

Kostenfaktor Parkplätze in gemeinnützigen Wohnbauten Zusammenfassung

Metron



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF
Bundesamt für Wohnungswesen BWO

Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Wohnungswesen BWO
Storchengasse 6, 2540 Grenchen
Tel. +41 58 480 91 11
info@bwo.admin.ch, www.bwo.admin.ch

Download

www.bwo.admin.ch

Projektsteuerung

Doris Sfar, BWO
Patrick Brünisholz, BWO
Kathrin Hasler, BWO

Autoren

Metron AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg

Denise Belloli, Metron Verkehrsplanung AG
Roger Trottmann, Metron Architektur AG
Adrian Rehmann, Rehmann Immobilien
Eleonore Jacobi Wolter, Metron Verkehrsplanung AG
Lisa DiLena, Metron Verkehrsplanung AG

Zitierweise

Metron (2019). *Kostenfaktor Parkplätze in gemeinnützigen Wohnbauten*.
Zusammenfassung. Bundesamt für Wohnungswesen, Grenchen.

Anmerkungen

Diese Publikation ist auch in französischer Sprache erhältlich.

Der Bericht gibt die Auffassung der Autoren wieder, die nicht notwendigerweise mit derjenigen des Auftraggebers übereinstimmen muss.

Zur besseren Lesbarkeit und Vermeidung sprachlicher Schwerfälligkeit wird im vorliegenden Bericht nur die männliche Form verwendet. Die entsprechenden Begriffe beziehen sich jeweils auf beide Geschlechter.

Titelbild

© VBS

Zusammenfassung

Der Anteil autofreier Haushalte nimmt seit einigen Jahren zu. Insbesondere in den Städten verzichtet bereits gut jeder zweite Haushalt auf ein Auto.

Die heutigen Regeln verpflichten Eigentümer meistens dazu, bei Um-, Erweiterungs- und Neubauten eine bestimmte Anzahl Parkplätze zu erstellen. In der Praxis ist festzustellen, dass das Parkplatzangebot bei Wohnbauten häufig nicht mit der Nachfrage übereinstimmt. Dies ist aus verschiedenen Gründen nicht befriedigend: Zu wenige Parkplätze führen zu nicht vermietbaren Wohnobjekten und zu Konflikten im Betrieb der Wohnbauten. Zu viele Parkplätze verteuern unnötig die Erstellungskosten und führen direkt oder indirekt zu höheren Mietkosten der Wohnungen. Eine optimale Ausnützung der Parkplätze ist daher wichtig.

Die vorliegende Studie nimmt den "Kostenfaktor Parkplätze" deshalb unter die Lupe und behandelt folgende Schwerpunkte:

- Ermittlung der Kosten zur Erstellung und für den Unterhalt von Parkplätzen;
- Einordnung der Einflussfaktoren auf die Parkplatznachfrage;
- Verhältnis zwischen Parkplatzangebot und Parkplatznachfrage;
- Bestimmung des Einsparungspotenzials bei einer optimalen Übereinstimmung zwischen Parkplatzangebot und -nachfrage;
- Aufzeigen des bestehenden Handlungsspielraums sowie Ableitung von Empfehlungen für die beteiligten Akteure.

Dazu werden einerseits bestehende Grundlagen analysiert und andererseits die Erkenntnisse anhand von sieben Fallbeispielen gespiegelt. Die Daten der Fallbeispiele werden mittels schriftlicher Erhebung quantitativer Daten bei den Genossenschaften; Interviews mit den Hausverwaltungen zu qualitativen Grössen und einer Befragung der Bewohner zu ihrer Wohn- und Parkierungssituation erhoben.

Ein Vergleich der - aufgrund fehlender Daten zum Teil rechnerisch hergeleiteten - Baukosten mit aus der Metron-Praxis bekannten **Kostenkennzahlen** zeigt, dass die effektiven **Erstellungskosten** je Parkplatz in den Fallbeispielen meist unter den Durchschnittswerten der Kostenkennzahlen liegen. Eine umfassende Kostenüberwälzung an die Mietenden lässt sich aus dem Vergleich der Kostenkennzahlen und den Angaben aus dem Fallbeispielen allerdings nicht erkennen, ungeachtet dessen, ob Leerstände bestehen oder nicht.

Die **Einflussfaktoren auf die Parkplatznachfrage** wurden mittels Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) von BFS und ARE ermittelt. Dabei zeigt sich folgendes:

- Innenentwicklung: Je höher die Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte, umso grösser die Anzahl Haushalte ohne Auto. Bei Genossenschaften liegt dieser Anteil sogar noch über dem Schnitt aller Schweizer Haushalte.
- Gegenläufige Tendenzen bei der Mobilität im Alter: Einerseits verliert das Auto tendenziell an Bedeutung, andererseits haben in dieser Altersgruppe Frauen erstmals ähnlich häufig den Führerschein wie Männer. Zu unterscheiden ist zudem zwischen aktiven Senioren mit einer hohen Mobilität und Betagten mit geringer Mobilität.
- Teilen statt besitzen: Mobility as a Service (MaaS) gewinnt an Bedeutung, der Autobesitz dürfte dadurch tendenziell abnehmen, multimodale Verkehrsketten werden zunehmen.

Die Tendenzen aus dem MZMV finden sich - zumindest teilweise - in den Fallbeispielen wieder. Der Autobesitz ist eher gering; unverbindlichere Mobilität in Form von Mobility-Autos, klassischen Velos und E-Bikes sowie öffentlichem Verkehr ist bei den Befragten gegenüber den Ergebnissen des MZMV sogar stark vertreten.

Die Altersgruppe der über 65-Jährigen weist sowohl in den beiden Siedlungen mit der Zielgruppe "Alter" als auch in zwei weiteren Siedlungen einen vergleichsweise hohen Autobesitz aus. Die oben beschriebenen gegenläufigen Tendenzen werden damit in den Fallbeispielen bestätigt.

Die **planerischen Vorgaben** sind von Kanton zu Kanton und von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich. Einige neuere Vorgaben ermöglichen eine Unterschreitung der Pflichtparkplatzanzahl im Sinne von autofreiem bzw. autoarmem Wohnen. Die Unterschreitung muss in der Regel mittels Mobilitätskonzepten begründet werden.

Die Fallbeispiele zeigen, dass bei keinem der Beispiele exakt die vorgegebene Anzahl Parkplätze realisiert wurde. Zu beachten ist, dass fast überall auch zusätzlich im öffentlichen Raum parkiert werden kann.

Aus den Grundlagen lässt sich erkennen, dass es bezüglich **Übereinstimmung von Parkplatzangebot und -nachfrage** zwischen städtischen und ländlichen Gebieten grosse Unterschiede gibt. In städtischen Gebieten mit guter Erreichbarkeit bestehen zum Teil grosse Parkplatzleerstände; Bauträger sind hier bestrebt, das Angebot klein zu halten, um Leerstände zu vermeiden. In ländlichen, nicht gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten beobachtet man das Gegenteil.

Sowohl die Analyse bestehender Grundlagen als auch die Betrachtung der sieben konkreten Fallbeispiele zeigen, dass sich **das Einsparungspotenzial** nicht einfach beziffern lässt. Ein Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage kann aber trotzdem ökonomisch relevant sein. Eine bedarfsgerechte Dimensionierung des Parkierungsangebots, welches im besten Fall über die Jahre dynamisch an neue Gegebenheiten angepasst werden kann, ist daher auf jeden Fall zweckmässig und kann helfen, Kosten einzusparen.

Um den Kostenfaktor Parkplätze zu minimieren und bedarfsgerechte Angebote zu schaffen, gilt es daher, die vorhandenen **Handlungsspielräume** auszunutzen und mit Beitrag von allen Beteiligten dafür zu sorgen, dass die Vorgaben weiterentwickelt werden. Aus diesem Anspruch können sowohl für die Bauträger als auch für die Kantone und Gemeinden als bewilligende Instanz für Baugesuche folgende **Empfehlungen** formuliert werden:

Empfehlungen an Bauträger:

- Mobilitätskonzepte als Planungsinstrument und zur Erwirkung einer bedarfsgerechten Dimensionierung der Parkierung nutzen.
- Soweit möglich hinsichtlich Anordnung und Art der Parkplätze flexibel nutzbare Parkierungsanlagen (z.B. Carports, oberirdische Parkhäuser bei grossen Nutzungen) erstellen, Nachfolgenutzungen mitdenken, Mehrfachnutzungen ermöglichen.

Empfehlungen an die öffentliche Hand: Kantone und Gemeinden:

- Sorgfältige Abwägung der Interessen und Bedürfnisse aller Beteiligten bei der Ausarbeitung der Vorgaben, Berücksichtigung sowohl der jeweiligen Nutzung, möglicher Umnutzungen und etappierten Realisierung als auch raumplanerischer und städtebaulicher Kriterien.
- Formulierung von Vorgaben, die das Bauen von Parkplätzen "auf Reserve" zulassen, ist nicht sinnvoll, da leerstehende Parkplätze allenfalls an Dritte vermietet werden. Dies führt zu unerwünschtem Mehrverkehr.
- Keine isolierte Betrachtung der privaten Parkierung, sondern im Zusammenhang mit dem öffentlichen Parkraum und weiteren benachbarten Nutzungen.
- Die Empfehlung von einem Parkplatz pro 3 Alterswohnungen aus der bestehenden Planungsrichtlinie «Altersgerechte Wohnbauten» ist situativ anzuwenden. Der Parkplatzbedarf unterscheidet sich innerhalb der Zielgruppe ältere Menschen stark, eine genauere Abschätzung des Bedarfs aufgrund weiterer Faktoren ist zielführend.