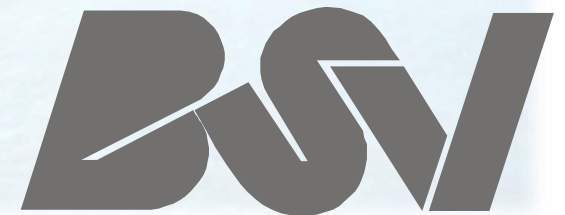




# Mobilitätskonzept

## zum Wohnbauvorhaben Adalbertstraße in Köln-Höhenberg

Dipl.-Ing. Alexandra Klemps-Kohnen  
Stand: März 2026  
Aachen



# Mobilitätskonzepte: Grundsätze und aktuelle Trends

- Mobilitätskonzepte gehören heutzutage zum „**Standard**“ bei Quartiersentwicklungen
- frühe und intensive Auseinandersetzung mit Fragen zur Quartiersmobilität
  - zukunftsfähige und ggf. auf weitere Quartiere übertragbare Konzeptionierung hinsichtlich Betrieb und Attraktivität alternativer Mobilitätsformen
- **Förderung Umweltverbund** (ÖPNV, Rad, Fuß) und **alternativer Mobilitätsangebote** statt MIV
- Potenzial zur Kooperation von Investoren bzw. Projektentwicklung mit den Städten/Kommunen sowie weiterer potenzieller Akteure für den Betrieb von Mobilitätsangeboten (z.B. Verkehrsbetriebe, Stadtwerke, Deutsche Bahn, private Mobilitätsdienstleister, Einzelhandelsunternehmen, etc.)

## Wechselwirkung zwischen Mobilitätsangebot/Infrastruktur und Mobilitätsnachfrage

### Verkehrsinfrastruktur im Wohn- und Arbeitsumfeld



- Reduzierung der verkehrlichen Belastung auf grünen Achsen
- Organisation des ruhenden Kfz-Verkehrs
- Stärkung des Umweltverbunds für Wege im und außerhalb des Quartiers
- Mobilitätsstationen besitzen Symbolwirkung



### Mobilitätsverhalten der Bewohner, Besucher und Beschäftigten



- Modal Split Stadtbezirk Kalk
- Bewertung der MIV-Affinität
- Vorhandene städtische Konzepte und Leitziele
- Topographische Rahmenbedingungen
- Verkehrsmittelwahl abhängig von Angebotsverfügbarkeit

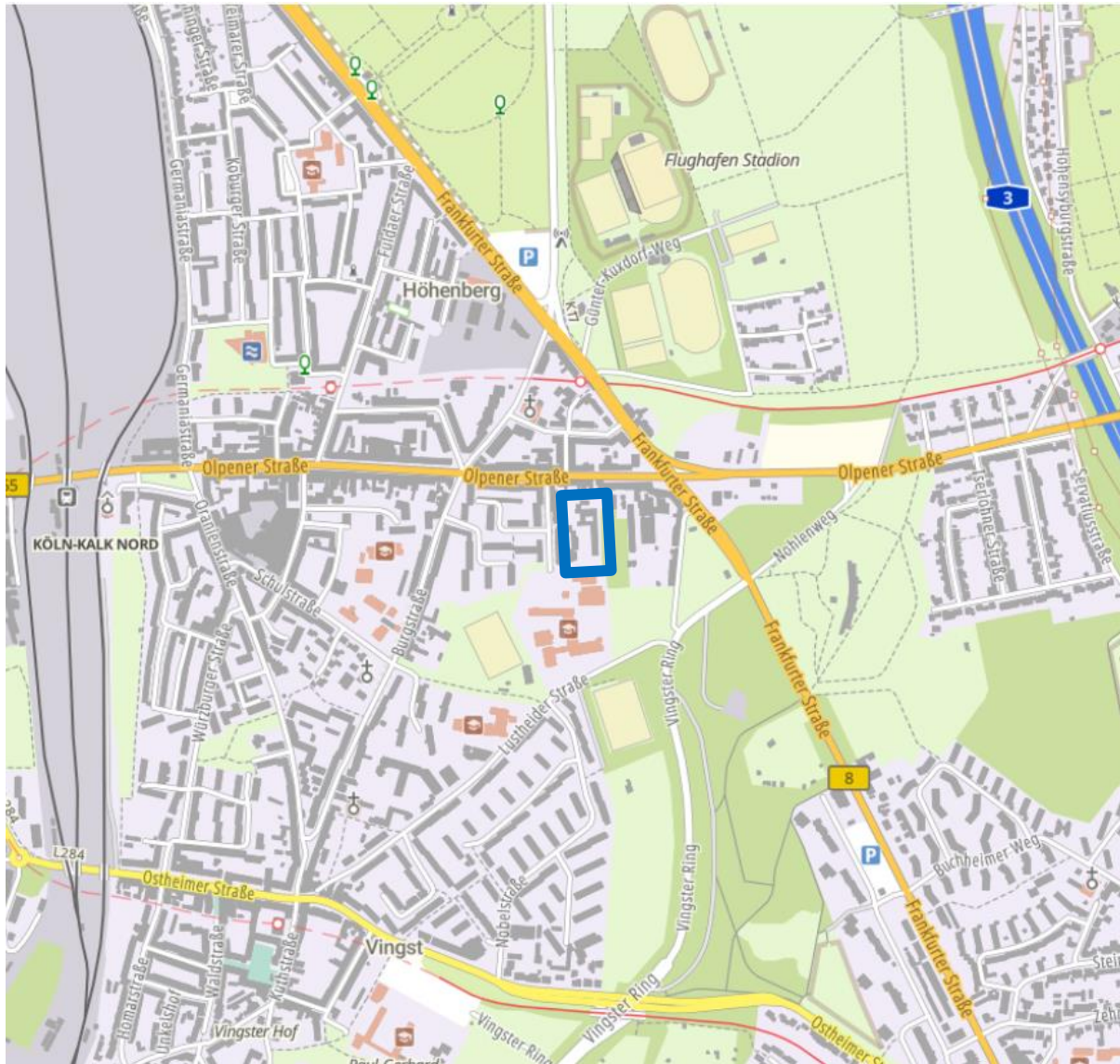
# Inhalt

- 1 Bauvorhaben und städtischer Hintergrund
- 2 Verkehrsmittelspezifische Bestandsanalyse
- 3 Kfz- und Fahrradstellplatzbedarf
- 4 Mobilitätskonzept

# Bauvorhaben Entwurfsplanung



# Bauvorhaben: Wohnbauvorhaben Adalbertstraße in Köln-Höhenberg



Kartengrundlage TIM-online, 2024

## Planungsansätze

- Im Bestand wird die Liegenschaft derzeit noch von einzelnen kleineren gewerblichen Betrieben und Firmen genutzt.
- Nutzung:
  - Wohnen
  - Alternative: Großtagespflege
- Unterbringung des ruhenden Kfz-Verkehrs in einer Tiefgarage

## Städtische und regionale Planungen

- Nachhaltiger Mobilitätsplan
- „Köln mobil 2025“
- Kölner Perspektiven 2030+
- Raumbuch Mobilstationen

# Bauvorhaben: Wohnbauvorhaben Adalbertstraße in Köln-Höhenberg



## Bauvorhaben

- 115 Wohneinheiten in vier Mehrfamilienhäusern
- Alternative: Großtagespflege
- Private Frei- und Spielflächen

Lageplan Entwurf Freianlagen, LILL+SPARLA, Stand: Dezember 2024

Mobilitätskonzept zum Wohnbauvorhaben Adalbertstraße in Köln-Höhenberg, Stand: März 2026

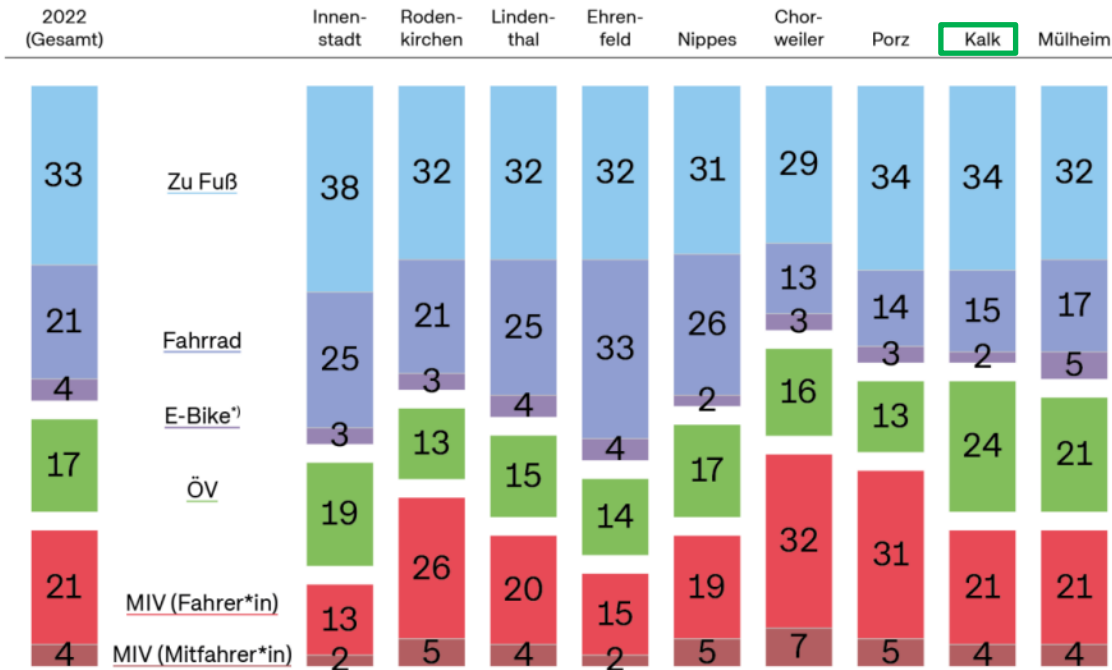
# Bestandsanalyse

## Städtischer Hintergrund



# Bestandsanalyse: Mobilität in der Stadt Köln

Köln 2022 / Mittlere Normalwerktage, Personen > 6 Jahre, nach Stadtbezirken, in %



<sup>\*)</sup>- inkl. Pedelecs, E-Scooter  
411.170.004

Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken an Normalwerktagen 2022; Kurzbericht Mobilitätsverhalten 2022, Ratsinformationssystem Stadt Köln

## Erkenntnisse der Zustandsanalyse

- Bauvorhaben liegt im Stadtteil Höhenberg im Stadtbezirk Kalk
- Verkehrsmittel im Umweltverbund nehmen 75 % am Modal Split des Stadtbezirks Kalk ein
- Zu Fuß (34%) und MIV (25 %) sind die häufigsten Verkehrsmittel

## Verkehrsrelevante Beschlüsse

### Nachhaltiger Mobilitätsplan

#### Leitbild (07/2023)

- Ich komme gut durch Stadt und Umland – Mobilität ist **schnell, zuverlässig** und gut **vernetzt**
- Ich erledige vieles direkt im Veedel – Veedel ermöglichen kurze Wege, laden zum Verweilen ein und stellen **Erreichbarkeit** sicher.
- Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben – Mobilität ist **barrierefrei, bezahlbar** und eröffnet Chancen
- Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin – Mobilität ist **sicher, sauber** und Menschen nehmen **Rücksicht** aufeinander
- Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima – Mobilität trägt zu einem **gesünderen** Stadtleben bei und fördert **Klimaneutralität** sowie die Anpassung an Klimafolgen

### Radverkehrshauptnetz als Zielkonzept

- Netzentwürfe für Kölner Bezirke
- Schaffung eines flächendeckenden Angebotes

- ✓ Hohes Potenzial **Fußverkehr**
- ✓ Hohes Potenzial **Radverkehr**
- ✓ Sehr hohes Potenzial **ÖPNV**

# Bestandsanalyse ÖPNV-Erschließung



# Bestandsanalyse: ÖPNV-Netzplan Köln



## Haltestelle Sportpark Höhenberg

→ ca. 300 m Fußweg

Stadtbahnlinie 1

Weiden West - Junkersdorf - Rudolfplatz - Heumarkt – Bf Deutz/Messe - Kalk - Sportpark Höhenberg – Refrath – Bensberg

Buslinie 151

Porz Markt – Eil – Frankfurter Straße S-Bahn – Ostheim – Sportpark Höhenberg – Bf Mülheim – Stammheim – Chempark S-Bahn

Buslinie 152

Porz Markt – Eil – Steinstr. S-Bahn – Frankfurter Straße S-Bahn – Ostheim – Sportpark Höhenberg – Bf Mülheim – Stammheim – Chempark S-Bahn

## Haltestelle Fuldaer Straße

→ ca. 600 m Fußweg

Stadtbahnlinie 1

Weiden West - Junkersdorf - Rudolfplatz - Heumarkt – Bf Deutz/Messe - Kalk - Sportpark Höhenberg – Refrath – Bensberg

Buslinie 153

Bf Deutz - Gremberg – Fuldaer Straße – Bf Mülheim - Stammheim S-Bahn - Neuer Mülheimer Friedhof

→ Durch Haltestelle Sportpark Höhenberg ist eine sehr gute Anbindung an Köln und zum Bf Deutz etc. gegeben

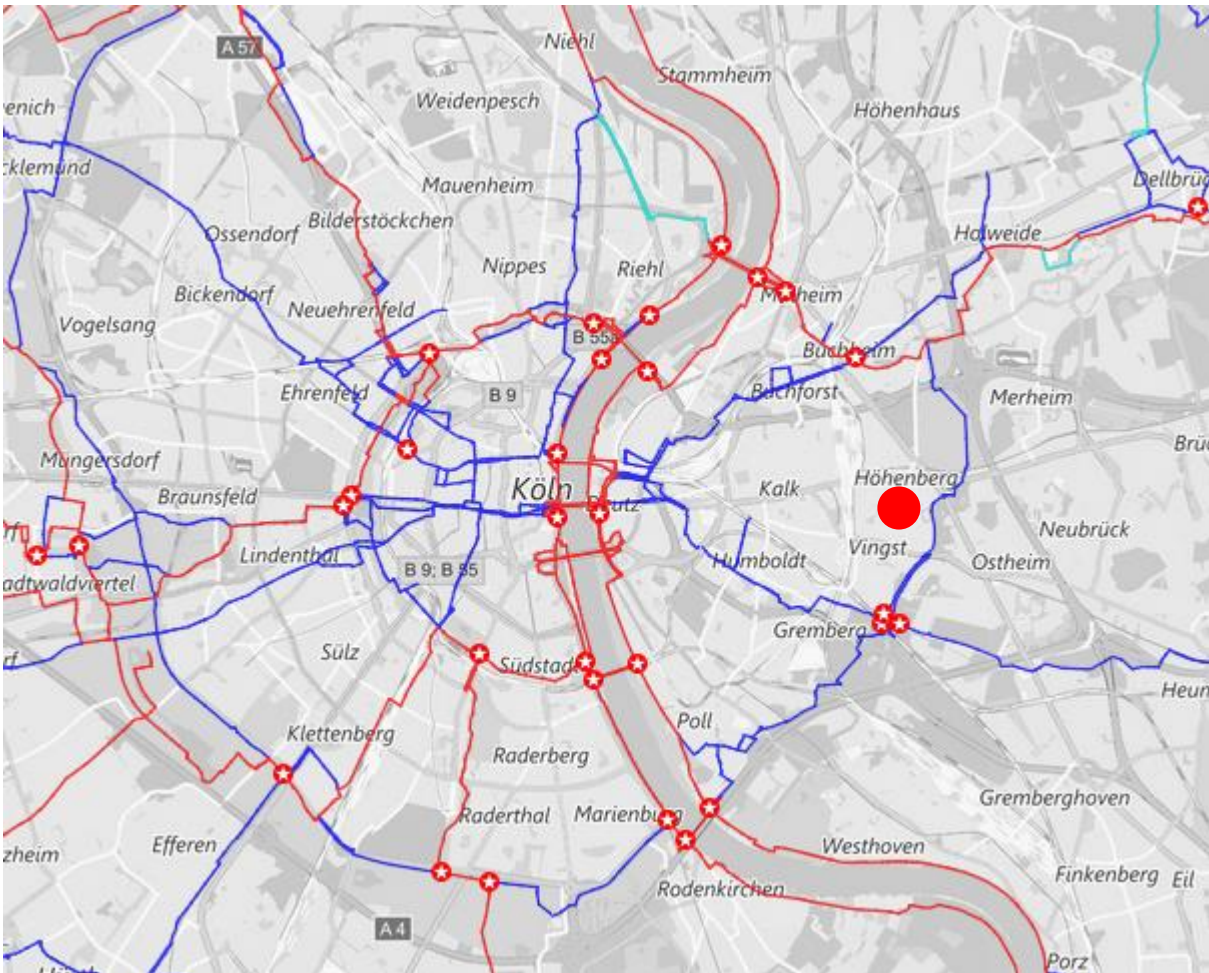
Quelle: www.kvb.koeln, 2024\_Busse\_in\_Koeln\_rechtsrheinisch, abgerufen am 18.11.2024

# Bestandsanalyse

## Radverkehr



# Bestandsanalyse: Radverkehrsnetznetz NRW

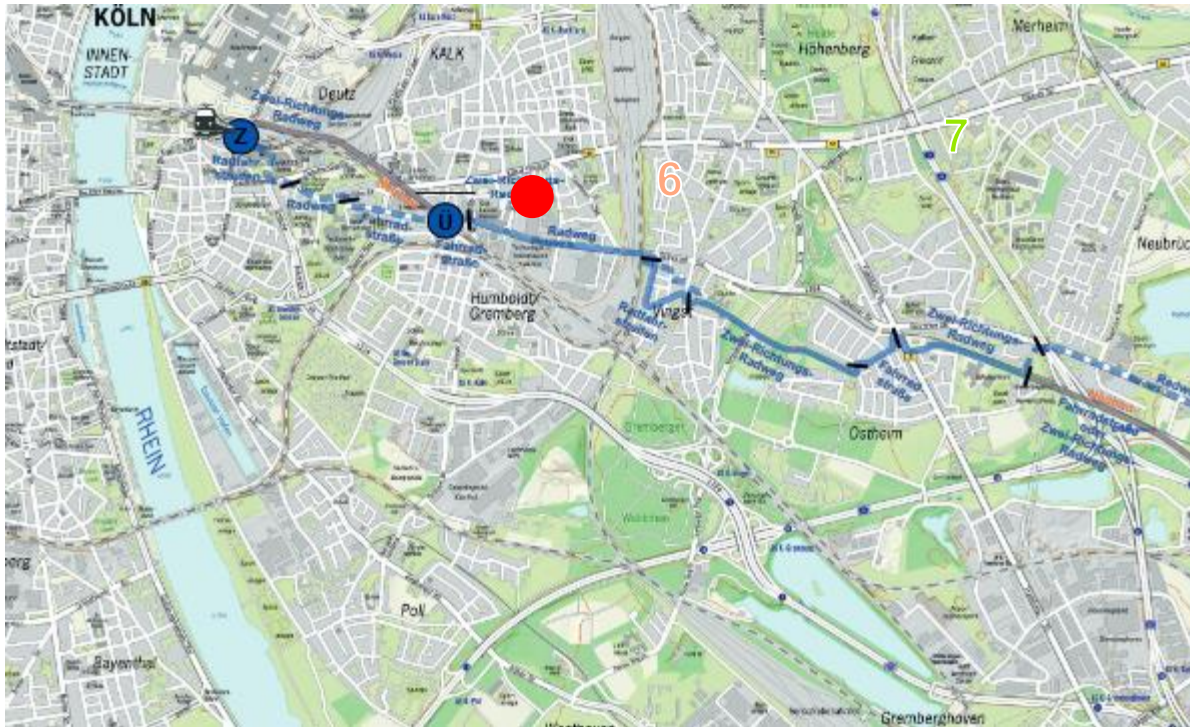


Screenshot aus Radroutenplaner NRW; <https://radservice.radroutenplaner.nrw.de/rpp/nrw/cgi?lang=DE>  
abgerufen am 28.11.2024

## Radroutennetz NRW

- Nächste Anbindung an das Radverkehrsnetz NRW im Osten des Bauvorhabens (Vingster Ring)
- Verbindungen nach Buchheim, Dellbrück...

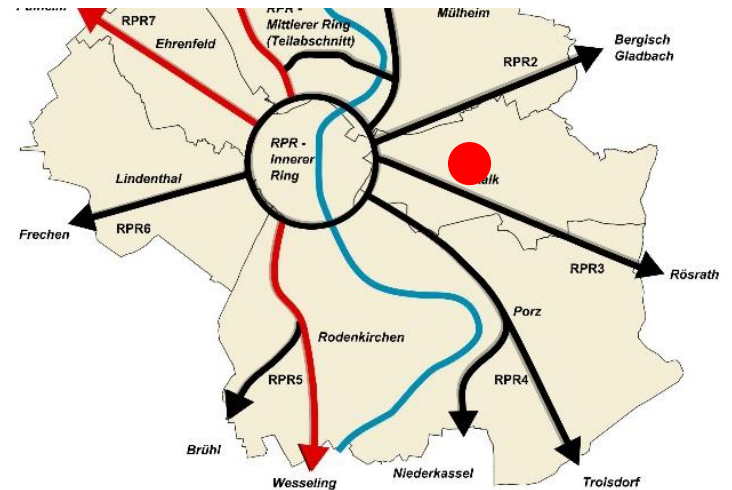
# Bestandsanalyse: RadPendlerRoute



Trassenverlauf Route 3 der Machbarkeitsstudie RadPendlerRouten; <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=707319&type=do>; abgerufen am 28.11.2024

## RadPendlerRoute

- RPR 3 verläuft an der Ostheimer Straße (4 min mit dem Fahrrad)
- Es sind bereits verbindliche Leitlinien unterzeichnet
- Anbindung Innerer Ring, Rösrath



RadPendlerRoute in Bearbeitung



RadPendlerRoute - ergänzende Pilotstrecken aus dem vorliegenden Konzept

[https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf13/iii\\_68\\_pdf\\_%C3%9Cbersichtskarte\\_radpendelrouten-netz\\_korridore.pdf](https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf13/iii_68_pdf_%C3%9Cbersichtskarte_radpendelrouten-netz_korridore.pdf), abgerufen am 28.11.2023

# Bestandsanalyse: Radverkehrsinfrastruktur im Bezirk Kalk



[https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?\\_kvonr=107343](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?_kvonr=107343); abgerufen am 28.11.2024

## Gelbes Netz:

- entlang von MIV-Hauptverkehrsstraßen  
→ getrennte Führung vom Kfz-Verkehr
- Angebot einer Radverkehrsinfrastruktur (Schutzstreifen/Radfahstreifen bevorzugt)
- Angebot für routinierte, schnelle Radfahrende
- MIV-Verkehrsanteil wird Radverkehrsanteil weiterhin übertreffen

## Grünes Netz:

- Abseits großer MIV-Verkehrsströme → Mischverkehr
- Nichtmotorisierter Verkehr überwiegt/wird überwiegen
- Angebot auch für Radfahrende, die sich an Hauptverkehrsstraßen unsicher fühlen (mehr Komfort und Sicherheit)
- Schrittgeschwindigkeit bis Tempo 30 → potenziell Fahrradstraßen

## Radverkehrshauptnetz Kalk

- Ergänzende untergeordnete Radverkehrsverbindungen
- Raster an Radhaupttrouten mit Bündelungsfunktion
  - maximale Entfernung von 200m zu jeder Quelle und jedem Ziel
  - Netzunterteilung nach Charakteristik zur klaren Zuordnung zur Führungsart
- Berücksichtigung verschiedener Zielgruppen
- Schließen von Netzlücken

## Bewertung

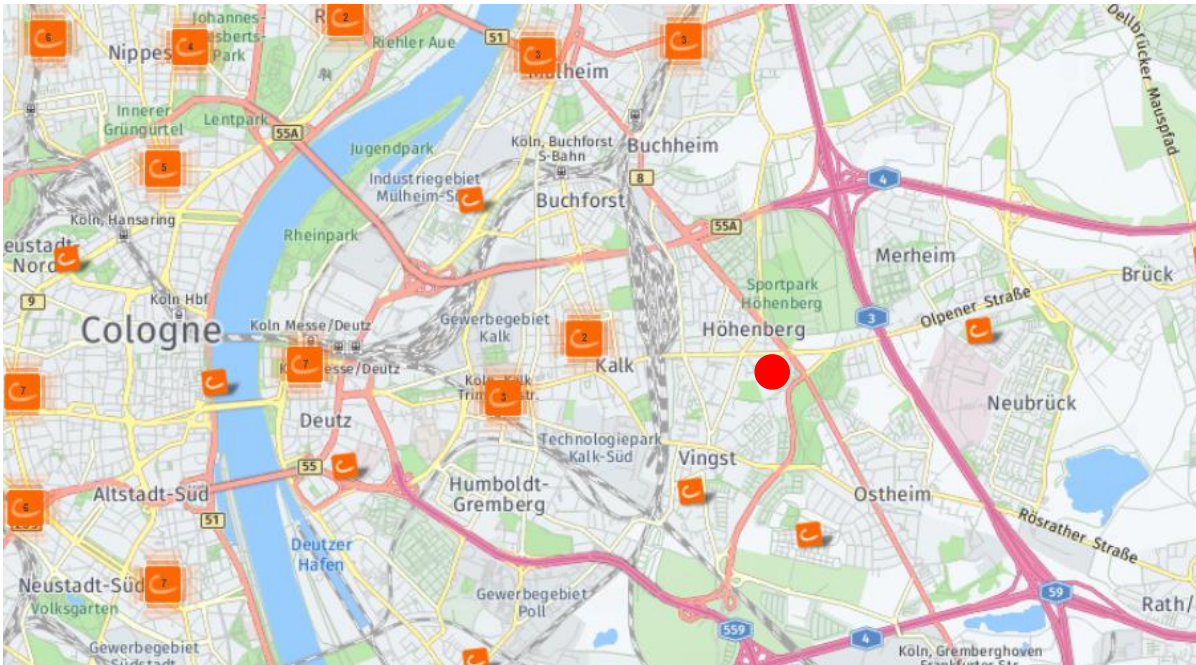
- Die Adalbertstraße führt direkt auf das Radverkehrshauptnetz
- Die Olpener Straße ist Teil des gelben Netzes
- Damit ist auch eine gute Anbindung an das großräumige Radverkehrsnetz sowie den Bahnhof Deutz gegeben

# Bestandsanalyse

## Sharing- Angebote



# Bestandsanalyse: Carsharing



Kartenausschnitt Cambio Carsharing; <https://www.cambio-carsharing.de/stationen>, abgerufen am 28.11.2024

Stationsgebundenes Carsharing-Angebot in derzeit 43 Städten deutschlandweit. Sehr gut ausgebautes Stationsnetz in Köln

→ **Bauvorhaben als möglicher neuer Standort nicht geeignet, da alle Stellplätze in der privaten nicht öffentlich zugänglichen Tiefgarage untergebracht werden sollen.**

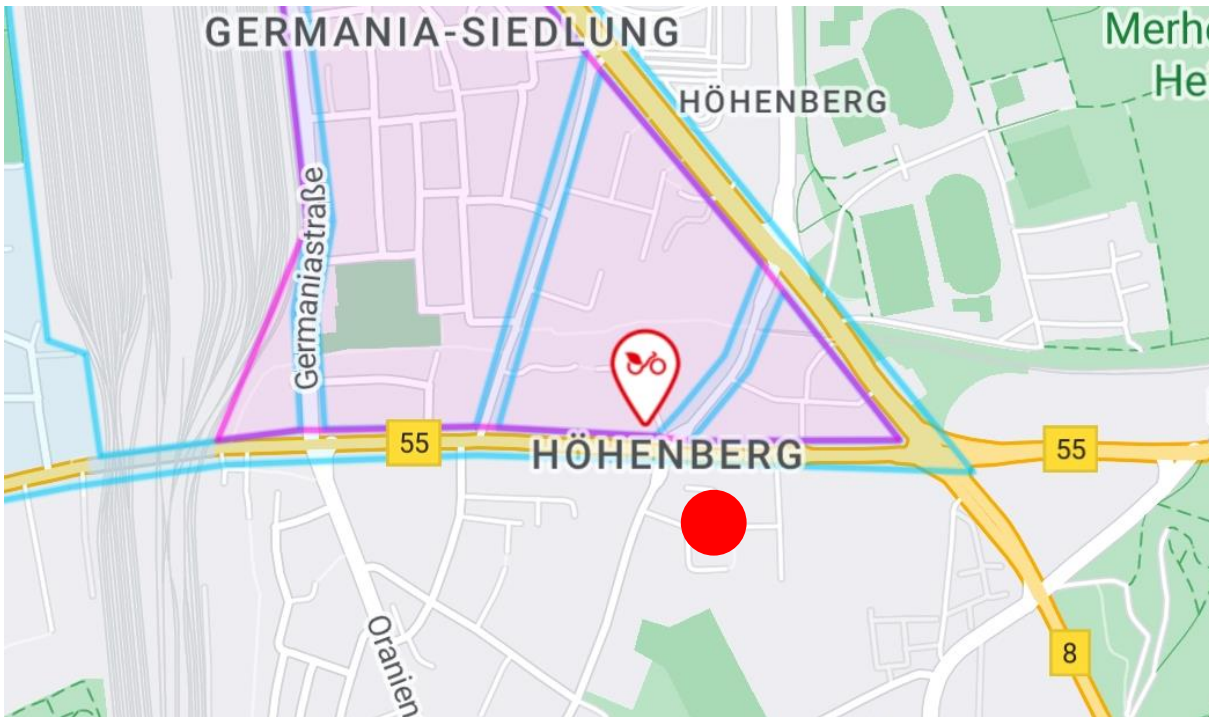
## Carsharing Cambio Rheinland

- Die nächsten Stationen sind in Kalk und Vingst, in Höhenberg gibt es keine Station
- Stationsgebunden

**Kein Freefloating Angebot vorhanden**



# Bestandsanalyse: Bike-Sharing

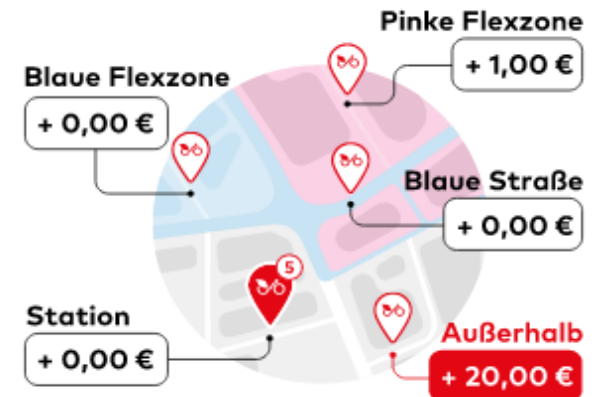


Kartenausschnitt und Abbildung nextbike; Ausschnitt von Handy-App; abgerufen am 02.12.2024

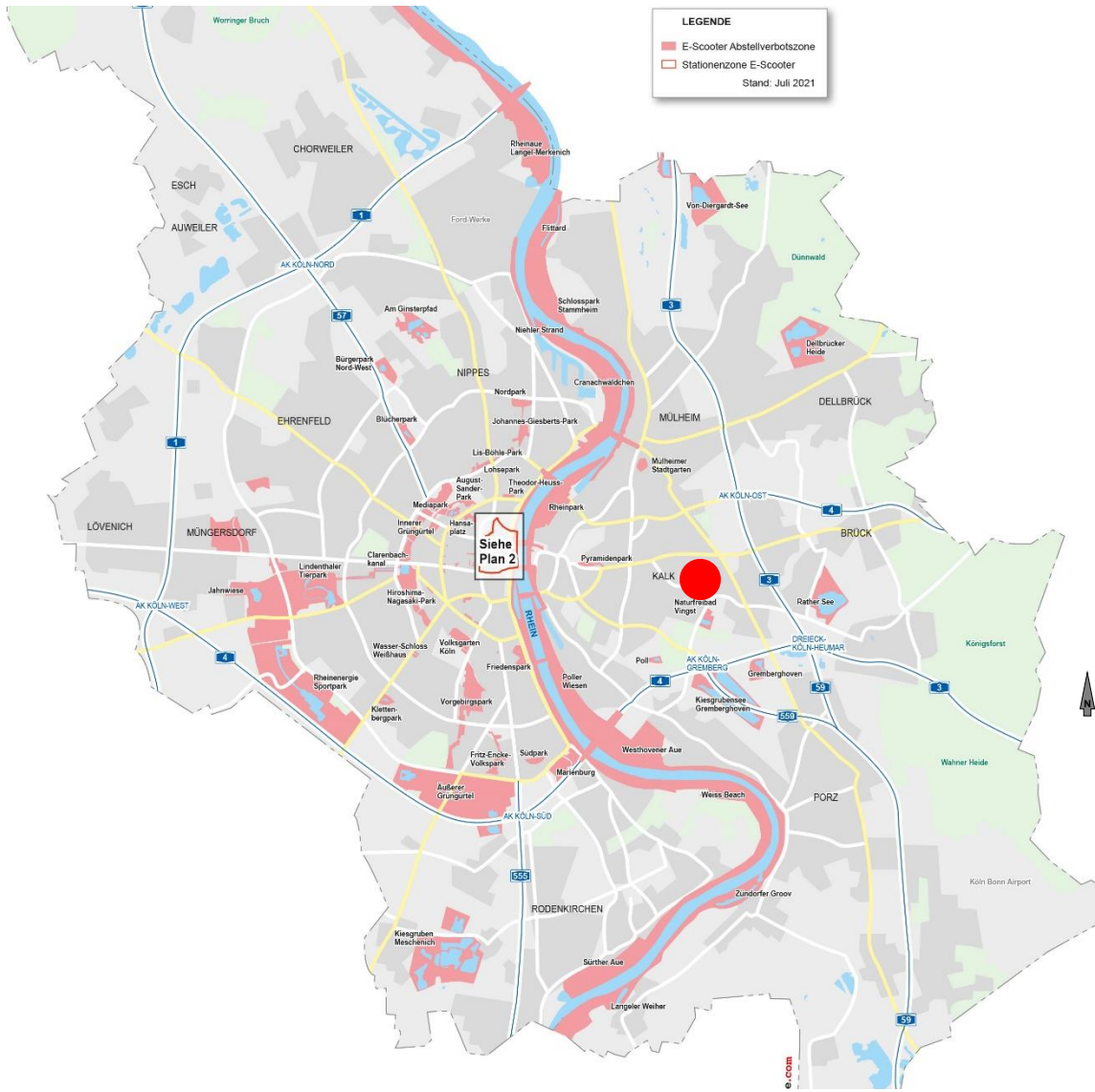
- Fahrradverleihsystem des Kölner Verkehrs-Betriebe AG als nextbike-betriebenes System mit Verfügbarkeit in mehr als 300 Städten und über 26 Ländern.
- Vergünstigungen für Kölner Studierende und VRS-Chipkarten-Inhaber/innen.
- 11 % der Anwohner\*innen in Köln Kalk haben eine Bike-Sharing-Mitgliedschaft (Durchschnitt Köln: 13%)  
 → **Bauvorhaben liegt nahe an einer „Blauen Straße“ (Olpeener Straße), keine Station in der Nähe**

## nextbike

- Virtuelle Stationen an publikumsintensiven Nutzungen oder Haltestellen des ÖPNV
- Differenzierung der Rückgabe-Optionen durch Zonendefinition
- Bauvorhaben liegt **außerhalb der Flexzonen**
  - Rückgabe an Station kostenfrei
  - Rückgabe an „Blauer Straße“ kostenfrei
  - Rückgabe außerhalb einer Flexzone 20€
- **Tarife:**
  - Basistarif: 1€/15 min.
  - VRS-Basistarif: 0€/30 min. (30 Freiminuten), danach 1€/30 min.
  - Monatstarif: 10€/Monat (30 Freiminuten), danach 1€/30 min.



# Bestandsanalyse: Sharing-Angebote



E-Scooter Abstellverbotszonen Köln (Plan 1), Stand Juli 2021

## E-Scooter

- E-Scooter Anbieter **Bolt, Lime, Voi** und **TIER** in Köln vorhanden (Stand: 28.11.24, [www.kvb.koeln/mobilitaet/partner/escooter/index.html](http://www.kvb.koeln/mobilitaet/partner/escooter/index.html))
- TIER**: Köln-Höhenberg ist Teil des Bediengebiets
- 13 % der Anwohner\*innen in Köln Kalk haben eine E-Scooter-Sharing Mitgliedschaft (Kölner Durchschnitt 15%)



# Mobilitätskonzept

## Mögliche Mobilitätsmaßnahmen



# Mögliche Mobilitätsmaßnahmen Radverkehr: Qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen (Tiefgarage)



## Kurzbeschreibung Planung:

- Fahrradabstellplätze für die Bewohner/innen in Fahrradkeller/-räumen in der Tiefgarage (zugangsbeschränkter Raum)
- Möglicher Zugang zum UG über fahrradtaugliche Aufzüge in Haus 1 und Haus 3 (in Prüfung)
- Beschilderung und Hinweise auf nicht erlaubtes Befahren der Kfz-Rampe mit dem Fahrrad
- Fußverkehr wird über Aufzüge und Treppenhäuser abgewickelt

## Umsetzungsvoraussetzungen:

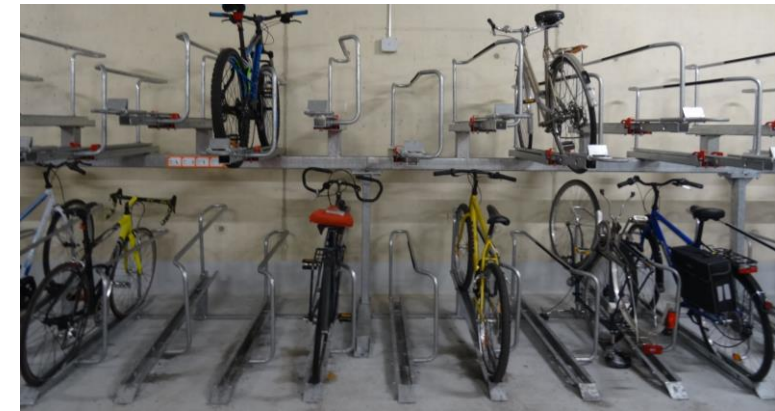
- Mindestens 2,00m x 0,75m zzgl. der jeweils notwendigen Verkehrsfläche
- Mindestens 10% der Abstellplätze für Spezialfahrräder
- Fahrradparksysteme wie z.B. Doppelstockparken bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit möglich

## Empfehlungen:

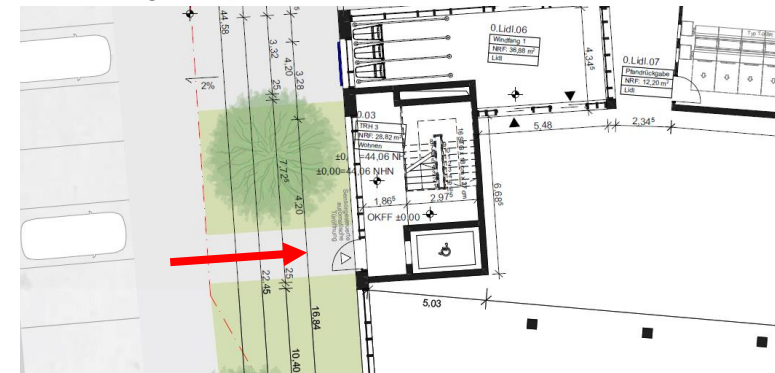
- Errichtung von Doppelstockparksystemen in zugangsbeschränktem Bereich der Tiefgarage

## Ziele:

- Förderung der Fahrradnutzung bei den zukünftigen Bewohnern und Bewohnerinnen durch Komfortsteigerung
- Attraktivitätssteigerung durch Witterungs- und Diebstahlschutz
- Reduzierung von Konflikten mit dem Kfz-Verkehr durch eigene Zugangsmöglichkeit



Gestaltungsbeispiel für Doppelstockparken



Beispiel für den Zugang zur Tiefgarage über fahrradtauglichen Aufzug, Bauvorhaben in Köln

# Mögliche Mobilitätsmaßnahmen Radverkehr: Qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen (Oberirdisch)



## Kurzbeschreibung Planung:

- Öffentlich zugängliche und ebenerdige Unterbringung der Fahrradabstellanlagen für Besucher und Großtagespflege
- Überdachte und abschließbare Boxen für Lastenräder der Bewohner

## Umsetzungsvoraussetzungen:

- Mindestens 2,00m x 0,75m zzgl. der jeweils notwendigen Verkehrsfläche
- Mindestens 10% der Abstellplätze für Spezialfahräder
- Randbedingungen der Nutzung des Fahrrads für die Großtagespflege sind kurze Standzeiten der Fahrräder und grundsätzliche Abhängigkeit von Witterungsverhältnissen

## Empfehlungen:

- Errichtung von frei zugänglichen Fahrradbügeln in den Randbereichen an den Gebäuden und vor der Großtagespflege
- Abstellanlagen aufgrund kurzer Standzeiten ohne Überdachung geplant
- Abstellanlagen im Randbereich des Grundstücks ohne Konflikte mit dem Kfz-Verkehr

## Ziele:

- Förderung der Fahrradnutzung bei den zukünftigen Bewohnern und Bewohnerinnen durch Komfortsteigerung
- Attraktivitätssteigerung durch Witterungs- und Diebstahlschutz
- Förderung der Fahrradnutzung für den Hol- und Bringverkehr der Großtagespflege durch Diebstahlschutz



Gestaltungsbeispiel für öffentlich zugängliche Fahrradbügel



Beispiel für öffentlich zugängliche Lastenradabstellplätze

# Mögliche Mobilitätsmaßnahmen Radverkehr: Fahrradreparaturangebote



## Kurzbeschreibung:

- Angebot von Luftpumpen und grundlegenden Werkzeugen für kleine Reparaturen
- Mögliche Kooperation mit lokalen Fahrradhändlern oder anderen Unternehmen als Betreiber von Fahrradwerkstatt bzw. zur Verfügung stellen von Werkzeug und Wartung; bei Bedarf ist eine Unterstützung durch Fachpersonal zu prüfen (z.B. 2 h/Monat)
- Fahrradreparaturstation als präsenten Angebot
- Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt kann als öffentlich zugängliches Angebot oder nur für gebietsangehörige Nutzer gestaltet werden

## Ziele:

- Förderung der Fahrradnutzung durch Hilfe zur Selbsthilfe bei kleineren Reparaturen
- Imagegewinn durch präsenten Angebot

## Vor- und Nachteile:

- + Für Radfahrende praktisches Dienstleistungsangebot auch in Kombination mit Fahrradabstellanlagen und Fahrradverleih-Angebot
- + Reparaturstation bietet Werbefläche für potenzielle Partner
- + Reparaturstation ist robust, wartungsarm und vandalismussicher (geringer Wartungsaufwand)
- Wirkung nur in Kombination mit weiteren Radverkehrsangeboten



Möglicher Standort



# Mögliche Mobilitätsmaßnahmen Radverkehr: E-Bikes und Fahrradverleih



## Kurzbeschreibung Ladeinfrastruktur E-Bikes:

- Errichtung als öffentlich zugänglicher Ladeschrank in Form von Schließfächern zum Laden des E-Bike Akkus

## Kurzbeschreibung Bikesharing:

- Implementierung eines öffentlichen, free-floating oder stationsbasierten Bikesharingsystems (Kombination möglich)
- Als Betreiber sollte stadtweiter Anbieter mit Netzcharakter gewählt werden
- Erweiterung des Free-Floating-Gebiets von nextbike in Abstimmung mit der Stadt Köln und der KVB
- Stationsbasiertes Bikesharing ist idealer Anwendungsfall für Bewohner- und Beschäftigtenmobilität

## Kurzbeschreibung E-Cargobike als Leihrad

- Angebot als Lastenpedelec für kurze Wege zum Transport von größeren Einkäufen/Besorgungen
  - öffentlich zugängliches Verleihsystem oder gebietsexklusives Sharingangebot
  - Stationsgebundene Umsetzung mit Abstellmöglichkeit unweit der Hauseingänge (idealerweise geschlossenes System)
  - Sichere Fahrradabstellanlage für Lastenrad
- Ergänzung eines Angebots an E-Bikes im Verleihsystem (nextbike) um ein E-Cargobike-Angebot

## Ziele:

- Reduzierung der MIV-Nutzung auf kurzen Wegen
- Symbolwirkung und Sichtbarkeit im Sinne der Radverkehrsförderung

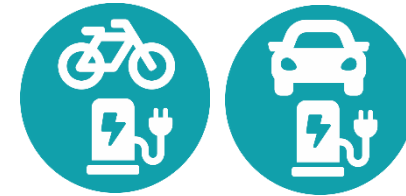


Ladelösung E-Bikes (Quelle: <https://www.ziegler-metall.de/e-bike-ladestellenschrank-amaro>)



Beispiele und Gestaltungsvorschläge für weitere Mobilitätsangebote in/an der Mobilitätsstation

# Mögliche Mobilitätsmaßnahmen: E-Ladeinfrastruktur



## Kurzbeschreibung E-Ladeinfrastruktur:

- Öffentliche **Ladeinfrastruktur E-Bike**
  - Ladeinfrastruktur für E-Bikes kann mit Fahrradreparaturangebot kombiniert werden
- Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben für notwendige Leitungsinfrastruktur und Überprüfung der notwendigen Anzahl an Ladestationen für die geplante Nutzungen in Tiefgaragen
  - Ab 10 WE sind für mind. 20% der notw. Stellplätze die Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrzeugen vorzusehen (Stellplatzsatzung)
  - **Jeder** Stellplatz bei Wohngebäuden (mit mehr als 5 Stellplätzen) ist mit Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität auszustatten (GEIG)



## Ziele:

- Ergänzende Angebote vorrangig für gebietsinterne Mobilität
- Imagegewinn für Planungsgebiet durch Service-/Dienstleistungsangebote als öffentlich nutzbares Angebot



Beispiele: E-Bike-Ladestationen

# Mögliche Mobilitätsmaßnahmen: ergänzende (Mobilitäts-) Angebote



## Kurzbeschreibung:

- **Sitzroute** mit Beleuchtung
  - Förderung der **Freiraum- und Aufenthaltsqualität**
- **Pick-Up-Station**
  - Prüfung zur Vorhalten einer Fläche für die Errichtung einer **Paketstation** zur Vermeidung zusätzlicher Wege vor oder nach der Arbeit
  - In weiteren Umsetzungsstufen ist zu evaluieren, welcher Anbieter am Standort in Frage kommt
  - Prüfung auf Einrichtung einer anbieteroffenen Paketstation (durch mehrere, kooperierende Paketdienstleister nutzbar)
- **Handkarren**
  - Räumliche Nähe von Einzelhandelseinrichtungen (Olpener Straße, 10 Minuten Fußweg) des täglichen und periodischen Bedarfs als hohes Potenzial für Fußverkehr



Beispiel: DHL-Packstation

## Ziele:

- Ergänzende Angebote vorrangig für gebietsinterne Mobilität
- Imagegewinn für Planungsgebiet durch Service-/Dienstleistungsangebote als öffentlich nutzbares Angebot

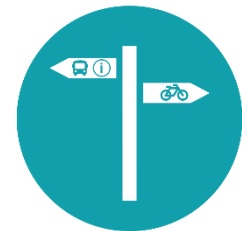
# Mögliche Mobilitätsmaßnahmen: Mobilitätsmanagementmaßnahmen

## Kurzbeschreibung:

- Ergänzende **Mobilitätsmanagementangebote**
  - (Job-/)Mietertickets
  - Fahrgemeinschaften
- **Quartiersapp**
  - Zusammenführen von quartierseigenen Mobilitätsangeboten in einem Buchungssystem (möglich Ausweitung auf Gebietsumfeld)
  - Ggf. Einbindung in städtisches Buchungssystem für Mobilitätsangebote
- **Mobilitätsinformation**
  - Angebot von telefonischer/persönlicher Beratung
  - Informationsflyer
  - digitale ÖPNV-Information/Haustafeln vor Ort
  - Wegweisung/Stele zu Mobilitätsangeboten im Gebiet

## Ziele:

- Zusammenführung aller Mobilitätsangebote und mobilitätszugehörigen Dienstleistungen als **Gesamtkonzept**
- **Präsenz** einer Zusammengehörigkeit der verfügbaren Angebote



# Mobilitätskonzept

## Stellplatzbedarf - Eingangsparameter



# Stellplatzbedarf: Ansätze gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Köln

Nr.	Nutzungsart	Zahl der herzustellenden oder abzulösenden Stellplätze für Pkw	Zahl der herzustellenden Abstellplätze für Fahrräder
<b>1</b>	<b>Wohngebäude</b>		
1.1	Gebäude bis zu 2 Wohneinheiten	1 je 100 m <sup>2</sup> WF min. 1 je WE	Kein Nachweis, bei Bedarf 1-4 je WE
1.1.1	Einfamilienhäuser	1 je 100 m <sup>2</sup> WF, min 1, „gefangene Stellplätze“ sind zulässig	Kein Nachweis, bei Bedarf 1-4
1.2	Mehrfamilienhäuser (ab 3 WE)		
1.2.1	Wohnungen bis (kleiner) 50 m <sup>2</sup> WF	1 je 2 WE	1 je Whg.
1.2.2	Wohnungen von (größergleich) 50 m <sup>2</sup> bis (kleiner) 75 m <sup>2</sup>	2 je 3 WE	1 je Whg.
	Wohnungen > 75 m <sup>2</sup> WF	1 je WE	1 je 30 m <sup>2</sup> WF
1.3	geförderter Wohnungsbau *	wie vor x Faktor 0,5 bei Einkommensklasse A bei 30-jähriger Bindung, sonst. Faktor 0,8	1 je 30 m <sup>2</sup> WF
<b>9</b>	<b>Bildungseinrichtungen und Kindergärten</b>		
9.1	Kindergärten, Kindertagesstätten	1 je 4 Beschäftigte, jedoch mindestens 2	1 je 5 Kinder, jedoch mindestens 2 für Spezialräder, davon 50 % Besucheranteil

## Rahmenparameter des Bauvorhabens

- Wohnen (115 WE; frei finanziert & gefördert)
- Alternative: Großtagespflege in einer Wohnung (9 Kinder, 3 Beschäftigte)

## Weitere Rahmenparameter

- Gemäß Stellplatzsatzung sind nur bei bestimmten Nutzungsarten explizit Stellplätze für Besucher/innen zu ermitteln
- Für Mehrfamilienhäuser sind mind. 1 v. H. der notwendigen Stellplätze (ab 10 WE mind. 1 Stellplatz) Pkw-Stellplätze für Kfz von Menschen mit Behinderungen auszuweisen

# Mobilitätskonzept

## Stellplatzbedarf und Mobilitätsmaßnahmen



# Stellplatzbedarf: Berechnung Kfz-Stellplätze nach Stellplatzsatzung

Nutzung		Wohnfläche	Anzahl Wohn- einheiten	Stellplätze für Pkw	
Wohnen	Haus 1 (geförderter Wohnungsbau, Förderweg A)	Wohnungen bis < 50 m <sup>2</sup> WF	3	0,75	9
		Wohnungen von ≥ 50 m <sup>2</sup> bis < 75 m <sup>2</sup>	14	4,67	
		Wohnungen ≥ 75 m <sup>2</sup> WF	7	3,50	
	Haus 1 (geförderter Wohnungsbau, Förderweg B)	Wohnungen bis < 50 m <sup>2</sup> WF	1	0,40	11
		Wohnungen von ≥ 50 m <sup>2</sup> bis < 75 m <sup>2</sup>	9	4,80	
		Wohnungen ≥ 75 m <sup>2</sup> WF	7	5,60	
	Haus 2-4	Wohnungen bis < 50 m <sup>2</sup> WF	18	9,00	55
		Wohnungen von ≥ 50 m <sup>2</sup> bis < 75 m <sup>2</sup>	31	20,67	
		Wohnungen ≥ 75 m <sup>2</sup> WF	25	25	

→ Alternative:  
Großtagespflege in einer Wohnung (9 Kinder, 3 Beschäftigte) erfordert 2 zusätzliche Stellplätze

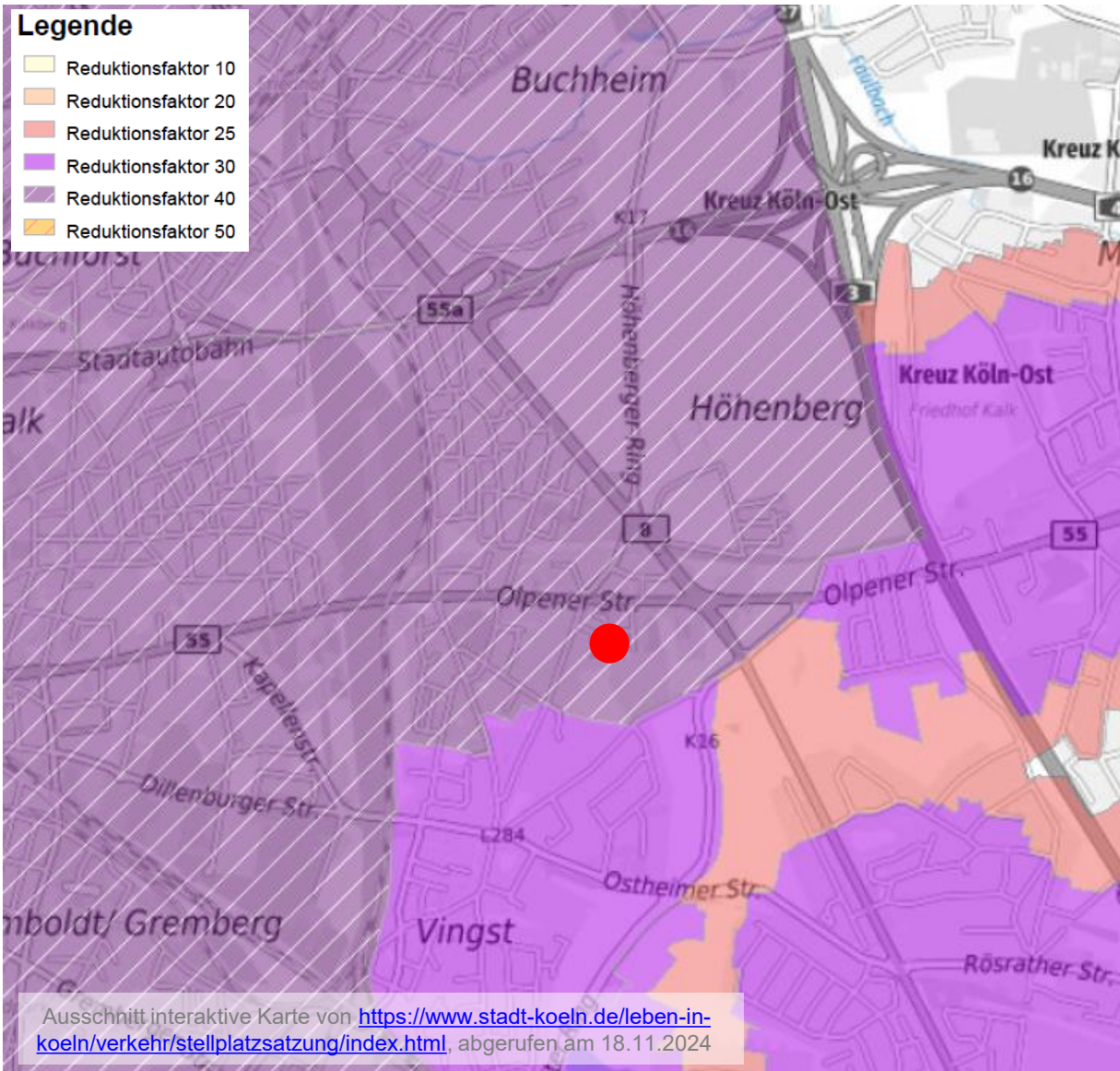
# Mobilitätskonzept: Abminderungsfaktoren

## Rahmenbedingungen für Stellplatzverringerung nach Stellplatzsatzung

- Ab einer Gesamtzahl von 81 notwendigen Kfz-Stellplätzen können Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs zur Verringerung der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze umgesetzt werden
- Vertragliche Regelung von Maßnahmen und Dauer der befristeten Aussetzung der Stellplatzpflicht
- Stellplatzpflicht gilt als erfüllt, wenn eine Maßnahme über gesamte Dauer einer befristeten Aussetzung der Stellplatzpflicht vorgehalten wird
- Maximale Höhe der Reduzierung notwendiger Stellplätze beträgt 50%
- Stellplatzreduzierungen durch Mobilitätsmaßnahmen über 50% sind ab 50% abzulösen

Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs	Verringerung der Anzahl der notwendigen KFZ-Stellplätze
<b>Förderung Car-Sharing z. B.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Errichtung einer öffentlich zugänglichen und nutzbaren Car-Sharing-Station auf dem Baugrundstück (min 3-5 CS Plätze; gut sicht- und erreichbar) nach landeseinheitlichem Design;</li> <li>- Errichtung neuer oder Erweiterung bestehender Car-Sharing-Stationen auf einem geeigneten Grundstück (max. 200 m fußläufig vom Vorhabengrundstück entfernt; min 3-5 CS Plätze, gut sicht- und erreichbar) nach landeseinheitlichem Design,</li> <li>- Angebot einer Plattform für Car-Pooling oder ähnliches, z. B. Förderung von Fahrgemeinschaften</li> </ul>	bis zu 10 %
<b>ÖPNV-Vergünstigung z. B.</b> Erwerb von <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jobtickets</li> <li>- Semestertickets</li> <li>- Mietertickets</li> </ul> oder ähnlichem für die Nutzer/innen, Bewohner/innen bzw. Arbeitnehmenden	bis zu 10 %
<b>Radverkehrsförderung z. B.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mehrangebot an Abstellanlagen (min. + 30 %)</li> <li>- Verleih von Spezialrädern/-anhängern (etwa Lastenfahrräder)</li> <li>- Ladestationen für e-bikes</li> <li>- Reparaturangebote Errichtung einer öffentlich zugänglichen und nutzbaren Pedelec-Verleihstation</li> <li>- Vorhalten einer Fahrradvermietstation auf dem Baugrundstück, Vergünstigung für Bewohner/Nutzer</li> </ul>	bis zu 10 %

# Mobilitätskonzept: Reduktionsfaktoren gemäß Anlage 2 der Stellplatzsatzung der Stadt Köln



## Reduktionsfaktoren aus ÖPNV

- mögliche Kfz-Stellplatzreduzierung in Anlage 2 Stellplatzsatzung der Stadt Köln geregelt
- Bewertungsgrundlage ist die ÖPNV-Infrastruktur
- Einzugsbereiche der S-Bahn und Stadtbahnlinien ausschlaggebend
- Reduzierungsfaktor je nach Lage im Stadtgebiet zwischen 10% und 50%



Kfz-Stellplatzreduzierung aus der Lage des Bauvorhabens beträgt **40 %**

# Mobilitätsmaßnahmen: Geplante Umsetzung von Maßnahmen zur Abminderung der Pkw-Stellplätze

## Carsharing

- Nicht umsetzbar



Reduzierung der benötigten Pkw-Stellplätze um 0%

## Radverkehr

- Qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen
- Bikesharing-Station auf dem Grundstück
  - Dimensionierung der Bikesharing-Station in Kooperation mit stadtweitem Angebot (die genaue Anzahl ist mit dem Betreiber abzustimmen)
  - Lastenradverleih
- Fahrradreparaturstation



Reduzierung der benötigten Pkw-Stellplätze um 5%

## Mobilitätsmanagement & ergänzende Angebote

- Sitzroute
- Handkarren-Verleih
- Paketstation nicht umsetzbar



Reduzierung der benötigten Pkw-Stellplätzen nicht ansetzbar

# Mobilitätsmaßnahmen: Potenzialabschätzung

Mobilitätsmaßnahme	Abminderungspotenzial (Pkw-Stellplatzbedarf) für das Planungsgebiet	Abminderungsfaktoren nach Stellplatzsatzung Köln (Entwurf)
ÖPNV-Erschließung	40 %	40% bei sehr guter Anbindung an den ÖPNV (nach Anlage 2)
Carsharing	-	bis zu 10 % (nach Anlage 3)
Bikesharing	5 %	bis zu 10 % (nach Anlage 3)
Fahrradabstellanlagen		
Fahrradreparaturstation		
Ladeinfrastruktur (Rad & Pkw)		
Lastenradverleih	-	-
Sitzroute		
Handkarren		
Mobilitätsmanagement		

→ Aufgrund des Mobilitätskonzepts besteht ein weiteres Abminderungspotenzial zur ÖPNV-Erschließung für den Pkw-Stellplatzbedarf von 5 %.

# Mobilitätskonzept: Kfz-Stellplatzbedarf

Nutzung		Anzahl Stellplätze	Stellplätze für Pkw (mit 40% Reduzierung)	Stellplätze für Pkw (mit weiteren 5% Reduzierung)
Wohnen	Haus 1	20	12	12
	Haus 2-4	55	33	31
Summe		75	45	43

## Rahmenbedingungen

- Reduktion der Stellplätze um 40% aus der ÖPNV-Infrastruktur gemäß Anlage 2 zur Stellplatzsatzung und 5% gemäß der weiterführenden Mobilitätsmaßnahmen zur Verringerung der Stellplatzanzahl analog Anlage 3 zur Stellplatzsatzung
- Maximale Höhe der Reduzierung notwendiger Stellplätze beträgt 50%

→ Alternative:  
Großtagespflege in einer Wohnung (9 Kinder, 3 Beschäftigte) erfordert 2 zusätzliche Stellplätze

# Stellplatzbedarf: Berechnung Fahrradabstellplätze nach Stellplatzsatzung

Nutzung		Wohnfläche (Ansatz)	Anzahl Wohneinheiten bzw. Wohnfläche	Fahrradabstellplätze	
Wohnen	Haus 1 (geförderter Wohnungsbau)	Wohnfläche	2.534,33 m <sup>2</sup>	84,5	84
	Haus 2	Wohnungen bis < 75 m <sup>2</sup>	16	16	22
		Wohnungen ≥ 75 m <sup>2</sup> WF	177,70 m <sup>2</sup>	5,9	
	Haus 3	Wohnungen bis < 75 m <sup>2</sup>	19	19	78
		Wohnungen ≥ 75 m <sup>2</sup> WF	1.781,08	59,4	
	Haus 4	Wohnungen bis < 75 m <sup>2</sup>	14	14	27
		Wohnungen ≥ 75 m <sup>2</sup> WF	393,88 m <sup>2</sup>	13,1	

→ Alternative:

Großtagespflege in einer Wohnung (9 Kinder, 3 Beschäftigte) erfordert keine zusätzlichen Fahrradabstellplätze

# Mobilitätskonzept: Fahrradabstellplatzebedarf

Nutzung		Anzahl Fahrrad- abstellplätze	Fahrradabstellplätze für Spezialfahräder (Anteil 10%)*
Wohnen	Haus 1	84	8
	Haus 2	22	2
	Haus 3	78	8
	Haus 4	27	3
Summe		211	21

## Rahmenbedingungen

- Gemäß Stellplatzsatzung sind **10%** der notwendigen Fahrradabstellplätze für **Spezialfahräder** (z.B. Lastenfahräder oder Kinderanhänger) herzustellen (falls nach §3 zehn Fahrradabstellplätze oder mehr hergestellt werden müssen)
- Gemäß §5 der Stellplatzsatzung sind Anforderungen an notwendige Stellplätze und Fahrradabstellplätze vorgegebenen Rahmenparameter einzuhalten

### → Alternative:

Großtagespflege in einer Wohnung (9 Kinder, 3 Beschäftigte) erfordert keine zusätzlichen Fahrradabstellplätze, aber mindestens zwei Stellplätze für Spezialfahräder

# Mobilitätskonzept: Zusammenfassung Stellplatzbedarf

## Kfz-Stellplätze

Nutzung		Anzahl Stellplätze	Stellplätze für Pkw mit 40%+5% Reduzierung
Wohnen	Haus 1	20	12
	Haus 2-4	55	31
Summe		75	43

→ Geplant sind 39 Stellplätze in der Tiefgarage

→ Alternative:  
Großtagespflege in einer Wohnung (9 Kinder, 3 Beschäftigte) erfordert 2 zusätzliche Stellplätze

## Fahrradabstellplätze

Nutzung		Anzahl Fahrrad- abstellplätze	Fahrradabstellplätze für Spezialfahräder (Anteil 10%)
Wohnen	Haus 1	84	8
	Haus 2	22	2
	Haus 3	78	8
	Haus 4	27	3
Summe		211	21

→ Geplant sind 227 Fahrradabstellplätze, davon 21 für Spezialräder

→ Alternative:  
Großtagespflege in einer Wohnung (9 Kinder, 3 Beschäftigte) erfordert keine zusätzlichen Fahrradabstellplätze, aber mindestens zwei Stellplätze für Spezialfahräder

# Mobilitätsmaßnahmen Zusammenfassung



# Mobilitätsmaßnahmen: Gesamtkonzept mit Schwerpunktbereichen der empfohlenen (Mobilitäts-)Angebote



Hinweis:  
Die Standortvorschläge für die Mobilitätsangebote sind mit Vertretern der Stadt Köln und anderen Fachplanern gemeinsam abzustimmen.

Lageplan Entwurf Freianlagen, LILL+SPARLA, Stand: Dezember 2024