50 Jahre

1966-2016

HANAUER PARKHAUS

Inhalt

50 Jahre Hanauer Parkhaus GmbH 1966-2016

↑ **Zwei Fotos im Abstand von 50 Jahren aus fast der gleichen Perspektive aufgenommen.**
oben: **Medienzentrum Hanau**
unten: **Günter Gottlieb**

Grussworte	**Seite 5-7**
Wie alles anfing	**Seite 8-17**
Parken in Hanau	**Seite 8**
Tiefgarage unter dem Marktplatz	**Seite 10**
Es ging voran	**Seite 12**
Alles automatisch	**Seite 13**
Übergabe der Tiefgarage Am Markt	**Seite 14**
Parkhaus Frankfurter Tor	**Seite 16**
Wohin mit dem Auto?	**Seite 18-21**
Parkhäuser, Tiefgaragen, Parkplätze	**Seite 22-35**
Zukunft	**Seite 36-37**
Neue Schrift	**Seite 38**
Neue Wegweisung	**Seite 39**
Mitarbeiter	**Seite 40-45**
Impressum	**Seite 46**

Foto: Medienzentrum Hanau

Grussworte

Claus Kaminsky
Oberbürgermeister der Stadt Hanau

50 Jahre ist es her, seit die Tiefgarage Am Markt am 30. Oktober 1966 eröffnet wurde. Sie war die erste öffentliche Tiefgarage in der Brüder-Grimm-Stadt. Zugleich ist das Datum gleichbedeutend mit der Geburtsstunde der Hanauer Parkhaus GmbH (HPG).

Heute ist die HPG, ein Tochterunternehmen der städtischen BeteiligungsHolding Hanau, Eigentümerin bzw. Betreiberin von derzeit sechs Parkhäusern, vier Tiefgaragen und vier Parkplätzen mit insgesamt rund 3.150 Stellplätzen. Die Markt-Tiefgarage ist nach ihrer gelungenen umfangreichen Sanierung durch den städtischen Eigenbetrieb Hanau Infrastruktur Service im Jahr 2013 mittlerweile das Premium-Haus im Herzen der Stadt. Die Mindestbreite aller Stellplätze (mind. 2,50 Meter) und die helle Beleuchtung setzen hier Maßstäbe.

Neben den Parkgaragen betreibt die HPG im Auftrag der Stadt Hanau rund 100 Parkscheinautomaten im öffentlichen Straßenraum. Sie steuert darüber hinaus das Innenstadt-Parkleitsystem. Und sie vermietet diverse Wohn- und Geschäftsanlagen.

Für Kurzparker, die einkaufen, bummeln, Besuche erledigen, die Gastronomie nutzen oder Veranstaltungen erleben wollen, stellt die städtische Gesellschaft gut erreichbaren Parkraum zur Verfügung. Die HPG bietet darüber hinaus die richtige Lösung für Dauerparker wie Anwohner, Arbeitnehmer in umliegenden Unternehmen, Urlauber oder Patienten der naheliegenden Kliniken. Sichere und günstige Stellplätze finden bei ihr auch Pendler, die am Westbahnhof umsteigen, genauso für Saisonfahrzeuge und Oldtimer im Winterquartier. In den vergangenen Jahren hat die HPG ihre Park-Abfertigungsanlagen erneuert und umgerüstet. Zugleich wurde das Innenstadt-Parkleitsystem komplett überarbeitet und neu ausgerichtet.

In die Ära des seit 2008 wirkenden Geschäftsführers Jens Gottwald fällt auch die 2013 durch den Auto-Club Europa (ACE) verliehene Auszeichnung für das Parkhaus Kinopolis als bestes Parkhaus in Hanau und eines der besten in Hessen. Bei diesem Test bewertete der ACE Stellplatz-Breite, Helligkeit und Barrierefreiheit des 2012 erbauten Parkhauses.

Das jüngste Parkhaus im Angebot der HPG ist die 2015 eröffnete Tiefgarage Forum. Die gehört zum neuen Einkaufs- und Kulturzentrum „Forum Hanau". Sie ist Bestandteil des städtebaulichen Vorzeigemodells auf dem Freiheitsplatz. Sie zeigt, dass Hanau ohne die städtische Parkhausgesellschaft nicht mehr vorstellbar ist.

Andreas Kowol
Stadtrat und Aufsichtsratvorsitzender
der Hanauer Parkhaus GmbH

Mit mehr als 5.000 Stellplätzen in Parkbauten und im öffentlichen Straßenraum verfügt Hanau in der Innenstadt über ein sehr auskömmliches Angebot sein Auto zu parken. Hanau ist damit eine Stadt der kurzen Wege. Dazu trägt die Hanauer Parkhaus Gesellschaft (HPG) entscheidend bei.

Nicht nur die Quantität des HPG-Angebots stimmt, sondern auch die Qualität. Fast alle Parkbauten sind auf dem modernsten Stand oder werden darauf gebracht. Das wiederum ist nötig, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Denn die Anforderungen der Kundschaft an Komfort, Sicherheit und Sauberkeit in den Tiefgaragen und Parkhäusern ist in den vergangenen Jahren stetig gewachsen. Die Kosten für Bau und Unterhaltung sind zeitgleich gestiegen. Dennoch hat es die HPG vermocht, im vergangenen Jahrzehnt ihre Gebühren so moderat anzupassen, dass Hanau jedem Städtevergleich Stand halten kann. Dazu ein Zahlenvergleich: Betrug die Gebühr pro Stunde 2007 tagsüber an Werktagen gewichtet 1,35 Euro, sind es in diesem Jahr 1,52 Euro.

Ergo: Bei der HPG stimmt das Preis-Leistungs-Verhältnis, darauf können wir stolz sein.

Jens Gottwald
Geschäftsführer der Hanauer Parkhaus GmbH

Dieses Jahr feiern wir 50 Jahre Hanauer Parkhaus GmbH - das halbe Jahrhundert ist voll.

Wir haben diese Festschrift auf das Wesentlichste konzentriert. Herausragende Meilensteine runden die Geschichte der Gesellschaft ab.

Die Erreichbarkeit und Infrastruktur der Zentren in Deutschland ist für viele Städte zum zentralen Standortfaktor geworden. Nur Städte mit gut erreichbaren Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsstätten können im Wettbewerb mit benachbarten Kommunen bestehen und damit der Abwanderung von Bevölkerung und Kaufkraft entgegenwirken.

Die Erreichbarkeit mit dem Auto hängt sowohl von einem leistungsfähigen Straßennetz als auch von bestehenden Parkmöglichkeiten ab. Da Parkraum aufgrund starker Nutzungskonkurrenzen und knapper Flächen oft nur begrenzt zur Verfügung steht, ist es wichtig, vorhandenen Parkraum attraktiv zu gestalten und durch professionelles Parkraummanagement effektiv zu nutzen. Damit kann dann auch der Parksuchverkehr entschieden verringert werden. So hat die Hanauer Parkhaus GmbH in den letzten Jahren neuen Parkraum geschaffen und mehrere Millionen Euro in die Ertüchtigung der einzelnen Häuser investiert, um sich neu aufzustellen und einen Beitrag zur positiven Stadtentwicklung zu leisten.

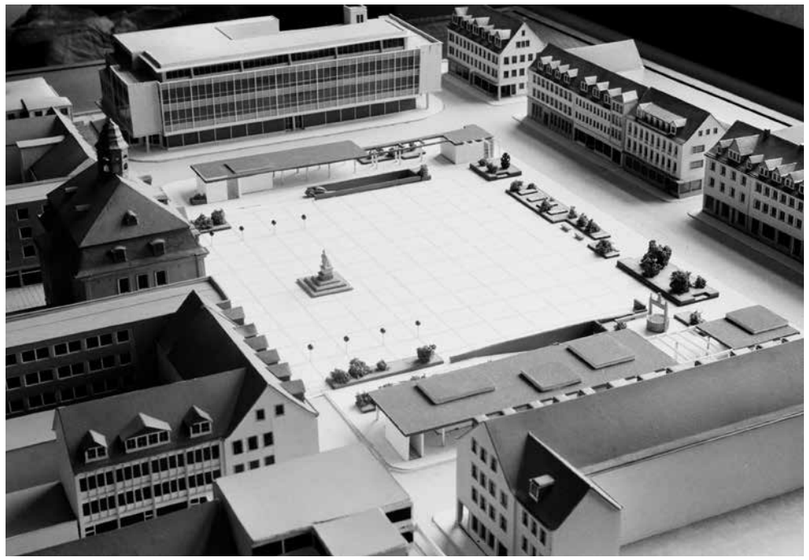
Ich nutze die Gelegenheit und sage allen Kolleginnen und Kollegen sowie Kundinnen und Kunden ausdrücklich DANKE für die jahrelange Treue. Einen besonderen Dank spreche ich den Kolleginnen und Kollegen aus, die bei der Erstellung der vorliegenden Festschrift federführend mitgearbeitet haben.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß, Freude und interessante Erkenntnisse beim Lesen dieser Festzeitschrift.

Abschließend bedanke ich mich bei allen Kunden, Lieferanten und sonstigen Helfern für die angenehme und zielführende Zusammenarbeit und bin davon überzeugt, dass wir noch viele Jahre erfolgreich zusammenarbeiten werden.

→ Wie alles anfing

→ **Das Modell der Planung Marktplatz 1965**
Foto: Medienzentrum Hanau



→ Parken in Hanau

↑ **Die Esso-Tankstelle an der Ecke Eugen-Kaiser-Straße / Kleine Hainstraße in den 1950er Jahren**
Foto: Archivbild Gottlieb

In den 1960er Jahren entwickelte sich der private Autoverkehr sehr rasch in Deutschland. Das Stichwort heißt "Wirtschaftswunder". Die Auswirkungen des Zweiten Weltkriegs auf die Städte war gravierend. Die Bomben der Alliierten hatten viele Innenstädte in Schutt und Asche gelegt. Nicht nur in Hanau. Dies musste alles wiederaufgebaut werden und das bedeutete auch Lohn und Brot für viele Menschen und Familien.

Bereits in den frühen 1950er Jahren wurde für den wirtschaftlichen Erfolg der neuen Bundesrepublik der Grundstein gelegt. Bald boomten Bau- und die Automobilwirtschaft.
Für den einfachen Arbeiter oder kleinen Angestellten bedeutete dies oft weite Wege zum Arbeitsplatz. In Hanau kamen viele Werktätige an den Bahnhöfen an. Auch heute wenig beachtete Stationen wie Nordbahnhof oder Westbahnhof waren für Pendler wichtige Haltestellen. Am Nordbahnhof kamen morgens tausende Pendler in vollbesetzten Zügen an und liefen von dort bei Wind und Wetter zu den Industriestandorten am Grünen Weg, zu Heraeus, Vacuumschmelze oder Leybold.

Ein Auto war der große Wunsch vieler. Damit war man unabhängiger und konnte, so meinte man damals, viel Zeit sparen.

Hanau war in diesen Jahren eine hoch frequentierte Einkaufsstadt. Für den damaligen Kreis Hanau und das Kinzigtal war die Stadt ein lohnendes Ziel für die Konsumenten, es war schlicht das Zentrum. Hier gab es viele der Waren nach denen man sich sehnte. Mit Kaufhof, Hansa (später Hertie) und Neckermann gab es gleich drei Kaufhäuser. Viele qualifizierte Einzelhandelsgeschäfte ergänzten das Warenangebot und sind bei alten Hanauern unvergessen. Mit Sauerwein, Himmler, Karrach, Haus & Hasselbaum, Koubeck, und Emmy Silz seien hier nur einige genannt.

→ Geschichte

Man fuhr natürlich mit dem eigenen Wagen zum Einkaufen. Geparkt wurde damals in der Hanauer Innenstadt einfach überall dort wo Platz für ein Auto war. Die Straßenränder wurden zugeparkt. Am „besten“ parkte man vor dem Geschäft, wo man einkaufen wollte, dann fuhr man ein paar Meter weiter bis zum nächsten Laden.

Auch die zahlreichen noch vorhandenen Trümmergrundstücke wurden als Parkplätze genutzt. Große freie Flächen an Hirsch- und Rosenstraße wurden bis zur Bebauung in den späten 1960er und 1970er Jahren als Parkplatz ausgewiesen.

Doch nach und nach versuchte man von Seiten der Stadt Hanau Ordnung in das Chaos zu bringen. An den Straßen wurden Parkuhren aufgestellt (die Stunde kostete 20 Pfennig). Auch das Parken auf den nicht bebauten Grundstücken wurde als Geldquelle entdeckt und gebührenpflichtige Parkplätze von privat oder der Stadt eingerichtet.
Sogar der Marktplatz war in diesen Jahren zur Parkfläche degradiert und der Wochenmarkt (nur samstags) musste sich den großen Platz mit den Autos teilen. So sollte es nicht weitergehen.

In der Stadt machten sich die Politiker Gedanken. Ein Parkhaus sollte in Hanau gebaut werden und unter den Marktplatz verwirklicht werden.

Bereits Ende der 1950er Jahre war der große Parkplatz auf dem Freiheitsplatz entstanden. Doch bald reichte das Angebot nicht mehr aus. Zudem machte man sich im Rathaus Gedanken über eine neue Verkehrsführung in der Innenstadt.

Irgendwann in den späten 1960er Jahren gab es die erste Ampel an der Kreuzung Römerstraße/Hammerstraße/Markt/Lindenstraße.

← **Parken in Hanaus Straßen an Parkuhren**
Foto: Archivbild Gottlieb

Tiefgarage unter dem Marktplatz

↑ Planierraupe bei Ausschachtungsarbeiten
Foto: Medienzentrum Hanau

Um 1963 begann in den politischen Gremien die Diskussion um eine Marktplatzunterkellerung zur Schaffung von Parkplätzen. Wie durch Zufall traf dies genau die Interessen eines Marktplatzanliegers. Der Kaufhof wollte seine Verkaufsfläche vergrößern und sah mit einer unterirdischen Erweiterung in Richtung Marktplatz eine gute Lösung.

So kamen Stadt und Kaufhof ins Gespräch und schlossen am Ende der Gespräche eine Vereinbarung. Heute würde man es eine Win-Win-Situation nennen. Der Kaufhof beteiligte sich an den Kosten der Marktplatzunterkellerung zur Schaffung von Parkplätzen und unterirdischen Verkaufsflächen unter dem östlichen Teil des Marktplatzes. Zusätzlich erhielt die Stadt Hanau Grundstück und Gebäude des "alten" Kaufhofs an der Ecke Nürnberger Straße/Hirschstraße. Den Betrieb der Tiefgarage sollte eine noch zu gründende Gesellschaft unter der Regie der Stadt und der Baugesellschaft führen. Früh legte man sich auf den Parkpreis fest: er sollte pro Stunde 50 Pfennig betragen (heute ca. 25 Cent). Der damalige Oberbürgermeister Herbert Dröse war von dieser Lösung angetan: „Die städtischen Finanzen sollen durch diese Tiefgarage jedenfalls nicht belastet werden."

Man plante und erwog alternative Entwürfe der Baumaßnahme. Schließlich wurde am 10. Februar 1966 (18 Tage vor Baubeginn!) das Ergebnis von den Planern und Politikern in einer Bürgerversammlung den Hanauern vorgestellt.

Es war ein einschneidendes Ereignis für die Stadt, das den Alltag in der Innenstadt völlig auf den Kopf stellte. Der Wochenmarkt wurde in die Gassen rund um das Altstädter Rathaus und Marienkirche verlegt. Das Brüder-Grimm-Denkmal verschwand vom Marktplatz, ebenso der Brunnen.

↑ Die Baustelle Marktplatz
Foto: Medienzentrum Hanau

Bauleiter war der Architekt Wilhelm Schäfer, die Bauarbeiten führte die Arbeitsgemeinschaft Dressler durch. Um die Bauzeit zu verkürzen wurde in zwei Schichten von 5:30 Uhr bis 22:00 Uhr gearbeitet.

Begonnen wurde mit dem Ostteil am Kaufhof. Er wurde vom Architekten als baulich schwieriger eingestuft und war der einzige Bauabschnitt von dem eine Straße betroffen war. Als Lagerplatz diente der westliche Teil der Baustelle. Im zweiten Bauabschnitt war es dann umgekehrt. Gebaut wurde eine riesige Wanne. So sollte möglichen Grundwasserproblemen entgegengewirkt werden.

Der damalige Polizeidirektor Hobein erläuterte in der Bürgerversammlung auch die Auswirkungen auf den Verkehr. Über 20.000 Lastwagen waren nötig, um den Erdaushub aus der Stadt zum Lagerplatz Breslauer Straße zu bringen. Die vollen LKW fuhren durch die Nürnberger und Leipziger Straße zur Bundesstraße 8 und weiter zur Breslauer Straße im Industriegebiet Nord. Von dort fuhren die leeren LKW über Lamboystraße, Wilhelmstraße, Nordstraße, Freiheitsplatz, Fahrstraße wieder zum Marktplatz. Auch die Straßenbahnlinien der Hanauer Straßenbahn AG waren von Straßensperrungen und Umleitungen betroffen.

Bereits wenige Wochen nach Beginn der Aushubarbeiten sorgte der Hanauer Anzeiger für Unruhe. Nach seinen Angaben vom 1. April 1966 fand man in der Marktplatzgrube die "Reste eines römischen Jupitertempels", die Bauarbeiten müssten sofort beendet werden, der Landeskonservator wolle den Fund erst konservieren. Ein gelungener Aprilscherz.

Freitag, den 1. April 1966 — Seite 3

An der Großbaustelle entdeckt:

Die Reste eines römischen Jupitertempels

Marktplatzkellertermin geplatzt — Landeskonservator Dr. Feldkeller sichert den Fund

Im Baugrund am Marktplatz wurde dieser Mosaikfußboden eines römischen Jupiter-Tempels, der zum früheren Kastell Kesselstadt gehörte, gefunden.

Durch einen sensationellen Fund, der nicht nur die Kunsthistoriker interessiert, wird sich die endgültige Fertigstellung des Hanauer Marktplatzes und der Tiefgarage um einige Monate verzögern: Auf der Sole des Baugrundes, in etwa fünf bis sechs Meter Tiefe, wurden und werden die Reste eines Mosaikfußbodens freigelegt, der zu einem Anfang der 80er Jahre unserer Zeitrechnung von den Römern erbauten Jupitertempel gehört, zu dem die im Kastell am Mainufer bei Kesselstadt einquartierten Legionäre des Kaisers Domitian pilgerten.

Der bis heute früh freigelegte Teil des bedauerlicherweise an einer Stelle von einem der Bagger beschädigten Mosaikbodens zeigt — wie auf unserem Bild deutlich sichtbar — eine überdimensionale Hand des höchsten römischen Gottes, der damals als Beherrscher des Himmels für Licht, Blitz, Regen und Donner verantwortlich war, der sich aber auch als Gott des Krieges und als Beschützer von Recht und Wahrheit präsentierte. Da es sich mit Sicherheit um Soldaten handelte, die den Tempel besuchten, schufen die Mosaikkünstler in Anlehnung an pompejanische Vorbilder eine Riesenhand von 15 Meter Länge und sechs Meter Breite, mit der Jupiter die unbotmäßigen Chatten offenbar tüchtig prügeln sollte.

Als der Bauführer dem Leiter des Hanauer Kulturamtes, Dr. Dielmann, den überraschenden und nicht in die Planungen einkalkulierten Fund meldete, setzte sich dieser sofort mit Landeskonservator Dr. Feldkeller in Verbindung, damit dieser den kunsthistorischen Schatz rette, ehe kalte rechnerische Überlegung den unschätzbaren Wert vernichten könnte. Dr. Feldkeller ließ auch sofort die nötigen Maßnahmen einleiten, den knapp 2000 Jahre alten Mosaikfußboden aus der Baugrube zu evakuieren. Ein entsprechender Plan dazu wurde von einem in Ägypten geschulten Archäologen in Eile entworfen und telefonisch für gut befunden.

Ehe die Mosaikplättchen säuberlich gelöst, numeriert und zu ihrem künftigen Standort im Park des Schlosses Philippsruhe abtransportiert werden, sollen Hanaus Einwohner heute nachmittag ab 15.30 Uhr Gelegenheit haben, das in seiner Farbenpracht einmalige Werk römischer Künstler zu sehen. Dr. Dielmann hat sich bereit erklärt, die Führung zu übernehmen. Man trifft sich im Block A des neuen Rathauses vor dem Eingang zur Stadtkasse. In Gruppen von je 15 Personen werden die an der Führung Interessierten in die Baugrube geleitet, um aus der Nähe das monumentale Werk sehen zu können. Wer bei der Führung eventuell Goldstücke, Ketten oder andere Werte aus der Römerzeit findet, darf sie zwar nicht behalten, erhält jedoch vom Landeskonservator je nach Wert des Fundstückes zwischen 20 und 350 Mark sofort ausbezahlt.

Leider müssen gegen 19 Uhr die Führungen abgebrochen werden, da dann unter Flutlicht die Arbeit der Archäologen beginnt, die sich ein weltweites Echo von dem sensationellen Fund versprechen. Man darf gespannt sein, welche Geheimnisse die noch nicht abgeräumten Erdmassen auf dem Marktplatz verbergen. Sicher wird manche Überraschung darin enthalten sein. Dr. Dielmann, der schon vor Jahren im Raum Hanau bei Grabungen auf Funde aus der Römerzeit gestoßen war, gab seiner Freude über die Qualität der erhaltenen Mosaiken Ausdruck. Er ist überzeugt, daß die per Telegramm herbeigerufenen Experten heute noch weitere wesentliche Teile des Tempels freilegen werden. Man wird seiner Meinung nach künftig nicht nur von den Mosaiken von Ravenna sprechen, sondern auch das Mosaik von Hanau als Vorläufer späterer Kunst bewundern. Für den Fremdenverkehr zeichnen sich hervorragende Perspektiven ab.

wl

Streiflichter vom Tage

Gestern gegen 15 Uhr stießen an der Barbarossastraße zwei Pkw zusammen. Es entstand Sachschaden.

Gegen 16.50 Uhr kam es Vor der Kinzigbrücke zu einer Kollision zwischen zwei Pkw. Ein Verletzter mußte in ein Krankenhaus gebracht werden. Die Fahrzeuge erlitten erhebliche Beschädigungen.

Diebstähle im Stadtbad

Kripo sucht Geschädigte

Ein Trickdieb machte seit dem 14. März das Hanauer Stadtbad unsicher. Ihm fielen immer wieder bei der Durchsuchung der Kabinen kleine Geldbeträge in die Hände. Die Geschädigten werden gebeten, sich bei der Kriminalpolizei in Hanau einzufinden. Zwischen dem 14. und 18. März stahl der inzwischen festgenommene 21-jährige aus dem Landkreis zehn Mark, zwischen dem 22. und 25. März 15 Mark. Er überlistete jeweils die Garderobefrau, die ihm den von ihm bezeichneten Schrank aufschloß.

↑ Hanauer Anzeiger vom 1. April 1966 - Nur ein Aprilscherz!

Es ging voran

↑ **Schalungsarbeiten**
Foto: Medienzentrum Hanau

↑ **Blick in die Tiefgarage**
Foto: Medienzentrum Hanau

Drei Monate später waren das Basement des Kaufhofs und der östliche Teil der Tiefgarage im Rohbau fertig, meldete der Hanauer Anzeiger am 30.7.1966. 9.000 Kubikmeter Beton waren bereits verbaut. An dem östlichen Baustellenabschnitt hatte der Innenausbau begonnen. Im zweiten Bauabschnitt wurde mit einem Rollsystem die Schalung von Pfeilern und Decke immer weiter Richtung Westen getrieben.

Der Tag der Eröffnung rückte näher, es wurde Zeit die Betreibergesellschaft zu gründen. Am 18. August 1966 wurden beim Notar die Unterschriften unter das Dokument gesetzt. Geschäftsführer der Hanauer Parkhaus GmbH wurde der Geschäftsführer der Baugesellschaft, Hans Heimerl.

Eine geschlossene Tiefgarage meldet der Hanauer Anzeiger am 8. September 1966. Die Arbeiten waren weit vorangeschritten, die Decke dicht. Die Vorbereitungen zur Eröffnung liefen auf Hochtouren. OB Dröse kündigte an, unmittelbar nach der offiziellen Eröffnung mit dem Parkbetrieb zu starten. Hans Heimerl plante Einstellplätze als Nachtgarage vermieten zu wollen und der Aufsichtsrat wollte noch entscheiden, ob Dauerparker zugelassen werden. Auch die Vermietung an Bedienstete des Rathauses wurde angedacht.

Wesentlicher Partner der Marktplatzunterkellerung war der Kaufhof. Sein erst 1957 eröffneter Neubau am Markt sollte wegen des immensen Erfolges vergrößert werden. Doch die städtische Bauordnung legte die Firsthöhe (Dachhöhe) fest und sprach gegen eine Aufstockung. So suchte man den Ausweg über die Erweiterung im Basement.

Am 15. Oktober 1966 war es soweit, der erweiterte Kaufhof eröffnete die neuen Räume im Basement und hatte nebenbei auch alle weiteren Verkaufsflächen modernisiert. Mit Eröffnung der Tiefgarage erhielt der Kaufhof auch zwei zusätzliche Eingänge, direkte Zugänge zur Parkfläche, die heute noch bestehen.

→ **Betonierarbeiten an der Decke der Tiefgarage Am Markt**
Foto: Medienzentrum Hanau

Alles automatisch

In einer Pressekonferenz mit dem damaligen OB Herbert Dröse und Hans Heimerl Mitte Oktober 1966 wurde auf die kommende Eröffnung der Tiefgarage eingestimmt. Die Tiefgarage sollte "vollautomatisch" werden. So kündigten es die beiden an und wiesen auf den Eröffnungstermin Ende Oktober 1966 hin.

Der damalige hessische Innenminister Schneider musste seine Zustimmung geben, dass die damals noch gemeinnützige Baugesellschaft sich an der kommerziellen Parkhausbetriebsgesellschaft beteiligen durfte.

Daraufhin stellte der Geschäftsführer Heimerl die Details zum Betrieb der Tiefgarage vor. Öffnungszeiten waren im Jahr 1966 montags bis samstags von 7 bis 20 Uhr. In der Nacht von 20 bis 7 Uhr, und sonntags und feiertags sollte die Tiefgarage geschlossen sein. Durch die vollautomatische Abwicklung gewährleistete man aber die durchgehende Nutzung für Nachteinsteller und Dauerparker. Für die Betriebsgesellschaft gab es drei Arten von Nutzern: Kurzparker, Nachteinsteller und Dauerparker.

Auch die Gebühren waren inzwischen vom Aufsichtsrat festgelegt worden. Kurzparker hatten pro angefangene Stunde 50 Pfennig zu zahlen. Zur Kontrolle gab es einen Parkschein auf dem Ein- und Ausfahrtzeit aufgedruckt wurden. Vor der Ausfahrt hatte der Kunde seine Parkgebühr bei der Kassiererin zu entrichten. Dann erhielt er eine Münze zum Freischalten der Schranke an der Ausfahrt.

Eine Nachteinstellung in der Zeit von 19 bis 8 Uhr kostete 3 DM. Eine Tageseinstellung von 12 Stunden kostete 3,50 DM. Dauerparker hatten für einen Monat eine Gebühr von 45,00 DM zu zahlen. Sie konnten die Tiefgarage 24 Stunden am Tag nutzen. Tagesparker, die nur in der Zeit von 7 bis 19 Uhr einstellen wollten, mussten dafür 30,00 DM entrichten. Ausnahmen gab es keine, Rathausbedienstete blieben draußen.

50.000 DM kostete damals die Automatik, die den Einsatz von Menschen in der Tiefgarage auf die Kassiererin beschränken sollte. Geschäftsführer Heimerl schilderte seinerzeit den technischen Ablauf: „Beim Einfahren eines Autos wird durch Überfahren einer Detektorschleife von einem Ticketautomaten der Parkschein ausgeworfen, den der Kraftfahrer an sich nehmen kann, ohne den Wagen zu verlassen. Er fährt dann auf eine Schranke zu, die sich vor dem heran rollenden Wagen automatisch öffnet und sich hinter ihm wieder schließt. Der Parkschein enthält die aufgedruckte Einfahrtzeit, gleichzeitig wird jeder Wagen automatisch gezählt. Die Zählereinrichtung ist mit einer Ampel verbunden, die Rotlicht zeigt, wenn die Garage gefüllt ist. Gleichzeitig leuchtet über der Einfahrt ein Transparent "Marktplatzgarage frei oder besetzt" auf.“

Wollte der Parkkunde seinen Wagen wieder abholen, musste er zuerst zur Kassiererin. Sie stempelte das Ticket mit dem Zeitstempel ab, ermittelte die Parkdauer und gab gegen Entrichtung der Gebühr eine Münze aus. Diese Münze musste an der Ausfahrt vom Fahrer in einen Automaten gesteckt werden und die Ausfahrtschranke öffnete sich.

Während der Nachtzeit waren die Rollgitter der Tiefgarage geschlossen. Berechtigte Parkkunden hatten jedoch eine Spezialkarte mit der sie Rollgitter und Schranke öffnen konnten.

↑ **Das Kassenhäuschen**
Foto: Medienzentrum Hanau

↑ **Automat**
Foto: Medienzentrum Hanau

Der damalige Oberbürgermeister Herbert Dröse und Hans Heimerl eröffnen die neue Tiefgarage Am Markt Foto: Medienzentrum Hanau

Übergabe der Tiefgarage Am Markt am 30. Oktober 1966

Oberbürgermeister Dröse betonte in seiner Rede zur Eröffnung der Tiefgarage Marktplatz die Bedeutung der Stadt Hanau als Einkaufszentrum. Die Zahl der benötigten Parkplätze bezifferte er mit 6.000. Mit den - einschließlich der Marktplatzoberfläche nun geschaffenen 350 Parkplätzen - sei ein Anfang gemacht. In der Tiefgarage zählte man 250 Parkplätze, auf dem Marktplatz sollten nach Fertigstellung der Oberfläche weitere 100 Parkplätze bereit stehen. Dröse betonte ein weiteres Mal das Engagement des Kaufhofs bei diesem 4-Mio. DM-Projekt. Die Kaufhof AG hat die Errichtung der Tiefgarage mit Entrichtung des Erbbauzinses in Höhe von 2,1 Mio. DM mitfinanziert. Das alte Kaufhof-Gebäude wurde mit einem Darlehen in Höhe von 2 Mio. DM von der Stadt Hanau gekauft. Dröse erhoffte sich zu dieser Zeit eine spätere Realisierung des Grundstückswertes. Die Geschäfte der Tiefgarage sollte die Parkhaus GmbH führen und für die Wirtschaftlichkeit sorgen.

Der Hanauer Anzeiger beschrieb in seinem Bericht vom 31. Oktober 1966 die Atmosphäre in der Tiefgarage: „Fieberhaft wurde bis zuletzt gearbeitet. Aber als sich gestern die Tore öffneten, präsentierte sich die Tiefgarage dem durch den Eingang zur Besichtigung quellenden Völkchen in einem vom Stil der absoluten Zweckmäßigkeit geprägten eigenwilligen Reiz der technisch-funktionalen Form. Die weiträumige Fläche, nur unterbrochen von den weiß getünchten, runden Stützsäulen, die Leitungen, Rohre und Kästen des Frischluftsystems, das blau-weiße Licht der Neonlampen und der alles beherrschende Baustoff Beton, vermittelte einen Eindruck, an den sich viele Hanauer erst noch werden gewöhnen müssen.“

Geschichte

Das ausgesiedelte Brüder-Grimm-Denkmal war bereits am Samstag auf seinen Sockel vor der historischen Fassade des Neustädter Rathauses zurückgekehrt. Rings herum standen einige tausend Hanauer Bürger und hörten den feierlichen Reden zu, die von einer hölzernen, mit Tannenzweigen verzierten Tribüne gehalten wurden. Dazu spielte die Stadtkapelle begleitende Musik.

Nach dem obligatorischen Durchschneiden eines weißen Bandes über der Zufahrt zur Tiefgarage setzten sich die Hanauer Bürger in Bewegung und erkundeten das neue Bauwerk. Die Ein- und Ausfahrtrampen waren damals noch getrennt und an der Rathausseite des Marktplatzes gelegen.

Am 1. November 1966 ging die Tiefgarage in den Betrieb, konnte zunächst aber nur tagsüber von 7 bis 19 Uhr genutzt werden, da die Automaten noch nicht betriebsbereit waren. Immerhin betrugen die Einnahmen am ersten Betriebstag stolze 129,50 DM bei 179 geparkten Fahrzeugen. Doch der Teufel steckte im Detail und nach zwei Betriebstagen fingen die Ticketautomaten an, mehrere Tickets pro Fahrzeug auszuwerfen. Es musste auf Handbetrieb umgestellt werden. Auch erste Kritik wurde laut. Nutzer wollten die Garage auch in den Abend- und Nachtstunden nutzen. Geschäftsführer Heimerl zeigte sich gesprächsbereit und versprach die Tiefgaragennutzung zu beobachten und gegebenenfalls die sowieso angestrebte Abend- und Nachtnutzung schneller anzubieten. Die junge Parkhaus GmbH war inzwischen auch in aktiven Gesprächen mit den umliegenden Geschäften. Die ersten Ansätze einer Parkrückvergütung für die erste Parkstunde wurden gemacht.

Kritik wurde auch an der mangelnden Werbung für die Tiefgarage geübt. In der ganzen Stadt gab es keine Hinweisschilder, die zu der neuen Tiefgarage leiteten. In dem ganzen Trubel hatte man sie schlicht vergessen.

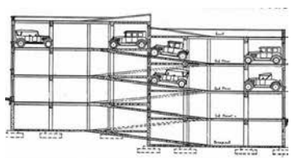
Doch bald zeigte sich ein gravierender Nachteil der neuen Tiefgarage. Die Anordnung der Ein- und Ausfahrtrampen an der Nordseite des Marktplatzes hielten der neu eingeführten Verkehrsführung in der Hanauer Innenstadt bald nicht mehr stand. Genau dort wollte man keinen Fahrzeugverkehr haben. So wurde wieder geplant, diskutiert und entschieden und heraus kam ab 1973 eine gemeinsame Ein- und Ausfahrt an der Südseite des Marktplatzes, wo sie auch heute noch sind. Die Kosten damals: 1,5 Mio. DM.

Hanauer feiern die Eröffnung der Tiefgarage Foto: Medienzentrum Hanau

Parkhaus Frankfurter Straße

↑ **Das unbebaute Grundstück an der Ecke Sternstraße/ Frankfurter Straße**

↑ **Oberbürgermeister Hans Martin beim Richtfest für das Parkhaus Frankfurter Straße**
Fotos: Medienzentrum Hanau



↑ **d'Humy-System**
Bei diesem 1919 patentierten Parkhaussystem werden die Parkebenen gegeneinander versetzt angeordnet und es lassen sich so auf gleicher Grundstücksfläche mehr Parkplätze erstellen.

Inzwischen hatte man sich in der Stadt an das Parken in der Marktplatztiefgarage gewöhnt. Die KFZ-Zulassungszahlen in der Stadt Hanau wuchsen weiter und die vorhanden Parkplätze reichten nicht mehr aus. Die ersten Überlegungen zur Errichtung eines Parkhauses an der Frankfurter Straße (Umbenennung 1976 in Am Frankfurter Tor) gingen bis in den Anfang der 1960er Jahre zurück. Ursprünglich sollte das Parkhaus privat finanziert und von der städtischen Parkhaus GmbH betrieben werden. 1965 beschloss die Stadtverordnetenversammlung den Grundstücksverkauf. Diese Pläne wurden jedoch nicht realisiert.

Ab 1970 dachte man darüber nach, auf einem freien Platz zwischen der Frankfurter Straße, Stern- und Langstraße ein großes, städtisch finanziertes Parkhaus mit über 600 Einstellplätzen zu bauen. Es sollte mit über 3.500 m² Ladenfläche ergänzt werden. Im April 1971 gab es dann grünes Licht aus dem Rathaus. Die Mitglieder des Bauausschusses hatten sich durch Besuche in anderen Städten umfassend informiert. Darunter waren auch Objekte, die das Architekturbüro Oehmichen und Haasen aus Düsseldorf geplant hatte. Dieses Büro sollte das erste Hanauer Parkhaus bauen. Der Beginn der Bauarbeiten wurde unter Berücksichtigung des Weihnachtsgeschäftes auf den 28. Dezember 1971 festgesetzt. Ab diesem Datum wurde der dort vorhandene Platz für das Parken gesperrt. Ersatzparkplätze wurden am Westbahnhof und an dem damaligen Schlachthof eingerichtet. Die eigentlichen Bauarbeiten begannen Anfang Januar 1972.

Während der Bauzeit gab es immer wieder Diskussionen mit den Nachbarn der Baustelle. Einmal war der Fernsehempfang durch die Baukräne gestört, ein andermal befürchten die Grundstücksanlieger den Einsturz ihrer Häuser wegen der großen und tiefen Baugrube. Tatsächlich hatten sich vereinzelt Risse an unbewohnten Hinterhäusern gezeigt. Die Bauleitung sorgte jedoch sofort für entsprechende Schutzmaßnahmen. In der Tagespresse wurde die Situation sehr aufgebauscht und von unmittelbarer Gefahr für den Einsturz geschrieben. Die Maßnahmen der Bauleitung zur Bausicherung wurden mit "klammheimlich" bewertet. (HA 18.3.1972)

Richtfest wurde am 10. November gefeiert. Auch die vorweihnachtliche Freigabe von kostenlosen 300 Parkplätzen kündigte Oberbürgermeister Hans Martin bei dieser Gelegenheit an. Hanau feierte das große Ereignis. Dabei waren auch Ex-OB Herbert Dröse, fast der gesamte Magistrat, viele Stadtverordnete, die Handwerker und zahlreiche Schaulustige. Zum Richtschmaus zog sich die Gesellschaft dann in die Stadthalle zurück.

Die Möglichkeit des kostenlosen Parkens sprach sich in Windeseile in der Stadt herum. Die Folge, zu bestimmten Tageszeiten war das Parkhaus ständig verstopft. Doch die Erfahrungen aus dem "Probeparken" hatte auch ihr Gutes. Die Schrammborde wurden verkleinert, an den Auf- und Abfahrten Leitlinien aufgetragen und einige Parkplätze weggelassen, um das Ausfahren zu erleichtern.

Am 19. März 1973 wurde das Parkhaus wieder für das Einstellen von Autos geschlossen. Nun sollten die Endausbauarbeiten durchgeführt werden. Untergebracht wurde auch eine Toilettenanlage und eine Tankstelle.

Die Parkebenen wurden über versetzte Rampen nach dem d'Humy-System verbunden.

Das gesamte Gebäude umfasste einen umbauten Raum von 63.523 cbm. Es wurden 1.235 Tonnen Baustahl und 12.000 cbm Beton verbaut. Die Kosten pro Parkplatz beliefen sich auf rund 8.500,00 DM. Die Parkfläche war insgesamt 18.330 m² groß.

Am 15. August 1973 feierte der Hanauer Anzeiger die Einweihung des Parkhochhauses als „Meilenstein für City-Entwicklung“. Am Tag zuvor hatte Oberbürgermeister Hans Martin um 16 Uhr das Parkhaus eingeweiht und zur Nutzung übergeben.

Die wichtigsten großen Parkflächen und Parkhäuser damals in der Innenstadt:

„***Das städtische Parkhochhaus*** *an der Frankfurter Straße bietet Platz für 574 Autos ...*
Wie Geschäftsführer Hans Heimerl von der Hanauer Parkhaus-Betriebsgesellschaft auf Anfrage erklärte, sei davon auszugehen, dass 230 Plätze an Dauer- und Tagesparker vergeben würden, was bedeute, dass rund 350 Parkplätze für Kurzparker bereitgestellt würden.
Die Marktplatz-Tiefgarage *verfügt über 240 Plätze, von denen etwa 175 für Kurzparker bereitstehen.*
Das private Parkhaus Langstraße *- das der Hanauer Firma AIR-Autolift-Gesellschaft mbH gehört und am 1. März freigegeben wurde - ist bisher zu nur etwa 10 Prozent ausgenutzt. Betriebsleiter Helmut Gaebler: "Noch hat sich die Möglichkeit, wie günstig man auch bei uns parken kann, offenbar zu wenig herumgesprochen. Aber Tatsache ist, dass wir durchschnittlich 180 Plätze für Kurzparker bereithalten."*
Unter der Main-Kinzig-Zentralsporthalle *an der Eberhardstraße können 170 Parkplätze benutzt werden.*
Der Parkplatz zwischen Rosen- und Hirschstraße *weist um die 200 Plätze auf. Dort soll das Parken allerdings in Kürze nur noch mit Parkscheiben zugelassen werden.*
Auf dem Freiheitsplatz *sind 268 Plätze ausgewiesen.*
An der Französischen Allee *können fast 140 Plätze benutzt werden.*
Weitere größere Parkflächen *stehen am Kanaltorplatz, an der Kreuzung Steinheimer Straße/ Friedrich-Ebert-Anlage und am Behördenhaus zur Verfügung. Hinzu kommen mehrere kleinere Plätze und Straßenabschnitte.“* *(HA 15.8.1973)*

← **Das Parkhaus Frankfurter Straße nach seiner Fertigstellung**
Foto: Medienzentrum Hanau

Das Parken kostete damals in der Tiefgarage Marktplatz und im Parkhochhaus Frankfurter Straße pro Stunde 50 Pfennig. Tagesparken kostete in beiden Einrichtungen 30,00 DM, Dauerparken im Hochhaus 40,00 DM, in der Tiefgarage 45,00 DM monatlich.

Im Januar 1974 wurde das neue Parkhaus offiziell in "City-Parkhaus-West" umbenannt. Es dauerte noch einige Zeit, bis die Hanauer das neue Parkhaus akzeptierten und dort ihre Autos abstellten. Die Kinzigtal-Nachrichten nannten Zahlen. Die Tiefgarage Marktplatz zählte im Monatsdurchschnitt 20.000 Autos, das Parkhaus Frankfurter Straße nur 2.500 Fahrzeuge. 1974 wurde vom Hanauer Stadtparlament auch beschlossen auf dem Gelände des alten Kaufhofs ein weiteres Parkhaus zu errichten.

→ Wohin mit dem Auto?

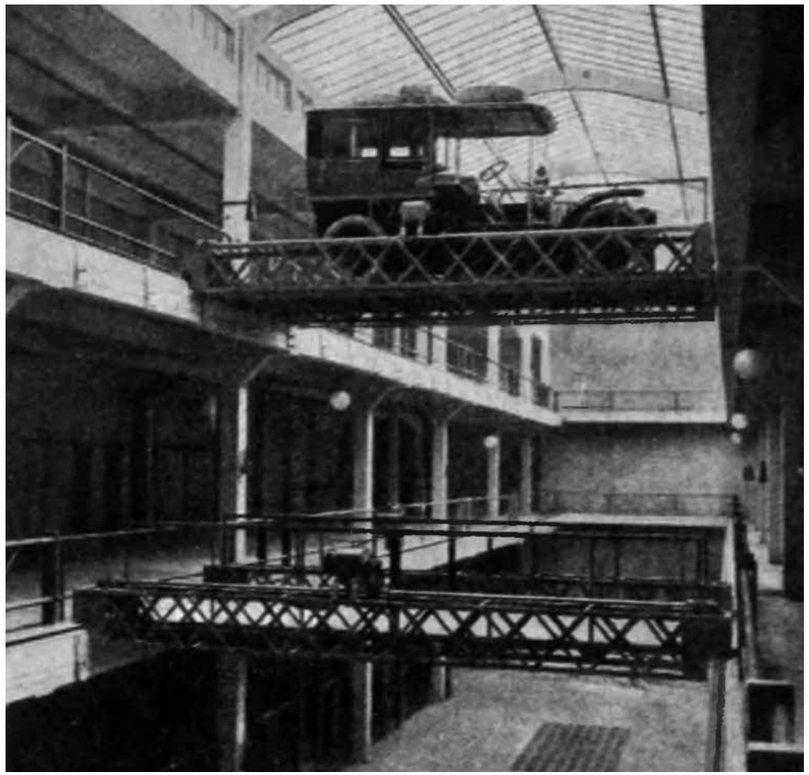
↑ **Motorwagen Nr. 1**
Foto: Daimler-Benz AG

Es war im Jahr 1886 als Carl Benz seinen Motorwagen Nummer 1 der Öffentlichkeit vorstellte. Bereits im Jahr 1901 wurden 884 Autos in Deutschland produziert. Zehn Jahre später, 1911 waren es bereits 16.939. Im Jahre 1927 hatten die jährlichen Produktionszahlen die Hunderttausendermarke durchbrochen. Die Million schaffte man im Jahre 1956.

Wenn man alten Berichten glauben darf, gab es bereits vor dem Erfolg des Kraftwagens ein Verkehrschaos auf den Straßen. Pferdefuhrwerke, Kutschen und Handkarren bestimmten das Bild in den großen Städten. Die zunehmende Zahl der Autos verbesserte die Situation nicht.

Ein Auto hatte einen großen Nachteil: es verbraucht Platz und fordert ihn ständig während seiner Ortsveränderungen. Weitsichtige Ingenieure und Architekten bemerkten dies schnell. Die großen Städte hatten keinen Platz für die ständig wachsende Anzahl der Autos.

→ **Garage Ponthieu in Paris, Abbildung aus Deutsche Bauzeitung 1925**



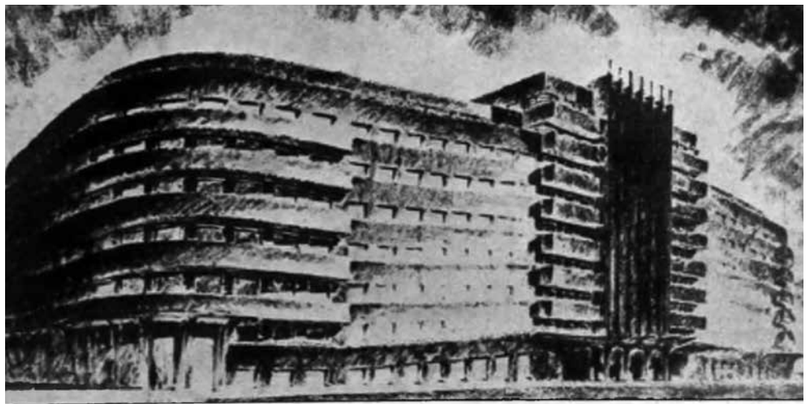
In Paris wurde die erste "Garage" 1906 in der Rue de Ponthieu von dem Architekten Auguste Perret erbaut. Es war kein Parkhaus im heutigen Sinne. Es war mehr eine Gemeinschaftsgarage mitten in der Stadt, in der Kraftwagenbesitzer ihre Fahrzeuge unterstellen konnten. Außerdem wurde ihnen in den Garagen Benzin und Service angeboten. Die Garage Ponthieu kann als Vorläufer moderner automatischer Parkhäuser angesehen werden. Hier wurde nicht kurzfristig geparkt. Hier wurden Dauerparkplätze für zahlungskräftige, in der Innenstadt wohnende Autobesitzer angeboten. Hier wurde ihr wertvolles Fahrzeug geschützt.

→ Wohin mit dem Auto?

← **So sieht die Hanauer Ostend-Garage heute aus**
Foto: Günter Gottlieb

In Hanau entstand 1926 die erste Garage und sie steht auch heute noch. In der Dettinger Straße finden wir die "Ostend-Garage", eine Sammelgarage mit einer Tankstelle. Das Hauptgebäude steht noch. Es besteht aus zwei turmartigen Gebäuden, die zur Straßenseite hin die Ein- und Ausfahrt flankieren. Darin befinden sich Büro- und Wohnräume. Die Einfahrt überspannt ein eigenwilliger Schriftzug "Ostend-Garage". Der ist möglicherweise noch das Original. Das Grundstück wurde im Zweiten Weltkrieg von Bomben getroffen und die Garagen und die zentral gelegene Tankstelle zerstört. Geplant wurde die Anlage von den Hanauer Architekten Clormann und Deines. Die Tankstelle wurde 1958 wieder errichtet, doch im Jahr 2001 endgültig abgerissen.

↑ **Stolz wird die Belegschaft der Metzgerei Kaiser in der Hanauer Wilhelmstraße 18 mit ihrem neuen Lieferwagen fotografiert, um 1920**
Foto: Archivbild Gottlieb



← **Deutscher Vorschlag für eine Großgarage**
Abbildung aus Deutsche Bauzeitung, 1926

Die zwanziger Jahre des 20. Jahrhunderts waren geprägt von Überlegungen zum Garagenbau. Die Baufachzeitschriften waren voller Beiträge mit vielen Überlegungen. Aus unserer heutigen Sicht mögen uns viele Entwürfe wie Kulissen aus einem Film von Fritz Lang vorkommen. Doch in ihrer Zeit waren es ernsthafte und durchdachte Konzepte. Das Problem wurde angegangen. Wie stellt man viele Autos auf möglichst wenig Platz ab? Das ging nur über Etagen. Die Autos mussten übereinander "gelagert" werden. Einen großen Anteil an der Diskussion hatte der Berliner Architekt Professor Dr.-Ing. Georg Müller.

...

Wohin mit dem Auto?

↑ Titelansicht des Standardwerkes über Garagen von Dr. Georg Müller aus dem Jahre 1925

Dr. Georg Müller schreibt in seinem Vorwort zu seinem Buch **Gross-Stadt-Garagen** 1925:

„Je mehr auch bei uns in Deutschland der Kraftwagen vom Luxusbeföderungsmittel eines kleinen begüterten Kreises zum beruflichen Verkehrsmittel breiter Bevölkerungsschichten sich entwickelt, desto brennender wird die Frage seiner Unterbringung. Dies gilt in gleicher Weise für den einzelnen Wagen im Villenvorort wie für die große Zahl von Automobilen im Innern der Stadt. Die noch vielfach anzutreffende behelfsmäßige Unterbringung in Ställen, Remisen, dunklen Plätzen oder auf Höfen, wo sie den Besitzern am wenigsten im Wege sind, enspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen."

Und ein paar Absätze weiter: „Wir glauben, daß, wie beim Bau einer Fabrik auch beim Garagenbau, der Ingenieur die wichtigsten Vorarbeiten für den Architekten leisten muß, ganz besonders, wenn es sich darum handelt, erhebliche Kraftwagenmengen innerhalb der Geschäftstadt auf äußerst beschränktem Raum unterzubringen.

Was seither die Mietkasernen für die Unterbringung von Menschenmassen und das Hotel schließlich für die Beherbergung von Scharen von Reisenden ist, das soll die Großstadtgarage für das Volksauto jetzt werden."

Doch in den 1920er Jahren war der Garagenbau noch keine öffentliche Aufgabe. Die neu entstehenden Großgaragen waren ausschließlich privat finanzierte Einrichtungen. Sie dienten nicht nur der Unterbringung von Kraftwagen, sondern auch deren Pflege. Überall in Deutschland enstanden um diese Zeit große Garagenunternehmen. In Köln z.B. die Rheinland-Garage, in Hamburg die Surenbeck-Großgarage. Derselbe Unternehmer pachtete auch die unterirdischen Lagerräume des Hamburger Gemüsemarktes um dort Kraftwagen unterzustellen.

1928 entstand in Chemnitz die heute noch bestehende *Stern-Garage*, früher *Garagenhof Chemnitz*. Vor wenigen Jahren erst wurde in Halle die 1929 gebaute *Großgarage Süd* aufwendig restauriert.

↑ Die Kant-Garage in Berlin ist heute kein Prachtbau mehr Foto: Gerhard Weiss

In Berlin wurde 1930 der *Kant-Garagen-Palast* gebaut. Der Name war Programm. Die Architekten Hermann Zweigenthal und Richard Paulick realisierten den Bau im modernen Stil der Neuen Sachlichkeit an der Berliner Kantstraße. Das Gebäude zeigt zur Straßenfassade streng gerasterte große Glasflächen. Im Innern waren die Auf- bzw. Abfahrten zum ersten Mal in einer Doppelhelix angeordnet. So begegneten sich auf- und abfahrende Autos nicht mehr. Die Kant-Garagen sind heute noch in Betrieb, doch ihre Schönheit und Pracht haben sie eingebüßt.

Um diesen ehemaligen Prachtbau gibt es Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Besitzer und den Denkmalschützern. Seit 1991 steht die Garage unter Denkmalschutz und wird weltweit als einzigartiges Zeugnis der Automobilgeschichte beschrieben. Viele Teile wie Garagentore, Fenster und Beschläge sind noch im Originalzustand erhalten. Doch zusehends wird der bauliche Zustand schlechter und nachvollziehbar sieht der Eigentümer keine wirtschaftlich sinnvolle Nutzung mehr in dem Gebäude und hat den Abriss beantragt.

Die Anfänge der Parkhäuser waren geprägt von Exklusivität und Luxus. Die neue Zeit forderte eine angemessen Unterbringung der sehr teuren Kraftwagen, die meist nicht einmal selbst gefahren wurden. Oft saß ein Chauffeur am Steuer. In den frühen Parkhäusern wurden die Autos verwöhnt. Hier gab es Tank- und Waschservice, eine Reparaturwerkstatt und manchmal sogar eine Übernachtungsmöglichkeit für den Fahrer. Für den Kraftwagenbesitzer sollte der Besitz auch seinen Status belegen und den Komfort auf dem Weg in die Stadt oder auf Reisen steigern.

Wohin mit dem Auto?

← Das Parkhaus Hauptwache in Frankfurt, 1956 erbaut Foto: Günter Gottlieb

Nach dem Zweiten Weltkrieg ging die Entwicklung weiter. Die Automobilproduktion stieg unaufhörlich an. Die erste Million in der Jahresproduktion war bereits 1956 erreicht. Die zweite Million wurde 1960 übertroffen, über 3 Millionen Fahrzeuge und mehr wurden ab 1966 in Deutschland produziert. Die große Stunde der Parkhäuser schlug.

Das erste Parkhaus nach dem 2. Weltkrieg entstand 1951 in Düsseldorf, die Haniel-Garage. Es war jedoch kein öffentliches Parkhaus. Dies entstand erst 1956 in Frankfurt. Das erste öffentliches Parkhaus Deutschlands war das von den Architekten Meid und Romeick geplante Parkhaus Hauptwache am Kornmarkt.

In Bochum wurde unter dem Dr.-Ruer-Platz 1961 die erste Tiefgarage in Deutschland eröffnet.

Hanau folgte 1966 mit der Tiefgarage unter dem Marktplatz und 1973 mit den Parkhaus Frankfurter Straße.

Während in den USA die Parkhäuser am Rande der Städte gebaut wurden und darum herum die Einkaufsmöglichkeiten (Shopping Malls) ging man in Deutschland einen anderen Weg. Hier baute man in den Innenstädten die Parkhäuser damit die Kunden möglichst nahe an die Geschäfte heranfahren konnten. Die ersten Parkhäuser beschreibt die Zeitschrift ***Monumente*** noch als filigrane und hochwertige Bauwerke. Doch bald entwickelte sich das innerstädtische Parkhaus zum Synonym für Hässlichkeit. Viele Menschen empfanden es als lieblose Betonarchitektur, die ungepflegt und dunkel die Städte verschandelte.

Der Architekturprofessor Joachim Kleinmanns nannte sie im Untertitel seines Buches ***Parkhäuser*** eine „ungeliebte Notwendigkeit".

Bundesweit entstehen inzwischen durchaus spannende Neubauten oder bestehende Parkhäuser werden, wie auch in Hanau, aufwendig saniert und in gepflegte, helle und moderne Parkeinrichtungen umgewandelt. Das erfordert erheblichen Aufwand und Kosten. Zwar werden die umgestalteten Parkflächen mit breiten Parkplätzen, hellen LED-Leuchten, Frauen- oder Elternparkplätzen, reservierte Bereiche für Menschen mit Handicap, gerne angenommen, doch zu oft werden die Preise für diesen Service und Komfort unreflektiert kritisiert. Die Investionen müssen sich rechnen, das Parken muss von den Nutzern bezahlt werden - nicht vom Steuerzahler.

Oft denken Autobesitzer zu wenig daran, dass ihr Fahrzeug *immer* Platz benötigt, zuhause im Carport oder in der Garage, auf der Straße beim Fahren und auch am Ziel auf einem Parkplatz oder in einem Parkhaus.

Zusammenstellung: Günter Gottlieb

↑ Das eigene Auto, der Traum der 1950er Jahre Foto: Archivbild Gottlieb

Parkhäuser
Tiefgaragen
Parkplätze
heute

Parkhaus Am Forum

← Parkhaus Frankfurter Straße 1974
Baujahr 1973/74
Foto: Medienzentrum Hanau

Viele Namen:
Eröffnet als
Parkhaus Frankfurter Straße,
umbenannt in
Parkhaus City West,
dann West,
dann Am Frankfurter Tor und
heute Parkhaus Am Forum.

← Parkhaus Am Forum
2016
560 Stellplätze
(incl. Sonderparkplätze für Behinderte, Frauen und Eltern mit Kind etc.).
Einfahrtshöhe 2,00m,
24h, rund um die Uhr nutzbar.

↑ Photovoltaik-Anlage auf dem Dach des Parkhauses

Parkhaus Kinopolis

→ Der Auto Club Europa (ACE) Main-Kinzig/Wetterau hat in Hanau das 2011 gebaute Parkhaus „Kinopolis" als Testsieger beim Parkhaus-Check 2013 ausgezeichnet.

Das Parkhaus „Kinopolis" erzielte die beste Punktzahl aller Hanauer Parkhäuser bei einem Check nach bestimmten Kriterien. 105 von 150 möglichen Punkten waren das Ergebnis.

205 Stellplätze
(incl. Sonderparkplätze für Behinderte, Frauen und Eltern mit Kind und 2 E-Ladestationen).
Einfahrtshöhe 2,00m,
24h, rund um die Uhr nutzbar.
Baujahr: 2011

Parkhaus Nürnberger Straße

348 Stellplätze
(incl. Sonderparkplätze für Behinderte, Frauen und Eltern mit Kind und demnächst 6 E-Ladestationen).
Einfahrtshöhe 2,00m,
24h, rund um die Uhr nutzbar.
Baujahr: 1982/83

Parkhaus Kinopolis 2

226 Stellplätze
(incl. Sonderparkplätze für Behinderte, Frauen und Eltern mit Kind etc.).
Einfahrtshöhe 2,00m,
24h, rund um die Uhr nutzbar.
Baujahr: 1989

Parkhaus Congress Park

352 Stellplätze
(incl. Sonderparkplätze für Behinderte, Frauen).
Einfahrtshöhe 2,00m,
24h, rund um die Uhr nutzbar.
Baujahr: 2002/03

Parkhaus Langstraße

211 Stellplätze
nur für Dauerparker,
vollautomatisches
Regalsystem.
Baujahr: 1973
Kauf: 1999

Das Parkhaus Langstraße ist ein vollautomatisches Parkhaus in der Funktion eines Hochregallagers.

In 2013 wurde die Steuerungstechnik des Parkhauses komplett erneuert.

Das Parkhaus kann nur von Dauerparkern mit Verwahrverträgen genutzt werden. Die Fahrzeuge werden vollautomatisch ein- und ausgeparkt und sicher eingelagert. Fahrzeugschäden durch unachtsame Mitmenschen sind somit völlig ausgeschlossen. Zudem von Kundinnen oder Kunden gerne genutzt, die sich in einem Parkhaus unwohl fühlen.

→ Tiefgarage Am Markt

185 Stellplätze alle mindestens 2,50m breit (incl. Sonderparkplätze für Behinderte, Frauen und Eltern mit Kind sowie 2 Stellplätze mit E-Ladestationen).
Einfahrtshöhe 2,00m,
24h, rund um die Uhr nutzbar.
Baujahr: 1966
Sanierung: 2012

↑ Carsharing in der Tiefgarage Am Markt

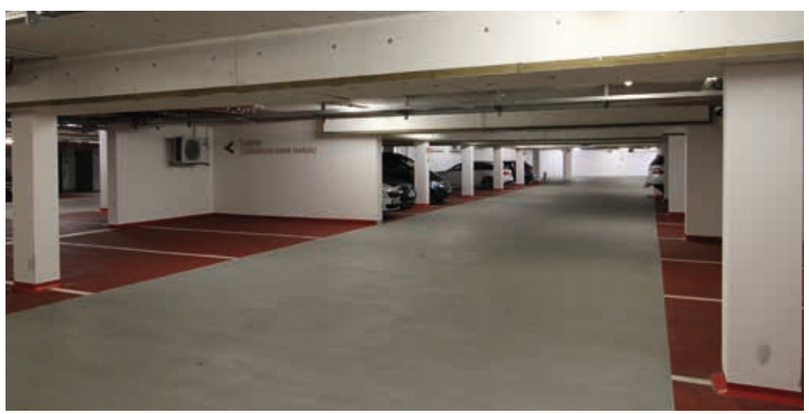
→ Tiefgarage Forum

496 Stellplätze
(incl. Sonderparkplätze für Behinderte, Frauen und Eltern mit Kind, sowie
6 E-Ladestationen).
Einfahrtshöhe 2,00m,
24h, rund um die Uhr nutzbar.
Baujahr: 2013/15
Bewirtschaftung ab 2015

E-Ladestationen in der Tiefgarage Forum

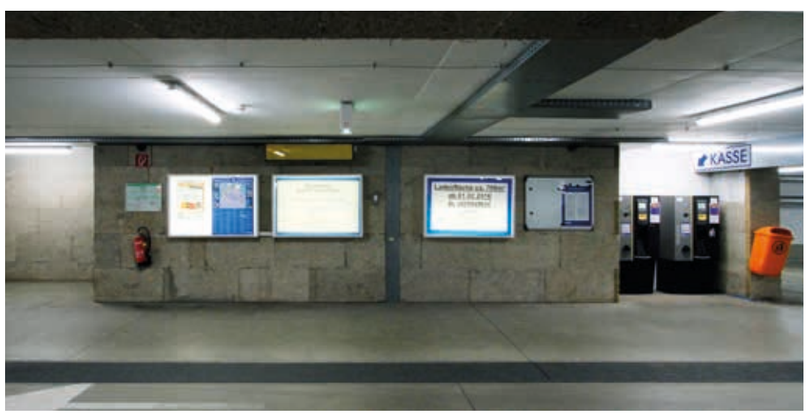
Tiefgarage Congress Park

62 Stellplätze
(incl. Sonderparkplätze für Behinderte, Frauen).
Einfahrtshöhe 1,90m,
24h, rund um die Uhr nutzbar.
Baujahr: 2002/03
Bewirtschaftung ab 2004



Tiefgarage Klinikum Süd

99 Stellplätze
(incl. Sonderparkplätze für Frauen und Eltern mit Kind).
Einfahrtshöhe 1,90m,
24h, rund um die Uhr nutzbar.
Baujahr: 2006/07



Parkplätze

Main-Kinzig-Halle
Bewirtschaftung ab 2015

Martin-Luther-Anlage
Bewirtschaftung ab 2010

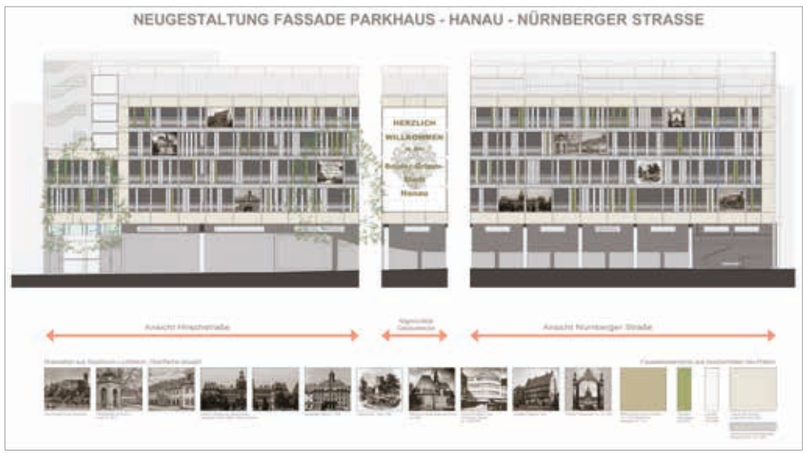
Parkplätze

Klinikum
Bewirtschaftung ab 2001

Willy-Brandt-Straße
Bewirtschaftung 2002 - 2005
Pacht 2005

→ Zukunft

→ Entwurf:
Ursula Stahl
Architektur Planung
Bad Homburg



→ Neugestaltung des Parkhauses Nürnberger Straße

Das Parkhaus wurde in den Jahren 1982/83 erbaut und unfasst 15 Parkgeschosse. Es erhält eine tiefgreifende Betonsanierung um die Standsicherheit weiter zu erhalten. Dabei müssen auch die Betonbrüstungen saniert werden. Dazu ist eine Demontage und Wiedermontage der Hauptfassade erforderlich. So haben wir uns entschlossen die komplette Fassade neu zu gestalten.

Die neue Fassade greift die horizontale Gliederung der ursprünglichen Bebauung und der umgebenden Gebäude auf und wird hauptsächlich durch die horizontalen. Alu-Blechbänder in Höhe der Deckenkanten und durch die aneinandergereiten raumhohen Lamellen und Stützen erreicht. Die gesamte Fassade wird umlaufend mit einem breiten Alu-Blechrahmen eingefasst und dadurch hervorgehoben.
Die städtebaulich prägnante Gebäudeecke zwischen der Nürnberger Straße und der Hirschstraße wird, analog der früheren Bebauung durch das Kaufhaus Tietz, durch eine Rundung betont.

Zwischen den horizontalen Deckenbändern wird die Fassade der einzelnen Parkebenen durch regelmäßig angeordnete Stützen gegliedert. Die Fläche zwischen den Stützen wird teilweise durch Motivtafeln geschlossen. Die Tafeln erhalten Motive mit historischen Gebäuden in Hanau und aus der Umgebung von Hanau. Die in freien Abständen senkrecht angeordneten Metalllamellen rhythmisieren die Fassade und die Zwischenräume gewährleisten zugleich den erforderlichen Lüftungsquerschnitt.

Die im Schnittpunkt der Nürnberger Straße und Hirschstraße geplante Fassadenrundung wird mit großflächigen, gebogenen Metall- bzw. Motivtafeln erstellt. Das Vordach im Kassenbereich der Hirschstraße wird rückgebaut und durch ein der neuen Fassadengestaltung entsprechendes Glasvordach ersetzt.

Im Zuge der Sanierung ist geplant das Angebot für „Sonderstellplätze" deutlich zu verbessern. Dazu gehören die barrierefreien-, die Mutter-Kind- und die Frauen-Stellplätze. Weiterhin erhalten 6 Stellplätze einen Anschluss an Elektroladestationen. Das Parkhaus umfasst nach der Sanierung 348 Pkw-Stellplätze.

→ Zukunft

← Entwurf:
Syn Architekten
Köln
Ansicht Leimenstraße

→ Parkhausbewirtschaftung für das Klinikum Hanau

Lange Schlangen vor der Schranke zum Parkplatz, Staus in der Leimenstraße und stetige Parkplatznot gehören bald der Vergangenheit an. Denn das Klinikum Hanau baut ein neues großes Parkhaus auf dem Krankenhausgelände. Es bietet 250 Fahrzeugen Platz und soll im April 2017 eröffnet werden.

Rund drei Millionen Euro netto investiert das Klinikum Hanau in den Neubau eines Parkhauses an der Leimenstraße. Nach dem derzeitigen Planungsstand soll es den Betrieb im April 2017 aufnehmen. Bei dem Parkhaus handelt es sich um eine so genannte Stahlverbundkonstruktion. Das heißt: Das Grundgerüst bildet ein Stahlbau, in den die Decken eingehängt und mit Beton gefüllt werden.

Die Preise für die Benutzer orientieren sich an denen der städtischen Hanauer Parkhaus GmbH. Das Parkhaus bleibt im Eigentum des Klinikums. Die Bewirtschaftung – also u.a. Parkabwicklung mit Schranke und Kassenautomat sowie die Abrechnung – sollen von der Parkhausgesellschaft im Auftrag des Klinikums übernommen werden. Die bislang vorhandenen 68 Parkplätze in der Nähe der alten Pforte bleiben zusätzlich bestehen.

Das neue Parkhaus ist in erster Linie ein Angebot für Patienten und Besucher, also für Kurzparker. Denn es öffnet um 6 Uhr und schließt um 22 Uhr. Das ist aus Gründen des Schutzes der Anwohner vor Lärm und Verkehr notwendig. Hierzu mussten im Vorhinein Gutachten eingeholt werden. Ebenso zur Nachtbeleuchtung und zur Verkehrsanbindung, um das Parkhaus so verträglich wie möglich in die Umgebung einzupassen.

An den Wochenenden rechnet das Klinikum zusätzlich noch mit Einkaufsbummlern in der City als Kunden, da das Parkhaus nahe am Stadtzentrum liegt.

Neue Schrift

Wayfinding Sans

ABCDEF
GHIJKLM
NOPQR
STUV
WXYZ

Eine neue Schrift für die Hanauer Parkhaus GmbH

Die Hanauer Parkhaus GmbH wird 50 Jahre jung. Eigentlich schon Grund genug sich einmal selbst zu feiern und für ein neues, modernes Äußeres zu sorgen. Doch dies ist nicht der eigentliche Anlass für einen umfassenden gestalterischen Umbau in der Hanauer Parkhaus GmbH und in Hanaus Parkhäusern.

Parkhäuser waren in den Augen vieler Menschen eigentlich nur ein wenig beachteter Nebeneffekt des Verkehrs. Das Auto musste ja bei Nichtbenutzung irgendwo abgestellt werden. Da schien es auch völlig egal, in welcher Umgebung dies geschah und ob man sich an diesem Ort wohlfühlte. Die Parkhäuser waren lange Jahre wenig beachtete Objekte des täglichen Lebens. Doch die gesellschaftliche Diskussion ging voran und traf in das Bewusstsein der Parkhausbetreiber. Parkhäuser waren zu eng, die Parkbuchten ebenso, die Lampen zu dunkel, das Innere der Parkhäuser ungepflegt. Mit vielen Kritiken musste man sich auseinandersetzen.

Auch die Hanauer Parkhaus GmbH kam daran nicht vorbei. Bei der Sanierung der Tiefgarage Am Markt konnte man das Ergebnis der Überlegungen zum ersten Mal in Hanau sehen. Die Tiefgarage erschien in neuer Optik mit einer gut durchdachten Gestaltung des Parkraums. Die Garage ist hell, mit Wegemarkierungen für die Fußgänger und hilfreichen Hinweisen zu den Zielen.

Für die weitere Verbesserung der Qualität in den Hanauer Parkhäusern lies die Parkhaus GmbH die Parkhäuser Nürnberger Straße und Frankfurter Tor (heute: Am Forum) aus der Sicht eines fremden Nutzers begehen. Mängel und Fehler, für die man selbst schon betriebsblind geworden war, zeigten sich und werden in Zukunft beseitigt.

Damit das jedoch auch ein ansprechendes Design bekommt, werden die Gestaltungsrichtlinien ab sofort gesammelt und geordnet. Als eines der ersten Kapitel dieser Gestaltungsrichtlinien kann man die Auswahl der Schrift nennen.

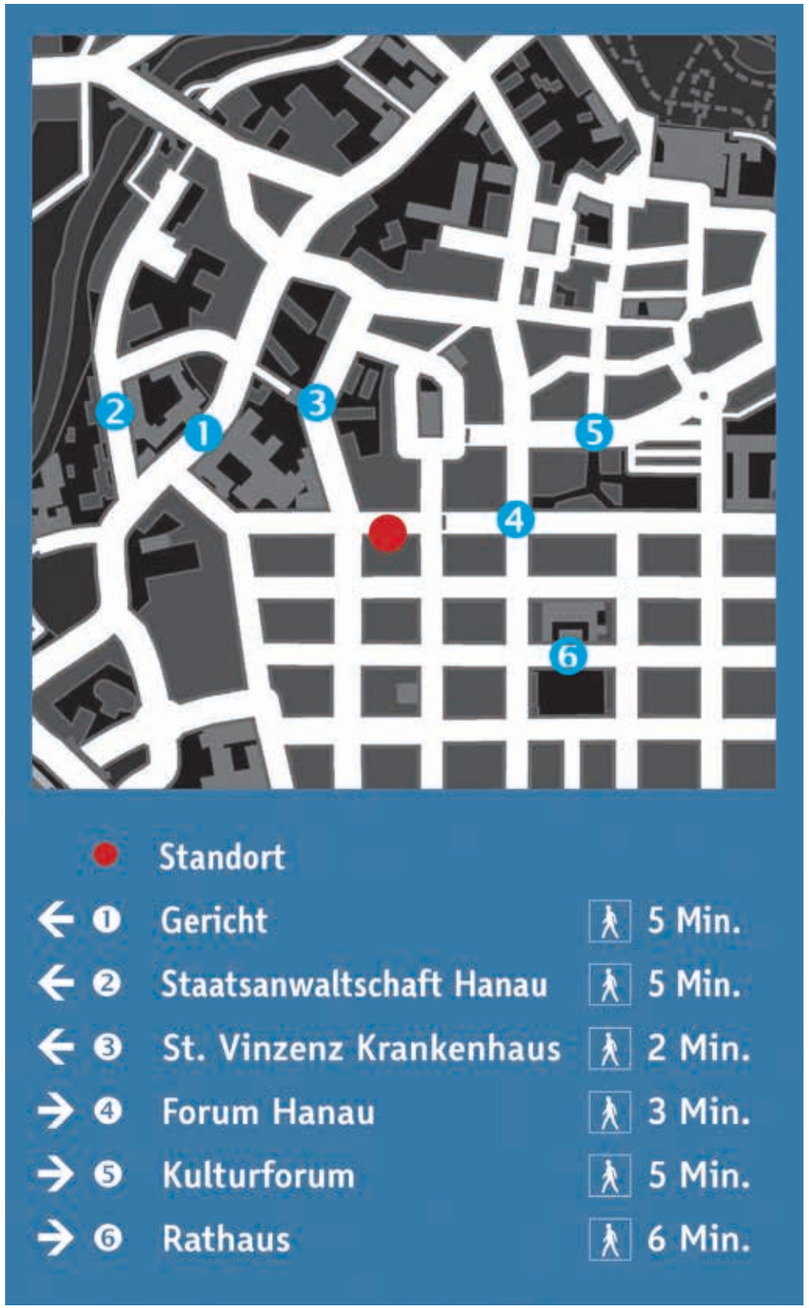
Bei der Außenbeschilderung war dies oft die Schrift VAG-Round. Aber auch Arial und andere Schriften wurden benutzt. Man nahm, was gerade da war. Künftig nutzt die Hanauer Parkhaus GmbH die Schrift "Wayfinding Sans". Der Schriftgestalter Ralf Herrmann hat sie eigens für Beschilderungszwecke entworfen. Über sieben Jahre arbeitete er an diesem Projekt. Zunächst machte er umfassende Untersuchungen zu den gängigen Beschilderungsschriften und beurteilte mit wissenschaftlichen Methoden deren Lesbarkeit. Daraus entwickelte er theoretische Grundlagen für eine optimale Beschilderungsschrift.

Bei einer Studie an der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin ging die Schrift "Wayfinding Sans" als Sieger unter allen verglichenen Schriften hervor. Dabei waren auch so renommierte Vertreter wie "Frutinger", "DIN1451", "Futura" und "Johnston Underground" (die Schrift der Londoner U-Bahn) vertreten.

Bei der Gestaltung der Schrift wurde eine Echtzeit-Simulationssoftware eingesetzt, um bereits während der Schriftentwicklung die Lesbarkeit der Buchstaben auch unter ungünstigen Bedingungen überprüfen zu können. Doch bei aller Wissenschaftlichkeit kommt bei dieser Schrift auch die Ästhetik nicht zu kurz.

Eingesetzt wird die "Wayfinding Sans" bereits in Flughafenterminals, auf Bahnhöfen, in Universitäten, Einkaufszentren, Tiefgaragen, Parks und Sportstätten. Nun auch bei der Hanauer Parkhaus GmbH. Bereits diese Broschüre, die Sie in den Händen halten, ist in der neuen Schrift gesetzt. Künftig werden auch die Schilder der Hanauer Parkhaus GmbH mit dieser Schrift geschrieben.

Neue Wegweisung



So ähnlich könnte ein Wegweiser am Ausgang Sternstraße des Parkhauses Am Forum künftig aussehen. Die wichtigsten Ziele werden genannt. Die Karte zeigt eine Umgebungskarte des Standorts!

Mitarbeiter 2016

Jens Gottwald
Geschäftsführer

Uwe-Horst Winter
Prokurist

Andreas Herchenröther
Technischer Leiter

Büro

Jennifer Schwartz
Allgemeine Verwaltung

Roswitha Gärtner
Vertrieb und
Mietenbuchhaltung

Ercan Celik
Finanzbuchhaltung

Büro/Technik

Samra Akhandaf
Auszubildende

Unsere technischen Mitarbeiter

In unserem Unternehmen gibt es zahlreiche Aufgaben für unsere technischen Mitarbeiter. Ein modernes Parkhaus steckt voller Technik bis ins Detail.

Das fängt an bei der Betreuung unserer Parkautomaten und Parkkassen. Hier müssen neben den ständigen Wartungsaufgaben auch die aktuellen Preise programmiert werden. Dazu gehört es auch genügend Papier für die Ticketdrucker bereitzustellen. Alle Daten werden auf unserem Server gesammelt und müssen ausgewertet und zum Beispiel per Funk an die Anzeigetafeln für das Parkleitsystem weitergeleitet werden.

In unserem Büro im Parkhaus Am Forum stehen Geräte zur Programmierung von Kundenkarten für die Tages-, Dauer- und Nachtparker.

Alle Parkhäuser sind mit Überwachungskameras ausgestattet. Die Mitarbeiter müssen darauf einen Blick werfen und den reibungslosen Ablauf kontrollieren. Für alle Fälle werden die Aufnahmen unter Gewährleistung des Datenschutzes eine gewisse Zeit aufbewahrt, um dann wieder gelöscht zu werden. Auch für die Reinigung der Parkhäuser muss regelmässig gesorgt werden.

Daneben werden auch die städtischen Parkscheinautomaten im öffentlichen Straßenraum betreut und regelmässig mit neuen Tickets befüllt. Auch das Cashmanagement wird erledigt. Dazu gehört die Bargeldentsorgung aus den Parkscheinautomaten und den Parkhauskassen.

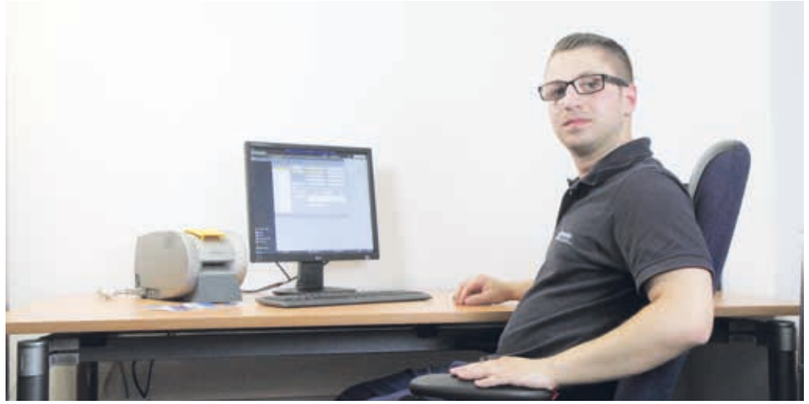
Technik

Francesco Abate
Technischer Mitarbeiter

Rico Bernhard
Technischer Mitarbeiter

Patrick Holzheimer
Technischer Mitarbeiter

Technik



Calogero La Marca
Technischer Mitarbeiter

Hasan Özen
Technischer Mitarbeiter

Abdullah Özenc
Technischer Mitarbeiter

Technik

Khalid Sabraoui
Technischer Mitarbeiter

Bela Toth
Technischer Mitarbeiter

Gölker Yikilmaz
Technischer Mitarbeiter

Impressum:

Herausgeber:
Hanauer Parkhaus GmbH
Geschäftsführer
Jens Gottwald
Am Frankfurter Tor 10
63450 Hanau

Redaktion:
Günter Gottlieb
Uwe-Horst Winter

Gestaltung:
Günter Gottlieb

Fotos:
Günter Gottlieb
Hanauer Parkhaus GmbH
Medienzentrum Hanau

Quellen:
Hanauer Anzeiger
Hanauer Parkhaus GmbH
Privat

Druck:
Ingra Druck GmbH
Gutenbergstraße 7
63456 Hanau

Stand:
September 2016

Am
F