



Stefan Frey

## Teile und parke: Parkhäuser als Logistik- und Mobilitätshubs



**Pakete verteilen, Akkus von Elektroautos aufladen und sichere Stellplätze für teure Elektrofahrräder bieten: Die Liste der Möglichkeiten ist lang, die Parkhäuser bieten können. Auch als „Mixed-used-Gebäude“ könnten sie zusätzlichen Nutzen schaffen: In ersten Projekten wurden die oberen Etagen zurückgebaut und stattdessen mit Wohnungen versehen, auf dem Dach eines anderen Parkhauses wurde eine Kita errichtet. Denn viele Parkgebäude der 1960er Jahre sind für die heutige Auslastung überdimensioniert. Weil sie häufig zentral in der City stehen, liegt es nahe, sie intelligenter zu nutzen und mit der Nachbarschaft zu vernetzen. Welche Beispiele gibt es und welche sind künftig denkbar?**

Parkhäuser sind selten architektonische Highlights. Oft stehen sie als klobige Gebäude im Zentrum der Innenstädte. Bei manchen ging die Auslastung in den zurückliegenden Jahren stark zurück. Einerseits fahren mehr Menschen mit Bus und Bahn in die City, andererseits wurden in vielen Hotels, Büros und Mehrfamilienhäusern eigene Abstellmöglichkeiten geschaffen. Viele der geschätzt 2,6 Millionen Parkhaus- und Tiefgaragenstellplätze in Deutschland werden selten genutzt. Besonders unbeliebt sind die oberen Etagen. Scheinbar werden sie am ehesten als Drehort für Krimis genutzt.

Laut Bundesverband Parken sind die meisten Gebäude zu 50 bis 60% besetzt. Die sperrigen Bauten sind also vor allem eine Verschwendung von Platz, der sinnvoller und effizienter genutzt werden könnte. Allein in Frankfurt am Main gibt es über 20 betagte Parkhäuser aus den 1960er und 1970er Jahren, die minder ausgelastet sind. Für die Bewirtschaftung ist dies natürlich ein Problem: Sind selbst zu Topzeiten wie am Samstagnachmittag lediglich 60% der Parkbuchten belegt, sind die Bewirtschaftungskosten überdurchschnittlich hoch. Umgekehrt könnten mit einer geringeren Stellplatzzahl und somit einer besseren Auslastung gegebenenfalls die Parkgebühren sinken. Diese konkurrieren immer mit den Gebühren am Straßenrand. Daher ist es kein Wunder, dass sich zusehends Parkraum-Betreiber, Städte und Entwickler die Monolithen vornehmen und versuchen, sie mit ergänzenden Nutzungen zu versehen bzw. komplett umzubauen.

Darüber hinaus sind auch viele zeitgemäße Tiefgaragen und Parkhäuser von Büro- oder Geschäftshäusern nur temporär ausgelastet: Tagsüber werden sie von Mitarbeitenden und Besuchern genutzt, abends und nachts stehen sie nahezu leer, während in den Nachbarstraßen Anwohner auf der Straße nach einem Parkplatz suchen und Runde um Runde drehen. Warum gelingt es selten, diese absurde Situation zu beenden? Ideen existieren (siehe unten).

### Kita auf Parkhausdach

In Nürnberg wurde auf dem Dach eines Parkhauses eine Kita eröffnet mit dem sinnbildlichen Namen „Wolke 10“. Über den Dächern der Innenstadt kann der Nachwuchs ungestört spielen. Die zum Großteil begrünte Außenfläche misst 1.200 Quadratmeter. Auch ein ungenutztes Parkhaus in Berlin erhielt auf dem Dach eine Kita. Ein Fall für eine Mischnutzung ist ein Parkhaus in der Kölner Magnusstraße. Die beiden oberen der insgesamt vier Etagen wurden 2015 abgetragen und mit 31 Eigentumswohnungen neu bebaut. Die darunterliegenden Parketagen blieben bestehen. Im Erdgeschoss gibt es einen separaten Eingang für die Bewohner sowie für die Pkw-Fahrer, die die Garage temporär nutzen. Im Zuge der Umwidmung wurden auch die Bestandsparkplätze sowie die Zufahrten saniert und das Gebäude mit einer hochwertigen Außenhülle aus perforiertem Metall versehen. Für dieses Refurbishment wurde im Vorfeld ein Fassadenwettbewerb durchgeführt.

In Münster wurde in der zentralen Stubengasse ein Parkhaus noch umfassender umgebaut: in eine Wohn- und Gewerbeimmobilie. Das Gebäude beherbergt nun auf zwei Geschossen einen Möbelhandel, Büroräume, Wohnungen sowie ein Fahrradparkhaus mit angeschlossenen Reparaturservice. Für Umnutzungen dieser Art ist es nötig, für die Parkhäuser leichter Nutzungsänderungen und vereinfachte Genehmigungsverfahren zu ermöglichen. Vor allem die strengen Vorschriften für Schallschutz und Barrierefreiheit können bei diesen Sonderimmobilien nicht immer erfüllt werden. In Köln steht seit sieben Jahren in der Nähe des Hauptbahnhofes ein Parkhaus leer. Weil wegen der Nähe zum Bahnhof laut Bebauungsplan nur ein Parkhaus stehen darf, kam bislang ein Investor, der auf dem Gelände ein Hotel errichten will, nicht zum Zuge. Aber aktuell kommt Bewegung in die Anpassung der Bauvorgaben.



## Morgens Umschlagplatz für Pakete

Häufig muss aber gar nicht so stark in die Bausubstanz eingegriffen werden, um Parkhäuser oder Tiefgaragen einer zusätzlichen Flächennutzung zuzuführen. Bei einem Projekt in Stuttgart werden drei innerstädtische Parkhäuser beziehungsweise Tiefgaragen in den frühen Morgenstunden als Logistik-Hub genutzt. Ein weiteres Vorhaben läuft in Tübingen. Die Untersuchung wurde vom Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation entwickelt. Die für den Warenumschlag am frühen Morgen nötigen Parkzonen werden extra reserviert. Weil zu dieser Uhrzeit nicht viel los ist, kommen sich die Logistiker nicht mit den anderen Autofahrern ins Gehege. Die Lieferwagen der Paketfirmen fahren dabei vorgepackte Boxen in die Parkboxen. Dort warten E-Lastenfahrräder (Velo-Carrier) mit speziellen Aufbauten, um die Boxen in Empfang zu nehmen. Im Anschluss werden die Lieferungen dann mit den E-Lastenrädern zu den Adressaten befördert. Die Vorteile dieses Projekts namens „Park Up“ liegen auf der Hand: Die E-Bikes emittieren keine Schadstoffe, sie brauchen bei der Auslieferung beim kurzzeitigen Parken wenig Platz und sind wendiger und flexibler, weil sie auch in Straßen fahren dürfen, die für Pkw und Lkw gesperrt sind.

Im Berlin lief eine ähnliche Maßnahme mit sieben Seecontainern, die als Zwischenlager im Prenzlauer Berg auf einem Gelände der Hafen- und Lagerhausgesellschaft aufgestellt wurden. Jeder Container bildete ein Mikro-Depot. Dieses kann von den Paketdienstleistern individuell in ihre Tourenplanung integriert und als zentraler Sammel- und Verteilpunkt genutzt werden. An der Testphase beteiligten sich die fünf größten Paketdienstleister. Morgens werden die Mikro-Depots von Lkw

beliefert und die Pakete zwischengelagert. Im Tagesverlauf stellen die Fahrradkuriere die Pakete im näheren Umkreis zu. Dieses System innerstädtischer Mikro-Depots ließe sich gegebenenfalls auch auf Parkhäuser übertragen.

Natürlich müssen für solche Vorhaben, welche die Zustellung auf der letzten Meile verbessern wollen, verschiedene Voraussetzungen erfüllt sein. Zum einen muss das Sendungsaufkommen so hoch sein, dass sich ein innerstädtischer Umschlagplatz lohnt. Außerdem darf die Neigung der Rampen nicht zu stark sein, damit die Lastenräder diese problemlos bewältigen können. Und natürlich kommen nur zentral gelegene Parkhäuser als Verteilstationen in Frage. Apropos Paketdistribution: Erste Paketdienstleister wie Amazon und DHL haben in Parkhäusern eigene Abholstationen installiert. Wenn die Pakete nicht zum Kunden kommen, dann kommen die Kunden zum Paket ins zentral gelegene Parkhaus.

Solche Lagerboxen, wie die genannten Seecontainer in Berlin, könnten auch für gewerbliche beziehungsweise private Kunden in Parkhäusern entstehen, die darin ihre Waren, Möbel etc. vorübergehend einlagern. In vielen Großstädten öffneten in den zurückliegenden Jahren Self-Storage-Anbieter, zumeist am Stadtrand in Gewerbegebieten. Alleine in Köln gibt es drei Anbieter mit sechs Stationen, in denen Lagerboxen unterschiedlicher Größe gemietet werden können. Viele Verbraucher würden es schätzen, wenn ihr Lagerraum näher an ihrer Wohnung wäre, zum Beispiel in einem Parkhaus um die Ecke.

Aber nicht nur durch neue oder zusätzliche Nutzungsarten lassen sich minder ausgelastete Parkhäuser besser bewirtschaften. Auch als Parkraum mit zusätzlichen, innovativen Services haben



Abb. 1: Parkhaus in der Magnusstraße in Köln: Oben sieht man die Wohnungen (Fenster), unten das Parkhaus. (Foto: Bernhard Hoffmann)



Abb. 2: Parkhaus als Logistikhub (Foto: dpd)

sie Potenzial. Anrainer, die in der Nähe arbeiten oder wohnen, könnten in Parkhäusern ihre E-Autos aufladen oder ihre E-Bikes sicher unterstellen und ebenfalls an den Strom anschließen. Die Zahl der E-Bikes und E-Lastenräder steigt stark, in den meisten Innenstädten fehlt es jedoch an sicheren Abstellmöglichkeiten für die teuren Räder. In diese Bresche könnten Parkhäuser und Tiefgaragen springen. Abgerundet werden könnte der Service durch eine Reparaturwerkstatt. Schon heute nutzen darüber hinaus Car-Sharing-Anbieter zentrale Parkhäuser als Verteilstation. Künftig könnten auch elektrifizierte Miet-Vehikel wie E-Scooter oder Elektroroller hier parken und aufgeladen werden. Über die entsprechenden Apps wären sie ebenso leicht auffindbar wie wenn sie am Straßenrand stehen, wie dies derzeit zum Leid vieler Kommunen der Fall ist.

### Geforderte Stellplätze in bestehenden Parkhäusern vorhalten, anstatt eigene zu errichten

Noch wird wenig darüber diskutiert, bei Neubauten den geforderten Stellplatzschlüssel über Parkraum in benachbarten Tiefgaragen oder Parkhäusern abzudecken. Stattdessen verteuert der Bau von eigenen Stellplätzen, die vor allem in gut mit dem ÖPNV erreichbaren Quartieren in der geforderten Anzahl nicht nötig sind, die Wohnungskosten und Mieten. Beim Bauen öffentlich finanziert Gebäude wie beispielsweise beim sozialen Wohnungsbau werden Kosten für Stellplätze durch die öffentliche Hand übernommen, also letztlich vom Steuerzahler. Dabei schlagen Stellplätze in Tiefgaragen mit etwa 30.000,- Euro pro Platz zu Buche. Selbstredend dürfte bei diesem Gedankenspiel

die alternative Abstellfläche in einem minder ausgelasteten Bestandsgebäude nicht zu weit von der Wohnung entfernt liegen. Aber alles was unter 500 Metern liegt, wird erfahrungsgemäß von Verbrauchern angenommen.

Natürlich müssten, falls Parkhaus oder Tiefgarage nicht öffentlich zugänglich sind, sondern zum Beispiel zu einem Gewerbeobjekt gehören, temporäre Zutrittsrechte für Dritte eingeräumt werden. Aber das wäre technisch mittels Apps machbar. Schon heute werden Miniprogramme zum Öffnen von Türen, Carsharing-Autos und Mieträdern genutzt. Man sollte damit auch ein begrenztes Zutrittsrecht für einen Stellplatz managen können. Überhaupt erfährt das Parken einen Digitalisierungsschub: Mit Apps lassen sich Parkplätze buchen, Sensoren am Boden des Parkplatzes ersetzen die Parkscheibe: Wird die Höchstparkzeit überschritten, gibt es eine 10-minütige Karenzzeit. Danach erhalten die Falschparker ein Knöllchen.

Sich mit flexibleren Nutzungen und neuen, zukunftsfähigen Ideen für Pkw-Stellplätze zu befassen, macht auch deshalb Sinn, weil keiner vorhersagen kann, wohin die Mobilitätsreise geht. Werden in Großstädten künftig tatsächlich weniger Wagen angemeldet und unterwegs sein oder werden es anstatt Autos mit Verbrennungsmotoren nur anteilig mehr mit Elektroantrieb sein? Zumindest aktuell steigen die jährlichen Pkw-Zulassungszahlen ungebrochen. In absehbarer Zeit werden Parkhäuser also keinesfalls komplett überflüssig werden.

Stefan Frey  
Vorstand der Immobilien-Projekt-Management AG, Köln