

Betreff:**Information zur Thematik "Quartiersgaragen"****Organisationseinheit:**Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation**Datum:**

05.06.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Planung und Hochbau (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

14.06.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Mit dieser Mitteilung kommt die Verwaltung der Bitte aus dem APH nach Informationen zur Thematik „Quartiersgaragen“ nach (u.a. Erfahrungen anderer Kommunen, Betriebsformen etc.). Im Folgenden werden die allgemeinen Rahmenbedingungen und die Situation in Braunschweig skizziert:

1. Allgemeine Rahmenbedingungen

Quartiersgaragen gibt es deutschlandweit in unterschiedlichen Ausführungen. Größe und Anzahl der Quartiersgaragen in einem Gebiet sind oft abhängig vom Einzugsbereich, können aber auch betriebliche Gründe haben. Quartiersgaragen stehen dabei immer auch im Zusammenhang mit der Gesamtplanung des Quartiers und entwickeln sich in Abhängigkeit der kommunalen Zielrichtung aus Größe, Wohnungsmix, Nutzungsmix, Vorhabenträgerschaft usw.. Zudem spielt die Einbindung in das jeweilige Mobilitätskonzept eine wichtige Rolle.

Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist meist auch schienengebunden, in einigen Quartieren sind zudem Verknüpfungen mit Radschnellwegeverbindungen vorgesehen. Oft wird Carsharing angeboten, Paketstationen ergänzen das Angebot. Quartiersgaragen haben zudem das Potential, auch dicht bebauten Wohn- und Gewerbegebiete mit einer Ladeinfrastruktur für E-Mobilität auszustatten. Zudem kann die Verkehrsinfrastruktur durch die mit der Komprimierung des ruhenden Verkehrs einhergehende Entlastung von Verkehrsflächen verbessert werden.

In einigen Quartieren gibt es Mobilitätszentralen (Micromobility), zum Teil mit Verleih von Fahrrädern, E-Scootern, Lastenrädern, Einkaufstrolleys oder Transportkarren. Die Konzepte zum ruhenden Verkehr beeinflussen das Betriebskonzept der Quartiersgaragen und umgekehrt. Generell lässt sich feststellen, dass es kein standardisiertes Modell für Quartiersgaragen gibt, sondern an die jeweiligen Rahmenbedingungen angepasste Lösungen.

1.1 (Vor-)Finanzierung und Betrieb

Die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass die (Vor-)Finanzierung der Quartiersgaragen in der Regel über eine Vorhabenträgerin/ einen Vorhabenträger erfolgt. Anschließend werden die Stellplätze von den Bewohnenden bzw. den ansässigen Unternehmen gekauft oder gemietet. In Einzelfällen müssen Eigentümerinnen und Eigentümer eines Baugrundstückes für jeden Stellplatz, der in einer Sammelgarage auf einem anderen Baufeld entstehen soll, Baukostenzuschüsse leisten. Sofern die (Vor-)Finanzierung über eine Vorhabenträgerin oder einen Vorhabenträger erfolgt und die Stellplätze an die späteren Nutzenden verkauft werden, wird der Garagenbau durch diese Einnahmen gegenfinanziert. Wird die Quartiersgarage anschließend auf einen Betreiber übertragen, erfolgt die Refinanzierung über die Vermietung der Stellplätze durch den Betreiber.

Im Folgenden werden einige Möglichkeiten für den Betrieb und das Management von Parkgaragen vorgestellt:

- Eigenbetrieb durch die Stellplatz eigentümerschaft
Die Verwaltung und operative Betreuung der Garage liegen in der Zuständigkeit einer Stellplatz eigentümerschaft, welche in der Regel durch einen Verwaltungsbeirat vertreten wird. Die Eigentümergemeinschaft ist die Ansprechpartnerin für alle Belange im Zusammenhang mit dem Betrieb der Garage, wie z. B. die Stellplätze für Besuchende. Dieses Modell wird in der Regel bei kleineren Garagen angewandt. Bei angestrebter Doppel Nutzung und damit einhergehender Ein- und Auslass- sowie Bezahltechnik, womöglich in Verbindung mit E-Lademöglichkeiten, scheidet diese Variante aufgrund der Komplexität des Betriebs aus.
- Vermietung der Stellplätze durch die Eigentümerschaft und operativer Betrieb durch eine Haus- oder Immobilienverwaltung
Die Eigentümergemeinschaft der Stellplätze, z. B. Wohnungsunternehmen oder einzelne Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer, vermietet die Stellplätze selbst. Der operative Betrieb wird von einer Haus- oder Immobilienverwaltung übernommen. Dieses Modell wird bei Garagen mit mehreren Eigentümerinnen und Eigentümern und unterschiedlichen Konzepten für die Vermietung der Stellplätze angewandt. Ein möglicher Nachteil ist die mangelnde Kommunikation zwischen der Eigentümergemeinschaft und der Verwaltung, beispielsweise in Bezug auf qualitative einheitliche Anforderungen und Standards bei der Betreuung der Garage (Reinigung, Beschilderung, Markierung etc.). Diesem könnte aber mit im Rahmen der Teilungserklärung vorbeugend getroffenen Vereinbarungen entgegengewirkt werden.
- Vermietung und operativer Betrieb der Stellplätze durch eine Haus- oder Immobilienverwaltung
Die Vermietung und der operative Betrieb der Garage werden von der Eigentümergemeinschaft auf eine Haus- oder Immobilienverwaltung übertragen. Diese übernimmt neben der sonstigen Betreuung der Immobilienobjekte auch den Betrieb der Quartiersgarage. Die Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer bzw. die Mietenden von Stellplätzen haben somit einen zentralen Ansprechpartner für alle Belange im Objekt. Die Vorteile sind eine gute Objektkenntnis sowie eine gesicherte Präsenz im Objekt.

1.2 Einstellbedingungen

Die Einstellbedingungen richten sich nach den Nutzenden. In einigen Quartiersgaragen sind ausschließlich dauer mietende Anwohnerinnen und Anwohner sowie Gewerbetreibende zugelassen. Andere Garagen bieten auch Stellplätze für Besuchende, Beschäftigte oder – z. B. bei integriertem Einzelhandel – für kurzparkende Kundschaft. Da erfahrungsgemäß ein Teil der Stellplätze zeitversetzt durch die Nutzenden belegt wird, ist eine Doppel- bzw. Mehrfachnutzung meist die effizientere und damit wirtschaftlichere Lösung. Da eine solche Mehrfachnutzung bei Alleineigentum an Stellplätzen erfahrungsgemäß schwierig umzusetzen ist, ist bei der Vergabe, also beim Verkauf von Stellplätzen, ggf. das erforderliche Verhältnis von Eigentumsstellplätzen zu Mietstellplätzen zu eruieren und festzulegen. In Folge können Zufahrtsbeschränkungen für die festvermieteten Stellplätze notwendig werden.

Zusätzliche Nutzungen in der Quartiersgarage sind immer dann sinnvoll, wenn der entsprechende Bedarf (z. B. Bedarf an Nahversorgung) ohnehin im Gebiet vorhanden ist und die Quartiersgarage als alternativer Standort infrage kommt. Denkbar sind beispielsweise Einzelhandelsnutzungen, ein Postdepot für die „letzte Meile“ (sogenannte Mikrologistik knoten), eine Mobilitätszentrale inkl. Versammlungsraum bzw. Ergänzung oder Mehrfachnutzung mit einem Mehrzweckraum, der der Bewohnerschaft für Versammlungen, Feste o. ä. zur Verfügung gestellt werden kann. Es gibt auch Beispiele mit Spiel- und Aufenthaltsfläche auf dem Dach. Bei der Errichtung eines offenen Parkplatzes oder Parkdecks mit mehr als 50 Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge ergibt sich aus der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) allerdings die Vorschrift diese mit Photovoltaik zu überdachen, sodass auch für die Quartiersgaragen grundsätzlich die Pflicht zur Installation einer Photovoltaikanlage besteht.

1.3 Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

Als zwingend erforderlich wird die Ausstattung mit Ladeinfrastruktur für Elektromobilität angesehen. Im März 2021 trat das neue „Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG)“ in Kraft. In den Quartiersgaragen soll gemäß GEIG die Leitungsinfrastruktur mit Übergabepunkten installiert werden, sodass perspektivisch die Möglichkeit besteht, jeden Stellplatz mit einer Lademöglichkeit zu versehen. Eine direkte Ausrüstung sollte für mindestens 5 – 10 % der Stellplätze erfolgen. Daneben sollte gemeinsam mit dem zukünftigen Betreiber auch eine Ladeinfrastruktur für die öffentlichen Parkstände aufgebaut werden. Bei rund 11 kW Ladeleistung pro Ladepunkt wird eine ausreichende Netzkapazität benötigt. Zudem sind die Abrechnungsmodalitäten zu klären.

Von der Ausstattung der Quartiersgaragen mit individuellen, den konkreten Wohnungen zugewiesenen Wallboxen ist aus technischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Gründen abzuraten. Dem steht insbesondere auch eine wirtschaftlich tragfähige Doppel- bzw. Mehrfachnutzung der Stellplätze entgegen.

1.4 Mobility Hubs

Über die Realisierung von Quartiersgaragen hinaus geht das Konzept der sogenannten „Mobility Hubs“. Diese sind nach allgemeiner Definition Orte, an denen verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsservices räumlich zusammenkommen. Sie bestehen einerseits aus einem physischen Raum, zum Beispiel einem Parkhaus, und andererseits aus Mobilitätslösungen und -dienstleistungen, die aufeinander abgestimmt sind. Sie weisen in der Regel mehrere der folgenden Komponenten auf:

- Abstellmöglichkeiten für Individualverkehrsmittel, insbesondere für Autos und Fahrräder
- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
- Angebote für die Nutzung von Sharing-Mobility (Car-/ Bike-Sharing) und von Leihfahrzeugen (Leihfahrräder, E-Roller, E-Scooter)
- Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln
- Begegnungsstätte oder Dienstleistungsdrehscheibe
- kleine Läden (Supermarkt, Bäcker, Kiosk), Postdepot für die „letzte Meile“
- teilw. auch Jugendzentren, Bibliotheken und andere „Treffpunkte“

Mobility Hubs sind immer auch als Teil einer Wegekette zu verstehen und dienen u. a. dazu, Intermodalität als Alternative zum privaten Auto zu fördern, indem sie als Verbindung zwischen Individualverkehrsmitteln – wie Auto oder Motorrad – einerseits und öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. Sharing-Verkehrsmitteln und Leihfahrzeugen andererseits fungieren. Digitale Buchungssysteme, in Kooperationen mit Mobilitätsanbietern können den Zugang zu Park-, Lade- und Bike- oder E-Scooter-Angeboten erleichtern. Was konkret alles zu einem Mobility Hub gehören muss, ist indes nicht festgelegt.

1.5 Wirtschaftlichkeit

Vor der Realisierung einer Quartiersgarage/eines Mobility Hubs ist die Wirtschaftlichkeit zu prüfen. Die Kosten sind zu unterscheiden nach Investitionskosten für das Bauland und den Bau sowie Betriebskosten für Instandhaltung und Betrieb. Die Investitionskosten (rund 14.000 – 15.000 € pro Stellplatz in Systembauweise ohne besondere Zusatzausstattung) trägt in der Regel die Vorhabenträgerin/der Vorhabenträger oder die Investorin/der Investor. Ablösebeträge von unter 4.000 € verschlechtern die Ausgangsposition für den Bau von Quartiersgaragen gravierend und sollten daher nicht zur Anwendung kommen. Die Betriebskosten hingegen übernimmt die Betriebsgesellschaft (die mit der Investorin/ dem Investor identisch sein kann), wenn diese sämtliche Einnahmen generieren kann. Andernfalls enthält der Betriebsführungsvertrag zwischen Eigentümer und Betreibergesellschaft klare Regeln für den Leistungsaustausch. Einnahmen können generiert werden aus der Vermietung von Flächen (Stellplätze, Transportmittel, Mobilfunk, Werbung) und ggf. der Vermietung von Gewerbeträgern.

Außerdem können durch die Komprimierung von Stellflächen bisher für den ruhenden

Verkehr genutzte Flächen einer neuen Nutzung zugeführt werden. Gerade bei großflächigen ebenerdigen Parkanlagen besteht hier ein hohes Wertschöpfungspotential, da neue Bauflächen generiert werden können, ohne zusätzliche Flächen zu versiegeln. In diesem Fall muss die neue Wertschöpfung allerdings auch dem Eigentümer der Quartiersgarage zugutekommen.

2. Die Situation in Braunschweig

Im Rahmen verschiedener Planungen werden in Braunschweig mittlerweile Quartiersgaragen thematisiert. Generelle Zielrichtung dabei ist die Bündelung des ruhenden Verkehrs möglichst am Eingang von Wohnquartieren oder in Gewerbequartieren, um so gewonnene Flächen innerhalb des Quartiers zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, zur Nachverdichtung sowie zum Erreichen klimapolitischer Zielsetzungen einzubringen.

In Braunschweig liegen aktuell konkrete Erfahrungswerte im Hinblick auf Trägerschaft, Bewirtschaftung und Finanzierungsmodelle (und eine mögliche Refinanzierung) usw. von Quartiersgaragen am Beispiel Parkhaus „Forschungsflughafen“ vor. Das Thema „Betrieb und Finanzierungsmodelle der Quartiersgaragen“ wurde zudem in den Auftrag für das Verkehrsgutachten „Wenden-West, 2. BA“ aufgenommen.

Das Quartier „Wenden-West, 2. BA“ soll als eines der ersten in Braunschweig als autoarmes Quartier geplant werden. Für den ruhenden Verkehr sind daher zwei Quartiersgaragen vorgesehen und in das Mobilitätskonzept eingebunden. Diese sollen sowohl den wesentlichen Teil des privaten als auch den öffentlichen Bedarf an Pkw decken. Dabei sind neben dem Bedarf aus den Wohnnutzungen auch die Bedarfe aus den diversen geplanten gewerblichen und sozialen Nutzungen zu berücksichtigen. Die Stellplätze decken die jeweils bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze ab. Bei der Dimensionierung der beiden Hochgaragen wird im Mobilitätskonzept allerdings von einer Doppelnutzung ausgegangen. Eine Doppelnutzung liegt vor, wenn Stellplätze von mehreren Gruppen von Nutzenden genutzt werden, die sich zeitlich nicht überlagern. Diese Doppelnutzung spart kostbaren Platz und kann in der Regel ganz wesentlich zum wirtschaftlichen Betrieb der Quartiersgaragen beitragen. So können z. B. Stellplätze tagsüber von P+R-Nutzenden oder Beschäftigten der Gewerbebetriebe und abends/ nachts von Bewohnenden oder Besuchenden des Dorfgemeinschaftshauses genutzt werden. Voraussetzung dafür ist, dass die Stellplätze von diesen Gruppen anfahrbar und nutzbar sind. Gleichzeitig geht mit der Nutzungsdiversifizierung eine höhere technische Komplexität einher (Ein-, Auslass und Bezahlmöglichkeiten).

Wie die Bewirtschaftung und Finanzierung im Quartier „Wenden-West, 2. BA“ steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest und wird zu gegebener Zeit vorgestellt.

2.1 Integration wohnbezogener Mobilitätsdienstleistungen

Die Stadt Braunschweig ermöglicht es, den Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau zu reduzieren. Ein hierzu vorzulegendes Mobilitätskonzept kann beispielsweise Carsharing, Ausleihmöglichkeiten für Lastenräder, einen Fahrradservice und ein Mieterticket umfassen. Das Mobilitätskonzept ist als Teil des Stellplatznachweises Bestandteil der Baugenehmigung. In der Quartiersgarage können wohnbezogene Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing-Fahrzeuge, Lastenräder, E-Mopeds, Scooter, Bikesharing-Fahrräder, E-Lademöglichkeiten und Infrastruktur für City-Logistik (z. B. Paketbox) sinnvoll gebündelt und zur gemeinsamen Nutzung im Wohnviertel zur Verfügung gestellt werden. Hierbei stellt sich jedoch die Frage, wie sie in den Betrieb der Quartiersgarage integriert und langfristig gesichert werden können.

Insbesondere Fragen der Finanzierung sind noch zu klären, da die Umlage der Kosten von wohnbezogenen Mobilitätsdiensten nach geltendem Recht über die Betriebskosten nicht möglich ist. Im öffentlich geförderten, mietpreisgebundenen Wohnungsbau ist durch die strikte Begrenzung der Miethöhe eine Einfriedung ausgeschlossen. Nur im frei finanzierten Wohnungsbau kann beispielsweise eine „Mobilitätspauschale“ in die Miete integriert werden

Fazit:

Die Erfahrungen anderer Kommunen zeigen, dass die unterschiedlichen Betreibermodelle

und Betriebskonzepte großen Einfluss auf das Gelingen und die Wirtschaftlichkeit einer Quartiersgarage haben. Die Übertragbarkeit der Praxiserfahrungen anderer Städte muss hinsichtlich spezieller Braunschweiger Rahmenbedingungen überprüft werden.

Leuer

Anlage/n:

keine