



**Frankfurter Allgemeine**  
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

19. August 2013,  
Dieter Bartetzko

„Eine letzte Vollbremsung“



Nicht nur für Autofreunde: Das Tempo der Zeit ließ sich an den Fassaden der Kant-Garagen in Berlin stets ablesen. Foto: René Hartmann

**Wer schätzt schon ein Parkhaus? Berlins Kant-Garagen droht der Abriss.**

In seinen frühen Propagandaschriften zum modernen Bauen kombinierte Le Corbusier oft Fotografien des Parthenon mit denen der Kühler und Karosserien damals berühmter Automobile. Man müsse "den Bau der Städte mit demselben Glauben, demselben Mut, derselbe Kühnheit beginnen wie die Fiat-Chefs" schrieb er 1934 nach einem Besuch des Fiat-Werks in Turin-Lingotto. Und schon 1922 hatte er seinen neuen semiindustriellen

Haustyp in absichtsvollem Gleichklang "Maison Citrohan" genannt. Selbst die Konzernleiter von Citroen oder Fiat dürften wenig begeistert gewesen sein, als er im selben Jahr seine aberwitzigen Visionen autogerecht gerasterter Hochhausstädte vorlegte - aber Le Corbusiers Begeisterung für das Auto und für Bauwerke als deren Symbiose teilten Millionen, vom modernen Architekten bis zum Autonarr wie du und ich. Letztere waren 1921 in Berlin auf die neue AVUS, (Automobil-Verkehrs- und Übungs-Straße), die erste Proberennstrecke Europas, so stolz wie die Turiner auf ihr Fiat-Werk. Im Jahr 1929 hatte Berlin erneut Grund zum Stolz. Denn dort an der Kantstraße entstanden die Kant-Garagen mit doppelgängiger Wendelrampe, die heute die älteste erhaltene Hochgarage Europas ist. Wer 1929 vor dem Gebäude rasante Kurven und dynamische Schrägen nach Turiner Muster erwartete, sah sich getäuscht. Das Architektenquintett Hermann Zweigenthal, Bruno Lohmüller, Oskar Korschelt, Jakob Renker und Richard Paulick schuf einen ruhigen Kubus, der an der Straßenfront gerasterte Drahtglasfenster in Eisenrahmen zeigt, die über Eck von sandgrauen Klinkerflächen sparsam strukturiert sind. Die Rückseite dagegen hätte selbst Turin begeistert. Denn dort hatten die Architekten eine gläserne, an den Enden dynamisch gerundete Vorhangfassade samt offener Feuertreppe angefügt. Hier fand, jedem vorüberfahren den Insassen der S-Bahn sichtbar, "Tempo der Zeit", von dem alle Welt schwärmte und als dessen Inbegriff das Auto galt, seinen bildhaften Ausdruck. Also machten die Kant-Garagen Sensation; 1932 im Rahmen der Internationalen Bauausstellung, wurden wegen der großen Nachfrage Führungen durch das Gebäude angeboten.

Auch im Inneren betrat man architektonisch Neuland: Die doppelgängige Wendelrampe gab es außer in Berlin nur in Roms "Casa dell'Automobile" und ab "1935 in Venedigs "Autorimessa". Zu Recht also wurden die Kant-Garagen, die durch eine Laune des Schicksals den Bomben des Zweiten Weltkriegs ebenso wie den Abrissbirnen des Wiederaufbaus entgangen waren, ihrer Einzigartigkeit wegen und weil im Inneren noch immer die originalen Parkstände, genannt Boxen, sowie die einst eigens entwickelten Schiebetore erhalten sind, im Jahr 1991 unter Denkmalschutz gestellt

Trotzdem will der jetzige Besitzer die Kant-Garagen, die, (was bei dieser City-Lage einen extrem lukrativen Neubau ergeben würde), von zwei leeren Nachbargrundstücken eingefasst sind, abreißen lassen. In Berlin, wo der Begriff Denkmal mittlerweile fast zum Synonym für das barocke Stadtschloss, die baulichen Antikenträume des Karl Friedrich Schinkel und die neobarocke Gründerzeitpracht geworden ist, dürfte das Vorhaben auf wenig Widerstand stoßen. Zu puritanisch wirkt angesichts der übrig gebliebenen gründerzeitlichen Ornamentorgien ringsum die Bauhausfassade des Parkhauses, die ausschließlich von perfekt kalkulierten Proportionen und messerscharf austarierten Linien lebt. Hinzu kommt die jahrelange Vernachlässigung - das Ensemble wirkt marode, schäbig und abschreckend verschmutzt.

Der Besitzer beruft sich auf ebendiesen Zustand und erklärte in seinem Abrissantrag beim zuständigen Bauamt Charlottenburg- Wilmersdorf, dass die "Konstruktion auf Dauer nicht tragfähig" sei und insbesondere die Auffahrt-rampen baufällig seien.

Nur eine gründliche sachverständige Sanierung könnte dem Bauwerk die einstige Schönheit wiedergeben und es für ein großes Publikum erkennbar werden lassen als ein Werk des Neuen Bauens, das auf seine Art allgemein anerkannten Berliner Baudenkmalern der zwanziger Jahre wie Mendelsohns IG- Metallhaus, Max Tauts Verwaltungsgebäude des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbunds (oder Emil Fahrenkampfs Shellhochhaus ebenbürtig ist. Damit aber beginnt der Teufelskreis: die Sanierung der Kant-Garagen würde Geld kosten, das mit einem Neubau sicherlich leichter und schneller zu verdienen ist

(Übertragen aus der Ausgabe der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 19. August 2013 am 19. August 2013 von Wolfgang Schoele)