

Vom Stellplatz zur Mehrwertfläche

Parkgaragen
im Wandel

2026

INHALT

1 ZIELSETZUNG UND VORGEHEN	3
2 AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN UND NOTWENDIGE WEITERENTWICKLUNGEN	4
3 TYPOLOGIEN UND AUSGANGSLAGE	6
4 TYPOLOGIEN IM DETAIL	11
5 ÜBERGREIFENDE ERKENNTNISSE FÜR DEN NEUBAU	39
6 ZENTRALE ERKENNTNISSE ZUM RECHTLICHEN RAHMEN	40
7 FAZIT UND AUSBLICK	41
QUELLEN	42
ABBILDUNGEN	43
TABELLEN	44
IMPRESSUM	45

1 ZIELSETZUNG UND VORGEHEN

Der vorliegende Leitfaden stellt fünf typische Formen des ruhenden Verkehrs dar: Garagenpark, Innenhofparken, Hochgarage, Tiefgarage und Parken im Erdgeschoss. Die Typologien werden systematisch nach vier Betrachtungsebenen analysiert: Architektur, Ökologie, Ökonomie und Soziales. Für jede Typologie werden zunächst die heutigen Qualitäten und Einschränkungen beschrieben. Darauf aufbauend werden Potenziale, kurzfristig realisierbare Business Cases, notwendige Transformationsschritte sowie mögliche zukünftige Nutzungen und Referenzprojekte abgeleitet. Die rechtlichen Rahmenbedingungen werden dabei als Querschnittsthema verstanden und insbesondere dort berücksichtigt, wo sie eine Umnutzung unmittelbar beeinflussen. Die Ergebnisse beruhen auf den Vorträgen und Diskussionen der Arbeitsgruppe sowie auf den eingebrachten Best-Practice-Beispielen. Einzelne Aussagen aus Vorträgen werden nicht als allgemeingültige Kennzahlen verstanden, wenn ihre Datengrundlage im Rahmen der Arbeitsgruppe nicht abschließend verifiziert wurde.

2 AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN UND NOTWENDIGE WEITERENTWICKLUNGEN

Im Zuge der einzelnen Vorträge und Diskussionen in der Arbeitsgruppe wurden verschiedene übergeordnete Herausforderungen und Weiterentwicklungsmöglichkeiten diskutiert, die die aktuelle Umnutzung von Garagenräumen einschränken und eine Anpassung in Zukunft erleichtern.

2.1 Aktuelle Herausforderungen

- **Rechtliche Bindung**

Stellplatzverpflichtungen können Flächen dauerhaft an die Nutzung als Stellplatz binden. In Wien sind für die Auflassung bzw. Umnutzung bestehende rechtliche Voraussetzungen zu erfüllen; im Wohnungseigentum kommen zusätzliche Zustimmungserfordernisse hinzu.

- **Bestandstauglichkeit**

Bestehende Garagen sind für klassische Umnutzungen häufig nur bedingt geeignet. Geringe Raumhöhen, fehlende Belichtung, statische Mängel und unzureichende technische Infrastruktur begrenzen das mögliche Nutzungsspektrum.

- **Wirtschaftlichkeit**

Hohe Errichtungs- und Erhaltungskosten stehen bei vielen Garagen einer begrenzten Wertschöpfung der Stellplätze gegenüber. Leerstand oder geringe Auslastung verschärfen dieses Verhältnis.

- **Ökologische Wirkung**

Insbesondere unterirdische Garagen verursachen durch Aushub, Beton und Tragkonstruktion relevante graue Emissionen. Die ökologische Bewertung muss daher den gesamten Lebenszyklus und mögliche Weiterverwendung berücksichtigen.

- **Stadt und Quartier**

Garagen sind häufig monofunktional organisiert. Die Herausforderung besteht darin, aus reinen Verkehrsflächen wieder nutzbare Räume für Quartier, Freiraum, Infrastruktur oder andere Nutzungen zu entwickeln, ohne neue Probleme bei Sicherheit, Erschließung und Aufenthaltsqualität zu erzeugen.

2.2 Chancen und notwendige Weiterentwicklung

- **Zweites Leben mitplanen**

Neubauten sollten von Beginn an auf spätere Anpassbarkeit, Mehrfachnutzung und reversible Grundrisse vorbereitet werden.

- **Zentrale Lage berücksichtigen**

Viele der bestehenden Garagen in unseren Stadträumen sind hervorragend angebunden und liegen in attraktiven Lagen, die Potenzial für eine Innen- und Außenraumaktivierung bieten. Diese Lage und Potenzialfläche gilt es aufzugreifen und weiterzuentwickeln.

- **Raum und Tragstruktur qualifizieren**

Ausreichende Raumhöhen, robuste Raster, Lastreserven und gut organisierte Erschließungen erweitern das spätere Nutzungsspektrum.

- **Licht und Technik früh sichern**

Belichtung ist bei vielen Umnutzungen der entscheidende Eingriff. Gleichzeitig sollten bei einer Weiterentwicklung Schächte, Leitungsreserven, Lüftung und Sanitär bereits mitgedacht werden.

- **Rechtliche Rahmenbedingungen weiterentwickeln**

Stellplatzverpflichtungen und Genehmigungsprozesse müssen stärker auf veränderte Mobilitätsbedürfnisse und die Transformation des Bestands reagieren.

- **Lebenszyklus statt Errichtungskosten betrachten**

Ökobilanz, Betriebs-, Rückbau- und Folgekosten sollten gemeinsam mit dem realen Mobilitätsbedarf in die Planung einfließen. Dabei sind die Unterschiede zwischen Stadt und Land sowie zwischen den Typologien ausdrücklich zu berücksichtigen.

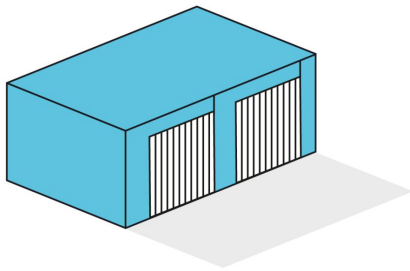
3 TYPOLOGIEN UND AUSGANGSLAGE

Im Zuge der Arbeitsgruppe wurden die folgenden fünf verschiedenen Stellplatztypen einer detaillierten Analyse unterzogen:

- Garagenpark
- Innenhofparken
- Hochgarage
- Tiefgarage
- Parken im Erdgeschoss

Diese wurden systematisch entlang der vier zentralen Parameter Ökologie, Ökonomie, Soziales und Architektur analysiert – unter Berücksichtigung der rechtlichen und wirtschaftlichen Bedingungen und Potenziale.

3.1 Garagenpark



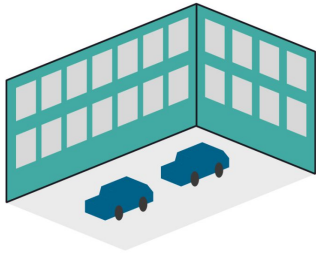
Garagenhof / Garagenpark

Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne

Architektur	Der Garagenpark besteht aus einer einfachen, repetitiven Struktur mit eingeschossigen Einheiten und ebenerdiger Erschließung. Geringe Raumhöhen und die auf Fahrzeuge ausgerichtete Ausstattung erschweren eine Umnutzung.
Ökologie	Die Typologie ist durch einen hohen Versiegelungsgrad und eine monofunktionale Nutzung ökologisch wenig effizient. Gleichzeitig bieten Dächer und Außenflächen Potenzial für Begrünung und Entsiegelung.
Ökonomie	Die Garagen binden viel Fläche für eine Nutzung mit begrenzter wirtschaftlicher Wertschöpfung. Die kleinteilige Struktur ermöglicht jedoch flexible Vermietungsmodelle und unterschiedliche gewerbliche Nutzungen.
Soziales	Der Garagenpark ist heute primär auf das Abstellen von Fahrzeugen ausgerichtet – die Vorhöfe sind heute schon Potenzialfläche für die Nutzungserweiterung. Eine Öffnung für neue Nutzungen könnte die Areale stärker in ihr Umfeld integrieren.

Tabelle 1: Garagenhof/Garagenpark

3.2 Innenhofparken



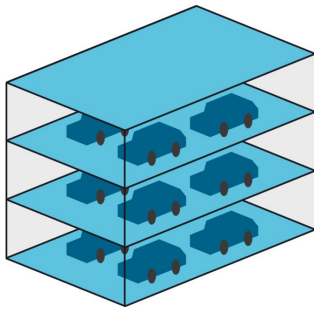
Innenhofparken

Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne

Architektur	Der Innenhof-Stellplatz ist keine bauliche Struktur, sondern eine befestigte Freifläche im Zentrum der Wohnanlage: Ebenerdig, ohne Geschosshöhen-, Trag- oder Rampenproblematik.
Ökologie	Versiegelte Innenhöfe zählen zu den wirksamsten Hebeln gegen sommerliche Überhitzung: Als umschlossene, schlecht durchlüftete Räume konzentrieren sie Versiegelungswärme besonders stark. Bereits eine Teilentsiegelung mit Begrünung senkt nachweislich Nachttemperaturen und dämpft Tagesspitzen und sollte von Kommunen aktiv gefördert werden.
Ökonomie	Die Fläche ist bereits im (Mit-)Eigentum der Hausgemeinschaft, wirtschaftlich entscheidend ist weniger die Bautechnik als die Auslastung: Geteilte Nutzung, Ladeinfrastruktur-Contracting oder Carsharing können aus einer heute oft unterausgelasteten Fläche eine Ertragsquelle machen, ohne bauliche Eingriffe.
Soziales	Als halbprivater, von den umliegenden Wohnungen überblickter Raum bietet der Innenhof gute Voraussetzungen für sozialen Austausch und Aneignung durch die Bewohnerschaft. Seine heutige Monofunktion als Abstellfläche steht jedoch häufig im Konflikt mit dem Wunsch nach Aufenthalts-, Spiel- und Gemeinschaftsflächen im selben Raum.

Tabelle 2: Innenhof parken

3.3 Hochgarage



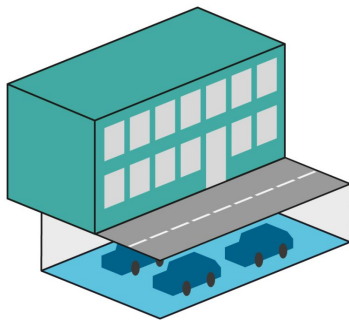
Hochgarage

Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne

Architektur	Hochgaragen sind als vertikale Bautypologie im öffentlichen Raum sichtbar und wirken direkt auf das Stadtbild. Sie erfordern eine funktionale, platzsparende und tragfähige Architektur. Ausreichende Geschosshöhen und tragfähige Konstruktionsraster sind entscheidend für spätere Umnutzungen.
Ökologie	Hochgaragen weisen im Vergleich zu ebenerdigen Flächenparkplätzen eine bessere ökologische Bilanz auf, insbesondere beim Flächenverbrauch. Die materialintensive Errichtung führt jedoch zu hohen grauen Emissionen.
Ökonomie	Hochgaragen weisen eine hohe Flächeneffizienz auf, da sie Stellplatzbedarf auf relativ kleiner Grundfläche bündeln. Zudem befinden sie sich meist in zentraler Lage. Gleichzeitig sind sie sehr kapitalintensiv bei langen Amortisationszeiten.
Soziales	Sozial stehen Hochgaragen oft vor Akzeptanzproblemen, sie werden mit Lärm und Verkehr assoziiert und gelten als unattraktiv. Konzepte, die Hochgaragen als Mobilitätsknotenpunkte mit Mehrwert für das Quartier positionieren (etwa durch integrierte Dachnutzungen wie Sportflächen, Urban Gardening o. Ä.), können zur Steigerung der Akzeptanz und zur besseren sozialen Einbettung beitragen.

Tabelle 3: Hochgarage

3.4 Tiefgarage



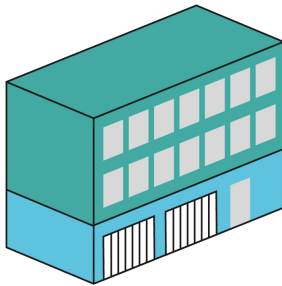
Tiefgarage

Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne

Architektur	Tiefgaragen wirken nur indirekt auf den öffentlichen Raum. Sie erfordern eine auf Fahrzeugverkehr ausgelegte Architektur mit klarer Rampenführung und Rauchabschnitten. Fehlende Belichtung, keine eigenständige Erschließung und hohe Anforderungen an Fluchtwege schränken eine spätere Umnutzung stärker ein als bei oberirdischen Typologien.
Ökologie	Die Errichtung von Tiefgaragen ist besonders materialintensiv, was zu erheblichen grauen Emissionen führt, die über den Lebenszyklus kaum kompensiert werden. Auch der Betrieb ist energieintensiv, da mechanische Lüftung und Beleuchtung durch die fehlende natürliche Belichtung dauerhaft erforderlich sind.
Ökonomie	Tiefgaragen bündeln den Stellplatzbedarf unter der Fläche und ermöglichen so deren oberirdische, wirtschaftliche Nutzung. Dem steht eine hohe Kapitalintensität gegenüber. Da sie meist baulich an ein Gebäude gekoppelt sind, lässt sich diese Investition selten isoliert betrachten, sondern nur im Verbund mit der Gesamrentabilität des Projekts.
Soziales	Tiefgaragen sind sozial wenig präsent, da sie kaum Lärm oder Verkehr an der Oberfläche erzeugen. Kritisch sind subjektive Sicherheitsaspekte: schlecht einsehbare, unbelichtete Bereiche fördern Angsträume. Ihr sozialer Mehrwert liegt daher weniger in der Garage selbst als in der frei gestaltbaren Fläche darüber – gute Ausleuchtung und klare Wegführung sind entscheidend für die Akzeptanz.

Tabelle 4: Tiefgarage

3.5 Erdgeschossparken



Erdgeschossparken

Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne

Architektur	EG-Parken ist Teil der tragenden und räumlichen Grundstruktur des Gebäudes und kann dadurch langfristig als robuste Flächenreserve dienen. Seine Eignung für andere Nutzungen wird jedoch durch parkoptimierte Raumhöhen, Stützenraster, Rampen, Fassaden und Belichtung bestimmt. Je anpassungsfähiger diese Elemente geplant sind, desto größer das spätere Nutzungsspektrum.
Ökologie	EG-Parken vermeidet zusätzliche oberirdische Flächeninanspruchnahme. Gleichzeitig bleiben wertvolle, meist versiegelte Flächen langfristig dem Auto vorbehalten. Eine spätere Umnutzung kann vorhandene Bausubstanz weiternutzen, erzeugt je nach Eingriff jedoch zusätzlichen Material- und Energieaufwand.
Ökonomie	Der Gebäudesockel bietet grundsätzlich gute Voraussetzungen für eine spätere Aktivierung, da er ebenerdig und vergleichsweise gut erschließbar ist. Wirtschaftlich entscheidend sind jedoch Raumhöhe, Tragstruktur, Belichtung und Anpassungsaufwand. Eine Umnutzung kann neue Ertragspotenziale schaffen, steht aber den Investitionen und einem möglichen Verlust bestehender Stellplatzerlöse gegenüber.
Soziales	Als Schnittstelle zum öffentlichen Raum kann der Gebäudesockel bei einer Umnutzung neue Angebote für Quartier und Nachbarschaft aufnehmen. Gleichzeitig ist die Parknutzung selbst wenig auf Aufenthalt und Begegnung ausgerichtet. Die tatsächliche soziale Qualität einer Transformation hängt daher stark von Lage, Nutzungskonzept und lokalem Bedarf ab.

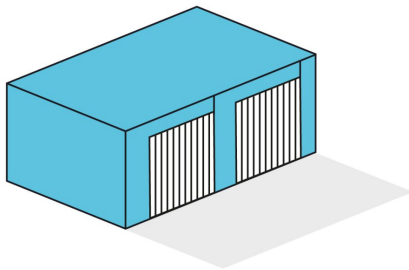
Tabelle 5: Erdgeschossparken

4 TYPOLOGIEN IM DETAIL

4.1 Garagenpark

Der Garagenpark ist eine weit verbreitete und stark auf die Unterbringung von Fahrzeugen ausgerichtete Typologie. Seine charakteristischen Merkmale sind die kleinteilige Parzellierung, die eingeschossige Bauweise, die hohe Erschließungsintensität und die meist großzügigen, versiegelten Außenflächen.

Gerade diese spezifische Kombination macht den Garagenpark für potenzielle Umnutzungen interessant: Die einzelnen Einheiten sind grundsätzlich unabhängig voneinander nutzbar und veränderbar, während die gemeinsame Erschließungs- und Freiraumstruktur ein großes Potenzial für eine schrittweise Transformation bietet. Gleichzeitig stellt sich die Frage, wie mit dem hohen Flächenverbrauch und der heute stark monofunktionalen Nutzung dieser Typologie umgegangen werden kann.



Garagenhof / Garagenpark

Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne

4.1.1 Vorteile & Potenziale der Typologie heute

1. Potenzial für Grünraum

Durch die Entsiegelung von Dach- und Außenflächen können heute stark versiegelte Garagenareale ökologisch aufgewertet und neue Grünräume geschaffen werden.

2. Klare Rasterung und Tragstruktur

Die regelmäßige Struktur der Garagen ermöglicht eine einfache Wiederholung und bietet gute Voraussetzungen für modulare Anpassungen und Erweiterungen.

3. Potenzial der Lage

Die freistehende Anordnung und die meist konfliktarme Umgebung schaffen gute Voraussetzungen für neue Nutzungen und eine langfristige Standortentwicklung.

4. Potenzial im Erdgeschoss

Ebenerdige Zugänge und kurze Wege ermöglichen eine niederschwellige Erschließung und machen die bestehenden Strukturen für unterschiedliche Nutzungen interessant.

5. Potenzial zur Nachverdichtung

Die vorhandenen Grundstücks- und Erschließungsstrukturen können durch Aufstockungen besser ausgenutzt werden, ohne die bestehende Grundstruktur vollständig aufzugeben.

4.1.2 Passender Business Case – Umsetzungsszenarien für heute

- **Lagerflächen**

Die einzelnen Garageneinheiten bieten auch ohne starke Eingriffe bereits abgeschlossene und ebenerdig zugängliche Flächen, die sich unmittelbar als Lager nutzen lassen. Die bestehende Struktur ermöglicht dabei eine flexible Vermietung einzelner Einheiten an unterschiedliche Nutzenden.

- **Zwischennutzungen / Pop-up-Store**

Die kleinen, klar abgegrenzten Einheiten eignen sich für temporäre Nutzungen mit überschaubarem Flächenbedarf. Pop-up-Stores oder saisonale Angebote können die bestehende Infrastruktur nutzen und kurzfristig aktiviert werden.

- **Werkstatt- / Handwerkerflächen**

Die robuste Bauweise und die ebenerdige Erschließung machen die Einheiten besonders für kleinere Werkstätten und Handwerksbetriebe interessant. Die direkte Zufahrt ermöglicht zudem die Anlieferung und den Umgang mit Material und Fahrzeugen.

4.1.3 Transformationsoptionen für Morgen

1. **Flächenwidmung und rechtliche Freistellung**

Für dauerhafte Nutzungsänderungen müssen Stellplatzverpflichtung, Widmung und baurechtliche Zulässigkeit frühzeitig geprüft werden.

2. **Technische Infrastruktur**

Je nach neuer Nutzung müssen die bestehenden Anschlüsse erweitert oder neue Ver- und Entsorgungsleitungen ergänzt werden.

3. **Erschließung und Sicherheit**

Die Zugangssituation und Schließsysteme müssen an die Anforderungen der neuen Nutzung und an geltende Sicherheitsstandards angepasst werden.

4. **Tragstruktur und Nachverdichtung**

Für eine Nachverdichtung ist zu prüfen, ob die bestehende Tragstruktur zusätzliche Lasten aufnehmen kann und welche konstruktiven Verstärkungen notwendig sind.

5. **Belichtung**

Für Aufenthalts- und Arbeitsräume muss die bestehende Belichtung gegebenenfalls durch neue Fenster, Oberlichter oder Dachkuppeln verbessert werden.

4.1.4 Passender Business Case – Umsetzungsszenarien für morgen

- **Mikro-Wohnen / modulare Wohnräume**

Durch Aufstockung oder den Ersatz einzelner Garagen können kompakte, modulare Wohneinheiten entstehen, die von der bestehenden Parzellierung und Erschließung profitieren. Besonders interessant ist die Kombination aus kleinem Wohnraum und neu gewonnenen Grün- und Freiflächen.

- **Kleingewerbe / Atelier- und Kreativräume**

Aus den bestehenden Einheiten können flexible Arbeits-, Atelier- oder Gewerberäume für Selbstständige und kleine Unternehmen entwickelt werden. Die kleinteilige Struktur ermöglicht eine schrittweise Vermietung und unterschiedliche Mietmodelle.

- **Urbaner Logistik- und Self-Storage-Hub**

Die ebenerdige Erschließung und die Nähe zu Straßen machen den Standort für Self-Storage,

Paketlogistik oder lokale Warenverteilung interessant. Bestehende Garagen könnten dabei als dezentrale Lager- und Umschlagflächen genutzt werden.

4.1.5 Referenzen & Best-Practice-Beispiele

Das tiefe Haus, Graz

Das Tiefe Haus von Pentaplan in Graz zeigt, wie eine außergewöhnlich große Gebäudetiefe durch eine klare, kleinteilige Organisation für hochwertigen Wohnraum genutzt werden kann. Die rund 28 m tiefe Struktur nimmt 25 Wohneinheiten auf, die reihenhausartig über drei Geschosse organisiert und jeweils gezielt zu einer Himmelsrichtung orientiert sind.

Als Referenz für den Garagenpark ist das Projekt besonders relevant, weil es zeigt, dass Tiefe und serielle Strukturen nicht zwangsläufig gegen eine Wohnnutzung sprechen, sondern durch eine entsprechende Grundriss- und Belichtungsstrategie nutzbar gemacht werden können.



Bild 1: Das Tiefe Haus Graz, Pentaplan



Bild 2: Das Tiefe Haus Graz, Pentaplan

Poplar Works, London

80 stillgelegte Lock-up-Garagen wurden von Adams & Sutherland zu Arbeits-, Produktions-, Bildungs- und Veranstaltungsflächen transformiert. Das Projekt zeigt das Potenzial kleinteiliger Garagenstrukturen für schrittweise gewerbliche und gemeinschaftliche Nutzungen.



Bild 3: Poplar Works, London,

<https://www.jccandanedo.com/blog/case-study-the-trampery-at-poplar-works-photography-of-exterior-interiors-and-portraits-of-members>;
<https://www.fashion-district.co.uk/2020/03/04/poplar-works-now-open/>



Bild 4: Poplar Works, London,

<https://www.jccandanedo.com/blog/case-study-the-trampery-at-poplar-works-photography-of-exterior-interiors-and-portraits-of-members>;
<https://www.fashion-district.co.uk/2020/03/04/poplar-works-now-open/>



Bild 5: Poplar Works, London,
<https://www.jccandanedo.com/blog/case-study-the-trampery-at-poplar-works-photography-of-exteriors-interiors-and-portraits-of-members>;
<https://www.fashion-district.co.uk/2020/03/04/poplar-works-now-open/>

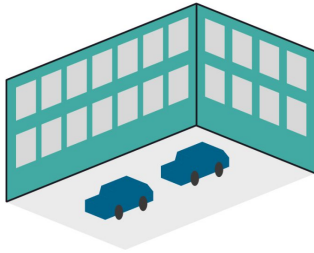


Bild 6: Poplar Works, London,
<https://www.jccandanedo.com/blog/case-study-the-trampery-at-poplar-works-photography-of-exteriors-interiors-and-portraits-of-members>;
<https://www.fashion-district.co.uk/2020/03/04/poplar-works-now-open/>

4.2 Innenhofparken

Innenhofparken bezeichnet die klassische Konstellation im mehrgeschossigen Wohnbau: eine Durchfahrt vom Straßenraum führt in einen zentralen Innenhof, in dem ebenerdige, meist asphaltierte Stellplätze angeordnet sind. Diese Typologie ist in Bestandsquartieren weit verbreitet, insbesondere in Blockrandbebauungen der Gründerzeit ebenso wie in Wohnanlagen der Nachkriegszeit.

Anders als Park- oder Hochgaragen ist der Innenhof-Stellplatz keine bauliche Struktur, sondern eine befestigte Freifläche – ohne Tragwerk, Geschosshöhe oder Rampen. Das macht ihn technisch vermeintlich zum unkompliziertesten Fall der gesamten Typologienreihe. Die eigentliche Herausforderung liegt stattdessen im Rechtlich-Organisatorischen: Der Hof ist meist gemeinschaftliches oder Wohnungseigentum, seine Fläche oft an eine gesetzliche Stellplatzverpflichtung gebunden. Wer den Innenhof verändern will, braucht daher weniger eine:n Statiker:in als eine tragfähige Einigung in der Eigentümergemeinschaft bzw. der Kommunen.



Innenhofparken

Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne

4.2.1 Vorteile & Potenziale der Typologie heute

1. Keine bauliche Restriktion

Als Freifläche kann die Typologie grundsätzlich ohne Eingriff in Tragwerk oder Geschosshöhen verändert werden.

2. Bereits vollständig erschlossen

Zufahrt, Einfriedung und meist auch ein Stromanschluss in Hausnähe bestehen bereits – jede Umnutzung spart die Erschließungskosten, die bei anderen Flächen erst geschaffen werden müssten.

3. Kein zusätzlicher Grundstücksbedarf

Die Fläche ist bereits im (Mit-) Eigentum der Hausgemeinschaft; jede Aktivierung spart den Landerwerb, der bei externen Flächen den größten Kostenblock darstellt.

4. Starkes mikroklimatisches Potenzial

Als umschlossener, schlecht durchlüfteter Raum reagiert der Innenhof besonders sensibel auf Versiegelung – und ebenso wirksam auf Entsiegelung und Begrünung, was ihn zu einem der ergiebigsten Hebel gegen sommerliche Überhitzung im Bestand macht.

5. Halbprivater, überblickter Raum

Die umliegenden Wohnungen erzeugen soziale Kontrolle und schaffen gute Voraussetzungen für Aneignung durch die Bewohnerschaft – ein Sicherheitsvorteil gegenüber öffentlichen Parkflächen.

4.2.2 Passender Business Case – Umsetzungsszenarien für heute

– Stellplatz-Sharing

Ungenutzte Zeitfenster einzelner Stellplätze, etwa tagsüber bei Pendler:innen, lassen sich über eine Sharing-Plattform an Dritte vermieten. Die Fläche bleibt rechtlich weiterhin als Stellplatz gewidmet, es ändert sich nur die nutzende Person.

– Ladeinfrastruktur- und Carsharing-Contracting

Ein:e Anbieter:in rüstet auf eigene Kosten E-Ladepunkte nach und verleast sie an Bewohner:innen und die Nachbarschaft oder stellt einzelne Plätze einem Carsharing-Betreiber:in zur Verfügung. Für die Eigentümergemeinschaft entsteht daraus eine laufende Einnahme, ohne dass die Widmung der Fläche geändert werden muss.

– Teilentsiegelung der Randflächen

Wendeflächen und nicht auf die Pflichtstellplatzzahl angerechnete Restflächen lassen sich schon heute begrünen, ohne dass ein Stellplatz aufgegeben wird. Das verbessert das Mikroklima im Hof spürbar, ohne ein Umwidmungsverfahren auszulösen.

4.2.3 Transformationsoptionen für Morgen

1. Stellplatzverpflichtung reduzieren oder aufheben

Für eine dauerhafte Umnutzung müssen die rechtlichen Bindungen der Stellplätze geklärt werden. Das ist eine zentrale Voraussetzung für eine umfassende Transformation.

2. Eigentums- und Organisationsstruktur

Bei Wohnungseigentum sind Zustimmungserfordernisse und die Interessen der Eigentümergemeinschaft frühzeitig zu klären.

3. Entsiegelung und Regenwassermanagement

Beläge, Gefälle und Entwässerung sind so anzupassen, dass Versickerung, Begrünung und robuste Freiraumnutzung möglich werden.

4. Mobilitätsangebot neu organisieren

Verbleibende Stellplätze, Fahrradstellplätze, Lieferverkehr und Sharing-Angebote müssen räumlich neu geordnet werden.

5. Gemeinschaftliche Freiraumplanung

Die Transformation sollte mit den Bewohner:innen entwickelt werden, damit Nutzungsangebot, Pflege und soziale Aneignung zusammenpassen.

4.2.4 Passender Business Case – Umsetzungsszenarien für morgen

– Grüner Gemeinschaftshof mit Alltagsmobilität

Nach Reduktion der Stellplatzverpflichtung wird ein Teil des Hofes zu Gemeinschafts- und Spielfläche, während die verbleibenden Plätze für Carsharing, Besucher:innen oder Lieferverkehr reserviert bleiben – eine Mischnutzung, die ökologischen und sozialen Mehrwert mit einem reduzierten, aber weiterhin funktionierenden Mobilitätsangebot verbindet.

– Begrünung, Gemeinschaftsfläche und Fahrradstellplätze

Gänzliche Begrünung des Hofes mit Gemeinschaftsflächen. Dies betrifft vor allem urbane und an das öffentliche Verkehrsnetz sehr gut erschlossene Wohnanlagen. Meistens ist der Bedarf an Fahrrad- bzw. Lastenfahrradstellplätzen höher, die hier im Rahmen der Umnutzung vorgesehen werden können. Dieser Business Case bringt eine große Entlastung der Hitze-Spots, die wir gerade in diesen dichten urbanen Gebieten feststellen und einen großen sozialen Mehrwert.

4.2.5 Referenzen & Best-Practice-Beispiele

Market / Parking – KAIK Art and Architecture, Berlin

In Alt-Köpenick wurde ein bislang informell genutzter Parkplatz im Innenhof zu einem multifunktionalen öffentlichen Raum umgestaltet. Statt die Stellplätze aufzugeben, wurde der bestehende Ort für zwei Nutzungen aktiviert: als regulärer Parkplatz und als temporärer Marktplatz.

Eine prägnante Farbgestaltung strukturierte die Fläche und machte den Nutzungswechsel sichtbar: Der Asphalt wurde rot gefasst, Stellplätze und Marktstände grafisch markiert. Ein großer Sonnenschirm signalisierte die jeweilige Nutzung – geschlossen zum Parken, geöffnet an Markttagen. Ein umgebauter

Oldtimer-Wohnwagen diente als Ticket- und Infopunkt.

So wurde aus einer monofunktionalen Parkfläche ein flexibler Stadtraum, der sich mit den Bedürfnissen und der Entwicklung des Quartiers verändern kann.



Bild 7: Market / Parking – KaiAK Art and Architecture, Berlin

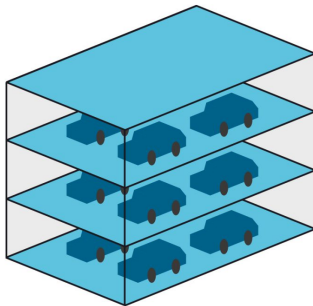
magdas HOTEL Vienna City, Wien

Der ehemalige Parkplatz wurde zu einem begrünten Garten umgestaltet und in das neue Nutzungskonzept integriert. Das Projekt zeigt, wie aus einer gebundenen Parkfläche ein sozial und ökologisch nutzbarer Freiraum entstehen kann.

4.3 Hochgarage

Hochgaragen gehören zu den gängigen Bautypologien, die primär dem Abstellen von Fahrzeugen dienen. Mehrere Parkebenen liegen übereinander, getragen von einem schlichten, sich wiederholenden Stützenraster auf kompakter Grundfläche.

Interessant wird die Typologie vor allem durch ihre bauliche Schlichtheit. Weil die Tragstruktur einfach aufgebaut und regelmäßig ist, könnten sich Erweiterungen oder Anpassungen ohne großen Aufwand realisieren lassen. Sind zudem die Geschossdecken eben ausgeführt und ausreichend hoch, steht auch einer späteren Umnutzung einzelner Ebenen grundsätzlich nichts im Weg. Offen bleibt allerdings, wie sich die heute meist einseitige Nutzung aufbrechen lässt – und welche Rolle Hochgaragen als weithin sichtbare Bauwerke im Stadtbild künftig spielen sollen.



Hochgarage

Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne

4.3.1 Vorteile & Potenziale der Typologie heute

1. Potenzial der Lage

Die freistehende Anordnung und die meist zentrale Lage schaffen gute Voraussetzungen für neue Nutzungen und eine langfristige Standortentwicklung.

2. Potenzial für Verbesserung des Mikroklimas

Durch die Begrünung von Dach- und Fassadenflächen sowie die Integration von PV können Hitzeinseln vermieden und damit das Mikroklima der Umgebung verbessert werden.

3. Klare Rasterung und Tragstruktur

Die regelmäßige Struktur der Garagen ermöglicht eine einfache Wiederholung und bietet gute Voraussetzungen für modulare Anpassungen und Erweiterungen.

4. Ebenenweise Transformation

Einzelne Geschosse können schrittweise umgenutzt werden, während andere Ebenen weiterhin dem Parken dienen.

5. Bestehende Erschließung

Rampen, Treppen und Aufzüge bilden bereits eine leistungsfähige Grundstruktur für unterschiedliche Nutzungen.

4.3.2 Passender Business Case – Umsetzungsszenarien für heute

– Sportflächen

Die ebenen, tragfähigen Geschossdecken von Hochgaragen bieten günstige Voraussetzungen für eine Umnutzung zu Sportflächen – etwa für Fitnessstudios, Kletterangebote oder Yogaflächen. Die offene, natürlich belüftete Fassadenstruktur vieler Hochgaragen kann dabei erhalten und für Tageslicht sowie Durchlüftung genutzt werden. Besonders das Dachgeschoss eignet sich, sofern statisch und witterungstechnisch geeignet, für Freiluftsportflächen oder Laufstrecken.

– Serverfarm

Hochgaragen bringen mit ihrer robusten Tragstruktur, den rund 2,5–3 m hohen Geschossen und der guten vertikalen Erschließung (Rampen, ggf. Aufzüge) gute bauliche Grundvoraussetzungen für eine Umnutzung zu Rechenzentren mit. Vorteilhaft sind zudem die oft zentrale, gut angebundene Lage sowie die Möglichkeit, die offene Fassadenstruktur für eine natürliche Kühlung der Serverräume zu nutzen. Herausforderungen liegen vor allem in der erforderlichen Stromversorgung, im Brandschutz sowie in zusätzlichen Anforderungen an Statik (Lastreserven für Serverracks) und Gebäudetechnik.

– Kunstfläche / Galerie

Die große, meist stützenfrei nutzbare Grundfläche pro Geschoss macht Hochgaragen zu attraktiven Orten für Ateliers, Ausstellungsflächen oder temporäre Kunstinstallationen. Die industrielle, oft roh belassene Ästhetik der Konstruktion kann bewusst als gestalterisches Element erhalten bleiben, während einzelne Ebenen flexibel und kostengünstig für wechselnde künstlerische Nutzungen adaptiert werden können. Auch die Fassade selbst – etwa durch Lichtinstallationen oder Kunst am Bau – bietet Potenzial, die Hochgarage als sichtbares kulturelles Element im Stadtbild zu positionieren.

– Lagerfläche (self storage)

Für eine Nutzung als Lager- oder Logistikfläche sprechen die hohe Tragfähigkeit der Geschossdecken, das regelmäßige Stützenraster sowie die bereits vorhandene vertikale Erschließung über Rampen, die auch für Warentransport mit Fahrzeugen genutzt werden kann. Die kompakte, oft zentrumsnahe Lage eignet sich insbesondere für die letzte Meile der Logistik (Micro-Hubs, Paketverteilzentren). Anpassungsbedarf besteht vor allem bei der Gebäudetechnik (z. B. Beleuchtung, Klimatisierung je nach Lagergut) sowie gegebenenfalls beim Brandschutzkonzept.

4.3.3 Transformationsoptionen für Morgen

1. Raumhöhenanforderungen

Für eine spätere Umnutzung sollten Hochgaragen bereits in der Planung Geschosshöhen von mindestens ca. 3 m vorsehen, um flexible Folgenutzungen wie Wohnen, Büro oder Sport zu ermöglichen. Zu geringe Raumhöhen erschweren oder verhindern eine wirtschaftliche Umnutzung nachträglich erheblich.

2. Stellplatzverpflichtung

Bestehende Stellplatzverpflichtungen können eine Umnutzung erschweren, wenn Ersatzstellplätze anderswo nachgewiesen werden müssen. Eine Reduktion oder Flexibilisierung dieser Verpflichtungen – etwa durch Mobilitätskonzepte oder Sharing-Lösungen – ist daher eine wesentliche Voraussetzung für Transformation.

3. Widmung

Die bestehende Flächenwidmung entscheidet maßgeblich darüber, welche Folgenutzungen überhaupt zulässig sind, und eine Umwidmung ist oft ein zeit- und verwaltungsaufwändiger Prozess. Eine frühzeitige Berücksichtigung möglicher Widmungsänderungen erleichtert eine spätere Transformation

erheblich.

4. Technische Einrichtungen

Je nach Zielnutzung sind Anpassungen der Gebäudetechnik notwendig, etwa bei Lüftung, Heizung, Sanitärinstallationen oder Elektrik. Eine vorausschauende Planung mit ausreichenden Schacht- und Leitungsreserven erleichtert eine spätere technische Nachrüstung deutlich.

4.3.4 Passender Business Case – Umsetzungsszenarien für morgen

- **Quartiersbezogener Mobility Hub**

Eine Hochgarage kann Parken mit Carsharing, Fahrrad, Ladeinfrastruktur und weiteren Mobilitätsangeboten verbinden. Ergänzende Services können die Lage im Quartier wirtschaftlich und sozial stärken.

- **Kreativ- und Gemeinschaftshub**

Mehrere Ebenen können für Ateliers, Coworking, Werkstätten, Kultur und Veranstaltungen kombiniert werden. Das Modell von Peckham Levels zeigt das Potenzial einer schrittweisen Aktivierung.

- **Gemischte Mehrfachnutzung**

Einzelne Ebenen können dauerhaft unterschiedliche Nutzungen aufnehmen – etwa Gewerbe, Sport, Gemeinschaft oder Büro – während andere flexibel für Mobilität bleiben.

4.3.5 Referenzen & Best-Practice-Beispiele

Magnus 31 Köln

Wie Umnutzung im großen Maßstab aussehen kann, das hat Contipark mit dem bislang einzigartigen Projekt „Magnus 31“ gezeigt. Anfang der neunziger Jahre hatte Contipark das Kölner Parkhaus „Alte Wallgasse“ übernommen. Aufgrund des sich verändernden Mobilitätsverhaltens wurden die 450 Stellplätze in dem über 50 Jahre alten Gebäude mit der

Zeit nicht mehr vollständig genutzt. Darum entschied sich Contipark in Zusammenarbeit mit der Stadt Köln zu einer teilweisen Umnutzung des Gebäudes. Nach dem Abriss von mehreren Parkebenen wurden auf dem Parkhausdach um einen begrünten Innenhof herum 31 Wohnungen mit einer Größe von 70 bis 200 Quadratmetern errichtet. Das Parkhaus selbst wurde umfassend saniert. Entstanden ist wertvoller Wohnraum in zentraler Innenstadtlage, aber auch ein modernes und gut ausgelastetes Parkhaus. „Magnus 31“ zeigt damit beispielhaft, wie von einer durchdachten Umnutzung alle Beteiligten profitieren können.



Bild 10: Magnus 31 Köln, Wilkin & Hanrath Bauphasen



Bild 11: Magnus 31 Köln, Wilkin & Hanrath Bauphasen

Quartier Autopalast – Salzburg – Smartvoll

Der „Salzburger Autopalast“, eine 100 Jahre alte Garage in Schallmoos, wurde von smartvoll Architekten in eine Stadtoase für Wohnen und Arbeiten verwandelt. Der Autopalast aus 1920 liegt in der Pufferzone des Weltkulturerbes, hat keinen Denkmalschutz, bleibt jedoch nach Prüfung in seiner Gebäudehülle bestehen. Hinter der Fassade öffnet sich ein großer, komplett asphaltierter Innenhof mit Blechbaracken, die früher als Pferdeställe dienten. 1924 hatte der Eigentümer der Liegenschaft, ein Fuhrwerkunternehmer namens Gruber, Pferde und Kutschen verkauft, um eine Garage mit 400 Stellplätzen zu bauen. Das war Pioniergeist, denn damals gab es in Salzburg gerade einmal 25 zugelassene Automobile. Die Bausubstanz überdauerte den Krieg und ist sehr gut und ideal für die Umnutzung geeignet. Raumhöhen von 3,5 Metern eröffnen großzügige Optionen.



Bild 12: Quartier Autopalast, SN/Mathias Bank,

<https://www.sn.at/leben/wohnen/salzburgs-autopalast-wird-zum-urbanen-lebensraum-wohnen-mit-blick-auf-die-altstadt-art-567848>

Packham Levels – London – Turner.Works

Peckham Levels geht auf einen offenen Ideenwettbewerb zurück, den der Southwark Council im September 2015 für ein untergenutztes Parkhaus auslobte; gesucht waren temporäre Nutzungen mit einer Laufzeit von fünf Jahren, die lokale Beschäftigung sowie Raum für Kunst und Kultur schaffen. Das Siegerprojekt wurde im November 2015 gekürt und im Dezember 2017 eröffnet. Umgenutzt wurden sieben zuvor leerstehende Ebenen des bestehenden Parkdecks, in denen heute u. a. Kreativstudios, gemeinschaftlich nutzbare Werkstätten und Coworking untergebracht sind; die Gemeinschaftsflächen auf den Ebenen 05/06 sind bewusst als Begegnungsort zwischen Besucher:innen und Kunstschaffenden angelegt. Als „Kunsthause“ gedacht, ergänzen

kostenfreie Veranstaltungsflächen, ein Kinderspielbereich, eine Galerie, Gastronomie, Yogastudios und vieles mehr das Angebot, wodurch zudem über 600 Arbeitsplätze geschaffen werden konnten. Die Ausgangslage war denkbar ungünstig: dunkle, zur Witterung offene Geschoße ohne Ausbau, mit defekten Aufzügen und wiederholten Meldungen über Kriminalität und Vandalismus. Das Projekt wurde mehrfach ausgezeichnet, unter anderem als Sieger in der Kategorie „Reinventing the Carpark“ bei den British Parking Awards 2019 und in der Kategorie „Meanwhile“ bei den NLA Awards 2018.



Bild 13: Peckham Levels, Tim Crocker, <https://turner.works/work/view/peckham-levels>



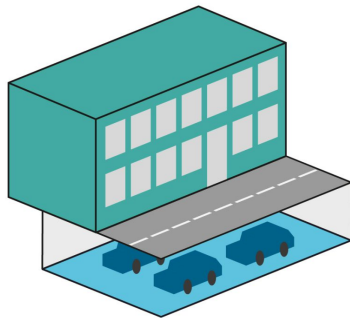
Bild 14: Peckham Levels, Tim Crocker, <https://turner.works/work/view/peckham-levels>

4.4 Tiefgarage

Die Tiefgarage ist eine weit verbreitete Bautypologie, bei der der ruhende Verkehr unterhalb von Gebäuden oder Freiflächen organisiert wird. Großzügige, zusammenhängende Stellplatzflächen werden meist durch ein regelmäßiges Stützenraster strukturiert und über Rampen erschlossen.

Ihre unterirdische Lage ermöglicht eine hohe Flächeneffizienz, ohne oberirdische Flächen dauerhaft für das Parken zu beanspruchen. Gleichzeitig führen geringe Raumhöhen, fehlende natürliche Belichtung und die auf den Fahrzeugverkehr abgestimmte technische Infrastruktur zu besonderen Herausforderungen bei einer späteren Umnutzung.

Interessant wird die Typologie daher vor allem durch die Frage, wie aus der monofunktionalen Parkfläche langfristig ein multifunktionaler Raum werden kann. Entscheidend ist dabei, bereits im Neubau Voraussetzungen für eine spätere Anpassung zu schaffen – etwa durch ausreichende Raumhöhen, Belichtung, robuste Tragstrukturen und eine vorausschauende technische Planung.



Tiefgarage

Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne

4.4.1 Vorteile & Potenziale der Typologie heute

1. Zentrale Lage & hochwertige Flächennutzung

Tiefgaragen ermöglichen die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in zentralen Lagen, während die oberirdischen Flächen für höherwertige Nutzungen wie Wohnen, Gewerbe oder Freiraum verfügbar bleiben.

2. Kein zusätzlicher oberirdischer Flächenverbrauch

Die unterirdische Anordnung erhält die oberirdische Fläche und vermeidet zusätzliche Versiegelung durch Stellplätze.

3. Freiraum & Klimaanpassung

Die Überdeckung kann als Grün- und Aufenthaltsfläche genutzt werden und ermöglicht durch Substrataufbau, Begrünung und Versickerung einen Beitrag zur Regenwasserbewirtschaftung und zur Reduktion urbaner Hitze.

4. Robuste Tragstruktur & technische Flexibilität

Weitgespannte Raster und entsprechende Lastreserven können langfristig unterschiedliche Nutzungen und technische Nachrüstungen, etwa Ladeinfrastruktur, ermöglichen.

5. Geringe Beeinträchtigung des Umfelds

Da der Verkehr unterirdisch stattfindet, entstehen an der Oberfläche kaum visuelle, akustische oder verkehrliche Belastungen und der darüberliegende Freiraum kann als Quartiersmehrwert genutzt werden.

4.4.2 Passender Business Case – Umsetzungsszenarien für heute

– Externe Vermietung als alternativer Stellplatz

Nicht mehr benötigte Stellplätze können an Anwohner:innen, Betriebe oder andere Nutzer:innen im Umfeld vermietet werden. So bleibt die bestehende Infrastruktur wirtschaftlich nutzbar und kann flexibel auf einen veränderten Stellplatzbedarf reagieren. Besonders in zentralen Lagen kann dadurch eine kontinuierliche Auslastung gesichert werden.

– Logistik für das Gebäude

Die geschützten und gut erschlossenen Flächen eignen sich für Lager, Paketlogistik oder Serverräume. Auch gebäudebezogene Funktionen wie Haustechnik oder Abstellflächen können hier gebündelt werden. Dadurch kann die Tiefgarage langfristig als multifunktionale Infrastruktur des Gebäudes genutzt werden.

– **Sporteinrichtung**

Die große, meist stützenfrei nutzbare Grundfläche pro Geschoss macht Hochgaragen zu attraktiven Orten für Ateliers, Ausstellungsflächen oder temporäre Kunstinstallationen. Die industrielle, oft roh belassene Ästhetik der Konstruktion kann bewusst als gestalterisches Element erhalten bleiben, während einzelne Ebenen flexibel und kostengünstig für wechselnde künstlerische Nutzungen adaptiert werden können. Auch die Fassade selbst – etwa durch Lichtinstallationen oder Kunst am Bau – bietet Potenzial, die Hochgarage als sichtbares kulturelles Element im Stadtbild zu positionieren.

4.4.3 Transformationsoptionen für Morgen

1. Rechtliche und technische Anpassung

Für eine Umnutzung müssen Widmung, Baurecht, Brandschutz und Fluchtwege frühzeitig geprüft und angepasst werden. Gleichzeitig sind notwendige technische Einrichtungen wie Sanitär, Lüftung oder Haustechnik nachzurüsten.

2. Belichtung und Aufenthaltsqualität

Durch Lichthöfe, Oberlichter oder gezielte Öffnungen kann natürliche Belichtung in die Tiefgarage gebracht werden. Damit entstehen bessere Voraussetzungen für Aufenthalts- und Arbeitsnutzungen.

3. Eingriff in die Tragstruktur

Gezielte Eingriffe in das Stützenraster können größere zusammenhängende Räume oder Atrien schaffen. Dafür muss die bestehende Tragstruktur hinsichtlich Machbarkeit und notwendiger Verstärkungen untersucht werden.

4. Bauphysik und Feuchte

Abdichtung, Feuchte, Wärme- und Schallschutz müssen an die neue Nutzung angepasst werden, insbesondere bei Aufenthalts- oder Arbeitsräumen.

5. Brandschutz und Erschließung

Rettungswege, Entrauchung, Brandabschnitte und barrierefreie Erschließung sind für die konkrete Folgenutzung neu zu bewerten.

4.4.4 Passender Business Case – Umsetzungsszenarien für morgen

– **Rechenzentrum**

Die geschützte, unterirdische Lage und fehlende natürliche Belichtung sind für Rechenzentren grundsätzlich geeignet. Bestehende Flächen könnten durch entsprechende technische Nachrüstung langfristig als IT-Infrastruktur genutzt werden.

– **Logistik- und Verteilzentrum**

Rampen und die direkte Erschließung bieten gute Voraussetzungen für Lager, Paketstationen und urbane Logistik. Die Tiefgarage könnte dabei als zentraler Umschlagpunkt für das Gebäude oder das umliegende Quartier dienen.

– **Wellness- und Fitnesszentrum**

Einzelne Ebenen können dauerhaft unterschiedliche Nutzungen aufnehmen – etwa Gewerbe, Sport, Gemeinschaft oder Büro – während andere flexibel für Mobilität bleiben.

– **Quartiersinfrastruktur / Mobility Hub**

Die Tiefgarage könnte künftig verschiedene quartierbezogene Funktionen bündeln – etwa Fahrradabstellplätze, Sharing-Angebote, Ladeinfrastruktur, Paketlogistik und Lagerflächen. Dadurch wird

aus dem reinen Stellplatz eine multifunktionale Infrastruktur für das Quartier.

4.4.5 Referenzen & Best-Practice-Beispiele

Underground Garage Genua, von Carlo Bagliani

Die ehemalige Tiefgarage in Genua wurde für eine neue Nutzung als Architekturbüro adaptiert. Die großzügige, zusammenhängende Grundstruktur der Garage blieb dabei weitgehend erhalten, während gezielte Eingriffe wie zusätzliche Belichtung und neue Sanitärbereiche die Anforderungen der neuen Nutzung erfüllen.

Das Projekt zeigt, dass auch unterirdische Parkflächen ein Umnutzungspotenzial besitzen, wenn ihre strukturellen Qualitäten erhalten und gezielt ergänzt werden.



Bild 15: Underground Garage Genua, von Carlo Bagliani, <https://www.archdaily.com/460641/underground-garage-carlo-bagliani>



Bild 16: Underground Garage Genua, von Carlo Bagliani, <https://www.archdaily.com/460641/underground-garage-carlo-bagliani>

Waldrebgasse – Rüdiger Lainer + Partner

Bei der Waldrebgasse wurde die Tiefgarage von Beginn an als mehrfach nutzbarer Raum gedacht. Rund 25 % der Garagenfläche liegen in einer abgesenkten und belichtbaren „Stellplatzmehrwertzone“, die neben dem Parken auch für gemeinschaftliche und zukünftige Nutzungen aktiviert werden kann. Die Flächen sind aktuell frei und wurden gemeinsam mit den Bewohner:innen hinsichtlich möglicher Nutzungen diskutiert.



Bild 17: Projekt Waldrebgasse (c) Rüdiger Lainer + Partner

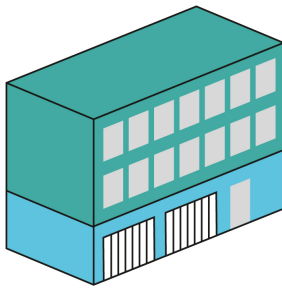
Learning: Nicht die spätere Umnutzung, sondern die Doppelbelegung bereits im Neubau schafft langfristige Flexibilität. Entscheidend sind dabei ausreichend Raumhöhe, natürliche Belichtung sowie die frühzeitige Berücksichtigung von Brandschutz, Fluchtwegen und technischer Infrastruktur.

4.5 Erdgeschossparken

Die Erdgeschossparkgarage ist eine weit verbreitete Bestandstypologie: Das Parken liegt im Sockel eines Wohn- oder Bürogebäudes und prägt damit unmittelbar dessen Verhältnis zum öffentlichen Raum. Geschlossene oder halboffene Fassaden, geringe Raumhöhen und die Tragstruktur des darüberliegenden Gebäudes bestimmen die räumlichen Bedingungen.

Für unsere Arbeitsgruppe ist diese Typologie vor allem deshalb relevant, weil sie an der sensibelsten Schnittstelle zwischen Gebäude und Stadt liegt. Wo Erdgeschosszonen heute häufig von Stellplätzen und langen, abweisenden Fassaden geprägt sind, könnten sie Nutzungen aufnehmen, Adressen schaffen und zum öffentlichen Leben beitragen.

Gleichzeitig bringt die Typologie bereits wesentliche Voraussetzungen für eine Umnutzung mit: Die Flächen sind erschlossen, überdacht und in die bestehende Gebäudestruktur integriert. Es geht daher weniger um neue Flächen als um die Frage, wie sich Struktur, Technik, Erschließung und Nutzung gezielt weiterentwickeln lassen.



Erdgeschossparken

Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne

4.5.1 Vorteile & Potenziale der Typologie heute

1. Potenzial der Adressbildung

Die Lage direkt am öffentlichen Raum ermöglicht es, aus einer geschlossenen Sockelzone eine sichtbare, aktivierte Adresse mit Eingängen, Auslagen und Blickbeziehungen zu entwickeln.

2. Bestehende Tragstruktur des Gebäudes

Die Stützen- und Deckenstruktur ist bereits auf die Lasten der darüberliegenden Geschosse ausgelegt und bietet stützenfreie oder stützenarme Felder mit hoher struktureller Reserve.

3. Vorhandene Erschließung und Infrastruktur

Treppenhäuser, Aufzüge und Hausanschlüsse sind vorhanden und erlauben eine Nachrüstung neuer Nutzungen ohne grundlegende Neuerschließung.

4. Ebenerdigkeit und Barrierefreiheit

Der niveaugleiche Zugang von der Straße macht die Flächen ohne wesentliche bauliche Eingriffe barrierefrei nutzbar und niederschwellig zugänglich.

5. Potenzial der Nutzungsmischung im Haus

Die direkte Anbindung an die darüberliegenden Wohn- oder Büronutzungen schafft eine unmittelbare Nachfrage für gemeinschaftliche, versorgende und arbeitsbezogene Nutzungen im Haus selbst.

4.5.2 Passender Business Case – Umsetzungsszenarien für heute

– Mobilitäts- und Abstellflächen

Fahrrad-, Lastenrad- und Kinderwagenabstellräume lassen sich unmittelbar und mit geringem Aufwand realisieren und erhöhen die Vermietbarkeit der darüberliegenden Nutzungen.

– Serviceflächen und Paketlogistik

Paketstationen, Abholpunkte oder kleine Servicepunkte profitieren von der Straßenlage, der Ebenerdigkeit und der Erreichbarkeit rund um die Uhr.

– Gemeinschafts- und Nebenräume der Hausgemeinschaft

Waschsalon, Werkraum, Depot oder Mehrzweckraum nutzen die bestehende Fläche ohne aufwendige Belichtungsanforderungen und schaffen direkten Mehrwert für die Bewohnerschaft.

4.5.3 Transformationsoptionen für Morgen

1. Raumhöhe und lichte Höhe

Für Aufenthalts- und Arbeitsnutzungen ist zu prüfen, ob die vorhandene Höhe ausreicht oder durch Absenken des Bodenniveaus beziehungsweise Rückbau abgehängter Ebenen gewonnen werden kann.

2. Fassade und Belichtung

Geschlossene Sockelfassaden müssen geöffnet werden, um Tageslicht, Blickbeziehungen und Eingänge zu ermöglichen – dies ist der entscheidende Eingriff für jede Aufenthaltsnutzung.

3. Bauphysik (Wärme, Schall, Feuchte)

Ungedämmte Garagenkonstruktionen und die Decke zur darüberliegenden Nutzung müssen thermisch und schalltechnisch ertüchtigt werden.

4. Brandschutz und Fluchtwege

Die brandschutztechnische Trennung zum Gebäude, Rettungswege und Entrauchung sind an die neue Nutzung anzupassen.

5. Stellplatzverpflichtung und Widmung

Der rechtlich gebundene Stellplatznachweis muss abgelöst oder an einen anderen Standort verlagert werden; die zulässige Nutzung im Erdgeschoss ist zu prüfen.

4.5.4 Passender Business Case – Umsetzungsszenarien für morgen

– Nahversorgung und Gastronomie

Die Straßenlage und die große Fassadenlänge eignen sich für kleinteilige Nahversorgung, Cafés oder Gastronomie, die die Erdgeschosszone beleben und eine eigene Mietertragskategorie erschließen.

– Arbeits- und Gemeinschaftsräume

Co-Working, Nachbarschaftsräume oder Vereinsflächen verbinden die Nachfrage aus dem Haus mit einer Öffnung zum Quartier und können in Etappen vermietet werden.

– Sockelwohnen und Hybridnutzungen

Bei ausreichender Raumhöhe und Belichtung sind Wohn-Arbeits-Einheiten oder Hofwohnungen im Sockel denkbar, die von privaten Freibereichen zum Hof und einer robusten Grundstruktur profitieren.

4.5.5 Referenzen & Best-Practice-Beispiele

DUMBO Market, Brooklyn/New York (USA)

Eine einstöckige Parkgarage an der 66 Front Street im DUMBO-Viertel wurde 2017/2018 zu einem ca. 1.500 m² großen Supermarkt umgebaut. Das 5,8 m hohe Gebäude wurde von Two Trees Management Company entwickelt und beherbergt heute den „DUMBO Market“ mit Deli, Metzgerei, Fischabteilung, Bäckerei, frischem Obst, Gemüse und Blumen.



Bild 18: DUMBO Market, 66 Front Street (Photo: Pamela Wong/Bklyner), <https://bklyner.com/dumbo-market-debuts-at-66-front-street/>



Bild 19: DUMBO Market, 66 Front Street (Photo: Pamela Wong/Bklyner), <https://bklyner.com/dumbo-market-debuts-at-66-front-street/>

World of Food, Amsterdam, Niederlande

Eine verlassene Parkgarage im multikulturellen Stadtteil Amsterdam Zuidoost wurde zu einem exotischen Lebensmittelmarkt umgewandelt. Die Architekten Ted Schulten und Harvey Otten schnitten Löcher in die dünnen Geschossdecken zwischen den Trägern, um mehr Höhe und natürliches Licht zu schaffen. Das Projekt startete eine neue Ära der Stadterneuerung im Bezirk.



Bild 20: World of Food, Amsterdam, Niederlande(c) <https://archello.com/project/world-of-food>



Bild 21: World of Food, Amsterdam, Niederlande(c) <https://archello.com/project/world-of-food>



Bild 22: World of Food, Amsterdam, Niederlande(c) <https://archello.com/project/world-of-food>

5 ÜBERGREIFENDE ERKENNTNISSE FÜR DEN NEUBAU

1. **Nicht nur für den heutigen Stellplatzbedarf planen**

Die spätere Nutzung sollte bereits in der Grundriss-, Tragwerks- und Erschließungsplanung mitgedacht werden.

2. **Raumhöhen und Tragstruktur qualifizieren**

Ausreichende lichte Höhen, robuste Raster und Lastreserven erweitern die Zahl möglicher Folgenutzungen.

3. **Belichtung als Schlüsselthema behandeln**

Wo Aufenthaltsnutzungen denkbar sind, sollten Lichthöfe, Fassadenöffnungen, Oberlichter oder andere Belichtungsstrategien von Beginn an mitgedacht werden.

4. **Technische Reserven vorsehen**

Schächte, Leerrohre, Stromkapazitäten, Sanitär- und Lüftungsreserven reduzieren spätere Eingriffe.

5. **Brandschutz und Fluchtwege als Transformationsparameter**

Eine spätere Umnutzung sollte bereits als mögliches Szenario in den brandschutztechnischen Überlegungen berücksichtigt werden.

6. **Rechtliche Flexibilität ermöglichen**

Stellplatzverpflichtung, Widmung, Eigentumsstruktur und mögliche Ersatzstellplätze sollten frühzeitig geprüft werden.

7. **Mehrfachnutzung statt reine Nachnutzung**

Projekte wie Waldrebgasse zeigen, dass eine Fläche nicht erst nach Aufgabe des Parkens einen Mehrwert entwickeln muss.

8. **Lebenszyklus berücksichtigen**

Errichtung, Betrieb, Umnutzung und Rückbau sind gemeinsam zu betrachten. Insbesondere bei Tiefgaragen ist der ökologische Aufwand der Herstellung frühzeitig zu bewerten.

9. **Standort differenzieren**

Eine Lösung für innerstädtische Lagen ist nicht automatisch auf ländliche oder periphere Räume übertragbar.

6 ZENTRALE ERKENNTNISSE ZUM RECHTLICHEN RAHMEN

Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind eine Querschnittsmaterie und können die Transformation stärker bestimmen als die bauliche Struktur. Für Wien bilden insbesondere §§ 48 ff. WGarG 2008 den Rahmen der Stellplatzverpflichtung. Seit der BO-Novelle 2023 ist zudem das Zonenmodell nach § 50a WGarG relevant; ein Stellplatzregulativ im Bebauungsplan kann dabei der Zonenregelung vorgehen.

Entscheidend für den Bestand ist, dass eine bestehende Stellplatzverpflichtung nicht automatisch mit einem sinkenden tatsächlichen Bedarf entfällt. Pflichtstellplätze müssen grundsätzlich für die Dauer der Verpflichtung widmungsgemäß zur Verfügung stehen. Eine dauerhafte Umnutzung setzt daher zunächst die Auflassung bzw. das Erlöschen der Stellplatzverpflichtung voraus.

Dafür bestehen nur eingeschränkte Möglichkeiten. Neben einem mittlerweile niedrigeren Stellplatzregulativ kommt insbesondere ein vorzeitiges Erlöschen nach § 48 Abs. 4a WGarG in Betracht. Dafür sind unter anderem der fehlende Bedarf bzw. die Nichtnutzung nachzuweisen, ein verkehrstechnisches Gutachten vorzulegen, eine neue Stellplatzberechnung durchzuführen und die Zustimmung der Eigentümer:innen einzuholen. In der Praxis wurden insbesondere der Nachweis der Nichtnutzung sowie der gebietsbezogene Stellplatzbedarf als wesentliche Hürden diskutiert.

Hinzu kommt die wohnungseigentumsrechtliche Ebene: Bei Wohnungseigentum kann eine Nutzungs- bzw. Widmungsänderung die Zustimmung der übrigen Wohnungseigentümer:innen erfordern. Diese Zustimmung ist von der baurechtlichen Genehmigung getrennt zu betrachten und kann bei einer größeren Eigentümerstruktur zu einem wesentlichen Umsetzungsrisiko werden.

Für die Praxis bedeutet das: Bauliche, rechtliche und wirtschaftliche Machbarkeit müssen gemeinsam betrachtet werden. Bereits bei der Planung sollte daher geprüft werden, welche Stellplatzverpflichtung entsteht, wie lange sie bindend sein kann und welche Möglichkeiten für spätere Mehrfach- oder Umnutzungen bestehen. Damit wird der rechtliche Rahmen selbst zu einem Bestandteil der Lebenszyklus- und Business-Case-Betrachtung.

7 FAZIT UND AUSBLICK

Die Arbeitsgruppe hat gezeigt, dass „die Garage“ keine einheitliche Typologie ist. Garagenpark, Innenhofparken, Hochgarage, Tiefgarage und Parken im Erdgeschoss unterscheiden sich deutlich in Tragstruktur, Lage, Belichtung, Erschließung, Eigentum und rechtlicher Bindung. Entsprechend unterscheiden sich auch die sinnvollen Transformationsstrategien – und damit die jeweiligen wirtschaftlichen Potenziale und Business Cases.

Gemeinsam ist allen Typologien jedoch eine zentrale Erkenntnis: Die Zukunftsfähigkeit entsteht nicht erst durch die spätere Umnutzung, sondern bereits durch die Qualität der ursprünglichen Planung. Raumhöhe, Tragstruktur, Belichtung, Erschließung, technische Infrastruktur, Brandschutz und rechtliche Rahmenbedingungen entscheiden darüber, ob eine Fläche später flexibel reagieren kann. Diese Eigenschaften bestimmen damit nicht nur die architektonische Anpassungsfähigkeit, sondern auch die wirtschaftlichen Kosten, Risiken und Chancen einer späteren Transformation.

Für den Bestand bedeutet dies, vorhandene Qualitäten möglichst lange weiterzuverwenden und Eingriffe auf die tatsächlich notwendigen Maßnahmen zu konzentrieren. Der Business Case einer Transformation entsteht dabei nicht zwingend durch eine vollständige Umnutzung. Zwischen-, Mehrfach- und Mischnutzungen können bereits heute zusätzlichen Wert schaffen, etwa durch Vermietung, gemeinschaftliche Nutzungen, Logistik, Lagerung oder neue Mobilitätsangebote. Entscheidend ist, Investitionsaufwand und erzielbaren Mehrwert über den Lebenszyklus gemeinsam zu betrachten.

Für den Neubau verschiebt sich die Perspektive von der reinen Stellplatzproduktion hin zur Lebenszyklus- und Wertplanung. Wenn eine Garage unvermeidbar ist, sollte sie so geplant werden, dass sie auf veränderte Mobilitätsbedürfnisse reagieren und langfristig andere Nutzungen aufnehmen kann. Eine höhere Anfangsinvestition – beispielsweise für größere Raumhöhen, zusätzliche Belichtung, flexible Tragstrukturen oder technische Reserven – kann dabei als Investition in zukünftige Nutzbarkeit und Risikominimierung verstanden werden.

Gleichzeitig bleibt die Frage nach dem tatsächlichen Bedarf zentral: Nicht jeder technisch mögliche Stellplatz ist automatisch ein sinnvoller wirtschaftlicher Business Case. Leerstand, hohe Errichtungskosten, laufende Betriebskosten und eine langfristig veränderte Nachfrage können die Wirtschaftlichkeit von Stellplatzflächen zunehmend beeinflussen. Umgekehrt können gut geplante und transformierbare Flächen neue Einnahmequellen und Nutzungsoptionen erschließen.

Damit verändert sich die zentrale Fragestellung: Aus „Was machen wir mit der Garage, wenn wir sie nicht mehr brauchen?“ wird die frühere und produktivere Frage: „Wie planen wir Stellplatzflächen so, dass sie über ihren gesamten Lebenszyklus einen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Wert erzeugen können?“

Die Garage wird damit nicht mehr nur als notwendige Infrastruktur für das Auto verstanden, sondern als langfristig entwicklungsfähiger Raum und potenzieller Business Case. Entscheidend ist nicht, eine bestimmte Nachnutzung vorherzusagen, sondern die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass zukünftige Nutzungen mit möglichst geringem Aufwand und vertretbarem Risiko möglich werden.

QUELLEN

Im Text genannte Web-Quellen

ÖROK-Monitoring Flächeninanspruchnahme und Versiegelung (2025); Datengrundlage: Umweltbundesamt;
online unter: <https://www.oerok-atlas.at/indikator-uebersicht/siedlungsraum/versiegelung>

Vorträge im Zuge der Arbeitsgruppe

Oliver Sterl (Rüdiger Lainer + Partner)
Wohnhausanlage Waldrebgasse

Katharina Markoru und Michael Rabl (DTFLR)
DTFLR Forschungslabor Flipside

Sabine Huger und Katharina Saxa (ÖGNI)
Leitfaden Garagen und Parkflächen –
Entwicklungsflächen von morgen!

Luca Gruber
Bachelorarbeit "Der Mensch im Zentrum"

Lukas Röder (SCALE)
Ökobilanzierung von Tiefgaragen

RA Dr. Philipp Palitsch, LL. M. (DORDA)
Rechtliche Grundlagen zur Umnutzung von Stellplätzen

ABBILDUNGEN

Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne	6
Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne	7
Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne	8
Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne	9
Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne	10
Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne	11
Bild 1: Das Tiefe Haus Graz, Pentaplan	13
Bild 2: Das Tiefe Haus Graz, Pentaplan	14
Bild 3: Poplar Works, London, https://www.jccandanedo.com/blog/case-study-the-trampery-at-poplar-works-photography-of-exteriors-interiors-and-portraits-of-members ; https://www.fashion-district.co.uk/2020/03/04/poplar-works-now-open/	15
Bild 4: Poplar Works, London, https://www.jccandanedo.com/blog/case-study-the-trampery-at-poplar-works-photography-of-exteriors-interiors-and-portraits-of-members ; https://www.fashion-district.co.uk/2020/03/04/poplar-works-now-open/	15
Bild 5: Poplar Works, London, https://www.jccandanedo.com/blog/case-study-the-trampery-at-poplar-works-photography-of-exteriors-interiors-and-portraits-of-members ; https://www.fashion-district.co.uk/2020/03/04/poplar-works-now-open/	16
Bild 6: Poplar Works, London, https://www.jccandanedo.com/blog/case-study-the-trampery-at-poplar-works-photography-of-exteriors-interiors-and-portraits-of-members ; https://www.fashion-district.co.uk/2020/03/04/poplar-works-now-open/	17
Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne	18
Bild 7: Market / Parking – KAIK Art and Architecture, Berlin	20
Bild 8: magdas HOTEL Vienna City, Wien – BMW; https://simzim.at/2024/12/01/magdas-hotel/#jp-carousel-4589	21
Bild 9: magdas HOTEL Vienna City, Wien – BMW; https://simzim.at/2024/12/01/magdas-hotel/#jp-carousel-4589	22
Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne	22
Bild 10: Magnus 31 Köln, Wilkin & Hanrath Bauphasen	25
Bild 11: Magnus 31 Köln, Wilkin & Hanrath Bauphasen	25
Bild 12: Quartier Autopalast, SN/Mathias Bank, https://www.sn.at/leben/wohnen/salzburgs-autopalast-wird-zum-urbanen-lebensraum-wohnen-mit-blick-auf-die-alts-tadt-art-567848	26
Bild 13: Peckham Levels, Tim Crocker, https://turner.works/work/view/peckham-levels	27
Bild 14: Peckham Levels, Tim Crocker, https://turner.works/work/view/peckham-levels	28
Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne	29
Bild 15: Underground Garage Genua, von Carlo Bagliani, https://www.archdaily.com/460641/underground-garage-carlo-bagliani	31
Bild 16: Underground Garage Genua, von Carlo Bagliani,	

https://www.archdaily.com/460641/underground-garage-carlo-bagliani	32
Bild 17: Projekt Waldrebgasse (c) Rüdiger Lainer + Partner	33
Credit: IG Lebenszyklus Bau/Solo Ohne	34
Bild 18: DUMBO Market, 66 Front Street (Photo: Pamela Wong/Bklyner), https://bklyner.com/dumbo-market-debuts-at-66-front-street/	36
Bild 19: DUMBO Market, 66 Front Street (Photo: Pamela Wong/Bklyner), https://bklyner.com/dumbo-market-debuts-at-66-front-street/	37
Bild 20: World of Food, Amsterdam, Niederlande(c) https://archello.com/project/world-of-food	37
Bild 21: World of Food, Amsterdam, Niederlande(c) https://archello.com/project/world-of-food	38
Bild 22: World of Food, Amsterdam, Niederlande(c) https://archello.com/project/world-of-food	38

TABELLEN

Tabelle 1: Garagenhof/Garagenpark	6
Tabelle 2: Innenhof parken	7
Tabelle 3: Hochgarage	8
Tabelle 4: Tiefgarage	9
Tabelle 5: Erdgeschossparken	10

IMPRESSUM

Herausgeber

IG Lebenszyklus Bau, Wipplingerstr. 10/Top 9, Stoß im Himmel, 1010 Wien, office@ig-lebenszyklus.at, www.ig-lebenszyklus.at

Arbeitsgruppenleitung

Julian Roiser-Stöger (DTFLR)
Carolin Meyer (DTFLR)

Autor:innen

Katharina Saxa (ÖGNI)
Claus Mayer (CMY consulting)
Tobias Genert (DELTA)
Samira Chadli (SC CONCEPTS e.U.)
Martin Sengstschnid (WAG Wohnungsanlagen Gesellschaft m.b.H.)
Lukas Roeder (SCALE)
Simone Grassauer (SCALE)

Gastvorträge

Oliver Sterl (Rüdiger Lainer + Partner)
Wohnhausanlage Waldbrengasse
Katharina Markoru und Michael Rabl (DTFLR)
DTFLR Forschungslabor Flipside
Sabine Huger und Katharina Saxa (ÖGNI)
Leitfaden Garagen und Parkflächen -
Entwicklungsflächen von morgen!
Luca Gruber
Bachelorarbeit "Der Mensch im Zentrum"
Lukas Röder (SCALE)
Ökobilanzierung von Tiefgaragen
RA Dr. Philipp Palitsch, LL. M. (DORDA)
Rechtliche Grundlagen zur Umnutzung von Stellplätzen

Schlussredaktion & grafische Gestaltung

FINK | Kommunikations- und Projektagentur
solo ohne – Studio für Gestaltung

Stand

Oktober 2026

BETEILIGTE MITGLIEDSUNTERNEHMEN



DTFLR

Rüdiger
Lainer +
Partner

RLP