

---

## PARKEN 2020

---

Szenarien für die Entwicklung des Parkraummarktes in Deutschland

---

## WAS SIE AUF DIESEN SEITEN ERWARTET...

Die Wahrscheinlichkeit, auf einem freien, kostenlosen Parkplatz zu landen, ist genauso hoch wie ins Gefängnis zu gehen. So zumindest beim Brettspiel Monopoly. In der Realität zählen Parkplätze zum selbstverständlichen Inventar moderner Städte. Man benutzt sie nie ihrer selbst wegen. Sie sind Mittel zum Zweck. Wer einen Parkplatz ansteuert, möchte in die Innenstadt zum Einkaufen, ins Büro zum Arbeiten, ins Kino, an den Flughafen etc. und nicht ins Parkhaus.

Momentan befindet sich der deutsche Parkraummarkt im Wandel. Gebührenfreies Parken entlang der Straßen wird in vielen Städten sukzessive reduziert, während das professionell betriebene Stellplatzangebot in Parkhäusern, Tiefgaragen u.a. an Bedeutung gewinnt. Aber wie wird es bis 2020 mit der Branche weitergehen?

Basierend auf den aktuellen Entwicklungen erstellt der vorliegende Fokus mögliche Szenarien für den privaten Parkraummarkt. Dazu werden Teilbereiche aus Verkehr, Gesellschaft, Politik, Ökologie und Wirtschaft herausgearbeitet, die den Markt für Parken in der kommenden Dekade besonders beeinflussen könnten. Wenn etwa der Anteil von Menschen in höheren Altersgruppen stetig zunimmt, müssten dann nicht der Pkw-Bestand und die Parkraumnachfrage sinken? Welche Chancen und Risiken ergeben sich für die Parkraumwirtschaft aus dem aktuellen Paradigmenwechsel in der städtischen Verkehrs- und Parkraumpolitik? Was ist tatsächlich dran an der vielzitierten Mobilitätswende?

# 1.

## Der deutsche Parkraummarkt

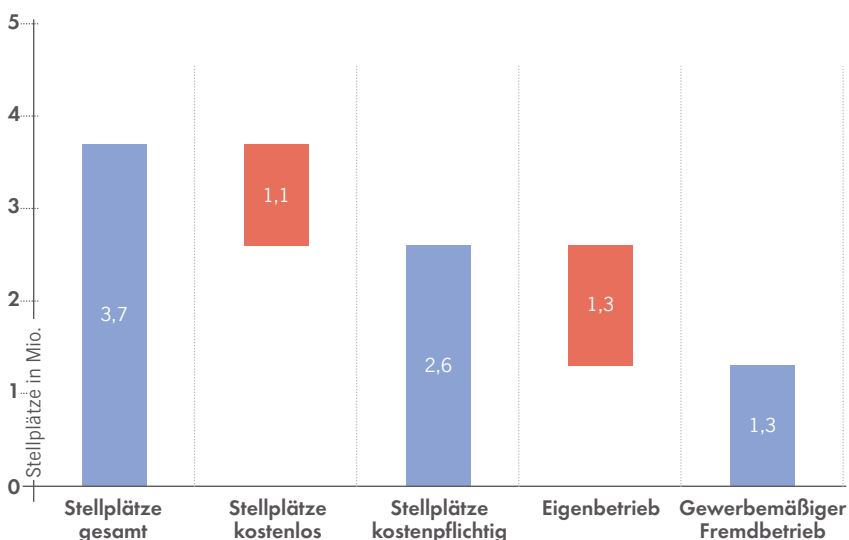
Parken ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Mobilität. So beginnt und endet jede Pkw-Fahrt mit einem Parkvorgang. Im Durchschnitt wird jeder Pkw 23 Stunden pro Tag abgestellt. Überschlagsrechnungen kommen zu dem Ergebnis, dass der Pkw-Stellflächenanteil in einzelnen Großstädten bis zu 40 % der gesamten Verkehrsfläche für Straßen, Wege und Plätze in Anspruch nimmt. Ähnlich erstaunlich sind Statistiken zum Parkplatzsuchverkehr, der in manchen Stadtteillagen bis zu 40 % des Gesamtverkehrs umfasst. Angesichts des aktuell wachsenden Kfz-Bestandes und des knapper werdenden Raumes gewinnt das privat betriebene Parkplatzangebot vor allem in den Innenstädten eine immer wichtigere Rolle. Boten Ende der 1960er Jahre bundesweit rund 260 Parkhäuser Platz für 90.000 Pkw (Hupfer 2011), verwaltet heute allein der Betreiber APCOA mehr als das Doppelte an Stellplätzen.

### Marktsegmente des deutschen Parkraummarktes

Marktbeobachter schätzen, dass von insgesamt rund 4,8 Mio. Stellplätzen in Deutschland 1,1 Mio. 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 Mio. Parkplätze werden dem sogenannten Off-Street-Segment, d.h. Parken auf nicht-öffentlichen Straßen- und Verkehrswegen, zugerechnet. Davon sind rund 70 % gebührenpflichtig (z.B. Parkhaus, Tiefgaragen, unbeschränkter Marktplatz mit Parkautomaten). Lediglich die Hälfte dieser 2,6 Mio. Stellplätze werden zurzeit von gewerblichen Betreibern bewirtschaftet.

→ Abbildung 1

**Bewirtschaftete Stellplätze Deutschland in Mio. (Off-Street) 2010**



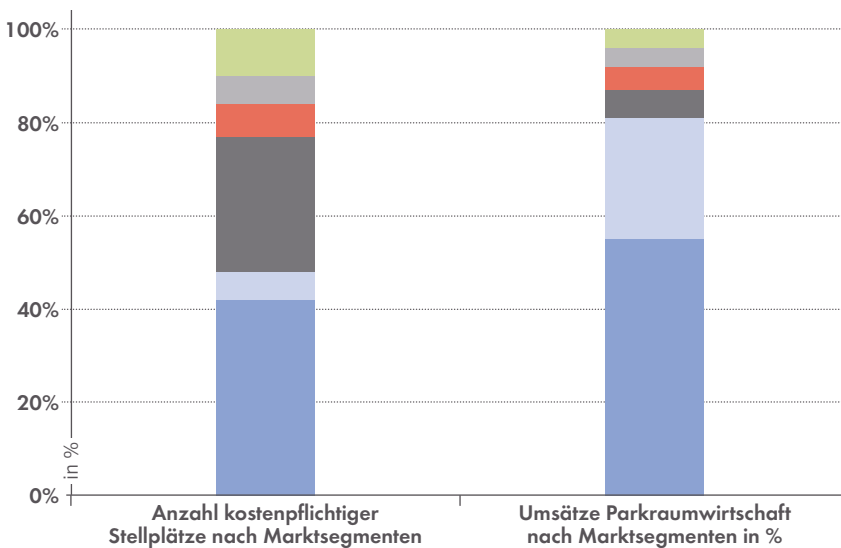
Rund 3,7 Mio. umfasst das Angebot an nicht-öffentlichen Stellplätzen in Deutschland. Davon sind rund 70 % gebührenpflichtig, ca. 35 % werden fremd betrieben.

**Datenbasis/Quelle**  
Quantum Research

Die Mehrheit der gebührenpflichtigen Off-Street-Stellplätze ist in innerstädtischen Lagen und Einkaufszentren lokalisiert (Abb. 2). Fast ein Drittel werden dem Eventbereich (u.a. Fußballstadien, Veranstaltungshallen) zugerechnet. Die übrigen Parkieranlagen verteilen sich auf die Segmente Flughafen, Hotel und Krankenhaus. In den letzten Jahren ist der Anteil der Flughafenstellplätze mit ca. 7,5 % p.a. am deutlichsten angestiegen. Wachstumsraten verzeichneten auch die gebührenpflichtigen Parkangebote in Innenstädten und Einkaufszentren (ca. 4,3 % p.a.).

→ Abbildung 2

**Off-Street differenziert nach Marktsegmenten**



Innenstädte und Einkaufszentren stellen das größte und umsatzstärkste Parksegment.

**Legende**

- Sonstige
- Hotel
- Krankenhaus
- Eventbereich
- Flughafen
- Innenstadt und Einkaufszentren

**Datenbasis**

Bundesverband Parken 2011

Nach konservativen Schätzungen erwirtschafteten die gebührenpflichtigen Off-Street-Stellplätze 2010 einen Ertrag von 1,7 Mrd. €. Den höchsten Umsatz erzielte die Parkraumwirtschaft mit über 50 % in Innenstädten bzw. Einkaufszentren. Innerstädtische Standorte mit unterschiedlichen Frequenzbringern (Shopping, Arbeitspendler, Kinobesucher etc.) und hohem Anteil an Kurzparkern sind für Betreiber und Investoren besonders interessant, vor allem wenn die Parkplätze doppelt genutzt werden können. Aufgrund der Größe und der Attraktivität dieses Segments richten die folgenden Szenarien ihren Fokus auf den innerstädtischen Parkraum.

# 2.

## Einflussfaktoren auf die Entwicklung des professionellen Parkraummarktes

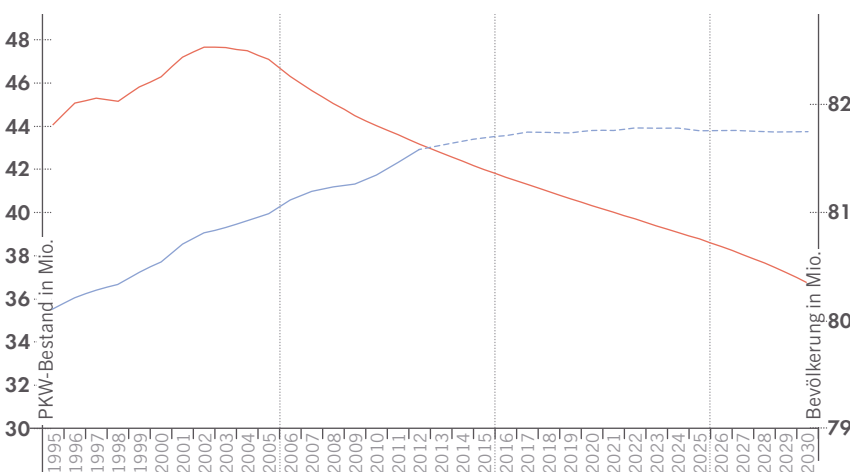
Eine Hilfestellung für Parkraumakteure bieten Szenarien, die einen qualifizierten Blick in die Zukunft ermöglichen und die Einschätzung zukünftiger Chancen und Risiken erleichtern. Im Folgenden werden dominante Einflussfaktoren aus Verkehr, Gesellschaft, Politik, Ökologie und Wirtschaft herausgearbeitet, denen sich der Parkraummarkt ausgesetzt sieht und die für die weitere Marktentwicklung entscheidend sein könnten.

### Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad nehmen weiterhin zu

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 Mio. (KBA 2012). Damit besitzt im Durchschnitt bereits jeder der rund 40,3 Mio. Haushalte mehr als ein Auto. Die Entwicklung des Pkw-Bestandes folgt, wie in anderen westlichen Industrieländern, einer S-förmigen Wachstumskurve mit einem zunächst progressiv und danach degressiv verlaufenden Expansionspfad. Die Gründe für die stetige Zunahme des Individualverkehrs in den vergangenen Jahrzehnten sind vielschichtig und reichen u.a. von der flächenhaften Siedlungsstrukturentwicklung über die Zunahme der Kaufkraft bis hin zur veränderten demographischen Struktur der Bevölkerung. Mittelfristig ist ein Ende der Motorisierung nicht in Sicht (Shell 2009). Trotz schrumpfender Bevölkerung werden die voranschreitende Motorisierung der Frauen und eine zunehmende Auto-Mobilität im Alter bis 2020 zu einem weiteren, wenn auch abgeschwächten Anstieg des Pkw-Bestandes auf 43,7 Mio. Fahrzeuge führen. Danach wird der Bestand aufgrund der demographischen Entwicklung bis 2030 stagnieren bzw. leicht zurückgehen (Abb. 3).

→ Abbildung 3

Entwicklung des Pkw-Bestandes in Deutschland (1995 - 2030)



Trotz Bevölkerungsschrumpfung wird der Pkw-Bestand bis 2020 leicht ansteigen und danach stagnieren.

### Legende

- Pkw-Bestand\*
- Bevölkerung

### Quelle

KBA 2012  
eigene Prognose basierend auf Shell 2009

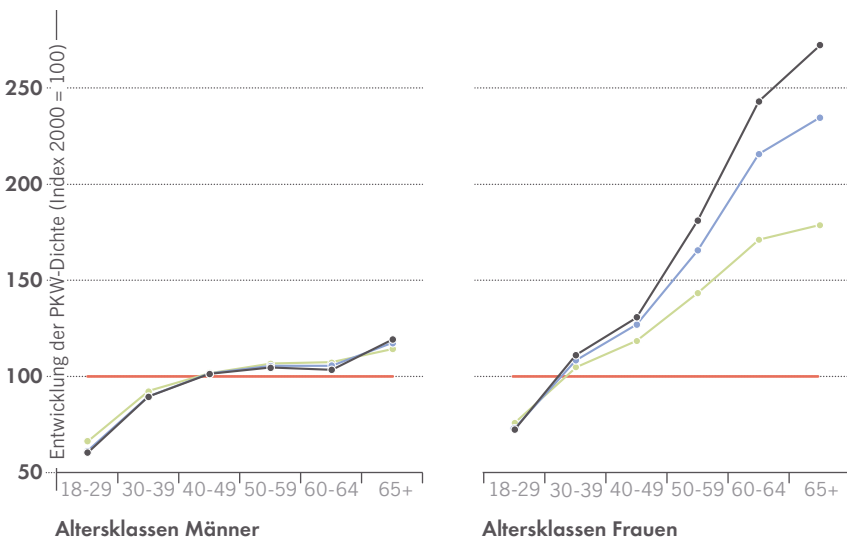
### Auto-Mobilität wird stärker von Frauen und älteren Menschen geprägt sein

2012 kommen in Deutschland statistisch gesehen rund 525 Pkw auf 1.000 Einwohner. Der Motorisierungsgrad differenziert stark nach Geschlecht und Alter. Auf Männer sind mit 718 Pkw rund doppelt so viele Pkw zugelassen als auf Frauen (339 Pkw). Eine überdurchschnittliche Pkw-Nutzung wird mit über 1.000 Pkw in der mittleren Altersphase (40 bis 59 Jahre) registriert, für die eine hohe Erwerbstätigkeit und Kinder im Haushalt typisch sind.

Aus den jüngsten Entwicklungstrends lässt sich ableiten, dass die Auto-Mobilität in Deutschland künftig stärker von Frauen und älteren Menschen geprägt sein wird. Die Pkw-Dichte bei den weiblichen Haltern wird im Jahr 2030 voraussichtlich um fast 18 % höher liegen als noch im Jahr 2012, während der Pkw-Besitz bei den Männern stagnieren wird. Zurückzuführen lässt sich die „automobile Emanzipation“ auf die stärkere Berufstätigkeit und finanzielle Selbstständigkeit der Frauen, auf den Trend zu Zweit- und Drittwagen in der Familie und die steigende Zahl weiblicher Single-Haushalte.

→ Abbildung 4

#### Motorisierung differenziert nach Alter und Geschlecht (2000 – 2030)



Auto-Mobilität wird bis 2030 stärker von Frauen und älteren Menschen geprägt sein.

#### Legende

- 2000
- 2010
- 2020
- 2030

#### Datenbasis

eigene Prognose basierend auf Shell 2009

Indem immer mehr Deutsche das Seniorenalter erreichen und bis ins hohe Alter die körperlichen und geistigen Voraussetzungen bewahren, werden zwangsläufig auch die Autofahrer immer älter. Heutige Senioren ab 65 Jahren sind aktiver als Angehörige früherer Generationen dieser Altersgruppe und nutzen aufgrund ihrer bisherigen Verkehrssozialisation häufiger das Auto. Der hohe Motorisierungsgrad der heute 40- bis 64-Jährigen wird in die nächste Altersklasse übernommen. Für die über 65-Jährigen wird ein entsprechend hoher Anstieg der Pkw-Zahlen um 15 % erwartet. Die stärkste Dynamik wird aller Voraussicht nach der Motorisierungsgrad der über 80-Jährigen erfahren. Der Zunahme des Pkw-Bestandes bei älteren Haltern steht eine Abnahme bei jüngeren Altersgruppen zwischen 18 und 39 Jahren im Prognosezeitraum gegenüber. Gerade im urbanen Bereich hat die abnehmende Pkw-Affinität nicht nur finanzielle Beweggründe (u.a. hoher Anteil an Studenten und Auszubildenden mit geringer Kaufkraft). Vielmehr zeichnen sich in den rückläufigen Neuanmeldungen auch veränderte ökologische Einstellungsmuster und eine bewusste Entscheidung gegen den Pkw-Besitz ab.

Anders als die Pkw-Fahrleistung, die durch die Bedeutungszunahme von Zweitwagen schrumpft, zeigt die Entwicklung der Personenkilometer pro Einwohner einen stetigen Aufwärtstrend (+12 % seit 1995). Die Bevölkerung wird auch zukünftig ihren Aktionsradius weiter ausweiten, allerdings mit klaren Sättigungstendenzen (BMVBS 2011).

**Die Siedlungsstruktur hat entscheidenden Einfluss auf den Motorisierungsgrad**

Regional zeigen sich bezüglich der Pkw-Dichte deutliche Unterschiede (Abb. 5). Neben einem höheren Motorisierungsgrad in den alten Bundesländern (513 Pkw/1.000 Einwohner im Vergleich zu 460 Pkw in den neuen Ländern) ist ein Stadt-Land-Gefälle erkennbar. So sind v.a. Landbewohner infolge schlechterer Anbindungen an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und einer geringeren Dichte an Arbeitsplätzen stärker auf das Auto angewiesen. Entsprechend hoch ist die Pkw-Dichte im ländlichen Raum und im Umland der Städte. Die hohen Einpendlerüberschüsse in den Metropolen Frankfurt, München und Hamburg bilden sich klar im Motorisierungsgrad ihrer Umlandkreise ab (z.B. Landkreis München 760 Pkw, Main-Taunus-Kreis 690 Pkw).

Unterdurchschnittlich ausgeprägt ist die Motorisierung pro 1.000 Einwohner hingegen in größeren Städten mit einem überdurchschnittlichen Arbeitsplatz- und ÖPNV-Angebot sowie einem hohen Studentenanteil. In Berlin, Freiburg und Heidelberg besitzen z.B. nur rund ein Drittel der Einwohner einen Pkw. Mit zunehmender Urbanität und Einwohnerdichte steigt die

→ Quantum  
Zukunftseinschätzung\*

**Pkw-Bestand bis 2020**

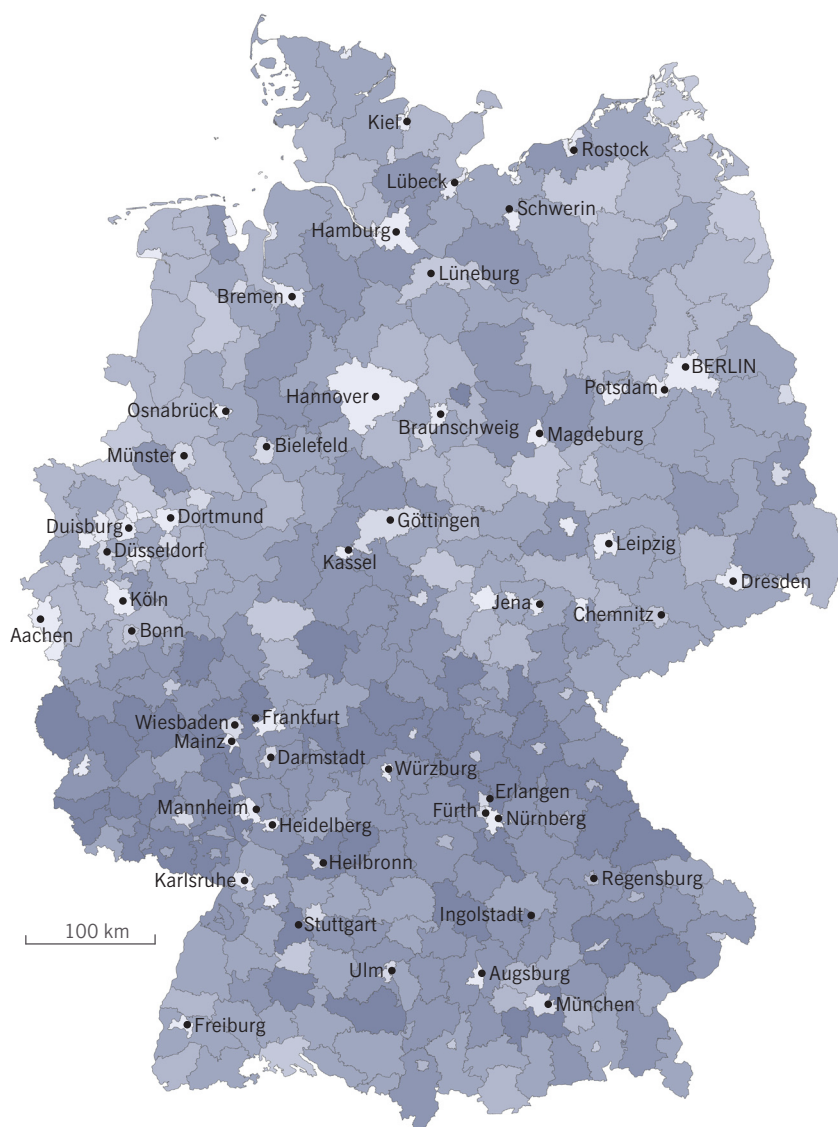
wachsend	75 %
stagnierend	25 %

\* Für die Szenario-Erstellung in Kapitel 3 werden für alle Einflussfaktoren jeweils Zukunftseinschätzungen abgegeben. Diese basieren jeweils auf den im Text diskutierten Daten, Fakten, Studien und Expertenmeinungen.

Auslastung und wirtschaftliche Tragfähigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln, womit auch der Anteil des Umweltverbunds an der gesamten Verkehrsleistung zunimmt. Inwiefern die viel zitierte Reurbanisierung in ausgewählten Städten auf die Entwicklung der Verkehrsnachfrage allgemein und speziell den Pkw-Verkehr wirkt, ist zwar noch ungeklärt, tendenziell wird die Mobilitätsnotwendigkeit in einer integrierten Stadt jedoch abnehmen. Ausnahmen sind allerdings die Stadtteile, die als Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsstandort an Attraktivität gewinnen. Dort wird sich der Parkplatzdruck eher erhöhen.

→ Abbildung 5

**Pkw je 1.000 Einwohner in Deutschland 2008**



Bei der Pkw-Dichte zeigt sich ein klares Stadt-Land-Gefälle mit unterdurchschnittlichem Pkw-Besitz in Großstädten.

**Legende**

- bis 450
- > 450 bis 475
- > 475 bis 500
- > 500 bis 525
- > 525 bis 550
- > 550 bis 575
- über 575

**Datenbasis**

KBA 2011



Ebenso bestimmend für die Parkraumnachfrage ist das räumliche Einzelhandelsgefüge. Nachdem der innerstädtische Einzelhandel lange Zeit durch die Abwanderung neuer flächenextensiver Betriebstypen in kostengünstigere Lagen an Bedeutung verloren hat, zeigt sich aktuell ein Wiedererstarken zentraler Einzelhandelslagen. Entscheidend für diesen Positivtrend sind neue Anbieterstrategien (u.a. Flagshipstores), die fortschreitende Internationalisierung, das sich wandelnde Nachfrageverhalten (u.a. Erlebniseinkauf) und der demographische Wandel (u.a. Alterung). Nicht zuletzt ist in den vergangenen Jahren die Ausweisung von neuen Verkaufsflächen auf der grünen Wiese nahezu zum Erliegen gekommen. Das restriktive Planungsrecht begünstigt die Revitalisierung von zentralen Bestandsflächen und sorgte dafür, dass 2011 über 80 % der neu entstandenen Shopping-Center-Flächen in innerstädtischen Lagen sowie Stadtteilzentren angesiedelt waren. Die Attraktivitätssteigerung des innerstädtischen Einzelhandels verstärkt tendenziell die Nachfrage nach zentralen Stellplätzen.

#### Bevölkerungsplus in deutschen Großstädten

Fast drei Viertel der deutschen Bevölkerung lebt aktuell in Städten oder verdichteten Räumen, in denen gebührenpflichtiges Parken die Regel ist. Bis 2050 werden es 80 % sein. Je mehr Einwohner eine Stadt hat, desto größer ist i.d.R. die Parkplatznachfrage. Im Jahr 2011 war die Bevölkerungsentwicklung mit einem Plus von 50.000 Personen deutlich günstiger als prognostiziert. Vom aktuellen Bevölkerungsplus profitierten v.a. die deutschen Großstädte. So verzeichnete München eine Bevölkerungszunahme um 25.000 Einwohner und Hamburg registrierte einen Zuwachs von 13.000 Einwohnern. Angesichts des Wachstums ist die Renaissance der (Groß-)Städte in einigen Teilräumen Deutschlands ein kaum zu ignorierendes Phänomen (BBSR 2012). Die Bevölkerung konzentriert sich zusehends auf Großstädte, in denen sich Universitäten und die besten Beschäftigungs- und Kulturangebote ballen. Gerade jüngere Singles und Paare bevorzugen citynahe Wohnorte, die die Vorzüge städtischen Lebens und kurze Wege miteinander verknüpfen. Das moderne Stadtappartement oder die sanierte Altbauwohnung stehen derzeit höher im Kurs als das eigene Haus im Grünen. Kleinstädte sowie ländliche Gemeinden weisen entsprechend seit 2004 Bevölkerungsverluste auf. In den Großstädten, in denen die Bevölkerung und die Zahl der Haushalte zunimmt, wird der Parkdruck eher steigen. Verstärkt wird dies durch den Trend zu kleineren Haushaltsgößen. Ferner wird die sich fortsetzende Individualisierung den Motorisierungsgrad erhöhen.

#### → Quantum Zukunftseinschätzung

##### Sub-/Reurbanisierung bis 2020

Suburbanisierung	35 %
Reurbanisierung	65 %

#### → Quantum Zukunftseinschätzung

##### Urbane Bevölkerung bis 2020

wachsend	30 %
stagnierend	55 %
schrumpfend	15 %

### Einkommen und Mobilitätsausgaben steigen

Die Reallöhne vollzeitbeschäftigter Arbeitnehmer stiegen vom zweiten Quartal 2010 bis zum zweiten Quartal 2011 um durchschnittlich 1,9 %. Die Bruttoverdienste erhöhten sich in diesem Zeitraum um 4,2 %, die Verbraucherpreise wiesen lediglich einen Zuwachs in Höhe von 2,3 % auf. Ende 2011 sind die Reallöhne infolge erhöhter Verbraucherpreise nur noch moderat gestiegen. Wie schon in den Monaten zuvor trugen steigende Energiepreise maßgeblich zur Inflation bei.

Momentan entfällt nach den Wohnkosten der zweitgrößte Teil der privaten Konsumausgaben mit rund 13 % auf die Kategorie Verkehr. Bei den Verkehrsausgaben dominieren wiederum Kraft- und Schmierstoffe für Privatfahrzeuge. Die privaten Haushalte haben in den letzten Jahren etwa 3 bis 4 % ihrer Konsumausgaben für Kraftstoffe verwendet (Destatis 2012). Vor allem die deutlich steigenden Kraftstoffpreise haben zwischen 1995 und 2011 zu einem Zuwachs von rund 50 % bei den Verkehrskosten geführt, während der Gesamtpreisindex lediglich um 27 % angestiegen ist (Abb. 6). Besonders betroffen von steigenden Verkehrskosten zeigt sich der Pkw-Verkehr, für den der Ölpreis aufgrund seiner spezifischen Kostenstrukturen und bislang fehlender Substituierbarkeit einen besonders starken Einfluss ausübt. Entsprechend hoch fällt der Preisanstieg für Superbenzin (+95 %) und Dieselmotorkraftstoff aus (+146 %). Die Verteuerung begrenzt sich allerdings nicht auf den Pkw-Verkehr, sondern betrifft auch alle anderen energieabhängigen Verkehrsarten, wie z.B. den Schienenfernverkehr (+49 %) und den Verbundverkehr (+66 %).

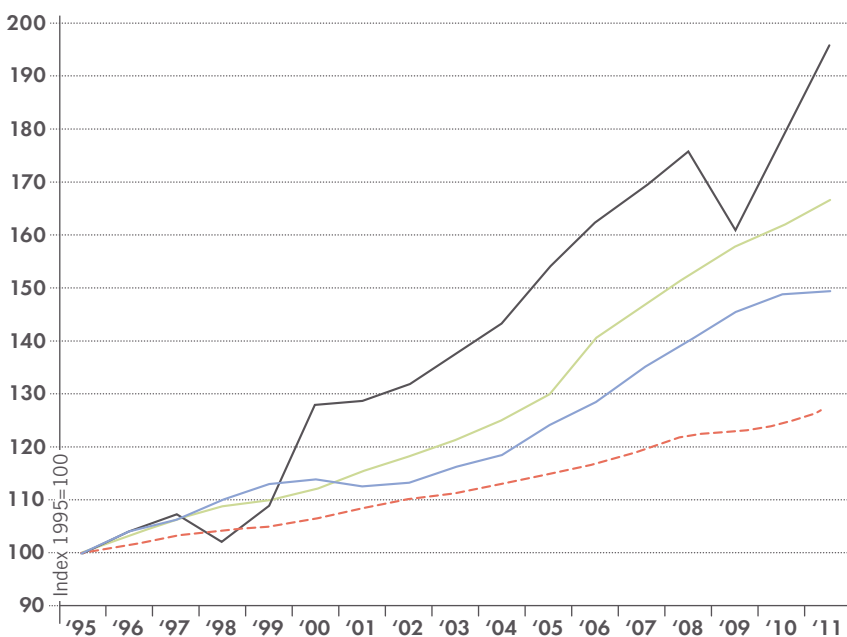
→ Quantum  
Zukunftseinschätzung

### Einkommen bis 2020

steigend	50 %
sinkend	50 %

→ Abbildung 6

Preisentwicklung in Deutschland seit 1995 (1995 = 100)



Vor allem die deutlich steigenden Kraftstoffpreise haben zu einem Zuwachs von rund 50 % bei den Verkehrskosten seit 1995 geführt.

### Legende

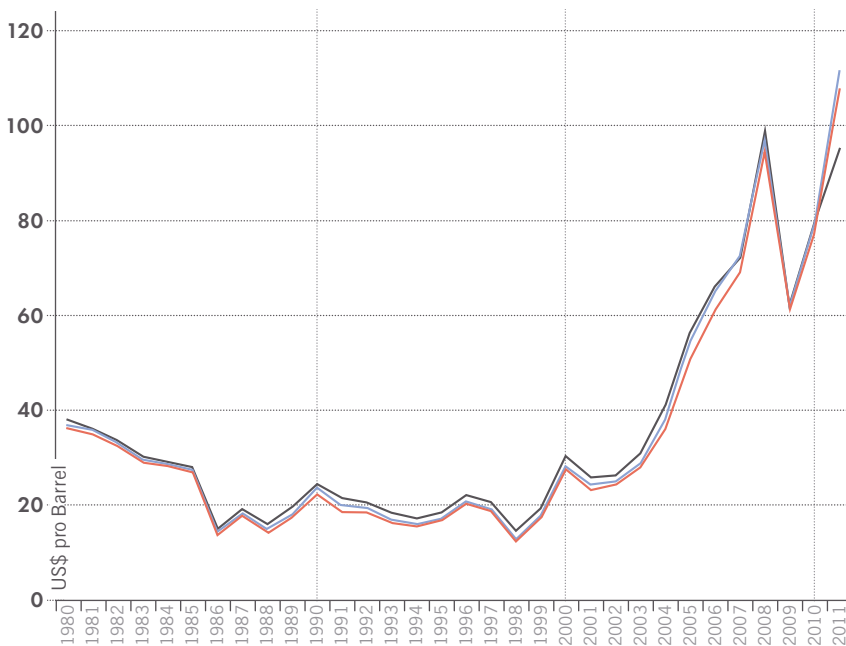
- Verbraucherpreisindex gesamt
- Superbenzin
- Fahrkarten im Schienenverkehr
- Fahrkarten Verbundverkehr

Datenbasis  
Destatis 2012

Unter Experten besteht Konsens, dass Mobilität sich weiter verteuern wird. Nach der Peak Oil Theorie wird die globale Erdölförderung zunächst noch ansteigen und dann, sobald die Hälfte des Erdöls gefördert wurde, irreversibel zurückgehen. Je nach Berechnungsgrundlage und Ausgangswerten datieren verschiedene Szenarien das Allzeit-Fördermaximum von konventionellem Erdöl zwischen 2007 und 2034 (BGR 2010). Parallel wird der weltweite Ölbedarf bis 2030 von 87 auf 103 Mio. Fass pro Tag weiter ansteigen (BP 2012). Die wachsende globale Nachfrage wird bei abnehmender Fördermenge, steigenden Gewinnungskosten und geringerer Qualität langfristig zu einem dauerhaft hohen Preisniveau bei gleichzeitig hohen Preisschwankungen führen<sup>1</sup>.

→ Abbildung 7

#### Das Ende des Ölzeitalters



Seit 2000 nimmt der Ölpreis stetig zu und lag Anfang 2012 bei rund 125 US\$ für das 159-Liter-Fass Öl.

#### Legende

- Brent
- West Texas Intermediate
- OPEC-Korb

#### Datenbasis

OPEC 2011

<sup>1</sup> Höhere Förderkosten durch Sicherheitsauflagen bei der Tiefwasserförderung und wachsendem Anteil von nicht-konventionellem Erdöl. Die Förderung von süßem Rohöl mit niedrigerem Schwefelgehalt, das aufgrund der leichteren Verarbeitung stärker gefragt ist als saure Ölsorten, wird bereits in einigen Jahren vollständig zum Erliegen kommen.

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 steil ansteigenden Verkehrskosten künftig nicht unverändert aufrechterhalten werden können. Eine Studie zeigt beispielhaft, dass eine Preiserhöhung von 1,0 % kurzfristig einen Nachfragerückgang von 0,3 % und langfristig von 0,7 % bewirken würde (IVT 2004). Bei stärkeren Belastungen werden zahlreiche Haushalte zunächst versuchen, ihr bisheriges Mobilitätsverhalten auf Kosten anderer Teile des Haushaltsbudgets unverändert aufrechtzuerhalten. Für Haushalte, welche die höheren Kosten aufgrund ihres Einkommensniveaus nicht verkraften können, wird eine sparsamere Autonutzung, eine Einschränkung der Pkw-Fahrten oder gar ein (teilweiser) Verzicht auf den eigenen Pkw erwartet (Gertz/Altenburg 2009). Dies hätte auch Folgen für die Parkraumakteure. So mussten die deutschen Parkhausbetreiber durch die extremen Preisspitzen 2008 einen Umsatz- und Frequenzrückgang von 10 bis 13 % hinnehmen.

#### **Nach der Energiewende die Mobilitätswende?**

In den nächsten 20 bis 30 Jahren wird sich individuelle Mobilität stark verteuern. Das liegt nicht nur daran, dass die Ölfördermenge knapp und damit die daraus gewonnenen Kraftstoffe teurer werden, sondern auch daran, dass energiesparende und umweltschonende Technik einen hohen Preis hat. Langfristig steht nach der Energiewende damit eine Mobilitätswende an, denn Fortbewegung basiert bislang auf dem Verbrauch zumeist fossiler Ressourcen. In diesem Kontext sind neue Mobilitätskonzepte (u.a. Carsharing, Mitfahrzentralen) und technologische Veränderungen bis hin zu alternativen Antrieben, wie z.B. 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. In einer Umfrage des AIM (2011) gehen Mobilitätsexperten von rund zwei Millionen Elektrofahrzeugen bis 2020 aus.

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. Elektroautos eignen sich damit vorwiegend für den Stadtverkehr und Kurzstreckeneinsatz, da die Batterien noch keine große Reichweite zulassen. Wenngleich die Elektromobilität vorerst noch als Nischenprodukt gilt, sind die Weichen für eine allmähliche Elektrifizierung des Antriebsstrangs gestellt. Die Entwicklung gleicht aber einer Evolution und nicht einer Revolution (DB Research 2011). Eine stärkere Marktdurchdringung würde Chancen

→ Quantum  
Zukunftseinschätzung

#### **Mobilitätskosten bis 2020**

steigend	100 %
----------	-------

für die Parkraumwirtschaft mit sich bringen, indem in Parkhäusern mehr Stellplätze mit entsprechenden Lademöglichkeiten angeboten werden könnten. Neue Mobilitätskonzepte zielen darüber hinaus auf eine verstärkte Etablierung öffentlicher Mobilitätsträger und von Nutzergemeinschaften (Carsharing etc.) ab, womit der Pkw-Verkehr gerade in Städten abnehmen würde. So ist die Anzahl der Carsharing-Teilnehmer seit 2000 bereits von 70.000 auf rund 200.000 angestiegen. Aktuell ist der eigene Pkw jedoch unabhängig von den Verkehrszwecken (Beruf, Einkauf, Freizeit etc.) noch die erste Wahl unter den Verkehrsmitteln. Dessen Anteil an der gesamten Verkehrsleistung liegt konstant über 70 % (Abb. 8). Auch mittelfristig wird der Pkw mit Abstand das wichtigste Verkehrsmittel bleiben. Das gilt v.a. für die Senioren.

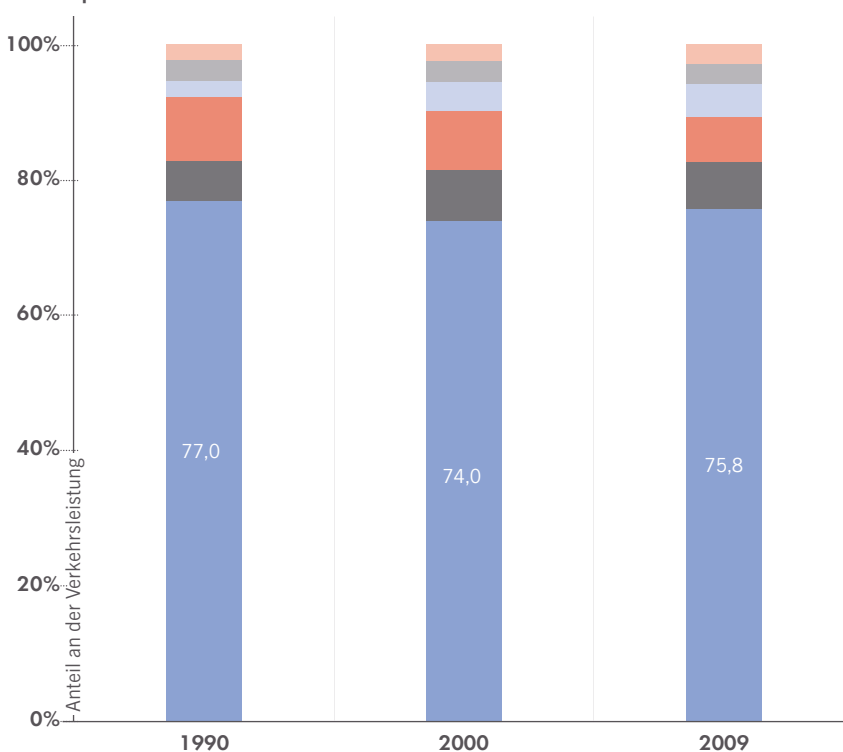
→ Quantum  
Zukunftseinschätzung

**Mobilitätswende bis 2020**

unverändert	70 %
Bedeutungsgewinn	30 %
neuer Mobilitätskonzepte	

→ Abbildung 8

**Modalsplit**



Im Jahr 2009 wurden fast 76 % der Verkehrsleistung durch PKW, Motorrad und Moped erbracht.

**Legende**

- Fahrradverkehr
- Fußwege
- Luftverkehr
- Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
- Eisenbahnverkehr
- Motorisierter Individualverkehr

**Datenbasis**  
BMVBS 2011

### Parkhaustarife steigen überproportional zur Inflation

Insgesamt sind die Parkgebühren in den europäischen Metropolen 2011 um rund 5 % gegenüber dem Vorjahr angestiegen. Ein Ende des Preisauftriebs ist mittelfristig nicht absehbar. Spitzenreiter ist London, wo Autofahrer für einen Parkplatz in der Innenstadt pro Monat mehr als 1.080 US\$ zahlen müssen (+15 % gegenüber 2010). Deutsche Innenstädte sind von diesem Preisniveau noch weit entfernt, jedoch liegt München mit 375 US\$/Monat bereits im Mittelfeld der Top 50 weltweit (+16,5 % gegenüber 2010). In Hamburg zahlen Parker im Schnitt 360 US\$ im Monat (+17,6 %), in Frankfurt 298 US\$ (+14,6 %) (CBRE 2012).

In Deutschland betrug der Durchschnittspreis für professionell betriebene Stellplätze exklusive der verhältnismäßig hohen Gebühren an Flughäfen im Jahr 2010 pro Stunde 1,47 € (Bundesverband Parken 2012). Zwischen den Städten und auch innerhalb der Städte bilden sich allerdings deutlich unterschiedliche Preishöhen ab. In prosperierenden Metropolen wie München, Hamburg oder Frankfurt wurden 2010 bis zu 4,00 € pro Stunde gezahlt, während in manchen Mittel- und Kleinstädten die Parkentgelte 50 Cent nicht überschritten. Insgesamt gibt es einen Aufwärtstrend in der Entwicklung der Parkgebühren. Zwischen 2004 und 2010 verteuerten sich die Kurzparkentgelte in den erfassten Parkhäusern um 26,70 % für eine Stunde, 25,60 % für zwei Stunden und 10,10 % für drei Stunden. Die durchschnittlichen Kosten für einen monatlichen Stellplatz (Mo.-Fr.) stiegen um fast 6,10 € auf 64,10 €.

→ Tabelle 1

### Die 10 teuersten Parkstandorte in Europa CBRE 2012

Stadt	Parkgebühr je Monat in US\$
London - City	1.083 \$
London - West End	1.014 \$
Zürich	822 \$
Rom	718 \$
Genf	704 \$
Amsterdam	586 \$
Wien	575 \$
Kopenhagen	567 \$
Stockholm	546 \$
Mailand	517 \$

→ Tabelle 2

### Vergleich der Parkgebühren 2004 bis 2010

	Kurzparkentgelte in €			Dauerparkentgelte/Monat in €
	1 Std.	2 Std.	3 Std.	Mo. - Fr.
2004	1,16 €	2,19 €	3,64 €	58,00 €
2006	1,31 €	2,44 €	3,64 €	57,24 €
2008	1,41 €	2,62 €	3,88 €	63,03 €
2010	1,47 €	2,75 €	4,01 €	64,09 €
Ø Preisentwicklung 2006 bis 2010 p.a.	4,45 %	4,26 %	1,69 %	1,75 %

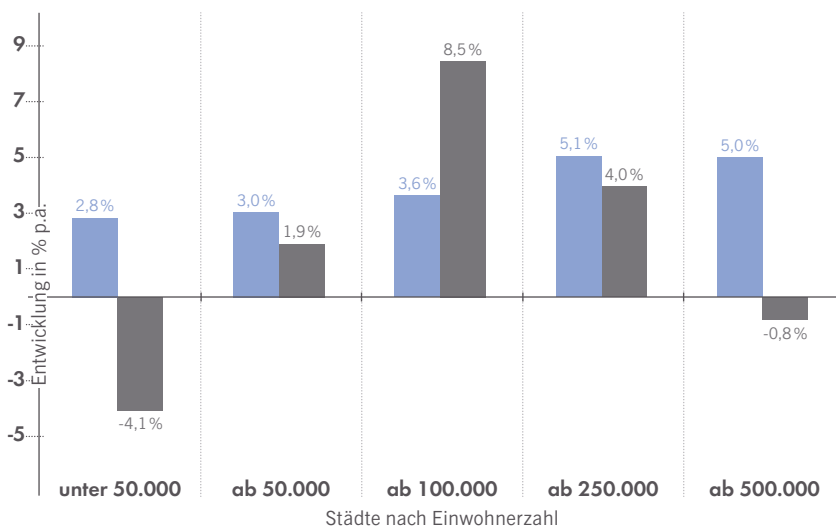
Seit 2004 zeichnet sich im professionellen Parkhaussegment in deutschen Städten ein kontinuierlicher Parkpreisanstieg oberhalb der Inflationsrate ab.

Quelle  
Bundesverband Parken 2012

Über die allgemeine Zunahme hinaus stiegen die Parktarife (für eine Stunde) zwischen 2004 und 2010 mit rund 5 % p.a. überdurchschnittlich hoch in Großstädten ab 250.000 Einwohnern. Seit 2008 zeigen gerade Mittelstädte zwischen 100.000 und 250.000 Einwohner deutliche Preisanhebungen (ca. 8,5 % p.a.), während die Kosten in den Großstädten leicht rückgängig waren. Damit gleichen sich die Gebühren zwischen Groß- und Mittelstädten zunehmend an. Betrug die Differenz zwischen den beiden Städtekatogorien 2008 noch 46 Cent, waren es 2010 nur noch 31 Cent.

→ Abbildung 9

#### Parktarifentwicklung in Deutschland



Mittelstädte ab 100.000 Einwohner schließen in puncto Parkgebühren mit den deutschen Metropolen auf.

#### Legende

- Entwicklung der Kurzparkentgelte (1 Std.) 2004 - 2010
- Entwicklung der Kurzparkentgelte (1 Std.) 2008 - 2010

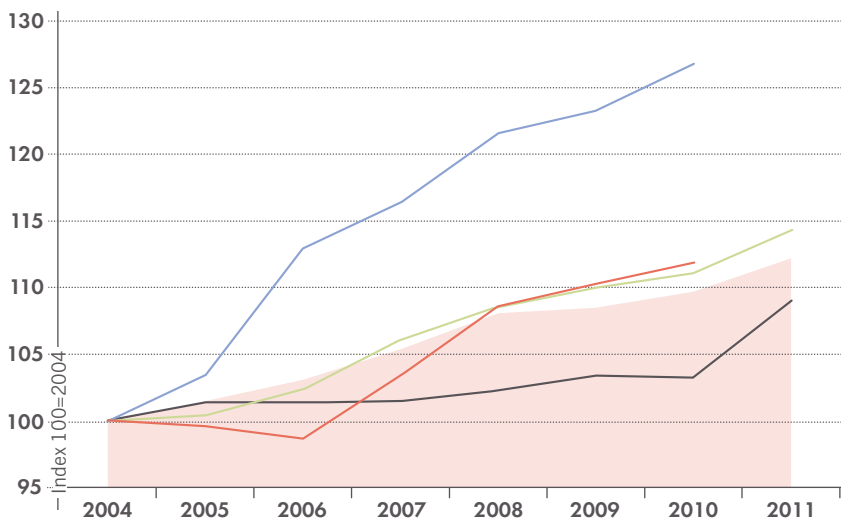
#### Datenbasis

Bundesverband Parken 2012

Die Entwicklung der Kurzparkentgelte im professionell betriebenen Marktsegment haben sich damit deutlich von der Inflationsentwicklung abgekoppelt. Aus den Daten des Bundesverbandes Parken ergibt sich ab 2004 eine durchschnittliche Zunahme der Gebühren (1 Stunde) von ca. 4,45% p.a. Die Preisentwicklung der Dauerstellplätze hat sich nach einer unterdurchschnittlichen Entwicklung ab 2006 an die Inflationsquote angepasst. Die Parkhausgebühren insgesamt (inkl. eigentümergeführter Parkhäuser und Parkhäuser der öffentlichen Hand) verlaufen seit 2004 entlang der Inflationsentwicklung. Vergleichsweise günstige Tarifhöhen 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 (Bouwfonds 2012).

→ Abbildung 10

Entwicklung der Parkgebühren und der Verbraucherpreise



Die Kurzparkentgelte im professionellen Marktsegment haben sich deutlich von der Inflationsrate abgekoppelt. Die Gebühren der öffentlichen Parkplätze erfuhren 2011 einen starken Preisanstieg.

**Legende**

- Verbraucherpreisindex insgesamt
- Parkuhrgebühr/Parkscheingebühr
- Parkhausgebühr
- Kurzparkentgelte 1 Std. (Bundesverb. Parken)
- Dauerparkentgelte pro Monat (Bundesverband Parken)

**Datenbasis**

Bundesverband Parken 2012  
Destatis 2012

Eine Reihe von Studien belegen, dass die Parkraumnachfrage insgesamt nur schwach auf Preisänderungen reagiert (Mingardo 2012). Deutliche Tarifierhöhungen können allerdings zu einer geringeren Parkdauer sowie zu Verlagerungen bei der Verkehrsmittelwahl (v.a. zum ÖPNV) und bei den Zielorten (zu Standorten mit gebührenfreien bzw. günstigeren Parkflächen) führen. Basierend auf dem derzeit relativ niedrigen Preisniveau bieten sich in Deutschland generell Potenziale zur Preiserhöhung.

→ [Quantum Zukunftseinschätzung](#)

**Parkgebühren bis 2020**

steigend 100 %

**Kostenlose Stellplätze wird es in den meisten Innenstädten nicht mehr geben**

Private Parkhausbetreiber stehen im Wettbewerb mit Kommunen, die neben den Parkplätzen an öffentlichen Straßen und Verkehrswegen Stellplätze in Parkhäusern, Tiefgaragen etc. anbieten. Während private Parkraumbetreiber i.d.R. mit dem Ziel der Ertragsmaximierung wirtschaften, verfolgen Kommunen mit dem Management des ruhenden Verkehrs als Teil der strategischen Verkehrsplanung darüber hinausgehende Ziele. Dazu gehören v.a. die Reduzierung des innerstädtischen Auto- und Parksuchverkehrs und damit die Reduzierung von Lärm und Umweltbelastung, die relative Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Verhältnis zum Auto sowie die ausreichende Bereitstellung von Parkraum für Gewerbetreibende und Anwohner der Innenstädte.



---

→ Tabelle 3

---

**Maßnahmen zur Reduzierung des individuellen (Park-)Verkehrs**

- Parkraumbewirtschaftung (Parkdauerbeschränkung, Parkgebühren, Anwohnerparken)
- Weniger Fläche für Autos, weniger Parken auf Straßen
- Einschränkung der Stellplatzsatzung
- Zufahrtsbeschränkungen (u.a. autofreie Zonen)
- Straßenbenutzungsgebühren
- Vorrang für ÖPNV (z.B. mehr Grünzeit)
- Park & Ride
- Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (z.B. mehr Busspuren etc.)

Über das jeweilige Parkraummanagement nimmt die öffentliche Hand indirekt Einfluss auf die Entwicklung des professionellen Parkraummarktes. So weichen in immer mehr Städten gebührenfreie Stellplätze kostenpflichtigen Parkplätzen, für die man Anwohnerparkausweise erwerben kann oder als Kurzzeitparker bezahlt (Shoup 2012). 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. In rund 70 % der deutschen Mittelzentren sind die Parkgebühren im Straßenraum niedriger als im Parkhaus oder gleich hoch (Hupfer 2011). Eine weitere Anhebung der Parkgebühren am Straßenrand würde tendenziell die Auslastung privater Parkieranlagen fördern (Bracher 2011).

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 fließenden Verkehr behindern. Bereits in den 1950er Jahren wurden dabei die Dauerparker als diejenigen identifiziert, welche die Parkschwierigkeiten in Innenstädten erheblich verschärften (Hupfer 2011). Durch eine Senkung der Höchstparkdauer auf z.B. 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.

Für einen erhöhten Parkdruck könnten auch weitere Einschränkungen bei der Stellplatzsatzung sorgen. In einzelnen Bundesländern wurden die Landesbauordnungen in den letzten Jahren dahingehend modifiziert,

---

dass eine landesweit einheitliche Stellplatzpflicht nicht mehr besteht und Gemeinden eigene Stellplatzsatzungen erlassen können. Immer häufiger werden aus verkehrspolitischen Gründen in integrierten, gut mit dem ÖPNV erschlossenen Lagen keine Mindestzahlen für die Schaffung von Pkw-Stellplätzen mehr festgelegt (u.a. in Berlin) bzw. Höchstzahlen für Pkw-Stellplätze fixiert, um den Pkw-Verkehr zu reduzieren (Lehmbrock 2010).

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

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 (u.a. Oslo, London) bereits Beispiele für Zufahrtsbeschränkungen und City-Maut. Regelmäßig kommen auch in deutschen Großstädten Diskussionen über die Einführung von Innenstadtmautsystemen auf. Konkrete Pläne für deren Einführung sind allerdings vorerst zurückgestellt.

Langfristig werden die wachsenden Haushaltsprobleme der Kommunen die Umwidmung kostenfreier in gebührenpflichtige Stellplätze beschleunigen. Berlin verfügt beispielsweise derzeit über rund 80.000 kostenpflichtige Straßen-Stellplätze. Die Berliner Bezirke nehmen damit einen hohen einstelligen Millionenbetrag ein, wobei aber etwa die Hälfte davon durch die Kosten für die Kontrolleure und Wartung der Automaten aufgebraucht wird. Der mit On-Street-Parkplätzen generierte Gesamtumsatz in den 15 westlichen Mitgliedstaaten der Europäischen Union wird auf über 45 Mrd. € p.a. geschätzt. Bei jährlichen Betriebs- und Wartungskosten in Höhe von rund 195 Mrd. € werden nur 23 % der Kosten durch die Parkenden getragen, während die verbleibenden 77 % von der öffentlichen Hand subventioniert werden (Q-Park 2012). Freies Parken existiert nicht, die jährlichen Verluste der öffentlichen Haushalte belaufen sich auf rund 150 Mrd. €, wobei weitere externe Kosten noch nicht eingerechnet sind. Die hohen Kosten werden dazu führen, dass auch deutsche Kommunen sich zunehmend von ihren im Eigenbesitz stehenden und in vielen Fällen auch in Eigenregie betriebenen Parkierungsanlagen trennen werden.

---

→ Quantum  
Zukunftseinschätzung

---

<b>Komm. Parkraummanagement bis 2020</b>	
weniger kostenlose Parkplätze	80 %
Status quo	20 %

Insgesamt profitiert der private Parkraummarkt davon, wenn die öffentliche Hand gebührenfreie Parkplätze reduziert, häufiger Parkgebühren erhebt und sich gleichzeitig aus dem Betrieb von Tiefgaragen und Parkhäusern zurückzieht.

**Der deutsche Parkraummarkt wird professioneller**

Ein Großteil der Off-Street-Stellplätze wird in Deutschland von den Eigentümern selbst verwaltet oder durch eigene Zweckgesellschaften gewerblich bewirtschaftet. Lediglich 50 % der 2,6 Mio. 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. Lediglich ein Drittel der fremdbetriebenen Parkplätze werden von großen nationalen/internationalen Betreibern betrieben, wobei die Top 5 APCOA, CONTIPARK, Q-Park, B+B Parksysteme und VINCI PARK mit insgesamt 400.000 Stellplätzen dieses Marktsegment unter sich aufteilen.

→ Tabelle 4

**Top 5 der Parkhausbetreiber in Deutschland 2011**

Betreiber	Anzahl der Parkplätze in Europa	davon in Deutschland
APCOA	1.300.000	> 200.000
Q-Park	840.000	> 86.000
VINCI PARK	820.000	> 13.000
CONTIPARK	280.000	> 86.000
B+B Parksysteme	21.000	21.000

Fünf Parkhausbetreiber dominieren den Markt für professionell betriebenen Parkraum.

Bereits 1989 kritisierte der Parkhaus-Verband, dass eine Mehrheit der Parkhäuser „als monotoner Autoabstellraum konzipiert ist, wo sich Menschen nur wenige Minuten aufhalten sollten und sich deshalb auch auf keinen Fall wohl fühlen durften“ (Der Spiegel 1989). Wenngleich auch der jüngste ADAC-Test (2011) zu dem Fazit kommt, Parkhäuser seien immer noch zu eng, zu dunkel, zu unübersichtlich, zu unbequem und nicht selten zu teuer, geht mit der sukzessiven Expansion großer professioneller Betreiber eine zunehmende Service- bzw. Kundenorientierung einher. Neben Frauenparkplätzen sorgt die

umfangreiche Ausleuchtung für zusätzliche Sicherheit. Ergänzt werden die Sicherheitskonzepte durch Videotechnik und Kontrollrundgänge. Bei ihrem Bestreben, die Umsätze zu steigern, verfolgen die professionellen Betreiber neben dem Sicherheitsaspekt derzeit vielfältige Ansätze. Dazu zählen die Kundengewinnung durch neue Serviceleistungen (z.B. Elektrotankstellen, Kinderwagenverleih, Regenschirmautomaten, Fahrzeugreinigung, neue Zahlungssysteme, Apps für die Parkplatzsuche und extra breite Parkplätze für ältere Personen oder Familien) sowie die stärkere Orientierung an das wachsende Kundenbedürfnis nach Sauberkeit.

Veränderungsdruck geht auch von den regelmäßigen ADAC-Parkhaustests aus. Anlagen, die bestimmte Sicherheitskriterien erfüllen, werden seit den 1980er Jahren mit dem Gütesiegel „Benutzerfreundliches Parkhaus“ ausgezeichnet. Entsprechend den aktuellen Richtlinien werden u.a. Beleuchtungseinrichtungen, Überwachung, Personalpräsenz, Einfahrtshöhen, Rampenneigung, Breite der Fahrgassen und Stellplätze, Sauberkeit, Service und Tarifgestaltung ausgewählter Parkhäuser geprüft und veröffentlicht. Der hohe Wettbewerb in der Parkraumwirtschaft und der daraus resultierende Druck auf die Gewinnmargen zwingt die Betreiber, ihre Wettbewerbsvorteile zu nutzen und Betriebskosten zu reduzieren. Damit wird das Outsourcing von eigentümergeführten Parkplätzen an professionelle Betreiber weiter zunehmen. 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. Diese können durch ihre breite Expertise und Skaleneffekte die Betriebskosten deutlicher reduzieren (u.a. Stromversorgung, Instandhaltung und Bewirtschaftung), höhere Erträge generieren (u.a. dynamische Preise, Taktänderung, Zusatzeinnahme durch Werbung) und besseren Service (u.a. 24-Stunden-Service, fortgeschrittene Technik) liefern als Eigenbewirtschafter. Nicht zuletzt bauen große Betreiber durch gezieltes Marketing und die einheitliche Gestaltung der Parkhäuser (Licht, Farbe, Beschilderung etc.) ein Markenimage durch Licht, Farbe, Beschilderung etc. auf, das Wiedererkennungseffekte beim Parkplatzsuchenden erzeugen kann.

---

→ Quantum  
Zukunftseinschätzung

---

**Professionalisierung bis 2020**

zunehmende Professionalisierung	90 %
Status quo	10 %

# 3.

## Szenarien für den professionellen Parkraummarkt

Auf Grundlage der dargelegten Rahmenbedingungen und deren Zukunftseinschätzungen werden computergestützt mittels der Software Szenoplan mögliche Szenarien für die Entwicklung des professionellen Parkraummarktes bis 2020 herausgearbeitet und beschrieben.

→ Tabelle 5

Die Einzelfaktoren und deren Zukunftseinschätzung bis 2020 im Überblick

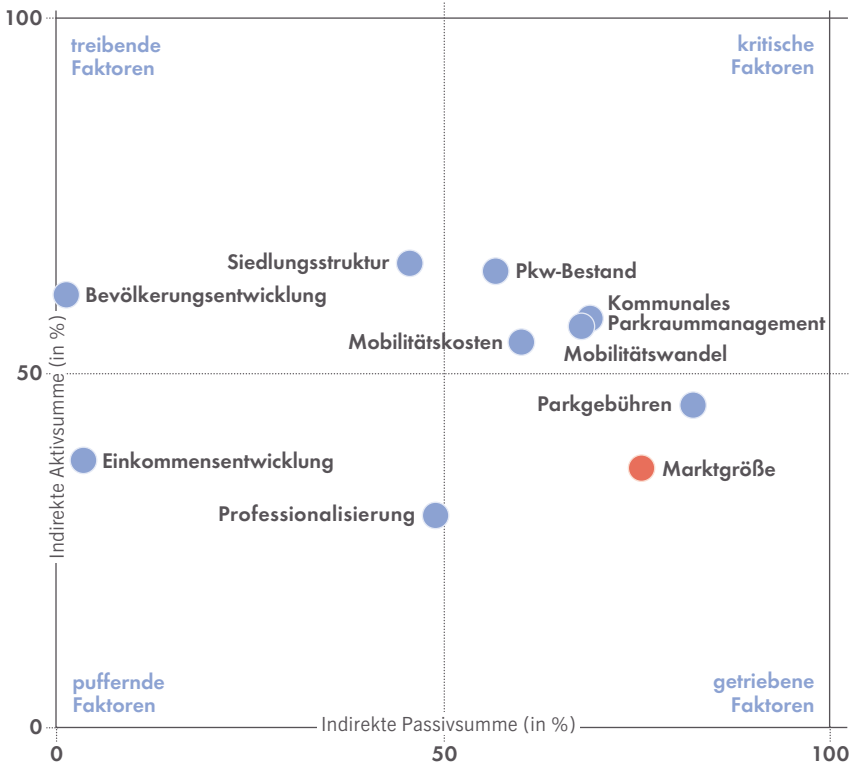
Einflussfaktoren	Ausprägungen	Quantum Zukunftseinschätzung bis 2020
Pkw-Bestand	wachsend	75 %
	stagnierend	25 %
Siedlungs- und Einzelhandelsstruktur	Reurbanisierung	65 %
	Suburbanisierung	35 %
Urbane Bevölkerungsentwicklung	wachsend	30 %
	stagnierend	55 %
	schrumpfend	15 %
Einkommensentwicklung	steigend	50 %
	sinkend	50 %
Mobilitätskosten	steigend	100 %
Mobilitätswandel	unverändert	70 %
	Bedeutungsgewinn neuer Mobilitätskonzepte	30 %
Parkgebühren	steigend	100 %
Kommunales Parkraummanagement	weniger kostenlose Parkplätze	80 %
	Status quo	20 %
Professionalisierung	zunehmend	90 %
	Status Quo	10 %

### Vernetzung der Einflussfaktoren

Das vorangegangene Kapitel stellte neun Einflussbereiche vor, welche die Entwicklung und Struktur des Parkraummarktes entscheidend beeinflussen werden. Aber diese Beziehung ist nicht einseitig. Die Struktur des Parkraummarktes hat auch Auswirkungen auf die Preisentwicklung, das kommunale Parkraummanagement etc. Und die genannten Bereiche wirken wiederum auf andere Rahmenbedingungen bzw. werden gleichzeitig von diesen beeinflusst. Basierend auf Daten, Fakten und Plausibilitäten wurden die Interpedenzen aller Einflussfaktoren durchdekliniert. Abb. 11 zeigt, welche Faktoren v.a. andere Faktoren beeinflussen und welche v.a. beeinflusst werden.

→ Abbildung 11

Wirkungszusammenhänge der Einflussfaktoren



Lesebeispiel:

Würde ein Faktor von allen anderen Faktoren jeweils mit dem Wert 10, also sehr stark beeinflusst werden (hohe Passivsumme), selbst aber keine anderen Faktoren beeinflussen, würden ihm insgesamt die Werte „100;0“ zugeordnet werden.

Datenbasis

Quantum Research

„Bevölkerungsentwicklung“ und „Siedlungsstruktur“ sind die treibenden Faktoren für die weitere Parkraummarktentwicklung. So beeinflusst die urbane Bevölkerungsentwicklung sehr stark den weiteren Pkw-Bestand, die Mobilitätskosten und das kommunale Parkraummanagement. Die Faktoren „Pkw-Bestand“, „Mobilitätskosten“, „Mobilitätswandel“ und „Kommunales Parkraummanagement“ zeichnen sich sowohl durch eine hohe Aktivität als auch hohe Passivität aus. Diese sogenannten kritischen Faktoren beeinflussen die anderen Faktoren und werden gleichzeitig durch diese getrieben. Im Gegensatz dazu gehören die „Einkommensentwicklung“ und die „Professionalisierung“ zu den puffernden Faktoren, deren Wirkungen auf die anderen Faktoren gering sind. Gleichzeitig lassen sich diese nicht besonders stark beeinflussen. Am stärksten getrieben werden schließlich die Parkgebühren und die Größe des professionellen Parkraummarktes.

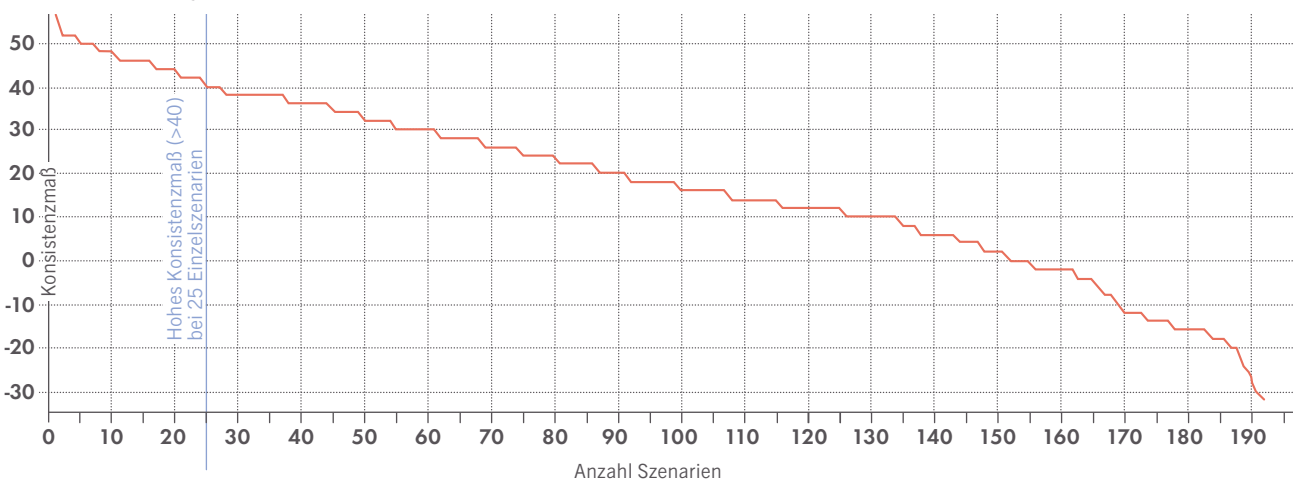
#### Perspektiven für das private gebührenpflichtige Parkplatzsegment

Basierend auf den festgelegten Interdependenzen zwischen den Einzelfaktoren und den Zukunftseinschätzungen werden im Rahmen einer rechnergestützten Konsistenzanalyse alle möglichen Einzelszenarien berechnet und nach deren Widerspruchsfreiheit geordnet. Das Ergebnis ist eine Rangliste von sehr konsistenten bzw. wahrscheinlichen Kombinationen

von Ausprägungen, die dem „berühmten“ Zukunftsbild entsprechen und als Planungsprämisse genutzt werden können. Für das Parkraummarktszenario ergeben sich durch die Vielzahl der Kombinationsmöglichkeiten insgesamt 192 verschiedene Einzelszenarien. Der maximale Konsistenzwert liegt bei 56, der geringste bei -32.

→ Abbildung 12

**Szenarienverteilung nach Konsistenzmaß**



Nur die Einzelszenarien mit dem höchsten Konsistenzmaß, d.h. die widerspruchsfreiesten, stehen im Mittelpunkt der weiteren Analyse. Die 25 stimmigsten Einzelszenarien erreichen mindestens 40 Punkte (> 70 % des maximalen Wertes). Um Aussagen über die Zukunft des Parkraummarktes zu treffen, werden diese 25 Einzelszenarien schließlich zu drei Endszenerien verdichtet und gruppiert. Dabei steht das Szenario A „Wachstum“ den Szenarien B „Stagnation“ und C „Schrumpfung“ gegenüber. Anhand der Tabelle 6 kann herausgefiltert werden, welche Einflüsse letztlich für das jeweilige Parkraumszenario verantwortlich sind.

Die drei wahrscheinlichsten Einzelszenarien gehen davon aus, dass der professionelle Parkraummarkt bis 2020 weiter wachsen wird. Insgesamt legen sich 12 der 25 Einzelszenarien mit den höchsten Konsistenzwerten auf Marktwachstum fest, während für die alternativen Szenarien mit Marktstagnation bzw. Marktschrumpfung nur neun respektive vier Szenarien sprechen. Auch aufgrund des insgesamt höheren Konsistenzwertes von 586 Punkten des Endszenerios A (420 Endszenerio B, 178 Endszenerio C) tendiert die zukünftige Entwicklung klar in Richtung Marktwachstum. Im Folgenden werden daher nur die Ergebnisse der 12 Einzelszenarien, die einen wachsenden Parkraummarkt voraussehen, dargelegt.

Je höher der Konsistenzwert eines Einzelszenarios ausgeprägt ist, desto wahrscheinlicher ist dessen Eintreten.

**Datenbasis**

Quantum Research

### Wachstum des professionellen Parkraummarktes bis 2020

Die zunehmende Renaissance der Städte als Wohn-, Arbeits- und Einkaufsorte, der weiter voranschreitende demografische Wandel, verschärfte Regulierungen, Paradigmenwechsel in der kommunalen Verkehrspolitik, Ressourcenknappheit, aber auch technologische Durchbrüche werden zu grundlegenden Umwälzungen im Bereich der Mobilität führen und damit auch langfristig die Nachfrage nach gebührenpflichtigen Parkplätzen tangieren.

→ Tabelle 6

### Häufigkeitsverteilung der Ausprägungen in den Endscenarien

Einflussfaktoren	Ausprägungen	Entwicklung des Parkraummarktes bis 2020		
		Wachstum (Szenario A)	Stagnation (Szenario B)	Schrumpfung (Szenario C)
Pkw-Bestand	wachsend	33 %	-	-
	stagnierend	67 %	100 %	100 %
Siedlungs- und Einzelhandelsstruktur	Reurbanisierung	67 %	89 %	50 %
	Suburbanisierung	33 %	11 %	50 %
Urbane Bevölkerungsentwicklung	wachsend	50 %	44 %	50 %
	stagnierend	50 %	56 %	50 %
Einkommensentwicklung	steigend	75 %	44 %	50 %
	sinkend	25 %	56 %	50 %
Mobilitätskosten	steigend	100 %	100 %	100 %
Mobilitätswandel	unverändert	92 %	56 %	50 %
	Bedeutungsgewinn neuer Mobilitätskonzepte	8 %	44 %	50 %
Parkgebühren	steigend	100 %	100 %	100 %
Kommunales Parkraummanagement	weniger kostenlose Parkplätze	100 %	100 %	75 %
	Status quo	-	-	25 %
Professionalisierung	steigend	100 %	100 %	100 %
Anzahl der Einzelszenarien unter den Top 25		12	9	4

Das wahrscheinlichste Szenario geht von einer steigenden Bedeutung des professionell betriebenen Stellplatzangebotes aus. Der Trend geht klar in Richtung Outsourcing zu professionellen Bewirtschaftungsunternehmen, wodurch sich erhebliche Wachstumspotenziale für die Branche ergeben. Dieses Szenario deckt sich mit einer Prognose des Bundesverbandes der Parkhausbetreiber, der zufolge bis 2020 rund 67 % aller gebührenpflichtigen Stellplätze (ca. 1,75 Mio.) von gewerblichen Betreibern bewirtschaftet werden.



---

Die Hälfte der insgesamt 12 Einzelszenarien sehen steigende Einwohnerzahlen in den deutschen Großstädten voraus. Grund dafür ist u.a. die Renaissance innerstädtischer Wohn- und Einzelhandelsstandorte. Die Abhängigkeit der Parkplatznachfrage von diesen Trends ist offensichtlich. Dennoch zeigen Einzelszenarien, dass der Parkraummarkt auch im Falle stagnierender Bevölkerungsentwicklung (50 %) und einer Verlagerung der Wohn- und Einzelhandelsstandorte an den Stadtrand bzw. ins Umland (33 %) wachsen könnte. Dies betrifft auch den Pkw-Bestand. Die Mehrzahl der Einzelszenarien sehen einen stagnierenden Pkw-Bestand (67 %), nur 33 % gehen von einer wachsenden Motorisierung aus.

Bei den kritischen bzw. getriebenen Faktoren gehen alle 12 Einzelszenarien bis 2020 von zunehmenden Mobilitätskosten, einem Rückgang gebührenfreier Parkplätze im Stadtgebiet sowie steigenden Parkgebühren aus. Zwar wird die Parkraumpolitik von Stadt zu Stadt unterschiedlich gestaltet. Da Parkplätze aber in den Innenstädten grundsätzlich ein knappes Gut sind und bleiben, werden sie tendenziell immer teurer. Marktakteure erwarten durch die sukzessive Umwandlung kostenloser in gebührenpflichtige Parkplätze für die professionelle Parkraumwirtschaft jährliche Zuwachsraten von über einem Prozent (insgesamt rund 130 Tsd. Stellplätze bis 2020). Während die Beschränkung kostenloser Stellplätze und die weiterhin steigenden Parktarife das Wachstum der Parkraumwirtschaft fördern, wirken die zunehmenden Mobilitätskosten auf die zukünftige Parkplatznachfrage eher dämpfend.

Beim Thema Mobilitätswandel zeichnen die Einzelszenarien ein klares Bild. Sie erwarten zumindest bis 2020 keine grundlegenden Änderungen im Verkehrsverhalten. Lediglich 8 % gehen von einer stärkeren Etablierung der Elektromobilität und alternativer Mobilitätskonzepte aus. Insbesondere hinsichtlich der Verbreitung von Elektroautos zeigt sich, dass der Wandel mehr Zeit in Anspruch nehmen wird. So wurden 2011 weniger als 100 privat genutzte Elektrofahrzeuge zugelassen.

Basierend auf den Markteinschätzungen erwartet Quantum Research bis 2020 für den professionell betriebenen Off-Street-Parkraummarkt in Deutschland ein durchschnittliches Wachstum von 5,5 % p.a. (auf rund 2 Mio. Stellplätze in 2020), wobei davon 1,0 % auf organisches Wachstum (u.a. durch Neubau, Ersatzneubau), rund 3,5 % auf den Bereich Outsourcing (insbesondere Privatisierung) und 1,0 % auf Umwandlung kostenloser in gebührenpflichtige Parkplätze entfallen. Die Notwendigkeit von Neuentwicklungen ist z.Z. auf Grund der Angebotssituation begrenzt und führt in vielen Fällen lediglich zu Verdrängungs- und Verlagerungseffekten. Allerdings stammt die überwiegende Mehrheit der deutschen Parkhäuser aus den 1960er und 1970er Jahren und ist inzwischen sanierungsbedürftig (u.a.

---

Schädigungen an der Stahlbeton-Konstruktion, kein adäquates verkehrliches Layout). Mit der stärkeren Professionalisierung werden Sanierungsmaßnahmen bzw. der Ersatzneubau an Bedeutung gewinnen.

Unterstützung findet die private Parkraumwirtschaft schließlich in wissenschaftlichen und politischen Debatten (u.a. Shoup 2012), die eine stärkere Internalisierung der Parkkosten fordern. Das Parken sei aktuell für den einzelnen Autofahrer zu kostengünstig und die Nachfrage danach zu groß. Ein Grund dafür ist, dass die Allgemeinheit kostenlose Parkplätze mit Steuergeldern subventioniere. Vielleicht werden innerstädtische kostenlose Parkplätze ja doch bald so selten sein wie auf dem Monopoly-Spielfeld.

---

## → KURZ GEFASST

---

- Von insgesamt rund 4,8 Millionen Stellplätzen in Deutschland werden 3,7 Mio. Parkplätze dem sogenannten Off-Street-Segment, d.h. Parken auf nicht-öffentlichen Straßen- und Verkehrswegen, zugerechnet. Davon sind wiederum rund 2,6 Mio. Stellplätze gebührenpflichtig.
- Trotz schrumpfender Bevölkerung wird die steigende Motorisierung der Frauen und älterer Bevölkerungsgruppen bis 2020 zu einem weiteren, wenn auch abgeschwächten Anstieg des Pkw-Bestandes auf 43,7 Mio. Fahrzeuge führen.
- Angesichts des aktuellen Bevölkerungszuwachses ist die Renaissance der (Groß-)Städte in einigen Teilräumen Deutschlands ein kaum zu ignorierendes Phänomen. Dort wird der Parkdruck eher steigen.
- Nach den Wohnkosten entfällt der größte Teil der privaten Konsumausgaben mit rund 13 % auf die Kategorie Verkehr. Deutlich steigende Kraftstoffpreise haben zwischen 1999 und 2011 in diesem Bereich zu einem Preisanstieg von rund 40 % geführt.
- Das Mobilitätsverhalten der letzten Jahrzehnte wird bei 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 die Parkraumbetreiber.

- 
- Aktuell ist der Pkw noch die erste Wahl unter den Verkehrsmitteln. Der Anteil des Pkw an der gesamten Verkehrsleistung liegt konstant über 70 %.
  - Zwischen 2004 und 2010 verteuerten sich die Kurzparkentgelte in professionell betriebenen Parkhäusern um 4,45 % für eine Stunde. Die durchschnittlichen Kosten für einen monatlichen Stellplatz stiegen um 6,10 € auf 64,10 €.
  - Insgesamt wird die private Parkraumwirtschaft davon profitieren, dass die Kommunen gebührenfreie Parkplätze reduzieren, häufiger Parkgebühren erheben und sich gleichzeitig aus dem Betrieb von Tiefgaragen und Parkhäusern zurückziehen.
  - Lediglich 50 % der 2,6 Mio. kostenpflichtigen Stellplätze werden zurzeit von gewerblichen Betreibern betrieben. Dabei überwiegen kleinere Unternehmen mit stark regionalem Bezug. Aktuell nimmt die Professionalisierung und Serviceorientierung in der privaten Parkraumwirtschaft aber deutlich zu.
  - Basierend auf den erstellten Szenarien geht Quantum Research bis 2020 von einem Markt- und Umsatzwachstum des professionellen Parkraummarktes aus. Der Trend geht klar in Richtung Rückzug der öffentlichen Hand und Outsourcing zu professionellen Bewirtschaftungsunternehmen, wodurch sich erhebliche Wachstumspotenziale für die Branche ergeben.

---

## Literatur

- AIM (2011): Mobility 3.0. Hoffnungsträger oder Milliardengrab?
- BBSR (2012): Die Attraktivität großer Städte: ökonomisch, demografisch, kulturell. Bonn.
- BGR (2011): Reserven, Ressourcen und Verfügbarkeit von Energierohstoffen. Hannover.
- BMVBS (2011): Verkehr in Zahlen 2011/2012. Hamburg.
- Bouwfonds (2012): Geld in Parkhäusern „parken“.
- BP (2012): Energy Outlook 2030. London.
- Bracher, T. (2011): Kostenlose Stellplätze wird es in den Innenstädten nicht mehr geben. Difu-Berichte 4/2011, 2-3.
- CBRE (2012): Parking Rates Broadly Up - Worldwide.
- Der Tagesspiegel (2012): Abstellen. Das Geschäft mit dem Parken. 10.4.2012.
- Deutsche Bank Research (2011): Electromobility. Falling costs are a must.
- Gertz, C.; Altenburg, S. (2009): Chancen und Risiken steigender Verkehrskosten für die Stadt- und Regionalentwicklung. Information zur Raumentwicklung 12/2009, 785-796.
- Hupfer, C. (2011): 60 Jahre Parkraumnot. Internationales Verkehrswesen (63) 2, 20-24.
- IVT (2004): Analyse von Änderungen des Mobilitätsverhaltens – insbesondere der Pkw-Fahrleistung – als Reaktion auf geänderte Kraftstoffpreise. Heilbronn.
- KBA (2012): Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes.
- Lehmbrock, M. (2010): Einfaches und wirtschaftliches Parkraummanagement. Difu-Impulse 2/2010.
- Litman, T. (2011): Parking Pricing Implementation Guidelines. Victoria Transport Policy Institute.
- Mingardo, G. (2012): No parking, no business? Parking Trend (26) 1, 20-24.
- Q-Park (2012): Verantwortungsbewusstes Parken 2010.
- Shell (2009): Shell PKW-Szenarien bis 2030. Fakten, Trends und Handlungsoptionen für nachhaltige Auto-Mobilität. Hamburg.
- Shoup, D. (2012): Free parking or free markets. Parking Trend (26) 2, 34-39.
- Shoup, D. (2005): The high cost of free parking. Chicago.

---

## Quantum

Wer erfolgreich in Immobilien investieren möchte, braucht Partner, die beides verbinden: Know-how im Bereich der Immobilie einerseits und in der Fondsstrukturierung andererseits. Quantum bündelt diese Kompetenzen mit der eigenen Kapitalanlagegesellschaft und kombiniert sie mit der jahrelangen Expertise eines Projektentwicklers. Von der Entwicklung und Realisierung bis hin zum effektiven Management der Fonds liegt alles in Quantum-Hand. Dabei erbringt Quantum die gesamte Wertschöpfungskette bis hin zum Asset Management intern, während die Liegenschaftsverwaltung nach klaren Vorgaben durch erfahrene Partner mit lokaler Präsenz durchgeführt wird. Seit 2005 hat Quantum bereits sechs Immobilien-Spezialfonds initiiert. Die Assets under Management betragen im Investmentbereich derzeit rund EUR 2,2 Mrd.

---

## Disclaimer

Die in diesem Newsletter enthaltenen Daten und Informationen wurden sorgfältig nach bestem Wissen und Gewissen aus verlässlichen Quellen entnommen. Getroffene Prognosen oder Erwartungen sind mit Risiken verbunden und können wesentlich von den tatsächlichen Entwicklungen abweichen. Für die Richtigkeit der Inhalte wird daher keine Garantie oder sonstige Haftungserklärung abgegeben. Der Newsletter dient ausschließlich Informationszwecken und ist nicht als Angebot oder Empfehlung für bestimmte Anlagen oder Investitionsstrategien zu verstehen.

---

## Kontaktdaten

Quantum Immobilien AG  
Dornbusch 4  
20095 Hamburg

### Ihr Ansprechpartner

Dr. André Scharmanski  
as@quantum.ag  
T. +49.40.41 43 30-546  
F. +49.40.41 43 30-511