

# Parkhäuser – interessante Immobilien?

**In der Schweiz gibt es rund 1000 öffentliche Parkhäuser mit mehr als 20 Parkierungsmöglichkeiten. Wir alle kennen sie als Nutzer und schimpfen hin und wieder über die unverschämte hohen Parkplatztarife. Doch sind Parkhäuser wirklich auch wirtschaftlich interessante Immobilien?**



**Von Dieter Marmet**  
Partner Wüest & Partner AG  
Zürich

Die Boomphase des Parkhausneubaus lag in den 60er und 70er Jahren. Seither sind Mobilitätskonzepte lanciert worden, die verstärkt auf dem öffentlichen Verkehr basieren und die Neubautätigkeit bei den Parkhäusern reduziert haben. Dazu beigetragen hat auch, dass sich die politischen und gesetzlichen Rahmenbedingungen verändert haben. So sieht etwa die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) vor, dass eine entsprechende Prüfung angezeigt ist, wenn Parkhäuser und Parkplätze für mehr als 300 Autos geplant werden.

Trotzdem zeichnet sich beim Parkhausneubau seit kurzem eine gewisse Renaissance ab, allerdings auf tiefem Niveau. Zum einen scheint sich der dogmatisch ausgefochtene Kampf um die Parkierungsmöglichkeiten vorab in den Städten in eine pragmatische und lösungsorientierte Richtung zu entwickeln. Zum anderen ist es ein Anliegen der Stadtentwicklung, oberirdische Parkplätze zunehmend in Parkhäuser zu verlegen. Insofern weist dieses spezifische Segment durchaus ein Wach-

tumspotential auf. Die künftige Zunahme von Parkplätzen in Parkhäusern hängt damit weniger von der Anzahl der Autos ab als vielmehr von planerischen und politischen Leitplanken.

## **Das typische Parkhaus in der Schweiz**

Das durchschnittliche Parkhaus in der Schweiz weist 200 Parkplätze auf. Dies entspricht einem indikativen Ertragswert von 11 Mio. Franken. Dieses Parkhaus befindet sich in einer Grossstadt oder in einem Mittelzentrum. Alternativ handelt es sich um ein Parkhaus, das einem Einkaufszentrum angegliedert ist beziehungsweise einen Teil davon darstellt. Weiter werden in diesem typischen Objekt die Parkplätze als Kurzzeitparking pro Stunde angeboten.

Durchleuchtet man die Grössenverteilung der Parkhäuser aus geographischer Sicht, stellt man fest, dass die Parkhäuser in der Westschweiz – bezüglich der Anzahl der Plätze – tendenziell grösser sind als in der übrigen Schweiz. Das durchschnittliche Angebot von über 1000 Parkhausplätzen in Le Grand-Sacconnex lässt sich dadurch erklären, dass diese ausschliesslich um den Genfer Flughafen gelegen und deshalb erwartungsgemäss überdurchschnittlich gross sind. Aber auch Städte wie Nyon, Neuchâtel und Fribourg weisen ein vergleichsweise grosszügiges Parkierungsangebot auf. Der Grund dafür dürfte darin liegen, dass die öffentliche und politische Akzeptanz des motorisierten Privatverkehrs in der Romandie grösser ist als in der Deutschschweiz. Diese Grundhaltung spiegelt sich auch in der Beschaffenheit der Parkhäuser.

Weiter verfügen jene Gemeinden, die eine wesentliche Verkehrsinfrastruktur besitzen, über einen hohen Bestand an Parkplätzen in Parkhäusern. Prominenteste Beispiele sind der Flughafen in Kloten oder einige grössere Bahnhöfe.

## **Lohnt es sich heute noch, Parkhäuser zu bauen?**

Immobilien sind von ihrem Charakter her langfristig orientierte Investitionen. Das trifft auch für Parkhäuser zu. Im Lichte der erwarteten weiteren Erhöhung der Energiekosten stellt sich die Frage, ob es aus Investorensicht nach wie vor rationale Gründe gibt, in den nächsten Jahren Parkhäuser zu bauen beziehungsweise in diese Nutzung zu investieren. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass auch bei steigenden Benzinpreisen das Gut «private Mobilität» in unserer Gesellschaft einen ungebrochen hohen Stellenwert hat. Davon profitieren auch die Parkhäuser, selbst wenn dort dereinst nicht mehr Autos nach heutigem Verständnis parkiert sein dürfen.

Der Ertragswert aller Parkierungsmöglichkeiten in der Schweiz wird von Wüest & Partner auf rund 100 Mrd. Franken geschätzt. Gegen 20 Milliarden dürften auf Parkhäuser entfallen. Je nach Lagequalität bewegt sich der Ertragswert eines Parkplatzes in einem Parkhaus zwischen 30'000 und 300'000 Franken. Dem gegenüber stehen Mieterträge von 1500 bis 15'000 Franken pro Jahr und Parkplatz.

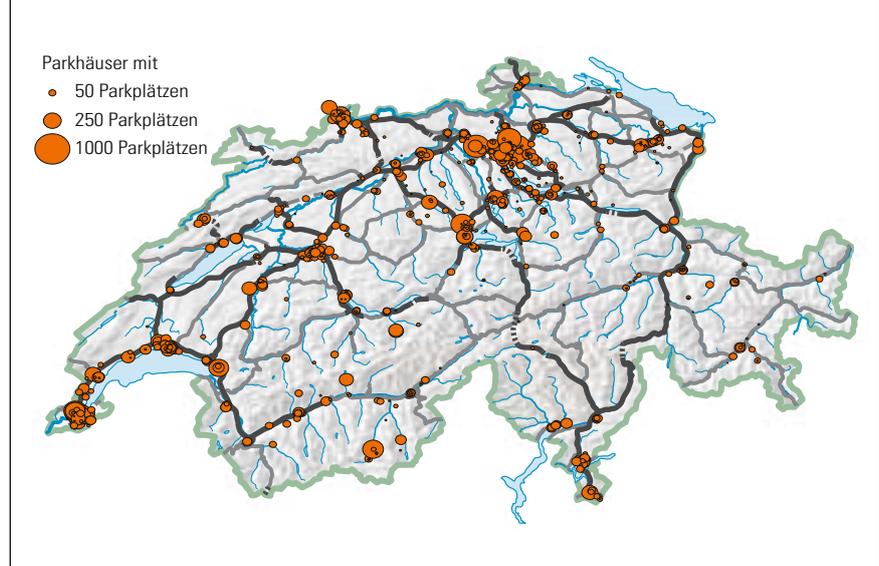
Ein Vergleich mit wertschöpfungsstarken Alternativnutzungen wie Verkauf und Büro zeigt, dass ein Quadratmeter Parkierungsfläche an Spitzlagen wertmässig annähernd mit Büronutzungen mithalten kann. Daraus lässt sich ableiten, dass vor allem unterirdische Parkhäuser ökonomisch sehr interessant sein können, da dort keine adäquaten wertschöpfungsstarken Nutzungen realisierbar sind. Oberirdisch dürften an den Toplagen die klassischen Nutzungen wie Büro, Verkauf oder auch Wohnen zu bevorzugen sein, da sie über ein vorteilhafteres Risiko/Rendite-Profil verfügen – unter anderem durch Umnutzungspotentiale, die bei Parkplätzen nicht gegeben sind.

### Nur beschränktes Diversifikationspotential

Über reine Rentabilitätsüberlegungen hinaus stellt sich die Frage: Können Parkhäuser als «alternative Investments» innerhalb des Immobilienuniversums taxiert werden? Die Antwort lautet: ja und nein. Das theoretische Anlagevolumen von rund 20 Mrd. Franken ist grundsätzlich nicht klein, hat aber doch eher den Charakter eines Nischenmarktes. Aus dieser Optik dürfen finanzielle Engagements sehr wohl mit «alternativ» betitelt werden. Sie bringen eine Ausdehnung des bereits seit geraumer Zeit angespannten Investmentmarktes. Hingegen fällt die Einschätzung bezüglich des Diversifikationsbeitrages innerhalb eines klassischen Immobilienportfolios doch durchgezogen aus. Bedingt durch die komplementäre, abgeleitete Nutzung eines Parkhauses – in Kombination mit einer Hauptnutzung – liefert diese Art von Immobilie weder auf der Ertrags- und Leerstandsseite noch bezogen auf die jeweilige Wertentwicklung einen echten Beitrag zur Risikodiversifikation. Im Gegenteil: Funktioniert die Hauptnutzung – sei es ein Einkaufszentrum, ein Stadion oder ein Hotel – nicht, wirkt die dazugehörige Parkplatznutzung innerhalb des gesamten Immobilienkonzepts in der Regel nicht kompensierend, sondern verstärkt die negativen Effekte. Unter dem Gesichtspunkt der Diversifikation sind einzig «autarke» Parkhäuser interessant. Hier vermögen vor allem innerstädtische Parkhäuser zu überzeugen, wenn sie von einer Knappheit an Parkierungsmöglichkeiten vor Ort profitieren und damit eine Art Monopolrente abschöpfen können.

Um die ausgetretenen Pfade des klassischen Immobilienengagements zu verlassen, bieten Parkhäuser in der Schweiz dennoch prüfenswerte Optionen. Dafür spricht auch die Tatsache, dass ein Parkhaus im Mittel einen Marktwert von 10 bis 20 Mio. Franken repräsentiert und damit ein gutes Gröszenformat für institutionelle Investoren darstellt. Schliesslich bietet ein Parkhaus in der Regel auch anders strukturierte Cash-flows auf der Ertragsseite – monatlich, täglich oder gar stündlich – als beispielsweise eine Geschäfts-

## Öffentliche Parkhäuser in der Schweiz



liegenschaft, die vierteljährlich Mieterträge abwirft.

Bedingt durch die schwierigen Bewilligungsverfahren einerseits und die Knappheit an geeigneten Standorten für Parkhäuser andererseits besitzen bereits gebaute Parkhäuser eine strategische Knappheitskomponente, die sie – unabhängig vom schwachen Diversifikationspotential – für ein Anlageportfolio trotzdem interessant machen.

### Institutionelle Investoren noch kaum vertreten

Bei den Parkhäusern fällt die geringe Präsenz von institutionellen Eigentümern auf. Dass Versicherungen und Pensionskassen hier nicht investieren, vermag aufgrund ihrer Anlagestrategien und der historischen Entwicklung der Portfolios nicht zu überraschen. Bemerkenswert ist jedoch, dass die übrigen institutionellen Investoren diesem Segment bisher kaum Aufmerksamkeit geschenkt haben. Ihre Präsenz als Investoren dürfte sich heute auf einige Dutzend Objekte beschränken.

Es ist davon auszugehen, dass nur eine kleinere Zahl von Parkhäusern rein rentabilitätsorientiert gehalten wird. Die Mehrheit der öffentlich zugänglichen Parkhäuser dient der infrastrukturellen Unterstützung von Shoppingcentern, Freizeitnutzungen oder Ähnlichem. Das Parkhaus soll hier allenfalls einen Deckungsbeitrag generieren. Gerade in Tourismusgemeinden ist diese Optik anzutreffen: Die Gäste

sollen mit dem Auto anreisen können und gleichzeitig einen Beitrag an die Parkhausinfrastruktur leisten. Im Vordergrund steht hier aber häufig die Vermeidung eines Verkehrskollapses in den Ortszentren.

Die öffentliche Hand ist Eigentümerin und Betreiberin von zahlreichen Parkhäusern in der Schweiz. Im Lichte der andauernden Diskussionen um die Kernaufgaben des Staates einerseits und der nach wie vor angespannten öffentlichen Finanzlage andererseits stellt sich die Frage, inwiefern sich Parkhäuser am Markt als Investitionsopportunitäten plazieren liessen. Weder sind bei einem Verkauf komplexe Rückmietverträge vonnöten, noch sprechen sozial- oder gesellschaftspolitische Argumente zwingend dafür, dass die öffentliche Hand als Betreiberin von Parkhäusern auftritt. Zudem dürfte sich mit Parkhäusern, die sich im Besitz der öffentlichen Hand befinden, letztlich auch keine nachhaltige Verkehrspolitik betreiben lassen. Und falls lenkende Massnahmen erwünscht sind, liessen sie sich über Nutzungsmodelle oder entsprechende Auflagen umsetzen. Dass selbst Parkhäuser mit öffentlichen Bewirtschaftungsvorgaben für private Eigentümer interessant sein können, belegen vereinzelte Beispiele aus den letzten Jahren.

[www.wuestundpartner.com](http://www.wuestundpartner.com) ●