) Architects: Asphalt Spot in Tokamashi (Fotos: François Roche, Stéphanie

PARKPLÄTZE
ACHT

Peter Kunz Architektur: Garagenatelier in Herdern, 1999

Parkboxen in der Landschaft – Die Inszenierung einer Abstellkammer
Auch der Schweizer Architekt Peter Kunz (Winterthur) interveniert mit seinem Garagengebäude in der Landschaft, jedoch mit einem völlig anderen Konzept. Fünf verglaste Betonkuben wurden in einem grünen Hang geschoben und inszenieren den Blick von außen auf die geparkten Autos. Es sind skulpturale Schaufenster in der Landschaft. Das Garagengebäude in Herdern wurde speziell für das benachbarte Wohnhaus realisiert und fasst acht Stellplätze. Der äußerste Kubus mit einem Schiebetor auf der Innenseite bildet die Garageneinfahrt. Die in den Hang eingegrabenen Baukörper dienen als Lichtführung auf die dahinter liegende zusammenhängende Parkfläche.

Wer sein Auto besonders liebt, stellt es nicht in die Garage, sondern in ein Schaufenster.

Peter Kunz Architektur: Garagenatelier in Herdern, 1999

PARKPLÄTZE **SECHSHUNDERT**

Jacques Ferrier, Les Yeux verts in Soissons (Foto: Luc Boegly)

Jacques Ferrier, Les Yeux verts in Soissons (Foto: Luc Boegly)

PARKPLÄTZE **TAUSENDVIERHUNDERT-UNDZWANZIG**

WRNS Studio: Mission Bay Parking Block 27 in San Francisco

PARKPLÄTZE **VIERHUNDERT-UNDACHTZIG**

BIG, Bjarke Ingels Group: Mountain Dwellings in Kopenhagen

Der Glamour der Großstadtgarage
Woran lässt sich die Qualität einer Parkanlage abseits von Effizienz, Wirtschaftlichkeit und prozentualem Tageslichteinfall messen? Benutzfreundlichkeit spielt eine Rolle. Es scheint fast etwas dubios, dass 2011 vier der fünf ausgezeichneten benutzerfreundlichsten Parkhäuser, die Anfang September vom ADAC gekürt wurden, in der Fahrradmetropole Münster stehen. Die Kriterien für diese Gütesiegel sind die Qualitäten der Abfertigungsanlagen, Zahlungssystemen, Beleuchtung, Beschilderung, Schutz und Überwachung. Benutzerfreundlichkeit bringt also weder Ästhetik, geschweige denn Glamour in die Parkhäuser, sondern sorgt für die allgemeine Sicherheit. Scheinbarer Ausblick: Auf den Parkhausdecks der Kaufhäuser entstehen heute Strandbars, Technopartys werden in Tiefgaragen verlegt.

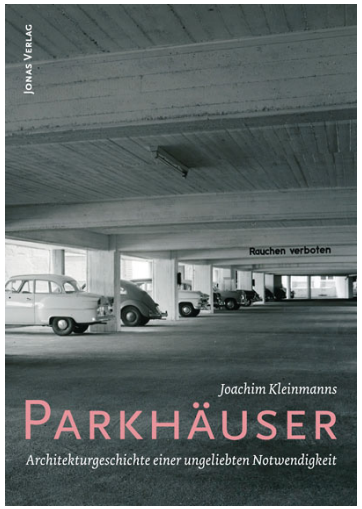
Die Architekten versuchen es mit neuen Konzepten oder spannenden Fassaden. Bjarke Ingels und Julien de Smedt haben in Ørestad am Rand von Kopenhagen mit den „Mountain Dwellings“ einen neuen Akzent gesetzt: einen Hybrid, der zu einem Drittel Wohnhaus und zu zwei Dritteln Parkhaus ist. Der französische Architekt Jacques Ferrier hat in Soissons einen Parkblock aus Beton mit einem groben Lamellenvorhang aus dicken Holzbohlen verkleidet, der Luft und Licht in alle Parketagen durchlässt. Und in San Fransciso hat das WRNS Studio ein Parkhaus mit Fensterfassadenplastik aus weißen und grauperforierten Aluminiumpanelen realisiert. Der Megakomplex „Mission Bay Parking Block 27“ entpuppt sich ebenfalls als Hybrid, da hier neben 1420 Parkplätzen auch unwesentlich weniger Büros und Labore geplant wurden.

BIG, Bjarke Ingels Group: Mountain Dwellings in Kopenhagen

Jacques Ferrier, Les Yeux verts in Soissons (Fotos: Luc Boegly)

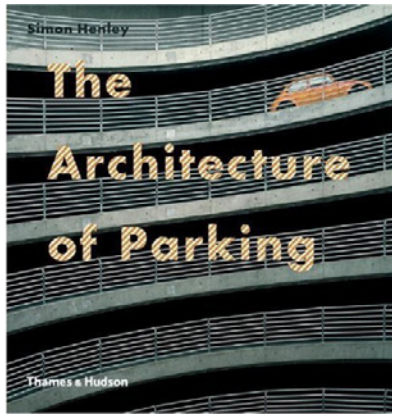
Vor allem Herzog & de Meuron haben mit dem Projekt Lincoln Road 111 in Miami ein wegweisendes Beispiel neuer Parkhausarchitektur gesetzt. Der Ort ist schick, ein cooler Szene-Treffpunkt – hier werden sogar Kunstinstallation ausgestellt und Hochzeiten gefeiert. Die bunten Hochglanzfotos haben das Parkhaus aus der Fachwelt in die Lifestyle-Magazine transportiert und dafür gesorgt, dass die offene Shopping-Garage salonfähig wird. Diese zeigen den Glamour des Experiments: nackte raue Betonplatten, in denen schnelle Autos und hübsche junge Menschen stehen. Das funktioniert, aber auch nur in Städten wie Miami. In Berlin wurde das jüngste Parkhaus unter dem Alexanderplatz gebaut. Parkflächen in der Innenstadt werden anscheinend noch gebraucht, aber lieber versteckt. *(Jeanette Kunsmann)*

Runter vom Gas, hier wird die Musik aufgedreht und getanzt! Das Parkhaus in der 1111 Lincoln Road in Miami (Foto: Iwan Baan)



Parkhäuser
Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit

Joachim Kleinmanns
Jonas Verlag, Marburg 2011
Paperback,
208 Seiten, 20 Euro



The Architecture of Parking

Simon Henley
Thames & Hudson,
London 2007
Englisch, Paperback
256 Seiten, 16,95 Pfund

trends | thesen | typologien

Die Dialogreihe von GROHE

Mit dem Thema „innerstädtisches Wohnen“ machen die GROHE-Dialoge jetzt wieder in München Station. Am 29. September 2011 sprechen David Cook (Behnisch Architekten), Jürgen Patzak-Poor (BARarchitekten), Prof. Peter Sapp (querkraft architekten) zusammen mit Prof. Michael Braum (Bundesstiftung Baukultur) und Immobilienentwickler Mathias Düsterdick (PDI Property Development) über beispielhafte Wohnbauten, aktuelle Tendenzen und Chancen der Stadtentwicklung:

Wie sieht architektonisch ansprechender, innovativer Wohnungsbau der Zukunft aus? Welche politischen, städtebaulichen und architektonischen Ansätze gibt es? Und wie lassen sich Individualisierung und Verdichtung vor dem Hintergrund steigender Immobilienpreise und dem wachsendem Bedarf an innerstädtischem Wohnraum unter einen Hut bringen? Moderiert von Katharina Matzig werden diese und andere Fragen diskutiert. Seien Sie dabei!

Information und Anmeldung: www.baunetz.de/grohe-dialoge

GROHE
ENJOY WATER®

Untitled

Der Herbst ist keine Jahreszeit, er ist Hochsaison für alle Künstler, Performer, Galeristen, Kunstliebhaber und sonstigen Gestalten dieser Szene. Nach dem opulenten Kunstwochenende in Berlin, den Galerierundgängen im Rheinland und den unzählbaren Ausstellungseröffnungen werden diese Woche auch noch zwei Biennalen eröffnet. Seit Donnerstag wirft die 11. Kunst-Biennale in Lyon unter dem Titel „Eine schreckliche Schönheit ist geboren" einen zeitkritischen Blick auf die heutige Welt. Ab Samstag wird in Istanbul die mittlerweile 12. dortige Biennale eröffnet. „Untitled" lautet das Motto der Kuratoren Adriano Pedrosa und Jens Hofmann. Das lässt bewusst eine Menge Spielraum oder Mut zur Lücke, wie es so schön heißt.

Zu sehen sind Arbeiten von 45 Einzelkünstlern, fünf Künstlergruppen sowie eine Retrospektive über das Werk von Félix González-Torres. Mit den fünf Kabinettausstellungen „Untitled" (Passport), „Untitled" (Ross), „Untitled" (Death by Gun), „Untitled" (Abstraction) und „Untitled" (History) beziehen sich die Gruppen auf das Werk des kubanischen Künstlers.

Besonders angekündigt wird am Bosporus die Ausstellungsarchitektur von Ryue Nishizawa (SANAA). Die ist allerdings so geheim, dass vorab partout keine Bilder zu sehen sind. Also Augen auf und Ohren gespitzt. Die Mutter aller Biennalen in Venedig ist übrigens noch bis Ende November geöffnet.

11. Biennale Lyon
15. September bis 31. Dezember 2011

La Sucrière, Musée d'art contemporain, Fondation Bullukian, L'Usine T.A.S.E
www.biennaledelyon.com

12. Biennale Istanbul
17. September bis 13. November 2011

Hagia Sophia, Antrepo, Tophane-i Amire, Yerebatan Cistern, Platform Garanti
http://bienal.iksv.org/en

Provokation und Mainstream: 30 Jahre Memphis

Es war heiß an jenem Spätsommertag in Mailand, als dichte Menschentrauben am Abend des 18. September 1981 ein Durchkommen am Corso Europa unmöglich machten. Der Grund für die Aufregung: Die Eröffnung der ersten Ausstellung der Designgruppe Memphis in der Galerie arc'74, die nicht nur die Mailänder Möbelmesse mächtig durcheinander würfelte, die damals im September und nicht wie heute im April stattfand. Auch die Designwelt sollte fortan eine grundlegend andere sein als in den Jahren zuvor.

www.designlines.de

*Bilder der Woche**

** Dass die Grenzen zwischen Fiktion und Realität keinesfalls festgelegt sind, zeigen die Arbeiten von Filip Dujardin. Die Highlight Gallery in San Francisco präsentierte im August die phantasievollen Fotowelten des belgischen Fotokünstlers. In seiner Serie „Fictions" baut er Architektur utopien und Visionen aus Fotos von Abbruchhäusern oder alten Gebäuden. Leider ist die Ausstellung seit letzter Woche schon wieder vorbei. Immer noch zu bewundern unter: www.filipdujardin.be*