

A^a

V E O M O



Mobilitätskonzept

Alfons & alfreda AG

THE WID ONE & TWO

März 2026

A^a

V E O M O



Mobilitätskonzept

1. Zusammenfassung Mobilitätskonzept
2. Detaillierte Analysen – Bedarf und Standort
3. Detaillierte Übersicht – Handlungsmaßnahmen

Mobilitätskonzept – THE WID ONE & TWO

Ausgangslage und Zielsetzung

In Köln-Ehrenfeld entsteht ein neues Quartier mit Nutzungen wie u. a. Büro, Gastronomie und Fitness.

Die Stadt Köln strebt bis 2035 Klimaneutralität an und damit einher geht die stetige Förderung des Umweltverbunds. Im Sinne der Klimaschutz- und Mobilitätsbestrebungen setzt die Untersuchung der BERNARD GRUPPE ZT GmbH („Verkehrsplanung Max Becker-Areal, Köln Ehrenfeld“) ein reduziertes Verkehrsaufkommen bei den städtebaulichen Ansiedlungen an (Planfall 2040 Umwelt). Insgesamt wird ein durchschnittlicher MIV-Anteil von 24 % im Jahr 2040 angestrebt, sowie für die Büronutzung 40 % (Beschäftigten) bzw. 50 % (Kund:innen).

Im Einklang mit dem Klimaschutz- und Mobilitätsbestrebungen der Stadt Köln, wird für das Projekt The WID ONE & TWO basierend auf dem Bericht der BERNARD GRUPPE ZT GmbH eine Reduktion der Stellplatzanzahl für die finalen Nutzungszwecke angestrebt.

Hierfür wurde der Stellplatzbedarf durch das Büro *Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Stadtplanung mbH emig-vs* basierend auf den Annahmen für den Planfall Umwelt 2040 abgeschätzt. Das vorliegende Mobilitätskonzept baut auf der Einschätzung zum Stellplatzbedarf auf und unterstützt den Stellplatzbedarf mit sinnvollen Maßnahmen, welche den Umweltverbund langfristig stärken.

Ziele des Mobilitätskonzepts für The WID ONE & TWO:

Optimierung des Stellplatzschlüssels

Aufgrund der zentralen Lage sowie der geplanten städtischen Mobilitätsmaßnahmen wird eine Stellplatzberechnung nach Bedarf und Einzelfall angestrebt.

Umsetzung einer ganzheitlichen Mobilitätsstrategie

Zur Steigerung der Nutzerattraktivität soll ein ganzheitliches Mobilitätsangebot realisiert werden. Die Maßnahmen sollen die DGNB Zertifizierung „Platin“ unterstützen.



Klimaschutz- und Mobilitätsziele der Stadt Köln

- Klimaneutralität bis 2035 und Förderung des Umweltverbunds
- Reduzierung des durchschnittlichen MIV-Anteils von 35 % auf 24 % (nutzerspezifische Differenzierung liegt vor) im Planfall Umwelt 2040 im Max-Becker-Areal

Mobilitätskonzept – THE WID ONE & TWO

Bedarfs- & Mobilitätsanalyse

Im Rahmen einer Bedarfs- und Mobilitätsanalyse wurde die Lage sowie die erwarteten Nutzer:innen untersucht, woraus sich folgende Schlüsse für das Projektgebiet ergeben:

Erkenntnisse

Nahversorgung: Insgesamt stehen zahlreiche Angebote für die Versorgung der zukünftigen Nutzer:innen zur Verfügung. Diese werden durch weitere Angebote in THE WID ONE & TWO ergänzt.

ÖPNV-Anbindung: THE WID ONE & TWO besitzt eine sehr gute Anbindung an vielfältige Bus-Linien sowie an die Stadtbahn mit regelmäßiger Taktung. Durch die Nähe zum Bahnhof Ehrenfeld ist der Standort an den regionalen und überregionalen (Fern-)Verkehr angebunden.

Fuß- und Fahrradverkehr: Das Fahrradnetz mit unterschiedlich stark ausgebauten Radwegen und –routen rund um den Standort ist mit gut zu bewerten.

Pkw: Die Pkw-Anbindung ist mit der Nähe zur Bundesautobahn A57 gerade im Hinblick auf Berufspendler mit gut zu bewerten. Während der Hauptverkehrszeit ist die Erreichbarkeit durch den Pkw jedoch verstärkt eingeschränkt..

Shared Mobility: Der Projektstandort befindet sich im Geschäftsgebiet verschiedener free-floating und stationsbasierter Carsharing-Anbieter. Die Vielfalt an Shared Mobility-Fahrzeugen sowie deren Verfügbarkeit rund um den Standort ist mit sehr gut zu bewerten. Vom stationsbasierten Angebot des Anbieters cambio liegen aktuell zwei Stationen in ca. 15 – 20 Minuten Laufdistanz.

Herausforderungen

- Letzte Meile zu S-Bahn
→ Keine in unter 10 Minuten fußläufig zu erreichende S-Bahn Station
- Stetige Reduktion des innenstädtischen Verkehrs im Rahmen der Klimaschutz- und Mobilitätsziele

Lösungsansätze & Chancen

- Verbesserung der Anbindung an Bahnhof durch Integration von Shared-Mobility Angeboten
- Förderung der Fahrradinfrastruktur vor Ort durch attraktive Fahrradabstellanlagen

Mobilitätskonzept – THE WID ONE & TWO



Detaillierte Analysen, siehe Kapitel 3

Potentiale durch Handlungsmaßnahmen

Umsetzung von Maßnahmen

Um das Ziel der Stellplatzreduktion zu erreichen, spielen neben einer guten Lage auch spezielle, auf die Bedürfnisse der Menschen abgestimmte Mobilitätsmaßnahmen eine wichtige Rolle.

Für das Projekt ist die Umsetzung der folgenden Handlungsempfehlungen je Aktionsfeld empfohlen. Diese besonderen Maßnahmen sowie die Dauer der befristeten Aussetzung der Stellplatzpflicht sind entsprechend §4 der Stellplatzsatzung in einem Vertrag separat zu regeln.

Aktionsfeld	Maßnahme				
Pkw	Elektrische Ladeinfrastruktur	x	x	x	x
Fahrrad	Besonders nutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen	x	x	x	x
	Fahrradladestation/-schränke	(x)	x	(x)	(x)
	Fahrradservicestation	x	x	x	x
	Umkleiden und Duschen		x		
	Stationsbasiertes Bikesharing (E-Fahrrad- und E-Lastenrad)	x	x		
Shared Mobility	Stationsbasiertes Carsharing	x	x		
	Abstellflächen für Sharing-Angebote (Mirkomobilität)	x	x	x	x
Mobilitätsmanagement	Echtzeit-Mobilitätsinformationen	x	x		

Zusammenfassung Mobilitätskonzept

INFORMATIONEN



- Gesamtfläche des Campus: ca. 90.000 qm, aufgeteilt auf zwei Einzelobjekte (THE WID ONE & THE WID TWO)
- Mixed Use: Büro, Gastronomie, Hotel, Nahversorgung, Fitnessstudio

PROJEKT ZIELE



1. Zur Steigerung der Nutzerattraktivität soll ein ganzheitliches Mobilitätsangebot realisiert werden
2. Optimierung der Stellplatzzahl anhand der Bedarfs- und Mobilitätsanalyse und der Auswahl an Handlungsmaßnahmen

NAHVERSORGUNG



- Die bestehenden Angebote an Supermärkten sind ausreichend für die Versorgung der zukünftigen Nutzer:innen.
- Zahlreiche Grundschulen sowie Kindertagesstätten und einige Ärzte in der Umgebung. Der Standort ist damit insbesondere für Berufstätige mit Kindern gut an die soziale Infrastruktur angebunden.

ÖPNV-ERSCHLIESSUNG UND NAHMOBILITÄT



- The WID ONE & TWO besitzt eine sehr gute Anbindung an Bus-Linien sowie die Stadtbahn und somit an das Stadtgebiet Köln.
- Durch die Nähe zum Bahnhof Ehrenfeld und zum Hauptbahnhof Köln ist der Standort gut an den regionalen und überregionalen (Fern-)Verkehr angebunden.

WEITERES



- Der Standort befindet sich im Geschäftsgebiet verschiedener Carsharing- und Mikromobilitätsanbieter. Auch eine Station des Anbieters Cambio befindet sich in der Nähe.

GEPLANTE MOBILITÄTSLÖSUNGEN

PKW

- Elektrische Ladeinfrastruktur

FAHRRAD

- Besonders nutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen
- Fahrradladestation/-schränke
- Fahrradservicestation
- Duschen & Umkleiden (in Mietbereichen)
- Stationsbasiertes Bikesharing (E-Fahrrad- und E-Lastenrad)

SHARED-MOBILITY

- Stationsbasiertes Carsharing
- Abstellflächen für Sharing-Fahrzeuge

MOBILITÄTSMANAGEMENT

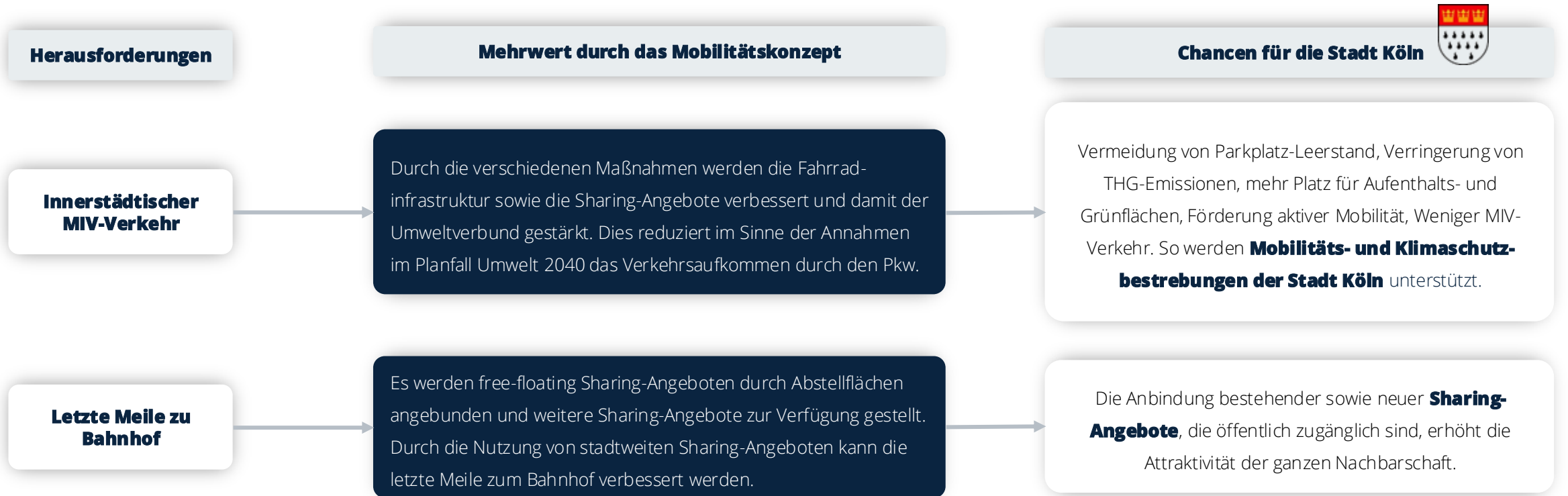
- Echtzeit-Mobilitätsanzeigen

STELLPLATZKONZEPT

Die Stadt Köln plant eine Reduktion des MIV in 2040 auf 24% (Büronutzung: 40% (Beschäftigte) bzw. 50% (Kund:innen)). Für das Projekt wurde der Stellplatzbedarf basierend auf diesen Annahmen für den **Planfall Umwelt 2040** abgeschätzt. Eine detaillierte Analyse ist dem separaten Dokument „Verkehrstechnische Stellungnahme“ zu entnehmen.

Mobilitätskonzept – THE WID ONE & TWO

Chancen durch Mobilitätskonzept



A^a

V E O M O



Mobilitätskonzept

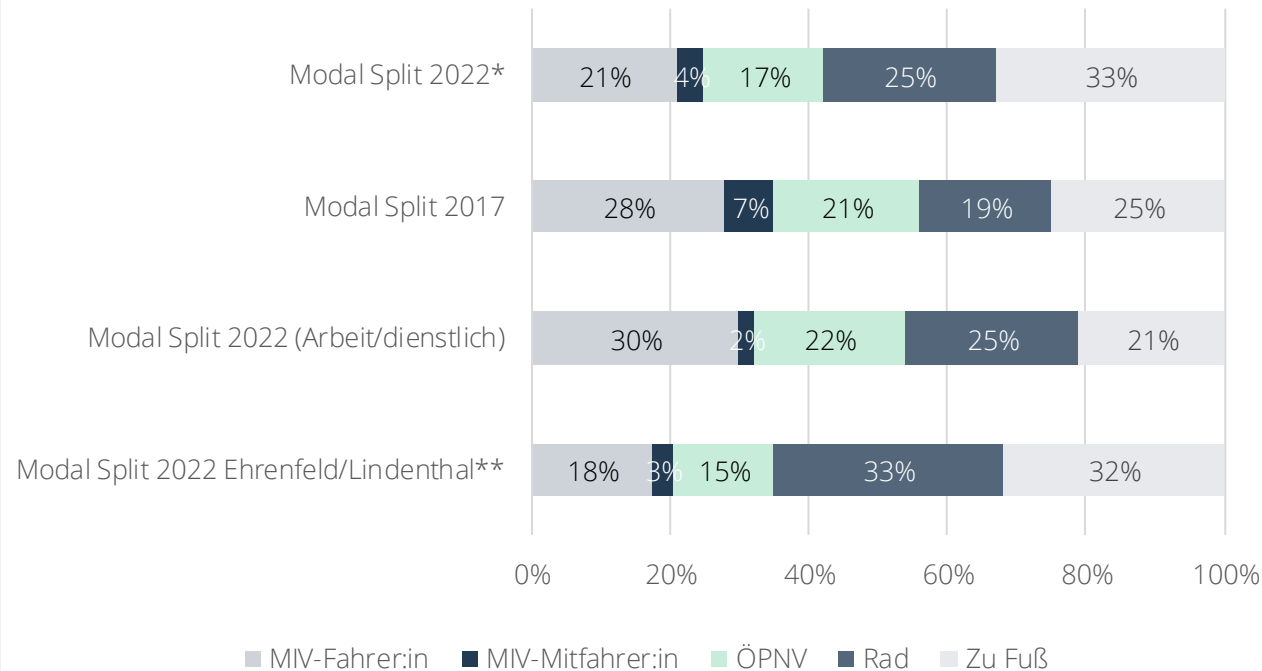
1. Zusammenfassung Mobilitätskonzept
2. Detaillierte Analysen – Bedarf und Standort
3. Detaillierte Übersicht – Handlungsmaßnahmen

Bedarfsanalyse

Mobilitätsverhalten in der Stadt Köln

Auswertung diverser Mobilitätskennwerte im zeitlichen Verlauf

- Der Modal Split* 2022 ist mit 75 % durch einen hohen Anteil des Umweltverbunds (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) gekennzeichnet.
- Im Vergleich zu 2017 ist der Anteil des Umweltverbunds insgesamt um 10 Prozentpunkte gestiegen (trotz gleichzeitigem Rückgang des ÖPNV um 4 %).
- Auf Arbeitswegen ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit 32 % (inkl. Mitfahrer:innen) um 7 % höher als im gesamten Modal Split.
- In den Stadtbezirken Ehrenfeld und Lindenthal ist der Anteil des Radverkehrs mit durchschnittlich 33 % höher als im gesamtstädtischen Vergleich. Der MIV-Anteil ist entsprechend geringer.
- Der private Pkw-Besitz in Köln liegt bei 370 Pkw pro 1.000 Einwohner:innen. In Ehrenfeld liegt er bei 322 (Platz 2 in Köln).



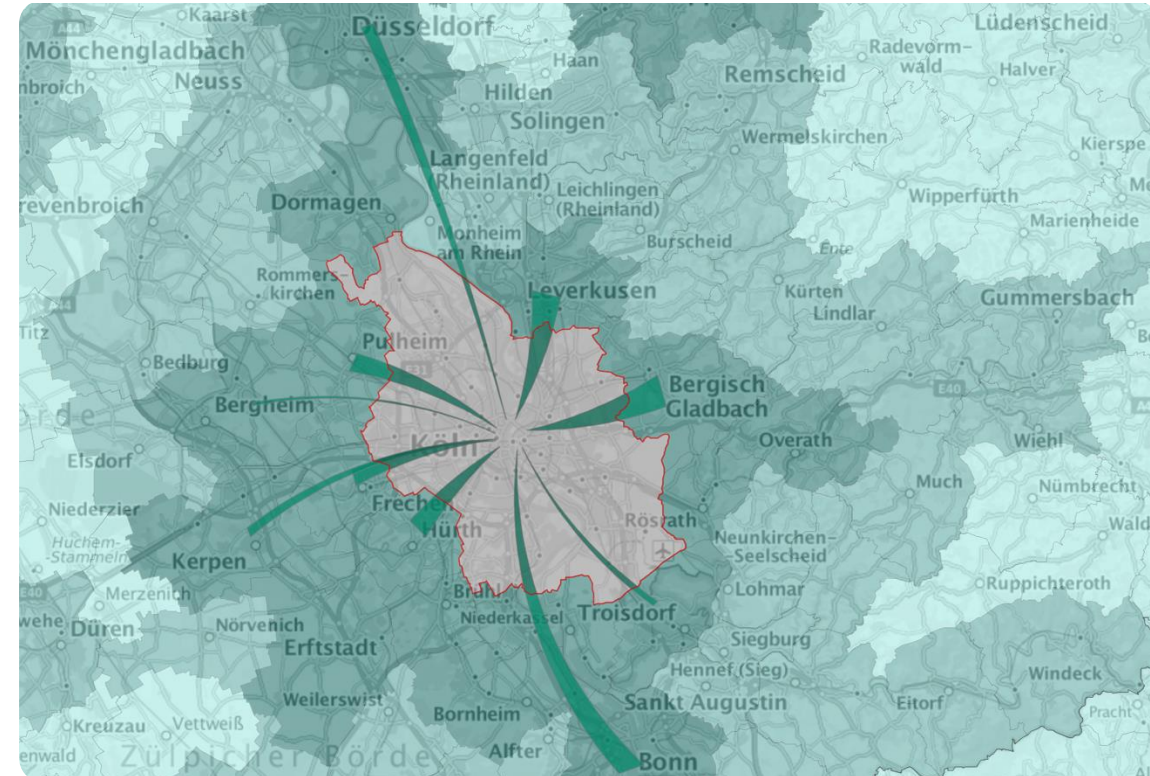
* Der Modal Split beschreibt die Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens (Wege, Tonnen) oder der Verkehrsleistung (Personenkilometer, Tonnenkilometer) differenziert nach den Verkehrsmitteln dar.

Quelle: <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=978301&type=do>; [https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/26601/index.html#:~:text=Der%20Gesamtbestand%20an%20Personenkraftwagen%20erhöhte.insgesamt%20rund%20405.400%20Fahrzeuge%20gestiegen](https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/26601/index.html#:~:text=Der%20Gesamtbestand%20an%20Personenkraftwagen%20erhöhte.insgesamt%20rund%20405.400%20Fahrzeuge%20gestiegen;); <https://buengerinfo.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=983293&type=do>

Mobilitätsverhalten Stadt Köln

Pendlerströme nach Köln

- Mit 357.299 Pendler:innen hat Köln 2022 die höchste Anzahl einpendelnder Personen in NRW zu verzeichnen. Deutschlandweit liegt Köln auf Platz 5.*
- Das Verhältnis von Binnen- zu Einpendler:innen in der Stadt Köln liegt bei 49,8 zu 50,2 %.**
- Die meisten Einpendler:innen kommen aus Bergisch Gladbach und Leverkusen.
- Daten für Köln zeigen, dass Einpendler:innen häufiger den Pkw auf dem Arbeitsweg und seltener den ÖPNV/das Fahrrad als Binnenpendler:innen nutzen.***
- Um die Fahrradnutzung auf Pendelwegen über weitere Strecken zu incentivieren, werden RadPendlerRouten von Köln in umliegende Städte und Gemeinden getestet. ****



Quelle: <https://pendleratlas.statistikportal.de>

*<https://www.it.nrw/millionen-menschen-pendeln-in-nrw-zur-arbeit>

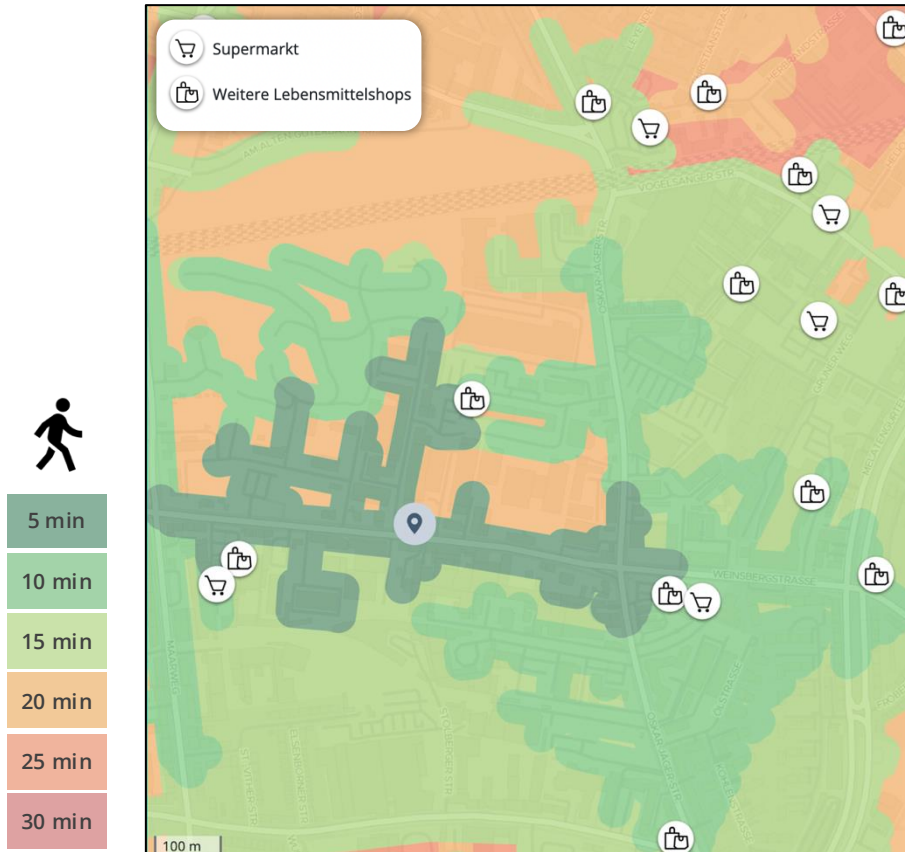
** <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>

***<https://cloud.adac-nrh.de/s/oBHHJMKX4gyHAe?dir=undefined&path=%2FADAC%20Monitor%202024%20Mobil%20in%20der%20Stadt%20-%20Detail-Ergebnisse%20NRW-St%C3%A4dte%2FDetail-Ergebnisberichte&openfile=166862>

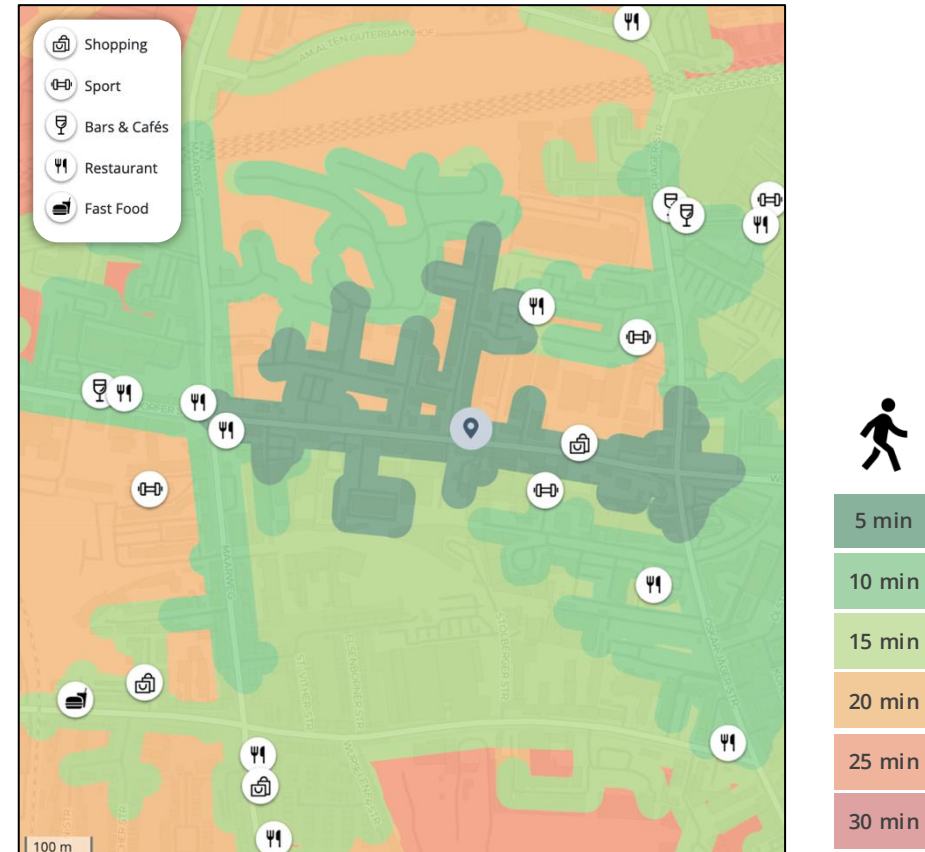
****<https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/26135/index.html>

Standortanalyse

Verfügbarkeit – Nahversorgung & Gastronomie/Freizeit

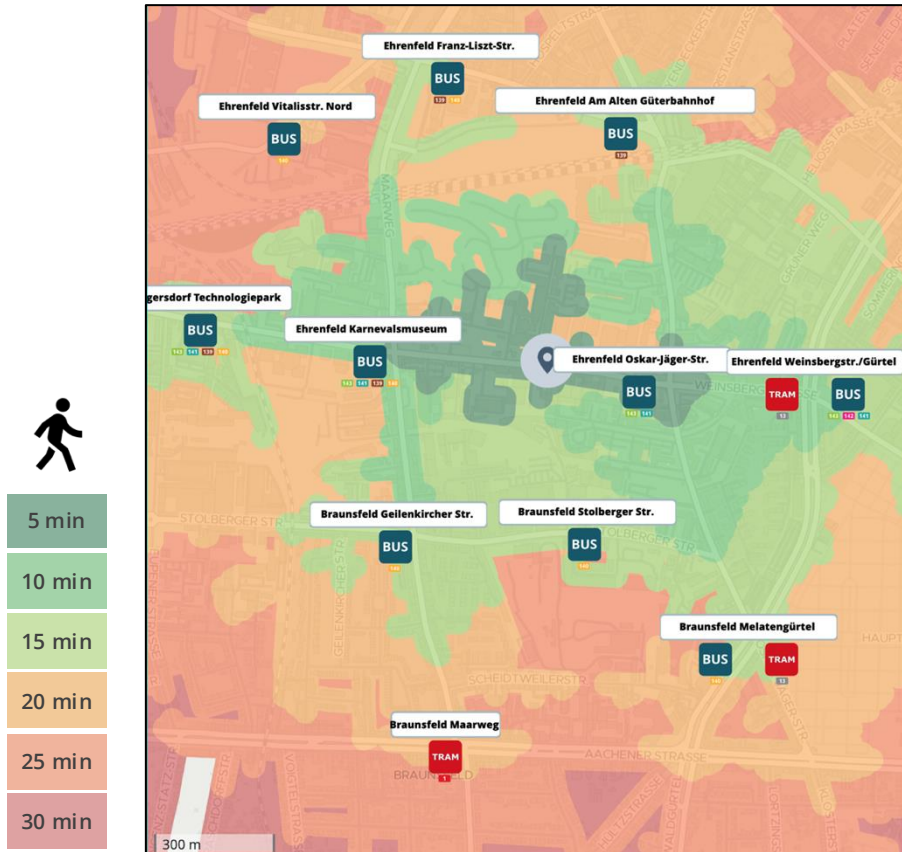


Insgesamt stehen zahlreiche Angebote für die Versorgung der zukünftigen Nutzer:innen zur Verfügung. Diese werden durch weitere Angebote in THE WID ONE & TWO ergänzt

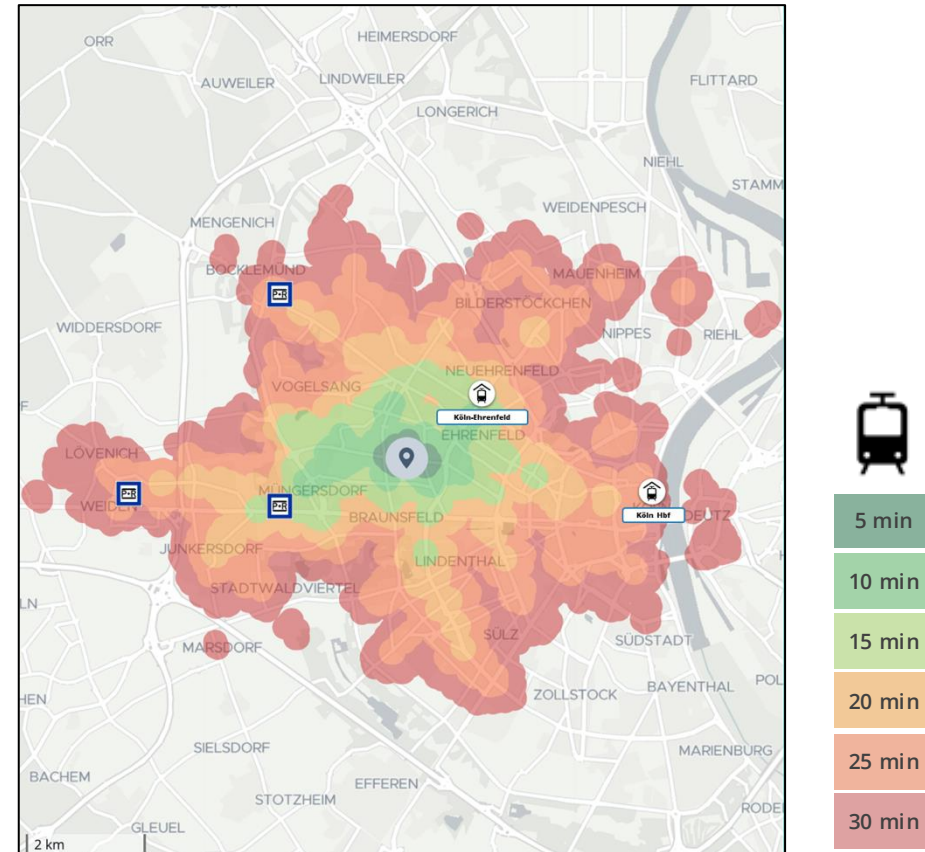


Insgesamt stehen zahlreiche Angebote für die Versorgung der zukünftigen Nutzer:innen zur Verfügung. Diese werden durch weitere Angebote in THE WID ONE & TWO ergänzt

Verfügbarkeit – ÖPNV (Mikro & Makro)



THE WID ONE & TWO liegt in der Nähe verschiedener Bus- bzw. Stadtbahnhaltestellen und besitzt eine gute Anbindung an vielfältige Bus-Linien sowie an die Stadtbahn.

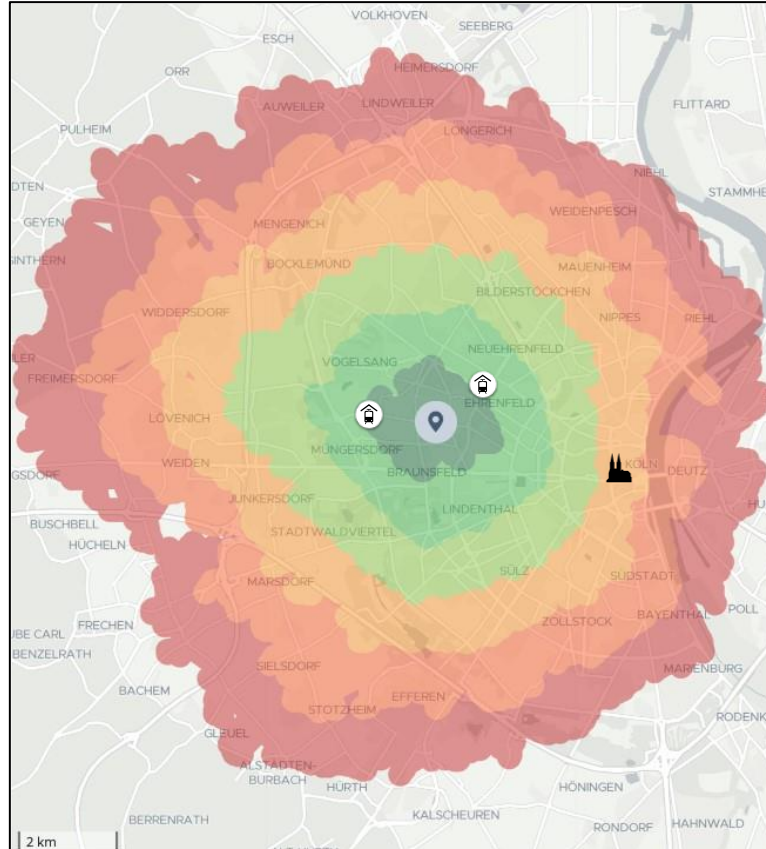


Die Nähe zum Bahnhof Ehrenfeld ist das Projekt ermöglicht Fahrten mit dem Regional- und Fernverkehr. Die Anreise zum Bahnhof Ehrenfeld kann durch Bus oder Mikromobilität von 20 Min (Fuß) auf 10 Min. reduziert werden.

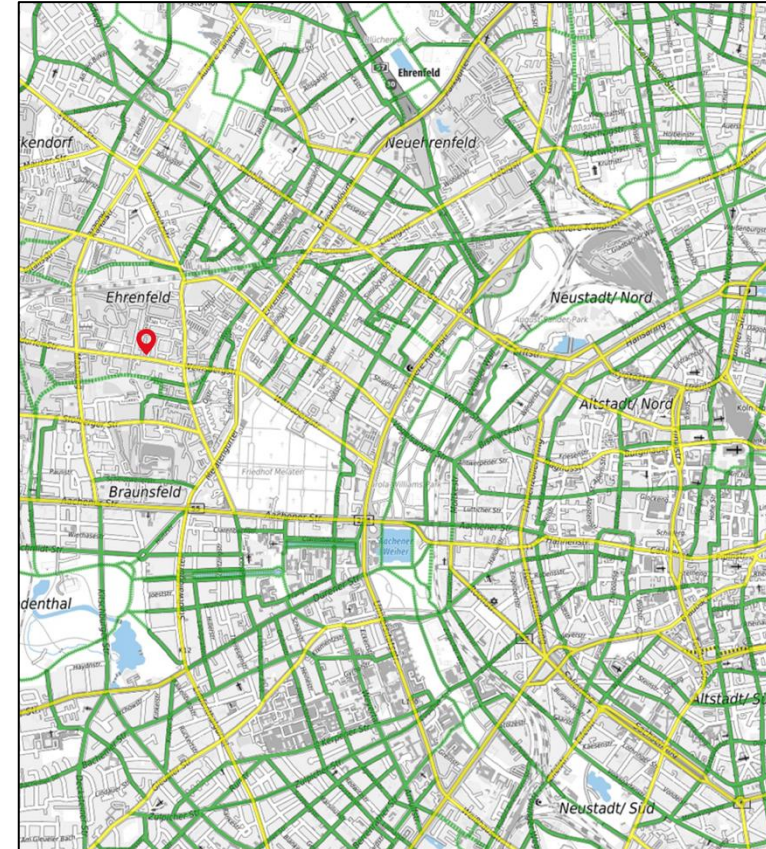
Verfügbarkeit – Fahrrad (Erreichbarkeit & Radwege)



- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 20 min
- 25 min
- 30 min



Mit dem Fahrrad können verschiedene Stadtbezirke von Köln innerhalb von 30 Fahrminuten erreicht werden.

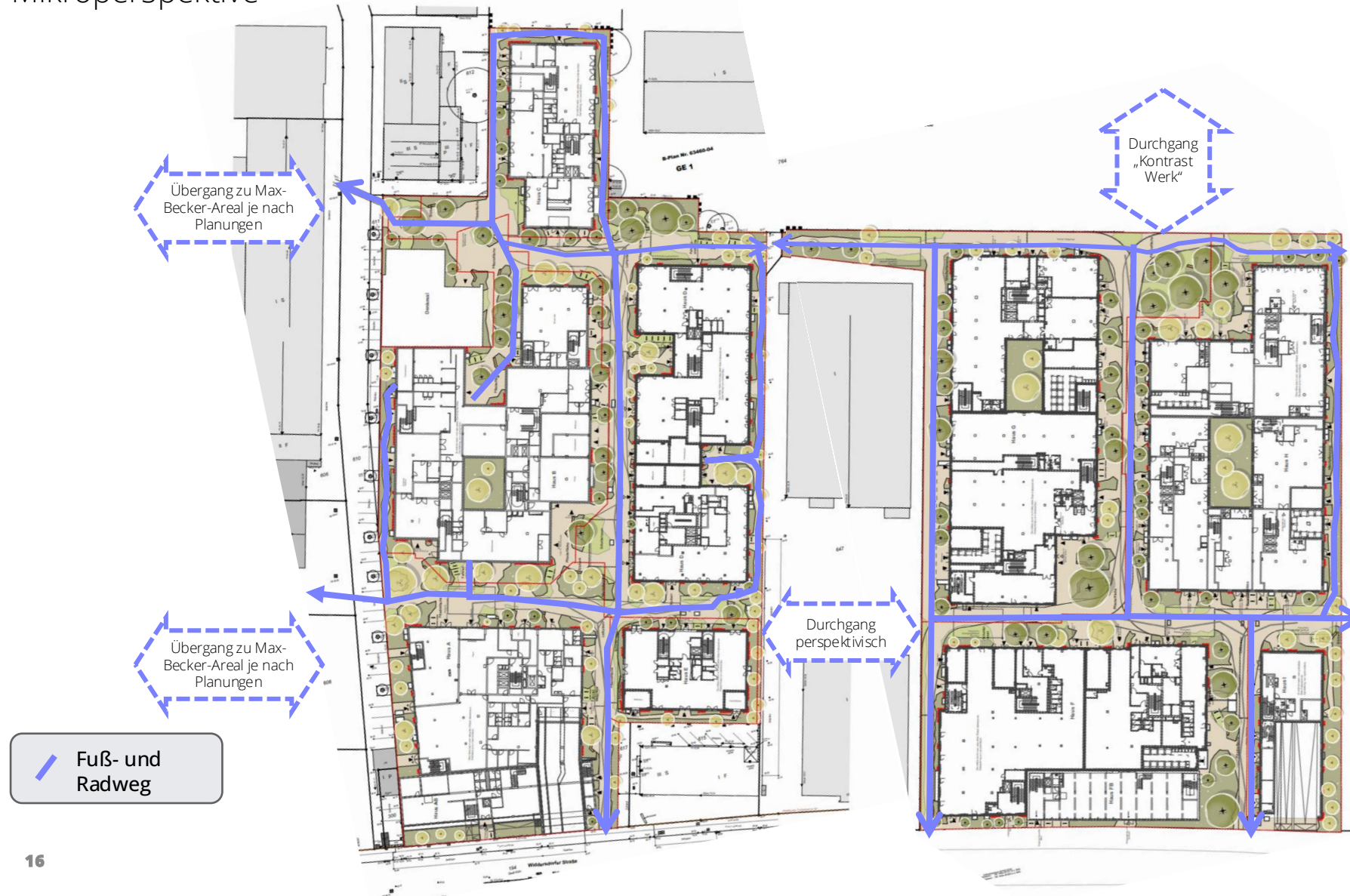


- Gelbes Netz
- Grünes Netz
- Gelbes Netz (geplant)
- Grünes Netz (geplant)
- straßenunabhängige Verbindung
- Abstimmungsbedarf bei anstehender Planung

Das Fahrradnetz mit unterschiedlich stark ausgebauten Radwegen und -routen rund um den Standort ist mit gut zu bewerten.

Durchwegung des Quartiers – Fuß- & Radverkehr

Mikroperspektive



Erkenntnisse:

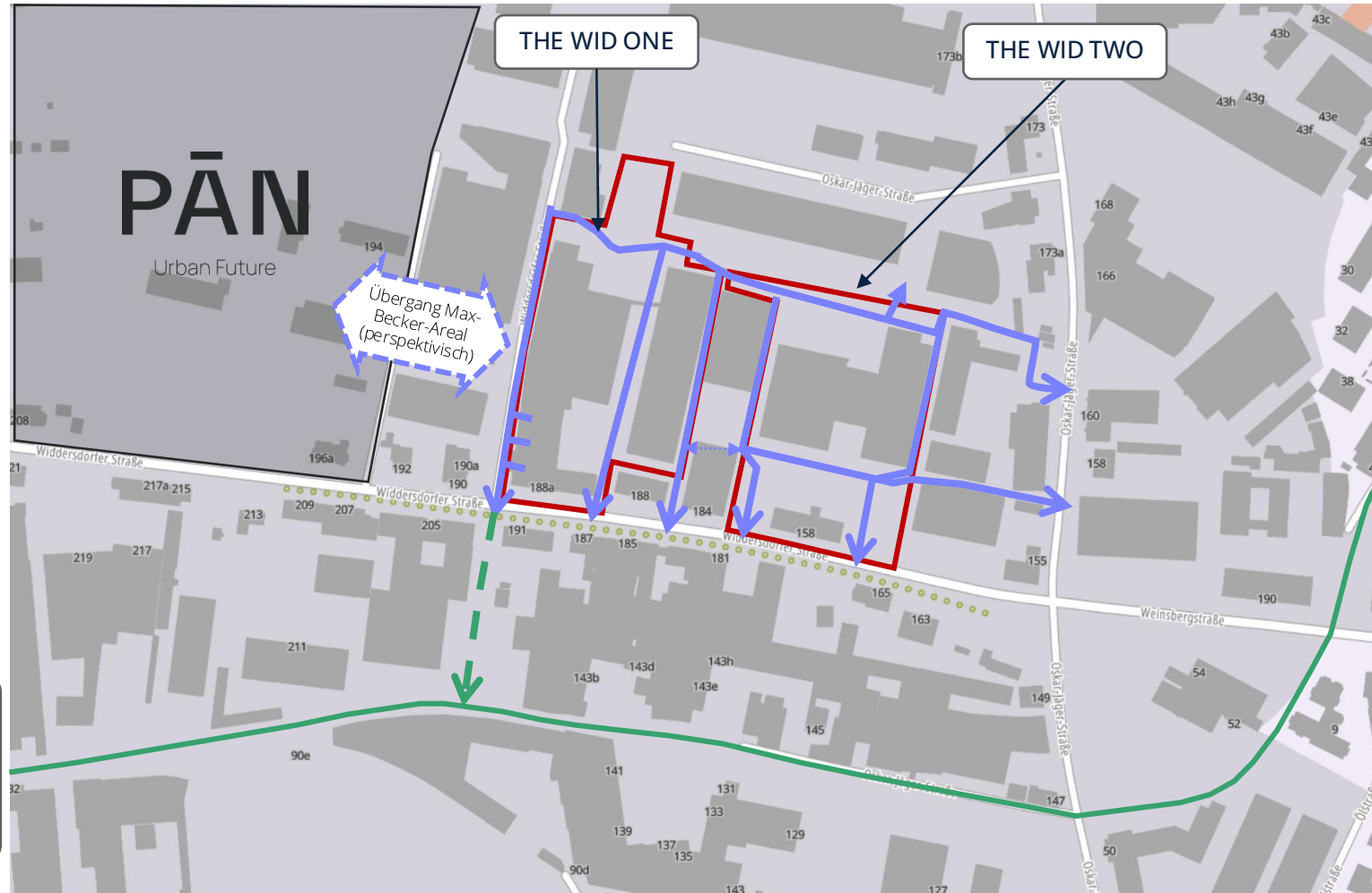
- Sehr gute Durchwegung innerhalb der einzelnen Teilprojekte, sowohl Ost-West als auch Nord-Süd
- Sehr gute Durchwegung zwischen den Teilprojekten
- Durchwegung lediglich für Fuß und Fahrrad gestattet
- Je nach Planungen des mittleren Grundstücks weitere Verbesserung möglich

Hinweis:

Es handelt sich um eine nachträglich zusammengeführte Karte. Minimale maßstäbliche Abweichungen der Karten sind möglich.

Durchwegung des Quartiers – Fuß- & Radverkehr

Makroperspektive



Erkenntnisse:

- Sehr gute Anbindung an die Umgebung des Standortes durch verschiedene Wegemöglichkeiten auf das Grundstück
- Aktuelle Anbindung nach Norden noch begrenzt, hier jedoch das Ziel der Absprache mit Nachbarn
- Richtung Süden besteht in Verlängerung der Widdersdorfer Straße Anbindung an die geplante Low Line

Anbindung an Stadtgebiet (Pkw)



5 min

10 min

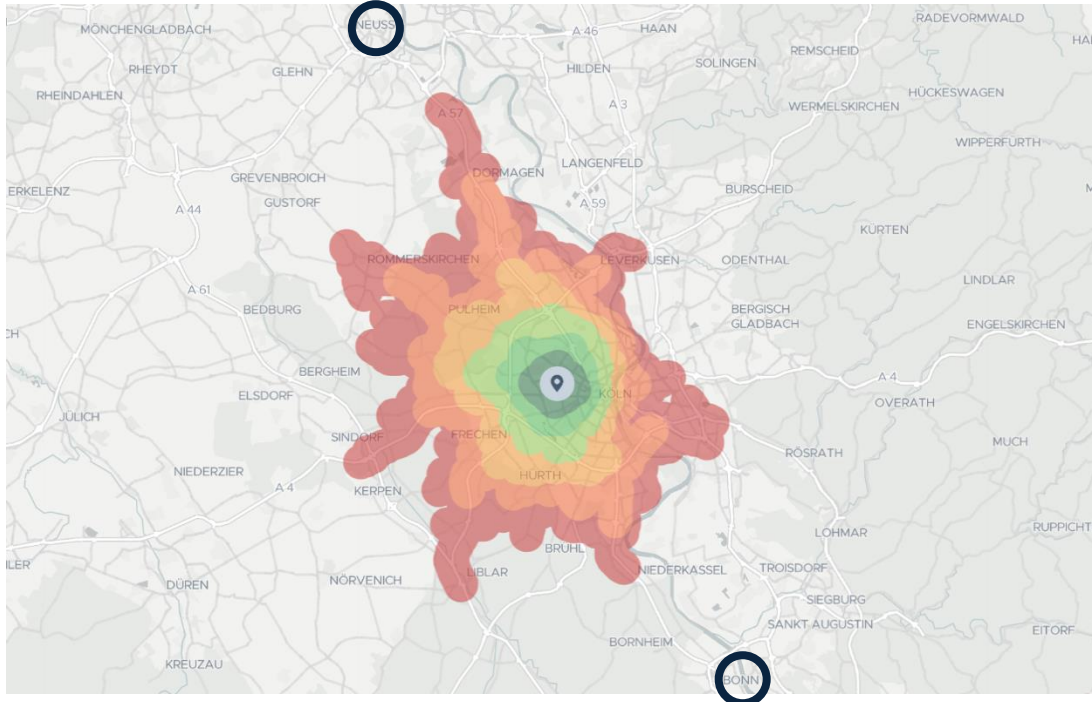
15 min

20 min

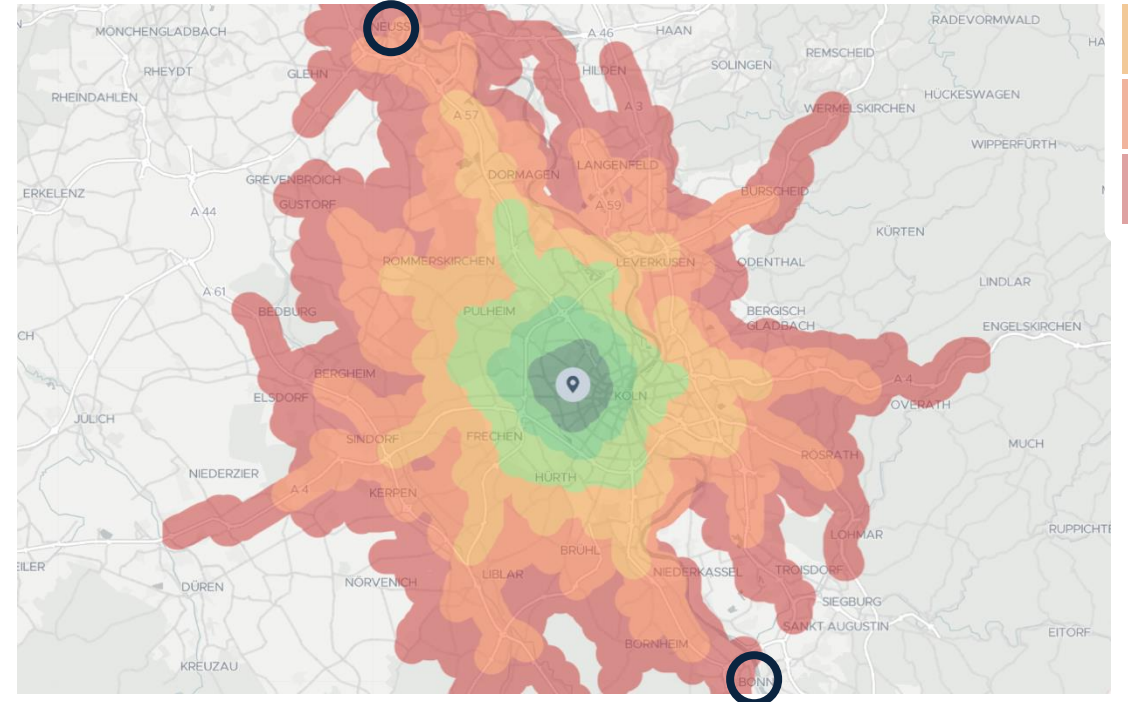
25 min

30 min

Hauptverkehrszeit

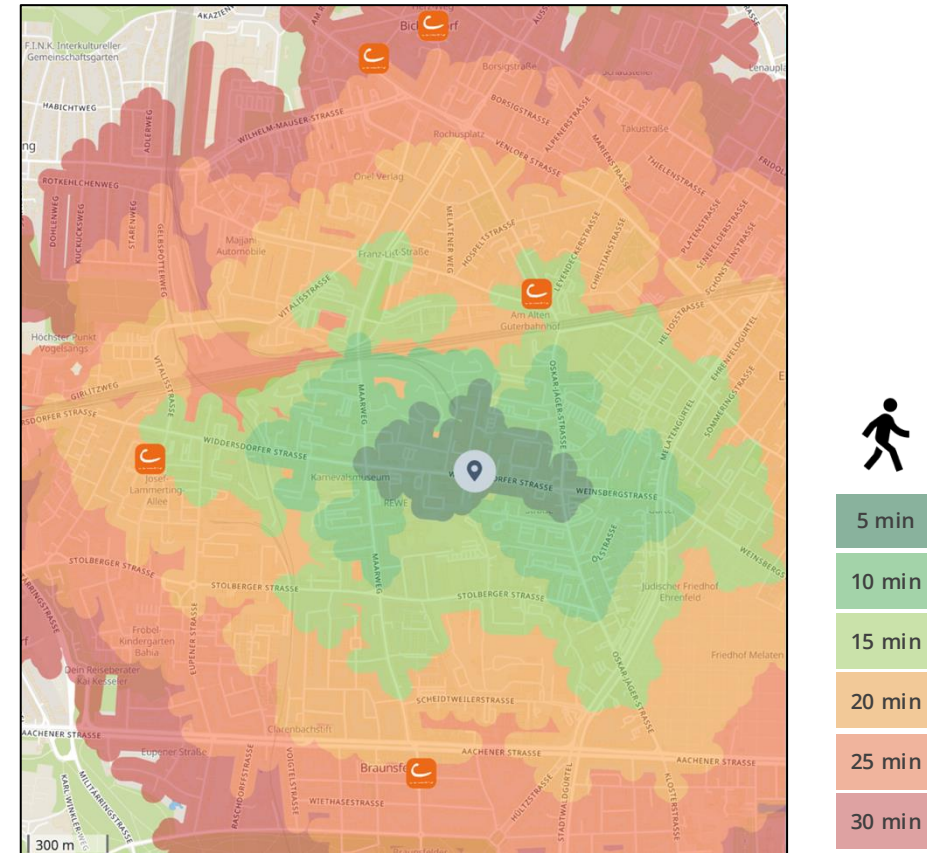
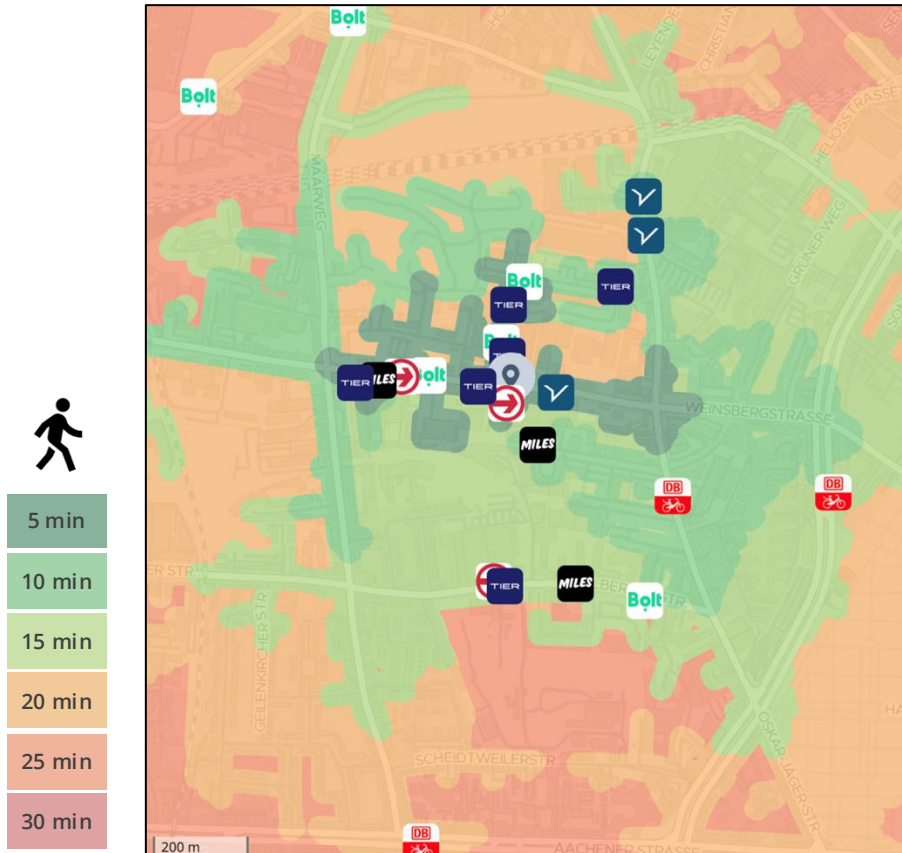


Nebenverkehrszeit



Die Pkw-Anbindung ist mit der Nähe zur Bundesautobahn A57 gerade im Hinblick auf Berufspendler mit gut zu bewerten. Während der Hauptverkehrszeit ist die Erreichbarkeit durch den Pkw jedoch verstärkt eingeschränkt.

Verfügbarkeit – Sharing Mobility (Angebot & Carsharing)



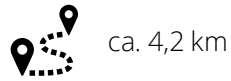
Der Projektstandort befindet sich im Geschäftsgebiet verschiedener free-floating Sharing-Anbieter. Die Vielfalt an Shared Mobility-Fahrzeugen sowie deren Verfügbarkeit ist mit sehr gut zu bewerten.

Aktuell gibt es bereits ein Angebot für stationsbasiertes Carsharing. Dieses kann ggf. im Rahmen des Projekts erweitert werden.

Anbindung an wichtige Knotenpunkte

Schnellste Routen – ÖPNV

A Anschluss an „Köln Hauptbahnhof“



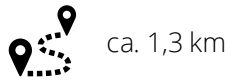
ca. 4,2 km



ca. 27 min
(inkl. Fußweg)

Verkehrsmittel:
Bus (141,143),
Stadtbahn (5)

B Anschluss an „Köln-Ehrenfeld“



ca. 1,3 km



ca. 8 min
(inkl. Fußweg)

Verkehrsmittel:
Bus (141,143),
Stadtbahn (5)

C Anschluss an Innenstadt (Alter Markt)

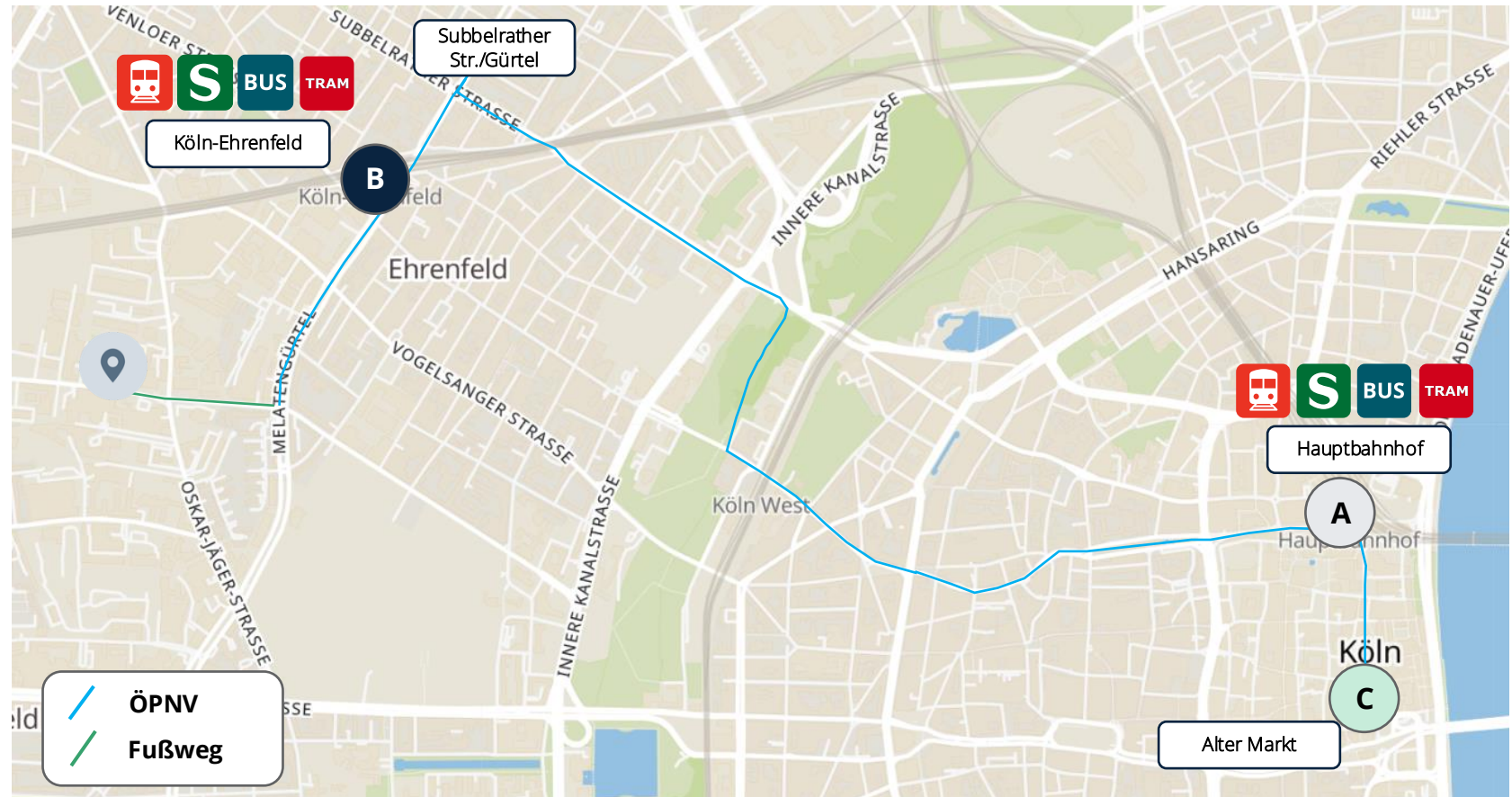


ca. 4,5 km



ca. 32 min
(inkl. Fußweg)

Verkehrsmittel:
Bus (141,143),
Stadtbahn (5)



Anbindung an wichtige Knotenpunkte

Schnellste Routen – Fahrrad & Fußweg

A Anschluss an „Köln Hauptbahnhof“

ca. 4,2 km

ca. 16 Min.

ca. 58 Min.

B Anschluss an „Köln-Ehrenfeld“

ca. 1,3 km

ca. 5 Min.

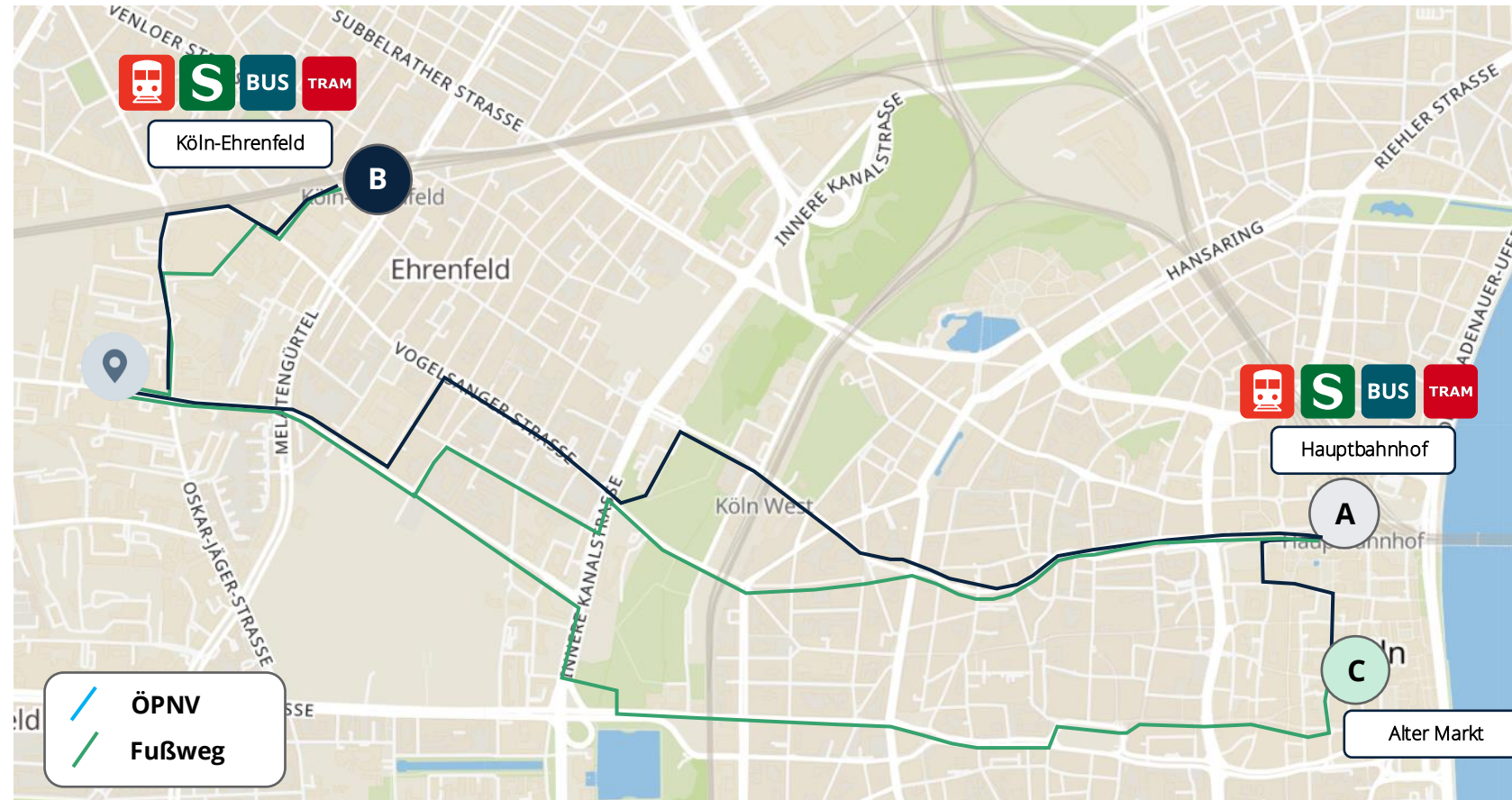
ca. 18 Min.

C Anschluss an Innenstadt (Alter Markt)

ca. 4,5 km

ca. 17 Min.

ca. 1h 4 Min.



Erschließung des Quartiers – Feuerwehr & Müll



Erkenntnisse:

- Für die eingezeichneten Verkehrsfläche ist eine Mindestbreite von 3m nach Brandschutzkonzept vorgesehen und vorgeschrieben. Dies ermöglicht die Anfahrt des Quartiers Feuerwehrfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von 16 t und einer Achslast von 10 t
- Da die Erschließung des Quartiers für die besonders großen Fahrzeuge der Feuerwehr ermöglicht ist, kann eine Erreichbarkeit des Gebiets durch alle Fahrzeugtypen sichergestellt werden

Hinweis:

Da eine Befahrung des Quartiers durch Pkw nicht geplant ist, sind hierfür notwendige Elemente der Straßenplanung nicht notwendig zu berücksichtigen.

Zusammenfassung

SWOT Analyse

INTERNE

STÄRKEN

- Zahlreiche Einkaufs- und Gastronomieangebote
- Gute Anbindung an den Busverkehr sowie an die Stadtbahn mit regelmäßiger Taktung

SCHWÄCHEN

- Letzte Meile zu größeren Bahnhöfen
→ Keine in unter 10 Minuten fußläufig zu erreichende S-Bahn Station
- Begrenzte öffentliche Ladeinfrastruktur vor Ort

EXTERNE

CHANCEN

- Bestehende Sharing-Angebot vor Ort (Kooperativer Ansatz mit den Anbietern)
- Förderung des Radverkehrs zur Überbrückung der Entfernung zur nächstgelegenen Bahnstation
- Klimaschutz- und Mobilitätsziele der Stadt Köln

RISIKEN

- Nähe zur Bundesautobahn A57 incentiviert Anreise mit dem Pkw

A^a

V E O M O



Mobilitätskonzept

1. Zusammenfassung Mobilitätskonzept
2. Detaillierte Analysen – Bedarf und Standort
3. Detaillierte Übersicht – Handlungsmaßnahmen

Handlungsmaßnahmen

Empfohlene Maßnahmen



PKW



Bildquelle: Mennekes

Elektrische Ladeinfrastruktur

- Vorhaltung von Leitungsinfrastruktur sowie Installation von Ladepunkten entsprechend den gesetzlichen Mindestanforderungen (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz, GEIG)
- Förderung emissionsfreier Antriebe durch elektrische Ladeinfrastruktur

Kosten



Zeithorizont



CO₂-Einsparung



Innovation



TEC 3.1/3

Umsetzung Mobilitätsmaßnahmen

Zusammenfassung

Elektrische Ladeinfrastruktur

Aufgrund der Entwicklungen im Bereich E-Mobilität soll im Projekt das Thema Ladeinfrastruktur zukunftsorientiert umgesetzt werden. VEOMO empfiehlt hier die folgenden Richtwerte für die entsprechenden Komponenten der Infrastruktur:

- 30% aller STP mit Ladepunkt ausrüsten
- weitere 30% aller STP mit Leitungsinfrastruktur vorrüsten

Durch diese Umsetzung kann sichergestellt werden, dass die erwarteten Bedarfe an Ladeinfrastruktur und E-Fahrzeuge abgedeckt werden können. Zudem wird eine Zertifizierung nach DGNB in Höhe von „Platin“ angestrebt.

Umsetzung Mobilitätsmaßnahmen



PKW

Mögliche Verortung im Quartier – THE WID ONE (Tiefgarage Ebene 1)

 Vorverkabelung E-Ladeinfrastruktur

Bei der Auswahl der Stellplätze für eine geplante Vorverkabelung für Ladeinfrastruktur wurde auf die Nähe zu geplanten Anschlussräumen geachtet. Zudem sollen je Haus Stellplätze direkt vorverkabelt werden.

Anmerkung:

Die Verortung gilt als ungefähr und vorläufig und ist unter Berücksichtigung weiterer Planungen anzupassen.



Umsetzung Mobilitätsmaßnahmen



PKW

Mögliche Verortung im Quartier – THE WID TWO (Tiefgarage Ebene 1)

Vorverkabelung E-Ladeinfrastruktur

Bei der Auswahl der Stellplätze für eine geplante Vorverkabelung für Ladeinfrastruktur wurde auf die Nähe zu geplanten Anschlussräumen geachtet. Zudem sollen je Haus Stellplätze direkt vorverkabelt werden.

Anmerkung:

Die Verortung gilt als ungefähr und vorläufig und ist unter Berücksichtigung weiterer Planungen anzupassen.



Handlungsmaßnahmen

Empfohlene Maßnahmen



FAHRRAD



Bild quelle: ZIEGLER Metallbearbeitung GmbH

Besonders nutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen

- Förderung der Fahrradnutzung durch leicht zugängliche, sichere und bestenfalls witterungsgeschützten Abstellanlagen für Fahrräder
- Realisierung von Abstellanlagen als Einfach- oder als Doppelstock-Parksysteme auf geringer Fläche.

Kosten ●○○

Zeithorizont ●○○

CO₂-Einsparung ●●○

Innovation ●○○



TEC 3.1/2



Bild quelle: bike-energy

Fahrrad-Ladestationen

- Einrichtungen, um Fahrräder mit elektrischer Unterstützung oder E-Bikes direkt während des Parkens aufzuladen
- Steigerung der Attraktivität von E-Bikes als umweltfreundliche und praktische Alternative zum motorisierten Verkehr durch zuverlässige Lademöglichkeiten

Kosten ●○○

Zeithorizont ●○○

CO₂-Einsparung ●●○

Innovation ●○○



TEC 3.1/3

Handlungsmaßnahmen



FAHRRAD

Empfohlene Maßnahmen



Bildquelle: V-Locker AG

Umkleiden & Duschen

- Ermöglichen zum Umziehen und Duschen in dafür vorgesehenen Räumen innerhalb von Gebäuden
- Verringerung der Hürden für den Einsatz von Fahrrädern auf dem Weg zur Arbeit, auch auf längeren Strecken bzw. bei schlechterem Wetter

Kosten ●●○

Zeithorizont ●●○

CO₂-Einsparung ●●○

Innovation ●○○



TEC 3.1/5



Bildquelle: ZIEGLER Metallbearbeitung GmbH

Fahrrad-Servicestation

- Zentral verortete und frei zugängliche Station (im Innen- oder Außenbereich) mit diebstahlsicheren Werkzeugen für die Wartung und Reparatur von Fahrrädern.
- Förderung des Radverkehrs durch ein Angebot von Reparaturmöglichkeiten.

Kosten ●○○

Zeithorizont ●○○

CO₂-Einsparung ●●○

Innovation ●●○



TEC 3.1/5



Bildquelle: Movelo GmbH

Stationsbasiertes Bikesharing (E-Fahrrad- und E-Lastenrad)

- Bereitgestellte (elektrische) Fahrräder als Anreiz zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen.
- Die Umsetzung kann an die Kundenbedürfnisse angepasst werden.
- Designierte Drop-Off-Stationen oder eigene Fahrrad-Hubs erhöhen die Nutzungsquote.

Kosten ●●○

Zeithorizont ●●○

CO₂-Einsparung ●●○

Innovation ●●○



TEC 3.1/4

Umsetzung Mobilitätsmaßnahmen



FAHRRAD

Zusammenfassung

Besonders nutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen: Die final gewählte Anzahl an Fahrradabstellanlagen wird gemäß Verkehrsgutachten der emig-vs Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Stadtplanung mbH hergestellt. Dies bedeutet, dass die Abstellanlagen überwiegend witterungsgeschützt, gut zugänglich, eingangsnah und diebstahlsicher verortet werden. Bei der Auswahl wird auf ADFC-empfohlene Abstellanlagen zurückgegriffen. Ein Teil der Abstellflächen soll für Lastenräder dimensioniert werden.

Für die Bedarfsermittlung der Fahrradabstellanlagen wird die Stellplatzsatzung der Stadt Köln herangezogen und es ergibt sich ein Bedarf von 1.283 Fahrrad-Stellplätzen.

Fahrradladestation: Den Nutzer:innen soll eine Möglichkeit zum Laden von E-Bikes zur Verfügung gestellt werden. Eine Umsetzung kann innerhalb der Fahrradräume als Ladeschrank und/oder als Ladestation direkt an den Fahrradabstellanlagen erfolgen. Es wird empfohlen, für mind. 5 % der Fahrradabstellanlagen eine entsprechende Ladelösung zu implementieren.

Fahrradservicestation: Je Gebäude (WID 1 bzw. WID 2) sollte eine Fahrradservicestation zentral verortet werden. Diese sollte wettergeschützt, klar auffindbar, sowie gut ausgeleuchtet sein.

Umkleiden und Duschen: Auf Wunsch des Mieters können in den Mieterbereichen Duschen und Umkleiden integriert werden. Es werden allerdings keine Duschen und Umkleiden in den Gemeinflächen vorgehalten.

Mobilitätskonzept – THE WID ONE & TWO



FAHRRAD

Mögliche Verortung im Quartier – THE WID ONE (Außenbereich)

 Fahrradabstellanlagen in Fahrradräumen

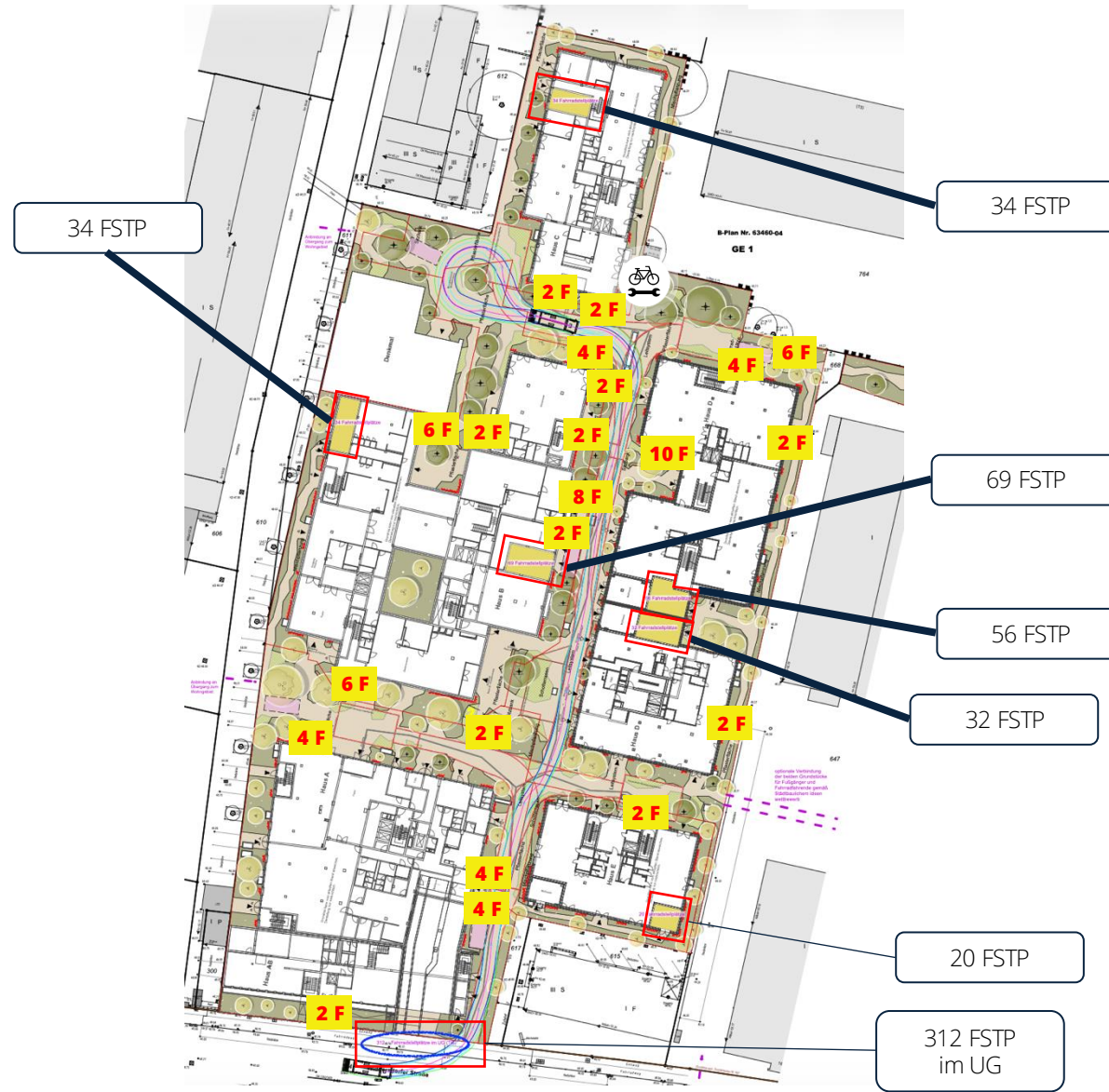
 Fahrradabstellanlagen im Außenbereich

 Fahrradservicestation
(weitere Stationen ggf. in den
Fahrradräumen unterbringen)

Duschen & Umkleiden
(Unterbringung in einzelnen Gebäuden,
genaue Umsetzung noch offen)

Anmerkung:

Die Verortung gilt als ungefähr und vorläufig und ist unter Berücksichtigung von Abstandsflächen, Grünflächen, etc. zu prüfen.



Mobilitätskonzept – THE WID ONE & TWO

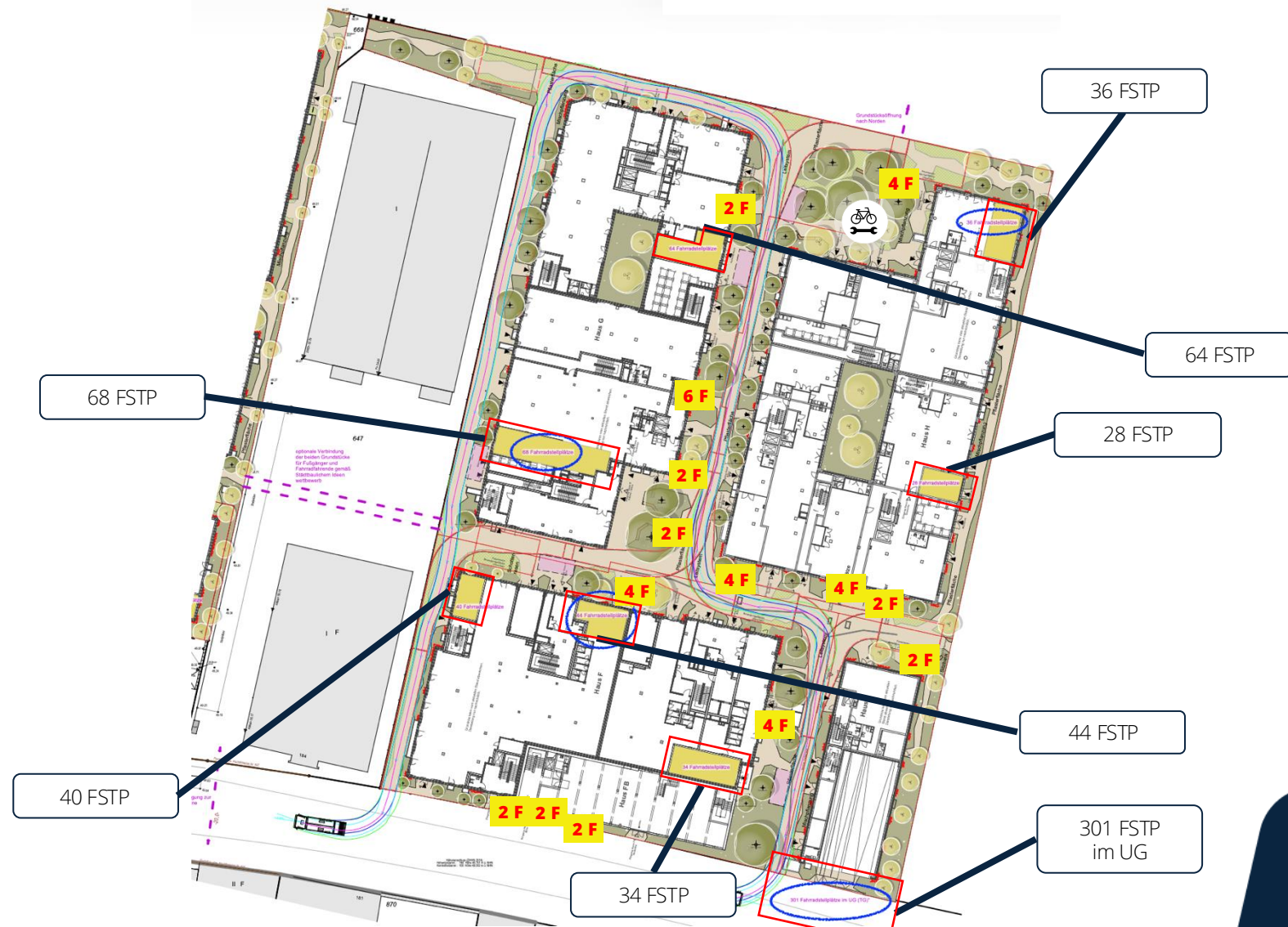


FAHRRAD

Mögliche Verortung im Quartier – THE WID TWO (Außenbereich)

- Fahrradabstellanlagen in Fahrradräumen
- x F Fahrradabstellanlagen im Außenbereich
- Fahrradservicestation
(weitere Stationen ggf. in den Fahrradräumen unterbringen)
- Duschen & Umkleiden**
(Unterbringung in einzelnen Gebäuden, genaue Umsetzung noch offen)

Anmerkung:
Die Verortung gilt als ungefähr und vorläufig und ist unter Berücksichtigung von Abstandsflächen, Grünflächen, etc. zu prüfen.



Mobilitätskonzept – THE WID ONE & TWO



FAHRRAD

Mögliche Umsetzung

Fahrradabstellanlagen im Innenbereich



Bildquelle: ADFC Köln



Bildquelle: Infostelle Fahrradparken

Flächenbedarf:

- Ca. 2 qm pro Abstellplatz (Einfachparker) bzw. ca. 1qm (Doppelstockparker)
- Ca. 1 qm pro Abstellplatz und Deckenhöhe von mind. 2.75 m (Doppelstockparker)
- Ca. 3 qm pro Anstellanlage für Sonderfahräder

Fahrradservicestation



Bildquelle: VEOMO



Bildquelle: HB Reavis

Flächenbedarf:

- Ca. 5 qm inkl. Bewegungsflächen

Fahrradabstellanlagen im Außenbereich



Bildquelle: VEOMO



Bildquelle: Ziegler Metall

Flächenbedarf:

- Ca. 2 qm pro Abstellplatz (Einfachparker) bzw. ca. 1qm (Doppelstockparker)
- Ca. 1 qm pro Abstellplatz und Deckenhöhe von mind. 2.75 m (Doppelstockparker)
- Ca. 3 qm pro Anstellanlage für Sonderfahräder

Duschen und Umkleiden



Bildquelle: schiavello



Bildquelle: V-Locker AG

Flächenbedarf:

- Fläche variiert je nach Anzahl der Duschen und Umkleiden (je nach Nutzerzahl)

Handlungsmaßnahmen



SHARED MOBILITY

Empfohlene Maßnahmen



Bildquelle: Cambio CarSharing

Stationsbasiertes Carsharing

- Errichtung neuer Station am Grundstück oder Erweiterung bestehender Station
- Dadurch kann die Abhängigkeit von einem privaten Pkw reduziert werden.

Kosten ●○○

Zeithorizont ●○○

CO₂-Einsparung ●●○

Innovation ●●○



TEC 3.1/4



Abstellflächen für stadtweite Sharing-Angebote (Mikromobilität)

- Durch gekennzeichnete Abstellflächen kann das Sharing-Angebote von E-Scooter-Anbietern und dem KVB-Rad verbessert werden.
- Die Verfügbarkeit von Leihfahrzeugen erhöht die Flexibilität der Nutzer:innen, entlastet andere häufig genutzte öffentliche Flächen und verbessert die generellen Abstellsituation für E-Scooter.

Kosten ●○○

Zeithorizont ●○○

CO₂-Einsparung ●○○

Innovation ●●●



TEC 3.1/4

Umsetzung Mobilitätsmaßnahmen



SHARED MOBILITY

Zusammenfassung und Erläuterungen

Stationsbasiertes Bikesharing (E-Fahrrad- und E-Lastenrad): E-Bikes eignen sich für die Belegschaft der ansässigen Unternehmen sowie ggf. für Hotelgäste. Zudem können Sharing-Lastenräder den Transport von Waren ermöglichen. Es wird empfohlen, zunächst mit einem Angebot von ca. 10 Fahrzeugen für das Gesamtprojekt, verteilt auf THE WID ONE (ca. 5 Fahrzeuge) und THE WID TWO (ca. 5 Fahrzeuge) zu starten. Abhängig der Nachfrage kann die Anzahl und Auswahl erweitert und angepasst werden.

Stationsbasiertes Carsharing: Gemäß Stellplatzsatzung Köln sind mind. 3-5 Carsharing-Plätze gut sicht- und erreichbar und nach landeseinheitlichem Design vorzuhalten. Aufgrund der Anzahl an erwarteten potentiellen Nutzern:innen wird für das Projekt empfohlen, mind. 5 Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Es ist geplant, die angenommene Anzahl an Fahrzeugen in der Tiefgarage zur Verfügung zu stellen. Die Fahrzeuge sollen den Nutzer:innen der Gebäude zur Verfügung stehen. Je nach Zugänglichkeit der Tiefgarage kann der Pool an Nutzer:innen ggf. noch erweitert werden. Dies gilt es zum Zeitpunkt der fortgeschrittenen Planung gemeinsam mit potenziellen Anbietern zu evaluieren.

Abstellanlagen für stadtweite Sharing-Angebote (E-Scooter, Fahrräder):

An Quartierseingängen nahe öffentlicher Straßen (bspw. nahe Radweg entlang Widdersdorfer Straße) sollen zur Integration von Shared Mobility (Mikromobilität, wie E-Scooter, Bike-Sharing) Abstellanlagen für Sharing-Fahrzeuge eingerichtet werden. Es ist geplant, je Projektteil (WID One & WID TWO) jeweils 2-3 Abstellflächen einzurichten. Eine Kooperation mit lokal vorhandenen E-Scooter-Anbietern sowie dem städtischen KVB-Bike-Sharing System sollte geprüft werden.

Umsetzung Mobilitätsmaßnahmen



SHARED MOBILITY

Mögliche Verortung im Quartier – THE WID ONE (Außenbereich)



Abstellflächen für Sharing-Angebote
(möglichst nah an den Ein-/Zugängen zum Quartier zu verorten)

Die Abstellflächen können differenziert umgesetzt werden, je nach Bedarf. Mögliche Bausteine sind:

- Private Sharing-Fahrzeuge für Nutzerschaft vor Ort (bspw. Lastenräder)
- Öffentliche Sharing-Fahrzeuge für Öffentlichkeit (bspw. E-Scooter)

Stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge können zusätzlich im UG untergebracht werden (Details siehe Seite „Verortung TG“)

Anmerkung:

Die Verortung gilt als ungefähr und vorläufig und ist unter Berücksichtigung von Abstandsflächen, Grünflächen, etc. zu prüfen.



Umsetzung Mobilitätsmaßnahmen



SHARED MOBILITY

Mögliche Verortung im Quartier – THE WID ONE (Tiefgarage Ebene 1)

 Standorte für Carsharing-Fahrzeuge
(ggf. mit E-Ladeinfrastruktur)

Die Stellplätze für stationsbasiertes Carsharing sind so gewählt, dass einerseits eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist und andererseits die Wege zu Ein- & Ausfahrt relativ kurz sind. So werden mögliche Risiken bei Nutzung durch Fahrtwege reduziert.

Anmerkung:

Die Verortung gilt als ungefähr und vorläufig und ist unter Berücksichtigung weiterer Planungen anzupassen.



Umsetzung Mobilitätsmaßnahmen



SHARED MOBILITY

Mögliche Verortung im Quartier – THE WID TWO (Tiefgarage Ebene 1)

 Standorte für Carsharing-Fahrzeuge
(ggf. mit E-Ladeinfrastruktur)

Die Stellplätze für stationsbasiertes Carsharing sind so gewählt, dass einerseits eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist und andererseits die Wege zu Ein- & Ausfahrt relativ kurz sind. So werden mögliche Risiken bei Nutzung durch Fahrtwege reduziert.

Anmerkung:

Die Verortung gilt als ungefähr und vorläufig und ist unter Berücksichtigung weiterer Planungen anzupassen.



Mobilitätskonzept – THE WID ONE & TWO



SHARED MOBILITY

Mögliche Umsetzung

Sharing-Fahrzeuge (Lastenrad, Bike) im Außenbereich



Bildquelle: cargobike.jetzt



Bildquelle: Franklin Mannheim

Flächenbedarf:

- Fläche von 2 x 5 m für 5 Fahrräder
- Fläche von 1,20 x 2,70 m für ein Lastenrad
- Zzgl. kommen 2 (Fahrrad) bzw. 3 qm (Lastenrad) Bewegungsfläche pro Angebot dazu

Öffentliche Sharing-Fahrzeuge (E-Scooter)



Bildquelle: ZIEGLER Metall



Bildquelle: Stadt Kaiserslautern

Flächenbedarf:

- Fläche von 1,5 x 0,5 m pro Scooter
- Zzgl. zu der Fläche kommen 0,75 qm Bewegungsfläche pro Scooter dazu

Carsharing in Tiefgarage



Bildquelle: Stadt Mosbach



Bildquelle: Schwäbische Post

Flächenbedarf:

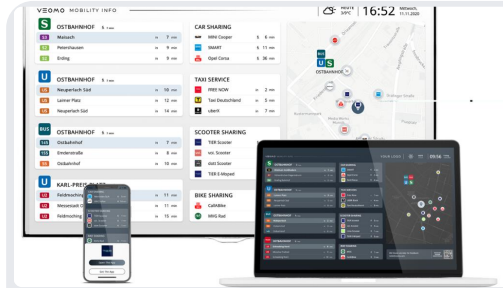
- Fläche von 2,5 m x 5 m pro Fahrzeug
- Zur Minimierung von Schäden wird eine Breite von 2,7 m empfohlen
- Zusätzlich kommen ca. 16 qm Bewegungsfläche pro Fahrzeug dazu

Handlungsmaßnahmen

Empfohlene Maßnahmen



**MOBILITÄTS-
MANAGEMENT**



Echtzeit-Mobilitätsanzeigen

- Zentrale Anzeige von anbieterübergreifenden Mobilitätsangeboten (bspw. ÖPNV, Sharing-Services, Taxi, ...) auf Bildschirmen und App
- Gezielte Information über Mobilitätsangebote incentiviert eine Anreise mit alternativen Verkehrsmitteln.

Kosten



Zeithorizont



CO₂-Einsparung



Innovation



SITE 1.3/2

Umsetzung Mobilitätsmaßnahmen

Zusammenfassung

Echtzeit-Mobilitätsinformationen: Die Nutzer:innen können durch Bildschirme bzw. zentral aufgestellte Stehlen im Gebäudeeingang oder auch digital über Geschehnisse in und um das Gebäude informiert werden. Hier können auch Mobilitätsangebote angezeigt werden. Die finale Ausgestaltung der Anzeige obliegt den späteren Gebäudeeigentümern und -Betreibern. Im Zuge der Vermarktung wird dem Projektentwickler empfohlen ggf. in der Vermittlung von Umsetzungspartnern zu unterstützen.

Zusätzliche Umsetzungsempfehlungen:

Mobilität in der Vermarktung: Es wird empfohlen, die Mobilitätsbausteine frühzeitig in die Vermarktung des Projekts zu inkludieren, da ein funktionierendes Mobilitätsmanagement in Form von aktiver Kommunikation die Grundvoraussetzung für ein Mobilitätskonzept ist. Hierbei sollen vielseitige Kommunikationswege (bspw. Internetauftritt, Broschüre, Veranstaltungen, persönliche Gespräche) gewählt werden, um gewerbliche Mieter:innen sowie ggf. die Nachbarschaft über Bestandteile des Konzepts zu informieren. Die Mieter sollten außerdem über Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagement (ÖPNV-Vergünstigungen, Rad-Leasing, etc.) informiert werden.

Monitoring und Evaluierung: Eine Evaluierung der Wirksamkeit der Maßnahmen ist grundsätzlich sinnvoll zur Nutzungs- und Kostenoptimierung. Hierzu wird in regelmäßigen Abständen (bspw. ein, drei, fünf Jahre nach Inbetriebnahme der jeweiligen Mobilitätsbausteine) die Nutzung der Maßnahmen geprüft. Wichtige Indikatoren zum Monitoring sind bspw. die Auslastungen von Sharing-Angeboten oder Pkw-Stellflächen sowie der Modal Split am Arbeitsweg. Mögliche Änderungen an Mobilitätsangeboten sind zwischen den Beteiligten (Vorhabenträgerin, Stadt Köln) zu besprechen.

Umsetzung Mobilitätsmaßnahmen



**MOBILITÄTS-
MANAGEMENT**

Mögliche Verortung im Quartier – THE WID ONE



Standorte für Mobilitätsanzeigen
(möglichst an zentralen Orten in Gebäuden)

Je Haus sollte – je nach Nutzungsart und Zugangssituation - mind. eine Anzeige für Echtzeit-Mobilität sichergestellt werden. Die Darstellung erfolgt mithilfe von Bildschirmen in Haupteingangsbereichen & Foyers.

Anmerkung:

Die Verortung gilt als ungefähr und vorläufig und ist unter Berücksichtigung aktueller Planungen. In einigen Gebäudeteilen können sich die genauen Grundrisse noch ändern. Dies muss bei der finalen Wahl an Standorten berücksichtigt werden.



Umsetzung Mobilitätsmaßnahmen



**MOBILITÄTS-
MANAGEMENT**

Mögliche Verortung im Quartier – THE WID TWO

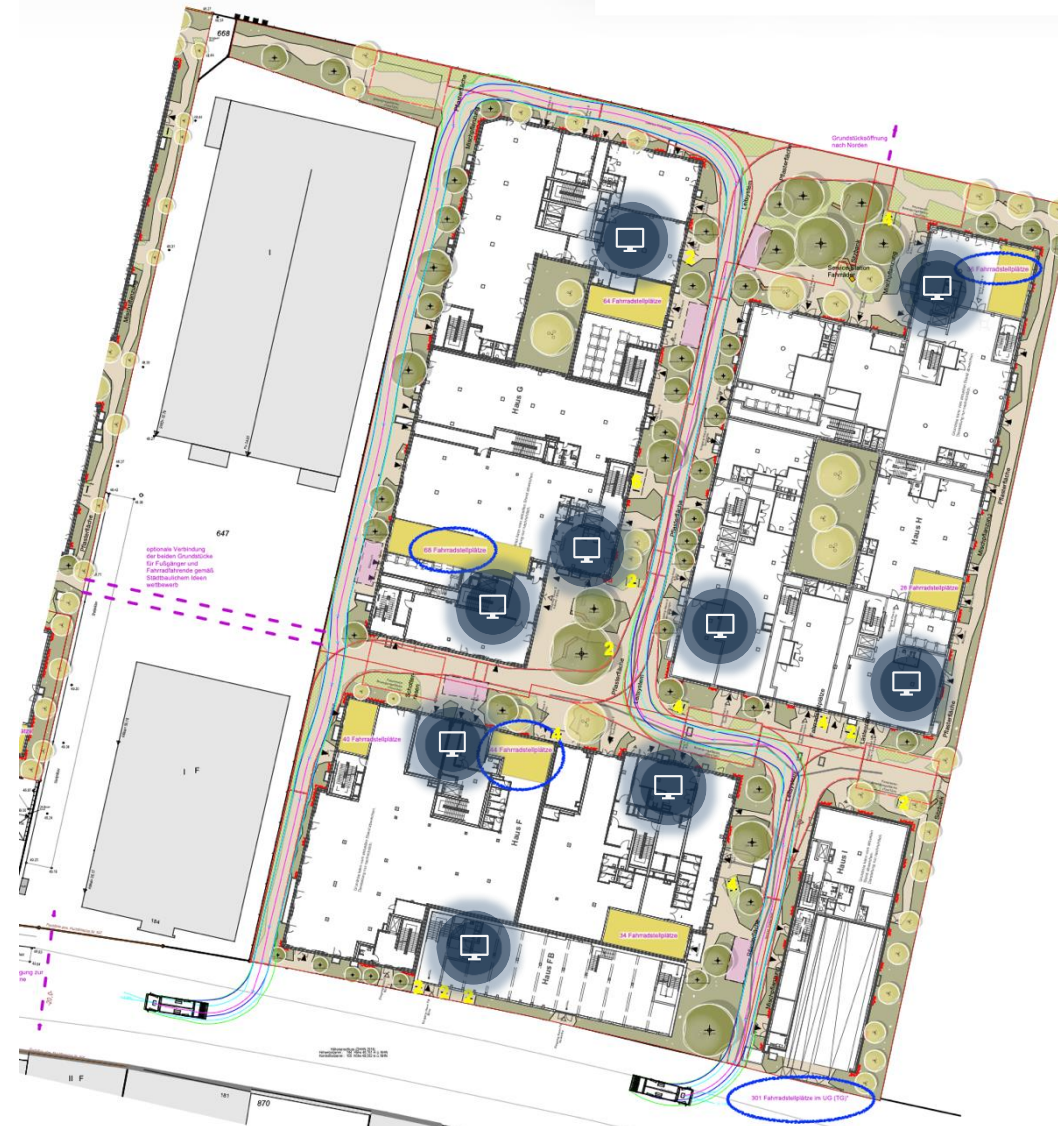


Standorte für Mobilitätsanzeigen
(möglichst an zentralen Orten in Gebäuden)

Je Haus sollte – je nach Nutzungsart und Zugangssituation - mind. eine Anzeige für Echtzeit-Mobilität sichergestellt werden. Die Darstellung erfolgt mithilfe von Bildschirmen in Haupteingangsbereichen & Foyers.

Anmerkung:

Die Verortung gilt als ungefähr und vorläufig und ist unter Berücksichtigung aktueller Planungen. In einigen Gebäudeteilen können sich die genauen Grundrisse noch ändern. Dies muss bei der finalen Wahl an Standorten berücksichtigt werden.



Mobilitätskonzept – THE WID ONE & TWO



SHARED MOBILITY

Mögliche Umsetzung

Echtzeit-Mobilitätsinformationen



Bildquelle: VEOMO



Bildquelle: VEOMO

Flächenbedarf:

- Flächen sind abhängig von der Größe der gewählten Bildschirme



VEOMO

BENJAMIN BIDDLE

Senior Mobility Consultant

benjamin.biddle@veomo.com