

## Schwerpunkt Parkhäuser

# Parken in Deutschland – ein Markt mit viel Raum?

**Parken wird wahrscheinlich teurer. Ein Blick auf den deutschen Markt zeigt, dass der Motorisierungsgrad in den nächsten Jahren wachsen wird, sodass die Nachfrage nach öffentlichem Parkraum weiter steigt. Höhere Preise sind auch zu erwarten, wenn die Kommunen als mit Abstand größte Anbieter ihre Pkw-Stellplätze zunehmend an Private verkaufen oder verpachten, prognostiziert der Autor. Eröffnen sich damit für Investoren neue Chancen? Allerdings bestehen durchaus Risiken. An erster Stelle sind hier steigende Kraftstoffpreise zu nennen. Sie lassen Carsharing und Öffentlichen Nahverkehr als „Wettbewerber“ attraktiver werden. Auch Innovationen wie Elektroautos stellen mögliche künftige Herausforderungen für Garageneigentümer dar.** (Red.)

Parkplätze zählen zum selbstverständlichen Inventar moderner Städte und sind wesentlicher Bestandteil unserer Mobilität. So beginnt und endet jede Pkw-Fahrt mit einem Parkvorgang. Im Durchschnitt wird jeder Pkw 23 Stunden pro Tag abgestellt. Angesichts des aktuell wachsenden Kfz-Bestandes gewinnt das Parkplatzangebot vor allem in den Innenstädten eine immer wichtigere Rolle. Boten Ende der sechziger Jahre bundesweit nur rund 260 Parkhäuser Platz für 90 000 Pkw<sup>1)</sup>, verwaltet heute allein der professionelle Parkhausbetreiber Apcoa mehr als das Doppelte an Stellplätzen.

### Der deutsche Parkraummarkt

Marktbeobachter schätzen, dass aktuell von insgesamt rund 4,8 Millionen Stellplätzen in Deutschland 1,1 Millionen an öffentlichen Straßen und Verkehrswegen liegen. Die Bewirtschaftung dieser ausgewiesenen Parkplätze (On-Street-Market) ist aufgrund gesetzlicher Regelungen den Kommunen vorbehalten. Die restlichen 3,7 Millionen Parkplätze werden dem sogenannten Off-Street-Segment, das heißt Parken auf nicht-öffent-

lichen Straßen- und Verkehrswegen, zugerechnet. Davon sind rund 70 Prozent gebührenpflichtig (zum Beispiel Parkhaus, Tiefgaragen, unbeschränkter Marktplatz mit Parkautomaten). Lediglich die Hälfte dieser 2,6 Millionen Stellplätze werden zurzeit von gewerblichen Betreibern bewirtschaftet.

Die Mehrheit der gebührenpflichtigen Off-Street-Stellplätze ist in innerstädtischen Lagen und Einkaufszentren lokalisiert. Fast ein Drittel wird dem Eventbereich (unter anderem Veranstaltungshallen) zugerechnet. Die übrigen Parkierungsanlagen verteilen sich auf die Segmente Flughafen, Hotel und Krankenhaus. Nach konservativen Schätzungen erwirtschafteten die gebührenpflichtigen Off-Street-Stellplätze 2010 einen Ertrag von 1,7 Milliarden Euro. Den höchsten Umsatz erzielte die Parkraumwirtschaft mit über 50 Prozent in Innenstädten respektive Einkaufszentren. Innerstädtische Standorte mit unterschiedlichen Frequenzbringern (Shopping, Arbeitspendler, Kinobesucher) und hohem Anteil an Kurzparkern sind für Betreiber und Investoren besonders interessant, vor allem wenn die Parkplätze mehrfach genutzt werden können.

Ein Großteil der Off-Street-Stellplätze wird von den Eigentümern selbst verwaltet oder durch eigene Zweckgesellschaften gewerblich bewirtschaftet. Lediglich 50 Prozent der 2,6 Millionen kostenpflichtigen Stellplätze werden zurzeit von 200 bis 250 gewerblichen Betreibern betrieben. Dabei überwiegen kleinere Unternehmen mit stark regionalem Bezug, die bis zu drei Parkhäuser bewirtschaften. Die starke Heterogenität und Kleinteiligkeit des Betreibermarktes gilt auch für den Immobilienbestand. Professionelle überregionale

Parkhausinvestoren haben noch einen deutlich kleineren Marktanteil als die öffentliche Hand und die große Anzahl von Familien- und Einzelunternehmen.

Der Markt für Parkhausinvestments in Deutschland ist relativ klein und intransparent, sodass kaum öffentlich zugängliche Daten hierfür vorliegen. Dennoch erfahren Parkhäuser unter anderem aufgrund der geringen Renditeerwartungen in den traditionellen Assetklassen und dem limitierten Angebot an risikoarmen Core-Produkten aktuell ein zunehmendes Interesse seitens institutioneller und privater Investoren. Um Chancen und Risiken des Marktes abwägen zu können, werden im Folgenden die Perspektiven des deutschen Parkhausmarktes beleuchtet.

### Zunahme des Pkw-Bestands und Motorisierungsgrads

Die Nachfrage nach gebührenpflichtigen Parkplätzen ist unmittelbar von der Anzahl der Kraftfahrzeuge abhängig. In Deutschland ist die Motorisierung weit vorangeschritten. Waren 1950 lediglich 540 000 Pkw zugelassen, sind es 2012 über 42,9 Millionen.<sup>2)</sup> Damit besitzt im Durchschnitt bereits jeder der rund 40,3 Millionen Haushalte mehr als ein Auto. Die Entwicklung des Pkw-Bestands folgt, wie in anderen westlichen Industrieländern, einer S-förmigen Wachstumskurve mit einem zunächst progressiv und danach degressiv verlaufenden Expansionspfad. Mittelfristig ist ein Ende der Motorisierung nicht in Sicht.<sup>3)</sup>

Trotz schrumpfender Bevölkerung werden die voranschreitende Motorisierung der Frauen und eine zunehmende Auto-Mobilität älterer Menschen bis 2020 zu einem weiteren, wenn auch abgeschwächten Anstieg des Pkw-Bestandes auf 43,7 Millionen Fahrzeuge führen. Danach wird der Bestand aufgrund der demografischen Entwicklung bis 2030 stagnieren respektive leicht zurückgehen.

Fast drei Viertel der deutschen Bevölkerung leben aktuell in Städten oder verdichteten Räumen, in denen gebührenpflichtiges Parken die Regel ist.

#### Der Autor

**Dr. André Scharmanski**

Head of Research, Quantum Immobilien Kapitalanlagegesellschaft mbH, Hamburg



Bis 2050 werden es 80 Prozent sein. Je mehr Einwohner eine Stadt hat, desto größer ist in der Regel die Parkplatznachfrage. Im Jahr 2011 war die Bevölkerungsentwicklung mit einem Plus von 50 000 Personen deutlich günstiger als prognostiziert. Vom aktuellen Bevölkerungsplus profitierten vor allem die deutschen Großstädte. Entsprechend ist die Einwohnerzahl in den sieben größten Städten Deutschlands insgesamt um über 133 000 gegenüber 2010 gestiegen. Angesichts des Wachstums ist die Renaissance der (Groß-)Städte in einigen Teilräumen Deutschlands ein kaum zu ignorierendes Phänomen. In den Großstädten, in denen die Bevölkerung und die Zahl der Haushalte zunimmt, wird der Parkdruck steigen.

### Anstieg der Parkhaustarife überproportional zur Inflation

In Deutschland betrug der Durchschnittspreis für professionell betriebene Stellplätze exklusive der verhältnismäßig hohen Gebühren an Flughäfen im Jahr 2010 pro Stunde 1,47 Euro. Zwischen den Städten und auch innerhalb der Städte bilden sich deutlich unterschiedliche Preishöhen ab. In Metropolen wie München, Hamburg oder Frankfurt am Main wurden 2010 bis zu 4,00 Euro pro Stunde gezahlt, während in manchen Mittel- und Kleinstädten die Parkentgelte 50 Cent nicht überschritten.

Die Entwicklung der Kurzparkentgelte im professionell betriebenen Marktsegment haben sich seit 2004 deutlich von der Inflationsentwicklung abgekoppelt. Die Gebühren (eine Stunde) der Mitgliedsunternehmen des Bundesverbandes Parken sind im Durchschnitt mit etwa 4,45 Prozent per annum gestiegen. Seit 2008 zeigen gerade Mittelstädte zwischen 100 000 und 250 000 Einwohner deutliche Preisanhebungen (etwa 8,5 Prozent), während die Kosten in den Großstädten leicht rückgängig waren. Damit gleichen sich die Gebühren zwischen Groß- und Mittelstädten zunehmend an.

Die Preisentwicklung der Dauerstellplätze hat sich nach einer unterdurchschnittlichen Entwicklung ab 2006 an die Inflationsquote angepasst. Die Parkhausgebühren insgesamt (inklusive eigentümergeführte Parkhäuser und Parkhäuser der öffentlichen Hand) verlaufen seit 2004 entlang der Inflationsentwicklung. Vergleichsweise günstige Tariffhöhen für öffentliche Stellplätze

bieten die Kommunen. Nach Jahren der Stagnation gab es bei den Parkuhr- und Parkscheingebühren 2011 allerdings deutliche Preissteigerungen. Aus einer Vielzahl kommunaler Strategiepläne geht hervor, dass die Gebühren weiter steigen werden.

Eine Reihe von Studien belegt, dass die Parkraumnachfrage insgesamt nur schwach auf Preisänderungen reagiert. Deutliche Tarifierhöhungen können allerdings zu einer geringeren Parkdauer sowie zu Verlagerungen bei der Verkehrsmittelwahl (vor allem zum ÖPNV) und bei den Zielorten (zu Standorten mit gebührenfreien respektive günstigeren Parkflächen) führen. Bislang sind die Parkhausgebühren in deutschen Innenstädten vom Preisniveau europäischer Metropolen allerdings noch weit entfernt. Spitzenreiter ist London, wo Autofahrer für einen Parkplatz in der Innenstadt pro Monat mehr als 750 Euro zahlen müssen. Einzig München liegt mit 261 Euro pro Monat im Mittelfeld der Top 50 weltweit. Basierend auf dem derzeit im internationalen Vergleich noch relativ niedrigen Preisniveau bieten sich in Deutschland generell Potenziale zur Preiserhöhung.

### Kaum noch kostenlose Stellplätze

Private Parkhausbetreiber stehen im Wettbewerb mit Kommunen, die neben den Parkplätzen an öffentlichen Straßen und Verkehrswegen Stellplätze in Parkhäusern und Tiefgaragen anbieten. Der mit On-Street-Parkplätzen generierte Gesamtumsatz in den 15 westlichen Mitgliedstaaten der Europäischen Union

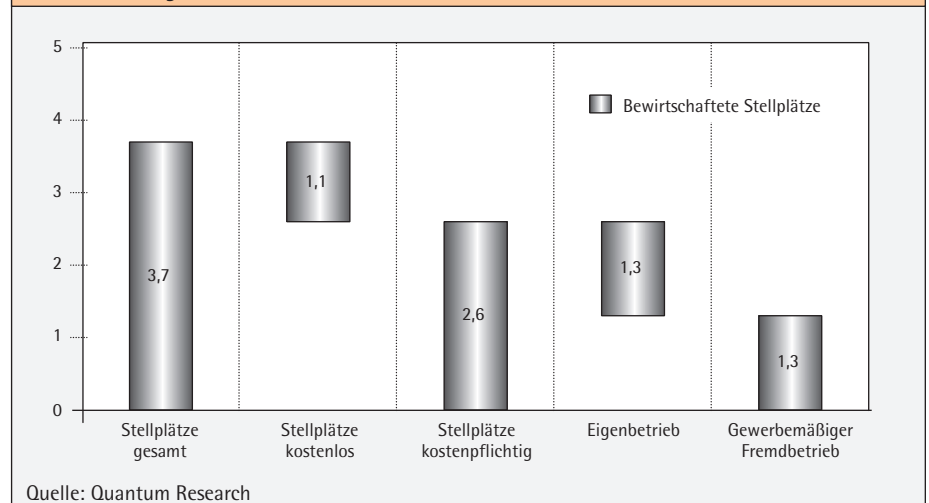
wird auf über 45 Milliarden Euro per annum geschätzt. Bei jährlichen Betriebs- und Wartungskosten in Höhe von rund 195 Milliarden Euro werden dabei nur 23 Prozent der Kosten durch die Parkenden getragen, während die verbleibenden 77 Prozent von der öffentlichen Hand subventioniert werden.<sup>4)</sup> Die hohen Kosten werden dazu führen, dass auch deutsche Kommunen ihre Parkgebühren weiter erhöhen und sich zunehmend von ihren im Eigenbesitz stehenden und in vielen Fällen auch in Eigenregie betriebenen Parkierungsanlagen trennen.

Nicht nur aufgrund der angespannten kommunalen Haushaltslage, sondern auch aus verkehrspolitischen Gründen wird es in den Innenstädten immer weniger kostenlose Parkplätze geben.<sup>5)</sup> So weichen in immer mehr Städten gebührenfreie Stellplätze kostenpflichtigen Parkplätzen, für die man Anwohnerparkausweise erwerben kann oder als Kurzzeitparker bezahlt.

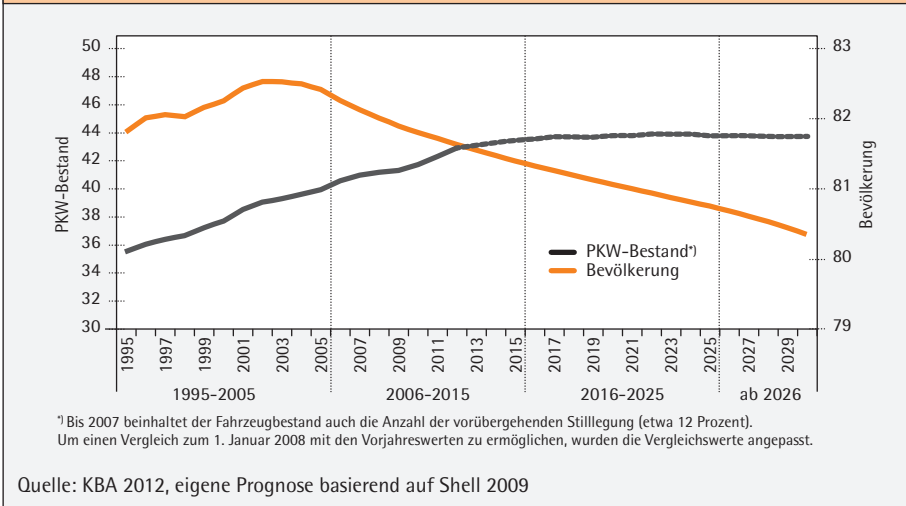
Davon profitiert der private Parkraummarkt. Da sich aus Wettbewerbsgründen die Parkgebühren öffentlicher und privater Betreiber lokal nicht sehr unterscheiden, stecken die Kommunen mit ihrer Parktarifpolitik den groben Rahmen für die Tarifentwicklung im privaten Parkraummarkt ab. Eine weitere Anhebung der Parkgebühren am Straßenrand würde tendenziell die Auslastung privater Parkierungsanlagen fördern.

Aktuell werden in vielen Großstädten preislich unterschiedlich gestaffelte Parkzonen eingeführt, um die Zahl derer zu reduzieren, die auf der Suche nach einem kostenfreien Parkplatz den flie-

**Abbildung 1: Bewirtschaftete Stellplätze in Deutschland 2010**  
(Off-street, Angaben in Millionen)



**Abbildung 2: Entwicklung des Pkw-Bestands in Deutschland (1995 bis 2030, Angaben in Millionen)**



Benden Verkehr behindern. Durch eine Senkung der Höchstparkdauer auf zum Beispiel 15 Minuten oder eine Stunde versuchen die Kommunen die ebenerdigen Parkflächen dem Kurzparker vorzubehalten und deren Umschlagsgrad weiter zu erhöhen. Zunehmende Parkdauerbeschränkungen im Stadtzentrum und gestaffelte Gebührenregelungen werden die Dauerparker stärker in die Parkhäuser leiten.

Während die deutschen Städte bislang vor allem die Instrumente der Parkraumbewirtschaftung nutzen und zusätzlich Umweltzonen einführen, die schadstoffreichen Fahrzeugen die Einfahrt in Innenstadtbereiche verwehren, gibt es in europäischen Metropolen (unter anderem Oslo und London) bereits Beispiele für Zufahrtsbeschränkungen und City-Maut. Regelmäßig kommen auch in deutschen Großstädten Diskussionen über die Einführung von Innen-

stadtmautsystemen auf. Konkrete Pläne für deren Einführung sind allerdings vorerst zurückgestellt.

Ein weiteres wirksames Steuerinstrument, um Parksuchverkehr in der Innenstadt zu vermeiden und eine gleichmäßige Auslastung aller Parkieranlagen zu gewährleisten, stellen Parkleitsysteme dar, die den Parkplatzsuchenden auf direktem Weg zu einem freien Stellplatz bringen sollen. Inwiefern auch private Parkraumbewirtschaftler in das System integriert sind, ist momentan von Stadt zu Stadt unterschiedlich. Beispielsweise sind 55 Prozent der Parkobjekte des Betreibers Q-Park in ein lokales Parkleitsystem eingebunden.

Insgesamt profitiert der private Parkraummarkt davon, dass die öffentlichen Hand gebührenfreie Parkplätze reduziert, häufiger Parkgebühren erhebt und

sich gleichzeitig aus dem Betrieb von Tiefgaragen und Parkhäusern zurückzieht.

Ein weiterer Trend, der Chancen für den Parkhausmarkt in sich birgt, ist die zunehmende Professionalisierung des bisher sehr kleinteiligen und zersplitterten Parkhaussegments. Ein Großteil der Stellplätze wird in Deutschland von den Eigentümern selbst verwaltet oder durch eigene Zweckgesellschaften gewerblich bewirtschaftet. Lediglich 50 Prozent der 2,6 Millionen kostenpflichtigen Stellplätze werden zurzeit von 200 bis 250 überwiegend kleineren und regionalen Unternehmen betrieben. Ein Drittel davon wird von großen nationalen/internationalen Betreibern gemanagt, wobei die Top 6 Apcoa, Q-Park, Contipark, OPG, B+B Parksysteme und Vinci Park mit insgesamt über 436 000 Stellplätzen dieses Marktsegment unter sich aufteilen und expandieren.

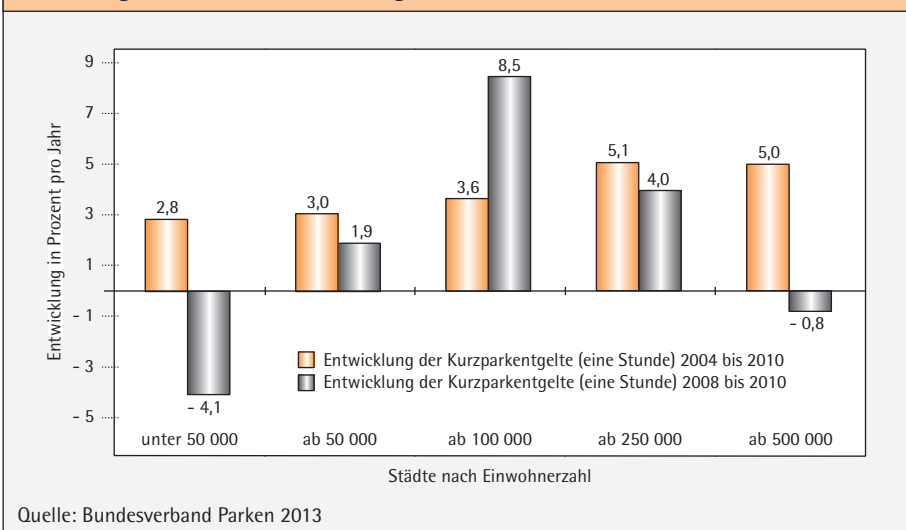
### Steigende Professionalität

Wenngleich auch der jüngste ADAC-Test (2012) wie gehabt den schlechten Zustand der deutschen Parkhäuser anprangert, geht mit der sukzessiven Expansion großer professioneller Betreiber eine zunehmende Service- beziehungsweise Kundenorientierung einher. Dazu zählen neue Sicherheitskonzepte (zum Beispiel umfangreiche Ausleuchtung, Videotechnik und Kontrollrundgänge), Serviceleistungen (Kinderwagenverleih, Regenschirmautomaten, neue Zahlungssysteme und extra breite Parkplätze für ältere Personen oder Familien) sowie die stärkere Orientierung an das wachsende Kundenbedürfnis nach Sauberkeit.

Generell können die professionellen Parkhausbetreiber durch ihre breite Expertise und Skaleneffekte die Betriebskosten deutlicher reduzieren (unter anderem Stromversorgung, Bewirtschaftung), höhere Erträge generieren (dynamische Preise, Zusatzeinnahmen durch Werbung) und besseren Service (24-Stunden-Service) liefern als Eigenbewirtschaftler. Nicht zuletzt bauen große Betreiber durch gezieltes Marketing und die einheitliche Gestaltung der Parkhäuser (Farbe, Beschilderung) ein Markenimage auf, das Wiedererkennungseffekte beim Parkplatzsuchenden erzeugen kann.

Der hohe Wettbewerb in der Parkraumbewirtschaftung und der daraus resultierende

**Abbildung 3: Parktarifentwicklung in Deutschland**



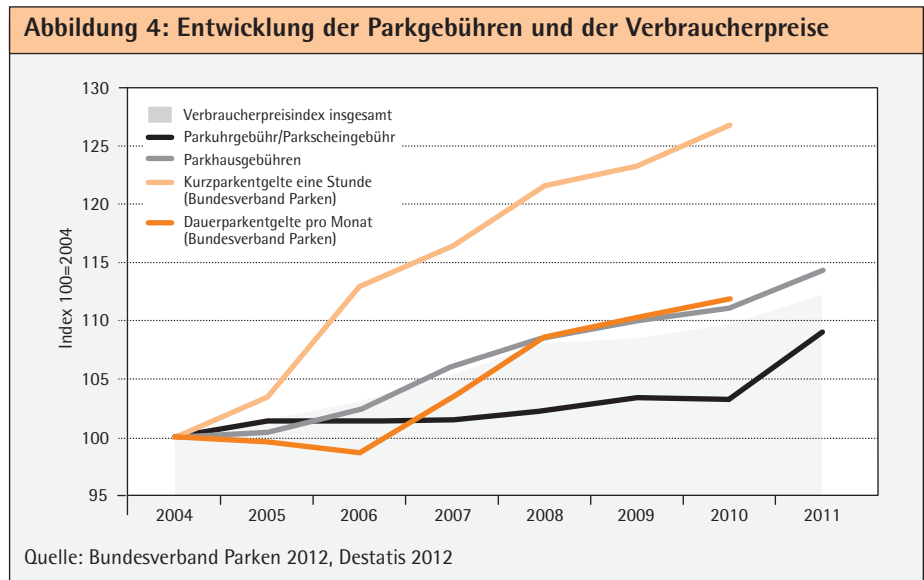
Druck auf die Gewinnmargen wird das Outsourcing von eigentümergeführten Parkplätzen an professionelle Betreiber weiter vorantreiben. Schätzungen gehen davon aus, dass sich bis zum Jahr 2020 rund zwei Drittel aller gebührenpflichtigen Stellplätze in Deutschland unter dem Management von gewerblichen Betreibern befinden. Parkhausinvestoren können durch einen Betreiberwechsel Wertsteigerungen realisieren, indem Tarife angepasst und/oder Effizienzsteigerungen in den Bewirtschaftungskosten erzielt werden.

### Steigende Mobilitätsausgaben und Mobilitätswende?

Risiken für die weitere Entwicklung des deutschen Parkhausmarktes gehen vor allem von den steigenden Mobilitätskosten aus. Momentan entfällt nach den Wohnkosten der zweitgrößte Teil der privaten Konsumausgaben mit rund 13 Prozent auf die Kategorie Verkehr. Vor allem die deutlich steigenden Kraftstoffpreise haben zwischen 1995 und 2011 zu einem Zuwachs von rund 50 Prozent bei den Verkehrskosten geführt, während der Gesamtpreisindex lediglich um 27 Prozent angestiegen ist. Unter Experten besteht Konsens, dass Mobilität sich auch zukünftig weiter verteuern wird. Die wachsende globale Nachfrage nach Erdöl wird bei abnehmender Fördermenge, steigenden Gewinnungskosten und geringerer Qualität langfristig zu einem dauerhaft hohen Preisniveau bei gleichzeitig hohen Preisschwankungen führen.

Gerade die neuen Preisrekorde an den Zapfsäulen bleiben bei den Verbrauchern nicht ohne Wirkung. Die Konsumenten sehen ihre Kaufkraft beeinträchtigt, da ein immer größerer Anteil ihres Einkommens für Benzin und Diesel aufgewendet werden muss. Das Mobilitätsverhalten der letzten Jahrzehnte wird bei weiterhin steil ansteigenden Verkehrskosten künftig nicht unverändert aufrechterhalten werden können. Eine Einschränkung der Pkw-Fahrten oder gar ein Verzicht auf den eigenen Pkw hätte Folgen für den Parkhausmarkt. So mussten die deutschen Parkhausbetreiber durch die extremen Preisspitzen 2008 einen Umsatz- und Frequenzrückgang von zehn bis 13 Prozent hinnehmen.

Langfristig steht nach der Energiewende eine Mobilitätswende an. In diesem Kontext sind neue Mobilitätskonzepte



(Carsharing, Mitfahrzentralen) und technologische Veränderungen bis hin zu alternativen Antrieben, wie zum Beispiel dem Elektromotor, derzeit die zentralen Diskussionsthemen in Wirtschaft, Politik und Gesellschaft. Nach dem Willen der Bundesregierung sollen bis 2020 mindestens eine Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen fahren. Nach heutigem Stand nimmt der Wandel allerdings mehr Zeit in Anspruch.

Bis dato sind lediglich rund 2 000 Elektroautos auf deutschen Straßen unterwegs. Gehemmt wird die Entwicklung von technischen Fragen wie zu teure und schwere Batterien und deren geringe Speicherkapazität. Eine stärkere Marktdurchdringung würde Chancen für die Parkraumwirtschaft mit sich bringen, indem in Parkhäusern Stellplätze mit entsprechenden Lademöglichkeiten angeboten werden könnten. Aktuell sind die Batterien allerdings noch auf lange Ladezeiten ausgerichtet, wodurch Ladestationen in Parkhäusern bislang wenig Sinn machen und eher Marketinggründen dienen als echte Nachfrage bedienen.

Neue Mobilitätskonzepte zielen darüber hinaus auf eine verstärkte Etablierung öffentlicher Mobilitätsträger und von Nutzergemeinschaften ab, womit der Pkw-Verkehr gerade in Städten abnehmen würde. So ist die Anzahl der Carsharing-Teilnehmer seit 2000 von 70 000 auf rund 200 000 angestiegen. Trotz dieses Wandels ist der eigene Pkw unabhängig von den Verkehrszwecken (Beruf, Einkauf, Freizeit) jedoch noch die erste Wahl unter den Verkehrsmitteln. Dessen Anteil an der gesamten Verkehrsleistung liegt konstant über 70 Prozent. Auch mittelfristig wird der Pkw mit

Abstand das wichtigste Verkehrsmittel bleiben.

### Weiteres Wachstum bis 2020

Bis 2020 wird der professionelle Parkhausmarkt um rund 5,5 Prozent pro annum auf rund zwei Millionen Stellplätze im Jahr 2020 wachsen, wobei davon ein Prozent auf organisches Wachstum (unter anderem durch Neubau, Ersatzneubau), rund 3,5 Prozent auf den Bereich Outsourcing (insbesondere Privatisierung) und ein Prozent auf Umwandlung kostenloser in gebührenpflichtige Parkplätze entfallen. Die Notwendigkeit von Neuentwicklungen ist zurzeit aufgrund der Angebotssituation relativ begrenzt und führt in vielen Fällen lediglich zu Verdrängungs- und Verlagerungseffekten. Allerdings stammt die überwiegende Mehrheit der deutschen Parkhäuser aus den sechziger und siebziger Jahren und ist inzwischen sanierungsbedürftig (Schädigungen an der Stahlbeton-Konstruktion, Chloridschäden, kein zeitgemäßes Parklayout). Mit der stärkeren Professionalisierung werden Sanierungsmaßnahmen respektive der Ersatzneubau deutlich an Bedeutung gewinnen.

#### Fußnoten

- <sup>1)</sup> Hupfer, C. (2011): 60 Jahre Parkraumnot. Internationales Verkehrswesen (63) 2; 20-24.
- <sup>2)</sup> Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) (2012): Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes.
- <sup>3)</sup> Shell (2009): Shell PKW-Szenarien bis 2030. Fakten, Trends und Handlungsoptionen für nachhaltige Auto-Mobilität. Hamburg.
- <sup>4)</sup> Q-Park (2012): Verantwortungsbewusstes Parken 2010.
- <sup>5)</sup> Bracher, T. (2011): Kostenlose Stellplätze wird es in den Innenstädten nicht mehr geben. Difu-Berichte 4/2011. 2-3.