

# 12

## Wohin mit den Autos?

Quartiersgaragen und Parkraummanagement im Bestand

ILS-WORKING PAPER

Von: Janina Welsch

Unter Mitarbeit von Benjamin Bresser, Thomas Klinger und Meike Küpper



# Impressum

## Herausgegeben vom

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH  
Brüderweg 22 – 24  
44135 Dortmund

Telefon +49 (0)231 90 51-0  
www.ils-forschung.de  
poststelle@ils-forschung.de

Dortmund, Deutschland, April 2024  
© ILS 2024, alle Rechte vorbehalten.

ISSN 2701-0112 (online)  
<https://doi.org/10.58122/r073-z456>

## Autorin

Janina Welsch  
Unter Mitarbeit von Benjamin Bresser, Thomas Klinger und Meike Küpper

## Fotos

Freiburger Stadtbau Verbund (Titelseite/Das Bild zeigt die Solargarage Vauban in Freiburg); AdobeStock 56652702, ILS/Janina Welsch (S. 4); Pixabay/Frank Walensky (S. 5); AdobeStock 372618850 (S. 7); Fotolia 56652311, AdobeStock 256360136 (S. 8); Pixabay 3556171\_1920, AdobeStock 222959404 (S. 10); AdobeStock 70665822, AdobeStock 268159377 (S. 15); Qimby/Martin Randelhoff (S. 17); AdobeStock 128315702, Qimby/Martin Randelhoff (S. 20); AdobeStock 144663831 (S. 23); Christian Stamm (S. 25); AdobeStock 223879781, AdobeStock 139837249 (S. 27); AdobeStock 611057348 (S. 29); AdobeStock 204393051 (S. 31); ILS/Roland Fechter, 825371\_1920, Pixabay (S. 34); Presseamt Münster/Angelika Klauser (S. 36); AdobeStock 29347126 (S. 38)

Das ILS-Working Paper entstand im Rahmen des Projekts „Gute Lösungen im ruhenden Verkehr“, das in Kooperation mit dem Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen (MHKBD) und dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) durchgeführt wurde.

Ministerium für Heimat, Kommunales,  
Bau und Digitalisierung  
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Umwelt,  
Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



## Zitierempfehlung

Welsch, Janina (2024): Wohin mit den Autos? Quartiersgaragen und Parkraummanagement im Bestand. Unter Mitarbeit von Bresser, Benjamin; Klinger, Thomas; Küpper, Meike. ILS-Working Paper 12, Dortmund. <https://doi.org/10.58122/r073-z456>.

## Über die Autorin

Dr. Janina Welsch ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH in der Forschungsgruppe Mobilität und Raum.

## Hintergrund

Der öffentliche Raum mit seinen Straßen und Plätzen spielt in den Debatten über die Verkehrswende und die Zukunftsfähigkeit der Städte eine zunehmend größere Rolle. Dabei ist er durch vielfältige, teilweise miteinander konkurrierenden Nutzungsinteressen geprägt. Gute Aufenthalts- und Wohnqualität sollen ebenso erreicht werden wie notwendige Klimaanpassungen und bessere Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr im Sinne einer nachhaltigen und sicheren Mobilität für Alle. Der fließende und der ruhende Pkw-Verkehr, d. h. das Parken, wurden bisher vielfach prioritär gegenüber anderen Verkehrsmitteln und weiteren Nutzungen behandelt. In der Praxis stehen Kommunen vor großen Herausforderungen, wenn sie hier Veränderungen nicht nur bei neuen Planungen, sondern insbesondere auch im Bestand bewirken wollen. Verschärft wird die Problemlage in Bestandsquartieren häufig durch beengte Platzverhältnisse und begrenzte Parkmöglichkeiten – sowohl im öffentlichen Raum als auch auf privaten Grundstücken – sowie durch die steigende Anzahl und Größe der Pkw in Deutschland.

Diese Herausforderungen müssen auch durch ein konsequentes Parkraummanagement und innovative, neue Mobilitätsstationskonzepte und -lösungen wie beispielweise zeitgemäße Quartiersgaragen, Sharing-Angebote oder Mobilstationen angegangen werden. Dafür ist unter anderem ein anderer Umgang mit dem ruhenden Verkehr notwendig, wie die Einführung oder Erhöhung von Parkgebühren oder eine Verringerung und Umwidmung von Parkständen, um mehr Raum für diese und andere Nutzungen zu ermöglichen. Solche Veränderungen werden häufig kritisch diskutiert und gelten als brisante Themen, sowohl in der Öffentlichkeit als auch in der Politik. Veränderungen, welche mit einer potenziellen oder tatsächlichen Einschränkung des (ruhenden) Pkw-Verkehrs sowie einer Reduktion des Parkraumangebots einhergehen könnten, werden u. a. deswegen vielerorts nur zögerlich angegangen.

Vor diesem Hintergrund hat das ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH in Kooperation mit den Ministerien für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung (MHKBD) und für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) des Landes Nordrhein-Westfalen das Projekt „Gute Lösungen zum ruhenden Verkehr“ (5/2021–12/2023) durchgeführt. In diesem Forschungsprojekt wurden umfangreiche Recherchen zum Thema Quartiersgaragen, eine Bewohnerbefragung in Düsseldorf-Bilk (ausgewählte Ergebnisse in (Welsch 2023) und Expert\*innen-Interviews durchgeführt. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei auf Quartiersgaragen, die als ein Lösungsbaustein in städtische Parkraummanagement-Konzepte integriert werden können. Erkenntnisse zum Thema Quartiersgaragen und Parkraummanagement im Bestand sind nachfolgend zusammengefasst.

Dank gilt allen Beteiligten und Unterstützenden, insbesondere den nachfolgend in alphabetischer Reihenfolge genannten Interviewten aus Kommunen, Planung, Verbänden und Wissenschaft: Doris Bäumer (Zukunftsnetz Mobilität NRW), Inken Daley (Stadt Freudenberg, Stabstelle Projektsteuerung & Fördermanagement), Benjamin Dally (Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe, iFE-Institut für Energieforschung, seit Mai 2023: HafenCity Universität Hamburg, Lehrgebiet Digital City Science), Stefanie Kirchbach (Stadt Aachen, Stadtentwicklung, -planung & Mobilitätsinfrastruktur), Franziska Kirschner (Planersocietät, Fachgruppe Parken; seit April 2023: Stadt München), Hans-Georg Kleinmann (Stellwerk 60, Köln), Nicola Krettek (VCD, Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität), Jens Lauterbach (PB Consult, Konzeption, Nürnberg), Andreas Meißner (Stadt Dortmund, Mobilitätsplanung), Phillip Nelles (Stadt Düsseldorf, Strategische Mobilitätsplanung, seit Januar 2024: Stadt Köln), Max Stewen (Stadt Münster, Mobilitätsplanung), Susanne Schwickert (Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe, Bau-physik und Technischer Ausbau).<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> In den Zitaten aus den transkribierten Interviews wurden zur besseren Lesbarkeit Wortwiederholungen entfernt, Auslassungen mit ... gekennzeichnet und sinngemäße Teile in [ ] Klammern ergänzt (z. B. aufgrund schlechter Audioqualität oder sich überschneidender Gegenfragen). Die Nennung der Zitate erfolgt mit Zustimmung der Interviewten.

# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Öffentlicher Stadtraum – vielfältige Ansprüche auf knapper Fläche.....</b>	<b>4</b>
<b>2 Das Parken anpacken .....</b>	<b>5</b>
2.1 Parken erlaubt – aber nicht immer und überall .....	7
2.2 Mit Parkraummanagement gestalten.....	9
2.3 Kostenloses Parken – Geht das überhaupt? .....	10
2.4 Kommunale Möglichkeiten aktiv nutzen.....	13
<b>3 Quartiersgaragen als ein Lösungsbaustein .....</b>	<b>17</b>
3.1 Was ist eine Quartiersgarage? .....	17
3.2 Quartiersgaragen bieten viele Vorteile .....	19
3.3 Besonderheiten beim Bau von Quartiersgaragen im Bestand .....	27
<b>4 Fazit.....</b>	<b>38</b>
<b>5 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>40</b>
<b>6 Literatur.....</b>	<b>41</b>



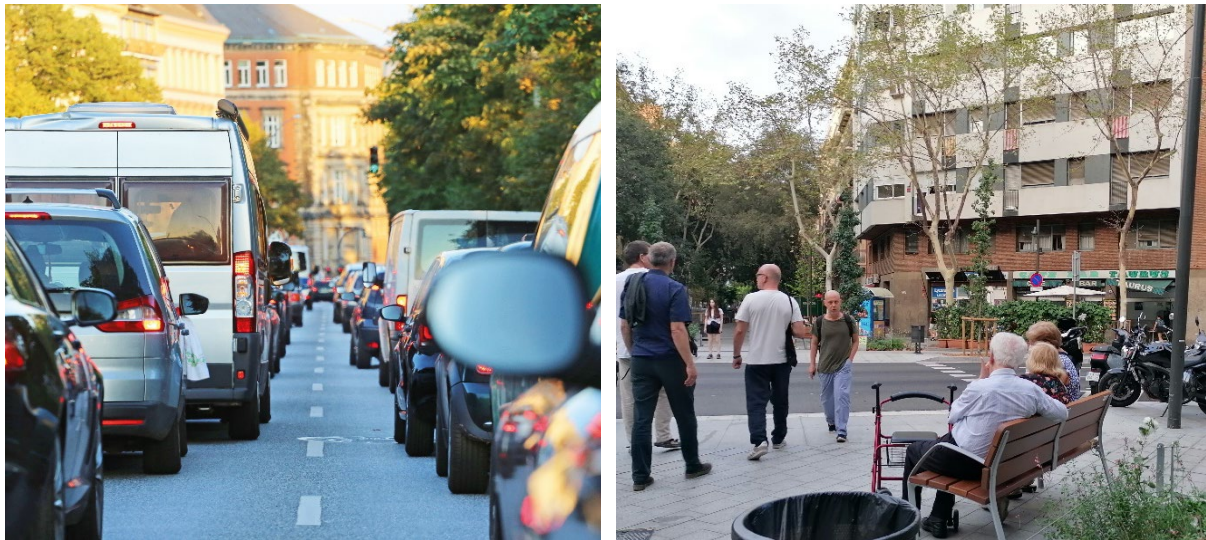


Abbildung 1: Unterschiedliche Nutzungen prägen das Stadtbild.  
Quelle: AdobeStock 56652702, Barcelona Welsch/ILS

## 1 Öffentlicher Stadtraum – vielfältige Ansprüche auf knapper Fläche

Innerhalb von Ortschaften und Städten wird der öffentliche Raum durch viele verschiedene Nutzungen beansprucht, eine davon ist der städtische Verkehr. Dabei ist der Straßenraum meistens stark versiegelt und wird durch den fahrenden und den sogenannten ruhenden Pkw-Verkehr dominiert. Letzterer umfasst das Parken und Abstellen der Fahrzeuge. Dabei stellt sich die Frage, für wen und wie gestalten wir die Städte? Der öffentliche (Stadt-)Raum ist nicht zuletzt deswegen besonders wertvoll, da er der Lebensraum für viele Menschen ist. Lebenswert wird eine Stadt, um es entsprechend den Empfehlungen des Architekten und Stadtplaners Jan Gehl zu formulieren, wenn sie nach dem menschlichen Maßstab funktioniert und ein gutes Lebensumfeld bietet. In dieser Sichtweise stehen das Stadtgrün, die Nutzungsvielfalt und die Aufenthaltsqualität im Fokus, ebenso wie die Menschen und deren natürliche Fortbewegung – das Zufußgehen (Gehl 2015).

In vielen Städten werden derzeit eine bessere Aufenthaltsqualität sowie die Schaffung von mehr Grünflächen mit Versickerungsmöglichkeiten sowie von mehr Platz für die aktive Mobilität angestrebt, was dem Leitbild der dreifachen Innenentwicklung entspricht (Schubert et al. 2023). Ein Ziel dabei ist es, Mobilität als Grundbedürfnis der Menschen und als Voraussetzung sozialer Teilhabe zu erhalten und zu ermöglichen und dabei gleichzeitig nicht nachhaltige Formen des (motorisierten) Verkehrs zu vermeiden bzw. auf andere Verkehrsmittel zu verlagern. Diese Ziele zu erreichen ist nicht einfach und Bund, Länder und Kommunen sowie jede einzelne Person stehen dabei vor kleinen und großen Herausforderungen, da umfangreiche Veränderungen notwendig sind, um die derzeitigen Verkehrssysteme und die Mobilität nachhaltiger zu gestalten.

Auf Basis von Literatur- und Praxisrecherchen sowie Expert\*innen-Interviews wird nachfolgend der Frage nachgegangen, ob und wie Quartiersgaragen hier ein Teil der Lösung sein können.

## 2 Das Parken anpacken

Allein die Tatsache, dass der Pkw-Bestand in den letzten Jahrzehnten immer weiter zugenommen hat, zeigt, dass sich – nicht nur beim Parken – die Problemlagen tendenziell verschärfen. Die Anzahl der in Deutschland zugelassenen Pkw ist allein in den letzten 16 Jahren um fast 8 Mio. oder 19,6 % auf rund 49 Millionen Fahrzeuge gestiegen (Abbildung 2). Im letzten Jahr hatten dabei SUV die größten Zuwachsraten (KBA 2023).

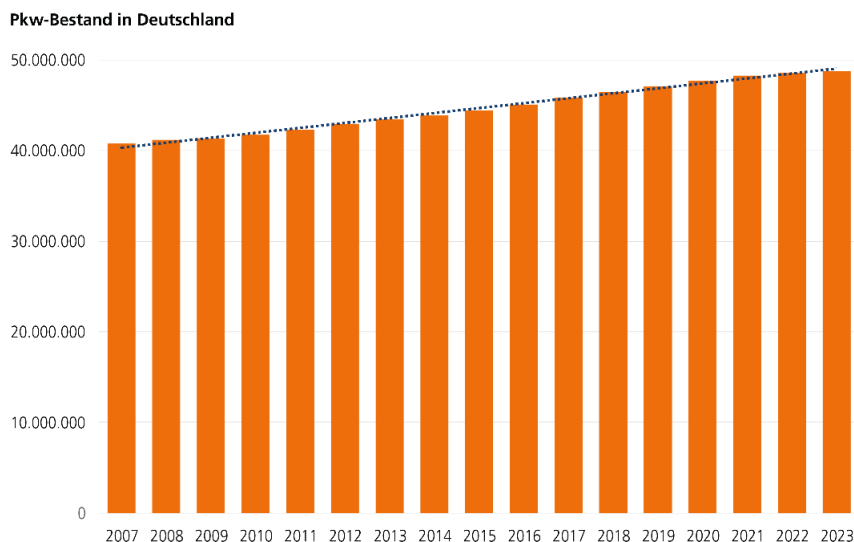


Abbildung 2: Pkw-Anzahl in Deutschland.

Quelle: ILS/eigene Darstellung nach KBA Pkw-Bestand am 1.1. des Jahres

Allerdings sind nicht nur vermehrt solche großen Modelle neu hinzugekommen, sondern die Fahrzeuge werden häufig in der gleichen Modellreihe bei einer neuen Ausfertigung eine Nummer größer gebaut und gekauft. So war der Golf I im Jahr 1974 beispielsweise im Vergleich zum Golf VII rund 55 cm kürzer, 19 cm schmaler und 6 cm niedriger (Asmus/Reek 2016). Insgesamt waren die Automodelle hierzulande in den 1960ern durchschnittlich mehr als 60 cm kürzer, rund 30 cm schmaler und 20 cm niedriger als heute. Der Zuwachs hat sich jedoch ungleich beschleunigt, so waren innerhalb von zehn Jahren die neu zugelassenen Pkw im Jahr 2010 im Mittel 19 cm länger, 15 cm breiter und satte 25 cm höher geworden. Der Trend hat sich seitdem vor allem bei der zunehmenden Höhe fortgesetzt. Pkw sind darüber hinaus heute deutlich stärker motorisiert und schwerer (Schuster et al. 2011; Christ/Höland 2020). Letzteres führt zu deutlich mehr Gehwegschäden. Wie für alle Pkw gilt auch für die großen Fahrzeuge: Jede Fahrt beginnt und endet auf einem Parkplatz, und dieser Platz ist begrenzt.

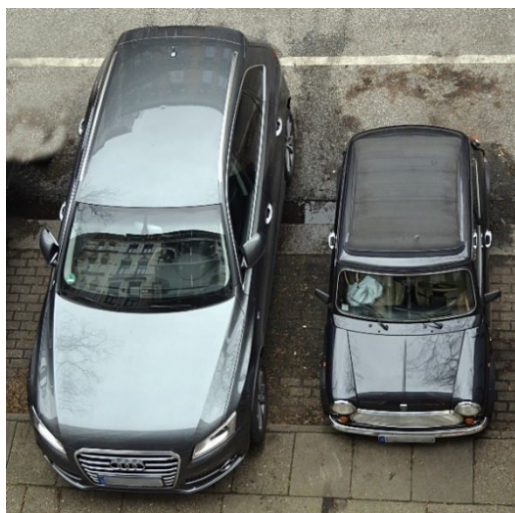


Abbildung 3: Je nach Größe variiert der Platzbedarf.

Quelle: Frank Walensky/Pixabay

„[Parken] ist ein Thema, mit dem ganz viel Auseinandersetzung, Dialog und Beteiligung verbunden sein muss. ... Wir haben immer mehr große Pkw, wir beobachten einen Zuwachs bei Lieferfahrzeugen und sehr viele davon werden einfach im öffentlichen Raum abgestellt. Da ist der Leidensdruck vor allem in dicht bebauten Quartieren hoch. Und ohne Gegensteuern wird es immer ungerechter für diejenigen, die den öffentlichen Raum so nicht beanspruchen, aber auch öffentlichen Raum in guter Qualität wollen. Ich beobachte, dass der Handlungs- und auch der Leidensdruck enorm gestiegen sind.“ (Bäumer, Zukunftsnetz Mobilität NRW).

Dieser Trend ist nicht nur für die Verkehrssicherheit problematisch, sondern auch in Bezug auf ansteigende Ressourcen- und Energieverbräuche, Straßen- und Gehwegschäden aber vor allem hinsichtlich des Platzbedarfs. Letzterer ist enorm, da Parkplätze an verschiedenen Orten vorgehalten werden (müssen), die oft nur zu bestimmten Zeiten belegt sind. Ein geparkter Pkw beansprucht etwa 20 m<sup>2</sup> Fläche, denn zu den aktuell 12,5 m<sup>2</sup> Grundfläche werden je nach Parkplatzart weitere Flächen, z. B. für Fahrgassen, benötigt. Aufgrund notwendiger Sicherheitsabstände ist der Platzbedarf beim Fahren deutlich höher (Abbildung 3). Tatsächlich werden rund 40 % der Pkw an einem durchschnittlichen Tag überhaupt nicht genutzt, sondern bleiben geparkt an Ort und Stelle stehen und im Schnitt wird ein Pkw nur ca. 45 Minuten pro Tag gefahren (BMVI 2018).

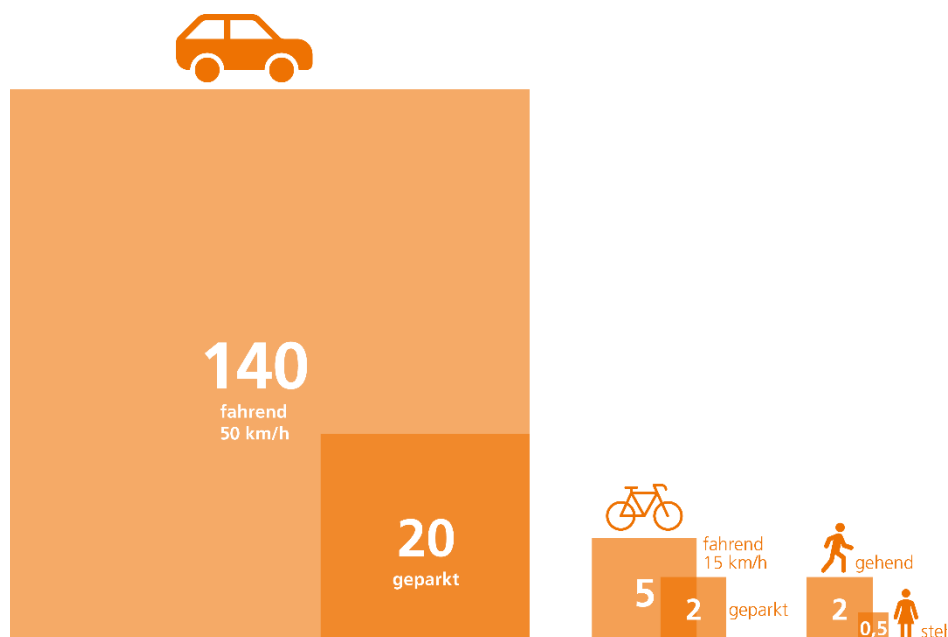


Abbildung 4: Flächenbedarf individueller Verkehrsmittel – fahrend bzw. gehend und stehend.  
Quelle: ILS/eigene Darstellung nach Heinrich-Böll-Stiftung /VCD 2019

In dicht bebauten, urbanen Quartieren werden solche Konflikte besonders deutlich. Entsprechend hoch sehen viele der befragten Expert\*innen den Handlungsdruck, dem die Kommunen ausgesetzt sind. Parkhäuser und Quartiersgaragen werden dabei als ein potentieller Teil der Lösung angesehen. Sie müssen aber auf lokale Gegebenheiten zugeschnitten werden und können nicht allein für sich betrachtet werden, sondern sind zwingend in weitere Strategien und Maßnahmen zu integrieren, um einen Beitrag zur Verkehrswende leisten zu können.

„Wenn wir Quartiersgaragen nutzen, um die parkenden Autos dort abzustellen, dann schaffen wir gleichzeitig auch Raum in den Straßen... Raum für andere Verkehrsmittel, für die Aufenthaltsqualität, für breitere Radwege. Das ist ja auch wieder ein Pull-Faktor für das Fahrradfahren [und] Zufußgehen.“ (Kirschner, Planersocietät)

„Man kann nicht alleine bei einem Parkhaus ansetzen, um die Verkehrswende voranzubringen. Da braucht es noch andere Aspekte wie Infrastruktur, Ausbau der Radwege, bessere ÖPNV, Carsharing [auch] in den Vororten.“ (Dally, TH OWL)

„Quartiersgaragen können grundsätzlich ein [betont] Lösungsbaustein sein, um die Parkbedarfe in Wohnvierteln zu bündeln und so den öffentlichen Straßenraum, der nun einmal begrenzt ist, mit weniger parkenden Fahrzeugen neu aufzuteilen. Um jedoch die Anzahl der Autos zu reduzieren müssen gute alternative sowie verlässliche und sichere Mobilitätsangebote geschaffen werden.“ (Kirchbach, Stadt Aachen)

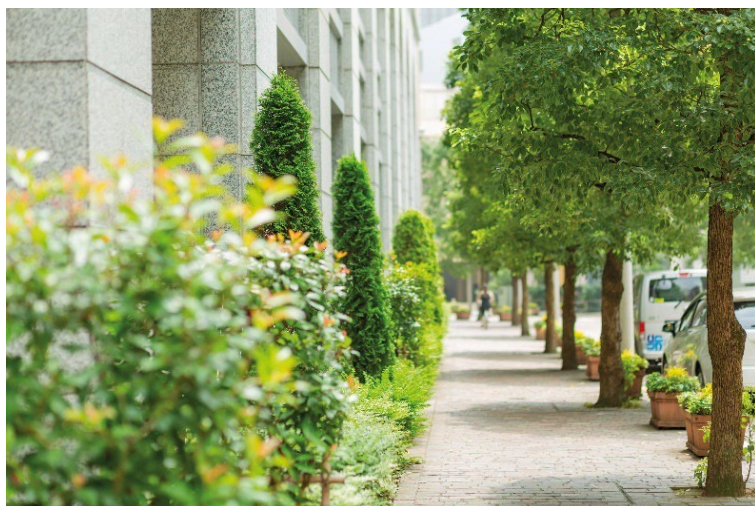


Abbildung 5: Gehwegparken ist auch eine Frage der Prioritäten, da die Gestaltung die Nutzungsmöglichkeiten bestimmt.  
Quelle: AdobeStock 372618850

## 2.1 Parken erlaubt – aber nicht immer und überall

In Deutschland zählt das Pkw-Parken gemäß der StVO innerorts grundsätzlich zum Gemeingebrauch und somit zu den erlaubten Straßenraumnutzungen (StVO 2013). Allerdings bestehen Einschränkungen, so dass Verstöße dann geahndet werden können, wenn z. B. unerlaubt auf oder zu nah an Kreuzungen oder Einfahrten sowie in engen Straßenquerschnitten geparkt wird. Parken auf Gehwegen ist dagegen grundsätzlich nicht zulässig, es kann aber von Seiten der Kommunen abschnittsweise durch Beschilderung erlaubt werden.

Bei schmalen, nicht barrierefreien Gehwegen sind viele dieser Festsetzungen jedoch veraltet, da sie gemäß den aktuell geltenden Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen und dabei einen zu geringen Freiraum für diejenigen lassen, die zu Fuß oder mit dem Rollstuhl unterwegs sind (FGSV 2002). Im Bestand müssen die aktuellsten Regeln beispielsweise bei einer umfangreichen Umgestaltung angewendet werden. In der Realität sind viele Gehwege deswegen heute zu schmal und/oder es fehlen Sicherheitsabstände zur Fahrbahn oder zu parkenden Fahrzeugen. Sie sind dann unattraktiv oder stellen sogar eine Behinderung dar und werden möglicherweise gemieden. Sind Geh- und Radwege außerdem regelwidrig zugeparkt oder versperrt, werden deren Nutzende behindert oder sogar gefährdet. Gefahren gehen dabei nicht nur vom fließenden Verkehr, sondern auch vom ruhenden Verkehr aus (s. Kasten).



### Parken als Unfallrisiko für ungeschützte Verkehrsteilnehmende

Fast jeder fünfte Unfall mit Personenschaden im Fuß- und Radverkehr steht im Zusammenhang mit geparkten Fahrzeugen, mit dem Ein- und Ausparken oder dem Öffnen von Pkw-Türen (GDV 2020).

Auch wenn in der Öffentlichkeit häufig angenommen wird, dass man überall parken darf solange nicht kontrolliert wird und dies als eine Art Gewohnheitsrecht manchmal lautstark eingefordert wird, ist diese Praxis jedoch problematisch. So gut wie alle Menschen sind auch zu Fuß unterwegs. Insbesondere vulnerable Gruppen wie Kinder, Ältere oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind für ihre eigene, selbstständige und sichere Mobilität auf ausreichende Gehwegbreiten und unversperrte Kreuzungen mit freier Sicht, sowie teilweise auch auf barrierefreie Gestaltung wie abgesenkte Bordsteine angewiesen.



Auch Müllabfuhr, Rettungskräfte und Feuerwehr benötigen für ihre wichtige Tätigkeit zwingend freie Kreuzungen und ausreichende Restfahrbahnbreiten neben parkenden Pkw (Feuerwehr-Magazin Redaktion 2019), was beispielsweise im Bremer Sunrise-Projekt eindrücklich kommuniziert wurde (Freie Hansestadt Bremen o. J.). Gleiches gilt für den öffentlichen Nahverkehr, hier sind insbesondere schienengebundene Fahrzeuge wie Straßenbahnen häufig von Behinderungen und teilweise deutlichen Verspätungen betroffen, wie Beispiele aus Düsseldorf und Wien zeigen (Natus 2017; Soteropoulos/Pühringer 2023).

Beim Falschparken handelt es sich also keineswegs nur um ein Kavaliersdelikt. Auch auf der Straße werden dadurch andere Verkehrsteilnehmende behindert oder gefährdet. Insbesondere in Bezug auf illegales Gehwegparken finden in der Praxis jedoch vielerorts kaum Kontrollen statt (Höltig 2022). Die bundesweite Änderung der Bußgelder bei Halten und Parken nahm das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg zum Anlass einen Erlass herauszugeben, der die hohe Bedeutung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden herausstellt und die Kommunen auf die Problem- und Rechtslage aufmerksam machen möchte. Ein rechtswidriger Ermessensausfall läge z. B. vor, wenn es vor Ort eine allgemeine Duldungspraxis oder eine entsprechende interne Vorgabe gibt, die dazu führt, dass Gehwegparken generell nicht geahndet wird (MV BaWü 2020; Bußgeldkatalog 2023).

*Ich weiß es ist ein sehr emotionales Thema, da wird es schwierig. ... Aber wenn man das unter dem [Aspekt] Verkehrswende sieht: wir müssen etwas tun, das ist neben dem ökologischen Problem ... primär ein Platzproblem, eine Stadt ist nun mal endlich. ... Parkplätze sind ein großes Verkehrssteuerungsinstrument. Das sieht man auch in Nachbarstädten wie Wien, wie das funktioniert, was das für Effekte hat. In Paris nimmt man [dem Autoverkehr] ganze Straßen weg und der Verkehr verschwindet. Der taucht nicht irgendwo anders auf, der verschwindet einfach. Das sind Effekte, die muss man einfach angehen, egal wie der Deutsche zu seinem Auto steht.“ (Lauterbach, PB Consult GmbH)*



Abbildung 6: Die Verkehrswende braucht Platz z. B. für aktive Mobilität und den Öffentlichen Verkehr.  
Quelle: Fotolia 56652311; AdobeStock 256360136

## 2.2 Mit Parkraummanagement gestalten

In einer nachhaltigen und strategischen Stadt- und Mobilitätsplanung spielen kommunale Verkehrskonzepte eine wichtige Rolle, um das Zufußgehen oder Fahrradfahren einfacher und sicherer zu machen und so Bewegung und Gesundheit zu fördern. In Verbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr (ÖV) könnten so viele der innerstädtischen Pkw-Wege verlagert werden. Parkraummanagement sollte ein integraler Bestandteil dieser Konzepte sein, denn so kann es als Steuerungselement und Impulsgeber fungieren. Ein grundsätzliches Ziel dabei ist, die Nutzung der Parkplätze effizienter zu gestalten (Pressl/Rye 2020).

### **Parkraummanagement**

Durch Parkraummanagement wird die Parkraumnutzung mit Hilfe von baulichen, organisatorischen oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen unter Berücksichtigung der lokalen Bedingungen beeinflusst.

Beim Parkraummanagement spielen die räumliche Lage und Anzahl der verfügbaren Stell- und Parkplätze im öffentlichen wie im privaten Raum eine Rolle, ebenso wie die Steuerung der Nutzung mit Hilfe begrenzter Parkzeiten oder -gebühren (Bewirtschaftung), die Einführung oder Ausweitung bestimmter Zonen oder Berechtigungen (z. B. für Lieferfahrzeuge oder Bewohnerparken), die Überwachung und Kontrolle der Regeln sowie die Kommunikation und Information zum Thema Parken und Verkehr. So soll das verbleibende Parkraumangebot effizient, wirtschaftlich und verträglich genutzt werden. Gleichzeitig kann ein Anstoß zur Nutzung alternativer Angebote gegeben werden (AGFS NRW 2015; Agora Verkehrswende 2019).

Dass dieses Instrument derzeit auch in dicht bebauten Bestandsquartieren bei weitem nicht flächendeckend angewendet wird, legt nahe, dass Parkraummanagement sowohl bei Autofahrenden als auch bei Entscheidungsträger\*innen häufig (noch) nicht im ausreichenden Maße akzeptiert wird. Der Bewusstseinsbildung und der Kommunikation kommen daher eine Schlüsselrolle zu, da nur so eine effiziente Nutzung des öffentlichen Raums sowie eine Aktivierung von Nutzungspotenzialen für Aufenthalt, Fuß- und Radverkehr sowie Klimaschutz langfristig gelingen kann.

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW hat speziell für die Zielgruppe der kommunalen Akteure Empfehlungen zur konsequenten Einführung und Nutzung des Parkraummanagement als zentralen Teil der Mobilitätsstrategie sowie umfangreiche Hinweise zur konkreten Umsetzung einzelner Komponenten erarbeitet. Dabei liegt zunächst das Augenmerk auf dem Bereich der strategischen Planung, der politischen Verankerung sowie übergeordneter Belange wie die Informations- und Kommunikationsstrategie. Des Weiteren finden sich in diesem Praxishandbuch Parken konkrete Beispiele, Tipps und Hinweise, die teilweise öffentlich, teilweise für die Mitgliedskommunen zugänglich sind (AGFS NRW 2024).



Abbildung 7: Meist wird nur ein kleiner Teil der öffentlichen Parkstände bewirtschaftet und kontrolliert.

Quelle: pixaby3556171\_1920; AdobeStock\_222959404

### 2.3 Kostenloses Parken – Geht das überhaupt?

Auch wenn das Parken innerorts grundsätzlich entlang der Straßen als zulässig gilt, bedeutet das nicht, dass dies überall erlaubt oder kostenlos sein muss. Für das Abstellen eines privaten Pkw im öffentlichen Raum werden pro Parkstand etwa 12 m<sup>2</sup> als Grundfläche angesetzt. Zukünftig sollen die Normflächen mit knapp 14 m<sup>2</sup> für neue Parkmöglichkeiten noch größer ausfallen (Pieper 2023).

Grundsätzlich gehören Bau, Bewirtschaftung und Instandhaltung von Parkplätzen zu den freiwilligen Leistungen der Kommunen, dabei trägt zunächst die Allgemeinheit anfallende Kosten. Direkt anrechenbare Kosten sind zunächst die (einmaligen) Herstellungskosten, deren Ersatz nach etwa 25 bis 30 Jahren fällig wird. Die Herstellungskosten variieren je nach Ausführung (Rasen, Schotter, Pflaster, Asphalt) sowie nach Anlagentyp. Letztere reichen vom Straßenraum oder größeren Parkplätzen über Parkhäuser bis zu Tiefgaragen, wobei mit Kosten zwischen etwa 2.400 und 48.000 € pro Platz zu rechnen ist.

Darüber hinaus fallen Kosten für den Betrieb an. Hierunter fallen Kosten für Bewirtschaftung neben dem Kauf von Parkautomaten (Ersatz nach ca. 15 Jahren), deren Installation sowie Kosten für Strom, Wartung und (Neu-)Programmierung, insbesondere Kosten für Kontrollen bzw. dem entsprechenden Personal an. Ebenfalls müssen anteilig Reinigung, Grünpflege, Winterdienst oder Beleuchtung angerechnet werden. Bei straßenbegleitenden, bewirtschafteten Parkständen werden die Kosten pro Jahr auf etwa 220 bis 300 € geschätzt (Bexen 2018; Agora Verkehrswende 2022). Für die Schweiz werden in einer detaillierten Kosten-Nutzen-Analyse deutlich höhere Werte von umgerechnet etwa 7.500 € allein für den Betrieb von bewirtschafteten Parkständen pro Jahr geschätzt (Ulrich 2017). Hier treiben die (hohen) Personalkosten für die regelmäßige Reinigung und vor allem für Kontrollen – die in der Schweiz deutlich strikter erfolgen – den Betrag in die Höhe. Weitere Kosten fallen zwar an, lassen sich jedoch nur schwer quantifizieren, als Richtwerte benennen oder auf einzelne Parkstände umrechnen. Dies betrifft beispielsweise Kosten für Landflächen, Entwässerungsanlagen und städtische Parkleitsysteme (statische sowie teurere dynamische) oder zusätzliche Aspekte wie Versiegelung, Biodiversität und der Beitrag zu Wärmeinseleffekten.

Durch eine Parkgebühr kann ein Teil der Kosten, die der Allgemeinheit durch die Bereitstellung von Parkplätzen entstehen, auf die Nutzenden übertragen werden. Die Einnahmen decken allerdings selten alle tatsächlichen Kosten, auch weil innerhalb einer Gemeinde häufig nur in der Innenstadt und angrenzenden Gebieten oder in Unterzentren Parkgebühren im öffentlichen Raum erhoben werden. Letztendlich dient auch die Parkraumbewirtschaftung einer effizienten und stadtverträglichen Verwendung des Autos.

„Man [müsste] das in einem größeren Kontext sehen, dass zum Beispiel die Preise für den ÖV in den letzten Jahren ständig weiter angestiegen sind. Wer sich ein Auto leistet, muss das [Preis für Parken] miteinberechnen. Natürlich gibt es auch Leute, die im Schichtdienst arbeiten und diese zu bestimmten Zeiten nicht mit Bus und Bahn fahren können, weil die dann einfach nicht fahren. Vielleicht müsste man da tatsächlich noch mehr über Mobilitätsmanagement in den Unternehmen gehen.“ (Kirschner, Planersocietät)

Parkgebühren im öffentlichen Raum sind in vielen deutschen Kommunen im Gegensatz zu den Tickets im ÖV lange Zeit nicht angehoben worden, was die privaten Autonutzenden indirekt privilegiert. In Dortmund blieben beispielsweise die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum jahrzehntelang auf dem gleichen Stand, während im gleichen Zeitraum die Preise des Verkehrsverbunds Ruhr (VRR) und entsprechend die Ticketpreise für das Stadtgebiet regelmäßig angehoben wurden bzw. werden. Mit Aktualisierung der Parkgebührenordnung in 2023 wurden die Preise für das Parken in Dortmund in den meisten Zonen erstmals nach fast 30 Jahren erhöht. Bei der Ankündigung der Erhöhung der neuen Parkpreise wurde dies in einigen Medien recht reißerisch aufgegriffen, z. B. „Verkehrs-Hammer“ (Siebel 2021) und „Stadt erhöht Parkgebühren drastisch“ (Rhein Ruhr Aktuell 2023). Der relative Preisanstieg beträgt je nach Zone 0 bis 200 Prozent, wobei in der teuersten Zone 1 (Innenstadt/City) pro Stunde statt 1,50 € nun 2,50 € erhoben werden (+67%). In den städtischen Parkhäusern im gleichen Gebiet fallen 2,00 € pro Stunde an. In weiteren Zonen, die gemäß Lage und Parkdruck eingeteilt wurden, fallen 0,50 € bis 1,50 € pro Stunde an. Zone 2 gilt beispielsweise für innenstadtnahe Gebiete mit Bewohnerparkzonen oder Geschäftsstraßen. Im Großteil des Stadtgebiets bleibt das Parken weiterhin kostenlos (Stadt Dortmund 2023). Ein normales Einzelticket für den ÖV im Dortmunder Stadtgebiet der Stufe A3 liegt aktuell bei 3,10 € (gültig 90 Minuten, Rückfahrt nicht erlaubt, ab 2024 geplant bei 3,40 €), für das günstigste Ticket (Kurzstrecke, gültig 20 Minuten, maximal 3 Haltestellen) sind es 1,90 € (VRR 2023).

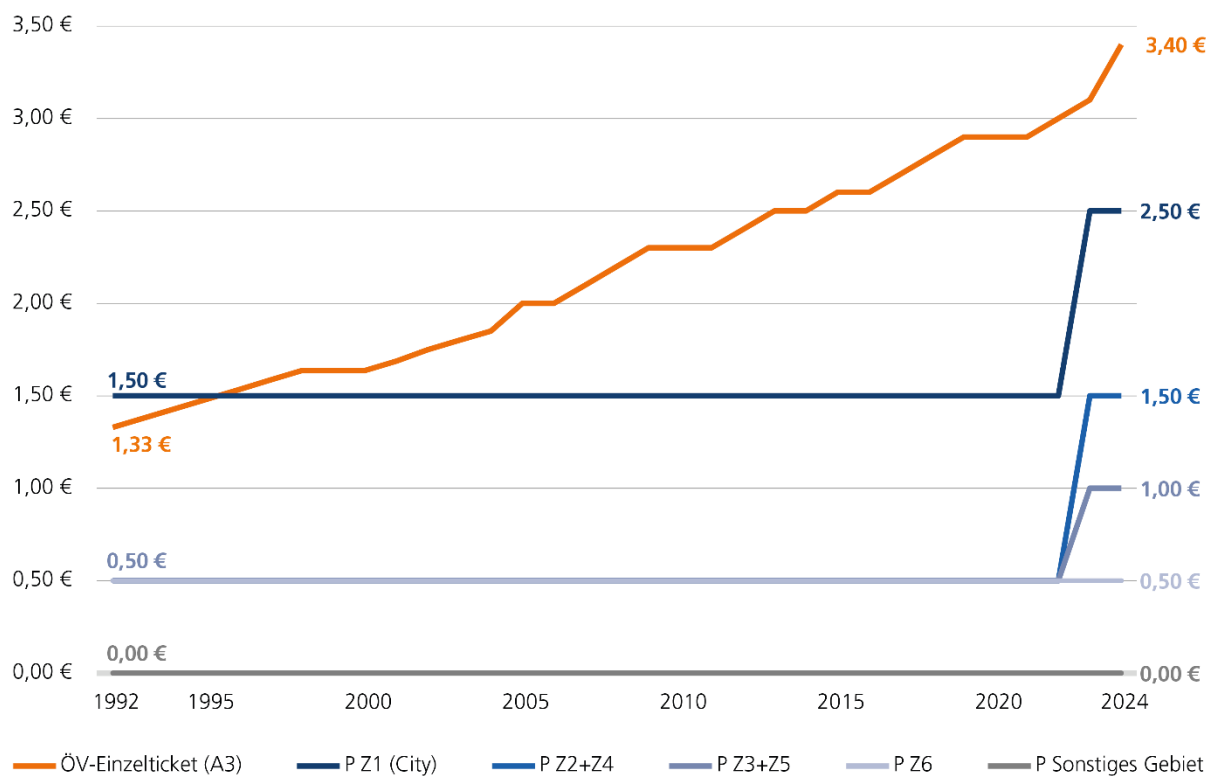


Abbildung 8: Preisentwicklung VRR-Einzelticket (A3) und Parktickets (P) pro Zone (Preis pro Stunde) in Dortmund.  
 Quelle: Eigene Abbildung/ILS. Umrechnung DM zu Euro mit 1,96 nach Stadt Dortmund 2023 und VRR 2023



Das Vorgehen verschiedener Städte bei den Parkgebühren und deren Erhöhung variiert deutlich. Parken ist selten flächendeckend kostenpflichtig, was bei der ÖV-Nutzung nicht der Fall ist, obwohl diese ebenfalls eine öffentliche Mobilitätsdienstleistung darstellt. Bis auf vereinzelte Ausnahmen ist jede einzelne Fahrt im ÖV an den Kauf bzw. den Besitz eines gültigen Tickets geknüpft, eine kostenlose Nutzung ist nicht vorgesehen. Wird ein Verstoß festgestellt, fallen die vorgesehenen Zahlungen beim Parken und bei der ÖV-Nutzung sehr unterschiedlich aus, bei Park- oder Halteverstößen wird die lokale Situation mitberücksichtigt und Parken ohne Parkschein kostet laut dem aktuellen Bußgeldkatalog zwischen 20 € und 40 €. In vielen Nachbarländern liegt ein solches Bußgeld wesentlich höher, z. B. zahlt man in den Niederlanden 109 € (Agora Verkehrswende 2022). Häufig wird für die Ordnungswidrigkeit des Parkens ohne Ticket nur ein Verwarngeld fällig, so dass kein Bußgeldverfahren eingeleitet wird. Im ÖV werden bei Fahren ohne Fahrschein pauschal 60 € verlangt. Da dies als Straftat gilt, reichen mögliche Sanktionen bis hin zu einer Ersatzfreiheitsstrafe. Forderungen, diese Ungleichbehandlung zu ändern werden aktuell von verschiedenen Seiten diskutiert (dpa/Süddeutsche Zeitung 2023).

### Parkraumbewirtschaftung in Zentren

Für Zentren ist ein gut gemanagter Parkraum besonders wichtig, da dadurch die kostbaren Flächen von mehr Personen und somit effizienter genutzt werden können. Wird das Parken nicht gemanagt, wird der einzelne Platz tendenziell länger genutzt. Eine einheitliche, möglichst flächendeckende Bewirtschaftung reduziert darüber hinaus merklich den Parksuchverkehr, wenn gut darüber informiert und regelmäßig kontrolliert wird. Für eine etwaige Nachsteuerung ist es hilfreich, die Auslastung regelmäßig zu evaluieren und Überprüfungen und Anpassungen turnusgemäß einzuplanen (AGFS NRW 2015).

Kurzzeitparken – egal ob mit Parkscheibe oder Parkschein – soll vor allem den verfügbaren Parkraum besser ausnutzen. Sehr kurze Parkzeiten oder sogenannte Brötchentasten, bei denen man z. B. die ersten 15 Minuten kostenlos parken darf, sind dabei allerdings eher kontraproduktiv.

*„In unseren [Parkraum] Erhebungen sehen wir, welches Auto wie lange steht. Man sieht, dass Brötchentasten-Parkplätze länger belegt sind als diese kürzere Zeit, die dafür ausgewiesen ist. Ich sehe das sehr kritisch und sehr problematisch, weil durch die Brötchentasten länger geparkt wird und auch, weil damit die Versuche [zu verdeutlichen], ‚es gibt kein kostenloses Parken‘, zunichtegemacht werden.“ (Kirschner, Planersocietät)*

Dem Wunsch des Einzelhandels nach hoher Kundenfrequenz und dem Werben durch kostenlose Pkw-Parkplätze steht in der Realität oft die Nutzung durch Dauerparker gegenüber. Diese sind jedoch häufig Beschäftigte umliegender Büros oder Geschäfte, statt der erhofften Kundschaft (Barter 2016).

Interessanterweise geben Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad einkaufen, zwar im Durchschnitt pro Einkauf weniger Geld aus, kaufen jedoch deutlich häufiger ein. Dies führt letztendlich zu höheren Ausgaben beim Einkaufen im Vergleich zu Autofahrenden (AGFK Bayern 2016).

In Innenstädten wird der Anteil der Kund\*innen, die mit dem Auto anreisen und die Rolle des (kostenlosen) Parkens von Einzelhändler\*innen tendenziell überschätzt. Für das österreichische Graz wurde z. B. festgestellt, dass 32 % anstelle der geschätzten 58 % der Kund\*innen mit dem Pkw kamen (sustrans 2003; sustrans 2009). In Berlin wurde von den 145 befragten Einzelhändlern geschätzt, dass 22 % der Kundschaft mit dem Auto kommen, wobei von den rund 2000 befragten Kund\*innen nur knapp 7 % mit dem Pkw gekommen waren. Etwa 52 % kamen zu Fuß zum Einkaufen und repräsentieren etwa 61 % der dort getätigten wöchentlichen Ausgaben (von Schneidmesser/Betzien 2021).

In einer Zusammenfassung verschiedener Studien aus deutschen Innenstädten wurde festgestellt, dass in den Innenstädten die Anteile der Einheimischen und Auswärtigen Besuchenden kaum nach Stadtgröße variieren. Mit etwa 60 % stammt die Mehrheit jeweils aus dem untersuchten Ort. Die Anteile derjenigen, die ausschließlich zu Fuß kommen, nimmt mit zunehmender Stadtgröße zwar ab, dafür nimmt jedoch parallel auch der Pkw-Anteil ab und der ÖV-Anteil steigt an. Insgesamt werden Preise für das Pkw-Parken von den Besuchenden tendenziell überschätzt. Teilweise sind Preise auch gänzlich unbekannt, da häufig nur ganz spezifische Parkmöglichkeiten bekannt sind und ausschließlich diese genutzt werden. Ergebnisse von Befragungen in Bamberg und Regensburg zeigen bei den Einschätzungen aus Sicht des Einzelhandels und der Besuchenden ähnliche Tendenzen wie oben genannt: bezogen auf die Befürwortung einer stärkeren Reduzierung des Autoverkehrs stimmen Befragte aus dem Einzelhandel zu 9 % bzw. 15 % zu, im Gegensatz zu 41 % bzw. 49 % der Besuchenden. Hier spiegelt sich eine zunehmend stärkere Erlebnisorientierung der Besuchenden wider, die während ihres Aufenthalts den innerstädtischen Raum vor allem als Zufußgehende erleben. Zum Erhalt der Attraktion von Innenstädten wird deswegen für ein (besseres) Parkraummanagement und -marketing plädiert sowie die Bedeutung der Aufenthaltsqualität für die Besuchenden besonders hervorgehoben (Monheim 2019).

Für sechs mittelgroße Städte in der Schweiz wurde in Einkaufsstraßen mit kleineren Geschäften eine ähnliche Untersuchung durchgeführt, wobei Gewerbetreibende und Passant\*innen befragt wurden. Die Einkaufshäufigkeit und das Einkaufsvolumen deuten darauf hin, dass es sich lohnen würde, insbesondere die Bedürfnisse der Zufußgehenden ernster zu nehmen. Sie stellen in den meisten Fällen die Mehrheit und suchen die Geschäfte häufiger auf als Autofahrende, gleichzeitig bringen sie auch den meisten Umsatz. Interessanterweise hat sich das zu transportierende Volumen der Einkäufe – entgegen den Erwartungen – bei beiden Gruppen nicht unterschieden. Ein Parkplatz direkt „vor der Ladentür“ würde die Attraktivität beeinträchtigen, weswegen gut ausgeschilderte Parkplätze in fußläufiger Entfernung zur Verfügung gestellt werden und die Aufenthaltsqualität im unmittelbaren Umfeld der Einkaufsmöglichkeiten verbessert werden sollten (HEIG-VD et al. 2023).

## 2.4 Kommunale Möglichkeiten aktiv nutzen

Die durchgeführten Expert\*innen-Interviews zeigen Einigkeit darüber, dass das Parkraummanagement von den Kommunen pro-aktiver gestaltet werden sollte. Dies umfasst sowohl das Parken in Neubaugebieten als auch im Bestand. Dabei ist eine gute Passgenauigkeit hinsichtlich der lokalen Bedingungen wichtig, bei der Einführung von Quartiersgaragen wird dies besonders hervorgehoben und als unbedingt notwendig angesehen.

*„Quartiergaragen können ein wichtiger Baustein des kommunalen Parkraummanagements sein, insbesondere wenn sie eingebunden sind in ein quartiersbezogenes Konzept zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. ... Die noch notwendigen Stellplätze können hier raumschonend untergebracht werden. Man gewinnt bestenfalls öffentlichen Raum für Bewegung, für Aufenthalt, für Fuß- und Radverkehr oder auch für notwendige, Klimawandel bedingte Anpassungen des Straßenraums zurück.“ (Bäumer, Zukunftsnetz Mobilität NRW)*

*„Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung ist ja der erste Schritt hin zu einer Verlagerung oder Reduktion der privaten Pkw. ... Beim Zweitwagen, da greift natürlich der Reduktionseffekt noch stärker als beim Erstfahrzeug, bei dem vielleicht noch mehr [Menschen] meinen, sie seien darauf angewiesen. ... Quartiersgaragen sind in meinen Augen ein Element der Parkraumbewirtschaftung. Das ist vielleicht das teuerste Element, am Schluss der Kette.“ (Kleinmann, Stellwerk 60)*

Sollen besondere Einschränkungen des Parkens oder eine Bevorrechtigung bestimmter Nutzergruppen erfolgen, bedarf es meist einer besonderen Prüfung und einer verkehrlichen Begründung. Letzteres trifft auch auf Bewohnerparkzonen zu, da den dort Wohnenden ein Vorrecht beim Parken gegenüber gebietsfremden Pkw-Besitzenden gegeben wird. Einer „einfachen“ stadtweiten Ausweitung von Bewohnerparkgebieten oder einer solchen Parkraumbewirtschaftung sind derzeit also enge Grenzen gesetzt.

Die bestehenden Möglichkeiten können und sollten jedoch ausgeschöpft werden. Dies geschieht auch in einzelnen Städten und Gemeinden, denn die Diskussion um negative Folgen des motorisierten Verkehrs, den Wert des öffentlichen Raums, eine örtliche Beschränkung des Pkw-Verkehrs und um entsprechende Planungen wird auch in Deutschland geführt. Städte wie Münster, Tübingen oder Freiburg gelten dabei als Vorreiter für nachhaltige Mobilität, aber größere Projekte zur Umwandlung sind eher selten. Hier hat beispielsweise die Stadt Hannover Pläne vorgelegt, wonach die Innenstadt verkehrsberuhigt und weitgehend autofrei gestaltet und weitere Parkplätze entlang von Velorouten umgewandelt werden sollen (Kopatz 2023).

### Von guten Beispielen und europäischen Nachbarn inspirieren lassen

In einigen anderen Ländern ist die Umsetzung jedoch deutlich weiter fortgeschritten. Verschiedene europäische Städte haben z. B. die Anzahl der Straßenparkplätze teilweise konsequent reduziert. Aktuell besonders bekannte Beispiele sind Paris, Barcelona, oder Stockholm, die Parkplätze zugunsten von Radwegen, Fußgängerbereichen oder mehr Grünflächen und Aufenthaltsgelegenheiten umgewandelt haben, was sogar von der European Parking Association durchaus als Chance diskutiert wird (EPA 2020).<sup>2</sup> Aber auch die deutschsprachigen Nachbarländer Schweiz und Österreich bieten gute Beispiele. So wird das Parken in der Schweiz vielerorts strikt reglementiert, was dadurch erleichtert wird, dass beispielsweise nur dort geparkt werden darf, wo eine Markierung vorhanden ist. Konkrete Bedingungen sind an die Farbe der Markierung geknüpft und können gemeindeweit geregelt werden, was zusätzlich den „Schilderwald“ erheblich reduziert (Belloni und Tschannen 2017).

In Wien wurde Bewohnerparken mit paralleler Bewirtschaftung für die öffentlichen Stellplätze zunächst in der Innenstadt und den umliegenden Bezirken eingeführt und verstärkt kontrolliert. In den untersuchten Bezirken hat sich gezeigt, dass die vorhandenen Parkplätze durch Mehrfachnutzungen effizienter genutzt werden, obwohl die Auslastung insgesamt abgenommen hat. Gleichzeitig verringerte sich die Anzahl der falsch oder behindernd abgestellten Fahrzeuge und der Pkw-Besitz der Bewohnenden hat abgenommen. Parallel wurde der ÖV ausgebaut und zunehmend mehr Pendler nutzen ihn auf dem Weg zur Arbeit. Außerdem sind vorhandene Parkmöglichkeiten in Parkhäusern oder Garagen stärker ausgelastet. Im März 2022 wurde in einem letzten Schritt die Bewirtschaftung auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet. Seitdem ist in ganz Wien das Parken auf öffentlichen Stellplätzen zwischen 9 und 22 Uhr kostenpflichtig (Mo-Fr, max. 2 Std., 1,25 € pro halbe Stunde oder ganztägig im eigenen Bezirk mit Bewohnerparkausweis für 120 € pro Jahr plus 40 bis 50 € Gebühren pro Antrag bei einer Laufzeit von 4 bis 24 Monaten (Stadt Wien o. J.; VCÖ 2021). Die Stadt Wien unterhält außerdem eine Parkplatzbörse der stadt eigenen Wohnungsgesellschaft und eine allgemeine, in der Private einen Parkplatz einstellen können.

*„In Wien sind inzwischen alle Parkplätze bewirtschaftet, es gibt keine kostenlosen mehr. In einem Gespräch mit dem zuständigen Planer [hat er gesagt], er würde im Nachhinein die Parkdauer-Höchstbeschränkung wegnehmen, weil die Begrenzung durch den Preis ausreicht. Die haben riesige Effekte und [zusätzliche] Finanzierung für den ÖV. Das funktioniert da sehr gut.... In Stockholm übrigens sind wir bei mittlerweile knapp 1000 € für einen Bewohnerausweis [in der Innenstadt], das zeigt den Wert, der dort diesem Raum beigemessen wird.“ (Lauterbach, PB Consult GmbH)*

---

<sup>2</sup> Weitere gute Beispiele werden z. B. bei Gies und Hertel 2021 dargestellt.

## Veränderung braucht Kommunikation

Veränderungen, die im Zuge eines neuen Parkraummanagements angestrebt werden – wie bei der Einführung von Bewohnerparkzonen oder beim Bau einer Quartiersgarage – oder die mit einem Umbau und der Umnutzung des Straßenraums einhergehen, bedürfen einer vorbereitenden und begleitenden Kommunikationsstrategie.

Beispielsweise wurde im Sunrise Projekt in Bremer Wohnquartieren der Straßenraum neu verteilt und dabei vor allem das Parken auf Gehwegen konsequent unterbunden, Bewohnerparken eingeführt und teilweise Parkflächen für Anwohnende zur Dauermiete geöffnet oder bereitgestellt. Im Projekt-Resümee wird die Art und Weise der Einführung und der Kommunikation als ein zentraler, entscheidender Faktor betont (Wehrmann 2022). Denn solche Veränderungen werden immer auch (neue) Konflikte hervorrufen u. a., da sich die Interessen der verschiedenen Nutzenden und Anwohnenden teilweise deutlich unterscheiden. Eine umfangreiche Dokumentation diesbezüglicher Aktivitäten, Untersuchungen und Ergebnisse findet sich auf der deutschsprachigen Projektseite (Freie Hansestadt Bremen o. J.).



Abbildung 9: Kommunikation der Ziele ist wichtig, z. B. mehr Platz und Sicherheit für Kinder oder mehr Grün in der Stadt.  
Quelle: AdobeStock 70665822; AdobeStock 268159377

Insgesamt spielt auch nach Ansicht der Expert\*innen die Kommunikation eine entscheidende Rolle. Eine frühzeitige Information und Beteiligung der Bewohnenden eines Quartiers und eine gute Kommunikationsstrategie ist eine wichtige Grundlage – jedoch keine Garantie – für die Akzeptanz neuer Maßnahmen.

*„Keine Kritik ist [schon] ein Lob ... von Leuten, die das gut finden, wird man sehr wenig hören.“ (Lauterbach, PB Consult GmbH)*

*„Das ist ein sehr, sehr komplexes Thema ... Auch wir haben die Erfahrung gemacht, dass es häufig eine sehr laute Minderheit gibt ... [Gleichzeitig] haben wir beim Dialogverfahren auch festgestellt, dass ...sich die Mehrheit schon Veränderungen wünscht, aber dass es natürlich auch Personen gibt, die sagen: 'nein, ich will das nicht, es ist alles gut so wie es ist und ich möchte meinen Parkplatz vor der Tür behalten'. Da sollte man versuchen mit viel positiver Kommunikation ein Bewusstsein zu erzeugen. Zum Beispiel haben wir mit Bürger\*innen-Terminen vor Ort und Stadtteilsparzierungsgängen gute Erfahrungen gemacht.“ (Stewen, Stadt Münster)*



Vierorts bestehen meist bereits Interessenskonflikte infolge der bestehenden Straßenraumgestaltung und der Verkehrssituation, diese sind jedoch häufig unsichtbar oder werden nur selten laut artikuliert und diskutiert. Den Menschen, die einen Parkplatz suchen, stehen andere jeden Alters gegenüber, die sich mehr Aufenthaltsqualität und Sicherheit wünschen oder die unter der bestehenden Situation leiden und ebenfalls Anwohnende oder Nutzende sind.

Information und Kommunikation sind demnach ein zwingender Bestandteil der Maßnahmenplanung und Umsetzung und müssen beispielsweise bei zeitlichen Abläufen und Kapazitätsplanungen als solche auch personell und finanziell geplant und berücksichtigt werden.

*„Da muss man einfach damit rechnen, dass nicht alle jubeln. Deswegen ist eine gute Kommunikation da sehr, sehr wichtig. Und ich glaube, es funktioniert, wenn Leute tatsächlich erleben, was es für Vorteile gibt.“  
(Krettek, VCD)*

*„Das ist ein wichtiger Teil der Kommunikation, dass man, wenn man den Leuten etwas wegnimmt [auch etwas gibt]. Obwohl, das ja nicht so richtig [stimmt] mit dem Wegnehmen, das gehört ja der Gemeinschaft. Aber die Leute denken: ‚der nimmt mir meinen Parkplatz weg‘ und dann ist eine Kommunikation natürlich wichtig. ... Wenn die sehen, da passiert etwas Schönes damit, dann wird der Unmut nicht so laut“ [Kleinmann, Stellwerk 60]*

Unter den Expert\*innen herrscht weitestgehend Einigkeit, dass es dabei wichtig ist, auch die übergeordnete Zielsetzung zu kommunizieren. Die geplanten Maßnahmen sollten erläutert und deren Ziele positiv herausgestellt werden. Besonders bedeutend ist dabei das Thema Verkehrssicherheit, bei dem eine andere Sichtweise als die der Autonutzenden aufgezeigt werden kann. Die Begrenzung des Parkens und die Kontrolle der Regeleinhaltung sind keine Schikane, sondern notwendig für Kinder oder Menschen mit Rollstuhl oder Rollator. Ebenfalls sind ausreichend freie Wege entscheidend für das Funktionieren der Rettungsdienste oder der Feuerwehr sowie für die kommunalen Dienstleistungen wie die Müllabfuhr.<sup>3</sup>

*„Ich glaube, dass die Kommunikation ganz wichtig ist. Zum einen die Kommunikation mit Information [darüber] ..., dass die Maßnahme eingeführt wird. Ganz wichtig ist ... [es], zu zeigen, warum diese Maßnahmen eingeführt wird. Dass es nicht darum geht, jemanden Platz wegzunehmen, sondern, dass es darum geht andere Ziele damit zu erreichen. ... das ist etwas, das man wirklich nicht unterschätzen darf.“  
(Kirschner, Planersocietät)*

---

<sup>3</sup> Hilfreiche Argumente und Tipps zu Regelungen und zur Kommunikation rund um das Thema Parken und nachhaltige Mobilität finden sich im Literaturverzeichnis und in vielfältigen nationalen und internationalen Webauftritten und Broschüren verschiedener Verbände, Arbeitsgemeinschaften oder ThinkTanks wie beispielsweise Agora Verkehrswende, AGFS NRW, Zukunftsnetz Mobilität NRW, das Kompetenznetz Klima Mobil aus Baden-Württemberg, dem VCD oder der CIVITAS und POLIS Initiativen.



Abbildung 10: Quartiersgaragen in Freiburg-Vauban.  
Quelle: Martin Randelhoff/Qimby

### 3 Quartiersgaragen als ein Lösungsbaustein

#### 3.1 Was ist eine Quartiersgarage?

Einer Quartiersgarage liegt der Gedanke zugrunde, dass Bewohnende und Besuchende eines Stadtgebiets nur dort ihre Pkw abstellen können. Somit findet das Parken an einem Ort gesammelt statt und nicht auf einzelnen privaten Grundstücken oder entlang öffentlicher Straßen. Manchmal werden Begriffe wie Sammel- oder Nachbarschaftsgarage synonym verwendet. In Anlehnung an die Definition der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin (2018: 14) lassen sich Quartiersgaragen von anderen, öffentlich nutzbaren Parkhäusern oder Tiefgaragen wie folgt abgrenzen und definieren.

##### Quartiersgaragen

- decken primär den Parkbedarf der Bewohner\*innen eines Gebiets, können je nach Planung und lokaler Situation jedoch auch von anderen Gruppen genutzt werden,
- haben ein (klar) begrenztes Einzugsgebiet, und
- bieten Parkraum für mehr als ein Bauobjekt.

Garagen und Tiefgaragen, die nur für ein bestimmtes Bauvorhaben geplant sind, bei denen aber mehr oder weniger zufällig freie Parkplätze an Interessierte im Umfeld vermietet werden, sind dementsprechend keine echten Quartiersgaragen. Die Idee der Quartiersgaragen ist nicht ganz neu. Sie wurde in Deutschland bisher jedoch vor allem in auto- oder stellplatzfreien Quartieren realisiert (Autofrei leben o. J.; VCS o. J.). Ein bekanntes Beispiel ist das innenstadtnahe Wohngebiet Freiburg-Vauban, das auf einem ehemaligen Kasernengelände errichtet wurde. Seit einigen Jahren werden in urban geprägten Stadtteilen Umnutzungen oder Neubaugebiete verstärkt mit neuen Wohn- und Mobilitätskonzepten verknüpft, die auch Quartiersgaragen vorsehen. Quartiersgaragen können sowohl als eigenständige Parkhäuser oder in andere Baukörper integriert gebaut werden.

*„Wir erleben das so, das Thema Quartiersgaragen wird seit 2-3 Jahren immer stärker. Vor allem bei Neubausiedlungen, aber auch beim Bestand. Ich betrachte das als eine Art Brückentechnologie. Wenn es darum geht, die Autos zu reduzieren. Da ist die Quartiersgarage eine sehr gute Zwischenlösung.“ (Kleinmann, Stellwerk 60)*

*„Der Begriff „Quartiersgarage“ ist bei uns in Aachen erst einmal positiv besetzt. Zudem ist es politischer Wunsch das Thema Quartiersparken voranzutreiben. Das impliziert jedoch auch eine gewisse Erwartungshaltung an uns, bei der wir schauen müssen, wie wir diese erfüllen können.“ (Kirchbach, Stadt Aachen)*

Als Erfolgsvoraussetzungen für Quartiersgaragen werden im umfangreichen Leitfaden zu Quartiersgaragen und ruhendem Verkehr in neuen Stadtquartieren der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin (2018)<sup>4</sup> folgende wichtige Punkte angeführt.

### Erfolgsfaktoren für Akzeptanz und Wirtschaftlichkeit von Quartiersgaragen

- Weitgehender Verzicht auf straßenbegleitende Parkstände im Quartier
- Die ebenerdig eingesparten Stellplätze stehen der Allgemeinheit bzw. anderen Nutzungen zur Verfügung (Aufenthalt, Spielplätze, Carsharing)
- Reduzierung der Stellplatzschlüssel pro Wohneinheit
- Frühzeitig zur Verfügung stehende gute Alternativen (Rad, ÖV, Carsharing)
- Frühzeitige und gute Informationsangebote und Kommunikation
- Attraktive Fuß- und Radwege im Quartier und zur Quartiersgarage
- Fahrradabstellanlagen an der Quartiersgarage und frei verfügbare Transportmittel wie Handkarren oder Anhänger
- Mehrfachnutzung der Parkstände durch Parkbereiche statt individueller Stellplätze, ggf. in Kombination mit anderer Nutzung (Einzelhandel) bei gleichzeitigem Schutz vor Vandalismus
- Gute Erreichbarkeit für Pkw vom Hauptstraßennetz, Vermeiden von Fahrten im Quartier

Quartiersgaragen sind derzeit (noch) kein weit verbreitetes Phänomen: Alle Interviewten bewerten sie positiv, da sie – insbesondere für den Neubau – ein Teil der Lösung auf dem Weg hin zu einer nachhaltigen Mobilität in der Stadt sein können. Viele der Expert\*innen betonen, dass Quartiersgaragen in Zukunft verstärkt ein Teil eines ambitionierten Parkraummanagement-Portfolios der Kommunen sein sollten, um die Ziele einer nachhaltigen Entwicklung zu unterstützen.

*„Also ich würde das ‘Brückentechnologie‘ nennen. Das ist ein Schritt, um Quartiere ‚autoärmer‘ zu machen. [Weil sie] Flächengerechtigkeit innerhalb des Quartiers und eine andere Verkehrsflächenaufteilung möglich machen. Genau wie es früher schon diese Garagenhöfe am Rande gab. Grundsätzlich aber, wenn die Anzahl [der Stellplätze] gleichbleibt, löst das unser Problem in der Zukunft nicht, dann bleibt der Verkehr.“ (Krettek, VCD)*

*„Die Quartiersgarage bietet die Möglichkeit den öffentlichen Raum für andere Mobilitätsangebote zu nutzen, aber sie reduziert [zunächst] keine Fahrzeugmengen. Allerdings könnte sie die Bereitschaft der Leute stärken für einzelne Wege alternative Verkehrsmittel zu nutzen, wenn das Auto nicht mehr direkt vor der Haustür geparkt ist.“ (Kirchbach, Stadt Aachen)*

---

<sup>4</sup> Im Leitfaden sind viele grundlegende Informationen für die Planung im Neubau enthalten sowie Projektbeispiele, praxisnahe Empfehlungen, Berechnungen und Planskizzen detailliert erläutert.

### 3.2 Quartiersgaragen bieten viele Vorteile

Quartiersgaragen müssen immer im Zusammenhang mit einer Gesamtplanung stehen und in ein Mobilitäts- und Parkraumkonzept des Stadtquartiers eingebunden sein. So können sie die dort formulierten Ziele unterstützen. Die Konzepte zum ruhenden Verkehr müssen lokal zwingend gemeinsam mit dem Umfeld- und Betriebskonzept der Quartiersgaragen betrachtet werden, denn sie beeinflussen sich gegenseitig. In diesem Punkt stimmen die befragten Expert\*innen alle überein.

„Das ist tatsächlich das Problem: keiner wird in einer Quartiersgarage parken, wenn er daneben einen [kostenlosen] Parkplatz findet.“ (Lauterbach, PB Consult GmbH)

„Da muss natürlich immer Weiteres passieren, das Bewohnerparken [und] die Bewirtschaftung allgemein muss angepasst werden. Natürlich wird niemand ins Parkhaus fahren, wenn man weiterhin für sehr wenig Geld oder sogar kostenlos im öffentlichen Raum parken kann.“ (Kirschner, Planersocietät)

„Das funktioniert aber natürlich nur, wenn ich im öffentlichen Straßenraum das Parken massiv [einschränke] oder eigentlich gar nicht anbiete oder zumindest stark reglementiere und ahnde. Es darf dann nicht gleichzeitig eine Bewohnerparkzone geben, so dass man im [öffentlichen] Straßenraum parken darf.“ (Meissner, Stadt Dortmund)

In Bochum werden beispielsweise aktuell mehrere neue Wohnquartiere entwickelt. Dabei soll dem neuen Mobilitätsleitbild entsprechend der Fuß- und Radverkehr gestärkt werden. Gute Anbindung an den ÖV sowie Quartiersgaragen, die teilweise als Mobilstationen dienen sollen, sind dabei wichtige Bestandteile (Stadt Bochum o. J.; NRW.Urban 2022). Sind die Möglichkeiten des Parkens im öffentlichen Raum begrenzt und finden Kontrollen statt, wie es in innenstadtnahen Bestandsquartieren häufig der Fall ist, sind Quartiersgaragen dort in der Regel gut ausgelastet bzw. gefragt, ebenso wie privat vermietete Plätze in Garagen oder Hinterhöfen (Scheiner et al. 2020; Welsch 2023).

Wenn in einem Wohngebiet weniger als ca. 100 Stellplätze benötigt werden, sollten anstelle von Quartiersgaragen eher kostengünstigere, ebenerdige Parkstände auf einem Sammelparkplatz errichtet werden. Sind weniger als ca. 250 Plätze geplant, könnte eine einfache, modulare Parkgarage ausreichen, die sich zudem leichter an zukünftige Bedarfe anpassen lässt. Qualitativ hochwertige Quartiersgaragen sollten tendenziell ab ca. 250 Plätzen in Betracht gezogen werden (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin 2018). Bei diesen liegen die Baukosten pro Stellplatz allerdings um ein Vielfaches höher – vor allem bei einer Ausführung als Tiefgarage (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Geschätzte Baukosten pro Pkw-Stellplatz

Typ	Kosten pro Stellplatz in 2014 <sup>1</sup>	Geschätzte Kosten pro Stellplatz in 2023 <sup>2</sup>
Parkstand am Straßenrad	1.500 €	~2.400 €
Ebenerdiger Stellplatz	3.000 €	~4.800 €
Parkhaus (in Systembauweise)	7.000-12.000 €	~11.200-19.200 €
Parkhaus (in Ortsbetonbauweise)	12.000-19.000 €	~19.200-30.500 €
Parkhaus (automatisch)	15.000-36.000 €	~24.000-57.700 €
Tiefgarage	25.000-72.000 €	~40.000-115.300 €
Parkhaus (autom. Palettenverschiebung)	ab 30.000 €	ab ~48.000 €

Quelle: <sup>1</sup>Kosarev nach BBSR 2017: 16. <sup>2</sup>BKI 2023: Extrapolation nach Baupreisindex, Basisjahr 2015=100 zu Mai 2023=160,2





Abbildung 11: Parkhaus im Hochbau und Quartier-Sammeltiefgarage P2 mit Modalfilter in Wien-Aspern.  
Quelle: AdobeStock 128315702; Martin Randelhoff/Qimby

Tiefgaragen, die ausschließlich für die Nutzung von Pkw gebaut wurden, lassen sich nur schwer für andere Zwecke nutzen und verteuern – abgesehen von automatischen Parkhäusern – das Wohnen am stärksten. Durchschnittlich machen sie etwa ein Zehntel der Gesamtbaukosten aus und können somit als (versteckte) Kostentreiber gelten (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin 2018).

*„Wir versuchen von Tiefgaragen auch aufgrund der Kosten abzuraten. Die Wohnungswirtschaft kriegt man da sofort. Wir kennen kein Beispiel, wo das in irgendeiner Form auch nur annäherungsweise wirtschaftlich wäre. [Die Tiefgarage] zahlt ja meistens nicht nur derjenige, der seinen Stellplatz hat, sondern es geht insgesamt in die Baukosten ein und letztendlich finanzieren das alle mit.“ (Krettek, VCD)*

### Gut geplant: Wohnkosten senken durch Quartiersgaragen und gute ÖV-Anbindung

In vielen Bundesländern ist es mit entsprechenden kommunalen Stellplatzsatzungen möglich, unter bestimmten Voraussetzungen die im Neubau zu errichtende Stellplatzzahl deutlich zu reduzieren, in Nordrhein-Westfalen ist dies beispielsweise bei guter Anbindung an den ÖV oder zusätzlichen Mobilitätskonzepten möglich (StellplatzVO NRW 2022). Die Gemeinden können in ihren Stellplatzsatzungen die Vorgaben entsprechend der örtlichen Verhältnisse detaillierter regeln (Zukunftsnetz Mobilität NRW 2023). In Gebieten mit (stark) reduzierten Stellplatzschlüsseln können so Baukosten gespart und Wohnungen im Vergleich zu konventionellen Planungen günstiger realisiert werden.

Das Beispiel Bremen zeigt, dass die Mobilitätskonzepte im Neubau, welche im Zuge einer Stellplatzreduzierung eingeführt und umgesetzt wurden, Wirkungen in die erwartete Richtung zeigen. Haushalte der entsprechenden Wohnobjekte hatten einen ca. 18 Prozentpunkte niedrigeren Pkw-Besitz und deutlich häufiger ein Abonnement für den ÖV. Die Effekte könnten sich voraussichtlich noch deutlich steigern lassen, wenn Information und Kommunikation verbessert würden. Denn innovative Mobilitätskonzepte werden ohne Partizipationsmöglichkeiten, begleitende Marketingkonzepte, Informationskampagnen oder Test-Angebote nicht oder deutlich schlechter angenommen. Eine gute ÖV-Anbindung und ein ebensolches Angebot gelten jedoch als notwendige Grundvoraussetzung und lassen sich derzeit vor allem in urbanen, integrierten Lagen vorfinden (team red 2020). Ähnliches wird auch im VCD-Projekt intelligent mobil betont, in dem es um wohnstandortbezogene Mobilitätsmaßnahmen geht (VCD 2019).

*„Ein guter ÖPNV ist das Rückgrat! Wenn der nicht vernünftig funktioniert, dann wird es tatsächlich schwierig. Das sind dann auch die Unterschiede zwischen Stadt und ländlichem Raum.“ (Krettek, VCD)*

*„Man setzt bei großen Neubauvorhaben zurecht auf einen starken ÖPNV und schafft von vornherein eine gute ÖPNV-Qualität ... indem man eine Stadtbahnlinie baut oder dorthin verlängert, oder man hat schon eine integrierte Lage mit guter ÖPNV-Anbindung.“ (Bäumer, Zukunftsnetz Mobilität NRW)*

Allein durch die Bündelung des Parkraumangebots in einem Parkhaus oder an einem zentralen Parkplatz kann die Pkw-Nutzung reduziert und mehr Raum für andere Nutzungen zur Verfügung gestellt werden. Das Zufußgehen oder Radfahren werden dann häufig als attraktiver empfunden, da sie dann – anders als der Weg zur zentralen Garage – ohne zusätzlichen Zeitaufwand zur Verfügung stehen. Ähnliches gilt für den Weg zur nächsten ÖV-Haltestelle oder Mobil-/Sharing-Station, der dann mit dem Weg zur Quartiersgarage vergleichbar ist (Johansson et al. 2019; Kirschner/Lanzendorf 2019).

Die Stadt Freiburg hat im neu geplanten Stadtteil Dietenbach u. a. zwölf Quartiersgaragen und 35 Carsharing-Stationen vorgesehen, so dass der Weg von der Wohnung zu einem Carsharing-Fahrzeug durchschnittlich halb so weit ausfallen wird wie der Weg zur Quartiersgarage. Um den Stadtteil insgesamt besser an die Innenstadt anzubinden, wird parallel eine bestehende Stadtbahnlinie verlängert und die Fahrrad-Infrastruktur erweitert (Stadt Freiburg i. Br. o. J.).

Außerdem kann man Raum im Innern des Wohngebiets gewinnen, wenn dort kein oder nur ausnahmsweise Pkw-Verkehr zugelassen ist. Insbesondere im Neubau kann man hier mit Quartiersgaragen das Potential für den Flächenverbrauch im ruhenden Verkehr voll ausschöpfen. Als Beispiel kann die Kölner autofreie Siedlung Stellwerk 60 dienen, die als Fußgängerzone erschlossen ist. Generell sorgen Quartiersgaragen am Quartiersrand für eine Verkehrsberuhigung im Innenbereich. Normaler Lieferverkehr kann dort gebündelt und teilweise über Packstationen abgewickelt werden. Ein zusätzlicher Reduktionseffekt kann durch die Sammlung in einer Quartiersgarage erreicht werden. Würden diese Stellplätze stattdessen auf den einzelnen Grundstücken gebaut, könnte keine Reduktion stattfinden, da immer ein „ganzer“ Stellplatz errichtet werden müsste (Zukunftsnetz Mobilität NRW 2023).

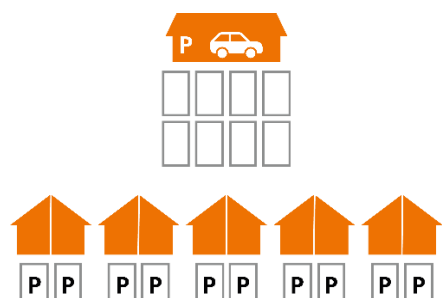


Abbildung 12: Potentielle Stellplatzreduktion durch zentrales Parken bei 0,8 Stellplätzen pro Wohneinheit.  
Quelle: Eigene Darstellung/ILS nach Zukunftsnetz Mobilität NRW 2023:14

Je weiter die Quartiersgarage von der Wohnung entfernt ist, umso wichtiger wird eine attraktive Wegegestaltung für den Fuß- und Radverkehr für die Akzeptanz der Nutzenden. Weitere Strecken werden bei attraktiver Gestaltung eher akzeptiert. Insbesondere die Fußwege sollten dabei von guter Qualität sein und durch attraktive Umfeldgestaltung für alle sicher und einladend wirken.



Abbildung 13: Symbolische Akzeptanz der Wegelänge bei höherer Attraktivität für Fuß-/Radverkehr.  
Quelle: Eigene Darstellung/ILS

„Es spielt eine große Rolle, ob dieser Weg attraktiv ist oder ob man da entlang einer vierspurigen Straße geht, bis man an der Quartiersgarage ist – um mal ein Extrembeispiel zu nennen. Oder ist der Weg schön und attraktiv.“ (Kleinmann, Stellwerk 60)

Im Neubau sind die maximal zumutbaren Entfernungen vom Stellplatz zum Baugrundstück in manchen Bundesländern vorgegeben. Laut der Stellplatz VO NRW liegen diese bei Wohnungsbauvorhaben bei 300 m für den Pkw und 100 m für Fahrräder.

Grundsätzlich sollten Transporthilfen (Sackkarre, Handwagen) angeboten werden sowie gesicherte und überdachte Fahrradstellplätze direkt vor bzw. am Eingang der Quartiersgarage und ebenfalls direkt an den Wohnungen verfügbar sein. Hier können entsprechende Vorgaben für den Neubau wirksam sein, aber auch Anpassungen im Bestand sind möglich und fördern die Fahrradnutzung allgemein.

Eine Quartiersgarage muss insgesamt durch eine benutzerfreundliche Gestaltung punkten. Dabei spielen, wie bei anderen Parkbauten ebenfalls, hell gehaltene Aufgänge und Parkflächen ohne dunkle Ecken, gering geneigte Rampen, breit genug angelegte Stellplätze und ebensolche Fahrgassen eine große Rolle. Die notwendigen Investitionskosten erhöhen sich dadurch zwar, es werden jedoch die Risiken eines Leerstands reduziert (Kosarev 2019).

### Stellplatzkosten transparent ausweisen

Um eine gerechtere Kostenaufteilung zwischen Bewohnenden mit und ohne eigenen Pkw zu erreichen, sollten Stellplätze in einer Quartiersgarage (nur) separat von der Wohnung gekauft oder gemietet werden. So finanzieren die Pkw-Nutzenden die Kosten. Im Gegensatz zu konventionellen Wohnbauprojekten können die fälligen Quartiersgaragenkosten transparent gemacht werden, da sie nicht in den allgemeinen Baukosten der Wohnungen „versteckt“ sind und monatliche Gebühren die (laufenden) Kosten decken. Dies ist in autofreien Wohngebieten eine übliche Vorgehensweise, meist verbunden mit weiteren Mobilitätsangeboten für die Bewohnenden.

In der verkehrsberuhigten Lincoln-Siedlung in Darmstadt wurde von der Kommune ein umfangreiches Mobilitätskonzept erstellt. Die Herstellungspflicht der meisten Stellplätze wurde über mehrere baublockbezogene Quartiersgaragen realisiert. Die Vergabe erfolgt zentral mit einem Punktesystem nach bestimmten (sozialen) Kriterien, welche im lokalen Mobilitätsbeirat beschlossen wurden. Bevorzugt werden z. B. mobilitätseingeschränkte Menschen, Familien mit kleinen Kindern oder auch private Mieter-Carpooling-Fahrzeuge. Parallel werden Dienstleistungen wie Car-/Bike-Sharing und verschiedene Lastenradverleihe über ein quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement und zugehöriger Mobilitätszentrale angeboten. Bewohnende werden dort individuell beraten und erhalten Freiguthaben für verschiedene Angebote (Stadt Darmstadt o. J.; Quartiersmanagement Lincoln-Siedlung o. J.).

*„Interessant und spannend wird es ... bei der Finanzierung eines quartiersbezogenen Mobilitätsmanagements und begleitender Mobilitätsdienstleistungen. ... In Lincoln organisiert eine Mobilitätszentrale u. a. die Stellplatzvergabe der Quartiersgaragenplätze. ... Bei der Finanzierung der Mobilitätszentrale hat man von vornherein den Investor eingebunden, der laufende Betrieb wird teilweise aus Stellplatz-Mieteinnahmen finanziert. Ähnlich ist es in Wien-Aspern... auch hier versucht man, über einen geringen Stellplatzschlüssel die Anzahl der Pkw zu reduzieren... Gelder, die normalerweise komplett in den Stellplatzbau fließen, werden hier anteilig in einen Mobilitätsfonds gesteckt, aus dem Mobilitätsdienstleistungen finanziert werden.“ (Bäumer, Zukunftsnetz Mobilität NRW)*



Abbildung 14: Bewohnerparken, eine mögliche Lösung für Nachbarquartiere.

Quelle: AdobeStock 144663831

### Nachbarquartiere vor Spill-Over schützen

Von Quartiersgaragen, Umgestaltungen im Straßenraum oder Änderungen im Parkraummanagement sind jedoch nicht nur die neuen Wohnquartiere, sondern möglicherweise auch die umliegenden Stadtquartiere betroffen. Sogenannte Spill-Over-Effekte wurden z. B. in Wien bei der Einführung von Bewohnerparken beobachtet und werden bei stellplatzreduziertem Wohnen regelmäßig befürchtet. Kommunen sollten deswegen das Umfeld mit in die Planungen einbeziehen.

*„[Grundsätzlich] ist das ein Problem, [wenn] ... die Leute sagen: 'mir ist der Stellplatz in der Tiefgarage oder dem Parkhaus zu teuer' und in der Nachbarstraße parken ... Das kann man regeln durch eine Bewohnerparkzone ... Konzeptionell ist es richtig ..., dass Bestandsquartiere über Bewohnerparkzonen geschützt [werden].“ (Meißner, Stadt Dortmund)*

*„Da würde ich sagen, dass muss zukünftig stärker mit den Bedingungen im Umfeld assoziiert werden, ... denn es ist nicht zielführend, wenn wir die Stellplätze im privaten Bauen reduzieren und sich dann der ruhende Verkehr doch im öffentlichen Raum abspielt.“ (Nelles, Stadt Düsseldorf)*

### Mobilitätsangebote und -management mit Quartiersgaragen kombinieren

Je nach Lage könnten weitere Nutzungen wie Einzelhandel, Gewerbe oder Büros in die gemeinsame Nutzung der Stellplätze einbezogen werden. Die Verortung weiterer Mobilitätsangebote in der Quartiersgarage wird bei den Expert\*innen unterschiedlich bewertet. Einige betonen, dass Mobilitätsangebote wie Bike- oder Carsharing sichtbar und leichter erreichbar sein sollten, als der Abstellort des privaten Pkw.

*„Wenn wir auf das Thema Sharing zielen, dann ... muss es eine Sichtbarkeit geben: vorne, schnell erreichbar, für alle sichtbar, oberirdisch. [Wie in] Bremen die Mobil-Punktchen und Mobil-Punkte, das ist das, wie es aussehen soll.“ (Krettek, VCD)*

*„Es ist eigentlich auch nicht realistisch oder sinnvoll zu sagen, man steckt die Bike-Sharing-Räder in so eine Garage, wo sie nicht sichtbar sind. Nein, dann ist eine Station im öffentlichen Raum besser. Auch sollten die letzten Autos, die im öffentlichen Straßenraum stehen, eigentlich die Carsharing-Autos sein. Sichtbarkeit! Das sollte man an dieser Stelle mitbedenken.“ (Dally, FH OWL)*



Generell herrscht die Meinung vor, dass in der Garage jedoch mindestens (ausbaufähige) Lademöglichkeiten für Pkw mit Elektromotor vorgesehen werden sollten. Angebote wie Carsharing oder ein Lastenradverleih könnten bei kleineren Wohngebieten ebenfalls in einer Quartiersgarage untergebracht werden, ersteres ist z. B. bei Stellwerk 60 der Fall. Für diese autofreie Siedlung werden dort sogar meist zusätzliche Carsharing-Fahrzeuge für die Wochenenden vom Anbieter zur Verfügung gestellt. Die Bewertung, ob und wo Angebote platziert werden sollten, hängt stark von der lokalen Situation ab.

*„Hier kommt es auf das Raumgefüge an. Wenn das ein kleineres Wohngebiet ist, reicht das sicherlich. Da geht es auch um Diebstahlsicherung, Regenschutz und gute Unterbringung. Aber die Sichtbarkeit macht natürlich etwas aus. ... Ich denke insbesondere, dass [ist eine] Frage der Erreichbarkeit, also auch wirklich in Meter und Zeit. [Das war] beim Carsharing immer eines der wichtigsten Kriterien: das muss nah sein.“ (Bäumer, Zukunftsnetz Mobilität NRW)*

*„Beispielsweise in Gründerzeitvierteln, wo es einfach keine Möglichkeiten zum gesicherten und komfortablen Einstellen von hochwertigen E-Bikes oder Lastenrädern gibt, wäre eine Quartiersgarage für Fahrräder bestimmt auch eine Option.“ (Kirchbach, Stadt Aachen)*

*„Bei Bewohner[n] könnte es sich wiederum lohnen ... wenn man für X € einen Stellplatz mietet, bekommt man noch einen Fahrradstellplatz dazu. Das ... wäre tatsächlich [ein] ganz guter Ansatz. Gesehen habe ich das aber noch nicht.“ (Lauterbach, PB Consult GmbH)*

Für die Akzeptanz und Nutzung von (neuen) Alternativen ist ein gutes Angebot zentral, auch wenn sich viele Angebote erst mittelfristig durchsetzen. Wichtig ist aber auch die Kommunikation, die möglichst konkret und an die lokale Situation angepasst sein sollte.

*„Das ist natürlich [ein] ganz wichtiger Punkt, die Kommunikation vorab, da sollte man angemessen investieren. Dass die Leute das nicht so zufällig sehen: ‘ach guck mal da stehen jetzt zwei öffentliche, neue Carsharing Autos’ ... das muss man intensiver begleiten ... um die Leute auch wirklich zu erreichen. Es müsste in diese Richtung gehen, bis hin zu einer echten Mobilitätsberatung.“ (Kleinmann, Stellwerk 60)*

Ergänzend wurden andere Angebote oder Nutzungen als potentiell nutzbringend angesehen, um ein zusätzliches Angebot in der Nähe zu schaffen oder um zusätzliche Wege zu reduzieren. Genannt wurden beispielsweise Kioske, Paketstationen oder auch Skateparks.

*„Das Thema Packstation finde ich ganz spannend. Wir planen es meistens direkt an die Häuser, wenn Quartiere umgebaut werden. Aber zu sagen, man baut ein Quartiersparkhaus und kann [Pakete] in die Packstation liefern lassen, dann ist es tatsächlich gar nicht schlecht. Dann hat man schonmal keinen doppelten Weg und muss da sowieso parken.“ (Lauterbach, PB Consult GmbH)*



Abbildung 15: Freudenberg, Alter Flecken.

Quelle: Christian Stamm, CC BY-SA 3.0. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0>, via Wikimedia Commons

### Exkurs Altstadt Freudenberg: Neue Quartiersgarage im Bestand

In der Kleinstadt Freudenberg wird am Rande der Altstadt eine Quartiersgarage geplant, denn die Innenstadt soll aufgewertet werden mit mehr Grün, Platz zum Verweilen, Schlendern und Rad fahren. In mehreren Zwischenschritten wird sich dabei einem autofreien Zustand angenähert. Zentral ist die Verlagerung des Parkens in die neue Quartiersgarage.

*„Da war vorher der Feuerwehrstandort ... dort wurde schon in der Marktplanungsphase ... Parken als Nutzung definiert. Gleichzeitig ist das Konzept ‚Autofreier Alter Flecken‘ [vorhanden]. Das wurde im Zuge des neuen Verkehrskonzepts definiert, dass man sagt: ‚Wir brauchen tatsächlich etwas Größeres, um Anwohnerparken und Parken für Besucher, Touristen und andere zu gewährleisten.‘ ... Die Quartiersgarage ist wirklich ein Grundbaustein für das Gelingen des Ganzen. Das ist auch die größte Maßnahme, die teuerste Maßnahme und die Maßnahme, die am wenigsten gefördert ist.“ (Daley, Stadt Freudenberg)*

Um dazu weitergehende Fördermöglichkeiten zu erschließen, hatte die Stadt Freudenberg am Wettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ teilgenommen. Der Wettbewerb an sich bietet keine Fördermöglichkeiten. Weitere Maßnahmen sollen den Pkw-Verkehr aus der Altstadt heraushalten, den Fuß- und Radverkehr fördern sowie die Aufenthaltsqualität erhöhen. Dazu gehört auch eine Mobilstation (Carsharing, Bike-Sharing, Shuttlebus). Noch unklar ist, ob eine generelle Parkraumbewirtschaftung eingeführt wird und Bewohnerparken auf bestehenden Parkplätzen bzw. in Parkhäusern ermöglicht werden soll. In Beteiligungs- und Informationsveranstaltungen wurden neben Zustimmung auch Bedenken geäußert, vor allem von Seiten der Bewohner\*innen.

*„Eigentlich ist das ganz gut angenommen und die Diskussionen, die sind sehr positiv. ... [Aber] es gibt natürlich auch viele Sorgen und Kritikpunkte. Teilweise ganz banale Sachen wie: ‚was mache ich denn mit meinem Wasserkasten, wenn ich den jetzt eingekauft habe.‘“ (Daley, Stadt Freudenberg)*

Insgesamt sind die Quartiersgarage und die Umgestaltungen, an der Stadtgröße gemessen, große Projekte mit hohen Investitionssummen, die ohne Förderung nicht zu realisieren wären. Es ist derzeit vorgesehen, dass die Stadt Freudenberg die Quartiersgarage mit etwa 90 Plätzen selbst betreiben wird. Kurzzeit- und Dauerparken soll per Nummernschilderkennung getrennt werden, so dass Personal- und Materialaufwand niedrig gehalten werden. Ob der laufende Unterhalt des Gebäudes komplett über die Mieteinnahmen gedeckt werden kann, hängt von der zukünftigen Höhe der Mietpreise ab, die in einem akzeptablen Rahmen gehalten werden sollen.

*„Diese ganzen Vorteile, die wir in dem Konzept herausgearbeitet [haben], die sollen ja überwiegen. Die Quartiersgarage soll ja nur ein Mittel zum Zweck sein ... [und] bleibt eigentlich im Hintergrund. Sie ist dann eher ein Werkzeug.“ (Daley, Stadt Freudenberg)*

Die Vorteile einer Quartiersgarage liegen demnach vor allem darin, dass die derzeit vorhandenen Pkw in Zukunft an einem anderen Ort als in den Straßen und Gassen der Altstadt geparkt werden können und der Raum letztendlich dann der Allgemeinheit (wieder) zur Verfügung steht.

### Exkurs: Zukünftige Nutzungsmöglichkeiten von (neuen) Parkhäusern oder Quartiersgaragen

In den Expert\*innen-Interviews wurde vielfach darauf hingewiesen, dass sich sowohl die Rahmenbedingungen als auch das Mobilitätsverhalten in Zukunft ändern müssten und werden. Neue Parkbauten sollten bedarfsgerecht und nur punktuell gebaut werden sowie architektonisch, verkehrsplannerisch und gebäudetechnisch nachhaltig sein. Die Nutzung der Dachflächen für Solarenergie wird empfohlen, z. T. in Kombination mit Begrünung und ansprechender Fassadengestaltung. Oberirdische Parkhäuser bieten im Vergleich zu Tiefgaragen grundsätzlich bessere Möglichkeiten, zu einem späteren Zeitpunkt erweitert oder zurückgebaut werden zu können.

Frau Schwickert und Herr Dally haben sich an der Technischen Hochschule Ostwestfalen-Lippe (TH OWL) mit der Frage befasst, wie ein zukunftsorientierter Neubau eines Pkw-Parkhauses aussehen kann. Dabei wurden Bau, Betrieb und eine mögliche Umnutzung (bei zukünftig geringerem Parkplatzbedarf) beispielhaft an einem zentralen Standort einer Mittelstadt betrachtet. Themen rund um Gestaltung, nachhaltiges Bauen, zukünftiges Parken und andere Mobilitätsanforderungen (Fahrrad, Pkw mit neuen Antriebstechniken, Sharing,) oder Energieerzeugung und -nutzung sowie die potentielle Nutzung als Quartiersgarage spielten dabei ebenfalls eine Rolle (TH OWL 2020); (Dally et al. 2022).

*Man macht das ganze nachhaltiger, indem man morgens oder tagsüber die Gelegenheitsnutzer hat und nachts die Dauernutzer, die Menschen aus dem Quartier ... [Perspektivisch] entlasten wir die Räume rund um das Parkhaus in der Innenstadt ... sozusagen als Transformationsstrategie für so ein Parkhaus. ... Quartiersparken funktioniert [aber voraussichtlich] nur im Umkreis von 400 oder 500 Metern.“ (Dally, TH OWL)*

Eine zukünftig verstärkte Nutzung als Fahrradparkhaus kann durch eine gute Planung der Zufahrten oder Rampenneigungen antizipiert werden. Allerdings ist der Bedarf schwer abzuschätzen und variiert je nach Hochwertigkeit der Räder.

*„Wenn man das [Parken] um hundert Autos reduziert, dann hat man 800 Fahrrad-Stellplätze. Wird man so viele brauchen? Das muss man sich dann realistisch fragen. Deswegen [ist] eine unserer Kernargumentationen zu sagen: ‚Wenn ihr eine Verkehrswende wollt, dann überlegt doch bitte wirklich, ob ihr nicht die Anzahl der Stellplätze doch [direkt] reduziert‘ ... Wenn man einen Neubau baut gegenüber einem Altbau.“ (Dally, TH OWL)*

Ob sich einzelne Flächen oder das gesamte Gebäude umnutzen lassen, stand im Fokus weiterer Analysen. Es hat sich klar gezeigt, dass eine komplette Umnutzung für Wohn- oder Geschäftsräume, in denen Menschen sich aufhalten, suboptimal wäre. Insbesondere die Bauweise eines Parkhauses stehen dem entgegen. Es fehlt an vielem, z. B. hinsichtlich lichter Höhe, (gedämmter) Gebäudehülle, Heizung, Wasser, Schallschutz, Ver- und Entsorgungsschächte. Werden weitere Nutzungen gleichzeitig geplant, sollten diese aufgrund der baulichen Anforderungen besser separat untergebracht werden. Möglicherweise ließe sich ein Parkhaus als Logistikstandort weiternutzen, dafür müssten die Zuwegung und die Deckenhöhen von vornherein entsprechend ausgelegt werden.

*„Es muss ja auch Licht und Luft in die späteren Räumlichkeiten kommen. ... Da sollte es Bürgerbüros geben oder vielleicht auch eine Fahrradwerkstatt oder ... Duschen ... für diejenigen, die mit dem Fahrrad anreisen. [Da sage ich]: ‚dann macht das doch bitte gleich in einem separaten Nebengebäude und dieses Nebengebäude ist im Grunde total unabhängig‘. ... [Etwas], das immer geht, sind minderwertige Räume. Lagerräume, wo man kaum etwas braucht, ... [kein] Schallschutz, Wärmeschutz, Wasser, Entwässerung. Das ist dann kein Problem, [da dort] keiner ständig arbeitet oder sich aufhält. Ein richtig schöner Raum wird das nicht, ... [eine komplett andere Nachnutzung] ist einfach unwirtschaftlich.“ (Schwickert, TH OWL)*

Wenn eine Renovierung oder ein Neubau ansteht, kann jeweils auf neue Entwicklungen reagiert werden. Dabei zählt in diesem Prozess das einzelne Parkhaus nur als ein Element unter vielen. Letztendlich wird auch beim Parkhaus der Zukunft empfohlen, dass der Bedarf integriert betrachtet wird, gemeinsam mit dem Straßenraum, Parkgaragen, sonstigen Abstellorten und weiteren Mobilitätskonzepten.

*„Ein generelles Problem ist, dass wir eigentlich viel zu viel Parkraum schaffen und schaffen müssen. Eigentlich müsste man durch eine Verknappung auch dahin kommen, zu sagen: ‚einen Teil des Modal Shift erreichen wir dadurch, dass wir einfach keinen Parkplatz anbieten‘.“ (Dally, TH OWL)*

### 3.3 Besonderheiten beim Bau von Quartiersgaragen im Bestand

Quartiersgaragen im Bestand zu errichten ist mit zusätzlichen Hürden und Herausforderungen verbunden. Prinzipiell bestehen ähnliche Vorteile einer Quartiersgarage im Bestand wie im Neubau, falls damit eine Verlagerung oder möglicherweise sogar eine Reduktion der vorher im Quartier (legal) nutzbaren Parkstände einhergeht. Die freiwerdende Fläche sollte zur Neugestaltung des öffentlichen Raums genutzt werden wobei Grünflächen, Klimaanpassung oder die Förderung nachhaltiger Mobilität im Vordergrund stehen. Insgesamt gestaltet sich die Planung und Umsetzung von Quartiersgaragen in Bestandsquartieren jedoch deutlich schwieriger. Sie stehen in starker Konkurrenz mit anderen möglichen Flächennutzungen wie dem Wohnungsbau. Nichtsdestotrotz bestehen auch in Bestandsquartieren Potenziale zur Bündelung von Stellplätzen, die in Kombination mit einer Reduktion des Parkraumangebots im öffentlichen Raum zur nachhaltigen Transformation urbaner Mobilität beitragen können.

*„Ich finde es richtig, ... dass man, wenn man Quartiersgaragen macht, die gleiche Anzahl an Stellplätzen reduzieren muss oder annähernd die gleiche. Das darf nicht sein, dass man wieder einen Zuwachs an Stellplätzen bekommt, dann kommen wir mit dem Konzept nicht weiter als vorher. Das Problem ist eher, dass wir [meistens] überhaupt keine Kompensation anbieten können.“ (Meißner, Stadt Dortmund)*

*„Als Lösungsmöglichkeit in Bestandsquartieren können wir uns die nicht so wirklich vorstellen. Insbesondere wenn ich mir ... das Thema Wohnungsnot angucke, dann bauen wir lieber Häuser für Menschen als Häuser für Autos, mal ein bisschen plakativ gesagt.“ (Krettek, VCD)*

#### Herausforderung: Fläche

Dabei stellt sich insbesondere die Frage nach der potentiellen Fläche und der Verfügbarkeit von geeigneten Grundstücken, die neu bebaut oder umgenutzt werden könnten. Denn gerade in dicht bebauten Quartieren sind (freie) Flächen für Quartiersgaragen kaum vorhanden.

*„Quartiersgaragen sind ... eine gute Möglichkeit, um ein Angebot zu schaffen, wenn es darum geht, das Pkw-Parken aus dem öffentlichen Raum in Teilen zu entfernen, ohne für alle, die wirklich auf ihr Auto angewiesen sind, zu hohe Nachteile zu erzeugen. ... Was dann problematisch ist, sind die Flächen. In den [dicht bebauten] Quartieren, wo Quartiersgaragen am dringlichsten benötigt werden, dort sind die Flächen häufig nicht gegeben und da braucht es dann kreative Lösungen ... wie begleitend Carsharing-Stellplätze als Angebot zum Umstieg zu schaffen.“ (Stewen, Stadt Münster)*

*„Fläche ist oft ein Problem, die muss die Stadt erstmal haben, die dann auch einigermaßen gut liegt. Man kann da, vor allem in so einem konzentrierten urbanen Raum, meistens nur wenig machen. Wenn sowieso ein Parkhaus gebaut wird, dann sagen wir: ‚baut dort noch einen Stock drauf‘, dass man durch solche kleinen Maßnahmen [weiterkommt] ... Wobei ich immer empfehle, wenn man neuen Stellplatz schafft, dann soll man den [im öffentlichen Raum] auch abschaffen. Absolut mehr Parkplätze zu schaffen ist kontraproduktiv. Unser Professor hat immer gesagt: ‚Wer Parkplätze sät, wird Verkehr ernten‘.“ (Lauterbach, PB Consult GmbH)*



Abbildung 16: Flächen im Bestand sind schwer zu finden und auch für andere Nutzungen wie Wohnen heiß begehrt.  
Quelle: AdobeStock 223879781; AdobeStock 139837249



Grundsätzlich bestehen aus kommunaler Sicht höhere Chancen, eine Fläche nutzen zu können, wenn diese nicht in privatem Besitz ist bzw. wenn die Kommune oder eine Tochtergesellschaft selbst als Investor und/oder Betreiber fungieren kann. Dies ist beispielsweise bei einem Parkhausneubau in Fürth der Fall, bei dem ein Teil der Parkplätze für Anwohnende vorgesehen ist, da in der näheren Umgebung im Zuge einer Umgestaltung Parkplätze weggefallen sind. Für einen bestimmten Zeitraum hatten sie ein vorrangiges Mietrecht für einen Dauerparkplatz für 79 € pro Monat erhalten (nordbayern.de 2021). Selbst wenn Kommunen aktiv nach Flächen suchen, stehen Privatflächen nicht ohne Weiteres zur Verfügung. Quartiersgaragen stehen dabei auch mit anderen Nutzungen in Konkurrenz, die möglicherweise höhere Renditen erwirtschaften können.

*Es gab eine Skizze für eine Quartiersgarage, ... aber das ist schwierig, weil ... [der] Eigentümer selbst nicht investieren und auch nicht unbedingt an Dritte verkaufen würde. Wir haben verschiedene Investoren und klassische Bauunternehmen in Dortmund gesprochen. Da gäbe es auch [grundsätzlich] Interesse. [Theoretisch] könnte man das auch kombinieren mit einer Etage Wohnen oben drauf oder so etwas, dass das vielleicht noch mit der Rendite interessanter wird, aber bisher ist das gescheitert.“ (Meißner, Stadt Dortmund)*

Den skizzierten Herausforderungen kann insbesondere durch ein systematisches öffentliches Flächenmanagement begegnet werden. Die Akzeptanz für die Errichtung einer Quartiersgarage auf öffentlichen Flächen kann etwa dadurch erhöht werden, dass im Gegenzug freiwerdende Flächen im öffentlichen Raum zur Attraktivierung des Wohnumfelds genutzt werden. Im Sinne der dreifachen Innenentwicklung – etwa bei Auffüllung von Baulücken – kann die beschriebene Flächenkonkurrenz zumindest gemildert werden, wenn bei beengten Flächenverhältnissen eine geschickte Kombination von Wohnflächen mit Grünraum und Quartiersgaragen oder ähnlichen Parkraumkonzepten erfolgt. Mobilitätskonzepte und zusätzliche Angebote können unterstützend den Bedarf für Stellplätze reduzieren und den Menschen im Quartier alternative Formen der Fortbewegung bieten.

Eine platzsparende Anordnung der Stellplätze auf Sammelflächen, die über Fußwege mit den Wohngebäuden verbunden werden, verringert den versiegelten Flächenanteil und eine gleichzeitige Begrünung von Fassaden und Dächer sowie von Carports reduziert Hitzeentwicklung und erhöht die Kapazität der Regenwasserrückhaltung. Im direkten Wohnumfeld kann so der Grünflächenanteil merklich erhöht sowie die Nutzungsmöglichkeiten des Raumes und gleichzeitig das Mikroklima verbessert werden. Teil-überdachte Stellplätze mit nutzbarem Dach lassen sich mit erheblich niedrigeren Kosten als in Garagen gestalten (beispielhafte Entwürfe und Empfehlungen dazu finden sich in Conrad et al. 2024).



Abbildung 17: Kosten von Quartiersgaragen sind im Bestand eine große Herausforderung.

Quelle: AdobeStock 611057348, generiert mit KI

### Herausforderung: Kosten

Eine weitere Herausforderung besteht in den anfallenden hohen Kosten die – anders als im Neubau – in Bestandsquartieren nicht mit den pro Wohneinheit zu errichtenden Stellplätzen in der Planungsphase eines Wohngebiets eingeplant und entsprechend z. B. auf die Investoren eines Baufelds umgelegt werden können.

*„Der Wunsch ist nachvollziehbar, aber die Realisierung ist für Quartiersgaragen keine einfache [Angelegenheit]. Es wird ja nicht jeder Bewohner im Quartier sagen: 'ok, ich zahle 10.000 € in einen Fonds ein und daraus baut ihr eine Quartiersgarage'. Letztendlich braucht man einen Investor, der bereit ist ... eine Garage zu errichten und diese dann an Quartiersbewohner zu vermieten. Was aber in der Regel nur einen einmaligen Umschlag bedeutet, also hat man [dort] nur nachts Bewohner, die dort Parken und tagsüber steht die Garage vielleicht leer, außer ich habe noch irgendwelche anderen Nutzungen im Quartier. Das ist nicht so einfach.“  
(Meißner, Stadt Dortmund)*

Einige Expert\*innen weisen darauf hin, dass eine Quartiersgarage, die ausschließlich durch Bewohnende genutzt werden soll, nur selten wirtschaftlich betrieben werden könnte. Insbesondere dann nicht, wenn nicht nur die laufenden Kosten für den Betrieb, sondern auch die Investitionskosten durch die Mieteinnahmen gedeckt werden müssten. Insgesamt gestaltet sich auch die Suche nach Investoren schwierig.

*„Ich habe mich mit dem Parkhausplaner auch darüber unterhalten und er hatte gesagt, dass sich ein Parkhaus nur lohnt, wenn man es am Düsseldorfer Flughafen baut und dementsprechend hohe Gebühren erheben kann. Das kann man natürlich in der Innenstadt von Freudenberg nicht machen, dann kommt keiner mehr. Eigentlich rechnet sich so ein Parkhaus tatsächlich nicht.“  
(Daley, Stadt Freudenberg)*

*„Also das kann ich mir jetzt nicht vorstellen, dass jemand auf die Geschäftsidee kommt, ich baue im Bestand eine Quartiersgarage. Ohne Subventionierung, halte ich das für eine Art von Geldverbrennung.“  
(Kleinmann, Stellwerk 60)*

Wie bereits in Tabelle 1 gezeigt, variieren die grundlegenden Baukosten eines Parkhauses je nach Typ, darüber hinaus spielen die Lage, die Ausführung und weitere Anforderungen ebenfalls eine Rolle. In den Interviews wurden verschiedene potentiell zusätzliche Anforderungen genannt z. B. die Art der Zugangskontrolle (Schranke, Kennzeichen), der möglicherweise baulich getrennte Zugang für zusätzliche Nutzende (Besucher, Pendler, Einzelhandelskundschaft), Ladekapazitäten für Elektromobilität, Stellplätze für Sharing-Dienste, besondere Dach- oder Fassadengestaltung zur Integration in das Stadtbild, Begrünung, Solarenergie oder Regenwassermanagement.

Neben den Baukosten fallen Kosten für den Betrieb analog denen eines normalen Parkhauses an, die beispielsweise neben Beleuchtung, Reinigung oder Instandhaltung auch Schutz vor Vandalismus beinhalten. Sind nur bestimmte Bewohnende (z. B. in einem Umfeldradius) nutzungsberechtigt, fallen ebenfalls Kosten für die besondere Vergabe, Verwaltung und Abrechnung der Stellplätze an. Sollen über die Quartiersgarage weitere Dienstleistungen und ein quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement angeboten werden, müssen diese ebenfalls in die Betriebskostenrechnung einbezogen oder weitere Anbieter oder Dienstleister in das Konzept eingebunden werden.

Parallel zu diesen Bau- und Betriebskosten werden bei einer Umgestaltung oder Umnutzung bestehender Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum dafür ebenfalls Mittel benötigt. Einige Kommunen wollen dafür u. a. Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung und den (erhöhten) Bewohnerparkgebühren verwenden. Teilweise können solche Mittel auch durch Projekte und entsprechende Fördermittel aufgebracht werden. Wird der bestehende öffentliche Raum umgenutzt, können alle Menschen im Quartier davon profitieren.

*„[Baukosten für Quartiersgaragen sind dann gerechtfertigt], wenn man im öffentlichen Raum Stellplätze abschafft und dafür die Straßenraumgestaltung ändert. Damit gewinne ich ziemlich viel, auch sozial, denn der öffentliche Raum gehört nun mal jedem. Wenn das Quartiersparkhaus entsprechend bezahlt wird von dem, der sein Auto [dort] abstellt [wird es zum Teil finanziert] ... Ein Abbau von Stellplätzen muss funktionieren, dass man das rechtfertigen kann. ... Dann ist der Verkehr zumindest gebündelt und ich tue für viel mehr Menschen etwas Gutes als nur für den Autofahrer.“ (Lauterbach, PB Consult GmbH)*

Zusammengefasst kann den hohen Kosten und den häufig geringen Renditeerwartungen einer Quartiersgarage begegnet werden, indem neben dem Bewohnerparken, dass vorrangig nachts stattfindet, weitere Einnahmequellen erschlossen werden. Etwa indem die Stellplätze tagsüber an Pendelnde oder Supermärkte vergeben werden. Auch ein Zuschuss aus Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung ist ein Lösungsansatz, der mit der Attraktivierung des öffentlichen Raums gerechtfertigt werden kann.

### Herausforderung: Akzeptanz

In vielen Kommunen gibt es einzelne Projekte oder übergeordnete Strategien mit dem Ziel, anders mit dem öffentlichen Raum umzugehen und dafür (teilweise) das Parken zu verlagern oder zu reduzieren. Viele Bewohner\*innen fürchten einen Komfortverlust durch (längere) Fußwege vom/zum geparkten Pkw. Studien zeigen aber auch, dass teilweise die verfügbaren Garagen- oder Stellplätze auf privaten Grundstücken nicht oder nicht immer genutzt werden, was auch mit den bestehenden Regelungen und (fehlenden) Kontrollen von regelwidrigem Parken in Wohngebieten zusammenhängt (Scheiner et al. 2020; Blees 2021). Falls in den betroffenen Quartieren diese sogenannte „Fehlnutzung“ des öffentlichen Raums stattfindet, könnte eine Reaktivierung der dortigen Unterstellmöglichkeiten einen Wegfall von Parkplätzen im öffentlichen Raum zumindest in Teilen relativ kurzfristig kompensieren.

„Auf jeden Fall [braucht es eine] Preisanpassung, die muss beim Parkraummanagement mit rein. Dann muss man die Quartiersgarage manchmal gar nicht bauen, tatsächlich sind die Parkhäuser, die da sind, meistens leer.“ (Lauterbach, PB Consult GmbH)

„Dann kommt hinzu, dass viele private Stellplätze tatsächlich oft gar nicht genutzt werden, weil man für diese Geld zahlen müsste. Z. B. bei Bewohnern von Mehrfamilienhäusern, denen ... [wird] ein Parkplatz mit angeboten, für ... 50-130 € je nach Stadt. Es wird aber lieber im öffentlichen Raum mit Bewohnerparken oder komplett kostenfrei geparkt.“ (Kirschner, Planersocietät)

„Wir haben in diesem Jahr auch eine projektbezogene Anwohnenden-Befragung zum Thema Parken durchgeführt. Die Fehlnutzungsquote der Garagen lag da im Durchschnitt bei rund 29%. Das ist schon viel öffentlicher Raum, der ganz selbstverständlich genutzt wird obwohl private Stellplätze zur Verfügung stehen.“ (Kirchbach, Stadt Aachen)

Solche Veränderungen fallen jedoch nur wenigen Menschen leicht, auch weil viele kurzfristig ihre Pkw-Nutzung nicht reduzieren können oder wollen und zusätzliche Ausgaben zu einer finanziellen Mehrbelastung führen oder für manche eine Überbelastung darstellen. Somit stellt sich die Frage nach der Akzeptanz solcher Maßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen. Das Konzept der Quartiersgarage kann als ein Angebot gesehen werden, dass zwar teuer ist, jedoch die Akzeptanz bei Veränderung erhöhen kann.

„Es ist auch die Frage, ob das [die Verbesserung im Radverkehr] für die Zielgruppe ein [passendes] Angebot ist. Aber ... da müssen wir, die Bürger, anfangen umzudenken und für uns das als Alternativen zu sehen. Das ist natürlich ein ganz schwerer, langer Prozess, das wird auch nicht von heute auf morgen gehen.“ (Kirchbach, Stadt Aachen).

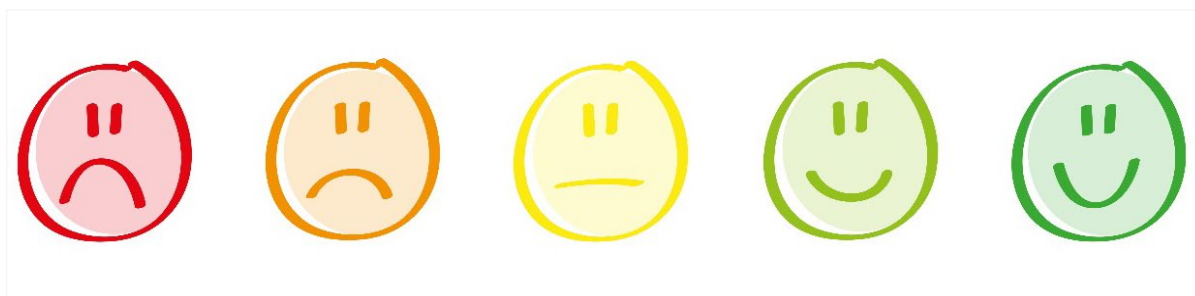


Abbildung 18: Die Akzeptanz von Quartiersgaragen ist u. a. abhängig von passenden begleitenden Maßnahmen im Umfeld.  
Quelle: AdobeStock 204393051



Die Erfahrung zeigt z. B. in Bremen oder Wien, dass bei strikterem Parkraummanagement Veränderungen stattfinden, diese aber auch Zeit benötigen. Effekte lassen sich somit teilweise erst mittelfristig messen. Denn einige Bewohnende werden sich jeweils entscheiden, weitere Wege in Kauf zu nehmen, einen Stellplatz neu zu mieten oder (mittelfristig) den eigenen Pkw-Besitz zu reduzieren. Parallel müssen sich Besuchende oder Pendelnde andernorts Parkflächen suchen oder auf den öffentlichen Verkehr umsteigen (Freie Hansestadt Bremen o. J.; Stadt Wien o. J.).

In einer Befragung des ILS in Düsseldorf-Bilk zeigt sich, dass nur etwa ein Drittel der Bewohnenden bereits von Quartiersgaragen gehört hat, obwohl mehrere im und um das Gebiet herum verortet sind (Abbildung 19). Vielleicht liegt das auch daran, dass die Stadt Düsseldorf den Begriff Anwohnerquartiersgaragen verwendet und die Plätze nicht von der Stadt, sondern von einzelnen privaten Betreibern vermietet werden. Die Mehrheit der Befragten stimmt allerdings (trotzdem) zu, dass Quartiersgaragen zu einer Entspannung des Verkehrs und einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität beitragen und neue gebaut werden sollten. Ebenfalls würde die Mehrheit in fußläufiger Erreichbarkeit einen Stellplatz darin mieten. Ein etwas geringer Anteil wäre bereit, einen angemessenen Preis für einen Stellplatz in einer Quartiersgarage zu zahlen. Kontroverser sind die Meinungen bei der Frage, ob mit einem Neubau eine Verringerung von Parkständen im öffentlichen Raum verknüpft werden sollte. Hier haben die Befragten in etwa gleichen Anteilen für beziehungsweise gegen eine Reduktion öffentlicher Parkplätze gestimmt. Insgesamt waren die Bewohnenden am ehesten bereit zuzustimmen, wenn neue Grünflächen oder Fahrradwege an die Stelle der derzeitigen Parkplätze treten würden. Auch einer potentiellen Verwendung von Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung für die Förderung des Umweltverbundes, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs wurde mehrheitlich zugestimmt (Welsch 2023).

**Inwieweit stimmen Sie diesen Aussagen zu Quartiersgaragen (QG) zu?**

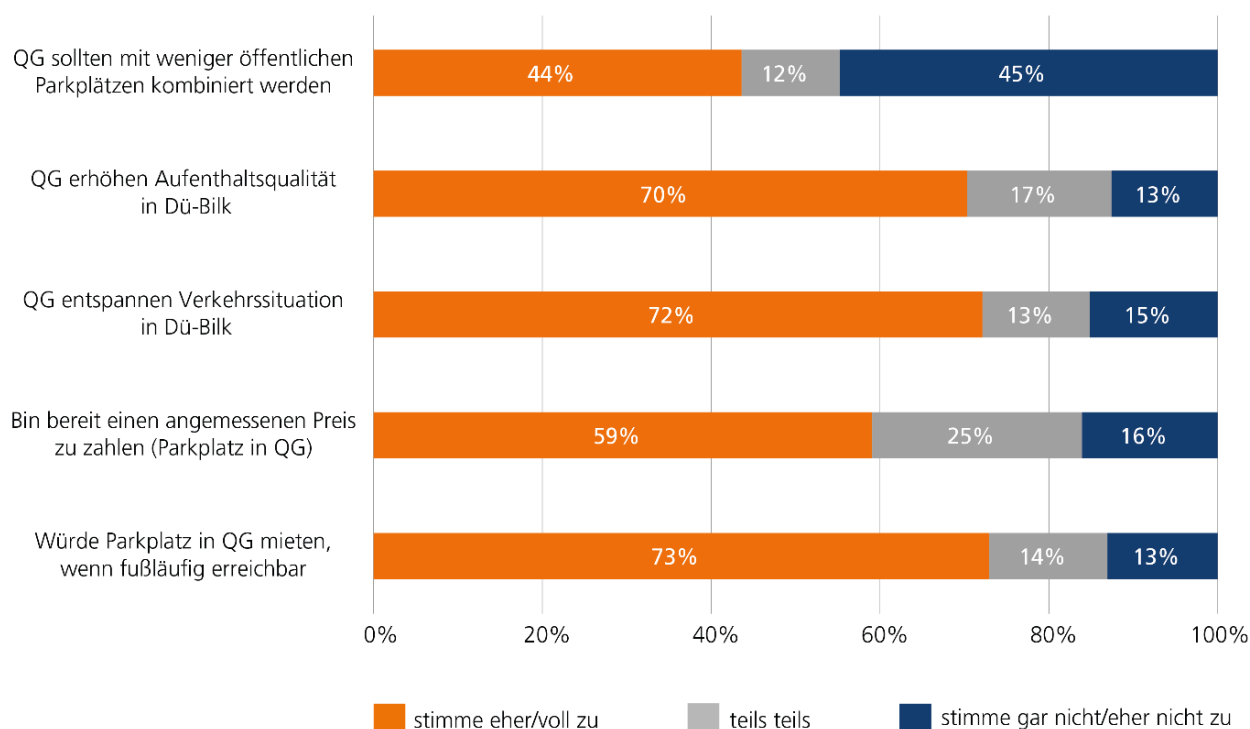


Abbildung 19: Einschätzung zu Quartiersgaragen (N = 377-440, Anteile ohne „keine Angabe“).  
 Quelle: Eigene Darstellung/ILS, aus der Befragung „Parken & Mobilität in Düsseldorf Bilk“ vom Juni 2022

Letztendlich zeigen sich bei den Expert\*innen unterschiedliche Einschätzungen der Akzeptanz von Quartiersgaragen im Bestand, die davon abhängen, von welchen Status-Quo-Situationen man ausgeht.

*„Die Akzeptanz von Quartiersgaragen ist bei der Bevölkerung, denke ich, nicht so besonders hoch. Es kommt natürlich immer darauf an, woher man kommt. Wenn man vorher den Parkplatz vorm Haus gehabt hat und dann kommt der Verweis: ‚dahinten in 300m Entfernung steht deine neue Quartiersgarage‘, die dann auch noch 100 € pro Monat kostet, da ist natürlich die Akzeptanz erstmal gering.“ (Kleinmann, Stellwerk 60)*

*„Bei den Nutzenden steigt die [Akzeptanz] erst, wenn es tatsächlich so weit ist, wenn man merkt: ‚ok, ich habe akzeptiert, so ein Stellplatz ist etwas wert, den muss ich auch bezahlen‘. ... Wenn gleichzeitig das Umfeld aufgewertet ist, [dann] kann ich mich draußen schöner aufhalten oder kann mein Auto trotzdem ausladen in einer Ladezone. Dann merkt man die Vorteile. Aber die kennt man nicht von Anfang an. Viele stoßen sich daran, [dass man] mehr zahlen muss und vor der Tür der Parkplatz wegfällt.“ (Lauterbach, PB Consult GmbH)*

*„In manchen Quartieren ist der Parkdruck so hoch, dass so ein Angebot [von einigen] dankend angenommen wird, um einfach einen Komfortgewinn zu haben, da man weiß, wo man sein Auto hinstellt und nicht X-mal um den Block fährt.“ (Stewen, Stadt Münster)*

*„Gerade, wenn man sich innerstädtische Quartiere anschaut, wo die Leute erzählen, sie brauchen abends 15-20 Minuten bis sie einen Bewohner-Parkplatz finden. Viele haben gesagt, sie wären auch bereit, mehr zu zahlen also 80, 100 €, wenn sie dann wüssten, dass sie einen witterungsgeschützten Stellplatz hätten, den sie fußläufig gut erreichen können. Weil sie dadurch ja die Sucherei nicht hätten und das Auto auch sicher stehen würde.“ (Kirschner, Planersocietät)*

### Bestehende Parkflächen als weitere Lösungsbausteine prüfen

Mancherorts sind Quartiersgaragen keine passende Lösung, wenn zwar Alternativen gefördert werden sollen, aber eine Verlagerung der Pkw in ein Parkhaus zu teuer oder unrentabel wäre oder sich keine geeigneten Flächen finden. Eine Verbesserung der Fuß- und Fahrradinfrastruktur, die Erweiterung des ÖV- oder Sharing-Angebots oder die Etablierung einer stadtweiten Parkraumbörse, wie sie in Wien existiert, wirken eher mittelfristig (Kapitel 2).

Deswegen sollten auch eher kurzfristig wirkende Alternativen als weitere Lösungsbausteine und Teile eines umfassenden Parkraummanagements geprüft werden. Möglicherweise lassen sich im öffentlichen oder privaten Bereich Flächen finden, die bereits zum Parken genutzt werden und daher bereits im Bestand vorhanden sind. Dazu zählen bestehende Parkhäuser ebenso wie Supermarktparkplätze oder Tiefgaragen unter Firmen- und Bürogebäuden. Dort könnten in vielen Fällen Parkstände auch zur Dauermiete angeboten werden – manchmal allerdings erst nach einem technischen Umbau oder neuen organisatorischen Maßnahmen. Attraktiv wäre dies einerseits für Menschen, die im Umkreis wohnen und andererseits für Pendelnde, die in der Nähe des Standortes arbeiten. In den Expert\*innen-Interviews wurden hier u. a. Beispiele aus Münster, Aachen und Düsseldorf genannt.

Auf verschiedenen Düsseldorfer Parklätzen (Aldi, Lidl, Edeka) wurden in Pilotprojekten neben dem kurzzeitigen Parken für die jeweilige Kundschaft auch eine monatliche Dauermiete für Anwohnende angeboten. Im Einklang mit der Parkraummanagement-Strategie ist geplant, diese Initiative auszuweiten.

*„Kurzfristig erhoffen wir uns etwas davon, dass wir Parkraum, der bereits besteht z. B. bei Supermärkten, in Bürogebäuden, wo auch immer, der aber temporär nicht genutzt wird, dass wir den effizienter auslasten können.“ (Nelles, Stadt Düsseldorf)*



Abbildung 20: Parkflächen besser nutzen und für Bewohnende der umliegenden Quartiere öffnen.  
Quelle: ILS Roland Fechter; 825371\_1920 Pixabay

Dafür hat die Stadt mit Vertretern verschiedener Discounter und Supermärkte eine Absichtserklärung unterzeichnet, die eine bessere Auslastung der bestehenden Parkplätze zum Ziel hat. Das Angebot richtet sich vor allem an Anwohner\*innen, die ihre Pkw eher außerhalb der Geschäftszeiten dort abstellen können. Die teilnehmenden Supermärkte sollen zunächst der Stadt freie Flächen melden und werden bei den weiteren Schritten unterstützt, u. a. bei einer Veränderung der Baugenehmigung. Zukünftig sollen die Prozesse für interessierte Parkplatzbesitzer möglichst einfach gestaltet werden.

Grundsätzlich muss bei solchen Vorhaben auch die potentielle zukünftige Lärmbelastung oder Störung durch Scheinwerferlicht geprüft werden, da benachbarte Wohngebäude insbesondere in den Nachtstunden beeinträchtigt werden könnten. Da solche Flächen einerseits vor allem für umliegende Bewohnende attraktiv sind oder solche Angebote auf diesen Nutzendenkreis beschränkt wird, ist es unwahrscheinlich, dass in größerem Umfang zusätzlicher Verkehr erzeugt würde. Insgesamt sollen passgenaue Lösungen gefunden werden, unterstützt durch die Stadt. Diese möchte perspektivisch zusätzlich eine Art „online-Nachtparkregister“ zur Verfügung stellen, wo freie Parkplätze gelistet werden. Parallel sollen die Parkflächen, die von städtischen Ämtern genutzt werden, überprüft werden. Auch in anderen Städten werden vereinzelt bestehende Supermarktparkplätze an Dauermieter vermietet bzw. über Parkplatzplattformen angeboten, dies geschieht jedoch meist auf Initiative der privaten Betreiber und selten wie bei den Wiener Parkplatzbörsen von Seiten der Stadt.

In Aachen bieten verschiedene Parkhausbetreiber, in Absprache mit der Stadt, besondere Tarifangebote für Bewohnende oder für Personen mit einem Bewohnerparkausweis an. Die Informationen werden zentral im Rahmen des Webauftritts der Stadt gebündelt, Verträge werden mit den Betreibenden abgeschlossen. In den meisten Parkhäusern der städtischen Tochter (APAG) wird ein Home-Parken-Vertrag für 43 € pro Monat angeboten, der die Nutzung ab nachmittags (Wochenends ganztägig) ermöglicht. Die Stadt steht in einem regelmäßigen Austausch mit allen Betreibern. Somit funktionieren die Parkhäuser als spezielle Quartiersgargen für die umliegenden Gebiete und sind in das städtische Parkraummanagement eingebettet.

*„In Aachen haben wir die komfortable Situation, dass wir relativ viele innerstädtische Parkbauten haben, die i. d. R. durch Besucher\*innen nicht ausgelastet sind. Deshalb bieten einige Parkhausbetreiber [wie die städtische Tochtergesellschaft Apag] schon seit Jahren zielgruppenorientierte Tarif-Angebot an. Mit den Parkhausbetreibern sind wir natürlich auch weiter im Austausch. Wir wissen, dass man ohne diese Partner das Problem auch nicht lösen kann.“ (Kirchbach, Stadt Aachen)*

### Exkurs Düsseldorf

In Düsseldorf wurden bis vor etwa zehn Jahren private Parkbauten aus der Stellplatzablöse bei der Errichtung von Stellplätzen bezuschusst. Diese werden zu einem gedeckelten Mietpreis nur an Anwohnende vermietet (ca. 400-500 m Umkreis, Stadt Düsseldorf o. J. a). Herr Nelles erläuterte, dass die Stadt die Vergabe regelmäßig überprüft. Überwiegend wurden Erweiterungen von geplanten (Tief-) Garagen realisiert. Quartiersgaragen spielten dann u. a. aufgrund interner Umstrukturierungen längere Zeit keine Rolle. Im neuen Parkraumkonzept, das Ziele des Mobilitätsplan D umsetzt, werden sie wieder aufgegriffen. Ziel ist es, den öffentlichen Raum stärker zugunsten des Umweltverbands umzuverteilen und das Parken neu zu ordnen. Quartiersgaragen könnten im Neubau zukünftig das Mittel der Wahl sein, sollen aber auch im Bestand gefördert werden (Stadt Düsseldorf o. J. b).

*„Eine [neue] Quartiersgarage im Bestand [soll] ...eine Verlagerung aus dem öffentlichen Raum ermöglichen. ... Schneller könnte es vielleicht gehen, wenn man es schafft, Investoren davon zu überzeugen, in ihren Projekten zusätzliche Kontingente für Anwohnerinnen und Anwohner aus dem Umfeld zu schaffen. ... Aber da waren die Rückmeldungen eher zurückhaltend, es war wohl nicht so richtig attraktiv ... Für die Bestandsquartiere ... wissen wir [derzeit] nicht, ob sich das umsetzen lässt, ob wir Flächen generieren können, ob Investoren bereit sind, sich da zu engagieren. Das ist eine große Unbekannte.“ (Nelles, Stadt Düsseldorf)*

Für den Pilotbezirk Bilk wurde bereits ein Gutachten über potentielle Standorte erstellt, vorrangig wurden bereits versiegelte Flächen begutachtet. Theoretisch könnte man auch unter Grünflächen Tiefgaragen errichten und so ökologische oder klimatische Nachteile mindern. Um ökologische Funktionen zu erhalten, müsste mit deutlich höherem Kostenaufwand u. a. tiefer gebaut werden.

*„Ist die Fläche bereits heute versiegelt, [dann] würde man ja hinsichtlich der Oberflächen und Freiflächenstruktur eigentlich keine wesentliche Änderung vornehmen. ... Ist es eine Fläche, die aktuell doch eher offen ist, vielleicht auch als Grünfläche genutzt wird oder [auf der] Bäume stehen, [dort] würde letztendlich die ökologische Bewertung anders ausfallen.“ (Nelles, Stadt Düsseldorf)*

Darüber hinaus ist die Eignung eines Standortes ebenfalls davon abhängig, ob sie bereits im städtischen Eigentum ist und wie viele Personen im Umkreis wohnen. Dicht besiedelte Wohnquartiere in direkter Nähe eignen sich am besten. Geringe Bebauung oder Nicht-Wohnnutzungen wurden eher negativ bewertet, ebenso wie eine schlechte Verkehrsanbindung. Bestehende Nutzung als Carsharing erhielt eine Aufwertung, da die Fläche schneller als Ort zum Parken wahrgenommen werden würde.

Letztendlich sind drei potentielle Standorte untersucht worden, keiner liegt im zentralen Bereich des bereits dicht bebauten Quartiers. Einer der beiden als potentiell geeignet bewerteten Standorte liegt knapp außerhalb, dort soll auf einer Gewerbebrache eine neue Wohnbebauung entstehen. Dort wäre eine Aufstockung von Stellplätzen durch den Investor möglich. Grundsätzlich wird beim Bau von Quartiersgaragen im Bestand eine Verlagerung der ungefähr gleichen Anzahl von Stellplätzen angestrebt. Die Verlagerung bzw. der Abbau derselben wird realistischweise meistens nicht gleichzeitig passieren (können), sondern eventuell im Rahmen weiterer Maßnahmen im Umfeld nachträglich erfolgen. Auf dem zweiten Standort steht derzeit eine stillgelegte Tankstelle. Sie liegt zwar näher am Quartier, allerdings befindet sie sich in Privatbesitz und eine Nutzung als oberirdisches Parkhaus bzw. Quartiersgarage ist derzeit noch nicht in der Diskussion.

*„[Hier könnte man] eine oberirdische Quartiersgarage errichten, das wäre dann die Nutzung dieser Fläche. Ich kann mir aber vorstellen, dass ein Eigentümer der Fläche, der das auch bleiben möchte, da andere Nutzungsansprüche hat und höhere Renditen aus anderen Projekten erzielen kann.“ (Nelles, Stadt Düsseldorf)*

Zusammengenommen zeigt sich, dass sich eine Standortsuche durchaus schwierig gestaltet. Selbst bei einer potentiell geeigneten Fläche sind noch viele weitere Schritte und Abwägungen notwendig, bis geklärt ist, ob eine Quartiersgarage an dieser Stelle im Bestand errichtet werden kann.





Abbildung 21: Münster plant die Erweiterung eines Parkhauses für Fahrrad-Pendler und Quartiersparken für Anwohnende.  
Quelle: Presseamt Münster, Angelika Klausner

Eine weitere Möglichkeit, bestehenden Parkraum besser zu nutzen, zeigt das im Rahmen des Landeswettbewerbs „Mobil.NRW“ geförderte Projekt „Münster Mobility Hub“. Die Stadt Münster plant hier den Um- und Ausbau eines am Hauptbahnhof gelegenen Parkhauses. Parallel soll dessen Erreichbarkeit u. a. mit dem Ausbau der Schillerstraße, die 1990 als erste Fahrradstraße Münsters ausgewiesen wurde und Teil der Veloroute 11 (Everswinkel-Münster) ist, verbessert werden (Stadt Münster 2023).

Auch das Umfeld soll dabei aufgewertet und verschiedene Mobilitätsangebote berücksichtigt werden, wobei der Ausbau von Fahrradstellplätzen im Vordergrund steht. Diese sollen nach niederländischem Vorbild qualitativ hochwertig, einfach zugänglich und gut erreichbar sein.

*„[Die Kfz-Zufahrt] werden wir auf die andere Gebäudeseite ... verlagern, um dann die Veloroute durch die jetzige kleinere Straße zu führen. [So trennen wir] dort die Verkehrsströme voneinander ... und auch die Zufahrtssituationen.“ (Stewen, Stadt Münster)*

Das zukünftig hochwertige und günstige bzw. begrenzt kostenlose Angebot soll den hohen Fahrrad-Parkdruck am Münsteraner Hauptbahnhof verringern und insbesondere die Gehwege freihalten. Die Garage soll auch als Mobilstation dienen, mit Car- und Bike-Sharing, E-Scooter- und Lastenradverleih und möglicherweise einer anbieterunabhängigen Packstation. Die ebenfalls angebotenen Pkw-Parkplätze stehen den Bewohnenden und Gewerbetreibenden als Quartiers- und Dauerstellplätze zur Verfügung und sollen den Pkw-Parkdruck im Umfeld reduzieren bzw. eine teilweise Verlagerung ermöglichen.

Die Fahrradstraße wird zeitnah umgebaut, dabei werden etwa 95 straßenbegleitende Stellplätze entfallen. Diese können kurzfristig nicht kompensiert werden, aber es besteht bereits das (nicht ausgelastete) Angebot, einen Dauerstellplatz mieten zu können. Der Umbau zum Mobility-Hub inklusive des Angebots als Quartiersgarage wird zeitlich später beendet sein. Alternativ kann die ebenfalls am Rande des Gebiets gelegene Quartiersgarage im Hafen-Markt in Anspruch genommen werden, deren Fertigstellung 2024 erfolgen wird.

*„Die Quartiersgarage ist unser Angebot, um den Menschen mitzuteilen, dass nah am Rande eines Quartiers eine Ausweichmöglichkeit geschaffen wird. Alle, die ihr Auto nicht [mehr an der Straße] abstellen können, aber darauf angewiesen sind oder dieses nicht aufgeben wollen, können die Quartiersgarage nutzen.“ (Stewen, Stadt Münster)*

In bestehenden Quartieren können weitere Akteure z. B. aus der Wohnungswirtschaft aktiv werden, um eine nachhaltige Mobilität zu fördern und Mietende unabhängiger vom (eigenen) Pkw zu machen.

*Das Thema Fahrradabstellen, das ist ... tatsächlich bei den Wohnungsunternehmen ein Handlungsfeld, wo sie wirklich selbst agieren und machen können. Ganz banal: ebenerdig, schnell erreichbar, sicher, trocken, gut beleuchtet, nicht in der hintersten Kellerecke mit drei schweren Metalltüren davor... das ist ganz einfach, hat aber große Auswirkungen. ... Genauso wie darauf zu achten, dass es Abstellmöglichkeiten für Lastenräder gibt, denn die [sind] insbesondere in urbanen Gebieten auch im Privatgebrauch immer mehr im Kommen.“ (Krettek, VCD)*

Hier hat beispielsweise der Verkehrsclub Deutschland (VCD) umfangreiche Informationen zum Thema Wohnen und Mobilität erarbeitet (VCD o. J.; VCD 2019). Letztendlich verringern lokal passende Lösungen ebenfalls den Parkdruck. Parallel können diese dazu beitragen, die Zufriedenheit mit dem Wohnstandort zu steigern und unterstützen auch ältere Bewohnende in ihrer eigenständigen Mobilität ohne privaten Pkw.

*„Das wirklich integrierte Denken, das ist so wichtig. Auf den Standort schauen, [denn] es muss nicht überall alles sein. Wie [sind] jeweils die Rahmenbedingungen, was [ist] an Angeboten schon da ... wo kann ich mich anschließen, wo kriege ich jemanden aus der Wohnungswirtschaft, ... der Nachbar[schaft], mit dem ich mich zusammentun kann.“ (Krettek, VCD)*

Letztendlich gilt es, alle Alternativen zum privaten Pkw zu stärken und zu fördern und gleichzeitig umfassend die Möglichkeiten des Parkraummanagements ambitioniert auszuschöpfen.



Abbildung 22: Fazit.  
Quelle: AdobeStock 29347126, Text: ILS

## 4 Fazit

Quartiersgaragen können zu Recht als ein guter Lösungsbaustein gelten, wenn es darum geht, ein ambitioniertes und umfassendes Parkraummanagement im Einklang mit einer nachhaltigen Stadt- und Mobilitätsentwicklung umzusetzen. Insbesondere im Neubau bieten sie für Wohnquartiere eine gute und erprobte Möglichkeit, den Parkraumbedarf zu reduzieren, Stellplätze zu bündeln und somit Kosten zu sparen und gleichzeitig Platz für sichere und attraktive Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, eine gute Aufenthaltsqualität und mehr Grün im Quartier zu schaffen.

Quartiersgaragen oder Quartiersparkplätze können so eine Brücke hin zu einer nachhaltigen Mobilität bilden. Heutige Parkhäuser sollten außerdem so für die Zukunft mitgeplant werden, dass sie möglichst leicht an sich verändernde Bedarfe angepasst werden können. Gleichzeitig wird betont, dass das Parkraummanagement, insbesondere die Bewirtschaftung, im Umfeld notwendig ist und eine zentrale Bedeutung hat. Ambitionierte, weitere Maßnahmen, klare Regeln und Kontrolle derselben sind flankierend erforderlich, auch um die Verkehrssicherheit für alle auf den Geh- oder Radwegen zu verbessern und die Arbeit der Feuerwehr, der Rettungsdienste oder der Müllabfuhr zu gewährleisten. Dabei ist die Kommunikation über Ziele und Maßnahmen von entscheidender Bedeutung für die Akzeptanz, insbesondere, wenn diese die bisherigen (geduldeten) Privilegien des fließenden oder ruhenden Pkw-Verkehrs betreffen.

In Bestandsquartieren sind die oben genannten Punkte ebenfalls von Belang. Hier stellen Quartiersgaragen bisher nur einen kleineren Teil der Lösung. Die meist geringe Flächenverfügbarkeit und die hohen Kosten stehen einer Realisierung vielfach im Wege oder machen eine noch sorgfältigere Abwägung notwendig, da Parken zunehmend in Konkurrenz zu anderen Nutzungen in der Stadt steht (Grünflächen, Platz für alternative Mobilitätsformen, Wohnraum). Aus Sicht der Expert\*innen können Quartiersgaragen auch im Bestand realisiert werden, sofern bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt sind. Zentral ist, dass durch eine Reduktion oder Kontrolle der Parkplätze im öffentlichen Raum eine entsprechende Auslastung der Quartiersgarage erreicht werden kann. Die Auslastung kann weiter gesteigert werden, wenn eine Mischnutzung der Quartiersgarage realisiert wird, etwa indem freie Stellplätze tagsüber Besuchenden oder der Kundschaft des lokalen Einzelhandels zur Verfügung gestellt werden. Dadurch könnte ebenfalls eine höhere Kostendeckung erreicht werden. Darüber hinaus besteht hinsichtlich geeigneter Betreiber- und Finanzierungsmodelle weiterer Forschungsbedarf, auch weil Quartiersgaragen bisher vor allem in autoarmen Neubaugebieten als Lösungsbaustein genutzt werden.

Für die meisten Expert\*innen ist der Bau von Quartiersgaragen in Bestandsquartieren insbesondere dann akzeptabel, wenn dafür das Umfeld aufgewertet wird und es von der Allgemeinheit anders genutzt werden kann z. B. für eine bessere Aufenthaltsqualität und Grünflächen oder wenn bisherige Pkw-dominierte Flächen im Straßenraum nachhaltigeren Verkehrsmitteln und prinzipiell mehr Menschen zugutekommen, als dies bisher der Fall ist. Dieser Befund wird durch die Bewohnenden-Befragung in Düsseldorf-Bilk bestätigt, die zu dem Ergebnis führte, dass Quartiersgaragen und Parkraumreduzierung im öffentlichen Raum dann eine höhere Akzeptanz erfahren würden, wenn sie für Grünflächen sowie für Flächen der Radverkehrsinfrastruktur verwendet werden würden.

Vielfach wurde auch darauf hingewiesen, dass das Potential von bereits vorhandenen Parkflächen und -bauten oft noch nicht ausreichend bekannt und gehoben ist. Entsprechend gibt es vielerorts öffentliche und private Parkmöglichkeiten z. B. auf Supermarktparkplätzen, in Tiefgaragen oder in öffentlichen Parkhäusern, die nicht oder nur zu bestimmten Tageszeiten oder Gelegenheiten ausgelastet sind. Hier bieten sich vielfältige Möglichkeiten einer flächeneffizienteren Nutzung. Das Heben der Potentiale bedarf allerdings der Kooperation verschiedener Akteure sowie eines organisatorischen und teilweise technischen Mehraufwands und neuer Mietvertragsgestaltungen. Mit Pilotprojekten könnte das Vorgehen getestet und diesbezügliche Bedenken oder Unsicherheiten verringert werden. Eine stadtweite Parkplatzbörse könnte die Suche nach freien Plätzen im Umkreis der Wohnung oder des Arbeitsplatzes ermöglichen und die Kontaktaufnahme zwischen potentiellen Nutzenden und (privaten oder öffentlichen) Vermietenden herstellen.

Insgesamt zeigt sich, dass das Thema Parken und Quartiersgaragen im weiteren Kontext der Transformation der Städte diskutiert wird und relevant ist. Wie eingangs dargestellt, wird in der Literatur ebenso wie in den geführten Interviews meist eine Mischung aus Push- und Pull-Maßnahmen begrüßt. Ohne Push-Maßnahmen wie ein verstärktes Parkraummanagement, Geschwindigkeitsreduktionen oder sonstigen Einschränkungen des Pkw-Parkens bzw. des Pkw-Verkehrs, die eine starke Lenkungswirkung erzeugen, haben Pull-Maßnahmen einen deutlich geringeren Effekt. Da eine geringere Pkw-Nutzung häufig zeitlich vor einer Reduktion des Pkw-Besitzes steht, sollte einer stadtverträglicheren Organisation des Parkens und einem ambitionierten Parkraummanagement in Planung und Politik sowie bei der Kommunikation ein hoher Stellenwert eingeräumt werden.

## 5 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Unterschiedliche Nutzungen prägen das Stadtbild. Quelle: AdobeStock 56652702, Barcelona Welsch/ILS .....	4
Abbildung 2: Pkw-Anzahl in Deutschland. Quelle: ILS/eigene Darstellung nach KBA Pkw-Bestand am 1.1. des Jahres.....	5
Abbildung 3: Je nach Größe variiert der Platzbedarf. Quelle: Frank Walensky/Pixabay .....	5
Abbildung 4: Flächenbedarf individueller Verkehrsmittel – fahrend bzw. gehend und stehend. Quelle: ILS/eigene Darstellung nach Heinrich-Böll-Stiftung /VCD 2019.....	6
Abbildung 5: Gehwegparken ist auch eine Frage der Prioritäten, da die Gestaltung die Nutzungsmöglichkeiten bestimmt. Quelle: AdobeStock 372618850.....	7
Abbildung 6: Die Verkehrswende braucht Platz z. B. für aktive Mobilität und den Öffentlichen Verkehr. Quelle: Fotolia 56652311; AdobeStock 256360136.....	8
Abbildung 7: Meist wird nur ein kleiner Teil der öffentlichen Parkstände bewirtschaftet und kontrolliert. Quelle: pixaby3556171_1920; AdobeStock_222959404 .....	10
Abbildung 8: Preisentwicklung VRR-Einzelticket (A3) und Parktickets (P) pro Zone (Preis pro Stunde) in Dortmund. Quelle: Eigene Abbildung/ILS. Umrechnung DM zu Euro mit 1,96 nach Stadt Dortmund 2023 und VRR 2023.....	11
Abbildung 9: Kommunikation der Ziele ist wichtig, z. B. mehr Platz und Sicherheit für Kinder oder mehr Grün in der Stadt. Quelle: AdobeStock 70665822; AdobeStock 268159377 .....	15
Abbildung 10: Quartiersgaragen in Freiburg-Vauban. Quelle: Martin Randelhoff/Qimby .....	17
Abbildung 11: Parkhaus im Hochbau und Quartier-Sammeltiefgarage P2 mit Modalfilter in Wien-Aspern. Quelle: AdobeStock 128315702; Martin Randelhoff/Qimby.....	20
Abbildung 12: Potentielle Stellplatzreduktion durch zentrales Parken bei 0,8 Stellplätzen pro Wohneinheit. Quelle: Eigene Darstellung/ILS nach Zukunftsnetz Mobilität NRW 2023:14.....	21
Abbildung 13: Symbolische Akzeptanz der Wegelänge bei höherer Attraktivität für Fuß-/Radverkehr. Quelle: Eigene Darstellung/ILS.....	21
Abbildung 14: Bewohnerparken, eine mögliche Lösung für Nachbarquartiere. Quelle: AdobeStock 144663831.....	23
Abbildung 15: Freudenberg, Alter Flecken. Quelle: Christian Stamm, CC BY-SA 3.0. <a href="http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0">http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0</a> , via Wikimedia Commons.....	25
Abbildung 16: Flächen im Bestand sind schwer zu finden und auch für andere Nutzungen wie Wohnen heiß begehrt. Quelle: AdobeStock 223879781; AdobeStock 139837249.....	27
Abbildung 17: Kosten von Quartiersgaragen sind im Bestand eine große Herausforderung. Quelle: AdobeStock 611057348, generiert mit KI .....	29
Abbildung 18: Die Akzeptanz von Quartiersgaragen ist u. a. abhängig von passenden begleitenden Maßnahmen im Umfeld. Quelle: AdobeStock 204393051.....	31
Abbildung 19: Einschätzung zu Quartiersgaragen (N = 377-440, Anteile ohne „keine Angabe“). Quelle: Eigene Darstellung/ILS, aus der Befragung „Parken & Mobilität in Düsseldorf Bilk“ vom Juni 2022.....	32
Abbildung 20: Parkflächen besser nutzen und für Bewohnende der umliegenden Quartiere öffnen. Quelle: ILS Roland Fechter; 825371_1920 Pixabay.....	34
Abbildung 21: Münster plant die Erweiterung eines Parkhauses für Fahrrad-Pendler und Quartiersparken für Anwohnende. Quelle: Presseamt Münster, Angelika Klausner.....	36
Abbildung 22: Fazit. Quelle: AdobeStock 29347126, Text: ILS.....	38
Tabelle 1: Geschätzte Baukosten pro Pkw-Stellplatz.....	19



## 6 Literatur

- AGFK Bayern – Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (2016): WirtschaftsRad – Mit Radverkehr dreht sich was im Handel. Erlangen.
- AGFS NRW – Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (2015): Parken ohne Ende – Eine AGFS-Broschüre zum Thema Nahmobilität und Autoparken. 2. Aufl. Krefeld. [https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/user\\_upload/parkraum\\_brosch\\_2015\\_WEB.pdf](https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/user_upload/parkraum_brosch_2015_WEB.pdf) (08.12.2023).
- AGFS NRW – Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (2024): Praxishandbuch Parken (in Vorbereitung, demnächst unter <https://www.agfs-nrw.de/fachthemen/parken-und-abstellen>).
- Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. Berlin. [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagemet-lohnt-sich\\_Agora-Verkehrswende\\_web.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagemet-lohnt-sich_Agora-Verkehrswende_web.pdf) (09.04.2021).
- Agora Verkehrswende (2022): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen – Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. 4. akt. Aufl. Berlin. [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Umparken/Agora-Verkehrswende\\_Factsheet\\_Umparken\\_Auflage-4.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Umparken/Agora-Verkehrswende_Factsheet_Umparken_Auflage-4.pdf) (13.02.2023).
- Asmus, Jessy; Reek, Felix (2016): Autos mit Fettsucht. In: Süddeutsche Zeitung, 16.02.2016. <https://www.sueddeutsche.de/auto/design-autos-mit-fettsucht-1.2860340> (19.09.2023).
- Autofrei leben (o. J.): <https://www.autofrei.de/> (19.08.2023).
- Barter, Paul (2016): On-Street Parking Management – An International Toolkit. Hrsg. v. GIZ – Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH. Sustainable Urban Transport Technical Document 14. Bonn. <http://transferproject.org/wp-content/uploads/2017/09/On-street-parking-management.pdf> (19.08.2023).
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2017): Kostengünstiges Bauen durch Vereinheitlichung und Deregulierung des Bauordnungsrechts. [https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2017/bbsr-online-27-2017-dl.pdf;jsessionid=2FB758B55C4E1C46D600954B11D196BE.live21324?\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2017/bbsr-online-27-2017-dl.pdf;jsessionid=2FB758B55C4E1C46D600954B11D196BE.live21324?_blob=publicationFile&v=1) (19.08.2023).
- Belloni, Denise; Tschannen, Monika (2017): Werkzeugkoffer öffentliche Parkierung in Gemeinden. EnergieSchweiz für Gemeinden. Thun.. [https://www.local-energy.swiss/dam/jcr:47ec8edf-e1ee-47f2-9d07-3ec04cc586b1/Werkzeugkoffer\\_oeffentliche\\_Parkierung.pdf](https://www.local-energy.swiss/dam/jcr:47ec8edf-e1ee-47f2-9d07-3ec04cc586b1/Werkzeugkoffer_oeffentliche_Parkierung.pdf) (19.04.2021).
- Bexen, Christian (2018): Warum ist Parken nicht kostenlos? In: Ruhender Verkehr – Fahrzeug oder Stehzeug? Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation, ProjektSkizzen, 21, 6–7.
- BKI – Baukosteninformationszentrum Deutscher Architektenkammern (2023): Baupreisindex. <https://bki.de/baupreisindex.html> (19.08.2023).
- Blees, Volker (2021): Fehlnutzung des öffentlichen Straßenraums durch parkende Kraftfahrzeuge. Fallstudie am Beispiel Darmstadt-Arheilgen. Wiesbaden: Hochschule RheinMain.
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Bonn, Berlin [https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017\\_Ergebnisbericht.pdf](https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf) (09.01.2024).
- Bußgeldkatalog BKatV (2023): [https://www.gesetze-im-internet.de/bkatv\\_2013/BJNR049800013.html](https://www.gesetze-im-internet.de/bkatv_2013/BJNR049800013.html)(17.08.2023).
- Christ, Johannes; Höland, Christoph (2020): Datenanalyse: Autos werden nicht erst seit dem SUV-Boom größer. In: Redaktionsnetzwerk Deutschland, 15.02.2020. <https://www.rnd.de/wirtschaft/datenanalyse-autos-werden-nicht-erst-seit-dem-suv-boom-grosser-6GTM66RRNJEC7EYHR3FQSY24Y.html> (14.07.2023).
- Conrad, Kerstin; Hoepner, Felix; Polívka, Jan; Söfker-Rienits, Anne (2024): Zwischen Haus und Garten (in Vorbereitung, demnächst unter: <https://www.ils-forschung.de/wissenstransfer/ils-publikationen/ils-trends>).
- Dally, Benjamin; Schwickert, Susanne; Kühle, Sebastian; Oshkai, Irina; Engels, Christian; Kottmeier, Fabian (2022): Mobilitätszentren der Zukunft – Leitfaden Multimodalhub. Institut für Energieforschung (iFE). Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe (OWL).
- dpa/Süddeutsche Zeitung (2023): Verkehr – Stuttgart: Strafe wie beim Falschparken? <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verkehr-stuttgart-strafe-wie-beim-falschparken-debatte-um-schwarzfahren-dpa-urn-newsml-dpa-com-20090101-230412-99-287494> (07.09.2023).

- EPA – European Parking Association (2020): Reallocation of public space – “Paris Beach” and “Mini-Hollands”. In: Parking trend international 36, 4, 26–29. <https://www.europeanparking.eu/media/1664/e695c24358924a288e699972632a5a6e/index.html#0> (01.10.2023)
- Feuerwehr-Magazin-Redaktion (2019): Wenn Falschparker die Feuerwehr behindern (10.1.2019). <https://www.feuerwehrmagazin.de/nachrichten/news/wenn-falschparker-die-feuerwehr-behindern-69343> (07.12.2023).
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Technische Regelwerke FGSV-Nr.: 288.
- Freie Hansestadt Bremen (o. J.): SUNRISE Bremen. <https://sunrise-bremen.de> (23.10.2023).
- GDV – Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (2020): Unfallrisiko Parken für Radfahrer und Fußgänger. Unfallforschung kompakt 98. Berlin <https://www.udv.de/resource/blob/74934/e2db07a131dc502c7c3ccb35737dede/98-unfallrisiko-parken-fuer-fussgaenger-und-radfahrer-data.pdf> (19.04.2021).
- Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen. Berlin: Jovis.
- Gies, Jürgen; Hertel, Martina (2021): Regelungen zum Stellplatzbau als Steuerungsinstrument in der Stadt- und Mobilitätsplanung. Europäische Erfahrungen und Praxis. CIVITAS Initiative, Park4SUMP. <https://repository.difu.de/handle/difu/582185> (08.09.2021).
- HEIG-VD; Fussverkehr Schweiz; Fischer Montavon (2023): Einzelhandel, Erreichbarkeit, öffentlicher Raum. Erhebung in Bulle, Carouge, Freiburg, Lancy, Vevey und Yverdon-les-Bains - Attraktivität von städtischen Geschäftsstraßen – Sommer 2021. [https://heig-vd.ch/docs/default-source/doc-gtc-hub-mobilite/mobilite\\_publication\\_6\\_pages\\_allemand\\_230601\\_page\\_hd.pdf?sfvrsn=e98059e5\\_0](https://heig-vd.ch/docs/default-source/doc-gtc-hub-mobilite/mobilite_publication_6_pages_allemand_230601_page_hd.pdf?sfvrsn=e98059e5_0) (05.12.2023).
- Heinrich-Böll-Stiftung; VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V. (2019): Mobilitätsatlas 2019 – Daten und Fakten für die Verkehrswende. Berlin. <https://boell-hamburg.de/sites/default/files/2020-01/mobilitaetsatlas.pdf> (07.12.2023).
- Höltig, Jonas (2022): Vollzugsdefizite beim illegalen Gehwegparken. In: NZV – Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 5, 220–226.
- Johansson, Fredrik; Henriksson, Greger; Envall, Pelle (2019): Moving to Private-Car-Restricted and Mobility-Served Neighborhoods: The Unspectacular Workings of a Progressive Mobility Plan. In: Sustainability 11, 22, 6208. <https://doi.org/10.3390/su11226208>.
- KBA – Kraftfahrt-Bundesamt (2023): Der Fahrzeugbestand am 1. Januar 2022. [https://www.kba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Pressemitteilungen/DE/2023/pm\\_08\\_2023\\_bestand\\_01\\_23.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=7](https://www.kba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Pressemitteilungen/DE/2023/pm_08_2023_bestand_01_23.pdf?__blob=publicationFile&v=7) (30.09.2023).
- Kirschner, Franziska; Lanzendorf, Martin (2019): Parking management for promoting sustainable transport in urban neighbourhoods. A review of existing policies and challenges from a German perspective. In: Transport Reviews 40, 1, 54–75. <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1666929>.
- Kopatz, Michael (2023): Weniger Autos, mehr Umsatz. In: Frankfurter Rundschau, 07.07.2023. <https://www.fr.de/politik/weniger-autos-mehr-umsatz-92389286.html> (Zugriff 02.12.2023).
- Kosarev, Ivan (2019): Quartiersgaragen. In: Quartier 2, 16–17.
- Monheim, Rolf (2019): Einzelhandel und Verkehr in Innenstädten – Eine vielschichtige Beziehung im Spannungsfeld von äußerer und innerer Erreichbarkeit. In: Neiberger, Cordula; Pez, Peter (Hrsg.): Einzelhandel und Stadtverkehr – Neue Entwicklungstendenzen durch Digitalisierung und Stadtgestaltung. GHF – Geographische Handelsforschung, 28. Würzburg: Würzburg University Press, 4–35. <https://doi.org/10.25972/WUP-978-3-95826-113-6>.
- MV BaWü – Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg (2020): Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr. [https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload/fahrradlandbw/Downloads/Regelwerke/2020\\_Erlass\\_zu\\_Ueberwachung\\_Sanktionierung\\_von\\_Ordnungswidrigkeiten\\_im\\_ruhenden\\_Verkehr.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/Downloads/Regelwerke/2020_Erlass_zu_Ueberwachung_Sanktionierung_von_Ordnungswidrigkeiten_im_ruhenden_Verkehr.pdf) (10.08.2023).
- Natus, Katharina (2017): Warum es absolut richtig ist, dass die Rheinbahn nun auch „Knöllchen“ verteilt. Rheinbahn Blog. <https://blog.rheinbahn.de/2017/06/13/warum-es-absolut-richtig-ist-dass-die-rheinbahn-nun-auch-knoellchen-verteilt/> (07.12.2023).
- nordbayern.de (2021): Gratis-Parken: Fürther können neues Parkhaus testen. <https://www.nordbayern.de/region/fuerth/gratis-parken-fuerther-konnen-neues-parkhaus-testen-1.11171747> (22.08.2023).
- NRW.Urban (2022): Bochum: Begehrtes Wohnen im autoarmen Quartier. <https://nrw-urban.de/begehrtes-wohnen-im-auto-armen-quartier/> (29.10.2023).

- Pieper, Kira (2023): Der Parkplatz der Zukunft soll größer werden. rbb24 Abendschau vom 18.01.2023 <https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2023/01/parkplatz-auto-verkehr-berlin-verkehrswende.html> (16.08.2023).
- Pressl, Robert; Rye, Tom (2020): Gute Argumente und Prinzipien des Parkraummanagements. CIVITAS Initiative, Park4SUMP. [https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-10/PARK4SUMP\\_reasons\\_28092020\\_DE\\_web.pdf](https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-10/PARK4SUMP_reasons_28092020_DE_web.pdf) (11.01.2022).
- Quartiersmanagement Lincoln-Siedlung (o. J.): Mobilitätskonzept. <https://www.lincoln-darmstadt.de/mobilitaetskonzept> (20.08.2023).
- Rhein Ruhr Aktuell (2023): Dortmund: Stadt erhöht Parkgebühren drastisch (7. 2.023). <https://rheinruhr-aktuell.de/dortmund-stadt-erhoeht-parkgebuehren-drastisch/> (02.12.2023)
- Scheiner, Joachim; Faust, Nico; Helmer, Johannes; Straub, Michael; Holz-Rau, Christian (2020): What's that garage for? Private parking and on-street parking in a high-density urban residential neighbourhood. In: Journal of Transport Geography, 85, 102714. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102714>.
- Schubert, Susanne; Eckert, Karl; Dross, Miriam; Michalski, Daniela; Preuß, Thomas; Schröder, Alice (2023): Dreifache Innenentwicklung – Definition, Aufgaben und Chancen für eine umweltorientierte Stadtentwicklung. 2. Aufl. Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau. [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/230515\\_uba\\_hg\\_dreifacheinnenentwicklung\\_2auflg\\_br.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/230515_uba_hg_dreifacheinnenentwicklung_2auflg_br.pdf) (14.06.2023).
- Schuster, Andreas; Sattler, Josef; Hoffmann, Stephan (2011): Bestimmen der aktuellen Abmessungen differenzierter Personen-Bemessungsfahrzeuge. Zwickau.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin (2018): Quartiersgaragen in Berlin – Studie zum Umgang mit ruhendem Verkehr in den neuen Stadtquartieren. Berlin. [https://digital.zlb.de/viewer/api/v1/records/34136123/files/images/01\\_Quartiersgaragenstudie\\_Broschuere.pdf/full.pdf](https://digital.zlb.de/viewer/api/v1/records/34136123/files/images/01_Quartiersgaragenstudie_Broschuere.pdf/full.pdf) (02.02.2024).
- Siebel, Carla (2021): Verkehrs-Hammer in Dortmund: Mehrere Parkplätze bald nicht mehr kostenlos. Änderung im kommenden Jahr. Ruhr 24 (8.7.0221). <https://www.ruhr24.de/dortmund/park-and-ride-dortmund-parkplaetze-2022-kosten-schranken-kassenautomat-dsw21-fremdparker-zr-90845211.html> (09.05.2023).
- Soteropoulos, Aggelos; Pühringer, Florian (2023): Falschparken: Ein stetiges Problem für die Öffis in Wien. Der Standard (24.2.2023). <https://www.derstandard.at/story/2000143845123/falschparken-ein-stetiges-problem-fuer-die-oeffis-in-wien> (02.12.2023).
- Stadt Bochum (o. J.): Havkenscheider Höhe – höchstmobil. <https://www.bochum.de/Amt-fuer-Stadtplanung-und-Wohnen/Ostpark/Havkenscheider-Hoehe---hoechst-mobil> (29.10.2023).
- Stadt Darmstadt (o. J.): Mobilitätskonzept Lincoln-Siedlung. <https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/aktuelle-projekte/mobilitaetskonzept-lincoln-siedlung> (19.08.2023).
- Stadt Dortmund (2023): Öffentliches Parken in Dortmund soll teurer werden – erste Erhöhung seit 30 Jahren. [https://www.dortmund.de/de/leben\\_in\\_dortmund/nachrichtenportal/alle\\_nachrichten/nachricht.jsp?nid=726935](https://www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/nachrichtenportal/alle_nachrichten/nachricht.jsp?nid=726935) (25.08.2023).
- Stadt Düsseldorf (o. J. a): Parkraumkonzept Düsseldorf. <https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/mobilitaet-neu-denken/parkraumkonzept> (09.05.2023).
- Stadt Düsseldorf (o. J. b): Anwohnerquartiersgaragen. <https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/mobil-in-duessel-dorf/mit-dem-auto/parken-in-duessel-dorf/anwohnerquartiersgaragen> (22.08.2023).
- Stadt Freiburg i. Br. (o. J.): Neuer Stadtteil Dietenbach. <https://www.freiburg.de/pb/495838.html> (30.09.2023).
- Stadt Münster (2023): Fahrradstraßen – Sicherer und komfortabler auf der Schillerstraße radeln. <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/fahradstrassen/schillerstrasse> (20.12.2023).
- Stadt Wien (o. J.o. J.): Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung in Wien. <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/wirkung.html> (17.08.2023).
- Stellplatz-VO (2022): Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (14. März 2022). [https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_vbl\\_detail\\_text?anw\\_nr=6&vd\\_id=20283&menu=0&sg=0&keyword=StellplatzVO](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_vbl_detail_text?anw_nr=6&vd_id=20283&menu=0&sg=0&keyword=StellplatzVO) (07.12.2023).
- StVO (2013): Straßenverkehrs-Ordnung. [https://www.gesetze-im-internet.de/stvo\\_2013/BJNR036710013.html](https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html) (07.12.2023).
- sustrans (2003): Traffic restraint and retail vitality (Information Sheet). [https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2019/06/sustrans\\_ff39.pdf](https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2019/06/sustrans_ff39.pdf) (30.09.2023).

- sustrans (2009): Shoppers and how they travel. <https://cidadanialxmob.tripod.com/shoppersandhowtheytravel.pdf> (30.09.2023).
- team red (2020): Wirksamkeit Mobilitätskonzepte – Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Bremer Stellplatzortsgesetzes. [http://mf.team-red.de/fileadmin/produkte/downloads/mob.eValue/tr\\_Bremen\\_Bericht\\_Mobilitaetskonzepte\\_web.pdf](http://mf.team-red.de/fileadmin/produkte/downloads/mob.eValue/tr_Bremen_Bericht_Mobilitaetskonzepte_web.pdf) (03.03.2022).
- TH OWL – Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe (2020): Wie parken wir morgen? <https://www.th-owl.de/gestaltung/aktuelles/news/artikel/detail/wie-parken-wir-morgen-1/> (29.10.2023).
- Ulrich, Julian (2017): Eine Kosten-Nutzen-Analyse für den Parkplatz: Ansätze und Methoden. Projektarbeit Studiengang Bauingenieurwissenschaften. ETH Zürich. <https://ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/baug/ivt/ivt-dam/publications/students/501-600/sa583.pdf> (11.01.2022).
- VCD – Verkehrsclub Deutschland e. V. (2019): Intelligent mobil im Wohnquartier. Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen. Berlin. [https://intelligentmobil.de/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Handlungsleitfaden\\_Wohnen\\_leitet\\_Mobilitaet\\_2019.pdf](https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Handlungsleitfaden_Wohnen_leitet_Mobilitaet_2019.pdf) (30.09.2023).
- VCD – Verkehrsclub Deutschland e. V. (o. J.o. J.): Intelligent mobil im Wohnquartier. <https://intelligentmobil.de/> (26.10.2023).
- VCÖ (2021): Parkraumbewirtschaftung für Mobilitätswende nutzen. VCÖ factsheet 9. Wien. <https://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCoe-Factsheets/2021/2021-09%20Factsheet%20Parkraumbewirtschaftung%20f%C3%BCr%20Mobilit%C3%A4tswende%20nutzen/VC%C3%96-Factsheet%20Parkraumbewirtschaftung%20f%C3%BCr%20Mobilit%C3%A4tswende%20nutzen.pdf> (30.09.2021).
- VCS – Verkehrs-Club der Schweiz (o. J.o. J.): Plattform autofrei / autoarm Wohnen. <https://wohnbau-mobilitaet.ch/> (19.08.2023).
- von Schneidmesser, Dirk; Betzien, Jody (2021): Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers: A Survey from Berlin. In: Transport Findings. <https://doi.org/10.32866/001c.24497>.
- VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2023): Daten zur Preisentwicklung des ÖPNV. Persönliche Mitteilung per E-Mail an Benjamin Bresser am 24.10.2023.
- Wehrmann, Anne-Katrin (2022): Die Straße ist für alle da. <https://www.bremen-innovativ.de/2022/05/die-strasse-ist-fuer-alle-da/> (23.10.2023).
- Welsch, Janina (2023): Parken – was sonst? Wie Bewohner\*innen in Düsseldorf-Bilk Mobilität und Parken bewerten. Unter Mitarbeit von Meike Küpper, Benjamin Bresser und Thomas Klinger. ILS-TRENDS 02/23. Dortmund. <https://doi.org/10.58122/z53d-wr49>
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (2023): Kommunale Stellplatzsetzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. 3. Aufl. Köln. [https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Service/Mediathek/Materialien%20der%20AGFS/Handlungsleitf%C3%A4den%20-%20Wissen%20f%C3%BCr%20Planer%20und%20Praktiker/NRW-Stellplatzsatzung/ZNM\\_NRW\\_Leitfaden\\_Stellplatzsatzung\\_2023.pdf](https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Service/Mediathek/Materialien%20der%20AGFS/Handlungsleitf%C3%A4den%20-%20Wissen%20f%C3%BCr%20Planer%20und%20Praktiker/NRW-Stellplatzsatzung/ZNM_NRW_Leitfaden_Stellplatzsatzung_2023.pdf) (13.02.2023).