

So ein
Parkplatz
ist eigentlich keine
Glückssache.



„Ich pendle regelmäßig zur Arbeit und habe für mich den ÖPNV entdeckt. Da ich vom Dorf komme, nehme ich für die ersten Meter zum Bahnhof das Auto. Die Park+Ride-Plätze dort sind eigentlich eine tolle Erfindung, um diese beiden Strecken miteinander zu verbinden. Das haben aber mittlerweile auch andere für sich entdeckt und deshalb ist der Parkplatz oftmals komplett belegt. In der Folge muss ich dann doch bis nach Dresden mit dem Auto fahren.“

Thomas Richter, wohnt in Oberposta und pendelt täglich von Pirna in die Dresdner Innenstadt





1

Eingefleischte Autofahrer sind die Königsklasse unter den Zielgruppen des VVO. Denn zum einen fällt diesen der Umstieg auf den ÖPNV besonders schwer. Zum anderen sind sie mit herkömmlichem Marketing kaum zu erreichen. Doch Park+Ride-Plätze schaffen seit Jahren diese Quadratur des Kreises und sind ein Katalysator für das notwendige Umdenken auf Sachsens Straßen. Wie die kostenfreien Parkplätze an den Bahnhöfen mittels technischer Innovation noch effizienter bewirtschaftet werden können, darüber haben wir uns mit Stefan Gerstenberg, Mitarbeiter für den ÖPNV-Bestellermarkt beim VVO, unterhalten.



Gibt es Bestrebungen das Park+Ride-Angebot auszubauen?

Der VVO ist natürlich immer daran interessiert, den Umstieg vom Auto auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu erleichtern. Bei den Park+Ride-Plätzen gibt es zwei Möglichkeiten. Entweder wir erweitern die verfügbaren Parkplätze – das ist aber nicht so einfach, weil es ja nicht unbegrenzt Bauland gibt. Oder wir versuchen das bestehende Angebot zu optimieren. Diesen zweiten Weg sind wir beispielsweise mit den Parksensoren gegangen. Auf unserer Internetseite können die Fahrgäste dann sehen, auf welchem Parkplatz noch Plätze frei sind. Wenn alles belegt ist, kann man gegebenenfalls zu einem anderen Park+Ride-Angebot fahren und dort in die Bahn steigen.

Die Park+Ride-Plätze im VVO und deren Ausstattung mit Sensoren

42
P+R-Anlagen
10
davon mit
Sensoren



2.533
Parkplätze
704
davon mit
Sensoren

Wie funktioniert das technisch?

Der Verkehrsverbund Oberelbe stattet dafür bestimmte Park+Ride-Plätze mit Sensoren. Aktuell betrifft das die Gemeinden, die an Dresden angrenzen. Unser Ziel ist aber ein flächendeckender Einsatz und die Einbindung in die elektronische Fahrplanauskunft noch in diesem Jahr. Die Fahrgäste mit Parkplatzbedarf können dann in Echtzeit erkennen, an welcher Station sie einen freien Parkplatz finden. Die Fahrplanauskunft empfiehlt also neben der besten Verbindung auch den passenden Bahnhof für Autofahrer. Das verkürzt den Anreiseweg und macht dem Umstieg auf den ÖPNV noch komfortabler.



2

Wie zuverlässig ist das System?

Auf jedem Stellplatz befindet sich ein Sensor. Der ist mit dem Erdmagnetfeld geeicht und reagiert auf Veränderungen. Parkt also ein Fahrzeug über einem Sensor, funkt dieser die Information an einen umliegenden Empfänger. Von dort wird das Signal live in unser Auskunftssystem eingespeist. Das klappt mit einer Genauigkeit von 97 Prozent. Die Sensoren selbst arbeiten autonom mit einer Batterie, die fünf Jahre hält. Solange also die Informationskette nicht durch andere Probleme unterbrochen ist, können sich unsere Fahrgäste darauf verlassen, dass sie einen freien Parkplatz bekommen.

Wer hatte die Idee dazu?

Da können wir stolz behaupten, dass das ein komplettes Eigengewächs ist und wir mittlerweile auch schon von anderen Unternehmen zu unseren Erfahrungen angefragt werden. Wir arbeiten dabei mit einem Startup zusammen, welches erst in Dresden, jetzt von Nürnberg aus die passende Technik entwickelt. Im Grunde kennen Autofahrer das Prinzip von Parkhäusern, wo eine Schranke den jeweiligen Fahrzeugstand misst und an städtische

Parkleitsysteme übermittelt. Unser System hat den Vorteil, dass es auf jeder Parkfläche und ganz ohne Schranke funktioniert. Damit wird es auch für Städte und Gemeinden interessant, die den Parkplatzsuchverkehr auf ihren Straßen verringern möchten.

Warum wird es nicht gleich auf allen P+R-Plätzen installiert?

Genau das haben wir vor. Für die ersten zehn Parkplätze erhalten wir Geld aus einem Förderprogramm des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Die weiteren Plätze statten wir auf eigene Kosten aus. Die Installation der Sensoren mit einem ultrafesten Industriekleber ist schnell erledigt. Eine Herausforderung ist der separate Stromanschluss für den Router. Laternen eignen sich dafür leider meistens nicht, denn die werden tagsüber ausgeschaltet. Da müssen wir also individuelle Lösungen mit den Gemeinden finden oder irgendwann auf Solarzellen umrüsten.

1 Thomas Richter auf seinem täglichen Weg zur Arbeit. Das eigene Auto lässt er dabei gern auf dem Park+Ride-Platz in Pirna stehen und nimmt von dort aus die wesentlich bequemere S-Bahn – gesetzt den Fall, er findet einen der begehrten Stellplätze.

2 Parkplatzensensoren erleichtern ab sofort die Suche. Per App oder auf der Webseite des VVO können Pendler sich über freie Stellplätze informieren und entscheiden, ob die Fahrt zum nächstgelegenen Park+Ride-Platz oder besser ein anderer Bahnhof angefahren werden sollte.

3 Das technische System hat seinen ersten Funktionstest bestanden, ist voll einsatzbereit und soll noch bis Jahresende in die elektronische Fahrplanauskunft eingebunden werden. Ziel ist es, alle Park+Ride-Plätze im Verbundgebiet damit auszustatten.



3