



Wagen abstellen und aussteigen – das Einparken geschieht im automatisierten Parkhaus in der Dresdner Neustadt wie von Geisterhand

Parken mit Autopilot

Können automatisierte Parkhäuser eine städtebauliche Lösung sein, wo es an Platz mangelt? In Deutschland fehlt dafür bislang die Akzeptanz

Das moderne Konzept trifft gerade bei Autofahrern auf viele Ängste und Vorurteile

ANDREAS W. VOIGT

Nicht jedes Parkhaus muss gleich zwingend eine Bausünde sein. Der Beweis dafür findet sich in der Dresdener Neustadt. Dort steht Deutschlands größte voll automatisierte Parkierungsanlage, wie es im Behördendeutsch heißt. Die filigrane Stahlkonstruktion ist aufgebaut wie ein Hochregallager. Hinter den meist cremefarbene eingefärbten Glastafeln steht ein Auto neben dem anderen. Insgesamt finden hier bis zu 192 Pkw auf einer Fläche von rund 600 Quadratmeter Platz.

Das Parken in einem solchen Parkhaus ist am ehesten mit dem Gebrauch einer Autowaschanlage zu vergleichen: Wagen im Einfahrtsraum abstellen, aussteigen, Starttaste drücken. „Der Wagen wird auf einer Palette in ein freies Regalfach transportiert“, erklärt Roman Racic, Geschäftsführer der Direct Park GmbH, verantwortlich für den Bau des Dresdener Parkhauses. Beim Abholen zahlt man wie in einem konventionellen Parkhaus die Parkgebühr an einem Kassenautoma-

ten. Dann geht es in den Ausfahrtsraum, wo sich das Auto bereits in Fahrtrichtung stehend befindet.

In Deutschlands Städten herrscht Parkplatznot. Für immer mehr Autos gibt es zu wenig Parkraum. Ob in der City oder im innerstädtischen Wohnviertel: Zu bestimmten Zeiten wird die Stellplatzsuche zur Geduldprobe. Gleichzeitig sind die parkenden Blechlawinen zunehmend ein ästhetisches Ärgernis. In Zeiten der Reurbanisierung wünschen sich immer mehr Bewohner eine höhere Aufenthaltsqualität für ihr Umfeld. Um Mengen parkender Autos, die Gehwege zustellen und einstige Plätze als bloßen Parkraum missbrauchen, sind da nicht gerade förderlich. Um des Problems Herr zu werden, antworten Kommunen zum Ärger vieler Autofahrer immer öfter mit Parkraumbewirtschaftung in innerstädtischen Wohngebieten. Je nach Finanzlage werden der öffentliche Nahverkehr, Fahrrad- oder Fußgängerwege ausgebaut. Auch Carsharing oder die hierzulande wenig bekannten voll automatisierten Parkhäuser können helfen, den Notstand zu entschärfen und Stadträume für Bewohner attraktiver zu machen.

Der größte Vorteil maschinell betriebener Parkhäuser liegt darin, „dass sie viele Autos auf wenig Platz unterbringen können“, sagt Roman Racic. „Das macht

sie gerade für Großstädte mit wenig Platz attraktiv.“ Ein vollautomatisches Parkhaus passe in jede Baulücke. Im Vergleich zum konventionellen Parkhaus benötigt ein automatisches oft nur die Hälfte des Platzes, um die gleiche Anzahl an Autos unterzubringen. Schließlich werden Flächen für Fahrgassen, Ein- und Ausfahrten nicht benötigt. Da im Inneren alles automatisch abläuft, kann zudem die Deckenhöhe reduziert werden. Planer und Entwickler preisen darüber hinaus den Sicherheitsaspekt. „Der Gang durch dunkle und übel riechende Parkhäuser gehört der Vergangenheit an“, wirbt Racic. Und auch die Umwelt profitiere, „denn in einem automatisierten Parkhaus gibt es keinen Autoverkehr und also keine Abgase“.

Dabei sind maschinelle Parkierungsanlagen keine Weltneuheit. Der erste Park-Paternoster wurde bereits 1937 in Chicago gebaut. In anderen Ländern sind automatische Parkhäuser längst Standard. So in Japan, wo sie aus dicht bebauten Millionenmetropolen wie Tokio nicht mehr wegzudenken sind. In Deutschland hingegen führen automatische Parkhäuser nach wie vor ein Nischendasein. Von insgesamt 2300 Parkhäusern werden gerade einmal rund 50 automatisch betrieben.

Fortsetzung auf Seite 89

Fortsetzung von Seite 87

Das liegt an der weitverbreiteten Unkenntnis und den oft daraus folgenden Vorurteilen, mit denen automatische Parkhäuser hierzulande noch immer behaftet sind. Viele Autofahrer denken an einen Spuk, bei dem ihr geliebtes Gefährt verschluckt, wer weiß wo abgestellt und nach dem Abholen mit einer Beule mehr wieder ausgespuckt wird. „Dabei steckt hinter dem Zauber eine solide und längst bewährte Technik“, sagt Racic.

Ralf Stock, Verkehrstechniker beim ADAC, attestiert automatisierten Parkhäusern jedoch auch ganz konkrete Schwächen. „Wenn etwa mehrere Leute ihr Auto abstellen oder abholen wollen, stoßen die Systeme schnell an ihre Grenzen der Belastbarkeit.“ Außerdem sei der Bau verglichen mit konventionellen Anlagen bisweilen aufgrund der komplexen Technik doppelt so teuer. Das wiederum führt zu hohen Parkhauspreisen. „Da fragt sich“, so Stock weiter, „wer bereit ist, für einen Parkplatz zwischen 60 und 200 Euro Monatsmiete zu zahlen.“ Günstiger könnte Parken in voll automatisierten Parkhäusern nur dann werden, wenn die Kommunen deren Bau stärker bezuschussen würden. Dafür sind eigentlich die sogenannten Ablösegelder vorgesehen, die Städte von Bauinvestoren im Fall nicht genügend bereitgestellter Stellplätze einstreichen. Doch „die werden viel zu häufig zweckentfremdet, um damit andere Haushaltslöcher zu stopfen“, kritisiert Stock.

In der klammen Hansestadt Bremen steht der Bau automatischer Parkhäuser nicht auf dem Plan. Um den Parkplatzmangel zu bekämpfen und innerstädtische Quartiere wieder lebenswerter zu machen, setzt die Wesermetropole auf einen gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr und auf Carsharing. Wenn sich immer mehr Einwohner Autos mit anderen teilen, so die Idee des Bremer Senats, dann entlastet das nicht nur deren Geldbeutel, sondern obendrein den Autoverkehr. In der Hansestadt gibt es

mittlerweile 43 Carsharing-Stationen mit mehr als 170 Leih-Autos. Elf davon sind sichtbar und leicht erkennbar für alle Verkehrsteilnehmer in den öffentlichen Straßenraum integriert. Erkennungszeichen ist eine drei Meter hohe, blaue Stele mit der Aufschrift „Mobilpunkt“. Neben Fahrradständern befinden sich dort bis zu zwölf Parkplätze, die ausschließlich für Autos des Bremer Carsharing-Anbieters Cambio reserviert sind. „Nutzer müssen sich einmalig anmelden“, erklärt Michael Glotz-Richter,

Parken mit Autopilot

Referent „nachhaltige Mobilität“ im Bremer Senat für Umwelt, Bau und Verkehr. Der Rest sei kinderleicht. „Kurz reserviert und via Smartcard und PIN hat man Zugang zu dem jeweiligen Auto.“ Abgerechnet wird nach Zeit und Kilometraufwand. Und nach der Nutzung „wird das Auto

an einem der Mobilpunkte wieder abgestellt“, so Glotz-Richter weiter. Bevor die Hansestadt die Mobilpunkte 2003 einführt, hatte sie in einer Untersuchung festgestellt, „dass etliche Autos im innerstädtischen Steintorviertel über mehrere Tage gar nicht bewegt wurden“, sagt Glotz-Richter. Viele Bewohner im Viertel gingen zu Fuß, benutzten das Fahrrad oder die Straßenbahn. „Ein Auto“, so Glotz-Richter, „ist in einem so zentrumsnahen Wohnviertel meist nicht unbedingt notwendig, um die Versorgungseinrichtungen zu erreichen.“ Dieser Umstand und die damals katastrophale Parkplatzsituation in den dicht bebauten und engen Straßen der Bremer Altbauviertel veranlassten den rot-grünen Senat im September 2009, den sogenannten Carsharing-Aktionsplan zu verabschieden. Bis 2020 sollen insgesamt 20 000 Bremer von den Vorteilen des Carsharings überzeugt werden. „Das wiederum würde zu einer Entlastung um bis zu 6000 Autos führen“, erläutert Glotz-Richter. Schon heute gebe es rund 7000 Carsharing-Nutzer – mit dem Ergebnis, dass 1500 angemeldete Autos weniger auf Bremer Straßen führen. Die gezielte Förderung von Carsharing hat für den Bremer Senat aber auch einen finan-

ziellen Vorteil. Denn um das gleiche Ziel zu erreichen, könnte der Senat auch den Bau mehrerer Parkhäuser in Auftrag geben. Doch die Kosten dafür „wären mit 15 bis 40 Millionen Euro ungleich höher als die Einrichtung der Carsharing-Mobilpunkte“, betont Glotz-Richter.

Dass man den Autoverkehr und damit die Parkplatznot auch weitgehend aus einem Stadtteil heraushalten kann, beweist das Beispiel Freiburg-Vauban. Parkplätze in den Straßen sucht man hier vergeblich. Wer ein Auto hat, parkt es in den zwei Quartiersgaragen am Rande des zwölf Jahre alten, nach sozialen und ökologischen Richtlinien erbauten Stadtteils am westlichen Stadtrand. Wo in anderen Stadtteilstraßen der Verkehr rauscht, spielen in Vauban Kinder auf Straßen und Plätzen. Nur das Motorengeräusch eines Lieferwagens mischt sich ab und zu in die ansonsten autofreie Geräuschkulisse. In Vauban gibt es pro 1000 Bewohner nur 200 Autos, im Bundesdurchschnitt sind es 500. Die meisten der rund 6000 Einwohner nutzen Carsharing, fahren Rad oder Tram.

Den Autoverkehr im Zentrum und in innerstädtischen Wohngebieten zu entlasten, „kann nur über ein Bündel an Maßnahmen funktionieren“, ist Ralf Stock überzeugt. Dazu gehörten neben Parkhäusern und dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs auch sogenannte Parkleitsysteme, die den Autofahrer mithilfe eines Smartphones oder eines Navigationsgerätes auf dem schnellsten Wege in ein Parkhaus führen. Ebenso wichtig ist „der Ausbau von Park-&Ride- oder Penderplätzen, wo sich Fahrgemeinschaften treffen“, sagt Stock. In Dresden gibt es mittlerweile ein „Job-Ticket“ für Beschäftigte. Damit können Angestellte der Stadt zu vergünstigten Konditionen die öffentlichen Verkehrsnetze nutzen. Die Elbmetropole erhofft sich dadurch eine spürbare Abnahme des motorisierten Individualverkehrs.

Derweil hofft Roman Racic auf eine ansteigende Nachfrage nach voll automatisierten Parkhäusern. Insbesondere in besser situierten Gegenden mit Mehrfamilienhäusern „ist ein überdachter Stellplatz fast schon selbstverständlich. Da könnten automatische Parkhäuser auf kleinstem Raum nützlich werden“, glaubt Racic. Bis es so weit ist, müssen allerdings auch hierzulande die Automatik-Garagen bekannt werden.