



Parken in Europa

Parkraumbewirtschaftung in Zeiten neuer Mobilitätskonzepte

Die Welt des Transport- und Verkehrswesens unterliegt einem ständigen Wandel – hervorgerufen insbesondere durch zahlreiche Innovationen und einer veränderten Kundennachfrage. Die Sharing Economy setzt sich immer mehr durch, öffentliche Verkehrsmittel vernetzen sich zunehmend miteinander, die Markteinführung von autonomen Fahrzeugen steht kurz bevor. Damit unterliegt auch das Parken, wie wir es heute kennen, bedeutenden Einflüssen. Pessimisten gehen bereits von einem „Ende des Parkens“ aus, doch realistischerweise ist man davon noch weit entfernt. Sofern die Lage im Stadtgefüge stimmt, bleiben mehrgeschossige Parkgaragen – sogenannte multi-storey parking facilities (MPFs) – auch in absehbarer Zukunft eine solide Investition.

DEFINITIONEN UND UNTERSCHIEDUNGEN

- CAR-SHARING** ist eine Dienstleistung auf Abonnement-Basis, welche Nutzern nach Bedarf Zugang zu Autos verschafft und Gebühren pro genutzter Minute verrechnet. Die Dienstleistungsanbieter stellen üblicherweise Elektroautos zur Verfügung.
- RIDE-SHARING**-Dienstleistungen vernetzen Nutzer mit ähnlichen Reisezielen miteinander und ermöglichen diesen, verfügbaren Raum in ihrem Auto zu vergeben und Kosten einzusparen.
- AUTONOME AUTOS** sind Autos, die durch die Nutzung künstlicher Intelligenz mit wenig bis überflüssig gar keinem Eingreifen des Fahrers auf der Straße fahren können.
- MEHRGESCHOSSIGE PARKEINRICHTUNGEN** sind entweder unter- oder überirdisch und abseits von Straßen angelegte Parkeinrichtungen mit mehreren Stockwerken.

Quelle: Catella Research 2018

Auswirkungen von Innovationen auf das Parken

Carsharing gewinnt immer mehr an Beliebtheit. Car2go, ein Pionier des Carsharings, meldete im Februar 2018 mehr als 3 Millionen Nutzer weltweit, im Vergleich zu noch 2 Millionen im September 2016. 1,7 Millionen der 3 Millionen Nutzer befinden sich in Europa. Die Nutzer gaben auch an, ein Carsharing-Abonnement diene als Ersatz für ein eigenes Auto.

Carsharing-Modelle führen zu einer Verringerung von Autos auf den Straßen und zu einer Reduktion der Nachfrage nach Parkmöglichkeiten, da mehrere Personen sich ein Auto zu verschiedenen Zeiten teilen. Insbesondere geht dadurch die Nachfrage nach Langzeitparken zurück. Allerdings könnte Carsharing die Nachfrage nach Kurzzeitparken ankurbeln, da das Auto am Ende der Fahrt immer geparkt werden muss und mit einem geteilten Auto an einem Tag weitaus mehr Fahrten als mit einem privaten Fahrzeug zurückgelegt werden.

Ridesharing mindert die Nachfrage nach Parkmöglichkeiten am Reiseziel, da de facto weniger Autos ankommen. Aufgrund der starken Abhängigkeit des Mitfahrers vom Fahrtziel des Fahrers und der daraus resultierenden hohen Inflexibilität, ersetzt Ridesharing nur in den seltensten Fällen den privaten Autobesitz. Ridesharing wird meist für Fahrten innerhalb einer Stadt genutzt.

Ride-Hailing-Dienstleistungen bieten Kunden Komfort, Verlässlichkeit und günstige Preise – vor allem im Vergleich zu herkömmlichen Taxis. Solche Modelle würden sich erheblich auf den privaten Autobesitz und auf das Parken auswirken, da sich Nutzer nicht um die Instand-

haltung oder Versicherung des eigenen Fahrzeugs kümmern müssen und Fahrer nach dem Erreichen eines Ziels nicht parken müssen. Über und andere Anbieter dieser Dienstleistungen sind jedoch in Europa stark reguliert (und sogar in manchen Städten verboten), wodurch kaum Auswirkungen auf das Parken entstehen.

Automatisierte Parksysteme befinden sich in der Probephase. Sie könnten das Parken in Garagen jedoch sehr viel effizienter und bequemer gestalten: Fahrzeuge werden hier mit Hilfe von Fördertechnik eingeparkt, der Raumbedarf für offene Türen fällt weg, das spart bis zu 25 % an Platz ein. Aktuell sind diese Systeme allerdings noch von technischen Problemen betroffen und versagen während der Stoßzeiten.

Autonome Fahrzeuge stellen einen technologischen Fortschritt dar, über den seit Jahren diskutiert wird. Sie sollen große Veränderungen für den Verkehrssektor mit sich bringen. Autonome Taxis lassen sich wohl ähnlich nutzen wie herkömmliche Taxis, sie wären allerdings sehr viel günstiger, da der Lohn für den Fahrer entfällt. In letzter Konsequenz verschmelzen durch autonome Fahrzeuge Carsharing und Ride-Hailing miteinander, da der Hauptunterschied zwischen den beiden Konzepten in der Anwesenheit eines Fahrers besteht.

Obwohl die Funktionalität von autonomen Autos meist mit autonomen Taxis in Verbindung gebracht wird, werden autonome Autos in Privatbesitz zukünftig ebenfalls eine wichtige Rolle spielen und Auswirkungen auf das Parken haben.

TAB 1: PUSH-UND-PULL-EFFEKTE AUF DAS PARKEN DURCH AUTONOME AUTOS

PUSH	PULL
<ul style="list-style-type: none"> • Autonome Autos in Privatbesitz ermöglichen all jenen, die nicht fähig sind, eine bequeme Beförderungsmöglichkeit und verstärken die Nachfrage nach Parkmöglichkeiten. • Autonome Autos in Privatbesitz können selbst einparken und miteinander kommunizieren, um ein enges Raster zu formen, wodurch in Parkeinrichtungen mehr Platz eingespart werden kann. 	<ul style="list-style-type: none"> • Autonome Taxis reduzieren den Autobesitz durch die Bereitstellung einer bequemeren und kostengünstigeren Alternative, die die Nachfrage nach Parkmöglichkeiten reduziert. • Autonome Taxis müssen grundsätzlich – außer während des Aufladens – nie geparkt werden und verringern die Nachfrage nach Parkmöglichkeiten.

Quelle: Catella Research 2018

Während autonome Taxis die Nachfrage nach Parkmöglichkeiten stark verringern, wird dieser Zustand zumindest teilweise durch autonome Autos in Privatbesitz ausgeglichen. Allerdings werden auch nach der Markteinführung autonome Autos noch lange nicht das Straßenbild beherrschen, nicht autonome Fahrzeuge bleiben zunächst in der Mehrzahl. Die Nachfrage nach Parkmöglichkeiten bleibt infolgedessen für lange Zeit bestehen.



Weitere relevante Trends

Der Anteil an Privat-Pkw hat sich aufgrund der hohen Kosten, die der Besitz eines Autos mit sich bringt, verringert. Die Spritkosten sowie die Kosten für Instandhaltung und Versicherung sind für ein Gut, dass sich zu rund 95 % der Zeit im Ruhezustand befindet bzw. geparkt ist, gewaltig. Noch steigt der Pkw-Bestand, die Wachstumsraten werden jedoch zunehmend geringer. Tendenziell wird aufgrund der zahlreichen zukunftsfähigen Alternativen ein struktureller Rückgang des Pkw-Bestandes erwartet.

Ein verstärktes Umweltbewusstsein hat dazu geführt, dass Menschen Autos weniger nutzen und lieber zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren. Geringere Autonutzung reduziert die Nachfrage nach Parkmöglichkeiten. Gleichzeitig steigt die Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen. Das Umweltbewusstsein hat auch zu einer stärkeren Verbreitung von Elektroautos geführt. Sie werden allgemein als „grüner“ angesehen, ihre gesamte Ökobilanz ist allerdings weniger eindeutig, wenn man Batterieabfälle und Abgase durch die Produktion von Elektrizität mit einbezieht

Viele europäische Städte wollen ihre Stadtzentren künftig zu einer autofreien Zone umrüsten und bieten weniger Anreize für die Nutzung von Autos. Oslo ließ vor kurzem hunderte Parkplätze entfernen, um die City autofrei zu bekommen. Paris wandelte gerade erst einige Hauptstraßen zu Fußgängerzonen um und auch London hat zugesagt, seine Haupteinkaufsstraße komplett in eine Fußgängerzone umzugestalten. Die Diskussion um das sog. Dieserverbot für deutsche Städte, wie zuletzt in Frankfurt, kann zu einer weiteren Reduktion von Parkraum führen. Solche Maßnahmen erhöhen die Nachfrage nach Parkmöglichkeiten an den Rändern der autofreien Zonen. Noch vorhandene, ehemals kostenlose Parkplätze auf Straßen werden kostenpflichtig.

Viele Menschen haben sich mit der Idee angefreundet, mehrere Verkehrsmittel zu nutzen, um zu ihrem Ziel zu gelangen, die sog. multimodale Verkehrsmittelwahl. Mittlerweile ist es üblich, das Auto oder Fahrrad an einer Haltestelle zu parken und die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortzusetzen. Das erhöht die Nachfrage nach Parkmöglichkeiten in der Nähe von Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln.

Wie kann das Parken an diese Änderungen angepasst werden?

Angesichts der zahlreichen Entwicklungen im Verkehrssektor muss sich auch das Parken anpassen. **Mehrgeschossige Parkeinrichtungen (sogenannte MPE)** bieten gute Lösungsansätze.

TAB 2: VORTEILE UND NACHTEILE VON MPE

VORTEILE	NACHTEILE
<ul style="list-style-type: none"> • Effiziente Nutzung der Grundfläche • Schrankenbasiertes Zahlungssystem • Verringerung von Verkehrsstaus auf den Straßen • Besserer Schutz von Fahrzeugen vor Vandalismus/Unfällen • Unabhängig von der Abschaffung von Straßenparkplätzen 	<ul style="list-style-type: none"> • Notwendigkeit umfangreicher physikalischer Tests (aufgrund großer Gewichtsverlagerungen) • Allgemein schlechtes Erscheinungsbild • Langsame Adaptation von neuen Zahlungsmethoden • Langsame Einführung von Ertragsmanagement

Quelle: Catella Research 2018

MPE bringen entscheidende Vorteile mit sich und stellen vor allem im Hinblick auf den aktuellen Trend der Reduktion von Parkmöglichkeiten im Straßenraum eine Lösung dar. MPE können sich vielen Veränderungen unterziehen, um von den neuen Innovationen und Trends im Verkehrssektor zu profitieren, müssen sich aber an strategischen Standorten befinden. Der Schlüssel dazu ist eine Umwandlung von Parkgaragen zu Verkehrsknotenpunkten – Orte des sog. Modal Split, die Park- und Umstiegsmöglichkeiten für verschiedene Verkehrsmittel wie Fahrrad, private PKW oder City-Logistik Fahrzeuge bieten.

MPE könnten Parkmöglichkeiten für Fahrräder anbieten und so von deren verstärkter Nutzung und Konnektivität profitieren. Auch wenn die meisten Radfahrer nicht bereit sind, für das Parken ihrer Fahrräder in Garagen zu bezahlen, können MPE von jenen profitieren, die ihre teureren Fahrräder an einem sicheren Platz abstellen wollen. Zudem wäre dies wahrscheinlich in MPE nahe der Innenstadt effektiver, wo die Nutzung von Fahrrädern höher ist.

MPE könnten auch von dem zunehmenden „Park and Ride“-Trend profitieren, indem sie ihre Standorte strategisch neben relevanten Haltestellen auswählen und all jenen, die ihre Reise mit einem öffentlichen Verkehrsmittel fortsetzen, Ermäßigungen anbieten. So werden MPE zu einem wichtigen Teil der Mobilitätskette.

Zudem könnten MPE auch Plätze für Ride-Hailing-Fahrer zur Verfügung stellen, an denen Passagiere abgeholt werden können (sog. „Hop-on Services“). Dies wäre insbesondere für MPE zweckdienlich, die sich in der Nähe von Einkaufsstraßen befinden oder mit diesen verbunden sind.

Aktuell bitten die meisten Carsharing-Unternehmen ihre Nutzer, im Straßenraum oder auf anderen öffentlichen Parkplätzen zu parken, die von der Stadtverwaltung kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Das kann aber nur eine Übergangslösung sein, da sich Städte von dem Konzept des freien Parkens im Straßenraum immer mehr verabschieden. MPE können mit Carsharing-Unternehmen zusammenarbeiten, in dem sie Parkplätze für deren Fahrzeuge gegen Gebühr zur Verfügung zu stellen und so von der Zunahme an Carsharing-Fahrzeugen profitieren.

Parkgaragen können so konstruiert werden, dass sich weitere Nutzungsmöglichkeiten ergeben, beispielsweise für die Nutzung als Bürogebäude oder Logistikzentrum. Um sich zukunftssicher aufzustellen, können Parkgaragen zudem modular und in Phasen errichtet werden, so dass infrastrukturelle Veränderungen in späteren Abschnitten vorgenommen werden können, um neue Kundenbedürfnisse zu erfüllen.

Die Betreiber von MPE können ihre Dienste auch in einer App anbieten, die Teil eines städtischen Verkehrsleitsystems ist. Das erleichtert Nutzern das Suchen und Reservieren von Parkplätzen und würde überdies MPE die Möglichkeit verschaffen, die grundlegende Preisformel für Parkmöglichkeiten zu verändern. Im Moment wird der Preis anhand der Art des genutzten Platzes und der Parkdauer zusammen mit einer Pauschale bestimmt. Durch die Nutzung einer App könnten MPE effektives Ertragsmanagement betreiben.



TAB 3: PREISFUNKTION DES PARKENS

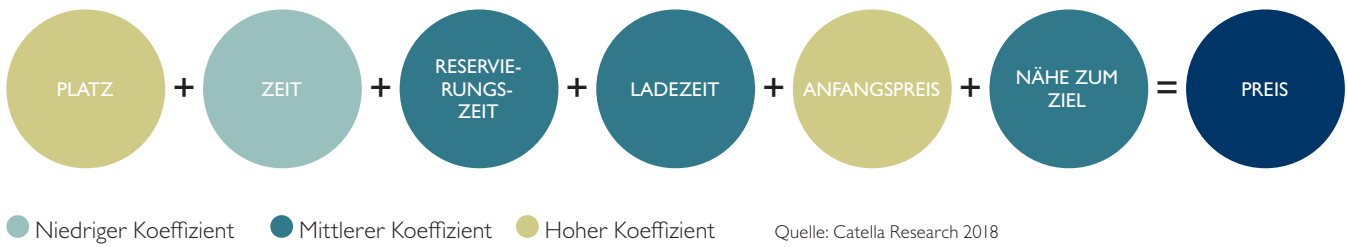


Abbildung 1 zeigt die Variablen einer Funktion, um den Nutzungspreis eines Parkplatzes zu bestimmen und gibt an, welche Faktoren die höchsten Preiswirksamkeiten zur Folge haben.

MPE könnten auch den Fokus auf die Erfassung von Daten legen – über die Parkdauer, die Verfügbarkeit oder das Ermitteln von Stoßzeiten. Die würden ihnen ermöglichen, Trends oder Muster zu identifizieren und von diesen zu profitieren. Die Datenlage bezüglich des Parkens ist spärlich und eine verstärkte Präsenz von Daten wäre für Betreiber und Planer von MPE extrem nützlich.

Letztendlich könnten MPE unter einer stärkeren Berücksichtigung von architektonischen und ästhetischen Werten im Stadtraum entwickelt werden.

Prognose

Der Verkehrssektor unterliegt vielen Veränderungen, wovon einige dem hohen technischen Innovationsniveau und der Veränderung des Konsumentenverhaltens in diesem Sektor zugerechnet werden können. Sharing Economy wird zu einem immer stärkeren Bestandteil von Mobilitätskonzepten. Öffentliche Verkehrsmittel werden - zugebenermaßen im Rahmen einer ganzheitlichen Betrachtung – immer stärker ausgebaut und besser vernetzt. Das Fahren von autonomen Autos hat gewiss noch keine Marktreife, wenngleich die Zukunft aber hier näher rückt. Angesichts der Vielzahl an neuen Entwicklungen erscheint es nur logisch, dass auch das Management von Parkraum einem Veränderungsprozess unterliegt.

Die Etablierung von Innovationen im Transport- und Verkehrssektor bedeutet nicht das Ende des Parkens, sondern erfordert zum einen ein Umdenken im sog. Modal Split und zum anderen eine Neupositionierung der Parkinfrastruktur. Die Reduktion vom Konzept des (kostenlosen bzw. zeitlich befristeten) Parkens im Straßenraum bringt MPE zahlreiche Vorteile. Durch eine Anpassung an die neuen Veränderungen werden MPE vom Transformationsprozess im Transport- und Verkehrssektor profitieren und Investoren können so neue Ertragspositionen definieren. Eine Zukunft, in der kein Bedarf an Parkmöglichkeiten mehr besteht, ist sicher nicht realistisch. Vom Standpunkt eines Investors aus gesehen bietet dieser Umwandlungsprozess gleichwohl deutlich mehr Chancen als Risiken.

Mit Standorten in 14 Ländern weltweit ist Catella führender Spezialist in Immobilieninvestitionen, Asset Management und Banking in Europa. Die Gruppe hat einen Umsatz von 211 Mio und verwaltet ein Vermögen von ca. 16 Milliarden SEK.

Catella ist in Nasdaq Stockholm im Mid-Cap-Segment gelistet.

catella.com

TAB 4: VARIABLEN ZUR PREISBESTIMMUNG DER NUTZUNG EINES PARKPLATZES

ZEIT	Niedriger Koeffizient aufgrund des wahrscheinlichen Übergangs von Langzeit- zu Kurzzeitparken
PLATZ	Hoher Koeffizient aufgrund einer höheren Platzeinsparung, wodurch größere Parkplätze teurer werden
RESERVIERUNGSZEIT	Mittlerer Koeffizient, da aufgrund einer höheren Zeiteinsparung und mehr Komfort die Nachfrage nach Reservierungen zunehmen wird.
LADEZEIT	Mittlerer Koeffizient, da es sich hierbei eher um eine zusätzliche Dienstleistung handelt
ANFANGSPREIS	Hoher Koeffizient aufgrund des wahrscheinlichen Übergangs von Langzeit- zu Kurzzeitparken
DISTANZ ZUM ZIEL	Mittlerer Koeffizient aufgrund des Komforts für den Kunden, aber entsprechende Schwierigkeit der Beurteilung

Quelle: Catella Research 2018

TAB 5: DER „CATELLA PARKEN EUROPA“ FONDS

FONDSTRATEGIE	
■	Der Fonds investiert in öffentliche Parkeinrichtungen in attraktiven Gebieten/Städten in ganz Europa.
■	Der Hauptfokus des Fonds liegt auf Deutschland, Österreich, der Schweiz, England, Frankreich, den Beneluxstaaten, nordischen Ländern, Irland, Spanien und Italien mit einem Sekundärfokus auf Portugal und die CEE-Staaten.
■	Die Stadtzentren, in denen wir investieren würden, sollten folgende Merkmale aufweisen: <ul style="list-style-type: none"> – Einen hoch-städtischen Charakter – Nachhaltige und beständige Anziehungspunkte – Etablierte Parkrichtlinien und Durchsetzungsstrategie – Zahlungsbereitschaft für Parkmöglichkeiten

Quelle: Catella Real Estate AG, Orange Investment Managers

KONTAKTDATEN CATELLA:

Dr. Thomas Beyerle
thomas.beyerle@catella.de
+49 (0)69 31 01 930 220

Heiko Böhnke
heiko.boehnke@catella-investment.com
+49 (89) 189 16 65 238

KONTAKTDATEN ORANGE INVESTMENT MANAGERS:

Michiel Gerritsen
m.gerritsen@orangeim.nl
+31 (0) 6 55 48 01 02

Jouke Schneider
j.schneider@orangeim.nl
+31 (0) 6 38 30 19 78