



LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE

Liste der Kulturdenkmale in Baden-Württemberg Teil A1 Begründung der Denkmaleigenschaft

Regierungsbezirk: **Karlsruhe**
Land-/Stadtkreis: **Mannheim**
Gemeinde: **Mannheim**
Ortsteil/Wohnplatz: **Innenstadt**
Straße/Hausnr.: **N 2, 14**
Flurstück: **0-3935**

Stand: **11.12.2024**
Bearb.: **Dr. Melanie Mertens**

Objekt: Parkhaus N 2	Status: § 2
--------------------------------	-----------------------

Rechtsgrundlage:

Das Parkhaus N 2 ist als Sache ein Kulturdenkmal nach § 2 DSchG Baden-Württemberg. An seiner Erhaltung besteht aus wissenschaftlichen, künstlerischen und heimatgeschichtlichen Gründen und wegen seines exemplarischen und dokumentarischen Werts ein öffentliches Interesse. Zum Kulturdenkmal gehört sein Zubehör, soweit es mit der Hauptsache eine Einheit von Denkmalwert bildet.

Planungs- und Baugeschichte:

Das Parkhaus N 2 wurde im Zusammenhang mit dem Bau eines neuen Rathauses um 1960 konzipiert: N 1 sollte eine Tiefgarage erhalten, N 2 eine Hochgarage, die über ein Tiefgaragengeschoss unter dem nördlich angrenzenden Platz mit der Tiefgarage N 1 verbunden wird. Bauherrin war die Stadt Mannheim. Die Bauvorhaben waren Teil der kommunalen Baupolitik, die Innenstadt in Konkurrenz zu den aufkommenden Einkaufszentren „auf der grünen Wiese“ attraktiv zu gestalten. Beauftragt wurden Architekt Emil Serini und Ingenieur Peter Serini (Mannheim); für die Statik zeichnete H. Gegenheimer (Mannheim) verantwortlich. Bauakten sind seit 1962 überliefert. 1964 bis 1967 wurde das Bauwerk realisiert.

Veränderungen:

1995 erhielt das Äußere einen beschichtenden Anstrich. Der Pförtnerpavillon wurde zugunsten von elektronischen Schranken aufgegeben bzw. verlegt.

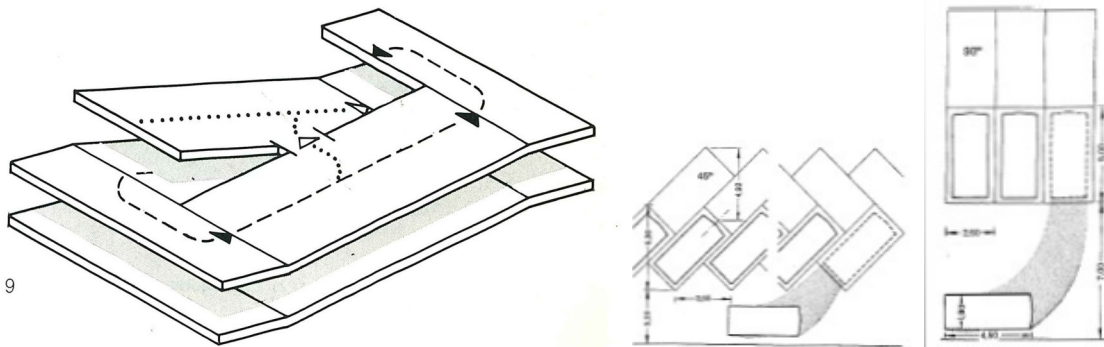
Charakterisierung:

Das Parkhaus wurde über rechteckigem Grundriss mit siebeneinhalb Etagen (einschließlich der Tiefgeschosse) und 505 Stellplätzen als reiner Stahlbetonbau errichtet. Sichtbeton prägt auch das Gesamtbild des Bauwerks innen und außen, da nahezu alle Elemente von den Bodenplatten über die Stellwände und Wandlamellen bis hin zu den Kassettendecken aus Beton bestehen. An den Längsseiten wechseln sich Wandscheiben aus Glas mit Betonscheiben ab. Eine Überdachung gibt es nicht, das Gebäude schließt mit der markanten Zick-Zack-Fassade und Parkflächen auf dem Dach ab.



© Robert Häusser 1969.

Typologisch handelt es sich um eine Rampengeschossgarage: Die Rampen dienen nicht nur der Erschließung, sondern als Parkflächen rechts und links der erschließenden Fahrbahn. Auf- und Abfahrtsrampen sind um 4 % geneigt und gegenläufig nebeneinandergesetzt, am Angelpunkt dienen waagrechte Durchlässe als Querverbindung dem Richtungswechsel, um einen kreuzungsfreien Verkehr zu gewährleisten. Die Schrägebenen zeichnen sich als vorkragende Bodenplatten 1:1 im Fassadenbild ab.



Die Parkrampen erschließen über eine mittige Fahrspur einfach anzufahrende, platzsparende Schrägparkplätze, die eine schmalere Fahrgasse ermöglichen, als es im 90°-Winkel anzusteuern Stellplätze tun. Die verzahnte Reihung vermeidet ungenutzte Zwickel und prägt sägezahnartige Faltschichten entlang der Mittellängsachse und an den äußeren Längsseiten aus. Die Faltschichten übernehmen die tragende Funktion und ermöglichen eine komfortable Stützenfreiheit in allen Geschossen, ein in der Baugattung äußerst selten erreichter Vorzug. Gleichzeitig sorgen die im 45°-Winkel zur Fassadenflucht eingestellten Betonplatten für eine blendungsfreie Befahrung bzw. Beparkung der Rampengeschosse, um die Störung der Anwohner zu minimieren. Die natürliche Belichtung funktioniert über die im Wechsel eingestellten Glaswände. Da die Fahrtrichtung pro Geschossebene wechselt, stehen Glasplatten und Betonplatten im Wechsel übereinander, was die Zick-Zack-Optik des Fassadenbilds zusätzlich belebt.

An den Schmalseiten verdecken schräg gestellte Lamellenwände die blendenden Scheinwerfer auf den Wendepodesten. Auf Lücke gestellt ermöglichen sie Frischluftzufuhr und lassen im Äußeren sogar die Fahrtrichtung erkennen.



Die Geschosdecken sind innen als schmale Betonkassetten ausgestaltet, die einerseits den Vorteil von geringerem Gewicht bei großer Stabilität bieten und andererseits dem Nutzer ein angenehmeres Raumgefühl vermitteln als die üblicherweise glatt-geschlossenen, drückend niedrigen Decken anderer Garagenbauten.

Insgesamt handelt es sich um die erstaunlich konsequente Umsetzung funktionaler Anforderungen in eine ästhetisch überzeugende Gestaltung, die für die Konzepte der Baugattung *Parkhaus* und die zeitgenössische Architekturentwicklung des Brutalismus maßstabsetzend war.

Einordnung:

Garagen mit zu beparkenden Schrägebenen sind seltener zur Ausführung gekommen als Parkhäuser mit geraden Ebenen, die über Spindeln oder (reine Wege-)Rampen erschlossen werden. So wurde auch eines der frühesten und prominentesten Parkhäuser im deutschen Südwesten, das 1959 gebaute Breuninger-Parkhaus in Stuttgart-Mitte, mit waagrecht parkebenen und kurzen Wegerampen konzipiert.

Aus der sehr überschaubaren Gruppe der Rampengeschossgaragen mit N 2 verwandt zeigt sich das Züblin-Parkhaus in Stuttgart-Mitte, das 1961/62 von Ingenieur Heinz Schaate, beraten von Architekt Heinz Möritz, nach dem Prinzip Bode & Brundig mit Schrägebenen und Querspange errichtet wurde. Vergleichbar ist auch die Erkennbarkeit der Schrägebenen im Fassadenbild, die hier über Brüstungsplatten in der Fassadenflucht erzielt wird.



Konstruktionstechnisch bediente man sich jedoch zweier parallel gestellter Stützensysteme, so dass jede Ebene 64 Betonpfeiler (4 Längs- zu 16 Querreihen) zusätzlich zur Mittellängswand aufweist und damit hinsichtlich Stellplatzverteilung und -ausnutzung erheblich eingeschränkt ist.

Weitere Rampengeschossgaragen entstanden in Kassel (1959), Berlin (1966) und Duisburg (1964), die jedoch sämtlich Pfeilersysteme verwenden und keine Stützenfreiheit aufweisen; Kassel und Berlin kaschieren die Schrägrampen zudem durch rektangulär geprägte Fassaden. Außerhalb Deutschlands seien nur exemplarisch Pittsburgh (um 1960) und das Parkhaus der Austin Motor Company Ltd. in Birmingham (1961) genannt, beide ebenfalls mit dem allgegenwärtigen Pfeilersystem.

Tatsächlich blickte die deutsche Architektenschaft in der Nachkriegszeit auf die Vereinigten Staaten, die eine schnelle und spannende Entwicklung im Parkgaragenbau erlebten. Begeisterte Rezeption fanden häufiger die kreisrunden Wendelrampen, die der schwungvollen Fünfziger-Jahre-Architektur mehr entsprachen. Ästhetische Lösungen der Kombination von Wendelrampen und (folglich) gerade Parkebenen zeigen etwa 1956/57 das elegante Parkhaus in der Kölner Cäcilienstraße oder 1968/69 in zeittypischer Betonwucht die Doppelhelix des Kaufhof-Parkhaus in Kassel.

Aus bautypologischer Perspektive ist das stützenfreie Rampengeschossparkhaus N 2 in Mannheim eine individuelle Einzellösung von hoher Funktionalität und großer Gestaltungsqualität, die in ihrer Bauepoche in Deutschland alleinsteht. Diese Sonderstellung sieht auch die zeitgenössische Fachliteratur (Bauten des Verkehrswesens, 1973), die N 2 als beispielhaften Parkhausbau heraushebt.

Um frühe Vergleichsbeispiele für die Verwendung der Falte Wand bzw. des Sägezahn-Motivs für die Außenfassaden zu finden, ist ein Blick ins Ausland notwendig. Das 1958/59 erbaute Parkhaus Marché Victor Hugo in Toulouse (Entwurf und Ausführung: Pierre Lafitte mit dem Cabinet Genard) setzt die gereihten, spitz vorkragenden Dreiecksflächen in Stellplatzgröße abschnittsweise als ästhetische Aufwertung der Längsfassaden ein, die durch die Platzierung in der historischen Altstadt von Belang war.



Umfangreicher fiel die gezahnte Fassadenflucht des 1958 erbauten ZCMI Parking Lot in Salt Lake City, Utah, aus, die das Innere hinter schlanken Gitterstäben mehr zeigte als verbarg.



Bautypologisch handelt es sich – abweichend vom Parkhaus N 2 – bei beiden Parkhäusern um ein System mit waagerechten Parkebenen auf Pfeilern und erschließender kreisrunder Wendelrampe. Ein späteres Vergleichsobjekt ist das 1976 errichtete Parkhaus Osterstraße in Hannover (Architekt Wilke), aus dessen Pfeilerfront schräge Stellplatzbuchten balkonartig vorkragen.

Blickdichte, jedoch licht- und luftführende Lamellenwände, wie sie in den Schmalseiten des Mannheimer Parkhauses N 2 eingesetzt werden, sind in Gestalt in sich gedrehter Betonelemente in besonders ästhetischer Weise im Parkhaus des Henry Ford Hospitals in Detroit, Michigan, vorgeprägt.

Das Mannheimer Parkhaus N 2 profitierte demnach vermutlich von Anregungen aus dem Ausland, ist aber in seiner konsequenten Gestaltung mit geschlossenen Sägezahnfassaden aus Sichtbeton und Glas ohne Vorbild und eine eigenständige Schöpfung des Architekten Emil Serini und seines Partners, des Ingenieurs Peter Serini.

Wissenschaftliche Schutzgründe:

Das Mannheimer Parkhaus N 2 gehört bautypologisch zu den seltener realisierten Rampengeschossgaragen. Die Architekten verbanden die Vorteile von Schrägparkplätzen mit einer moderat ansteigenden Rampenbeparkung, um eine ebenso platzsparende wie komfortable Lösung zu realisieren. Aus der Verzahnung resultierten statisch hochfunktionale Längswände, die einen vollständigen Verzicht auf zusätzliche Freipfeiler ermöglichten. Die durchgängige Stützenfreiheit ist ein in der Baugattung äußerst selten erreichter Vorzug, der eine nachhaltig große Flexibilität in der Einteilung der Nutzgeschosse gewährleistet. Die damalige Fachpresse lobte das Bauwerk darüber hinaus als sehr wirtschaftliche Konstruktion. Das Parkhaus N 2 veranschaulicht somit in exemplarischer Weise die Entwicklung

eines modernen Gebäudetyps für den seit dem Zweiten Weltkrieg massenhaft auftretenden „ruhenden Verkehr“.

Seine Qualitäten wurden in der Fachwelt auch auf überregionaler Ebene erkannt, so fand der Bau als beispielhafte Lösung eines Parkhauses Eingang in das Überblickswerk *Bauten des Verkehrswesens* (1973), das Beispiele aus der ganzen Bundesrepublik versammelt. Der *Architekturführer Mannheim* (1999) und *Mannheim und seine Bauten* (2004), das mehrbändige Werk zur jüngeren Baugeschichte Mannheims, präsentieren das Parkhaus N 2 ausführlich als bemerkenswertes Bauwerk von architekturhistorischem Wert. In jüngerer Zeit fand der Bau in der Gattungsstudie *Parkhäuser* (2011) von Joachim Kleinmanns eine Würdigung. Das Bauwerk war demnach mehrfach Gegenstand wissenschaftlicher Forschung, was die Relevanz der wissenschaftlichen Schutzgründe noch unterstreicht.

Künstlerische Gründe:

Die charakterisierten Faltwände, die statische, ökonomische und funktionale Schlüsselkompetenzen auf sich vereinen, prägen konsequenterweise auch das Äußere des Bauwerks, so dass sich Form und Funktion in besonderes gelungener Weise entsprechen. Die Architekten entwickelten aus einer optimalen funktionalen Konstellation eine tragfähige Gestaltungsidee, die sie ästhetisch ausdeuteten: eine gewitzte Verwendung von Konstruktionsmerkmalen für eine ansprechende spannungsvolle Fassadenabwicklung. Dabei war eine puristische Materialauffassung bestimmend, die sich weitgehend auf Beton (*béton brut*) und Glas beschränkte. Das Bauwerk ist damit „brutalistisch“ im besten Sinne durch die im Äußeren klar ablesbare Struktur, die erkennbare Funktion und die „ehrliche“ Materialität (Anstrich nachträglich). Im Einzelnen stellt es die individuelle baukünstlerische Lösung einer zeitgenössischen Bauaufgabe im Zentrum der auf Modernität bedachten Großstadt Mannheim dar, im Spiegel des damaligen Schaffens einen Meilenstein in der architektonischen Weiterentwicklung der Nachkriegsmoderne in den 1960er Jahren vom Funktionalismus zum Brutalismus.

Das dramatische Motiv der Sägezahnfront ist in seiner konsequenten Durchbildung zudem ohne Vorbild und Ausweis des eigenständigen Gestaltungswillens der Architekten. Serini gehört zu den prägenden Architekturbüros der Nachkriegsjahrzehnte in Mannheim und zeichnet für die zahlreiche Kirchen- und Verwaltungsbauten verantwortlich. In seiner strengen Materialität und seiner mit Gestaltungsqualität verbundenen Funktionsorientierung besitzt das Parkhaus N 2 auch für sein Werk exemplarischen Charakter.

Heimatgeschichtliche Gründe:

Die enorme Zunahme des Individualverkehrs durch Automobile nach dem Zweiten Weltkrieg setzte die historischen Innenstädte unter Druck. Der verkehrsgerechte Ausbau umfasste nicht nur den Straßenbau, sondern auch die Erschließung von Parkräumen für den ruhenden Verkehr. Wie viele Städte fürchtete auch Mannheim einen wirtschaftlichen Niedergang der engmaschigen, dicht besiedelten Altstadt. Um die Attraktivität der City zu erhöhen, förderte die Stadt bereits in den 1950er Jahren den Bau von Parkhäusern. Auf Basis eines 1959 beschlossenen Flächennutzungsplans entstanden bis in die 1970er Jahre fast zehn Parkhäuser. Ihre Einpassung in die Architektur der Innenstadt bei gleichzeitiger Funktionalität war eine Herausforderung, die von Stadtplanern, Architekten und Anwohnern unterschiedlich bewertet wurde. Das um 1962 geplante und 1967 eröffnete Parkhaus N 2 dokumentiert die Baupolitik der verkehrsgerechten Stadt in Mannheim, ohne jedoch der architektonischen Anspruchslosigkeit der meisten seiner Zeitgenossen zu verfallen. Seine Entstehung veranschaulicht zwar einerseits den seinerzeit als notwendig erachteten (Massen-)Bedarf, andererseits belegt der durchdachte und ausdifferenzierte Entwurf, dass es punk-

tuell auch ein Bemühen um eine gestalterische Lösung gab. Seit dem Abbruch des Parkhauses R 5, ein charakteristischer Vertreter der 1950er Jahre, ist N 2 der einzige Hochgaragenbau in der Innenstadt, der die verkehrspolitischen Strategien der Nachkriegszeit in der Mannheimer Innenstadt in qualitätvoller Weise bezeugt.

Aus den erläuterten wissenschaftlichen, künstlerischen und heimatgeschichtlichen Schutzgründen und wegen seines hohen exemplarischen und dokumentarischen Werts besteht an der Erhaltung des Parkhauses N 2 ein öffentliches Interesse. Zusätzliches Gewicht erhält die Einschätzung durch den Seltenheitscharakter des Bauwerks als eine der wenigen nachkriegszeitlichen Rampengeschossgaragen von architektonischer Gestaltungsqualität in Deutschland. In Baden-Württemberg ist sie derzeit die einzige Hochgarage, deren Denkmalwert auf ihren bautypologischen Rang und ihre funktionale Qualität zurückzuführen ist. Die konsequente Verwendung eines funktionsbedingten Motivs als zentrale Gestaltungsidee für die architektonische Fassung begründet eine ungewöhnliche Entsprechung von Inhalt und Form. Die hohe Originalität und Integrität des kaum veränderten Bauwerks belegt seinen dokumentarischen und exemplarischen Wert. Diese Qualitäten sind in das Bewusstsein eines weiten Kreises von Sachverständigen eingegangen, worauf die Rezeption in der Literatur und in den Foren von Architekturinteressierten verweisen.

Literatur (Auswahl, chronologisch):

Otto Sill: Parkbauten. Handbuch für Planung, Bau und Betrieb von Parkhäusern und Tiefgaragen. Wiesbaden 1961 (2. erweiterte Auflage 1981)

Dietrich Klose: Parkhäuser und Tiefgaragen. Stuttgart 1965

Bauten des Verkehrswesens (DBZ-Baufachbücher, 15). Herausgegeben von der Deutschen Bauzeitschrift, ausgewählt und bearbeitet von S. Nagel und S. Linke. Düsseldorf 1973

Architekturführer Mannheim. Herausgegeben von der Stadt Mannheim, bearbeitet von Andreas Schenk. Berlin 1999

Mannheim und seine Bauten. Bd. 4: Bauten für Verkehr, Industrie, Gesundheit und Sport. Mannheim 2004

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

Abbildungsnachweise (in der Reihenfolge des Erscheinens):

© Robert Häusser 1969

© RPS-LAD, Mertens 2024

Repro aus: Klose, vgl. Literatur, S. 167

Repro aus: Klose, vgl. Literatur, S. 149

Repro aus: Georges Blond: *J'ai vu vivre l'Amérique*, Librairie Arthème Fayard, 1957