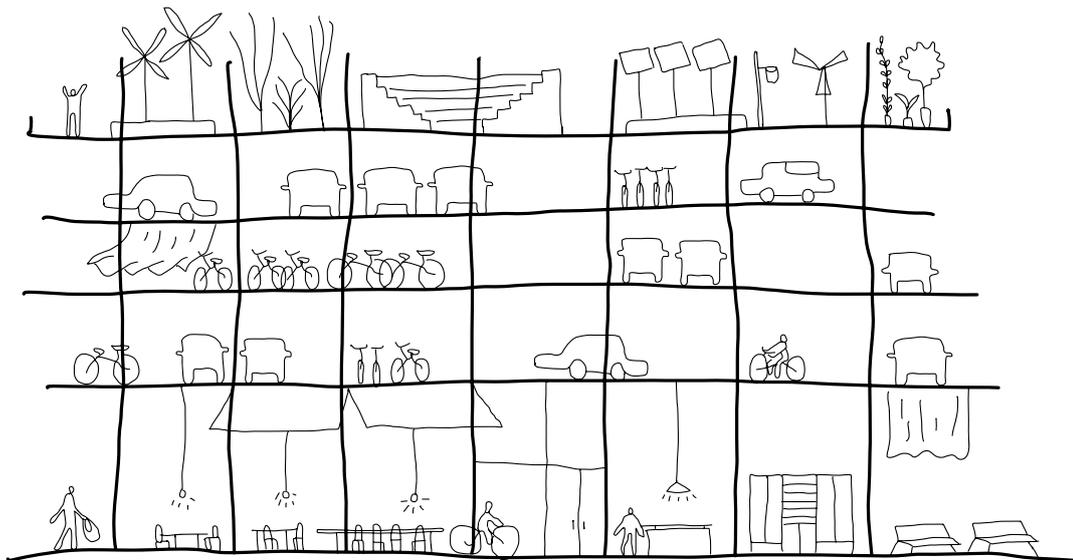


DIPLOMARBEIT

Vom Parkhaus zum Multipurpose-Haus



von

Noura Mansour



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

Diplomarbeit

Vom Parkhaus zum Multipurpose-Haus

Die Transformation von Parkhäusern zur Förderung sozialer Nachbarschaften im Großraum Wien

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des
akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung von

Univ.Prof.in Dipl.-Ing.in Ute Schneider
E260-01 | Forschungsbereich für Städtebau
Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und
Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Noura Mansour
11805843

Wien, am 27. Mai 2024



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

„Die Garage ist das Haus, das noch nicht mit Möbeln vollgestellt ist und alles werden kann.“ (Poschardt, 2014)

Niklas Maak, Kunst und Architekturkritiker

Kurzfassung

Das Automobil hat in den Städten seit der Industrialisierung eine viel zu hohe Wichtigkeit eingenommen. Der enorme Flächenverbrauch durch den ruhenden Individualverkehr ist ein altbekanntes Problem. Diese Arbeit beschäftigt sich mit der Monofunktionalität und der geringen Auslastung von Wiener Parkhäusern und deren enormem Potenzial, durch eine Transformation als erweitertes Wohnzimmer in der Stadt zu fungieren. Innerstädtische Hochgaragen bieten die Möglichkeit, Community-Hubs in Stadtgebieten zu kreieren, in denen es an sozialen Räumen und öffentlichen Treffpunkten mangelt. Dabei soll die bereits vorhandene Architektur der nur wenig ausgelasteten Hochgaragen hergenommen werden, um ressourcenschonend aus einem Parkhaus ein Multipurpose-Haus für die Stadtbewohner:innen zu schaffen.

Das Ziel besteht darin, nach einer Bestandsaufnahme der Hochgaragen im Großraum Wien unterschiedliche städtebauliche Konzepte für Parkhäuser im Stadtraum zu entwickeln und verschiedene Typen von Multipurpose-Häusern zu entwerfen, die durch ihr Dasein sozialräumliche Defizite in ihrer Umgebung ausgleichen. Auf diese Weise werden monofunktionale Parkhäuser zu City-Hubs bzw. Quartiershäusern mit einem vielfältigen Angebot an Sozialräumen, Mobilitäts- und Versorgungsdienstleistungen umgewandelt, die auf Nachbarschaftsebene, Bezirksebene und Stadtebene einen Mehrwert bieten.

Zu Beginn werden hierfür die Geschichte des Parkens sowie die bisherige Rolle von Parkhäusern und der Wandel im Umgang mit Parkraum und Parkhausarchitektur untersucht. Im nächsten Schritt wird die Wirkung der Garage Grande im 16. Bezirk, ein Zwischennutzungsprojekt in einer ehemaligen Garage, auf sozialräumlicher und kultureller Ebene analysiert. Ein Experteninterview unterstützt diese Analyse und erläutert das Parkhaus als Möglichkeitsraum in der Stadt. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse werden Transformationsvorschläge an drei verschiedenen Parkhäusern in Wien erprobt. Dabei werden die jeweiligen Standorte und deren Umfeld analysiert, die Potenziale räumlich wie programmatisch herausgearbeitet und ein konkreter Transformationsvorschlag entworfen. Auch die sozialräumliche Ebene einer solchen Transformation sowie ihre Wirkung werden erläutert.

Abstract

Since industrialization, automobiles have taken on an overly significant role in cities. The enormous space consumption of parking vehicles is a well-known problem. This thesis addresses the monofunctionality and low utilization of parking garages in Vienna and their enormous potential to function as extended living rooms in the city through transformation. Inner-city multi-story car parks offer the opportunity to create community hubs in urban areas lacking social spaces and public meeting points. The existing architecture of underutilized multi-story car parks should be utilized to transform a parking garage into a multipurpose building for residents in a resource-efficient manner.

The goal is to develop various urban planning concepts for parking garages in the city after an inventory of multi-story car parks in the greater Vienna area, and to design different types of multipurpose buildings that compensate for socio-spatial deficits in their surroundings. In this way, monofunctional parking garages are transformed into city and neighborhood hubs with a diverse range of social spaces, mobility, and supply services, providing added value at the neighborhood, district, and city levels.

Initially, the history of parking and the role of parking garages, as well as the changes in the use of parking spaces and parking garage architecture, will be examined. Next, the impact of the Garage Grande in the 16th district, a temporary use project in a former garage, will be analyzed on a socio-spatial and cultural level. An expert interview supports this analysis and explains the parking garage as a space of possibilities in the city. Based on these findings, transformation proposals will be tested in three different parking garages in Vienna. The respective locations and their surroundings will be analyzed, the spatial and programmatic potentials will be identified, and a concrete transformation proposal will be developed. The socio-spatial level of such a transformation and its impact will also be explained.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

01 Einleitung

Einleitung

Das Parkhaus, eine unscheinbare Architektur, die auch oft als Betonblock mit niedrigen Decken bezeichnet wird. In der Innenstadt fällt es zwischen Wohn- und Bürobauten oft nicht auf. Am Stadtrand hingegen ist es massiv und mächtig. Es hat eine negative Wirkung auf das Stadtbild. Es wirkt dunkel und verlassen. Man fährt nur ins Parkhaus, weil man in die Stadt möchte. Es ist kein Ort zum Verweilen, es ist ein Abstellort, ein Ort des Zwischenlagerns. Jürgen Hasse beschreibt das Parkhaus in seinem Buch *Parkgarage: Übersehene Räume* als Nebenprodukt der Technikgeschichte, und als einen uninteressanten Ort. Doch unsere Städte sowie wir sie heute kennen, stehen im Wandel der Zeit. Die sich ändernden klimatischen Bedingungen, Krisen, Pandemien und die Mobilitätswende sind der Grund, warum diese übersehenen aber wertvollen Orte in der Stadt in Zukunft eine wichtige städtebauliche und soziokulturelle Rolle haben können und sollen.

Auch im Architekturdiskurs genießen Parkhäuser bis auf wenige Ausnahmen keine große Aufmerksamkeit. Sie sind funktional, erfüllen aber wenig ästhetische Anforderungen der Kunst und Architektur. Obwohl Parkhäuser unter die Kategorie der Verkehrsbauten fallen, werden sie von allen Bauten dieser Kategorie am meisten stiefmütterlich behandelt (Hasse, 2007). Hasse erläutert, wie der Diskurs um den Bau von Brücken oft von Debatten in der Öffentlichkeit und der Politik begleitet wird. Brücken würden trennen und gleichzeitig verbinden. Parkhäuser hingegen, seien Schwellenorte, wobei die Schwelle eine Grenze zwischen dem verlassenen Draußen und dem gesuchten Drinnen sei (Bollnow 1963, 157f). Als das Drinnen bezeichnet Hasse die Stadt, das Draußen sei die Vorstadt, das Land. Das Parkhaus sei für die Person, die es nutzt, die Schwelle zur Innenstadt. Es sei ein halböffentlicher Raum mit klaren Nutzungsregelungen und technischen Anforderungen. Im Parkhaus kommt der Verkehr zum Stillstand, wobei der Verkehr per Definition eine Ortsänderung von Personen, Gütern, Nachrichten und Informationen sei (Frank Höfler, 2021 S.25). So steht das Parkhaus im Widerspruch zu seinem Zweck. Hasse stellt sich die Frage, ob das Parkhaus weniger negativ assoziiert werden würde, wenn es nicht nur ein Abstellort wäre, sondern auch die Funktion von Bewegung, Austausch und Treffen übernehmen würde.

Joachim Kleinmann erwähnt in seinem Buch *Parkhäuser: Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit*, dass Parkhäuser

früher öfter mit weiteren autorelevanten Nutzungen kombiniert wurden, beispielsweise, Werkstätten, Tankstellen und Geschäften. Nach dem Zweiten Weltkrieg verschwanden diese zusätzlichen Serviceeinrichtungen, um den durch die Massenmotorisierung entstandenen Autos Raum zu schaffen und somit mehr Gewinn zu erzielen (Kleinmann, 2011).

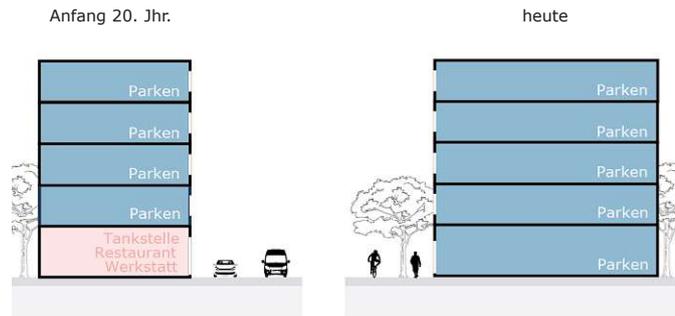


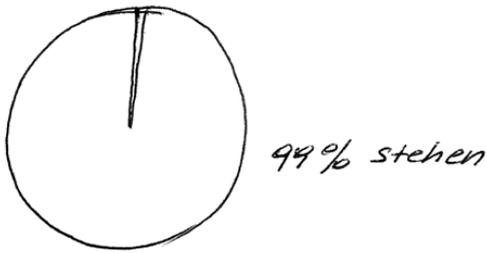
Abb. 1 Entwicklung der Parkhausarchitektur früher vs. heute, eigene Darstellung

Relevanz

Maria Vassilakou, ehem. Wiener Stadträtin, stellt im Buch *Virus Auto 4.0: Lebensraum für Mensch und Natur in Stadt und Land*, geschrieben von Hermann Knoflacher, die Frage „Für wen wird die Stadt geplant?“. Die autogerechte Stadt sorgt für eine soziale Ungerechtigkeit, vor allem wenn es um Flächenverteilung geht. Um lebenswerte Städte zu schaffen, braucht es eine Transformation und eine Umverteilung dieser Flächen, so Vassilakou. Gut geplante Städte funktionieren nach dem Prinzip der 15-Minuten-Stadt. Laut Vassilakou müssen sich alle täglich zurückgelegten Wege in Gehdistanz befinden, und wenn eine weitere Strecke zurückgelegt werden muss, soll das Hauptverkehrsmittel das Fahrrad oder der öffentliche Verkehr sein (Knoflacher, 2023).

Die Straßengestaltung war in der Vergangenheit auf die Nutzung des Autos ausgerichtet. Obwohl nur 28% aller Straßenwege mit diesem Verkehrsmittel zurückgelegt werden, werden derzeit mehr als 65% der Straßenfläche für den fließenden Autoverkehr oder das Abstellen von Autos genutzt. In Wien dient ein Privatwagen zu 5% zum Fahren und 95% zum Parken (Stadt Wien, Handlungsfeld „Öffentlicher Raum“ - Fachkonzept Mobilität, 2015).

< 1% Fahren



Funktionsverteilung der Pkw

Abb. 2 Funktionsverteilung des Pkw, Abbildung aus *Virus Auto 4.0*, S. 34

Die Idee, Parkhäuser umzunutzen sowie multifunktional zu gestalten, ist keine Innovation unserer Zeit. Bereits in den 1920er Jahren schlug Le Corbusier vor, eine Hochgarage mit Atelierwohnung aufzustocken (Architekten- und Stadtplanerkammer Hassen Akademie, 2014, S. 7). Auch Helmut Romeick vertrat die Idee, Parkhäuser mit weiteren Nutzungen über das Parken hinaus zu kombinieren. Diese sollten allerdings gewinnerbringend sein, so Hasse (Hasse, 2011 S.36).

Die Architekten- und Stadtplanerkammer Hassen veranstaltete 2012 einen zweiwöchigen Workshop, in dem das Potenzial von Parkhäusern sowie ihre bessere Integration in die städtische Umgebung ausführlich diskutiert wurden.

In einer anschließend 2014 veröffentlichten Publikation werden neue Konzepte zur innerstädtischen Nachverdichtung in Parkhäusern vorgeschlagen (DAM3, o. D.). Parkhäuser sind widersprüchliche Räume in der Stadt, die keinen gesellschaftlichen oder kulturellen Mehrwert haben, zumindest nicht in ihrer momentanen Form. In diesem Sinne müssen auch Parkhäuser als die für die Öffentlichkeit am einfachsten zugänglichen Verkehrsbauten eine Transformation erleben, um eine gerechte Flächenverteilung in der Stadt zu erzielen und um lebenswerte Räume zu schaffen.

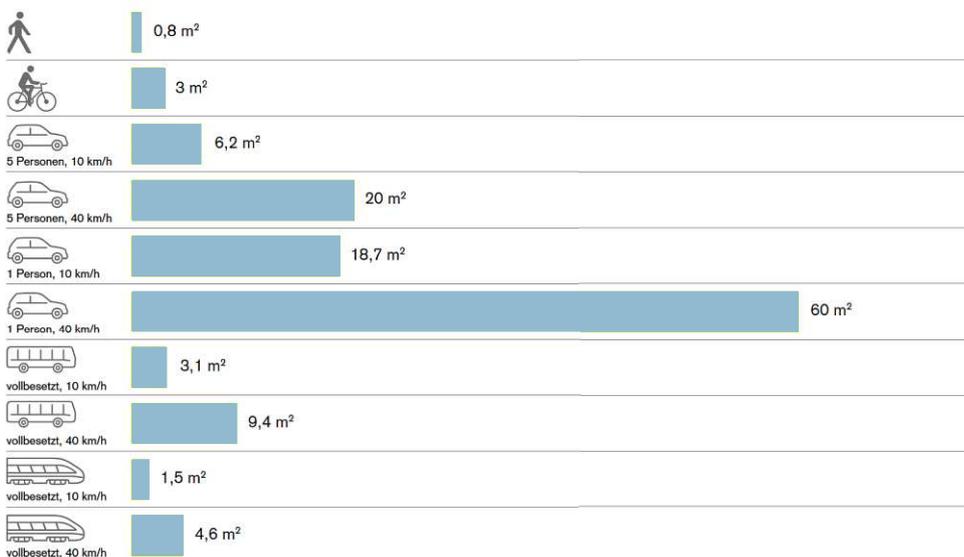


Abb. 3 Raumverbrauch pro Person nach Verkehrsmittel, Abbildung nach Fachkonzept Mobilität STEP 2025

Zielsetzung

In Wien wird das Thema vor allem bei neuen Stadtentwicklungsgebieten aufgegriffen und es werden Parkhäuser in Form von Sammelgaragen, teilweise auch mit zusätzlichen Nutzungen angeboten und entwickelt. Das Defizit besteht allerdings bei den bereits existierenden innerstädtischen Garagen, die seit ihrer Errichtung monofunktional funktionieren und sich nicht weiterentwickelt haben. Diese Arbeit zielt darauf ab, Konzepte zur multifunktionalen Nutzung von Parkhäusern zu entwickeln und an unterschiedlichen Standorten in Wien zu erproben.

Dabei geht es nicht darum, das Auto zu verdammen, sondern als ein Verkehrsmittel neben vielen anderen zu sehen. Auch das Auto hat seine Daseinsberechtigung für Menschen, die darauf angewiesen sind. Es geht allerdings darum, im Wandel der Zeit zu denken und eine starke Reduktion der Nutzung des Autos anzustreben. In Form von Sharing-Modellen kann das Auto bestehen bleiben.

In erster Linie soll die bestehende Architektur und Substanz von Parkgaragen für die Transformation herangezogen werden. Für gewisse Konzepte sind kleine bis mittelgroße Eingriffe in die Bausubstanz notwendig, um bestimmte Nutzungen einbringen zu können. Diese Nutzungen sind, anders als früher, nicht gewinnerbringend, sondern sozial und sollen als öffentliche Treffpunkte agieren. Das Parkhaus soll zu einem nachhaltigen Gebäude für alle werden, sowohl für Autobesitzer als auch für Personen, die keines besitzen und nur mit dem Rad unterwegs sind. Mit der Anpassung der Lichtverhältnisse und Raumhöhen können auch Aufenthaltsräume in Parkhäusern entstehen. Ein kühler öffentlicher Innenraum in der Stadt, in dem sich Leute treffen und austauschen können.

Die unterschiedlichen Ebenen des Parkhauses sollen verschiedene Nutzungen aufnehmen: Parken, Abstellen, Aufhalten, Spielen, Ausstellen und Gärtnern. Die Räumlichkeiten in einer Hochgarage sind als erweitertes Wohnzimmer für diejenigen zu sehen, die diese Räume in ihrer Wohnung oder Umgebung nicht haben. Das Parkhaus ist eine Schwelle zwischen dem privaten Innen und dem öffentlichen Außen.

Forschungsfragen

Welches Potenzial haben die momentan monofunktional genutzten innerstädtischen Parkhäuser, um einen Mehrwert für die Stadt und ihre Bewohner:innen zu schaffen?

Inwieweit können die vorhandene Architektur und Struktur der Parkhäuser zu einer wertvollen Ressource für die umgebenden Stadtquartiere, als auch die Stadt als Ganzes transformiert werden?

Welche Tools sind notwendig, um Parkhäuser in Quartierswerke umzuwandeln und damit die Entstehung von Communities in dicht besiedelten Gebieten zu fördern?

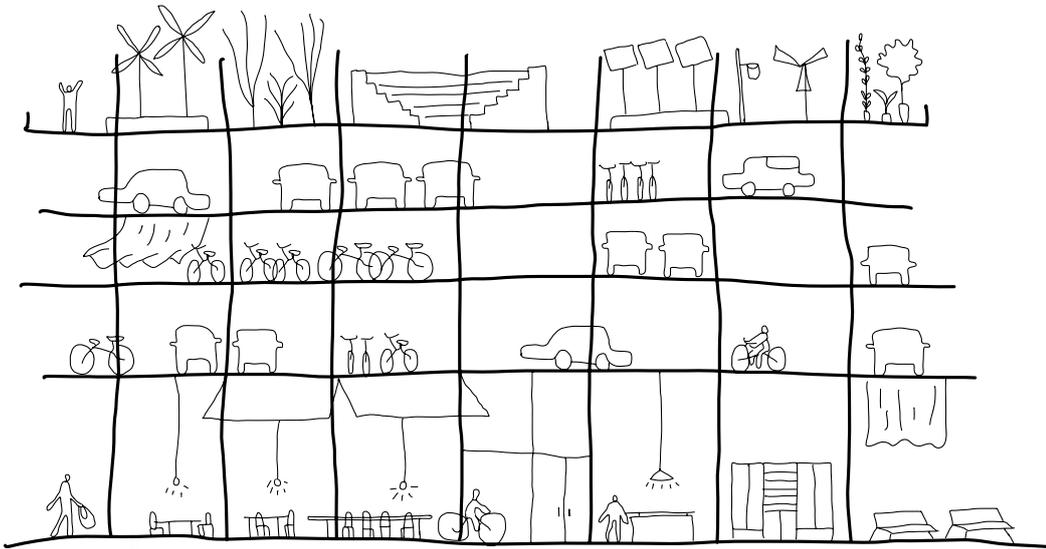
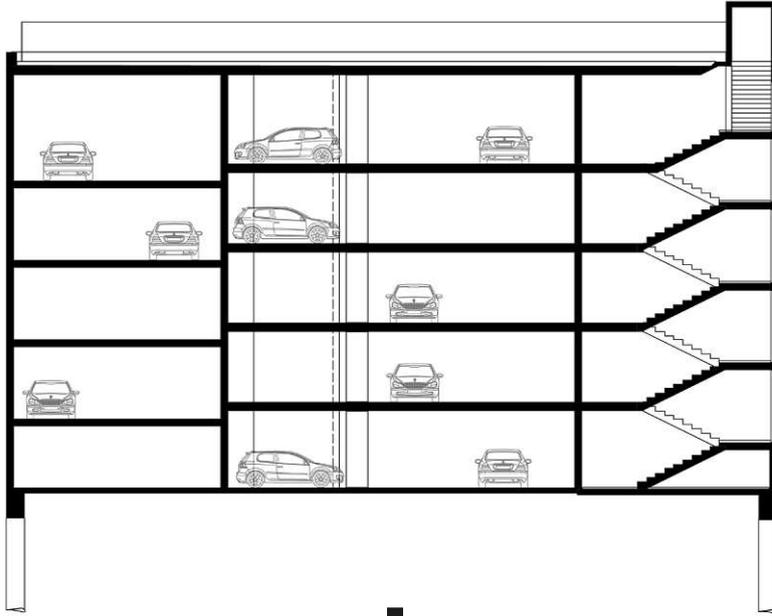


Abb. 4 Von Monofunktionalität zu Multifunktionalität, Darstellung nach dem Vorbild von Duplex Architekten: Gröninger Hof, Hamburg

Ablauf der Diplomarbeit

Die Themenfindung basiert auf dem Interesse an leerstehenden Gebäuden und dem unsichtbaren Potenzial, das in ihnen steckt. Durch eine eingehende Recherche wurde ein Zwischennutzungsprojekt einer leerstehenden Garage entdeckt, wodurch das Thema der Diplomarbeit gefestigt wurde.

Es folgte eine umfassende Analyse und Recherche, gefolgt von der Kartierung und Kontextualisierung aller Hochgaragen in Wien. Durch die Analyse wurde der Fokus auf innerstädtische Hochgaragen gelegt, mit dem Ziel, diese in multifunktionale Gebäude zu transformieren.

Um Ansätze zur Hybridisierung von Hochgaragen entwickeln zu können, fand ein Interview mit Daniel Mittendorfer (GB*) statt, bei dem anhand des Zwischennutzungsprojekts der Garage Grande spezifische Konzepte für die Hybridisierung von Parkhäusern erarbeitet wurden. Zusätzlich wurden Best-Practice-Beispiele von hybriden Hochgaragen in Wien und weltweit recherchiert und analysiert.

Basierend auf den Erkenntnissen aus der Recherche und dem Interview wurden Entwurfsprinzipien für die Transformation von innerstädtischen Hochgaragen entwickelt. Für den Entwurf wurden anhand definierter Auswahlkriterien Hochgaragen in Wien identifiziert, die als potenzielle Transformationsobjekte dienen können. Aus dieser Auswahl wurden drei geeignete Hochgaragen ausgewählt, um anhand von drei verschiedenen Transformationsvorschlägen das vorhandene Potenzial in der Parkhausarchitektur aufzuzeigen. Die Vorschläge beinhalten unterschiedliche räumliche und soziale Schwerpunkte, die darauf abzielen, die Nachbarschaft aufzuwerten, und als erste Ansätze für den zukünftigen Umgang mit Parkhausarchitektur dienen.

Langfristig muss die Transformation radikal weitergeführt werden.

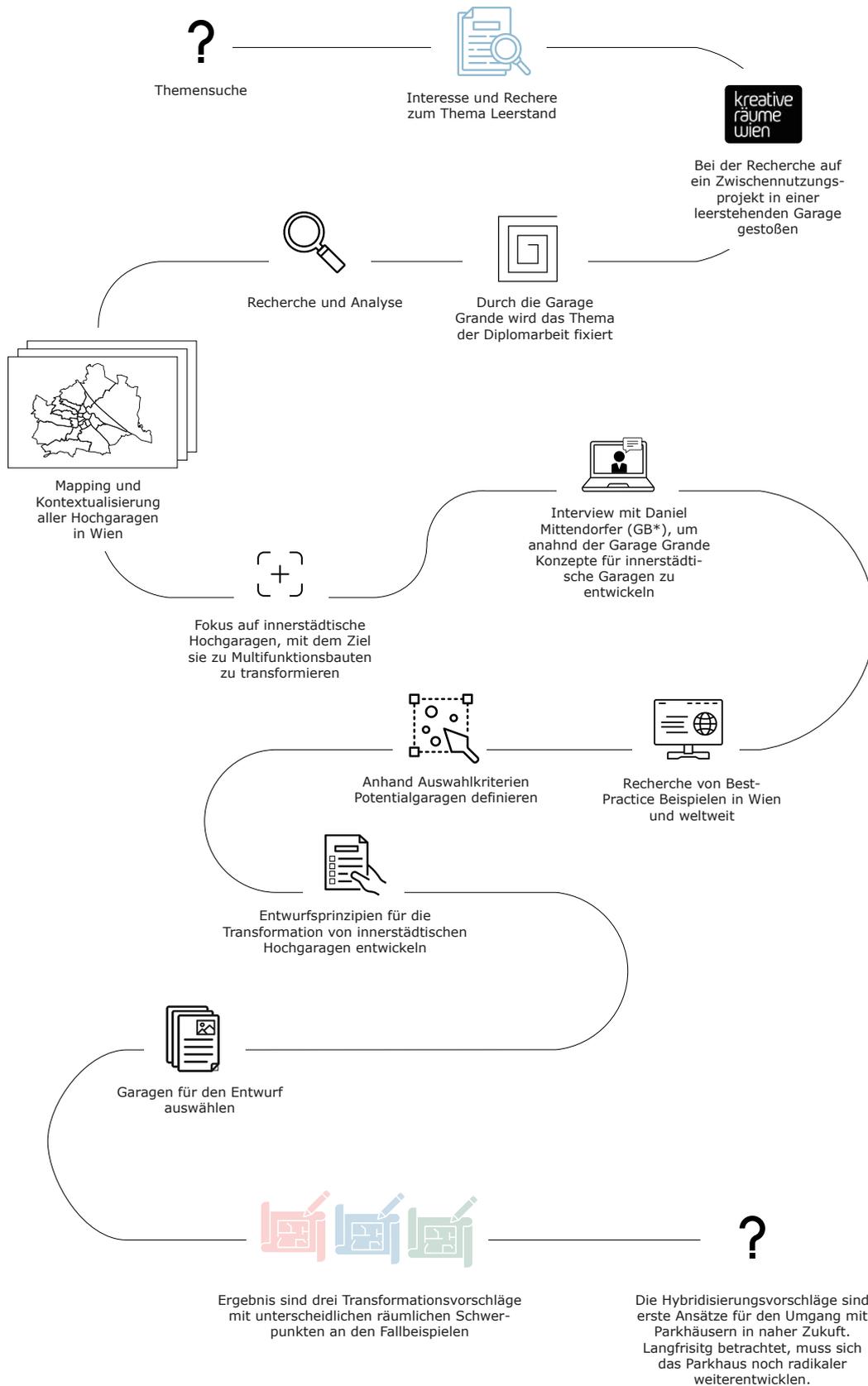


Abb. 5 Ablauf der Diplomarbeit, eigene Darstellung

Die Begriffe und der Typus

Garage

Mit dem Begriff Garage werden ein „Gebäude oder Gebäudeteile zum Abstellen von Kraftfahrzeugen“ (§ 2 Abs. 7 MBO) bezeichnet. Der Begriff gibt keine Auskunft über die Größe oder die Anzahl der Stellplätze in einer Garage. So wird ein einzelner Stellplatz sowie eine großdimensionierte Sammelgarage als Garage bezeichnet.

Parkhaus / Hochgarage

Ein Parkhaus ist ein mehrstöckiges Gebäude, in dem sich Stellplätze für Pkw und Motorräder und seltener für Lkw oder Fahrräder befinden. Parkhäuser werden meist in größeren Städten gebaut, um den knappen innerstädtischen Raum vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Ein Stockwerk eines Parkhauses wird als Parkdeck bezeichnet. Hochgaragen und Sammelhochgaragen sind Synonyme für Parkhäuser.

Parkplatz

Ein Parkplatz ist eine zugängliche Fläche, die dem ruhenden Verkehr für das Abstellen von Kraftfahrzeugen gewidmet ist. Der Begriff Parkplatz wird synonym für alle unterschiedlichen Formen des Abstellens von Fahrzeugen verwendet. Hier wird meist keine Unterscheidung zwischen öffentlichen und privaten Parkplätzen gemacht. Auch einzelne Stellplätze, Parkspuren und Parklücken werden als „Parkplatz“ bezeichnet (Wanner Fandrych, 2023, S. 19).

Tiefgarage

Eine Tiefgarage ist eine Abstellhalle für Kraftfahrzeuge unterhalb der Erdoberfläche. Sie dient zum Abstellen der Fahrzeuge in einem nicht sichtbaren Bereich, wodurch der öffentliche Straßenraum entlastet werden soll (JuraForum.de, 2023). Tiefgaragen befinden sich meist unter anderen Gebäuden. Sie weisen eine gewisse Bequemlichkeit auf, da sie den Parkplatz direkt mit dem Gebäude verbinden. So führen Aufzüge und Treppenanlagen direkt in die Wohnung oder ins Büro, ohne dass man das Parkhaus verlassen muss.



Abb. 6 Parkgarage Marina Towers in Chicago, Foto: Getty Images



Abb. 7 Parkplätze auf der Straße, Foto: Hermann Knoflacher



Abb. 8 Tiefgarage in Apeldoorn, Niederlande, Foto: Leo Wieling auf Upsplash

Inhaltsverzeichnis

	Kurzfassung	5
	Abstract	6
1	Einleitung	8
	Motivation und Relevanz	9
	Zielsetzung und Forschungsfragen	11
	Ablauf der Diplomarbeit	13
	Die Begriffe und der Typus	15
2	Geschichte und Entwicklung vom Parkhaus	20
	Die Anfänge vom Parkhaus	21
	Die ersten Parkhäuser in Wien	27
3	Hochgaragen in Wien - Eine Analyse	32
	MAP - Hochgaragen in Wien	33
	Urbane Kontextualisierung der Hochgaragen in Wien	35
	Stadt Wien - Transformation von Parkraum	39
	Die Zukunft der Parkhausarchitektur	45
4	Die Garage Grande	48
	Garage Grande in Ottakring	49
	Entstehungsgeschichte	51
	Programmatik der Garage Grande	53
	Raumprogramm	55
	Nutzer:innen der Garage Grande	57
	Auswirkungen der Garage Grande auf die tangierende Straße	59
	Wirkung der Garage Grande auf unterschiedliche Maßstabsebenen	61
	Der städtebauliche Kontext	63
	Die Mobilitätsinfrastruktur	65
	Sozialräumliche Defizite im Quartier	67
	Interview - Daniel Mittendorfer	69
	Relevanz der Garage Grande für das Grätzel	75
5	Hochgaragen in Wien - Trend und Entwicklung zum Hybridbau	88
	MAP - Garagen in Entwicklungsgebieten	89
	Seestadt Aspern - Ein Mobilitätslabor	91
	Ruhender Verkehr in der Seestadt	93
	Hochgaragen der Seestadt	95
	Multifunktionale Hochgaragen in Wien	97
	Studie Hybridhochgaragen	99
	Learning From Around The World	105
6	Erkenntnisse und Entwürfe	112
	Entwurfsprinzipien für Hybridhochgaragen	113
	Prototypen für die Hybridisierung von Parkhäuser	115
	Anforderungen an eine hybride Quartiersgarage	117
	Strategie zur Hybridisierung innerstädtische Hochgaragen in Wien	119
	Rolle und Relevanz einer Hybridgarage im Quartier	120
	Garagen mit Transformationspotenzial in Wien	121
	Fallbeispiele im Großraum Wien	124
	Parkhaus Viktoriagasse	126
	Parkhaus Burggasse	150
	Parkhaus Migerkastraße	174
7	Fazit	197

Abbildungsverzeichnis	199
Quellenverzeichnis	203
Danksagung	208



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

02 Geschichte und Entwicklung vom Parkhaus

Die Anfänge vom Parkhaus

Für eine sehr lange Zeit hatte das Parkhaus eine Hauptfunktion: die des effizienten Abstellens von Kraftfahrzeugen auf unterschiedlichen Ebenen. Die ersten innerstädtischen Parkhäuser in Europa wurden zu Beginn des 20. Jahrhunderts errichtet. Durch die Massenmotorisierungen haben Stadtplaner erkannt, wie viel Fläche das Auto auf den Straßen einnahm, wodurch der Verkehrsfluss beeinträchtigt wurde. Aus diesem Grund entstand die erste Hochgarage durch einen Architekturwettbewerb, mit dem dieses Problem gelöst werden sollte (ntv.de, sp-x, 2012). Die Architekten und Ingenieure jener Zeit erkannten, dass eine vertikale Ausrichtung des Parkens die Antwort auf dieses Problem war. Einige Quellen vermuten die Garage Ponthieu in Paris, entworfen von Architekt August Perret und um etwa 1907 erbaut, als erste Hochgarage in Europa (Architekten- und Stadtplanerkammer Hassen Akademie, 2014). Aufgrund ihrer Fassade wird sie heute noch in vielen Architekturbüchern gelehrt.

Mit der Errichtung der ersten Hochgaragen war eine technische, kulturelle und architektonische Erneuerung im Stadtbild sichtbar. Konstruktionstechnisch galten andere Anforderungen, die dem soziokulturellen Wert des Automobils gerecht werden sollten, so Hasse (Hasse, 2011, S.27). Parkhäuser waren Symbol für technischen Fortschritt und moderne Entwicklung. Anders als gegen Ende des 20. Jahrhunderts und zu Beginn des 21. Jahrhunderts standen die Ästhetik und Konstruktion neben dem Funktionalismus an erster Stelle. Später wurde die Parkhausarchitektur nur wenig mit ästhetischen und kulturellen Fragen assoziiert, der wirtschaftliche Faktor tritt hingegen stark in den Vordergrund. Erst seit wenigen Jahren haben die Bauten wieder Aufmerksamkeit erlangt (Architekten- und Stadtplanerkammer Hassen Akademie, 2014).

Der neue Typus der Verkehrsarchitektur hatte einen Symbolwert, mit dem eine gewisse ästhetische Repräsentation verknüpft war. Das lag vor allem daran, dass sich damals nur die Oberschicht ein Auto leisten konnte. Für einen Parkplatz in einer Hochgarage zahlte man in den 1920er Jahren mehr Miete als für eine 2-Zimmer-Wohnung (Merki 2002, S. 44). Mit dem Automobil und seinen Bauwerken wurde ein neues Lebenszeitalter geschaffen, in dem Kultur, Stadtentwicklungspolitik, Ökonomie

und Technologie als Symbiose in einem neuen Bautypus zu finden waren (Hasse, 2007 S. 21).

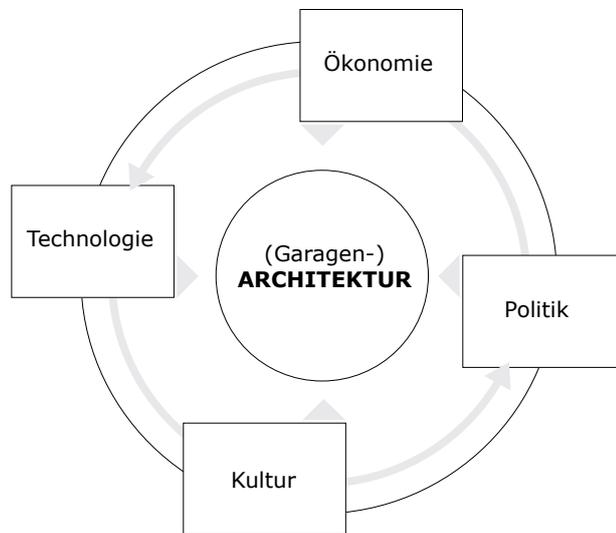


Abb. 9 Überlagerung und Durchdringung von Technologie, Kultur, Ökonomie und Politik in der (Garagen-) Architektur, Abbildung aus *Übersehene Räume*, S. 21

Früher hat man den Begriff der Hochgarage anders verwendet. Sie wurde oft als Garagenpalast, Großgarage, Turmgarage oder Auto-Hotel bezeichnet; heute ist es lediglich das Parkhaus (Kleinmanns 2011, S.12).

Das Auto war ein Luxusobjekt, das auch in stehendem Zustand beaufsichtigt und gegebenenfalls gewartet werden musste. So waren Parkhäuser früher mit Serviceeinrichtungen ausgestattet wie Autowerkstätten, Tankstellen, Autowaschanlagen und Chauffeurräumlichkeiten (Wanner Fandrych, 2023, S.20). Dies hatte unter anderem den Grund, dass diese Einrichtungen für den sicheren Umgang mit dem Automobil notwendig waren. Heute gibt es selten solche Zusatzangebote in Parkhäusern, vermutlich weil der technische Fortschritt solche Angebote nicht mehr als notwendig erscheinen lässt.



Abb. 10 Garage in rue de Ponthieu in Paris von August Perret, Foto: Goldfinger Erno

Eine neue Bautypologie hat sich in den europäischen Städten gezeigt. Diese verbindet man mit technischem Fortschritt. In der heutigen Ausführung repräsentieren Parkhäuser jedoch keinen Fortschritt mehr. Sie sind oft Abstellkammern für eine kurzfristige Lagerung in Stadtzentren, die auf den Straßen nicht genug Raum haben (Hasse, 2007, S. 11).

Laut Hasse wird im Allgemeinen angenommen, dass Parkhäuser den Zweck haben, den überbelasteten Innenstadtkverkehr zu erleichtern und zu beenden. Für ihn ist das allerdings ein Widerspruch: Die hohen Betriebskosten, die teuren Parkgebühren, der Zeitaufwand für die kürzesten Wege und die oft auftretenden sozialen Konflikte bei der Suche nach dem besten Parkplatz zeugen von keiner verkehrswissenschaftlichen Erläuterung. Ein eigenes Fahrzeug für innerstädtische Wege zu benutzen hätte weder technische noch ökonomische Gründe. Diese seien rein kulturell und psychologisch bedingt.

Der Anstieg an Kraftfahrzeugen sowie der notwendigen Infrastruktur für die Fahrt und für den Aufenthalt stieg immer mehr an, sodass Parkhäuser keine Entlastung des innerstädtischen Verkehrs mehr waren (Wanner Fandrych, 2023, S. 20).

Hochgaragen der 1950er und 1960er Jahre

Nach dem Zweiten Weltkrieg kam mit dem Wirtschaftsaufschwung 1959 das Konzept der autogerechten Stadt vom Stadtplaner Hans Bernhard Reichow (Reichow, 1960). Der motorisierte Individualverkehr setzte die Bausteine für die europäischen Städte. Die Straßen wurden so gebaut, dass das Auto bequem gefahren und abgestellt werden konnte. Diese Kultur setzte sich später in der Form fort, dass man das Auto überall abstellen wollte, wo man hinfuhr.

Mit dem Wiederaufbau der Städte in den 1950er Jahren tauchte erstmals die Verkehrsproblematik des nicht ausreichend verfügbaren Parkraums auf. Damals erkannte man bereits, dass ebenerdige einstöckige Parkplätze eine Verschwendung von kostbarem städtischem Boden waren (Hasse, 2007, S. 32). Trotzdem sah man das Parkproblem in Kohärenz zum Verkehrsproblem. Otto Sill, einer der ersten Personen, die sich mit der Parkproblematik in der Innenstadt auseinandersetzte, sagte hierzu: „Ohne eine Lösung des Parkproblems ist heute

keine Lösung der städtischen Verkehrsprobleme mehr möglich.“ (Sill, 1961, S. 26f). Es wurden Konzepte wie die zeitliche Beschränkung der Parkmöglichkeit erprobt, um diesem Problem entgegenzuwirken.

Auch tauchte die Idee auf, die zusätzlichen Angebote wie Tankstellen, Waschanlagen und Werkstätten in Parkhäusern zu entfernen, um mehr Parkplätze in bereits errichteten Hochgaragen zu schaffen. Die gesellschaftliche Situation hatte sich verändert, und die Stimmen, die forderten, dass sich das Parkhaus mit der einzigen Funktion des „Parkens“ rentiert, wurden immer lauter. So endete vorerst die Ära des multifunktionalen Parkhauses in den europäischen Städten (Hasse, 2007, S. 35).

Der Deutsche Industrie- und Handelstag sprach sich dennoch für Kombinationsnutzungen im Parkhaus aus. Diese sollten allerdings so gewählt werden, dass sie Gewinn bringen, jedoch nicht mehr viel mit dem Erhalt und der Versorgung des Automobils zu tun haben. An dieser Stelle sprach man von Ergänzungen in Form von Verkaufsgeschäften und Restaurants (Romeick, 1960, S. 292).

Die ästhetische Frage beim Bau eines Parkhauses rückte immer mehr in den Hintergrund. Parkhäuser wurden zwischen 1950 und 1990 als reine Zweckbauten angesehen (Hasse, 2007, S. 37).



Abb. 11 Hauptwache Parking Garage (1956) in Frankfurt am Main von Max Meid und Helmut Romeick, Foto: Hochtief (Hg.)

Hochgaragen der 1970er und 1980er Jahre

Der Parkplatz wurde zu einem Hauptbestandteil jeder Gebäudeplanung. In Deutschland verdoppelte sich die Anzahl der Tiefgaragen und Parkhäuser in den Jahren 1973 bis 1989 (Kleinmanns, 2001, S. 88). Doch waren es keine Repräsentationsbauten mehr. Parkhäuser wurden zu vernachlässigten, dunklen und gemiedenen Häusern, die durch ihre düstere Erscheinung eine Bühne für Gewaltszenen in der Filmindustrie wurden (Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen Akademie, 2014, S. 13). Das Klischee des Parkhauses als dunkler Ort gefährlicher Machenschaften entstand. Immer wieder nutzen Regisseure die Kulisse der Hochgarage als Schauplatz für Schusswechsel und Verfolgungsszenen zwischen Gut und Böse. Das Gefühl, das wir vor allem bei Nacht in einem Parkhaus haben, wurde durch solche Filme angelernt.

Erste technische Fortschritte und Automatisierung führten dazu, dass viele Parkhäuser in den 1970er Jahren größtenteils ohne Personal betrieben werden konnten. Die Monofunktionalität der Parkhäuser wurde zum neuen Standard. Zeitgleich wurde zum ersten Mal seit der Massenmotorisierung das Automobil als Verkehrsmittel von der Bevölkerung kritisch hinterfragt. Man sprach von Energieverschwendung, Luftverschmutzung sowie den gefährlichen und unbewohnbaren Straßen, die durch die autogerechte Stadtplanung geschaffen wurden. (Wortmann, 1989, S. 17). Für die Parkhausarchitektur führte dieser gesellschaftliche Wandel zu

Überlegungen, alte Parkhäuser zu sanieren und bei Neubauten auf Natur und Mensch zu achten. So kam die Idee auf, die Fassaden von Parkhäusern zu begrünen, um sie in ästhetische Gebilde in der Stadt zu transformieren.



Abb. 12 Parkhaus Alt-Sachsenhausen, Frankfurt am Main, 1986 Foto: INRIX Inc.



Abb. 13 Das Parkhaus als Schauplatz, Highlander: Es kann nur einen geben (1986)

Viele der Versuche, Parkhäuser mittels Begrünung oder Graffiti wieder zu ästhetischen Objekten zu machen, die ihren zentralen städtischen Lagen gerecht werden, waren vergebens (Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen Akademie, 2014, S. 13). Parkhäuser werden negativ assoziiert und verschwinden immer mehr aus den Innenstädten in Form von Tiefgaragen (Ebda.).

In der Parkhausarchitektur der 1970er und 1980er Jahre versuchte man, Ethik und Ästhetik zu vereinen, um die neuen Ideologien der Naturgebundenheit und des kritischen Denkens aufzuzeigen, jedoch mit wenig Erfolg.

Hochgaragen ab 1990

Hasse spricht über die 1990er Jahre als die Zeit der „Ästhetisierung der Parkhäuser“. Ästhetische Eingriffe in Hochgaragen beschränkten sich auf die Fassadengestaltung, die Erschließung und Beleuchtung. Bei Parkhaus-Neubauten im letzten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts ging es nur darum, die Parksituation in Städten zu verbessern. Der Wunsch nach Dauerparkplätzen durch Bewohner:innen der Stadt stieg, weshalb der Bau von Parkhäusern anderen Anforderungen ausgesetzt war im Vergleich zu den 1920er und 1930er Jahren (Hasse, 2007, S. 42). Man begann, den städtischen Raum zu verschönern, und das Parkhaus war eines der Bautypen, die zu dieser Verschönerung beitrugen. Die Gesellschaft wandelte sich in dieser Zeit mehrfach, und es entwickelten sich neue Werte und Normen, die sich auch auf die Gestaltung und Umgestaltung von Parkhäusern auswirkten (Hasse, 2007, S. 43).



Abb. 14 Lincoln Street Garage von Brian Healy Architects, Bestand aus 1950er, Umbau 1999, Foto: BHA

Die Stellplatzverordnung, die vorschreibt, wie viele Parkplätze für wie viele Wohneinheiten zu errichten sind, stellt das Parkhaus als Bauobjekt wieder in den Vordergrund des

Diskurses um Architektur und Stadtentwicklung (Hasse, 2007, S. 46). Sie werden wieder als Repräsentationsbauten wahrgenommen, jedoch haben sie im Vergleich zu den repräsentativen Großgaragen, die Anfang des 20. Jahrhunderts errichtet wurden, einen soziokulturellen Wandel erlebt. Auch der Umgang mit dem Automobil hat sich gewandelt.

In 100 Jahren Verkehrsarchitektur hat sich eine Sache nicht verändert: Die innerstädtischen Parkhäuser waren und sind tote Orte inmitten einer lebendigen Innenstadt (Hasse, 2007, S. 49).

Hochgaragen um 2010 bis heute

Die Gesellschaft ist im ständigen Wandel, die Werte und Normen ändern sich mit den Jahren, und der Boden wird als kostbares Gut erkannt und bewahrt werden. Hochgaragen wurden bisher gebaut, um eine Funktion zu erfüllen: das Auto in der Stadt abzustellen. Wenn weitere Nutzungen mit dem Parken verknüpft wurden, hatten sie einen starken Bezug zum Automobil. Das Parkhaus verschwindet und wird kontinuierlich durch Tiefgaragen ersetzt (Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen Akademie, 2014, S. 42).

Die Tiefgarage ist kein vertikaler Stadtraum, wie es das Parkhaus ist. Überbaut mit anderen Gebäudetypologien verschwindet die Tiefgarage im Untergrund und das Parken geschieht im Unsichtbaren (Hasse, 2007, S. 49).

Ab 2010 macht man sich bei neuen Parkhäusern mehr Gedanken über eine mögliche multifunktionale Nutzung. Auch Hybridnutzungen bei bereits bestehenden Parkhäusern werden erprobt. Bei manchen innerstädtischen Hochgaragen, die beispielsweise durch die veränderten Fahrzeuggrößen als Garage nicht mehr nutzbar waren, wird das Potenzial einer gänzlichen Transformation erkannt und teilweise umgesetzt. Das alte Parkhaus Stubengasse in Hannover, das 1964 errichtet wurde, wird 2010 transformiert und als neuer Stadtbaustein vollständig umprogrammiert.

Es entsteht ein Gebäude mit Mischnutzung in Form von Geschäftslokalen, Büros, Mietwohnungen und einem Fahrradparkhaus (db deutsche bauzeitung & Rethfeld, 2011). Die Parkhausarchitektur zeigt sich als wandelbar

und an neue Normen und gesellschaftliche Werte anpassbar. In einem Parkhaus kann der Raum entstehen, der gerade benötigt wird und der einen Mehrwert für die Stadt und ihre Bewohner:innen bietet.



Abb. 15 Altes Parkhaus in Münster, Fritzen + Müller-Giebeler Architekten BDA, Bestand aus 1964, Umbau 2010, Foto: Guido Erbing

Der Kant-Garagenpalast in Berlin, der als Ikone der Parkhausarchitektur in Europa gilt, erlebte 2022 eine funktionelle und programmatische Transformation. Das Parkhaus aus den 1930er Jahren war bis 2017 in Betrieb, wobei bereits 2013 vom Eigentümer Überlegungen zum Abriss der Hochgarage geäußert wurden. Die Garage stand allerdings seit 1991 unter Denkmalschutz, wodurch eine Transformation unabdingbar war (Haberle, 2023). Es stellt sich die Frage, wie weit eine Nutzungsadaptierung gehen darf. Die Kantgarage wird zu einem Geschäftshaus, in dem Möbel statt Autos abgestellt und ausgestellt werden. In der ehemaligen Hochgarage finden sich heute Verkaufsflächen, ein Foodcourt, Co-Working-Spaces, eine Eventlocation, ein Penthouse und ironischerweise eine Tiefgarage. Ob eine Transformation in diesem Ausmaß gerechtfertigt ist, sei dahingestellt. René Hartmann sagt hierzu: „Eine Weiternutzung des Denkmals als Hochgarage wäre problemlos möglich gewesen“ (Haberle, 2023).

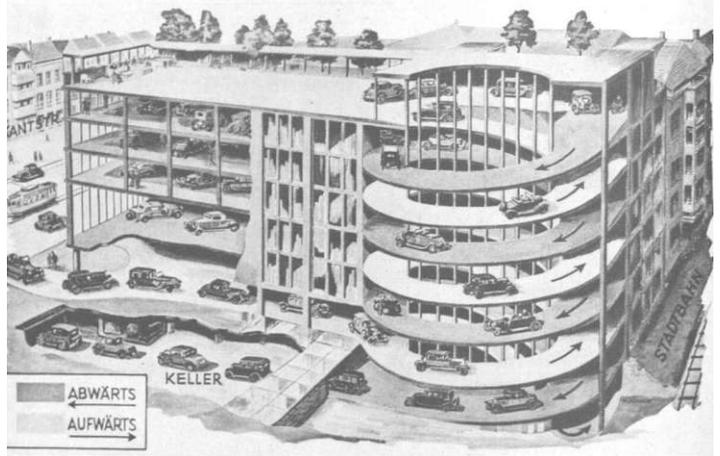


Abb. 16 Kant-Garagenpalast, 1930, Bauakte Kantstraße 126/127 René Hartman

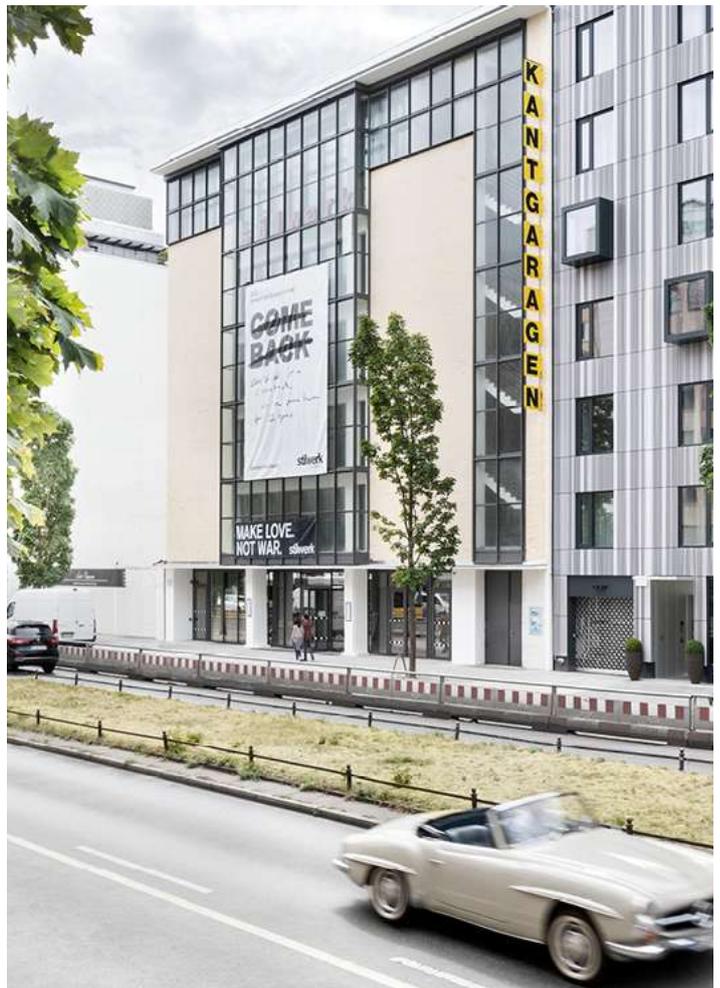


Abb. 17 Kant-Garagenpalast nach Umbau 2022, Foto: Ken Schluchtmann

Die ersten Parkhäuser in Wien

Die älteste heute noch erhaltene Hochgarage in Wien ist die Astoria-Garage im 8. Bezirk. Sie wurde 1918 von Raimund Janesch entworfen und in den Jahren 1935 bis 1938 nach Plänen des Garagenbesitzers Cesar Karrer umgebaut und erweitert (Wien Geschichte Wiki, 2021). Mit rund 700 Stellplätzen war die Astoria-Garage nach dem Umbau die größte Garage Österreichs (Architekturzentrum Wien & Herzner-Kaiser, 2007). Ähnlich wie die Hochgaragen, die in den 1920er und 1930er Jahren in Deutschland und Paris errichtet wurden, verbindet man bei der Astoria-Garage Ästhetik und Technik. Mit einer Glaskuppel werden alle sieben Stockwerke mit Licht durchflutet. Auch hier gibt der Betreiber an, dass die Garage als Kulisse für diverse Kino- und Fernsehfilme diente (Astoria-Garage, o. D.).

In Wien wurden die ersten kommerziell genutzten Hochgaragen in der Zwischenkriegszeit errichtet. Moderne Hochgaragen, wie sie bereits in den 1920er Jahren in den USA oder den 1930er Jahren in Deutschland gebaut wurden,

entstanden erst nach dem Zweiten Weltkrieg in Wien. 1959 wurde die Hochgarage am Neuen Markt im 1. Bezirk in Wien eröffnet. Sie wurde von dem österreichischen Architekten Karl Schwanzer entworfen (Architekturzentrum Wien & Stuhlpfarrer, 2013). Mit einem hochmodernen Autolift wurden die Autos transportiert, weshalb keine Rampenkonstruktion notwendig war (Wipark, o. D.). Die Garage wurde transformiert und wird nicht mehr als solche genutzt. Heute ist es ein Wohn- und Geschäftsgebäude mit Gastronomieangeboten im Erdgeschoss.



Abb. 18 Astoria Garage in 1080 Wien, Architekt: Cesar Karrer, erbaut 1918, Umbau 1935-38



Abb. 19 Hochgarage am Neuen Markt in 1010 Wien, 1959, Architekt: Karl Schwanzer



Abb. 20 Wohn- und Geschäftsgebäude am Neuen Markt, 2023 Architekt: Karl Schwanzer, Foto: Google 2023

Nach dem 2. Weltkrieg wollte die Wiener Stadtplanung den Autoverkehr im Stadtzentrum abfangen, und so wurde 1955 die erste Tiefgarage Wiens, die Votivgarage, erbaut. Ähnlich wie bei Hochgaragen sollte hier die Innenstadt vom Verkehr entlastet werden. Ein weiterer Grund war die Errichtung von Fußgängerzonen, deren Grundlagen vom Architekten Victor Gruen 1968 erarbeitet wurden. Das Motiv hierfür war, Einkaufsstraßen attraktiv für Käufer:innen zu gestalten. Mit Park+Ride-Anlagen und Wohnsammelgaragen, die ebenfalls meist als Tiefgaragen ausgeführt wurden, sollten später der öffentliche Straßenraum und die Wohnanlagen möglichst autofrei gestaltet werden (Wipark, o. D.).

Die Apollo-Garage in Wien zeigt ein Beispiel der temporären Bespielung von Hochgaragen des 20. Jahrhunderts mit anderen Funktionen. 1933 entstand eine der ersten Hochgaragen Wiens im 7. Gemeindebezirk. Die sogenannte „Großgarage mit Ausstellungshalle“ wurde vom Architekten Hans Theo Kamper geplant. Sie war als multifunktionales Parkhaus mit Tankstelle und Werkstatt ausgestattet. 1955 kamen eine Waschbox und eine Mietwagenstation zu den anderen Serviceangeboten hinzu. Es war eine Art Mobilitätszentrum jener Zeit (90 Jahre Betriebsamkeit, o. D.). Heute ist, wie viele andere Hochgaragen, die Apollo-Garage nicht mehr multifunktional.

Seit dem 25. Juni 2023 wird die obere Halle der Apollo-Garage mit einem Kunstwerk von Emma Kling in Form einer Dauerausstellung bespielt. Mit ihrer Kunst verändert sie das Raumempfinden, ohne die bestehende Funktion der Garage zu beeinträchtigen oder zu verdrängen. In der Zeit, in der man sein Auto in der Garage abstellen kann, kann auch die Ausstellung besucht werden. Die Werke „The Crown“ von Paul Robas, „Airmass RGB 02.01.23“ von Lorenz Kunath, „Scared the deer away with my flashlight“ von Emma Kling und „Omphalos“ von Eva Eichinger und Matthias Ramsey transformieren die ehemals multifunktional genutzte Garage, die zwischenzeitlich monofunktional wurde, wieder zu einem Hybridgebäude. Dies ermöglicht Besucher:innen, einen Raum zu erleben, den sie ohne das Automobil nicht betreten würden (Apollo Packt das Schlechte Gewissen, 2023).



Abb. 21 Ausstellung in der Apollo Garage in 1070 Wien, 2023, Foto: off image

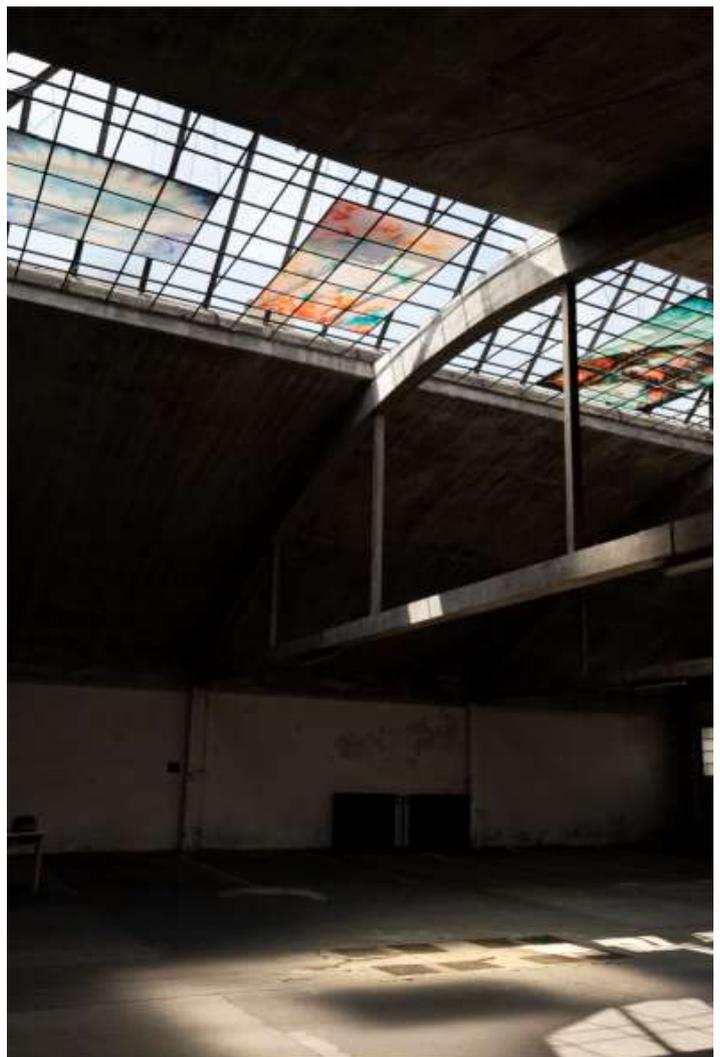


Abb. 22 Ausstellung in der Apollo Garage in 1070 Wien, 2023, Foto: off image

Die Geschichte und Entwicklung der Parkhausarchitektur sind geprägt von sich verändernden Normen, Werten und Bedürfnissen der Gesellschaft. Das Auto war ein Statussymbol und Luxusobjekt, das sich nur die wenigsten leisten konnten. Es wurde zu einem Massenprodukt, das man überall abstellen wollte und konnte.

der Transformation nicht ausgelöscht, sondern ergänzt und an unsere heutigen Anforderungen und Werte angepasst werden.

Es wird Zeit, dieses Verkehrsmittel aus den Innenstädten zu bannen und die Parkhausarchitektur entsprechend zu transformieren. Dabei ist darauf zu achten, dass die eigentliche Nutzung und die damit verbundene Geschichte dieser Gebäude mit

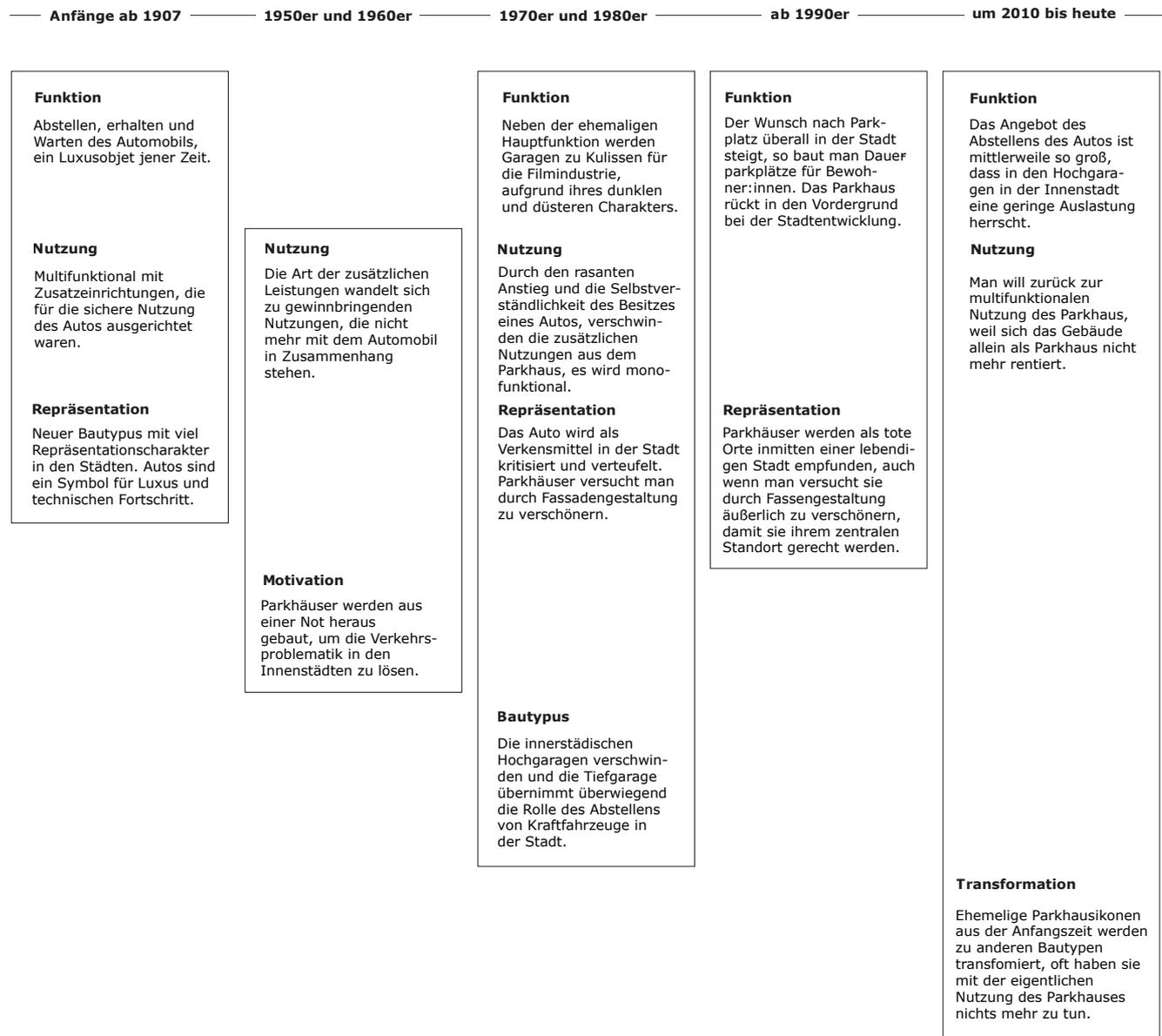


Abb. 23 Die Entwicklung des Parkhauses als Bauwerk der Verkehrsarchitektur, eigene Darstellung



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



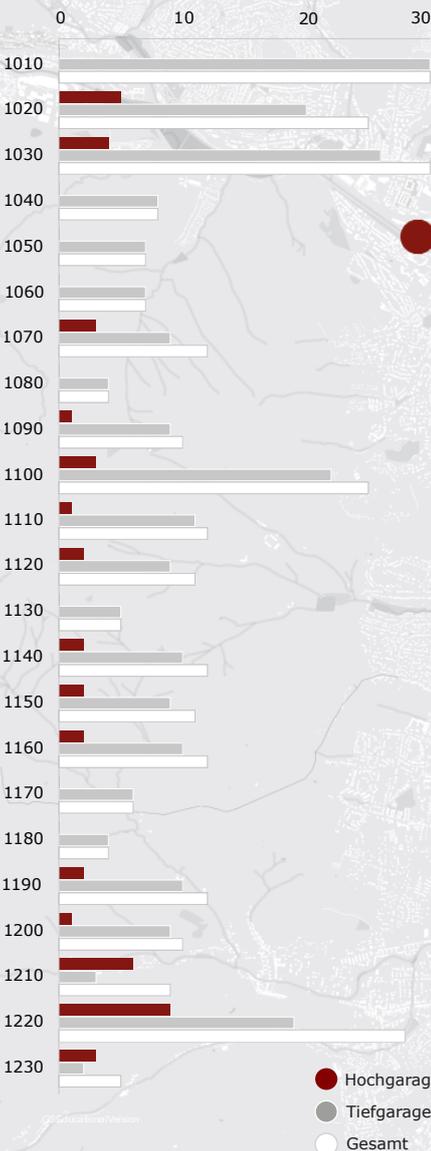
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

03 Hochgaragen in Wien: Eine Analyse

MAP - Hochgaragen in Wien

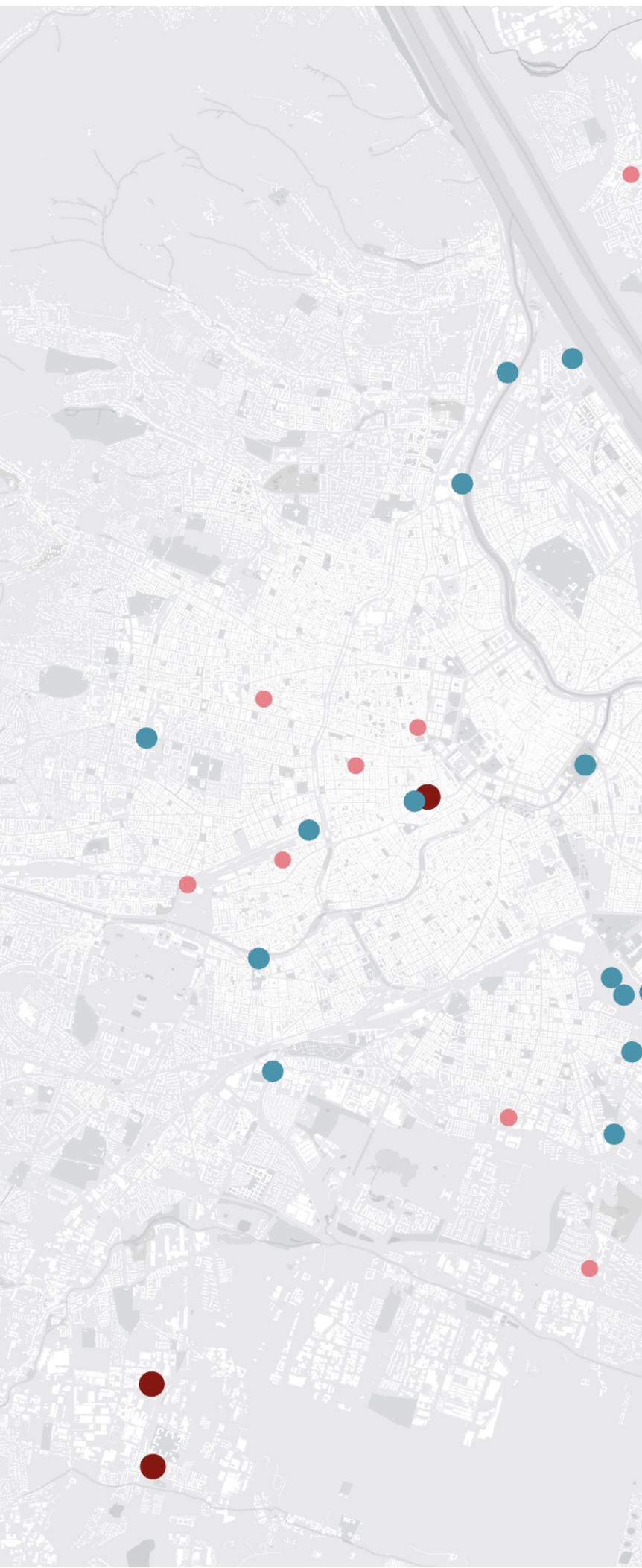
In Wien sind Hochgaragen unterschiedlichster Größen über die gesamte Stadt verteilt. Insgesamt gibt es 300 kommerzielle Garagen, davon sind 51 Hochgaragen und 249 Tiefgaragen. In den Bezirken 1., 4., 5., 6., 8., 13., 17., und 18. Bezirk befinden sich keine Parkhäuser. Alle Parkflächen in diesen Bezirken sind entweder auf den Straßenflächen oder in Tiefgaragen zu finden. Heute wird darauf Wert gelegt, dass neue Stadtentwicklungsgebiete möglichst autofrei gestaltet werden, weshalb hier meist Quartiersgaragen errichtet werden. In dicht bebauten Gebieten der Innenstadt befinden sich klein- bis mittelgroß dimensionierte Parkhäuser, die optisch mit ihrer Umgebung harmonisieren. Die großmaßstäblich angelegten Hochgaragen findet man entweder am Rande eines Bezirks oder am Stadtrand.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- Hochgaragen
- Tiefgaragen
- Gesamt

Abb. 24 Wiener Garagen in Zahlen, eigene Darstellung



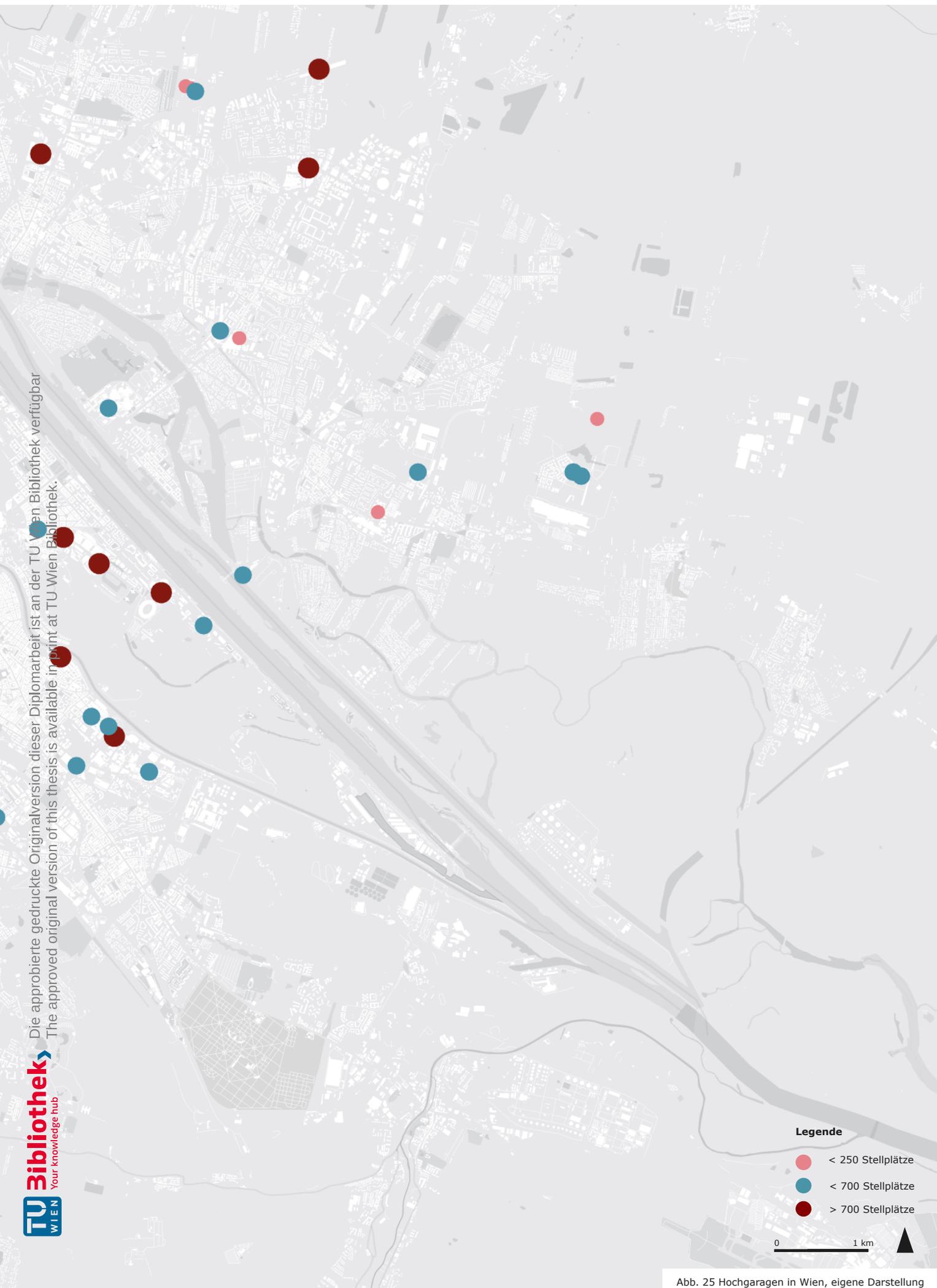


Abb. 25 Hochgaragen in Wien, eigene Darstellung

Urbane Kontextualisierung der Hochgaragen in Wien

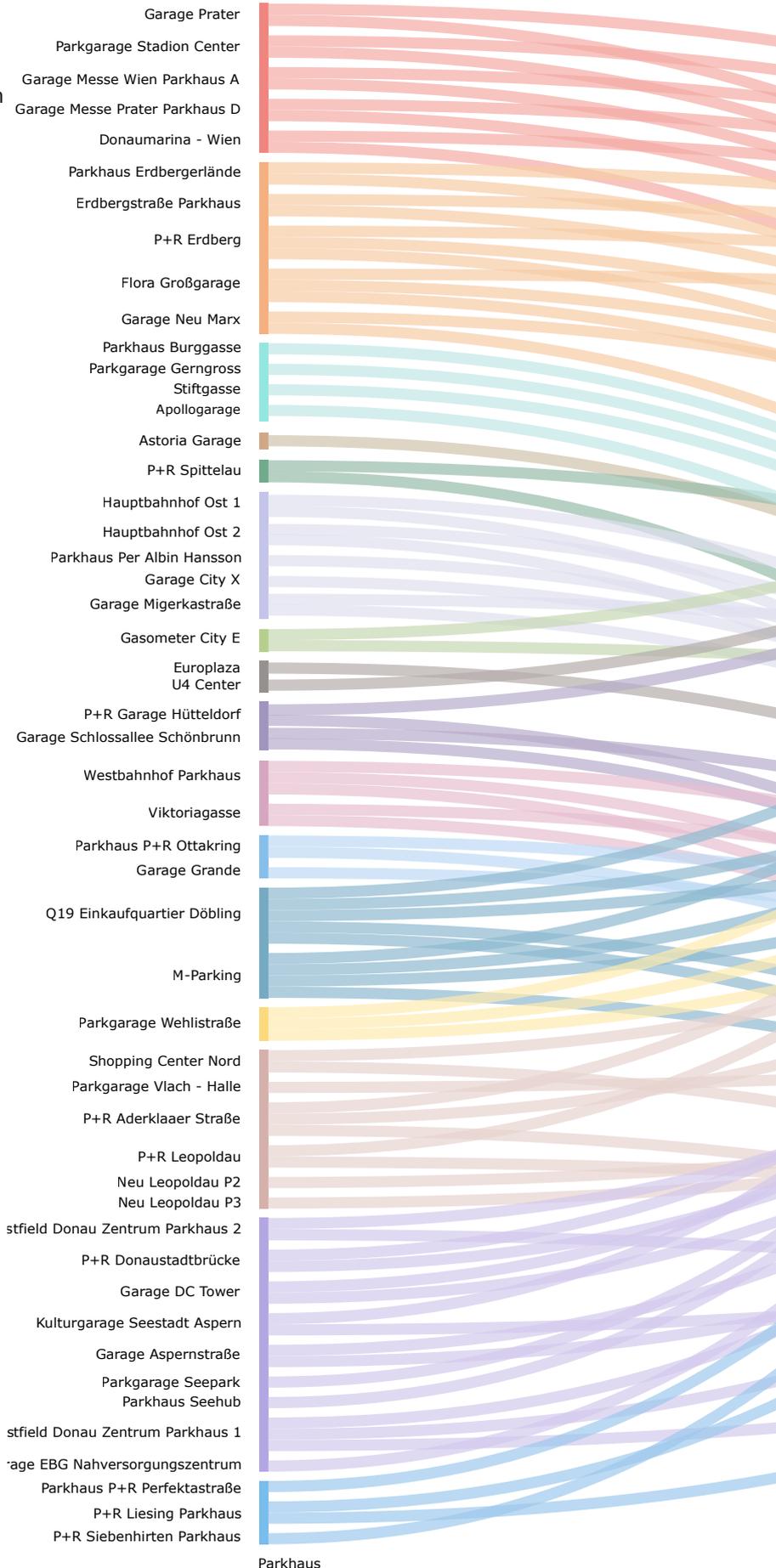
Die folgende Grafik veranschaulicht, wie die Hochgaragen in Wien in das städtische Umfeld integriert sind. Mit dieser Kontextualisierung kann eine Aussage über die Rolle der einzelnen Hochgaragen innerhalb der urbanen Struktur getroffen werden.

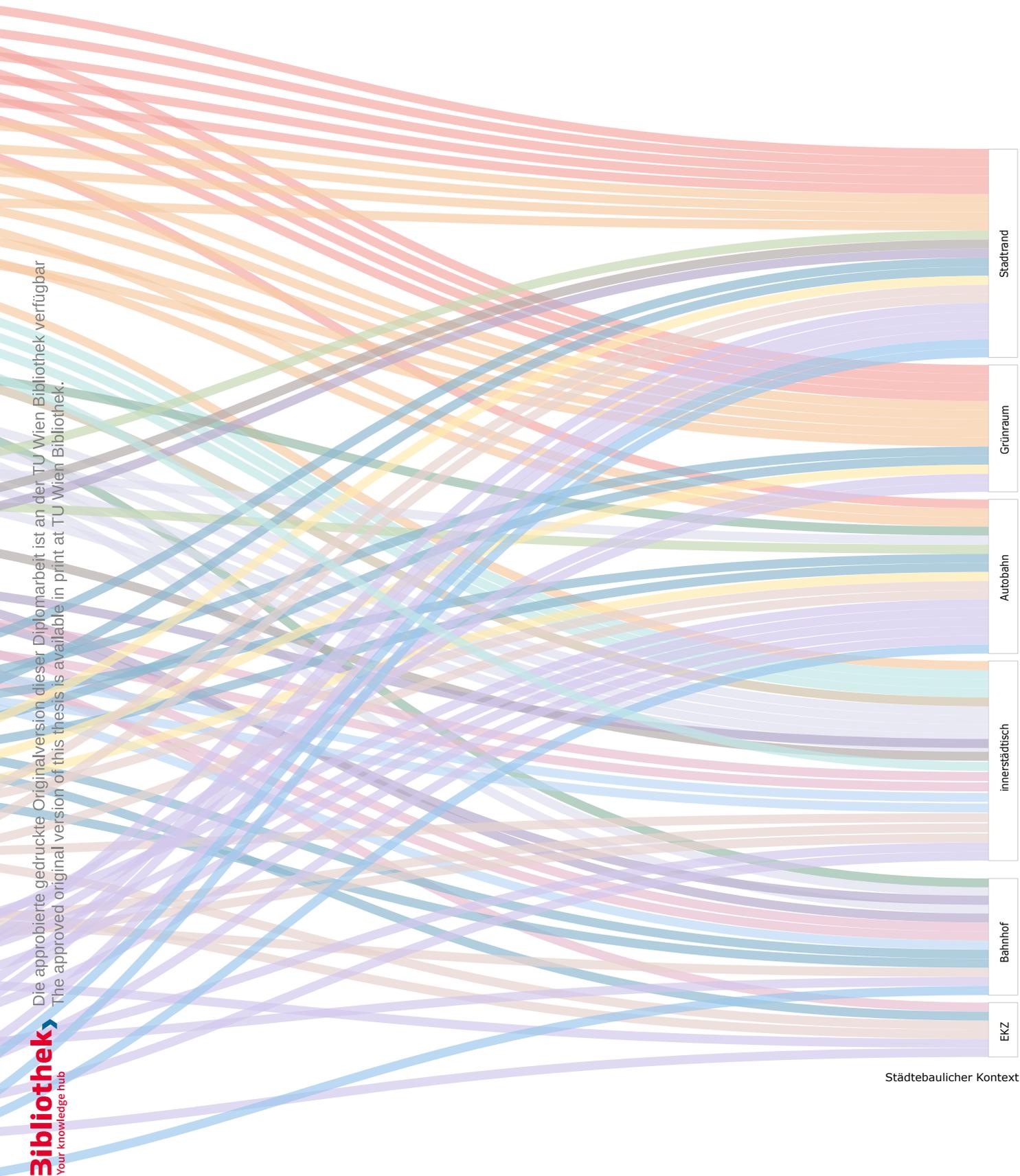
Die Positionierung der Hochgaragen steht in direktem Bezug zur Dimension und zur Anzahl der Stellplätze, die angeboten werden. Jedes Parkhaus bedient eine bestimmte Gruppe von Verkehrsteilnehmern. So bedienen beispielsweise innerstädtische Parkhäuser Personen, die in der direkten Umgebung wohnen, arbeiten oder Erledigungen machen. Hingegen dienen Hochgaragen an Bahnhöfen oder Autobahnen Pendlern und Reisenden.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- 2. Bezirk - Leopoldstadt
- 3. Bezirk - Landstraße
- 7. Bezirk - Neubau
- 8. Bezirk - Josephstadt
- 9. Bezirk - Alsergrund
- 10. Bezirk - Favoriten
- 11. Bezirk - Simmering
- 12. Bezirk - Meidling
- 14. Bezirk - Penzing
- 15. Bezirk - Rudolfsheim Fünfhaus
- 16. Bezirk - Ottakring
- 19. Bezirk - Döbling
- 20. Bezirk - Brigittenau
- 21. Bezirk - Floridsdorf
- 22. Bezirk - Donaustadt
- 23. Bezirk - Liesing





Städtebaulicher Kontext

Abb. 26 Urbane Kontextualisierung der Hochgaragen in Wien, eigene Darstellung

Garagen werden aus unterschiedlichsten Gründen in der Stadt errichtet. Wie im Kapitel *01 Die Anfänge vom Parkhauses* erläutert, besteht der Hauptgrund darin, die Straßen vom Verkehr zu entlasten, um den sichtbaren städtischen Raum attraktiv und erlebbar zu machen. Die Dimension der Garage hängt dabei davon ab, welche Aktivitäten in der Umgebung vorhanden sind. Beim Versuch einer Kontextualisierung der Hochgaragen in Wien konnten sechs städtebauliche Kontexte identifiziert werden:

- 1) Stadtrand
- 2) Grün-/Blaue Infrastruktur
- 3) Autobahn
- 4) Innenstadt
- 5) Bahnhof
- 6) EKZ (Einkaufszentrum)

Die Nutzer:innen, die Dimension und die Parkgebühr des Parkhauses stehen dabei in Korrelation zu seinem urbanen Kontext. In der Innenstadt sind die Garagen im Vergleich zu denen am Stadtrand kleiner dimensioniert und weisen dadurch eine limitierte Anzahl an Stellplätzen auf. Das spiegelt sich im Preis wider, denn in einem innerstädtischen Parkhaus zahlt man im Vergleich zu einer Hochgarage am Stadtrand im Durchschnitt 40% mehr. Dieser Wert ergibt sich durch die Berechnung der durchschnittlichen Parkgebühr für zwei Stunden.

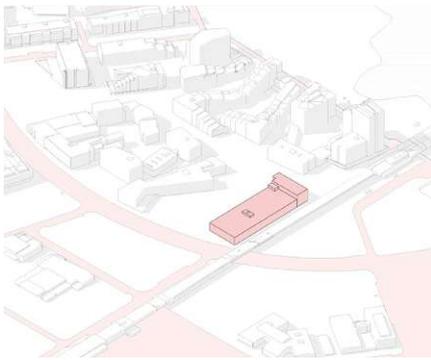
Eine Hochgarage, die sich neben einem Einkaufszentrum befindet oder an dieses angedockt ist, bietet oftmals Besucher:innen eine kostenlose Parkmöglichkeit für eine bestimmte Dauer an. Die Garage hat hier eine weitere primäre Funktion, nämlich aus wirtschaftlichen Gründen möglichst viele Personen ins Einkaufszentrum zu locken. Garagen im Kontext von Einkaufszentren sind eigenständige Wirtschaftsobjekte (Lehmbrock et al., 2009). Sie kreieren eine bequeme Einkaufssituation, was dazu führen kann, dass man dadurch mehr Zeit im EKZ verbringt und dementsprechend auch mehr Geld ausgibt.

Hochgaragen an Autobahnen oder Bahnhöfen dienen oftmals dem Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf andere Verkehrsmittel. Sie fangen Reisende und Pendler:innen am Ankunftsort in der Stadt auf, ermöglichen das sichere Abstellen des Fahrzeugs und fördern die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs. Solche Parkhäuser werden auch als Park & Ride

Anlagen bezeichnet. Die Innenstadt soll dabei vom Pendler:innen- und Besucher:innenverkehr entlastet werden. Sie stellen dennoch eine attraktive Einnahmequelle für Bahnhofsbetreiber und Autobahngesellschaften dar.

Eine weitere Kontextkategorie sind Parkhäuser, die sich in signifikanter Nähe zu Grünräumen oder blauer Infrastruktur befinden. An diesen Orten befinden sich unterschiedliche Freizeitaktivitäten und Erholungsmöglichkeiten wie Flanierwege, Sportflächen und Vergnügungsparks. Durch das Abfangen des MIV mit Hochgaragen können diese Grünräume und Wasserflächen erhalten und geschützt werden.

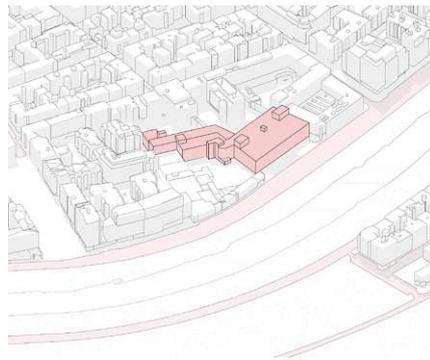
Im Folgenden sind zu den jeweiligen Kontextsituationen eine Beispielgarage und ihre Merkmale erfasst.



Stadtrand

Parkhaus Seehub
1220 Wien
Sonnenallee 16

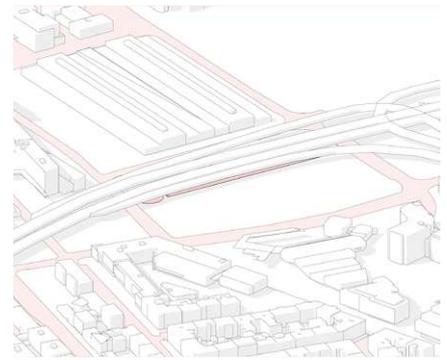
Betreiber: BOE
Stellpl. MIV: 441 PP
Stellpl. NMIV: 0
Kosten: 1.90 -, /h
Nutzung: Multifunktional
Nutzer:innen: Anwohner:innen
Besucher:innen
Pendler:innen



Grün-/Blaue Infrastruktur

Parkhaus Erdberger Lände
1030 Wien
Erdberger Lände 30

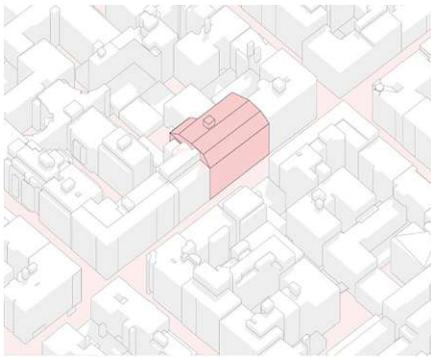
Betreiber: APCOA
Stellpl. MIV: 1650 PP
Stellpl. NMIV: 0
Kosten: 2.50 -, /h
Nutzung: Monofunktional
Nutzer:innen: Besucher:innen
Pendler:innen



Autobahn

Garage Neu Marx
1030 Wien
Hermine Jursa Gasse 11

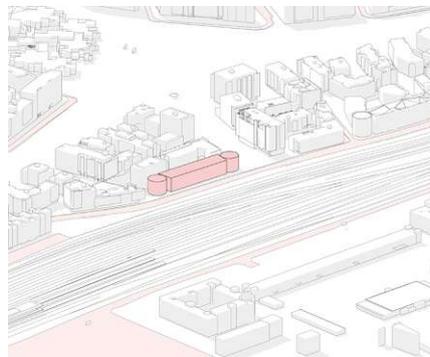
Betreiber: BOE
Stellpl. MIV: 541 PP
Stellpl. NMIV: 0
Kosten: 2.00 -, /h
Nutzung: Monofunktional
NutzerInnen: Besucher:innen
Pendler:innen



Innerstädtisch

Parkhaus Burggasse
1070 Wien
Burggasse 85

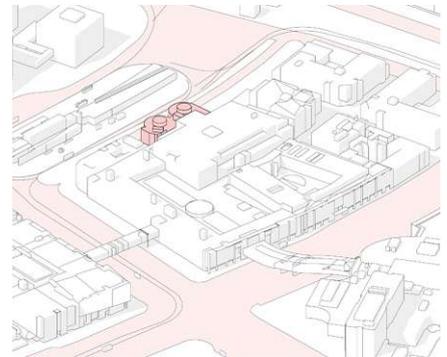
Betreiber: APCOA
Stellpl. MIV: 200 PP
Stellpl. NMIV: 0
Kosten: 3.20 -, /h
Nutzung: Monofunktional
Nutzer:innen: Anwohner:innen
Besucher:innen
Pendler:innen



Bahnhof

Garage Hauptbahnhof Ost 1
1100 Wien
Maria-Lassnig-Straße 28

Betreiber: Goldbeck
Stellpl. MIV: 344 PP
Stellpl. NMIV: 0
Kosten: 2.50 -, /h
Nutzung: Monofunktional
NutzerInnen: Besucher:innen
Pendler:innen



Einkaufszentrum

Garage Neu Marx
1220 Wien
Adolf Schärf Platz 3

Betreiber: BIP
Stellpl. MIV: 352 PP
Stellpl. NMIV: 0
Kosten: 2.50 -, /h
Nutzung: Monofunktional
NutzerInnen: Besucher:innen
Pendler:innen
Käufer:innen

Abb. 27 Beispielgaragen zu den Kontextsituationen, eigene Darstellung

Stadt Wien - Transformation von Parkraum

Früher wurden Hochgaragen errichtet, um zu verhindern, dass Kraftfahrzeuge auf der Straße abgestellt werden. Heute dienen die Straßen, soweit nicht anders gekennzeichnet, beispielsweise bei Begegnungszonen, dem fließenden und ruhenden Verkehr. Um eine soziale und gerechte Flächenverteilung in der Stadt zu erreichen, muss dieser Zustand stark hinterfragt werden. Die Stadt Wien hat hierzu eigene Ziele im Rahmen des Fachkonzepts Mobilität STEP 2025 entwickelt, um den öffentlichen Raum, insbesondere den Straßenraum, der für den ruhenden Verkehr reserviert ist, zurückzugewinnen. In diesem Zusammenhang kann man von einer Transformation des Parkraums sprechen. Das geschieht bis jetzt jedoch nur punktuell.

Im STEP 2025 wird erwähnt, dass 65% der Straßenfläche für den fließenden und ruhenden Verkehr beansprucht wird (STEP 2025 - Fachkonzept Mobilität, 2015, S. 48). Dies ist das Resultat jahrelanger Ausrichtung der Stadtplanung auf die optimale Nutzung des Autos. Es ist an der Zeit, dass stadtplanerische Maßnahmen so gesetzt werden, dass sie zugunsten von Mensch und Natur ausfallen. Im STEP wird erwähnt, dass der Umgang mit Parkraum eines der entscheidenden Anhaltspunkte für eine Steigerung der Straßenqualität ist, weshalb vorgeschlagen wird, dass Autos hauptsächlich in Parkgaragen abgestellt werden.

Konkret spricht hier die MA 18 von einer Umnutzung der Parkierungsflächen im öffentlichen Raum. Damit sind allerdings nur bestimmte Parkflächen gemeint:

- 1) Parkplätze auf Straßen, in denen der Stellplatzbedarf abnimmt.
- 2) Parkplätze parallel zu öffentlichen Hoch- und Tiefgaragen (STEP 2025 - Fachkonzept Mobilität, 2015, S. 54).

Im Auftrag der Stadt Wien wurde 2014 ein Garagenprogramm für die Errichtung von öffentlichen Garagen entwickelt. Durch stadtstrukturelle Indikatoren soll eine räumliche Priorisierung bei der Errichtung von Garagenanlagen erreicht werden. Die Indikatoren, die in der Studie definiert wurden, sind:

- 1) Bauliche Dichte
- 2) Grünraum
- 3) Einwohnerdichte

- 4) Geschosßflächendichte
- 5) Baualter

Die Indikatoren wurden entsprechend ihrer Klassifizierung untereinander gewichtet, um als Resultat eine Karte herzustellen (siehe Abb. 22), die aufzeigt, in welchen Stadtgebieten welche Subventionierungspriorität herrscht. Die zwei entscheidenden Indikatoren mit der höchsten Gewichtung waren die Einwohnerdichte und der Grünraum (TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH, Wien: Magistrat der Stadt Wien MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2014).

Die Ziele des Garagenprogramms 2014 gehen von den übergeordneten verkehrspolitischen Zielen der Stadt Wien aus, die im Fachkonzept Mobilität des STEP 2025 erläutert sind. Das wichtigste Ziel des STEP ist dabei die Transformation einiger Parkflächen auf den Straßen zu Aufenthaltsorten und attraktiven Geh- und Radwegen (STEP 2025 - Fachkonzept Mobilität, 2015, S. 48). Im Garagenprogramm zielt man auf die Verlagerung der Dauerstellplätze vom öffentlichen Raum in Sammelgaragen ab (TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH, Wien: Magistrat der Stadt Wien MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2014).

Wichtig ist zu erwähnen, dass diese Erkenntnisse bereits zehn Jahre zurückliegen und seitdem keine neuen Konzepte für die Transformation von Parkraum in der Stadt entwickelt wurden. Mit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im Jahr 2022 auf alle Gemeindebezirke konnte zwar die Parkraumauslastung vormittags um 28% verringert werden, jedoch gibt es hinsichtlich der Parkraumflächen ein hohes Verbesserungspotenzial. Die Parkgebühr in der Stadt beträgt 2,0 EUR/h, mit dem Wiener Parkpickerl zahlen Anrainer:innen nur 10 EUR pro Monat (Stadt Wien, 2013). Im Vergleich werden in Paris 4-6 EUR/h für das Parken in der Stadt verlangt (Payer Son Stationnement, 2024). Im Zentrum Amsterdams wird eine Parkgebühr von 7,50 EUR/h (City of Amsterdam, o. D.) eingenommen. Die Parkgebühr auf den Wiener Straßen ist viel zu niedrig angesetzt, was nicht dazu beitragen wird, die Straßenflächen von parkenden Autos zu entlasten.

Die Verkehrswende ist noch weit davon entfernt, wo sie sein muss. Die Politik und Stadtplanung ziehen nicht mit dem Wandel mit. Es braucht Mut, um Wien klimafit zu bekommen.

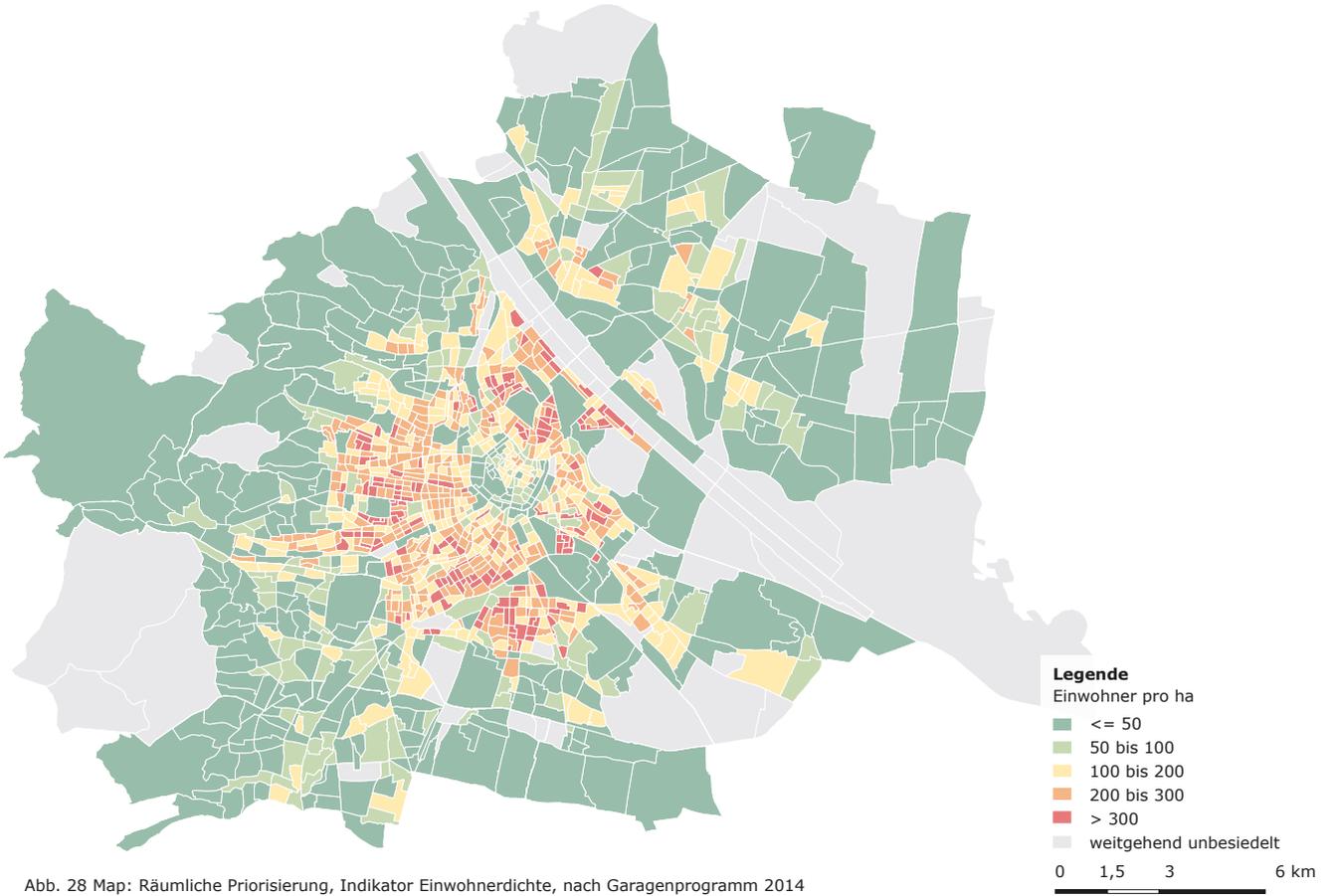


Abb. 28 Map: Räumliche Priorisierung, Indikator Einwohnerdichte, nach Garagenprogramm 2014

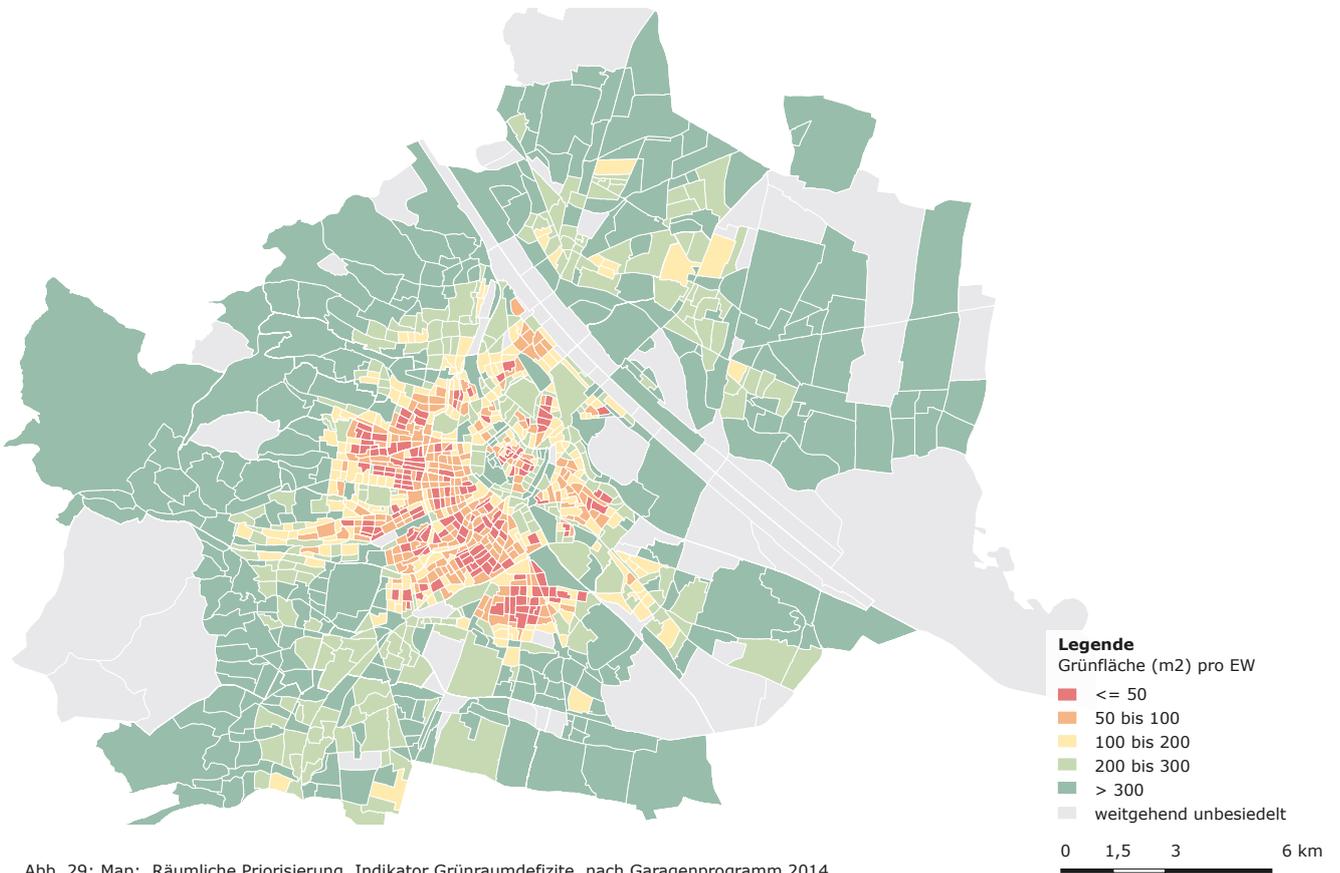


Abb. 29: Map: Räumliche Priorisierung, Indikator Grünraumdefizite, nach Garagenprogramm 2014

Das Ergebnis des Garagenprogramms 2014 war die Erstellung einer Wien-Karte, die das gesamte Stadt in Prioritätszonen für die Subventionierung von Wohnsammelgaragen unterteilt. Dabei soll die Karte für Entscheidungsträger ein unterstützendes Tool für die Standortwahl bei der Errichtung von Garagen im Neubau darstellen (siehe Abb. 22). Die Zonen mit der höchsten Subventionspriorität befinden sich in den Bezirken um das historische Stadtzentrum. Auch zeigt die Karte, dass links der Donau kaum Subventionierungspriorität herrscht. Heute, zehn Jahre später, befinden sich in Transdanubien die größten Stadtentwicklungsgebiete Wiens; würde man solch eine Karte heute erstellen, würde sie anders aussehen?

Als einer der wenigen Berichte zum Umgang mit Parkhäusern und Garagen in Wien wird gegen Ende des Dokuments einmalig erwähnt, dass man zukünftig bei der Errichtung von Garagenprojekten innovative Ausstattungsmerkmale mitberücksichtigen soll. Garagen sollen nicht mehr monofunktional gestaltet werden, sondern Services wie Car-Sharing, Fahrradabstellmöglichkeiten und Einrichtungen für E-Mobilität enthalten. Dies soll jedoch keine konkrete Anforderung bei Garagenneubauten sein, denn ein Garagenbetreiber habe möglicherweise wirtschaftliche und ökonomische Faktoren, die über den gemeinschaftlichen und sozialen Bedürfnissen stehen, zu bedenken (TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH, Wien: Magistrat der Stadt Wien MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2014, S. 47 und 60). Ein wichtiger Punkt wird jedoch im Bericht erwähnt, und zwar die Beteiligung der Öffentlichkeit bei Garagenprojekten auf öffentlichem Grund. Das kann dazu beitragen, dass die Bevölkerung Wünsche über Zusatzeinrichtungen, die sie in ihrer Nachbarschaft vermissen, diskutieren kann und so dennoch eine Multifunktionalität der Garage erreicht wird.

Zu den bereits bestehenden und nicht mit ihrem vollen Potenzial ausgelasteten Garagen wird im Bericht keine Stellung genommen. Diese, vor allem die innerstädtischen Hochgaragen, sind aus urbaner Sicht ein wertvoller Möglichkeitsraum, der, wie später skizziert, mit relativ einfachen Mitteln in ein Mobilitäts- oder Nachbarschaftszentrum transformiert werden kann. Eine Garage, die mit sozialen und mobilitätsbezogenen Services und Dienstleistungen ausgestattet ist, kann dazu

beitragen, dass sich das Mobilitätsverhalten der Quartierbewohner:innen ändert.

Entwicklung der letzten Jahre

Maps and Minds hat eine Karte entwickelt (siehe Abb. 22), die durch GIS-Daten die Entwicklung der Parkplatzflächen im öffentlichen Raum von 2018 bis 2023 darstellt. Dabei werden Stellplätze in Parkhäusern nicht berücksichtigt. In den Wiener Innenbezirken zeigt sich ein Rückgang der Parkflächen. Verglichen mit der Karte des Garagenprogramms 2014 war dies der Bereich mit der höchsten Subventionspriorität. Die höchste Parkplatzzunahme ist in Außenbezirken zu erkennen, jene Stadtgebiete, die die niedrigste Subventionspriorität aufwiesen. Diese Zunahme lässt sich damit erklären, dass in den Bezirken Floridsdorf und Donaustadt in den letzten zehn Jahren viele große neue Stadtteile errichtet wurden und die Anzahl der Bewohner:innen dort rasant anstieg.

Wenn man die Bezirke kleinteiliger betrachtet, so fällt auf, dass in stark besiedelten innerstädtischen Gebieten der Rückgang an Parkflächen am höchsten ist. Am Schottenfeld (1) im 7. Bezirk zeigt sich eine Abnahme von 5 bis 10%. In diesem Stadtteil befinden sich Hochgaragen, die nicht voll ausgelastet sind, beispielsweise das Parkhaus Burggasse oder die Apollo Garage. Der Rückgang lässt sich damit erklären, dass es in diesen Gebieten einen Mangel an öffentlichen Aufenthaltsräumen gibt, weshalb Parkierungsflächen für Platzgestaltung im öffentlichen Raum hergenommen werden, siehe Abb. 22 (Soteropoulos et al., 2023).

Dies führt jedoch nicht zu einem Parkplatzmangel in diesen Gebieten. Die jüngere Gesellschaft verzichtet immer mehr auf den privaten Besitz eines Autos und greift zu nachhaltigeren Mobilitätsformen und Sharing-Modellen (Soteropoulos et al., 2023). Die Anzahl der Pkw/1.000 Einwohner:innen in Wien ist von 393 im Jahr 2010 auf 375 im Jahr 2022 gesunken. Ein entgegengesetzter Trend zur Gesamtentwicklung Österreichs, wo ein Anstieg von 530 Pkw/1.000 EW auf 572 Pkw/1.000 EW festgestellt werden kann. Die sehr gute öffentliche Anbindung in Wien ist ein wichtiger Indikator für diese Entwicklung. Mit der Abnahme der Pkw in der Stadt sinkt auch der Bedarf nach Parkraum (Payer, 2022).

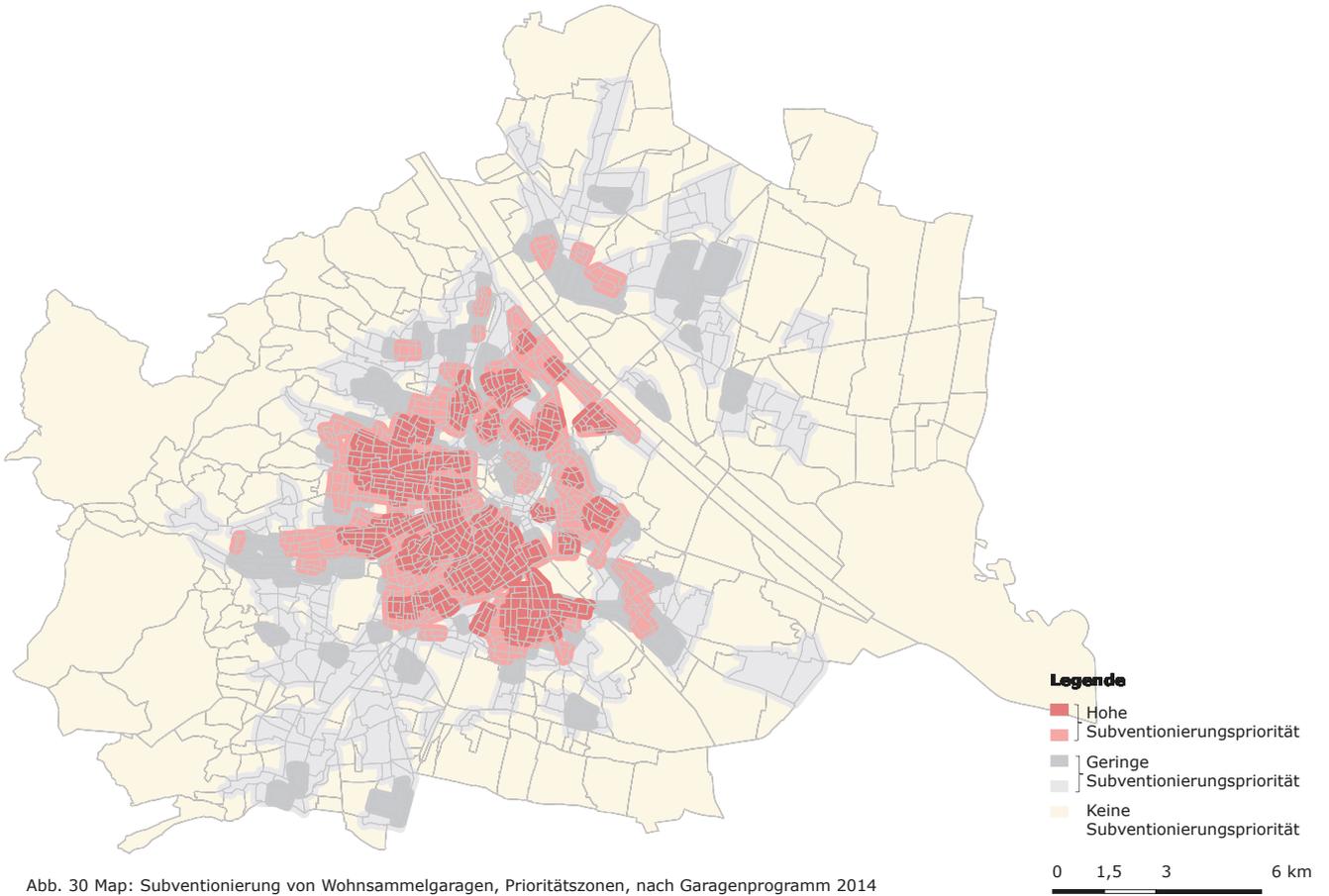


Abb. 30 Map: Subventionierung von Wohnsammelgaragen, Prioritätszonen, nach Garagenprogramm 2014

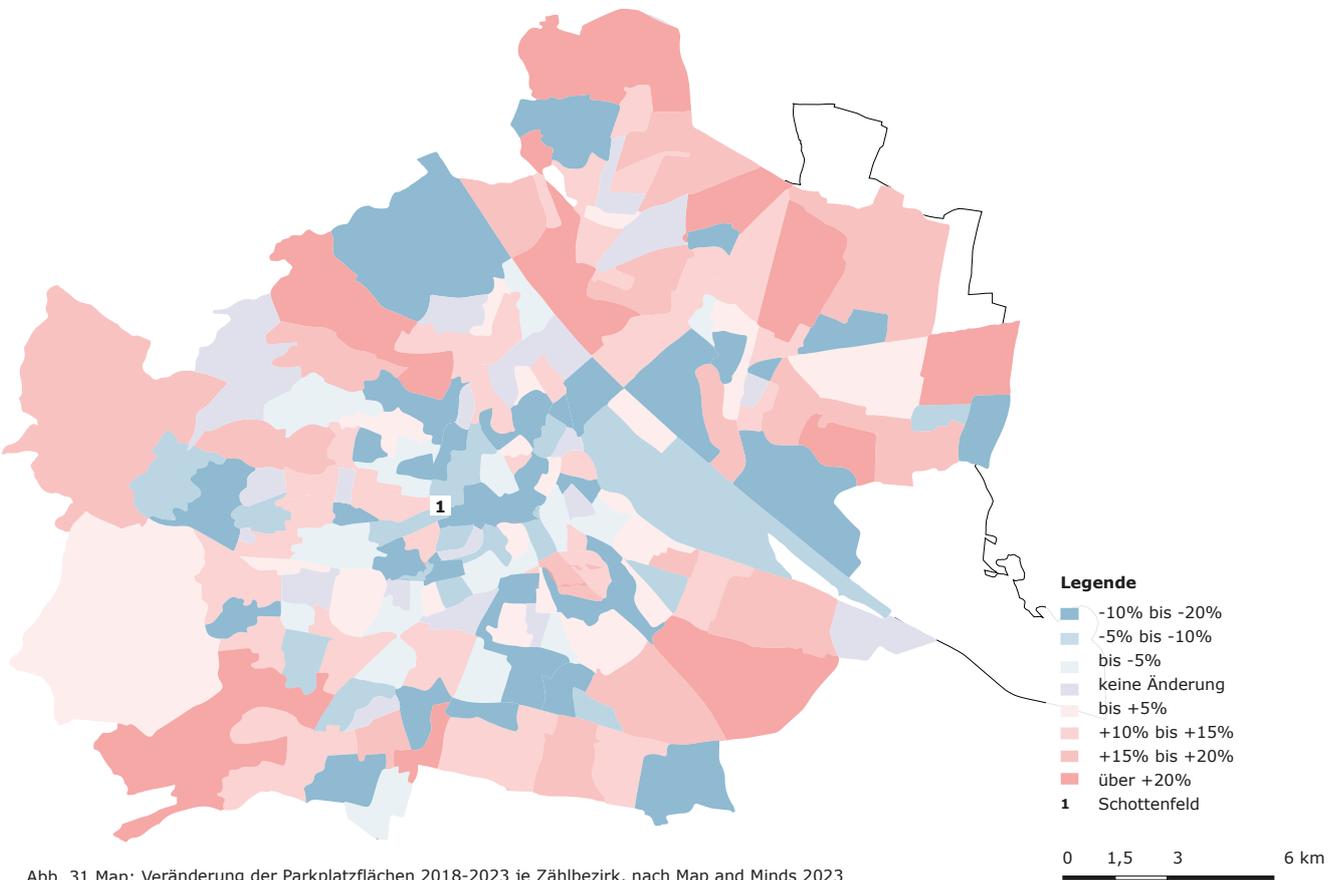


Abb. 31 Map: Veränderung der Parkplatzflächen 2018-2023 je Zählbezirk, nach Map and Minds 2023



Abb. 32 Burggasse, Ecke Kirchengasse, früher: Fahrbahn, Foto: Google Maps



Abb. 33 Burggasse, Ecke Kirchengasse, heute: ein Platz, Foto: Georg Scherer

Mobilitätssharing ist in den meisten großen europäischen Städten bereits gängig; dies betrifft sowohl das Auto als auch andere Verkehrsmittel wie Fahrräder und Scooter. Das Angebot in Wien ist dabei eher mickrig, weshalb es von großer Bedeutung ist, dies auszuweiten. Wird dieses Sharing-Angebot an hybridisierte innerstädtische Hochgaragen gekoppelt, so wird für die Bevölkerung der Umstieg auf Shared Mobility interessant gemacht. Personen, die aus gesundheitlichen oder altersbedingten Gründen nicht auf das Auto verzichten können, werden weiterhin in Hochgaragen Platz finden.

Leerstand in den Wiener Garagen

Bisher gibt es keine flächendeckende Erfassung der Auslastung von Garagen und Parkflächen in Österreich. Lediglich 2019 wurde im Auftrag der MA 28 - Straßenverwaltung und Außenbau eine Studie über die Parkraumbilanz im 7. Bezirk - Neubau veröffentlicht. Dabei wurden alle verfügbaren Pkw-Stellplätze, sowohl im öffentlichen Raum, in Hoch- und Tiefgaragen als auch in privaten Wohngaragen, berücksichtigt. Die Studie ergab, dass alle im Bezirk zugelassenen Kraftfahrzeuge Platz in den

Garagen haben; der öffentliche Raum müsste dementsprechend für den privaten Gebrauch keine Stellplätze aufweisen (ÖGNI GmbH, 2022). Die Studie ist momentan nicht einsehbar.

Die Grünen haben im März 2022 bei der amtsführenden Stadträtin für Innovation, Stadtplanung und Mobilität, Mag.a Ulli Sima, einen Antrag für die Erstellung einer Parkraumbilanz im 3. Bezirk - Landstraße gestellt. Die Begründung dafür war die Notwendigkeit zu erfahren, ob die im Bezirk errichteten Stellplätze entsprechend ausgelastet sind (Dreier-Phan Quoc & Die Grünen, 2022). Solche Erhebungen zeigen, welche Parkräume in der Stadt, sowohl im Außenraum als auch im Innenraum, durch andere Nutzungen transformiert werden können. Stellplätze müssen dem realen Bedarf entsprechen, und wenn Regelungen und Gesetze dem entgegenstehen, dann müssen diese neu definiert werden. Seit den 1990er Jahren gibt es in Berlin keine Stellplatzverpflichtung mehr; in Hamburg wurde dies 2013 aufgehoben (Stiftung „Lebendige Stadt“, 2021). Die Stellplatzverpflichtung in Wien braucht ebenso eine Reform. Dadurch würden sich auch die Anforderungen an Garagen verändern. Reine monofunktionale Garagen wären nicht mehr wirtschaftlich, und es bräuchte zusätzliche Nutzungen und Dienstleistungen, um diese Bauten erfolgreich zu betreiben. Die Rolle und Funktion des Parkhauses und die Verwendung der öffentlichen Stellplätze müssen sich wandeln. Studierende der Universität St. Gallen haben sich mit der Zukunft von Parkgaragen beschäftigt und im Projekt Garagenvision 2025 vier Trends hierfür aufskizziert (ÖGNI GmbH, 2022). Der Fokus wird hierbei auf das Nutzen statt auf das Besitzen des Autos gelegt.

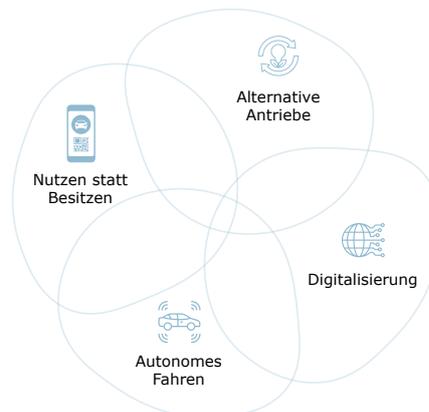


Abb. 34 Trends für zukünftige Garagen, nach Garagen Vision 2025, Universität St. Gallen

Parkhäuser, wie sie heute funktionieren, werden ihrer Aufgabe nicht mehr gerecht. Sie wurden für eine einzige Nutzung gebaut und sind nicht entsprechend ausgelastet. Mit den Jahren werden sich die Bedürfnisse weiter verändern. In Zukunft braucht es in der Stadt möglicherweise gar keine Stellplätze für private Autos mehr. Dafür müssen Gebäude, die für das Abstellen von Fahrzeugen errichtet wurden und zukünftig werden, wandelbar sein. Im Neubau ist es wichtig, sich bereits vor dem Bau mit Nachnutzungs- und Umnutzungsmöglichkeiten auseinanderzusetzen. Parkhäuser mit sehr niedrigen Raumhöhen, die bei einer zukünftigen Nutzungsänderung nicht für Aufenthaltsräume genutzt werden können, sind nicht zeitgemäß. Es braucht eine wandel- und adaptierbare Architektur, um wirklich nachhaltig zu sein. Bei bereits bestehenden Parkhäusern muss darüber nachgedacht werden, wie die Bausubstanz unter den Aspekten der Transformation, dem Erhalt von Beständen und der Neu- bzw. Umnutzung neu in Wert gesetzt werden kann.

Stellplätze auf der Straße sind relativ einfach zu transformieren. Konzepte hierfür wurden mehrfach in Wien umgesetzt. Bisher befinden sich in Wien 82 sogenannte Parklets. Darunter versteht man begrünte Aufenthaltsorte, die auf Autostellplätzen errichtet werden. Die Finanzierung kann auf zwei Wegen erfolgen: aus eigener Tasche der Antragssteller:innen oder aus geförderten Mitteln der Stadt. Ein Beispiel hierfür ist das städtische Förderprogramm *Grätzeloase*, welches vom Verein Lokale Agenda verwaltet wird (Rachbauer Stefanie, Der Standard, 2024).



Abb. 35 Transformation von Parkflächen zu Parklets in Wien, Foto: Christoph Liebentritt

Sowohl die Parkflächen im öffentlichen Raum als auch Parkhäuser müssen eine programmatische Transformation erleben. Die Zukunft sieht weg von der monofunktionalen

Nutzung hin zur multifunktionalen Gestaltung der Parkhausarchitektur. Dabei sind die Anforderungen an nachhaltige Mobilität und sozialen öffentlichen Räumen zu berücksichtigen. Eine Garage in der Zukunft muss mehr können.

MONOFUNKTIONAL



MULTIFUNKTIONAL

***mehr als nur Parken...
mehr als ein Abstellort...
ein interessanter Ort...***

Die Zukunft der Parkhausarchitektur

In Parkhäusern steckt enormes Potenzial, weit über ihre traditionelle Funktion hinaus. Mit den richtigen Maßnahmen können sie zu vielseitigen und wertvollen städtischen Infrastrukturen transformiert werden. Durch die Zentralität der innerstädtischen Hochgaragen können sie zentrale Parkierungsanlagen der Stadt werden. Sie werden zu Orten, an denen man seine Mobilitätsgeräte lagert und abholt. Sie funktionieren wie öffentliche Verkehrshaltestellen, an denen man sich trifft,

letzte Besorgungen macht und auf sanfte Mobilität umsteigt.

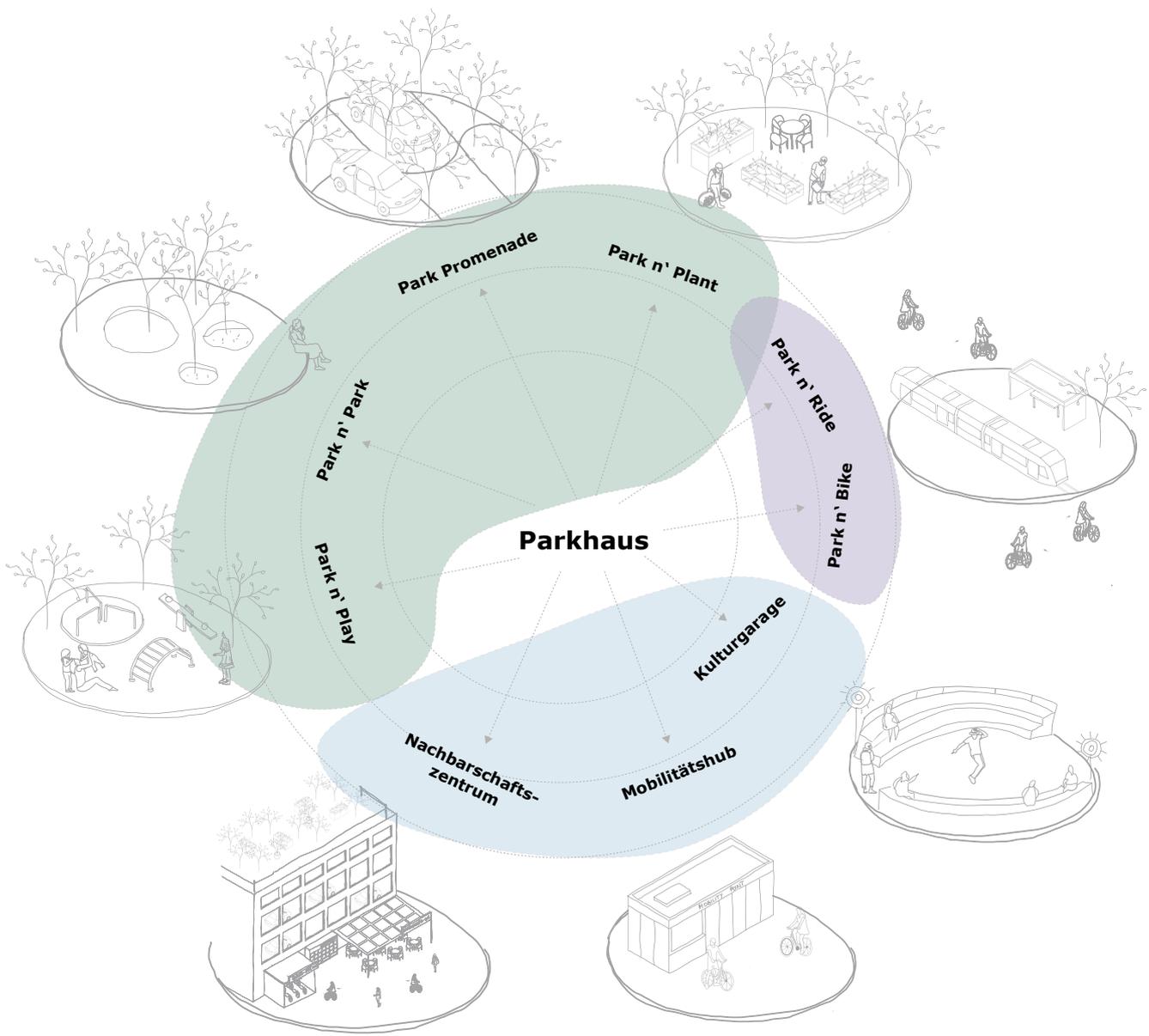


Abb. 36 Die Zukunft der Parkhausarchitektur, eigene Darstellung

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

04 Die Garage Grande

Die Garage Grande in Ottakring

Im 16. Bezirk in Wien wird im Jahr 2020 eine jahrelang leerstehende Hochgarage zum temporären Treffpunkt für die Nachbarschaft. Die Garage Grande unter dem Motto „Stadtklima und urbane Begrünung“ wird im Zeitraum von 2020 bis 2024 von der Stadtgebietsbetreuung verwaltet und organisiert. Die Garage wird zu einem Ort des Zusammenkommens, Austauschens, Bastelns, Pflanzens und Experimentierens. Die vorhandene Bausubstanz der Hochgarage wird dafür genutzt; nur wenige zusätzliche Elemente ergänzen das Parkhaus architektonisch und ermöglichen so unterschiedliche Nutzungen und Funktionen, die die Nachbarschaft aufwerten.

Der Bauträger Hans Jörg Ulreich kauft die Liegenschaft von der Stadt Wien und plant, auf dem Grundstück einen ökologisch nachhaltigen Wohnbau zu errichten. Um die Wartezeit zwischen dem Grundstückskauf und der Baubewilligung zu überbrücken, schlägt er eine Zwischennutzung vor und sucht dafür einen Partner, der sicherstellt, dass das Gebäude nach Ende des Zwischennutzungsprojekts wieder abgegeben wird. Diese Verantwortung übernimmt die Gebietsbetreuung West (GB*).

Jörg Ulreich möchte, dass die Parkgarage atmet und von der Natur eingenommen wird. Die GB* entwickelt daraufhin ein Nutzungskonzept für die Garage (Stadt Wien, 2023). In Kooperation mit *green4cities* ist die Garage Grande heute eine grüne Oase in einem dichten, von Gründerzeitbauten geprägten Stadtteil des 16. Bezirks – Ottakring. Green4cities transformierte die tangierende Straße der Garage zu einem Lehrpfad für Fassadenbegrünung. Die Fassade wurde von dem Künstler David Reumüller im Zuge einer Förderung von Kunst im öffentlichen Raum gestaltet (Gary, 2023). Die Parkgarage wurde zu einem öffentlichen Raum für die Nachbarschaft, einem Raum für Pflanzen, Tiere und Menschen.

Ursprünglich war die Zwischennutzung für den Zeitraum von drei Jahren angedacht. Mit 2024 wird dieser Zeitraum um das zweite Jahr verlängert, da noch keine konkreten Pläne zum geplanten Wohnbau bestehen, so der Immobilienentwickler. In den ersten Jahren war die Garage von Mai bis Oktober immer donnerstags von 14:00 Uhr bis 18:00 Uhr geöffnet. 2024 werden die Öffnungszeiten auf montags und freitags nachmittags erweitert. Doch es stellt sich die Frage: Eenn die Garage Grande nicht mehr für die Nachbarschaft als

Treffpunkt zur Verfügung steht, wo trifft man sich dann? Der Raum, der einst als erweitertes Wohnzimmer für die Menschen in der Umgebung diente, wird ihnen entzogen und nicht durch einen anderen Raum ersetzt.

Die Garage kommt bei ihren Nutzer:innen und Besucher:innen sehr gut an. Das Grätzel wird durch einen solchen Ort lebendig, pulsierend und motivierend.

„Ein sehr lebendiger Ort für Begegnungen, Inspiration, proaktives Mitwirken, voneinander lernen. Hoffentlich bleibt er der Öffentlichkeit noch lange zugänglich.“

- Sylvia Kanpp

„Ein Ort fürs Grätzel, für Kunst und Kultur, für Pflanzen und fürs beinander sein.“

- Daniel Gardwohl

„Schöner Ort ... tolle Initiative, es sollte mehr Orte wie diesen geben ...“

- Magda Lena
(Google Bewertungen, 2024)



Abb. 37 Garage Grande in Ottakring, Foto: Tim Dornaus

Entstehungsgeschichte

Zwischennutzungsprojekte verbinden das private Interesse des Liegenschaftsbesitzers und das öffentliche Interesse der Nutzer:innen (Stadt Wien, 2023). Die Geschichte der Garage Grande beginnt bereits in den 1970er Jahren. Die ursprüngliche Baubewilligung stammt aus dem Jahr 1974. Die Garage wurde von der Stadt Wien für die Bewohner:innen in den umliegenden sozialen Wohnbauten errichtet. Durch die technischen Fortschritte der Kraftfahrzeugindustrie wurde die Garage relativ schnell als Parkhaus nicht mehr nutzbar. Die Wendepunkte wurden zu eng und die Rampen zu steil. So stand sie jahrelang leer. Erst durch den Verkauf der Liegenschaft an Jörg Ulreich wird die Garage wieder zum Leben erweckt, diesmal als Nachbarschaftszentrum.

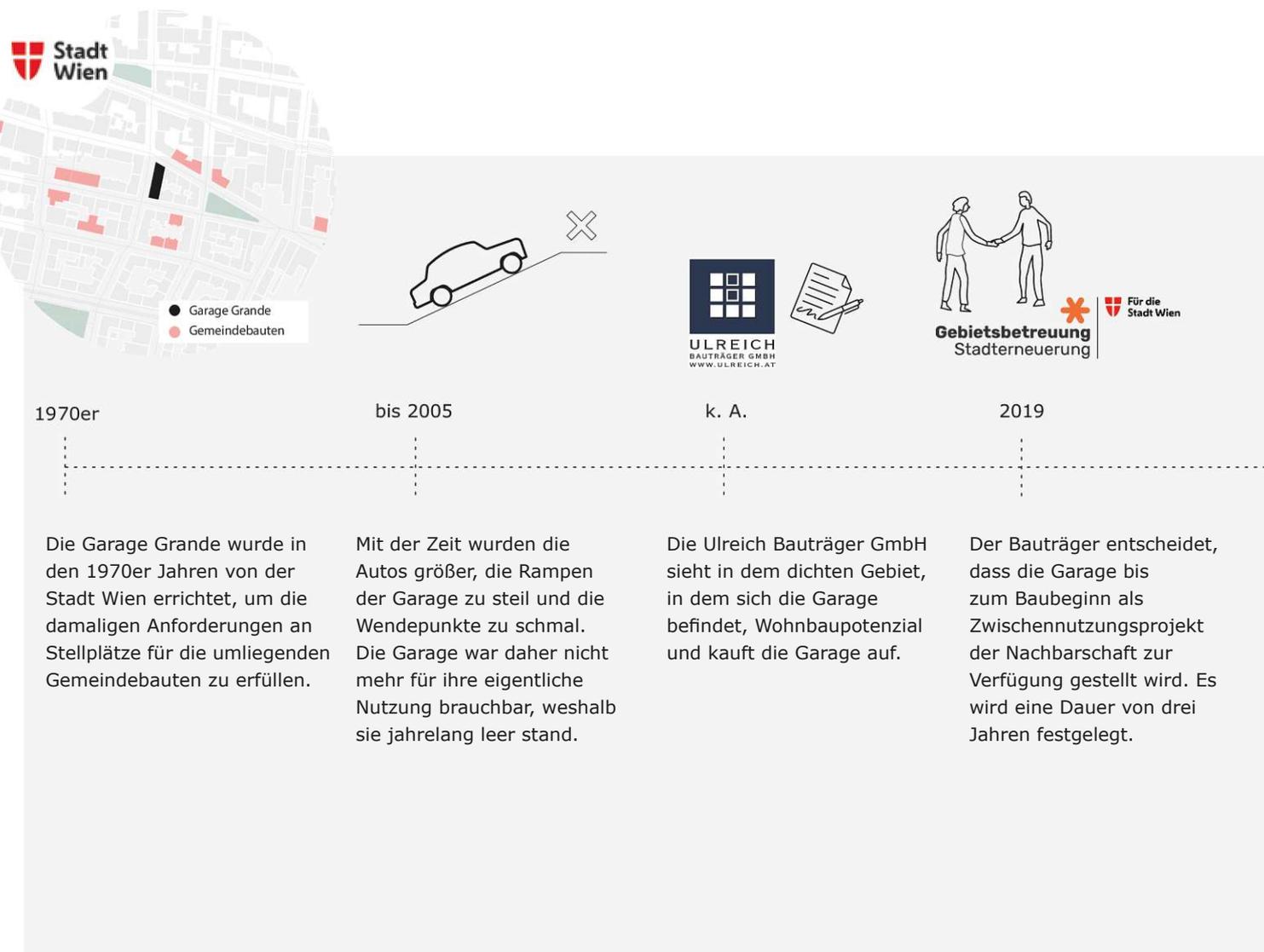


Abb. 38 Timeline: Die Entstehung und Entwicklung der Garage Grande von 1974 bis heute, eigene Darstellung



2020

2020-2023

2024-2025

2026

Die Garage Grande mit dem Motto *Raum für gutes Klima* wird eröffnet und steht ab August 2020 der Nachbarschaft als zusätzlicher öffentlicher Raum zur Verfügung.

Ein Ort des Treffens, Austauschens und Experimentierens wird geschaffen. Es entstehen Kooperationen mit diversen Vereinen, Universitäten und Schulen. Die Garage wirkt dem Defizit an Grünraum im Stadtteil entgegen. Es entsteht eine gewisse Identifikation mit dem Ort unter den Nachbar:innen.

Das Projekt wird um mindestens ein Jahr fortgesetzt. Der Betrieb wird im Frühjahr 2024 mit einem vielfältigen Programm gestartet.

Spätestens 2026 geht das Zwischennutzungsprojekt zu Ende. Und obwohl dies den Nutzer:innen deutlich kommuniziert wurde, wird ihnen ein wertvoller Raum entzogen, den sie mehrere Jahre nutzen durften. Die Community, die sich dort gebildet hat, wird zwangsläufig auseinanderbrechen.

Programmatik der Garage Grande

Auf einer Gesamtfläche von 2500 m², verteilt auf fünf Geschosse, erstreckt sich ein interaktives Raumprogramm, das der Nachbarschaft konsumfrei zur Verfügung steht. Der dichten Bebauung im Quartier wird mit der Garage Grande entgegengewirkt, indem den Quartiersbewohnern zusätzlicher Raum in der Garage zur Verfügung gestellt wird. Die Bewohner:innen werden dazu animiert, die Räumlichkeiten zum Reparieren, Anpflanzen und Austauschen zu nutzen. Der Großteil des Angebots sind Gruppenaktivitäten, um den sozialen Austausch zwischen den Bewohnern zu fördern.

Das Raumprogramm ist wechselnd, und die Bevölkerung wird immer wieder dazu ermutigt, neue Ideen und Nutzungsvorschläge für die Garage einzureichen. Auch in den Ebenen ist das Raumprogramm flexibel. Oft übersiedeln Funktionen in andere Stockwerke, weil sie dort programmatisch besser passen oder auch um Raum für Neues zu ermöglichen. Das dargestellte Diagramm zeigt unterschiedliche Zeiträume des Raumprogramms, um die Vielfalt der Nutzungen erkennbarer zu machen.

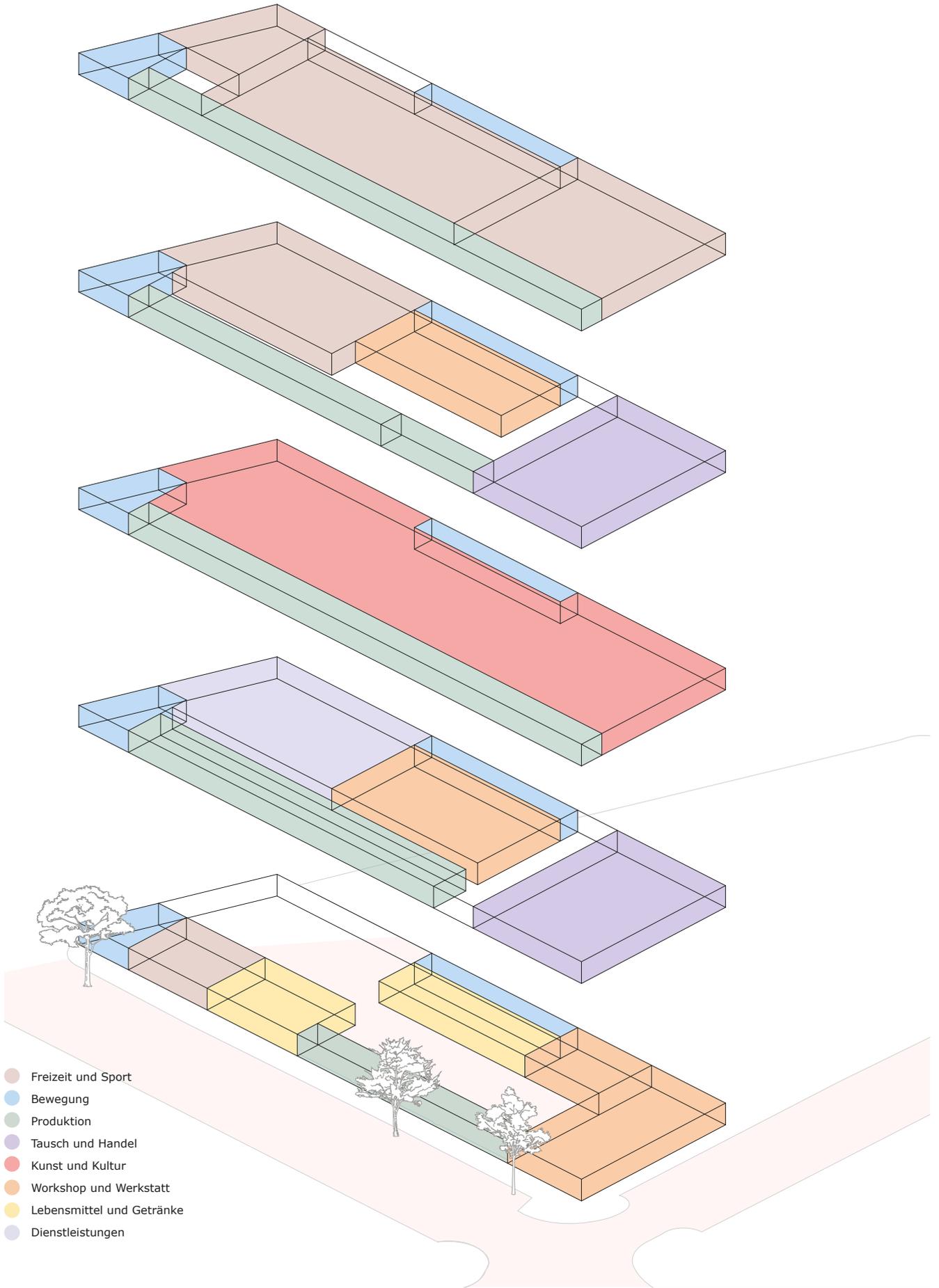


Abb. 39 Diagramm Programmatik Garage Grande, zusammengestellt aus unterschiedlichen Zeiträumen, eigene Darstellung

Raumprogramm

Die folgende Darstellung zeigt eine beispielhafte Bespielung der Garage mit unterschiedlichen Nutzungen und Aktivitäten. Mit jeder Saison werden Nutzungen ersetzt, ergänzt oder in der Ebene verschoben. Daher ist die Darstellung als eine Momentaufnahme zu einer bestimmten Zeit zu sehen. Die Nutzungen heute können in Art und Position variieren.

Erdgeschoss

Hier wurden für eine lange Zeit die Besucher:innen mit dem Nachbarschaftscafé empfangen. Der Besitzer ist von Wien weggezogen, weshalb das Café heute nicht mehr existiert. Eine Boulderecke zielt auf eine aktive Nachbarschaft und ermöglicht Bewegung und Auspowern im Innenraum. Eine Radwerkstatt gibt den Bewohnern die Möglichkeit, ihre Fahrräder zu reparieren und an Workshops zur Fahrradmechanik teilzunehmen. ReCycle fungiert auch als Verleih-Hub und fördert so sanfte Stadtmobilität.

1. Obergeschoss

Die Garage ist auch ein Raum für Mikroproduktion. In einer speziellen Form des Urban-Gardenings werden Kräuter, Gemüse und Hopfen für die lokale Brauerei angebaut. Auf diesem Stockwerk gibt es für die Nachbarskinder soziale Angebote wie Nachmittagsbetreuungen. Die Garage ist nicht nur ein Ort des Treffens, sondern auch ein Ort des Austauschens und Teilens. Im Kost-Nix-Laden kann nachhaltig konsumiert werden.

2. Obergeschoss

Die Künstler:innengruppe *Highbrow Institut* veranstaltet regelmäßig Ausstellungen, auch zum Thema Mobilität. Mit dem Artwalk 1:0, der ersten Ausstellung in der Garage, verwandeln sie die Stellplätze in Erlebniskapseln. Danach folgten diverse Ausstellungen und Performances zu gesellschaftlichen Themen.

3. Obergeschoss

Daniel Mittendorfer, ein Mitglied der GB*, ist Imker und schafft mit mehreren Bienenstöcken im Parkhaus einen Raum für die Bienen der Umgebung, um Stadthonig zu produzieren. 2020 zogen 30.000 Bienen in die Garage ein und produzierten den ersten Garagenhonig in Ottakring. Dieser konnte von den Stadtbewohnern kostenlos beansprucht

werden. Der offene Kleiderschrank erweitert das Tauschangebot in der Garage Grande, sodass der Fokus auf das Teilen und Austauschen statt auf Neukaufen und Wegschmeißen gelegt wird.

4. Obergeschoss

Das oberste Deck ist dem Sport und der Bewegung gewidmet. Hier wird Tischtennis gespielt und Rollschuh gefahren. In der Gruppe wird geübt und perfektioniert, alles ohne Mitgliedsbeiträge. Ein Nachbar aus der Umgebung ist Dartmeister und teilt sein Wissen und seine Kenntnisse kostenfrei mit anderen.

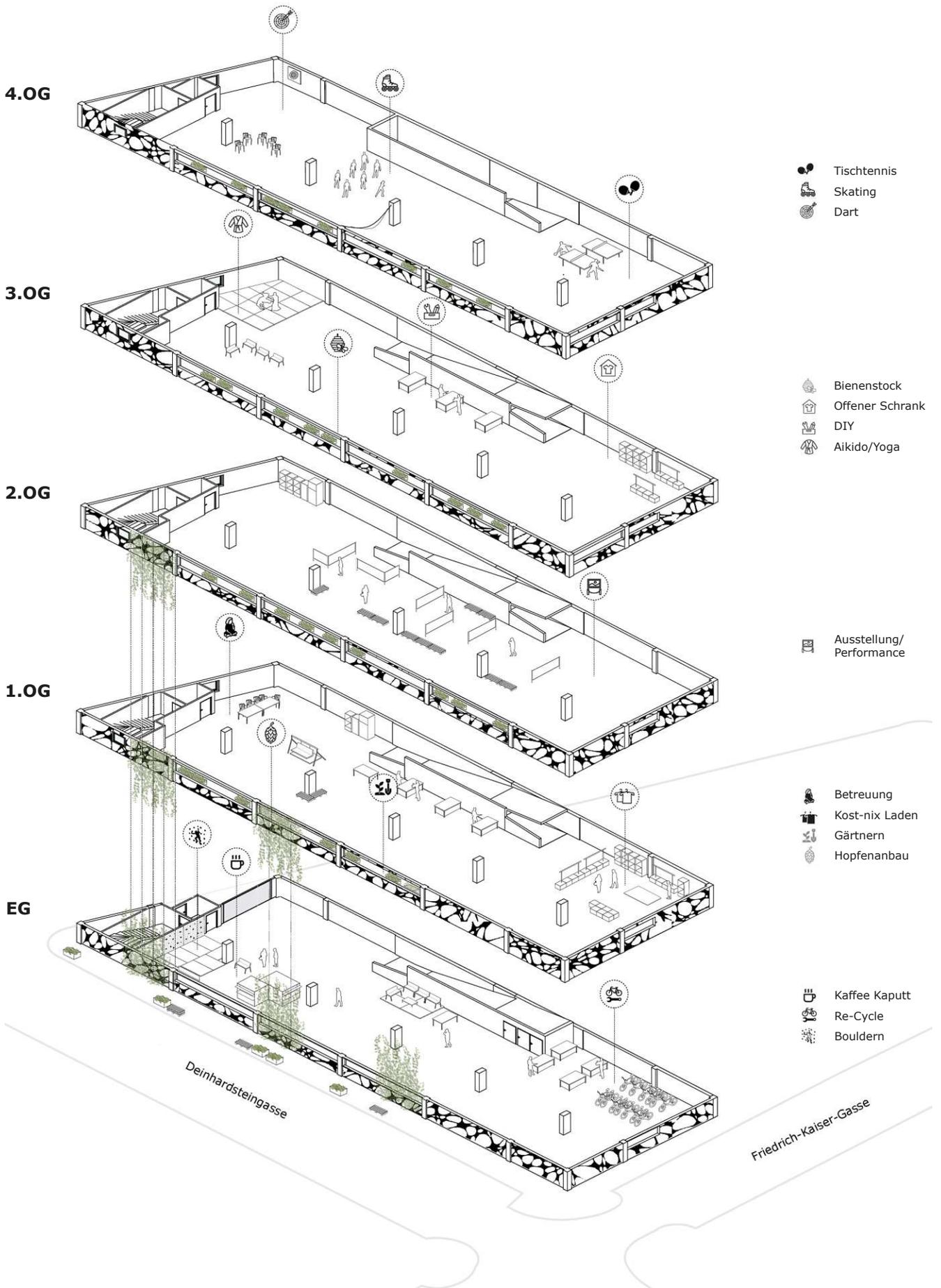


Abb. 40 Raumnutzung in der Garage Grande, die Nutzungen können von der jeweiligen Saison abweichen, eigene Darstellung

Nutzer:innen der Garage Grande

Die Garage Grande ist ein dynamischer Ort, der durch seine Nutzer:innen lebendig wird. Im Folgenden wird versucht, diese in Obergruppen einzuordnen.

Nachbar:innen

Die Nachbar:innen stellen eine konstante Nutzergruppe der Garage dar. Dabei handelt es sich um etwa zehn Personen, die sich regelmäßig in der Garage aufhalten. Manche sind dort, um einer Aktivität nachzugehen, andere bieten selbst etwas an. Laut Daniel Mittendorfer (GB*) haben sie eine gewisse Identifikation mit dem Ort entwickelt. Die Garage ist vor allem im Sommer ein kühler Ort, der für die Nachbarschaft bereits Grund genug ist, sich dort aufzuhalten.

Gärtner:innen

In der Umgebung gibt es kaum öffentliche oder private Freiräume. In der Garage findet sich ausreichend Raum für das Erproben neuer Begrünungsformen, daher halten sich viele Gärtner:innen aus der Umgebung in der Garage auf.

Künstler:innen

In der Garage befindet sich ein Künstlerdeck, das vom *Highbrow Institut* für künstlerische Projekte genutzt wird. Daher ist eine große Nutzergruppe die der Künstler:innen. Sie halten sich allerdings nur temporär in der Garage auf. In einem Jahr finden etwa 20 Ausstellungen in der Garage statt.

Schüler:innen / Student:innen

Durch diverse Kooperationen mit Schulen und Universitäten finden häufig Workshops, Veranstaltungen und Diskussionsrunden in der Garage Grande statt. Daher ist eine weitere große Nutzergruppe die der Schüler:innen und Student:innen. Sie sind zwar seltener in der Garage anzutreffen, aber wenn, dann in großen Gruppen.

Sportler:innen

In der Saison 2023 ist ein Tischtennisverein in die Garage eingezogen. Zu bestimmten Zeiten spielen dort 40 bis 60 Personen. Weitere Sportaktivitäten wie Inliner-Skating und Aikido locken regelmäßig größere Gruppen in die Garage.

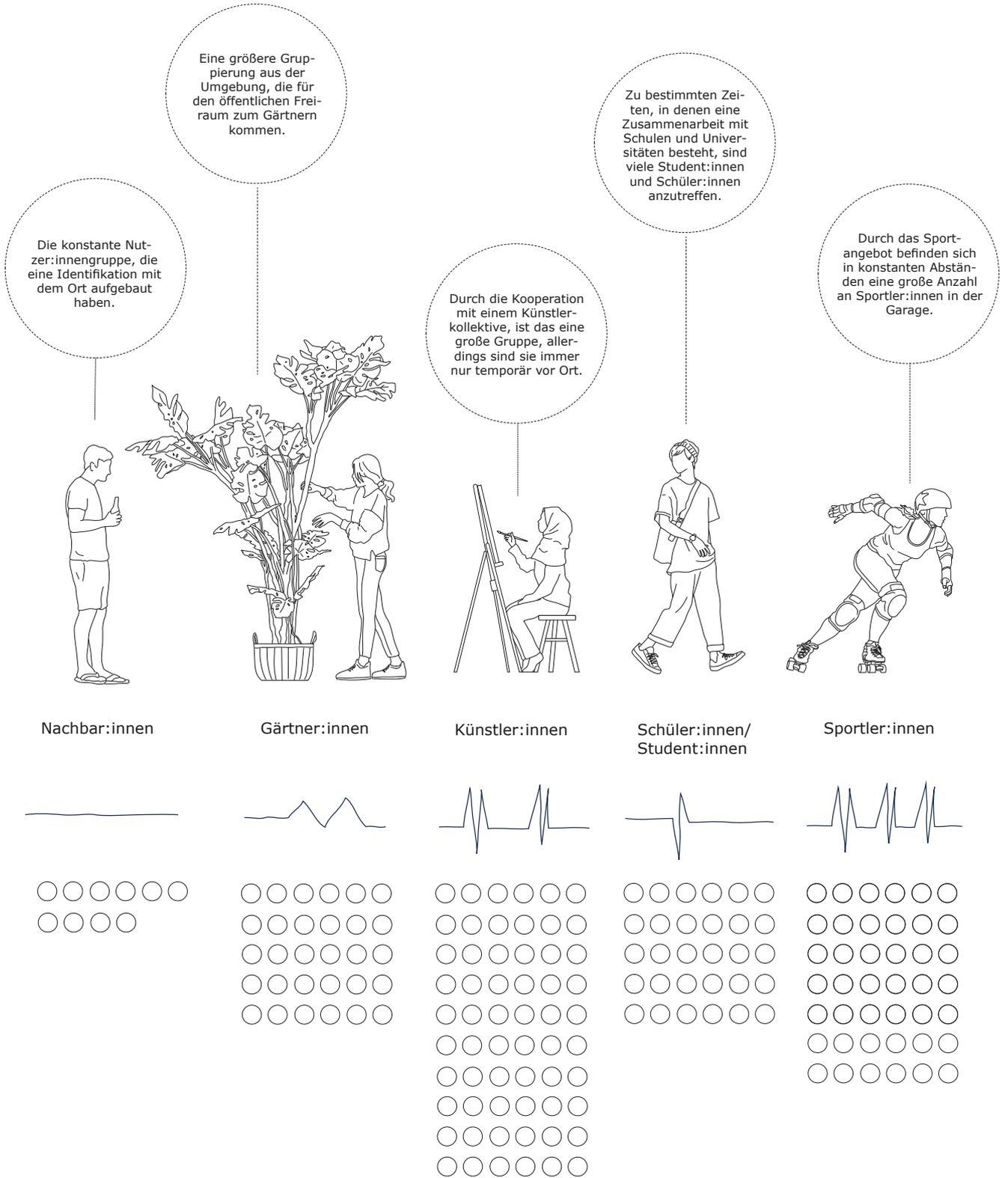


Abb. 41 Die Nutzer:innen der Garage Grande, eigene Darstellung

Auswirkungen der Garage auf die tangierende Straße

Die Aktivierung der leerstehenden Garage und ihre Transformation zu einem Nachbarschaftszentrum hatten Auswirkungen auf die angrenzende Straße. Obwohl sich der Eingang in der Abelegasse 9 befindet, hat sich die Straße an der Längsseite der Garage verändert. Die Fassade entlang der Deinhardsteingasse wurde begrünt und die ehemalige Parkspur mit Bäumen bepflanzt und mit Sitzmöglichkeiten ergänzt. Die GB* hat beobachtet, dass sich auch Personen dort aufhalten, die die Garage nicht besuchen. Dies zeigt, dass der öffentliche Raum, auch ohne eine spezielle Nutzung, von der Bevölkerung angenommen wird, wenn er entsprechend gestaltet ist. Wenn in der Garage Veranstaltungen stattfinden, die in den Außenraum verlagert werden, wird die angrenzende Straße vom Verkehr abgesperrt und verwandelt sich in einen Flohmarkt, einen Picknickplatz oder eine Spielstraße. Da die Erdgeschosszone in den umliegenden Straßen nicht aktiv ist, ist eine solche Straße sehr wertvoll für die Menschen in der Umgebung.

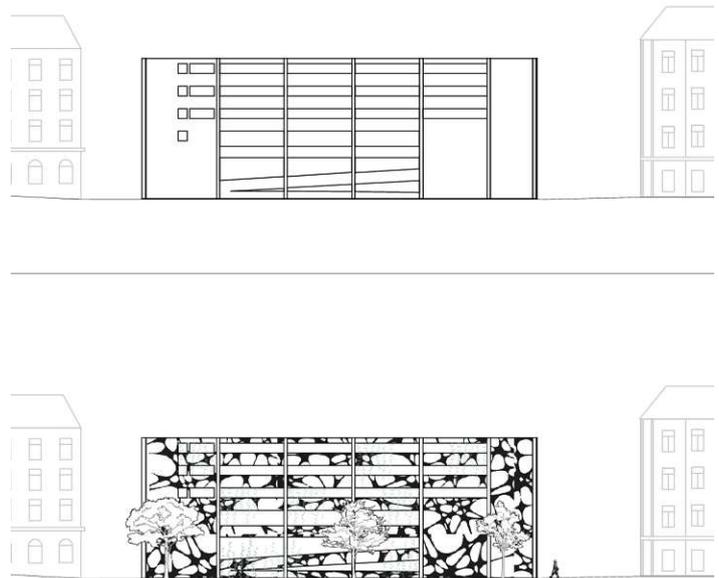


Abb. 42 Ansicht Deinhardsteingasse 12, 1160 Wien, vor und nach der Zwischennutzung, eigene Darstellung

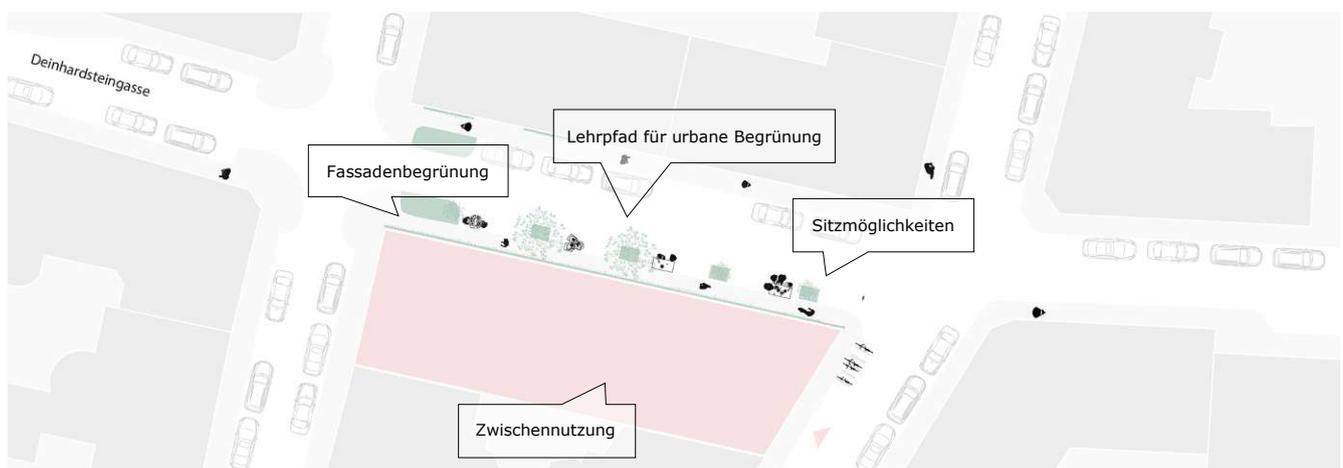


Abb. 43 Die Entwicklung der tangierenden Straße, 1160 Wien, vor und nach der Zwischennutzung, eigene Darstellung

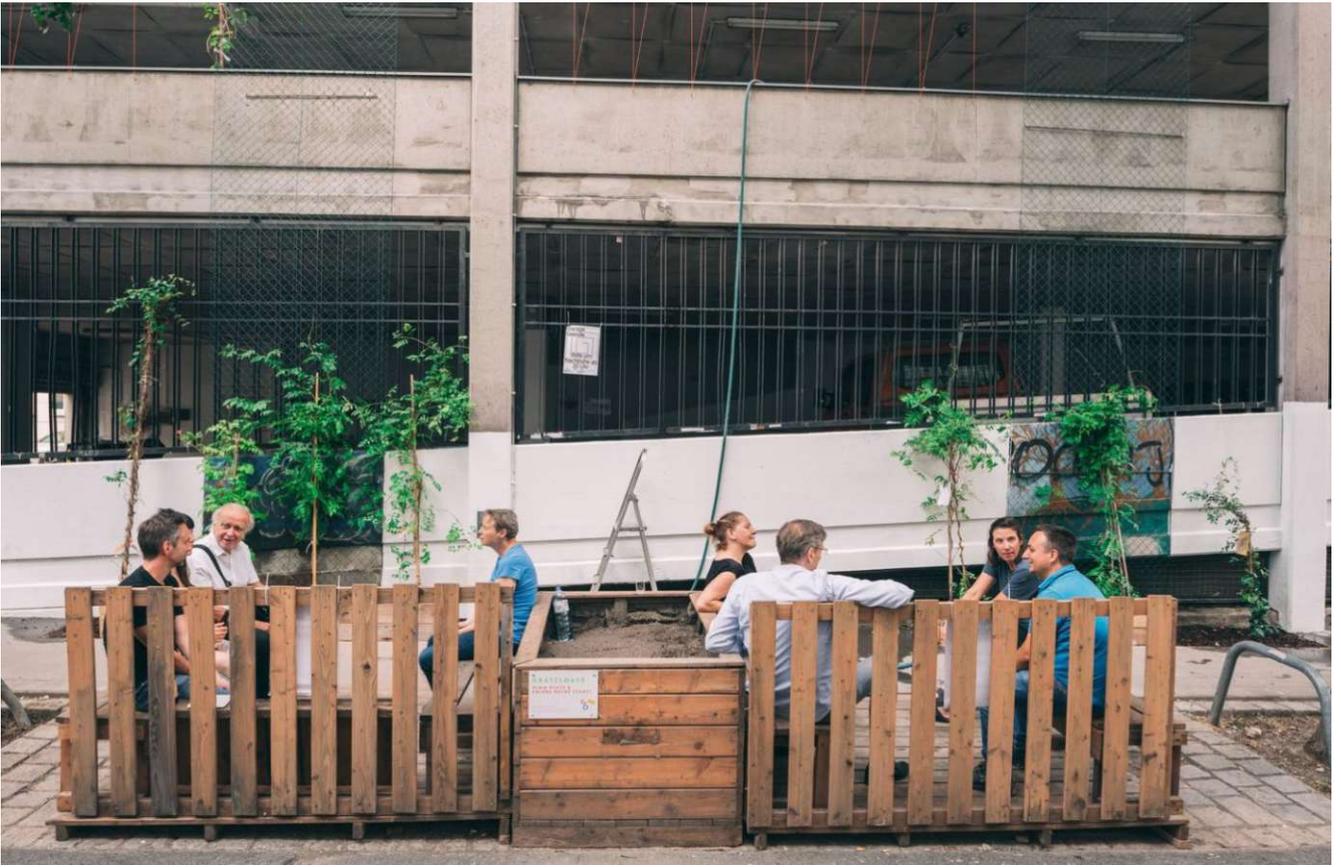


Abb. 44 Grätzel Oase entlang der der Garage Grande, Foto: epilog.photography



Abb. 45 Kinderflohmarkt in der Deinhardsteingasse 12, Foto: GB*

Wirkung der Garage Grande auf unterschiedliche Maßstabsebenen

Das Zwischennutzungsprojekt hat sowohl in seiner direkten Umgebung als auch übergeordnet Wirkung gezeigt. Die Garage Grande steht für eine erfolgreiche Aktivierung im Leerstand sowie die Transformation eines Parkhauses zu einem Ort des Treffens und Austauschens in der Nachbarschaft. Im Folgenden wird die gesellschaftliche, soziale und räumliche Wirkung der Garage Grande auf vier Maßstabsebenen erläutert.

Nachbarschaft

Viele Nachbar:innen sind selbst in der Garage Grande tätig oder waren schon einmal dort. Sie haben eine starke Identifikation mit dem Ort entwickelt und ihn als erweitertes Wohnzimmer angenommen. Auch Personen, die sich nicht in der Garage aufhalten, fühlen sich mit dem Ort verbunden. In der Nachbarschaft hat sich eine Form von sozialer Kontrolle über die Garage Grande entwickelt. Bei Problemen und Konflikten geben sie der Gebietsbetreuung Hinweise, was von der GB* als etwas Positives angesehen wird.

16. Bezirk - Ottakring

Die Garage Grande stellt eine Aufwertung für das Grätzel und den Bezirk dar. Wenn an einem Ort etwas Kulturelles passiert, treffen sich die Menschen dort. An Orten, wo aktiv etwas passiert und die unterschiedlichsten Menschen deshalb zusammenkommen, wird auch die Wirtschaft in der Umgebung angekurbelt. Der Wert eines Lokals oder Geschäfts steigt durch den häufigen Besuch des Ortes, auch wenn der Ort selbst konsumfrei ist.

Metropolregion

Im Großraum Wien hat das Projekt Garage Grande eine Vorbildfunktion für Bauträger. Die gute Zusammenarbeit zwischen dem Besitzer der Liegenschaft und der Gebietsbetreuung zeigt, dass die oft vorherrschende Angst bei Investoren gegenüber Zwischennutzungsprojekten unbegründet ist. Die Garage Grande demonstriert, dass Zwischennutzung stattfinden kann, ohne dass es zu einer Besetzung kommt. Solche Projekte fördern den zeitgemäßen Umgang mit den vorhandenen Ressourcen Raum und Boden, auch wenn nur auf Dauer.

Überregional

Die Wirkung der Garage Grande geht weit über die Grenzen der einzelnen Bundesländer, Österreichs und Europas hinaus. Ausländische Delegationen aus Frankreich, Finnland und den USA wurden auf das Projekt aufmerksam und besuchten die Garage, um herauszufinden, wie sie solche Projekte in ihren Stadtteilen implementieren können. Das zeigt, wie enorm die Wirkung eines so kleinen Raums sein kann.



Abb. 46 Die Auswirkung der Garage Grande auf unterschiedliche Maßstäbe, von der Nachbarschaft bis Europa, eigene Darstellung

Der städtebauliche Kontext

Die Garage befindet sich inmitten eines dichten Wohngebiets im 16. Bezirk. Sie wurde damals von Wiener Wohnen errichtet, um die Stellplatzverpflichtung für die Gemeindebauten in der Umgebung zu erfüllen. Die Garage passt sich architektonisch in Dimension, Höhe und Form ihrem städtebaulichen Kontext an. In einem 500-Meter-Radius befinden sich nur sehr wenige öffentliche Grünräume. Auch weisen die Wohnbauten kaum private Freiräume, sprich Balkone oder Höfe auf. Die einzigen großen Parkanlagen sind der nördlich gelegene Adelin-Jellinek-Park (1) und die Parkanlage (2) beim Magistratischen Bezirksamt des 16. Bezirks (3) südlich der Garage Grande. Zudem mangelt es an öffentlichen Plätzen, wo die Nachbarschaft zusammenkommen kann.

Das Angebot an Nahversorgern im Untersuchungsradius ist mäßig gut und beschränkt sich auf die bekannten Supermarktketten. In der Nachbarschaft gibt es wenige Bildungs- und Betreuungseinrichtungen. Die Musikschule Ottakring (4) befindet sich jedoch nur 300 m von der Garage Grande entfernt.

Kulturelle Einrichtungen sind im Gebiet nicht zu finden, ebenso fehlen soziale Treffpunkte im Außen- und Innenraum.



Abb. 47 Map: Kontextplan der Garage Grande, eigene Darstellung

Die Mobilitätsinfrastruktur

Das öffentliche Hauptverkehrsmittel im Quartier ist die Straßenbahn. Im 500-Meter-Radius befinden sich fünf Straßenbahnlinien, die das Gebiet mit der restlichen Stadt vernetzen.

- 1) **Linie 46:** Ring - Joachimsthalerplatz
- 2) **Linie 2:** Kagran - Dornbach
- 3) **Linie 33:** Josephstädtestraße - Friedrich-Engels-Platz
- 4) **Linie 9:** Gersthof - Westbahnhof
- 5) **Linie 44:** Schottentor - Dornbach

Eine Ein- und Ausstiegsstelle des öffentlichen Verkehrs im Quartier ist der Knotenpunkt Johann-Nepomuk-Berger-Platz (1).

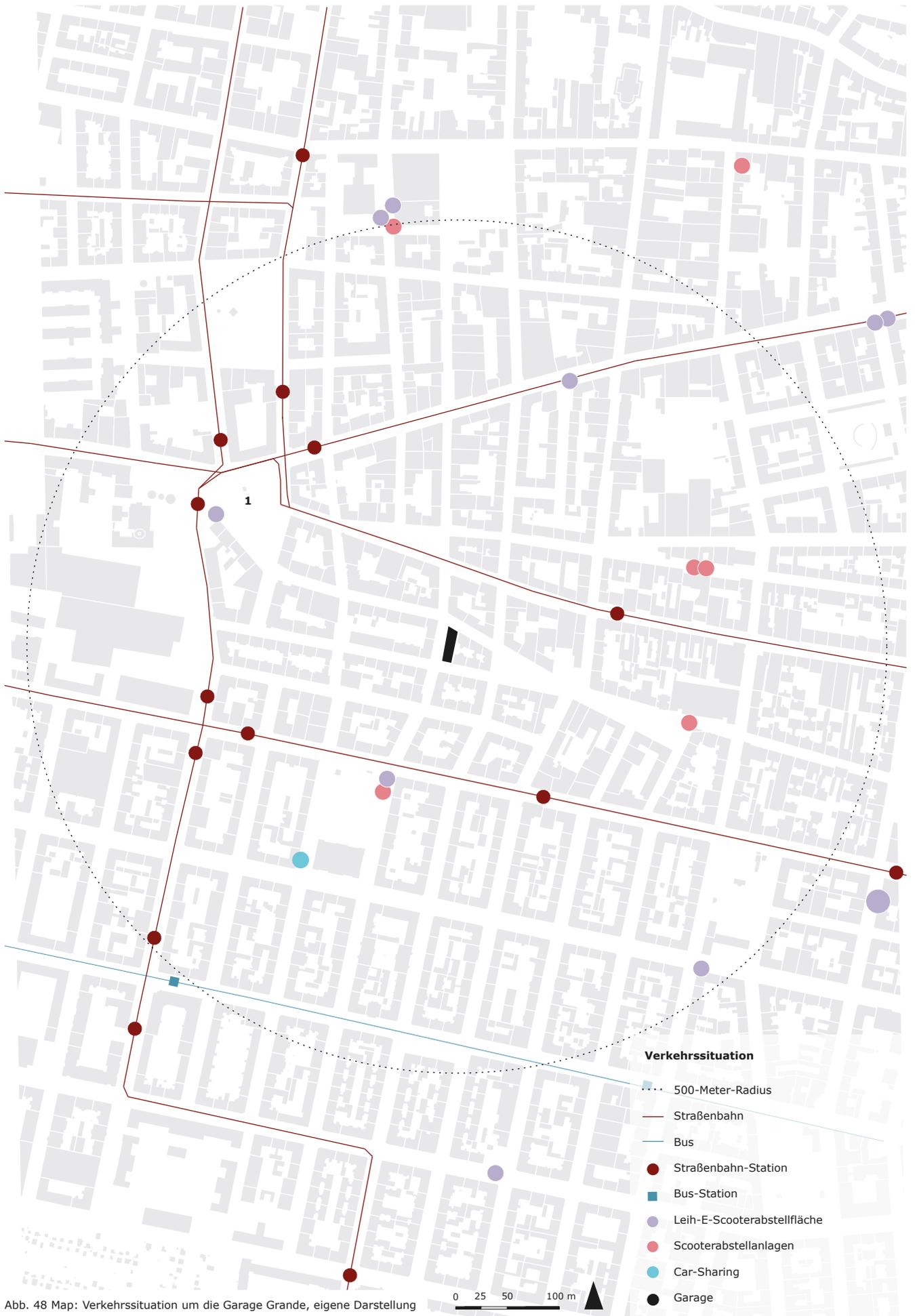


Abb. 75 Kreuzung Johann-Nepomuk-Berger-Platz, 2017, Foto: Helmut Berger

Sanfte Mobilität und Sharing Angebot

Einige Scooterverleih- und Abstellflächen sowie Fahrradabstellplätze der Stadt Wien fördern die sanfte Mobilität im Quartier. Im Untersuchungsradius gibt es jedoch keine abgegrenzten Radwege; diese sind entweder auf der Fahrbahn markiert oder ohne Markierung in Form von Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr vorgesehen. Solche Radrouten sind vor allem auf stark befahrenen Straßen für Radfahrende gefährlich und bieten kein angenehmes Fahrerlebnis. Die Gehwege sind ebenfalls relativ schmal und wenig begrünt; auch hier besteht keine Möglichkeit zum Flanieren in der Stadt.

Neben dem magistratischen Bezirksamt befindet sich eine kleine Car-Sharing-Station, die nur mit einem Fahrzeug ausgestattet ist. Dieses Angebot ist bei weitem nicht ausreichend, um dazu beitragen, den motorisierten Individualverkehr auf den Straßen zu reduzieren.



Sozialräumliche Defizite im Quartier

Die vorherigen Pläne haben verdeutlicht, dass im Gebiet, in dem sich die Garage befindet, einige räumliche und soziale Defizite vorherrschen. Die signifikantesten sind hierbei die fehlenden Grün- und Freiräume, sowohl im öffentlichen als auch im privaten Raum, die nicht vorhandenen sozialen Räume und Plätze sowie das kaum vorhandene Sharing-Angebot.

Durch das Programm der Garage Grande wird vielen dieser Defizite entgegengewirkt. Da viele Ideen von den Nachbar:innen selbst kommen, lässt dies vermuten, dass sie Nutzungen vorschlagen, die sie in ihrer Nachbarschaft vermissen. Das Gärtnern in der Garage ist eine der größten Aktivitäten. Der fehlende Freiraum in der Umgebung wird durch dieses Angebot in der Garage Grande teilweise ausgeglichen.

Interessant wäre, wenn man vor der Eröffnung der Garage eine intensive Studie durchgeführt hätte, um die Defizite im Gebiet genau zu definieren und nach der Betriebsaufnahme zu untersuchen, inwiefern das Projekt diese ausgleichen konnte.

Die Analysepunkte im Quartier zeigen, dass folgende Punkte Handlungsbedarf erfordern, um das Grätzel aufzuwerten:



Abb. 49 Handlungsfelder gemäß den vorhandenen räumlichen und sozialen Defiziten im Stadtteil, eigene Darstellung

Da es sich bei der Garage Grande um eine bereits bestehende Transformation von Parkhausarchitektur handelt, kann die Aussage getroffen werden, dass sie das Potenzial hat, diesen räumlichen und sozialen Defiziten entgegenzuwirken. Der Grün- und Freiraummangel wird durch den Lehrpfad für

urbane Begrünung und die Möglichkeit des Gärtnerns in der Garage teilweise ausgeglichen. Die Radworkshops und das ehemalige Nachbarschaftscafé in der Garage ermöglichen Treffen und Begegnungen zwischen den Quartiersbewohner:innen. Das Sportangebot und die Kunstaussstellungen erweitern das Kulturangebot im Gebiet. Bei ausreichendem Lagerbestand konnten auch Fahrräder von der Radwerkstatt ausgeliehen werden.

Die Garage Grande konnte für ihre ursprüngliche Funktion nicht mehr genutzt werden. Stattdessen wurde durch Umprogrammierung des Bestands aus einem Parkhaus ein Community-Hub mit sozialen Angeboten geschaffen.

- vorhanden
- teils vorhanden
- kaum vorhanden

Grünraum

In der direkten Umgebung gibt es ausreichend Grünraum in Form von Parks, Gärten und Grünflächen. Sie dienen der Naherholung und fördern das Wohlbefinden der Quartierbewohner:innen.

Öffentlicher Verkehr

Sowohl der hochrangige öffentliche Verkehr als auch lokalere Transportmittel sind fußgänglich erreichbar und vernetzen das Quartier intern sowie mit anderen Gebieten der Stadt.

Soziale Räume und Einrichtungen

Im Quartier befinden sich öffentliche Orte, die den Bewohner:innen für Zusammenkünfte und Austausch zur Verfügung stehen.

Kommunikation und Partizipation

Im Untersuchungsraum gibt es eine Vielzahl an Partizipationsprojekten, die die Nachbarschaft im Gebiet zusammenbringen und bei denen auf Wünsche und Bedürfnisse der Personen im Quartier eingegangen wird.

Ver- und Entsorgung

Es gibt ein vielfältiges lokales Angebot für die Versorgung im Quartier. Zudem besteht die Möglichkeit im Untersuchungsradius Altstoffe zu entsorgen.

Stellplätze für NMIV

Es gibt ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder, Roller und Kinderwagen im Gebiet. Diese Anlagen befinden sich sowohl im Freien als auch in sicheren, überdachten und abgeschlossenen Räumen.

Belebte Erdgeschoßzone

Die Erdgeschoßzone in unmittelbarer Nähe zur Garage ist ein lebendiger Bereich mit zahlreichen Nahversorgern, vielfältigen Sitzmöglichkeiten und Cafés.

Freizeit und Kultur

Das Gebiet bietet ein vielfältiges Kultur- und Freizeitangebot. Sportangebote für klein und groß fördern dabei die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bewohner:innen.

Sharing Community

Im Quartier gibt es verschiedene Shared Spaces, die gemeinschaftlich genutzt werden können. Diese umfassen, Mobilitätssharing, Gemeinschaftsgärten und Coworking-Spaces.

Energie und Umwelt

Im Gebiet herrscht ein angenehmes Mikroklima. Es gibt die Möglichkeiten zur lokalen Mikroproduktion und Energiegewinnung.

Ein Garage von gestern wird zum Möglichkeitsraum von morgen.

Interview mit Daniel Mittendorfer.

Er ist Sozialarbeiter in der Gebietsbetreuung West und betreut die Garage Grande seit ihren Anfängen. In der GB* ist er für die sozialen Agenden zuständig, von der Aktivierung der Nachbarschaft bis hin zur Koordinierung der Nutzer:innen in der Garage. Er übernimmt aber auch einfache Tätigkeiten wie Hausmeisterarbeiten.

Warum wurde die Garage Grande als Ort für nachbarschaftliche Vorhaben gewählt? Was macht Garagen als Bautypologie attraktiv?

Es ist eigentlich eine lustige Geschichte. Es ist ein privates Gebäude, ursprünglich hat es Wiener Wohnen gehört, in den 70er Jahren. Sie haben dieses Gebäude damals bauen lassen, weil es eine Regelung für eine gewisse Anzahl an Stellplätze pro Wohneinheiten beim Gemeindebau gegeben hat. Für die Gemeindebauten in der Umgebung ist dieses Parkhaus errichtet worden. Die Regelung ist nicht mehr notwendig, zudem ist das Parkhaus als Garage nicht mehr nutzbar, da die Rampe zu steil ist, die Umkehrpunkte sind zu eng und die Autos haben sich verändert. Wiener Wohnen hat das Gebäude verkauft, und es wurde von einem privaten Bauträger gekauft, der Bauträger Ulreich. Der Besitzer hat eine soziale Ader und hat uns das Gebäude zur Verfügung gestellt. Er hat gemeint, er würde erst in drei Jahren zu bauen beginnen wollen, in der Zwischenzeit sollten wir ein Zwischennutzungsprojekt daraus machen. Dadurch, dass er uns als Gebietsbetreuung gekannt hat, hat er uns vertraut und so ist es entstanden, dass wir das Gebäude zur Verfügung gestellt gekriegt haben. Er ist nach wie vor der Besitzer und er hat auch einige Investitionen getätigt in der Garage. Er hat ein WC eingebaut, den Strom und den Wasseranschluss in Stand gesetzt... wir machen die Organisation dort. Im Grunde passen wir die Nutzungen immer an die Gebäude an, dass es hier eine Parkgarage ist, ist ein Zufall, aber

sie eignet sich natürlich sehr gut für sowas, bringt andererseits gewisse Einschränkungen mit. Dadurch, dass das Ganze offen ist, haben wir keinen Winterbetrieb, denn es ist nicht beheizbar. Musik und Lärm ist nicht möglich, weil das Gebäude nach Außen offen ist, aber diese Einschränkungen machen kreativ.

Die Garage Grande ist aus einem Leerstandsmotiv entstanden. Hätte jedes leer stehende „Objekt“ als Ausgangspunkt für ein solches Projekt dienen können?

Wir sind immer sehr hellhörig, wenn es um Leerstand geht. Das Problem ist aber, dass die Eigentümer immer blocken. Einerseits ist es eine Haftungsfrage, andererseits ist es die Angst bei vielen Eigentümern, dass wenn sie Zwischennutzungen erlauben, dass es zu einer besetzten Situation kommt. Das ist nur eine Angst, aber die wird halt gerne vorgeschoben. Gerade in dem Gebiet, wo die Garage steht, ist es doppelt praktisch, weil es genau dort hinpasst als Zwischennutzungsprojekt. Es ist ein extrem dicht bebautes Gebiet mit extrem wenig Freiraum, die sozioökonomischen Strukturen in der Umgebung sind auch nicht die besten, demografisch gesehen. Es gibt kaum Parkanlagen, die groß genug sind, maximal einige Mikrofreiräume. Gerade was Begrünung betrifft, gibt es dort kaum etwas und darum haben wir als Untertitel für die Garage *Raum für gutes Klima*. Dabei handelt es sich einerseits um das nachbarschaftliche Klima und andererseits Klimaanpassung durch Grünraum. Das war der springende Grund,

warum der Ulreich gesagt hat, dass er dieses Projekt machen möchte. Er macht bei seinen Gebäuden, die er neu baut, auch immer Fassadenbegrünungen, Dachterrassenbegrünungen oder Innenhofbegrünungen und er wollte bei der Garage auch eine Fassadenbegrünung machen. Der Plan war, dass wir das auf eine Weise machen, die möglichst kostensparend ist. Damit wollen wir zeigen, wie einfach so etwas gehen kann. Wir haben eine Kooperation mit der Boku bzw. mit Green4Cities gehabt, und sie haben die Fassadenbegrünung geplant und gestaltet.

Wer sind die Nutzer:innen der Garage? Lässt sich eine spezifische Nutzergruppe identifizieren?

Viele von den Nutzer:innen kommen von der direkten Umgebung, gerade die, die dort drinnen gärtnern sind aus der direkten Umgebung, da der Freiraum zum Gärtnern fehlt. Eine Große Nutzer:innengruppe sind die Künstler:innen, sie sind aber meistens sehr temporär, solange sie ihre Ausstellungen haben. Wir haben ein Kunstdeck dort und das haben wir in einer Kooperation mit einem Künstlerkollektiv namens Highbrow Institut, die das organisieren. Im Laufe des Jahres haben wir bis zu 20 Ausstellungen. Dort gibt es dann ganz unterschiedliche Künstlergruppen, die dort ausstellen. Die Nachbar:innen selbst sind auch ein sehr großer Nutzer:innenteil, einerseits, die die dort drinnen gärtnern, andererseits sind auch einige dabei, die dort selbst etwas anbieten, wie zb. der Ryan, der dort sein Aikido anbietet. Und die dritte größere Gruppe sind die Sportler:innen, insbesondere seit vorherigem Jahr habe wir einen Tischtennisverein dort, die ziemlich viele Leute reinbringen. Die sind meistens nicht aus der direkten Umgebung, sondern sind überregionaler und kommen von überall her zum Tischtennis Spielen. Am Anfang waren es zwei Tische, jetzt haben wir acht Tische und dann sind es schon 40-60 Leute, die dort tatsächlich spielen. Punktuell sind bei größeren Veranstaltungen andere Nutzergruppen auch. Wir haben Kooperationen mit Schulen, mit Jugend am Werk, mit der Kunsthochschule, die ihre Projekte dort aufbereiten. Es ist ein sehr dynamisches Ding, die konstanten Nutzer:innengruppe sind tatsächlich die Nachbar:innen. Das ist eine Gruppe bis zu 10 Leute, die sehr regelmäßig dort ist und etwas macht, die auch eine gewisse Identifikation mit dem Ort haben. Sie gehen auch hin, ohne dass sie großartig etwas



Abb. 50 Daniel Mittendorfer in der Garage Grande, GB* West, Foto: Michael Ellenbogen

machen, sondern einfach, weil es im Sommer ein kühler Raum ist. Das allein ist schon Grund genug für viele. Es gibt auch immer wieder Laufkundschaft, die einfach so vorbeikommen, also sehr unterschiedlich. Mit dem Offensein ist es so: Am Donnerstagnachmittag, wenn wir wieder die normale Saison haben, ist jemand von uns da. Ansonsten ist nur offen, wenn Veranstaltungen sind, oder wenn jemand dort tatsächlich etwas macht. Sonntag ist generell geschlossen, da kann auch kein Nutzer rein. Ansonsten haben wir ein Türschlosssystem, wo jede:r Nutzer:in einen eigenen Zugang hat, per Handy-App, und die können ihre Sachen drinnen machen, zu ihren Zeiten. Und wenn Veranstaltungen, Tischtennisnachmittage oder Ausstellungen sind, dann wissen wir darüber Bescheid, sind aber meistens nicht selbst vor Ort, sondern bewerben das nur. Ich kann immer in der App nachschauen, wer wann drinnen war. Aber wenn man einfach so vorbeikommt und es ist nicht Donnerstagnachmittag, dann ist im Normalfall zu und man kommt nicht rein.

„Es geht darum, dass sich Leute treffen können, in einem ruhigen und kühlen Raum.“

Wird der Raum vor der Garage genutzt?

Ja, wir haben die Parkspur daneben gesperrt, das ist zwar nicht direkt beim Eingang, sondern um die Ecke entlang der Fassadenbegrünung. Der Gehsteig, der dort ist, ist ein Lehrpfad für urbane Begrünung. Es ist offiziell kein Gehsteig mehr, weil er sonst zu eng gewesen wäre. Aber es gibt auf der gegenüberliegenden Straße einen normalen Gehsteig. Es wäre rechtlich sonst nicht möglich dort eine Fassadenbegrünung zu machen. In der Parkspur haben wir Sitzmöglichkeiten und Hochbeete aufgestellt, die von den Nachbar:innen gewartet werden können. Insbesondere diese Sitzgelegenheiten werden sehr stark genutzt, in der Nacht und auch zu Nichtöffnungszeiten. Auch von unterschiedlichen Menschen, weil es einfach in der Umgebung sehr wenig gibt, wo man sich einfach konsumfrei hinsetzen kann. Dieses konsumfreie Element ist uns auch sehr wichtig, weil was ein großer Unterschied zu anderen Zwischennutzungen ist das alles kostenfrei passiert. Man muss nichts bezahlen, wenn man dort etwas macht. Deswegen haben wir auch ganz andere Arten von Nutzungen, die andere Zwischennutzungsprojekte nicht haben, wir wollen es so niederschwellig wie möglich machen. Man kann auch nichts verdienen dort, man kann nichts anbieten wo man Kosten stellt, man muss aber dann auch nichts zahlen dort.

Gab es soziale u. o. räumliche Defizite in der Nachbarschaft, die durch die Garage Grande behoben werden konnten?

Schwer zu sagen, weil man müsste eigentlich vorher eine Studie von der Umgebung gemacht haben und das haben wir nicht. Was die Demografie betrifft, ist das eine Gegend, wo die Häuser sehr wenig Freiraum haben, es gibt kaum Innenhöfe, und wenn dann privat, also kaum welche, die man als Hausgemeinschaft nutzen kann. Kaum Balkone, keine großen Parkanlagen und wenn es Freiflächen gibt, dann sind es konsumorientierte Freiflächen, sprich Lokale, Schanigärten oder dergleichen. Ottakring ist sehr dicht besiedelt, dafür, dass es ein so kleiner Bezirk ist, fasst er über 100.000 EW, irgendwo habe ich gelesen 11.000 EW/km², das ist doch recht viel und dafür ist der Freiraum natürlich viel zu wenig. Gerade dieser Grünraum oder der konsumfreie Raum, das haben wir sicher zum Kompensieren begonnen mit der Garage Grande. Dadurch ist das Problem natürlich nicht gelöst, aber es ist ein Ansatz in die richtige Richtung. Ich kann nicht

einschätzen, ob es eine soziale Veränderung gebracht hat, in einzelnen Fällen sicher, weil gerade die langfristigen Nutzer:innen haben dort eine Basis gefunden, einen Raum sich auszutauschen, mit anderen Menschen in Kontakt zu treten. Es ist schwer zu sagen, es wäre etwas für eine groß angelegte Studie, wo man ein „Vorher-Nachher“ haben müsste, wäre auf jeden Fall interessant.

Welche Funktionen und Räume sind entscheidend für eine gut funktionierende Nachbarschaft oder ein Quartier?

Konsumfreie Räumlichkeiten, welcher Art auch immer, ob outdoor oder indoor, wo Treffen ohne Zwang möglich ist. Sprich es können unterschiedliche Leute kommen und gehen, möglichst zwangloses Treffen ermöglichen und im Idealfall noch Funktionen anbieten. Sei es, dass man dort etwas lernen kann, etwas basteln kann, gärtnern kann, irgendwelche Tätigkeiten durchführen kann ohne monetären Austausch. Das ist generell eine Aufwertung jeder Nachbarschaft. Was gerne gemacht wird ist bei größeren Neubauten, dass Gemeinschaftsräume zur Verfügung gestellt werden, die für alle Hausnutzer:innen nutzbar sind. Wenn es aber über das Haus hinaus gehen soll, dann braucht es öffentlich zugängliche Flächen dafür und wahrscheinlich irgendeine Form von Betreuung. Wenn auch nur ganz locker und leicht, aber irgendwelche Ansprechpersonen, an die man sich wenden kann, wenn man etwas machen möchte oder wenn es Konflikte gibt, wenn man Informationen braucht, also eine Kommunikationsdrehscheibe. So jemanden bräuchte es auch als nicht räumliche Funktion, dann ist jede Form von Nachbarschaft gut möglich.

Welcher Auswahlprozess besteht für Ideen in der Nachbarschaftsgarage? Wer bringt vermehrt Ideen ein?

Wir haben relativ viele Anfragen, künstlerische Sachen geben wir gleich weiter an das Highbrow Institute, da geht es eigentlich mehr um die zeitliche Eintaktung. Wenn es Kunstprojekte mit Musik sind, dann geht es leider nicht. Wenn es nachts sein sollte, dann geht es auch nicht, ansonsten ist ein Auswahlprozess die Frage: „Ist der Raum vorhanden dafür, die Zeit vorhanden und passt es inhaltlich zur Garage. Es muss die Frage geklärt werden, ob jemand Geld damit verdienen will, dann geht es auch nicht.“

Ansonsten ist es relativ frei, wenn es um das Thema Grün oder Begrünung, Klimaanpassung, Sport, Kultur, Kunst und Nachbarschaft in irgendeiner Art und Weise berührt, dann kann man kommen. Die Ideen sind sehr unterschiedlich, die meisten kommen tatsächlich von der Nachbarschaft oder von engagierte Künstler:innen, oft auch von vernetzten Organisationen, wie Schulen oder Jugend am Werk. Entweder sie bieten direkt etwas an oder durch unsere Vernetzung ist den Mitarbeiter:innen etwas bekannt und sie haben privat einen Verein, der etwas machen will oder sie hätten Ideen und kommen dann dadurch zur Garage. Manche Projekte und Ideen sind einmalig, manche sind regelmäßig, manche sind durchgehend, manche sind drei bis vier Wochen intensiv und dann nie wieder, es ist extrem unterschiedlich.

Welche soziale und räumliche Rolle erfüllt die Garage Grande in der Nachbarschaft, in Ottakring und evtl. auf Stadtebene?

Was die direkte Umgebung betrifft und vor allem dadurch, dass sehr viele Nachbar:innen selbst drinnen etwas machen, oder schon einmal drinnen waren gibt es eine starke Identifikation mit dem Ort. Es schauen auch die Nachbarn drauf, auch die, die nie drinnen waren. Am Anfang war es so, dass sie sich bei uns aufgeregt haben, wenn irgendwelche Regeln verletzt worden sind. Mittlerweile ist es nicht so, dass sie sich aufregen, sondern sie weisen uns darauf hin, dass wir uns bitte darum kümmern sollen. Es gibt eine Form von sozialer Kontrolle, die gar nicht so negativ ist.

Gleichzeitig ist es eine Aufwertung des Grätzels, weil da etwas Kulturelles passiert. So wird es oft von außen wahrgenommen. Auch dadurch, dass der Bezirk selbst hinter dem Projekt steht und es gerne als Vorzeigeprojekt nimmt, hat es auf jeden Fall eine positive Auswirkung auf dem Bezirk.

Genauso ist es aber auch eine Vorbildwirkung für andere Bauträger. Das ist auch für uns ein Grund gewesen, um zu zeigen, dass man mit einem Partner oder auch irgendeine andere Organisation arbeiten kann, die kein Eigeninteresse hat, und so etwas managen kann, ohne dass es zu einem besetzten Haus wird. Diese Vorbildwirkung ist auch das, was wir brauchen, weil ein Zwischennutzungsprojekt in dieser Größe und in dieser Länge selten ist. Jetzt sind wir schon

im 5. Jahr, obwohl es für drei Jahre geplant war. Zwischennutzungsprojekte sind selten so lang, aber wir haben immer kommuniziert, dass es etwas Endliches ist, also das es nicht dauerhaft werden kann. Und das ist, glaube ich, auch schon bei den Leuten angekommen. Natürlich haben sie immer wieder die Frage, ob heuer das letzte Jahr sein oder nicht. Ganz konkret können wir das immer noch nicht sagen, aber spätestens 2026 gibt es das Projekt nicht mehr. Heuer und wahrscheinlich nächstes Jahr noch, und das ist schon zwei Jahre länger als gedacht und geplant. Für uns super und für die Nachbarschaft auch.

Es hat auch überregionale ein bisschen Wirkung gezeigt, denn wir haben immer wieder ausländische Delegationen. Aus Finnland, Deutschland, Amerika, Frankreich, Belgien und Kroatien waren Leute da, die sich mit Zwischennutzungen beschäftigen und sich das angeschaut haben, um zu sehen, wie sie das selbst in ihren Stadtteilen implementieren können. Es hat schon eine gewisse Wirkung nach außen gezeigt, was eine Zwischennutzung ist und was sie kann und wie man damit umgeht. Vor allem auch, um den Leuten die Angst zu nehmen, dass das zwangsläufig Probleme mitbringt. Wir haben auch Probleme gehabt, aber es war nicht so dramatisch, wie wir es uns vorgestellt haben.

„Gerade dieser Grünraum oder der konsumfreie Raum, das haben wir sicher zum kompensieren begonnen mit der Garage Grande. Dadurch ist das Problem natürlich nicht gelöst, aber es ist ein Ansatz in die richtige Richtung.“

Wo können die Nutzer:innen und Services, die in der Garage Grande gedeckt wurden in Zukunft Raum finden? (S-Bahn / U-Bahnbögen?)

Das wird auf jeden Fall schwierig. Was wir noch machen können, ist, die Leute zu unterstützen, sich zu organisieren, sei es, Vereine zu gründen oder auch neue Räumlichkeiten zu finden, was aber sicher sehr schwierig sein wird. Ich bin mir sicher, es wird einiges wegbrechen, weil einige Leute nachher nicht mehr aktiv sein können. Sei es mit dem Garteln, es gibt zwar Gemeinschaftsgärten in der Umgebung, aber die sind entweder überfüllt oder haben lange Wartelisten, weil einfach zu wenig Freiraum ist. Aber das haben wir damit gut aufgezeigt. Für die Künstler:innen werden wir schauen, dass wir andere Räumlichkeiten finden, wo sie das machen können. Wird aber wahrscheinlich nicht mehr kostenlos passieren können, oder vielleicht ergibt sich etwas anderes, das wissen wir jetzt nicht. Wir werden alles machen, was in unserer Macht steht, damit die Leute andere Räumlichkeiten nutzen können. Aber in dieser Form, dass ein großes mit so diversen Varianten von Nutzungen existiert, ist eher unrealistisch. Auch das mit den Bienen, ich habe selber Bienen dort stehen, da werde ich was anderes finden müssen, es gibt genug Dächer in Wien. Es ist aber dann entkoppelt von diesem sozialen nachbarschaftlichen Element der Garage. Es wird spannend werden, auch für uns, wir wissen eigentlich nicht wirklich, was passieren wird.

Was man schon gemerkt hat, ist, dass sich verschiedene Nutzer:innen, die sich im normalen Leben wahrscheinlich nicht getroffen hätten, da drinnen zu vernetzen beginnen und als Netzwerk selbst aktiver werden und jetzt schon suchen, ob es nicht woanders ein Vereinslokal machen können. Der Wunsch nach solchen Räumlichkeiten, ich weiß nicht, ob es schon immer bestanden hat, oder es jetzt durch die Garage aufgedeckt wurde, ist stark.

Gibt es Überlegungen zu ähnlichen Projekten wie der Garage Grande in anderen Bezirken? Wird das Potenzial solcher Räumlichkeiten in der GB* erkannt und für andere Projekte genutzt?

Im Nordbahnviertel hat es lange Zwischennutzungen gegeben, die teilweise von der dortigen Gebietsbetreuung betreut worden sind. Das Volkskundemuseum macht jetzt eine Zwischennutzung. In der Regel

sind Zwischennutzungen auf ein paar Monate begrenzt. Andererseits, wenn man es genau nimmt, ist das Flug in Wien am Praterstern eine Zwischennutzung seit über 20 Jahren, also so gesehen, es gibt auch die Möglichkeit, dass langfristige Zwischennutzungen passieren. Wir versuchen das schon immer wieder einzubringen. Im 17. Bezirk gibt es ein leer stehendes Gasthaus, da wollen wir auch schauen, dort eine Zwischennutzung einzubringen. Die Eigentümer würden schon okay sagen, aber man müsste dort einiges investieren und dazu haben sie das Geld nicht. Wir kooperieren mit allen, die etwas machen wollen, aber es ist schwierig, weil die meisten Leerstände, die sich dafür einigen würden, in privater Hand sind. Von der Stadt Wien gibt es selten einen wirklichen Leerstand, der ihr gehört, außer er ist so baufällig, dass man dort keine Zwischennutzung machen kann.

Welche Auswirkungen sind zu erwarten, wenn dieser zusätzliche Raum nach Ablauf der Zwischennutzung der Nachbarschaft entzogen wird?

Wir haben es grundsätzlich immer schon kommuniziert, dass es endlich sein wird. Was wir versuchen werden, ist, dass sobald es für uns klar ist, dass es aufhört, wir das Ganze sanft ausklingen lassen wollen. Nicht, dass es im Chaos endet und alle unglücklich sind, sondern dass man das so schrittweise und so sanft wie möglich macht, damit alle mit einem guten Gefühl rausgehen können, eine gute Erinnerung daran haben und vielleicht die Motivation haben das Ganze woanders weiterzuführen. Aber niemand soll enttäuscht davon sein.

Eine Idee ist, dass wir Workshop machen „Wie gründe ich einen Verein“ und „Wie kommt man zu Förderungen“. Wir wollen mit den einzelnen Nutzer:innen reden, über was sie vor haben, welche Ideen sie haben und was sie nachher machen möchten. Dass man mit den Nutzer:innen arbeitet, das ist die Idee.

Wie wichtig ist Partizipation in einem solchen Projekt? Welche Maßnahmen hat die GB* ergriffen, um ein gewisses Engagement seitens der Nachbarschaft zu erreichen?

Wir organisieren regelmäßig Nutzer:innen-Treffen in der Garage, die sind meistens sehr spärlich besucht. Dennoch greifen wir alle Ideen

auf, die die Leute haben, und wenn es Verbesserungsvorschläge gibt, versuchen wir diese zu implementieren, wenn es möglich ist. Ein Problem ist, dass das Wasser vom Hydranten kein Trinkwasser ist, jetzt schauen wir, dass wie heuer eine andere Art von Trinkwasser organisieren. Was die Partizipation betrifft, wo was stattfinden kann in der Garage, sprechen wir uns schon ab, aber wir haben klare Vorstellungen. Ansonsten was Öffentlichkeitsarbeit betrifft, da wird immer wieder aktiviert, dass man sich einfach melden möge, wenn man eine Idee hat. Auch wenn jemand sagen er hätte zwar eine Idee, aber er weiß nicht, wie das geht, dann fragen wir herum, ob nicht jemand anderer das machen könnte. Wir schauen, dass wir individuell und dynamisch agieren können und Impulse von Nutzer:innen aufnehmen.

Wie können derartige Projekte verstetigt werden?

Ich befürchte, dazu braucht es ein bisschen mehr politischen Willen, damit gesetzgeberisch Leerstände nutzbar gemacht werden müssen. Dann könnte man die Zwischennutzungen längerfristig wandernd machen, das wäre eine Idee. Ansonsten man muss hartnäckig sein und jede Möglichkeit einer Zwischennutzung nutzen, damit es einfach etwas Normales wird, dass eine Zwischennutzung passieren kann und passieren soll. Es sollte nicht als etwas Negatives, sondern als etwas Förderliches für die Umgebung wahrgenommen werden, das auch die wirtschaftliche Ebene aufwertet. Wenn unterschiedliche Leute vor Ort etwas machen, ist es auch wirtschaftlich nicht uninteressant, weil dann hat ein Geschäft plötzlich mehr Wert. Wenn der Gedanke, was eine Zwischennutzung bringen kann, auf allen möglichen Ebenen eingesickert ist, glaube ich, dass das eine Möglichkeit wäre, wie man das Konzept Zwischennutzung versteigen könnte. Nicht unbedingt ein einzelnes Projekt, sondern das gesamte Konzept dazu. Für ein einzelnes Projekt könnte man schauen, einen anderen Raum zu finden, aber für diese Mannigfaltigkeit, die wir in der Garage haben bräuchte es ein gleich großes Gebäude dazu.

„Ich bin mir sicher, es wird einiges wegbrechen, weil einige Leute nachher nicht mehr aktiv sein können.“

„Ich befürchte dazu braucht es ein bisschen mehr politischen Willen, damit gesetzgeberisch Leerstände nutzbar gemacht werden müssen.“

Relevanz der Garage Grande für das Grätzel

Die Analyse der Garage Grande, von ihren räumlichen Komponenten bis hin zu den Nutzer:innen und ihre Rolle im städtischen Gefüge, hat die Wichtigkeit eines solchen Ortes für die Nachbar:innen und den Stadtteil deutlich gemacht. Durch die Aktivierung eines leerstehenden Parkhauses und dessen Umprogrammierung, sowie die Koordinierung durch die Gebietsbetreuung West ist ein dynamisches Nachbarschaftszentrum entstanden. In den fünf Jahren der Nutzung haben sich umwelttechnische, räumliche und soziale Relevanzen entwickelt (siehe Abb. 51). Die mobilitätstechnische Relevanz fehlt bei der Garage Grande, da sie nicht der Mobilität im Quartier diene.

Als Zwischennutzungsprojekt hat auch die Garage Grande ein Ablaufdatum. Der Nachbarschaft wird nach solch einer langen Zeit ein wertvoller öffentlicher Raum entzogen.

Die Garage Grande ist ein Vorzeigebispiel für soziale Nachverdichtung im städtischen Raum und zeigt, wie vielfältig eine bestehende Parkhausarchitektur genutzt werden kann.

Solche Orte muss es in der Stadt öfter geben, denn vor allem in der Innenstadt haben bestehende Hochgaragen enormes Potenzial, zu Community- und Mobilität-Hubs transformiert zu werden.

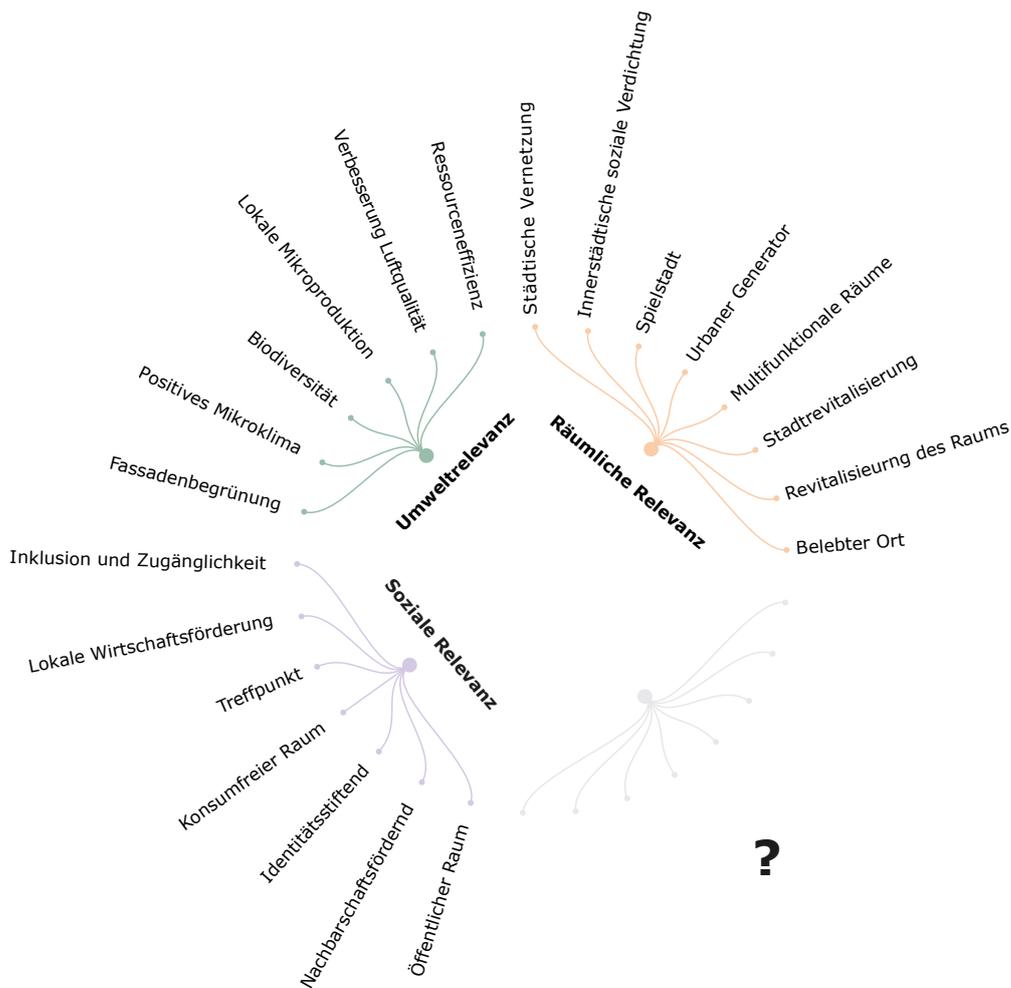


Abb. 51 Relevanz der Garage Grande, eigene Darstellung

„Die Garage Grande ist das gelebte Beispiel für Co-Kreation. Privater Eigentümer, Bezirke, Dienststellen der Stadt, Wohnbevölkerung von ganz jung bis alt, Initiativen und Vereine wirken hier gemeinsam, schaffen einen vielseitigen, nicht kommerziellen Raum und arbeiten zusammen für einen lebendigen, kommunikativen und gerechten Stadtteil. Die Gebietsbetreuung Stadterneuerung koordiniert die Akteur:innen, kuratiert das Programm und kümmert sich um fast alles - von der Öffentlichkeitsarbeit bis zur Müllentsorgung und der Schließanlage.“

- GB*

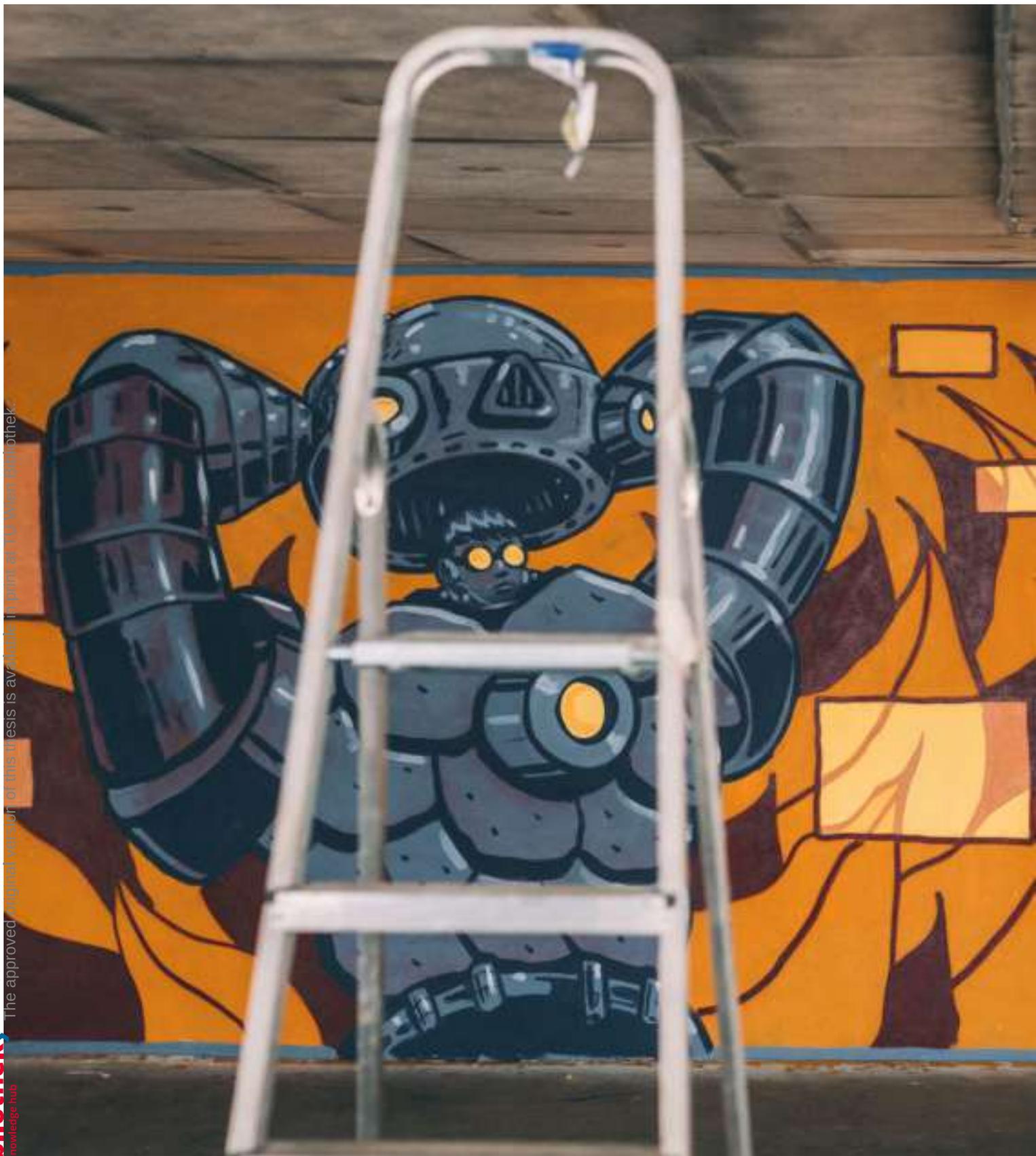
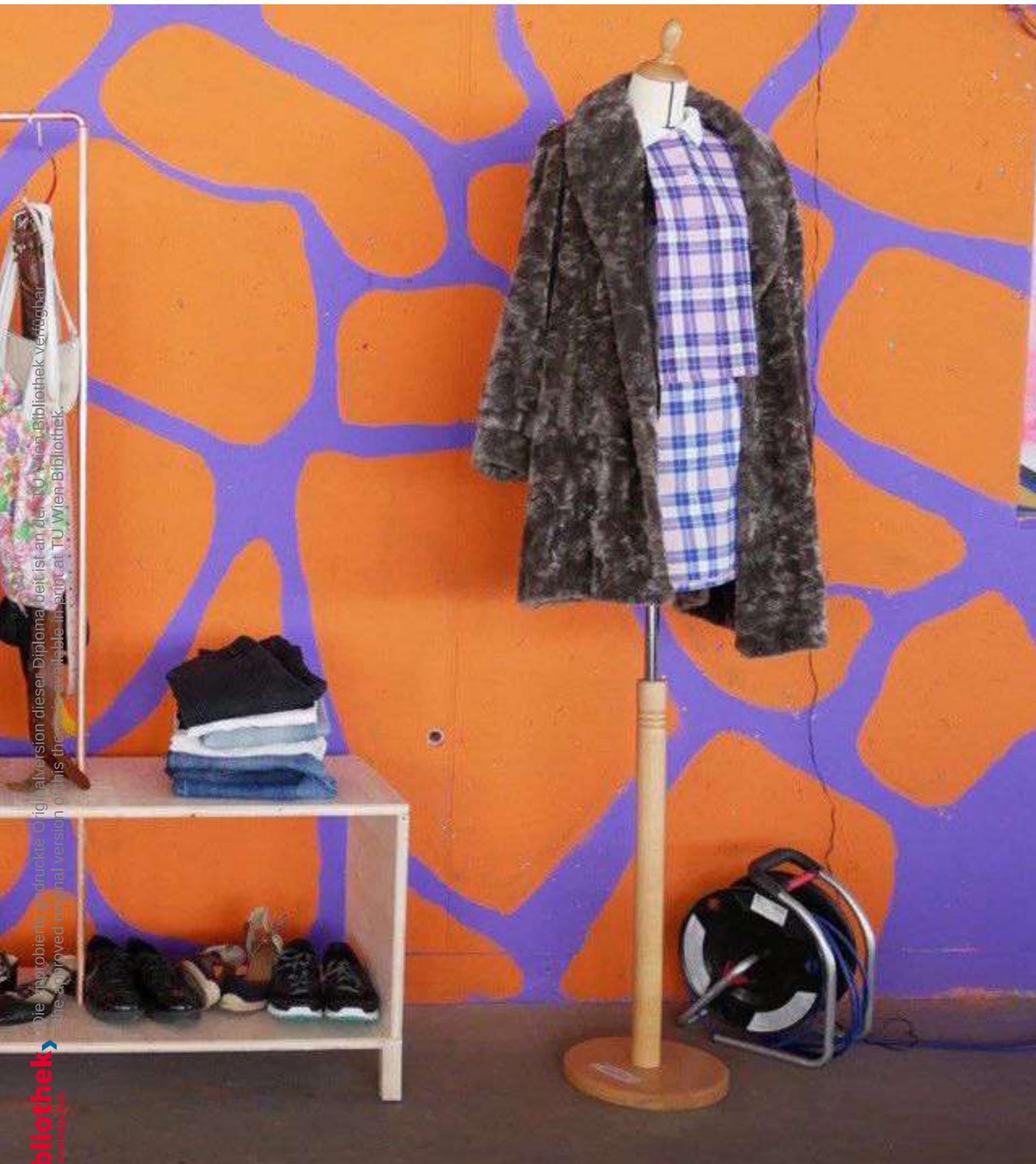


Abb. 52 Graffiti an den Wände der Garage Grande, Foto: Tim Dornaus



Abb. 53 Offener Kleiderschrank in der Garage Grande, Foto: GB*





Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomaarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

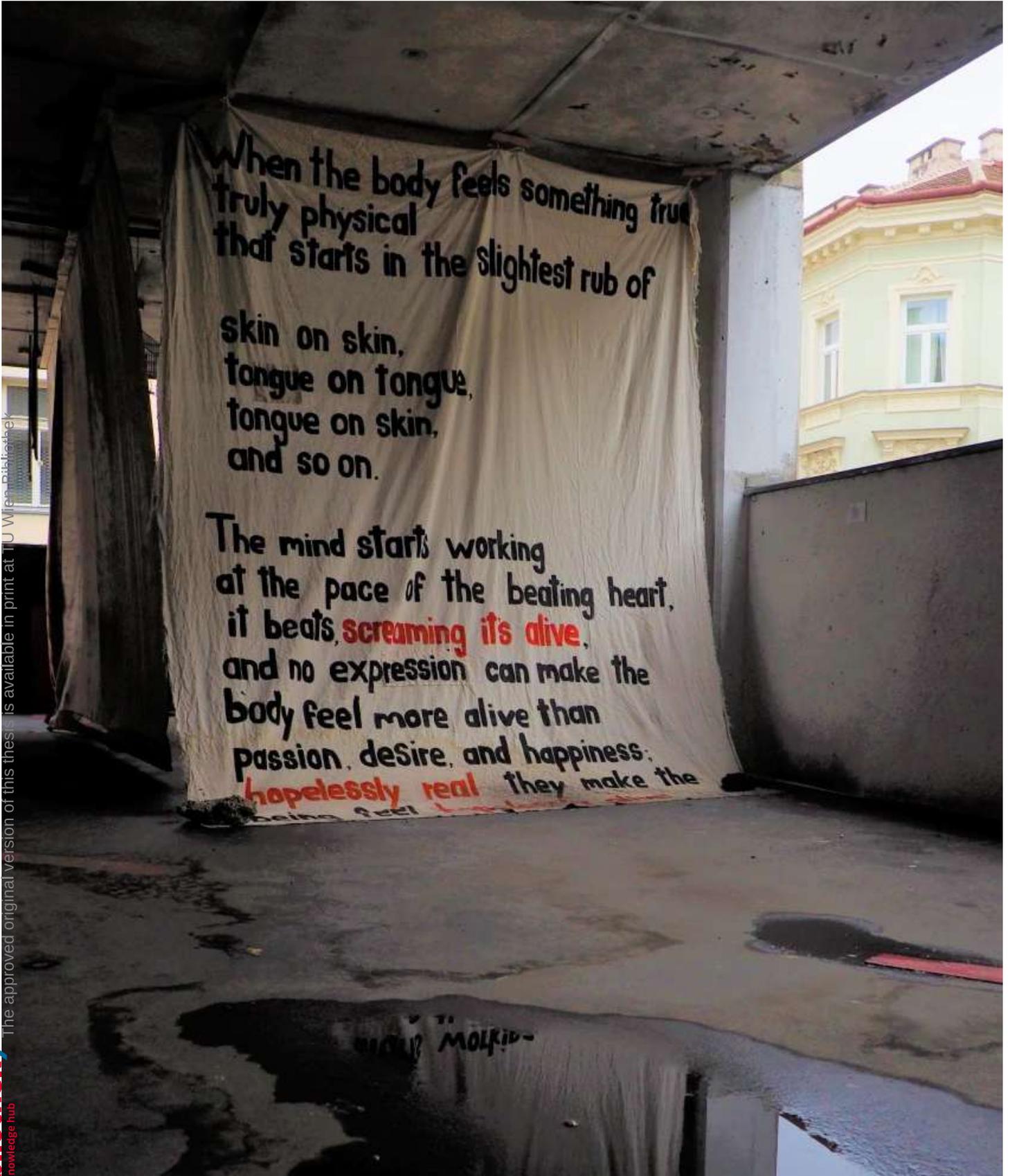




Abb. 55 Ausstellung: Bin da (2020) von Fabian Hirschl, Foto: Tobias Garcia Navas



Abb. 56 Skate Meetup in der Garage Grande, Foto: Anita Rebernik



Die approbierte gedruckte Version dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved printed version of this thesis is available in print at TU Wien's library.



Abb. 57 Lehrpfad für urbane Begrünung entlang der Westfassade der Garage Grande, Foto: Tim Dornaus





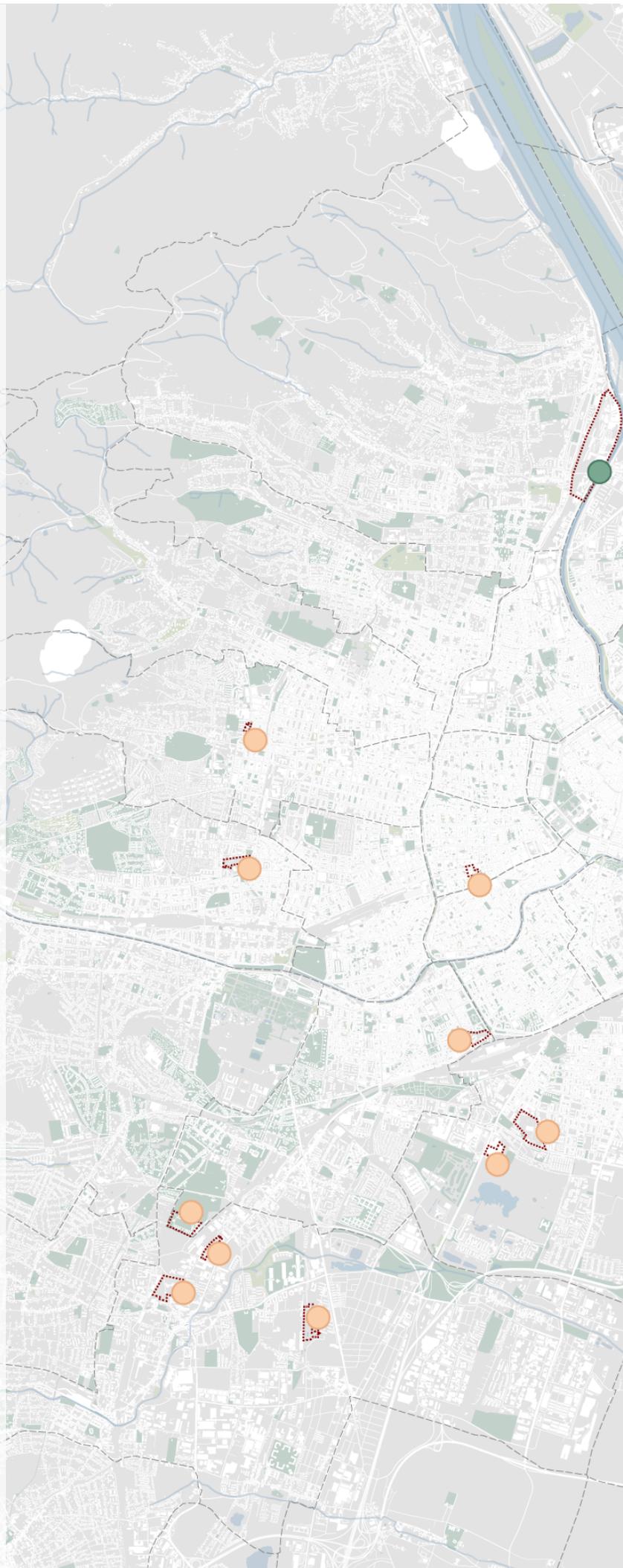
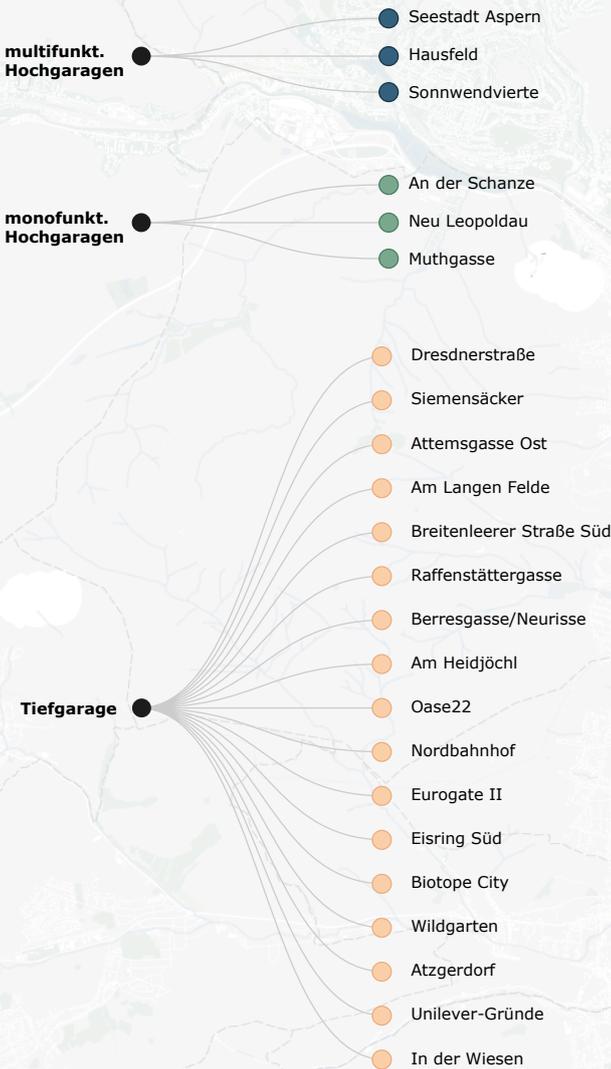
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

05 Hochgaragen in Wien: Trend und Entwicklung zum Hybridbau

MAP - Garagen in Entwicklungsgebieten

Der Mobilitätstrend in den Wiener Stadtentwicklungsgebieten zielt größtenteils darauf ab, autofreie Quartiere zu schaffen. Dafür werden immer noch Tiefgaragen verwendet, die sich zukünftig kaum transformieren lassen. Links der Donau, in größeren Projekten, werden stattdessen vermehrt Sammelhochgaragen eingesetzt. Besonders in der Seestadt im 22. Bezirk zeigt sich der Vorteil von Hochgaragen: Sie können multifunktional ausgeführt werden und neben dem Parken auch zusätzliche Services und Dienstleistungen für die Nachbarschaft anbieten.

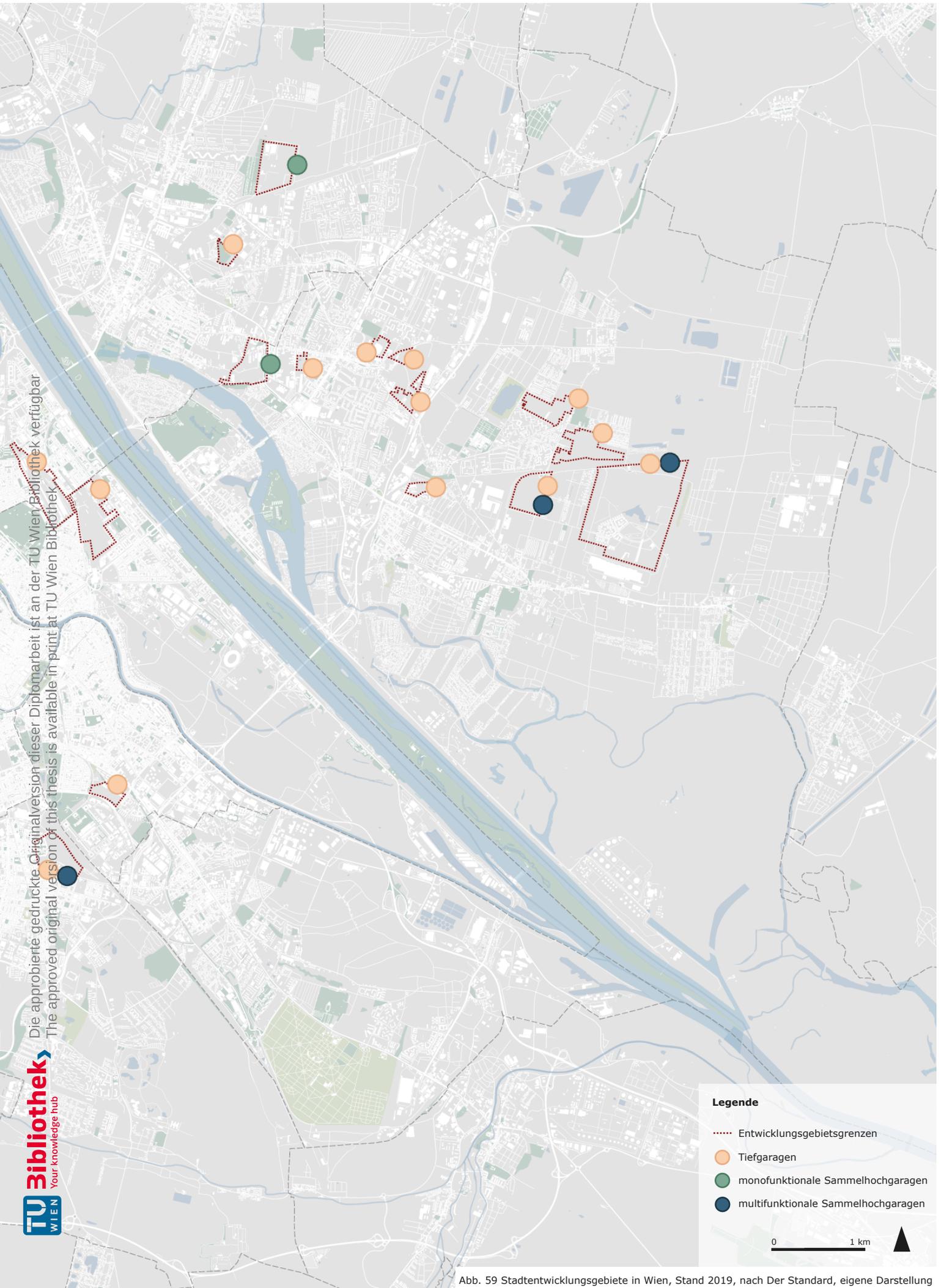
Diese Entwicklung müsste heutzutage in der ganzen Stadt stattfinden. Wenn die Stadt Wien in Zukunft auf die verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs in Kombination mit sanfter Mobilität und Sharing-Mobility setzt, dürfen weder neue Tiefgaragen noch monofunktionale Parkhäuser gebaut werden. In der Praxis sieht die Realität jedoch noch ganz anders aus.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 58 Klassifizierung der Stellplätze in neue Stadtentwicklungsgebiete, eigene Darstellung

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Legende

- Entwicklungsgebietsgrenzen
- Tiefgaragen
- monofunktionale Sammelhochgaragen
- multifunktionale Sammelhochgaragen

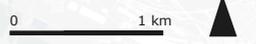


Abb. 59 Stadtentwicklungsgebiete in Wien, Stand 2019, nach Der Standard, eigene Darstellung

Seestadt Aspern - Ein Mobilitätslabor

Die Seestadt Aspern ist derzeit eines der größten Stadtentwicklungsprojekte in Wien, Österreich und Europa. Im 22. Wiener Bezirk, Donaustadt, entsteht ein neuer Stadtteil, der über 25.000 Menschen leistbaren und hochwertigen Wohnraum sowie über 20.000 Menschen Arbeits- und Ausbildungsmöglichkeiten bieten wird (Aspern die Seestadt Wiens, 2024). Dieser Stadtteil soll innovative und zukunftsorientierte Konzepte wie die 15-Minuten-Stadt, Smart City Wien und autonomes Fahren implementieren.

Lage und Anbindung

Das neue Stadtviertel liegt im Osten Wiens, am Rande der bestehenden Stadt. Um die zukünftige Bevölkerung mit der Innenstadt zu vernetzen, wurde die U2-Linie bereits vor Baubeginn bis nach Aspern verlängert, mit Endstation in der Seestadt. Unter dem Motto „Perfekt angebunden und bewusst entschleunigt“ wurde ein Mobilitätskonzept für die Seestadt Aspern entwickelt (Aspern die Seestadt Wiens, 2024). Ziel ist es, einen nachhaltigen Stadtteil zu schaffen und stadtplanerische Fehler der Vergangenheit zu vermeiden. Die Gestaltung öffentlicher Räume und die Errichtung breiter Fuß- und Radwege stehen im Vordergrund. Auf den meisten Straßen wurden keine Parkflächen angelegt; stattdessen werden Pkws in Sammelgaragen geparkt, und der Stadtraum wird durch öffentliche Verkehrsmittel und sanfte Mobilität erschlossen (Aspern die Seestadt Wiens, 2024).

Sharing-Angebote

Die Seestadt bietet ein vielfältiges Mobilitätssharing-Angebot. Die SeestadtFlotte, ein Verleihservice mit acht Stationen, ermöglicht es den Bewohner:innen, mit der kostenlosen SeestadtCard Fahrräder, E-Bikes und Lastenräder auszuleihen. Für Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen gibt es die Möglichkeit, ein Rollstuhlfahrrad zu nutzen (Aspern die Seestadt Wiens, 2024).

Zusätzlich umfasst das Sharing-Angebot von WienMobil weitere Bike-Sharing-Angebote sowie Scooter-, Moped- und Carsharing-Optionen. Der Fokus liegt dabei auf Teilen und Nutzen anstatt Besitzen. Ein besonderes Angebot ist der Seestadt Trolley, der kostenlos zum Einkaufen ausgeliehen werden kann (Aspern die Seestadt Wiens, 2024).

Ziele des Mobilitätskonzepts

Das Mobilitätskonzept der Seestadt Aspern zielt darauf ab, den Modal-Split im Vergleich zur bestehenden Stadt zu verbessern. Geplant ist, dass 40 % der Verkehrswege durch öffentliche Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Weitere 40 % sollen durch sanfte Mobilitätsformen wie Radfahren und Zufußgehen abgedeckt werden. Lediglich 20 % der Wege sollen auf den motorisierten Individualverkehr entfallen.

Die Seestadt Aspern ist somit ein Vorreiter in nachhaltiger und zukunftsorientierter Stadtentwicklung, die den Bedürfnissen ihrer Bewohner:innen und den Anforderungen einer modernen, umweltfreundlichen Stadt gerecht wird.

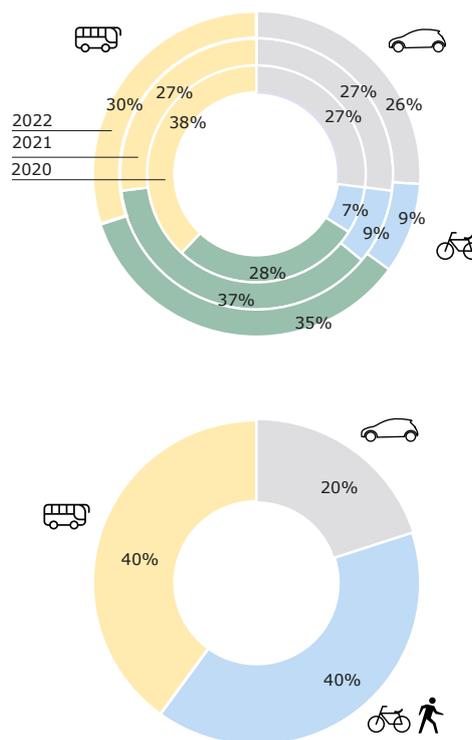


Abb. 60 Modal Split Wien (oben) im Vergleich zum angestrebtem Modal Split der Seestadt Aspern (unten), nach Wiener Linien und 3420 Aspern

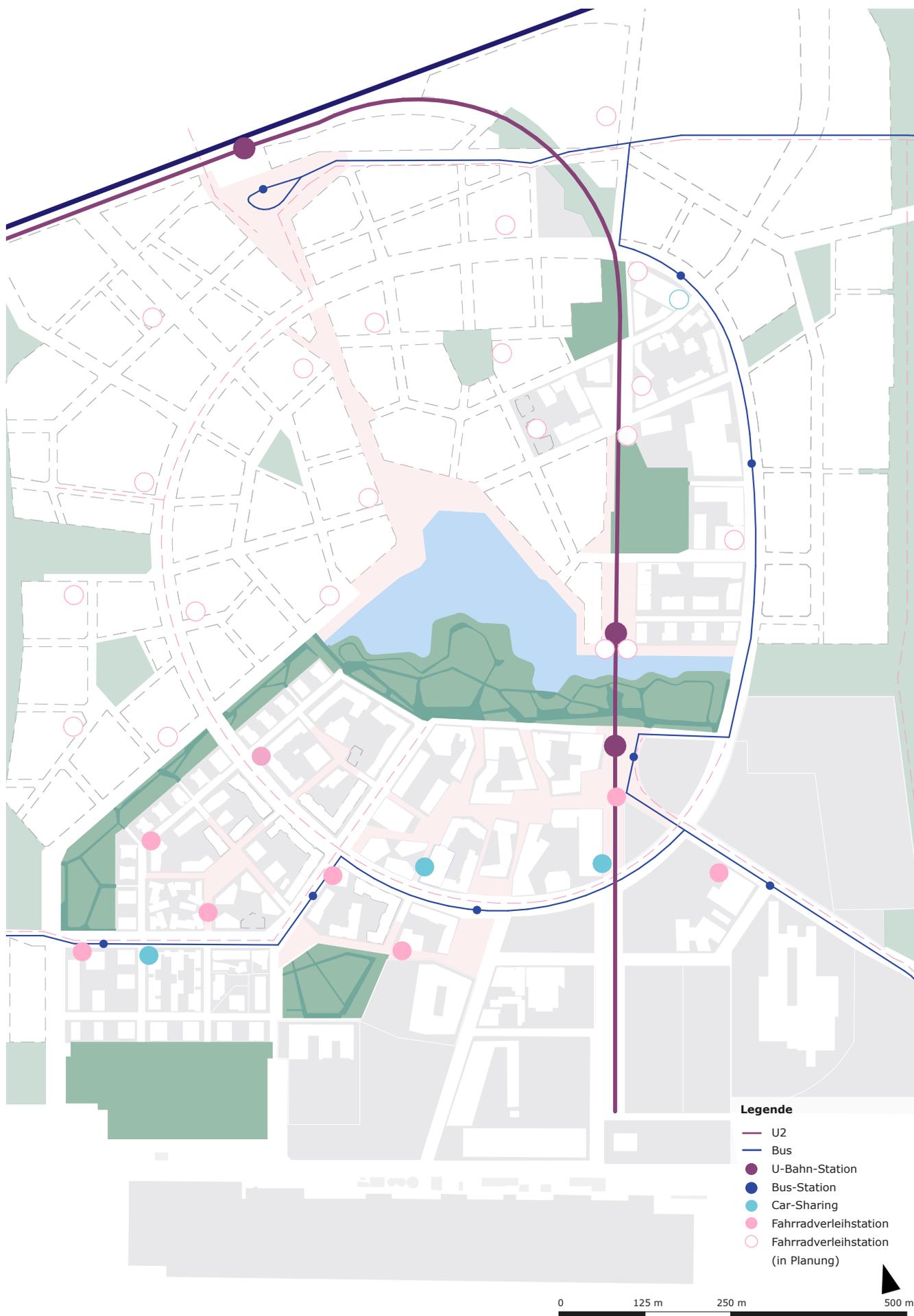


Abb. 61 Mobilitätsplan Seestadt Aspern, nach 3420 Aspern Development AG, 2022

Ruhender Verkehr in der Seestadt

Trotz des vielfältigen Car-Sharing-Angebots von insgesamt acht Unternehmen wird weiterhin Abstellfläche für privates Parken geschaffen. Bewohner:innen können ihre Autos bequem in ober- und unterirdischen Sammelgaragen in der Nähe ihres Wohnorts abstellen. Diese Vorgehensweise widerspricht den Bemühungen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, und fördert weiterhin die Abhängigkeit vom privaten Pkw.

Zurzeit sind acht öffentliche Sammelgaragen in Betrieb und weitere sind in Planung. Diese Garagen sind zumindest mit zusätzlichen Funktionen wie E-Ladestationen ausgestattet. Bisher wurden drei Hochgaragen multifunktional geplant und gebaut.

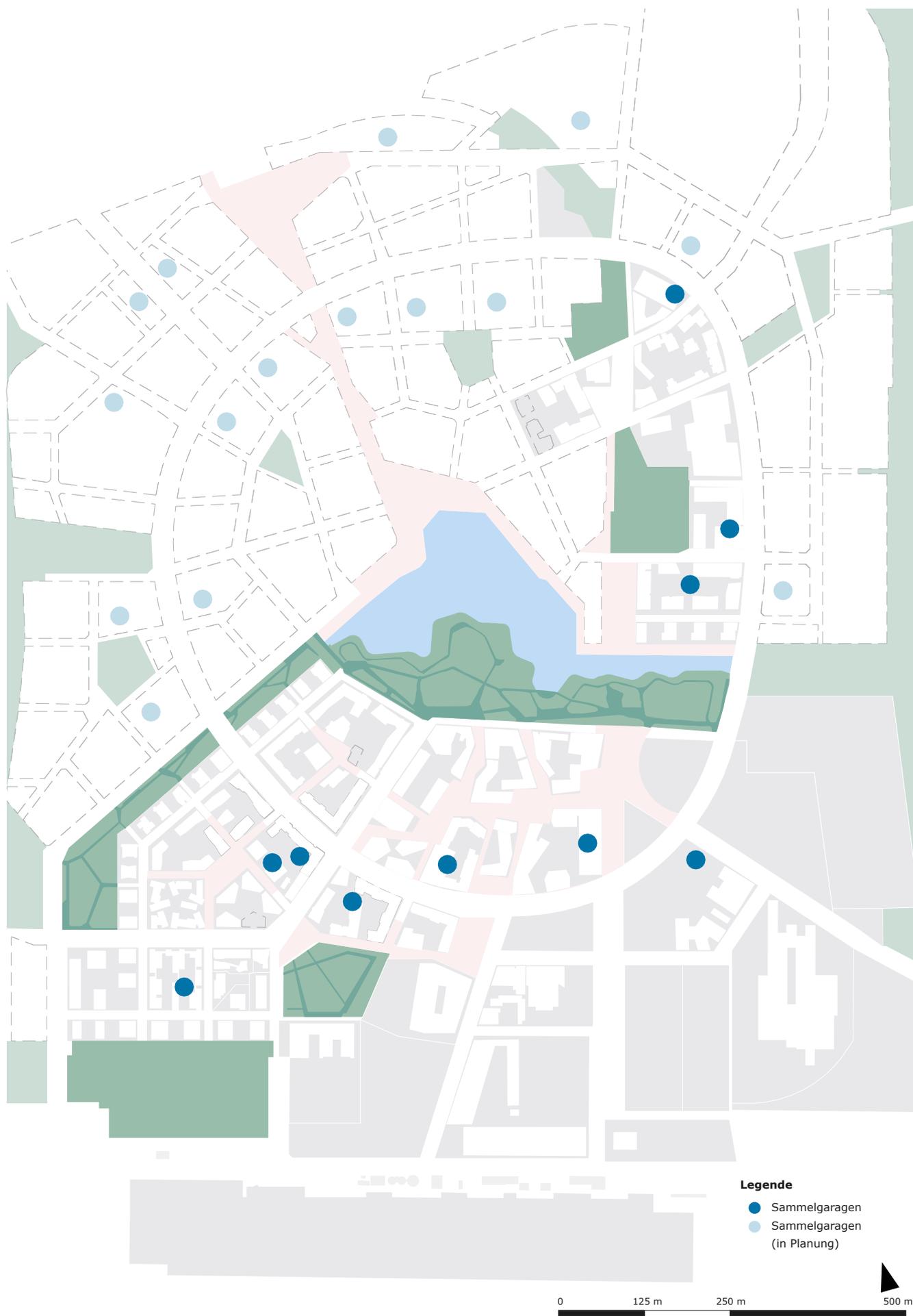


Abb. 62 Mobilitätsplan Seestadt: Ruhender Verkehr, nach 3420 Aspern Development AG, 2022

Hochgaragen der Seestadt

Teil des Mobilitätskonzepts ist auch die Überlegung, wo Autos im Stadtteil abgestellt werden. Noch vor der ersten Bausteinlegung hat sich die Wien 3420 aspern Development AG mit dem Konzept der Hybridhochgarage auseinandergesetzt.

Der Seehub

In der Hochgarage „Seehub“, geplant vom Wiener Architekturbüro AW Architekten, wird das Parken mit Arbeiten, Freizeit und Sport verbunden. Diese multifunktionale Garage setzt eine moderne Form des Umgangs mit Parkarchitektur um. Garagen müssen mehr können als nur parken. Nur so können sie langfristig nachhaltig betrieben werden, auch wenn sich die städtische Mobilität wandelt.

Mit 441 Stellplätzen in den Zwischengeschossen, fünf Fußballfeldern auf dem Dach, einem Indoor-Entertainmentbereich und einem angebauten Bürobau werden alle Ebenen der Garage genutzt. Im Erdgeschoss befindet sich der Mobility-Point der Seestadt, eine Fahrradverleihstation mit Werkstatt. Im Radcafé können sich die Nachbar:innen treffen und austauschen. Ebenso gibt es Ladestationen für Elektroautos, was im Vergleich zu den restlichen Angeboten der Garage als Selbstverständlichkeit erscheint. Die Südfassade wird vom Urban-Art-Künstler Golif mit einer modernen Interpretation des Heiligen Christophorus, dem Schutzpatron der Reisenden, bemalt. So wird zusätzlich Kunst im städtischen Raum gefördert (a3bau.at, 2020).

Die Hochgarage ist Teil des multifunktionalen urbanen Garagen-Konzepts, das von der List Group und dem Garagenbetreiber BOE Parking umgesetzt wird. Der BOE-Geschäftsführer erwähnt hierzu, dass dieses Konzept konsequent weiterentwickelt werde, um den wechselnden urbanen Herausforderungen gerecht zu werden (vienna.at, 2020).

In etwa 150 m Entfernung befindet sich die U2-Endstation Seestadt Aspern, die das Gebiet mit der restlichen Stadt vernetzt. Dadurch kann die Garage auch für Park & Ride oder Park & Bike genutzt werden.

Für Europa ist diese Form der multifunktionalen Gestaltung von Parkhausarchitektur einmalig, weshalb der Seehub eine Vorbildfunktion für zukünftige Garagenbauten in ganz Europa hat (List Beteiligungsges.m.b.H., 2024).

Single-Use-Gebäude sind nicht mehr zeitgemäß. Dies gilt auch für Bauten wie Parkhäuser, die zu ihren Anfangszeiten multifunktional gestaltet waren, doch mit der Ära der autogerechten Stadt zu monofunktionalen Abstellplätzen wurden. Die Zukunft liegt in Mixed-Use-Gebäuden, die mit der Zeit auf neue Anforderungen adaptierbar und transformierbar sind. Ein Gebäude ist nur dann nachhaltig, wenn es nicht nur ressourcenschonend errichtet wurde, sondern auch dadurch, dass es in seiner Ursprungsform mit minimalen Änderungen lange bestehen kann.



Abb. 63 Seehub, eine Hybridhochgarage in der Seestadt Aspern, © AW Architekten

Die Kulturgarage

Im Februar 2022 wurde die Kulturgarage, geplant vom Wiener Architekturbüro fasch & fuchs, an den Toren der Seestadt Aspern eröffnet. Anders als bei Bauten, die beispielsweise das Parken und Wohnen dadurch verbinden, dass sich im Untergeschoss eine Tiefgarage befindet und darüber eine Wohn- oder Büroetage, wird hier Parken und Kultur genau andersherum kombiniert.

Im Untergeschoss der Garage befindet sich ein zweistöckiges, modernes Kultur- und Veranstaltungszentrum, das für bis zu 450 Besucher:innen ausgelegt ist. Darüber befinden sich die Parkdecks der Hochgarage.

Unter dem Motto „Kultur für Alle“ ergänzt die Kulturgarage das Bildungsangebot in der Seestadt. Im Vordergrund stehen die Kulturproduktion und die Vermittlung von kulturellem Gut an Jung und Alt. Die Kulturgarage dient auch als Treffpunkt für die Bewohner:innen der Seestadt, wo sie sich austauschen können. Aus einer Bautypologie, die jahrelang nur für das Abstellen von Kraftfahrzeugen genutzt wurde, entsteht ein Ort der kulturellen Begegnung, der darauf abzielt, Menschen zusammenzubringen. Mit der Fassadengestaltung wird ein Teil der historischen Stadt Wien nach Aspern gebracht. Die Farben an der Fassade spiegeln die Farben der Häuser in der Stumpergasse in Mariahilf wider (Wien 3420 AG, 2022).

Mit 537 Stellplätzen und mehreren ElektroLadestationen bietet die Garage den Besucher:innen die Möglichkeit, ihr Auto abzustellen und auf andere Mobilitätsformen umzusteigen. Die U2-Station Aspern Nord ist nur wenige Gehminuten entfernt und vernetzt die Seestadt mit der Wiener Innenstadt. Zukünftig soll die Kulturgarage auch mit einer Verleihstation für Fahrräder ausgestattet werden. In der Kulturgarage wird geparkt, ausgestellt, Konzerte und Theaterstücke aufgeführt, Vorträge gehalten und Bälle veranstaltet. Dieses Bauwerk zeigt das Potenzial von Parkhäusern, multifunktional genutzt zu werden; die Nutzung muss nicht ausschließlich der Mobilität dienen. Obwohl das Parkhaus eine Form der Verkehrsbauten ist,



Abb. 64 Die Kulturgarage in der Seestadt Aspern, © VHS/Franz Svoboda

ist es dennoch ein öffentlicher Raum, der mit der richtigen Bespielung alles werden kann (VHS, 2024).

Marktgarage

Die multifunktionale Garage am Seeparkquartier liegt auf dem Baufeld J12 und wurde vom Wiener Architekturbüro Freimüller Söllinger Architektur geplant. Die Einzigartigkeit der Parkhausarchitektur ermöglicht es diesen Bauten, viele Formen und Funktionen anzunehmen.

Das Parkhaus steht zusammen mit einem Wohn- und Bürokomplex an der Sonnenallee in der Seestadt. Es bietet neben Parkmöglichkeiten



Abb. 65 Hochgarage im Seeparkquartier, Foto: A. Ehrreich, © FSA

auch gewerbliche Nutzungen an. Im Sockel wurde ein flexibler Raum für die Nachbarschaft errichtet. Dieser kann mit unterschiedlichen Nutzungen bespielt werden (WGA ZT GmbH, 2021).

In Wien gibt es einige weitere Beispiele für multifunktional genutzte Hochgaragen. Manche wurden erst nachträglich umgenutzt, andere haben nur temporär eine zusätzliche Nutzung erfahren, und einige wurden von Beginn an multifunktional geplant und gebaut. Nachfolgend ist eine Auflistung aller Hybridhochgaragen in Wien, inklusive architektonischer Merkmale und des Mehrwerts, den sie durch diese zusätzliche Nutzung geschaffen haben.

Multifunktionale Hochgaragen in Wien

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Ausführung		Anord. der Nutzung				Nutzung						Parkhaus:	Bezirk:	Planung:				
Umbau/Erweiterung	Neubau	Sockelnutzung	mixed level	Fassadennutzung	angedockte Nutzung	Dachnutzung	wohnen	arbeiten	Kraftwerk	parken	Mobilität +	einKaufen	Kunst & Kultur	Freizeit				
															Garage Neu Marx		3. Bezirk (Landstraße)	Hoppe Architekten
															Abb. 67 Garage Neu Marx, Foto: BigAir			
															Apollo Garage		7. Bezirk (Neubau)	Hans Theo Kamper
															Abb. 68 Apollo Garage von Außen, Foto: Apollo Garage			
															Parkhaus Burggasse		7. Bezirk (Neubau)	Strabbag Bauges. im Auftrag von Hans Pruscher
															Abb. 69: Parkhaus Burggasse, Foto: eigene Aufnahme			
															Park+Ride Spittelau		9. Bezirk (Alsergrund)	AW Architekten
															Abb. 70 Park+Ride Spittelau, Foto: AW Architekten			
															Parkhaus Migerkastraße		10. Bezirk (Favoriten)	Architekt Huss
															Abb. 71 Parkhaus Migerkastraße, Foto: eigene Aufnahme			
															Parkhaus Viktoriagasse		15. Bezirk (Rudolfshheim-Fünfhaus)	Kollitsch & Stanek im Auftrag der Städtischen Parkraummanagement GmbH
															Abb. 72 Parkhaus Viktoriagasse, Foto: eigene Aufnahme			
															Garage Grande		16. Bezirk (Ottakring)	Dipl. Ing. Michael A. Hein, im Auftrag der MA 24
															Abb. 73 Garage Grande, Foto: David Reumüller			
															Kulturgarage Seestadt Aspern		22. Bezirk (Donaustadt)	Fasch & Fuchs Architekten
															Abb. 74 VHS Kulturgarage Foto: VHS / Franz Svoboda			
															Hochgarage am Seeparkquartier		22. Bezirk (Donaustadt)	Freimüller Söllinger Architektur
															Abb. 75 Hochgarage J12 Foto: A. Ehrenreich			
															Aspern Seehub		22. Bezirk (Donaustadt)	AW Architekten
															Abb. 76 Seehub Foto: AW Architekten			

Abb. 66 Multifunktionale Hochgaragen in Wien, nach Vorbild Datasheets in der Studie Hybridhochgarage, Spath Arquitectos

Jahr: Konstruktion: Parkdecks: Parkplätze: Mehrwert: Anmerkungen: architekt. Kontext: städt. Kontext:

2011	Rampengarage	4	541	2012 für das 24h Last Man Standing - Stundenrennen genutzt		unter der A23	Autobahn
2033	2. Parkdeck wie ein Loft	2	160	Dauerkunstaussstellung	Keine Schranken, sondern Mitarbeiter	Hoflage, angedockt	innerstädtisch
2072	Split-Level	15	200	Möbelgeschäft im Sockel	Nicht direkt als Garage erkennbar	angedockt	innerstädtisch
2080	Rampengarage, stützenfreie Ausführung	7	698	Gastronomie- und Entertainmentbereich, Kletterwand an der Fassade, Kunst am Bau		freistehend	Stadtrand
2099	Split-Level	4	145	Werkstatt und Parkanlagen angedockt, Fassadenbegrünung		freistehend	innerstädtisch bis Stadtrand
2100	Rampengarage	5	131	Verreinsport auf dem Dach, Parkanlagen angedockt, Fassadenbegrünung		angedockt	innerstädtisch
2179	Rampengarage	5	96	Zwischennutzungsprojekt „Raum für gutes Klima und gute Nachbarschaft“	Nicht mehr als Garage genutzt	angedockt	innerstädtisch
2182	Rampengarage	6	537	Kulturhaus und Veranstaltungszentrum, Fahrradverleihstation,	Fassade als Kunstprojekt ausgeführt	freistehend	Stadtrand
2188	Split-Level	7	317	Raum für Nachbarschaft, Kunst am Bau	Fassade als Kunstprojekt ausgeführt	angedockt	Stadtrand
	Rampengarage		441	Mobility Point in der EG-Zone, verbunden mit Bürogebäude, E-Car Sharing Station, Socceranlage am Dach mit 5 Fußballfelder		gekuppelt	Stadtrand

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
 The approved original version of this thesis is available at TU Wien Bibliothek.

Studie Hybridhochgaragen - Spath Arquitectos

Die Grundlagenstudie *Hybridhochgaragen*, erstellt von Spath Arquitectos, wurde 2015 von Wien 3420 in Auftrag gegeben, um folgende Fragestellungen zu untersuchen:

- 1) Welche Funktionen lassen sich mit einer Hochgarage in der Funktion als Sammelgarage verbinden?
- 2) Nutzung und Gestaltung der Fassaden – technische und rechtliche Rahmenbedingungen der Mehrfachnutzung einer Hochgarage.

Die Seestadt Aspern ist nicht nur eines der größten Stadtentwicklungsgebiete Wiens, sie ist auch ein Mobilitätslabor, das den Wandel von einer autogerechten hin zu einer menschengerechten Stadt fördert. Der Umgang mit Verkehr, insbesondere ruhendem Verkehr und den entsprechenden Garagen, war ein wichtiger Fokuspunkt.

Die Garagen der Seestadt sollen mehr können als nur parken; sie sollen zum Grätzel-Hub werden und ein Ort zum Umsteigen auf andere Mobilitätsformen im neuen Stadtteil sein. Das Parkhaus sollte ein sozialer Ort sein, der den Bewohner:innen der Seestadt als Treffpunkt dient. Dafür bedarf es der hybriden Mischnutzung der Parkhaustypologie auf allen Ebenen (Spath Arquitectos, 2016, S. 5). Aus einem einst monofunktionalen Bautypus wird ein nachhaltiger Hochbau im städtischen Raum.

Ein klarer Trend in die Zukunft zeigt weg vom Auto hin zum öffentlichen Verkehr in Kombination mit sanfter Mobilität. Die Studie erläutert, dass das Umnutzen von bereits bestehenden Garagen herausfordernd ist. Es ist einfacher, multifunktionale Nutzungen in Hochgaragen bereits bei der Konzepterstellung im Neubau zu implementieren. Die Parkhausarchitektur ist jedoch einzigartig. Große, ungeteilte Räume, Rampen und offene Gebäudestrukturen bieten viel Spielraum für den kreativen Umgang mit Raum.

Die größten Probleme bei der Umnutzung von Hochgaragen werden in der Studie wie folgt definiert:

- 1) fehlende Erschließungskerne für Personen
- 2) zu große Trakttiefen und damit verbundene geringe natürliche Belichtung
- 3) zu geringe Raumhöhen
- 4) fehlende private Freiräume im Falle einer Wohnnutzung

Die Nutzungsmöglichkeiten, die mit dem Parken verbunden werden können, sind zahlreich.

Viele bereits gebaute Beispiele zeigen, dass in einem Parkhaus geparkt, gesammelt, recycelt, getroffen, gelagert, gepflanzt, geschauspielert, vorgestellt und diskutiert werden kann. Diese Nutzungen können mit einfachen Mitteln in bereits bestehende Hochgaragen integriert werden. Die Nutzung kann sich abspielen:

- 1) zwischen den Parkdecks
- 2) über den Parkdecks
- 3) angedockt am Parkhaus
- 4) auf dem Dach
- 5) im Sockel
- 6) an der Fassade

Wenn die Raumhöhen in den mittleren Parkdecks nicht ausreichend für den längeren Aufenthalt von Personen sind, können diese Nutzungen in das Erdgeschoss oder das oberste Parkdeck verlagert werden, da diese in der Regel höhere Raumhöhen aufweisen. Nachnutzungen benötigen keine komplizierten Konstruktionen. Im Prinzip „Raum im Raum“ kann ein abgeschlossener Raum mit wenig Aufwand auf einem Parkdeck entstehen.

Die Studie geht auch darauf ein, dass die oberen Parkdecks bei Parkhäusern oft die am wenigsten ausgelasteten sind. Solche Decks sind ideal für eine Nutzung als Ausstellungs- oder Veranstaltungsraum. Dadurch werden sie für die Öffentlichkeit attraktiv und belebt.

Garagen wurden nach dem Zweiten Weltkrieg zu Angsträumen in der Stadt. Man verbindet die Parkhausarchitektur mit Kälte, Dunkelheit und Verfolgungsjagden (siehe Kapitel 2 – Die Geschichte und Entwicklung des Parkhauses). Durch eine Mehrfachnutzung der Hochgaragen können diese von ehemaligen Angsträumen zu belebten sozialen Hubs in der Stadt transformiert werden.

In der Studie werden drei Bereiche genannt, die besonders geeignet sind für eine Mehrfachnutzung des Parkhauses: der Sockel, die Fassade und das Dach. Im Sockel können Mobilitätsservices und Dienstleistungen untergebracht werden. Auch Grätzelfunktionen und soziale Einrichtungen, die der Nachbarschaft dienen, finden hier Platz.

Mit der Fassade kann ein Beitrag zur Kunst im öffentlichen Raum, zur Verbesserung des Mikroklimas in der städtischen Umgebung und zur Energieproduktion geleistet werden. Das Dach kann als Erweiterung des öffentlichen Raums genutzt werden und zu einem belebten Freiraum in der Stadt werden (Spath Arquitectos, 2016, S. 24 - 26).

Dach

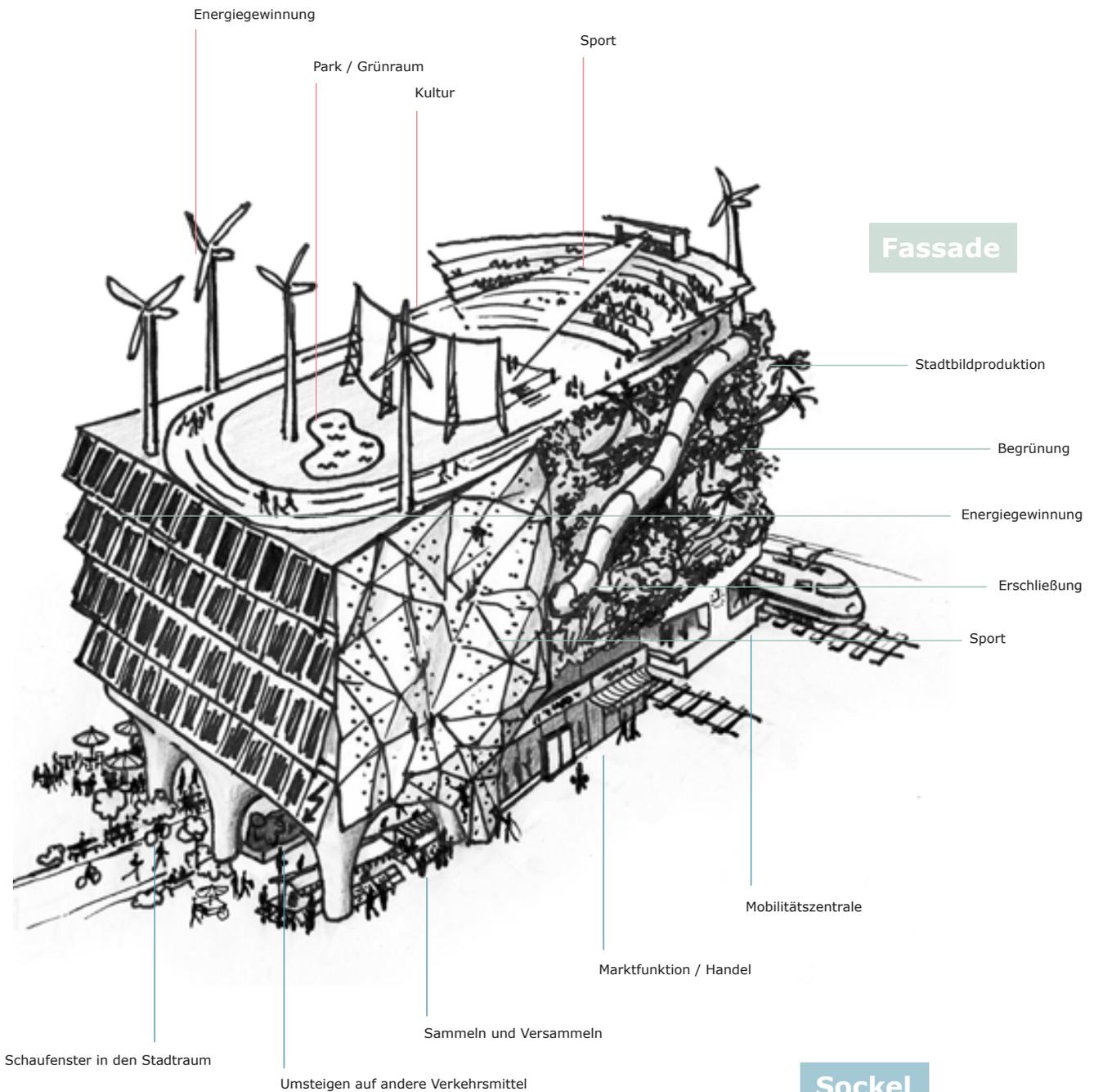


Abb. 77 Mehrfachnutzung Hybridhochgaragen, © SPARQ

Mehrwert hybrider Hochgaragen

Durch eine Umprogrammierung können Parkhäuser einen Mehrwert für die Nachbarschaft und die Bewohner:innen in der Umgebung generieren.

In der Studie wird die Mischnutzung unterteilt in:

- 1) zeitliche Mischnutzung
- 2) langfristige, räumliche Durchmischung von Nutzungen
- 3) Aktivierung von Bauteilen

Zeitliche Mischnutzung

Hier geht es darum, dass in Zeiten, in denen das Parkhaus nicht voll ausgelastet ist, andere Nutzungen stattfinden können. Dies kann temporärem Leerstand in Parkgaragen entgegenwirken. Spath Arquitectos schlägt vor, die Abstellfunktion der Parkhäuser zum Lagern von anderen Verkehrsmitteln oder Gegenständen zu erweitern. Eine weitere Möglichkeit ist die Nutzung von Parkhäusern für temporäre Events und Veranstaltungen, wie beispielsweise Wochen- oder Flohmärkte.

Langfristige Nutzungen

Bei langfristigen Nutzungen ist darauf zu achten, dass parallel zur Nutzung auch geparkt wird, weshalb eine räumliche Abgrenzung notwendig ist. Freizeitnutzungen sind dafür ideal, da sie keine baulichen Änderungen erfordern und outdoor auf dem Dach oder indoor in den obersten Parkdecks stattfinden können (Spath Arquitectos, 2016, S. 17). In der Garage Grande sind Sportarten wie Tischtennis, Bouldern und Inliner Skating möglich (siehe Kapitel 04 Garage Grande). Weitere langfristige oder dauerhafte Nutzungen können im Sockel stattfinden, wie beispielsweise Radstationen mit integrierter Werkstatt und einem Radcafé.

Aktivierung von Bauteilen

Hierbei geht es darum, bestimmte Bauteile der Garage mit einer Nutzung zu ergänzen. Ein Beispiel ist, die Garagenwände als Leinwände für Künstler:innen anzubieten oder die Fassade von innen als Lebensraum für Bienen zu gestalten. Nachbarschaftsläden würden die Besucherfrequenz in der Garage erhöhen und so die toten Räume eines Parkhauses beleben. In der Studie wird von der Aktivierung der fünf Fassaden einer Hochgarage gesprochen. Durch Begrünung und Energiegewinnung könnte ein

Parkhaus in ein „Blockkraftwerk“ im Grätzel verwandelt werden (Spath Arquitectos, 2016, S. 17).

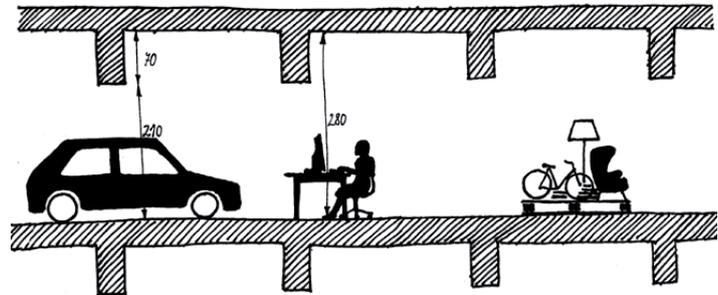


Abb. 78 Die Erweiterung der Abstellfunktion des Parkhauses, © SPARQ

Wird ein bestehendes Parkhaus für eine andere Nutzung als ursprünglich vorgesehen umfunktioniert, tauchen Fragen zu Bautechnik, Lärm und Brandschutz auf.

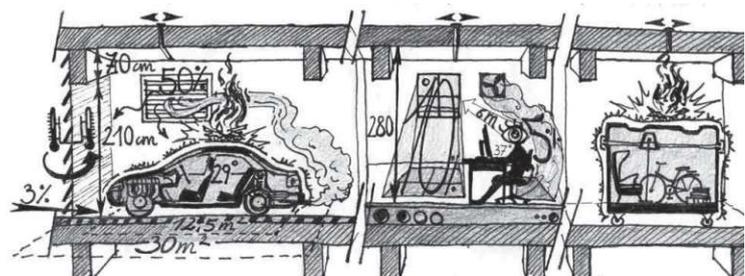


Abb. 79 Bautechnische Herausforderungen bei der Umnutzung von Parkhäusern, © SAPRQ

Hierfür sind Lösungen erforderlich, beispielsweise können Lagerboxen oder Lagerräume errichtet werden, die den brandschutztechnischen Anforderungen entsprechen und vom restlichen Raum abgetrennt sind (Spath Arquitectos, 2016, S. 17).

Ein weiterer wichtiger Punkt, der bereits in Kapitel 03 *Hochgaragen in Wien – eine Analyse* behandelt wurde, ist die Gesetzeslage rund um die Stellplatzverpflichtung. Wenn es keine festen Stellplätze mehr gibt, wird die Transformation von bestehenden Parkhäusern erheblich einfacher. Parkflächen werden je nach Nutzer:in unterschiedlich stark ausgelastet. Personen, die trotz guter öffentlicher Anbindung und Verfügbarkeit von Mobilitätssharing-Modellen dennoch das Auto nutzen, sorgen mit ihrer individuellen Alltagsgestaltung für eine Variierung des Nutzungszeitraums in einem Parkhaus (Spath Arquitectos, 2016, S. 41).

Alles kann geparkt werden

Wenn man an ein Parkhaus denkt, stellt man sich einen Ort vor, an dem Autos geparkt werden. Selten sieht man auch Motorräder in Hochgaragen. Es ist also ein Gebäude für das Abstellen eines Verkehrsmittels, das nach und nach aus den Innenstädten verschwindet. Fahrräder werden immer noch meistens ungeschützt auf den Straßen abgestellt. Die inflationäre Nutzung der E-Scooter hat dazu geführt, dass sie an jedem Gehsteig abgestellt werden, manchmal ordentlich, manchmal auch einfach auf dem Boden liegend.

Ein Parkhaus kann jedoch zukünftig als Parkanlage für alle möglichen Verkehrsmittel dienen, wodurch sie vor Witterung und Diebstahl geschützt wären. In der Studie ist von „Mobilitätszentralen“ die Rede, die das Abstellen, Lagern und Wechseln verschiedenster Verkehrsmittel ermöglichen. So werden auch jene Personen angezogen, die nichts mit Autos zu tun haben (Spath Arquitectos, 2016, S. 45).

Es ist an der Zeit, dass alles, was rollt, Platz in Parkhäusern findet. Dazu gehören Rollstühle, Skateboards, Trolleys, Fahrräder, Scooter, Anhänger, Motorräder, Cargo-Räder, Rollschuhe, Elektrofahräder, Umzugswagen und Autos (Spath Arquitectos, 2016, S. 46).

Kombiniert man diese Mobilitätszentralen mit einem Verleihzentrum für die genannten Fahrzeuge, wird es einfacher und bequemer, im Alltag zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln. Zum Auto würde man nur dann greifen, wenn es für das Vorhaben das einzig logische Verkehrsmittel ist.

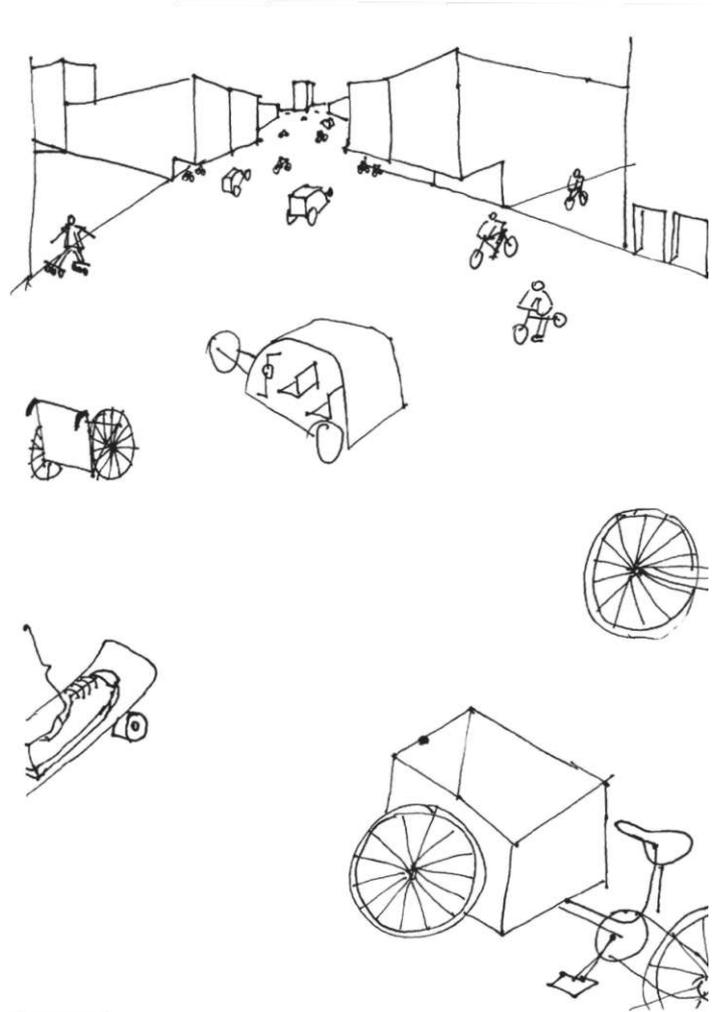


Abb. 80 Alles rollt, © SAPRQ

Die Zukunft des Parkhaus

Wenn bereits bestehende Parkhäuser in Zukunft nicht abgerissen und durch neue Wohn- oder Bürogebäude ersetzt werden sollen, muss man bereits heute beginnen, sie anders zu nutzen. Durch eine soziale und räumliche Umprogrammierung der innerstädtischen Hochgaragen können diese Gebäude bestehen bleiben und einen Mehrwert für das Grätzl, den Bezirk und die gesamte Stadt generieren.

Beim Neubau von Garagen ist es wesentlich, bereits beim Entwurf über eine langfristige Umnutzung nachzudenken. Das Bauwerk muss so geplant werden, dass es neutrale und flexible Räume bietet, die für verschiedene Nutzungen geeignet sind. Ein Hybridbau ist in dieser Hinsicht die Zukunft des Parkhauses, weil er mehrfach genutzt werden kann und sich an zukünftige Anforderungen und Bedürfnisse anpassen lässt.

In einem Interview für die Studie spricht die Garagenexpertin Susanne Arazil darüber, dass das größte Problem bei der Mehrfachnutzung von Garagen die derzeitige Gesetzeslage sei. Eine Aufhebung der Stellplatzverpflichtung und ein politischer sowie planerischer Fokus auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in Kombination mit Sharing-Mobilität sind die einzigen Möglichkeiten, das Auto als Verkehrsmittel in der Mobilitätskette an hinterste Stelle zu rücken und zu ermöglichen, dass Parkplätze in Garagen zurückgebaut und der gewonnene Raum für andere Nutzungen angeboten werden kann.

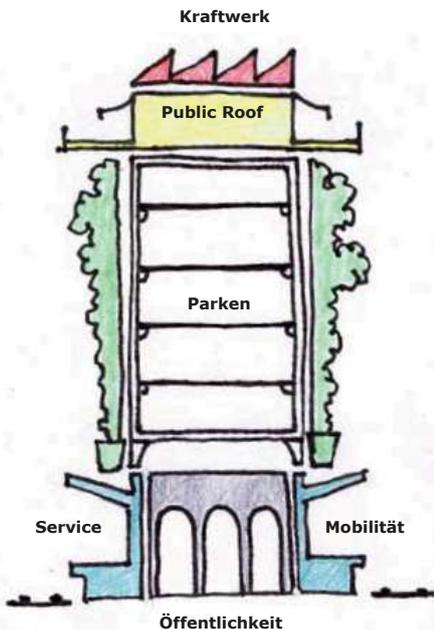


Abb. 81 Das Parkdeck als Hochregallager, © SAPRQ

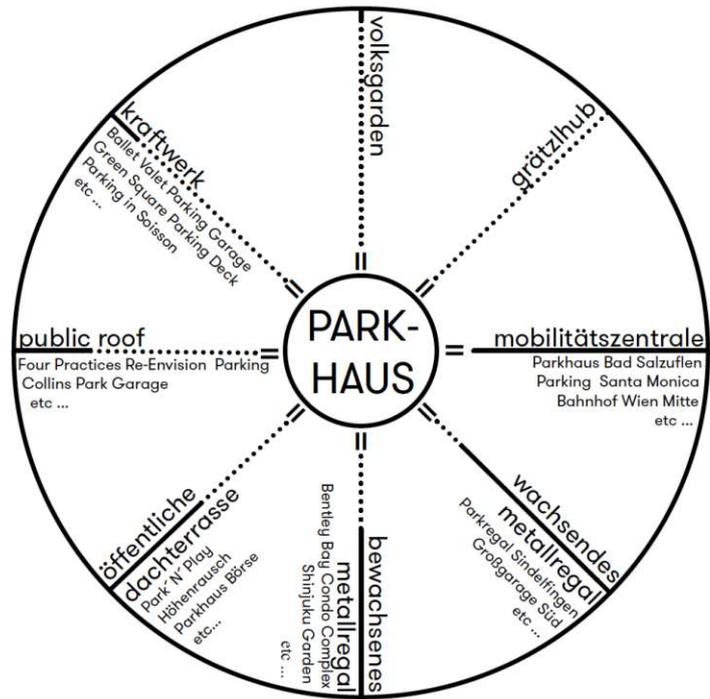


Abb. 82 Die verschiedenen Rollen, die ein Parkhaus annehmen kann, © SAPRQ

Ein Parkhaus kann durch eine Umstrukturierung in eine Mobilitätszentrale oder zu einem Community-Hub transformiert werden. Je nachdem, wie die Hochgarage genutzt wird, nimmt sie in ihrer Umgebung und für den übergeordneten städtebaulichen Kontext eine andere Rolle ein (Spath Arquitectos, 2016, S. 34). Die Attraktivität ihres Standorts wird durch die Mehrfachnutzung gesteigert und mit dem in der Hochgarage implementierten Programm kann auf soziale und räumliche Defizite in der Umgebung reagiert werden.

Learning From Around The World

Parkhäuser gehören zu einem integralen Baustein jeder Stadt, doch vor allem in den letzten Jahren wurde ihre Rolle und Relevanz im städtischen Gefüge einer sich verändernden Welt diskutiert. Das Auto muss von den Städten verdrängt werden. Es braucht eine klimagerechte und nachhaltige Mobilität in den Innenstädten. Hochgaragen wurden Anfang des 20. Jahrhunderts explizit für das Auto gebaut, damals noch mit Zusatzleistungen wie Tankstellen und Waschanlagen. Heute werden sie in vielen Städten ausschließlich für das Parken verwendet. Dass das Parkhaus ein Potenzialraum in unseren dicht bebauten Städten darstellt, haben viele Architekt:innen und Planer:innen erkannt und bereits in Form von Design und Konzepten in großen Megastädten weltweit unter Beweis gestellt. Im Folgenden werden einige positive Beispiele aus Europa vorgestellt, in denen Parkhäuser als Teil ihres städtischen Gefüges behandelt wurden und einen soziokulturellen Mehrwert für ihre Umgebung darstellen.

Parking Plus - Bordeaux, FR 2013

Das Architekturbüro Brisac Gonzales entwarf für das Stadtentwicklungsgebiet Bordeaux Euratlantique eine multifunktionale Hochgarage im Sandwich-Prinzip. Im Erdgeschoss wurde ein halböffentlicher Bereich mit Dienstleistungsangeboten, Gastronomie und

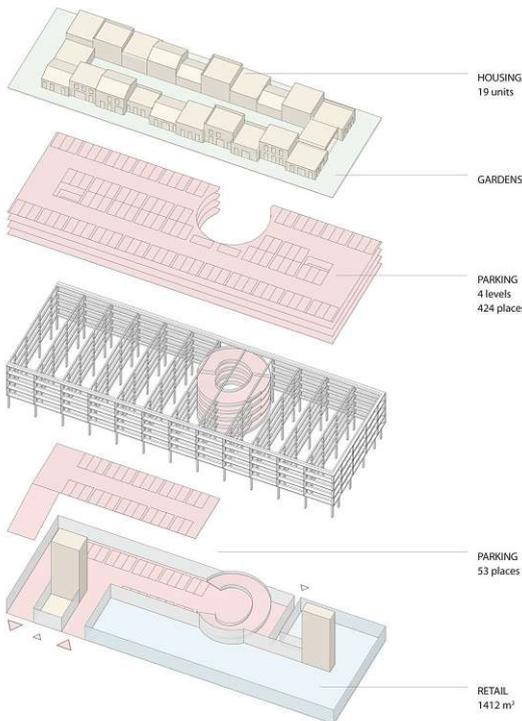


Abb. 83 Parking Plus in Bordeaux, Raumprogramm, © Brisac Gonzalez

Verkaufsflächen geschaffen. Darüber liegen vier Parkdecks, in denen Autos nicht nur abgestellt, sondern auch ausgestellt werden. Durch die offene Fassade wird ein Durchblick durch das Parkhaus ermöglicht, das Gebäude verschmilzt mit seiner Umgebung und die Grenzen zwischen Innen und Außen werden aufgelöst. Am Dach findet eine andere Form von Leben statt. In 19 Wohnungen mit 1- bis 3-Zimmern auf dem dicht begrünten Dach soll auch zu Zeiten, in denen das Parkhaus nicht aktiv für das Parken genutzt wird, Leben stattfinden. Zusätzlich wird mit den Gärten am Dach ein gemeinschaftlicher Außenraum geschaffen, der die Öffentlichkeit auf alle Ebenen des Parkhauses bringt. Die Garage soll zu jeder Zeit durch unterschiedliche Nutzungen bespielt werden können (Griffiths, 2014).

Park n' Play - Kopenhagen, DK 2014



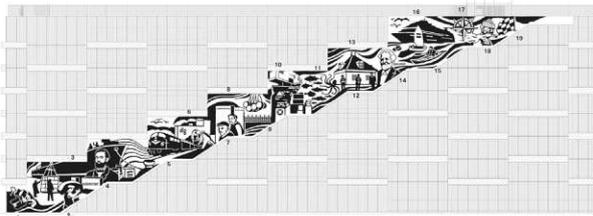
Abb. 84 Parking Plus in Bordeaux, Rendering, © Brisac Gonzalez

Bei Park n' Play von JAJA Architekten handelt es sich um eine Kombination aus Parkhaus und Spielplatz. Der Park sitzt wie eine Krone auf einem ansonsten monofunktional genutzten Gebäude und gibt durch dieses Angebot der Stadt den Boden zurück, auf dem das Gebäude gebaut wurde. Mit der Erschließung, die entlang der Fassade bis hin zum Dach führt, wird ein Zwischenraum geschaffen. Oben angekommen erwartet einen eine Dachlandschaft am Hafen von Kopenhagen. Mit der Hochgarage wollen JAJA Architekten das Paradigma der Parkhausarchitektur brechen und in einer sonst sehr strikt strukturierten Gebäudetypologie einen öffentlichen Raum schaffen.

Im Erdgeschoss gibt es zusätzliche Einrichtungen wie eine Recyclingstation,

einen Supermarkt und einen Fahrradabstellplatz. So wird auch der Sockel des Parkhauses aktiviert.

Nach dem Motto „Kunst am Bau“ wird die Fassade neben der vertikalen Begrünung auch mit einem künstlerischen Projekt gestaltet. Rama Studio spiegelt mit ihrem Werk entlang der Fassade des Parkhauses die Geschichte des Hafens wider (JAJA Architects - Parking House + Konditaget Lüders, o. D.).



1. Dockworkers loading coal.
2. Dockworkers handling goods.
3. Memorial ship in an anchor.
4. Hus Glückhoff 1825-1900.
5. Vice president of the Frezzotti.
6. The Dip into before it was transformed to apartments (The Bird. Originally used for animal head images and later houses for the graffiti "The Dittler").
7. Dockworkers.
8. The building burned and before they were transformed to office buildings. Originally used for cement storage.
9. Copenhagen, 1858/59/11/12.
10. The unrenovated tower was originally designed by architect Vilhelm Dahlerup.
11. In 1884 the Frezzotti was the first harbor in the world, that was driven 180° by electricity.
12. The small fishing port Studehusen is now located on the left of the North Harbor and is still the home of a small local fishing community.
13. Harbor systems offices.
14. Customs office previously located in Aarhusgade.
15. Architects Vilhelm Dahlerup (1836-1907) designed several buildings in the Frezzotti.
16. Several towers and sailing ships are mentioned in the North Harbor. This is still the home of some of the few active commercial fishermen left in Copenhagen.
17. By early 1920s the Copenhagen-American Ferry Line docked at the Frezzotti. Steamships arrive ships from around the world made their way to the North Harbor.
18. The tower again flag for the first time by the North Harbor's.
19. The small fishing port Studehusen, was in 1980 returned to the government part of the North Harbor. This is still the home of some of the few active commercial fishermen left in Copenhagen.
20. The tower again flag for the first time by the North Harbor's.
21. The small fishing port Studehusen, was in 1980 returned to the government part of the North Harbor. This is still the home of some of the few active commercial fishermen left in Copenhagen.

Abb. 85 Kunst am Bau, Park n' Play in Kopenhagen, © JAJA Architects



Abb. 86 Park n' Play in Kopenhagen, 2014, Foto: Ramsus Hjortshøj, © JAJA Architects



Abb. 87 Map: Europakarte: Eine Auswahl an multifunktionalen Hochgaragen, eigene Darstellung

Höhenrausch - Linz, AT 2009 - 2022

Als Linz 2009 Kulturhauptstadt Europas wurde, entstand der Höhenrausch, ein Erlebnisraum über den Dächern der Stadt. Das japanische Architekturbüro Atelier Bow-Wow entwarf die Erschließung der Dachlandschaft für die Stadt Linz. Das offene Kulturhaus des Landes Oberösterreich hatte das Ziel, unzugängliche Stadträume zu öffnen, sie mit Kunst zu bestücken und ungewöhnliche Perspektiven auf den Standort zu bieten. Der Höhenrausch erweitert die Wahrnehmung des Ortes, ermöglicht ungewohnte Blicke in alle Himmelsrichtungen und bringt Details näher, die sonst weit entfernt und unerreichbar scheinen (Rooden, 2011).

Bis 2022 wurde im Frühjahr jährlich ein neues Thema im Höhenrausch umgesetzt. Die Ausstellungen behandelten künstlerische und kulturelle Themen und waren für Jung und Alt organisiert. Der Höhenrausch erstreckte sich über die Passage Linz und das City-Parkhaus, das auch als Raiffeisen-Kunst-Garage bezeichnet wird. Das Dach des Parkhauses wurde zu einem Erlebnisraum inmitten der Stadt und erweckte das sonst monofunktional genutzte Parkhaus zum Leben.

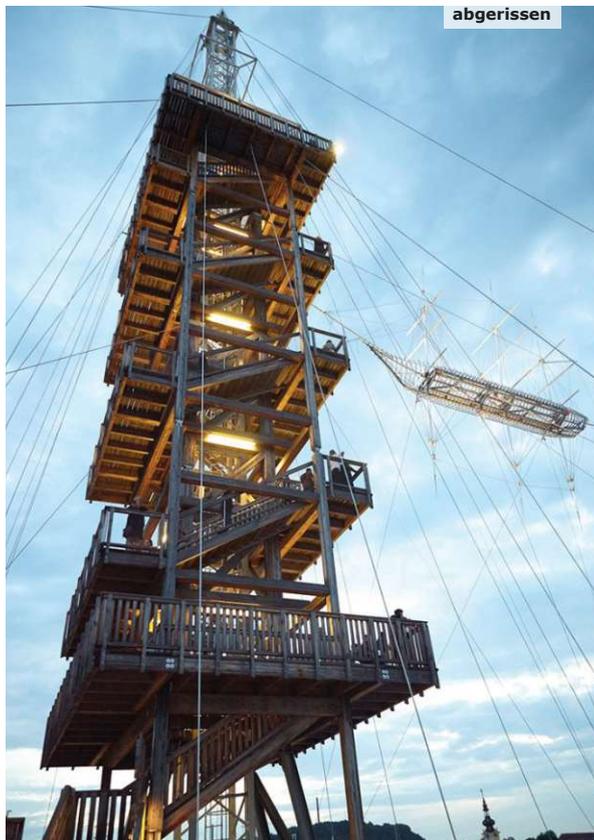


Abb. 88 Turm des Höhenrausch in Linz, 2009 - 2022, Foto: Linza!

Eine Holzstruktur bildete einen Rundweg inklusive eines Panoramapunktes am Turm, dem Höhepunkt des Höhenrauschs, und verband damit die Dächer der Passage und des Parkhauses. Der Turm des Höhenrauschs hatte eine Höhe von 30 Metern und ermöglichte so bei einer Gesamthöhe von 55 Metern eine einzigartige Aussicht über Linz.



Abb. 89 Höhenrausch Riesenrad am Dach des City Parkhaus, Linz 2009 -2022, Foto: Andreas Kepplinger

Nach elf Jahren wurde das Passage-Shopping-Center und die angrenzende Hochgarage an eine Schweizer Immobiliengesellschaft verkauft, die den Gebäudekomplex zu einem „Multi-Use-Center“ umbauen möchte. Aus diesem Grund verschwand 2022 der Höhenrausch, einer der wichtigsten öffentlichen Programmpunkte der Stadt, der im Laufe der Zeit zu einem Wahrzeichen geworden war (Linza Stadtmagazin, 2021).

Die Macher des Höhenrauschs wollten das Projekt ursprünglich an einem anderen Ort weiterführen, doch dies wird vermutlich nicht mehr möglich sein. Der Höhenrausch wird, trotz enormer Resonanz und Erfolg, zu einem Teil der Linzer Stadtgeschichte (Köll, 2023).

Parkhaus Börse - Frankfurt am Main, DE 1970/2007

Der Gastronom Ardi Goldmann eröffnet auf dem Dach des Parkhauses Börse die „Long Island Summer Lounge“. Auf 2000 Quadratmetern bietet die Terrasse 500 Sitzplätze an und verfügt über zwei Pools und einen Spielplatz.

„Es ist eine Materialschlacht ohnegleichen, um der Innenstadt Leben zu geben und den Beachclubs Paroli zu bieten“, sagte Goldmann. Nach ihm bietet „keine andere Stadt in Deutschland eine Open-Air-Lounge in dieser Konsequenz“. Goldmann und seine Mitarbeiter:innen erwarten bei schönem Wetter während der Saison bis zu 1000 Gäste pro Tag (FAZ.NET mit lhe, 2007). Das, obwohl das Ganze auf dem Dach eines Parkhauses stattfindet und mit Eintrittskosten verbunden ist.



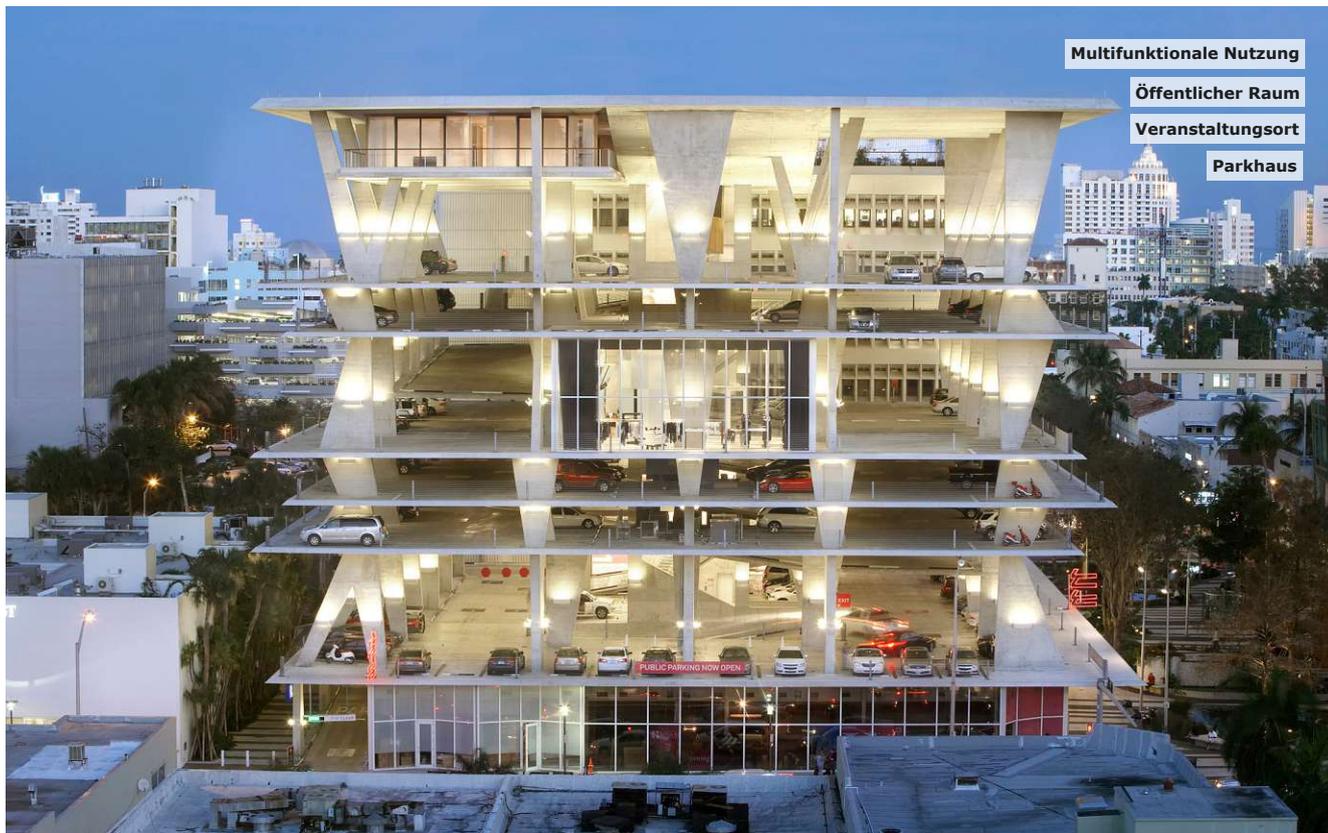
Abb. 90 Long Island Summer Lounge auf dem Parkhaus Börse, Frankfurt am Main, Foto: Oliver Krautscheid



Abb. 87 Map: Europakarte mit einer Auswahl an multifunktionale Hochgaragen, eigene Darstellung

weitere Projekte aus aller Welt...

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- Multifunktionale Nutzung
- Öffentlicher Raum
- Veranstaltungsort
- Parkhaus

Abb. 91 279 1111 Lincoln Road, Miami Beach, USA, Herzog de Meuron, 2010, © H&M



Abb. 92 279 1111 Lincoln Road, Miami Beach, USA, Herzog de Meuron, 2010, © H&M



Abb. 93 Mountain Dwellings, Orestad, Kopenhagen, PLOT = BIG + JDS, 2008, Foto: Maria Gonzalez, © PLOT



Abb. 94 Mountain Dwellings, Orestad, Kopenhagen, PLOT = BIG + JDS, 2008, Foto: Maria Gonzalez, © PLOT



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

06 Erkenntnisse und Entwürfe

Entwurfsprinzipien für Hybridhochgaragen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Mindestbespielung

Die einfachste Form der Nutzungserweiterung besteht darin, im Sockel und auf dem Dach zusätzliche Nutzungen über das Parken hinaus anzubieten.

**SOCKEL
FASSADE
DACH**

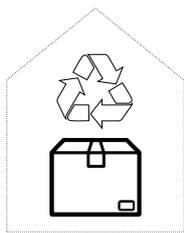
Sharing-Kultur

Garagen im Quartier müssen Sharing-Angebote bereitstellen. Dabei handelt es sich sowohl um Mobilitäts-Sharing als auch um das Sharing von Werkzeugen und Materialien.



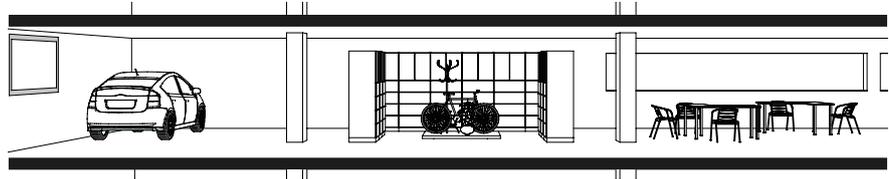
Ver- und Entsorgung

Die Garage muss ein Ort des Sammelns und Versammelns sein. Sie dient als Versorger in Form von Privatlogistik und als Entsorger in Form einer Recyclingstation für das Quartier.



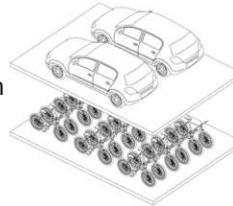
Multifunktionalität

Das Endziel muss immer die Transformation der Hochgarage von einem monofunktionalen zu einem multifunktionalen Stadtbaukörper sein.



Diverse Abstellmöglichkeiten

Die Abstellfunktion eines Parkhauses muss für den NMIV (nicht motorisierten Individualverkehr), Gegenstände und Waren Platz bieten.



Defizite ausgleichen

Die Nutzungen in der Garage müssen so gewählt werden, dass vorhandene Defizite im Quartier ausgeglichen werden.



Nutzungskatalog

Der Katalog stellt eine Sammlung von Nutzungen dar, die bereits in Best-Practice-Hybridhochgaragen implementiert wurden.

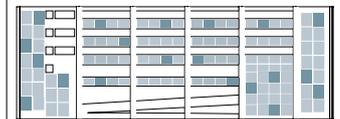


Fassade

Die Fassade repräsentiert das Parkhaus im städtischen Raum. Sie muss mindestens eine oder eine Kombination der folgenden Anforderungen erfüllen:



Verbesserung Mikroklima, Lebensraum für Flora und Fauna



Energiegewinnung



Verbesserung des Stadtbilds, Kunst im städtischen Raum

Treffpunkt

Die Garage muss ein Treffpunkt für die Nachbarschaft sein. Dabei ist es wichtig, dass kein monetärer Zwang besteht.

Abb. 95 Entwurfsprinzipien für Hybridhochgaragen, eigene Darstellung



Abb. 96 279 1111 Lincoln Road, Miami Beach, USA, Herzog de Meuron, 2010, © H&dM



Abb. 97 Seehub, Seestadt Aspern, © AW Architekten



Abb. 98 Parking & More, Rendering, © HHF Architekten



Abb. 100 Hochgarage im Seeparkquartier, Foto: A. Ehrreich, © FSA



Abb. 99 Lehrpfad für urbane Begrünung entlang der Westfassade der Garage Grande, Foto: Tim Dornaus



Abb. 101 Park n' Play in Kopenhagen, 2014, Foto: Ramsus Hjortshøj, © JAJA Architects



Abb. 102 Parkhaus in Skopje, 2010, Foto: Darko Hirstov, © PRAG architects



Abb. 103 Garage Grande, Foto: GB*

Prototypen für die Hybridisierung von Parkhäuser

Durch die Recherchearbeit und Analyse diverser Multifunktionsgaragen konnten einige Prototypen der Hybridisierung von Parkgaragen entwickelt werden. Diese sind sowohl programmatisch als auch konstruktionsbedingt. Die Funktionen können übergeordnet unterteilt werden:

- 1) Parken
- 2) Wohnen
- 3) Arbeiten
- 4) Food Production
- 5) Energy Production
- 6) Community
- 7) Mobilität
- 8) Sport
- 9) Erholung
- 10) Event

Dabei werden die unterschiedlichen Nutzungen im Sandwich-Prinzip mit dem Parken kombiniert. Bei der multimodalen Nutzung von Parkhäusern in den nächsten Jahren geht es darum, die ursprüngliche Nutzung als Verkehrsbau zu erhalten, jedoch in einer zeitgemäßen Form. Der Fokus muss dabei auf das Nutzen und Teilen anstatt auf das Besitzen des Autos gelegt werden. In der ferneren Zukunft kann sich das Gebäude weiter wandeln und andere Funktionen zulassen. Eine genaue Aussage darüber, wie viel Raum zukünftig für das Parken von Autos benötigt wird, kann aus heutiger Sicht nicht getroffen werden. Klar ist, dass die Gebäude wandelbar sein müssen und auf sich verändernde Bedürfnisse und Anforderungen neu ausgerichtet werden können.



Abb. 104 Parkhaus an zukünftige Entwicklungen anpassbar, eigene Darstellung

Die Architektur des Gebäudes kann im Falle eines Neubaus bereits so gestaltet werden, dass eine hybride Nutzung einfach möglich ist. Konkret würde das beispielsweise bedeuten, dass im Gebäude Höfe und Atrien für die natürliche Belichtung und Belüftung integriert werden. So ist nachträglich eine Umnutzung der Räume für das Wohnen oder Arbeiten mit wenig Umbaumaßnahmen möglich. Eine weitere Maßnahme wäre die Errichtung der Geschosse mit Raumhöhen, die für

Aufenthaltsräume geeignet sind. Das würde dem Parkhaus bei einer Parknutzung eine höhere räumliche Qualität bieten und spätere Nutzungsänderungen ermöglichen.

Im Bestand ist die Situation etwas komplizierter. Wenn das Parkhaus aus einer Zeit stammt, in der der wirtschaftliche Faktor am höchsten war und kein großer architektonischer Wert gelegt wurde, sind die Räume oft auf die minimalsten Anforderungen errichtet worden. In solchen Fällen bedarf es baulicher Änderungen, wie beispielsweise das Herausnehmen von Decken oder die nachträgliche Integration von Lichtschächten. Bei Hochgaragen, die nur zwei bis drei Geschosse aufweisen, kann auch das Aufstocken eine Möglichkeit darstellen, die Garage zu hybridisieren.



Abb. 105 Prototypen für die hybride Nutzung von Hochgaragen, eigene Darstellung

Anforderungen an eine hybride Quartiersgarage

Räumliche Anforderungen

Mit einer mobilen Konstruktion sind verschiedene abgrenzbare Räume zu errichten. Diese Räume sind notwendig, um Dienstleistungen und Aktivitäten in der Garage anbieten zu können. Manchmal ist es auch vorteilhaft, Räume möglichst offen zu lassen, um beispielsweise eine hohe Besucherfrequenz zu ermöglichen. Andere Räume brauchen aufgrund von Brandschutzrichtlinien und Sicherheitsvorschriften eine architektonische Abgrenzung zum restlichen Geschehen.

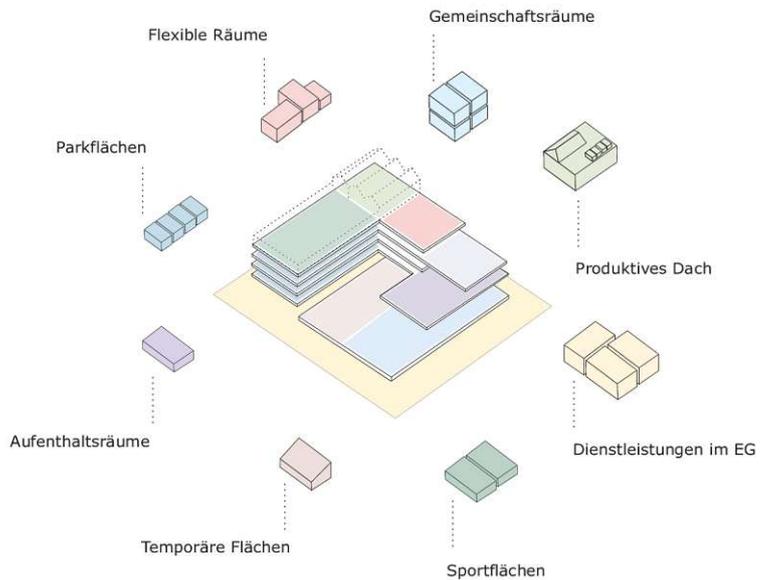


Abb. 106 Räumliche Anforderungen and eine hybride Quartiersgarage

Programmatische Anforderungen

Um ein Parkhaus zu einem dynamischen Konstrukt zu machen, braucht es ein vielfältiges Programm. Durch die kaum vorhandenen räumlichen Einschränkungen ist es beinahe möglich, alle Formen von Nutzungen in ein Parkhaus zu integrieren. Es bedarf einer Analyse der Umgebung, um jene Nutzungen zu definieren, an denen es im nahen städtebaulichen Kontext mangelt. So kann ein sinnvolles Angebot an Nutzungen für das Parkhaus entwickelt werden, was der Nachbarschaft einen Mehrwert bietet.

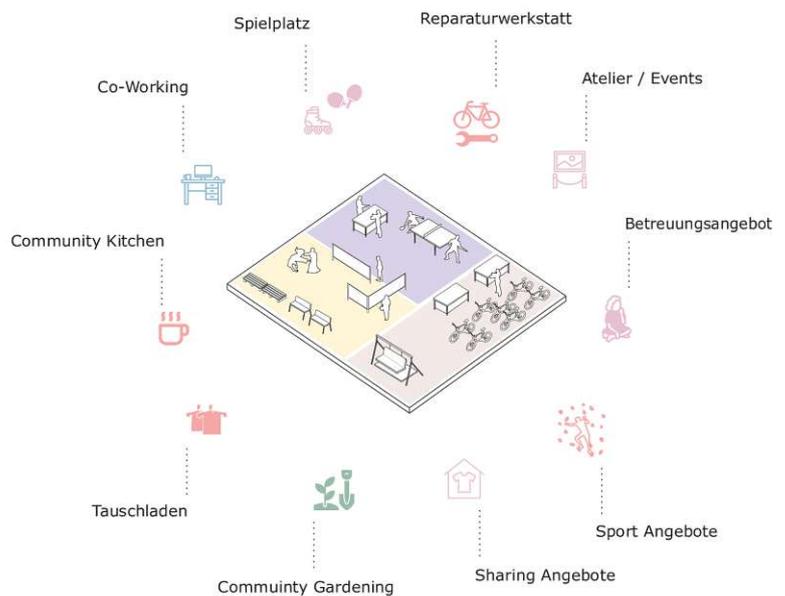


Abb. 107 Programmatische Anforderungen and eine hybride Quartiersgarage

Mobilitätsanforderungen

Das Parkhaus muss einen Bahnhofskarakter aufweisen. Es ist für die Bewohner:innen die Ankunfts- und Umstiegsstelle im Quartier. Dabei steigen sie von den öffentlichen Verkehrsmitteln auf Shared-Mobility und sanfte Mobilität um. Das Auto soll dabei eine untergeordnete Rolle spielen. Es ist entweder in einem Sharing-Modell zu nutzen, oder für Personen da, die darauf angewiesen sind.

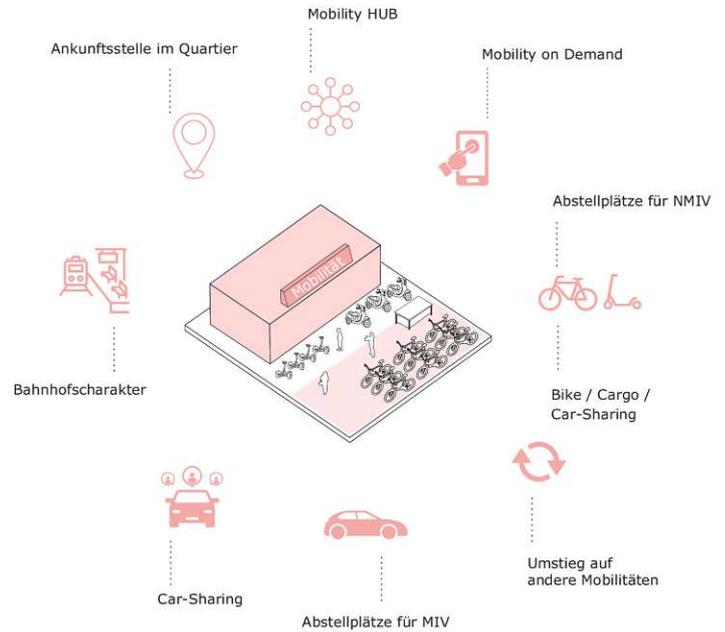


Abb. 108 Mobilitätsanforderungen bei hybriden Quartiersgaragen

Anforderungen an die urbane Infrastruktur

Das Parkhaus ist ein multifunktionaler Knotenpunkt im Quartier. Neben den räumlichen, programmatischen und mobilitätstechnischen Anforderungen hat es auch Dienstleistungen und Services anzubieten, die eine nachhaltige und effiziente städtische Infrastruktur ermöglichen. Die Pakete der privaten Logistik werden im Parkhaus gesammelt. Für die Bewohner:innen in der Umgebung ist es ein Ort zum Recyceln, Produzieren und Arbeiten.

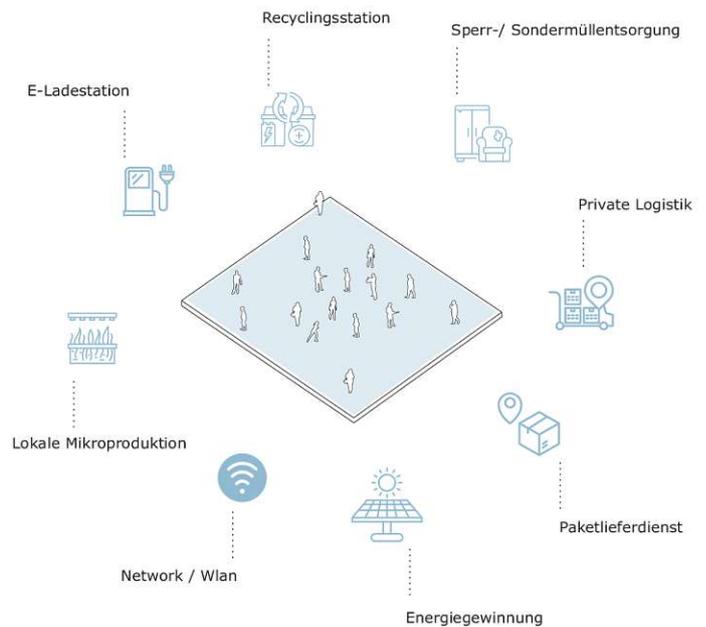


Abb. 109 Anforderungen an die urbane Infrastruktur bei hybriden Quartiersgaragen

Strategie zur Hybridisierung innerstädtische Hochgaragen in Wien

Um bestehende monofunktionale Parkhäuser zu hybridisieren, ist eine Strategie notwendig, die die Interessen aller Akteure berücksichtigt und vereint. Dabei sind sowohl die Wirtschaftlichkeit des Gebäudes als auch sein soziokultureller Mehrwert für das Grätzel von Bedeutung. Die angewendete Strategie S, M, L und XL unterscheidet dabei die Größe des Eingriffs in die Gebäudearchitektur sowie das daraus resultierende Aussehen im städtebaulichen Kontext. Die Frage, die sich stellt, ist: Wie sehr muss ich in die Bausubstanz eingreifen, um die für den Stadtteil sinnvolle Mehrfachnutzung zu

erreichen? Wichtig ist, dass das Gebäude nach der Transformation immer noch als Parkhaus erkennbar ist. Diese Gebäude sind Zeugen der autogerechten Stadtplanung. Ergänzende Funktionen unterstützen das Gebäude bei seinem Fortbestehen in der Zukunft und vermeiden, wie in vielen Fällen bereits vorgekommen, Leerstand auf dem wertvollen Boden der Innenstadt.

S

Maßnahme: Reine programmatische Änderung der Garagennutzung

Bauliche Änderung: keine

Ausnahme: Innenraumeinrichtung und das Ausweiten der Gebäudeinfrastruktur

Anmerkung: Starker Bezug zum Außenraum notwendig, um das Programm räumlich zu erweitern

Beispiel: Das Errichten von Sanitäreinheiten

M

Maßnahme: Änderung des Raumprogramms und entsprechende Anpassung der Konstruktion.

Bauliche Änderung: Gering.

Ausnahme: -

Anmerkung: Die Änderung dienen lediglich der Ermöglichung der geplanten Nutzung.

Beispiel: Die Rampen der Garage werden für eine erweiterte Nutzung zu Sitzstufen umgebaut.

L

Maßnahme: Änderung des Raumprogramms und entsprechende Anpassung der Konstruktion.

Bauliche Änderung: Mittel bis hoch, jedoch verändert sich das äußere Erscheinungsbild des Parkhauses nicht.

Ausnahme: -

Anmerkung: -

Beispiel: Veränderungen der Rampenrichtung oder das Entfernen von Decken.

XL

Maßnahme: Änderung des Raumprogramms und entsprechende Anpassung, sowie Erweiterung der Konstruktion.

Bauliche Änderung: Sehr hoch, das äußere Erscheinungsbild des Parkhauses ändert sich.

Ausnahme: -

Anmerkung: -

Beispiel: Aufstockung oder Anbau.

Rolle und Relevanz einer Hybridhochgarage im Quartier

Abgeleitet von der Rolle, die die Garage Grande (siehe Kapitel 04 Garage Grande) in ihrem Stadtteil und darüber hinaus auf weiteren Maßstäben erlangt hat, wurde die Relevanz für zukünftige Parkhäuser entwickelt und um den Mobilitätsfaktor erweitert.

Die umwelttechnische Relevanz der Garage kann beispielsweise durch eine Fassadenbegrünung oder eine begrünte Dachlandschaft erreicht werden. So kann dazu beigetragen werden, dass sich die Luftqualität und das lokale Mikroklima verbessern.

Eine Nachnutzung von Parkhäusern ist gleichzeitig eine Form der Stadtrevitalisierung. Durch die Bepflanzung der Parkdecks erfolgt eine innerstädtische Verdichtung, ohne dass dafür weiterer Boden in Anspruch genommen wird.

Diese Nutzungen haben eine soziale und kulturelle Natur und machen aus einem Parkhaus einen urbanen Magneten. Dort, wo sich Leute treffen, wird auch die lokale Wirtschaft angekurbelt.

Ein wichtiger Punkt ist die mobilitätstechnische Relevanz der Garage im Grätzl. Als Mobilitätszentrale kann das Parkhaus zu einer Verkehrshaltestelle im Quartier werden. Dort kommen die Bewohner:innen an und können auf andere Verkehrsmittel umsteigen.

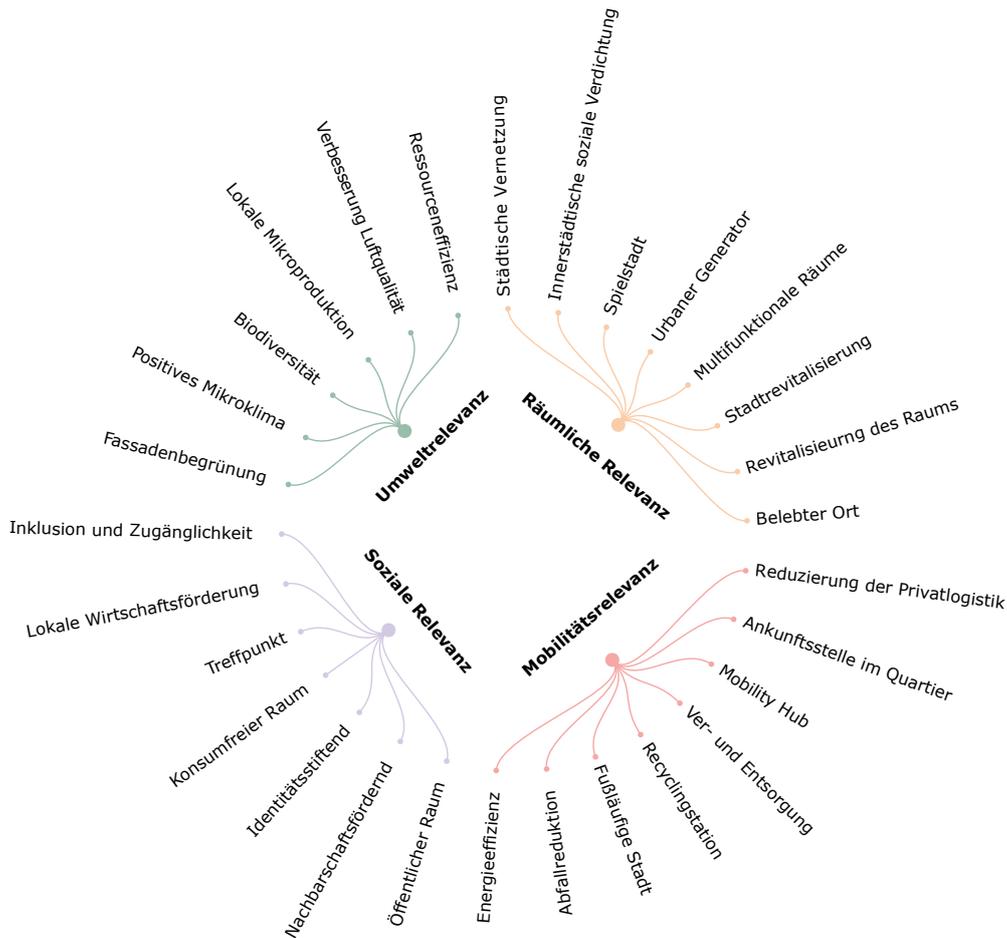


Abb. 110 Relevanz einer hybriden Quartiersgarage

Garagen mit Transformationspotenzial in Wien

In Wien befinden sich die meisten Hochgaragen im innerstädtischen Kontext rechts der Donau. In den neuen Stadtentwicklungsgebieten im 21. Bezirk (Floridsdorf) und im 22. Bezirk (Donaustadt) wurden in den letzten Jahren einige Sammelhochgaragen errichtet. In der Seestadt Aspern (siehe Kapitel 05 Hochgaragen in Wien: Trend und Entwicklung zum Hybridbau) wurden bereits einige Hybridhochgaragen realisiert.

Um aus einem monofunktionalen Parkhaus ein multifunktionales Grätzl-Hub zu machen, muss die Garage eine angemessene Dimension aufweisen. Zu große Hochgaragen mit über 1000 Stellplätzen sind ungeeignet für eine innerstädtische Verdichtung dieser Art.

In der nachfolgenden Karte (siehe Abb. x) sind alle innerstädtischen Hochgaragen in dichten urbanen Gebieten aufgelistet, die aufgrund ihrer Lage und ihres urbanen Kontexts für eine Hybridisierung geeignet sind. Diese sind von der Dimension her für 96 bis 737 Stellplätze ausgelegt. Für die Erstellung der urbanen Profile wurden die Publikationen „Bezirke in Zahlen“ der Stadt Wien herangezogen (Stadt Wien, 2024).

Untersucht wurden folgende Themen:

- 1) öffentliche Anbindung und die daraus resultierende Vernetzung des Quartiers mit der restlichen Stadt
- 2) Akteure
- 3) Grün- und Freiraum
- 4) bauliche Strukturen
- 5) Zentralität
- 6) Interaktionsraum
- 7) soziale und räumliche Dichte
- 8) Kontrolle und Betreuung

In weiterer Folge wurden drei innerstädtische Hochgaragen für die Ausformulierung von verschiedenen Transformationsvorschlägen ausgewählt. Diese sind wie folgt:

- 1) Parkhaus Viktoriagasse (8)
- 2) Parkhaus Burggasse (2)
- 3) Parkhaus Migerkastraße (10)

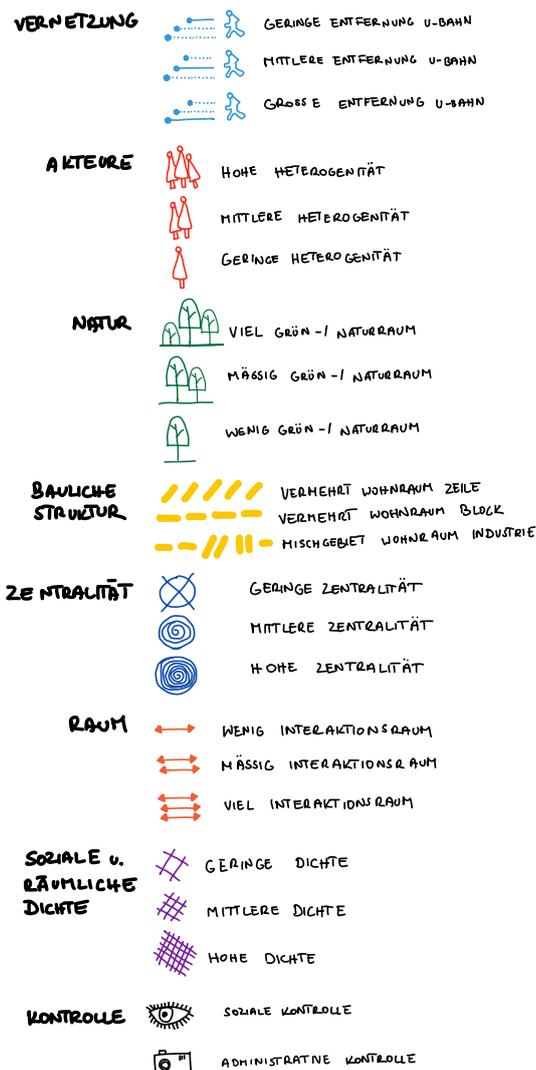


Abb. 111 Legende: Urbane Profile der Potenzialgaragen in Wien, eigene Darstellung

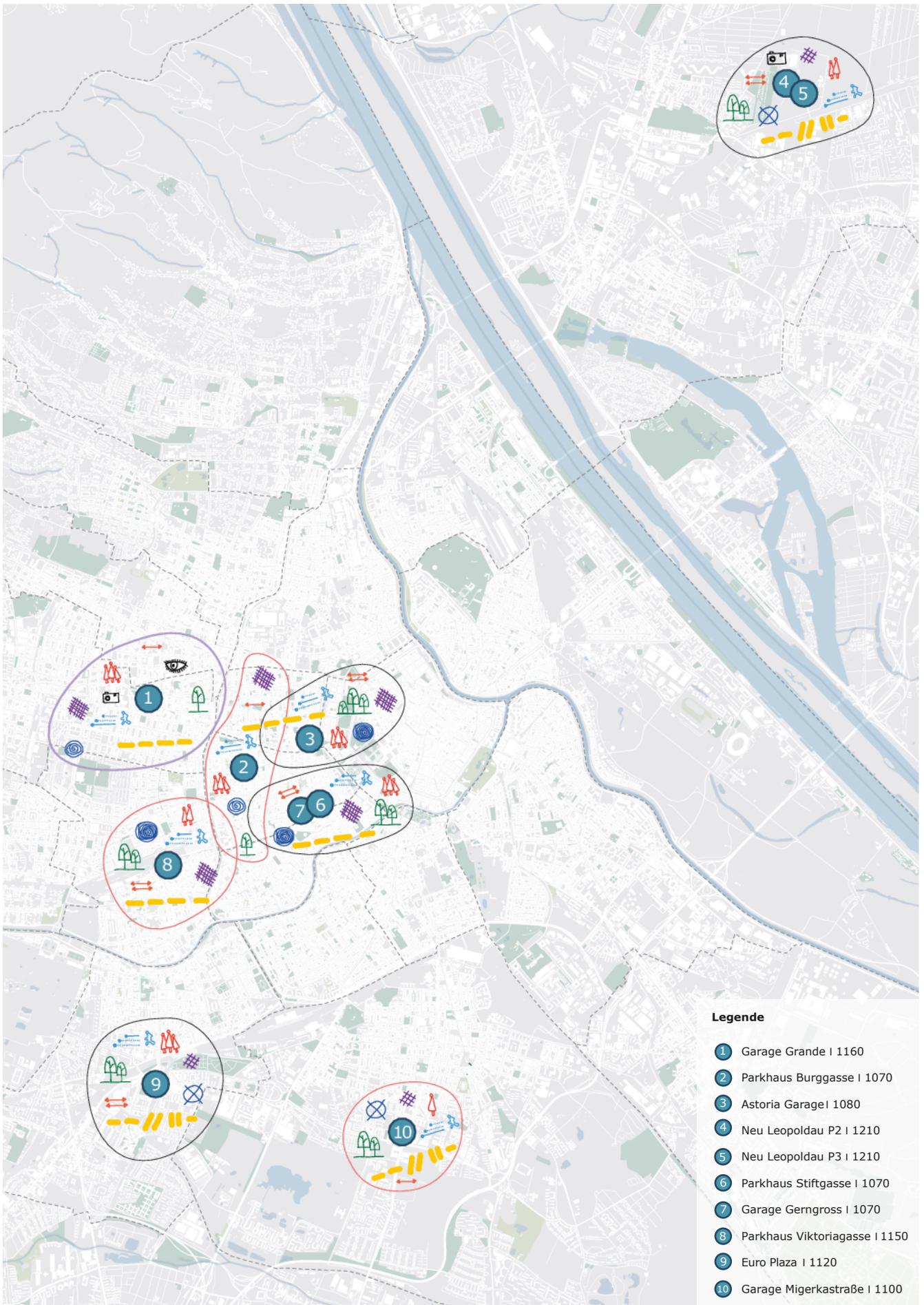


Abb. 112 Urbane Profile von Potenzialgaragen in Wien, eigene Darstellung

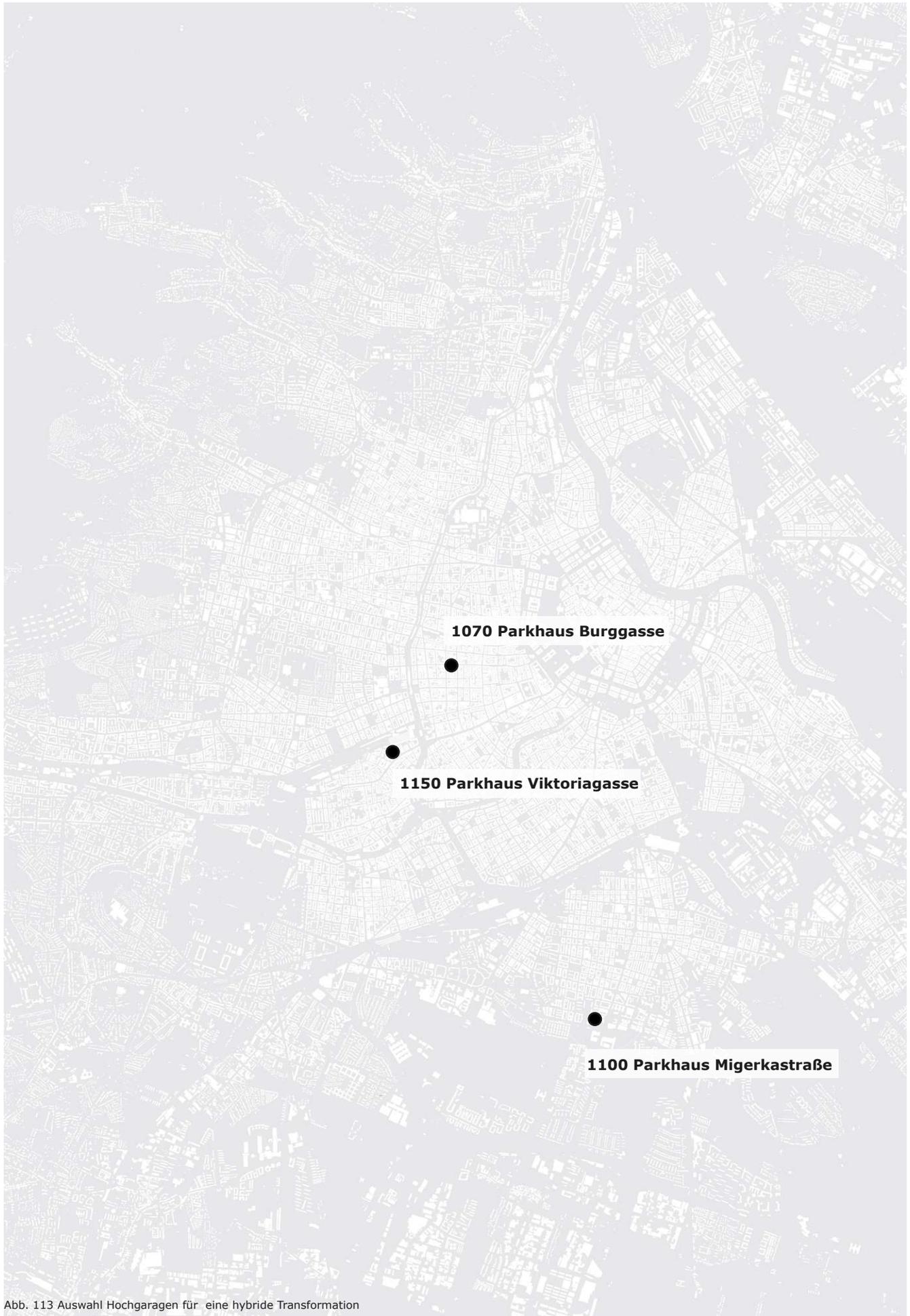


Abb. 113 Auswahl Hochgaragen für eine hybride Transformation

Fallbeispiele im Großraum Wien



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Parkhaus Viktoriagasse



Abb. 114 Parkhaus Viktoriagasse, Viktoriagasse 4, 1150 Wien, Foto: eigene Aufnahme

Parkhaus Viktoriagasse

Ausführung:	Neubau 2001
Ort:	Viktoriagasse 4, 1150 Wien (AT)
Planer:	Kollitsch & Stanek
Auftraggeber:	Städtische Parkraummanagement Gesellschaft m.b.H
Betreiber:	WIPARK
Konstruktion:	Rampengarage
Geschoße:	5
Parkplätze:	131
Anmerkungen:	-
städtebauliche Kontext:	innerstädtisch, angedockt
Mehrwert:	Fassadenbegrünung und Vereinssport

Nutzung

Parken
Einkaufen
Arbeiten
Wohnen
Freizeit
Mobilität
Kunst
Kraftwerk
Begrünung

Anordnung

Dach
Angedockt
Mixed Level
Fassade
Sockel



Abb. 115 Lageplan, Viktoriagasse 4, 1150 Wien, M 1:5000, eigene Darstellung



Abb. 116 Parkhaus Viktoriagasse, Erdgeschoß



Abb. 117 Parkhaus Viktoriagasse, Abstellplätze für Motorfahräder direkt am Eingang



Abb. 118 Parkhaus Viktoriagasse, Ausblick von der Garage in den Park Rosinagasse



Abb. 119 Parkhaus Viktoriagasse, Blick vom Park Rosinagasse in die Hochgarage

Der städtebauliche Kontext

Das Parkhaus in der Viktoriagasse ist städtebaulich durch die Nähe zum Westbahnhof geprägt. Die Umgebung wird von Wohnbauten dominiert. Im 500-Meter-Radius befinden sich zwei größere Parkanlagen: der Reithofferpark (1) und der Dadlerpark (2). In einer Baulücke entlang der Nordostfassade des Parkhauses befindet sich ein Spielplatz für Kleinkinder, der jedoch nur mit wenigen Spielgeräten ausgestattet ist und daher nicht einladend wirkt. Auf dem Parkdach befindet sich ein Basketballfeld für Vereine, dieses ist jedoch nicht für die Öffentlichkeit zugänglich.

Im Stadtteil um das Parkhaus befinden sich verschiedene Bildungs- und Betreuungseinrichtungen. Das vom Parkhaus fußläufig erreichbare Bezirksmuseum (3) ist eine kulturelle Einrichtung in der Nähe. Die Versorgung im Quartier ist eher im unteren Teil des Untersuchungsradius zu finden. Die nächste und einzige Post- und Paketfiliale befindet sich im Westbahnhof (4).



Abb. 120 Map: Kontextplan des Parkhauses Viktoriagasse, eigene Darstellung

Die Mobilitätsinfrastruktur

Im 500-Meter-Radius sind alle üblichen Mobilitätsinfrastrukturen einer Großstadt vertreten. Da sich die Garage in unmittelbarer Nähe zum Westbahnhof befindet, ist man durch die Fern- und Regionalbahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse bedient. Der Knotenpunkt am Westbahnhof stellt die Ein- und Ausstiegsstelle des öffentlichen Verkehrs im Quartier dar.

Sanfte Mobilität und Sharing-Angebot

Scooter Abstellplätze finden sich nur um den Bahnhof herum. Südlich und westlich der Garage sind keine zu finden. Car-Sharing-Angebote gibt es im Untersuchungsradius ebenso nicht. Zudem gibt es auch keine abgegrenzten Fahrradwege in den umliegenden Straßen. Der Radverkehr findet in Form von Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr statt.

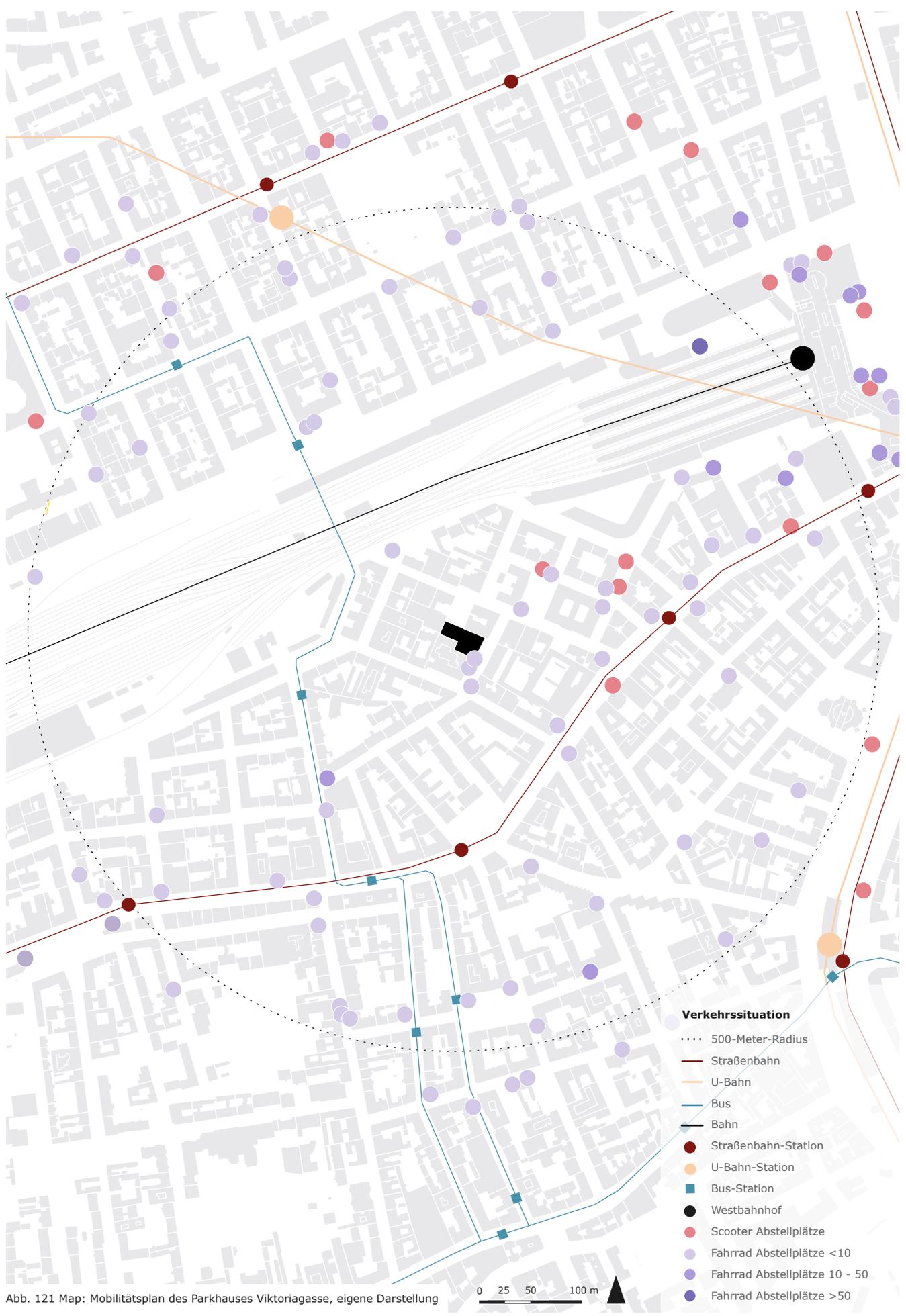


Abb. 121 Map: Mobilitätsplan des Parkhauses Viktoriastrasse, eigene Darstellung

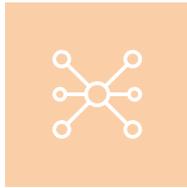
Sozialräumliche Defizite im Quartier

Das auffälligste Defizit in der Umgebung des Parkhauses Viktoriagasse ist die Erdgeschosszone. Es fehlen öffentliche Orte für Zusammenkünfte und gemeinschaftliches Arbeiten. Auch mangelt es an Mobilitätssharing-Angeboten, die für eine nachhaltige Fortbewegung im Quartier notwendig sind. Fahrradabstellplätze gibt es viele, jedoch bieten die meisten Platz für nur 6 bis 8 Fahrräder. Da es in der Umgebung einige Bildungseinrichtungen gibt, ist anzunehmen, dass dieses Angebot an Fahrradabstellplätzen nicht ausreichend ist. Zudem befinden sich die Abstellmöglichkeiten ausschließlich im Außenraum. Es braucht daher einen Ort, an dem Fahrräder sicher und geschützt abgestellt werden können.

Die Analysepunkte im Quartier zeigen, dass folgende Punkte Handlungsbedarf erfordern, um das Grätzel aufzuwerten:



Kultur
Sport
Lebendigkeit



Soziales
Partizipation
Austausch

Das Parkhaus Viktoriagasse ist ein idealer Ort für die Errichtung einer Fahrradgarage. So können die frei stehenden Fahrradständer an der angrenzenden Straße entfernt und durch Sitzmöglichkeiten und Begrünung ersetzt werden. Die Integration von Sharing-Angeboten erweitert die Nutzung des Parkhauses als Mobilitäts-Hub. Außerdem kann die Hochgarage durch ergänzende Nutzungen im Erdgeschoss dazu beitragen, die Parterrezone zu einem lebendigen und hellen Raum in der Stadt zu transformieren.

- vorhanden
- teils vorhanden
- kaum vorhanden

Grünraum

In der direkten Umgebung gibt es ausreichend Grünraum in Form von Parks, Gärten und Grünflächen. Sie dienen der Naherholung und fördern das Wohlbefinden der Quartierbewohner:innen.

Öffentlicher Verkehr

Sowohl der hochrangige öffentliche Verkehr, als auch lokalere Transportmittel sind fußgänglich erreichbar und vernetzen das Quartier intern, sowie mit anderen Gebieten der Stadt.

Soziale Räume und Einrichtungen

Im Quartier befinden sich öffentliche Orte, die den Bewohner:innen für Zusammenkünfte und Austausch zur Verfügung stehen.

Kommunikation und Partizipation

Im Untersuchungsraum gibt es eine Vielzahl an Partizipationsprojekten, die die Nachbarschaft im Gebiet zusammenbringen und bei denen auf Wünsche und Bedürfnisse der Personen im Quartier eingegangen wird.

Ver- und Entsorgung

Es gibt ein vielfältiges lokales Angebot für die Versorgung im Quartier. Zudem besteht die Möglichkeit im Untersuchungsradius Altstoffe zu entsorgen.

Stellplätze für NMIV

Es gibt ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder, Roller und Kinderwagen im Gebiet. Diese Anlagen befinden sich sowohl im Freien als auch in sicheren, überdachten und abgeschlossenen Räumen.

Belebte Erdgeschoßzone

Die Erdgeschoßzone in unmittelbarer Nähe zur Garage ist ein lebendiger Bereich mit zahlreichen Nahversorgern, vielfältigen Sitzmöglichkeiten und Cafés.

Freizeit und Kultur

Das Gebiet bietet ein vielfältiges Kultur- und Freizeitangebot. Sportangebote für klein und groß fördern dabei die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bewohner:innen.

Sharing Community

Im Quartier gibt es verschiedene Shared Spaces, die gemeinschaftlich genutzt werden können. Diese umfassen, Mobilitätssharing, Gemeinschaftsgärten und Coworking-Spaces.

Energie und Umwelt

Im Gebiet herrscht ein angenehmes Mikroklima. Es gibt die Möglichkeiten zur lokalen Mikroproduktion und Energiegewinnung.

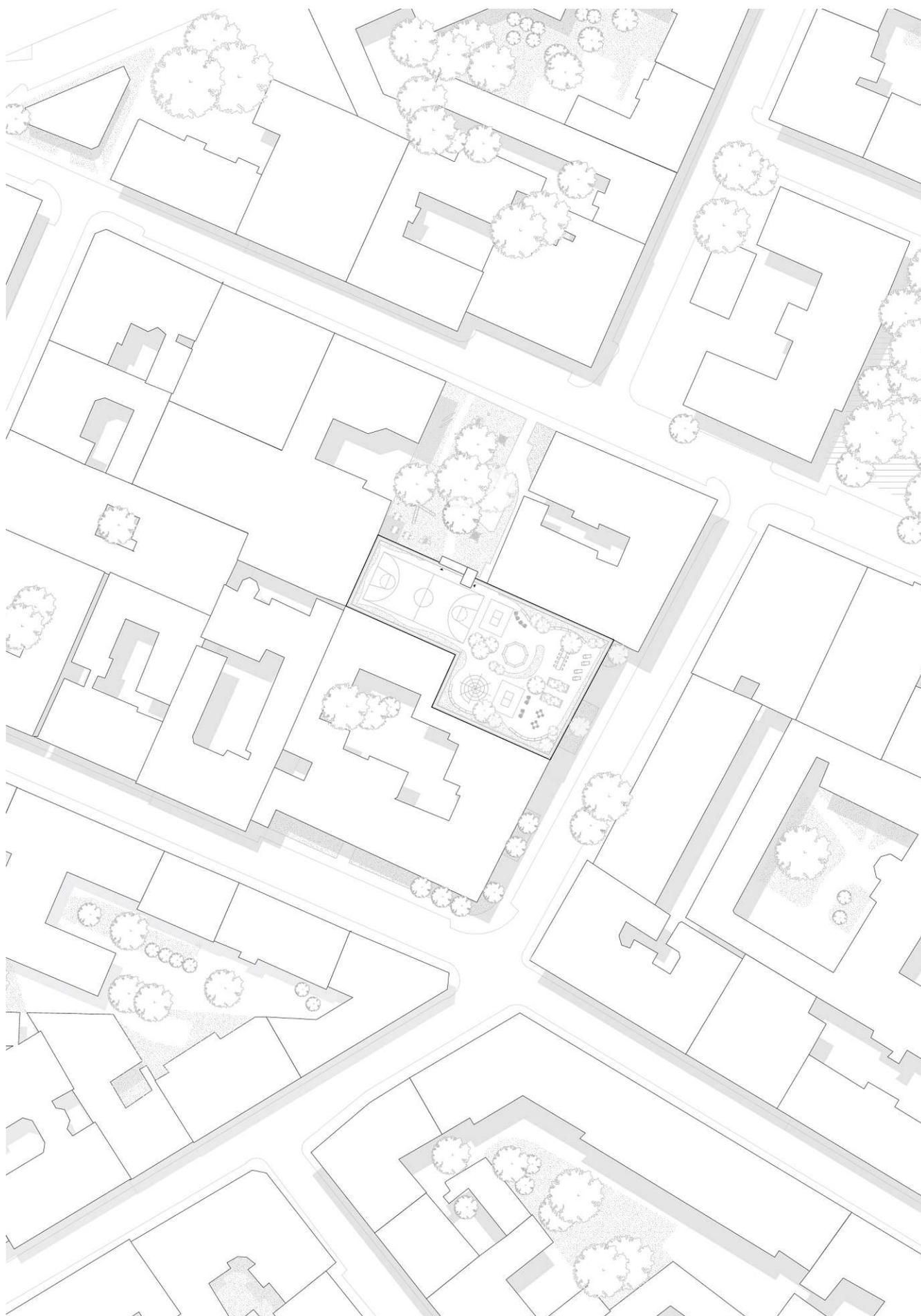


Abb. 122 Parkhaus Viktoriagasse - Lageplan nach Transformation - M 1:1000

Die Transformation

Parkhaus Viktoriagasse - Transformation S

Die Hybridisierung des Parkhauses Viktoriagasse erfolgt in der Form, dass das Erdgeschoss zu einer Mobilitätszentrale transformiert wird. Dort können Bewohner:innen auf nachhaltige Verkehrsmitteln umgestiegen. Zudem beinhaltet das EG eine Werkstatt, eine Post-Station und ein Nachbarschaftscafé, das sich in den Außenraum ausweitet. Der angrenzende Spielplatz wird mit Spielgeräten aufgerüstet. Das Mobilitäts-Sharing-Angebot im Erdgeschoss erweitert die Mehrfachnutzung des Parkhauses.

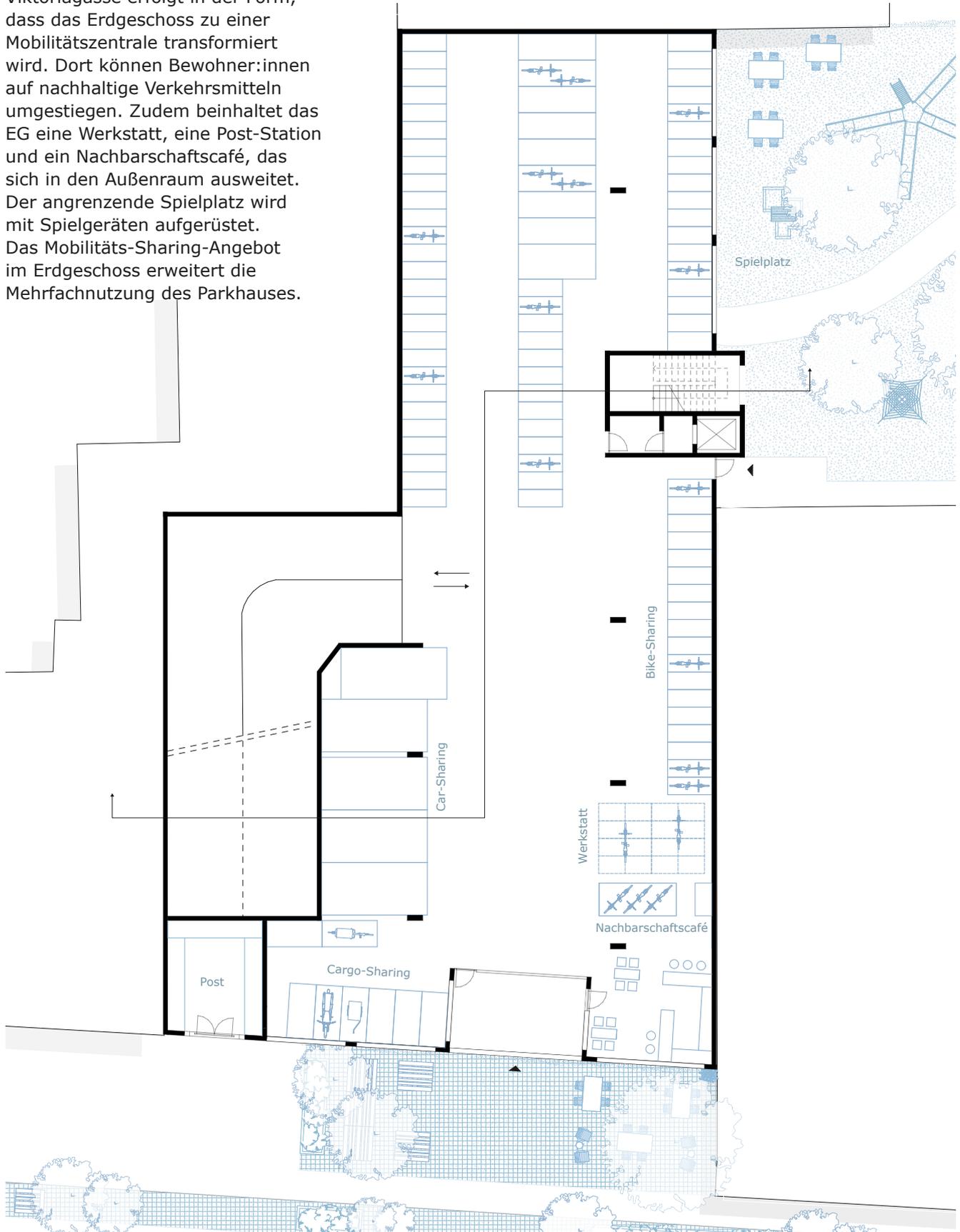


Abb. 123 Parkhaus Viktoriagasse: Erdgeschoß - Transformation S - M 1:200

In den mittleren Geschossen befinden sich weiterhin Autoparkdecks für Personen, die auf das Auto angewiesen sind. Zukünftig kann jedoch auch hier eine Umnutzung stattfinden.

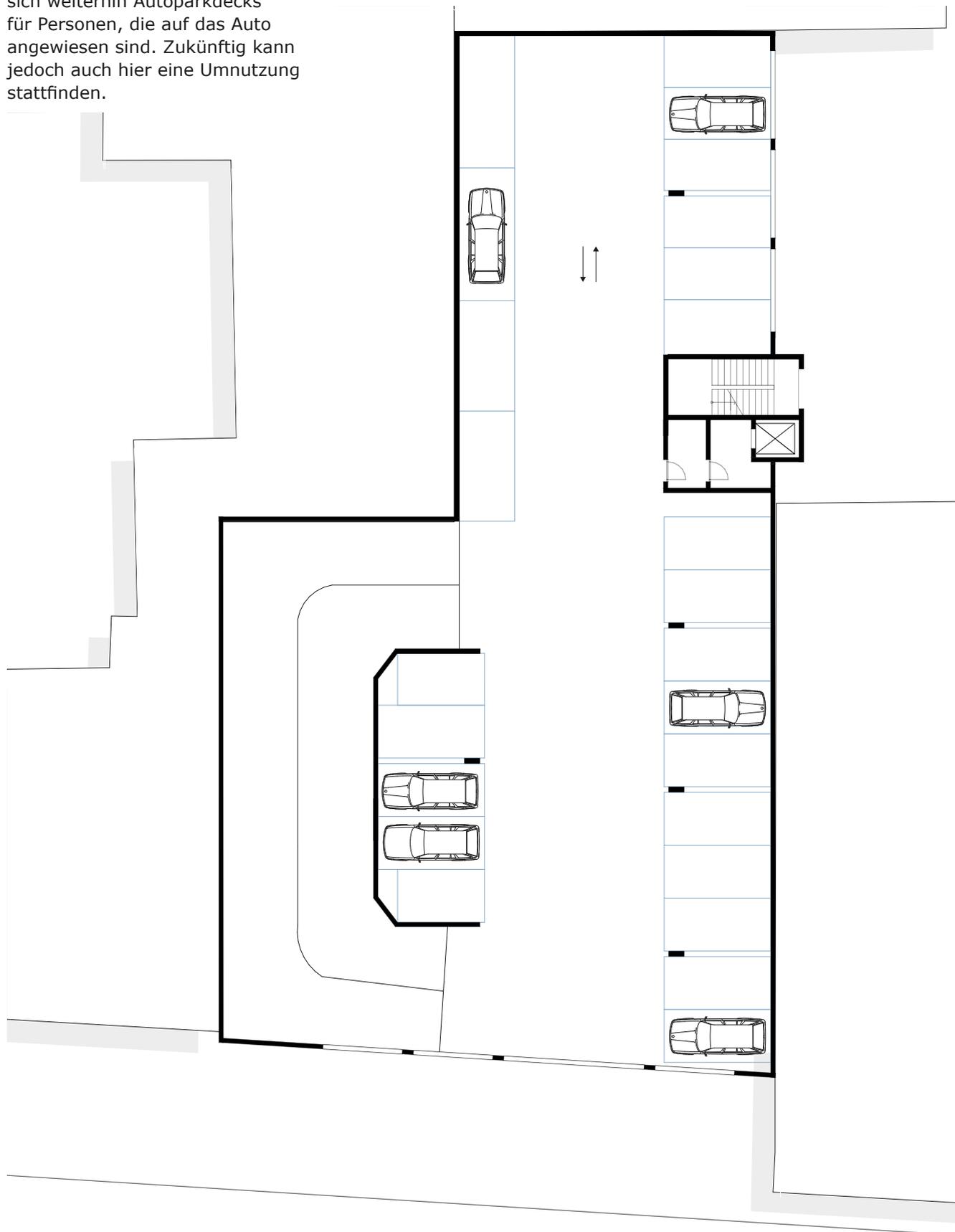
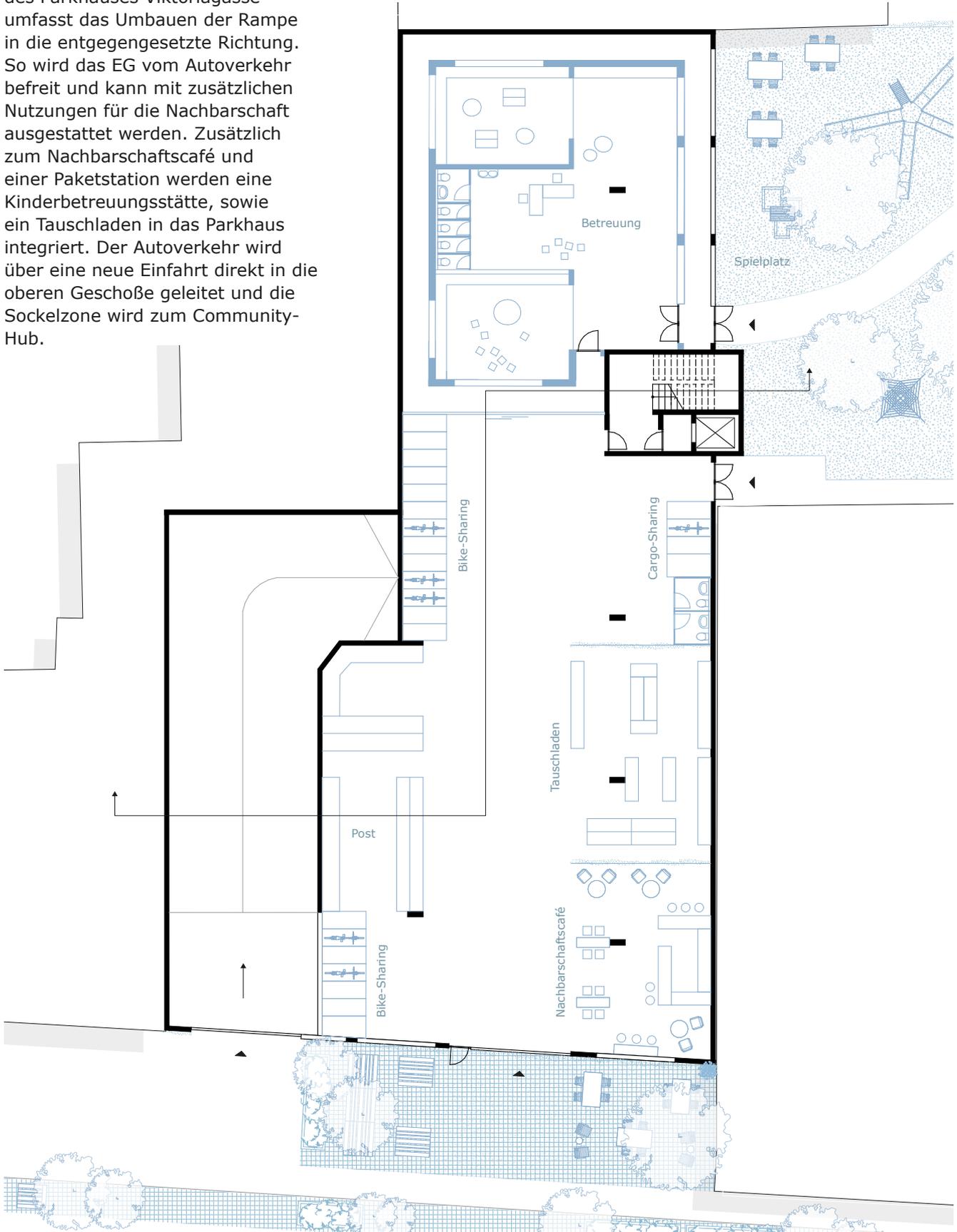


Abb. 124 Parkhaus Viktoriagasse: Autoparkdecks - Transformation S und L - M 1:200

Parkhaus Viktoriagasse - Transformation L

Eine zweite Form der Hybridisierung des Parkhauses Viktoriagasse umfasst das Umbauen der Rampe in die entgegengesetzte Richtung. So wird das EG vom Autoverkehr befreit und kann mit zusätzlichen Nutzungen für die Nachbarschaft ausgestattet werden. Zusätzlich zum Nachbarschaftscafé und einer Paketstation werden eine Kinderbetreuungsstätte, sowie ein Tauschladen in das Parkhaus integriert. Der Autoverkehr wird über eine neue Einfahrt direkt in die oberen Geschosse geleitet und die Sockelzone wird zum Community-Hub.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Abb. 125 Parkhaus Viktoriagasse: Erdgeschoß - Transformation L - M 1:200

Das 1. OG wird zum Mobility-Hub im Quartier. Hier können Fahrräder, Scooter und Cargo-Bikes abgestellt und in der Werkstatt repariert werden. Zusätzlich gibt es einen Workshopraum. Das Angebot wird durch eine Car-Sharing-Station erweitert.

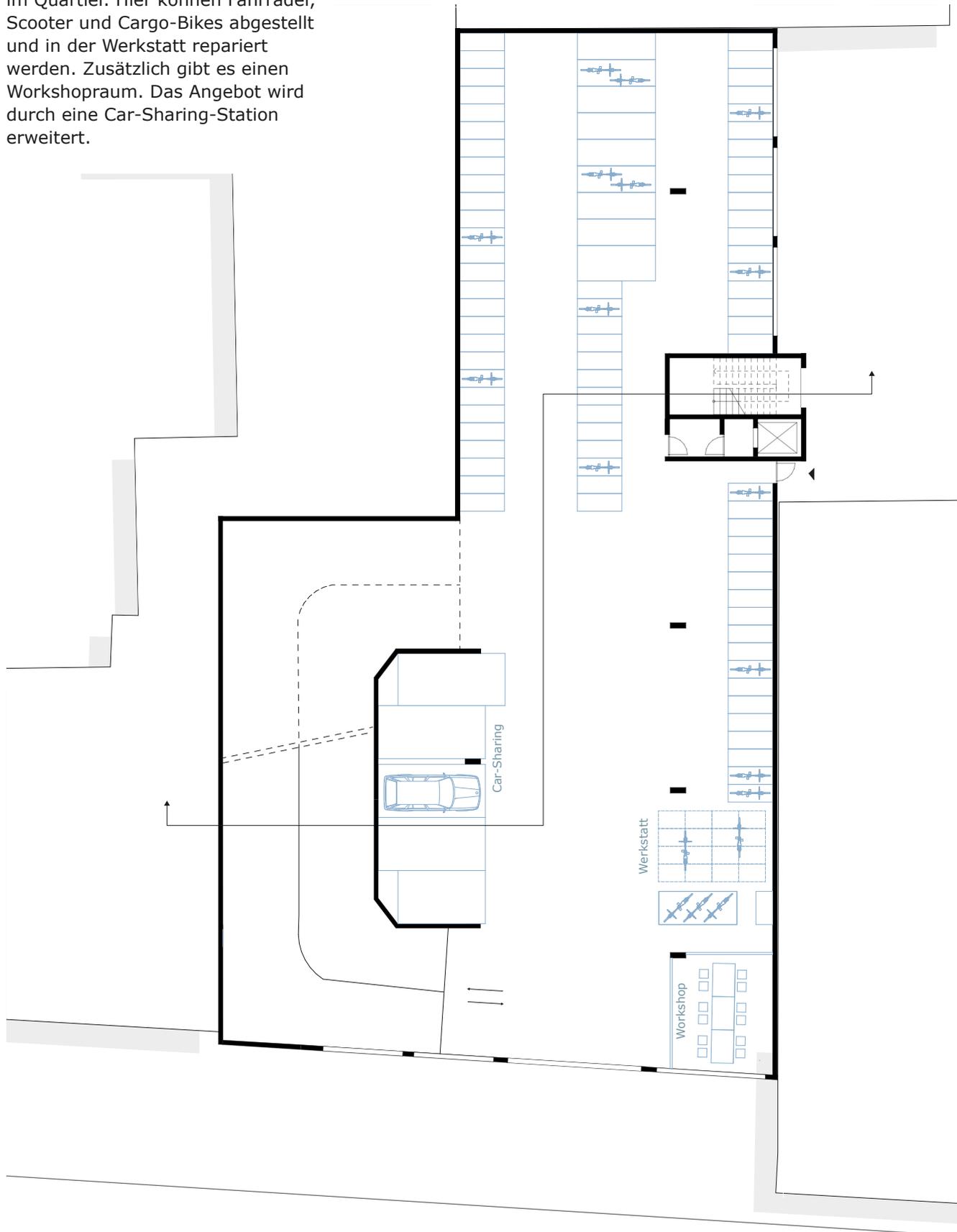


Abb. 126 Parkhaus Viktoriagasse: 1. Obergeschoß - Transformation L - M 1:200

Dachlandschaft

Das Dach des Parkhauses wird zu einem Freiraum für die Öffentlichkeit. Der bereits existierende Basketballplatz wird für die Nachbarschaft zugänglich gemacht und das Sportangebot auf der Hochgarage mit Tischtennistischen und einer Kletterpyramide erweitert. Eine extensive Begrünung und Sitzmöglichkeiten machen aus einem ehemals wenig genutzten Dach eine Dachlandschaft mit Aufenthaltsqualität.

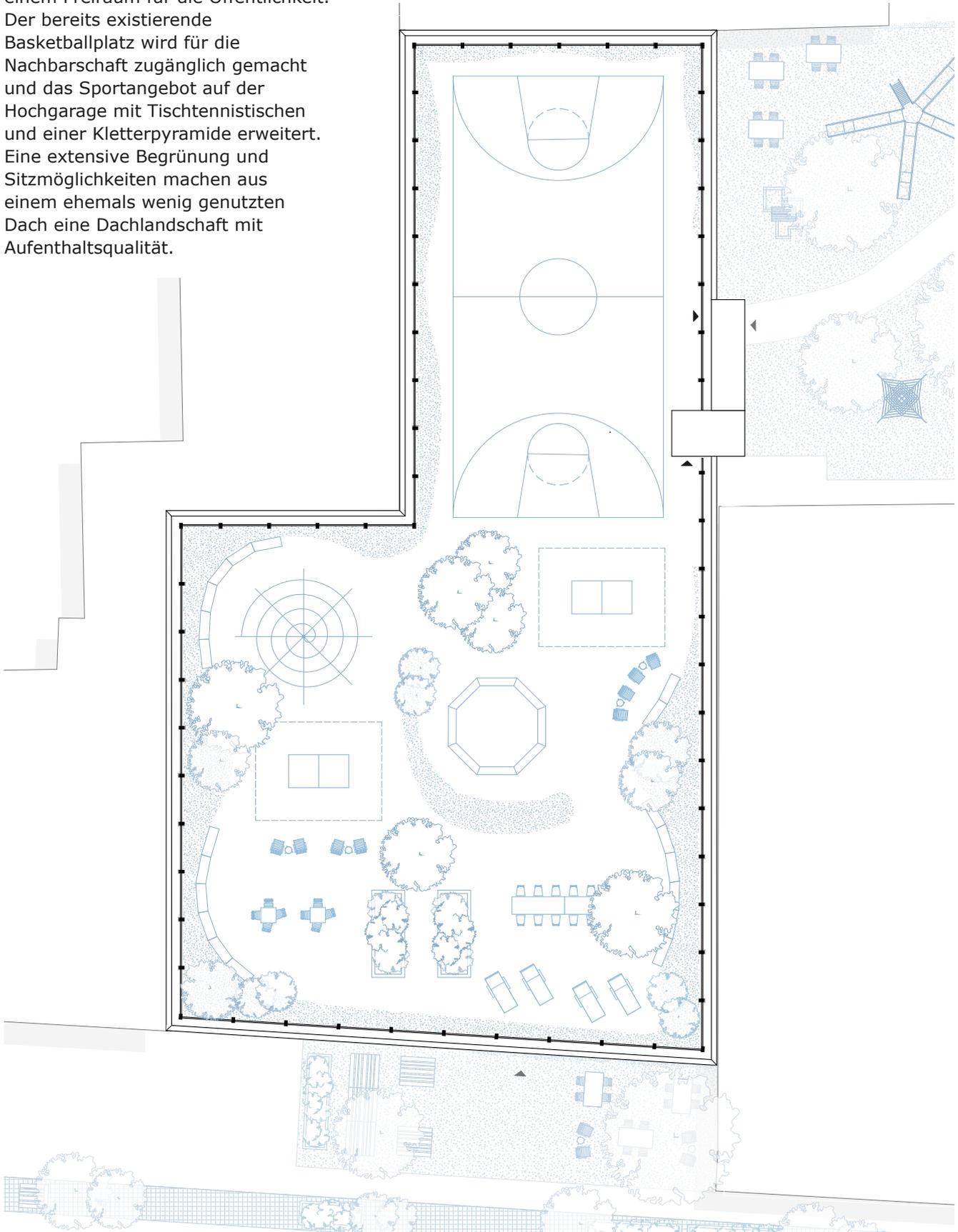


Abb. 127 Parkhaus Viktoriagasse: Dachlandschaft - Transformation S und L - M 1:200

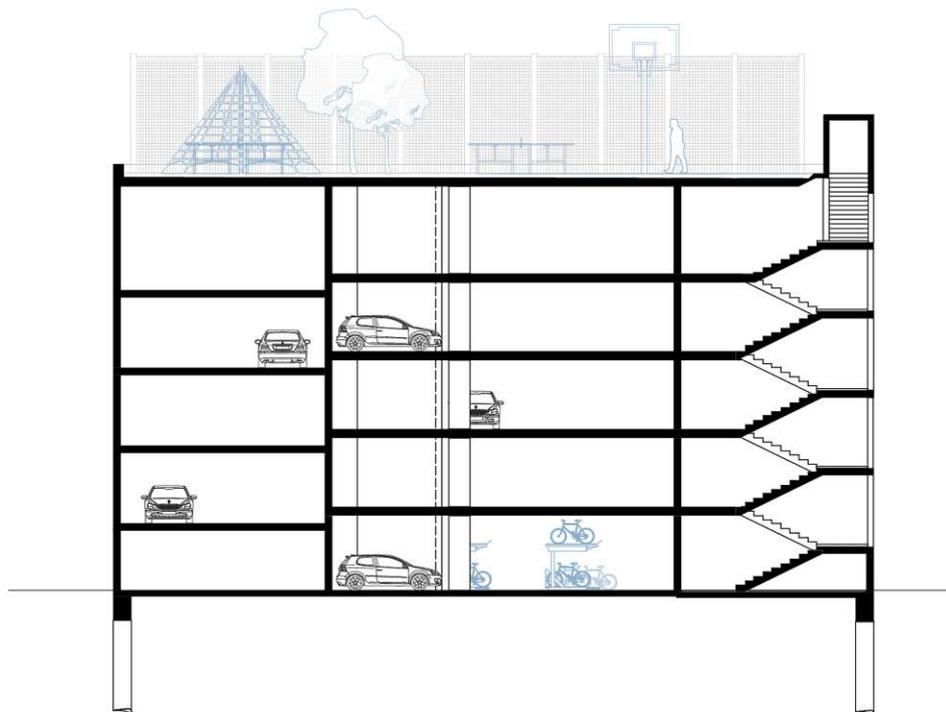


Abb. 128 Parkhaus Viktoriagasse: Schnitt - Transformation S - M 1:200

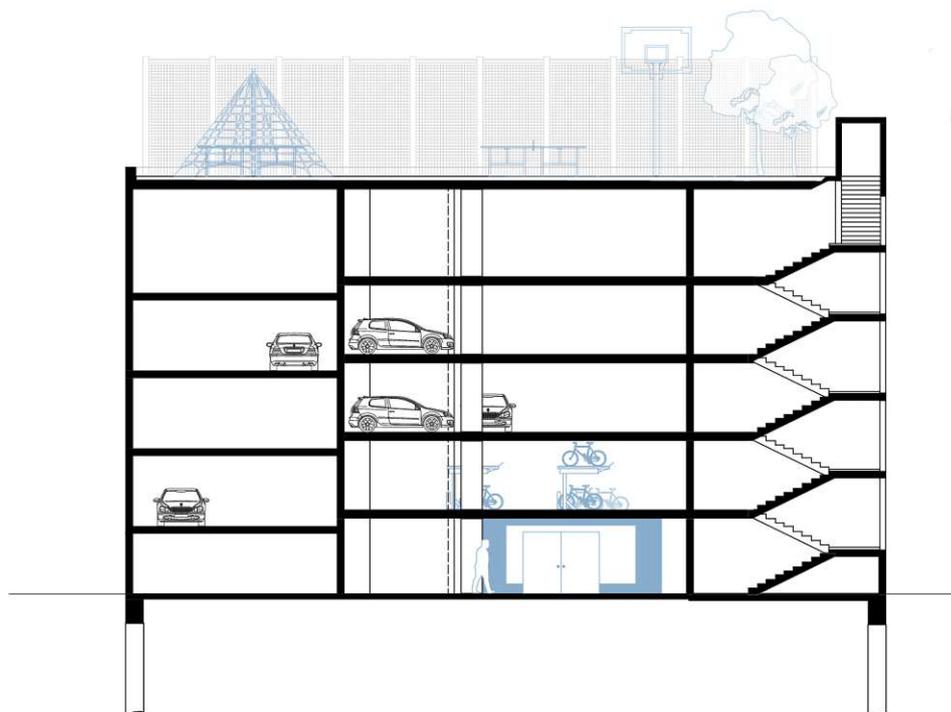


Abb. 129 Parkhaus Viktoriagasse: Schnitt - Transformation L - M 1:200

Mehrwert für die Nachbarschaft

Die Ebenen Sockel, 1. OG und Dach werden so umprogrammiert, dass das Parkhaus Viktoriagasse mit seiner zentralen Lage in der Stadt zu einem attraktiven Stadtbauteil wird. Das Parkhaus wird nun zum Parken, Umsteigen, Spielen, Aufenthalt, Treffen und Arbeiten genutzt. So konnte eine wertvolle, aber bisher nicht ihrem Potenzial entsprechend genutzte Hochgarage ausgeschöpft und aufgewertet werden.

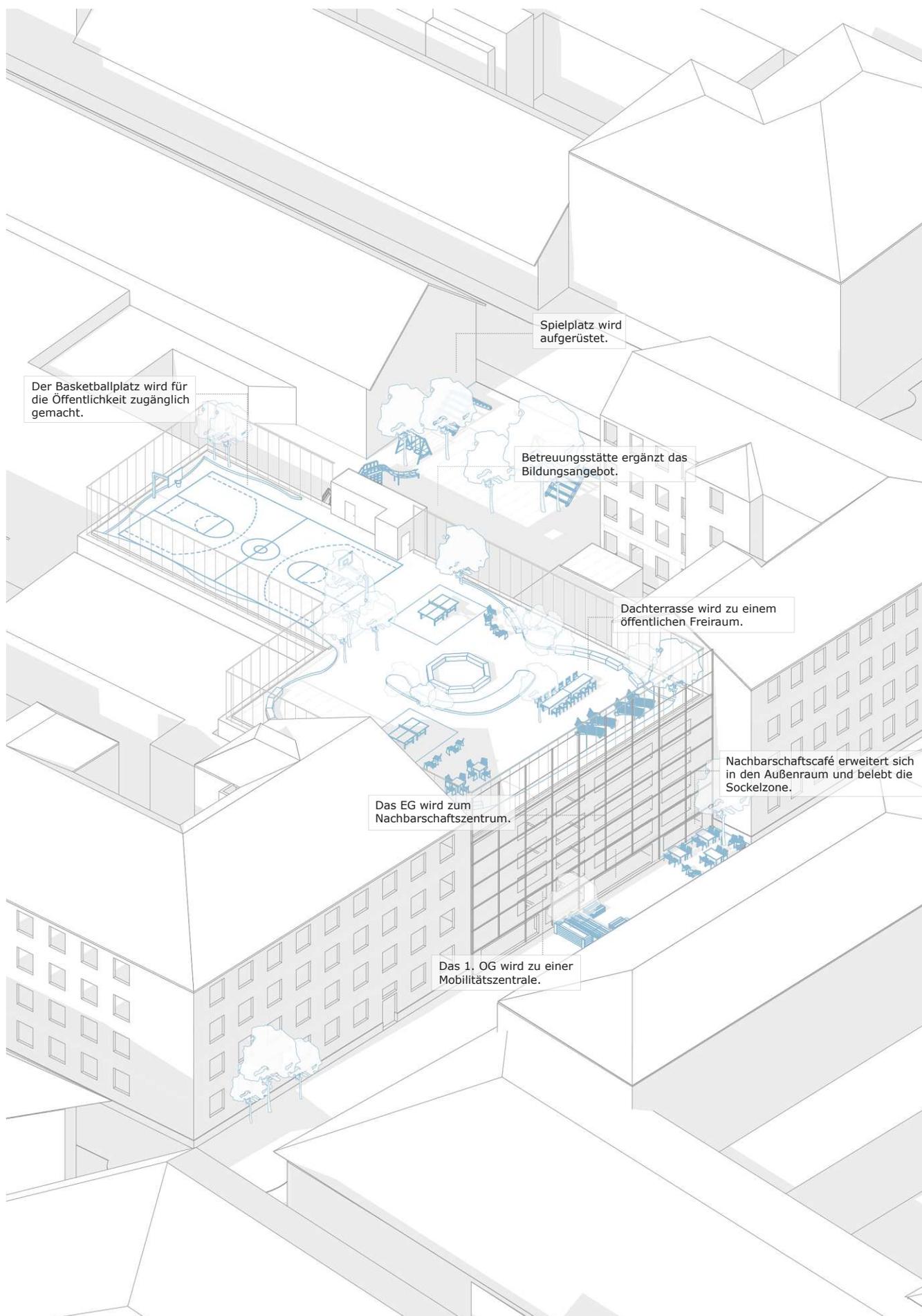


Abb. 130 Parkhaus Viktoriagasse: Axonometrie, eigene Darstellung

Öffentlicher Freiraum in Form einer Dachlandschaft mit Sportangebot und Aufenthaltsqualität.



Abb. 131 Parkhaus Viktoriagasse: Vision Dachlandschaft, eigene Darstellung

Aktiver Sockel durch die Ausweitung der Erdgeschoßnutzung in den Außenraum.



Abb. 132 Parkhaus Viktoriagasse: Vision Eingangssituation, eigene Darstellung



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Parkhaus Burggasse



Abb. 133 Parkhaus Burggasse, Burggasse 85, 1070 Wien

Parkhaus Burggasse

Ausführung:	Neubau 1972
Ort:	Burggasse 85-87, 1070 Wien (AT)
Planung:	Strabag Baugesellschaft m.b.H. & Co.KG.
Auftraggeber:	Hans Pruscha
Betreiber:	APCOA Parking
Konstruktion:	Rampengarage / Split-Level
Geschoße:	8
Parkplätze:	200
Anmerkungen:	-
städtebaulicher Kontext:	innerstädtisch, angedockt
Mehrwert:	Möbelgeschäft im EG

Nutzung

Parken
Einkaufen
Arbeiten
Wohnen
Freizeit
Mobilität
Kunst
Kraftwerk
Begrünung

Anordnung

Dach
Angedockt
Mixed Level
Fassade
Sockel

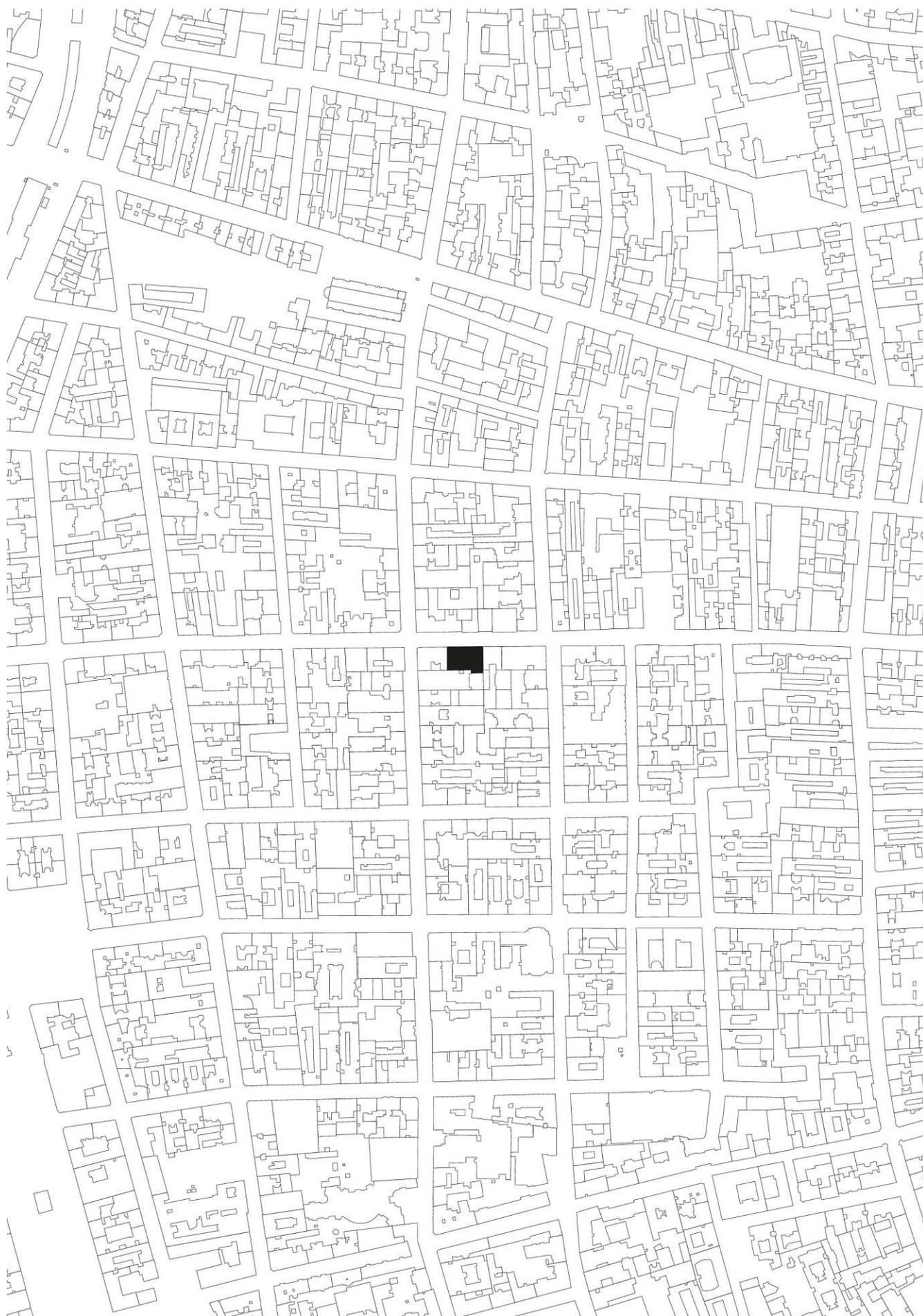


Abb. 134 Lageplan, Burggasse 85, 1070 Wien, M 1:5000, eigene Darstellung



Abb. 135 Parkhaus Burggasse: Auslastung in den unteren Parkdecks hoch, Foto: eigene Aufnahme

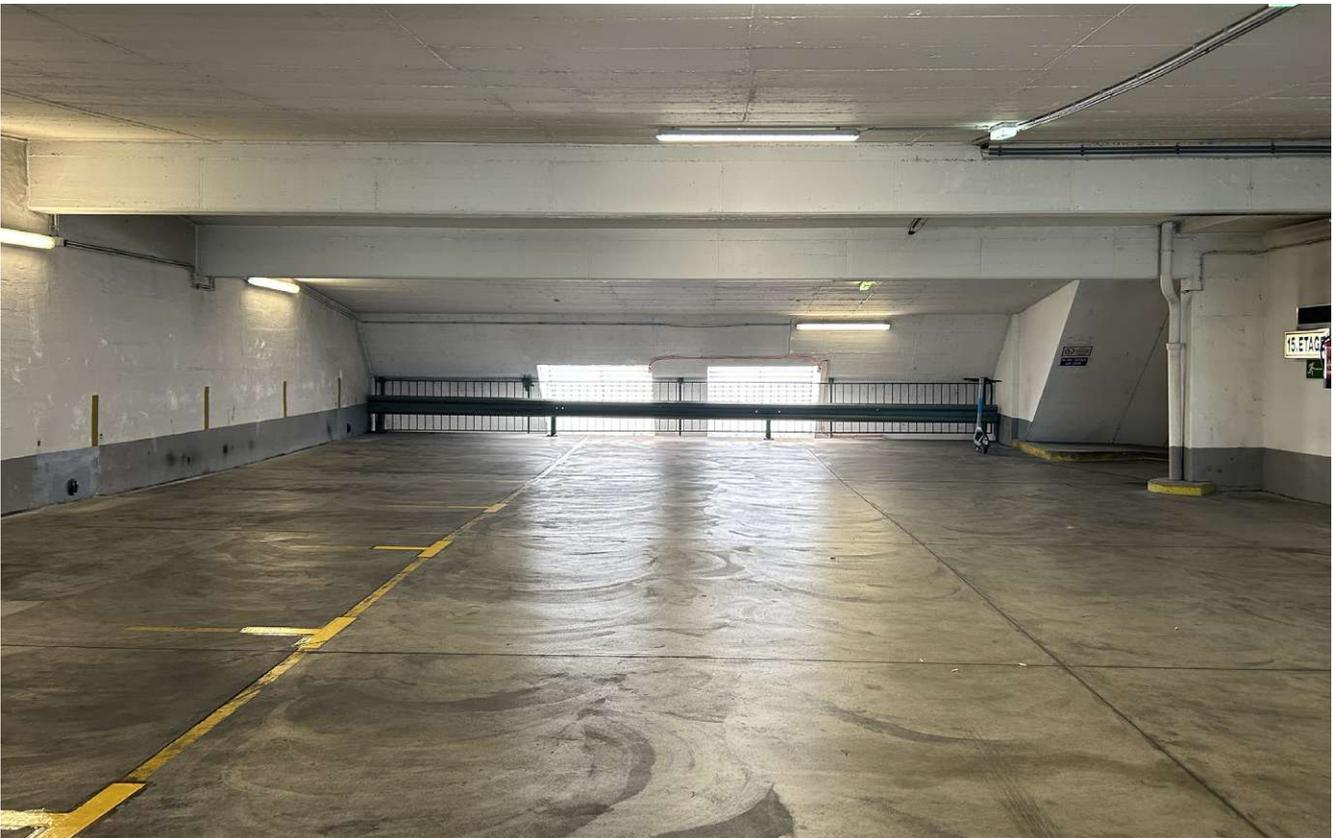


Abb. 136 Parkhaus Burggasse: je höher, desto geringer die Auslastung, Foto: eigene Aufnahme

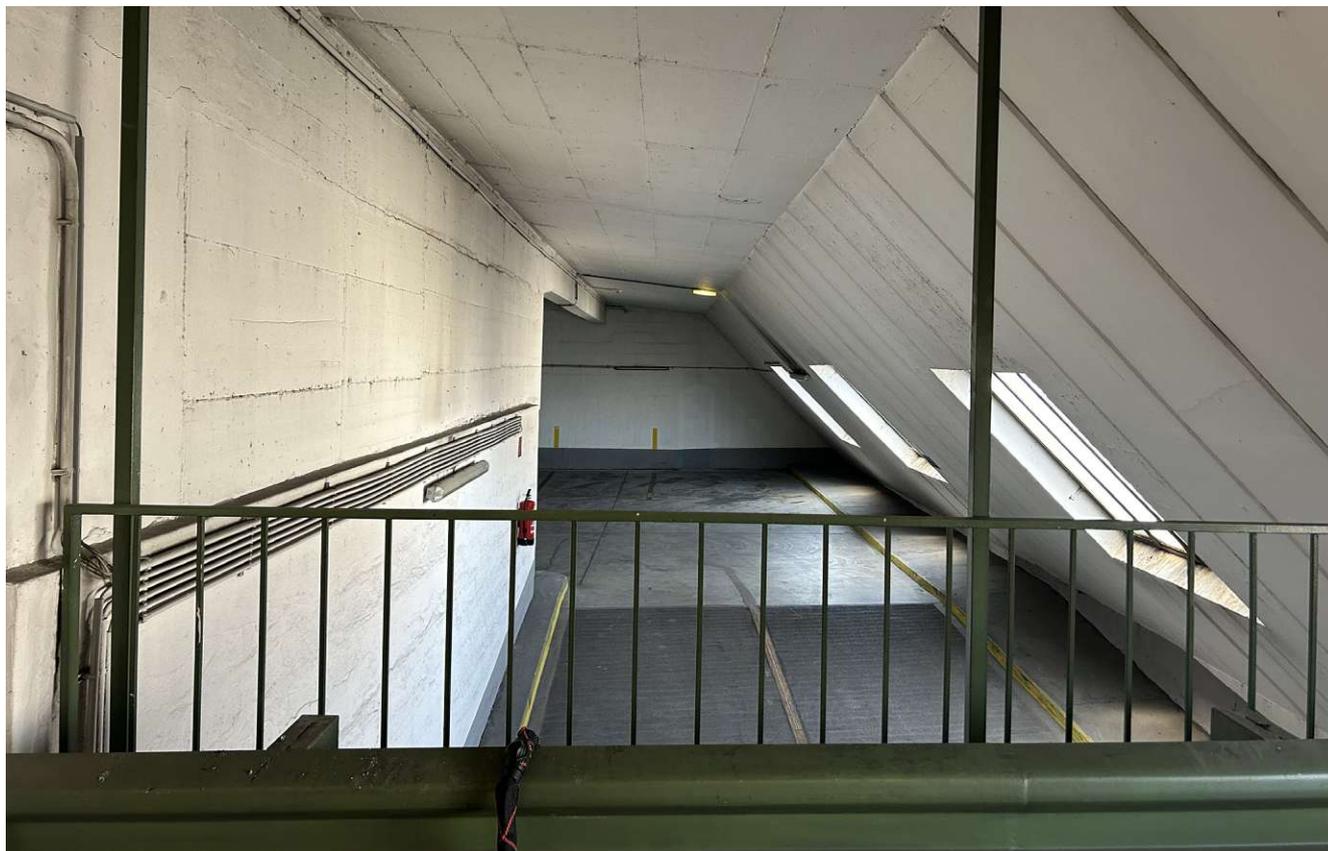


Abb. 137 Parkhaus Burggasse: Blick vom letzten in das vorletzte Parkdeck, Foto: eigene Aufnahme



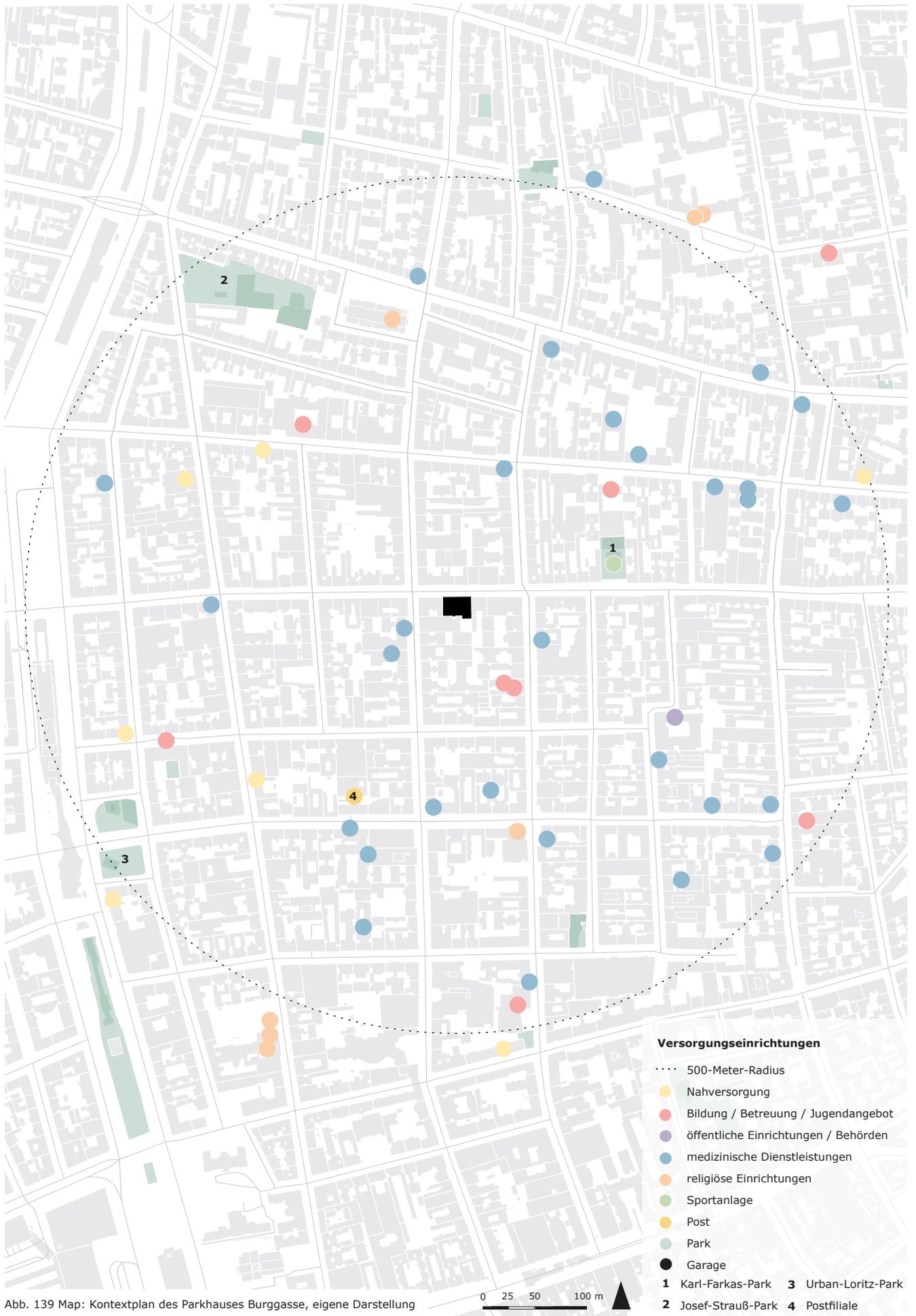
Abb. 138 Parkhaus Burggasse: Multifunktionalität durch Integration eines Second-Hand Möbelgeschäfts im Sockel, Foto: eigene Aufnahme

Der städtebauliche Kontext

Das Parkhaus in der Burggasse passt sich mit seiner Dimension und dem Aussehen an den städtebaulichen Kontext an. Die sehr dichte Bebauung prägt das Gebiet und der fehlende Grün- und Freiraum wird dadurch schnell erkennbar. Im 500-Meter-Radius befinden sich drei Parkanlagen: der Karl-Farkas-Park (1), der Joseph-Strauß-Park (2) und der Urban-Loritz-Park (3). Diese sind jedoch, bis auf einen Park, am Rande des Untersuchungsgebiets situiert.

Im Stadtteil um das Parkhaus befinden sich einige wenige Bildungs- und Betreuungseinrichtungen. Die Versorgung im Quartier ist ebenso mangelhaft. Eine einzige Post- und Paketfiliale befindet sich südlich der Garage (4).

Die Sockelzone des Parkhauses wird mit einem Second-Hand-Möbelgeschäft bespielt. Demnach ist es keine reine monofunktional genutzte Hochgarage.



Versorgungseinrichtungen

- 500-Meter-Radius
- Nahversorgung
- Bildung / Betreuung / Jugendangebot
- öffentliche Einrichtungen / Behörden
- medizinische Dienstleistungen
- religiöse Einrichtungen
- Sportanlage
- Post
- Park
- Garage
- 1 Karl-Farkas-Park 3 Urban-Loritz-Park
- 2 Josef-Strauß-Park 4 Postfiliale

Abb. 139 Map: Kontextplan des Parkhauses Burggasse, eigene Darstellung

Die Mobilitätsinfrastruktur

Das Gebiet ist stark vom öffentlichen Verkehr geprägt. Im 500-Meter-Radius finden sich mehrere Bus- und Straßenbahnlinien. Die nächste Bushaltestelle ist Burggasse/ Zieglergasse mit der Linie 48A, die nur 100 Meter entfernt ist. Angrenzend an das Untersuchungsgebiet fährt die U-Bahnlinie 6 mit zwei Haltestellen in der Umgebung. Dennoch war die Straße entlang des Parkhauses sehr stark vom Kfz-Verkehr befahren.

Sanfte Mobilität und Sharing-Angebot

Scooter-Abstellplätze gibt es im Quartier nur wenige. Anders als die Fahrradabstellplätze, diese sind hier stark vertreten. Die Abstellanlagen sind jedoch nur mit durchschnittlich acht Fahrradstellplätzen ausgestattet. Sharing-Mobilität ist im Untersuchungsradius nicht zu finden. Vor einiger Zeit gab es gegenüber dem Parkhaus zwei Car-Sharing-Stationen, diese existieren jedoch heute nicht mehr.

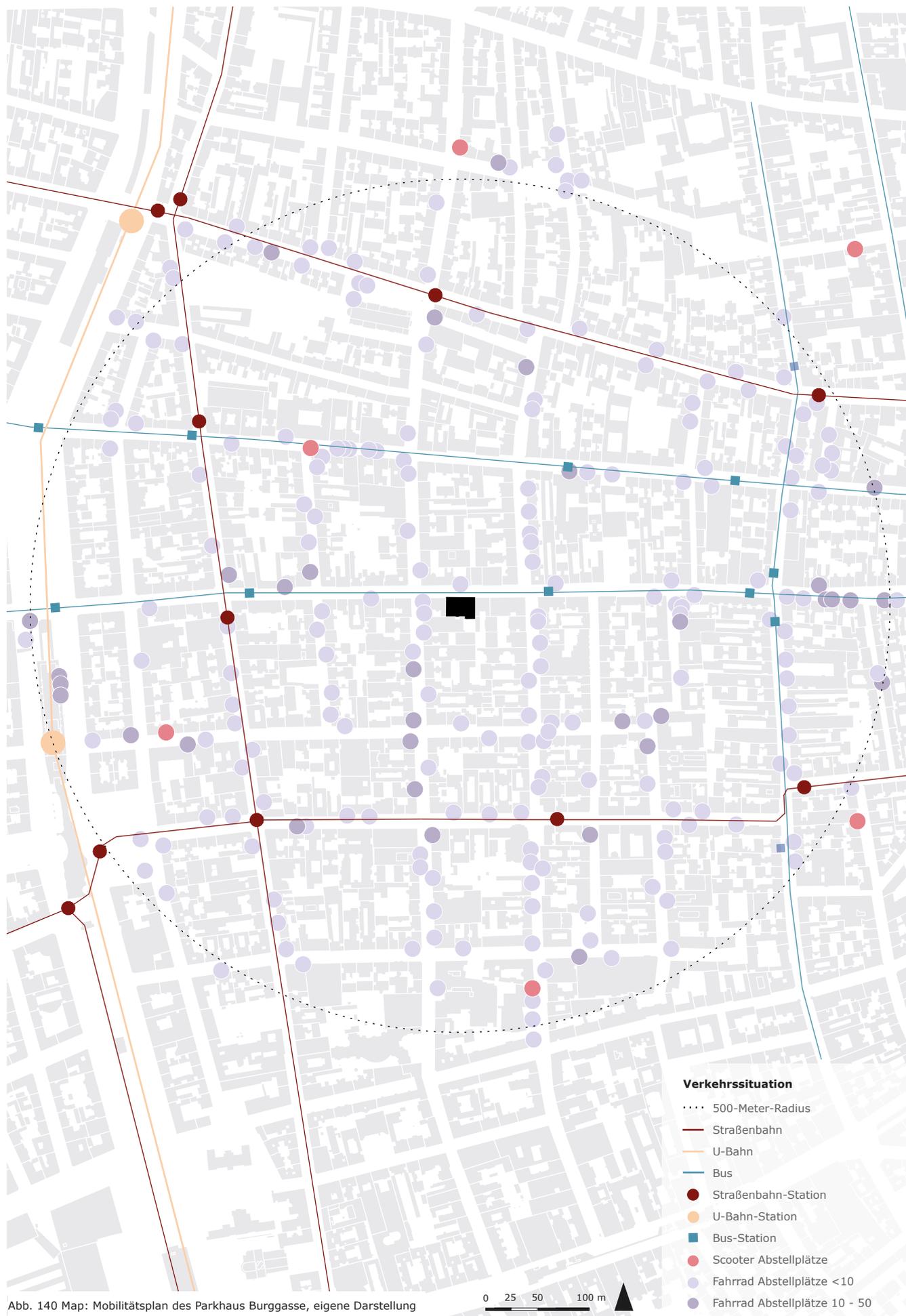


Abb. 140 Map: Mobilitätsplan des Parkhaus Burggasse, eigene Darstellung

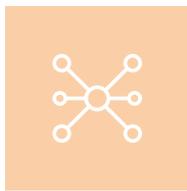
Sozialräumliche Defizite im Quartier

Das stärkste und sichtbarste Defizit im Gebiet ist der fehlende Grün- und Freiraum. Das wird vor allem durch die hohe bauliche Dichte spürbar. Die Straße entlang der Hochgarage ist stark befahren und laut. Auch sind die Gehsteige sehr schmal, weshalb der Straßenraum nicht attraktiv ist. Ebenso fehlen hier konsumfreie soziale Räume und Einrichtungen. Mobilitäts-Sharing-Angebot ist gar nicht vorhanden.

Die Analysepunkte im Quartier zeigen, dass folgende Punkte Handlungsbedarf erfordern, um das Grätzel aufzuwerten:



Grünraum
Erholung
Umwelt



Soziales
Partizipation
Austausch



Versorgung
Entsorgung
Energie

Abb. 49 Handlungsfelder gemäß den vorhandenen räumlichen und sozialen Defiziten im Stadtteil, eigene Darstellung

Die Hochgarage mit ihrer offenen Erdgeschoßzone und dem Hof kann zu einem Rückzugsort im Quartier werden. Dort ist man vor dem lauten Straßenverkehr. Der Hof und das Dach können dabei dem fehlenden Grünraum im Gebiet entgegenwirken.

- vorhanden
- teils vorhanden
- kaum vorhanden

Grünraum

In der direkten Umgebung gibt es ausreichend Grünraum in Form von Parks, Gärten und Grünflächen. Sie dienen der Naherholung und fördern das Wohlbefinden der Quartierbewohner:innen.

Öffentlicher Verkehr

Sowohl der hochrangige öffentliche Verkehr, als auch lokalere Transportmittel sind fußgänglich erreichbar und vernetzen das Quartier intern, sowie mit anderen Gebieten der Stadt.

Soziale Räume und Einrichtungen

Im Quartier befinden sich öffentliche Orte, die den Bewohner:innen für Zusammenkünfte und Austausch zur Verfügung stehen.

Kommunikation und Partizipation

Im Untersuchungsraum gibt es eine Vielzahl an Partizipationsprojekten, die die Nachbarschaft im Gebiet zusammenbringen und bei denen auf Wünsche und Bedürfnisse der Personen im Quartier eingegangen wird.

Ver- und Entsorgung

Es gibt ein vielfältiges lokales Angebot für die Versorgung im Quartier. Zudem besteht die Möglichkeit im Untersuchungsradius Altstoffe zu entsorgen.

Stellplätze für NMIV

Es gibt ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder, Roller und Kinderwagen im Gebiet. Diese Anlagen befinden sich sowohl im Freien als auch in sicheren, überdachten und abgeschlossenen Räumen.

Belebte Erdgeschoßzone

Die Erdgeschoßzone in unmittelbarer Nähe zur Garage ist ein lebendiger Bereich mit zahlreichen Nahversorgern, vielfältigen Sitzmöglichkeiten und Cafés.

Freizeit und Kultur

Das Gebiet bietet ein vielfältiges Kultur- und Freizeitangebot. Sportangebote für klein und groß fördern dabei die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bewohner:innen.

Sharing Community

Im Quartier gibt es verschiedene Shared Spaces, die gemeinschaftlich genutzt werden können. Diese umfassen, Mobilitätssharing, Gemeinschaftsgärten und Coworking-Spaces.

Energie und Umwelt

Im Gebiet herrscht ein angenehmes Mikroklima. Es gibt die Möglichkeiten zur lokalen Mikroproduktion und Energiegewinnung.



Abb. 141 Parkhaus Burggasse - Lageplan nach Transformation - M 1:1000

Die Transformation

Parkhaus Burggasse - Transformation M

Die Sockel des Parkhauses werden von den abgestellten Autos befreit und zu einem Rückzugsort im Quartier transformiert. Der Hof des Gebäudes wird dafür begrünt und mit Sitzmöglichkeiten und einem angrenzenden Nachbarschaftscafé ergänzt. Zum bereits vorhandenen Second-Hand-Möbelgeschäft kommt eine Post- und Paketstation hinzu. Beim Eingang befindet sich neben einer Recyclingstation auch eine Sharing-Station für sanfte Mobilität. Die Ausfahrt für den Autoverkehr wird dabei mit der Einfahrt gekoppelt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

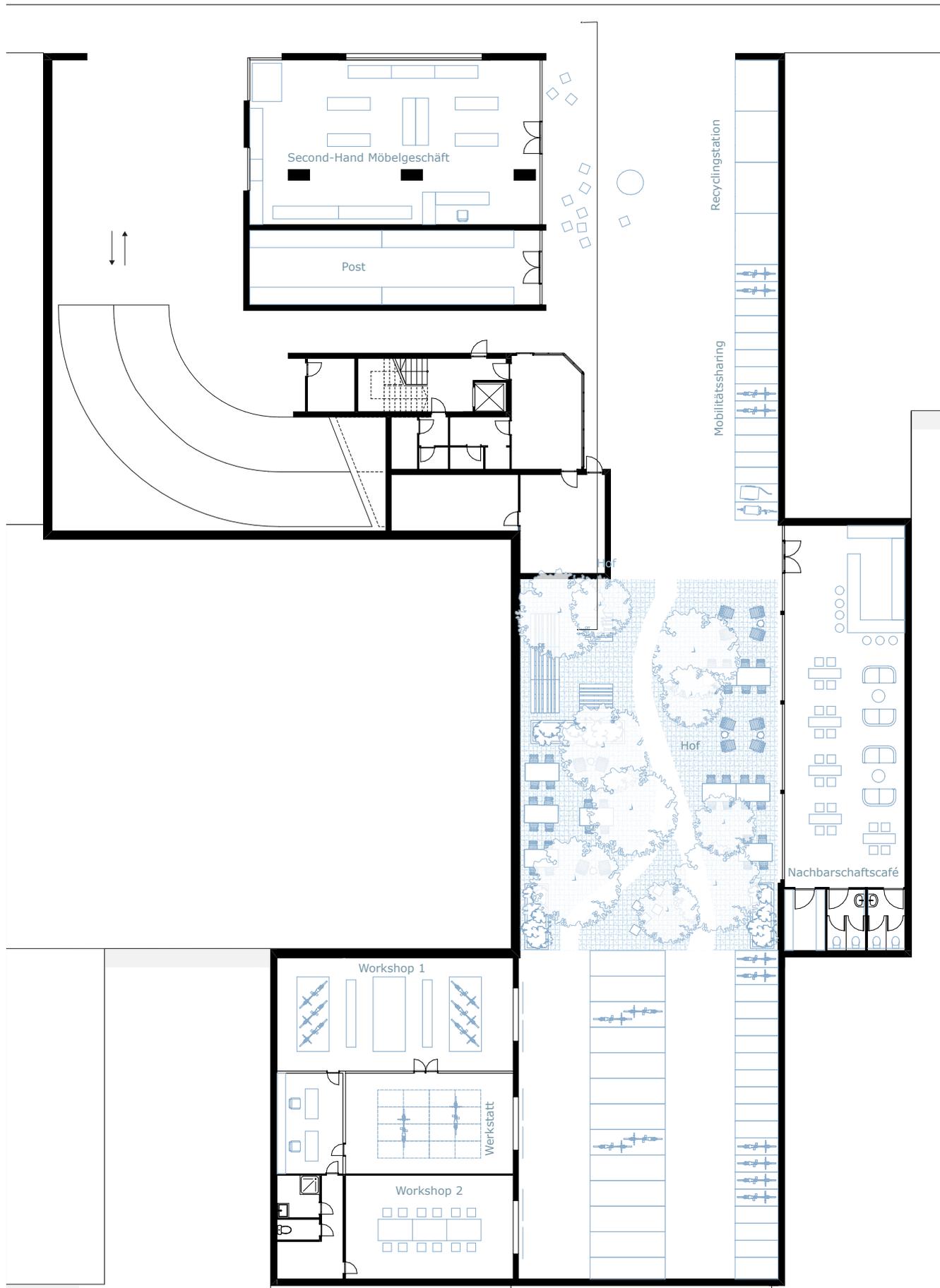
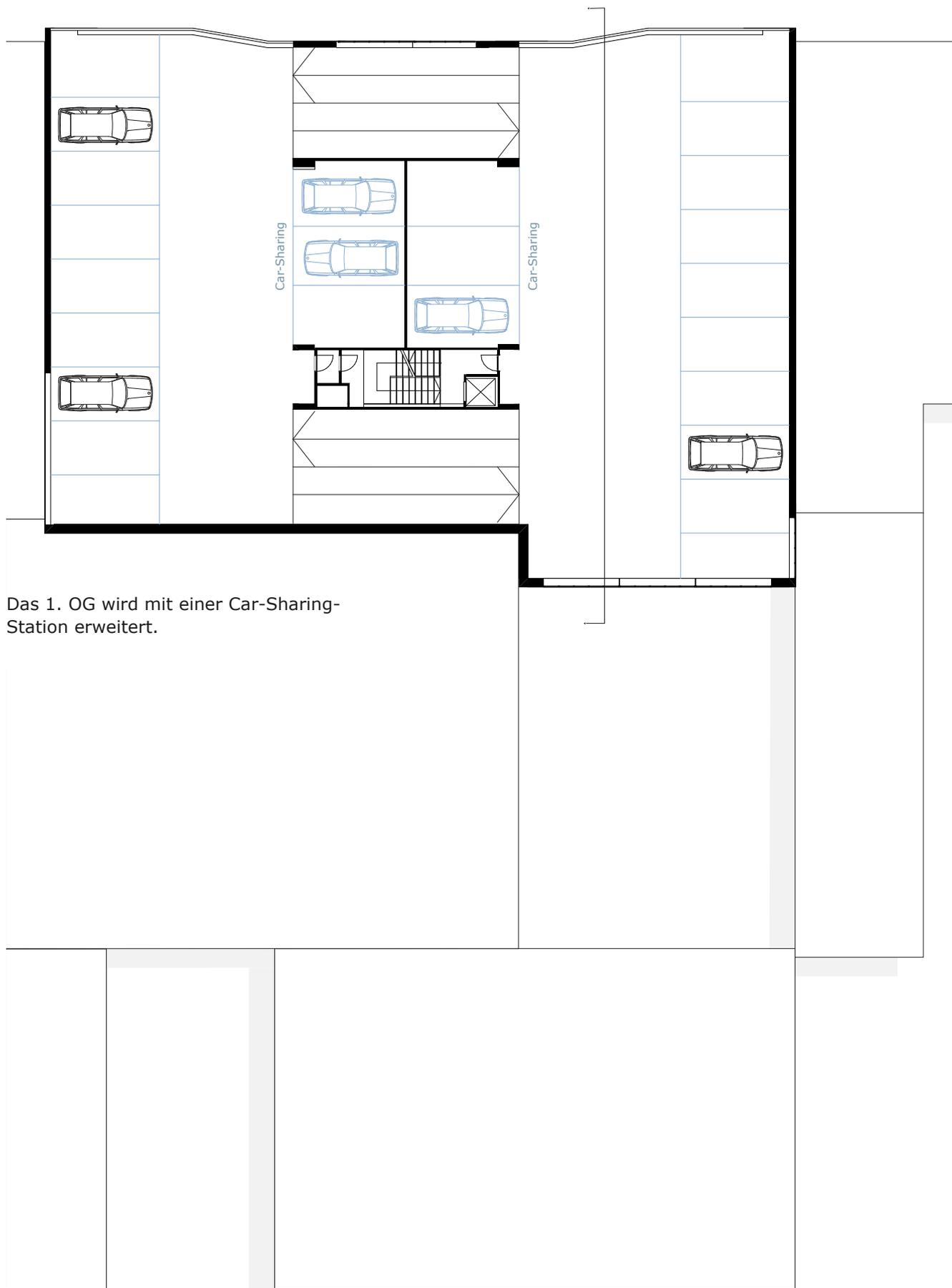
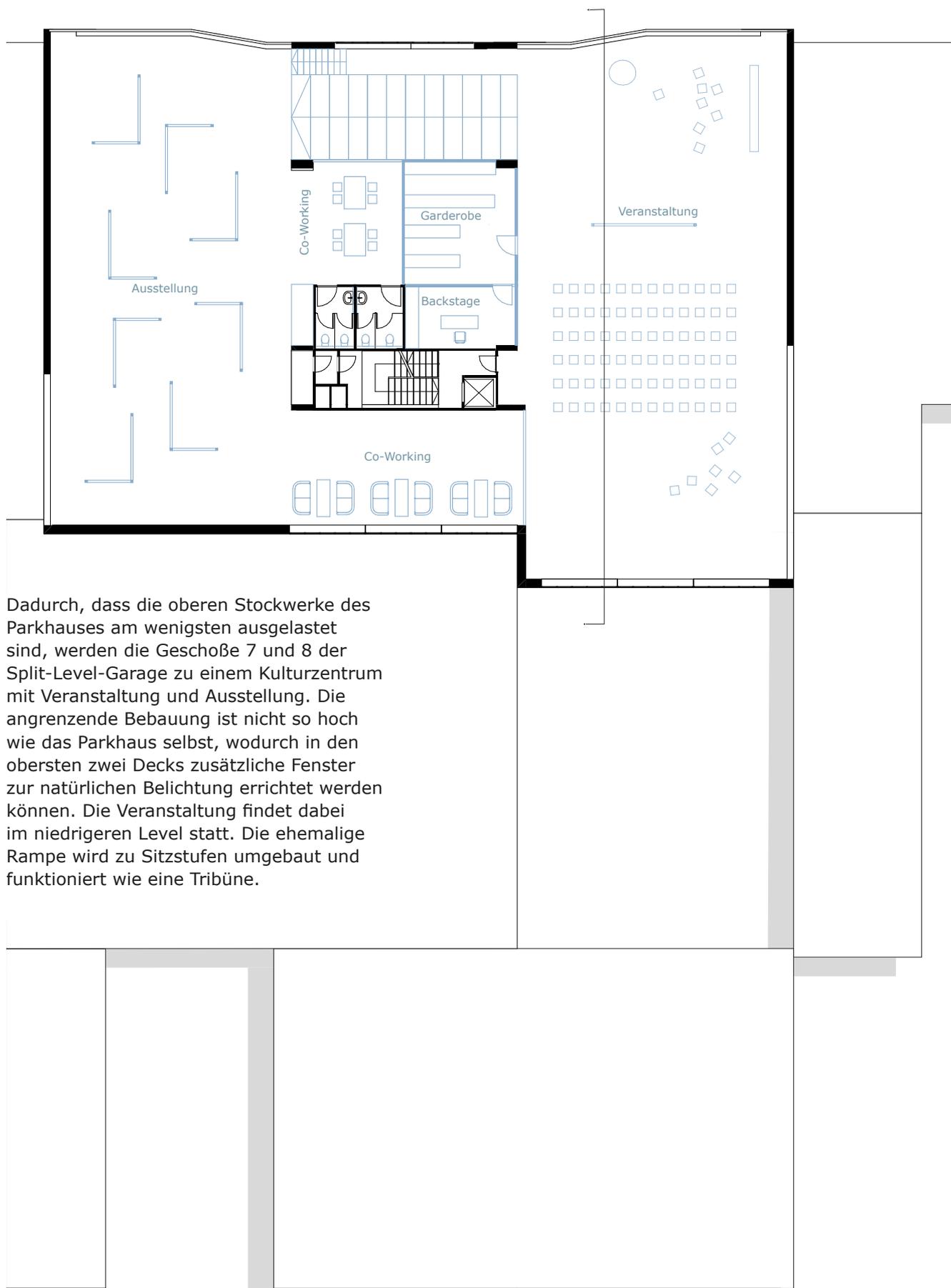


Abb. 142 Parkhaus Burggasse: Erdgeschoß - Transformation M - M 1:250



Das 1. OG wird mit einer Car-Sharing-Station erweitert.

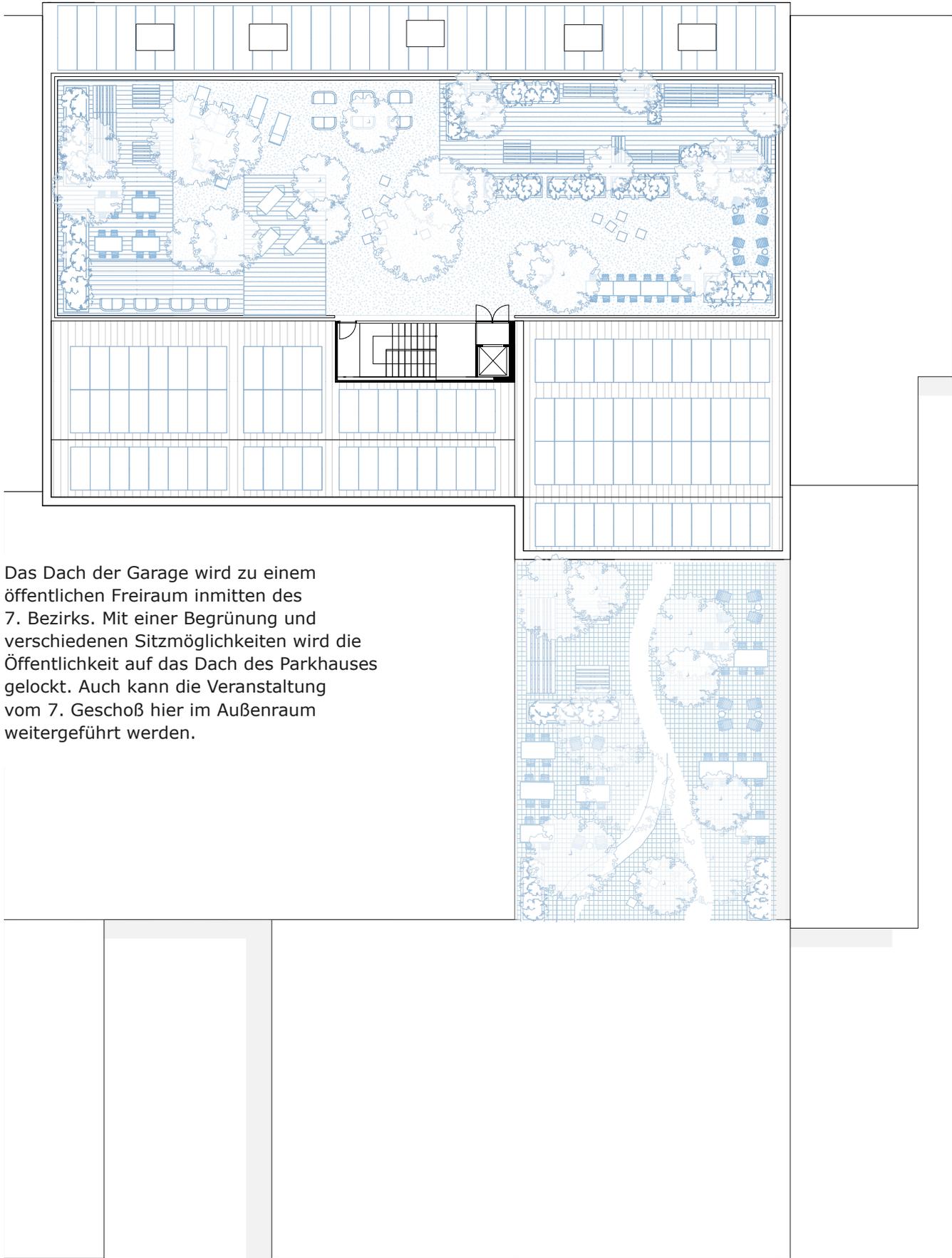
Abb. 143 Parkhaus Burggasse: Autoparkdecks 1. - 6. OG - Transformation M - M 1:250



Dadurch, dass die oberen Stockwerke des Parkhauses am wenigsten ausgelastet sind, werden die Geschoße 7 und 8 der Split-Level-Garage zu einem Kulturzentrum mit Veranstaltung und Ausstellung. Die angrenzende Bebauung ist nicht so hoch wie das Parkhaus selbst, wodurch in den obersten zwei Decks zusätzliche Fenster zur natürlichen Belichtung errichtet werden können. Die Veranstaltung findet dabei im niedrigeren Level statt. Die ehemalige Rampe wird zu Sitzstufen umgebaut und funktioniert wie eine Tribüne.

Abb. 144 Parkhaus Burggasse: 7. und 8. Obergeschoß - Transformation M - M 1:250

Dachterrasse



Das Dach der Garage wird zu einem öffentlichen Freiraum inmitten des 7. Bezirks. Mit einer Begrünung und verschiedenen Sitzmöglichkeiten wird die Öffentlichkeit auf das Dach des Parkhauses gelockt. Auch kann die Veranstaltung vom 7. Geschoß hier im Außenraum weitergeführt werden.

Abb. 145 Parkhaus Burggasse: Dachlandschaft und Blick auf Hof - M 1:250

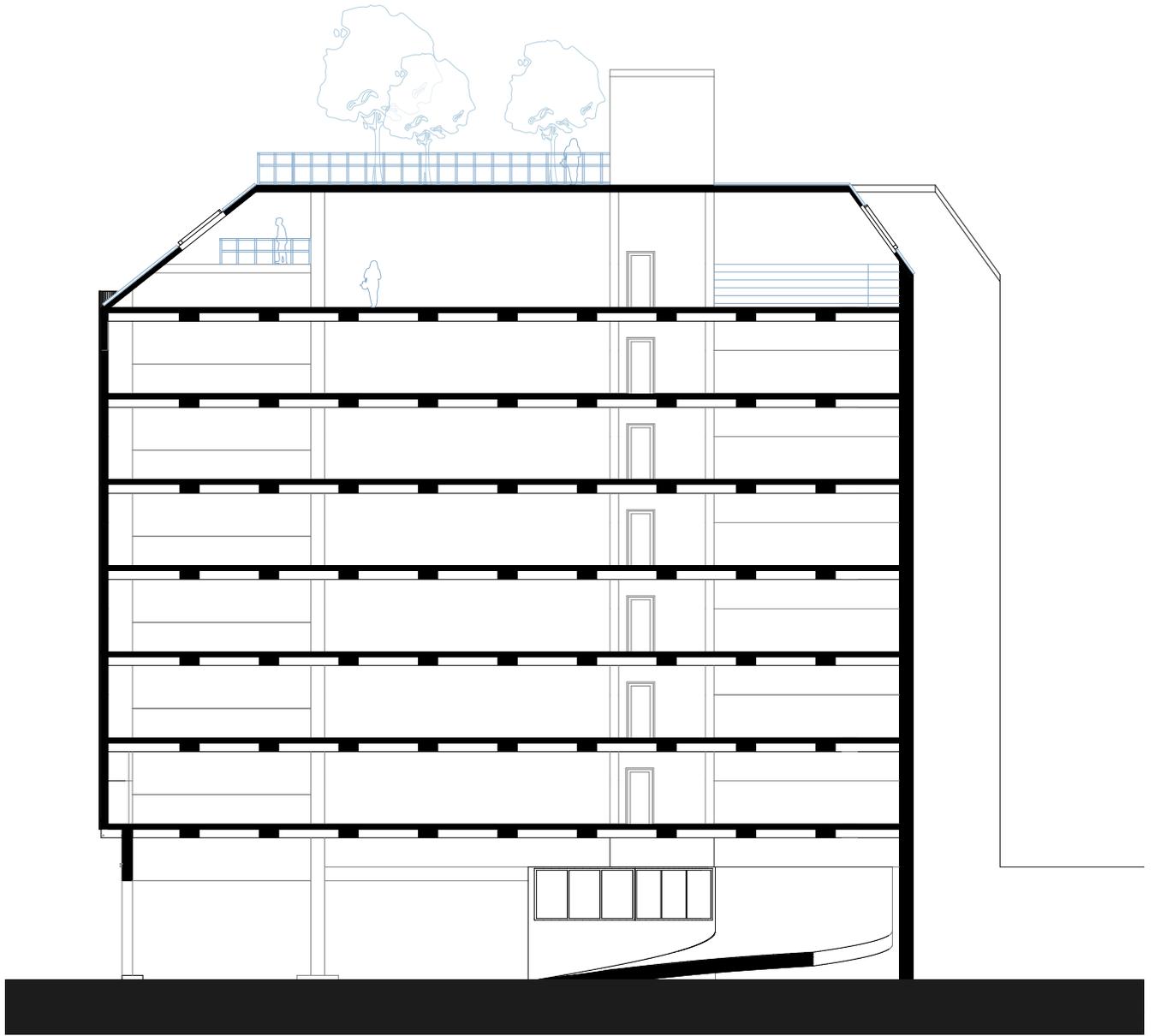


Abb. 146 Parkhaus Burggasse: Querschnitt - M 1:250

Mehrwert für die Nachbarschaft

Mit sehr wenigen baulichen Änderungen wird das Parkhaus mit vielen unterschiedlichen Nutzungen bespielt. Der offene Sockel eignet sich dabei ausgezeichnet für die Errichtung eines Rückzugsortes im Gebiet. Auch die Schrägen im Dach ermöglichen eine einfache Installation von Solaranlagen, wodurch das Parkhaus zu einer Art Kraftwerk wird. Im Parkhaus Burggasse wird nun geparkt, verkauft, gearbeitet, veranstaltet, geschauspiel und ausgestellt.

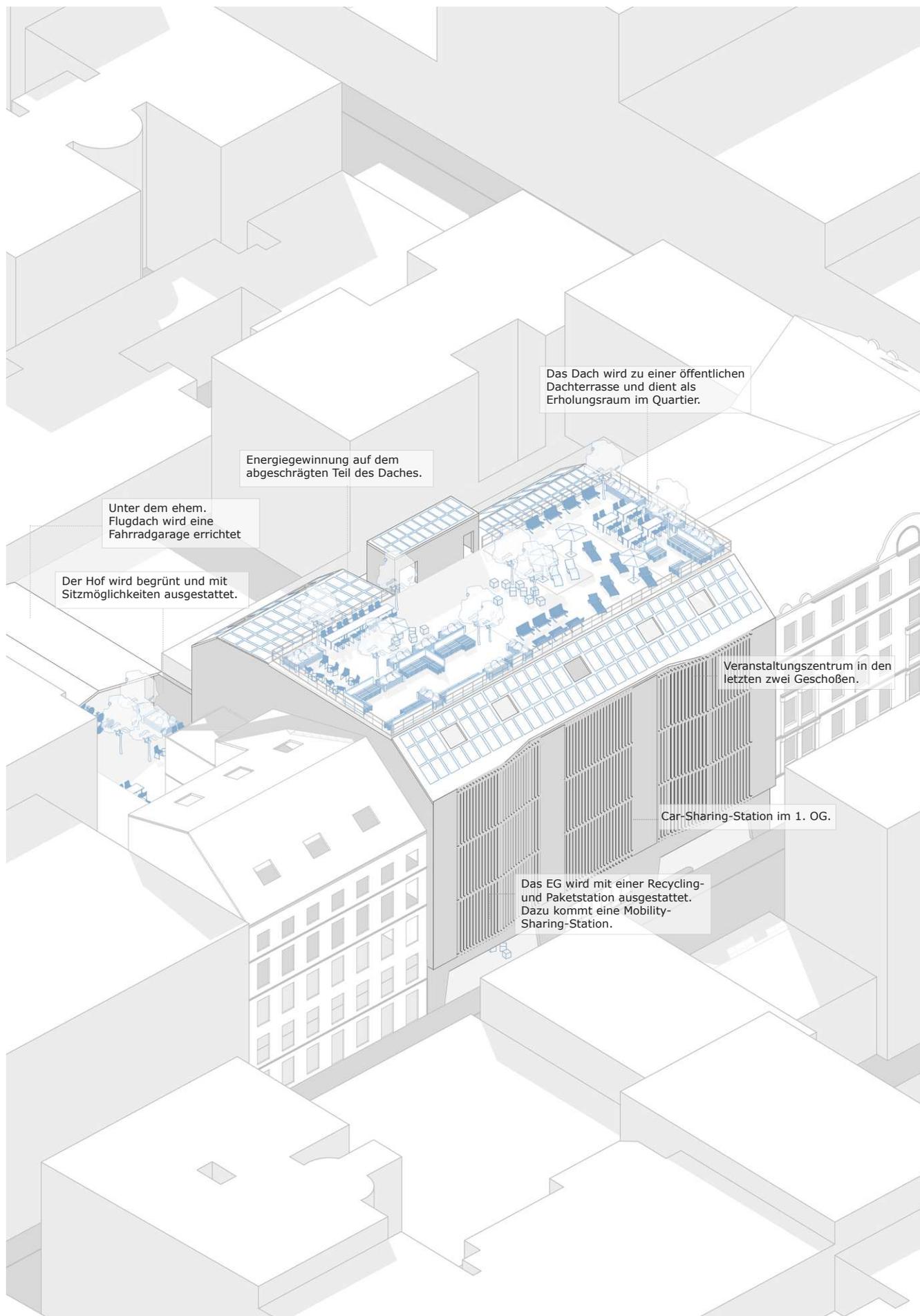


Abb. 147 Parkhaus Burggasse: Axonometrie, eigene Darstellung

Öffentliche Dachterrasse als zusätzlichen Freiraum in der Umgebung

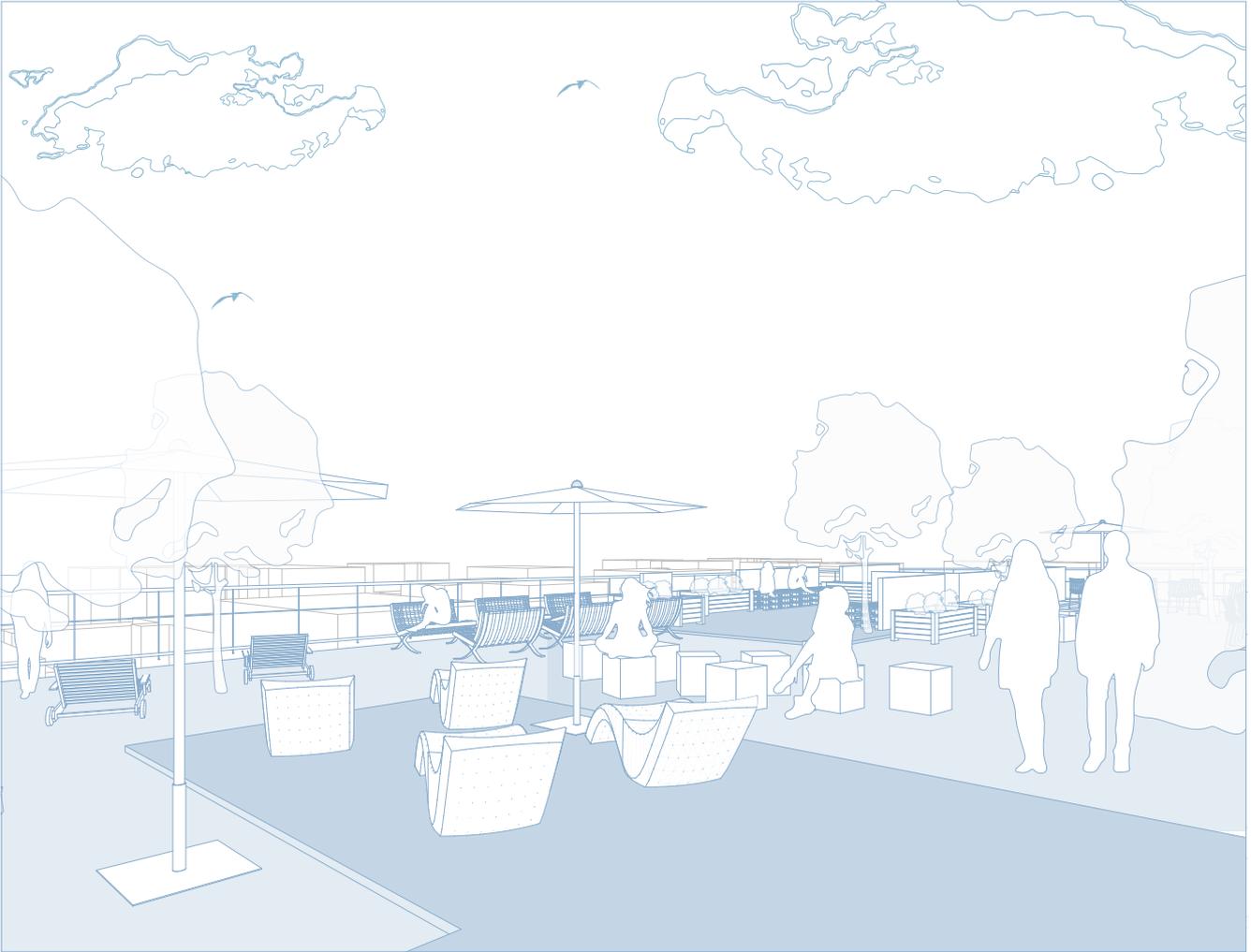


Abb. 148 Parkhaus Burggasse: Vision Dachlandschaft, eigene Darstellung

Offener Sockel, der die Öffentlichkeit bis in den Hof des Parkhauses lockt.



Abb. 149 Parkhaus Burggasse: Vision Eingangssituation, eigene Darstellung



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Parkhaus Migerkastraße



Abb. 150 Parkhaus Migerkastraße, Migerkastraße 2, 1100 Wien, Foto: BIP

Parkhaus Migerkastraße

Ausführung:	Neubau
Ort:	Migerkastraße 2, 1100 Wien (AT)
Planung:	Architekt Huss
Auftraggeber:	Alois Heidenbauer
Betreiber:	Best in Parking
Konstruktion:	Split-Level
Geschoße:	3
Parkplätze:	145
Anmerkungen:	innerstädtisch, freistehend
städtebaulicher Kontext:	nur Dauerparker
Mehrwert:	Fassadenbegrünung, Werkstatt und Spielplatz angedockt

Nutzung

Parken
Einkaufen
Arbeiten
Wohnen
Freizeit
Mobilität
Kunst
Kraftwerk
Begrünung

Anordnung

Dach
Angedockt
Mixed Level
Fassade
Sockel

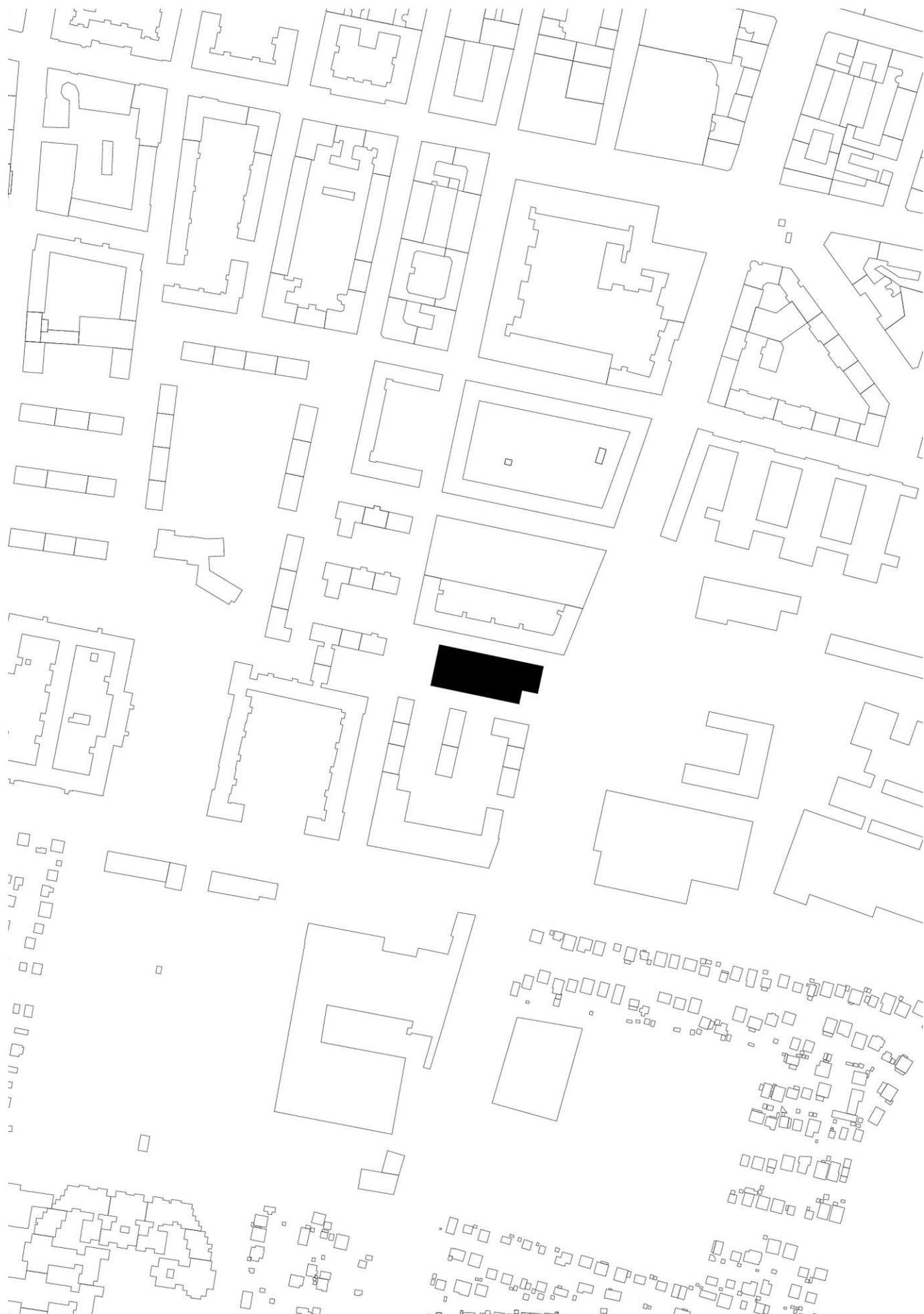


Abb. 151 Lageplan, Migerkastraße 1, 1100 Wien, M 1:5000, eigene Darstellung



Abb. 152 Parkhaus Migerkastraße: Nordwestfassade, hier wollte man früher eine Kletterwand machen, wurde jedoch nicht umgesetzt, Foto: eigene Aufnahme



Abb. 153 Parkhaus Migerkastraße, Spielplatz für Kleinkinder auf der Rückseite des Parkhauses, Foto: eigene Aufnahme



Abb. 154 Parkhaus Migerkastraße: Autowerkstatt angedockt an das Parkhaus, Foto: eigene Aufnahme

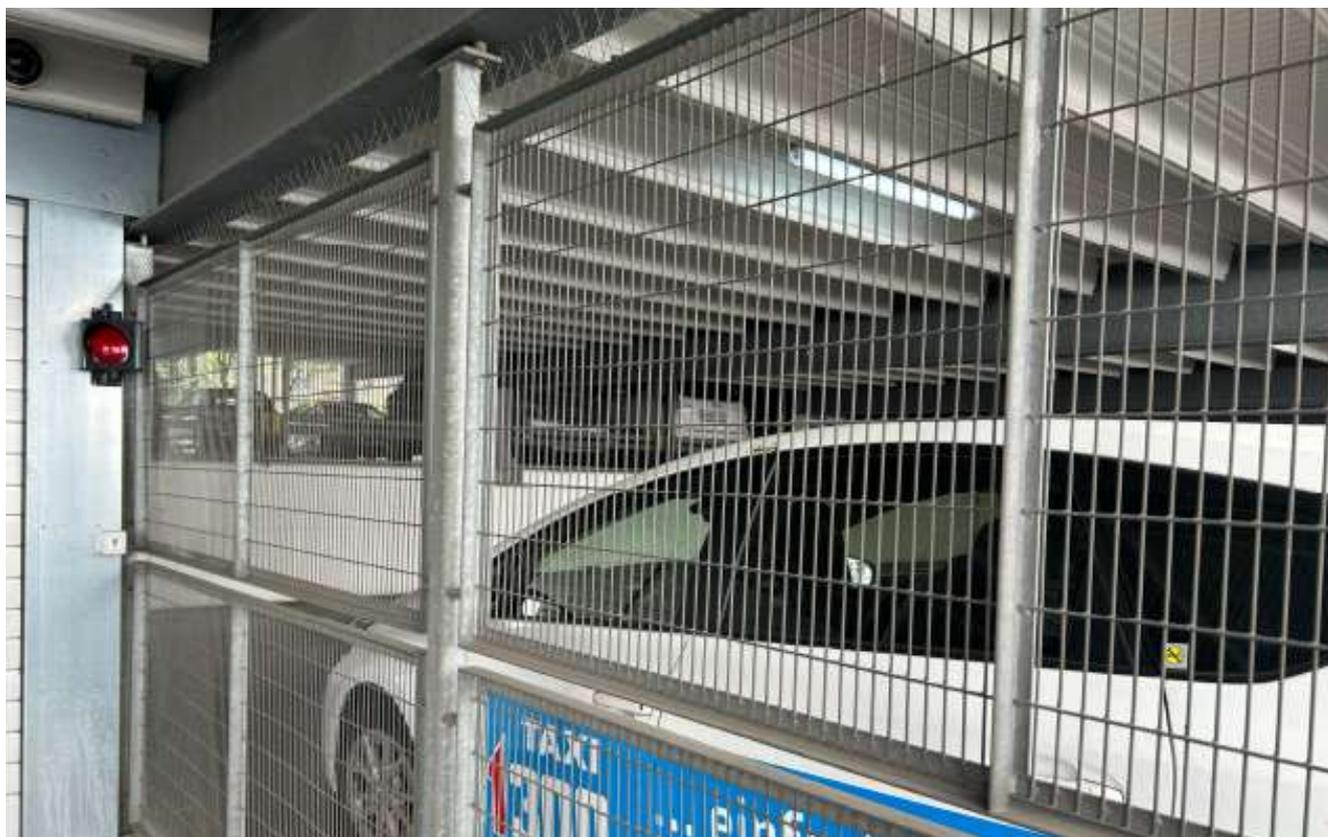


Abb. 155 Parkhaus Migerkastraße, abgeschlossen und nur für Dauerparker

Der städtebauliche Kontext

Das Parkhaus befindet sich in einem dicht besiedelten Gebiet im 10. Bezirk (Favoriten). Der städtebauliche Kontext ist von den Wohnanlagen der Stadt Wien geprägt. Diese weisen in der Regel einen großen Hof als Freiraum für die Bewohner:innen auf. In unmittelbarer Nähe befindet sich der Raxplatz (1), eine große Sportanlage mit Fußballfeldern und einer Kantine. Der Bundesspielplatz Wienerberg (2) ist südöstlich der Garage gelegen. Diese Sportanlage wird jedoch hauptsächlich für Mannschaftssport und Turniere genutzt. Im Untersuchungsradius befinden sich viele Bildungs- und Betreuungseinrichtungen. Anders als bei den vorherigen Garagen in der Viktoriagasse und in der Burggasse handelt es sich hierbei um Schulen für Jugendliche. Die Schüler:innen der HTL Wien 10 (3) sind oft vor Ort anzutreffen. Direkt neben der HTL befindet sich die Pädagogische Hochschule Wien. Das nächste Jugendzentrum ist jedoch über einen Kilometer entfernt, Richtung Innenstadt. Nahversorgungsangebote sind zahlreich im Untersuchungsradius zu finden.

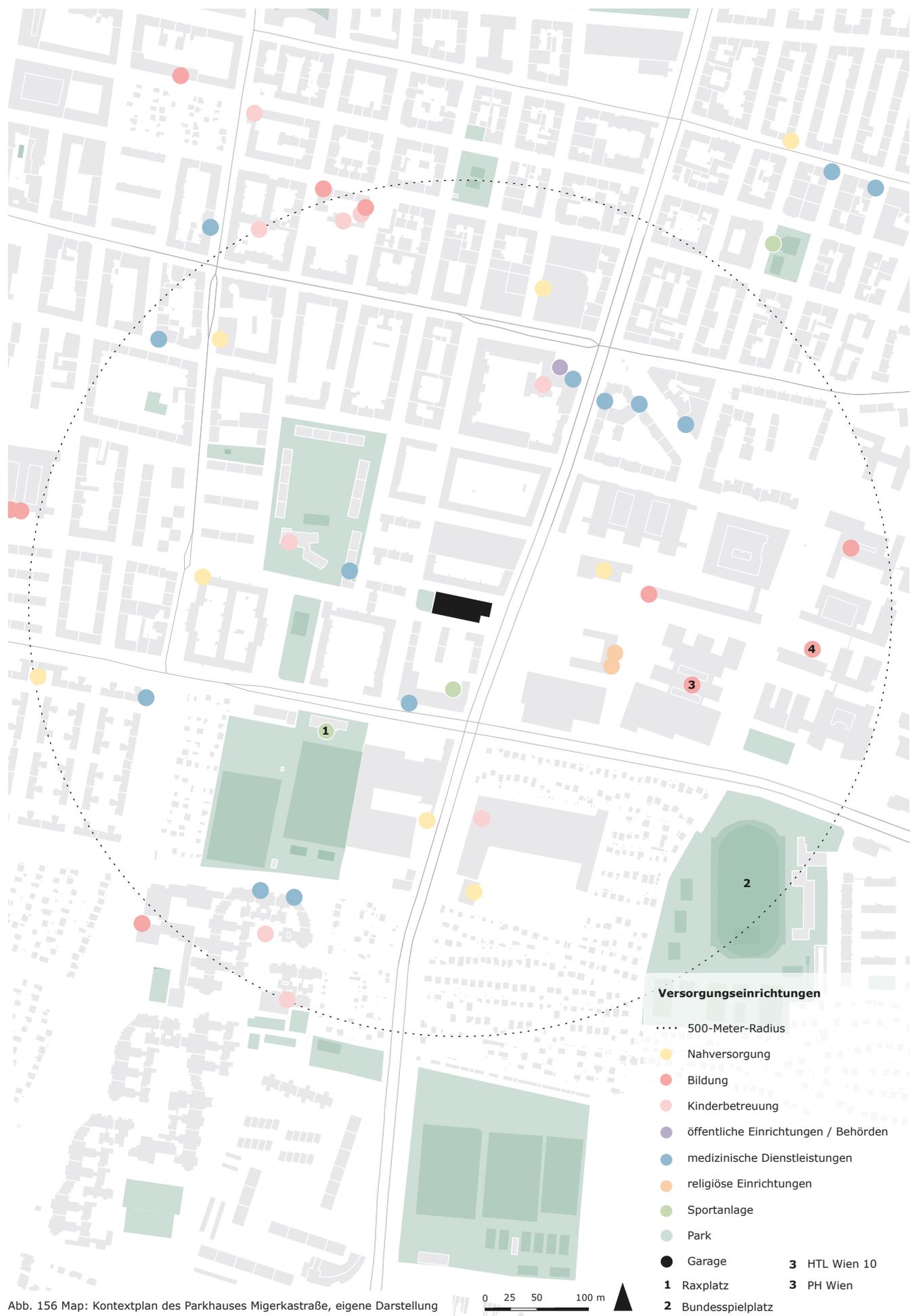


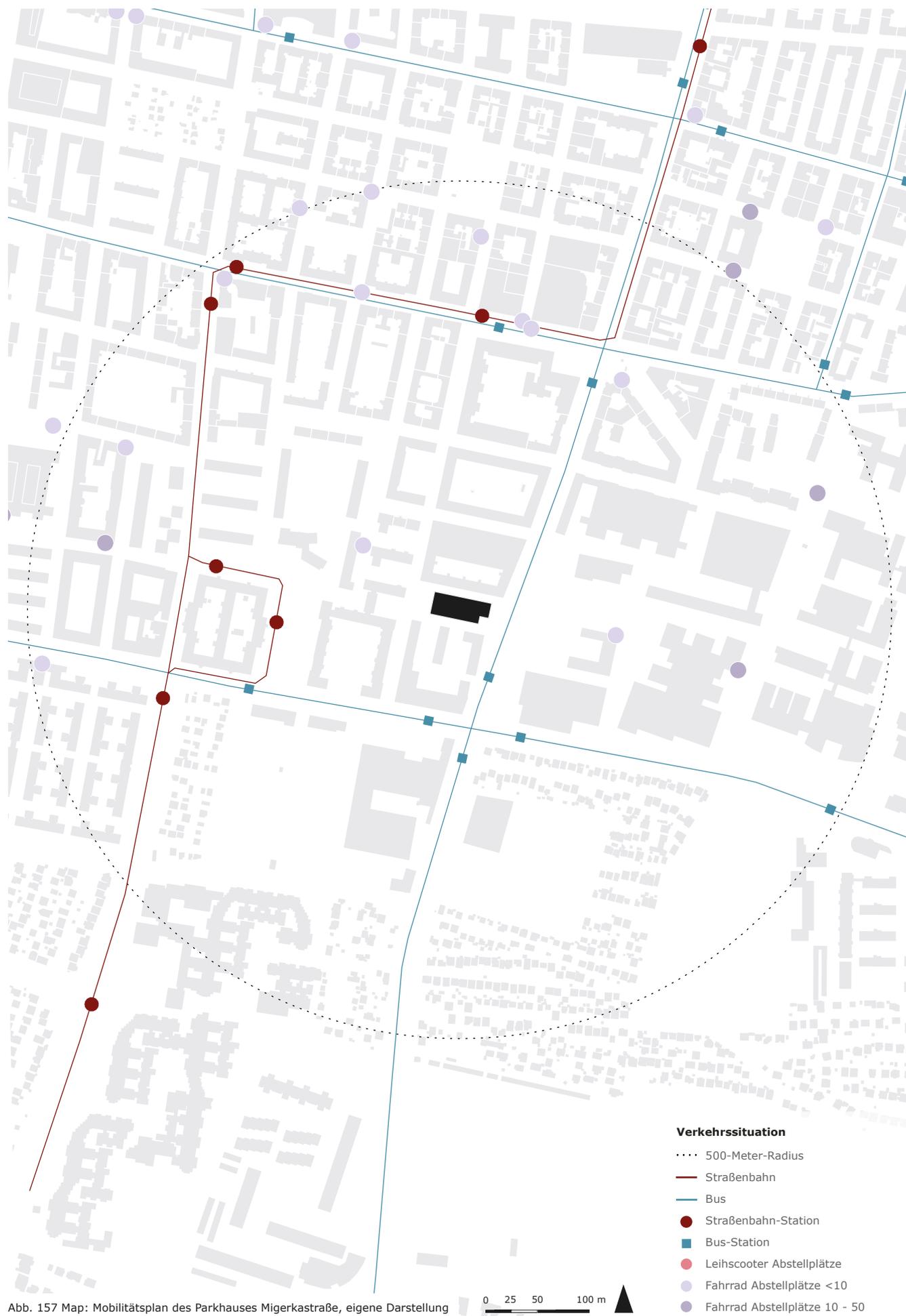
Abb. 156 Map: Kontextplan des Parkhauses Migerkastraße, eigene Darstellung

Die Mobilitätsinfrastruktur

Durch die Lage der Garage am Rande des Bezirks gibt es im Untersuchungsradius kein hochrangiges öffentliches Verkehrsmittel. Im Gebiet verkehrt man entweder mit dem Bus oder mit der Straßenbahn. Die Straßenbahn-Endstation Raxstraße-Rudolfshügelgasse ist nur wenige Meter entfernt. Zusammen mit dem Knotenpunkt an der Laxenburger Straße / Raxstraße, wo zwei Buslinien das Gebiet bedienen stellt dies die Ein- und Ausstiegsstelle im Quartier dar.

Sanfte Mobilität und Sharing-Angebot

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gibt es im Vergleich zu den Garagen der Innenstadt viel weniger. Zudem gibt es gar keine Scooter-Abstellplätze im 500-Meter-Radius, weder für Leih-Scooter noch für private Scooter. Mobilitäts-Sharing ist im Quartier ebenso nicht vorhanden.



Verkehrssituation

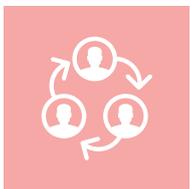
- 500-Meter-Radius
- Straßenbahn
- Bus
- Straßenbahn-Station
- Bus-Station
- Leihscooter Abstellplätze
- Fahrrad Abstellplätze <10
- Fahrrad Abstellplätze 10 - 50

Abb. 157 Map: Mobilitätsplan des Parkhauses Migerkastraße, eigene Darstellung

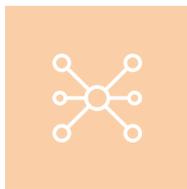
Sozialräumliche Defizite im Quartier

Das auffälligste Defizit im Quartier sind die fehlenden sozialen Räume und Einrichtungen. Die vielen Jugendlichen und Student:innen der Bildungseinrichtungen in der Umgebung haben keinen Ort, um sich zu treffen und auszutauschen. Stattdessen halten sie sich oft auf den Parkplätzen von Supermärkten in der Umgebung auf. Zudem ist das Angebot an Stellplätzen für sanfte Mobilität nicht ausreichend. Das nicht vorhandene Sharing-Angebot ist ebenfalls eines der sichtbarsten Defizite.

Die Analysepunkte im Quartier zeigen, dass folgende Punkte Handlungsbedarf erfordern, um das Gebiet aufzuwerten:



Sharing
Community



Soziales
Partizipation
Austausch

Abb. 49 Handlungsfelder gemäß den vorhandenen räumlichen und sozialen Defiziten im Stadtteil, eigene Darstellung

Durch die städtebauliche Lage der Hochgarage zwischen zwei Wohnbauten bietet es sich an, eine gemeinschaftlich genutzte Fläche für die Bewohner:innen, Schüler:innen und Student:innen der Umgebung zu kreieren. Dies kann in Form eines Nachbarschaftszentrums passieren, wo sich Personen aus unterschiedlichen Wohnbauten treffen können, anstatt, dass sie nur in ihrem Hof bleiben. Für die Jugendlichen kann in der Garage ein Jugendzentrum errichtet werden. Dort können sie ihre Mittagspause verbringen oder auch für Workshops und Veranstaltungen vor Ort sein.

- vorhanden
- teils vorhanden
- kaum vorhanden

Grünraum

In der direkten Umgebung gibt es ausreichend Grünraum in Form von Parks, Gärten und Grünflächen. Sie dienen der Naherholung und fördern das Wohlbefinden der Quartierbewohner:innen.

Öffentlicher Verkehr

Sowohl der hochrangige öffentliche Verkehr, als auch lokalere Transportmittel sind fußgänglich erreichbar und vernetzen das Quartier intern, sowie mit anderen Gebieten der Stadt.

Soziale Räume und Einrichtungen

Im Quartier befinden sich öffentliche Orte, die den Bewohner:innen für Zusammenkünfte und Austausch zur Verfügung stehen.

Kommunikation und Partizipation

Im Untersuchungsraum gibt es eine Vielzahl an Partizipationsprojekten, die die Nachbarschaft im Gebiet zusammenbringen und bei denen auf Wünsche und Bedürfnisse der Personen im Quartier eingegangen wird.

Ver- und Entsorgung

Es gibt ein vielfältiges lokales Angebot für die Versorgung im Quartier. Zudem besteht die Möglichkeit im Untersuchungsradius Altstoffe zu entsorgen.

Stellplätze für NMIV

Es gibt ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder, Roller und Kinderwagen im Gebiet. Diese Anlagen befinden sich sowohl im Freien als auch in sicheren, überdachten und abgeschlossenen Räumen.

Belebte Erdgeschoßzone

Die Erdgeschoßzone in unmittelbarer Nähe zur Garage ist ein lebendiger Bereich mit zahlreichen Nahversorgern, vielfältigen Sitzmöglichkeiten und Cafés.

Freizeit und Kultur

Das Gebiet bietet ein vielfältiges Kultur- und Freizeitangebot. Sportangebote für klein und groß fördern dabei die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bewohner:innen.

Sharing Community

Im Quartier gibt es verschiedene Shared Spaces, die gemeinschaftlich genutzt werden können. Diese umfassen, Mobilitätssharing, Gemeinschaftsgärten und Coworking-Spaces.

Energie und Umwelt

Im Gebiet herrscht ein angenehmes Mikroklima. Es gibt die Möglichkeiten zur lokalen Mikroproduktion und Energiegewinnung.



Abb. 158 Parkhaus Migerkastraße - Lageplan nach Transformation - M 1:1000

Die Transformation

Parkhaus Migerkastraße - Transformation XL

Die Garageneinfahrt wird verschoben, sodass das erste Level der Split-Level-Garage als Mobilitätszentrale für das Gebiet transformiert wird. Hier können die Bewohner:innen und Lernenden auf sanfte Mobilitätsformen umsteigen. Eine Werkstatt mit einem kleinen Café belebt die Sockelzone. Das zweite Level beinhaltet eine Car-Sharing-Station für das Gebiet.

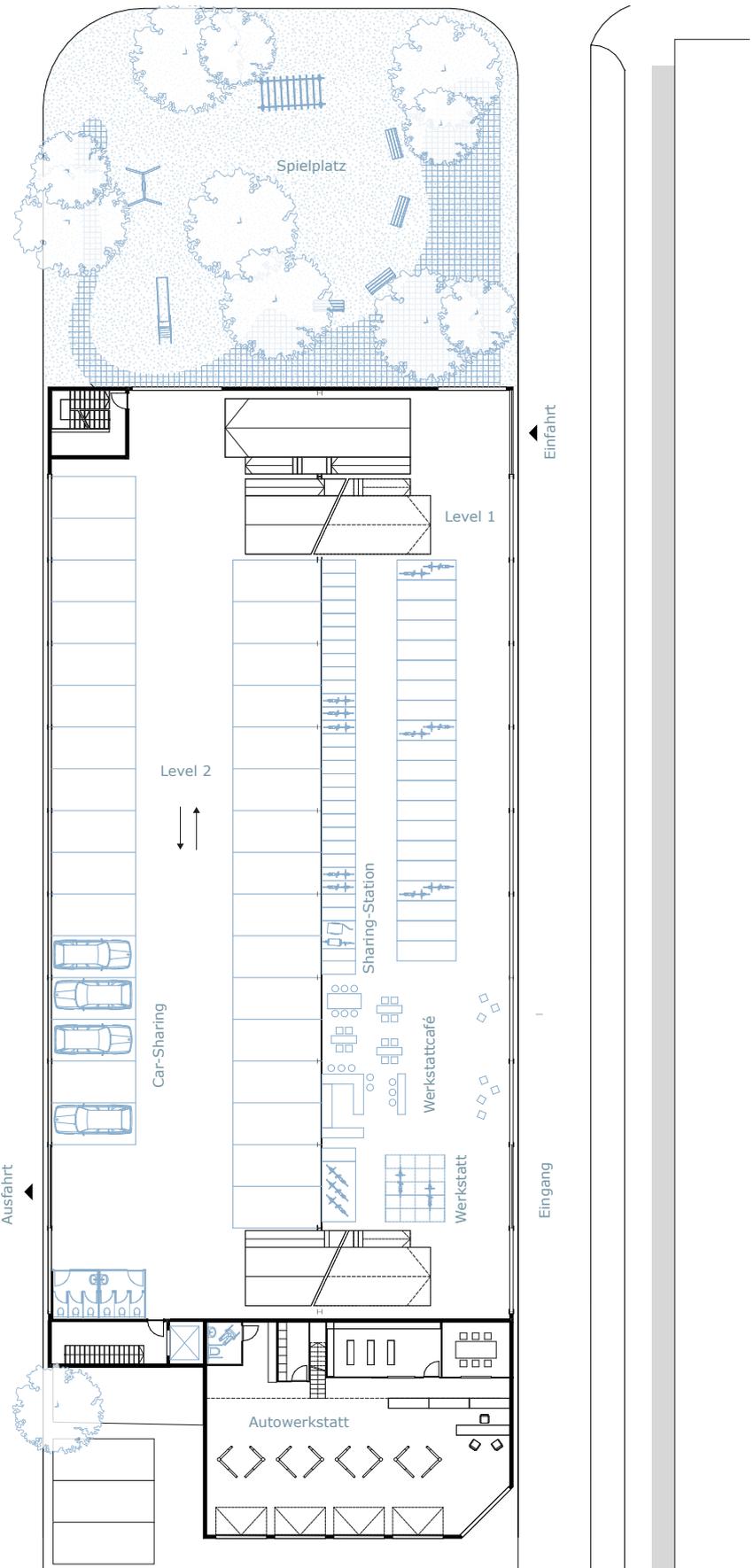


Abb. 159 Parkhaus Migerkastraße: 1. und 2. Level - M 1:400

Auf dem 3. Level der Garage werden zwei Deckenausbrüche gemacht, die sich in den oberen Geschoßen fortsetzen. Zum einen dienen sie der natürlichen Belichtung im Parkhaus, zum anderen, um die Raumhöhe im Bereich des Cafés zu erhöhen.

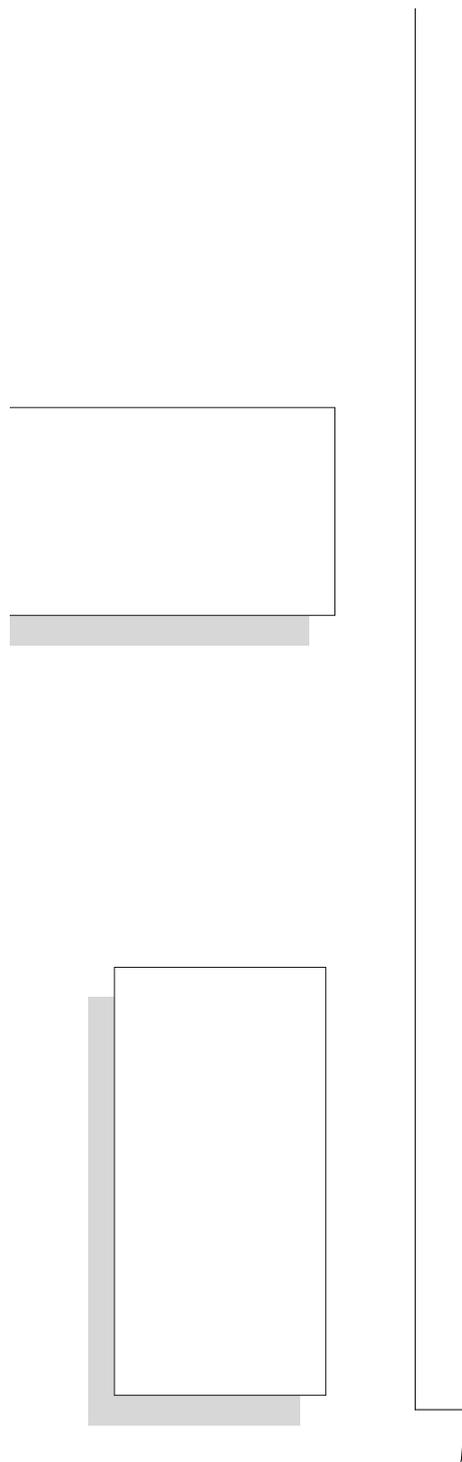
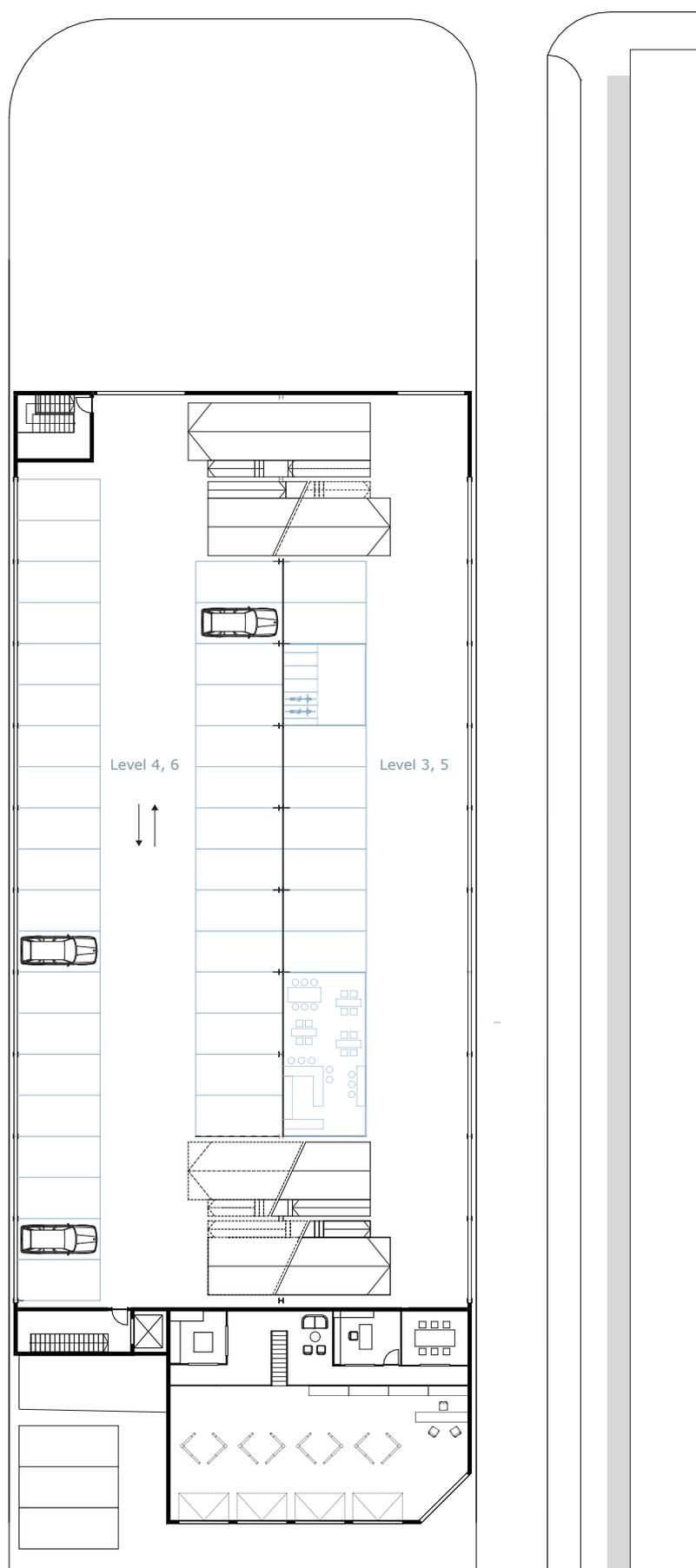


Abb. 160 Parkhaus Migerkastraße: 3. - 6. Level - M 1:400



Die Garage wird um ein Geschoss aufgestockt, um das Jugendzentrum samt Veranstaltungs- und Ausstellungsräumen zu ermöglichen. Mit diesem Geschoss ist die Garage ein Stockwerk niedriger als die umliegenden Wohnbauten. So können die direkten Bewohner:innen von ihren Balkonen auf die Dachterrasse des Parkhauses blicken.

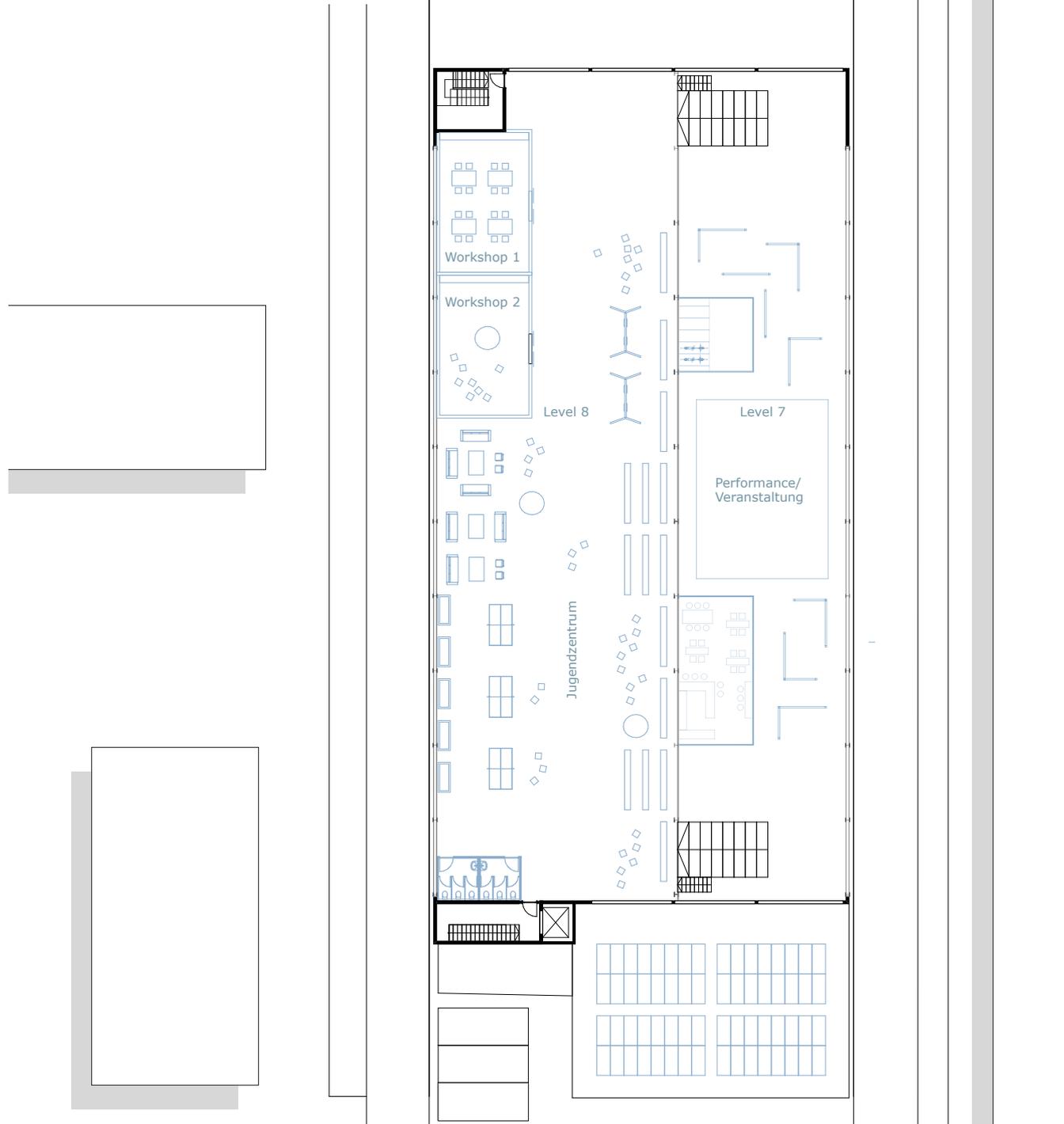


Abb. 161 Parkhaus Migerkastraße: 7. und 8. Level - M 1:400

Das Dach wird ein öffentlich zugänglicher Gemeinschaftsgarten. In den Gewächshäusern kann gemeinsam angebaut und gekocht werden. Die zahlreichen Sitzmöglichkeiten und Begrünungsformen erhöhen die Attraktivität des Daches als gemeinschaftlicher Freiraum.

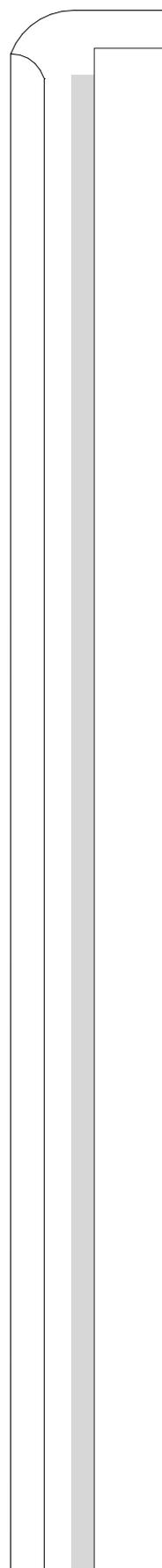
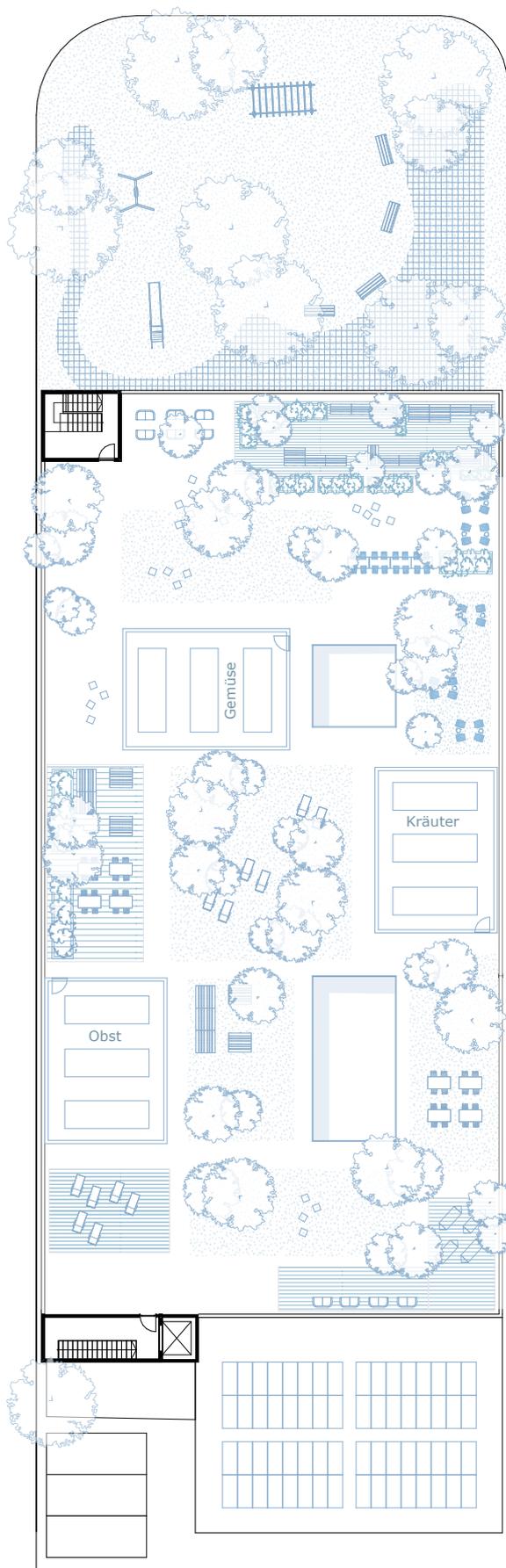
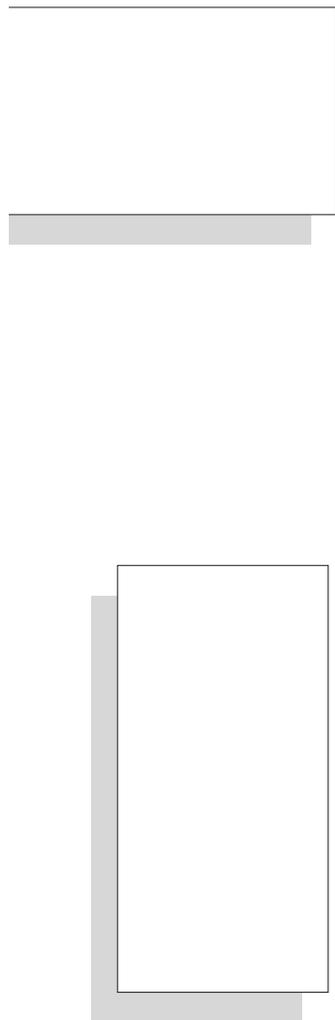


Abb. 162 Parkhaus Migerkastraße: Dachterrasse - M 1:400

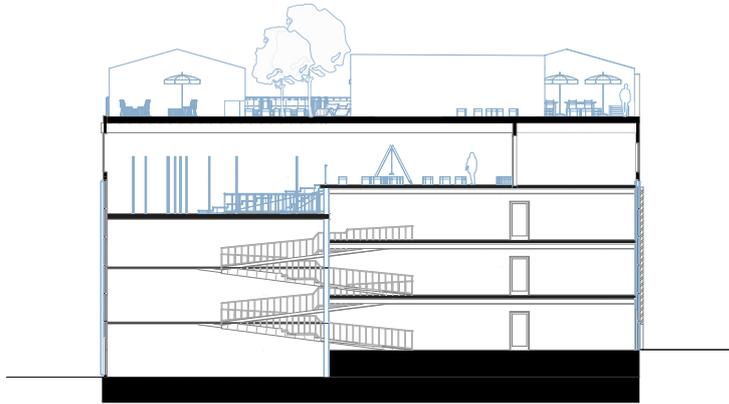


Abb. 163 Parkhaus Migerkastraße: Schnitt - M 1:400

Mehrwert für die Nachbarschaft

Hier ist die Aufstockung um ein Geschoß notwendig, um die fehlenden sozialen Räume im Gebiet unterbringen zu können. Die Mobilitätszentrale im Erdgeschoß bedient dabei den mobilitätstechnischen Anforderungen im Gebiet. Eine Car-Sharing-Station im 1. Level erweitert dies. Das Jugendzentrum im obersten Geschoß dient den Jugendlichen aus der Umgebung. Es ist für sie ein Ort des Versammelns, Verweilens und Austauschens. Das Dach wird zum Gemeinschaftsgarten für die Bewohner:innen der Gemeindebauten in der Umgebung. Gemeinsam können sie dort anpflanzen, kochen und kommunizieren.

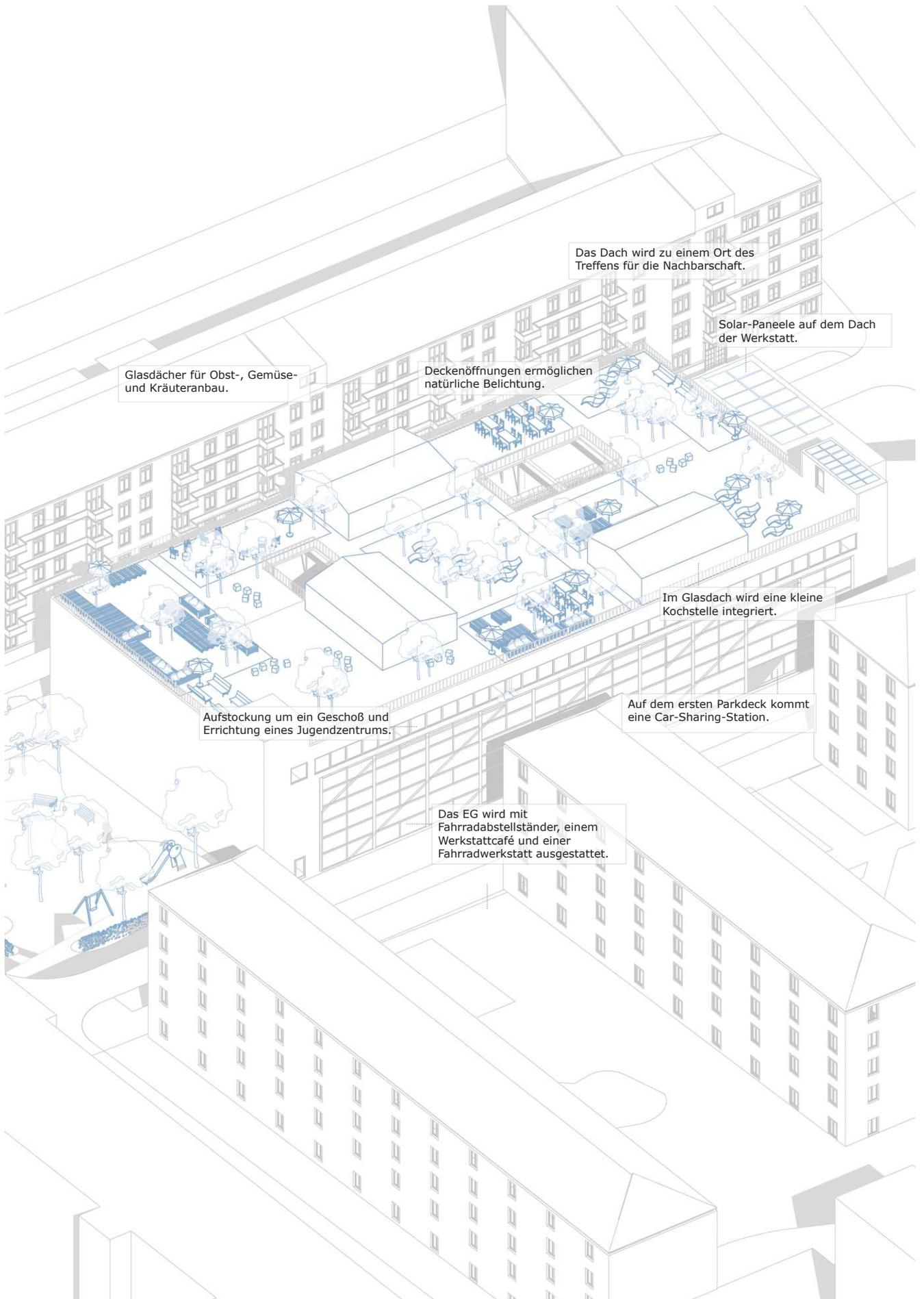


Abb. 164 Parkhaus Migerkastraße: Axonometrie

Das Dach wird zu einem gemeinschaftlich genutzten Garten.

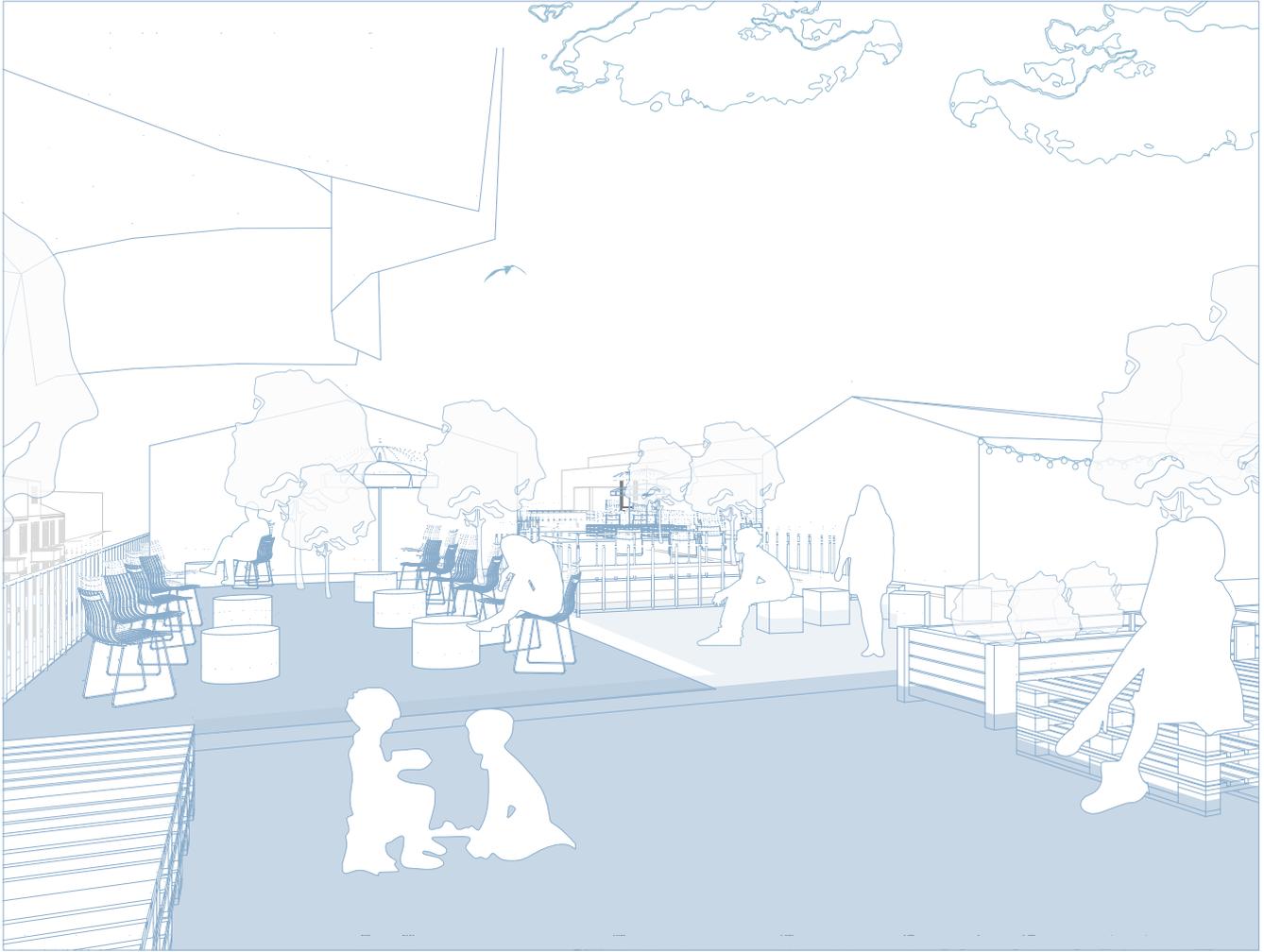


Abb. 165 Parkhaus Migerkastraße: Vision Dachterrasse, eigene Darstellung

Ein Jugendzentrum bietet Raum für klein und groß.



Abb. 166 Parkhaus Migerkastraße: Vision Jugendzentrum, eigene Darstellung

Fazit

Stau und überlastete Straßen sind ein alltägliches Bild in großen Städten. Es scheint, als gäbe es auf den Straßen nicht genug Parkraum, gleichzeitig herrscht in vielen Parkhäusern Leerstand. Zahlen dazu gibt es kaum, obwohl diese leicht zu erfassen wären. Doch belegbare Leerstände spielen weder Garagenbetreibern, noch der Politik in die Karten und werden daher nicht veröffentlicht. Unser Stadtraum ist jedoch zu wertvoll und zu begrenzt, um vom Auto eingenommen zu werden. Wenn wir das Klima schützen wollen, dürfen wir nicht mehr mit dem Auto in der Stadt unterwegs sein, und es sollte keine Abstellmöglichkeiten auf den Straßen geben. Wo kein Parkplatz verfügbar ist, da fährt man auch nicht mit dem Auto hin.

Unsere Straßen und Städte sehen heute so aus, weil Gesetze, Planungen und städtebauliche Entscheidungen zugunsten des Autos getroffen wurden. Hätte man diese Entscheidungen mit Blick auf den Menschen und die Umwelt getroffen, würden unsere Städte heute ganz anders aussehen.

Das innerstädtische Parkhaus wurde einst gebaut, um die Straßen vom Verkehr zu entlasten. Heute ist das Parken auf der Straße so günstig, dass man nur notgedrungen im Parkhaus parkt. Die Parkhäuser erfüllen ihre ursprüngliche Aufgabe nicht mehr. Sie wurden für eine einzige Nutzung gebaut und sind in ihrer momentanen Form nicht entsprechend ausgelastet. Doch in ihnen steckt großes Potenzial, das es auszuschöpfen gilt. Diese Arbeit behandelt den Hochgaragenbestand im Großraum Wien und untersucht wie Parkhäuser in der Stadt neu interpretiert werden können. Sie bietet einen ersten Leitungsansatz für den Umgang mit der gebauten Struktur der Parkhäuser, wobei in Zukunft noch mehr Möglichkeiten bestehen.

In Wien wurden bereits einige Beispiele für multifunktionale Hochgaragen umgesetzt. Dieses Umdenken erfolgt jedoch bisher nur in Neuplanungen, meist in besonderen Lagen bzw. innerhalb gut strukturierter und städtebaulich geplanter Areale wie der Seestadt Aspern. Wir müssen jedoch auch im Bestand arbeiten und in Zukunft anders mit Stadtraum, Straßenraum und gebautem Raum umgehen. Das Mobilitätsverhalten unserer Gesellschaft muss sich ändern, und das Auto sollte nicht mehr als primäres Verkehrsmittel betrachtet werden. Die oft leerstehenden innerstädtischen Hochgaragen

in Wien bieten ein enormes Potenzial. Bei einer strategischen Transformation können sie einen substanziellen Beitrag zur Mobilitätswende leisten.

Bestehende innerstädtische Hochgaragen befinden sich oft in dicht bebauten Stadtgebieten, die durch städtebauliche Planungsfehler sozialräumliche Defizite aufweisen. Bei einer Umprogrammierung dieser Garagen können sie durch ihre Attraktivität und Zentralität multifunktionale Parkierungsanlagen, Quartiershäuser und damit soziale Treffpunkte in den Bezirken der Stadt werden. Je nach Projekt und Dimension könnte hier auch das Stadtteilmanagement bzw. die Gebietsbetreuung ihren Standort haben. Mit der Integration von Mobility-Points samt Verleih, Abstellmöglichkeiten und Werkstätten für sanfte Mobilitätsformen können solche Parkhäuser zukünftig wie öffentliche Verkehrshaltestellen funktionieren. Sie fördern den Umstieg vom öffentlichen Verkehr auf das Fahrrad oder den Scooter, sowohl im Privatbesitz als auch im Sharing-Modell. Mit ergänzenden Serviceangeboten wie einem Nachbarschaftscafé, einer Post- und Paketstation sowie einer Recyclingstation wird aus einem monofunktionalen Parkhaus ein Multipurpose-Haus, das der Nachbarschaft dient. Die Rolle, die Relevanz und der Wert des Parkhauses in seiner Umgebung werden dadurch massiv gesteigert.

Das Beispiel der Garage Grande zeigt das Potenzial, Garagen als Einstiegsstellen und Quartierstreffpunkte zu nutzen. Mit relativ einfachen Mitteln wurde die bestehende Bausubstanz so weit recycelt, dass ein Raum- und Nutzungsprogramm maßgeschneidert auf die Bedürfnisse der Nachbar:innen implementiert werden konnte. Ein Parkhaus ist vom Bautypus her bereits räumlich flexibel und wandelbar, weshalb es mit den richtigen Tools viele zusätzliche und neue Nutzungen ermöglichen kann.

Diese Form der Transformation wurde an drei Beispielen in Wien ausformuliert. Mit der Strategie S, M, L und XL wurde gezeigt, dass sowohl mit minimalen baulichen Änderungen als auch mit umfassenden architektonischen Umgestaltungen ein Parkhaus zu einem Community- und Mobilitäts-Hub umgewandelt werden kann. Der Schwerpunkt liegt darauf, dass die Bespielung des Parkhauses auf allen Ebenen erfolgt. Die Sockelzone, das Dach

und die Fassade sind dabei am einfachsten zu transformieren. Doch auch in den oberen Parkdecks, die in der Regel am wenigsten ausgelastet sind, können Nutzungen implementiert werden, die zur Aufwertung des Grätzels beitragen. Zukünftig müsste man diese Transformation erweitern und eine vertiefte Analyse aller Standorte durchführen, um ein gesamtstädtisches Konzept für die langfristige Hybridisierung von innerstädtischen Hochgaragen zu erreichen.

Eine erfolgreiche Transformation kann jedoch nur durchgeführt werden, wenn sich die Gesetzeslage bezüglich der Stellplatzverpflichtung ändert und die Stadt auf die absolute Nutzung des öffentlichen Verkehrs in Kombination mit nachhaltigen Verkehrsmitteln setzt. Viele europäische Städte, darunter Berlin und Hamburg, machen es vor. Es braucht auch in der Stadtplanung gegenüber der Öffentlichkeit Transparenz über die tatsächliche Nutzung der bestehenden Parkplatzflächen, sowohl im Innen- als auch im Außenraum. Mit solchen Daten wird schnell deutlich, wo das Potenzial für eine Transformation am größten ist. Basierend auf diesen Daten könnte das Projekt an weiteren Standorten angewendet werden, und einen wesentlichen Teil zur Bestandserhaltung und Bestandsaktivierung, aber vor allem auch Communitybildung und Stadtteilaktivierung beitragen.

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: Entwicklung der Parkhausarchitektur früher vs. heute, eigene Darstellung
- Abb. 2: Funktionsverteilung des Pkw, © Hermann Knoflacher, Abbildung aus Virus Auto 4.0, S. 34
- Abb. 3: Raumverbrauch pro Person nach Verkehrsmittel, Abbildung nach Fachkonzept Mobilität STEP 2025 © Stadt Wien
- Abb. 4: Von Monofunktionalität zu Multifunktionalität, Darstellung nach dem Vorbild Duplex Architekten: Gröninger Hof, Hamburg
- Abb. 5: Ablauf der Diplomarbeit, eigene Darstellung
- Abb. 6: Parkgarage Marina Towers in Chicago, Foto: Getty Images (<https://www.welt.de/motor/article125808489/Faehrst-du-noch-oder-parkst-du-schon.html>)
- Abb. 7: Parkplätze auf der Straße, Foto: Hermann Knoflacher, aus Virus Auto 4.0, S. 35
- Abb. 8: Tiefgarage in Apeldoorn, Niederlande, Foto: Leo Wieling auf Unsplash (<https://unsplash.com/de/fotos/graustufenfoto-des-gebäudeparkplatzes-Cbw19U9wio>)
- Abb. 9 Überlagerung und Durchdringung von Technologie, Kultur, Ökonomie und Politik in der (Garagen-) Architektur, © Jürgen Hasse, Abbildung aus Übersehene Räume, S. 21
- Abb. 10: Garage in rue de Ponthieu in Paris von August Perret, Foto: Goldfinger Erno (https://www.ribapix.com/garage-in-rue-de-ponthieu-paris_riba4971)
- Abb. 11 Hauptwache Parking Garage (1956) in Frankfurt/Main von Max Meid und Helmut Romeick, Foto: Hochtief (Hg.) (<https://www.playbuzz.com/frankfurterneuepresse10/fnp-abreisef-hrer-frankfurts-marodeste-ecken>)
- Abb. 12 Parkhaus Alt-Sachsenhausen, Frankfurt am Main, 1986 Foto: INRIX Inc. (<https://www.parkme.com/de/lot/105792/parkhaus-alt-sachsenhausen-frankfurt-he-germany>)
- Abb. 13 Das Parkhaus als Schauplatz, Highlander: Es kann nur einen geben (1986) (<https://m.imdb.com/title/tt0091203/mediaviewer/rm2463839744/>)
- Abb. 14 Lincoln Street Garage von Brian Healy Architects, Bestand aus 1950er, Umbau 1999, Foto: BHA (<https://www.brianhealyarchitects.com/>)
- Abb. 15 Altes Parkhaus in Münster, Fritzen + Müller-Giebeler Architekten BDA, Bestand aus 1964, Umbau 2010, Foto: Guido Erbing (<https://backstein.com/news/rueckgewinnung-von-stadtraum>)
- Abb. 16 Kant-Garagenpalast, 1930, © Bauakte Kantstraße 126/127 René Hartman (<https://www.dabonline.de/2023/03/29/kantgaragen-berlin-stilwerk-historisches-parkhaus-denkmalschutz-sanierung/>)
- Abb. 17 Kant-Garagenpalast nach Umbau 2022, Foto: Ken Schluchtmann (diephotodesigner.de)
- Abb. 18 Astoria Garage in 1080 Wien, Architekt: Ceser Karrer, erbaut 1918, Umbau 1935-38 (<https://www.astoria-garage.at>)
- Abb. 19 Hochgarage am Neuen Markt in 1010 Wien, 1959, Architekt: Karl Schwanzer (https://twitter.com/Tom_Harb/status/1334958759429464067)
- Abb. 20 Wohn- und Geschäftsgebäude am Neuen Markt, 2023 Architekt: Karl Schwanzer, Foto: Google 2023 (www.google.com/maps/@48.2057458,16.370646,3a,75y,200.47h,94.45t/data=!3m7!1e1!3m5!1sTttxhJjttfu1vx1fHf9kA!2e0!6shhttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.)
- Abb. 21 Ausstellung in der Apollo Garage in 1070 Wien, 2023, Foto: off image (<http://www.offimage.at/>)
- Abb. 22 Ausstellung in der Apollo Garage in 1070 Wien, 2023, Foto: off image (<https://apollogarage.at/aktuelles/apoll>)
- Abb. 23 Die Entwicklung des Parkhaus als Bauwerk der Verkehrsarchitektur, eigene Darstellung
- Abb. 24 Wiener Garagen in Zahlen, eigene Darstellung
- Abb. 25 Hochgaragen in Wien, eigene Darstellung
- Abb. 26 Urbane Kontextualisierung der Hochgaragen in Wien, eigene Darstellung
- Abb. 27 Beispielgaragen zu den Kontextsituationen, eigene Darstellung
- Abb. 28 Map: Räumliche Priorisierung, Indikator Einwohnerdichte, nach Garagenprogramm 2014, © Traffix Verkehrsplanung GmbH
- Abb. 29: Map: Räumliche Priorisierung, Indikator Grünraumdefizite, nach Garagenprogramm 2014, © Traffix Verkehrsplanung GmbH
- Abb. 30 Map: Subventionierung von Wohnsammelgaragen, Prioritätszonen, nach Garagenprogramm 2014, © Traffix Verkehrsplanung GmbH
- Abb. 31 Map: Veränderung der Parkplatzflächen 2018-2023 je Zählbezirk, nach Map and Minds 2023, © Maps and Minds
- Abb. 32 Burggasse, Ecke Kirchengasse, früher: Fahrbahn, Foto: Google Maps
- Abb. 33 Burggasse, Ecke Kirchengasse, heute: ein Platz, Foto: Georg Scherer
- Abb. 34 Trends für zukünftige Garagen, nach Garagen Vision 2025, Universität St. Gallen
- Abb. 35 Transformation von Parkflächen zu Parklets in Wien, Foto: Christoph Liebentritt

- Abb. 36 Die Zukunft der Parkhausarchitektur, eigene Darstellung
Abb. 37 Garage Grande in Ottakring, Foto: Tim Dornaus
Abb. 38 Timeline: Die Entstehung und Entwicklung der Garage Grande von 1974 bis heute, eigene Darstellung
Abb. 39 Diagramm Programmatik Garage Grande, zusammengestellt aus unterschiedlichen Zeiträumen, eigene Darstellung
Abb. 40 Raumnutzung in der Garage Grande, die Nutzungen können von der jeweiligen Saison abweichen, eigene Darstellung
Abb. 41 Die Nutzer:innen der Garage Grande, eigene Darstellung
Abb. 42 Ansicht Deinhardsteingasse 12, 1160 Wien, vor und nach der Zwischennutzung, eigene Darstellung
Abb. 43 Die Entwicklung der tangierenden Straße, 1160 Wien, vor und nach der Zwischennutzung, eigene Darstellung
Abb. 44 Grätzel Oase entlang der Westfassade der Garage Grande, Foto: epilogy.photography
Abb. 45 Kinderflohmarkt in der Deinhardsteingasse 12, Foto: GB*
Abb. 46 Die Auswirkung der Garage Grande auf unterschiedliche Maßstäbe, von der Nachbarschaft bis Europa
Abb. 47 Map: Kontextplan der Garage Grande, eigene Darstellung
Abb. 48 Map: Verkehrssituation um die Garage Grande, eigene Darstellung
Abb. 49 Handlungsbedarf gemäß den vorhandenen räumlichen und sozialen Defizite im Stadtteil, eigene Darstellung
Abb. 50 Daniel Mittendorfer in der Garage Grande, GB* West, Foto: Michael Ellenbogen
Abb. 51 Relevanz der Garage Grande in ihre Umgebung, eigene Darstellung
Abb. 52 Graffiti an den Wände der Garage Grande, Foto: Tim Dornaus
Abb. 53 Offener Kleiderschrank in der Garage Grande, Foto: GB*
Abb. 54 Ausstellung: Poetry Room (2020) von Laura Oyuela, Foto: Anna Höfling
Abb. 55 Ausstellung: Bin da (2020) von Fabian Hirschl, Foto: Tobias Garcia Navas
Abb. 56 Skate Meetup in der Garage Grande, Foto: Anita Rebernick
Abb. 57 Lehrpfad für urbane Begrünung entlang der Westfassade der Garage Grande, Foto: Tim Dornaus
Abb. 58 Klassifizierung der Stellplätze in neue Stadtentwicklungsgebiete, eigene Darstellung
Abb. 59 Stadtentwicklungsgebiete in Wien, Stand 2019, nach Der Standard, eigene Darstellung
Abb. 60 Modal Split Wien (oben) im Vergleich zum angestrebtem Modal Split der Seestadt Aspern (unten), nach Wiener Linien und 3420 Aspern
Abb. 61 Mobilitätsplan Seestadt Aspern, nach Wien 3420 aspern Development AG, 2022
Abb. 62 Mobilitätsplan Seestadt: ruhender Verkehr, nach Wien 3420 aspern Development AG, 2022
Abb. 63 Seehub, eine Hybridhochgarage in der Seestadt Aspern, Foto: AW Architekten
Abb. 64 Die Kulturgarage in der Seestadt Aspern, Foto: VHS/Franz Svoboda
Abb. 65 Hochgarage im Seeparkquartier, Foto: A. Ehrenreich, © Freimüller Söllinger
Abb. 66 Multifunktionale Hochgaragen in Wien, nach Vorbild Datasheets in der Studie Hybridhochgarage, © Spath Arquitectos
Abb. 67 Garage Neu Marx, Foto: BigAir
Abb. 68 Apollo Garage von Außen, Foto: Apollo Garage
Abb. 69: Parkhaus Burggasse, Foto: Eigene Aufnahme
Abb. 70 Park+Ride Spittelau, Foto: AW Architekten
Abb. 71 Parkhaus Migerkastraße, Foto: Eigene Aufnahme
Abb. 72 Parkhaus Viktoriagasse, Foto: Eigene Aufnahme
Abb. 73 Garage Grande, Foto: David Reumüller
Abb. 74 VHS Kulturgarage, Foto: VHS / Franz Svoboda
Abb. 75 Hochgarage J12, Foto: A. Ehrenreich, © Freimüller Söllinger
Abb. 76 Seehub, Foto: AW Architekten
Abb. 77 Mehrfachnutzung Hybridhochgaragen, Grafik: Michael Ellensohn, © Spath Arquitectos
Abb. 78 Die Erweiterung der Abstellfunktion des Parkhaus, Grafik: Michael Ellensohn, © Spath Arquitectos
Abb. 79 Bautechnische Herausforderungen bei der Umnutzung von Parkhäusern, Grafik: Michael Ellensohn, © Spath Arquitectos
Abb. 80 Alles rollt, © Spath Arquitectos
Abb. 81 Das Parkdeck als Hochregallager, © Spath Arquitectos
Abb. 82 Die verschiedenen Rollen, die ein Parkhaus annehmen kann, © SAPRQ
Abb. 83 Parking Plus in Bordeaux, Raumprogramm, © Brisac Gonzalez
Abb. 84 Parking Plus in Bordeaux, Rendering, © Brisac Gonzalez
Abb. 85 Kunst am Bau, Park n` Play in Kopenhagen © JAJA Architects
Abb. 86 Park n` Play in Kopenhagen, 2014, Foto: Ramsus Hjortshøj, © JAJA Architects
Abb. 87 Map: Eine Auswahl an multifunktionalen Hochgaragen, eigene Darstellung

- Abb. 88 Turm des Höhenrausch in Linz, 2009 - 2022, Foto: Linza!
Abb. 89 Höhenrausch Riesenrad am Dach des City Parkhaus, Linz 2009 - 2022, Foto: Andreas Kepplinger
Abb. 90 Long Island Summer Lounge auf dem Parkhaus Börse, Frankfurt am Main, Foto: Oliver Krautscheid
Abb. 91 279 1111 Lincoln Road, Miami Beach, USA, Herzog de Meuron, 2010, © H&dM
Abb. 92 279 1111 Lincoln Road, Miami Beach, USA, Herzog de Meuron, 2010, © H&dM
Abb. 93 Mountain Dwellings, Orestad, Kopenhagen, PLOT = BIG + JDS, 2008, Foto: Maria Gonzalez, © PLOT
Abb. 94 Mountain Dwellings, Orestad, Kopenhagen, PLOT = BIG + JDS, 2008, Foto: Maria Gonzalez, © PLOT
Abb. 95 Entwurfsprinzipien für Hybridhochgaragen, eigene Darstellung
Abb. 96 279 1111 Lincoln Road, Miami Beach, USA, Herzog de Meuron, 2010, © H&dM
Abb. 97 Seehub, Seestadt Aspern, © AW Architekten
Abb. 98 Parking & More, Rendering, © HHF Architekten
Abb. 99 Lehrpfad für urbane Begrünung entlang der Westfassade der Garage Grande, Foto: Tim Dornaus
Abb. 100 Hochgarage im Seeparkquartier, Foto: A. Ehrreich, © FSA
Abb. 101 Park n` Play in Kopenhagen, 2014, Foto: Ramsus Hjortshøj, © JAJA Architects
Abb. 102 Parkhaus in Skopje, 2010, Foto: Darko Hirstov, © PRAG architects
Abb. 103 Garage Grande, Foto: GB*
Abb. 104 Parkhaus an zukünftige Entwicklungen anpassbar, eigene Darstellung
Abb. 105 Prototypen für die hybride Nutzung von Hochgaragen, eigene Darstellung
Abb. 106 Räumliche Anforderungen and eine hybride Quartiersgarage
Abb. 107 Programmatische Anforderungen and eine hybride Quartiersgarage
Abb. 108 Mobilitätsanforderungen bei hybriden Quartiersgaragen
Abb. 109 Anforderungen an die urbane Infrastruktur bei hybriden Quartiersgaragen
Abb. 110 Relevanz einer hybriden Quartiersgarage
Abb. 111 Legende: Urbane Profile der Potenzialgaragen in Wien, eigene Darstellung
Abb. 112 Urbane Profile von Potenzialgaragen in Wien, eigene Darstellung
Abb. 113 Auswahl Hochgaragen für eine hybride Transformation
Abb. 114 Parkhaus Viktoriagasse, Viktoriagasse 4, 1150 Wien, Foto: eigene Aufnahme
Abb. 115 Lageplan, Viktoriagasse 4, 1150 Wien, M 1:5000, eigene Darstellung
Abb. 116 Parkhaus Viktoriagasse, Erdgeschoß
Abb. 117 Parkhaus Viktoriagasse, Abstellplätze für Motorfahräder direkt am Eingang
Abb. 118 Parkhaus Viktoriagasse, Ausblick von der Garage in den Park Rosinagasse
Abb. 119 Parkhaus Viktoriagasse, Blick vom Park Rosinagasse in die Hochgarage
Abb. 120 Map: Kontextplan des Parkhauses Viktoriagasse, eigene Darstellung
Abb. 121 Map: Mobilitätsplan des Parkhauses Viktoriagasse, eigene Darstellung
Abb. 122 Parkhaus Viktoriagasse - Lageplan nach Transformation - M 1:1000
Abb. 123 Parkhaus Viktoriagasse: Erdgeschoß - Transformation S - M 1:200
Abb. 124 Parkhaus Viktoriagasse: Autoparkdecks - Transformation S und L - M 1:200
Abb. 125 Parkhaus Viktoriagasse: Erdgeschoß - Transformation L - M 1:200
Abb. 126 Parkhaus Viktoriagasse: 1. Obergeschoß - Transformation L - M 1:200
Abb. 127 Parkhaus Viktoriagasse: Dachlandschaft - Transformation S und L - M 1:200
Abb. 128 Parkhaus Viktoriagasse: Schnitt - Transformation S - M 1:200
Abb. 129 Parkhaus Viktoriagasse: Schnitt - Transformation L - M 1:200
Abb. 130 Parkhaus Viktoriagasse: Axonometrie, eigene Darstellung
Abb. 131 Parkhaus Viktoriagasse: Vision Dachlandschaft, eigene Darstellung
Abb. 132 Parkhaus Viktoriagasse: Vision Eingangssituation, eigene Darstellung
Abb. 133 Parkhaus Burggasse, Burggasse 85, 1070 Wien
Abb. 134 Lageplan, Burggasse 85, 1070 Wien, M 1:5000, eigene Darstellung
Abb. 135 Parkhaus Burggasse: Auslastung in den unteren Parkdecks hoch, Foto: eigene Aufnahme
Abb. 136 Parkhaus Burggasse: je höher, desto geringer die Auslastung, Foto: eigene Aufnahme
Abb. 137 Parkhaus Burggasse: Blick vom letzten in das vorletzte Parkdeck, Foto: eigene Aufnahme
Abb. 138 Parkhaus Burggasse: Multifunktionalität durch Integrierung eines Second-Hand Möbelgeschäfts im Sockel, Foto: eigene Aufnahme
Abb. 139 Map: Kontextplan des Parkhauses Burggasse, eigene Darstellung
Abb. 140 Map: Mobilitätsplan des Parkhaus Burggasse, eigene Darstellung
Abb. 141 Parkhaus Burggasse - Lageplan nach Transformation - M 1:1000
Abb. 142 Parkhaus Burggasse: Erdgeschoß - Transformation M - M 1:250
Abb. 143 Parkhaus Burggasse: Autoparkdecks 1. - 6. OG - Transformation M - M 1:250

- Abb. 144 Parkhaus Burggasse: 7. und 8. Obergeschoß - Transformation M - M 1:250
Abb. 145 Parkhaus Burggasse: Dachlandschaft und Blick auf Hof - M 1:250
Abb. 146 Parkhaus Burggasse: Querschnitt - M 1:250
Abb. 147 Parkhaus Burggasse: Axonometrie, eigene Darstellung
Abb. 148 Parkhaus Burggasse: Vision Dachlandschaft, eigene Darstellung
Abb. 149 Parkhaus Burggasse: Vision Eingangssituation, eigene Darstellung
Abb. 150 Parkhaus Migerkastraße, Migerkastraße 2, 1100 Wien, Foto: BIP
Abb. 151 Lageplan, Migerkastraße 1, 1100 Wien, M 1:5000, eigene Darstellung
Abb. 152 Parkhaus Migerkastraße: Nordwestfassade, hier wollte man früher eine Kletterwand machen, wurde jedoch nicht umgesetzt, Foto: eigene Aufnahme
Abb. 153 Parkhaus Migerkastraße, Spielplatz für Kleinkinder auf der Rückseite des Parkhauses, Foto: eigene Aufnahme
Abb. 154 Parkhaus Migerkastraße: Autowerkstatt angedockt an das Parkhaus, Foto: eigene Aufnahme
Abb. 155 Parkhaus Migerkastraße, abgeschlossen und nur für Dauerparker
Abb. 156 Map: Kontextplan des Parkhauses Migerkastraße, eigene Darstellung
Abb. 157 Map: Mobilitätsplan des Parkhauses Migerkastraße, eigene Darstellung
Abb. 158 Parkhaus Migerkastraße - Lageplan nach Transformation - M 1:1000
Abb. 159 Parkhaus Migerkastraße: 1. und 2. Level - M 1:400
Abb. 160 Parkhaus Migerkastraße: 3. - 6. Level - M 1:400
Abb. 161 Parkhaus Migerkastraße: 7. und 8. Level - M 1:400
Abb. 162 Parkhaus Migerkastraße: Dachterrasse - M 1:400
Abb. 163 Parkhaus Migerkastraße: Schnitt - M 1:400
Abb. 164 Parkhaus Migerkastraße: Axonometrie
Abb. 165 Parkhaus Migerkastraße: Vision Dachterrasse, eigene Darstellung
Abb. 166 Parkhaus Migerkastraße: Vision Jugendzentrum, eigene Darstellung

Quellenverzeichnis

Bücher

Hasse, J. (2007). *Übersehene Räume: zur Kulturgeschichte und Heterotopologie des Parkhauses*. transcript Verlag.

Knoflacher, H. (2023). *Virus Auto 4.0: Lebensraum für Mensch und Natur in Stadt und Land*. Alexander Verlag Berlin.

Architekten- und Stadtplanerkammer Hassen Akademie. (2014). *Mehr als nur Parken: Parkhäuser der 1960er und 70er Jahre weiterdenken; [Parkhäuser weiterdenken]*. Jovis Verlag.

Publikationen

STEP 2025 - *Fachkonzept Mobilität*. (2015). Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Raumplanung.

Lehmbrock, M., Angelika Uricher, Philipp Steffens, Pierre Karohs, Angelika Uricher & Doris Becker. (2009). *Pilotvorhaben Parkhäuser und Park-and-Ride: Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 2 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“*. https://difu.de/sites/default/files/bericht_difu_parkhaeuser_0.pdf

TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH. Wien : Magistrat der Stadt Wien MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung. (2014). *Garagenförderung in Wien : Garagenprogramm 2014 : Endbericht* (Auftraggeber: Magistrat der Stadt Wien MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung vertreten durch: Dipl.-Ing. Roman Riedel, Magistratsdirektion der Stadt Wien vertreten durch: Dipl.-Ing. Thomas Kelle, Hrsg.). <https://resolver.obvsg.at/urn:nbn:at:AT-WBR-888888/>

ÖGNI GmbH. (2022). *Garagen und Parkflächen – Entwicklungsflächen von morgen*. https://www.ogni.at/wp-content/uploads/Positionspapier-Garagen_web-250.pdf

Dreier-Phan Quoc, S. & Die Grünen. (2022). *Antrag: Parkraumbilanz für die Landstraße*. <https://www.wien.gv.at/bezirke/landstrasse/politik/sitzungen/pdf/antrag-20220331-parkraumbilanz.pdf>

MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau. (2015). *Belebte Räume - Öffentlicher Parkraum und alternative Nutzungen*. https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2016/08/2015_belebte-freiraeume_Folder-MA28.pdf

Stadt Wien - Stadtentwicklung und Stadtplanung. (2023). *Zwischengenutzt! : Beispiele und Tipps zur Umsetzung*. Wienbibliothek im Rathaus. <https://resolver.obvsg.at/urn:nbn:at:AT-WBR-881845/>
Urheberrechtsschutz (InC 1.0)

Wien 3420 aspern Development AG & Knapp, D. (2022). *Mobilitätsinfo aspern Seestadt* (Wien 3420 AG & Mobilitätsberatung, Hrsg.). https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/system/project-docs/220926_Mobilitaetsinfo-Seestadt.pdf

Website

ntv Nachrichtenfernsehen. (2011, 12. März). *125 Jahre Automobil: Geschichte des Parkhauses*. n-tv.de. Abgerufen am 17. April 2024, von <https://www.n-tv.de/auto/Geschichte-des-Parkhauses-article2816161.html>

Bommertz, N. & Universität Heidelberg Institut für Europäische Kunstgeschichte. (2022, 13. März). *Das P12 und die Geschichte der Parkhäuser*. Abgerufen am 17. April 2024, von <https://p12.alexandravinenz.de/parkhaeuser-der-zeit/>

Poschardt, U. (2014, 25. Dezember). *Warum Parkhäuser ein wichtiges Kulturgut sind*. DIE WELT. Abgerufen am 17. April 2024, von <https://www.welt.de/motor/article135699990/Warum-Parkhaeuser-ein-wichtiges-Kulturgut-sind.html>

DAM3. (2012). *Parkhäuser der 1960er und 70er Jahre weiterdenken – Ideen und Konzepte*. Abgerufen am 18. April 2024, <https://dam-online.de/veranstaltung/archiv-parkhauser-der-1960er-und-70er-jahre-weiterdenken-ideen-und-konzepte/>

Handlungsfeld „Öffentlicher Raum“ - Fachkonzept Mobilität. (2015, 3. Dezember). <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/mobilitaet/handlungsfelder/oeffentlicher-raum.html>

JuraForum.de. (2023, 12. Oktober). *Tiefgarage: Definition und rechtliche Bedeutung*. Abgerufen am 18. April 2024, von <https://www.juraforum.de/lexikon/tiefgarage>

Ziele der Parkraumbewirtschaftung. (2013, 24. April). <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/ziele.html>

Feinschwarz Theologisches Feuilleton. (2021, 7. September). *Das Parkhaus: ein mythischer Ort häutet sich*. feinschwarz.net. Abgerufen am 20. April 2024, von <https://www.feinschwarz.net/das-parkhaus-ein-mythischer-ort-haeutet-sich/>

Rethfeld, S. (2011, 1. März). Münster. *Umbau Parkhaus Stubengasse*. Db Deutsche Bauzeitung. Abgerufen am 20. April 2024, von <https://www.db-bauzeitung.de/architektur/verkehrsbauten/muenster-parkhaus/>

Haberle, H. (2023, 29. März). *Kantgaragen Berlin: historisches Parkhaus wird Möbelhaus*. DABonline | Deutsches Architektenblatt. Abgerufen am 20. April 2024, von <https://www.dabonline.de/2023/03/29/kantgaragen-berlin-stilwerk-historisches-parkhaus-denkmalschutz-sanierung/>

Stuhlpfarrer, A. (2013, 11. Dezember). *Karl Schwanzler*. Architekturzentrum Wien. Abgerufen am 21. April 2024, von <https://www.architektenlexikon.at/de/1400.htm>

WIPARK. (o. D.). *Geschichte des Parkens*. Abgerufen am 21. April 2024, von <https://www.wipark.at/unternehmen/geschichte-des-parkens>

Wien Geschichte Wiki. (2021, 4. Mai). *Astoria-Garage*. Abgerufen am 21. April 2024, von <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Astoria-Garage>

Herzner-Kaiser, D. (2007, 16. Februar). *Cesar Karrer*. Architekturzentrum Wien. Abgerufen am 21. April 2024, von <https://www.architektenlexikon.at/de/275.htm>

Astoria Garage. (o. D.). *Astoria-Garage – Ihre Garage seit 1918 – Dipl.Ing. Cesar Karrer*. Abgerufen am 21. April 2024, von <https://www.astoria-garage.at/>

Apollo Garage Betriebsgesellschaft mbH. (o. D.). *90 Jahre Betriebsamkeit*. Apollo Garage. Abgerufen am 21. April 2024, von <https://apollogarage.at/über-uns/home1>

off image (2023). *Apollo packt das schlechte Gewissen*. Abgerufen am 21. April 2024, von <http://www.offimage.at/index.html>

Soteropoulos, A., Pühringer, F. & Kalasek, R. (2023, 29. November). *Transformation der Parkplatzflächen in Wien: ein Zeitvergleich*. MAPS AND MINDS. Abgerufen am 23. April 2024, von <https://www.derstandard.at/story/3000000196374/transformation-der-parkplatzflaechen-in-wien-ein-zeitvergleich>

Linza Stadtmagazin. (2021, 2. Mai). *Der Höhenrausch-Turm fällt: ein Linzer Wahrzeichen verschwindet bis 2022*. LINZA! Abgerufen am 24. April 2024, von <https://www.linza.at/turm/>

Köll, E. (2023, 19. November). *Höhenrausch in Linz - wie im Paradies*. SIMSKultur. Abgerufen am 24. April 2024, von <https://simskultur.eu/hoeohenrausch-in-linz-wie-im-paradies/>

VCÖ (2024, 3. April). *Zahl der Fahrraddiebstähle im Vorjahr erstmals seit neun Jahren gestiegen - Mobilität mit Zukunft*. Abgerufen am 7. Mai 2024, von <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-zahl-der-fahrraddiebstaehle-im-vorjahr-erstmals-seit-neun-jahren-gestiegen>

Presseservice der Stadt Wien. (2010, 20. September). *Schicker: NEU MARX wächst weiter* Abgerufen am 11. Mai 2024, von <https://presse.wien.gv.at/2010/09/30/schicker-neu-marx-waechst-weiter>

Fasch & Fuchs Architekten. (o. D.). *Kulturgarage Seestadt Aspern*. Abgerufen am 11. Mai 2024, von https://faschundfuchs.com/index.php?top=wettbewerbe&sub=2018_kuga

Die Wiener Volkshochschulen. (2022, 9. Februar). *Die Kulturgarage der Wiener Volkshochschulen eröffnet in der Seestadt*. Abgerufen am 11. Mai 2024, von <https://www.vhs.at/de/b/2022/02/09/die-kulturgarage-der-wiener-volkshochschulen-eroeffnet-in-der-seestadt>

Presse-Service. (2022, 9. Februar). *Archivmeldung: Kulturgarage der Wiener Volkshochschulen eröffnet in der Seestadt*. Presseservice der Stadt Wien. Abgerufen am 11. Mai 2024, von https://presse.wien.gv.at/2022/02/09/kulturgarage-der-wiener-volkshochschulen-eroeffnet-in-der-seestadt#:~:text=Die%20Seestadt%20erh%C3%A4lt%20im%20Februar,450%20Besucher*innen%20beherbergen%20wird.

Sport Aktiv Media GmbH. (2012, 27. Juni). *Last Man Standing: Das Leben ist eine Kehre*. Radsport-news. Abgerufen am 11. Mai 2024, von https://www.radsport-news.com/freizeit/freizeitnews_75892.htm

Stadt Wien. (2013, 24. April). *Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung*. wien.gv.at. Abgerufen am 11. Mai 2024, von <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/wirkung.html>

Payer son stationnement. (2024, 29. Januar). *Ville De Paris*. Abgerufen am 11. Mai 2024, von <https://www.paris.fr/pages/payer-son-stationnement-2129>

City of Amsterdam. (o. D.). *Parkeren*. Abgerufen am 11. Mai 2024, von https://www.amsterdam.nl/parkeren/?PagClsIdt=16899643#PagCls_16899643

Scherer, G. (2021, 6. Juli). *Burggasse: Von der Nebenfahrbahn zum Ruth-Klüger-Platz*. Abgerufen am 11. Mai 2024, von <https://www.wienschauen.at/burggasse-von-der-nebenfahrbahn-zum-ruth-klueger-platz/>

Payer, M. J. (2022, 19. September). *Gegen Östertrend: Anzahl der autofreien Haushalte in Wien gestiegen*. Abgerufen am 11. Mai 2024, von https://www.meinbezirk.at/wien/c-wirtschaft/anzahl-der-autofreien-haushalte-in-wien-gestiegen_a5595529

Rachbauer Stefanie. (2024, 7. März). *Wie wird ein Parkplatz zum Treffpunkt für das Grätzel?*. Abgerufen am 12. Mai 2024, von <https://www.derstandard.de/story/3000000209822/wie-wird-ein-parkplatz-zum-treffpunkt-fuer-das-graetzel>

Gary, G. (2023). *Dazwischen und doch mittendrin*. Abgerufen am 12. Mai 2024, von <https://wohnungswirtschaft-heute.de/dazwischen-und-doch-mittendrin/>

Wien 3420 aspern Development AG. (2024). *Aspern - Die Seestadt Wiens*. Abgerufen am 13. Mai 2024, von <https://www.aspern-seestadt.at/>

Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2023, 24. März). *Wiener:innen sind klimafreundlich unterwegs*. Abgerufen am 13. Mai 2024, von <https://www.fahrradwien.at/2023/03/24/klimafreundlich-unterwegs/>

Russmedia Digital GmbH. (2020, 25. Februar). *„Seehub“: Multifunktionale Hochgarage in Wiener Seestadt eröffnet*. Abgerufen am 13. Mai 2024, von <https://www.vienna.at/seehub-multifunktionale-hochgarage-in-wiener-seestadt-eroeffnet/6531426>

Multifunktionale garage „SeeHub“. (2020, 26. Februar). a3bau.at. Abgerufen am 13. Mai 2024, von <https://www.a3bau.at/multifunktionale-garage-seehub>

Wien 3420 AG. (2022, 8. Februar). *Auto abstellen und Kultur tanken*. Abgerufen am 13. Mai 2024, von https://www.aspern-seestadt.at/city-news/auto_abstellen_und_kultur_tanken

WGA ZT GmbH. (2021, 15. März). *Ein nachhaltiges Parkhaus?*. Abgerufen am 13. Mai 2024, von <https://www.wg-a.com/ein-nachhaltiges-parkhaus/>

Stadt Wien. (2024). Statistische Bezirksdaten der Wiener Bezirke von A bis Z - Reihe „Wien in Zahlen“. Abgerufen am 16. Mai 2024, von <https://www.wien.gv.at/statistik/bezirke/>

Rooden, C. (2011). Konstruktion auf Zeit. *TEC21*, 40. <https://doi.org/10.5169/seals-170274>



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich allen herzlich danken, die zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen haben.

Zunächst möchte ich meiner Betreuerin, Ute Schneider, für ihre Geduld und konstruktive Kritik danken. Sie hat maßgeblich zum Erfolg dieser Arbeit beigetragen. Ihre Anregungen waren sehr wertvoll und haben mir geholfen, diese Arbeit in die richtige Richtung zu lenken.

Ebenso möchte ich mich bei Ulrich Baturäger GmbH, BIP - Best in Parking und WIPARK für die Bereitstellung der Pläne der ausgearbeiteten Garagen bedanken.

Ein besonderer Dank gilt auch Daniel Mittendorfer (GB*), der während dieser Zeit zahlreiche Fragen mit großem Interesse beantwortet hat. Sein Fachwissen sowie sein persönlicher Bezug zu den Themen haben die Arbeit stark beeinflusst.

Ein besonderer Dank gilt meiner Familie und meinen Freunden, die mir mit ihren motivierenden Worten diese Zeit erleichtert haben.

Noura Mansour

