



**Wohnen
und Mobilität**

VCD Mobilität für
Menschen.

Bundesweites Netzwerk

Nachlese

**Beratungsworkshops »Quartiersgaragen –
Betreiber- und Nutzungsmodelle«**

Do, 03.12.2020 – Online via Zoom

1. Einführung „Warum Quartiersgaragen?“

Referent: Sebastian Felixberger, VCD Regionalkoordinator Berlin/Brandenburg

Aufgrund der wachsenden Urbanisierung in Deutschland steigt nicht nur der Druck auf die Schaffung von neuem Wohnraum, sondern auch die Verkehrssysteme und der öffentliche Raum müssen den neuen Anforderungen gerecht werden.

Die Mobilität in neuen Stadtquartieren muss sich wandeln. Neben dem Verkehrsfluss ist speziell der ruhende Verkehr bei steigendem Platzmangel ein großes Thema. Es gilt diesen zu verringern und wenn möglich aus dem öffentlichen Raum zu verbannen. Zudem sollen Wohnquartiere eine höhere Aufenthaltsqualität bieten und Rahmenbedingungen schaffen um nachhaltige und intelligente Mobilitätslösungen für die im Quartier lebenden Menschen zu ermöglichen. Bei all diesen Anforderungen soll aber auch ein gerechtes und zukunftsfähiges Mietniveau erhalten bleiben. In diesem Zusammenhang kann die Errichtung von sog. Quartiersgaragen einen sinnvollen Beitrag leisten, wenn die genannten Ziele dabei Beachtung finden.

Entlastung des öffentlichen Straßenraums

Quartiersgaragen können den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr entlasten. Jedoch sind die Baukosten von Parkhäusern oder Tiefgaragen im Vergleich zu Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum eklatant höher. Tiefgaragen machen dabei oftmals bis zu 10% der Gesamtbaukosten aus. Um die Kosten zu reduzieren, versucht man mittels Quartiersgaragen, die in Mobilitäts- und Parkraumbewirtschaftungskonzepte eingebettet sind, nicht nur den privaten Parkraum in den Sammelgaragen zu bündeln, sondern - wo es geht - auch zu reduzieren. Dafür müssen aber gleichzeitig hochwertige alternative Mobilitätsoptionen angeboten werden. Zu prüfen gilt, ob durch Mobilitätskonzepte in Verbindung mit Quartiersgaragen eine Reduzierung des in der jeweiligen Kommune geltenden Stellplatzschlüssels überhaupt möglich ist.

Solche Mobilitätskonzepte streben im besten Falle eine autoarme Nutzung an, mit dem Ziel den Oberflächenverkehr mit privaten Kfz zu reduzieren. Die Quartiersgaragen stehen dadurch im Zusammenhang mit der Gesamtplanung des Quartiers und der Konzepte zum ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum. Diese beeinflussen das Betriebskonzept der Quartiersgaragen und umgekehrt – beide Aspekte sind daher zwingend gemeinsam zu betrachten.

80% all unserer Fahrten beginnen oder enden am Wohnort. Wie wir mobil sind entscheidet sich also vor unserer Haustür. Das Parkraummanagement im Quartier hat maßgeblich Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen. Wichtig ist daher auch die Frage, ob bzw. in welchem Umfang und für welche Nutzgruppen parken im öffentlichen Straßenraum noch möglich ist.

Wichtige Faktoren im Einzugsbereich der Quartiersgarage

Um die Nutzung und die Akzeptanz der Quartiersgaragen bei den Bewohner*innen zu erhöhen, gilt es folgende Aspekte zu beachten:

Attraktive Wege zu Quartiersgaragen

Weitere Wege zur Garage werden akzeptiert, wenn sie z.B. durch Grünanlagen oder verkehrsberuhigte Bereiche führen und nicht entlang von stark befahrenen Straßen. Steht die Verkehrsberuhigung des Quartiers im Fokus, werden die Quartiersgaragen eher am Quartiersrand platziert. Dies kann dazu führen, dass der Zu- und Abbringerverkehr einer Quartiersgarage den Verkehr im Stadtquartier erhöht, was die Akzeptanz seitens der Anwohnerschaft stark vermindert. Dies gilt es daher bei der Verkehrsplanung innerhalb des Quartiers zu beachten. In der Regel liegen die Quartiersgaragen ca. 200 - 300 m Luftlinie vom Wohnstandort entfernt.

Gute ÖPNV Anbindung in Kombination mit Fahrradabstellanlagen

Für längere Wege bietet sich das Fahrrad an. Dafür müssen aber an den Quartiersgaragen geeignete Abstellmöglichkeiten vorhanden sein. Zudem ist eine gute ÖPNV Anbindung wichtig um auch grundsätzlich Alternativen zum eigenen Pkw zu ermöglichen.

Keine attraktiven Alternativen zur Quartiersgarage

Die Erfahrungen zeigen, dass nah an der Wohnung liegende Parkplatzmöglichkeiten von Pkw-Besitzenden aus Bequemlichkeitsgründen genutzt werden, wenn Sie die Möglichkeit dazu haben. Viele Fahrzeugbesitzende sind darüber hinaus auch bereit für kostenlose Parkmöglichkeiten längere Such- und Fahrzeiten in Kauf zu nehmen. Die Nähe und Anzahl der alternativen Parkmöglichkeiten in den Nachbarquartieren beeinflussen den Stellplatzbedarf folglich. Gegebenenfalls müssen Schutzmaßnahmen für die Nachbarquartiere ergriffen werden, wie Parkraumbewirtschaftung oder Zugangsbeschränkung privater Stellplatzbereiche.

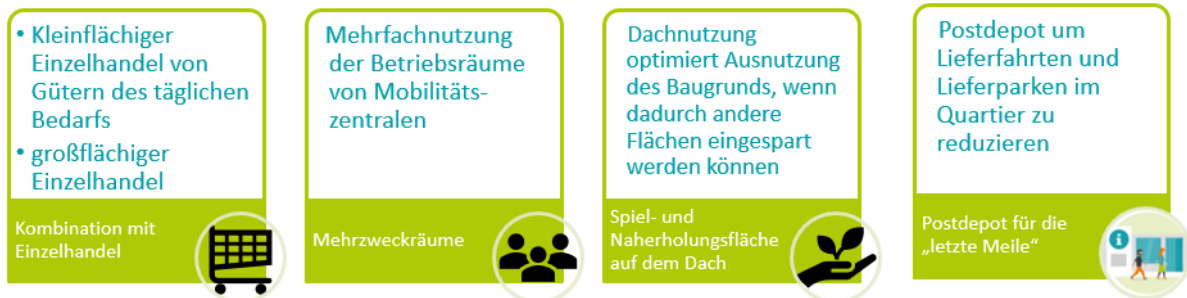
Attraktive Mobilitätsoptionen jenseits des eigenen Pkws

Um den Bedarf an Stellplätzen reduzieren zu können, gilt es Alternativen zum eigenen Pkw zu schaffen:

<ul style="list-style-type: none"> • Angebot weiterer Mobilitätsdienstleistungen (Sharing Angebote) • Persönliche Mobilitätszentrale 	<ul style="list-style-type: none"> • Prinzipiell möglichst wohnungsnah und präsent • Standortvorteil gegenüber eigenem Pkw 	<ul style="list-style-type: none"> • Ermöglicht NutzerInnen, das Laden „zu Hause“ • Dynamische Anpassung („Leerrohre“) 	<p>Erleichtert den Transport zwischen Wohnung und Quartiersgarage</p>
<p>Mobilitätsstation (mit ÖPNV)</p> 	<p>Carsharing</p> 	<p>E-Ladestation</p> 	<p>Transportmittel für kurze Wege</p> 

Komplementäre Nutzungskonzepte in Quartiersgaragen

Neben dem erweiterten Mobilitätsangebot gibt es eine Reihe von unterschiedlichen komplementären Nutzungsmöglichkeiten hinsichtlich der Quartiersgaragen:



Anders als Stellplätze im öffentlichen Straßenraum bedarf es bei einer Quartiersgarage eines geeigneten Betriebsmodell.

Eigenbetrieb durch die Stellplatzeigentümergeinschaft

Sowohl die Verwaltung als auch die operative Betreuung der Garage liegen in der Zuständigkeit der Stellplatzeigentümerschaft. Dieses Modell wird vorzugsweise bei kleineren Garagen angewandt. Größere Garagen erfordern einen professionelleren Betrieb mit ständiger Erreichbarkeit für Mieterschaft. Ein Beispiel hierfür ist das Parkhaus Am Stellwerk 60 in Köln.

Betrieb durch Eigentümergeinschaft in Kooperation mit einer Immobilienverwaltung

Die Eigentümergeinschaft der Stellplätze vermietet die Stellplätze. Der operative Betrieb wird aber auf eine Immobilienverwaltung übertragen. Dieses Modell wird bei Garagen mit mehreren Eigentümer*innen und unterschiedlichen Konzepten für die Vermietung der Stellplätze angewandt. Ein Beispiel hierfür gibt es in Erfurt: Betrieb durch SWE Parken GmbH und Vermietung durch die Eigentümergeinschaft.

Alles in einer Hand - Vermietung & operativer Betrieb durch eine Immobilienverwaltung:

Die Vermietung und der operative Betrieb der Garage werden von der Eigentümergeinschaft auf eine Immobilienverwaltung übertragen, die neben der sonstigen Betreuung der Immobilienobjekte auch den Betrieb der Quartiersgarage übernimmt. Für die Bewohner*innen und Nutzer*innen der Stellplätze hat dies den Vorteil, dass sie einen einzigen Ansprechpartner im Objekt haben. Ein gutes Beispiel ist hierfür die Solargarage im Quartier Vauban in Freiburg.

Vermietung und Betrieb durch Mobilitätszentrale

Hierbei wird die Vermietung und der operative Betrieb auf eine Mobilitätszentrale übertragen. Damit werden alle Mobilitätsdienstleistungen einschließlich Pkw-Stellplatz aus einer Hand angeboten und organisiert. Dieses Modell wird zunehmend bei neuen Wohnbauprojekten mit innovativen Mobilitätskonzepten umgesetzt, wie beispielsweise bei der Lincoln-Siedlung in Darmstadt.

2. Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung und Betriebskonzept der Sammelgaragen

Referentin: Hanna Wagener, Mitarbeiterin im Mobilitätsamt der Darmstadt - Sachgebiet Konzeptionelle Mobilitätsplanung

Frau Wagener ist Mitarbeiterin im Mobilitätsamt der Stadt Darmstadt in der Abt. Mobilität, Sachgebiet Konzeptionelle Mobilitätsplanung. Ihre Tätigkeit in Bezug auf die Quartiersgaragen bestand unter anderem darin an den rechtlichen Rahmenbedingungen für die Stellplatzvermittlungsverträge und dem Betreibervertrag zum Mobilitätsmanagement mitzuwirken.

Der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs wurde in der Lincolnsiedlung hohe Priorität eingeräumt. Die Straßen, die innerhalb der Lincolnsiedlung verlaufen, sind entweder verkehrsberuhigt oder mit maximal 30 km/h zu befahren. Kindertagesstätte, Schule und Einkaufsmöglichkeiten sind fußläufig und mit dem Rad schnell zu erreichen.

Der Stellplatzschlüssel wurde auf 0,65 Stellplätze pro Wohneinheit reduziert. Dabei wird der überwiegende Anteil der angebotenen Stellplätze in Sammelgaragen (Parkhäuser und Tiefgaragen) untergebracht. Wohnungsnahe Stellplätze stehen Sharing-Fahrzeugen und Fahrzeugen mobilitätseingeschränkter Personen bevorzugt zur Verfügung.

Mobilitätszentrale als zentrale Anlaufstelle

Zentraler Ansprechpartner vor Ort ist die Mobilitätszentrale „Lincolnmobil“, die für alle Fragen rund um Mobilität für Stakeholder, Bewohner- und Bauherrenschaft zur Verfügung steht. Diese ist zudem zuständig für die zentrale Stellplatzvergabe, die Koordinierung, die Optimierung, die Finanzierung und die Weiterentwicklung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote und Service.

Mobilitätsberatung

Zweimal wöchentlich gibt es eine Mobilitätssprechstunde in der Mobilitätstation der Siedlung – organisiert von der regionalen Verkehrsgesellschaft. Im Rahmen der Beratung können Bewohner*innen erfahren, welches Mobilitätsangebot am besten zu ihren Bedürfnissen und Anforderungen passt (exakte Kosten- und Zeitberechnung anhand eines Fragebogens). Zudem werden regelmäßig Informationsveranstaltungen und Workshops zu Mobilität in der Siedlung angeboten. Auch durch Informationsbroschüren werden die Mieter*innen über nachhaltige Mobilität im Wohnquartier informiert.

Stellplatzangebot und -organisation

In der gesamten Lincoln Siedlung gibt es keine kostenlosen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (bis auf einige die sich momentan noch durch die laufende Erschließung und Fertigstellung des Quartiers ergeben). Zudem wurde Wohnen und Parken entkoppelt, d.h.: „Nur wer einen Stellplatz benötigt, zahlt“. Die Stellplatzvergabe erfolgt zentral nach eigens geschaffener

Stellplatzvergabeordnung. Die vorhandenen Stellplätze in der Sammelgarage für ein Grundstück sind zunächst nach Rangfolge der Bewohner*innen zu vergeben, die auf dem jeweils zugehörigen Grundstück (Baufeld) wohnhaft sind. Sind in einer Sammelgarage danach noch freie Stellplätze vorhanden, können diese auch an Bewohner*innen anderer Baugrundstücke vergeben werden.

In den Innenhöfen gibt es auch wohnungsnaher Stellplätze, die mobilitätseingeschränkten Personen sowie Mieter*innen von (E)-Carpooling-Fahrzeugen vorrangig gewährt wird. Die Vergabe erfolgt hier nach einem Punktesystem.

Finanzierung Mobilitätsmanagement

Die Arbeit der Mobilitätszentrale sowie die alternativen Mobilitätsangebote („mein lincolnmobil“) werde aus dem Entgelt der Stellplatzeigentümer eines jeden tatsächlich vermieteten Stellplatzes finanziert. Gemäß Durchführungsvertrag in Höhe von 25% der Mieteinnahmen jedes Monats [brutto], jedoch mindestens in Höhe von 20,00€ [brutto] pro Monat.

Weitere Infos unter: <https://www.lincoln-siedlung.de/>

3. Quartiersgarage im Stellwerk60 in Köln

Referent: Hans-Georg Kleinmann; Vorsitzender des Bewohnervereins Nachbarn60 e.V. und Mitglied des VCD Regionalverband Köln

Herr Kleinmann ist langjähriger Bewohner des autofreien Quartiers „Stellwerk60“ in Köln und Vorsitzender des Bewohnervereins Nachbarn60. Die autofreie Siedlung in Köln-Nippes zeigt, dass intelligente Mobilität keine Autos braucht. Zusammenhängende autofreie Bereiche und begrünte Innenhöfe führen zu einer hohen Aufenthaltsqualität für die Bewohner*innen.

Stellplätze sind am Rande der Siedlung in einer Quartiersgarage gebündelt: 80 Privatparkplätze, 30 Gästeparkplätze und 10 Carsharing-Stellplätze sind dort vorhanden. In der Siedlung gilt ein striktes Fahr- und Parkverbot für private Autos. Auf Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum wurde verzichtet.

Rechtliche Regelung der Autofreiheit

Das Quartier an sich ist als Fußgängerzone ausgewiesen. Die vollständigen Ausführungen zu den rechtlichen Rahmenbedingungen für das Stellwerk 60 sind in einer notariellen Urkunde geregelt. Hier einige entscheidende Auszüge:

- Die wesentlichen Merkmale der autofreien Siedlung werden in einem städtebaulichen Vertrag benannt. Diese Teile des städtebaulichen Vertrages werden Bestandteil der Notarurkunde.
- Die zukünftigen Eigentümer*innen sind nicht berechtigt, die autofreie Siedlung mit motorisierten Fahrzeugen aller Art zu befahren.
- Das Fahren mit Autos ist im Stellwerk 60 nur mit einer Ausnahmegenehmigung des Ordnungsamtes möglich. Die Gebühr für den ersten Tag beträgt 28€.

Carsharing

Auch zwei Carsharing-Stationen mit 20 Fahrzeugen befinden sich am Siedlungsrand. Die Bewohner*innen genießen Sonderkonditionen. So zahlen sie keine Anmeldegebühr und haben geringe Fahrtkosten bzw. einen Sondertarif. Des Weiteren stehen den Bewohner*innen ein Carsharing-Auto am Rande der Siedlung und die stationsunabhängigen Angebote im Stadtteil zur Verfügung.

Fahrradinfrastruktur und Bikesharing

In der Siedlung befinden sich mehrere Tiefgaragen für Fahrräder als prägnantes Zeichen für nachhaltige Mobilität, welche deshalb 2013 beim Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet wurden. Zudem existieren diverse oberirdische Abstellmöglichkeiten. Flache und breite Rampen ermöglichen auch Kindern und älteren Menschen eine einfache Zufahrt zu den Tiefgaragen.

Des Weiteren verfügen auch alle Einfamilienhäuser in der Siedlung über eine Fahrradgarage (»Bikeport«), die bis zu sechs Fahrräder aufnehmen kann. Für die größeren Transporte stehen mehrere mietbare Elektro-Lastenräder in der Siedlung zur Verfügung.

Mobilitätsstation

Eine Mobilitätsstation am Siedlungseingang kann rund um die Uhr betreten werden. Hier stehen neben Transportmitteln (Bollerwagen, Paketkarren, Fahrradanhänger, Tandem, Fahrradluftpumpe, Einrädern, usw.) auch Biertischgarnituren, Zelte und Spielzeug zur Verfügung. Eine Arbeitsgruppe kümmert sich um die Pflege und Reparaturen. Die Ausleihe und auch die Rückgabe werden durch die selbständige Eintragung in einem Ausleihbuch dokumentiert.

Die Quartiersgarage

Stellplätze wurden zu Beginn mit den Wohnungen verkauft. Die Verkaufspreise lagen bei 14.000€ (2007) bis 20.000€ pro Stellplatz. Die Besucher- und Carsharing Stellplätze gehören allen anteilmäßig. D.h. alle anfallenden Kosten aber auch Einnahmen werden dann auf die Eigentümer umgelegt. Aktuell fallen Nebenkosten je Stellplatz in Höhe von 30€ p.M. an. Ausgabenverteilung: 30% Verwaltung, 20% Hausmeister, 5% Mietverwaltung (Besucherparkplätze), 5% Aufwandsentschädigung Beirat, 1% Wartung Schranke, Kleinposten wie Versicherungen, Kontogebühren o.Ä.

Weitere Infos unter: <https://www.nachbarn60.de/home.html> und <http://www.stellwerk60-vermietung.de/>

4. Fragerunde & Diskussion

1) Thema mobilitätseingeschränkte Personen: Wie geht man damit um, wenn es auf Grund der Bündelung in den Quartiersgaragen keine Stellplätze in direkter Nähe zur Wohnung mehr gibt?

Frau Wagener (Lincoln Siedlung): In der zentralen Stellplatzvergabeordnung, die im Mobilitätsbeirat beschlossen wurde, haben mobilitätseingeschränkte Personen die oberste Priorität. Im Quartier sind 0,15 Stellplätze pro Wohneinheit als wohnungsnaher Stellplätze umgesetzt, d.h. mobilitätseingeschränkten Personen kann dann auch ein Stellplatz vor der Wohnung zur Verfügung gestellt werden.

Herr Kleinmann (Stellwerk 60): Die bewegungseingeschränkten Personen in der Siedlung besitzen meistens elektrische Rollstühle mit denen sie sich im Quartier bewegen. Wenn Sie ein Auto benötigen fahren Sie mit dem Rollstuhl zur Garage oder aus dem Quartier und steigen dann ins Taxi oder eigene Auto um. Taxis haben aber auch eine Sondergenehmigung und dürfen das Quartier befahren. Geplant ist nun auch eine Kooperation mit einem Fahrrad Rikscha Dienst, die ja die Siedlung grundsätzlich befahren dürfen. Dieser Dienst kann dann für kürzere Fahrten in die Innenstadt auch genutzt werden.

2) Thema städtebauliche Gestaltung: Gibt es Lösungen, die auch einem städtebaulichen Anspruch gerecht werden?

Herr Kleinmann (Stellwerk 60): Es gab schon Überlegungen hinsichtlich der optischen Verschönerung, wie z.B. durch Bepflanzungen. Es gab aber Widerspruch seitens einiger Eigentümer, die ein frei einsehbares Parkhaus haben wollten. Durch das Parkhaus am Rande des Quartiers sind wir aber, was die zukünftige Entwicklung anbelangt, sehr flexibel. Wir haben eine Konstruktion, die nachträglich auch um ein Stockwerk erhöht werden könnte, falls der Bedarf da ist. Sie kann aber prinzipiell auch abgebaut werden, wenn wir in weiterer Zukunft weniger Autos hätten. Bei konventionellen Stellplätzen im Straßenraum hat man diese Flexibilität nicht. Wenn diese gebaut sind, sind diese permanent da.

Herr Felixberger (VCD): Es gibt auch Beispiele für Quartiersgaragen, die architektonischen und städtebaulichen Ansprüchen gerecht werden. Ein Beispiel hierfür ist das Park'n'Play in Kopenhagen



3) Thema attraktive Erreichbarkeit und Akzeptanz: Im Bestand (aktuell alle Stellplätze kostenlos im öffentlichen Straßenraum) wird nachverdichtet, weshalb die neuen Stellplätze in Form einer Quartiersgarage angeboten werden. Die bestehenden Stellplätze bleiben aber erhalten. Eine Stellplatzbewirtschaftung hierfür konnte leider nicht durchgesetzt werden. Gibt es da Erfahrungen wie man trotzdem die Nutzung der Quartiersgarage fördern und den Parksuchverkehr einschränken kann?

Herr Kleinmann (Stellwerk 60): Das ist ein sehr wichtiges Thema. Die Erfahrungen hier in Köln haben gezeigt, dass sobald die Angebote kostenlos sind, sie natürlich bevorzugt angenommen werden. Wir hatten am Anfang das Problem, dass in den umliegenden Quartieren kein Anwohnerparken galt und da haben einige lieber dort geparkt als in der Quartiersgarage, da es günstiger und evtl. sogar näher war. Da dies nun geändert wurde und es keine Stellplätze im öffentlichen Straßenraum bei uns gibt, bleibt den Bewohner*innen quasi nichts anderes übrig als die Quartiersgarage zu nutzen.

4) Thema Eigentümerstruktur: Wer sind die jeweiligen Eigentümer*innen der Garage/Stellplätze?

Frau Wagener (Lincoln Siedlung): In der Lincoln Siedlung gibt es unterschiedliche Eigentümer*innen. Der Großteil der Sammelgaragen ist in der Hand der städtischen Wohnungsbaugesellschaft (Bauverein AG). Es gibt aber auch noch andere, wie z.B. die Nassauische Heimstätte Wohnungs- und Entwicklungs-GmbH. Da nicht auf allen Baufeldern Sammelgaragen errichtet wurden, haben einige Eigentümer*innen die notwendigen Stellplätze dann auch in Sammelgaragen nachgewiesen, die nicht auf ihrem Baufeld liegen.

Herr Kleinmann (Stellwerk 60): Die Stellplätze wurden zu Beginn an die Eigentümer*innen der jeweiligen Wohnungen veräußert.

5) Thema Carsharing Bedarf: Wie wurde ermittelt wie hoch der Bedarf ist?

Frau Wagener (Lincoln Siedlung): Wir haben auf privaten Flächen Carsharing was für alle nutzbar ist (z.B. Cityflitzer, die nicht stationsbasiert sind). Das E-Carpooling, was eigens den Bewohnern zur Verfügung steht, steht auf den notwendigen Stellplätzen wohnungsnah zur Verfügung. 2017 wurden drei E-Fahrzeuge von der Bauverein AG beauftragt und das Angebot wird nun, wenn die Siedlung mehr und mehr bewohnt wird, sukzessiv ausgeweitet. Über die Stellplatzkosten wird das Angebot mitfinanziert und aktuell können die Bewohner das Angebot vier Stunden pro Woche pro Haushalt kostenlos nutzen. Das kostenfreie Angebot wird sehr gut angenommen. Darüber hinaus ist die Nutzung aktuell aber noch gering.

Finanziert wird das Angebot aber über die anteilmäßige Stellplatzmiete. 20€ pro Stellplatz gehen an die Mobilitätszentrale worüber das zusätzliche Mobilitätsangebot finanziert wird.

6) Thema Planbarkeit: Wie geht man damit um, wenn in Zukunft dann doch mehr Stellplätze benötigt werden? Werden mögliche Bedarfsflächen zurückgehalten?

Frau Wagener (Lincoln Siedlung): Ob der Stellplatzschlüssel von 0,65 langfristig ausreichend ist, wird sich zeigen. Aktuell ist er es. Wir haben neben den Tiefgaragen auch noch das Parkhaus Nord, das gegebenenfalls um eine Etage erweitert werden kann. In Darmstadt liegen wir aber mit 0,65 auch nur knapp unter dem Durchschnitt von Darmstadt (0,7). Zudem haben wir ja das erweiterte Mobilitätsangebot. Wir haben aktuell auch Bewohner*innen, die zwei Stellplätze angemietet haben. Falls die Nachfrage das Angebot übersteigt, sind dies die Stellplätze die nach der zentralen Vergabe auch als erstes wieder wegfallen.

7) Thema finanzielle Deckung: Stellplätze im öffentlichen Straßenraum rechnen sich für den Bauherrn auch nicht. Baurechtlich müssen sie aber zur Verfügung gestellt werden. Die Kosten werden dann auch die Wohnungen umgelegt.

Herr Kleinmann (Stellwerk 60): Bei uns wurde das klar getrennt. Kosten für Wohnungen und Stellplätze wurden nicht vermischt. D.h. wer keinen Stellplatz braucht, finanziert diesen auch nicht über seine Miete mit. In unserem Quartier haben wir auch durch die nicht notwendige Erschließung ca. 15% Fläche eingespart, die dann auch wieder mit Wohnungen bebaut werden kann.

8) Thema Stellplatzbedarf: Wie wurde der Kennwert für die Siedlung ermittelt und wie wurden die Daten dafür erhoben?

Frau Wagener (Lincoln Siedlung): Die Daten über den Pkw Bestand pro Haushalt in Darmstadt haben wir über das Amt für Statistik und wir haben das dann auf Quartiersebene runtergerechnet.

Herr Kleinmann (Stellwerk 60): Bei uns wurde das vorgegeben. Geplant war die Siedlung ja als Autofreies Quartier und der Stellplatzschlüssel von 0,2 war dann ein Kompromiss mit dem Investor, der Stadt und uns als Verein. Das wir diesen reduzierten Stellplatzschlüssel anwenden konnten, war auch nur möglich, da wir ja ein Pilotprojekt waren und daher eine Sondergenehmigung erhalten haben.

Kontakt

Sebastian Felixberger

Regionalkoordinator Berlin-Brandenburg

Projekt »Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität«

Bundesverband Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

Wallstraße 58

10179 Berlin

vcd.org

Tel. +49 157 354 156 63

sebastian.felixberger@vcd.org

intelligentmobil.de