



Wohnungsneubau

# Quartiersgaragen in Berlin

## Hintergrundinformationen zur Quartiersgaragenstudie

**Liebe Berlinerinnen und Berliner,  
liebe Planende, Architektinnen und Architekten und Ingenieure und Bauherren,  
liebe Kolleginnen und Kollegen aus den Bauämtern,**

Berlin wächst. Vor allem bezahlbare Wohnungen werden gebraucht. Aber nicht nur. Um den Anforderungen der wachsenden Stadt zu begegnen, müssen auch öffentliche Einrichtungen, Stadträume und Verkehrssysteme mitwachsen.

Neue Stadtquartiere sollen entstehen. Diese neuen Quartiere sollen nachhaltig sein, den veränderten Anforderungen an das Wohnen, Arbeiten und Leben und an Mobilität gerecht werden und gleichzeitig eine hohe Aufenthaltsqualität erzielen. Diese Ansprüche lassen sich nur schwer mit großen Mengen an Verkehr vereinen. Stattdessen sollen innovative Mobilitätsformen und Alternativen zum eigenen Auto gefördert werden. Autoärmere Quartiere würden mehr Möglichkeit bieten, das öffentliche Straßenland barrierefrei zu gestalten. Anstatt Flächen für parkende Autos vorzusehen, können schmalere Straßenquerschnitte realisiert werden, es könnte mehr Bauland für Wohnhäuser und für Grünflächen oder Spielplätze zur Verfügung stehen. Der Bau von Quartiersgaragen kann für die neuen Stadtquartiere Alternativen für den ruhenden Verkehr schaffen. Denn diese sind nicht nur platzsparend, sie können auch unter Einbeziehung aller Kostenfaktoren eine kostengünstige Alternative zum ebenerdigen Parken darstellen, wenn der Parkraum im Quartier ganzheitlich betrachtet wird.

Diese städtebaulichen und finanziellen Mehrwerte waren Ausgangspunkt für die Erarbeitung der vorliegenden Studie zur Konzeption und Umsetzung von Quartiersgaragen in Berliner Städtebauprojekten. In der Studie „Quartiersgaragen in Berlin“ wurden Erfahrungen aus städtebaulichen Projekten mit Quartiersgaragen aufbereitet. Sie gibt Planenden einen Entscheidungsbaum an die Hand, anhand dessen geprüft werden kann, ob Quartiersgaragen für das betreffende Vorhaben in Frage kommen und welche Rahmenbedingungen und Ausgestaltungen ggf. sinnvoll sind.

Der Leitfaden leistet damit einen Beitrag

- zur Kosteneinsparung und zu niedrigeren Mieten,
- zu günstigen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität und
- zu flexiblen und damit zukunftsfähigen Lösungen, die insbesondere für die kostenintensiven Maßnahmen im Parkraummanagement gefragt sind.

Ich hoffe, er wird Behörden, Büros und Investoren eine alltagstaugliche Arbeitshilfe sein.

**Ihr Sebastian Scheel**

**Staatssekretär für Wohnen**

**Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen**



© Linksfraktion im Sächsischen Landtag

# Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus?

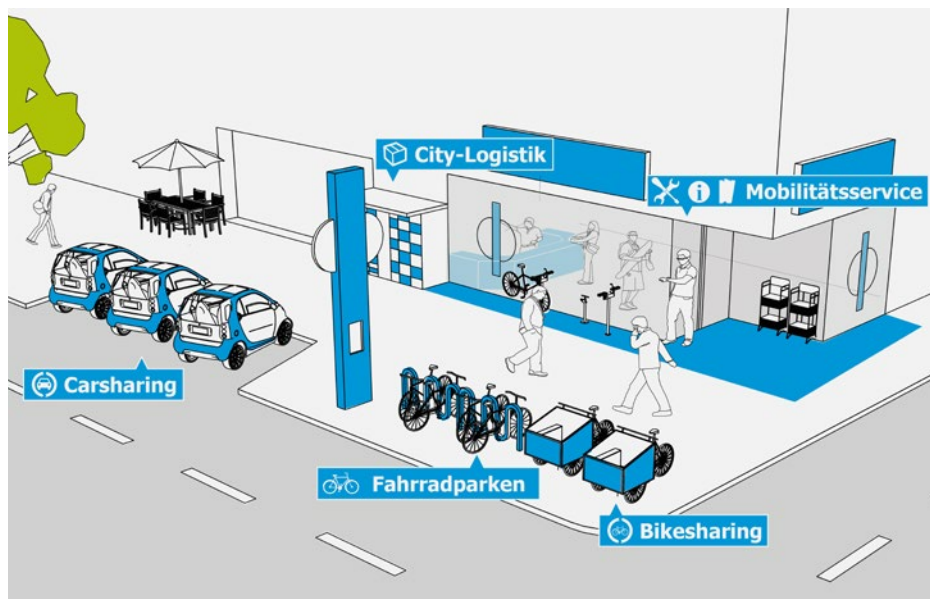
In den Städten dominiert meist der Autoverkehr den öffentlichen Raum. Viele unserer Verkehrsräume wurden in der Nachkriegszeit nach der Idee der autogerechten Stadt neu gestaltet und seitdem trotz veränderter Ansprüche häufig nur geringfügig angepasst.

## Gründe für eine sich ändernde Mobilität in Städten sind,

- dass wir lebenswerte Städte mit besserer Luft, vielfältigen und bezahlbaren Mobilitätsangeboten und fußläufig erschlossenen Kiezen schätzen.
- dass die Bedeutung des Autos im Wandel ist: Während der eigene Pkw bei den Jüngeren an Bedeutung verliert, holen Frauen bei der Motorisierung auf und ältere Menschen bleiben länger (auto)mobil. Viele steigen schon jetzt vom eigenen Auto auf das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel um. Gleichzeitig nimmt die Multimodalität zu, d. h. je nach Bedürfnis werden unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt.
- dass immer mehr Prozesse vernetzt, digitalisiert und automatisiert ablaufen – über Smartphones sind Informationen über Mobilitätsangebote überall und jederzeit verfügbar.
- dass sich die Ansprüche an die Mobilität verändern (Verdichtung der Städte, Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, technische Entwicklung hin zum autonomen Fahren usw.).

## Reaktionen auf diese Entwicklungen sind,

- das Angebot für innerstädtisches Wohnen und Arbeiten im Sinne eines reduzierten Flächenverbrauchs und des Prinzips der kurzen Wege zu fördern, um notwendigen Verkehr und Pendlerzahlen einzudämmen.



MobilityPoint  
© ARGUS Stadt und Verkehr

- den Fokus auf ÖPNV und aktive Mobilität (= auf Muskelkraft basierende Fortbewegungsarten) zur Förderung der Gesundheit und Lebensqualität zu legen, z. B. durch den Bau von Fahrradschnellstraßen.
- die Entwicklung des autonomen Fahrens, bei dem es nicht mehr um das „ob“, sondern um das „wann und wie“ geht.
- die Entwicklung alternativer Antriebe, die entsprechende Auswirkungen auf die Notwendigkeit von Tankstellen bzw. Ladeinfrastruktur haben werden.

## Offene Prognosen

Es ist nicht sicher, ob sich diese Trends und Entwicklungen verfestigen werden. Sie werden in der Fachwelt derzeit kontrovers diskutiert. Doch viele der heutigen Entwicklungen bieten große Chancen für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft. Hierfür sind Leitlinien erforderlich, um die absehbaren Potenziale tatsächlich zu nutzen. Außerdem werden anpassungsfähige Lösungen benötigt, die auf nicht vorhersehbare Entwicklungen flexibel reagieren können.

## Mobilität in den neuen Stadtquartieren

Sicher ist, dass Städtebau Strukturen für Jahrzehnte schafft. Dies betrifft nicht nur den Wohnraum, sondern auch die Rahmenbedingungen für die Mobilität der Zukunft. Laut dem Koalitionsvertrag sollen die neuen Stadtquartiere alternative Mobilitäts- und Wohnformen ermöglichen, bei denen mit Carsharing-Stationen und Mobilitätspunkten multimodale Angebote geschaffen werden, um zusätzliche oberirdische Stellplätze zu vermeiden.

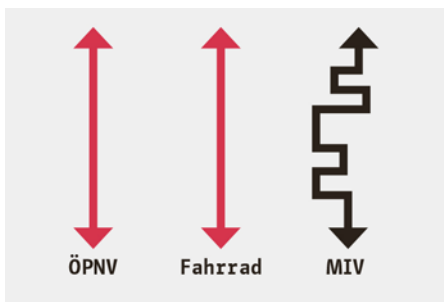
**„Wenn Sie Städte für Autos und Verkehr planen, bekommen Sie Autos und Verkehr. Wenn Sie für Menschen und Räume planen, erhalten Sie Menschen und Räume.“**

Fred Kent von Project for Public Spaces, 2005

# Die Bedeutung von Mobilitätskonzepten

## Gründe für Mobilitätskonzepte für die neuen Stadtquartiere

Ein Mobilitätskonzept soll für die Mobilitätsbedürfnisse der zukünftigen Bewohnerschaft nachhaltige Lösungen aufzeigen. Es verfolgt das Ziel, die Mobilität effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und gesünder zu gestalten. Außerdem soll die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen gesichert werden und der Umweltverbund (ÖPNV, Fuß, Rad) attraktiver werden. Mobilitätskonzepte müssen daher unterschiedliche Anforderungen erfüllen: Sie sollen günstige und nutzergerechte Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität schaffen. Sie müssen frühzeitig geplant werden, damit die Verkehrslösungen zur städtebaulichen Entwicklung passen und die Bewohnerschaft die wesentlichen Mobilitätsangebote schon beim Einzug antreffen bzw. diese vorab mitgestalten kann. Und schließlich sollten Mobilitätskonzepte flexible Maßnahmen enthalten, um sich den Lebensmustern der Bewohnerschaft im Laufe der Zeit anpassen zu können.



Schematische Darstellung für die Priorisierung des Rad- und öffentlichen Verkehrs bei der Erschließung

## Parkraummanagement eine wichtige Stellschraube

Ein Mobilitätskonzept ist die Voraussetzung für eine erfolgreiche Quartiersgarage: Die Notwendigkeit einer Kiezgarage ggf. mit integrierten Mobilitätsangeboten muss sich immer auf die lokalen Gegebenheiten stützen bzw. diese verbessern. Parkraummanagement und -bewirtschaftung werden dabei eine wichtige Rolle spielen, da das Angebot

an verfügbarem Parkraum im Gebiet ganzheitlich betrachtet werden muss. Das Parkraummanagement betrachtet das Angebot an Stellplätzen im öffentlichen und privaten Raum und reguliert die Nachfrage. In Gebieten mit starken Nutzungskonkurrenzen und knappem öffentlichem Raum schafft Parkraumbewirtschaftung die notwendige Kostengerechtigkeit für den Erfolg einer Quartiersgarage.

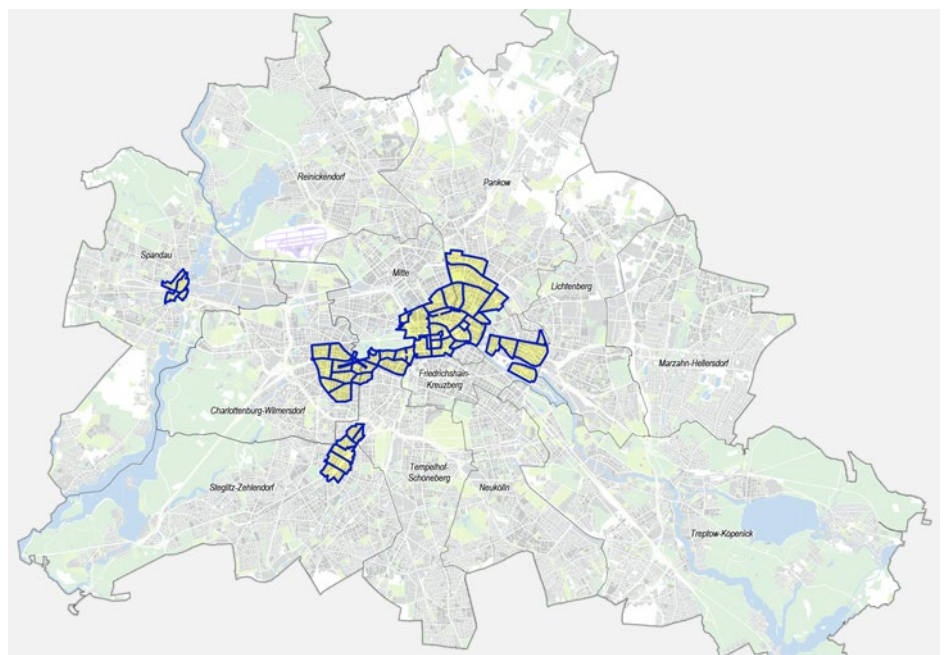
## Ausgangslage Wohnort

Das Mobilitätsverhalten der Bewohnerschaft ist am ehesten am Wohnort durch Schaffung von Alternativen zum eigenen Kfz zu beeinflussen, da die meisten Autofahrten an der Wohnung beginnen und enden. Das Mobilitätsverhalten hängt aber auch von der Nutzungsstruktur und -dichte der Umgebung ab. Wichtig ist also beispielsweise, ob die Menschen einkaufen gehen können oder attraktive Alternativen zum eigenen Pkw vorfinden. Eine Quartiersgarage kann auch ein breites Angebot an nachhaltig konzipierten Mobilitätsdienstleistungen wie z. B. Car-sharing, Ladestationen für Elektroautos, Fahrradverleih und -reparaturwerkstätten, Anbindung an ÖPNV oder Einkaufs-

möglichkeiten bereitstellen und durch die Erdgeschossnutzung zur Lebendigkeit des Stadtquartiers beitragen. Eine Bündelung von Mobilitätsdienstleistungen würde eine größere Auswahl an alternativen Transportmitteln gewährleisten und so Rahmenbedingungen für eine vernetzte, vorausschauende Mobilität für die kommenden Jahrzehnte schaffen.

## Kosten

Beim Wohnungsbau sind Investitions- und Betriebskosten und deren Auswirkung auf die Mieten wichtig. Die Baukosten für Tiefgaragenstellplätze betragen häufig ein Zehntel der Gesamtkosten für ein neues Wohnquartier. Viele Städte entdecken daher derzeit das Thema „Quartiersgaragen“ neu. Der Begriff war aufgrund der Erfahrungen in der Vergangenheit – schlecht ausgelastet, zu teuer und nicht wirtschaftlich – häufig negativ belegt. Für Investoren waren Quartiersgaragen daher oft nur in Verbindung mit Investitionszuschüssen interessant. In den letzten Jahren machen innovative Mobilitätskonzepte und flexible kommunale Stellplatzvorgaben die Errichtung von Quartiersgaragen in vielen Fällen jedoch wieder attraktiv.



In Berlin werden im öffentlichen Straßenraum zurzeit 44 Parkzonen bewirtschaftet

# Zusammenfassung

## Definition Quartiersgarage

In diesem Berliner Leitfaden werden Quartiersgaragen wie folgt definiert:

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

## Ziele der Wohnungsbauprojekte

Bei der Gebietsentwicklung müssen vielfältige Ansprüche befriedigt werden. Zum einen sind die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass sie eine nachhaltige und stadtverträgliche Mobilität der zukünftigen Bewohnerschaft begünstigen. Zum anderen ist der notwendige Kfz-Verkehr zu gewährleisten (z. B. Feuerwehrezufahren). Gleichzeitig sollen die neuen Quartiere eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten, die nur bedingt mit großen Mengen des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum verträglich ist. Und natürlich sollen die Kosten möglichst optimiert werden, um sozialverträgliche Mieten zu ermöglichen. Ein Baustein zur Zielerreichung kann der Bau von Quartiersgaragen in Kombination mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen und Kommunikationsangeboten sein.

## Vorteile

Mit den derzeitigen großen Wohnbauvorhaben werden Rahmenbedingungen für die Mobilität und das Mobilitätsverhalten der kommenden Jahrzehnte geschaffen. Wenn Parkraum in Quartiersgaragen gebündelt wird, ist es z. B. möglich

- Quartiere freier zu gestalten (durch Ersatz von Verkehrsflächen im öffentlichen Straßenraum stehen Flächen für andere Nutzungen wie z. B. Grün-

und Spielplätze oder Wohnnutzung zur Verfügung),

- die Anzahl der Stellplätze an den tatsächlichen Bedarf anzupassen, und
- Kostentransparenz und Kostensenkung herzustellen.

## Hintergrund

Berlin hat als einziges Bundesland keine allgemeine Stellplatzbaupflicht für Neubauvorhaben. Im Bauleitplanverfahren sind aber die Ziele des Baugesetzbuches zu berücksichtigen, an deren Erreichen auch die Bauherren und die zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer ein Interesse haben. Da die unterschiedlichen Parkregelungen die Baukörper und die Straßenraumgestaltung beeinflussen, ist eine frühzeitige Beschäftigung mit dem Parkraummanagement erforderlich.

## Inhalt der Studie

Der vorliegende Leitfaden „Quartiersgaragen in Berlin“ stellt die verkehrlichen, konstruktiven, wirtschaftlichen und rechtlichen Voraussetzungen für Parkbauten nach Erfahrungen anderer Städte dar. Er gibt den Planenden von größeren städtebaulichen Vorhaben einen Entscheidungsbaum (Seite 15) im Sinne einer Checkliste an die Hand. Dieser stellt die Arbeitsschrittfolgen mit Einflussgrößen und Stellschrauben dar, um die Machbarkeit und Sinnhaftigkeit von Quartiersgaragen bei Neubauprojekten mit Wohnnutzung zu bewerten. Veranschaulicht werden die Aussagen mit Beispielen aus bereits realisierten Projekten. Die Studie beinhaltet im Wesentlichen zwei Bearbeitungsschwerpunkte:

- eine Analyse und Bewertung von existierenden (oder geplanten) Quartiersgaragen und
- die Erarbeitung eines Umsetzungsmodells für den Berliner Kontext auch unter Bezugnahme auf den Verzicht auf die Verpflichtung zum Stellplatzbau in Berlin.

Sie ist daher eine Studie über die konzeptionelle, technische und finanzielle Umsetzung von Quartiersgaragen in Berlin und gleichzeitig ein hilfreicher Leitfaden für die Planung und Konzeption von Quartiersgaragen.

## Fazit

Der Leitfaden gibt Hinweise zur Dimensionierung, zum Standort, zur Gestaltung, zur Nutzung und zum Betrieb von Quartiersgaragen. Er dokumentiert, dass Quartiersgaragen nicht teurer sein müssen als ein ebenerdiges Parkraumangebot und dass sie kostendeckend betrieben werden können. Er zeigt Möglichkeiten, wie Vorhaben- und Bauträger zum Bau von Quartiersgaragen und Umsetzung eines Mobilitätskonzepts verpflichtet werden können und wie Senat und Bezirke die Umsetzung von Quartiersgaragen fördern können.

Die gesammelten Erfahrungen lassen sich unter den Berliner Rahmenbedingungen zu drei Leitsätzen zusammenfassen. Demnach haben Quartiersgaragen in Berlin insbesondere dann eine Realisierungschance, wenn sie

- in ein nachhaltiges Mobilitätskonzept integriert sind,
- flächensparsam und kostengünstig gestaltet sind,
- im Gesamtfinanzierungskonzept für die Straßenraum- und Freiflächengestaltung berücksichtigt werden.

Weitere Informationen unter [www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/de/quartiersgaragen/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/de/quartiersgaragen/)

# Glossar

## Stellplatzschlüssel

Die Zahl der benötigten Stellplätze beim Neubau eines Gebäudes hängt unter anderem von der Nutzung des Gebäudes und von der Zahl und Art der Nutzenden ab. Eine Rolle spielen auch die Lage im Stadtgebiet und die Angebote anderer Verkehrsmittel. Das Verhältnis zwischen der Stellplatzzahl und der Anzahl an Wohneinheiten wird oft im sogenannten Stellplatzschlüssel dargestellt. So kann z. B. ein Bauprojekt einen Stellplatzschlüssel von 0,4 Stellplätzen pro Wohneinheit haben.

## Bauleitplanung

Als Bauleitplanung wird das gesetzlich geregelte Verfahren bezeichnet, das die städtebauliche Entwicklung und somit die bauliche und sonstige Nutzung von Grundstücken in einem Gemeindegebiet vorausschauend vorbereitet und leitet. Es wird zweistufig vollzogen und im Baugesetzbuch (BauGB) umfassend geregelt. Die erste Stufe umfasst die Erstellung eines Flächennutzungsplans, die zweite Stufe die Erstellung der Bebauungspläne für räumliche Teilbereiche.

Ziel dieser Bauleitpläne ist es, eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und sozialgerechte Bodennutzung zu gewährleisten und dass mit Grund und Boden sparsam umgegangen wird.

## Parkraumbewirtschaftung

Als Parkraumbewirtschaftung wird die zielgerichtete Steuerung des Verhältnisses der Nachfrage zur Anzahl verfügbarer Parkplätze im öffentlichen Straßenraum bezeichnet. Sie beeinflusst das Parkraumbangebot und die Nachfrage und trägt so zu einer ausgeglichenen Parkraumbilanz bei. Oft meint Parkraumbewirtschaftung auch gebührenpflichtiges Parken im öffentlichen Straßenraum.

Die Koalition will die Parkraumbewirtschaftung schrittweise bis 2021 ausweiten. siehe auch:

[www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik\\_planung/strassen\\_kfz/parkraum/](http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/parkraum/)

## Bauordnung von Berlin (BauO Bln)

[www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/bauen.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/bauen.shtml)

# Impressum

## Herausgeber

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

## Bearbeitung

LK Argus GmbH  
Schicklerstraße 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**

Titelbild: © bilanol