



## Editorial

Martina Koll-Schretzenmayr

To cite this article: Martina Koll-Schretzenmayr (2023) Editorial, disP - The Planning Review, 59:4, 2-3, DOI: [10.1080/02513625.2023.2323815](https://doi.org/10.1080/02513625.2023.2323815)

To link to this article: <https://doi.org/10.1080/02513625.2023.2323815>



Published online: 22 Mar 2024.



Submit your article to this journal [↗](#)



Article views: 63



View related articles [↗](#)



View Crossmark data [↗](#)

Martina Koll-Schretzenmayr

*Die Tiefgarage ist der Tod der Aussenraumqualität*

Das Jahr 1972 brachte der Stadt Augsburg die «Mutter aller Kanustrecken». Ein Kanal, der vom Lech abzweigt, ist die älteste künstlich gebaute Kanuslalomstrecke der Welt. Genutzt wurde sie erstmals für die XX. Olympischen Spiele. Die Kanuten der DDR holten bei diesen Spielen vier Goldmedaillen. Heute weiss man, was damals mitten im Kalten Krieg zum Erfolg beigetragen hat. Die DDR hatte die Augsburger Kanustrecke ausspioniert und 1971 in Zwickau nachgebaut, damit die DDR-Kanuten optimale Trainingsbedingungen hatten.

Bei dieser Olympiade waren die DDR-Sportler aber nicht die Einzigen, die kopiert haben. Die Stadt Augsburg liess für die Olympischen Spiele am Rande des Stadtzentrums einen Hotelturm errichten. Der Augsburger Hotelturm ähnelte in verblüffender Weise den von Bertrand Goldberg entworfenen Zwillingstürmen der Marina City, die 1964 in Chicago errichtet wurde. Um die Sache komplett zu machen, übernahm die Augsburger Kopie auch gleich noch den Spitznamen der Vorlage – Maiskolben. In einem Detail aber unterschied sich das Schwäbische Double vom amerikanischen Original: Goldberg hatte im unteren Teil seiner Türme je ein spiralförmiges Parkhaus untergebracht. Die Augsburger Architekten Reinhard Brockel und Erich Müller setzten stattdessen ein Parkhaus daneben, das gleichzeitig auch die benachbarte Kongresshalle mitversorgte.

Während Goldberg in seiner Marina City für die Autos ein Zimmer mit Aussicht vorsah, verbannen heutige Projekte die Fahrzeuge bevorzugt in den Untergrund. Tiefgaragen sind das bewährte Mittel, um Aussenflächen autofrei gestalten zu können. Verkaufsbroschüren bedienen sich seit einigen Jahren in bewährter Manier computergestützter Visualisierungstechniken, um durchgrünte Aussenräume anzupreisen, die den Tritt vor die eigene Haustür zum Rundumerlebnis stilisieren. Modernster Wohnkomfort im Inneren, klimaangepasste, biodiverse Aufenthaltsräume draussen. Aber nicht immer halten die Marketingbilder, was sie versprechen. Verstecken sich die Autoschlafplätze unter dem Innenhof, ist das Grün vor der Haustüre meist knapp bemessen. Es fehlt das ↓

*Underground car parks are the death of quality outdoor spaces*

1972 brought the “mother of all canoe courses” to the city of Augsburg. A canal branching off from the Lech is the oldest artificial canoe slalom course in the world. It was used for the first time in the 1972 Olympic Games. The East German canoeists won four gold medals at the Games. These days, we know what contributed to this success in the middle of the Cold War. The East Germans had spied on the Augsburg canoe course and rebuilt it in Zwickau in 1971 so that their canoeists had the best possible conditions for training.

However, the East German athletes were not the only ones who had been copying at these Olympics. The city of Augsburg had a hotel tower built on the edge of the city centre for the Olympic Games. The “Hotelturm” (today Dorint Hotel Tower) was strikingly similar to the Marina City towers, designed by Bertrand Goldberg and built in Chicago in 1964. To round out the similarities, the Augsburg copy also adopted the same nickname as the original – corncob. However, the Swabian double differed from the American original in one detail: Goldberg had housed a spiral parking garage in the lower part of each of his towers. In contrast, Augsburg architects Reinhard Brockel and Erich Müller built a parking garage next to their tower, which also served the neighbouring congress hall.

While Goldberg envisaged a room with a view for cars in his Marina City, today’s projects prefer to banish vehicles underground. Underground car parks are a well-established way to make outdoor spaces car-free. For some years now, sales brochures have been using computer-aided visualisation techniques to promote green outdoor spaces that turn stepping outside your front door into an edifying experience. State-of-the-art living inside, climate-adapted, biodiverse spaces outside. But marketing images do not always deliver what they promise. If the parking spaces are hidden under the courtyard, green space outside of one’s front door is usually in short supply. There is not enough soil for trees to grow. The greenery that grew proudly into the sky and promised shade in the effective advertising visualisation can be found vegetating in planters. ↓

nötige Erdreich, um Bäume wachsen zu lassen. In Pflanztrögen vegetiert dahin, was in der werbewirksamen Visualisierung voller Stolz in den Himmel wuchs und Schatten versprach.

Die Tiefgarage ist der Tod der Aussenraumqualität. Je dichter wir in den urbanen Räumen bauen, um wertvollen Boden und die Landschaft zu schonen, desto wichtiger wird eine hohe Aufenthaltsqualität im Aussenraum. Projektentwickler erzielen diese Qualität derzeit selten, denn sie verbauen sich im wahrsten Sinne des Wortes mit der Tiefgarage die Gestaltungsmöglichkeiten rund um die Gebäude. Oberflächenversiegelung verträgt sich mit der Schwammstadt ebenso wenig wie mit der dringend notwendigen Vermeidung von urbanen Hitzeinseln.

Urbane Transformation findet regelmässig auch auf industriellen Brachflächen statt. Obwohl ein grosser Teil der Industriebrachen schon recycelt wurde, sind und bleiben Altlasten beim Stadtumbau ein Thema, und mit ihnen die Beseitigung der Bodenkontaminationen. Wenn belastete Böden ausgekoffert werden müssen, damit sensible Nachfolgenutzungen wie beispielsweise Wohnen – und auch der gewünschte Kinderspielplatz – realisiert werden können, ist das Loch meist schon da und schreit geradezu: Lasst uns eine Tiefgarage bauen! Das Loch mit Schlafplätzen für die Autos füllen, gibt das befriedigende Gefühl, zwei Fliegen mit einer Klappe erwischt zu haben. Vertrieben sind die Fliegen dann allemal, denn ihnen ist es im Sommer auf diesen Flächen viel zu heiss.

Gegenwärtig rotieren wir in der urbanen Transformation auf dem von uns anvisierten Weg in eine nachhaltigere Zukunft auf einer Umlaufbahn, die uns gefangen hält. Wir brauchen neue Idee, um die Kurve zu kriegen und die Ausfahrt in Richtung klimaangepasste Siedlungsentwicklung nehmen zu können. In den Städten muss wieder mehr über das Thema Boden nachgedacht werden. Wir brauchen den Boden nicht nur in der freien Landschaft zum Leben!

The underground car park is the death of quality outdoor spaces. The more densely we build in urban areas in order to conserve the natural landscape and valuable land, the more important it becomes to have high-quality outdoor spaces in cities. At present, project developers rarely achieve this kind of quality, because they obstruct any design opportunities around the buildings with their underground car parks. Surface sealing is just as incompatible with the sponge city concept as it is with the urgent need to avoid urban heat islands.

Urban transformation also regularly takes place on industrial brownfield sites. Although a large proportion of brownfield sites have already been recycled, contaminated sites are and will remain an issue in urban redevelopment and, with them, the removal of contaminated soil. When contaminated soils have to be excavated so that sensitive subsequent uses such as housing – along with a children's playground – can be realised, a hole in the ground is usually a given and practically screams: Let's build an underground car park! Filling the hole with spaces for cars to sleep results in the satisfying feeling of having killed two birds with one stone. And the birds are driven away anyway, as it is far too hot for them in these areas in summer.

Right now, in our urban transformation, we are rotating in an orbit that keeps us trapped on our envisaged path to a more sustainable future. We need new ideas so that we can take the exit that leads to climate-adapted urban development. More thought needs to be given to the topic of soil in cities. Because we need soil in our urban environments, not just in the countryside!

(Translation: Jayne Fox, Wellington)