Zeitschrift: Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse = Arte + architettura in Svizzera

Herausgeber: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

Band: 71 (2020)

Heft: 2

Artikel: Schweizer Parkhäuser

Autor: Schröter, Anne-Catherine

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-882568

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Siehe Rechtliche Hinweise.

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. Voir Informations légales.

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. See Legal notice.

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Anne-Catherine Schröter

Schweizer Parkhäuser

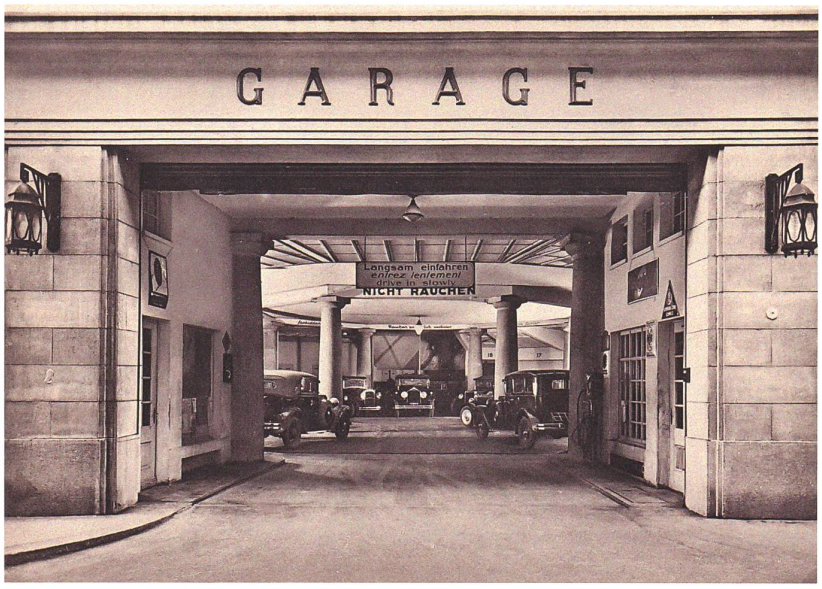
Ein Streifzug durch die Geschichte der Parkhausarchitektur

Garagen und Parkhäuser begleiten die Geschichte des Automobils seit seiner Erfindung Ende des 19. Jahrhunderts und prägen das Gesicht unserer Städte und Landschaften bis heute. Sie zeugen von architekturhistorischen Entwicklungen ebenso wie von der gesellschaftlichen Bedeutung des wichtigsten Verkehrsmittels des 20. Jahrhunderts.

Die Anfänge des Parkhausbaus

Die frühen «Kraftwagen» waren empfindliche Luxusgüter, die zum Schutz vor Diebstahl und Witterung einen sicheren Einstellplatz benötigten. Vor allem in grösseren Städten mussten für das neue Verkehrsmittel dringend geeignete Abstellflächen gefunden werden. Weil hier der Platz beschränkt und der Baugrund teuer war, bot sich die Stapelung der Fahrzeuge in mehrgeschossigen Hochbauten als naheliegende und rentable Lösung an.[1]

Eines der ersten Parkhäuser der Schweiz ist die 1925/26 realisierte Bourbaki-Garage in Luzern. Der Architekt Vinzenz Fischer (1890–1959) baute im Auftrag des Luzerner Transportunternehmers Franz Koch ein Parkhaus in das bestehende Gebäude des Bourbaki-Panoramas ein.[2] Das zweigeschossige Parkhaus verfügte über einen mechanischen Drehkranz nach amerikanischem Vorbild. Das Drehgestell für den Drehkranz entwickelte die Firma Koch selbst, der elektrische Antrieb und die Steuerung der Drehringe stammten von der Aufzugsfirma Schindler, die diese aus Komponenten der Aufzugsfertigung zusammenstellte. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren solche mechanischen Parkhäuser die Norm. Anders als bei Rampenanlagen, wo die Autos über Rampen den Parkplatz selbst erreichen, werden die Autos in mechanischen Anlagen mithilfe von Liftsystemen und Drehscheiben zum vorgesehenen Abstellplatz befördert. Der Vorteil der mechanischen Anlagen lag darin, dass es keine ungenutzten Verkehrsflächen gab und sie daher als wirtschaftlicher galten. Ausserdem bereitete die schlechte Steigfähigkeit der frühen Automobile bei Rampenanlagen Probleme.



Einfahrt zur Bourbaki-Garage in Luzern, erbaut 1925/26 vom Architekten Vinzenz Fischer. © Archiv der kantonalen Denkmalpflege Luzern, 55.2.5 LOE

Die Bourbaki-Garage wartete neben dem hochmodernen Drehkranz mit einer luxuriösen Innenausstattung auf. Die Einfahrt von der Friedenstrasse bildete ein grosses, von dorischen Säulen flankiertes Portal. Im Erdgeschoss war ein Ring aus dorischen Säulen als Stützen in der Mitte des Raumes eingebaut. Die Wandgliederung erfolgte durch korinthische Pilaster aus golden schimmerndem Messingblech. Die dekorative Ausstattung war jedoch nicht reine Zier, sondern erfüllte auch einen praktischen Nutzen: Die Säulen beherbergten ein Lüftungssystem, das Abgase, die sich in der Halle sammelten, in den Keller und von dort hinaus auf die Strasse abführte.

Diese opulente, fast historistisch anmutende Gestaltung war allerdings im frühen Schweizer Parkhausbau nicht die Norm. Die meisten Bauten aus dieser Zeit folgten in ihrer Architektursprache einer schlichten Sachlichkeit. An der neuen Bauaufgabe, die als Symbol von Mobilität und Fortschritt galt, liessen sich die Forderungen der Moderne nach Funktionalität und Zweckbestimmung und der Einsatz von neuen Materialien und Tech-

In das Gebäude des Bourbaki-Panoramas in Luzern wurde Mitte der 1920er Jahre eine Garage eingebaut. Noch bis Mitte der 1990er Jahre wurden dort Autos parkiert. Danach wurde die ehemalige Parketage in ein Café umfunktioniert, die Drehscheibe konnte restauriert und funktionsfähig erhalten bleiben. Fotos Dirk Weiss

Das Casino-Parking in Bern, 1935–1937, von Walter von Gunten. Der Bau stand in Zusammenhang mit der Aufschüttung des Münzgrabens und der verkehrstechnischen Umgestaltung des Casinoplatzes. © Burgerbibliothek Bern, Sammlung Hans-Ulrich Suter 688

Der Fahrturm der Schlotterbeck-Garage in Basel mit den ineinandergelegten Auf- und Abfahrtsrampen. © Fotoarchiv der Kant. Denkmalpflege BS, Blatt Nr. 1200

niken exemplarisch umsetzen, so geschehen beim 1935–1937 erbauten Casino-Parking von Architekt Walter von Gunten (1891–1972) in Bern. Mit seiner reduziert gestalteten Fassade setzt das in den ehemaligen Münzgraben eingebaute Parkhaus einen markanten Akzent in der Altstadtsilhouette, ohne dabei mit den historischen Altbauten zu konkurrieren. Eines der bekanntesten Schweizer Beispiele für einen in moderner Formensprache gestalteten Parkhausbau ist die Schlotterbeck-Garage in Basel.[3] Sie wurde nach Entwürfen der Architekten Wilhelm Ernst Baumgartner (1893–1946) und Hans Hindermann (1877–1963) unter Mitarbeit von Hans Bernoulli (1876–1963) in den Jahren 1927/28 im Auftrag des Basler Kaufmanns Carl Schlotterbeck-Simon (geb. 1869) erbaut. Als Ingenieur waltete Robert Gsell-Heldt (1888–1936). Die Schlotterbeck-Garage bot neben Parkplätzen eine Reihe zusätzlicher Dienstleistungen an. Eine Tankstelle, ein Verkaufsraum für Neuwagen, mehrere Reparaturwerkstätten, Waschplätze für die Autos und ein Pneukeller mit Pneureparaturraum ergänzten das Angebot. Ausserdem wurden in der Garage neben einer eigenen Fahrschule auch ein Tearoom und ein Zigarrenladen betrieben. Diese Multifunktionalität war typisch für die Grossgaragen der 1920er und 1930er Jahre. Die frühen Parkhausbauten waren keine reinen Zweckbauten, sondern regelrechte «Warenhäuser für das neue Konsumgut Automobil».[4] Die Schlotterbeck-

Schlotterbeck-Garage in Basel, 1927/28. Ihr Bauherr Carl Schlotterbeck-Simon gehörte zu den Pionieren der Automobilbranche in der Schweiz und prägte mit seinen Firmenbauten in Basel und Zürich das Bild der frühen Schweizer Automobilarchitektur entscheidend mit. Das Gebäude wurde 1994 abgebrochen. © Fotoarchiv der Kant. Denkmalpflege BS, Foto Nr. 1192

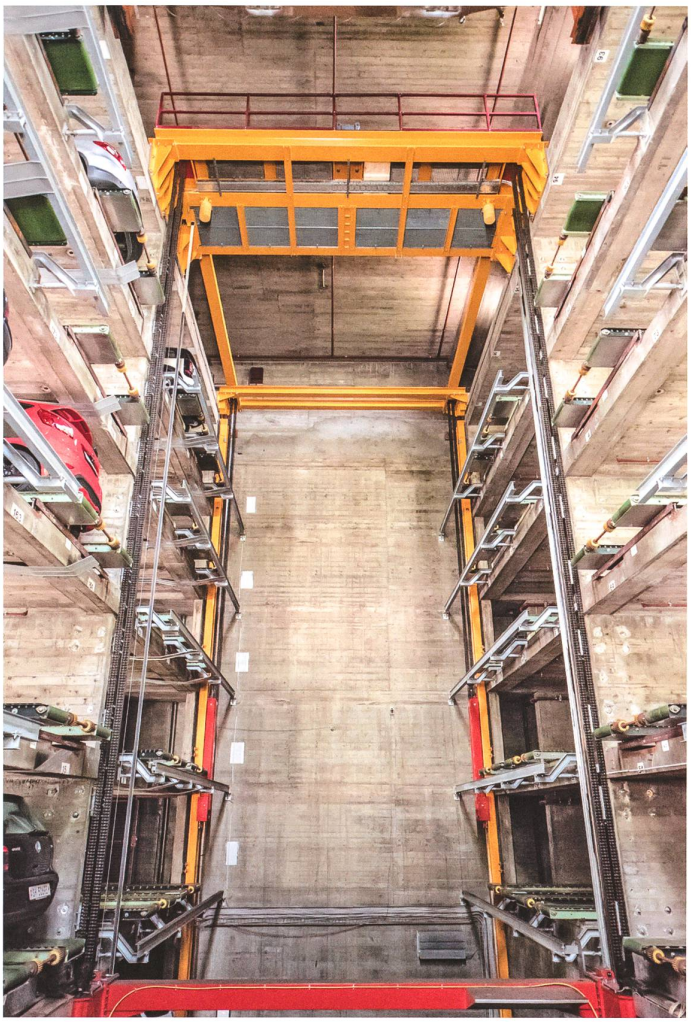
Garage war mit 400 Wagenstellplätzen damals das wohl grösste Parkhaus der Schweiz und als Rampenanlage landesweit eine der frühesten «Selbstparkgaragen». Die Garage wurde über zwei einfache Spiralrampen mit getrennten Fahrbahnen für Aus- und Abfahrt erschlossen, wobei in die äussere Auffahrtsrampe die Abfahrtsrampe mit kleinerem Radius eingeschrieben war – ein Erschliessungssystem, das in dieser Art hier wohl zum ersten Mal in der Schweiz angewandt wurde. Das Parkhaus befand sich an der Kreuzung von Viadukt- und unterer Margarethenstrasse an einer markanten städtebaulichen Lage, die durch die konvex zur Viaduktstrasse verlaufende Fassade noch betont wurde. Der Typus der gerundeten Fassade war in der zeitgenössischen Architektur der 1920er Jahre ein weitverbreitetes Stilmittel, gerade auch bei Parkhäusern und Garagen. Auch die ein Jahr zuvor eröffnete City-Garage an der Heuwaage in Basel wies eine gerundete Strassenfassade mit grossen Schaufenstern im Erdgeschoss und bandartig angeordneten Fenstern in den Obergeschossen auf, ebenso die in Biel 1928/29 errichtete Grand Garage du Jura von Eduard Schmid.

Die 1927 eröffnete City-Garage in Basel befand sich am Heuwaageplatz, etwa an der Stelle des Mitte der 1950er Jahre erbauten Autosilos. Die Rampengarage verfügte wie die Schlotterbeck-Garage über ein befahrbares Dach. © Fotoarchiv der Kant. Denkmalpflege BS, Foto Nr. 3121

Grand Garage du Jura in Biel. Die Gestaltung der Fensteröffnungen der 1928/29 erbauten Garage spiegelt die innere Ordnung des Baus wider: Im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss befanden sich Werkstätten, im zweiten Obergeschoss Wohnungen und im Turmanbau Büros. Foto Dirk Weiss

Das Parkhaus in der autogerechten Stadt

Nachdem Anfang der 1930er Jahre zunächst die Weltwirtschaftskrise und danach der Zweite Weltkrieg zu einer Zäsur im Hochgaragenbau geführt hatten, erlebte die Parkhausarchitektur nach dem Krieg eine erneute Blüte. Durch den Wirtschaftsaufschwung der Nachkriegsjahre wurde das Auto für grosse Teile der Bevölkerung erschwinglich. Dies führte zu einer unvergleichlichen Massenmotorisierung und insbesondere in den grösseren Städten zu einer zunehmenden «Parkraumnot». Der Neubau von Parkhäusern wurde zu einem verkehrsplanerischen und städtebaulichen Leitthema. Im Sinne der «autogerechten Stadt» sollten die Städte verkehrsfreundlicher gestaltet und die Autos bis in die Zentren vordringen können. 1949 erschien in der Zeitschrift *Bauen+Wohnen* ein Artikel von Ernst Zietschmann zum Thema «Auto, Parkplätze und Garagen», in dem unter anderem die Frage «nach dem Parkplatz in der City» besprochen wurde und unter Verweis auf Beispiele in den USA und Buenos Aires die Unterkellerung von Plätzen oder Strassen zur Überwindung der Parkierungsnot vorgeschlagen wurde.[5] Anders als in den europäischen Nachbarländern, in deren kriegsversehrten Städten Baulücken mit neuen Parkhausbauten gefüllt wurden, war man in der Schweiz schon früh mit der Problematik konfrontiert, Parkmöglichkeiten und neue Verkehrsbauten in intakte Städte und Dörfer zu integrieren. So wurde die Schweiz nach dem Zweiten Weltkrieg zu einer Pionierin des Tiefgaragenbaus. Zwischen 1954 und 1957 wurde in Bern unter dem Waisenhausplatz nach Plänen des Architekten Walter von Gunten das «Metro-Parking» erstellt, das zur Bauzeit als «grösste unterirdische Autoeinstellhalle Europas», ja sogar als frühestes Beispiel eines Tiefgaragenbaus in Europa galt.[6] Neue Entwicklungen in der Hydraulik sowie der Elektro- und Messtechnik ermöglichten ausserdem die vollständige Automatisierung mechanischer Parkhäuser, die ebenfalls als Zukunftslösung galten, da sie weniger Baugrund benötigten als Rampenanlagen. In Basel wurde 1958 mit dem nach Entwürfen des Architekten Marcus Diener (1918–1999) erbauten Autosilo das grösste mechanische Parkhaus der Schweiz und das erste vollautomatische Parkhaus Europas eröffnet.[7] Das siebengeschossige Autosilo gehörte zu einem Hotel- und Geschäftshauskomplex an der Heuwaage. Das automatische Parksystem bestand aus einem sieben Meter breiten Liftschacht mit



Das 1958–1960 erbaute City-Parking in Schaffhausen wurde als vollautomatisches Parkhaus nach dem Vorbild des Basler Autosilos erbaut. Es ist heute das einzige erhaltene vollautomatische Parkhaus der Schweiz. Foto City-Parking Schaffhausen

drei Lifttürmen. Die Lifttürme hingen an einem Plattformwagen, der über den Liftschacht gelegt war und in den der Antrieb für das Fahrwerk und das Hubwerk eingebaut war. Zu beiden Seiten des Liftschachts waren wie in einem Hochregal die Parkboxen angeordnet. Die Autos wurden in der Parkhauseinfahrt in sogenannten Einfahrtsboxen abgestellt. Derjenige der drei Lifttürme, der sich am nächsten beim eingefahrenen Wagen befand, wurde automatisch vor die entsprechende Einfahrtsbox dirigiert. Von der Einfahrtsbox aus wurde das Auto mithilfe eines im Liftturm befindlichen Greiferwagens in den Lift befördert. Sobald sich das Auto im Liftkorb befand, setzte sich der Aufzugturm horizontal in Bewegung, während gleichzeitig die Liftkabine mitsamt dem Auto innerhalb des Turmes nach oben befördert wurde. Am richtigen Platz angekommen, wurde das Fahrzeug wiederum mithilfe des Greiferwagens automatisch in die passende Parkbox befördert. Pro Minute sollte pro Förderturm je ein Auto abgestellt beziehungsweise wieder ausgegeben werden. Das System des Autosilos versprach nicht nur mehr Abstellfläche auf weniger Baugrund, sondern benötigte aufgrund der automatischen Steuerung auch weniger Personal. Kurz nach dem Bau des Autosilos in Basel wurden mit dem Autosilo in Schaffhausen (1958–1960) und dem Parkhaus Hallenstrasse in Zürich (1965) in zwei weiteren grossen Schweizer Städten vollautomatische Parkhäuser erbaut. Trotz der anfänglichen Begeisterung für die automatischen Autosilos konnten sich diese langfristig nicht durchsetzen. Das lag in erster Linie daran, dass die Automatik sehr fehleranfällig war und die Anlagen letztendlich doch personalaufwendiger waren als Parkhäuser für Selbstfahrer. Ausserdem ergaben sich bei den Autosilos zu Stosszeiten bei der Ein- und Ausfahrt schnell Wartezeiten, die das Publikum nicht bereit war zu akzeptieren.

Ein weiteres Thema der Nachkriegszeit war die architektonische Gestaltung von Parkhausfassaden, insbesondere im Hinblick auf die Integration von Parkbauten in das städtische Gefüge. Mit dem rasant ansteigenden Bedarf an Parkmöglichkeiten wurden zunehmend kostengünstige, aber architektonisch und städtebaulich wenig anspruchsvolle Bauten realisiert. Einige Architekten und Ingenieure wehrten sich dagegen, indem sie ästhetische Ansprüche an die Gestaltung von Parkhäusern stellten und die rücksichtsvolle Einbettung der grossvolumigen Bauten in die eher kleinmassstäblichen Stadtbilder forderten. So appellierte etwa der deutsche Architekt und Baudezernent von Düsseldorf, Friedrich Tamms, 1961 an seine Kollegen: «Für das Gesicht der Stadt, seiner Strassen und Plätze ist es von starker Bedeutung, dass Bauherr und Architekt wissen, dass ein Parkhaus mehr sein kann als nur eine richtig konstruierte Maschine. Nur dann erfüllt es seine Aufgabe als wichtiger Teil des Stadtbildes.»[8] Entsprechend wurden neue gestalterische Konzepte entwickelt, wie beispielsweise die offene Bauweise, die auf die Befensterung der Fassaden oberhalb der Brüstungen verzichtete. Ausserdem experimentierten die Architekten mit neuen Formen und Materialien wie Beton, Glas oder Aluminium, um die wenig gegliederten Parkhausfassaden spannungsreicher zu gestalten. In St. Gallen erbaute Ernest Brantschen als Erweiterung zu einem bestehenden Bau 1953–1955 das Parkhaus Unterer Graben. Das zurückversetzte Erdgeschoss und die strukturierte Rasterfassade der oberen Geschosse lassen den Bau leicht wirken und brechen

durch das Spiel mit Licht und Schatten das Bauvolumen auf. Bei der von Hans Müller bis 1953 erbauten Gellertgarage in Basel dient die ornamentale Auflösung der Fassaden aus vorfabrizierten, armierten Betonteilen der Belichtung des Parkhauses und dem Aufbrechen einer monotonen Fassadenstruktur. Während die Parkhausfassaden der Nachkriegszeit relativ feingliedrig gestaltet wurden, zeigten sie sich im Laufe der 1960er und 1970er Jahre zunehmend plastischer. Die Fassade des 1971–1976 erbauten Autosilo Balestra in Lugano wirkt durch ihre skulpturale Gestaltung. Die im 45°-Winkel angeordneten Parkfelder des Parkhauses treten wie kleine Balkone an der Fassade hervor und lassen das grosse Volumen des Baus kleinteiliger erscheinen. Diese Art der Fassadengestaltung erlebte in den 1970er Jahren einen regelrechten Boom und fand europaweit Anwendung.

Parkhäuser in Zeiten der Umweltbewegung

Ab den 1970er und 1980er Jahren regte sich mit dem Einsetzen der Umweltbewegung zunehmend Widerstand gegen den Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen und insbesondere von Parkhäusern. Neue wissenschaftliche Erkenntnisse zeigten, dass mehr Parkierungsflächen und der Ausbau der Automobil-Infrastruktur statt zur Verkehrsberuhigung zu einem höheren Verkehrsaufkommen führten, so dass ein Umdenken in der Städte- und Verkehrsplanung stattfand. Parkhäuser sollten nun nicht mehr einzig der Lösung des Parkproblems dienen, sondern auch die Beibehaltung der Wohnqualität und der innerstädtischen Freiräume berücksichtigen. Erklärtes Ziel, insbesondere der Stadtplaner, war es nun, den Individualverkehr aus den Stadtzentren zu verbannen. Zu diesem Zweck wurden Parkhäuser mit dem öffentlichen Personenverkehr verknüpft: Es entstanden

Parkhaus Unterer Graben, St. Gallen, 1953–1955 erbaut von Ernest Brantschen. An diesem Parkhaus lässt sich die für die Architektur Brantschens typische Aufmerksamkeit für die Wirkung von Licht und Plastizität nachvollziehen. © Stadtarchive St. Gallen, PA Foto Gross

vermehrt Parkhäuser an Bahnhöfen oder Busbahnhöfen, und es entwickelten sich die sogenannten Park-and-ride-Systeme nach amerikanischem Vorbild. Die Parkplätze in solchen Anlagen wurden meist auf Dauer und zu einem monatlichen oder jährlichen Fixpreis vermietet. Darin inbegriffen war häufig ein Monatsabonnement für den öffentlichen Verkehr der jeweiligen Stadt oder Region. Einen Spezialfall der Park-and-ride-Idee in der Schweiz stellen diverse Projekte für «Parkhäuser über den Gleisen» dar. Dabei wurde die Idee von Park and ride mit einem Standort im Stadtzentrum verknüpft. Die Idee dahinter war, den Autofahrern einen möglichst kurzen Weg zwischen Auto und öffentlichem Verkehr zu bieten und gleichzeitig die ungenutzten Flächen über den Gleisen, an bester städtischer Lage, zu nutzen. In Winterthur wurde seit Mitte der 1960er Jahre ein solches Parkhaus über den Gleisanlagen geplant, konnte aber erst Mitte der 1980er Jahre realisiert werden. Bereits 1962 arbeiteten der Architekt Gottfried Hebler und der Ingenieur Hans Siegwart ein Projekt für ein Parkhaus mit 700 Plätzen über den Gleisen des Luzerner Bahnhofs aus, das jedoch nicht realisiert wurde. Auch in Zürich und Schaffhausen bestanden Pläne für solche Parkhäuser.

Seit den 1980er Jahren hat sich die Haltung im Parkhausbau nur wenig geändert. Aus Platzmangel und wegen des zunehmenden Widerstands der Bevölkerung werden in den grossen Schweizer Städten immer weniger Parkhäuser geplant und gebaut. Die meisten Neubauten entstehen in den kleinen und mittleren Zentren und werden meistens unter die Erde verbannt. Die Geschichte der Schweizer Parkhausarchitektur zeigt aber, dass Parkhäusern bisweilen ein ungerechtfertigt schlechter Ruf als notwendiges Übel der Massenmotorisierung anhängt. Sie sind im Gegenteil eine vielseitige Bauaufgabe, an der sich verkehrsgeschichtliche, städtebauliche und gesellschaftspolitische Entwicklungen ablesen lassen und die mitunter etwas mehr Aufmerksamkeit verdient hätten. ●

Anmerkungen

1 Zur Geschichte und zum Denkmalwert von Parkhausbauten vgl. Thomas Goege. «Garagenarchitektur – Zum Denkmalwert von Verkehrsbauten». In: *Deutsche Kunst und Denkmalpflege*, Jg. 45, H. 1, 1987, S. 66–74 sowie Joachim Kleinmanns. *Parkhäuser. Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit*. Marburg 2011. Zu Parkhäusern in der Schweiz vgl. This Oberhänsli. «Von der Remise zur Grossstadtgarage». In: *Wege und Geschichte*, H. 1, 2009, S. 10–15.

2 Zur Bourbaki-Garage in Luzern vgl. Akten im Archiv der Kantonalen Denkmalpflege Luzern, Luzern: Löwenplatz 11 Bourbaki-Panorama, 55.2.5 LOE/55.2.7 LOE; Bauakten im Stadtarchiv Luzern.

3 Zur Schlotterbeck-Garage vgl. Archiv der Kantonalen Denkmalpflege Basel-Stadt, Häuserarchiv und Fotokartei, Viaduktstrasse 40 und Staatsarchiv des Kantons Basel-Stadt (StABS), StABS PA 934a K 2-2-2 (3) 22.

4 Zitat nach This Oberhänsli. «Von der Remise zur Grossstadtgarage». In: *Wege und Geschichte*, H. 1, 2009, S. 13.

5 Ernst Zietschmann. «Auto, Parkplätze und Garagen». In: *Bauen+Wohnen*, H. 4, 1949, S. 32–43.

6 Zitat nach «Die grösste unterirdische Autoeinstellhalle Europas». In: *Der Bund*, 14.9.1955.

7 Zum Autosilo in Basel vgl. Staatsarchiv des Kantons Basel-Stadt (StABS), StABS FD-REG 46 2-2 (1); Schweizerisches Wirtschaftsarchiv Basel (CH SWA), CH SWA H&I H 94 sowie «Das erste vollautomatische Autosilo der Schweiz». In: *Bauen+Wohnen*, H. 7, 1958, S. 184.

8 Friedrich Tamms. «Parkbauten im Stadtbild». In: *Parkbauten. Handbuch für Planung, Bau und Betrieb von Parkhäusern und Tiefgaragen*. Hrsg. von Otto Sill. Wiesbaden/Berlin 1981, S. 39.

Literaturauswahl

Thomas Goege. «Garagenarchitektur – Zum Denkmalwert von Verkehrsbauten». In: *Deutsche Kunst und Denkmalpflege*, Jg. 45, H. 1, 1987, S. 66–74.

Jürgen Hasse. *Übersehene Räume. Zur Kulturgeschichte und Heterotopologie des Parkhauses*. Bielefeld 2007.

Joachim Kleinmanns. *Parkhäuser. Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit*. Marburg 2011.

This Oberhänsli. «Von der Remise zur Grossstadtgarage». In: *Wege und Geschichte*, H. 1, 2009, S. 10–15.

Anne-Catherine Schröter. *Ausgerechnet eine Grossgarage. Zur Entwicklung der Parkhausarchitektur in der Schweiz*. Unveröffentlichte Masterarbeit an der Universität Bern, 2017.

Zur Autorin

Anne-Catherine Schröter MA studierte Kunst- und Architekturgeschichte in Bern und widmet sich in ihrer Dissertation der Geschichte der Architektur für das Auto.
Kontakt: anca.schroeter@gmail.com

Résumé

Parkings suisses. Un voyage à travers l'histoire de l'architecture des parkings

Les garages et parkings témoignent du développement et de l'importance sociale de la voiture et continuent de façonner la physionomie de nos villes et de nos paysages. Au début du XXe siècle, dans les grands parkings, les voitures étaient conduites vers une place à l'aide de systèmes d'ascenseurs et de plaques tournantes. Un des premiers exemples en Suisse est le parking Bourbaki à Lucerne, construit en 1925-1926. Les premiers parkings et garages étaient souvent associés à d'autres fonctions. Par exemple, le garage Schlotterbeck à Bâle, construit en 1927-1928, avait une station-service, des ateliers de réparation et des aires de lavage de voitures, mais aussi son propre salon de thé, une boutique de cigares et une auto-école. Avec la reprise économique et la nouvelle mobilité des masses après la guerre, la construction de parkings explosa et devint un thème central de la planification du trafic et de l'urbanisme. La Suisse devint pionnière dans le stationnement souterrain. De nouveaux développements de l'hydraulique, de l'électrotechnique et des technologies de mesure permirent d'automatiser entièrement les parkings, comme le montre l'exemple de l'Autosilo inauguré à Bâle en 1958. La conception architecturale des façades des parkings fut un autre thème de l'après-guerre, avec le souhait de mieux intégrer les bâtiments dans le tissu urbain. À partir des années 1970 et 1980, avec la prise de conscience de l'environnement, une résistance croissante se manifesta face à l'expansion des infrastructures de transport, en particulier contre les parkings. On n'en construisit pratiquement plus dans les centres-villes, préférant développer des stationnements incitatifs Park & Ride à la périphérie.

Riassunto

Autosili svizzeri: una panoramica della storia dell'architettura degli autosili

Parcheggi e autosili attestano lo sviluppo e l'importanza sociale dell'automobile e caratterizzano l'aspetto dei nostri insediamenti fino a oggi. All'inizio del XX secolo dominavano gli autosili meccanizzati, nei quali le automobili venivano dislocate e parcheggiate per mezzo di impianti di elevazione e di piattaforme girevoli. In Svizzera uno dei primi esempi è il garage Bourbaki a Lucerna, costruito negli anni 1925-1926. I primi parcheggi erano spesso abbinati ad altre funzioni, come rivela ad esempio l'autorimessa Schlotterbeck, edificata a Basilea negli anni 1927-1928, che disponeva di una stazione di servizio, officine di riparazione, un autolavaggio, una sala da tè, un negozio di sigari e un'autoscuola. Con la ripresa economica e la mobilità di massa del dopoguerra, l'edilizia degli autosili conobbe un vero e proprio boom, assurgendo a tema centrale della pianificazione urbanistica e del traffico. La Svizzera ha svolto un ruolo pionieristico nell'ambito dei parcheggi sotterranei. Nuovi sviluppi nell'idraulica, nell'elettrotecnica e nelle tecniche di misurazione hanno consentito l'automazione integrale dei parcheggi, come dimostra l'esempio dell'autosilo inaugurato nel 1958 a Basilea. Un altro tema di rilievo nel dopoguerra è la progettazione architettonica delle facciate degli autosili. Mediante dissoluzione o una marcata modellazione plastica si tentò di integrare meglio gli edifici nell'assetto urbano. Dagli anni Settanta e Ottanta, l'affermarsi dell'ambientalismo ha comportato una crescente opposizione al potenziamento delle infrastrutture del traffico, in particolare degli autosili. Nei centri cittadini non sono più stati costruiti nuovi parcheggi. Ai margini delle città, per contro, sono sorte le strutture Park & Ride.

«

Die 1953 eröffnete Gellertgarage in Basel des Architekten Hans Müller war ein Multifunktionsgebäude mit Tankstelle, Waschservice, Autoverkauf und Parkhaus. Bauherr war der Automobilhändler Max Muelhaupt. Foto Dirk Weiss

Die Fassadenbrüstungen des Autosilo Balestra von 1971–1976 nehmen die Anordnung der äussersten Parkplatzreihe auf und treten als eckige Balkone aus der Fassade heraus, so dass eine sägezahnartige Gliederung der Geschosse entsteht. In der Abstimmungsbotschaft des Gemeinderats von Lugano zum Bau des Autosilos wurde die Fassadengestaltung als hervorragende architektonische Erscheinung beurteilt. Foto Dirk Weiss