



Bundesstraße, Ost-West-Magistrale, Bummel-Meile: Die Berliner Frankfurter Allee ■ gehört zu den verkehrsreichsten Straßen der Stadt. Fotos: Bernd Lammel

Rettungsanker für Parkplatzsucher

Berlin ist um eine Attraktion reicher. In der Frankfurter Allee ging Anfang Juni das erste privatwirtschaftlich finanzierte dynamische Verkehrssystem der Bundesrepublik in Betrieb.

Berlins Verkehrssenator Jürgen Klemann ist begeistert: „Derartige Parkleitsysteme minimieren den zeitaufwendigen Parksuchverkehr und tragen somit durch die Verringerung der Suchfahrten zur Verkehrsentslastung bei, und sie schonen durch eine Reduzierung der Abgasimmissionen die Umwelt.“ Das dynamische Parkleitsystem Frankfurter

Allee informiert die Autofahrer frühzeitig über freie Parkplätze und leitet sie auf direktem Weg dorthin. Möglich wurde dies durch eine Initiative des Bezirksamts Friedrichshain und der Betreiber der Parkhäuser Rathauspassage, Plaza-Passage und Ring-Center.

„Mit 350.000 DM Gesamtinvestitionssumme im Vergleich zu Parkleitsystemen in anderen deutschen Städten ist die Lösung recht kostengünstig“, erzählt Detlef Lüddecke vom Ingenieurbüro stadtraum, das die Planung übernommen hatte und Projektträger war. „Preisgünstig wirkte sich insbesondere aus, daß keine kostenintensiven Tiefbau- und Verkabelungsarbeiten notwendig waren, sondern die Steuerung der Schilder per Funk übernommen wird.“ Dabei sind 12 Standorte mit 16 Anzeige-



Parken mit System: Berlins Verkehrssenator ■
Jürgen Klemann (re. mit UFH 971) weihte das
erste privatwirtschaftlich finanzierte dynamische
Verkehrslitsystem der Bundesrepublik ein.

tafeln und die Leitreehner der Parkhäuser
per Bündelfunk mit dem zentralen Prozeß-
reehner der Betreiberfirma PRS Parkraum
Service GmbH vernetzt.

Klaus-Dieter Heiland, Vertriebsleiter bei
NTBB Nachrichtentechnik Berlin-Branden-
burg GmbH und zuständig für die Installati-
on der Funksysteme zur Informationsüber-
mittlung, bestätigt: „Bündelfunk hat hier
ganz klare Vorteile. Neben dem bereits er-
wähnten eindeutigen Kostenvorteil gegen-
über einer Verkabelung hat diese Lösung
auch im Vergleich zu anderen Funktechno-
logien die Nase vorn. Zum Beispiel würde
eine Übertragung über den SMS (Short
Message Service)-Dienst von GSM mehr
Verbindungsgebühren kosten und nicht den
zeitkritischen Anforderungen genügen.“

Schnittstelle für Applikationen

Zudem trugen auch die positiven Erfahrun-
gen, die NTBB bisher mit den Bündelfunk-
geräten von DeTeWe Funkwerk Köpenick
gesammelt hatte, dazu bei, wieder auf die
bewährte Technik zu setzen. So werden in
der Zentrale und an den Standorten der
Tafeln und der Parkhausreehner Bündelfunk-
geräte UFM 871 von DeTeWe eingesetzt.
Sie sind, was ihre elektronische Ausstat-
tung betrifft, baugleich mit den Handge-
räten. Für den Feldeinsatz wird auf die
LCD-Anzeige verzichtet, und die Elektro-
nik ist in einem stabilen Gehäuse unterge-
bracht.“ Die Entwickler schätzen besonders
die Kommunikationsschnittstelle MAP 871
der Bündelfunkgeräte, die gut für anwen-
derspezifische Applikationen geeignet ist“,
ergänzt Heiland. Die Signale werden über
handelsübliche Autoantennen übertragen.
Ein Kommunikationsprozessor setzt die Funk-
signale in die entsprechenden Schaltsignale
für die Anzeigetafeln um.

Hier funkt der Automat: Neben den ■
Parkscheinautomaten werden auch die
16 Anzeigetafeln des dynamischen Ver-
kehrslitsystems via Bündelfunk gesteuert.



Parkraumsteuerung durch systemspezifische ■
Bündelfunkapplikationen: DeTeWe Funkwerk Köpenick
und NTBB Nachrichtentechnik Berlin-Brandenburg
sind Spezialisten für Bündelfunkapplikationen.

Die Parkleitreehner übertragen an den zen-
tralen Steuerreehner, ob die Parkhäuser
noch freie Plätze haben oder belegt bzw.
geschlossen sind. Von der Leitstelle wird
wiederum via VarioDat-Station die Informa-
tion an die jeweiligen Anzeigetafeln wei-
tergeleitet, die dann den Zustand der Park-
häuser „frei“, „besetzt“ oder „geschlossen“
anzeigen. Durch entsprechende Quittie-
rungssignale ist gewährleistet, daß die
Übertragungen korrekt ausgeführt werden.

Sperrung bei Bedarf

An der zentralen Leitstelle können sämtli-
che Zustände überwacht oder nach Bedarf
auch individuell eingestellt werden. So kann
zum Beispiel in Abstimmung mit dem Betrei-
ber das Parkhaus bei Bauarbeiten auf den
Anzeigetafeln gesperrt werden.

Da die 16 Anzeigetafeln verkehrstechnisch
optimal platziert sind, werden die Autofahr-
er ohne Umwege zum gewünschten Park-
haus geleitet. Einer der 2000 zur Verfügung
stehenden Parkplätze ist garantiert frei.
Detlef Lüddecke: „Diese innovative Verkehrs-
leiteinrichtung wird künftig bestimmt häufi-
ger eingesetzt werden. Das Interesse bei
den Bezirksämtern und verschiedenen Park-
hausbetreibern ist jedenfalls sehr groß.“

Ingo Paszkowsky ■



■ Kommunikation über
die Luftschnittstelle:
„Frei“, „Besetzt“ oder
„Geschlossen“ - alle
Zustandsinformationen
werden durch Daten-
funkgeräte übermittelt.