



Wohnungsneubau

## Quartiersgaragen in Berlin

Studie zum Umgang mit ruhendem  
Verkehr in den neuen Stadtquartieren

## **Quartiersgaragen in Berlin**

Studie zum Umgang mit ruhendem  
Verkehr in den neuen Stadtquartieren

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Warum Quartiersgaragen? – Einführung</b>	<b>4</b>
1.1	Was wissen wir bereits? – Erfahrungen aus anderen Städten	6
<b>2</b>	<b>Wann hat eine Quartiersgarage Erfolg? – Berliner Rahmenbedingungen</b>	<b>10</b>
2.1	Neue Stadtquartiere in Berlin	10
2.2	Baurechtliche Aspekte	11
2.3	Erfolgsfaktoren für Quartiersgaragen in Berlin	12
<b>3</b>	<b>Was bedeutet das für Berlin? – Empfehlungen für Berliner Neubauquartiere</b>	<b>14</b>
3.1	Leitsätze und Definition	14
3.2	Empfohlene Prüfschritte im Planungsprozess	14
3.2.1	Stellplatzschlüssel (1)	14
3.2.2	Nachfragepotenzial (2)	17
3.2.3	Clusterbildung und Einzugsbereich (3)	18
3.2.4	Mindestgröße und Anlagenart (4)	20
3.2.5	Mobilitätsangebote (5)	20
3.2.6	Komplementäre Nutzungen (6)	21
3.2.7	Standorteignung (7)	22
3.2.8	Städtebauliche Integration und konstruktive Gestaltung (8)	23
3.2.9	Betreiber- und Betriebskonzept (9)	25
3.2.10	Wirtschaftlichkeit (10)	31
3.2.11	Umsetzungsprozess (11)	35
	<b>Weitere Informationen</b>	<b>38</b>
	<b>Impressum</b>	<b>40</b>

# 1 Warum Quartiersgaragen?

**Berlin wächst. Das anhaltende Bevölkerungswachstum erfordert neue Stadtquartiere, die wichtige Rahmenbedingungen für die kommenden Jahrzehnte schaffen. Die Gebietsentwicklung soll vielfältige – und teilweise widersprüchliche – Ansprüche befriedigen:**

- Die **Qualität des öffentlichen Raums** bestimmt maßgeblich die nachhaltige Attraktivität als Wohnstandort. Die neuen Quartiere sollen daher eine hohe Gestalt- und Aufenthaltsqualität erhalten, die sich nur bedingt mit einem großen Aufkommen ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum vereinbaren lässt.
- Die Struktur und Verkehrsangebote neuer Quartiere stellen automatisch wesentliche Weichen für die **Mobilität der Zukunft**. Die Rahmenbedingungen sollen eine nachhaltige und stadtverträgliche Fortbewegung der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner begünstigen. Dabei sind unterschiedliche Nutzungsansprüche zu berücksichtigen und der notwendige Kfz-Verkehr zu gewährleisten.
- Und nicht zuletzt verursacht die Entwicklung neuer Quartiere Kosten, die direkte Auswirkungen auf das **zukünftige Mietenniveau** haben. Die Investitions- und Betriebskosten sind daher zu optimieren und Kostentransparenz herzustellen.

Eine wichtige Stellschraube zum Erreichen dieser Ziele ist der ruhende Verkehr, der die oben genannten Zielfelder auf verschiedene Weise beeinflusst. Seine Auswirkung wird anhand einiger Eckwerte und Beispielrechnungen deutlich:

Bereits heute fehlen ca. 77.000 Wohnungen in Berlin. Hinzu kommt, dass Berlin rund 20.000 zusätzliche Bewohnerinnen und Bewohner pro Jahr erwartet. Bei einem für Randgebiete exemplarischen Stellplatzschlüssel von 0,8 je Wohneinheit wäre dies pro Jahr ein Neubaubedarf von rund 8.000 Stellplätzen mit jeweils 12 m<sup>2</sup> Netto-Grundfläche (inkl. Erschließung ca. 25 m<sup>2</sup>). Dies hätte bei klassischer Herangehensweise folgende Konsequenzen:

- Der **Flächenverbrauch** und die Versiegelung lägen allein für die Stellplätze der zusätzlichen Bewohnerschaft bei rund 9,6 ha pro Jahr. Bis 2030 entspräche dies etwa der Hälfte des Großen Tiergartens.
- Durch einen verringerten Flächenanspruch des ruhenden Verkehrs steht **mehr Bauland für Wohnungsbau** mit einer höheren Dichte und/oder für Grünflächen oder Spielplätze zur Verfügung, wodurch städtebauliche Mehrwerte erzielt werden.
- Die Berlinerinnen und Berliner nutzen das Auto deutlich seltener als die Bewohnerschaft anderer Großstädte. Dabei gibt es auch innerhalb Berlins Unterschiede zwischen der Bevölkerung der inneren Stadt und der autoaffineren äußeren Stadt. Da die meisten Autofahrten in der Nähe der Wohnung beginnen und enden, beeinflusst das Parkraummanagement am Wohnort maßgeblich das **Mobilitätsverhalten**. Es ist außerdem bekannt, dass attraktive Mobilitäts- und Informationsangebote beim Einzug eine grundlegende Neuorientierung der neuen Bewohnerschaft begünstigen und deren Mobilitätsverhalten nachhaltig beeinflussen können. Unter der Annahme, dass sich mit entsprechenden Maßnahmen rund ein Fünftel der sonst entstehenden Autofahrten ver-

meiden ließen, wären dies rund 4.000 Autofahrten pro Tag weniger. Bis 2030 wären es über 17 Mio. vermiedene Autofahrten.

- Stellplätze können ein wichtiger **Kostenbestandteil im Wohnungsbau** sein. Wenn Tiefgaragen gebaut werden, machen sie durchschnittlich rund ein Zehntel der Gesamtbaukosten aus. Für die oben angenommenen 8.000 Stellplätze pro Jahr bedeutet dies bei mittleren Baukosten von 22.000 € je Tiefgaragenstellplatz Gesamtinvestitionen von 176 Mio. € für den Stellplatzbau – pro Jahr und allein für die zusätzliche Bewohnerschaft. Wenn angenommen wird, dass entsprechende Maßnahmen rund ein Fünftel der sonst notwendigen Tiefgaragenstellplätze vermeiden können, läge die Ersparnis bei rund 35 Mio. € p.a. Bis 2030 entspricht dies fast den Gesamtkosten der Verlängerung der U 5.

In Mobilitäts- und Informationskonzepten eingebettete Quartiersgaragen können zum Erreichen dieser Ziele beitragen, wenn es gelingt, privaten Parkraum in Quartiersgaragen zu bündeln und gleichzeitig hochwertige alternative Mobilitätsformen anzubieten.

Vor diesem Hintergrund gibt die vorliegende Broschüre erfahrungsbasierte Empfehlungen zu notwendigen Rahmenbedingungen und zur Realisierung von Quartiersgaragen in Berlin. Den Aussagen liegen ausführliche Recherchen und Expertinnen- und Experteninterviews zu Praxiserfahrungen in anderen Städten zugrunde. Deren Übertragbarkeit wurde hinsichtlich spezieller Berliner Rahmenbedingungen überprüft. Die Erkenntnisse wurden begleitend mit Vertretungen aus der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, ausgewählten Bezirken, der Wohnungswirtschaft, Projektverantwortlichen und Planungsbüros diskutiert und abgestimmt. Die Ergebnisse sollen den Behörden, Büros und Investoren als alltagstaugliche Arbeitshilfe dienen.

# 1.1 Was wissen wir bereits?

## Erfahrungen aus anderen Städten



Abb. 1: EuropaCity im Umsetzungsprozess  
© Werner Schlömer, 2018

➔ siehe Übersicht der recherchierten Projektbeispiele in Anlage 1 und Steckbriefe in Anlage 2

### 40 „Spuren“ wurden verfolgt

Verschiedene Städte haben bereits Erfahrungen mit der Planung und dem Betrieb von Quartiersgaragen gesammelt. Diese Erfahrungen sind in die Empfehlungen für Berlin eingeflossen: städtebauliche, infrastrukturelle und wirtschaftliche Rahmenbedingungen wurden ermittelt, Zusammenhänge analysiert und Erfolgsfaktoren herausgearbeitet.

Die Recherche folgte auf 40 nationalen und internationalen „Spuren“ zu ähnlich gelagerten Projekten in Amsterdam, Berlin, Bremen, Darmstadt, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt am Main, Freiburg, Halle (Saale), Hamburg, Köln, Kopenhagen, Landau an der Isar, Mannheim, Meiningen, München, Nürnberg, Tübingen, Velenje (Slowenien), Wangen im Allgäu, Wien und Zürich. Aufgrund der unterschiedlichen Informationsdichte der vorliegenden Literatur wurden zudem Expertinnen und Experten in leitfadengestützten Interviews zu bislang nicht veröffentlichten Aspekten befragt.

Analysiert wurden Projekte, in denen Quartiersgaragen bereits umgesetzt sind oder geplant werden. Darüber hinaus wurden Parkhäuser betrachtet, die besondere Ausstattungsmerkmale oder Gestaltungen aufweisen, wie spezielle Nutzungen im Erdgeschoss oder Fassadengestaltungen. Nicht weiter verfolgt wurden

den Quartiersgaragen mit deutlich weniger als 100 Stellplätzen und Projekte, bei denen es nicht zur Umsetzung von Quartiersgaragen kam und weitergehende Informationen nicht recherchiert werden konnten.

Die Auswertung der vorliegenden Erfahrungen konzentrierte sich auf die für Berlin relevanten Aspekte, wie zum Beispiel:

- Lage und raumstruktureller Kontext des Stadtquartiers mit Quartiersgarage,
- Größe, Struktur und verkehrliche Rahmendaten des Stadtquartiers,
- Prozess, Zeitschiene und Akteurinnen/Akteure bei der Errichtung des Stadtquartiers,
- Lage, Gestaltung, Ausstattung, Betrieb und Finanzierung der Quartiersgarage,
- Evaluation und Erkenntnisse aus Planung, Realisierung und Betrieb.

### Die vorliegenden Erfahrungen sind sehr heterogen

Viele der betrachteten neuen Stadtquartiere in anderen Städten liegen auf Brachflächen, die früher industriell oder verkehrlich (Bahngelände, Flughafen) genutzt wurden (Bsp. Seestadt Aspern, Abb. 1). Sie sind daher häufig gut an die (Innen-)Stadt angebunden oder liegen innenstadtnah. Größe und Struktur der Quartiere sind sehr unterschiedlich. Die Flächen betragen zwischen 4 und 560 ha und sind für 1.500 bis 40.000 Einwohnerinnen und Einwohner geplant. Teilweise entstehen auch neue Arbeitsplätze. In den betreffenden Quartieren reicht die Spanne von 400 bis 40.000 Arbeitsplätzen.

### Mobilitätskonzepte streben eine autoarme Nutzung an

Die Verkehrsorganisation wird in den neuen Stadtquartieren unterschiedlich gelöst. Fast überall aber soll der Oberflächenverkehr mit Kfz reduziert werden. Insbesondere bei neueren Quartiersentwicklungen spielen Mobilitätskonzepte eine wichtige Rolle. Der Stellplatzschlüssel wird häufig gegenüber den sonst üblichen Werten reduziert und liegt bei den ausgewerteten Beispielen zwischen 0,3 und 1,0 je Wohneinheit. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr erfolgt in den meisten Quartieren (auch) schienengebunden (Abb. 2), in einigen Quartieren sind zudem Verknüpfungen mit Radschnellverbindungen vorgesehen. In fast allen neuen Stadtquartieren wird Carsharing angeboten. In einigen Quartieren gibt es Mobilitätszentralen, zum Teil mit Verleih von Fahrrädern, Lastenrädern, Einkaufstrolleys oder Transportkarren.

### Quartiersgaragen stehen im Zusammenhang mit der Gesamtplanung

Die Konzepte zum ruhenden Verkehr beeinflussen das Betriebskonzept der Quartiersgaragen und umgekehrt – beide Aspekte sind daher **zwingend gemeinsam zu betrachten**. Sehr wichtig ist beispielsweise die Frage, ob bzw. in welchem Umfang und für welche Nutzergruppen Parken im Straßenraum möglich ist. Auch die Gestaltungsqualität des Wohnumfeldes ist wichtig. Die Erfahrungen zeigen, dass ein attraktives Umfeld die Akzeptanz von geringerer Autonutzung und längeren Fußwegen zur Quartiersgarage positiv beeinflusst.

### Wohnungsnaher Lage und komplementäre Nutzungen

Quartiersgaragen gibt es in unterschiedlichen Ausführungen und Größen. Die Anzahl der Quartiersgaragen in einem Gebiet ist oft abhängig vom Einzugsbereich, kann aber auch betriebliche Gründe haben. Gebaut werden Quartiersgaragen als eigenständige Parkhäuser oder als in andere Baukörper integrierte Tiefgaragen. Oberirdische Parkhäuser sind kostengünstiger, sodass Tiefgaragen nur dort gebaut werden, wo Platzmangel herrscht, die Fläche zu wertvoll ist oder nur relativ wenige Stellplätze erforderlich sind.

Es gibt sowohl Beispiele für Quartiersgaragen, die am Rand des Gebiets liegen, als auch Beispiele für zentrale Standorte. Steht die Verkehrsberuhigung des Gebietes im Fokus, werden die Quartiersgaragen eher am Quartiersrand platziert. Führt der Zu- und Abbringerverkehr einer Quartiersgarage zu mehr Verkehr im Stadtquartier, wird sie von der Anwohnerschaft weniger akzeptiert.

In der Regel liegen die Quartiersgaragen maximal 200 bis 300 m Luftlinie von den Wohnungen entfernt. Bei attraktiven Bedingungen (z. B. Wege durch Grünanlagen) akzeptieren die Nutzenden aber auch bis zu 500 m. Wege zu den Quartiersgaragen entlang von Hauptverkehrsstraßen sollen dagegen erfahrungsgemäß maximal 200 m lang sein. Je weiter die Quartiersgarage entfernt ist, desto wichtiger werden zusätzliche Angebote wie leihbare Transportkarren oder Fahrradabstellplätze an den Quartiersgaragen. In einigen Quartiersgaragen gibt es Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge und Ladestationen für E-Autos. Teilweise wird Einzelhandel integriert (Abb. 3 und 7), vereinzelt auch Wohnen (Abb. 4 und 6).

➔ Beispiel für ein Mobilitätskonzept siehe *Mobilitätskonzept. Hauptbahnhof Wien Planungsgebiet Leben am Helmut Zilk Park* von raum & kommunikation GmbH unter [docplayer.org/29032828-Mobilitaetskonzept-hauptbahnhof-wien-planungsgebiet-leben-am-helmut-zilk-park-raum-kommunikation-gmbh.html](https://docplayer.org/29032828-Mobilitaetskonzept-hauptbahnhof-wien-planungsgebiet-leben-am-helmut-zilk-park-raum-kommunikation-gmbh.html)



Abb. 2: Beispiel Freiburg Vauban: Die Straßenbahnlinie 3 führt durch das Quartier  
© Thomas Gerloff, 2008



Abb. 3: Beispiel Solargarage, Freiburg: Einzelhandel im Erdgeschoss  
© Stadt Freiburg, 2005



Abb. 4: Beispiel Kopenhagen, Ørestad: Mountain Dwellings - Wohnungen mit Dachgärten über dem Parkhaus  
© David Pašek, 2015



Abb. 5: Beispiel Bochum, Parkhaus p8 Bermuda3eck: Skaterbahn auf dem Dach  
© Michiel Verbeek, 2016



Abb. 6: Beispiel Hannover: Aufstockung des Parkhauses durch eine Wohnkronen  
© Olaf Mahlstedt, 2016

### Gestaltung hängt vom Budget und von der Lage ab

Die Gestaltungsansprüche an die Quartiersgaragen sind abhängig von den Kosten und der Lage innerhalb des Quartiers. Sie reichen von Anlagen aus industriell vorgefertigten Bauteilen in Systembauweise und ohne besondere äußere Gestaltung (Bsp. Stellwerk 60, Abb. 8) bis hin zu hochwertigen Designobjekten (Bsp. Mountain Dwellings, Abb. 4). Oft werden die Fassaden begrünt. Eher selten werden auf dem Dach zusätzliche Funktionen wie Skateranlagen (Bsp. Bochum, Abb. 5), Spielplätze (Bsp. Nordhavn, Abb. 9a und 9b), Grünflächen oder Solaranlagen implementiert, da diese gesonderte Zugänge und Sicherungsmaßnahmen erfordern.

### Zentrale institutionelle Fragen: (Vor-)Finanzierung und Übergabe an Betreiberin oder Betreiber

Die (Vor-)Finanzierung der Quartiersgaragen erfolgt in der Regel über die Vorhabenträgerin/den Vorhabenträger. Anschließend werden die Stellplätze meist von den Bewohnerinnen und Bewohnern gekauft oder gemietet. In Einzelfällen müssen Besizende eines Baugrundstücks für jeden Stellplatz, der in einer Sammelgarage auf einem anderen Baufeld entstehen soll, Baukostenzuschüsse leisten.

Ist der Parkbau durch diese Einnahmen gegenfinanziert, wird der Betrieb der Parkgarage teilweise auf andere Akteurinnen und Akteure übertragen. In den untersuchten Fällen gibt es unterschiedliche Betreiberinnen und Betreiber. Das Spektrum reicht von Eigentümergemeinschaften über speziell für das Stadtquartier gegründete Gesellschaften und private Immobiliengesellschaften bis zu kommunalen Betreibern wie städtische Parkhausgesellschaften und Stadtwerke.

Die Einstellbedingungen richten sich nach den Nutzenden. In einigen Quartiersgaragen sind ausschließlich dauermietende Bewohnerschaft zugelassen. Andere Garagen bieten auch Stellplätze für Gäste, für Beschäftigte oder – insbesondere bei integriertem Einzelhandel – für kurzparkende Kundschaft. Quartiersgaragen für Dauermietende können durch geschlossene Tore vor unbefugtem Zutritt und damit vor Vandalismus geschützt werden. In den anderen Fällen wird geraten, den Kurzparkbereich so abzutrennen, dass keine Unbefugten in den Dauermieterbereich gelangen können.

Eine Möglichkeit zur effizienteren Nutzung besteht darin, den Stellplatzmietenden keinen festen Stellplatz, sondern nur einen Bereich zuzuweisen. Da erfahrungsgemäß ein Teil der Stellplätze zeitversetzt durch die Nutzenden belegt wird, ist eine rechnerische Überbuchung möglich. In einem Fall können Dauermieter sogar zwischen drei Parkgaragen frei wählen.



Abb. 7: Beispiel Basel: Parking&More mit integriertem Motel auf dem oberen Stockwerk und Einzelhandel u.Ä. in der unteren Ebene  
© HHF Architekten, 2014



Abb. 8: Beispiel Köln: Parkhaus in einfacher Bauweise  
© SenStadtWohn, 2018



Abb. 9a: Beispiel Kopenhagen, Park'N'Play: Freizeitanlage auf dem Dach  
© LK Argus, 2017

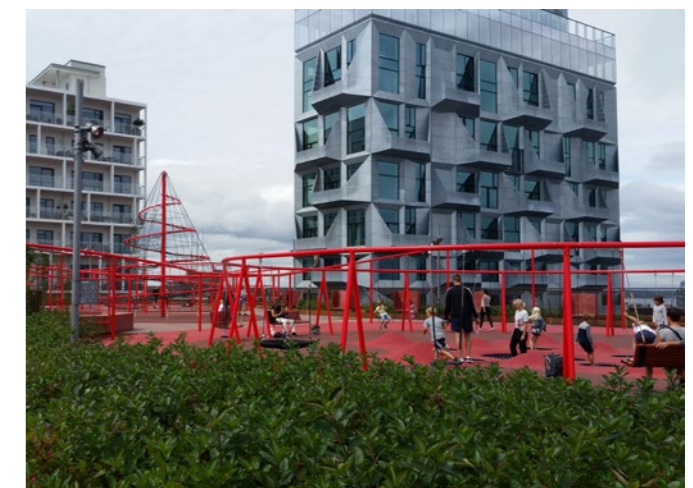


Abb. 9b: Beispiel Kopenhagen, Park'N'Play: Hochwertige Gestaltung mit Begrünung und Außentreppe beim Park'N'Play in Kopenhagen  
© LK Argus, 2017

## 2 Wann hat eine Quartiersgarage Erfolg? Berliner Rahmenbedingungen

Erfahrungen aus anderen Städten sind eine wichtige Grundlage, um unnötige Fehler zu vermeiden und die Planung zu optimieren. Berlin unterscheidet sich jedoch in mancherlei Hinsicht von anderen Großstädten, sodass zunächst die Übertragbarkeit der Erfahrungen auf Berlin geprüft werden muss.

### 2.1 Neue Stadtquartiere in Berlin

Quartiersgaragen in neuen Quartieren benötigen eine gewisse Größe der Bauvorhaben. Der Leitfaden richtet sich daher vorrangig an die größeren Planungen im Land Berlin. Die in Abbildung 10 hervorgehobenen Bereiche kommen aufgrund ihrer Größe grundsätzlich alle für den Bau von Quartiersgaragen infrage. Die Quartiere mit Flächen zwischen rund 10 und 100 ha sind überwiegend für den Wohnungsbau vorgesehen. Die Anzahl der angestrebten Wohneinheiten reicht von rund 800 in den Buckower Feldern bis 6.000 im Blankenburger Süden.

Die Quartiere liegen sowohl zentral, z. B. am Hauptbahnhof (EuropaCity), als auch am Stadtrand wie die Buckower Felder. Andere Quartiere wie Adlershof, Lichterfelde Süd und Buch liegen zwar weiter von der Innenstadt entfernt, verfügen aber über einen benachbarten S-Bahnhof. Dementsprechend unterscheidet sich der voraussichtliche Motorisierungsgrad. Für die Empfehlungen zu Quartiersgaragen im Kontext der geplanten Berliner Stadtquartiere wurden die verkehrlichen Rahmenbedingungen und die bereits bekannten Städtebau-, Mobilitäts- und Erschließungskonzepte der neuen Stadtquartiere analysiert.

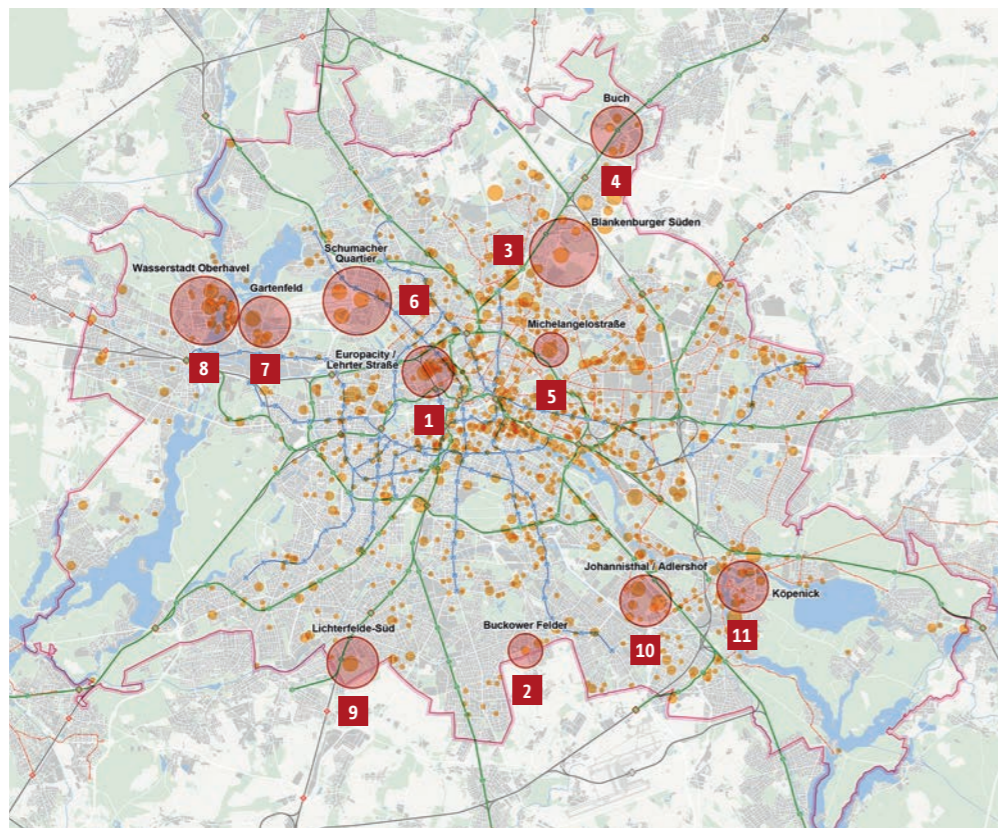


Abb. 10: Lage der neuen Stadtquartiere in Berlin  
© Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2018

Ausgewählte neue Stadtquartiere in Berlin

Nr.	Bezirk, Ortsteil – Projekt	Fläche [ha]	Wohneinheiten
1	Mitte – EuropaCity / Lehrter Straße	44	3.000
2	Neukölln – Buckower Felder	10	900
3	Pankow – Blankenburger Süden	70	5.000 – 6.000
4	Pankow, Buch	54	4.400
5	Pankow – Michelangelostraße	30	1.500
6	Reinickendorf – Schumacher Quartier	48	5.000
7	Spandau, Gartenfeld	34	3.000 – 4.000
8	Spandau – Wasserstadt Oberhavel	76	7.500
9	Steglitz-Zehlendorf – Lichterfelde Süd	96	2.500
10	Treptow-Köpenick, Adlershof – Johannisthal	20	3.270
11	Treptow-Köpenick, Köpenick – ehem. Güterbahnhof Köpenick	58	1.770

© Zusammenstellung auf Grundlage Senatsverwaltung Stadtentwicklung und Wohnen, 2017

➔ siehe Übersicht der neuen Stadtquartiere für den Wohnungsneubau in Berlin unter [www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/de/schwerpunkte/standorte.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/de/schwerpunkte/standorte.shtml)

### 2.2 Baurechtliche Aspekte

Ein wesentlicher Unterschied zwischen Berlin und den Beispielen in anderen Städten besteht in der Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen. Während bei den Beispielprojekten in der Regel eine verbindliche Vorgabe zum Stellplatzschlüssel besteht, gibt es in Berlin lediglich folgende Vorgaben:

- Laut § 49 der Bauordnung für Berlin müssen für öffentlich zugängliche bauliche Anlagen Kfz-Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen (z. B. Rollstuhlnutzende) hergestellt werden. Wohnbauten sind von dieser Regelung nicht betroffen. Dementsprechend gibt es in den zugehörigen außer Kraft getretenen, aber weiter anzuwendenden Ausführungsvorschriften (AV Stellplätze) keine Richtzahlen für Wohnbauten.
- Nach den AV Stellplätze sind für selbstständige Stellplatzanlagen 3 % der Gesamtstellplätze – mindestens ein Stellplatz je Anlage – für mobilitätseingeschränkte Menschen bereitzustellen. Wenn Quartiersgaragen ausschließlich für Bewohnende zugänglich sind, ist die Herstellung von solchen Stellplätzen baurechtlich nicht erforderlich, in der Praxis aber sinnvoll. Falls auch andere Gruppen die Garage nutzen, sind die Vorgaben der AV Stellplätze zwingend zu erfüllen.

Darüber hinaus gibt es in Berlin keine direkten Vorgaben für den Stellplatzbau bei Neubauvorhaben. Aus diesem Grund stehen auch **keine Ablösebeträge für die Finanzierung von Quartiersgaragen zur Verfügung**. Das Fehlen einer Verpflichtung hat jedoch auch Vorteile:

- Die Anzahl der Stellplätze kann sich am tatsächlichen Bedarf im Gebiet orientieren und kann – zumindest baurechtlich – flexibel angepasst werden.
- Der Standort der Quartiersgarage kann frei bestimmt werden. Er muss räumlich nicht zwingend in Bezug zur zugeordneten Bebauung stehen. Dementsprechend kann die Entfernung zwischen Wohnung und Quartiersgarage – zumindest baurechtlich – beliebig weit sein.

### 2.3 Erfolgsfaktoren für Quartiersgaragen in Berlin

In Berlin sollen Quartiersgaragen in Wohnungsneubaugebieten zum Erreichen von **drei Zielen** beitragen:

- **Attraktive Stadtquartiere:** Der öffentliche Raum wird vom ruhenden Verkehr entlastet. Er steht weitgehend Mensch, Natur und anderen Nutzungen zur Verfügung.
- **Nachhaltige Mobilität:** Die Quartiersgaragen werden gut von der Anwohnerschaft angenommen und stellen im Idealfall weitere Mobilitätsangebote, Dienstleistungen und Informationen zur Verfügung. Gegebenenfalls können sie in ein Netz für die Ver- und Entsorgung oder den Warentransport eingebunden werden.
- **Wirtschaftlichkeit:** Bau und Betrieb der Quartiersgaragen sind wirtschaftlich. Dabei wird auch berücksichtigt, dass mit der Quartiersgarage Kosten für Tiefgaragen, Erschließungskosten für breitere Straßen und gegebenenfalls andere Infrastruktureinrichtungen eingespart werden.

Die Zielerreichung der Beispiele in anderen Städten wurde in der Regel nicht systematisch evaluiert. Die vorliegenden Erkenntnisse erlauben aber die Schlussfolgerung, dass attraktive und autosparsame Siedlungen unter bestimmten Rahmenbedingungen kostengünstig geschaffen werden können. Im Zusammenhang mit den Berliner Rahmenbedingungen fördern **folgende Faktoren** den Erfolg und die Wirtschaftlichkeit von Quartiersgaragen in Berlin:

- Quartiersgaragen sind für Anwohnende mit Pkw nahezu alternativlos, sie ersetzen das Parken im Straßenraum. Daher ist der weitgehende **Verzicht auf straßenbegleitende Parkstände im Quartier** notwendig (siehe auch Umsetzungsprozess (11) bzw. 3.2.11). Gegebenenfalls werden angrenzende Quartiere durch eine Parkraumbewirtschaftung oder andere Maßnahmen geschützt. Erforderliche Parkstände, z. B. für Mobilitätsbehinderte oder Carsharing, und Flächen für Laden, Liefern, Ver- und Entsorgung müssen für diese Zwecke freigehalten werden. Hierfür sind zugangsbeschränkende Maßnahmen oder Kontrollen notwendig.
- Weniger Stellplätze je Wohneinheit senken die Kosten für die Quartiersentwicklung. Für die Wirtschaftlichkeit und eine nachhaltige Mobilität sind gute und **frühzeitig zur Verfügung stehende Alternativen wie ÖPNV, Rad(schnell)verbindungen, Carsharing** usw. sowie entsprechende Informationsangebote unverzichtbar.
- Eine gute Erreichbarkeit der Quartiersgarage vom Hauptstraßennetz und das Vermeiden von Fahrten durch das Quartier erhöhen die Nutzungsbereitschaft ebenso wie eine insgesamt attraktive und möglichst autofreie Gestaltung des Quartiers.
- Die Entfernungen zwischen Wohnung und Quartiersgarage sind kurz. Größere Entfernungen werden akzeptiert, wenn es attraktive Wege für den Fuß- und Radverkehr gibt.

Fahrradabstellanlagen an den Quartiersgaragen und frei verfügbare Transportmittel wie Karren und Fahrradanhänger erhöhen weiter die Akzeptanz größerer Entfernungen.

- Die Wirtschaftlichkeit wird durch verschiedene Maßnahmen verbessert. Infrage kommen eine flächensparsame Gestaltung der Quartiersgarage, die **Mehrfachnutzung der Stellplätze durch Zuweisung von Parkbereichen** anstatt von einzelnen Stellplätzen und die Kombination von Nutzungen, z. B. Einzelhandel im Erdgeschoss und Stellplätze in den oberen Ebenen. Eine flexible Baukonstruktion ermöglicht zudem eine Aufstockung bzw. einen Rückbau oder eine Umnutzung der Garage. Somit mögliche Anpassungen an die tatsächliche Nachfrage sparen langfristig Investitions- und Betriebskosten.
- Vandalismus wird durch eingeschränkte Zugangsmöglichkeiten zu den von den Anwohnenden genutzten Bereichen vermieden (Tore statt Schrankenanlagen und/oder Zugang nur mit Transponder).
- Die ebenerdig eingesparten Stellplatzflächen stehen anderen Nutzungen, z. B. Spielplätzen, zur Verfügung.

# 3 Was bedeutet das für Berlin?

## Empfehlungen für Berliner Neubauquartiere

### 3.1 Leitsätze und Definition

#### 4 Leitsätze für Berliner Quartiersgaragen

Quartiersgaragen in Berlin sind insbesondere dann möglich, wenn sie

- schon vor der Ausschreibung von städtebaulichen Wettbewerben thematisiert werden,
- in ein nachhaltiges Mobilitäts- und lokales Energiekonzept integriert sind,
- flächensparsam und kostengünstig gestaltet sind und
- im Gesamtfinanzierungskonzept für die Straßenraum- und Freiflächengestaltung berücksichtigt werden.

#### Definition des Begriffs „Quartiersgarage“

In der bisherigen Praxis gibt es unterschiedliche Begrifflichkeiten für Parkhäuser und Tiefgaragen in Stadtquartieren: Anwohnergaragen, Gemeinschaftsgaragen, Quartiersgaragen und Wohnsammelgaragen. Dabei werden die gleichen Begriffe in verschiedenen Städten unterschiedlich interpretiert. Dieser Berliner Leitfaden definiert eine Quartiersgarage wie folgt:

- Quartiersgaragen decken den Parkbedarf der Bewohnerschaft, können aber situationsabhängig auch von anderen Gruppen genutzt werden.
- Quartiersgaragen versorgen mehr als ein Bauobjekt mit Parkraum innerhalb eines definierten Einzugsbereichs.
- Quartiersgaragen sind idealerweise in ein Mobilitäts- und Parkraumkonzept des Stadtquartiers eingebunden.

Die Definition schließt Garagen aus, die ausschließlich einem Bauobjekt dienen und nur etwaige Überkapazitäten dem freien Markt zur Verfügung stellen.

### 3.2 Empfohlene Prüfschritte im Planungsprozess

Der vorliegende Leitfaden gibt Hinweise in Form eines Entscheidungsbaums (Abb. 11). Mit ihm kann Schritt für Schritt geklärt werden, ob und ggf. wie eine Quartiersgarage für ein konkretes Bauvorhaben sinnvoll ist.

Der Entscheidungsbaum stellt die Arbeitsschrittfolge (Mitte) mit Einflussgrößen (links) und Stellschrauben (rechts) dar, um den Sinn und die Machbarkeit von Quartiersgaragen bei Wohnungsneubau zu bewerten. **Die Arbeitsschritte (1) bis (3) sowie (10) beziehen sich auf das Gesamtgebiet, die Arbeitsschritte (4) bis (9) auf die einzelnen Standorte der Quartiersgaragen.** Der Arbeitsschritt (4) entscheidet, ob die Mindestkapazität einer Quartiersgarage erreicht wird. Ist dies nicht der Fall, sind andere Lösungen für den ruhenden Verkehr zu entwickeln. Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung in Arbeitsschritt (10) zeigt, ob das Quartiersgaragenkonzept wirtschaftlich umgesetzt werden kann. Andernfalls sind Änderungen notwendig und der Prozess wird mit den entsprechenden Modifikationen nochmals durchlaufen. Die einzelnen Arbeitsschritte werden im Folgenden mit ihren Einflussgrößen beschrieben.

#### 3.2.1 Stellplatzschlüssel (1)

Der Parkraumbedarf eines neuen Stadtquartiers wird mit dem sogenannten Stellplatzschlüssel ermittelt, der den Stellplatzbedarf je Wohneinheit angibt. Dieser Bedarf hängt

von den jeweiligen Rahmenbedingungen ab. Da es in Berlin keine allgemeine Stellplatzbaupflicht mit konkreten Vorgaben gibt, ist eine realistische Einschätzung anhand der folgenden Faktoren wichtig.

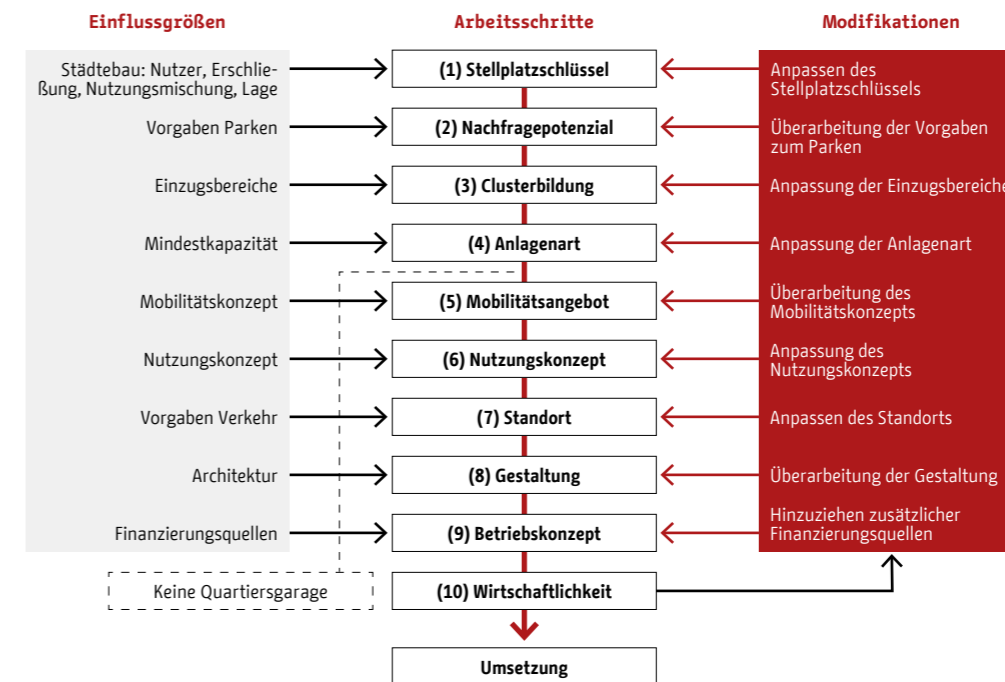


Abb. 11: Entscheidungsbaum © LK Argus, 2017

#### Gebietsstruktur:

- **Urbane Gestaltung und Nahversorgungseinrichtungen im Quartier:** Ein lebendiges Stadtquartier mit Nahversorgungseinrichtungen stärkt die Nahmobilität und vermindert die Abhängigkeit vom eigenen Auto. Die Entfernung und Erreichbarkeit eines Zentrums vom Quartier aus ist dabei auch von Belang.
- **Größe der Wohneinheiten:** Die Größe der Wohnung hängt oft mit dem sozialen Status und dem Einkommen der Bewohnerschaft zusammen. Mikro-Apartments für Studierende erfordern beispielsweise einen geringen Stellplatzschlüssel. Mit der Haushalts- und Wohnungsgröße steigt der Motorisierungsgrad.
- **Eigentums- oder Mietwohnungen im freifinanzierten oder geförderten Wohnungsbau und Haushaltseinkommen:** Bei Eigentum ist die durchschnittliche Kfz-Besitzquote höher als bei Mietwohnungen. Im freifinanzierten Wohnungsbau ist wiederum von einer höheren Kfz-Dichte auszugehen als im geförderten Wohnungsbau. Je höher das Haushaltseinkommen, desto größer ist der durchschnittliche Motorisierungsgrad.
- **Altersstruktur und Lebensphasen der Bewohnerschaft:** Eine weitere Abhängigkeit besteht zwischen Kfz-Besitz und Alter bzw. Lebensphase der Bewohnerschaft. Studierende und Ältere haben eine geringere Motorisierung als Familien (Abb. 12). Auch hier sollte die Planung flexible Kapazitäten ermöglichen, die auf geänderte Lebensphasen reagieren können.

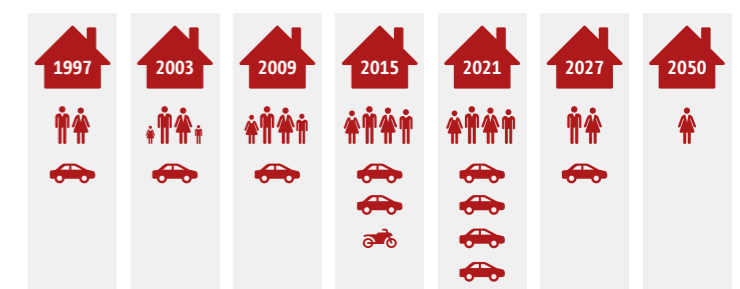


Abb. 12: Beispiel aus NRW: Variierender Stellplatzbedarf in unterschiedlichen Lebensphasen © Landesnetzwerk Zukunftsnetz Mobilität NRW, 2017

Beispiel aus Baden-Württemberg: Kriterien für die Abdeckung mit dem ÖPNV

Punkte je Kriterium	Erreichbarkeit <sup>(1)</sup>	Dichte der Verkehrsmittel	Leistungsfähigkeit <sup>(2)</sup> (Taktfolge Mo. bis Fr. 6h – 19 h)	Aktivität des Verkehrsmittels
1	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R ≥ 500 m – max. 600 m	mehr als 1 Bus- oder Bahnlinie	Takt max. 15 min	Bus überwiegend auf eigener Busspur
2	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R ≥ 300 m – max. 500 m	mehr als 2 Bus- oder Bahnlinien	Takt max. 10 min	Straßenbahn, Stadtbahn
3	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = max. 300 m	mehr als 3 Bus- oder Bahnlinien	Takt max. 5 min	Schienenschnellverkehr (S-Bahn, Stadtbahn) mit eigenem Gleiskörper

(1) Besonderheiten, die die Erreichbarkeit beschränken, wie Eisenbahnlinien oder Flussläufe, sind zu berücksichtigen.  
 (2) Kürzester Takt des leistungsfähigsten Verkehrsmittels. Dabei können mehrere Linien dieses Verkehrsmittels herangezogen werden, wenn diese eine direkte Verbindung zu einem zentralen Verkehrsknotenpunkt besitzen oder eine weitgehend gleiche Streckenführung aufweisen und daher angenommen werden kann, dass es den meisten Nutzerinnen und Nutzern gleich ist, welche Linie sie benutzen.

Im günstigsten Fall, d. h. bei maximaler Punktzahl in jeder der vier Kategorien, sind 12 Punkte erreichbar.

© Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, 2015

Verkehrliche Rahmenbedingungen:

- **Erreichbarkeit mit (insb. schienenengebundenen) öffentlichem Personennahverkehr und Einbindung in das Straßennetz:** Heranzuziehen sind neben den Einzugsbereichen der Haltepunkte die Anzahl der Linien, Taktfolge, Fassungsvermögen und Schnelligkeit der Verkehrsmittel.
- **Fuß- und Radverbindungen:** Eine attraktive Fuß- und Radinfrastruktur kann den Stellplatzschlüssel reduzieren, wenn wichtige Ziele nah oder gut angebunden sind (z. B. durch Radschnellverbindungen).
- **Carsharing:** Carsharing kann den Stellplatzbedarf insbesondere im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsmitteln wie ÖPNV und Fahrrad senken. Dabei ist auch ein mehrere Fahrzeugklassen umfassendes Carsharing-Angebot wichtig. Die Auswirkungen von Bike-sharing sind ebenfalls im Gesamtzusammenhang zu sehen.

Die gebietsstrukturellen Faktoren gelten für Wohnbebauung. Für andere Nutzungen wie Gewerbe, Kita oder Schulen können ähnliche Faktoren angewendet werden. Diese Stellplatzschlüssel werden für Arbeitsplätze/Ausbildungsplätze oder Besuchende (Kurzparkende) ermittelt. Die addierten Produkte aus den Stellplatzschlüsseln und den Wohneinheiten und Arbeitsplätzen/Ausbildungsplätzen ergeben den Stellplatzbedarf des Quartiers.

**(1) Ermittlung des Stellplatzbedarfs des Quartiers**

Bewohnerschaft und ihr Besuch: Stellplatzschlüssel × Wohneinheiten  
 Beschäftigte: Stellplatzschlüssel × Arbeitsplätze  
 Kurzparkende: Stellplatzschlüssel × Arbeits-/Sitzplätze usw.

**Ergebnis: Stellplatzbedarf des Quartiers**

Wenn möglich, sollten Erfahrungen aus bestehenden Quartieren in ähnlicher Lage und mit ähnlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt werden. Es ist ratsam, die sich nach der Realisierung einstellende Nachfrage zu beobachten und Bauformen anzubieten, die flexibel auf Nachfrageänderungen reagieren können.

**3.2.2 Nachfragepotenzial (2)**

Das Nachfragepotenzial für die Quartiersgaragen ergibt sich aus dem Stellplatzbedarf des Gebietes abzüglich konkurrierender Parkraumangebote. Neben der Bewohnerschaft und ggf. Beschäftigten können in den Quartiersgaragen weitere Stellplatzbedarfe berücksichtigt werden:

- **Carsharing-Stellplätze** sollten möglichst wohnungsnah im Straßenraum oder auf dem Grundstück angeboten werden. Stellplätze in der Quartiersgarage kommen insbesondere dann in Betracht, wenn Parkstände im Straßenraum oder auf den Grundstücken vermieden werden oder wenn unterschiedliche Fahrzeugklassen zentral an einer Stelle angeboten werden sollen. Ein Carsharing-Stellplatz kann mehrere herkömmliche Stellplätze ersetzen (Abb. 13).

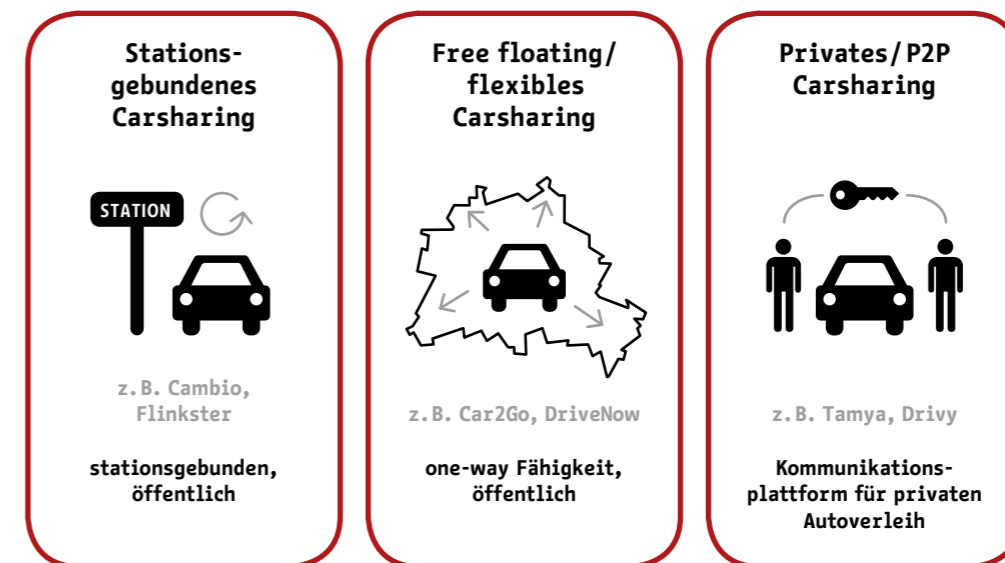


Abb. 13: Unterschiedliche Carsharing-Angebote  
 © ARGUS Stadt und Verkehr

- Für **Besuch und andere Kurzparkende** sollten Parkmöglichkeiten angeboten werden, um Verdrängungseffekte in andere Quartiere zu vermeiden. Wenn bei Parkständen im Straßenraum die Gefahr besteht, dass diese von der Bewohnerschaft belegt werden, können Kurzpark-Stellplätze in der Quartiersgarage angeboten werden. Hier sind Auswirkungen auf den Betrieb zu beachten. An Gäste der Bewohnerschaft könnten Parkkarten ausgegeben werden. Bei anderen Kurzparkenden wird jedoch eine Trennung von Bewohnerbereich und Kurzpark-Bereich notwendig. Dies führt zu höheren Kosten für Bereichstrennung, (digitale) Zugangskontrolle/Schrankenanlage und Kassenautomaten.
- Liegt die Quartiersgarage an einer Haltestelle des Schienenpersonennahverkehrs (Tram, U-/S-Bahn), könnte sich die Öffnung für **Park+Ride** anbieten. Auch hier wäre eine Trennung zwischen Bewohnerbereich und Park+Ride-Bereich notwendig. Dies führt zu höheren Kosten bei der Trennung der Bereiche und der Zugangskontrolle. Eine Schrankenanlage und Kassenautomaten werden notwendig (Abb. 14). Gleichzeitig können höhere Einnahmen erzielt werden.



Abb. 14: Beispiel Frankfurt am Main: Eingeschränkter Zugang zur Quartiersgarage  
© SenStadtWohn, 2018

Die Parkraumangebote sollten grundsätzlich in einem Mobilitäts-/Verkehrskonzept mit folgenden Vorgaben festgelegt werden:

- **Keine alternativen Parkangebote im Quartier:** Parkstände im Straßenraum oder Stellplätze auf Grundstücken reduzieren den Bedarf in Quartiersgaragen, weil alternative Parkmöglichkeiten im eigenen Quartier erfahrungsgemäß die Attraktivität der Quartiersgarage verringern. Liegen die Parkstände im Straßenraum weiter von der Wohnung entfernt als die Quartiersgaragen, ist der Akzeptanzverlust geringer.
- **Keine Alternativen in Nachbarquartieren:** Viele Fahrzeugbesitzer sind bereit, für kostenlose Parkmöglichkeiten längere Suchzeiten und Wege in Kauf zu nehmen. Diese Bereitschaft nimmt mit der Nutzungshäufigkeit des Fahrzeugs ab. Nähe und Anzahl der alternativen Parkmöglichkeiten in den Nachbarquartieren beeinflussen den Stellplatzbedarf folglich. Ggf. sollten Schutzmaßnahmen für die Nachbarquartiere ergriffen werden (bspw. Parkraumbewirtschaftung, Zugangsbeschränkung privater Stellplatzbereiche).

**(1) Ermittlung des Nachfragepotenzials für Quartiersgaragen im Gebiet**

**Ergebnis: Stellplatzbedarf des Quartiers**



**(2) Nachfragepotenzial der Quartiersgaragen des Quartiers**

Stellplatzbedarf Bewohnerschaft, ihr Besuch, Beschäftigte

- plus Stellplatzbedarf Carsharing (abzüglich 3 herkömmliche Stellplätze je Carsharing-Stellplatz)
- plus Stellplatzbedarf Kurzparkende
- plus Stellplatzbedarf Park+Ride
- abzüglich Parkmöglichkeiten im Straßenraum / auf Grundstücken

**Ergebnis: Potenzieller Stellplatzbedarf für Quartiersgaragen im Gebiet**

**3.2.3 Clusterbildung und Einzugsbereich (3)**

Die Anzahl benötigter Quartiersgaragen hängt wesentlich vom Einzugsbereich ab. Anwohnerinnen und Anwohner akzeptieren in der Regel eine Entfernung zwischen Wohnung und Stellplatz von bis zu 300 m. Ist die Bevölkerung älter, sinkt die akzeptierte Entfernung. Ist das Gebiet für zu Fuß Gehende und Radfahrende attraktiv, sind auch größere Distanzen kein Problem. Ein Einzugsbereich von bis zu 600 m kann angesetzt werden, wenn folgende Rahmenbedingungen gegeben sind:

- **Attraktive Wege zu Quartiersgaragen:** Längere Wege werden akzeptiert, wenn sie durch eine Grünanlage, Fußverkehrs- oder verkehrsberuhigte Bereiche und nicht entlang von stark befahrenen Straßen führen.

- **Flächendeckendes Netz von Fahrradabstellanlagen:** Für längere Wege wird oft ein Fahrrad genutzt. Daher sind an der Quartiersgarage und an anderen exponierten Standorten im Gebiet geeignete Abstellmöglichkeiten vorzusehen.

- **Verleih von Transportmöglichkeiten:** Kostenlos zur Verfügung stehende Karren, Lastenräder usw. erleichtern den Warentransport zwischen Wohnung und Quartiersgarage. Dies wird umso wichtiger, je Kfz-freier das Quartier entwickelt werden soll (siehe 4.2.5 bzw. (5) und Abb. 18).

- **Keine attraktiven Alternativen zur Quartiersgarage:** Die Erfahrungen zeigen, dass nah an der Wohnung liegende Parkstände von Pkw-Besitzenden aus Bequemlichkeitsgründen genutzt werden, obwohl sie einen Stellplatz in der Quartiersgarage gemietet oder gekauft haben. Längere Wege werden daher nur akzeptiert, wenn es keine allgemein verfügbaren Parkstände zwischen Wohnung und Quartiersgarage gibt.

Aus der Gebietsgröße und dem Einzugsbereich ergibt sich die Anzahl der Cluster, für die jeweils eine Quartiersgarage entstehen könnte.

**(1) Ermittlung des Stellplatzbedarfs für jedes Cluster**

**Ergebnis: Stellplatzbedarf des Quartiers**



**(2) Nachfragepotenzial der Quartiersgaragen des Quartiers**

**Ergebnis: Potenzieller Stellplatzbedarf für Quartiersgaragen im Gebiet**



**(3) Clusterbildung**

Gebietsgröße geteilt durch Einzugsbereich

**Ergebnis: Stellplatzbedarf für jedes Cluster / jeden Teilbereich**

**3.2.4 Mindestgröße und Anlagenart (4)**

Für jedes Cluster muss eine geeignete Anlagenart bestimmt werden. Hierfür können folgende Orientierungswerte verwendet werden:

- **Stellplatzbedarf < ca. 100 Fahrzeuge:** Zu bevorzugen sind ebenerdige Parkplätze oder Parkstände im Straßenraum.
- **Stellplatzbedarf zwischen ca. 100 und 250:** In diesem Bereich ist abzuwägen, welche Anlagenart infrage kommt. Neben ebenerdigen Parkplätzen und mehrgeschossigen Parkhäusern sind auch kostengünstige Garagen mit zwei Ebenen in Betracht zu ziehen („Parkpaletten“) (Abb. 16a und 16b).

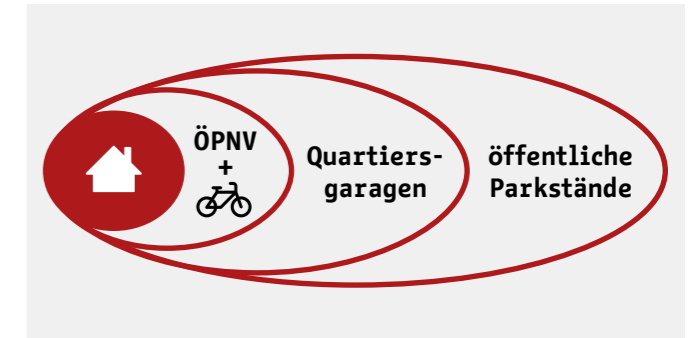


Abb. 15: Entfernungen Wohnung - ÖPNV - QG - öffentliche Parkstände  
© SenStadtWohn, 2018 / © K. Leczkowski

- **Stellplatzbedarf > ca. 250:** Mehrgeschossige Parkhäuser haben gegenüber dem ebenerdigen Parken den Vorteil einer besseren Grundflächenausnutzung und geringerer spezifischer Herstellungskosten.

Mit der Dimensionierung und Bewertung des Stellplatzbedarfs wird an dieser Stelle entschieden, ob das Konzept der Bündelung des Parkraums in einer Quartiersgarage weiterverfolgt ist. Werden die oben genannten Orientierungswerte für Mindestkapazitäten unterschritten, sind andere Lösungen ggf. sinnvoller.

### 3.2.5 Mobilitätsangebote (5)

Ist die Grundsatzentscheidung für eine Quartiersgarage gefallen, wird im nächsten Schritt festgelegt, ob und ggf. welche Mobilitätsdienstleistungen sie anbieten soll. Folgende Angebote sind sinnvoll, um die Mobilität der Bewohnerschaft zu sichern:

- **Transportmittel wie Karren, (Elektro-)Lastenräder, Fahrradanhänger usw.:** Sie erleichtern die Wege zwischen Wohnung und Quartiersgarage. Der Verleih kann über ein Mobilitätsmanagement des Quartiers (z. B. über eine Mobilitätszentrale) oder durch einen externen Betreiber organisiert werden (Abb. 17).
- **Carsharing** sollte möglichst wohnungsnah, ebenerdig und dezentral angeboten werden (näher als die Quartiersgarage), damit es einen Standortvorteil hat und als Alternative zum eigenen Pkw wahrgenommen wird. Sind keine näheren Parkstände möglich oder sollen mehrere Fahrzeugklassen wie Kleinwagen, Kombi, Busse, Kleinlaster zentral angeboten werden, können auch Angebote in der Quartiersgarage sinnvoll sein. Abhängig vom Mobilitätskonzept und der Bewohnerstruktur besteht ein Bedarf zwischen 1,5 und 12 Fahrzeugen je 1.000 Einwohnenden. Die Nachfrage steigt mit der Verfügbarkeit und der Auswahl an Fahrzeugklassen. Das Angebot sollte kontinuierlich überprüft und ggf. sukzessive an den Bedarf angepasst werden.
- **Elektroladestationen** sind in einer Quartiersgarage geschützter als im Straßenraum. Neben der Art der Anlage (Normalladen ist ausreichend) beeinflusst die Stromzuführung die Investitionskosten. Je nach Ausführung und Vorbereitung (Leerrohre sind vorzusehen) entstehen geringere oder höhere Kosten.
- **Mobilitätsstation mit ÖPNV-Halt (ggf. Mobilitätszentrale):** Weitere Dienstleistungen können über eine Mobilitätszentrale organisiert und angeboten werden. Sie ist in der Regel mit Personal besetzt und bietet Beratungs- und Informationsangebote für Bewohnerschaft, Vermietende und Bauherrinnen oder Bauherren. Dort können auch Parkkarten oder Mietertickets für den ÖPNV angeboten und der Verleih von Transportmitteln organisiert werden.

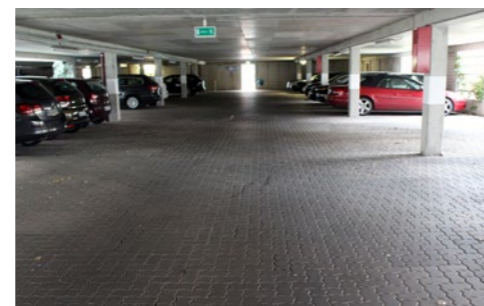


Abb. 16a und 16b: Parkhaus in der Bauform einer Parkpalette mit jeweils eigenen Zufahrten zu den Ebenen in Halle (Saale)  
© LK Argus, 2015

### 3.2.6 Komplementäre Nutzungen (6)

Zusätzliche Nutzungen in der Quartiersgarage sind nur sinnvoll, wenn der entsprechende Bedarf (z. B. Einzelhandel) ohnehin im Gebiet vorhanden ist und die Quartiersgarage als alternativer Standort infrage kommt. So kann auch der Flächenverbrauch im Gebiet optimiert werden. Folgende Nutzungen kommen infrage:

- **Kleinflächiger Einzelhandel mit bis zu 800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche:** Einzelhandel mit Gütern des täglichen Bedarfs, Bäcker, Zeitschriftenverkauf usw. können in Wohngebieten ausgewiesen werden. Großflächige Einzelhandelsbetriebe sind nur in Sondergebieten zulässig und unterliegen besonderen Anforderungen an Umfeldbelastungen und Auswirkungen auf die infrastrukturelle Ausstattung in der Nachbarschaft.
  - **Postdepot für die „letzte Meile“ (sogenannte Mikrologistiknoten):** Als Teil des Mobilitätskonzepts kann es sinnvoll sein, ein Postdepot einzurichten, um Lieferfahrten und Lieferparken im Quartier zu reduzieren. Neben der Möglichkeit für die Bewohnerschaft, Paketsendungen abzuholen oder abzugeben, kann von dort eine Auslieferung per Lastenrad erfolgen.
  - **Mobilitätszentrale inkl. Versammlungsraum:** Eine Mobilitätszentrale (z. B. auch ein Mieterbüro mit Mobilitätsaufgaben) benötigt neben Räumen für das Personal und die Beratung Stellflächen für die Transportmittel. Denkbar ist die Ergänzung oder Mehrfachnutzung mit einem Mehrzweckraum, der der Bewohnerschaft für Versammlungen, Feste o. ä. zur Verfügung gestellt werden kann.
  - **Spiel- und Aufenthaltsfläche auf dem Dach:** Eine Dachnutzung optimiert die Ausnutzung des Baugrunds, wenn Flächen an anderer Stelle eingespart und einer anderweitigen Nutzung (z. B. für Wohnflächen) zugeführt werden können. Gegenzurechnen sind höhere Kosten für eine zusätzliche Dachebene und Zugangskontrollen der Bewohnerparkbereiche (siehe Bsp. Kopenhagen, Abb. 9a und 9b).
- Die Entscheidung, welche Stellplatznachfrage mit der Quartiersgarage befriedigt werden soll, hat Einfluss auf die folgenden Prüfschritte Gestaltung (8) und Betriebskonzept (9). Generell können alle Nutzergruppen in einer Quartiersgarage berücksichtigt werden. Im Kontext des Leitfadens relevante Nutzergruppen sind:
- **Bewohnerinnen und Bewohner** sind die Kernzielgruppe einer Quartiersgarage. Außerhalb der Quartiersgarage sollten der Bewohnerschaft in der Regel keine dauerhaft nutzbaren Parkstände zur Verfügung stehen.
  - **Besucherinnen und Besucher der Bewohnerschaft mit eigenem Pkw** benötigen ebenfalls Parkmöglichkeiten im Quartier. Wird ihnen in den Quartiersgaragen Platz geboten, können die Parkstände im Straßenraum weiter reduziert werden. Werden Stellplätze für Besuchende im Straßenraum vorgehalten, entsteht Aufwand für die Kontrolle der regelkonformen Belegung (z. B. zur Vermeidung der dauerhaften Belegung durch die Bewohnerschaft).



Abb. 17: Beispiel Köln, Nippes: Verleih von Fahrradanhängern und Karren in der Mobilitätsstation  
© Norbert Gerhardus, 2013

- **Kundschaft des inhäusigen Einzelhandels oder Mobilitätszentrale:** Wird die Quartiersgarage mit einem Einzelhandelsstandort oder einer Mobilitätszentrale kombiniert, können Kunden und Beschäftigten Stellplätze angeboten werden (siehe siehe Bsp. Solargarage, Abb. 3 und Seestadt Aspern, Abb. 18).

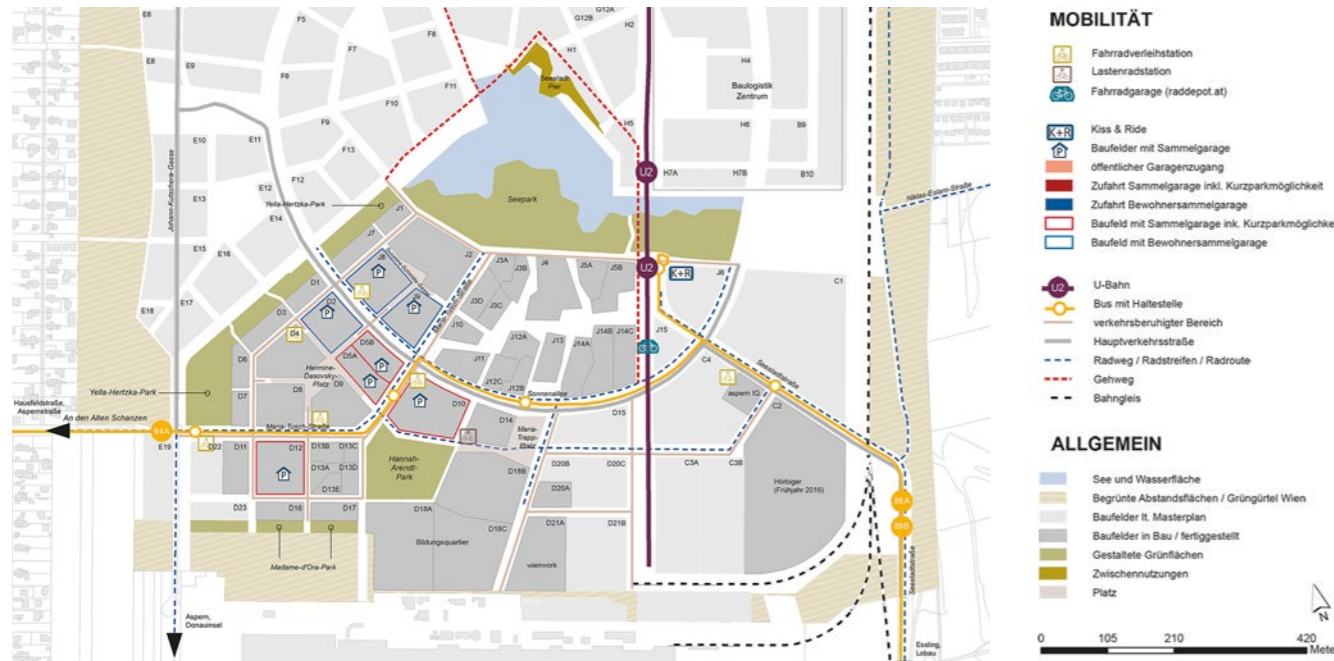


Abb. 18: Beispiel Wien, Seestadt Aspern: Kombiniertes Konzept aus reinen Bewohnersammelgaragen (blau) und Sammelgaragen mit Kurzparkmöglichkeiten (rot) im Quartier  
© Wien 3420 Aspern Development AG, 2017

- **Beschäftigte und Besuch:** Werden im Quartier Kindertagesstätte, Schule, Sportplätze usw. realisiert, kann die Quartiersgarage Stellplätze für Beschäftigte und Besuchende aus dem Umfeld anbieten.
- **Park+Ride:** Liegt die Quartiersgarage in unmittelbarer Nähe zu einer S-Bahnhaltestelle, kann ein Teil der Quartiersgarage als Park+Ride-Anlage eingesetzt werden.

### 3.2.7 Standorteignung (7)

Der Standort einer Quartiersgarage muss mehreren Kriterien genügen:

- **Anschluss an das Haupt- oder Sammelstraßennetz:** Quartiersgaragen sind vorzugsweise am Rand des Quartiers mit einem direkten Anschluss an das Haupt- oder Sammelstraßennetz zu platzieren, um Zufahrtswege durch das Quartier zu vermeiden.
- **Anbindung an das Fuß- und Radverkehrsnetz:** Der Anschluss der Quartiersgarage an ein durchdachtes Fuß- und Radverkehrsnetz ist Grundvoraussetzung für ihre Akzeptanz. Sind die Fuß- und Radverbindungen ansprechend gestaltet und führen sie durch eine angenehme Umgebung, werden auch längere Wege zwischen Wohnung und Garage akzeptiert (siehe 4.2.3 bzw. (3)). Insbesondere bei längeren Wegen sollte es Radabstellanlagen an der Garage geben.
- **Zusätzliche Nutzungen:** Zusätzliche Nutzungen wie die Nahversorgung erhöhen den Anspruch an den Standort einer Quartiersgarage. Um Lärm- und Schadstoffbelastungen durch Liefervorgänge zu vermeiden, ist hier ein direkter Anschluss an das Haupt- und Sammelstraßennetz sowie an das Fuß- und Radverkehrsnetz besonders wichtig.

Abhängig vom Konzept der zusätzlichen Nutzung soll diese ggf. auch von anderen Quartieren erreichbar sein.

- **Zusätzliche Zielgruppen:** Zusätzliche Zielgruppen wie Park+Ride-Nutzende oder Beschäftigte im Gebiet haben ebenfalls Einfluss auf den Standort. Bei Öffnung der Quartiersgarage für Park+Ride muss sich der Standort in unmittelbarer Nähe zur S-Bahnstation befinden. Beschäftigten ist hingegen ein längerer Weg zuzumuten. In diesem Fall gelten die gleichen Erreichbarkeitskriterien wie für Anwohnende.
- **Gestaltung:** Der Standort und die Anforderungen an die Gestaltung der Fassade beeinflussen sich gegenseitig. Je sichtbarer der Baukörper ist, desto eher ist auf eine gute städtebauliche Integration und eine ansprechende Fassade zu achten.
- **Lärmschutz:** An Hauptverkehrsstraßen, Bahntrassen oder anderen Lärmquellen platzierte Quartiersgaragen können Lärmquellen abschirmen und damit zu einer geringeren Lärmbelastung im neuen Quartier beitragen.

### 3.2.8 Städtebauliche Integration und konstruktive Gestaltung (8)

#### Städtebauliche Integration / Architektur

Die Anforderungen an die städtebauliche Integration hängen vom Standort und dessen verkehrlicher Anbindung ab (7). Je exponierter die Quartiersgarage im Gebiet platziert wird (z. B. an Quartiersplätzen), desto höher sind die Anforderungen, insbesondere an die Fassadengestaltung. Das Spektrum reicht von einfachem Drahtgitternetz über begrünte bis hin zu teil- oder vollflächig verglasten Fassaden (Abb. 20). Bei geringen Entfernungen zur lärmschutzbedürftigen (Wohn-)Bebauung können geschlossene Fassaden (Abb. 21), reduzierte Geschosshöhen (Abb. 22) und Überdachungen von Dachebene und Zufahrt zu einer Lärmreduzierung beitragen.

#### Konstruktive Gestaltung

Primäre Anforderungen an die konstruktive Gestaltung von Quartiersgaragen sind:

- geringe Herstellungskosten,
- (grund-)flächensparende Konstruktion und
- flexible/veränderbare Stellplatzkapazität.

Häufig bietet ein singuläres oberirdisches Parkhaus in Systembauweise mit Halbrampen die besten Bedingungen für eine Quartiersgarage (Abb. 23). Diese Entscheidung hängt jedoch von verschiedenen Faktoren ab, die im Folgenden skizziert werden.



Abb. 21: Beispiel Fürth: Parkhaus mit geschlossener Fassade  
© LK Argus, 2015



Abb. 22: Beispiel Magdeburg: Parkhaus mit geschlossener Fassade und überdachter Dachebene sowie reduzierter Höhe zur Wohnbebauung hin  
© LK Argus, 2015



Abb. 19: Beispiel Adlershof: Parkhaus mit einfacher Fassadengestaltung  
© LK Argus, 2017



Abb. 20: Beispiel Leipzig: Parkhaus mit Glasfassade  
© LK Argus, 2016

### Ober- oder unterirdische Quartiersgaragen

Oberirdische Anlagen sind kostengünstiger als Tiefgaragen, für die zusätzliche Kosten für Tiefbauarbeiten und höhere technische Aufwendungen anfallen, z. B. für Belüftung und Brandschutz. Außerdem ist eine Trennung der Investitionskosten für Parkraum und Wohnen bei oberirdischen Parkhäusern eher möglich als bei Tiefgaragen unter den Gebäuden. Typische Richtwerte für spezifische Herstellungskosten pro Stellplatz sind:

- oberirdisches Parkhaus: 6.000 – 18.000 € je Stellplatz, bei Systemparkhaus: 6.000 – 13.000 € je Stellplatz, bei Ortbetonparkhaus: 13.000 – 18.000 € je Stellplatz,
- Tiefgarage: 17.000 – 35.000 € je Stellplatz (der Median liegt erfahrungsgemäß bei rund 22.000 €).

Fassadenbauteile können ein erheblicher Kostentreiber sein. So kostet eine Glasfassade ein Mehrfaches einer Standardfassade aus Drahtgitternetz.

Auch aus Gründen einer flexiblen Anpassung an zukünftige Entwicklungen der Nachfrage sind oberirdische Anlagen zu bevorzugen. Oberirdische Parkhäuser lassen sich einfacher als Tiefgaragen teilweise oder komplett zurückbauen, vertikal aufstocken oder horizontal erweitern sowie umnutzen. Ein späteres Aufstocken muss aber bereits bei der statischen Auslegung und dem Bau der unteren Ebenen berücksichtigt werden. Ebenso sind die Leistungsfähigkeit der Zufahrten und die Umfeldverträglichkeit der Verkehre im Endausbauzustand sicherzustellen.

### Flächenverbrauch

Für die Errichtung einer Quartiersgarage mit einer Kapazität von rund 250 Stellplätzen und einer Gebäudehöhe von 11,90 m ist ohne Berücksichtigung von Zufahrten eine Grundfläche mit einer Breite von rund 33,50 m und einer Länge von mindestens 52,25 m erforderlich (1.750 m<sup>2</sup>). Schmalere Grundrisse sind ebenfalls möglich, erfordern aber eine Schrägaufstellung von Stellplätzen, was in der Regel mit geringeren Kapazitäten und höheren Herstellungskosten verbunden ist. Längere Grundrisse lassen sich problemlos realisieren. Bei Bewohnergaragen sind Rampensysteme in gerader Ausführung und als Halbgesschossvarianten zu favorisieren. Diese sind aufgrund des geringen Stellplatzwechsels ausreichend leistungsfähig und sehr flächensparsam. Andere Rampensysteme wie gerade Vollrampen und gewendelte Rampen sind ebenfalls möglich, aber deutlich teurer (Wendelrampen) und grundflächenintensiver.



Abb. 23: Vorzugsvariante für eine Quartiersgarage als Systemparkhaus mit Halbrampen in Fürth  
© LK Argus, 2015

### 3.2.9 Betreiber- und Betriebskonzept (9)

Die unterschiedlichen Betreibermodelle und Betriebskonzepte haben großen Einfluss auf das Gelingen und die Wirtschaftlichkeit einer Quartiersgarage. Im Folgenden werden daher zunächst die grundlegenden Aspekte erläutert. Anschließend werden vier typische Fallbeispiele vorgestellt.

#### Betreibermodelle

Je nach Entwicklungskonzept der Bauträgerin oder des Bauträgers können die Stellplätze einer Quartiersgarage vermietet oder verkauft werden. Generell ist eine Vermietung sinnvoller als der Verkauf, weil sie auf Nachfrageänderungen flexibler reagieren kann. Zudem sind Mietzahlungen für neue Nutzende geringere finanzielle Hürden als der Kauf.

Die Vermietung sollte nach Möglichkeit auf eine feste Zuordnung von Stellplätzen verzichten. Dadurch kann die Kapazität der Garage durch Mehrfachbelegungen (z. B. Besuch tagsüber / Mietende nachts) erhöht werden. Die Vergabe von mehr Parkberechtigungen als vorhandene Stellplätze sollte aber erst nach ausreichenden Erfahrungen mit dem praktischen Nutzungsverhalten erfolgen.

Folgende Betreibermodelle werden in der Praxis angewandt:

- **Eigenbetrieb durch die Stellplatzeigentümergeinschaft:** Die Verwaltung (Einstell- und Nutzungsbedingungen, Vermietung von Stellplätzen, Planung und Veranlassung von Wartungsarbeiten, Reparaturen usw.) und operative Betreuung der Garage (Verkehrssicherungspflicht, Kontrolle, Reinigung usw.) liegen in der Zuständigkeit der Stellplatzeigentümergeinschaft. Diese bildet eine Eigentümergeinschaft, die in der Regel durch einen Verwaltungsbeirat vertreten wird (Bsp. Eigentümergeinschaft Parkhaus Am Stellwerk 60 in Köln). Die Eigentümergeinschaft ist die Ansprechpartnerin für alle Belange im Zusammenhang mit dem Betrieb der Garage, wie z. B. die Stellplätze für Besuch. Dieses Modell wird vorzugsweise bei kleineren Garagen angewandt. Größere Garagen erfordern einen professionelleren Betrieb mit ständiger Erreichbarkeit für Mieterschaft und Besuch bei Problemen, Bereitschafts- und Entstörungsdienst u. ä. sowie mit ausreichender personeller Ausstattung.
- **Vermietung der Stellplätze durch die Eigentümergeinschaft und operativer Betrieb durch eine Haus- oder Immobilienverwaltung:** Die Eigentümergeinschaft der Stellplätze, z. B. Wohnungsunternehmen oder einzelne Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer, vermietet die Stellplätze selbst. Der operative Betrieb wird auf eine Haus- oder Immobilienverwaltung übertragen (Bsp. Betrieb durch SWE Parken GmbH in Erfurt und Vermietung durch die Eigentümergeinschaft). Dieses Modell wird bei Garagen mit mehreren Eigentümerinnen und Eigentümern und unterschiedlichen Konzepten für die Vermietung der Stellplätze angewandt. Nachteil des Konzeptes ist die oft mangelnde Kommunikation zwischen der Eigentümergeinschaft und der Verwaltung in Bezug auf Fluktuation von Mietenden, qualitative einheitliche Anforderungen und Standards bei der Betreuung der Garage (Reinigung, Beschilderung, Markierung u. ä.).
- **Vermietung und operativer Betrieb der Stellplätze durch eine Haus- oder Immobilienverwaltung:** Die Vermietung und der operative Betrieb der Garage werden von der Eigentümergeinschaft auf eine Haus- oder Immobilienverwaltung übertragen (Bsp. Solargarage in Freiburg). Die Haus- oder Immobilienverwaltung übernimmt neben der sonstigen Betreuung der Immobilienobjekte auch den Betrieb der Quartiersgarage. Die Wohnungseigentüme-

rinnen und -eigentümer und die Mietenden von Stellplätzen haben einen einzigen Ansprechpartner für alle Belange im Objekt. Der Vorteil liegt in der guten Objektkennntnis und einer gesicherten Präsenz im Objekt. Die Verwaltung kann ggf. auch die Aufgaben einer Mobilitätszentrale übernehmen.

- **Vermietung und Betrieb durch Mobilitätszentrale:** Die Vermietung und der operative Betrieb werden auf eine Mobilitätszentrale übertragen. Damit werden alle Mobilitätsdienstleistungen einschließlich Pkw-Stellplatz aus einer Hand angeboten und organisiert. Eine Mobilitätsberatung kann gezielter erfolgen (Bsp. Lincoln-Siedlung in Darmstadt). Dieses Modell wird zunehmend bei neuen Wohnbauprojekten mit innovativen Mobilitätskonzepten umgesetzt. Die Funktion des Betreibenden wird vom Bauträger / von der Bauträgerin oder der Stadt nach einem Leistungsverzeichnis mit konkreten Anforderungen ausgeschrieben. Dabei ist eine enge Zusammenarbeit zwischen der Vorhabenträgerin / dem Vorhabenträger und der Stadt erforderlich. Diese kann in städtebaulichen und Durchführungsverträgen geregelt werden. Der Durchführungsvertrag kann alle Einzelheiten in Bezug auf die Mobilität im Gebiet festlegen, z. B. Ziele, Ausgestaltung und Evaluationsverfahren zum Mobilitätskonzept, Verantwortlichkeiten der Akteurinnen und Akteure (Stadt, Vorhabenträgerin/Vorhabenträger, Mietende, Öffentlichkeit), Umsetzungsprozess und Finanzierung der Mobilitätsdienstleistungen.

### Allgemeine Anforderungen an Betriebskonzepte

Bei Betrieb und Verwaltung der Quartiersgarage ist die Einbeziehung der Stellplatz-Mietenden z. B. über einen Beirat der Mietenden sinnvoll. Die Mieterschaft informiert die Verwaltung über besondere Vorkommnisse, Vandalismusschäden oder Reparaturbedarfe. Das stärkt die Identifikation der Mietenden mit der Garage und trägt zur Optimierung der Betriebskosten bei, da die Objektbetreuung die Garage ereignisbezogener beaufsichtigen kann. Der Zugang zur Quartiersgarage muss für die Berechtigten rund um die Uhr möglich sein. Die Pkw-Zufahrt ist tagsüber durch Absperrschranken und nachts durch Tore zu sichern. Bei kleineren Garagen (bis rund 100 Stellplätze) können die Schranken entfallen und ausschließlich Roll- oder Sektionaltore eingesetzt werden. Tore bieten einen besseren Schutz gegen unbefugtes Betreten der Garage. Sie müssen aber den erwarteten Öffnungs- und Schließvorgängen entsprechend ausgelegt werden.

Für den Zugang zu den Treppen- und Aufzugshäusern ist eine Berechtigung erforderlich. Bewährt haben sich Schlüsselsysteme, komfortabler sind Transponderleser für Dauerparkende und Ticketlesegeräte für Kurzparkende.

Sind Stellplätze für andere Nutzungen in die Garage integriert (Carsharing, Stellplätze für Besuchende u. a.), sind jeder Nutzgruppe separate Bereiche zuzuweisen und eine missbräuchliche Belegung durch Personen ohne eine Nutzungsberechtigung zu unterbinden.

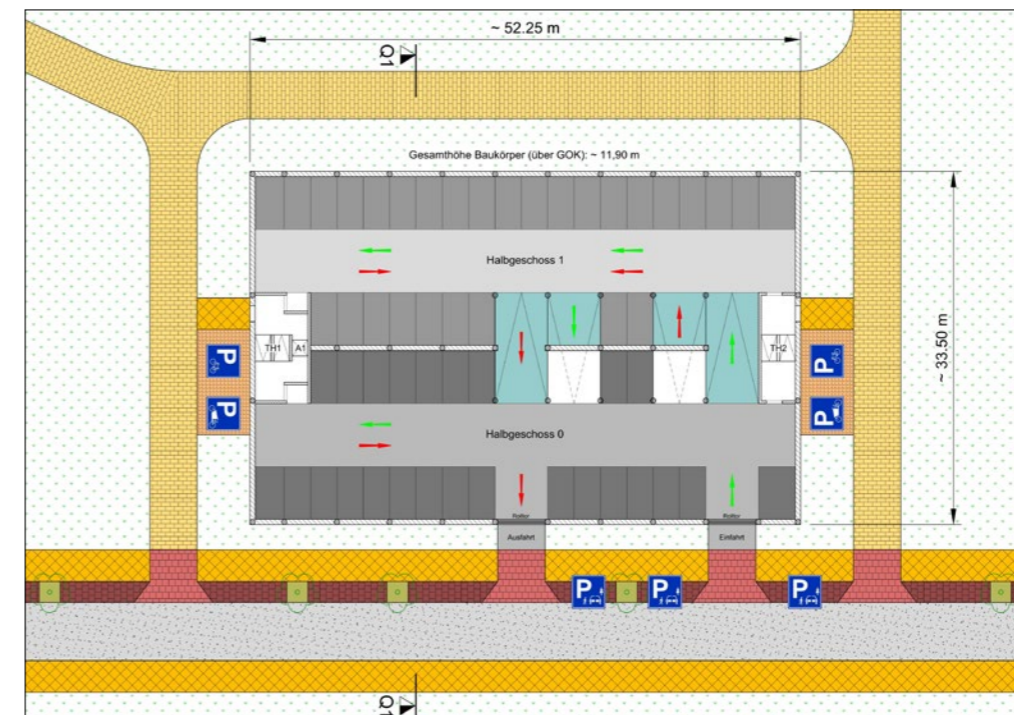
Die folgenden Abschnitte stellen vier Varianten von Quartiersgaragen und ihre besonderen Anforderungen an das jeweilige Betriebskonzept vor:

- (1) Reine Bewohnersammelgarage,
- (2) Bewohnersammelgarage mit integrierter Mobilitätszentrale,
- (3) Bewohnersammelgarage mit integrierter Einzelhandelseinrichtung,
- (4) Bewohnersammelgarage mit einer Freizeitnutzung auf dem Dachgeschoss.

#### (1) Betriebskonzept für eine reine Bewohnersammelgarage

Die reine Bewohnersammelgarage bietet Stellplätze für Anwohnende und ggf. für deren Besuch. Weitere Nutzungen gibt es in der Garage nicht (Abb. 24a und 24b).

Die Parkebenen sind gut einsehbar und ohne dunkle Ecken zu gestalten. Dies wird durch eine an den Fahrgassen stützenfreie Konstruktion unterstützt. Die Treppen- und Aufzugs-



Planskizze Quartiersgarage Typ 1  
siehe Anlage 4.1

Abb. 24a: Planskizze des Erdgeschosses einer reinen Bewohnersammelgarage  
© LK Argus, 2017

kerne sind vorzugsweise an den Giebelwänden innerhalb oder außerhalb des Grundrisses der Garage anzuordnen. Diese müssen von jedem Stellplatz aus in einer Entfernung von maximal 50 m erreichbar sein.

Eine ausreichende Beleuchtung in den Treppenhäusern und den Parkebenen erhöht das Sicherheitsgefühl bei den Nutzenden. Dies ist umso wichtiger, da Quartiersgaragen schwach frequentiert werden.

Wesentliche Rahmendaten einer Mustergarage in Halbgeschossbauweise:

- Kapazität: 257 Stellplätze
- Ebenen: 9 Halbgeschosse
- Grundstücksfläche: 1.750 m<sup>2</sup> (52,25 m × 33,5 m) (ohne Zufahrten)
- Höhe: 11,90 m (Brüstung des Dachgeschosses)

Die Garage besteht aus zwei Parkstraßen, die wie die Halbrampen im Einrichtungsverkehr befahren werden. Dies sorgt für minimierte Kreuzungsvorgänge, einen stetigen Verkehrsfluss und eine hohe Verkehrssicherheit.

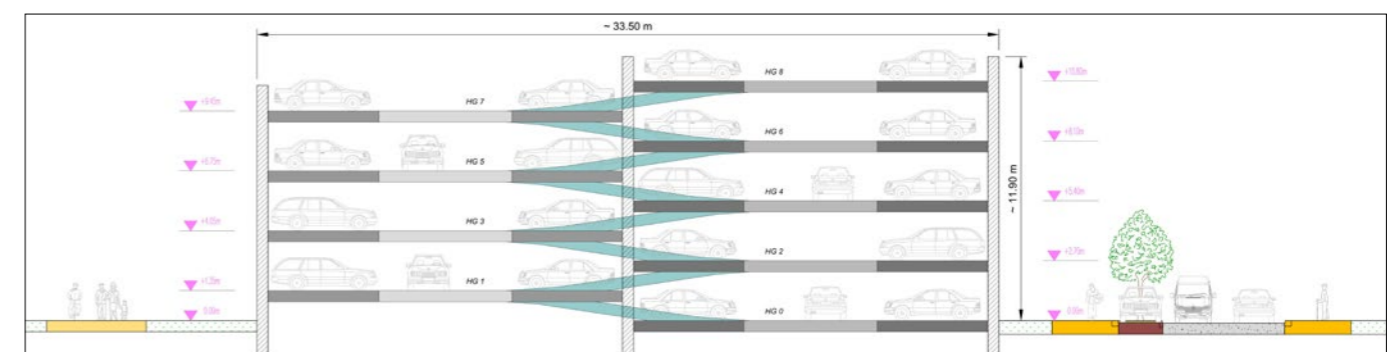


Abb. 24b: Schnittskizze einer reinen Bewohnersammelgarage  
© LK Argus, 2017

➤ Planskizze Quartiersgarage Typ 2  
siehe Anlage 4.2

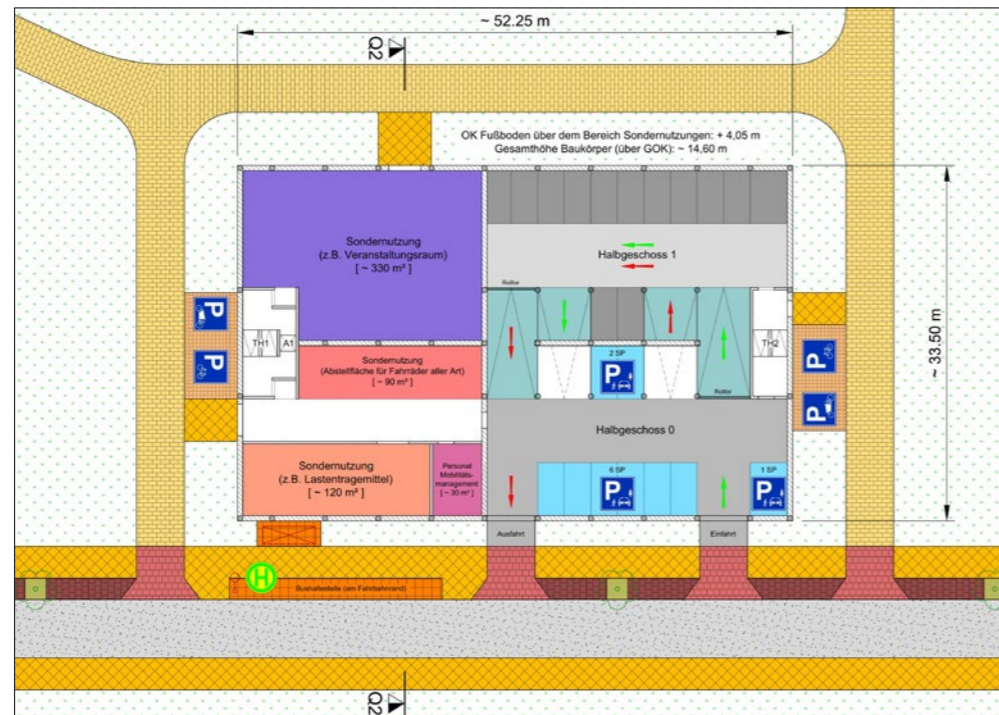


Abb. 25a: Planskizze des Erdgeschosses einer Bewohnersammelgarage mit Mobilitätszentrale  
© LK Argus, 2017

Das Höhenraster beträgt in der Regel 2,70 m bis 2,80 m. Mit einer Zu- und Abfahrt können auch größere Garagen mit bis zu 400 Stellplätzen an das Straßennetz angebunden werden. Werden mehr Stellplätze benötigt, muss die Leistungsfähigkeit der Zufahrten und der Rampensysteme entsprechend erhöht werden (Abb. 25a und 25b).

Im Außenbereich sind neben Stellflächen für Fahr- und Lastenräder Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge sinnvoll.

### (2) Betriebskonzept für eine Bewohnersammelgarage mit Mobilitätszentrale

Hier ist die Quartiersgarage wesentlicher Bestandteil des Mobilitätskonzepts. Neben den Stellplätzen für Bewohnende und Besuch bietet sie Räume für die Mobilitätszentrale wie Büro, Versammlungsraum, Lagerräume für Lastentragemittel oder anderes Gemeinschaftsmaterial und Abstellflächen für Fahrräder. In der untersten Ebene gibt es Carsharing-Stellplätze (Abb. 25a und 25b). Im Außenbereich sind neben Stellflächen für Fahr- und Lastenräder Haltestellen für Bus oder Straßenbahn sinnvoll.

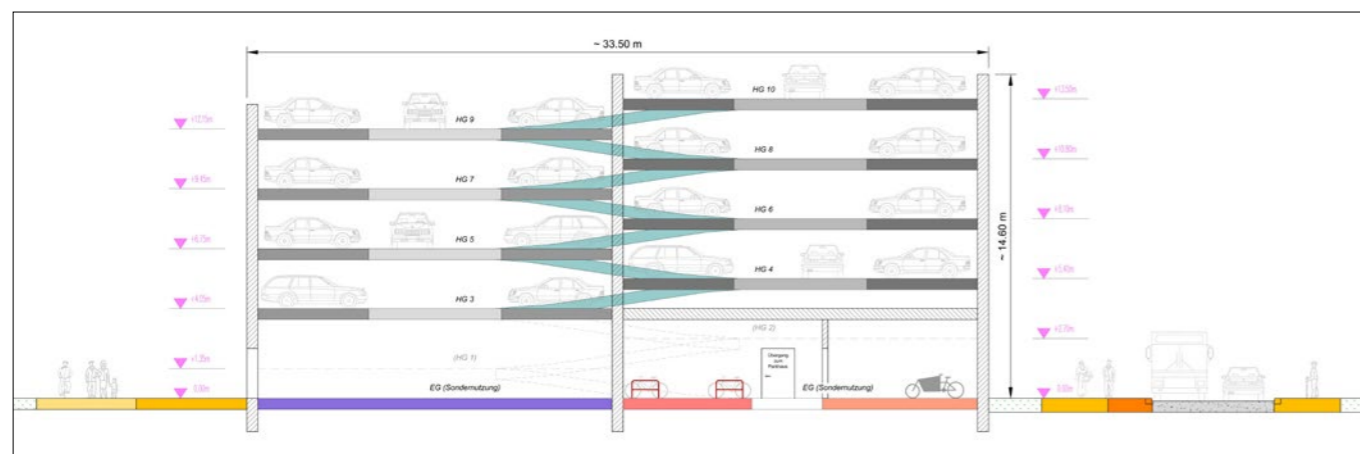


Abb. 25b: Schnittskizze einer Bewohnersammelgarage mit Mobilitätszentrale  
© LK Argus, 2017

Wesentliche Rahmendaten einer Mustergarage in Halbgesschossbauweise:

- Kapazität: 267 Stellplätze  
davon Mietende: 258 Stellplätze  
Carsharing: 9 Stellplätze
- Ebenen: 11 Halbgesschosse
- Fläche der Mobilitätszentrale: 570 m<sup>2</sup>
- Grundstücksfläche: 1.750 m<sup>2</sup> (52,25 m × 33,5 m) (ohne Zufahrten)
- Höhe: 14,60 m (Brüstung des Dachgeschosses)

Besonders wichtig ist die strikte bauliche und funktionale Trennung zwischen den öffentlichen Bereichen und den Mietflächen, um Vandalismus und missbräuchliche Nutzung der Mietflächen zu verhindern. Daher sind zusätzliche Rolltore vor der ersten Mietebene und Treppenhäuser mit Türen angebracht. Nur Mieterinnen und Mieter können diese mit ihrer Dauerparkkarte öffnen.

### (3) Betriebskonzept für eine Bewohnersammelgarage mit Einzelhandelseinrichtung

Bei einer Muster-Kombination von Quartiersgarage und Einzelhandelseinrichtung sind die Halbebenen 0 bis 2 der Kundschaft vorbehalten (Abb. 26a). Die Stellplätze für die Bewohnerschaft und deren Besuch befinden sich in der 3. bis 11. Halbebene (Abb. 26b).

Wesentliche Rahmendaten einer Mustergarage in Halbgesschossbauweise:

- Kapazität: 267 Stellplätze  
davon Mietende: 232 Stellplätze  
Kundschaft: 35 Stellplätze  
in den Halbgesschossen 0, 1 und 2
- Ebenen: 11 Halbgesschosse
- Fläche für Einzelhandel: 570 m<sup>2</sup>  
davon Verkaufsfläche: 420 m<sup>2</sup>  
Lager- und Bürofläche: 250 m<sup>2</sup>
- Grundstücksfläche: 1.750 m<sup>2</sup> (52,25 m × 33,5 m) (ohne Zufahrten)
- Höhe: 14,60 m (Brüstung des Dachgeschosses)

➤ Beispiel für die Betriebskosten einer oberirdischen Quartiersgarage mit Einzelhandelsnutzung im Erdgeschoss siehe Anlage 3

Auch bei diesem Betriebskonzept gilt die strikte bauliche und funktionale Trennung zwischen Kundenbereich und Mietflächen. Mietende und Kundschaft haben jeweils einen eigenen Treppenaufgang. Für die Fahrzeugabfertigung werden unterschiedliche Techniken für Kundschaft und Mietende benötigt:

- **Kundschaft:** Ein- und Ausfahrt der Quartiersgarage haben eine Schrankenanlage. Die Kundinnen oder Kunden ziehen an der Schranke ein Parkticket und fahren in die Garage ein. Nach dem Einkauf bezahlen sie das Parkentgelt an einem Kassenautomaten und verlassen die Garage. Wenn die Einzelhandelseinrichtung das Parkentgelt für die Kundinnen oder Kunden übernimmt, wird das Parkticket an der Ladenkasse entwertet und es ist kein Kassenautomat erforderlich. Statt einer Schrankenanlage können in den Ebenen für die Kundschaft Parkscheinautomaten eingesetzt werden. Die Gefahr, dass Mietende aus den oberen Ebenen aus Bequemlichkeitsgründen oder Anwohnende ohne Stellplätze in der Garage die attraktiven Stellplätze in den ersten Parkebenen besetzen, ist aber groß. Daher setzt diese Variante eine regelmäßige Kontrolle der Parkberechtigungen in den Kundschaftsebenen voraus.

➤ Planskizze Quartiersgarage Typ 4  
siehe Anlage 4.4

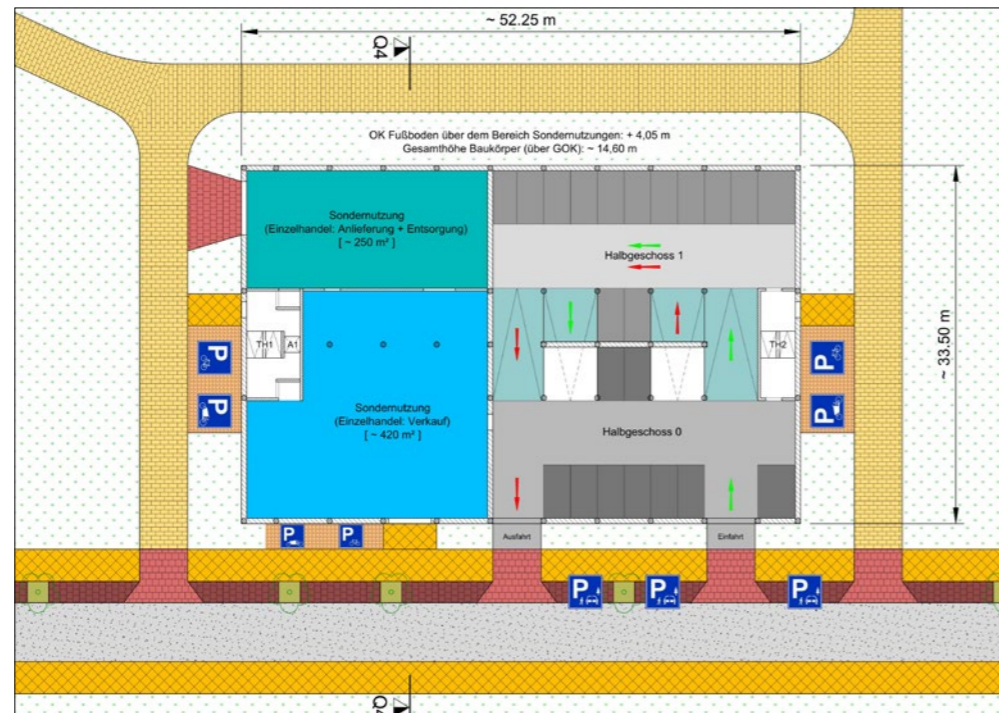


Abb. 26a: Planskizze einer Bewohnersammelgarage mit Einzelhandelseinrichtung  
© LK Argus, 2017

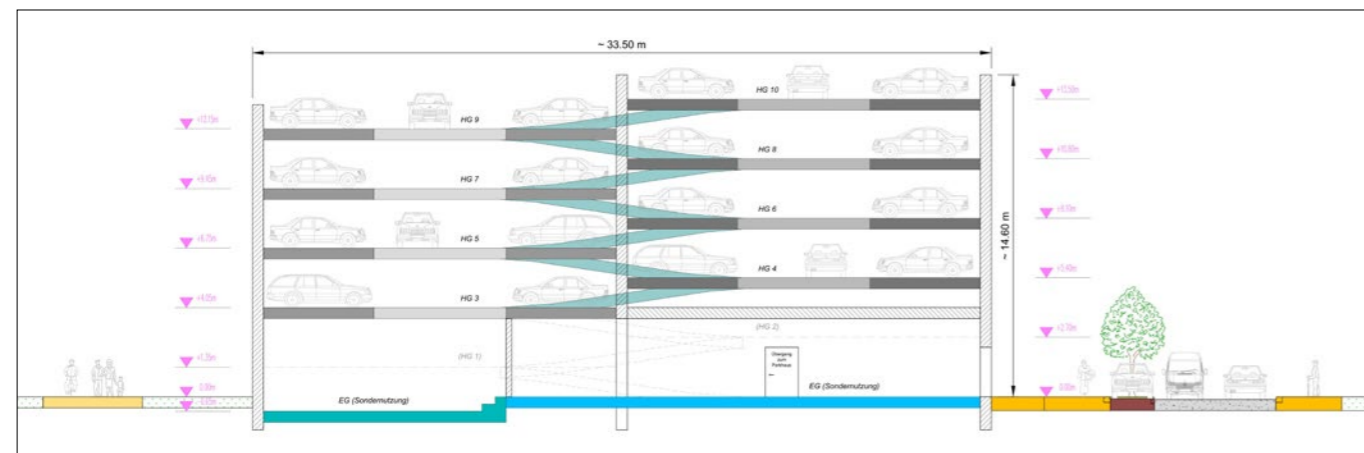


Abb. 26b: Schnittskizze einer Bewohnersammelgarage mit Einzelhandelseinrichtung  
© LK Argus, 2017

➤ Planskizze Quartiersgarage Typ 3  
siehe Anlage 4.3

- **Mietende:** Mietende öffnen die Einfahrtsschranke mit ihrer Dauerparkkarte. Sie durchfahren die Ebenen für die Kundschaft und öffnen die zusätzlichen Tore zu den Mieterbereichen mit ihrer Dauerparkkarte. Das gleiche Prinzip gilt für die Ausfahrt.

**(4) Betriebskonzept für eine Bewohnersammelgarage mit Freizeitnutzung auf dem Dachgeschoss**

Alle Betriebskonzepte können mit einer Freizeitnutzung auf dem Dachgeschoss kombiniert werden. In Kombination mit der oben dargestellten reinen Bewohnersammelgarage wäre der Bau inkl. der ggf. erforderlichen Fangnetze 5,10 m höher. Eine besondere Anforderung bei dieser Nutzung ist die öffentliche Zugänglichkeit der Dachebene und der Ausschluss des unbefugten Zutritts zu den Mietflächen. Ein separater Zugang zur Freizeitebene, z.B. über ein eigenständiges Treppenhaus, ist teuer. Wird der Zugang über die allgemeinen Treppenhäuser ermöglicht, muss der Zugang zu den Parkebenen mit einer zusätzlichen Kontrolleinrichtung, z. B. Türöffnung nur mit Dauerparkkarte, gesichert werden.

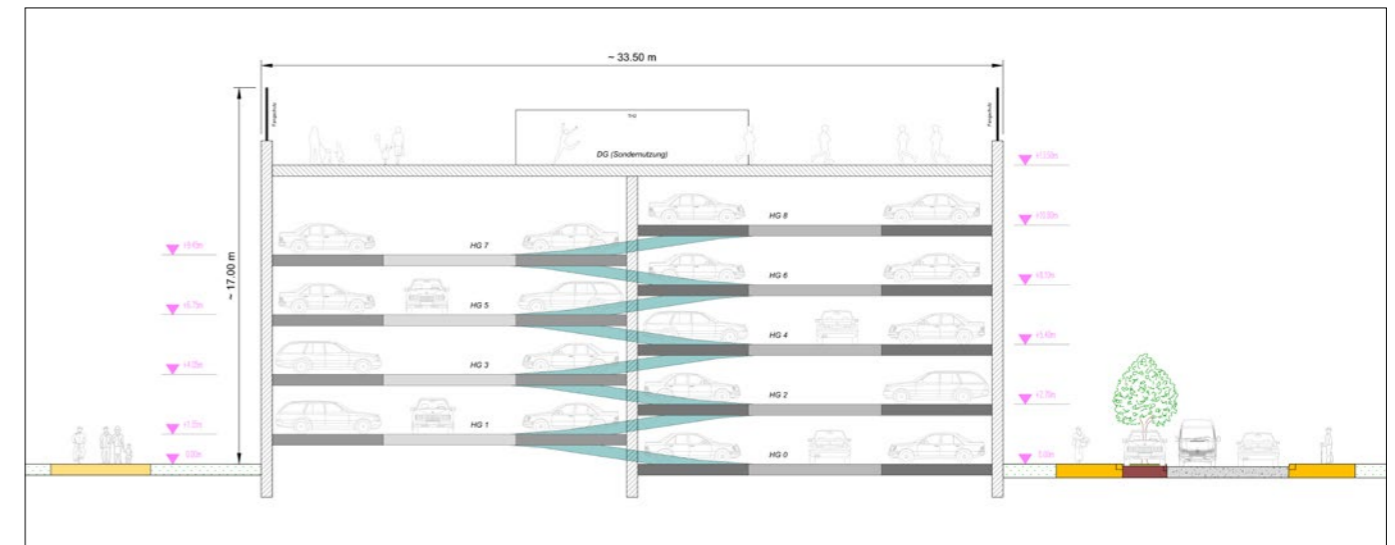


Abb. 27: Schnittskizze einer Bewohnersammelgarage mit Freizeiteinrichtung auf dem Dachgeschoss  
© LK Argus, 2017

**3.2.10 Wirtschaftlichkeit (10)**

Vor der Realisierung einer Quartiersgarage ist schließlich ihre Wirtschaftlichkeit zu prüfen. Dabei sollten die zu erwartenden Kosten und potenzielle Einnahmen für zwei Fälle miteinander verglichen werden: ein innovatives Mobilitätskonzept mit Bündelung von Parkraum in Quartiersgaragen und ein „konventionelles“ Verkehrs- und Parkraumkonzept mit dezentraler Bereitstellung von Parkraum im Straßenraum und auf Parkplätzen.

**Kosten und Einnahmen**

**Kosten** sind zu unterscheiden nach Investitionskosten für das Bauland und den Bau sowie Betriebskosten für Instandhaltung und Betrieb. Die Investitionskosten trägt in der Regel die Vorhabenträgerin/der Vorhabenträger oder die Investorin/der Investor. Die Betriebskosten übernimmt die Betriebsgesellschaft (die mit der Investorin/dem Investor identisch sein kann). **Einnahmen** können generiert werden aus der Vermietung von Stellplätzen und Transportmitteln, der Vermietung von Gewerbeflächen und ggf. einer Parkraumbewirtschaftung im Straßenraum und auf privaten Flächen. Da die Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum an rechtliche Voraussetzungen geknüpft ist und ihre Einnahmen nicht ohne Weiteres zweckgebunden verwendet werden können, wird sie im vorliegenden Leitfaden nicht weiter betrachtet.

**Beispielrechnung für ein Modellgebiet**

Für ein fiktives Modellgebiet werden die Aufwände und Einnahmen für die beiden Konzepte „Bündelung in Quartiersgaragen“ und „Ebenerdiges Parken“ gegenübergestellt. Das Modellgebiet besteht aus 1.000 Wohneinheiten. Es wird von einem einheitlichen Stellplatzschlüssel von 0,8 Stellplätzen pro Wohneinheit ausgegangen. Daraus ergibt sich ein Stellplatzbedarf von 800 Stellplätzen, der je nach Konzept unterschiedlich gedeckt wird:

- Bündelung in Quartiersgaragen:  
640 Stellplätze (80%) in 2 Quartiersgaragen, davon jeweils 320 pro Garage, 160 Parkstände (20%) am Straßenrand längs wohnungsnah, u. a. für Carsharing und mobilitätseingeschränkte Menschen.
- Ebenerdiges Parken:  
640 Parkstände (80%) am Straßenrand längs, 160 Stellplätze (20%) auf Parkplätzen.

Der spezifische Flächenbedarf für Parkstände im Straßenraum und Stellplätze auf Parkplätzen wird nach den Bemessungsgrundlagen in den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ermittelt. Der Flächenbedarf für die Quartiersgaragen ergibt sich aus den oben dargestellten Muster-Planskizzen. Zusätzlich werden für Zufahrten 100 m<sup>2</sup> berücksichtigt.

Eingangsdaten für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

	Bündelung in Quartiersgaragen	Ebenerdiges Parken
Wohneinheiten	1.000	1.000
Stellplatzschlüssel	0,8	0,8
Stellplatzbedarf	800	800
Realisierung	160 SP Straßenrand längs 640 SP in 2 Quartiersgaragen	640 SP Straßenrand längs 160 SP Parkplatz
Spezifischer Flächenbedarf	11,4 m <sup>2</sup> pro SP (5,7 m × 2,0 m)	11,4 m <sup>2</sup> pro SP (5,7 m × 2,0 m)
	1.850 m <sup>2</sup> pro QG (inkl. 100 m <sup>2</sup> Zufahrt)	20 m <sup>2</sup> pro SP Parkplatz

Quartiersgarage = QG | Stellplatz = SP

Für dieses Modellgebiet werden im Folgenden Flächenbedarf und Investitionskosten, Betriebskosten, Einnahmen und mögliche zusätzliche Effekte erläutert.

### Flächenbedarf und Investitionskosten

Der Grundflächenverbrauch setzt sich zusammen aus Stellplatz- und Verkehrsflächen. Bei den Verkehrsflächen wird davon ausgegangen, dass im Modellgebiet mit Quartiersgaragen aufgrund der geringen Verkehrsbelastung ein Großteil der Straßen als Wohnstraße mit einer Fahrbahnbreite von 4,0 m ausgebildet werden kann. Diese Straßen dienen nur zur Erschließung der Wohnhäuser und haben keine begleitenden Parkstände.

Beim Konzept „Ebenerdiges Parken“ sind mehr Sammelstraßen mit einer Fahrbahnbreite von mindestens 5,5 m und beidseitigem Längsparken erforderlich. Vereinfacht geht die Rechnung davon aus, dass Straßenabschnitte mit Parken im Seitenraum Sammelstraßen und Straßenabschnitte ohne Parken Wohnstraßen sind. Jedes Konzept hat die gleiche Straßenlänge.

Für die Berücksichtigung der Grundstückskosten wird ein durchschnittlicher Baulandpreis von 400 € pro m<sup>2</sup> angenommen. Die spezifischen Baukosten werden auf der Grundlage von Erfahrungswerten wie folgt berücksichtigt: 7.000 € je Stellplatz in einer Quartiersgarage in einfacher Ausführung, 2.500 € in der Parkbucht oder auf dem Parkplatz und 100 € je m<sup>2</sup> Fahrbahn.

**Der Grundflächenverbrauch für Stellplätze und Verkehrsflächen ist beim konventionellen Ansatz mit Parkständen im Straßenraum rund 7.000 m<sup>2</sup> höher als bei Quartiersgaragen.**

Damit liegen die Grundstückskosten bei ebenerdigen Parken rund 2,8 Mio. € höher als mit

Quartiersgaragen. Die Baukosten sind dagegen beim ebenerdigen Parken um rund 2,7 Mio. € günstiger als bei Quartiersgaragen. Im Ergebnis bewegen sich die Investitionskosten der beiden Konzepte in ähnlicher Höhe.

Vergleich der Investitionskosten (anonymisiertes Beispiel aus der Praxis)

	Bündelung in Quartiersgaragen	Ebenerdiges Parken
Grundflächenverbrauch	15.328 m <sup>2</sup>	22.352 m <sup>2</sup>
– für Stellplätze	5.524 m <sup>2</sup>	10.496 m <sup>2</sup>
– für Verkehrsfläche	9.804 m <sup>2</sup>	11.856 m <sup>2</sup>
Grundstückskosten	6.131.200 €	8.940.800 €
– für Stellplätze	2.209.600 €	4.198.400 €
– für Verkehrsfläche	3.921.600 €	4.742.400 €
Baukosten	5.860.400 €	3.185.600 €
– für Stellplätze	4.880.000 €	2.000.000 €
– für Verkehrsfläche	980.400 €	1.185.600 €
<b>Investitionskosten</b>	<b>11.991.600 €</b>	<b>12.126.400 €</b>

### Betriebskosten und Einnahmen

Nach Erfahrungswerten betragen die jährlichen Betriebskosten für Quartiersgaragen rund 3 % der Baukosten oder rund 20 € bis 25 € pro Stellplatz und Monat. Sie setzen sich aus folgenden Einzelpositionen zusammen:

- Energie (Strom, Wasser/Abwasser, Heizung),
- Wartung, Reparatur und Instandhaltung für Gebäude, Gebäudetechnik und Betriebstechnik,
- Objektbetreuung (operativer Betrieb) inkl. Personalkosten, Betriebsmittel und Abschreibungen für Ausstattungen im Objekt,
- Betriebsversicherungen und sonstige Kosten,
- Gebäudeversicherungen und Abgaben,
- Verwaltung (Personal, Raum, Technik) inkl. Werbung und Rechts- und Beratungskosten.

Für Parkplätze und Parkstände am Straßenrand werden als jährliche Betriebskosten erfahrungsgemäß rund 1,5 % der Baukosten angesetzt; ebenso für Fahrbahnflächen.

Beide Konzepte berücksichtigen nicht die Kosten für ein Mobilitätsmanagement (Mobilitätszentrale).

Als Mietzins für Stellplätze in den Quartiersgaragen werden 50 € pro Monat und Stellplatz angenommen. Einnahmen aus Vermietung von Einzelhandelsflächen oder aus Mobilitätsdienstleistungen sind in beiden Konzepten möglich und werden daher nicht in der Modellrechnung berücksichtigt. Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zeigt, dass die Mieteinnahmen für die Stellplätze in den Quartiersgaragen die Betriebskosten übersteigen.

Vergleich der Betriebskosten und Einnahmen

	Bündelung in Quartiersgaragen	Ebenerdiges Parken (Gebiet ohne Parkraumbewirtschaftung)
Betriebskosten jährlich	155.106 €	47.784 €
Mieteinnahmen jährlich	384.000 €	0 €
<b>Saldo jährlich</b>	<b>228.894 €</b>	<b>-47.784 €</b>

Quartiersgarage = QG | Stellplatz = SP

### Mögliche zusätzliche Effekte / Vorteile von Quartiersgaragen

Die Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts mit Quartiersgaragen ermöglicht weitere Effekte:

- Weniger Kfz-Verkehr bedeutet in der Regel eine höhere Aufenthaltsqualität. Die höhere Attraktivität des Quartiers führt zu einer besseren Identifikation der Mieterschaft und damit zu einer geringeren Fluktuation und geringerem Leerstand.
- Schmalere Fahrbahnen reduzieren die versiegelten Flächen. Der Spiel- und Grünflächenanteil kann erhöht werden. Gegebenenfalls lassen sich breitere Fußwege oder separate Radwege realisieren. Beides steigert die Attraktivität des Quartiers.
- Die schmaleren und weniger befahrenen Fahrbahnen führen dazu, dass Vorgartenzonen nicht mehr im bisherigen Umfang benötigt werden. Auf den nicht mehr benötigten Flächen können zusätzliche Wohnflächen geschaffen werden. Der Verlust des von den Quartiersgaragen beanspruchten Baulands wird dadurch (teilweise) kompensiert.
- Kinder besetzen gerne öffentliche Flächen. Das Spielen in für alle Personen zugänglichen Bereichen ist für ältere Kinder attraktiver als die Spielfläche auf dem Privatgrundstück. In anderen Bundesländern ist es daher möglich, mit Nachweis geeigneter Flächen (z. B. Fußgängerbereiche) Spielplatzflächen auf Privatgelände zu reduzieren. Dies senkt die Investitionskosten.
- Mit der Option einer Aufstockung kann die Kapazität der Quartiersgaragen dem tatsächlichen Bedarf angepasst werden. Dies verringert Investitions- und Betriebskosten.

### Fazit zur Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zeigt, dass die Investitionskosten für Quartiersgaragen in der Regel nicht höher sind als für konventionelle Konzepte mit ebenerdigem Parken. Voraussetzung dafür ist eine **ganzheitliche Betrachtung der Flächeninanspruchnahme im gesamten Quartier**. Die Potenziale zur Flächeneinsparung durch Bündelung von Parkraum in Quartiersgaragen müssen dabei konsequent ausgeschöpft werden.

In Gebieten mit niedrigeren Bodenpreisen (z. B. in Stadtrandlagen) sind die Investitionskosten für Konzepte mit Quartiersgaragen höher als bei Parkständen im Straßenraum. Die höheren Investitionen lassen sich aus der Vermietung der Stellplätze bei gängigen Garagrößen jedoch in einem Zeitraum von rund vier Jahren amortisieren. Langfristig gesehen können auch die mit Quartiersgaragen möglichen bedarfsgerechten Kapazitätsanpassungen Investitions- und Betriebskosten senken.

### 3.2.11 Umsetzungsprozess (11)

Für die Realisierung der Quartiersgarage werden im Folgenden ein möglicher Ablauf dargestellt, relevante Akteurinnen und Akteure benannt und weitere Hinweise gegeben.

#### Arbeitsschritte

- Frühzeitige **Öffentlichkeitsbeteiligung**.
- Erstellung eines **Mobilitätskonzepts** durch die Grundstückseigentümerin/den Grundstückseigentümer oder die Vorhabenträgerin/den Vorhabenträger und Abstimmung mit Senat oder Bezirk.
- **Städtebaulicher Vertrag** zwischen Stadt und Vorhabenträgerin oder Vorhabenträger mit Regelungen u. a. zur Organisation eines **Mobilitätsfonds**, der Verpflichtung zum Bau von Quartiersgaragen und zur Höhe der Investitionszuschüsse.
- (Ggf.) Ausschreibung und Auswahl eines **Betreibenden** der Mobilitätszentrale und der Quartiersgaragen durch die Vorhabenträgerin/den Vorhabenträger.
- Ausschreibung für den Bau der **Quartiersgaragen**.
- Bebauung der ersten Baufelder des Quartiers und **Bau des ersten Bauabschnittes der Quartiersgarage**. Zum Zeitpunkt des Einzuges der ersten Bewohnerinnen und Bewohner muss die Quartiersgarage zwingend nutzbar sein.
- Die **Mobilitätszentrale** verantwortet das Marketing des Mobilitätskonzepts und sie verwaltet den Mobilitätsfonds. Für die neuen Bewohnerinnen und Bewohner stellt sie „Willkommenspakete“ zusammen, die die Mobilitätsangebote (ÖPNV, Carsharing usw.) abbilden und welche bereits beim Abschluss des Mietvertrages übergeben werden.
- Ein **Beirat** aus Eigentümerinnen und Eigentümern und Mietenden sowie ggf. der Stadtverwaltung unterstützt die Mobilitätszentrale und die Betreibenden der Quartiersgaragen.
- Mit der Bebauung weiterer Baufelder muss das **Angebot an Stellplätzen in den Quartiersgaragen wachsen**. Dabei kann die bereits bestehende Quartiersgarage erweitert oder ein weiterer Standort erschlossen werden. Wichtig ist die Auswertung der Erfahrungen mit der bisherigen Vermarktung, um die bereits ausgehandelten Stellplatzkapazitäten ggf. anzupassen.
- Nach Abschluss der Bebauung passt die **Mobilitätszentrale** das Mobilitätsangebot weiter an. Zum Marketing gehören regelmäßige Informationsveranstaltungen.
- Die Stadt **evaluiert** das Mobilitätskonzept.

#### Akteurinnen und Akteure

Im Idealfall gibt es zwei Hauptakteurinnen/Hauptakteure, die für die Entwicklung des neuen Stadtquartiers verantwortlich sind:

- Die Vorhabenträgerin/der Vorhabenträger ist für die Bebauung und die Erschließung des Quartiers zuständig. Sie oder er vergibt die Baugrundstücke und koordiniert die Bauträger/Bauträgerinnen. Sie/er sorgt für die Einhaltung der baurechtlichen Bestimmungen.

- Die Stadt schafft das Baurecht. Sie begleitet die Erstellung des Mobilitätskonzepts. Im Betrieb ist die Stadt für eine regelmäßige Evaluierung des Mobilitätskonzepts zuständig. Mit einer Anschubfinanzierung (Einzahlung in einen Mobilitätsfonds) kann die Stadt zusammen mit der Vorhabenträgerin oder dem Vorhabenträger die frühzeitige Umsetzung des Mobilitätskonzepts sichern.

Weitere wichtige Akteurinnen und Akteure sind:

- Die **Bauherrin/der Bauherr und die Betreiberin/der Betreiber der Quartiersgaragen** stellen die notwendigen Stellplatzkapazitäten rechtzeitig zur Verfügung.
- Die **Betreiberin/der Betreiber der Mobilitätszentrale und der Quartiersgaragen** verfolgt die im Mobilitätskonzept formulierten Ziele und verantwortet Umsetzung, Kommunikation und Marketing der Mobilitätsdienstleistungen.
- Ein **Beirat**, der beispielsweise zu je 50 % aus Eigentümerinnen und Eigentümern sowie Mietenden und Stadtvertretungen besteht, kontrolliert den/die Betreibenden der Quartiersgaragen und der Mobilitätszentrale und beschließt die Bedingungen. Der Beirat veranlasst notwendige Änderungen am Mobilitätskonzept.

#### Rechtliche Grundlagen

Als rechtliche Grundlage bietet sich ein **städtebaulicher Vertrag** zwischen der Stadt und der Vorhabenträgerin/dem Vorhabenträger und ggf. der Betreiberin/ dem Betreiber der Mobilitätszentrale an. Er sichert die Umsetzung und die Weiterentwicklung des Mobilitätskonzepts über die Fertigstellung des Neubaugebiets und den Ablauf der Gewährleistungsfrist hinaus. Im städtebaulichen Vertrag könnten beispielsweise folgende Inhalte festgelegt werden:

- Festlegung der Verantwortung für ein Mobilitätskonzept (in der Regel Vorhabenträgerin/Vorhabenträger, ggf. auch Senat oder Bezirk),
- Stellplatzschlüssel, ggf. getrennt nach wohnungsnahen, ebenerdigen Stellplätzen und Baufeld- bzw. zentralen Stellplätzen (Quartiersgaragen),
- erforderlicher Investitionszuschuss je Stellplatz, den Bauträgerinnen und Bauträger leisten müssen, die keine Stellplätze auf ihrem Grundstück herstellen können bzw. dürfen; den Investitionszuschuss erhalten die Bauträger, die eine Quartiersgarage auf ihrem Baufeld errichten,
- Übertragung der Stellplatzvermietung auf eine Gesellschaft (Finden einer Betreiberin/ eines Betreibers ggf. auch durch die Stadt); Festlegung eines Mietzinslöses, der für die Finanzierung des Mobilitätskonzepts bzw. der Mobilitätszentrale zur Verfügung steht,
- Verpflichtung der Vorhabenträgerin/des Vorhabenträgers zur Planung und Umsetzung des Mobilitätskonzepts,
- Festlegung der Höhe einer in der Regel erforderlichen Anschubfinanzierung für das Mobilitätskonzept (Mobilitätsfonds),
- Festlegung der herzustellenden Fahrradabstellplätze sowie
- Festlegungen zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

#### Finanzierung

Die Finanzierung der Quartiersgarage ist grundsätzlich nach BauGB mittels städtebaulicher Verträge möglich. Das **Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung** sieht diese Finanzierung nicht vor, da es keine Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen (keine StellplatzVO) gibt. Die Bauträgerin oder der Bauträger, auf deren oder dessen Baufeld die Quartiersgarage errichtet werden soll, finanziert deren Bau. Sie oder er erhält einen Investitionskostenzuschuss von allen Bauträgerinnen oder Bauträgern, die auf ihren Grundstücken keine Stellplätze in erforderlicher Anzahl herstellen können oder dürfen. Die Mobilitätszentrale erhält eine Anschubfinanzierung aus dem Mobilitätsfonds, in den die Vorhabenträgerin oder der Vorhabenträger und ggf. die Stadt einzahlen. Weitere Einnahmen können aus der Stellplatzvermietung, Dienstleistung (z. B. E-bike-Verleih, Postdepots, Elektroladestationen), Fördermittel oder städtischen Zuschüssen erzielt werden.

#### Kommunikation

Ein wesentlicher Baustein zu einer erfolgreichen Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ist die umfassende Information der Bewohnenden, Vermietenden und Bauherrinnen und Bauherren zum Thema Mobilitätsorganisation. Diese Aufgabe übernimmt die Mobilitätszentrale. Sie berät Bauherrinnen und Bauherren zu Fragen des Mobilitäts- und Stellplatzmanagements. Unter anderem informiert sie über Mobilitätsangebote, die von den Bauherrinnen und Bauherren den späteren Nutzerinnen und Nutzern der Gebäude unterbreitet werden können.

Die Mobilitätszentrale wendet sich auch direkt an die Bewohnerschaft. Den neuen Bewohnerinnen und Bewohnern des Quartiers übergibt sie ein „Willkommenspaket“ mit Informationen zum Mobilitätsangebot und ggf. Sonderkonditionen zum Ausprobieren der Mobilitätsdienstleistungen. Mindestens einmal im Jahr organisiert die Mobilitätszentrale eine Versammlung für die Bewohnerschaft des Quartiers. Darin informiert sie über die Mobilitätsangebote und beteiligt sie an der Gestaltung und Organisation derselben.

Die Betreiberin oder der Betreiber der Mobilitätszentrale kann auch Vertragspartner für die Anbieterinnen und Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen sein. Sie oder er handelt die Konditionen z. B. für rabattierte ÖPNV-Mietertickets oder für die Carsharing-Nutzung mit den jeweiligen Anbieterinnen und Anbietern aus und organisiert die Weitergabe der Angebote an die Bewohnerschaft.

#### Ausblick

Aufgrund fehlender Berliner Erfahrungen wird empfohlen, entsprechende Mobilitätskonzepte sowie Konzeption, Umsetzung und Betrieb von Quartiersgaragen zu evaluieren. Sinnvoll ist ein permanenter Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten Akteurinnen und Akteuren, wie Senatsverwaltungen, Bezirken und Wohnungsbaugesellschaften, um das Thema weiterzuentwickeln und den Forderungen aus der Koalitionsvereinbarung 2016–2021 zum Thema Parken (S. 48) gerecht zu werden. Der vorliegende Leitfaden ist auf Basis dieser Erkenntnisse fortzuschreiben.

Derzeit werden in Adlershof (HOWOGE) und im Märkischen Viertel (GESOBAU) Quartiersgaragen geplant.

➤ Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung siehe [www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/de/vertraege/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/de/vertraege/)

➤ Koalitionsvereinbarung 2016–2021 siehe [www.berlin.de/rbmskz/regierender-buergermeister/senat/koalitionsvereinbarung/](http://www.berlin.de/rbmskz/regierender-buergermeister/senat/koalitionsvereinbarung/)

➤ Beispiel einer Kooperationsvereinbarung zwischen Immobilienunternehmen, Verkehrsverbund und Carsharing-Unternehmen siehe Anlage 5

## Weitere Informationen

### Fokus Quartiersgaragen

Diese Broschüre mit ihren Anlagen steht zum kostenlosen Download bereit:  
[www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/de/quartiersgaragen/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/de/quartiersgaragen/)

### Weiterführende Literatur

ADAC. (2013). *Benutzerfreundliche Parkhäuser – Ein Leitfaden für die Praxis*. München.

Bundesverband Parken. (2015). *E-Tankstellen in öffentlichen gebührenpflichtigen Parkgaragen – Eine Prozessbeschreibung mit Fallbeispielen*. Köln: Bundesverband Parken e.V.

CPH City and Port Development. (2012). *Inner Nordhavn – From Idea to Project*. Copenhagen.

Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.). (2017). *Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW*. Köln.

Institut für Soziologie der Universität Wien; Kompetenzzentrum für Soziale Arbeit der FH Campus Wien; Stadtteilmanagement Seestadt aspern. (2015). *Forschungsbericht der Studie Besiedlungsmonitoring der Seestadt Aspern 2015*. Wien.

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg. (2015). *Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze). Vom 28. Mai 2015 – AZ.: 41 – 2600.0-13/187 –*.

raum & kommunikation. (2014). *Mobilitätskonzept Hauptbahnhof Wien – Planungsgebiet „Leben am Helmut-Zilk-Park“*. Wien.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. (2018). *Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung – Leitlinie für den Abschluss städtebaulicher Verträge im Land Berlin*. Berlin.

Stadt Darmstadt. (2015). *Städtebaulicher Vertrag gem. § 11 BauGB zur Konversion der Lincoln-Siedlung*. Darmstadt.

Stadt Darmstadt. (2017). *Durchführungsvertrag zur Umsetzung des städtebaulichen Vertrages zur Konversion der Lincoln-Siedlung vom 15.12.2015*. Darmstadt.

Topp, H. H. (Juni 2017). Neue Mobilität und „alte“ Stellplätze. *Straßenverkehrstechnik*, S. 391–394.

### Relevante Regelwerke

AV Stellplätze. Ausführungsvorschriften zu § 50 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vom 11. Dezember 2007.

BauO Bln. Bauordnung für Berlin (BauO Bln) vom 29. September 2005 (GVBl. S.495), zuletzt geändert durch das dritte Gesetz zur Änderung der Bauordnung für Berlin vom 17. Juni 2016 (GVBl. S. 361) (Inkrafttreten am 1. Januar 2017).

DIN 67528 (Entwurf 2016). *Beleuchtung von öffentlichen Parkbauten und öffentlichen Parkplätzen*.

EAR (2005). *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs*. Köln: FGSV-Verlag.

MGarVO. *Muster einer Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen, Fassung Mai 1993. Stand 30.05.2008*. Fachkommission Bauaufsicht.

RASt 06 (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen*. Köln: FGSV-Verlag.

# Impressum

## **Herausgeber**

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen  
Württembergische Str. 6  
10707 Berlin  
[www.stadtentwicklung.berlin.de](http://www.stadtentwicklung.berlin.de)

## **Bearbeitung**

LK Argus GmbH  
Schicklerstr. 5-7  
10179 Berlin  
[www.LK-argus.de](http://www.LK-argus.de)

## **Ansprechpartner**

Johanna Hoffert  
Klaus-Dieter Hoffmann  
Referat IV D Wohnungsneubau –  
Projektmanagement und Bauleitplanung

## **Ansprechpartnerin für Parkraummanagement in der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

Tina Klein

## **Grafik und Layout**

Karolina Leczkowski

## **Druck**

medialis Offsetdruck GmbH

**Berlin, September 2018**

