

Auf dem Weg zum Parkhaus der Zukunft

Berlins Verkehrsströme ändern sich, Fahrzeugtypen auch. Der führende Parkraumanbieter Apcoa reagiert auf die neuen Bedürfnisse

Von Jutta Maier

Hochverdichtete Innenstadt, verkehrsberuhigte Zonen, Sharing statt Privat-Pkw: Wenn weniger Autos in Berlin unterwegs sind, hat das Konsequenzen für die Parkhäuser. Die sollen nun zu „Urban Hubs“ werden.

Viel spricht dafür, dass das klassische Parkhaus künftig zum Auslaufmodell wird. „Die Innenstädte in Deutschland befinden sich derzeit auch wegen der Auswirkungen der Corona-Pandemie in einem Umbruch. Weniger Menschen fahren in die Städte, um einzukaufen“, sagt Helmut Dedy, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages. Gleichzeitig wollten die Städte bei der Gestaltung ihrer Zentren weg von reinen Einkaufsmeilen. Und sie arbeiten an der Verkehrswende, bauen ÖPNV, Rad- und Fußverkehr aus. Weniger Autos im Zentrum wirkten sich natürlich auch auf die Parkhäuser aus, sagt Dedy: „Sie werden nicht vollständig verschwinden. Aber wir müssen sie weiterentwickeln und in zukunftsgerichtete Innenstadtkonzepte integrieren.“

Das sieht der Einzelhandel ähnlich. „In den Städten entscheiden sich immer mehr Menschen für gemietete Autos, deshalb wird die Inanspruchnahme von Parkhäusern geringer werden“, sagt Michael Reink, Bereichsleiter Standort- und Verkehrspolitik beim Handelsverband Deutschland (HDE). Als „totale Bedrohung für die Parkhäuser“ sieht er in der ferneren Zukunft das autonome Fahren. Da diese Fahrzeuge meist zum Sharing genutzt würden, sei es sinnlos, sie irgendwo abzustellen. „Diese Autos können nur Geld verdienen, wenn sie fahren“, so Reink. Das Robo-Taxi bringt die Kunden also zum Geschäft - und fährt direkt weiter zum nächsten Einsatz.

Parkhäuser seien künftig das, was man in der Stadtplanung „mindergenutzte Fläche“ nenne: „Diese kann man besser für Einzelhandel, Büros oder Ähnliches verwenden, womit man mehr Geld verdient“, sagt Reink. Auch der Städtetag hat Ideen dazu: Weil Parkhäuser häufig in zentraler, attraktiver Lage stehen, böten sie sich unter anderem an, um mehr Wohnraum in den Innenstädten zu schaffen. Ein Beispiel dafür gibt es in Köln, wo ein City-Parkhaus mit Wohnungen aufgestockt wurde. Aber auch die Nutzung als „Mobility Hub“ liege nahe, an dem verschiedene Verkehrsangebote unter einem Dach miteinander verbunden werden.

Apcoa ist der größte Parkhausanbieter Europas. In Berlin vermietet das Unternehmen insgesamt 8400 Stellplätze an 16 Standorten, die meisten davon in Einkaufszentren wie dem „Alexa“, der „Mall of Berlin“ oder dem „Schloss“. Außerdem bewirtschaftet Apcoa ein Parkhaus in Brandenburg an der Havel. Wenn es nach dem Apcoa-Chef Hansjörg Votteler geht, ist das Parkhaus der Zukunft ein „urbaner Hub“, wo Kund:innen neben dem Parken auch die verschiedensten Besorgungen erledigen können. Wäsche in die Reinigung bringen, Akkus aufladen, Elektroroller ausleihen, Post abholen: „Es ergibt überhaupt keinen Sinn mehr, die Innenstadtlage nur zum Parken zu nutzen. Wir stellen die Parkhäuser hier gerade neu auf und öffnen unsere digitale und physische Infrastruktur für zusätzliche Nutzungsformen.“

Im Apcoa-Parkhaus der „Mall of Berlin“ wurde bereits ein Wäscheservice des Anbieters Mewa integriert. Kunden können dort Wäsche abgeben und wieder abholen, eine Dienstleistung, die vor allem für Berufskleidung genutzt wird. Außerdem wird ein

Elektrofahrrad-Taxi angeboten. Es bringt Kunden nach dem Parken bei Bedarf emissionsfrei in die Innenstadt Berlins. Geplant sei, so Votteler, in den Apcoa-Häusern ganze Etagen zu solchen Anlaufstellen umzubauen, in denen beispielsweise das Auto während des Parkens gereinigt wird, oder sich Mobilitätsangebote ausleihen lassen. So erhält der Berliner Mikromobilitätsanbieter und Apcoa-Partner Tier bei Häusern in Düsseldorf Stellflächen für seine Fahrzeuge. „Das funktioniert wie eine Art Park & Ride“, sagt Votteler. „Zudem lädt Tier bei uns auch die Batterien für die Scooter. Das reduziert den Logistikaufwand und steigert die Nachhaltigkeit.“

Trotz der Verkehrswende ist Votteler sicher, dass das Parkhaus weiter gebraucht wird. Zumal einige Häuser völlig überlastet seien: „Das ist eine Aufgabe des intelligenten Parkraummanagements.“ Er glaubt nicht, dass die Innenstädte irgendwann autofrei werden, sondern höchstens „autoarm“. „Bisher sind die Innenstädte unorganisiert, wenn es um Mobilität geht“, kritisiert er. Das Parkhaus der Zukunft sei ein Knotenpunkt, der per Pkw angefahren und von dem aus mit anderen Verkehrsmitteln die „letzte Meile“ zum Ziel angesteuert wird: Etwa per E-Tretroller, E-Bike oder E-Taxi.

Auch Paketboxen, Imbissstände und eines Tages Drohnen-Parkplätze seien als Angebote in Parkhäusern denkbar. Beispielsweise gibt es bereits eine Partnerschaft mit Amazon, im Rahmen derer analog zu DHL Packstationen in Parkhäusern aufgestellt werden, an denen Kunden Pakete abholen können. Dafür werde es kombinierte Preisangebote beziehungsweise spezielle Zonen geben, in denen Kunden für einen bestimmten Zeitraum kostenlos parken könnten. Ob die Services von Partnern oder von Apcoa selbst betrieben werden, hänge vom jeweiligen Fall ab, sagt Votteler.

In ganz Europa betreibt Apcoa aktuell 11 500 Parkhäuser und -flächen, von denen 300 in Deutschland liegen. Hinzu kommen 1000 Häuser, die von privaten Eigentümern bewirtschaftet werden. In den kommenden Jahren soll die Zahl der Standorte europaweit schneller steigen als bisher. Im Schnitt sind bis 2030 jedes Jahr 1000 neue Standorte geplant.

Apcoa baut nicht selbst, sondern entwickelt bestehende Parkhäuser und Garagen weiter. Das Unternehmen nutzt jeglichen verfügbaren Raum, um neue Parkflächen zu schaffen. Für Elektroautos - Votteler kalkuliert damit, dass künftig etwa zehn Prozent aller Plätze Ladestationen haben müssen -, aber auch für Fahrräder und E-Scooter. „In vielen Städten werden Parkreihen in durchgängige Fahrradspuren umgewandelt, auch mit überdachten Stellplätzen und Ladeangeboten für Räder und E-Bikes. Dafür braucht man Platz“, erklärt Votteler. Auch Einzelhandelsflächen und private Tiefgaragen würden häufig nicht genutzt und könnten in Parkraum oder zu Urban Hubs umgewandelt werden. „Vor allem die wenig frequentierten Ecken im Parkhaus wollen wir für andere Services nutzen“, so Votteler. Zum Beispiel zum Umladen von Lieferfahrzeugen.

HDE-Experte Reink hält Parkhäuser grundsätzlich dafür geeignet. Allerdings hätten sie oftmals niedrige Deckenhöhen, sodass die Einfahrt für Transporter unmöglich sei. Hinzu komme, dass Bebauungspläne häufig nur eine Nutzung als Parkhaus vorsähen. Für Logistikflächen müsse ein Nutzungsänderungsantrag gestellt werden. Großen Bedarf sieht Reink für den Umbau der Erdgeschossflächen zu Radparkhäusern - besonders mit Blick auf teure Pedelecs, für die sichere Abstellplätze benötigt würden. „Das wäre für mich der erste Schritt.“

Zudem könnten Einzelhändler ihren Lagerbestand im Geschäft verkleinern und stattdessen Parkhausflächen nutzen, um dort zu geringeren Kosten ein zentrales Warenlager einzurichten. Dafür kämen allerdings auch andere Immobilien in Frage. Städtetag-Hauptgeschäftsführer Dedy wiederum geht davon aus, dass Parkhäuser in einem anderem Zusammenhang an Bedeutung gewinnen werden: als „Quartiersgaragen“. Würden Autos dort statt im Straßenraum abgestellt, gebe dies Flächen für anderen Nutzungen frei.