

# Zusammenfassung

Vor dem Hintergrund der Auswirkungen des anthropogenen Klimawandels wird im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung Deutschlands u. a. durch die Politik zunehmend ein Fokus auf die Themen Verkehrswende und städtebauliche Nachverdichtung gelegt.

Für die Verkehrswende muss u. a. die Abwicklung des Individualverkehrs nachhaltig gestaltet werden, da vor allem der motorisierte Individualverkehr seine ökonomischen, sozialen und ökologischen Grenzen erreicht hat und unverhältnismäßig Ressourcen bindet. Immer mehr Kommunen setzen sich in diesem Zusammenhang mit der Einrichtung von Mobilitätsstationen auseinander, da sie sich hiervon eine Veränderung des Modal Splits zu Gunsten nachhaltiger Verkehrsmittel versprechen. Vor allem in Wohnquartieren ist es jedoch oftmals schwierig ausreichend Flächen für diese Stationen im öffentlichen Raum zu finden.

Für eine städtebauliche Nachverdichtung muss u. a. der ruhende Verkehr neu geordnet werden, um bereits besiedelte Flächen effizienter nutzen und eine zusätzliche Versiegelung durch Verkehrsinfrastruktur und Hochbauten begrenzen zu können. Hier bietet sich bspw. für Wohnquartiere die vertikale Zentralisierung von KFZ-Stellplätzen in Quartiersgaragen an.

Die Integration von Mobilitätsstationen in Quartiersgaragen könnte eine flächeneffiziente Möglichkeit sein gleichzeitig die Verkehrswende und die städtebauliche Nachverdichtung voranzutreiben. Allerdings könnte ein solches Parkhausprojekt aufgrund der zuletzt stark gestiegenen Bau- und Finanzierungskosten und einer vermuteten geringen Zahlungsbereitschaft potenzieller Nutzer u. U. wirtschaftlich schwer darstellbar sein. In der vorliegenden Arbeit wurde untersucht, inwiefern sich Mobilitätsstationen für die nachhaltige Gestaltung des Individualverkehrs sinnvoll in Quartiersgaragen integrieren lassen und unter welchen Voraussetzungen eine solche Quartiersgarage wirtschaftlich errichtet und betrieben werden kann. Hierfür wurde zum einen anhand von Referenzprojekten evaluiert, ob der Betrieb von Mobilitätsstationen kostendeckend gestaltet werden kann. Zum anderen wurde eine Modell-Quartiersgarage als Referenzobjekt konzipiert und mit realitätsnahen Annahmen eine Investitionsrechnung nach der Kapitalwertmethode durchgeführt.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass Mobilitätsstationen nicht kostendeckend betrieben werden können und der Betrieb von Quartiersgaragen kein erfolgsversprechendes Investment ist. Quartiersgaragen mit integrierten Mobilitätsstationen sind nur dann für einen Investor sinnvoll zu bewirtschaften, wenn dieser auch die umliegenden Wohngebäude bewirtschaftet und die Verluste aus dem Betrieb der Garage durch die Gewinne aus der Vermietung der Wohnungen ausgeglichen werden können, oder wenn ihm Fördermittel in ausreichender Höhe zur Verfügung stehen. Wurde der Bedarf korrekt berechnet, ist aufgrund der Untersuchungsergebnisse davon auszugehen, dass keine laufenden Kosten, sondern nur Herstellungskosten subventioniert werden, da die Betriebskosten i. d. R. unter der ortsüblichen Miete liegen. Unter Berücksichtigung aller im Rahmen dieser Untersuchung behandelten Aspekte kann zusammengefasst werden, dass Quartiersgaragen mit integrierten Mobilitätsstationen ein sinnvoller Baustein einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung sein können, dass aufgrund der mangelnden Wirtschaftlichkeit jedoch keine Umsetzung durch die freie Wirtschaft zu erwarten ist.