

Verkehrsdruk in den Städten

Wie Quartiersgaragen gegen die Parkplatznot helfen können

Mit neuartigen Parkhäusern bekämpfen deutsche Städte den Stellplatzmangel. In Köln scheint das zu funktionieren, in Bayern fremdeln Anwohner mit der Idee. Was braucht es, damit das Konzept aufgeht?

Von [Lukas Kissel](#)

12.02.2023, 18.59 Uhr



[Bild vergrößern](#)

Mobilitätszentralen für die Viertel: Die geplante Quartiersgarage im Dortmunder Hafenviertel.

Foto: Scheffler Helbich Architekten

Eigentlich wohnt Rüdiger Miller in einer schönen Gegend, nur ein paar Schritte entfernt von der Hornschuchpromenade in der Fürther Oststadt – einer historischen Anlage mit Prachtfassaden, Belle Époque und viel Grün. Zum Wohnen ein lebenswertes Viertel. Wären da nicht die vielen Autos, die an beiden Straßenrändern parken und an denen das Viertel förmlich erstickt.

»Die Situation hat sich in den letzten 10, 15 Jahren massiv verschärft«, sagt der langjährige Anwohner. Als Radfahrer müsse man immer wieder auf die Gehwege ausweichen, als Autofahrer suche man ewig nach einem Parkplatz: »Ich stand manchmal eine halbe Stunde in der Straße und wartete, bis jemand wegfuhr.«

Immer auf dem Laufenden bleiben?

Fahrberichte, Analysen, aktuelle Nachrichten: So verpassen Sie keine Artikel aus der Rubrik Mobilität des SPIEGEL.

Die Stadt Fürth will das Areal schon seit Jahren umgestalten, die Grünanlage aufwerten, die Autos ausschmeißen. Die Parkplätze sollten in einer Quartiersgarage gebündelt werden, um im Gegenzug etwa 200 der 340 Stellplätze in den umliegenden Straßen sukzessiv abzuschaffen.

Doch es kam etwas anders. Eine Anwohnerinitiative wehrte sich, die CSU-Stadtratsfraktion schlug Alarm: ein Parkhaus ja, als Ergänzung, aber die Anwohnerparkplätze müssten trotzdem im »momentanen Umfang« erhalten bleiben. In einer Onlinebefragung im vergangenen Jahr sprach sich eine Mehrheit dafür aus, die Parkplätze in den Straßen zu erhalten – wobei sich hier laut Stadt auch eher die Gegner des Vorhabens beteiligt hätten.

Das Ergebnis: Die Quartiersgarage kam, eröffnet im Juni 2021, mit über 500 Pkw-Stellplätzen auf 11 Parkebenen, darunter 47 E-Ladeplätze. Etwa die Hälfte steht den Anwohnenden zur Verfügung, als Entlastung. Für 79 Euro im Monat, oder 109 Euro für einen Elektro-Stellplatz, können sie ihr Auto dort wetterfest abstellen und müssen sich auf keine freien Parklücken mehr verlassen.

Mehr zum Thema

- **Straßen der Zukunft: Warum deutsche Städte massiv Parkplätze abbauen müssen** Von Andrea Reidl



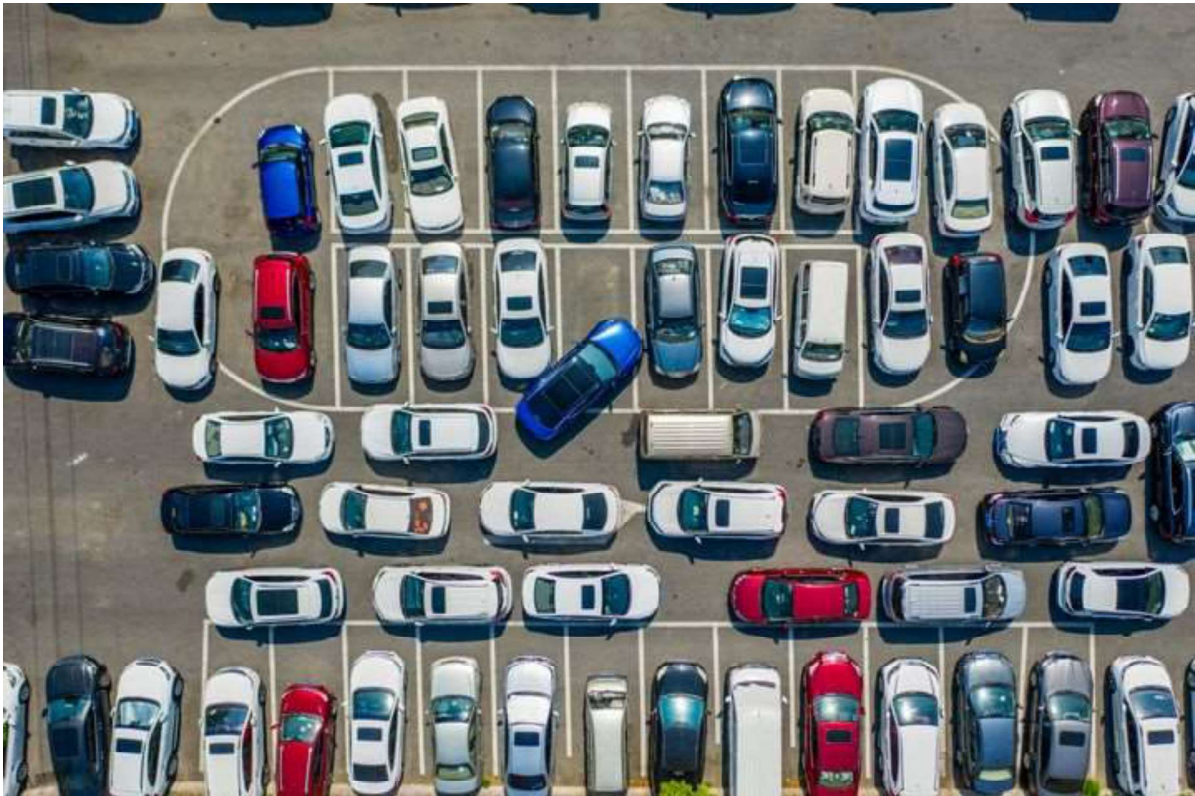
- **Mit der Kamera gegen Falschparker: Engagierst du dich noch oder denunzierst du schon?** Aus Ansbach berichtet Lukas Kissel



Doch die allermeisten Stellplätze in den umliegenden Straßen blieben erst mal. Und so herrschte im frisch eröffneten Parkhaus zuerst: gähnende Leere. Ein Jahr nach Eröffnung waren gerade mal 80 der über 500 Stellplätze an Anwohnende vermietet, berichtete die Lokalzeitung, und noch immer wird die Garage laut Stadt wenig angenommen. »Bisher hat das Parkhaus nichts gebracht«, sagt Miller, der ein paar hundert Meter entfernt wohnt.

Der Fall illustriert, was die Krux mit Quartiersgaragen ist: Einerseits sind sie die Hoffnung derjenigen, die sich Wohngebiete ohne Blechlawinen wünschen. Die Idee klingt gut: Wenn wir all die stehenden Autos zentral in einem Parkhaus sammeln, dann ist in den Straßen mehr Platz für Radwege, Spielplätze, Bäume. Denn der Parkdruck in den Städten wird weiter zunehmen: Während Autos immer größer werden und mehr Platz verbrauchen, fordern Fußgänger und Radlerinnen heute ihren Teil der Straße vehementer ein. Der Parkraum in den Straßen könnte also besser genutzt werden.

Noch dazu steigt die Zahl der zugelassenen Pkw in Deutschland weiter, auf nunmehr 48,5 Millionen – in Fürth liegt die Pkw-Quote inzwischen bei 503 Autos pro 1000 Einwohner, in manchen ländlichen Regionen kommen auf 1000 Einwohner gar bis zu 700 Autos. Wohin mit all den Kisten?



[Bild vergrößern](#)

Parknot in den Städten: Wohin mit all den Kisten?

Foto: Getty Images

Und so werden gerade vielerorts Quartiersgaragen gebaut, nur einige Beispiele: Im Dortmunder Hafenquartier soll ein Bauwerk mit über 700 Pkw- und mehr als 200 Fahrradstellplätzen entstehen; Bochum bekommt zwei derartige Parkhäuser, in den Wohnquartieren Feldmark und Havkenscheider Höhe; und im Berliner Quartier Stadtgut Hellersdorf eröffnet demnächst ebenfalls schon die zweite.

In Fürth werden allerdings auch die Grenzen des Konzepts sichtbar: Damit es funktioniert, müssen die Leute auch mitmachen. Und nicht alle geben den bequemen Stellplatz vor der Haustür so leichtfertig auf. Wo da nicht mit etwas Druck nachgeholfen wird, Stellplätze in der Straße also abgeschafft werden, da zeigt sich ein absurdes Bild: zugeparkte Straßen, leere Parkhäuser.

Sind Quartiersgaragen tatsächlich das Rezept gegen Parknot in den Städten – oder sorgen sie gar für nur noch mehr Autos, wenn sie das Parken wieder bequemer machen?

Ein halber Tiergarten für Parkplätze

Quartiersgaragen sind mehr als einfache Parkhäuser, sie können zu Mobilitätszentralen ihrer Viertel werden. Und anders als bei Tiefgaragen direkt unter dem Wohnhaus, sind bei den Quartiersgaragen Wohnung und Stellplatz entkoppelt. Dafür müssen Autobesitzende dann vielleicht ein paar Schritte zu ihrem Fahrzeug gehen, in der Regel 200 bis 300 Meter Luftlinie. Wenn sie dabei durch Grünanlagen und nicht an Hauptverkehrsstraßen entlang laufen, akzeptieren sie diesen Weg auch eher, meint der Verkehrsclub Deutschland (VCD), der das Konzept unterstützt. Und für mobilitätseingeschränkte Personen, also etwa ältere Menschen, die nicht mehr so weit laufen können, könnte es immer noch nähere Rest-Parkplätze geben.

Im besten Fall hätten Anwohnende in der Sammelgarage gleich mehrere Möglichkeiten, um weiterzukommen: neben dem Privat-Pkw stünde ein Sharing-Auto bereit sowie E-Scooter- oder Fahrräder zum Leihen. Freizeitflächen auf dem Dach oder Paketstationen werten sie zusätzlich auf. Quartiersgaragen können zu Mobilitätszentralen ihrer Viertel werden.

Die Vorteile liegen auf der Hand. Anwohnende könnten sich über mehr Aufenthaltsqualität in ihrer Straße freuen, wenn auf den früheren Stellplätzen Platz für urbane Hochbeete ist. Zudem wären Quartiersgaragen auch günstiger, als jedem Neubau eine eigene Tiefgarage zu gönnen – beim Wohnungsbau machen diese laut VCD bis zu zehn Prozent der Kosten aus.

Und wo der private Parkraum gebündelt und in ein Mobilitätskonzept des Viertels eingebettet wird, kann er bestenfalls auch reduziert werden. Bei Neubaugebieten werden Quartiersgaragen heute also oft von vornherein mitgedacht. Bei bestehenden Wohnquartieren ist es schwerer, noch eine Freifläche für ein Parkhaus zu finden, aber auch das ist manchmal möglich – etwa in Fürth: Dort wurde die Quartiersgarage auf einem ehemaligen Brachgelände errichtet.

Nicht zuletzt ist es wohl schlicht notwendig, Parkraum zu bündeln, wenn sich Städte den enormen Flächenverbrauch ihrer Straßenparkplätze nicht mehr leisten können. Berlin rechnet in einem Leitfadepapier von 2018 vor: Etwa 77.000 Wohnungen fehlten in der Stadt, jedes Jahr kämen weitere 20.000 Zuziehende dazu. Legt man einen Stellplatzschlüssel von 0,8 je Wohneinheit zugrunde, wären das rund 8000 neue Stellplätze – pro Jahr.

[Mehr zum Thema](#)

- **Kampf um Platz: Wie Wien und Zürich die Autos aus der Stadt verdrängen** [Von Andrea Reidl](#)



Bei einer Grundfläche von mindestens zwölf Quadratmetern würden jedes Jahr rund 9,6 Hektar versiegelt. Zum Vergleich: Bis 2030 entspräche das der Hälfte des Großen Tiergartens. Aktuellere Zahlen lägen nicht vor, schreibt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung auf Anfrage, doch habe sich die Lage auf dem Wohnungsmarkt eher weiter verschärft.

Das Umweltbundesamt resümiert dementsprechend, dass Sammelgaragen »eine der effektivsten Maßnahmen« seien, um Straßen von der Übernutzung durch parkende Autos zu befreien.

Wie die Idee funktionieren kann

Ein Blick nach Köln-Nippes zeigt, wie es funktionieren könnte. In der autofreien Siedlung »Stellwerk 60«, einer der wenigen dieser Art in Deutschland, müssen Autos draußen bleiben. Sie stehen in einer Sammelgarage am Rande der Siedlung. In dem gut vier Hektar großen Quartier, gebaut seit Mitte der 2000er, stehen hauptsächlich Mehrfamilien- und einige Einfamilienhäuser. Auf den gepflasterten Wegen fahren im Sommer Kinder mit ihren Gokarts.

»Die Garage ist so angelegt, dass sie die Siedlung nicht stört«, erklärt Hans-Georg Kleinmann, einer der ersten Bewohner im Quartier und Vorstandsmitglied im Nachbarschaftsverein. Das heißt: Parkende können von außen einfahren, ohne die Siedlung selbst durchqueren zu müssen. Von dort müssten selbst die Mieter, die am weitesten entfernt wohnen, nicht weiter als etwa 400 Meter gehen. Das sei zumutbar, findet Kleinmann, »die nächste Straßenbahn-Haltestelle ist oft sogar noch weiter entfernt. Das ist es nur gerecht, wenn man auch so weit zum Auto laufen muss.«

»400 Meter zur Quartiersgarage sind zumutbar. Die nächste Straßenbahn-Haltestelle ist oft sogar noch weiter entfernt.«

Hans-Georg Kleinmann von der autofreien Siedlung »Stellwerk 60« Köln

80 Privatplätze gibt es hier, außerdem 30 Gästeparkplätze und zehn Carsharing-Stellplätze. Bei über 430 Wohneinheiten entspricht das einem Stellplatzschlüssel von 0,2. Nicht alle Bewohner der autofreien Siedlung verzichten also auf den Privat-Pkw, wenn auch die meisten. In der Großstadt, wo es einen guten ÖPNV und Leihangebote gibt, geht das. Trotzdem könne man die Quartiersgaragen-Idee auch aufs Land übertragen, meint Kleinmann: »Das wäre so auch in der Eifel machbar: ein Baugebiet als Fußgängerzone, mit einer Sammelgarage oder einem Parkplatz am Rand.«

Die Quartiersgarage aus der Kölner Siedlung ist idealtypisch, weil es auf den umliegenden Straßen keine Parkplätze gibt. Eine Quartiersgarage lässt sich wohl leichter in einem Neubaugebiet planen, wo ein Parkkonzept von Grund auf gedacht werden kann.

Reicht überhaupt eine Garage?

Was eine Sammelgarage in solchen Altbauvierteln bewirken würde, haben Forschende am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) untersucht, am Beispiel eines Wohngebiets in Braunschweig. Das Gebiet samt seiner Parkplatznot stehe stellvertretend für andere Städte, meint Kathrin Viergutz, eine Co-Autorin der Studie. »Wir haben uns gefragt: Was können wir machen, damit weniger Autos am Straßenrand parken? Inzwischen gibt es viel mehr Autos als Parkplätze, was natürlich zur Folge hat, dass jeder jeden Abend eine Viertelstunde um den Block fährt« – zumindest gefühlt.

Die Studie simulierte ein Szenario, in dem über 8000 Parkplätze aus dem Viertel in einer Quartiersgarage untergebracht werden würden. In der Realität wäre die wohl zu groß, doch darum ging es in der Studie nicht. Sondern um die Auswirkungen, und die wären: Die gefahrenen Kilometer würden leicht zurückgehen, weil weniger Suchverkehr herrschen würde. Doch die Abgasbelastung bliebe gleich, weil sich Autos bei nur einer Quartiersgarage in den umliegenden Straßen stauen würden.

»Jedes Auto in der Quartiersgarage ist eben auch ein privater Pkw, der die meiste Zeit des Tages rumsteht.«

Kathrin Viergutz, Verkehrswissenschaftlerin

»Das heißt: Es bräuchte eigentlich drei Quartiersgaragen über das Gebiet verteilt«, sagt Viergutz. »Das ist der Kipppunkt, ab wann weniger Verkehr erzeugt würde.« Also gleich drei Quartiersgaragen bauen? Hier wird die Simulation unrealistisch, was die politische Umsetzung angeht, die Kosten

oder den Flächenbedarf solcher Vorhaben. »Die Stadt kann ja nicht sagen: Wir reißen hier Häuser ab, um mehrere Quartiersgaragen zu bauen.«

An dieser Stelle sind Zweifel an der Quartiersgaragen-Idee angebracht. Benötigen wir wirklich so viel mehr Parkraum? Und regt es nicht gerade zum Autofahren an, wenn das Parken in Wohngebieten wieder einfacher wird?

Ja, sagt Viergutz, und sieht in den Sammelgaragen daher eher ein Übergangskonzept – langfristig sei das Ziel ja eher, dass die Menschen überhaupt mehr aufs Auto verzichten. »Denn jedes Auto in der Quartiersgarage ist eben auch ein privater Pkw, der die meiste Zeit des Tages rumsteht. Wir müssen uns daher generell vom Gedanken lösen, dass ein Auto das beste Verkehrsmittel ist«, sagt sie – stattdessen müsse man sich mit Alternativen wie Carsharing auseinandersetzen, die die Zahl der Autos reduzieren würden, und damit auch die Zahl der Parkplätze.

Stellplätze zu vergeben

Zurück nach Fürth, in die Oststadt. Dort parken noch immer wenige Anwohnende in der Quartiersgarage. Nun versucht die Stadt, den Anwohnenden das Parkhaus schmackhaft zu machen: mit einer Woche kostenlosem Schnupperparken, mit Jahresrabatten und einem »Anwohner-werben-Anwohner«-Programm. Gerade läuft eine Kampagne.

Nicht überall muss es so laufen wie in Fürth, es gibt auch andere Beispiele. Erst im Dezember etwa wurde eine Quartiersgarage in einem historischen Viertel in Magdeburg eröffnet, dort sind laut Wohnungsbaugesellschaft schon fast alle Stellplätze für je 80 Euro im Monat vermietet. Doch aus dem Fürther Beispiel lässt sich etwas lernen – nämlich, dass Anwohnende Quartiersgaragen kaum annehmen, solange es bequemere und günstigere Alternativen gibt.



[Bild vergrößern](#)

Wo es Quartiersgaragen gibt, könnten Stellplätze in der Straße und Parkplätze zurückgebaut werden

Foto: Maximilian Koch / IMAGO

Das heißt: Gleichzeitig mit einer neuen Quartiersgarage müssen auch die Stellplätze in der Straße abgeschafft werden. Damit Anwohnende dann nicht einfach auf umliegende Quartiere ausweichen, muss das Parken dort wiederum auch Geld kosten, empfiehlt das Umweltbundesamt. Laut Stadt Fürth habe man absichtlich diese Reihenfolge verfolgt – erst Quartiersgarage bauen, dann Straßenparkplätze abschaffen – um den Anwohnenden einen reibungslosen Übergang zu ermöglichen.

Doch trotzdem sollen auch langfristig nicht alle Stellplätze in umliegenden Viertel entfallen. Einen Großteil möchte die Stadt abschaffen, wenn sie ab nächstem Jahr die Promenade umgestaltet, aber auch danach sollen immer noch rund 130 übrig bleiben, etwa für Kurzzeitparkende. Schon jetzt sind alle Parkplätze bewirtschaftet, Anwohnende benötigen also einen Bewohnerparkausweis.

Weshalb kaum jemand in der Quartiersgarage parken will, erklärt sich schon, wenn man auf die unterschiedlichen Preise schaut: Wer bezahlt 79 Euro im Monat, wenn Bewohnerparkausweise nur 30,50 Euro kosten – im Jahr? Damit Stellplätze in den Sammelgaragen attraktiver werden, müssten sich diese Preise angleichen, das Parken in der Straße also deutlich teurer

werden. Woanders in Deutschland ziehen Städte bereits die Preisschraube an, in Bayern dürfen Kommunen das noch nicht.

[Mehr zum Thema](#)

- Anwohnerparken wird teurer: Der schmerzhafteste Absch