

# Immobilien

## Wenn Parkplätze leer stehen

Von Dr. Robert Weinert, Manager bei Wüest & Partner AG, Leiter Immo-Monitoring



Die Diskussion um die gesetzlich vorgeschriebene Erstellung von Parkplätzen bei Wohnneubauten ist wieder verstärkt in den Fokus gerückt. Das hat verschiedene Gründe: Erstens sehen sich Investoren vielerorts in der Situation, dass sie bei Parkplätzen einen hohen Leerstand in Kauf nehmen müssen. Zweitens steigt die Zahl der autofreien Haushalte. Diese Tendenz manifestiert sich mehrheitlich in den Schweizer Grossstädten, in denen zwischen 40 und 55% aller Haushalte auf ein eigenes Auto verzichten. Ausserhalb der Zentren stieg dagegen die Personenwagendichte weiter an. Und drittens wird mit Blick auf die Förderung der Energieeffizienz von verschiedenen gesellschaftlichen und politischen Kreisen eine Reduktion der Parkplätze gefordert. Dies würde mehr Menschen dazu motivieren, auf das Auto zu verzichten oder Car Sharing in Anspruch zu nehmen.

Einstell- und Aussenparkplätze verzeichnen im Vergleich zu den Mietwohnungen deutlich höhere Mietausfallquoten. Mit 9,5% liegt die Mietausfallquote bei Einstellplätzen höher als bei Abstellplätzen und deutlich höher als der Leerstand bei Mietwohnungen (1,9% im Jahr 2015). Die höchsten Ausfallquoten für Einstellplätze werden in den Agglomerationen der kleinen und mittleren Zentren verzeichnet.

Je älter ein Mietwohnungsgebäude ist, desto tiefer ist das Leerstandsrisiko bei den Parkplätzen. Dies liegt vor allem daran, dass ältere Gebäude über weniger Parkplätze verfügen.

Je jünger ein Gebäude ist, desto höher sind prinzipiell die Leerstände. Insbesondere Neubauten verzeichnen hohe Mietausfallquoten. Beispielsweise liegt sie bei Wohnobjekten mit Baujahr nach 2009 bei 13%. Da bei diesen Gebäuden die Renditen derzeit ohnehin unter Druck sind, werden die hohen Leerstände besonders kritisch beurteilt.

Wie erwartet, lässt sich der Leerstand bei den Parkplätzen am deutlichsten mit den Wohnungsleerständen erklären. Dieser Zusammenhang zwischen Wohnungsleerstand und den Leerständen von Parkplätzen ist in den peripheren Gemeinden sowie in der Agglomeration von kleinen und mittleren Zentren am stärksten.

Sowohl aus Eigentümer- als auch aus Nutzersicht kann die richtige Antizipation der Anzahl zu erstellender Parkplätze einen Nutzen stiften. Immer häufiger wird daher autoarmes (weniger als 1 Parkplatz pro Wohnung) und autofreies Wohnen (keine Parkplätze für die Bewohner) in Betracht gezogen. Doch wann und wo funktioniert autoarmes oder autofreies Wohnen?

Ausschlaggebend ist, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner dieser Areale durch das begrenzte Parkplatzangebot geringstmöglich eingeschränkt werden. 6 Kriterien müssen möglichst breit erfüllt werden, damit die Wahrscheinlichkeit einer erfolgreichen Vermarktung steigt: überdurchschnittliche Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, zusätzliche Mobilitätsangebote, Anbindung an die Verkehrsachsen des Langsamverkehrs, Einkaufs- und Dienstleistungsangebot in Gehdistanz, Fokussierung auf bestimmte Zielgruppen sowie Einbezug von Wohnnutzungen mit geringerem Parkplatzbedarf (z.B. Alterswohnen). Die Zahlungsbereitschaft der Bewohner sinkt trotz der geringen Parkplatzzahl nicht. Die Erträge der Liegenschaften liegen – wenn man die Genossenschaftswohnungen ausser Acht lässt – im höherpreisigen Segment.

Aus gesamtschweizerischer Perspektive zeigen die Auswertungen, dass sich die Nutzung von Parkplätzen in den letzten Jahren stabil entwickelt hat; das heisst, es können noch keine flächendeckend steigenden Leerstände nachgewiesen werden. Nichtsdestotrotz lassen u.a. die Leerstände bei Neubauten sowie die zu erwartenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen den Schluss zu, dass eine einheitliche Regulierung der zu erstellenden Parkplätze nicht zielführend ist. Gefragt sind flexible Regelungen, die eine möglichst nachfrageorientierte Erstellung der Parkplätze ermöglichen.

**robert.weinert@wuestundpartner.com**

**www.wuestundpartner.com**