Quartiersgaragen werfen nur dann Gewinne ab, wenn bereits in der Planungsphase auf den Kontext geachtet wird.

Parkraum klug bündeln

Quartiersgaragen lassen sich aber nur wirtschaftlich bauen und betreiben, wenn einige grundlegende Aspekte bereits in der Planungsphase berücksichtigt werden.

Dr. Mark Friesen

Quartiersparkhäuser sind sinnvoll. Sie fassen Pkw an einer zentralen Stelle. So entfällt der Bau teurer Tiefgaragen, was die Kosten für Entwickler und Wohnungseigentümer verringert. Im Quartier entsteht zusätzlicher Platz für Grünflächen, Wege und Spielplätze. Aktuell werden in Deutschland für über 20 Quartiere eine oder mehrere Sammelgaragen geplant beziehungsweise gebaut. Beim Projekt Ludwigshöhenviertel in Darmstadt sind beispielsweise drei Sammelgaragen vorgesehen, die jeweils mindestens 250 Pkw der Bewohner und Beschäftigten aufnehmen sollen.

Soweit die Theorie: In der Praxis sind der Bau und Betrieb dieser zentralen Garagen jedoch herausfordernd. Sehr häufig läuft es darauf hinaus, dass Städte oder Kommunen selbst beziehungsweise ihre eigenen oder nahestehenden Unternehmen die Quartiersgaragen bauen und betreiben sollen. Nicht zuletzt deswegen, weil private Betreiber einen Bogen um sie machen. Denn eine kostendeckende Bewirtschaftung ist in der Praxis oft eher Wunsch als Realität – Gewinne sind erst recht die Ausnahme.

Die entstehenden Defizite werden nicht selten durch Quersubventionen aufgefangen und verschärfen damit den finanziellen Druck auf Städte und Kommunen, deren Haushalte ohnehin bereits am Limit sind. Damit ein wirtschaftlich tragfähiger Bau und Betrieb überhaupt realisierbar sind, sollten Entwickler, Städte und Kommunen bereits zu Beginn der Planungsphase den tatsächlichen Stellplatzbedarf auf Basis der zu erwartenden Quell- und

Zielverkehre belastbar analysieren und konsequent Einsparpotenziale identifizieren. Sich dabei von attraktiven Visualisierungen eines verkehrsberuhigten Quartiers mit begrünten Quartiersgaragen leiten zu lassen, greift zu kurz.

Ein grundlegender Fehler ist, dass viele Entwickler Quartiersgaragen ausschließlich für die Aufnahme des ruhenden Quellverkehrs aus dem Quartier planen. Dann wird der von der Stadt vorgegebene Stellplatzschlüssel angelegt und ein entsprechend groß dimensioniertes Parkobjekt geplant. Unter Umständen ist die Quartiersgarage aber zu groß. Ist das Quartier beispielsweise gut an den ÖPNV und das Radwegenetz angebunden, ist der tatsächliche Stellplatzbedarf geringer, weil mit hoher Wahrscheinlichkeit weniger Bewohner einen eigenen Pkw anschaffen.

70 %

der Umsätze können maximal durch Dauerparker erzielt werden.

Neben der ÖPNV-Anbindung wirken sich auch Angebote wie Carsharing und der Bau sicherer und gut erreichbarer Abstellräume für (Lasten-) Fahrräder auf die Pkw-Anzahl aus. Entstehen im Quartier Sozialwohnungen, ist davon auszugehen, dass die Pkw-Dichte pro Haushalt geringer als bei frei finanziertem Wohnraum ist. Auch das minimiert den Stellplatzbedarf in der Quartiersgarage mit der Folge, dass sie kleiner und günstiger gebaut und am Ende besser ausgelastet werden kann.

Entscheidend ist auch der Standort des Quartiers: Wird es in einer zentralen städtischen Lage geplant, in der in direkter Nachbarschaft Anwohnerparkplätze oder frei verfügbarer Parkraum existieren, zeigt die Erfahrung, dass viele Bewohner einen Bogen um ihre Quartiersgarage machen, die monatlichen Parkgebühren für einen Dauerstellplatz sparen und sich stattdessen einen günstigeren Anwohnerparkausweis holen oder ihren Wagen gleich auf einem kostenfreien Stellplatz abstellen.

Das mindert nicht nur die Wirtschaftlichkeit der Quartiersgarage, sondern erhöht auch den Parkdruck in der Nachbarschaft. Anwohner, die schon länger dort wohnen, beschweren sich über die Verknappung des verfügbaren Parkraums. Kurz: Städte und Kommune sollten ein gesamthaftes Parkraumkonzept für das neue Quartier erarbeiten lassen, welches die Nachbarquartiere mit einbezieht.

Externe Kurzzeitparker sind lukrativer

Wird das Quartier hingegen am Stadtrand entwickelt, stellt sich dieses Problem seltener, da es in direkter Nähe kaum Parkplätze gibt. Ein wichtiger Vorteil bei diesen Randlagen ist zudem, dass hier eher Super- oder Drogeriemärkte für die Nahversorgung der neuen Bewohner mitgeplant werden können. In Innenstädten sind diese in der Regel bereits vorhanden. Die Quartiersgarage am Stadtrand würde in diesem Fall von zusätzlichen Zielverkehren profitieren, nämlich Kurzzeitparkern, die in den Quartiersgeschäften ihre Besorgungen machen.

Diese Gruppe ist aufgrund höherer Parkgebühren und Frequenzen ein wichtiger Faktor, um die Wirtschaftlichkeit einer Zentralgarage merklich zu verbessern. Denn in der Praxis entfallen bis zu 70 Prozent der Umsätze auf Dauerparker – lukrativer aber sind Kurzzeitparker. Daher liegt es im Interesse der Betreiber, die Quartiersgarage für diese Gruppe zu öffnen.

Baukosten geringhalten: Split-Level statt Wendelrampe

Nicht nur die unterschiedlich hohen Parkgebühren für Kurzzeit- und Langzeitparker, auch die allgemein gestiegenen Baukosten stellen Investoren vor große Herausforderungen. Hinzu kommt, dass sich in der DACH-Region sehr wenige auf Parkhausneubauten spezialisierte Unternehmen den Markt aufteilen, es demnach kaum Wettbewerbsdruck zugunsten der Auftraggeber gibt.

Die Vorplanungen sollten sich daher auch mit Möglichkeiten befassen, die Baukosten geringer zu halten. Häufig lassen sich bei der Fassadengestaltung Ausgaben sparen. Die Parkhauszufahrt in die oberen Etagen ist über eine Wendelrampe komfortabel. Aber deren Bau ist teurer im Vergleich zur Zufahrt über Split-Level, bei der man zunächst eine Ebene durchquert, bevor man in die nächsthöhere auffährt.

Ein weiterer Kostentreiber sind E-Ladestationen. Die bis vor kurzem gedämpfte Nachfrage nach E-Autos zeigt, dass man in Parkhäusern aktuell nicht jeden Stellplatz mit einer Ladesäule ausstatten muss. Neben einer gesetzlich vorgeschriebenen Anzahl an Ladepunkten reichen an anderer Stelle Vorinstallationen, die bei steigendem Bedarf rasch mit Wallboxen nachgerüstet werden können.

Quartiersgaragen sind nicht nur bei neuen Bauvorhaben wichtig, sie können auch in dicht besiedelten Innenstädten helfen, die zunehmenden Parkplatzprobleme der Anwohner und Besucher zu lösen. Die meisten öffentlichen Parkhäuser und Tiefgaragen entstanden in den zurückliegenden Jahrzehnten in der Nähe großer Einkaufsstraßen.

In dicht bebauten Wohngebieten mit hohem Altbaubestand fehlt in der Regel ein ausreichendes Angebot. Dabei steigt gerade hier der Druck auf den verfügbaren Parkraum am stärksten: Viele Städte und Kommunen reduzieren die Anzahl der Parkstände im öffentlichen Raum zugunsten von Radwegen, Gehwegen oder Lieferzonen.

Gleichzeitig werden die Fahrzeuge immer größer, und trotz aller anderslautenden Prognosen nimmt deren Anzahl stetig zu – auf aktuell bundesweit 49,3 Millionen zugelassene Pkw. Will man den Parkplatzsuchverkehr reduzieren, helfen nur zentrale Sammelgaragen, die gleichermaßen die Mobilitätsbedürfnisse der Anwohner und der Besucher ernst nehmen.

von **Dr. Mark Friesen**
Gründer und Managing Partner von Quinta Consulting