



PARKIERUNGS- ANLAGEN

Oktober 2023



DEUTSCHE IMMOBILIEN WIRTSCHAFTS GESELLSCHAFT

INHALT

› Redaktion	4
› Editorial	5
› Definition	6
› Betriebsmöglichkeiten	7
› Ausstattung	14
› Fazit	27
› Die DIWG	29



REDAKTION

ANDREAS BORUTTA MRICS

Geschäftsführer

Berliner Allee 51-53
40212 Düsseldorf

Fon +49 211 56 94 09 41
borutta@diwg.de

MEHMET KORKMAZ MRICS

Geschäftsführer

Berliner Allee 51-53
40212 Düsseldorf

Fon +49 211 56 94 09 42
korkmaz@diwg.de

THORSTEN BAUM HYPZERT (S)

Leiter Research

Berliner Allee 51-53
40212 Düsseldorf

Fon +49 211 56 94 09 43
baum@diwg.de

DAVID NAFE B. SC.

Student

Berliner Allee 51-53
40212 Düsseldorf

Fon +49 211 56 94 09 45
nafe@diwg.de



EDITORIAL

Parken ist und bleibt ein Thema, das viele Diskussionen hervorruft. Insbesondere die Frage, wie trotz kaum vorhandenen Flächenangebots und dem hohen Bedarf an Wohnraum weiterhin benötigte Parkflächen entstehen sollen oder die geringfügig vorhandenen Flächen besser genutzt werden können, beschäftigt Politik und Stadtplaner. Der stetig steigende Anteil an Fahrzeugen verstärkt dieses Problem nur weiter. Parkieranlagen stellen aufgrund ihrer meist vertikalen Bauweise auf den ersten Blick eine Lösung für dieses Problem dar. Bei einer genaueren Betrachtung fällt jedoch auf, dass die Auslastungen von Stellplätzen selbst an nachgefragten Standorten häufig zu wünschen übriglassen. Auch die Anzahl sowie die optimale Verteilung zwischen Dauer- und Kurzzeitparkplätzen sorgt für weitere Diskussionen, wenn es um das Thema parken geht.

Dieser Trendreport zielt auf die Gründe dafür ab und beschäftigt sich mit alternativen Formen und Entwicklungsmöglichkeiten, um Parkhäuser und Tiefgaragen nicht nur als Parkmöglichkeiten interessant und modern zu gestalten. Denn auch wenn die Verkehrswende zukünftig weiter an Bedeutung gewinnt, das Auto ist und bleibt weiterhin das mit Abstand beliebteste Fortbewegungsmittel in Deutschland. Aus diesem Grund werden Parkieranlagen auch zukünftig einen wichtigen Aspekt bei der Planung von Städten und deren Parkraum darstellen. Wie die Themen Verkehrswende und Parken miteinander vernetzt sind, wird im Folgenden genauer dargestellt. Dabei werden auch die Mieten und der Investmentmarkt für Parkieranlagen beleuchtet und die Attraktivität von Parkhäusern für Betreiber und Investoren erörtert: stellen Parkhäuser auch heutzutage noch ein lohnendes Investment dar oder sorgen Politik und Gesetze, die Autos mehr und mehr aus den Städten verbannen wollen, zukünftig für einen Rückgang der Parkieranlagen?

Aufgrund der Tatsache, dass es sich bei Parkieranlagen immer noch um ein Nischenprodukt am Immobilienmarkt handelt, wird aufgrund geringer Transparenz des Marktes kein Anspruch auf Vollständigkeit der recherchierten Daten und Zahlen gewährleistet.

DEFINITION

Der Begriff „Parkieranlagen“ fasst alle Formen von Parkplätzen zur öffentlichen Nutzung zusammen. Diese dienen dem Abstellen verschiedenster Fahrzeuge und kommen in unterschiedlichen Formen vor. Die gängigsten Arten stellen dabei Parkhäuser in Form von Hoch- und Tiefgaragen dar, aber auch Parkpaletten und ungedeckte Stellplätze lassen sich den Parkieranlagen zuordnen. Herkömmliche Garagen oder Carports hingegen zählen nicht dazu und werden deshalb in diesem Trendreport nicht detaillierter betrachtet.

Meistens werden Parkieranlagen in mehrgeschossiger Bauweise errichtet. Die Konstruktion ist dabei sowohl oberirdisch (Hochgaragen) als auch unterirdisch (Tiefgaragen) möglich und ist aufgrund des somit geringen Flächenverbrauchs sehr praktisch für die Konstruktion im innerstädtischen Raum. Dort befindet sich auch der Großteil der in Deutschland vorhandenen Parkhäuser. Insbesondere in Ballungsgebieten

und an Orten mit großem öffentlichem Interesse wie Einkaufszentren oder Sportstätten sind Parkhäuser entscheidend, um für ausreichend Stellplätze auf engem Raum zu sorgen. Außerdem sind Parkhäuser an den Flughäfen und in der Nähe von Bahnhöfen angesiedelt.

Dabei erkannten die Städte schon früh die zunehmende Bedeutung von Parkplätzen in den Städten. Das erste Parkhaus in Deutschland wurde bereits um 1913 in Berlin errichtet. Damit kam die Entwicklung nach einigen Jahren auch in Deutschland an: das erste Parkhaus der Welt entstand bereits 1901 am Piccadilly Circus in London und bot auf sieben Etagen Platz für rund 100 Fahrzeuge. Nach dem ersten Weltkrieg und der zunehmenden Anzahl an Fahrzeugen stieg auch die Zahl der Parkhäuser langsam an. Mit Ende des zweiten Weltkriegs und dem Beginn der Massenmotorisierung wurde das Parkhaus ein wesentlicher Bestandteil deutscher Innenstädte, was auch heute noch der Fall ist.

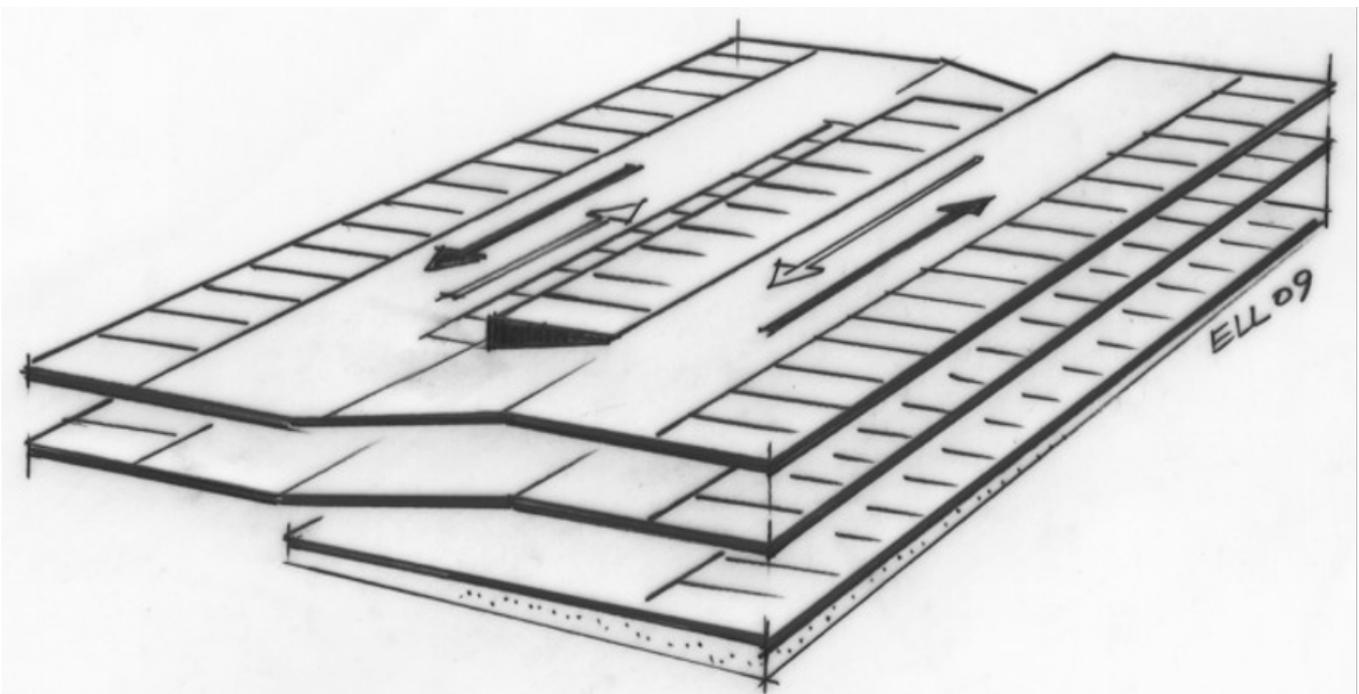


BETRIEBSMÖGLICHKEITEN

KURZPARKER BRINGEN DAS MEISTE GELD

Parkhäuser können in verschiedenen Formen vorkommen. Die meisten nutzen rampenartige Wege, um die Einfahrt auf die nächsthöhere oder -tiefere Ebene zu ermöglichen. Die gängigste Form ist das sogenannte D'Humy-System, auch Split-Level-System genannt, bei dem Auf- und Abfahrt gegenversetzt liegen, um möglichst viel Platz einzusparen. In anderen Parkhäusern hingegen sind die Stellplätze direkt auf den Rampen angeordnet (Parkrampen). Auch die Form dieser Rampen kann von Parkhaus zu Parkhaus stark

variieren. Zwar sind gerade Rampen der Normalfall, doch auch schnecken- oder spiralförmige Varianten kommen des Öfteren vor.



Quelle: Anordnung in Form des D'Humy-Systems, Wikipedia Commons

Zudem lassen sich auch bei der Anordnung der Stellplätze Unterschiede beobachten. Meist liegen die Parkplätze nebeneinander, doch auch Parkpaletten in Form übereinander gelagerter Stellplätze (Duplex-Stellplätze) kommen in Parkhäusern vor, allerdings in der Regel nicht in öffentlich zugänglichen Parkhäusern. Eine neue Entwicklung stellen dabei Parkboxen dar, in denen das Auto durch den Fahrer abgestellt wird und automatisch (z.B. Flughäfen) oder durch Parkhausmitarbeiter zu einem freien Platz bewegt wird. Somit stellt sich eine weitere unterschiedliche Betriebsmöglichkeit dar: manche Parkhäuser werden durch dauerhaft vorhandenes Personal betrieben, während andere nahezu automatisiert sind und nur im Fall von Wartung

oder Reinigung Mitarbeiter in Anspruch nehmen. Nicht nur in der Bauweise unterscheiden sich Parkhäuser, auch in der Parkdauer können sie durchaus Unterschiede aufweisen. So wird meist zwischen Kurz- und Dauerparkern unterschieden und auch der Betrieb ist auf eine dieser Zielgruppen ausgelegt. Während Kurzparker normalerweise für wenige Stunden einen Parkplatz beanspruchen, kann bei Langzeitparkhäusern auch für mehrere Tage, Wochen oder sogar Jahre ein Stellplatz angemietet werden. Entscheidend dabei ist jedoch der richtige Standort, um eine maximale Auslastung zu gewährleisten. Je nach Standort variiert meist auch die Parkdauer, wobei hier klare Unterschiede zu erkennen sind.

KURZPARKER	DAUERPARKER
Einkaufszentren / Einzelhandel	Flughafen / Bahnhöfe
Innenstädte	Wohngebiete
Sportstätten	Hotels
Eventlocations / -hallen	
Büros / Unternehmen	
Messen	
Krankenhäuser	

Quelle: DIWG

Parkhäuser für Dauerparker bieten im Normalfall aufgrund der hohen Nachfrage nach Stellplätzen an ihrem jeweiligen Standort die größere Anzahl von Stellplätzen. Somit ist es auch nicht verwunderlich, dass demnächst am Frankfurter Flughafen das größte Parkhaus Deutschland steht: auf 20.000 m² Fläche sollen bis Ende 2023 rund 8.500 Parkplätze entstehen, was einen neuen Höchstwert für ein einzelnes Gebäude in Deutschland darstellen wird. Im weltweiten Vergleich ist dies jedoch ein überschaubarer Wert: im West Ed-

monton Car Park in Kanada finden 20.000 Fahrzeuge Platz. Kurzparker bringen den Betreibern im Normalfall allerdings mehr Erträge ein als Dauerparker, da hier eine höhere Frequenz herrscht und die Parkgebühren umgerechnet pro Stunde deutlich höher liegen.

STANDORTFAKTOREN

Damit ein Parkhaus auch in so einer Größenordnung rentabel ist, muss eine hohe Auslastung der Parkplätze gegeben sein. Um dies zu garantieren, ist besonders in Städten mit großem Parkangebot der optimale Standort von entscheidender Bedeutung. Das entscheidende Kriterium stellt dabei eine hohe Nutzerfrequenz dar: je höher die Nachfrage nach Parkraum, desto höher auch die Auslastung und somit der Ertrag. Deshalb kommen vor allem Großstädte mit erhöhtem Verkehrsaufkommen oder einem geringen Parkraumangebot für die Errichtung neuer Parkhäuser in Frage. Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen und wichtige Verkehrsknotenpunkte wie beispielsweise der Frankfurter Flughafen eignen sich besonders für den Betrieb eines Parkhauses, da dort eine hohe Fahrzeugfrequenz herrscht. Auch die zunehmende Bedeutung von Parkhäusern als Mobility Hubs kann an diesen Standorten gewährleistet werden.

Zudem locken Versammlungsorte wie Fußballstadien, Eventlocations oder Einkaufszentren viele Besucher an und brauchen somit ein großes An-

gebot an Parkraum, womit sich auch Parkhäuser außerhalb der Innenstädte am richtigen Standort als rentabel erweisen können. Allerdings ist auch hier eine gute Verkehrsanbindung essenziell, um die Parkflächen schnell und einfach erreichen zu können.

Trotzdem werden Innenstädte und 1a-Einzelhandelslagen beim Bau von neuen Parkhäusern präferiert. Ein Grund dafür ist auch, dass das Parken am Straßenrand in Innenstädten mehr und mehr verschwinden soll. Die so benötigten zusätzlichen Stellplätze können durch die vertikale Errichtung von Parkhäusern und dem damit vergleichsweise geringen Flächenverbrauch kompensiert werden. Vor allem Innenstädte mit hoher Kaufkraft und einem noch hohem Einzelhandelsangebot kommen für den Betrieb infrage.

Auch der Wettbewerb im Umfeld, die Zentralität der Stadt und die Zahl der Pendler haben einen großen Einfluss auf den optimalen Standort und somit die Wirtschaftlichkeit von Parkieranlagen.

ANGEBOT UND NACHFRAGE

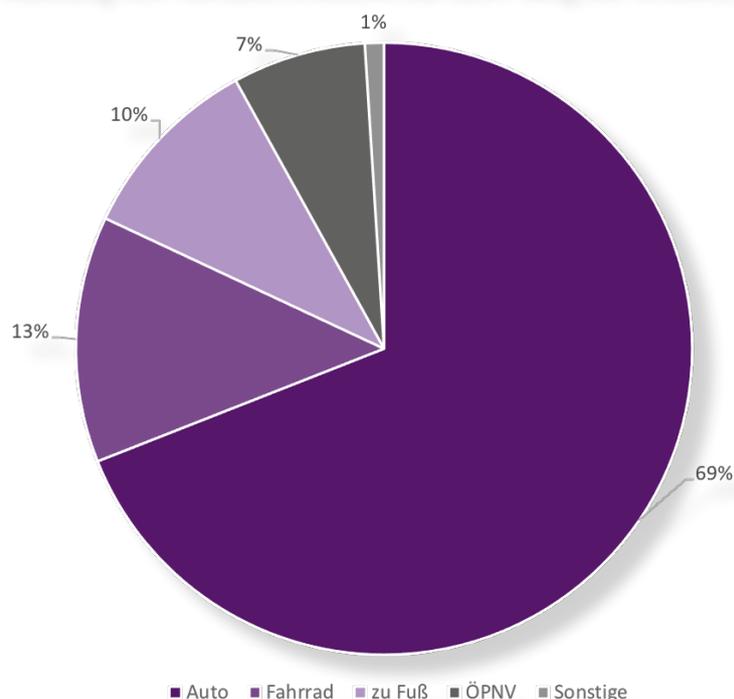
Nicht nur der Standort ist für den wirtschaftlichen Erfolg von Parkhäusern entscheidend, auch andere Assetklassen können einen Einfluss auf die Rentabilität eines Parkhauses haben. So war in der Vergangenheit vor allem der benachbarte Einzelhandel für den Erfolg eines Parkhauses von großer Bedeutung. In Städten mit einer hohen Kaufkraft, wie beispielsweise Düsseldorf und München, lässt sich dieser Effekt weiterhin beobachten. In Städten mit sinkender Bedeutung des Einzelhandels und geringer Kaufkraft haben auch die Parkhäuser Probleme, eine hohe Auslastung in den Innenstädten zu erreichen. Hier sind vor allem die Parkieranlagen an öffentlichen Versammlungsorten eine wirtschaftlich sinnvollere Alternative.

Auch Büros können einen entscheidenden Einfluss auf die Rentabilität eines Parkhauses haben. Während der Corona-Pandemie sind vorher stark nachgefragte Parkhäuser, insbesondere mit einem hohen Anteil an Kurzzeitparkplätzen, an Top-Bürostandorten leer geblieben. Grund dafür war die fehlende Auslastung der Büroflächen. Da durch Home-Office und Remote-Work viele Büros auch in Zukunft eine geringere Aus-

lastung aufweisen könnten, besteht auch für Parkhäuser an vormals guten Standorten die Gefahr von Leerstand, da sich für die betroffenen Unternehmen eine Anmietung vieler Stellplätze nicht mehr als nötig erweist. Deshalb ist es wichtig, bei der künftigen Standortwahl schon in der Planung eines Parkhauses verschiedenste relevante Lageparameter zu berücksichtigen und somit das Leerstandsrisiko zu senken.

Trotz der Probleme während der Pandemie bleiben Parkhäuser eine wichtige Assetklasse für deutsche Innenstädte. Grund dafür ist die weiterhin hohe Anzahl an PKWs in Deutschland. Im Jahr 2023 sind fast 49 Millionen PKW in Deutschland zugelassen, was einen neuen Höchstwert darstellt. Hinzu kommen Touristen oder Besucher aus anderen Ländern, die ebenfalls auf der Suche nach Parkplätzen in den Städten sind. Trotz zunehmender Alternativen und einem wachsenden Sinn für Nachhaltigkeit bleibt das Auto das mit Abstand beliebteste Verkehrsmittel in Deutschland: rund 68 % der Menschen in Deutschland nutzen das Auto für den täglichen Weg zur Arbeit.

Nutzung von Verkehrsmitteln auf dem Weg zur Arbeitsstätte

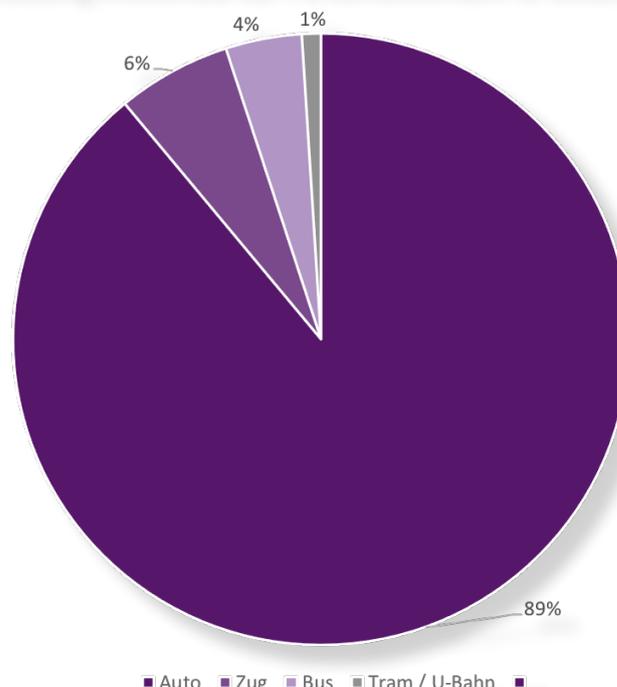


Quelle: Statistisches Bundesamt, Darstellung: DIWG

Im Vergleich zur Nutzung motorisierter Alternativen im Alltag ist die Dominanz des PKW noch deutlich stärker. So machten PKW im Jahr 2021

knapp 89 % des motorisierten Personenverkehrs aus. Bus, Zug und Tram waren hingegen für gerade einmal 11 % des Personenverkehrs zuständig.

Nutzung motorisierter Personenverkehr in Deutschland



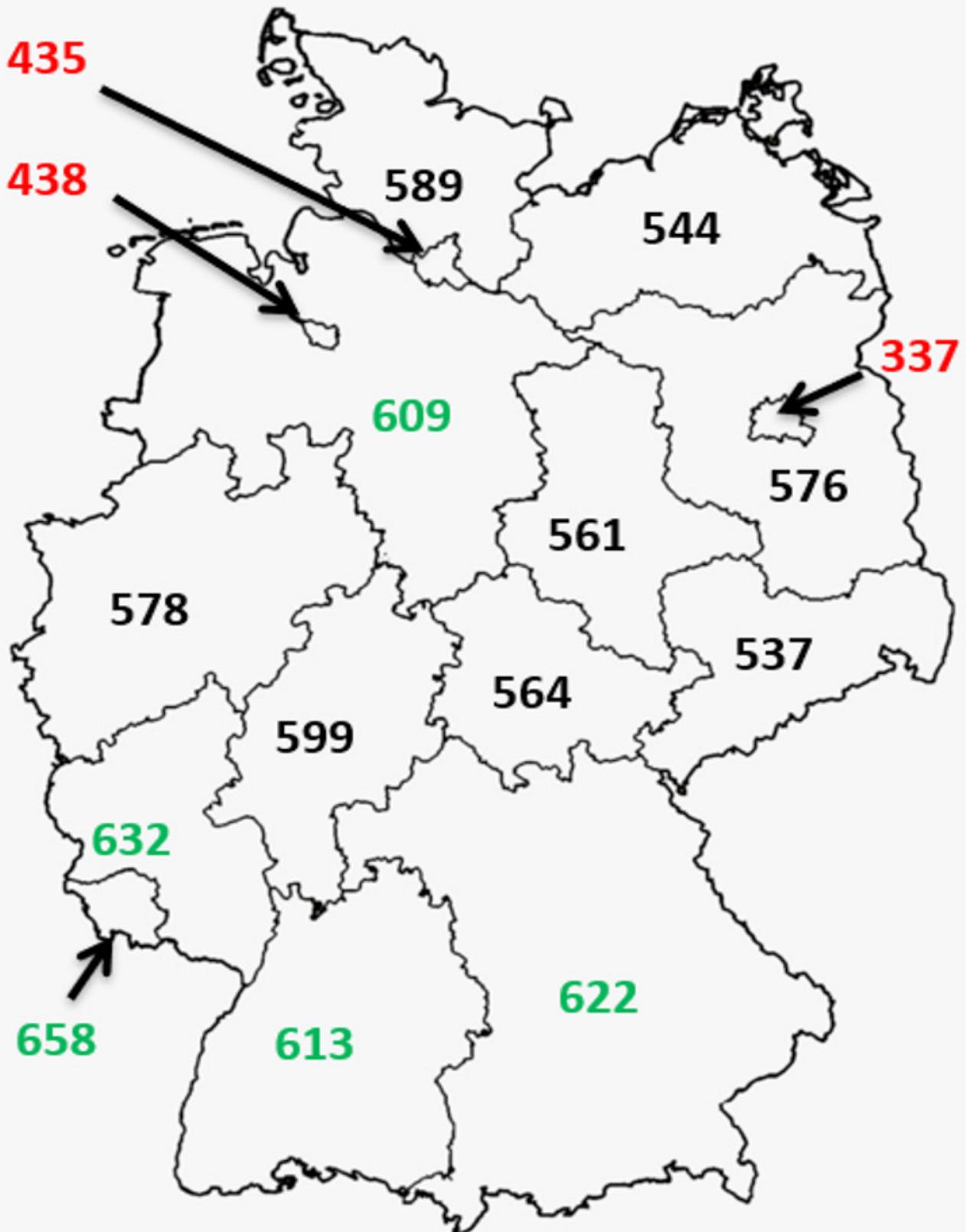
Quelle: Statistisches Bundesamt, Darstellung: DIWG

Das Auto und somit das Parkhaus hat somit einen weiterhin hohen Stellenwert in Deutschland, insbesondere bei der zunehmenden Flächenknappheit und einem in den letzten Jahren weiter steigenden Anteil an Autos können und werden Parkierungsanlagen eine zukunftsfähige Assetklasse darstellen. Mit dem einfacheren Konzept früherer Jahre lässt sich allerdings auf Dauer kein Leerstand vermeiden.

Die Bedeutung des Autos und somit auch von Parkhäusern kann innerhalb Deutschlands jedoch stark variieren. Insbesondere in den drei Stadtstaaten und den Top-7-Städten Deutschlands, die eine sehr gute Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV-Netzes aufweisen, scheint das Auto zunehmend an Bedeutung zu verlieren. Das zeigt sich auch daran, dass junge Menschen, auch aufgrund der sinkenden Zahl von Ausbildungen, insbesondere in Großstädten immer später den Führerschein machen. Grund dafür ist die gute Verkehrsinfrastruktur und die Vielzahl an Alternativen, aber auch Probleme mit Stau und fehlenden Parkplätzen in den Innenstädten, die die Nutzung des Autos deutlich erschweren. Gerade in den süd- und südwestlichen Bundes-

ländern und den ländlich geprägten Flächenländern bleibt das Auto hingegen unverzichtbar. Vor allem die ländliche Bevölkerung, die in den Städten arbeitet, kann auf das Auto als Transportmittel, auch aufgrund teils unzureichender Schienenverkehrsinfrastruktur, nicht verzichten. Diese Zielgruppe ist zwingend auf ausreichend Stellplätze angewiesen, um den Arbeitsplatz, aber auch Freizeitangebote und Nahversorgung ohne großen Aufwand zu erreichen.

Zugelassene Autos je 1.000 Einwohner in DE



Quelle: Statistisches Bundesamt, Darstellung: DIWG

In den Bundesländern und Städten mit erhöhter PKW-Dichte können Parkhäuser somit weiterhin ein lohnenswertes Investment darstellen, aber auch in Gebieten mit geringerer PKW-Dichte können Parkhäuser mit dem richtigen Konzept weiterhin für hohe Auslastungen sorgen. Das wird auch dadurch bestärkt, dass die Bevölkerung in Deutschland im Schnitt 41 Stunden pro Jahr mit der Suche nach einem freien Parkplatz verbringt. Da ein Auto in Deutschland zudem durchschnittlich 23 Stunden am Tag steht statt fährt, liegt die Vermutung nahe, dass Parkieranlagen an den Rand ihrer Kapazitäten kommen. Zudem wird von einigen Experten empfohlen, dass pro Auto drei Stellplätze zur Verfügung gestellt werden sollten, um den vorhandenen Bedarf zu decken: einen für das Zuhause, einen für die Arbeit und einen für jegliche Freizeitaktivitäten. Dazu zählt beispielsweise auch das Erledigen der Einkäufe. Bei den zuvor erwähnten 49 Millionen Autos in Deutschland müssten nach dieser Empfehlung also fast 150 Millionen Stellplätze existieren, Besucher aus dem Ausland einmal ausgenommen. Doch ist das auch wirklich der Fall?

Wie hoch die genaue Anzahl der Stellplätze in deutschen Parkhäusern ist, lässt sich nur schwer schätzen. Die Mitglieder des Bundesverbands Parken e.V., zu dem knapp 200 Parkhausbetriebe in ganz Deutschland zählen, weisen insgesamt eine Anzahl von 1,32 Millionen Parkhaus-Stellplätzen auf, von denen der Großteil sich in mehrgeschossigen Gebäuden befindet. Die Anzahl der zu den Parkieranlagen zählenden Parkplätze dürfte aufgrund einer deutlich höheren Anzahl von unüberdachten Außenstellplätzen deutlich höher liegen. Laut ADAC existieren in Deutschland ca. 160 Millionen Stellplätze aller Art, davon jedoch nur ein geringer Teil in Parkhäusern und Tiefgaragen.

Außenparkplätze, beispielsweise am Straßenrand, weisen hingegen einen Anteil von ca. 70 % auf. Die maximale Auslastung aller Stellplätze liegt jedoch ebenfalls bei gerade einmal 70 %. Insbesondere bei Parkhäusern ist das ein Problem: rund 98 % der Parkhäuser in Deutschland sind zu keiner Zeit komplett ausgebucht. Hier scheint es also trotz des eigentlich hohen Bedarfs noch weiteres Wachstumspotenzial zu geben. Um die Attraktivität von Parkhäusern zu erhöhen, können unterschiedliche Konzepte und Ausstattungsmöglichkeiten zum Einsatz kommen.

AUSSTATTUNG

STEIGENDE ANSPRÜCHE AN PARKIERUNGSANLAGEN

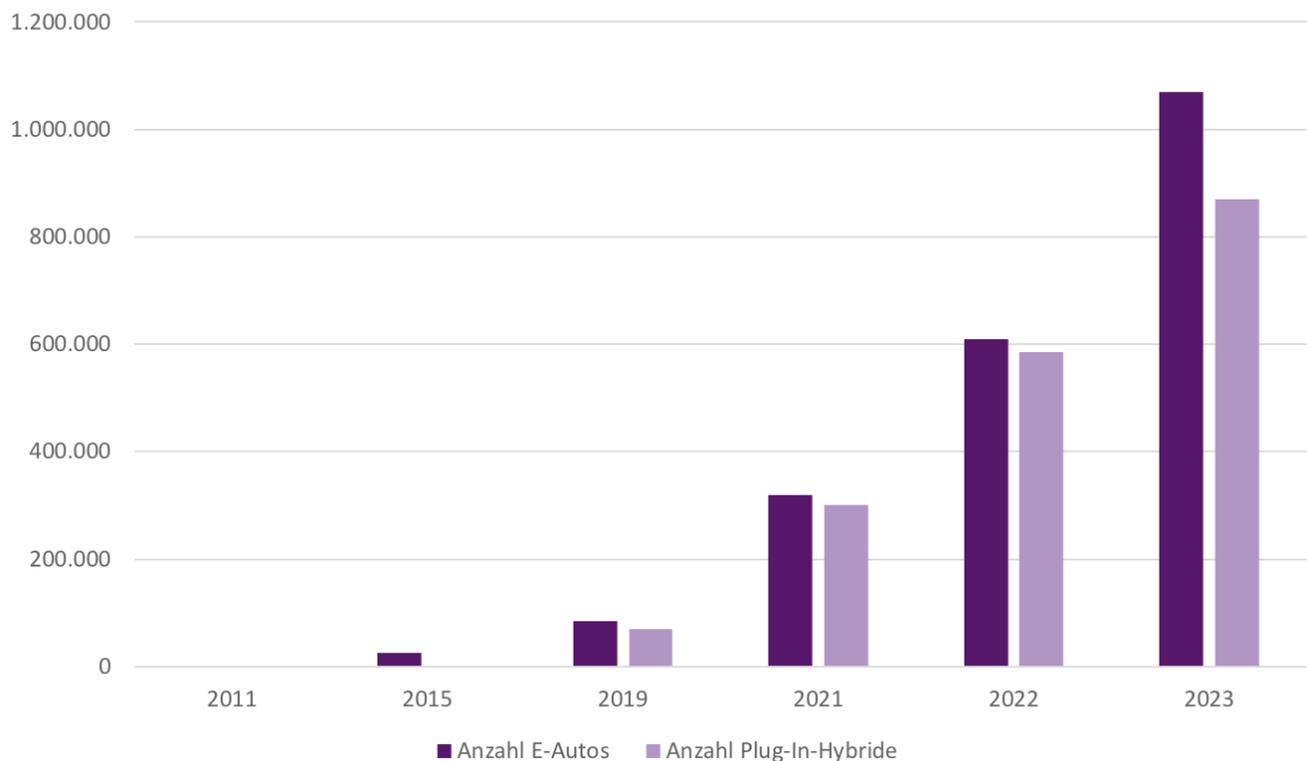
Um auf Nutzer attraktiv zu wirken und somit eine hohe Auslastung zu erzielen, reichen die klassischen Betonbauten früherer Jahre heute nicht mehr aus. Viel mehr müssen Parkhäuser, auch in Zeiten des Parkraummangels, eine bestimmte Ausstattung aufweisen. Vor allem die Sicherheit der Nutzer muss dabei gewährleistet werden. Waren Parkhäuser früher meist als dunkle und unübersichtliche Orte bekannt, sind eine gute Beleuchtung, das Vermeiden schwer einsehbarer Ecken und die Montage von Überwachungskameras für das Sicherheitsempfinden der Nutzer heutzutage von entscheidender Bedeutung.

Zudem muss ein Parkhaus für unterschiedliche Zielgruppen ausgelegt sein, um die Auslastung zu erhöhen. So sollten in einem modernen Parkhaus Stellplätze für verschiedene Nutzer abgedeckt werden. Dazu gehören unter anderem Behinderten-, Frauen- oder auch Mutter/Kind-Parkplätze. Doch nicht nur die verschiedenen Nutzer müssen berücksichtigt werden, auch die Autos haben sich im Vergleich zum Boom der Parkhäuser in den 70er- und 80er-Jahren verändert. Inzwischen sind Fahrzeuge, auch durch die Zunahme von SUVs, deutlich breiter als noch Jahrzehnte zuvor. Die übliche Breite eines herkömmlichen Stellplatzes von ca. 2,30 m ist somit nicht mehr zeitgemäß. Beim Neubau und auch der Modernisierung bestehender Parkhäuser muss die neue empfohlene Parkplatzbreite von mindestens 2,50 m zwingend beachtet werden, um allen Arten von Fahrzeugen das Parken zu ermöglichen und so den Leerstand so gering wie möglich zu halten. Auch die Breite der Auffahrten und Rampen eines Parkhauses müssen den sich veränderten Ansprüchen der Fahrzeughalter angepasst werden.

Dabei verändert sich nicht nur die Größe der Fahrzeuge, auch die zunehmende Elektromobilität hat einen Einfluss auf die zukünftige Ausstattung von

Parkieranlagen aller Art. Die Zahl der Elektroautos und Plug-In-Hybride liegt im Jahr 2023 bei knapp zwei Millionen, was einem Anteil von ca. vier Prozent am gesamten PKW-Bestand entspricht. Die Tendenz zu mehr Elektroautos ist jedoch deutlich steigend. So betrug der Anteil der Elektroautos an den Neuzulassungen im Jahr 2023 bisher schon 17,7 %. Daher wird es künftig entscheidend sein, an allen Parkieranlagen eine ausreichende Anzahl an E-Ladesäulen zur Verfügung zu stellen. Somit werden diese Stellplätze auch für Nutzer interessant, die sonst nicht zwingend ein Parkhaus als Stellplatz gewählt hätten.

Entwicklung von E-Autos und Plug-In-Hybriden über die letzten Jahre



Quelle: Statista, Darstellung: DIWG

Bei der Anzahl vorhandener E-Ladesäulen in deutschen Parkhäusern besteht jedoch noch Nachholbedarf. Zum aktuellen Zeitpunkt befinden sich nur ca. 6.000 der über 88.000 in Deutschland gemeldeten Ladestationen in deutschen Parkhäusern. Bei einer Anzahl von knapp 1,08 Millionen E-Autos entspricht dies einer Abdeckungsquote von gerade einmal 0,5 % durch Parkhäuser. Bis 2025 soll diese Zahl in den Parkhäusern des Bundesverbands Parken, zu dem knapp 200 Unternehmen aus der Parkbranche zählen, deshalb fast verdreifacht werden. Insbesondere der Marktführer Contipark will sein Angebot Ende des Jahres 2023 deutlich erweitern. In anderen Ländern sind E-Autos und somit Ladesäulen bereits ein deutlich größerer Markt. In Schweden zum Beispiel gibt es Parkhäuser, die komplett für E-Autos nutzbar sind. So existiert in Stockholm ein Parkhaus mit fast 1.000 Stellplätzen, wovon jeder einen Ladestecker aufweist. Auch in anderen europäischen Ländern ist der Anteil an E-Autos und somit auch deren Einfluss auf das Parken deutlich größer. Diesbezüglich

besteht in Deutschland also weiterhin Wachstumspotenzial.

Bei unterirdischen Garagen spielen zudem noch andere Anforderungen an Statik und Belüftung eine Rolle. Da sich in Tiefgaragen schneller Kohlenmonoxid ansammelt, muss eine effektive Möglichkeit der Belüftung hier zwingend gegeben sein. In herkömmlichen Tiefgaragen wird dabei meist ein Kanalsystem verwendet, das durch Abluftventilatoren für die Belüftung sorgt. Bei größeren Garagen stellt sich hingegen ein Jet-Ventilatoren-System als wirtschaftlich sinnvoller und effektiver im Betrieb dar. Auch für den Brandschutz solcher Tiefgaragen, insbesondere für das Abstellen von E-Autos, ist die richtige Belüftung entscheidend, um Rauchfreiheit im Brandfall zu gewährleisten.

DIGITALISIERUNG BEEINFLUSST AUCH DAS PARKEN

Ein wichtiger Aspekt für den Erfolg eines Parkhauses ist auch die Erreichbarkeit. So vereinfacht ein gutes Parkleitsystem den Nutzern das Finden eines Parkplatzes. Unterschieden wird dabei in statische und dynamische Parkleitsysteme. Statische Parkleitsysteme geben auf Schildern oder elektronischen Anzeigen nur einen Hinweis auf die Lage und die Erreichbarkeit des jeweiligen Parkhauses. In manchen Fällen wird auch die Anzahl der insgesamt vorhandenen Parkmöglichkeiten angezeigt. Dynamische Systeme hingegen zeigen die Anzahl der freien Parkplätze an oder ob ein Parkhaus möglicherweise geschlossen ist. Diese Daten werden fortlaufend automatisch aktualisiert und vereinfachen den Nutzern somit die Suche nach freien Parkplätzen enorm. In einem funktionierenden Parkleitsystem sollten diese Anzeigen nicht nur kurz vor dem jeweiligen Parkhaus montiert werden, sondern schon in ei-

niger Entfernung auf das Parkhaus hinweisen. In den meisten Fällen wird die Anzeige der vorhandenen Parkplätze genauer, je näher Nutzer dem Parkhaus kommen. Außerdem existieren bereits Apps, die aufgrund eines dynamischen Parkleitsystems freie Plätze anzeigen und den Weg dorthin leiten können.

Da dynamische Parkleitsysteme die Suche nach freien Parkplätzen deutlich vereinfachen, sind diese insbesondere in Großstädten mit einer erhöhten Parkplatznot vorhanden. Statische Parkleitsysteme funktionieren nur noch an Standorten, wo die Auslastung der Parkhäuser selten hundert Prozent erreicht. Auf dem linken Bild erkennt man ein Beispiel für ein dynamisches Parkleitsystem in einer Großstadt wie Düsseldorf, rechts ein statisches Parkleitsystem am Beispiel einer Kleinstadt wie Heppenheim.



Quelle: Wikipedia Commons, Stadt Heppenheim

Doch nicht nur das Parkleitsystem wird zunehmend digitalisiert, auch Einfahrten und Bezahlvorgänge finden künftig wohl größtenteils digital statt. Gab es früher noch Personal, das die Schranke beim Einfahren öffnet und schließt, ist so gut wie jedes Parkhaus inzwischen mit einer automatisierten Schranke ausgestattet. Doch auch der Bezahlvorgang steht vor einem Wandel. Direktes Bezahlen in dafür entwickelten Apps könnte das bestehende System mit Kassenautomaten über kurz oder lang verdrängen. Für viele Nutzer ist diese bargeldlose Zahlungsmöglichkeit deutlich komfortabler und zeitsparender, was sich auch in einem breiten Angebot von Anbietern dieser Park-Apps widerspiegelt. Viele dieser Apps werden sogar von den jeweiligen Städten mitgeführt. Zudem werden auch in der App freie Stellplätze angezeigt und auch die jeweilige Gebühr im Vorhinein entrichtet werden. Weiterhin gibt es mittlerweile auch schrankenlose Systeme, bei denen das Kennzeichen der PKWs beim Ein- und Ausfahren automa-

tisch erfasst wird. Hierdurch lassen sich Rückstaus vor den Schranken vermeiden.

Die richtige Ausstattung eines Parkhauses ist auch aus Image-Gründen entscheidend. Städte, die beim Parken auf die Sicherheit ihrer Besucher Rücksicht nehmen, können auch in Zukunft mit konstanten Ausnutzungen der Parkflächen rechnen. So kann ein modernes, gepflegtes Parkhaus auch einen direkten Einfluss auf den jeweiligen Standort haben. Unternehmen oder auch Einkaufszentren wirken deutlich einladender, wenn man in der Zeit sein Auto in einem modernen Parkhaus abstellen kann. Wenn Parkhausbetreiber zudem Rücksicht auf die verschiedenen Nutzergruppen und deren unterschiedliche Bedürfnisse nehmen, können moderne Parkhäuser deutlich eher eine hohe Auslastung erreichen als in die Jahre gekommene Betonbauten mit ausgedientem Nutzungskonzept und fehlender Innovation.

GRÜNE KONZEPTE SIND ENTSCHEIDEND FÜR DIE VERMIETBARKEIT

Während die Ausstattung also einen Effekt auf das Image eines Parkhauses hat, werden in Zeiten von steigenden ESG-Anforderungen auch grüne Lösungen beim Bau und Betrieb von Parkhäusern eine immer wichtigere Rolle einnehmen. Dabei gibt es mehrere Möglichkeiten, ein Parkhaus umweltfreundlich zu gestalten. Der effektivste Weg, um den schon durch Autos verursachten CO₂-Ausstoß zu minimieren, ist eine Änderung der Bausubstanz. Herkömmliche Parkhäuser und Tiefgaragen sind zum größten Teil aus Beton. Das ist zum einen schlecht für die CO₂-Bilanz, zum anderen führt es auch dazu, dass Parkhäuser oft gleich und unmodern wirken. Eine Möglichkeit für eine modernere und deutlich umweltfreundlichere Alternative ist der Bau in Stahlskelettbauweise. Zwar ist der Umbau von bestehenden Gebäuden nur unter großem Aufwand möglich, für Neubauten bietet diese Bauweise jedoch viele Vorteile. So kann auch die Fassade nach den Wünschen des Betreibers individuell gestaltet werden, was bei Betonbauten nur eingeschränkt möglich ist.

Parkhäuser sind aufgrund des geringeren Flächenverbrauchs meist nachhaltiger als herkömmliche Außenstellplätze. Trotzdem können auch bestehende Parkhäuser mit vergleichsweise einfachen Methoden noch deutlich umweltfreundlicher gestaltet werden. Eine simple und in der Anschaffung kostengünstige Alternative stellt sich in der Begrünung der Flächen dar. Dies kann entweder an der Fassade, beispielsweise an den Trägern, geschehen oder in Form einer Dachbegrünung. Zum einen nehmen diese Grünflächen CO₂ auf, zum anderen sorgen sie auch für eine Aufnahme von Regenwasser. Die Versiegelung des Bodens ist dabei ein Problem, welches Parkhäuser als energieineffizient dastehen lässt. Um diese Versiegelung zu vermeiden, ist neben der Begrünung auch der Einsatz bestimmter Materialien nötig. Rasenfugenpflaster oder Kies- und Splittbeläge statt Beton und Asphalt ermöglichen eine deutlich großflächigere Versickerung von Regenwasser. Auch bepflanzte Mulden oder Retentionsbecken fördern diese Versickerung.



Selbst die Farbe des Parkhauses kann bereits einen positiven Effekt auf die Nachhaltigkeit eines Parkhauses und seiner Umgebung haben. Ein weißes Dach, das einen hohen Albedo-Wert aufweist und somit viel Sonnenlicht reflektiert, sorgt für deutlich weniger Umgebungswärme als beispielsweise ein schwarzes Dach mit einem geringen Albedo-Wert. Dadurch wird mehr Licht reflektiert und somit heizen sich sowohl die Umgebung als auch das Parkhaus selbst wesentlich geringer auf. Eine helle Farbe auf dem Dach, das sogenannte „cool roofing“ trägt so ebenfalls zu einem nachhaltigen Konzept bei.

Da Parkhäuser nur in seltenen Fällen voll ausgelastet sind, besteht die Möglichkeit, freie Flächen nachhaltig zu gestalten. Für Parkdecks, also die für weitere Stellplätze nutzbare oberste Etage eines Parkhauses, bieten sich insbesondere Photovoltaikanlagen an. Falls kein Parkdeck vorhanden ist, können diese auch auf dem Dach des Parkhauses installiert werden. Auf großflächigen Außenstellplätzen bieten sich überdachende Photovoltaikanlagen an, die zudem das Auto während des Parkens vor der Sonne oder Regen schützen. In manchen Bundesländern, so zum Beispiel Baden-Württemberg, sind diese sogar ab einer bestimmten Größe der Parkierungsanlage verpflichtend und werden von der Landesregierung gefördert. Allerdings bringt

die Installation von PV-Anlagen, insbesondere bei Parkhäusern, wo die Installation nicht so flächendeckend möglich ist wie bei Parkplätzen, oft einiges an Kosten mit sich. Zwar generieren diese auch Geld durch den erzeugten Strom, Installation und Betrieb können aber bei geringer vorhandener Fläche ein Ausschlusskriterium für wirtschaftlich denkende Betreiber darstellen. Zusätzlich erschwert wird die Installation zudem durch einen hohen bürokratischen und steuerlichen Aufwand bei der Errichtung von PV-Anlagen. Hierbei will die Politik jedoch künftig Erleichterungen einführen, was auch die Nutzung von PV-Anlagen an Parkierungsanlagen deutlich attraktiver machen kann.

Auch während der Nutzung eines Parkhauses besteht Einsparpotenzial. Bei der Belichtung dunkler Flächen kann der Einsatz von LED-Lampen sowohl Energieverbrauch als auch Lichtverschmutzung senken, was einen zusätzlich positiven Aspekt, auch für die Tierwelt, mit sich bringt. Auch bei elektrischer Energie sowie der Wasserversorgung können durch Einsparungen die Effizienz des Gebäudes erhöht und somit zeitgleich die Betriebskosten gesenkt werden.

Werden bestimmte Anforderungen an die Nachhaltigkeit erfüllt, kann auch eine Förderung, bei-

spielsweise durch die DNGB, beantragt werden. Jeder, der ein Parkhaus planen oder errichten will, kann diese Zertifizierung bei der DGNB beantragen. Dies führt zu einem nachhaltigen Konzept und somit einem Imagegewinn, zum anderen wird das Parkhaus auf dem Markt auch attraktiver. Die Fördermöglichkeiten der DGNB können somit einen wirtschaftlichen Aspekt bei der Entwicklung eines nachhaltigen Parkhauses darstellen. Anforderungen, die ein Parkhaus für eine Zertifizierung erfüllen muss, sind unter anderem:

- **ein geringer CO₂-Fußabdruck**
- **der Einsatz energieeffizienter Technologien**
- **geringe Kosten im Betrieb**
- **Rückbaumöglichkeiten**
- **Verzicht auf umwelt- und gesundheitsschädliche Baustoffe**
- **Förderung von Angeboten für nachhaltige Mobilität (bspw. in Form von E-Ladesäulen)**

Quelle: DGNB

Entscheidend dabei ist, nicht nur Neubauten nachhaltig zu gestalten. Insbesondere die bestehenden Parkhäuser aus den 1970er- und 80er-Jahren erreichen bald das Ende ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer. Da diese für einen Großteil der Emissionen von Parkhäusern verantwortlich sind, stellen die Modernisierung und Anwendung der beschriebenen Strategien auf diese Bestandsobjekte zwar eine große Herausforderung dar, gleichzeitig bieten sie jedoch auch eine große Chance für die Nachhaltigkeit der gesamten Assetklasse.

Die zunehmende Nachhaltigkeit bietet auf der anderen Seite allerdings auch Risiken für den Betrieb eines Parkhauses. Vor allem autofreie Zonen, wie sie in immer mehr Großstädten entstehen, können große Auswirkungen auf die Erreichbarkeit und Auslastung eines Parkhauses haben. So gibt es bereits autofreie Stadtquartiere in Hamburg, München oder Köln. Momentan beschränken diese Zonen sich zwar noch auf Wohnquartiere, die nicht unbedingt der Hauptstandort für Parkhäuser sind. Doch wenn es nach der Politik geht, könnten zukünftig auch in Innenstädten vermehrt solche Zonen entstehen. In diesem Fall

würden die klassischen PKW-Parkhäuser einem hohen Leerstandsrisiko ausgesetzt sein, was vermehrt zu der Betrachtung neuer, alternativer Nutzungsformen führt.

HERKÖMMLICHE PARKHÄUSER WERDEN KÜNFTIG EINEN SCHWEREN STAND HABEN

Vor allem aus Gründen der Nachhaltigkeit werden die alten, unsanierten Parkhäuser künftig nur schwer hohe Auslastungszahlen erzielen können. Aber auch die reine Parknutzung ist kein Konzept mit Zukunft. Aus diesem Grund sollten verschiedene Nutzungsmöglichkeiten bei der Konzeption eines Parkhauses bedacht und das richtige Konzept ermittelt werden.

Die momentan wohl beliebteste Alternative zum klassischen Parken stellt die Nutzung als Mobility Hubs dar. So kann ein Parkhaus optimal genutzt werden, um das Auto abzustellen und ab diesem Punkt ein öffentliches Verkehrsmittel, aber auch um Car-Sharing-Angebote oder Fahrräder zu nutzen. Somit kann das Auto für die in der Infrastruktur eher schwachen Regionen verwendet werden, in den Städten jedoch die Möglichkeit der nachhaltigeren Verkehrsmittel genutzt werden. Somit kann in diesen Städten das Verkehrsaufkommen deutlich reduziert werden. In diesem Fall muss das Parkhaus einen guten Standort aufweisen, insbesondere die Nähe zu Haltestellen des ÖPNV ist dabei von entscheidender Bedeutung. Auch das Bereitstellen von Fahrrädern oder E-Scootern innerhalb des Parkhauses ist für das Nutzungskonzept Mobility Hub essenziell. So können Parkhäuser nicht nur mit dem Abstellen der Autos Geld verdienen, sondern auch mit der Bereitstellung von Alternativen, was Mobility

Hubs im urbanen Raum neben der Nachhaltigkeit auch durch den wirtschaftlichen Ertrag zu einer beliebten Nebennutzung macht. Ein gutes Beispiel für ein nachhaltiges System bietet die Stadt Amsterdam: hier erhalten Nutzer von Mobility Hubs Vergünstigungen für ihr Bahnticket, wenn sie vom Auto auf den ÖPNV umsteigen. Es gibt also verschiedene Möglichkeiten, dieses Konzept für Nutzer als auch für Betreiber attraktiv zu gestalten.

Insbesondere die Nutzung des Fahrrads spielt eine große Rolle bei der Verkehrswende. Allerdings ist die Infrastruktur, besonders was das Abstellen des Fahrrads angeht, in Deutschland noch ausbaufähig. Laut Bundesverkehrsministerium fehlen rund 1,5 Millionen Fahrradstellplätze, vor allem in Großstädten. Deshalb soll der Bau dieser Stellplätze bis zum Jahr 2026 mit bis zu 110 Millionen Euro gefördert werden. Die Errichtung dieser notwendigen Stellplätze kann in Form sogenannter Fahrradparkhäuser entstehen, in denen ausschließlich Fahrräder abgestellt werden können. Aber auch die Nutzung parallel zum Abstellen von Autos ist durchaus möglich. Da nur die wenigsten Parkhäuser eine volle Auslastung erzielen, ist in den vorhandenen Parkhäusern zudem häufig genug Fläche für die Errichtung von Fahrradstellplätzen vorhanden.





Ausstellungsfläche des Stilwerks in den ehemaligen Kant-Garagen in Berlin, Quelle: stilwerk KantGaragen

Eine weitere Alternative stellt die Nutzung als Logistic Hub als Teil der Last-Mile-Logistik dar. Hier können Waren auf freien Etagen des Parkhauses zwischengelagert und später an den Kunden ausgeliefert werden. Vor allem aufgrund ihrer meist zentralen Lage und der guten Verkehrsanbindung bieten sich Parkhäuser für diese Nutzung, die eine schnelle und effiziente Auslieferung der Ware erfordert, optimal an. Dabei ist es entscheidend, dass die Ein- und Ausfahrten sowie Rangierflächen der Parkhäuser eine ausreichende Größe für LKW oder Kleintransporter für die Anlieferung der Waren aufweisen. Für die Lieferung kleinerer Pakete ist im Anschluss optimalerweise auch die Nutzung von beispielsweise Lastenfahrrädern möglich, die dafür im Parkhaus abgestellt werden können.

Parkhäuser bieten mehr Nutzungsmöglichkeiten als nur die Bereitstellung von Stellplätzen. Die Zweitnutzung ist insbesondere entscheidend, da die Drittverwendungsmöglichkeit dieser Assetklasse begrenzt ist. Die vorhandenen Flächen können möglicherweise noch als Lager oder auch Logistikflächen genutzt werden, dafür müssten jedoch die offenen Seiten der herkömmlichen Parkhäuser geschlossen werden. Wohn- und Büronutzung in bestehenden Parkhäusern sind in vereinzelt Fällen, dann jedoch nur unter sehr hohem Aufwand und hohen Kos-

ten möglich, unter anderem da in Parkhäusern die notwendige Dämmung fehlt, die Geschosshöhe nicht ausreichend ist und die Anforderungen der Bauordnungen der jeweiligen Länder an andere Assetklassen nur schwer umsetzbar sind. Dass eine Umnutzung dennoch möglich ist, zeigen die Kant-Garagen in Berlin: die vor dem zweiten Weltkrieg errichtete Hochgarage wird seit einigen Jahren umgebaut. Die vorhandenen Flächen werden so unter anderem durch „Stilwerk“ für die Ausstellung von Inneneinrichtung sowie für Gastronomie genutzt, möglich sind laut dem Unternehmen aber künftig auch ein Concept Store oder eine Buchhandlung.

Aufgrund der eher geringen, und wenn dann mit sehr hohem Aufwand verbundenen, Drittverwendungsfähigkeit muss das geplante Nutzungskonzept gelingen. Da viele herkömmliche Parkhäuser eine geringe Auslastung aufweisen, ist besonders für Neubauten die Zweitnutzung insbesondere in Zeiten zunehmender Nachhaltigkeit im Verkehr fast schon essenziell. Um ein flexibles Konzept zu schaffen und dem möglichen Minusgeschäft vorzubeugen, geraten zunehmend auch abbaubare Parkhäuser in den Mittelpunkt.

Diese können, sofern sie zu einem Unternehmen gehören, auch bei einem Umzug des Unternehmens an einem neuen Standort zu moderaten Kosten wieder aufgebaut werden. Zudem ist eine Erweiterung bei erhöhtem Stellplatzbedarf jederzeit möglich. Dieses Konzept funktioniert jedoch nur mit vorgefertigten

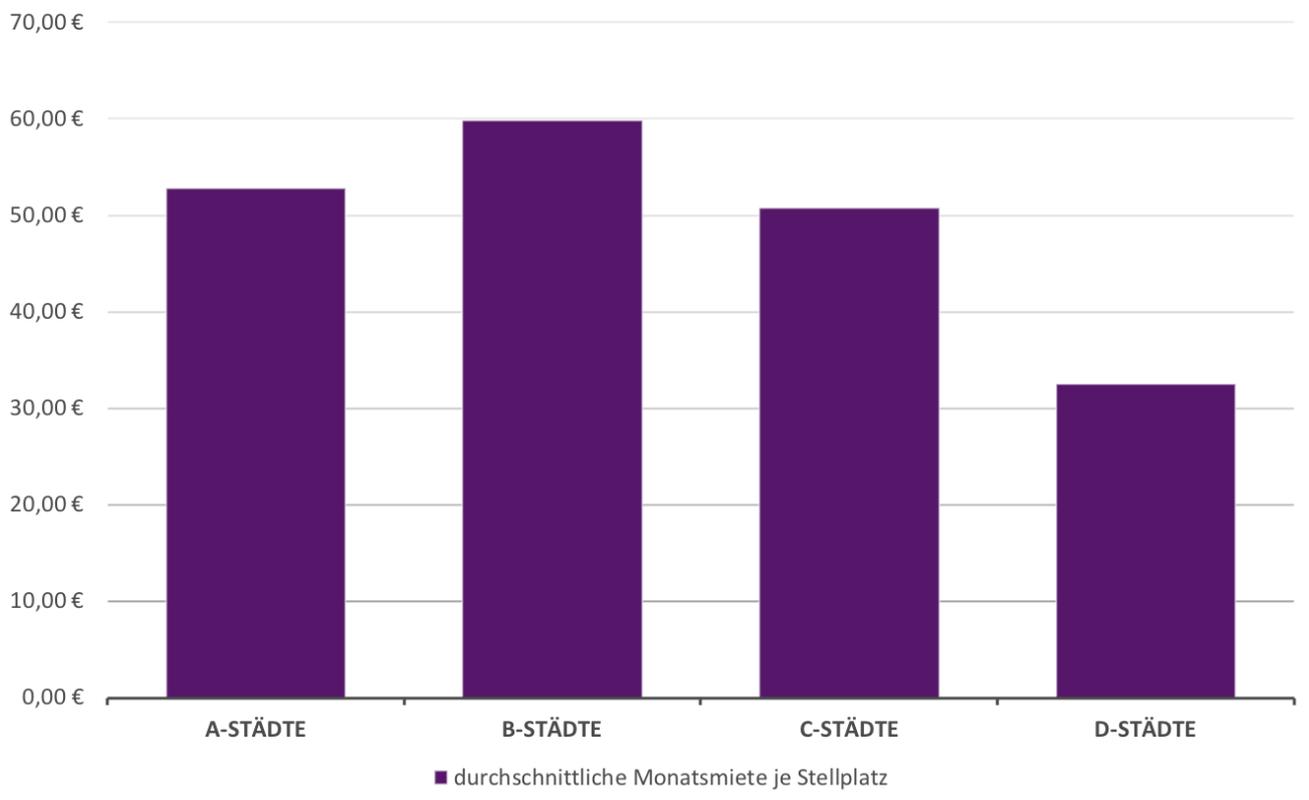
Bauteilen, wodurch sich die vorhandenen, größtenteils aus Beton bestehenden, Parkhäuser hierfür meist nicht eignen. Somit kommt bei fehlender Drittverwendung meist nur ein Abriss des ungenutzten oder unwirtschaftlichen Gebäudes infrage.

MIETEN UND KOSTEN: A-STÄDTE DOMINIEREN BEI ERTRÄGEN

Wie in anderen Assetklassen ist auch bei Parkierungsanlagen der Standort entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. In innerstädtischen Lagen lassen sich deutlich höhere Mieten und Parkgebühren erzielen als in Randlagen mit geringerer Frequenz. Zudem weisen zentrale Lagen eine höhere Auslastung auf und stellen somit auch aus wirtschaftlicher Sicht ein meist lohnenswerteres Investment dar. Dabei spielt auch die Größe der Stadt für die Miethöhe des Parkhauses eine große Rolle: in Großstädten können deutlich höhere Mieten je Stellplatz generiert werden als in kleineren Städten. Somit weisen vor allem D-Städte eine im Vergleich deutlich geringere Stellplatzmiete auf. Auch die Gebäudeart ist für die Miethöhe entscheidend: die durchschnittlichen Mietkosten je Stellplatz liegen in Tiefgaragen deutschlandweit höher als in oberirdischen Parkhäusern.

Außenstellplätze weisen im Vergleich die geringsten Mieten auf. Im Folgenden werden die monatlichen Mieten für Dauerparker in verschiedenen Städten Deutschlands dargestellt. Für Kurzparker werden in den meisten Städten vergleichbare Preise verlangt, wobei diese im Normalfall stündlich berechnet werden und je nach Standort eine Höhe von ein bis zehn Euro die Stunde aufweisen. Für Kurzparker ist auch die Nähe zu Frequenzbringern von entscheidender Bedeutung. Parkhäuser, die beispielsweise einem Shopping-Center angehören, erheben teilweise keine zusätzlichen Parkgebühren. Auch der Betreiber, entweder öffentlich oder privat, kann Auswirkungen auf die Höhe der Parkgebühr haben, wobei öffentliche Anbieter wie beispielsweise Städte und Gemeinden normalerweise etwas günstigere Gebühren verlangen als private Betreiber.

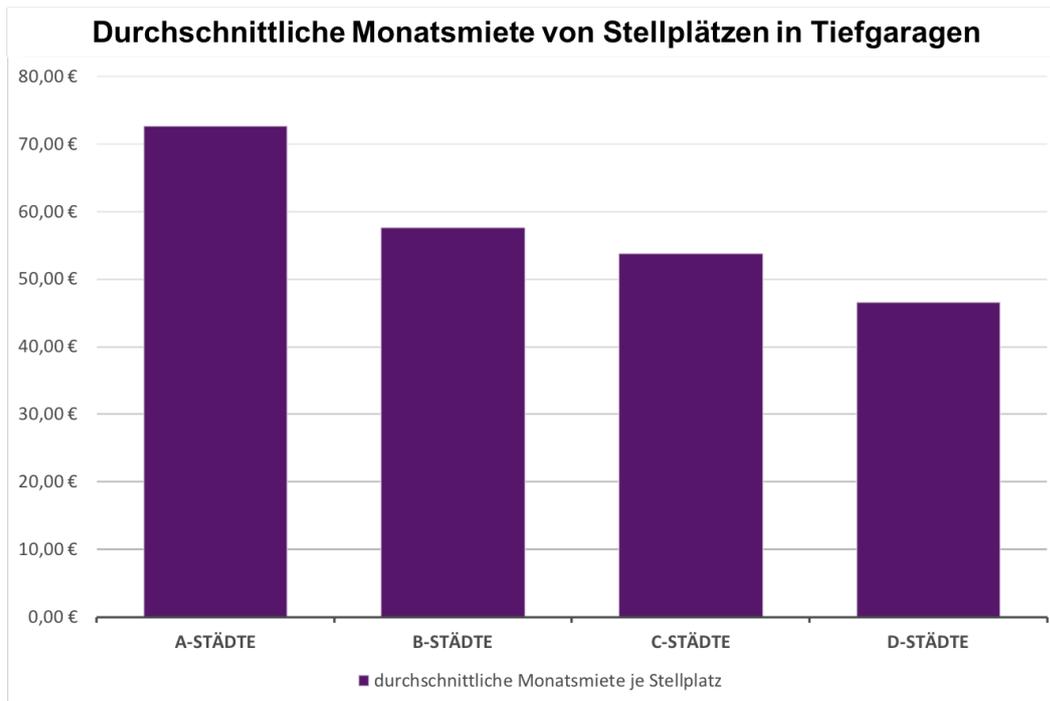
Durchschnittliche Monatsmiete von Stellplätzen in oberirdischen Parkhäusern



Quelle: DIWG

Bei oberirdischen Parkhäusern weisen B-Städte mit einer Durchschnittsmiete von 59,79€ je Stellplatz im Monat die höchsten Mieten auf, gefolgt von A-Städten mit 52,82€ je Stellplatz im Monat. Während C-Städte mit durchschnittlich 50,81€ je Stellplatz noch mithalten können, weisen D-Städte mit 32,48€

je Stellplatz eine deutlich geringere Miete auf. Anders sieht das ganze bei den Mieten für Tiefgaragenstellplätze aus. Hier weisen die A-Städte mit einer Miete von 72,73€ je Stellplatz im Monat die mit Abstand höchsten Durchschnittsmieten auf.



Quelle: DIWG

In D-Städten wird mit durchschnittlich 46,65€ je Stellplatz eine deutlich höhere Miete für Tiefgaragen verlangt als für Parkhäuser. Somit ist auch der Unterschied zu den B- und C-Städten bei Tiefgaragen deutlich geringer. Aus diesem Grund können Tiefgaragen auch in kleinen Städten ein lohnendes Investment darstellen. Beachtet werden muss dabei allerdings, dass Tiefgaragen im Bau deutlich teurer sind als oberirdische Parkhäuser, was sich auch in den erhöhten Mieten widerspiegelt. Dass Parken und somit auch die Vermietung eines

Stellplatzes in kleinen Städten allerdings oft preiswerter ist, zeigt sich in den Preisspannen: die Spitzenmieten für Stellplätze liegen in A- und B-Städten teils doppelt so hoch wie in C- und D-Städten. Interessant ist, dass die Mietspannen für Tiefgaragen deutlich stärker variieren als für oberirdische Parkhäuser: sowohl die billigsten Mieten als auch die Spitzenmieten liegen teils deutlich über dem Niveau von Parkhäusern. Die mit bis zu 240 € im Monat teuersten von der DIWG untersuchten Stellplätze befinden sich in München.

Städtekategorie	Mietspanne je Stellplatz / Monat in oberirdischen Parkhäusern	Mietspanne je Stellplatz / Monat in Tiefgaragen
A-Städte	7,18 – 131,39€	20,00 – 240,00€
B-Städte	7,43 – 158,53€	20,45 – 150,00€
C-Städte	12,90 – 75,34€	18,46 – 90,87€
D-Städte	5,08 – 58,28€	4,98 – 110,18€

Quelle: DIWG

Fahrradstellplätze hingegen werden bisher nur in geringem Maße vermietet. Deshalb konnten nur Mieten für Fahrradstellplätze in A-Städten untersucht werden, was das Wachstumspotenzial dieses Sektors, besonders in kleineren Städten, nochmals verdeutlicht. In A-Städten werden für Fahrradstellplätze im Durchschnitt 10,56 € im Monat erhoben. Die Spanne variiert jedoch auch hier stark: so beträgt der günstigste Stellplatz nur 2,92 € im Monat, der teuerste jedoch 35,51 €. Die zu erzielenden Mieten sind also durchaus attraktiv für potenzielle Investoren. Allerdings sind neben den in zentralen Lagen hohen Grundstückskosten auch die steigenden Baukosten zu beachten, die je nach Art des Stellplatzes unterschiedlich ausfallen können. So liegen die Baukosten für Tiefgaragen deutlich höher als für oberirdische Parkhäuser. Je nach Stellplatz müssen dabei Kosten von ca. 3.000 € (Außenstellplatz) bis hin zu 40.000 € (vornehmlich Tiefgaragenstellplätze) kalkuliert werden. Je nach Größe, Material und technischer Ausstattung variieren auch die Baukosten innerhalb verschiedener Parkieranlagen, wodurch es schwer ist, eine genaue Kostenangaben für einen Stellplatz zu treffen.

Doch nicht nur die Baukosten müssen bei der Rentabilität eines Parkhauses beachtet werden, insbesondere die anfallenden Betriebskos-

- **Energiekosten (Beleuchtung, Belüftung, Heizung)**
- **Versicherungskosten und Gebühren**
- **Verwaltungskosten**
- **Kosten für Betriebsmittel**
- **Marketingkosten**
- **Wartung, Reparatur, Instandhaltung**

Je nach Größe und Ausstattung variieren diese Kosten. So fallen für Tiefgaragen aufgrund des notwendigen Belüftungssystems und der in größerem Maße notwendigen Beleuchtung meist höhere Betriebskosten als für Parkhäuser an. Auch die Art des Betriebs hat Auswirkungen auf die Kosten. In Parkieranlagen mit 15 h-Betrieb fallen beispielsweise geringere Personalkosten an als in Anlagen mit 18 h- oder 24 h-Betrieb. Neben den Personalkosten stellen insbesondere die steigenden Energiekosten für Parkhausbetreiber in Bestandsobjekten eine

ten sind bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht zu vernachlässigen. Bei dem herkömmlichen Parkhauskonzept stellten insbesondere Personalkosten einen Großteil der Betriebskosten dar. Aufgrund moderner Technik wie Einfahrshranken oder Überwachungskameras können beim Personal jedoch häufig Einsparungen vorgenommen werden, da auf Sicherheits- oder Kassenpersonal verzichtet werden kann. Für Reinigung und Instandhaltung fallen allerdings weiterhin nicht unerhebliche Personalkosten an, insbesondere in nicht modernisierten Parkieranlagen. Somit stellen diese Personalkosten auch weiterhin einen Großteil der Betriebskosten in einem Parkhaus dar. Doch auch andere Kostenstellen müssen bei einem ordnungsgemäßen Betrieb beachtet werden. Dazu gehören beispielsweise:

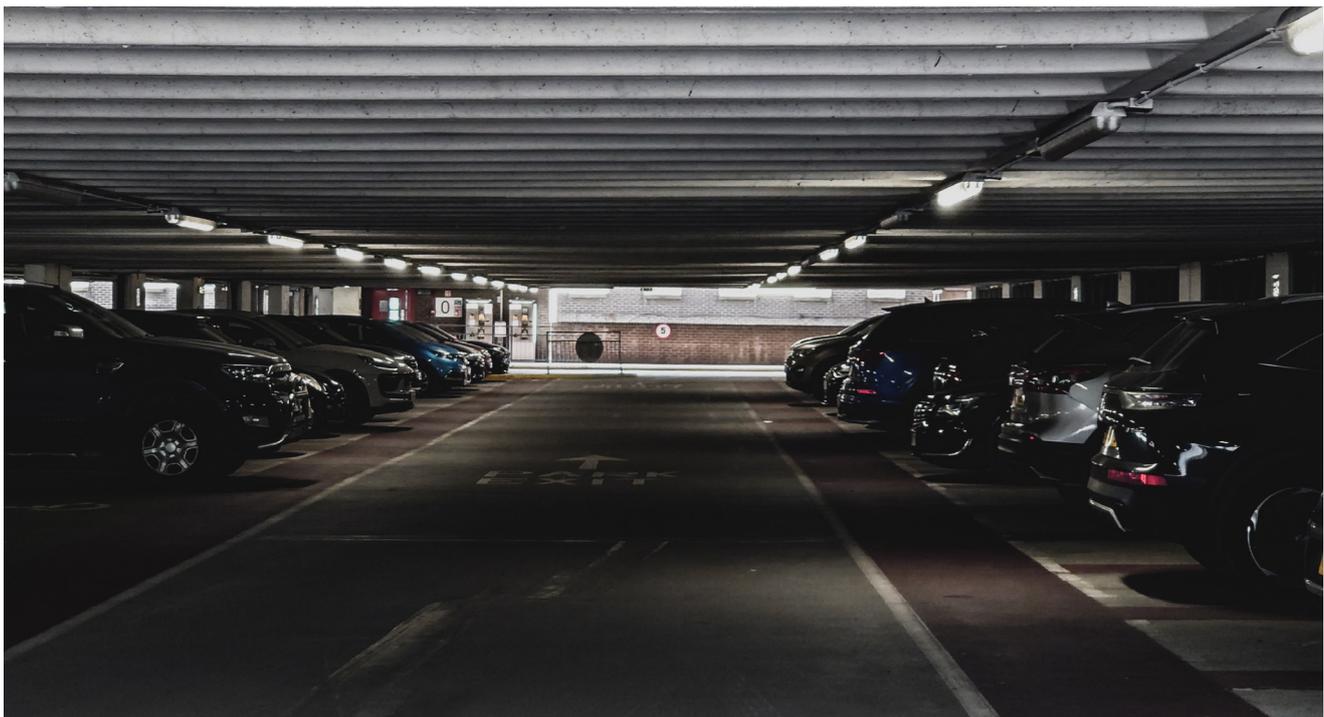
Herausforderung dar. In diesem Fall bieten neue, energiesparende Objekte sowohl aufgrund ihrer Einsparungen beim Personal als auch im effizienteren Betrieb trotz möglicherweise höherer Baukosten eine interessante Investmentmöglichkeit. Wichtig ist, diese Aspekte nicht erst beim Betrieb zu beachten, sondern sich bereits in der Planungsphase aller künftigen Kosten und Risiken bewusst zu sein, um einen erfolgreichen und effizienten Parkhausbetrieb zu ermöglichen.

TRANSAKTIONEN: SINKENDE RENDITEN BESTIMMEN DEN INVESTMENTMARKT

Parkplätze und Parkhäuser stellen für Investoren eine durchaus interessante Investmentmöglichkeit dar. Insbesondere Versicherungen und Pensionskassen zählen auf institutioneller Seite zu den größten Investoren in Parkierungsanlagen. Allerdings wurde auch diese Assetklasse von den Auswirkungen der Corona-Pandemie getroffen, was sich in einem sinkenden Transaktionsvolumen während der Pandemiejahre zeigt. So lag dieses für Parkierungsanlagen in den Jahren 2020 bis 2022 in ganz Europa bei gerade einmal 325 Millionen Euro, ein deutliches Minus im Vergleich zu den Jahren zuvor. Grund dafür ist auch die niedrige Flächenverfügbarkeit, womit es in den letzten Jahren nur wenige Transaktionen von Parkhäusern in Deutschland gab. Das hat auch mit den sinkenden Renditen zu tun: waren vor einigen Jahren noch Verkaufserlöse vom 14- bis 16-fachen der jährlichen Pacht die Regel und somit hohe Renditen gewährleistet, haben sich diese in den letzten Jahren in guten Lagen bei vier bis fünf Prozent eingependelt. Europaweit liegen diese noch etwas höher und betragen die letzten drei Jahre im Mittel 5,25 %, mit leicht sinkender Tendenz. Dieser Trend wird wohl auch in den nächsten Jahren weiter anhalten. Grund dafür sind vor allem

die steigenden Baukosten und erhöhten technischen Anforderungen an die neuen Parkhäuser. Für sanierungsbedürftige Parkhäuser oder solche in nicht zentralen Lagen können aufgrund des höheren Vermietungsrisikos und der zu erbringenden Modernisierungen trotz aktuell hoher Zinsen allerdings auch höhere Bruttorenditen erzielt werden. Da alte Parkhäuser somit jedoch auch höhere Modernisierungs- und Instandhaltungskosten aufweisen, fällt die Nettorendite bei älteren Parkhäusern letztlich meist geringer aus als bei Neubauten.

Trotzdem sind neue, moderne Parkhäuser aufgrund geringerer Betriebskosten und höherer Auslastung bei Investoren deutlich beliebter, genau wie Parkhäuser mit Zweitnutzung: in den letzten acht Jahren gab es dreimal mehr Transaktionen für Parkhäuser mit Zweitnutzung als für herkömmliche, nur für die Bereitstellung von PKW-Stellplätzen genutzte, Parkierungsanlagen. Aufgrund der zu anderen Assetklassen noch vergleichsweise geringen Betriebskosten können Parkierungsanlagen allerdings weiterhin ein attraktives Investment darstellen, was sich auch am geschätzten Umsatz mit Parken der letzten Jahre zeigt, das im Jahr 2021 bei über einer Milliarden Euro lag.



Für Investoren von entscheidender Bedeutung sind dabei neben Lage und Frequenz des Parkhauses auch die Bonität des Pächters. Pächter und Eigentümer können entweder private Unternehmen sein, aber auch die öffentliche Hand in Form von Städten oder Gemeinden, die oft eine höhere Bonität aufweisen. Die öffentlichen Eigentümer sind dabei für einen Großteil der vorhandenen Flächen, schätzungsweise bis zu 80 %, verantwortlich. Der jeweilige Eigentümer betreibt ein Parkhaus in den wenigsten Fällen selbst, sondern verpachtet dies an einen externen, auf Parkieranlagen spezialisierten, Betreiber. Dabei beschränkt sich der Markt für Betreiber in Deutschland größtenteils auf die großen Anbieter, die sich auch im Bundesverband Parken zusammengeschlossen haben. Von den in Deutschland vorhandenen Stellplätzen entfällt ein großer Teil auf die sieben größten Betreiber. Die größten Betreiber stellen dabei Apcoa und Contipark, gefolgt von Q-Park. Jedes der sieben größten Unternehmen betreibt mindestens 20 Parkhäuser in ganz Deutschland. Im Fall von Apcoa, das den größten Parkhausbetreiber in ganz Europa darstellt, ist das Unternehmen für über 230.000 Stellplätze in ganz Deutschland verantwortlich. Dieses Angebot soll bis 2030 sogar deutlich ausgebaut werden, was zeigt, dass Parken für bereits eta-

blierte Betreiber weiterhin ein funktionierendes und vor allem wirtschaftliches Geschäft darstellt. Grund dafür ist, dass Betreiber die Parkgebühren generell selbst bestimmen dürfen. Somit können die Preise je nach Marktlage oder Auslastung, auch während eines Tages, beliebig angepasst werden.

Allerdings ist es nicht unüblich, dass Städte und Kommunen die Preise für Parken, insbesondere für Kurzzeitparkplätze, regulieren, sobald diese aus ihrer Sicht zu teuer werden. Das ist insbesondere der Fall bei innerstädtischen Parkplätzen, die bei zu hohen Gebühren auch den angrenzenden Einzelhandel beeinflussen können. Es ließ sich über die letzten Jahre beobachten, dass die Parktarife nicht so stark anstiegen wie die Ticketpreise für öffentliche Verkehrsmittel. Auch deshalb kann Parken für Nutzer weiterhin attraktiv sein. Entscheidend ist, dass Betreiber die aktuellen Trends und Entwicklungen sowohl verfolgen als auch auf das Parkhaus anwenden, um auch künftig eine hohe Kundenzufriedenheit zu garantieren und somit eine möglichst hohe Auslastung zu gewährleisten. Zudem sollten auch künftig mögliche Gesetze und Vorgaben der Politik, insbesondere im Hinblick auf die Verkehrsplanung, bereits vor dem Ankauf und Betrieb eines Parkhauses beachtet werden.



FAZIT

MIT DEM RICHTIGEN KONZEPT STELLEN PARKIERUNGSANLAGEN EINE ASSETKLASSE MIT ZUKUNFT DAR

Die Verkehrswende und E-Mobilität werden die Zukunft von Parkhäusern sicherlich beeinflussen. Ob und wie sehr das Auto aus den deutschen Städten verschwindet, bleibt dabei abzuwarten. Trotz der möglichen Nutzung verschiedenster Alternativen bleibt die Nachfrage nach PKW und somit auch nach Parken zumindest kurz- bis mittelfristig unverändert hoch. Von einem schnellen Rückgang der Parkieranlagen ist also nicht auszugehen.

Trotzdem müssen sich Verpächter und Betreiber vermehrt Gedanken über das Nutzungskonzept machen. Sowohl der Standort, der schon jahrelang ein entscheidendes Kriterium für den Erfolg eines Parkhauses darstellte, als auch zunehmend Erscheinungsbild und Ausstattung sind künftig die wichtigsten Aspekte für eine hohe Vermietbarkeit. Vor allem Zweitnutzungen mit Mobility- oder Logistik Hubs, aber auch der Gedanke an eine künftige Drittverwendungsmöglichkeit sind bei Planung und Konzeption neuer Parkhäuser entscheidend. Für den Großteil der im Bestand bestehenden Parkhäuser aus den 1970er-Jahren stellen die nächsten Jahre dabei die entscheidende Phase dar. Dabei stellt sich die Frage, ob sich eine aufwendige Modernisierung dieser Immobilien noch lohnt, um künftig eine sichere und nachhaltige Parkmöglichkeit zu schaffen. Ist dies nicht der Fall, könnte vielen dieser Betonbauten in den nächsten Jahren der Abriss drohen. Zeitgleich bietet das aber auch die Chance, neue, nachhaltigere Immobilien zu errichten und somit nach den aktuellen Entwicklungen zeitgemäße Gebäude zu erschaffen, die eine deutlich höhere Auslastung garantieren können.

Um das Angebot nach Wohnen und auch inner-

städtischem Leben zu erhalten, werden Parkieranlagen in ihren verschiedenen Formen weiterhin unverzichtbar sein. Somit bleibt diese Assetklasse auch für Investoren weiterhin interessant. Denn auch wenn die Renditen über die Jahre etwas abgenommen haben: mit fünf Prozent liegen diese weiterhin stabil, selbst bei hohen Baukosten. Behält das Parken seine Bedeutung oder gewinnt sogar wieder daran, können die Renditen aufgrund steigender Mieten und höherer Auslastung zukünftig wieder steigen, da Parkhäuser weiterhin Spezialimmobilien sein werden, für die es nur wenige Neubauten oder Transaktionen im Jahr gibt. Allerdings besteht somit auch das Risiko, dass aufgrund des somit entstehenden Wettbewerbs künftig erhöhte Kaufpreiskosten gezahlt werden, was wiederum auch einen negativen Effekt auf die Höhe künftiger Renditen haben kann. Mit dem richtigen Konzept können Parkhäuser also auch in der heutigen Zeit sowohl für Nutzer als auch Betreiber eine interessante Assetklasse mit Zukunft bilden. Dabei ist es jedoch von zunehmender Bedeutung, auch politische Faktoren in der Planung und beim Betrieb der Immobilie zu beachten.



DIE DIWG

Die DIWG ist seit 2005 eine eigentümergeführte Unternehmensgruppe mit den Geschäftsbereichen Asset Management und Valuation.

Zu den Auftraggebern der DIWG valuation GmbH gehören neben deutschen und internationalen Banken und Investoren auch Pensionskassen, Fondsgesellschaften sowie private Auftraggeber.

Unsere Gutachter an den verschiedenen Standorten verfügen aufgrund der unterschiedlichsten beruflichen Qualifikationen - wie zum Beispiel Immobiliengutachter HypZert (F), Chartered Surveyors (RICS), Dipl.-Ing. / Dipl.-Sachverständiger und BaFin-Akkreditierung – über eine hervorragende Expertise und langjährige Erfahrung, um Sie im Bereich der Immobilienbewertung zuverlässig zu unterstützen.

Durch die regelmäßige Veröffentlichung von Artikeln in Fachzeitschriften oder -büchern, unsere Trendreports, Referententätigkeiten, regelmäßige Bewertungsaufträge sowie die beratende Tätigkeit für verschiedene Investmentgesellschaften ist eine sehr große Marktnähe vorhanden.

Innerhalb des Asset Managements bietet die DIWG Investment-, Property- und Project Management sowie Transaction Service an.

Darüber hinaus investiert die DIWG Capital in Joint Ventures mit internationalen Partnern bundesweit in Bestandsimmobilien mit Optimierungspotenzial sowie in Projektentwicklungen.



DIWG
valuation GmbH

Berliner Allee 51-53
40212 Düsseldorf

Tel: +49 211 56 94 0910
Fax: +49 211 56 94 0999

www.diwg.de
info@diwg.de