

## Einleitung

Parkhäuser gehören zu den profansten Orten einer Stadt. Man benutzt sie nie ihrer selbst wegen. Sie sind Mittel zum Zweck. Wer in ein Parkhaus fährt, will in die Stadt, nicht ins Parkhaus. Parkhäuser haben eine gewisse Ähnlichkeit mit unbewohnten Kellern, in die man nur notgedrungen hinabsteigt. Parkhäuser sind weniger Errungenschaften als Nebenprodukte der jüngeren Technikgeschichte. Sie gehören zum selbstverständlichsten »Inventar« städtischer Verkehrsinfrastrukturen. Für Stadtplaner und Architekten *können* sie zum Gegenstand der Reflexion werden. Im Alltag der Stadtbewohner und -benutzer sollen sie nur ihren Dienst tun – freie Stellplätze zu günstigen Preisen gerade dann bereitstellen, wenn der spontane Bedarf danach verlangt. Zu einem kulturpolitischen Thema im Diskurs über Urbanität und Stadt werden Parkhäuser nicht. Sie wecken das Interesse der Menschen so wenig wie ein funktionierendes Wasserwerk oder das unterirdische Netz der U-Bahn-Schächte diesseits und jenseits der Haltestellen. Parkhäuser sind uninteressante Orte. Das war in der jüngeren Geschichte nicht immer so, und es spricht einiges dafür, daß der lange übersehene Ort in naher Zukunft aus seinem ästhetischen Schatten heraustreten könnte.

Am Beginn der Geschichte des Automobils – Mitte des 19. Jahrhunderts<sup>1</sup> – war die Zahl der Fahrzeuge auf den Straßen so gering, daß sich zunächst keine Probleme der Unterbringung der Fahrzeuge stellten. Jedoch war die Zahl der Personenwagen, die überwiegend gewerblich, zum Teil aber auch schon privat genutzt wurden, bereits in den 1920er Jahren so weit angestiegen, daß man mit dem Bau der ersten Hochgaragen für die Unterbringung der noch reparaturanfälligen und empfindlichen Fahrzeuge begann. So entstanden in Europa in den 1920er und 30er Jahren die ersten Parkhäuser. Man bezeichnete sie zu jener Zeit noch nicht als Parkhäuser, sondern als »Hoch-« oder »Großgaragen«. In den USA setzte die Entwicklung ungefähr 10 Jahre früher ein. Das erste (französische!) Patent für eine »Hochgarage« geht auf das Jahr 1903 zurück (vgl. Niedner

---

1. Gottlieb Daimler und Carl Benz entwickelten 1885 die ersten Benzinfahrzeuge.

1961: 80f). Wenn das Gros der Folgepatente für Garagen auch in den USA (vor allem zwischen 1903 und 1938) angemeldet wurde<sup>2</sup>, so entstand die erste moderne Großgarage doch schon 1905 in der Rue Ponthieu in Paris (s. Abb. 0.1 und 0.2). Die Garage wurde 1970 abgerissen.

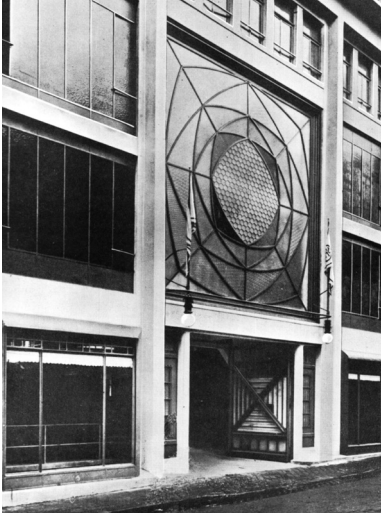


Abb. 0.1: Pariser Großgarage (1905-1970) in der Rue Ponthieu. Foto: Chevojon, Paris. Quelle: Büttner 1967: 281

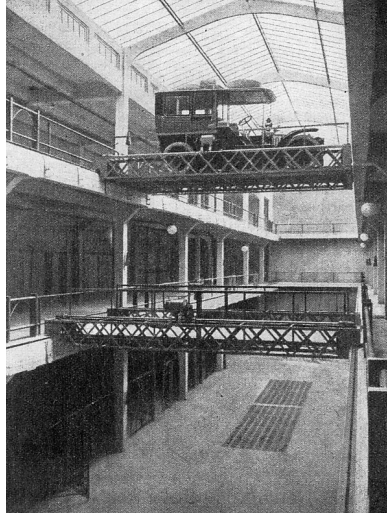


Abb. 0.2: Großgarage Rue Ponthieu (Innenansicht). Foto: »Etudes modernes«, Nov. 1924. Quelle: Müller 1925: 70

Zur Zeit der beginnenden Motorisierung erregten die ersten Hochgaragen in den großen Städten Europas und Nordamerikas großes Aufsehen. Nicht allein, weil sie eine neue Bauform darstellten. Sie repräsentierten auch eine technische, kulturelle und architektonische Neuerung im Städtebau und standen deshalb symbolisch für einen epochalen Fortschritt im modernen Leben. Heute wird technischer Fortschritt *je nach Lebensstil* durch die unterschiedlichsten Dinge repräsentiert: MP3-Player mit Datenspeichern, die kein Mensch je wirklich nutzen kann, Mobiltelefone mit eingebautem Fernseher oder einen vorzüglichen öffentlichen Personennahverkehr. Parkhäuser gehören jedenfalls nicht mehr zu den Zeichen des Fortschritts. Der Lauf der Zeit scheint sie als speziellen Typ »Architektur« der bewußten alltagsweltlichen Wahrnehmung weitgehend entzogen zu haben. Die Sprache spiegelt eine mit dieser Abflachung der Aufmerksamkeit verbundene Abklärung der Gefühle und einen damit

2. Müller listet in einer Übersicht über Garagenpatente die ersten 35 (sowie die meisten noch folgenden) als USA-Patente auf; seine Liste erfaßt aber nur den Zeitraum ab 1913 (vgl. Müller 1925: 84ff).

einhergehenden Bedeutungswandel wider. Was man einst Garagenpalast, Garagenhof, Großgarage, Hochgarage, Turmgarage, in Rom Casa dell' Automobile und in Venedig Autorimessa nannte, heißt auf dem Hintergrund einer entmystifizierten Sprachpragmatik heute ganz profan – und von jeder exzentrischen Erwartung gereinigt – nur noch »Parkhaus«. Daß Parkhäuser in der behördlichen und juristischen Fachsprache nach wie vor »Garagen« geblieben sind, hat nichts mit der Alltagssprache gemein, in der das Wort »Garage« nur noch für die Einzelgarage verwendet wird. Die geradezu euphorischen Konnotationen, die vor knapp 100 Jahren mit »Hochgaragen« assoziiert wurden, sind verflogen.

Parkhäuser (in ihrer unterirdischen Variante »Tiefgaragen«) scheinen auf den ersten Blick nicht mehr zu sein als triviale Kisten – Bauten für die vorübergehende Aufbewahrung von Kraftfahrzeugen in zentralen Stadträumen, in denen alternative Abstellplätze knapp sind. Parkhäuser lassen sich deshalb auch als entlastende und entsorgende Orte beschreiben. Sie setzen dem streßreichen Weg durch einen zeit- und ansatzweise erstickenden Innenstadtverkehr ein vorläufig erlösendes Ende. Dennoch bleibt ein Widerspruch. Wo Staustreß, beträchtlicher Zeitaufwand für die Zurücklegung kürzester Wegstrecken, hohe Betriebskosten (auf kurzen Stadtfahrten), teure Parkgebühren und zusätzlich soziale Reibung im »Nahkampf« um einen raren Stellplatz als Preis für die »bequeme« Fahrt mit dem eigenen Wagen akzeptiert werden, laufen verkehrswissenschaftliche Erklärungen leer. Die Benutzung des privaten PKW als Alternative zum meist schnelleren und billigeren öffentlichen Personennahverkehr erklärt sich im allgemeinen nicht aus technischen, ökonomischen oder politischen, sondern aus kulturellen und psychologischen Gründen.

Unter den Zweckbauten nehmen Parkhäuser insofern eine Sonderstellung ein, als eines ihrer charakteristischen Merkmale die Profanität ist. Im Unterschied zu Oper, Museum und Rathaus entzünden Parkhäuser nur in seltenen Ausnahmefällen (kultur-)politische Debatten über Urbanität, Authentizität städtischen Bauens oder – jenseits jeder kulturhistorischen Programmatik – die Häutung des Stadtbildes im »Laufe der Zeit«. Parkhäuser entziehen sich aber nicht nur der kulturpolitischen, sondern auch der architekturtheoretischen Aufmerksamkeit. In beiden Diskursen versinken sie in Selbstverständlichkeit. Da jede Selbstverständlichkeit aber ihre Spuren im individuellen wie kollektiven Bewußtsein hinterläßt, bleibt das Selbstverständliche weder stumm, noch folgenlos. Vielmehr gilt umgekehrt, daß das selbstverständlich *Gewordene* jenseits der begrifflichen Sprache sein Wesen treibt und an Flecken abgedunkelten, aber dennoch virulenten Wissens an der Konstruktion diffuser Bilder von Stadt mit-*wirkt*. Was nicht (im historischen Blick »nicht mehr«) thematisiert wird, ist »bei Leibe« (im engeren Sinne des Wortes) nicht vergessen. Ein architektonisches Ding, mit dessen sinnlicher Präsenz man tagtäglich konfrontiert ist und das man fast ebenso tagtäglich

als funktionierende Stätte in Anspruch nimmt, kann man nicht vergessen wie etwas, das sich nach Verzehr in Fermente auflöst. Deshalb spiegelt das *strukturelle* Verschweigen, dem noch nicht einmal eine Intention zugrunde liegt, das Moment einer stummen Wirkungsdynamik im Prozeß der Konstitution großstädtischen Lebens wider. Mit anderen Worten: Das sprachliche Übergehen, thematische Überspringen und ästhetische Ausklammern von Parkhäusern aus dem Diskurs über Gegenwart und Zukunft der Stadt transportiert auf einer Hinterbühne des Diskursiven verdeckte Bedeutungen, denen wegen ihres dunklen Inklusionscharakters eine gewisse Wirkmächtigkeit innewohnt.

Diese Besonderheit ist keineswegs für den Bereich der Verkehrsbauten insgesamt charakteristisch. So werden zum Beispiel Brücken oft in einer geradezu gegenläufigen Tendenz von feuilletonistisch aufwallenden Debatten begleitet, die nicht bei beliebigen Meinungs- und Geschmacksbekundungen einer amorphen Öffentlichkeit bleiben. An Brückenbauten entzünden sich oft grundlegende kultur-, medien- und architekturtheoretische Auseinandersetzungen über Stadtentwicklung, die Bedeutung des Ästhetischen, den internationalen Wettbewerb der Metropolen, neue Baustile, symbolische Politik und die Rolle der Architektur bei der Findung von Visionen für Stadt und Gesellschaft. Die Erasmusbrücke in Rotterdam sei exemplarisch für diesen höchst mannigfaltigen Kondensationsprozeß genannt.

Der so grundlegende Unterschied zwischen beiden Arten von Verkehrsbauten ist in einer ontologischen Differenz begründet. Die Bedeutungshöfe, die mit dem einen und anderen Typ Architektur assoziiert werden, wurzeln in verschiedenen Weisen großstädtischen Lebens *mit* den je eigenen Architekturen. Brücken trennen und verbinden. Sie sind für ein bewegtes Herüber und Hinüber geschaffen. Sie sind Bewegungsräume. Stillstand ist ein Ausnahmezustand, den es in der Form der Krise (Verkehrsstau) wie der des Festes gibt (Feuerwerk). Georg Simmel sieht in der Brücke ein Symbol »für die Ausbreitung unserer Willenssphäre über den Raum« (Simmel 1909: 2).

Zwar ist auch ein Parkhaus in gewisser Weise ein Ort des Übergangs, jedoch nicht von der Art einer Brücke, sondern der einer Schwelle. Eine Schwelle markiert *keinen* gleichberechtigt zweiseitigen Übergang. Sie ist *Grenze* zwischen einem verlassenem Draußen und einem gesuchten Drinnen (vgl. Bollnow 1963: 157f). Drinnen ist die multifunktionale Kernstadt, das Ereigniszentrum von Ökonomie, Kultur und Politik. Draußen ist die Vorstadt, das Land, das Anderswo. Das Parkhaus ist für den Teilnehmer am Individualverkehr die Schwelle zur Innenstadt. Es organisiert vor allem das *Hinein*. Alle technischen Maßnahmen und juristischen Institutionen dienen der Ermöglichung *dieser* Richtung. Während die öffentliche Brücke ein »freier« Raum ist, ist das Parkhaus ein halböffentlicher und hoch verregelter Raum. Seine Funktion ist fixiert; es gibt keine Spielräume für

andere Nutzungen (s. Abb. 0.3 und 0.4). Es scheint – zumindest auf den ersten Blick – nichts zu erzählen. Es kontingiert den automobilen Zugang zur Kernstadt wie ein Ventil, das den Fluß der innenstadtgerichteten Verkehrsströme reguliert. Auf der Brücke *fließt* der Verkehr, im Parkhaus *steht* er. In diesem Stillstand liegt auch sein ganzer verkehrspolitischer und -technischer Sinn: Ermöglichung eines störungsfrei fließenden Verkehrs durch die Organisation von räumlich konzentriertem und komprimiertem Stillstand. Obwohl es aufnimmt und verteilt, Zugänge öffnet und Mobilität im verkehrstechnisch verdichteten Stadtraum unterstützt, wecken Parkhäuser in aller Regel negative Assoziationen. Das bunte städtische Treiben macht sie zwar verkehrstechnisch unentbehrlich, als tote und aseptische Orte zugleich aber auch vergessen.



Abb. 0.3: Parkhaus im Leerzustand (Frankfurt a.M.)



Abb. 0.4: Parkhaus um 1959. Foto: Hochtief. Quelle: Hochtief 1961: 10

Auch Architekten sehen in Parkhäusern keine primären Objekte der Repräsentation. Parkhäuser sind Stiefkinder der Architektur. In dem vom Deutschen Architektur-Museum mitherausgegebenen Band über »Zeitgenössische Architektur in Deutschland 1970 bis 1995« kommen keine Parkhäuser vor (vgl. Bruyn 1996). In der »Travel Edition« des »Phaidon Atlas of Contemporary World Architecture« taucht unter 1.052 Bauwerken weltweiter Repräsentationsarchitektur aus 75 Ländern, die in der Zeit von 1999 bis 2004 errichtet worden sind, ein einziges Parkhaus auf.<sup>3</sup>

Parkhäuser nehmen in einer sehr breiten Typologie von Bauwerken hierarchisch einen letzten Platz ein. Auch in der verkehrswissenschaftlichen Fachliteratur spielt das Thema »Parkhaus« heute eine untergeordnete Rolle;<sup>4</sup> restriktive Steuerungsmaßnahmen sowie technische und administrative Themen stehen hier im Mittelpunkt. Belange der Architektur und Ästhetik werden nicht diskutiert. Das war nicht zu allen Zeiten so.

3. Parkhaus der Universität Princeton (vgl. Phaidon 2005, Kat. Nr. 946). Der zweite jedoch nur im weiteren Sinne dieser Kategorie zuzurechnende Eintrag verweist auf die Park and Ride Tramstation von Strasbourg (Kat. Nr. 499).

4. In der »Zeitschrift für Verkehrswissenschaft« kommt das Thema in den Jahrgängen 2000 bis 2005 nicht vor, in den (durchgesehenen) Jahrgängen 2003 bis 2005 nicht vor, in den (durchgesehenen) Jahrgängen 2003 bis 2005 ebensowenig in der

Am Beginn des 20. Jahrhunderts sowie in den 1950er Jahren waren Parkhäuser repräsentative Bauwerke und Thema öffentlicher wie fachlich weit gestreuter Debatten.

Parkräume gehören zu den widersprüchlichsten städtischen Raumbildern unserer Zeit. Sie sind in ihrer Funktion so profan, daß sie einer Erklärung kaum zu bedürfen scheinen. Die Gebrauchsroutinen, die sie in die Rhythmen der alltäglichen Wiederholung des Selbstverständlichsten einspannen, imprägnieren gegen das Nach-Denken ihres ästhetischen Erscheinens, ihrer hintergründigen Bedeutungen und ihrer verdeckten Erzählungen über das großstädtische Leben. Wahrnehmungsroutinen lagern Parkhäuser in das fahle Bild einer Alltagsarchitektur ein, deren sinnliches Erleben und semantisches Verstehen unsere Aufmerksamkeit nicht wert zu sein scheint. In einer 1964 von der Deutschen Shell AG veröffentlichten Publikation über den Bau von Parkhäusern als probates Mittel zur Lösung der drängenden Parkprobleme in den Innenstädten heißt es selbstverständlich: »Das Thema hat zwei Seiten – eine technische und eine wirtschaftliche.« (Deutsche Shell 1964: 3) Es scheint sich von selbst zu verstehen, daß die Parkhausthematik nicht das mindeste mit ästhetischen und kulturtheoretischen Fragen zu tun hat.

Das vorliegende Buch will diesem Vergessen, Übersehen und Mißachten der kulturellen Implikationen des Baus, Betriebs, vor allem aber der alltäglichen Nutzung der Vorzüge von Parkhäusern in Raum und Zeit mit einer kulturtheoretischen Betrachtung entgegenreten. Parkhäuser sollen als vielsagende Orte betrachtet werden, die auf einer weitgehend nichtsprachlichen Ebene der ästhetischen Präsentation ihre historisch je eigenen Geschichten erzählen – über die Rolle des Bauens zu bestimmten Zeiten, über die Bedeutung des Autos als Gebrauchsgegenstand wie mystifiziertes Medium sozialer Distinktion. Es wird sich zeigen, daß das Parkhaus als »Typ Architektur« seit Beginn des 20. Jahrhunderts in historisch wechselnden Erzählsträngen je eigene (historisch aber charakteristische) Rollen spielt.

In den 1920er und 30er Jahren formiert sich ein verkehrswissenschaftlicher und stadtplanerischer Diskurs über die seinerzeit neue Rolle von Parkhäusern. Er tangierte auch öffentlich geführte kulturpolitische Debatten. Mit der rein quantitativen Vermehrung von Parkhäusern in den 1950er (vor allem aber in den 1960er) Jahren verschwindet das Parkhaus als Diskurs-*Thema* dann aber fast ganz. Es taucht erst in der Gegenwart

---

Fachzeitschrift für den öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße »Stadtverkehr«. Soweit Parkhäuser thematisiert werden, dominieren administrative und technische Fragen (vgl. H. 6/2003 der Zeitschrift »Internationales Verkehrswesen«). Beispielhaft für die Art der Thematisierung im Kontext der Stadtplanung ist auch der Beitrag von Beckmann über Parkleitsysteme (vgl. Beckmann 2001).

– im Zuge einer ästhetisierenden Stadtpolitik, die sich selbst der Nobilitierung von Parkhäusern angenommen hat, wieder auf.

Der Analyse stellt sich eine mehrschichtige Aufgabe. Deren erster Schritt soll in einer zunächst groben Rekonstruktion der Geschichte der Parkhausarchitektur bestehen. Diese wird zeigen, daß Parkhäuser zu den meisten Zeiten eher gebaut und benutzt als diskutiert worden sind, schon gar nicht als kulturelle Orte einer Gesellschaft. Ergänzend wird – noch im Rahmen einer *allgemeinen* Betrachtung von Parkhäusern – deutlich werden, daß sie neben ihrer verkehrlichen Funktion mit einer ganzen Reihe kulturell-symbolischer Bedeutungen belegt waren und sind. Damit treten Parkhäuser als Orte im Raum der Stadt in den Blick, in dem sie als rauschende Situationsfelder gebauter Bedeutung interessant werden. Wenn über Parkhäuser wenig gesprochen wird, so läßt sich daraus nicht schließen, daß sie jenseits ihrer trivialen Nützlichkeit keine Rollen spielen. Je weniger sie zu einem diskursiven Thema werden, um so eindringlicher können sie ihre Wirkung im Medium der Sichtbarkeit sowie über das Erleben ihrer Materialität, Textur, räumlichen Ordnung und Atmosphären *ästhetisch* entfalten und die sprachlichen Diskurse über zeitgemäßes Bauen, die Rolle des PKW im modernen städtischen Leben, Visionen zukunftsorientierten Lebens bis hin zu Utopien schönen Lebens mehr unterströmen als *expressis verbis* akzentuieren. Im Schatten des diskursiven Überspringens von Parkhausthemen kann sich auf verdeckt und darin nachhaltige Weise eine subversive Kraft des Narrativen entfalten, die Foucault im *Anderen* der Sprache sieht. Sie unterspült die wörtliche Rede in einem komplexitäts-sprachlichen Raunen und schafft so verdeckte Realitäten.

Im (sinnlichen) Erleben wie im (kognitiven) Interpretieren von Architektur kann es keine Transparenz geben. Die Bedeutungen sind in ihrer jeweiligen Zeit so vielschichtig, vieldeutig und chaotisch-mannigfaltig, daß sie in einem semiotischen Sinne nicht »lesbar« sind. Bedeutungen, die Architektur anhaften, sollen deshalb auch nicht als semiotische Kategorien, sondern als *Eindrücke* verstanden werden, die »in einem Augenblick ganz zum Vorschein kommen, einschließlich ihres chaotisch-mannigfaltigen Hofes oder Hintergrundes der Bedeutsamkeit« (Schmitz 1994: 77). Keine architektonische Präsenz kann wie ein einsilbig-linearer Gedanke als Zeichen, auf einem »geraden Wege«, verstanden werden. Die kulturwissenschaftliche Auseinandersetzung mit Parkhäusern wird deutlich machen, daß konkrete Architektur zwar sprachlich begründet, feuilletonistisch und kulturkritisch mehr oder weniger *be-sprochen*, aber daneben (oder auch unabhängig davon) als begehbarer Raum sinnlich und leiblich *erlebt* wird.

»Wir müssen uns nicht einbilden, daß uns die Welt ein lesbares Gesicht zuwendet, welches wir nur zu entziffern haben. Die Welt ist kein Komplize unserer Erkenntnis.« (Foucault OD: 34) Damit soll der Vergeblichkeit von Interpretation nicht das Wort geredet werden. Gleichwohl

sensibilisiert Foucault mit dieser Aussage für die nur auf der Grundlage flüchtiger Annahmen und Erwartungen (noch diesseits des wissenschaftshygienischen und kognitiv aseptischen Charakters von »Hypothesen«) mögliche diskursive Annäherung an vergessene Architekturen. Der Rückgriff auf das von Foucault nur fragmentarisch vorgestellte Verständnis »anderer Räume« soll auf diesem Wege helfen. Architektur wird danach als eine (bezeichnete und für Bezeichnungen offene) räumliche Wirklichkeit aufgefaßt, deren sinnliches Erleben parallel zur Sprache der Wörter den lexikalisch gesicherten Kosmos des Definierten unterströmt und so von einem Nirgendwo be- und gestimmter Umgebungen auf die in der Zeit flüssige Fortschreibung der Bedeutungen einwirkt. Es ist jenes leibliche und befindliche Mitsein mit den Räumen der Architektur, das aus den »sandigen Weiten des Nicht-Denkens« (Foucault OD: 389) ins situative Denken und Erleben räumlicher und gesellschaftlicher Ensembles zurückschlägt, das diese Studie zu einem wesentlichen Teil motiviert. Die leibliche Seite des situativen Eingelassenseins in Architektur soll auf einem phänomenologischen Wege erschlossen werden. Die phänomenologische Aufmerksamkeit soll das Gelände der schwer durchschaubaren Gemengelage des Ästhetischen mit Hilfe der Neuen Phänomenologie von Hermann Schmitz da sondieren, wo Architektur sinnlich und leiblich erlebt wird, um sich von diesem unmittelbaren Grund der Annäherung aus in sprachlich explizierte Bedeutungen vorzuwagen. Es ist dies der Punkt, an dem Architektur als ein Erlebnisfeld verstanden wird, das von einem zähen Strom von Gefühlen und Empfindungen durchzogen wird. In der phänomenologischen Perspektive kann dieses Vorhaben aber nicht aufgehen. Dafür ist Architektur zu sehr gesellschaftlich konstituiert. Deshalb wird die Untersuchung auf der anderen Seite einem poststrukturalistischen Strang folgen, indem sie Parkhäuser als »andere Räume« im Sinne Foucaults in den Blick nimmt – dies im Wissen um das Risiko von Fehldeutungen.

Heike Delitz begreift in diesem Sinne »Architektur als eines der konstitutiven ›Medien‹ der Vergesellschaftung« (Delitz 2005: 7). Sie versteht »das Gebaute als ›Ausdruck‹, ›Symbol‹ oder ›Spiegel‹ einer Gesellschaft« (ebd.). Weil insbesondere die funktionalistische Profanarchitektur (wie die eines Parkhauses) im wiederkehrenden Gang gewöhnlicher Praktiken angeeignet wird, verliert sich jede vielleicht ehemals wache Aufmerksamkeit gegenüber den gesellschafts- und selbstbezogenen Wirkungswegen und -weisen in der Wüste lähmender Normalität. Die Analyse des »schweren Kommunikationsmediums« »Architektur« verlangt deshalb mehr als eine feuilletonistische Bewertung nach formalästhetischen Kategorien (Einbettung in die Umgebung, kontrastierende oder bestätigende Formenspiele oder gar individuell geschmacksästhetische Kommentierung). Erst die Auseinandersetzung mit dem Zusammenhang von Materialität und Bedeutung vermag Aufschlüsse zu geben über den dialektisch verzahnten



Entstehungsprozeß von Sinn und Sinnlichkeit. Einem solchen »Blick« geht ein Denken voraus, wonach Architektur weder im Baustoff noch im Diskurs aufgeht, sondern stets in ihrem symbolischen und atmosphärischen Überschuß *auch* vorsprachlich wirkt. In ihrem Ausdrucks- und Strukturierungscharakter, in ihrer sinnlichen und sinnhaften Dimension ist sie deshalb »nur im distanzierten Blick zu erfassen« (ebd.: 9). Mit einem semiotischen Akzent definiert Bernhard Schäfers die Aufgabe der Architektursoziologie als Untersuchung der »Zusammenhänge von gebauter Umwelt und sozialem Handeln unter Berücksichtigung vorherrschender technischer, ökonomischer und politischer Voraussetzungen« (Schäfers 2006: 22).

Der tentative Charakter dieser Studie wird aus einem anderen Grund gleichsam unumgänglich. Es gibt kein wissenschaftliches Schrifttum, das sich dem Architekturtyp »Parkhaus« explizit in einem sozial-, geistes- oder kulturwissenschaftlichen Erkenntnisinteresse annimmt. Die wenigen aktuellen Arbeiten, in denen Parkhäuser eine mehr oder weniger explizierte Rolle spielen, befassen sich mit ingenieurwissenschaftlichen Fragen des Hoch- und Tiefbaus, widmen sich der Frage der Sicherheit in Parkbauten, greifen das alte Thema des ruhenden Verkehrs in seiner dienenden Funktion für den fließenden (früher sprach man vom »arbeitenden«) Verkehr auf oder diskutieren ökonomische Fragen der Parkhausbewirtschaftung. In der Architektur taucht das Parkhaus als gestaltetes Bauwerk auf, seit sich eine Reihe von Initiativen (i.w.S. zur Baukultur) der Aufgabe zugewandt haben, Verkehrsarchitektur ästhetisch zu betrachten. Seit 1993 vergibt die European Parking Association (EPA) jährlich den »European Standard Parking Award«, mit dem herausragende Parkhäuser für Sicherheit und Benutzerfreundlichkeit ausgezeichnet werden. Der Preis wird von der ParkingSwiss, dem Autogewerbeverband der Schweiz, vergeben. Einen denkwürdigen Schritt in diese Richtung bedeutet auch der 2000/2001 vom französischen Autohersteller Renault ausgelobte »Traffic Design Award« (vgl. Deutsche Renault 2002). Der ADAC prämiiert mit einem ähnlichen Ziel seinerseits ästhetisch bemerkenswerte Parkhäuser.