

Zeitschrift: Wohnen
Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger
Band: 94 (2019)
Heft: 12: Renovation

Artikel: Wie viele Parkplätze sind effizient?
Autor: Bürgisser, Thomas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-867817>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Bild: Wohnen

Tiefgarage in einer Genossenschaftssiedlung: Wenn Plätze leer bleiben, wird sie zum Kostenfaktor.

Eine BWO-Studie untersucht die Kosten von Parkplätzen im gemeinnützigen Wohnungsbau

Wie viele Parkplätze sind effizient?

Eine Studie im Auftrag des Bundesamts für Wohnungswesen (BWO) stellt den «Kostenfaktor Parkplatz» ins Zentrum. Viele Fragen stellen sich: Wie viel soll es sein? Was tun bei einem Überangebot? Wie bleibt man flexibel? Bei der Antwort spielen viele Faktoren mit.

Von Thomas Bürgisser

Zwanzig der 79 Parkplätze in der Siedlung Gütschhöhe der Wohnbaugenossenschaft Gefa in Luzern standen im vergangenen Jahr leer. Sie wurden teilweise zu Abstellplätzen für sperrige Velos und Anhänger umgenutzt; eine Kompensation der wegfallenden Erträge war nicht möglich. Das ist eines von sieben Fallbeispielen der Studie «Kostenfaktor Parkplätze in gemeinnützigen Wohnbauten», die vom Planungsbüro Metron im Auftrag des Bundesamtes für Wohnungswesen (BWO) erstellt wurde. «Ein Überangebot an Parkplätzen trifft Wohnbaugenossenschaften besonders hart. Denn Quersubventionierung von leeren Parkplätzen ist bei Kostenmieten nicht vorgesehen», führt Mitautorin Denise Belloli von Metron aus.

Bei der Gütschhöhe waren ursprünglich rund 132 000 Franken Mieteinnahmen jährlich für die Parkplätze vorgesehen. Fast zehn Prozent der 28 Millionen Gesamterstellungskosten hatte man damals für die Tiefgaragenplätze

aufgewendet. Wenig überraschend ist das die teuerste Variante. So kommen die Studienmacher bei der Auswertung aller sieben Fallbeispiele auf durchschnittlich 34 534 Franken Baukosten pro Tiefgaragenplatz, gefolgt vom oberirdischen, gedeckten Parkfeld (Garage/Parkhaus) mit durchschnittlich 32 000 Franken. Bereits wenn der oberirdische Parkplatz nur gedeckt, nicht aber geschlossen ist (Carport), sinken die Kosten auf 12 731 Franken, und offene Parkfelder schlagen noch mit 7 590 Franken zu Buche.

Mobilitätskonzept als Planungsinstrument

Zum belastenden Kostenfaktor wird ein Parkplatz jedoch erst, wenn er zu günstig oder gar nicht vermietet wird. Hier zeigt die Untersuchung, dass der effektiv verlangte Mietzins meist ziemlich genau dem errechneten Soll-Mietzins entspricht, mit Ausnahme der Gratis-

veloparkplätze. Kommt hinzu, dass die Mehrheit der sieben Fallbeispiele kaum Parkplatz-leerstände aufweisen. Während zwei der untersuchten Genossenschaften ein Mobilitätskonzept haben und die vorgegebene Mindestparkplatzzahl von Beginn an klein halten, verhindern andere Leerstände schlicht durch externe Vermietung. «Auch das kann aber zu Konfliktpotential führen, wie die Befragung gezeigt hat. Zum Beispiel, weil einige Bewohner den Platz lieber für etwas anderes genutzt hätten», sagt Denise Belloli. «In einer anderen Siedlung wiederum beeinflusste fehlender Parkplatz die Zufriedenheit negativ. Im Extremfall könnte ein Parkplatzmangel sogar zu nicht vermietbarem Wohnraum führen, was wesentlich teurer kommt als ein leerer Parkplatz.»

Anstatt mit solchen Ausweidlösungen zu kalkulieren, empfiehlt Denise Belloli eher, von Beginn an ein Mobilitätskonzept zu erstellen. «Nicht nur, um die Normen und Gesetze von Kantonen oder Gemeinden zu unterschreiten. Sondern als Planungsinstrument, damit das Angebot möglichst gut auf alle Einflussfaktoren abgestimmt ist.» Als wichtigen Einflussfaktor auf die Parkplatznachfrage führt die Studie die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr an. Für Denise Belloli ist aber auch die Bewohnerstruktur entscheidend. «Abgesehen davon, dass Genossenschaften statistisch gesehen bereits über mehr autofreie Haushalte verfügen als der Schweizer Durchschnitt, hat sich erstaunlicherweise gezeigt, dass nicht Familien, sondern Ein- und Zweipersonenhaushalte einen relativ hohen Parkplatzbedarf haben. Handwerker sind ausserdem immer öfter auf einen Parkplatz für ihr Firmenauto angewiesen. Einige Senioren wiederum legen besonders Wert auf genügend Besucherparkplätze.»

Tendenziell weniger Parkraum nötig

Allgemein könnte die demografische Alterung zukünftig eine wichtige Rolle spielen. Bereits

Kostenfaktor Parkplätze in gemeinnützigen Wohnbauten

Für die Studie wurden sieben Fallbeispiele anhand von Gesprächen mit der Verwaltung sowie Onlinebefragungen der Bewohnenden angeschaut:

- Familienheim-Genossenschaft Zürich, Siedlung Brombeeriweg, Zürich
- Wogeno Zürich, Siedlung Bockler, Zürich
- Baugenossenschaft Zurlinden, Sihlbogen, Zürich
- Gefa Wohnbaugenossenschaft, Gütschhöhe, Luzern

- Wohnbaugenossenschaft TWG Traubenhof, Kriechenwil (Alterssiedlung)
- Genossenschaft Alterswohnungen Linth, Siedlung Zigerribi, Oberurnen
- Wohnbaugenossenschaft Oberfeld, Siedlung Lindenweg, Ostermundigen (autofreie Siedlung)

Die Studie wurde im April 2019 publiziert und kann beim Bundesamt für Wohnungswesen heruntergeladen werden (www.bwo.admin.ch, Wie wir wohnen, Studien und Publikationen).

heute sind zwanzig Prozent der Bevölkerung über 65 Jahre alt – Tendenz steigend. Diesbezüglich weisen die Studienmacher darauf hin, dass Menschen ab 65 weniger oft ausser Haus unterwegs seien und das Auto sukzessive an Bedeutung verliere. Die damit theoretisch verbundene sinkende Parkplatznachfrage bleibt momentan zwar noch aus. Unter anderem, weil früher weniger Frauen einen Führerschein besaßen und sich die Führerscheinquote bei über 65-jährigen Männern und Frauen erst langsam ausgleicht. Zukünftig dürften aufgrund der Demografie Ein- und Aussteigeplätze jedoch immer wichtiger werden, während die Parkplatznachfrage tendenziell sinkt. Das Mobilitätsangebot mit Sharing-Modellen und fahrerlosen Fahrzeugen als Teil einer multimodalen Verkehrskette könnte dies noch verstärken.

Als möglichen Grund für Parkplatzleerstände führt die Studie aber auch das oft günstigere Parkieren im öffentlichen Raum auf. Auch in der Siedlung Gütschhöhe sind in der nahen Umgebung viele öffentliche Parkplätze vorhanden. Durch die hohen Mietkosten für Tiefgara-

Kostenkennwerte unterschiedlicher Parkierungsarten

Parkierungsart	Kosten Erstellung je PP Kennwert (CHF)	Sollertrag je PP/Monat (CHF)	Kosten Erstellung je PP effektiv (CHF)*	Sollertrag je PP/Monat (CHF)*	Effektiver Mietzins je PP/Monat (CHF)
Tiefgaragenplätze	38 500	144	34 534	130	133
Tiefgaragenplätze (Motorräder/Roller)	7 700 (38 500 CHF : 5 / PP)	29	7 046	26	44
oberirdische, gedeckte Parkierung	16 500	62	12 731	48	46
oberirdische, geschlossene Parkierung	25 500	96	32 000	120	120
ungeddeckte Parkierung	12 750	48	7 590	29	27
Veloabstellung Tiefgarage (auch E-Velos)	4 810 (38 500 CHF : 8 / PP)	18	2 094	8	Gratis (im Mietzins inkl.)

* Durchschnitt aus Angaben Fallbeispiele

Stimmen aus der Praxis

Aus ökologischen Gründen bietet die **Allgemeine Baugenossenschaft Zürich (ABZ)** eher wenige Parkplätze.

«Absagen für Wohnungen beobachten wir deswegen jedoch keine», sagt Geschäftsführer Hans Rupp. Gleichzeitig seien die Kosten für Parkplatzleerstände im Promillebereich aller Mieteinnahmen. Entscheidend dafür seien vor allem der Standort, die ÖV-Anbindung und die Bewohnerstruktur.

Urs Schnyder von der **Baugenossenschaft Silu** fügt als Faktor das Baujahr einer Siedlung an. So seien bis 1975 eher zu wenige Parkplätze erstellt worden. «Dank der Nähe zu Zürich haben wir aber auch dort selten Probleme, die Wohnungen zu vermieten.» Bei neueren Siedlungen wiederum habe man viele Parkplätze und auch Leerstände.

Walter Straub von der Berner **Fambau Genossenschaft** wiederum meint: «Heute sind auf städtischem Gebiet sogar eher zu wenige Parkplätze erlaubt.» Ein grosses Problem sieht er in den Firmenfahrzeugen, mit denen Mie-

ter Besucherparkplätze unzulässig belegen. Er sieht deshalb in der konsequenten Parkplatzbewirtschaftung ein grosses Sparpotential. «Firmen müssen für die belegten Parkplätze bezahlen.» Auf Tiefgaragen möchte er trotz den höheren Erstellungskosten nicht verzichten. «Zwar sind sie meist schwierig umnutzbar. Dafür wird die Siedlungsqualität erhöht.»

Ähnlich klingt es bei der Silu: «Wir bauen bevorzugt konventionell und riskieren lieber leere Parkplätze als leere Wohnungen.» Auch nutze man Parkplätze kaum um, weil es aufwändig sei, aufgrund von Brandschutzbestimmungen oft sogar unmöglich. Ausserdem bringe ein Hobbyraum weniger Miete. «Da lässt man den Parkplatz und hofft auf bessere Zeiten.» Auf Tiefgaragen setzt auch die ABZ, «wir vermeiden jedoch wo immer möglich eine zweite Parkebene im Untergrund». Auch lote man jeweils das Potential für eine Kooperation mit anderen Grundeigentümern im Quartier aus.

genplätze seien hier ausserdem viele der Familien auf E-Velos mit Anhänger umgestiegen. Allgemein scheint gemäss Befragung der Bewohnenden der Preis für die Autoabstellung ein entscheidendes Argument zu sein. In der Wahl der Parkierungsart erkennen die Studienmacher denn auch das grösste Sparpotential. Vielen Befragten würde zum Beispiel eine Carport-Lösung ausreichen.

Umnutzung vorausplanen – kein leichtes Unterfangen

Die Studienmacher empfehlen entsprechend, nebst einem unterirdischen Kernbestand auch Parkplätze oberirdisch zu erstellen. Damit werde dem Bedürfnis nach günstigen Abstellmöglichkeiten entsprochen, gleichzeitig liessen sich diese einfacher umnutzen. Sind oberirdische Parkplätze aus raumplanerischer Sicht nicht möglich oder sinnvoll, sollte auch bei Tiefgaragenplätzen an Nachfolgenutzungen gedacht werden. So lässt sich die bedarfsgerechte Dimensionierung des Parkfeldangebots über die Jahre dynamisch an neue Gegebenheiten anpassen. «Dies erfordert aber auch Bewilligungsverfahren, welche die spätere Umnutzung von nicht benötigten Parkplätzen zulassen», führt Denise Belloli an.

Wie gross das Sparpotential genau ist, wenn Parkplatzangebot und -nachfrage perfekt übereinstimmen, können die Studienmacher jedoch nicht beziffern. «Zum einen kommt es darauf an, was mit dem allenfalls gewonnenen Raum tatsächlich gemacht wird. Andererseits ist es schwierig abzugrenzen, welche Kosten explizit für den Parkplatz und welche für den Gesamtbau anfallen», so Denise Belloli. Die Studie hält ausserdem fest, dass Mobilität so oder so koste. Das Fallbeispiel Wohnbaugenossenschaft Oberfeld etwa ist zwar autofrei, bietet aber dafür eine Velohalle im Untergrund mit Gratisparkplätzen. Auch deshalb geht die WBG Oberfeld bei ihrer Autofreiheit rein finanziell von einem Nullsummenspiel aus, «aber die eigenen Präferenzen der Bewohner werden besser erfüllt». ■

Einflussfaktoren bei der Parkplatznachfrage

Einflussfaktoren	Effekt PP-Nachfrage
Innenentwicklung: mehr Haushalte ohne Auto	-
Preisentwicklung Mobilität: steigende Nutzerpreise	-
Technologie: Mobility as a Service, weniger Autobesitz	-
Technologie: zunehmende Multimodalität	+/-
Alterung: zunehmende Bedeutung des Wohnumfeldes → mehr Fuss- und öffentlicher Verkehr	-
Alterung: mehr Frauen mit Führerschein → mehr MIV	+
Alterung: bessere Gesundheit → länger mobil → mehr MIV	+

Anzeige

**Weil wir auch eine
Genossenschaft sind.**

Gartenbau Genossenschaft Zürich 044 377 85 85 www.ggz-gartenbau.ch





Meine Bank ist die erste Adresse für Immobilienexpertise.

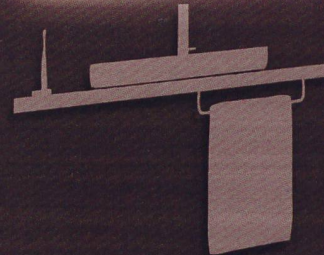
Die Immobilienbank öffnet Investoren die Türe zu umfassendem Spezialwissen. Ihre Immobilien-Experten bieten Leistungen, die weit über Finanzierungen hinausreichen, und eine Beratung, die auf einem systematischen Prinzip basiert. Verstehen. Lösen. Empfehlen. lukb.ch/immobilienbank



Markus Mächler, Präsident Verwaltung/Baukommission, SBL Wohnbaugenossenschaft

A-line LED

Lichtspiegel mit Soundsystem



Perfekte Wohlfühlstimmung: optisch und musikalisch ein voller Genuss!

A-line mit dem umlaufenden LED-Lichtrahmen bietet unzählige Lichtfunktionen wie die Tageszeitsteuerung oder eine romantische Kerzenlicht-Atmosphäre.

Neu spielt der Lichtspiegel auf Wunsch auch Ihr musikalisches Wunschprogramm ab und begeistert dabei mit vollem Sound.

www.wschneider.com



schneider
my swiss mirror

RENESPA AG

Planungen und Bauernuerungen

Ihr Partner für die Gebäudeerneuerung



Gesamtsanierung MFH Am Brunnenbächli in Zollikerberg

Liegenschaftsanalysen
Generalplanungen
Bauleitungen

Wir sind Ihr Partner als

Architekt
Generalplaner
Generalunternehmer
Totalunternehmer

www.renespa.ch

Oberfeldstrasse 13
8570 Weinfelden
Tel 071 626 40 20
Fax 071 626 40 39

Grindelstrasse 6
8304 Wallisellen
Tel 044 839 14 00
Fax 044 839 14 09

Vadianstrasse 59
9000 St. Gallen
Tel 071 220 87 20
Fax 071 220 87 21

info@renespa.ch

