

Verkehrskonzeption

Max-Becker-Areal

Bericht

Stand: 24. März 2026

LINDSCHULTE
Ingenieurgesellschaft mbH
Graf-Adolf-Platz 6
40213 Düsseldorf

Bearbeitung: M.Sc. Philipp Presse

M.Sc. Sebastian Dias da Silva

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage und Zielsetzungen	1
2.	Grundlagen der Planung.....	2
3.	Innere Verkehrliche Erschließung des Plangebietes.....	2
3.1	Grundannahmen der Planung	2
3.2	Gestaltung eines autoarmen Quartiers.....	3
3.2.1	Lage des Quartiers	3
3.2.2	Fußverkehr.....	3
3.2.3	Radverkehr	3
3.2.4	Autoreduziertes Wohnen	4
3.2.5	Bring- & Holverkehre	4
3.2.6	Daseinsvorsorge.....	5
3.3	Konzeption der verkehrlichen Erschließung.....	6
3.3.1	Allgemeiner Kfz-Verkehr (Planstraße 2).....	6
3.3.2	Kfz-Sonderverkehr	7
3.3.3	Ruhender Kfz-Verkehr	9
3.3.4	City-Hub	9
3.3.5	Rad- und Fußverkehr.....	10
3.3.6	ÖPNV.....	11
3.3.7	Schule und Kitas	12
3.3.8	Mobilstationen.....	12
3.3.9	Ver- und Entsorgung.....	13
4.	Besondere Maßnahmen zur Verringerung des Stellplatzbedarfes.....	14
4.1	Ziel der besonderen Maßnahmen	14
4.2	Ermittlung der notwendigen Stellplätze	14
4.2.1	Stellplatzbedarfsermittlung gemäß Anlage 1 der Stellplatzsatzung	14
4.2.2	Reduktion der notwendigen Kfz-Stellplätze aufgrund der ÖPNV-Anbindung (§4 (1)) ...	14
4.2.3	Reduktion der notwendigen Kfz-Stellplätze aufgrund besonderer Maßnahmen (§4 (2))	15
4.3	Vorhandene Grundvoraussetzungen zur Verringerung des Stellplatzbedarfes	15
4.4	Umsetzung von besonderen Maßnahmen im Zuge der Projektentwicklung	16
4.4.1	Mobilstationen.....	17
4.4.2	Carsharing	17
4.4.3	Bikesharing + Fördermaßnahmen für den Radverkehr	19
4.4.4	Transportmittel-Verleih	21

4.4.5	Paketservice / Logistik-Hub	21
4.4.6	City-Hub	21
4.4.7	ÖPNV-Zubringer	21
4.4.8	Mobilitäts-Displays	22
4.5	Zusammenfassung	23

Abbildungen

Abbildung 1:	Auszug aus dem städtebaulichen Entwurf	1
Abbildung 2:	Lage der Planstraße 2 im Plangebiet	6
Abbildung 3:	Lage der Mobilitätstrasse im Plangebiet	7
Abbildung 4:	Lage der Bummelmeile im Plangebiet.....	7
Abbildung 5:	Lage der Privatstraßen im Plangebiet	8
Abbildung 6:	Skizzenhafte Darstellung City-Hub.....	10
Abbildung 7:	Lage der gemeinsamen Geh- und Radwege im Plangebiet	11
Abbildung 8:	Lage der Mobilstationen im Plangebiet	12
Abbildung 9:	Verortung der Aufstellflächen zur Müllentsorgung	13
Abbildung 10:	ÖPNV-Erschließung des Plangebietes	15
Abbildung 11:	Erschließung und ÖPNV-Anbindung des Plangebietes	16
Abbildung 12:	Mögliche Linienführung Busshuttle im Gesamtnetz der KVB.....	22
Abbildung 13:	Beispieldarstellung von Mobilitäts-Displays	23

Tabellen

Tabelle 1:	Verortung der besonderen Maßnahmen	24
------------	--	----

Anlagen

- Anlage 1: Darstellung der verkehrlichen Erschließung
- Anlage 2: Darstellung der Zugänglichkeiten der Straßen und Wege
- Anlage 3: Darstellung der besonderen Maßnahmen
- Anlage 4: Stellplatzberechnung des Bauvorhabens inkl. ÖPNV-Reduzierung

1. Ausgangslage und Zielsetzungen

Auf dem ehemaligen Industrie-Areal in Köln-Ehrenfeld wird ein neues Stadtquartier mit ca. 1.700 Wohneinheiten, über 4.000 Büroarbeitsplätzen sowie mit mehreren Kindertagesstätten, einer Grundschule und weiteren Nutzungen wie z.B. Nahversorgungseinrichtungen, Restaurants und Kultureinrichtungen entwickelt.

Das Plangebiet grenzt im Westen an den Maarweg, schließt im Norden an die Bahntrasse Köln – Aachen, im Osten an bestehende Gewerbenutzungen und im Süden an die Widdersdorfer Straße an (vgl. Abbildung 1). In einer westlichen Verlängerung des unten dargestellten Plangebietes soll ein Anschluss an den S-Bahn Haltepunkt Müngersdorf Technologiepark geschaffen werden.



Abbildung 1: Auszug aus dem städtebaulichen Entwurf
(Planungsstand August 2025)

Im Rahmen dieses Dokumentes soll die grundsätzliche innere verkehrliche Erschließung des Plangebietes sowie einzelner Baufelder erläutert werden (vgl. Kapitel 3) sowie die Verringerung des Stellplatzbedarfes durch die Implementierung von besonderen Maßnahmen nachgewiesen werden (vgl. Kapitel 4).

2. Grundlagen der Planung

- Digitale Stadtgrundkarte (inkl. Verkehrskataster)
- Entwurfsvermessung – Öffentlich bestellte Vermessungsingenieure RLS
- Entwurf zum B-Planverfahren – Stadtplanung Zimmermann GmbH
- Verkehrsuntersuchung – Bernard Ingenieure
- Hochbauplanung (Kubatur)
- private Außenanlagenplanung – Urbanegestalt
- öffentliche Entwässerungsanlagen – LINDSCHULTE Ingenieurgesellschaft mbH
- öffentliches Straßenbegleitgrün – LINDSCHULTE Ingenieurgesellschaft mbH / Urbanegestalt
- Masterplan – Cityförster
- öffentliche Platz- und Grünflächengestaltung – Urbanegestalt
- Wettbewerbs- und Vorplanungsgrundlagen
- Luftbild

3. Innere Verkehrliche Erschließung des Plangebietes

3.1 Grundannahmen der Planung

Das neue Quartier soll überwiegend über die Widdersdorfer Straße erschlossen werden, abgesehen von einer untergeordneten Erschließung vom Maarweg aus. Von der Widdersdorfer Straße ausgehend soll die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Haupteerschließungsstraße (Planstraße 2) vor allem Zufahrtsmöglichkeiten zu Tiefgaragen und einem City-Hub bieten. Durch die Bündelung des Kfz-Verkehrs dieser zentralen Erschließungsachse werden die übrigen Bereiche des Quartiers vom motorisierten Verkehr entlastet und autoarm gestaltet. Der City-Hub ist dabei ein privates Grundstück, welches aber einen öffentlichen Charakter mit freier Zugänglichkeit für alle Personengruppen aufweist. Im Zentrum steht dafür die „Bummelmeile“, die eine Quartiers-Erschließung für den Fuß- und Radverkehr unabhängig vom Kfz-Verkehr darstellt. Für den Kfz-Verkehr soll dabei – im Gegensatz zum Fuß- und Radverkehr – keine durchgängige Querung des Gebietes möglich sein.

Die Gewerbebereiche sind überwiegend im westlichen und südlichen Bereich in unmittelbarer Nähe der das Quartier umgebenden öffentlichen Straßen geplant. Im Inneren des Gebietes ist dementsprechend überwiegend eine Wohnnutzung vorgesehen. Der geplante Bildungsstandort ist im nordwestlichen Bereich des Quartiers vorgesehen.

3.2 Gestaltung eines autoarmen Quartiers

Die Planung des Quartiers weist durch seine Struktur grundsätzliche, die Kfz-arme (Nah-)Mobilität fördernde Grundlagen auf. Diese Maßnahmen sind überwiegend baulich-infrastruktureller Natur und werden im Rahmen des städtebaulichen Konzeptes berücksichtigt. Die für diese „intelligente Mobilität im Wohnquartier“¹ geplanten Maßnahmen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

3.2.1 Lage des Quartiers

Das zukünftige Stadtquartier stellt eine Nachverdichtung von dichter Bebauung umgebenden Flächen dar, in denen die Infrastruktur für den täglichen Bedarf (ÖPNV, Verkehrsinfrastruktur, Bildungs- und Versorgungsmöglichkeiten, Freizeit- und Sportflächen) bereits vorhanden und im städtischen Kontext eingebunden ist. Ein funktionierender ÖPNV sowie kurze Wege zu wichtigen Alltagszielen bilden dabei das Rückgrat eines jeden autoarmen Quartiers.²

Im Zusammenspiel mit der Größe des Bauvorhabens sind dadurch die Mindestvoraussetzungen² für die Implementierung von besonderen Maßnahmen zur Verringerung des Stellplatzbedarfes (Mobilitätskonzept) gegeben.

3.2.2 Fußverkehr

Die innerquartierliche Nutzungsmischung mit Wohn- und Gewerbenutzung sowie Nahversorgungs- und Bildungseinrichtungen stellt eine Grundvoraussetzung für kurze Wege, die nicht motorisiert zurückgelegt werden, dar. Für den Fußverkehr ist ein direktes und umwegfreies Netz an kurzen Wegen geplant, welches eine direkte Durchquerung des Quartiers sowie eine zügige Erreichbarkeit der umliegenden ÖPNV-Stationen, der im Quartier befindlichen Nahversorgungs- und Bildungseinrichtungen und des an das Quartier angrenzenden Stadtteilzentrums Köln-Ehrenfeld ermöglicht. Dabei sind die Wege so gestaltet, dass diese ein sicheres Wegenetz mit breiten Wegen, ausreichend Beleuchtung und Querungsmöglichkeiten sowie autoarme Bereiche bieten. Begegnungen der zu Fuß Gehenden mit Kfz werden minimiert und zu Fuß Gehende können problemlos auch nebeneinander gehen, ohne auf den fließenden Verkehr achten zu müssen. Eine besondere Qualität wird, mit der durch das Quartier laufenden „Bummelmeile“ erreicht, an der sich viele Nutzungen wie z.B. Restaurants / Cafés, Geschäfte etc. aneinanderreihen.

Ergänzt wird das Fußwegenetz mit einer durchgängigen Beleuchtung, barrierefreien Gestaltung und verständlichen Wegweisung.

Durch Grünanlagen, Spielflächen und Sitzmöglichkeiten wird eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Bereich gewährleistet.

3.2.3 Radverkehr

Für den Radverkehr stehen direkte und umwegfreie Fahrradwege zur Verfügung, die über eine entsprechende Breite und Beleuchtung verfügen. Die Wegekonzeption ermöglicht umwegfreies Radfahren bis vor die Haustüre. Durch die Lage des Quartiers besteht eine direkte Anbindung an das städtische Radverkehrsnetz. Hier ist insbesondere die parallel zu den Bahngleisen verlaufende Mobilitätsstrasse für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr aufzuführen, die eine sehr komfortable Anbindung an den S-Bahn-Haltepunkt Müngersdorf Technologiepark sowie an die Vitalisstraße, den Maarweg und die Oskar-Jäger-Straße bietet.

Fahrradparkplätze stehen in Form von wohnungsnahen, gut zugänglichen, diebstahlsicheren, vandalismus- und wettergeschützten Abstellbereichen für BewohnerInnen in den Häusern / Tiefgaragen

¹ Intelligent mobil im Wohnquartier (VCD (2018))

² Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (2022))

zur Verfügung. Dies können Abstellbereiche in der Tiefgarage und / oder gesonderte Räume im EG / UG sein. Die Zugänglichkeit zu diesen Abstellmöglichkeiten wird pro Baufeld über mindestens einen (unter anderem) für Fahrräder ausgelegten Aufzug und durch entsprechend breiten Türen und Korridore sichergestellt. Dabei werden die Türen bzw. die Türöffner so angeordnet, dass ein problemloses Bedienen / Erreichen auch dann möglich ist, wenn man das Fahrrad durch die Türen schieben möchte. Darüber hinaus stehen die Fahrzeugrampen ins Untergeschoss für die optionale Nutzung mit dem Fahrrad zur Verfügung. Für Fahrradanhänger werden in jedem Wohngebäude Abstellräume geschaffen (ggf. in Kombination mit Abstellräumen für Kinderwagen).

Zusätzlich sind oberirdische Abstellmöglichkeiten für Kurzparker und Lastenräder in unmittelbarer Nähe der Hauseingänge geplant.

Für privatwirtschaftlich betriebene Sharing-Angebote der Mikromobilität (Roller, Fahrräder, Scooter) werden explizite Abstellflächen ausgewiesen, die eine Bündelung dieser Angebote bewirken. „Das bedeutet, dass technologisch von Betreiberseite ausgeschlossen wird, dass Ausleihvorgänge beendet werden können, wenn das Fahrzeug nicht in den Sharing-Stationen verortet wird. Die weitere Umsetzung des Konzeptes dient dazu, die Ordnung des Stadtbildes gezielt zu verbessern sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen, indem eine Beeinträchtigung von Fußgängern durch nicht sachgerecht abgestellte Sharing-Fahrzeuge auf Gehwegen verhindert wird.“³ Durch die gebündelten Abstellflächen ist das Ausleihen solcher Fahrzeuge durch eine höhere örtliche Verfügbarkeit verlässlicher und gleichzeitig wird der übrige öffentliche Raum frei von abgestellten Fahrzeugen gehalten.

3.2.4 Autoreduziertes Wohnen

Die im öffentlichen Raum geplanten Parkstände werden nicht als allgemeine Parkmöglichkeiten bereitgestellt. Stattdessen sind diese ausschließlich als Liefer- und Ladebereiche, für Handwerksverkehre mit entsprechendem Nachweis, für On-Demand-Verkehre sowie als Parkstände für Menschen mit Behinderungen ausgewiesen. Durch diese Form der Parkraumbewirtschaftung wird sichergestellt, dass der ruhende Verkehr in die Tiefgaragen und den City-Hub verlagert wird. Ein mengenmäßig beschränktes Parkraumangebot sowie die Bewirtschaftung von Parkraum haben eine steuernde Wirkung auf das Kfz-Aufkommen. Wenn zudem öffentlich zugängliche Stellplätze in einer Quartiersgarage organisiert werden und in vergleichbarer Entfernung wie der ÖPNV liegen, entsteht eine zusätzliche Stufe der Reflexion.²

Für die Besucher werden alle Stellplätze im City-Hub verortet, sodass dieser als Quartiersgarage für Besucher- und Kurzzeitparken zur Verfügung steht.

3.2.5 Bring- & Holverkehre

Die Grundschule ist als verkehrsberuhigter Standort innerhalb des Quartiers vorgesehen. Eine direkte Erreichbarkeit des Schulgeländes für den allgemeinen Bring- und Holverkehr per Pkw über die Planstraße 1 sowie über die nordwestlich gelegene private Stichstraße vom Maarweg aus kommend (ursprünglich Planstraße 4) ist nicht vorgesehen. Die Straßen werden entsprechend beschildert und lassen keinen regulären Hol- und Bringverkehr zu. Ziel ist es, das unmittelbare Schulumfeld dauerhaft frei von konfliktträchtigen Kurzhalteverkehren zu halten und eine hohe Aufenthalts- und Verkehrssicherheit für zu Fuß und mit dem Fahrrad kommende Kinder zu gewährleisten.

In der privaten Stichstraße vom Maarweg aus kommend sollten in unmittelbarer Nähe des südlichen Schuleingangs gesonderte Stellplätze für mobilitätseingeschränkte SchülerInnen vorgehalten werden. Diese Stellplätze sind ausschließlich für diesen Nutzerkreis vorgesehen. Um die angedacht Nutzung zusätzlich sicherzustellen, sind sowohl bauliche als auch ausweisende Maßnahmen angedacht. Aus baulicher Sicht ist die Privatstraße als untergeordnete Gehwegüberfahrt an den Maarweg

³ Beschlussvorlage: Ausbau der Steuerungsinstrumente Zweirad-Sharing (STADT DÜSSELDORF - OVA / 014 / 2024 (2024))

angebunden. Darüber hinaus wird nach der Tiefgaragenzufahrt zu Baufeld 10 das Separationsprinzip aufgelöst und in eine Mischverkehrsfläche überführt. An beiden beschriebenen Bereichen wird die bauliche Situation durch die Beschilderung sowie durch eine unterschiedliche Materialwahl unterstrichen. Zur Sicherstellung der Zweckbindung kann im Bedarfsfall eine zeitlich begrenzte organisatorische Kontrolle (z. B. durch Schulpersonal, beauftragte Verkehrslotsen oder Servicepersonal der angrenzenden Baufelder in den Bring- und Holzeiten) erfolgen.

Der allgemeine Hol- und Bringverkehr wird im City-Hub gebündelt. Dort werden klar definierte Kurzhaltebereiche eingerichtet, die vom fließenden Verkehr getrennt sind und eine sichere Ein- und Ausstiegssituation ermöglichen. Der City-Hub befindet sich in fußläufiger Entfernung zur Schule und ist über sichere und barrierefreie Wegeverbindungen an die Schule angebunden.

Begleitend zu diesen Maßnahmen sollte in sinnvollen Abständen eine entsprechende Verkehrserziehung im Rahmen des Unterrichts erfolgen und Aufklärungskampagnen bezüglich der negativen Effekte von Bring- und Holverkehren mittels Kfz durchgeführt werden.

Für die im Quartier vorgesehenen Kindertagesstätten wird analog ein verkehrliches Konzept angewendet. Auch hier ist keine unmittelbare Erreichbarkeit der Einrichtungen für den allgemeinen Bring- und Holverkehr vorgesehen. Zur Gewährleistung einer sicheren Abwicklung werden im unmittelbaren Umfeld der jeweiligen Kita-Eingänge ausschließlich Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen. Diese sind klar zu kennzeichnen und in ihrer Nutzung zweckgebunden.

Der reguläre Bring- und Holverkehr der Kitas wird – wie bei der Grundschule – zentral über den City-Hub organisiert. Durch diese Bündelung wird eine Konzentration der Kurzhalteverkehre an einer hierfür geeigneten, vom fließenden Verkehr getrennten Stelle erreicht. Gleichzeitig bleibt das direkte Umfeld der Einrichtungen frei von zusätzlichen Kfz-Bewegungen, wodurch die Verkehrssicherheit für Kinder und Eltern erhöht wird.

Für den Schwimmunterricht ist eine Anfahrt des Schwimmbusses über die Mobilitätstrasse vorgesehen. Die Haltestelle soll unmittelbar am nördlichen Schulzugang angeordnet werden, sodass ein direkter, sicherer und konfliktfreier Zugang zum Schulgelände gewährleistet ist. Die Führung über die Mobilitätstrasse stellt sicher, dass keine zusätzlichen Belastungen innerhalb der autoarmen Quartiersbereiche entstehen. Begegnungen mit dem allgemeinen Bring- und Holverkehr sind aufgrund der räumlichen Trennung ausgeschlossen. Durch diese Lösung wird eine sichere und eigenständige Abwicklung des Schwimmbusverkehrs gewährleistet, ohne zusätzliche Konflikte im Schulumfeld zu erzeugen.

3.2.6 Daseinsvorsorge

Um möglichst viele Wege gar nicht erst entstehen zu lassen bzw. kurz zu halten, sind in dem Quartier neben Wohnungen, Gewerbe- und Bildungseinrichtungen auch weitere Einrichtungen der Daseinsvorsorge geplant. Hierdurch soll für die BewohnerInnen des Quartiers eine nahräumige und fußläufige Möglichkeit zur Erledigung der alltäglichen Dinge geschaffen werden, wodurch nur Wege innerhalb des Quartiers ohne (verkehrliche) Belastung des Umfelds entstehen.

Von zentraler Bedeutung sind hierbei die geplanten Einkaufsmöglichkeiten mit Gütern des täglichen Bedarfs (z.B. Supermarkt, Drogerie, Bäckerei, Kiosk) und Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung. Neben Restaurants und Cafés (insb. entlang der Bummelmeile) werden innerhalb des Quartiers auch Räumlichkeiten für Kulturangebote (z.B. am Uhrenplatz) sowie für Sport- und Gruppenangebote (z.B. Yoga-Räume, Versammlungsräume für lokale (Interessens-)Gruppen etc.) zur Verfügung gestellt.

Zusätzlich sollen in Ladenlokalen bzw. Gebäudeabschnitten Flächen zur Ansiedlung von Dienstleistungen wie z.B. Friseuren und Ärzten geschaffen werden.

Idealerweise können die bereits für die Bildung vorgesehenen Räume auch über den klassischen Schulunterricht hinaus z.B. durch Musikschulen und Sportvereine (Turnhalle) genutzt werden.

3.3 Konzeption der verkehrlichen Erschließung

In Anlage 1 ist ein Übersichtsplan zur geplanten inneren verkehrlichen Erschließung, Beschilderung und Benennung einzelner Straßenabschnitte dargestellt. In Anlage 2 ist die Zugänglichkeit der Straßen und Wege im Quartier schematisch dargestellt.

3.3.1 Allgemeiner Kfz-Verkehr (Planstraße 2)



Die gesamte verkehrliche Erschließung des Plangebiets geschieht entweder über Tiefgaragenzufahrten direkt vom Maarweg aus oder über die 6,50 m breite Planstraße 2 in Nord-Süd-Achse mit Anschluss an die Widdersdorfer Straße. Das bedeutet, dass innerhalb des Plangebiets lediglich entlang der Planstraße 2 einschließlich des zugehörigen Stichts am Quartiersplatz 1 allgemeiner Kfz-Verkehr auftritt. Dort sind sowohl die umliegenden Tiefgaragen als auch der City-Hub (vgl. Kapitel 4.4.6) angebunden. Mittels Durchstichen in den Tiefgaragen werden auch die an der Bummelmeile liegenden Gebäude von der Planstraße 2 aus erschlossen. Am Ende der Planstraße 2 steht eine Wendemöglichkeit in Form eines Kreisverkehrs zur Verfügung. Fahrzeuge, die nicht in eine der Tiefgaragen bzw. den City-Hub eingefahren sind, können so wieder in Richtung Widdersdorfer Straße gelangen, ohne andere Straßen des Plangebietes zu befahren. Die Planstraße 2 wird zudem durch die geplante Buslinie befahren.

Entlang der Planstraße 2 ist eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geplant. Der Stich im Bereich des nordöstlichen Quartiersplatzes 1 soll mit einer Aufpflasterung (Gehwegüberfahrt) und einer gepflasterten Oberfläche ausgestattet werden. Nach Fertigstellung werden die Planstraße 2 einschließlich des Stichts Teil des öffentlichen Straßenraums und fallen demnach in den Besitz der Stadt Köln.

Abbildung 2: Lage der Planstraße 2 im Plangebiet

3.3.2 Kfz-Sonderverkehr

Für bestimmte Sonderverkehre stehen außerhalb der Planstraße 2 weitere Straßen zur Erreichbarkeit / Durchquerung des Plangebietes zur Verfügung.

MOBILITÄTSTRASSE

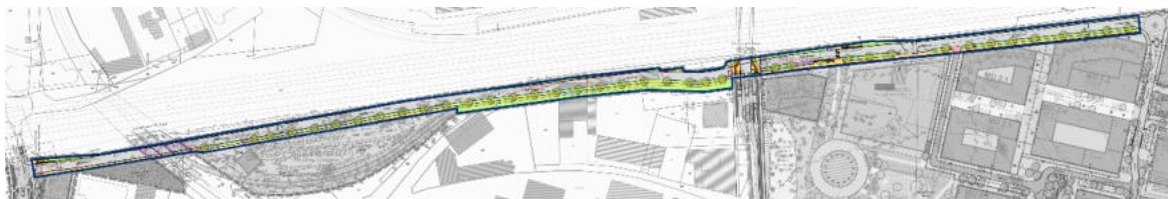


Abbildung 3: Lage der Mobilitätstrasse im Plangebiet

Für den ÖPNV steht neben der Planstraße 2 die sogenannte „Mobilitätstrasse“ zur Verfügung. Sie verläuft parallel zu den Bahngleisen von der Vitalisstraße bis zum Kreisverkehr, der an die Planstraße 2 anschließt. Die Mobilitätstrasse besitzt eine Breite von 7,80 m, sodass ein Bus einen Radfahrenden unter Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände überholen kann, während gleichzeitig Begegnungsverkehr mit entgegengerichteten Radverkehr möglich ist. Die Mobilitätstrasse soll als Busfahrstreifen mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ beschildert werden und darf mit der innerstädtischen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befahren werden. Die Planstraße wird nach Fertigstellung Teil des öffentlichen Straßenraums und fällt demnach in den Besitz der Stadt Köln.

BUMMELMEILE UND PLANSTRASSE 1



Im Herzen des Plangebietes soll parallel zur Planstraße 2 eine Bummelmeile entstehen, die vorrangig dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung steht und der Erreichbarkeit der dort vorhandenen Gebäude (insbesondere der gewerblichen Nutzungen wie bspw. Einzelhandel und Gastronomie) dient. Da diese Nutzungen tlw. einen Bedarf bezüglich Anlieferung von Waren aufweisen, ist geplant, die Bummelmeile in einem zeitlich begrenzten Fenster (z.B. 7-11 Uhr) für Liefer- und Ladeverkehre freizugeben. Diese Verkehre können die Bummelmeile über die südliche Einmündung an der Planstraße 2 erreichen, im Einbahnstraßenverkehr in Richtung Norden befahren und über die nördliche Einmündung zurück auf die Planstraße 2 verlassen. Für das kurzzeitige Halten während des Liefer- und Ladevorgangs werden entsprechende Ladebereiche entlang der Bummelmeile freigehalten.

Die Bummelmeile soll als Fahrradstraße beschildert werden, mit einem temporär begrenzten Zusatz „Lieferverkehr frei“ im Einrichtungsverkehr. Die Bummelmeile wird nach Fertigstellung Teil des öffentlichen Straßenraums und fällt demnach in den Besitz der Stadt Köln.

Abbildung 4: Lage der Bummelmeile im Plangebiet

Nordwestlich schließt die Planstraße 1 an die Bummelmeile an. Diese wird ebenfalls mit verkehrsberuhigtem Charakter ausgebildet und dient der betrieblichen Erschließung der Grundschule (z. B. Anlieferung). Eine Nutzung für allgemeine Schüler-Bring- und Holverkehre ist dort nicht vorgesehen. Südlich der Bummelmeile schließt eine Fahrradstraße an, die die direkte Verbindung zur Widdersdorfer Straße für den Rad- und Fußverkehr herstellt. Dieser Abschnitt ist nicht für den allgemeinen Kfz-Verkehr sowie Lieferverkehre vorgesehen.

PRIVATSTRAßEN & FLÄCHEN



Abbildung 5: Lage der Privatstraßen im Plangebiet

Die als Privatstraßen / -wege deklarierten Straßen und Wege innerhalb des Plangebietes (überwiegend Bereiche zwischen den einzelnen Baublöcken) sollen nur in Ausnahmefällen von Kfz befahren werden. Dazu zählen z.B. Umzugsverkehre, Fahrzeuge der Instandhaltung von Straßen und Gebäuden sowie ggf. Liefer- und Ladeverkehre.

Eine Ausnahme bildet der nordwestliche Stich vom Maarweg. Dieser dient der privaten Erschließung einzelner Nutzungen sowie der Zufahrt zu definierten Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen. Ab dem Abknicken der Straße auf Höhe der Tiefgaragenzufahrt des Baugebietes MU10 ist eine verkehrsrechtliche bzw. organisatorische Beschränkung vorgesehen, sodass eine Nutzung ausschließlich für berechnete Personengruppen (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen, Betriebs- und Versorgungsdienste sowie in definierten Zeitfenstern Lieferverkehre) möglich ist.

VER- UND ENTSORGUNG

Für die Ver- und Entsorgung stehen überwiegend die Planstraße 2 und die (temporär) für den Lieferverkehr freigegebenen Abschnitte der Bummelmeile zur Verfügung. Bei Bedarf bzw. in Ausnahmefällen können auch die nicht für den Lieferverkehr freigegebenen Abschnitte der Bummelmeile sowie die als Geh- und Radwege ausgewiesenen Wege genutzt werden.

NOTFALL- UND RETTUNGSFAHRZEUGE

Für Notfall- und Rettungsfahrzeuge stehen im Einsatzfall alle im Plangebiet vorhandenen Straßen und Wege zur Verfügung.

3.3.3 Ruhender Kfz-Verkehr

Der ruhende Kfz-Verkehr soll überwiegend in Tiefgaragen sowie im City-Hub abgewickelt werden. Unter jedem Baufeld entsteht eine Tiefgarage, in welcher die nach Stellplatzsatzung notwendigen Stellplätze verortet werden. Zusätzlich entstehen dort zwei beschränkt-öffentlich zugängliche Stellplätze, welche nicht vermarktet werden und Teil der Hausgemeinschaft sind. Diese Stellplätze können z.B. durch Besucher mit Behindertenparkausweis, Handwerker oder private Lieferverkehre genutzt werden, welche innerhalb des zur Tiefgarage gehörigen Gebäudes tätig sind. Der Zugang erfolgt dabei durch einen Bewohner, der entsprechenden Besuch hat bzw. Handwerkerleistungen bestellt hat.

Vereinzelt können Tiefgaragen mittels einer Durchfahrt miteinander verbunden sein, sodass sich die Tiefgarage selbst unter dem jeweiligen Baufeld befindet, die Zufahrten aber gebündelt an einer öffentlichen Straße (Planstraße 2 / Maarweg) verortet sind.

Stellplätze für den allgemeinen Besucherverkehr werden für alle Baufelder gemeinsam im City-Hub verortet. Hiervon ausgenommen sind Verkehre der Bürogebäude, für die Stellplätze in den jeweiligen Tiefgaragen vorgesehen sind. Durch diese Bündelung wird der Parksuchverkehr im Plangebiet minimiert, da externe Verkehre direkt zu den vorgesehenen Stellplatzanlagen geführt werden und innergebietliche Parksuchverkehre vermieden werden. Für Sonderfälle wie z.B. On-Demand-Verkehre, kurzzeitiges Halten / Anliefern oder Umzugsverkehre stehen zudem im Plangebiet vereinzelt Ladebereiche zur Verfügung, welche durch eine entsprechende Beschilderung nur zum Halten (nicht zum Parken) freigegeben sind.

Anlieferungsbereiche u.a. für die Kindertagesstätten stehen in Form der zusätzlichen Tiefgaragenstellplätze, der Ladebereiche im öffentlichen Raum sowie im City-Hub zur Verfügung.

3.3.4 City-Hub

Der City-Hub stellt eine zentrale Mobilitätsdrehscheibe des Plangebietes dar, die verschiedene verkehrliche und logistische Nutzungen bündelt.

Im City-Hub stehen ca. 200 Stellplätze dem Besucherverkehr in Form einer Quartiersgarage zur Verfügung, die auch Verkehre im Zusammenhang mit Schul- und Kita-Nutzungen abwickeln. Die Größenordnung der vorgesehenen Besucherstellplätze basiert auf einer ersten überschlägigen Bedarfsermittlung im Rahmen einer frühen Projektstudie und ist im weiteren Planungsprozess noch zu konkretisieren.

Im Erdgeschoss sind vor allem für das Quartier relevante und umschlagsintensive Nutzungen verortet, wie z. B. Carsharing sowie Liefer- und Lademöglichkeiten. Für Handwerks- und Paketdienstleister stehen hierfür ca. 9 Stellplätze zur Verfügung. Die Anzahl dieser Stellplätze ergibt sich aus der derzeit vorgesehenen Gebäudegeometrie (Kubatur) des City-Hub und kann im Zuge der weiteren Planung angepasst werden. Darüber hinaus sind Flächen für den Paketservice vorgesehen, von

denen aus die Verteilung der Sendungen kleinteilig und möglichst emissionsarm (z. B. mittels Lastenrädern, Transporthilfen oder kleineren Fahrzeugen) erfolgt. Dadurch wird vermieden, dass größere Lieferfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum halten oder diesen blockieren.

Zusätzlich werden im City-Hub Angebote zur autoarmen bzw. autofreien Fortbewegung im Sinne geteilter Mobilität (Sharing) vorgehalten (vgl. Kapitel 3.3.8 und 4.4).

Insgesamt ist der City-Hub als multifunktionale Infrastruktur mit folgenden Nutzungen konzipiert: Quartiersgarage mit ca. 200 Besucherstellplätzen, Stellplätze für Handwerks- und Paketdienstleister (ca. 9 Stellplätze), zentrale Paketstation, Carsharing-Angebote sowie Fahrradparken und -services. Eine skizzenhafte Konzeption des City-Hubs ist in Abbildung 6 dargestellt.

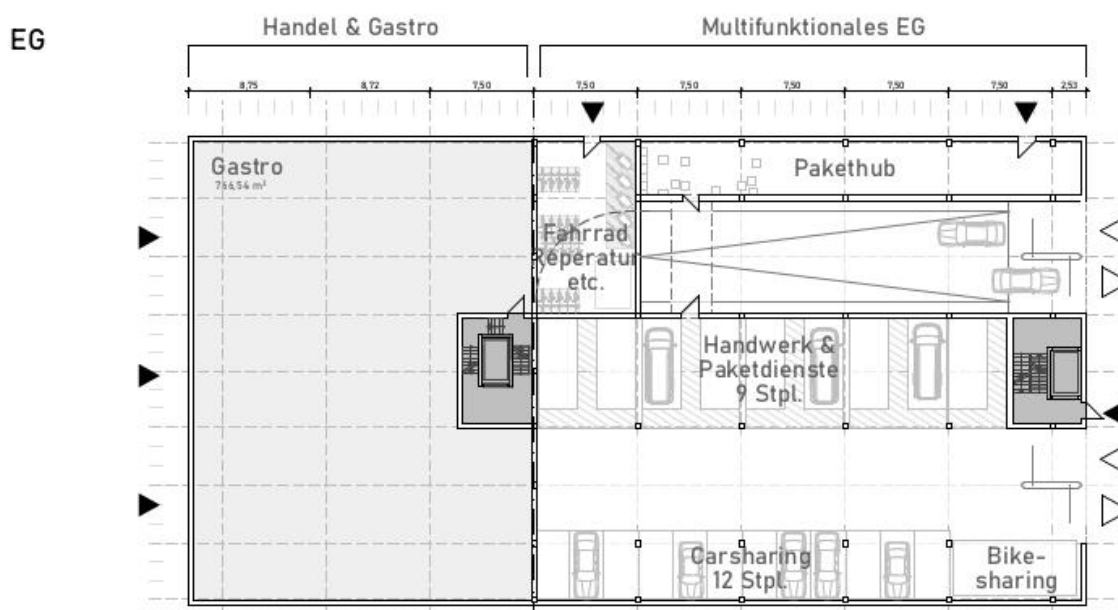


Abbildung 6: Skizzenhafte Darstellung City-Hub

3.3.5 Rad- und Fußverkehr

Alle im Plangebiet vorhandenen Straßen und Wege sollen durch den Fußverkehr nutzbar sein. Entlang der Mobilitätstrasse, der Planstraßen und der Bummelmeile stehen aufgrund des Separationsprinzips einseitig (Mobilitätstrasse und Planstraße 2) bzw. beidseitig (Bummelmeile und Planstraße 1) Gehwege zur Verfügung. Alle übrigen Bereiche sind im Mischungsprinzip gestaltet, wobei durch die Beschilderung des zu Fuß Gehenden Vorrang bzw. Gleichberechtigung (z.B. gemeinsamer Geh- und Radweg) gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden gewährt werden soll.

Für den Radverkehr stehen vor allem die Planstraße 1 (Fahrradstraße), Mobilitätstrasse (Busfahrstreifen mit dem Zusatz „Radfahrer frei“) und Bummelmeile (Fahrradstraße) zur Verfügung, wo aufgrund der Beschilderung und baulichen Gestaltung ein zügiges Vorankommen möglich ist.

Darüber hinaus stehen zwei als gemeinsamer Geh- und Radweg beschilderte Ost-West Achsen entlang der Baufelder 8, 9.1 und 9.2 sowie als Verlängerung der Mobilitätstrasse in Richtung Oskar-Jäger-Straße zur Verfügung. Weitere Wege können ggf. durch den Radverkehr mitgenutzt werden, dort besitzt dieser jedoch (gegenüber den zu Fuß Gehenden) keinen Vorrang.

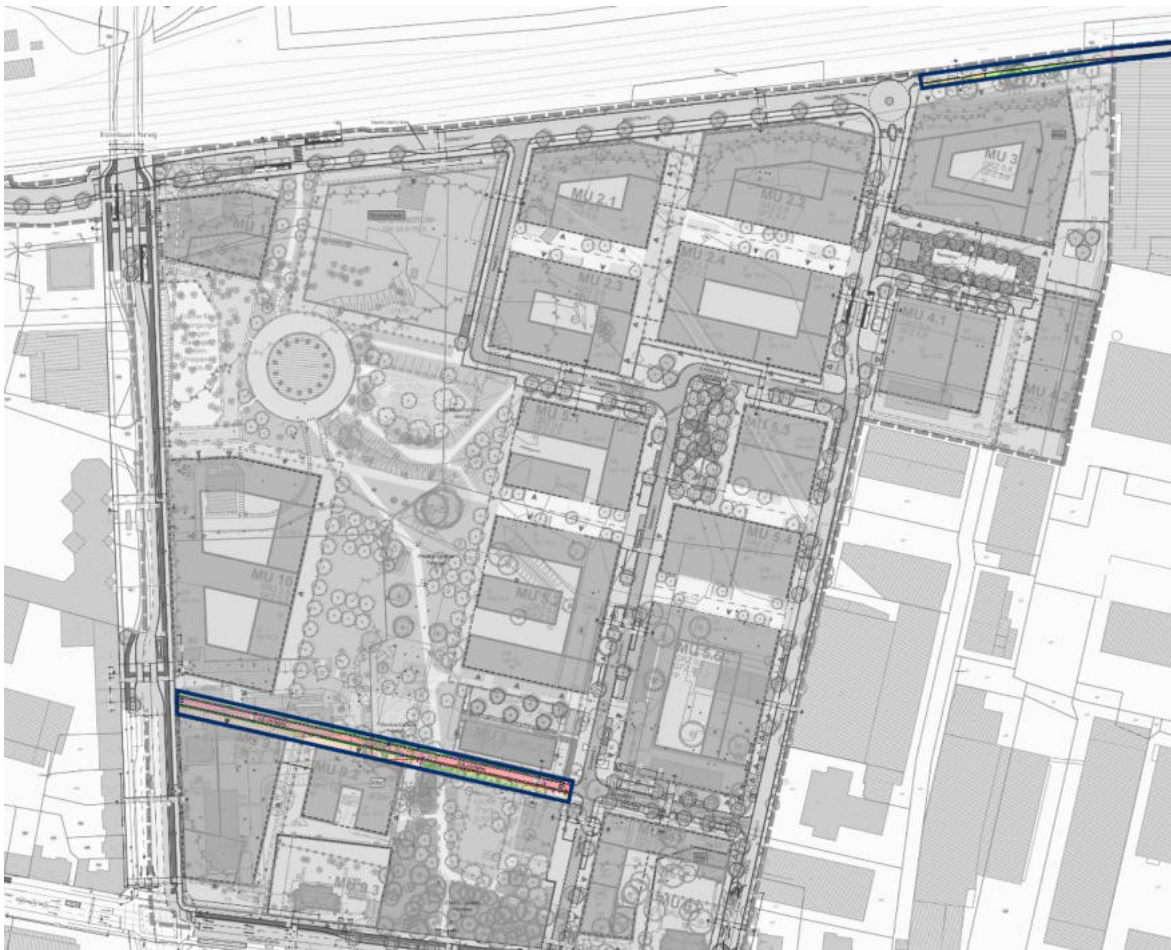


Abbildung 7: Lage der gemeinsamen Geh- und Radwege im Plangebiet

3.3.6 ÖPNV

Das Plangebiet wird durch eine zukünftige Linienführung vorhandener bzw. neuer Buslinien entlang der Planstraße 2 und der Mobilitätstrasse direkt durch den ÖPNV erschlossen. Haltestellen sind hierfür am Knotenpunkt Widdersdorfer Straße / Planstraße 2 und entlang der Planstraße 2 (im Bereich des Baufelds 2.4/4.1) sowie der Mobilitätstrasse (Höhe Grundschule) vorgesehen. Zusätzlich ist eine neue Haltestelle am Maarweg im Bereich des Brückenbauwerks der Mobilitätstrasse vorgesehen, wodurch eine Verknüpfung zum Quartier und der Mobilitätstrasse ermöglicht wird.

Um die Distanzen zwischen den Haltestellen aufgrund der neuen Haltestellen zu optimieren, werden die Haltepunkte an der Haltestelle „Karnevalsmuseum“ in westlicher Fahrtrichtung auf der Widdersdorfer Straße hinter dem Knotenpunkt Maarweg zusammengeführt. Darüber hinaus wird die S-Bahnstation „Müngersdorf / Technologiepark“ durch einen zusätzlichen Haltepunkt auf der Mobilitätstrasse ergänzt.

Zur direkten Anbindung an die S-Bahnstation „Müngersdorf / Technologiepark“ ist perspektivisch ein ergänzendes (autonomes) Shuttle-System entlang der Mobilitätstrasse denkbar. Dieser Shuttle würde z.B. entlang der Mobilitätstrasse zwischen der S-Bahnstation und dem Plangebiet pendeln und das Plangebiet in Form einer Schleife entlang der Planstraße 2 in Richtung Süden und der Bummelmeile inklusive der Verlängerung (Planstraße 1) in Richtung Norden bis zum Anschluss an die Mobilitätstrasse durchqueren.

3.3.7 Schule und Kitas

Für den Bring- und Holverkehr der Grundschule sowie für die Kindertagesstätten mit dem Kfz werden im City-Hub Stellplätze (zeitlich begrenzt) ausgewiesen, sodass z.B. ein Ein- und Aussteigen der Schulkinder auf dem Maarweg oder den umliegenden Straßen nicht notwendig ist und auch damit einhergehende Verkehrsbehinderungen vermieden werden. Durch die nahezu autofreie Gestaltung der Bummelmeile ist der verbleibende Schulweg zwischen City-Hub und Schule entlang der Bummelmeile sicher.

Im unmittelbaren Umfeld der jeweiligen Einrichtungen stehen ausschließlich Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen zur Verfügung, welche klar gekennzeichnet sind und in ihrer Nutzung zweckgebunden.

Die Anlieferung der Kindertagesstätten erfolgt über nahäumig vorhandene Ladebereiche (siehe Anlage 2) und kann ergänzend über die entsprechend vorgehaltenen Sonderstellplätze in den zugehörigen Tiefgaragen abgewickelt werden. Die Anlieferung und Versorgung des Schulgebäudes erfolgt über die Bummelmeile sowie die Planstraße 1 auf dem Schulgrundstück.

3.3.8 Mobilstationen

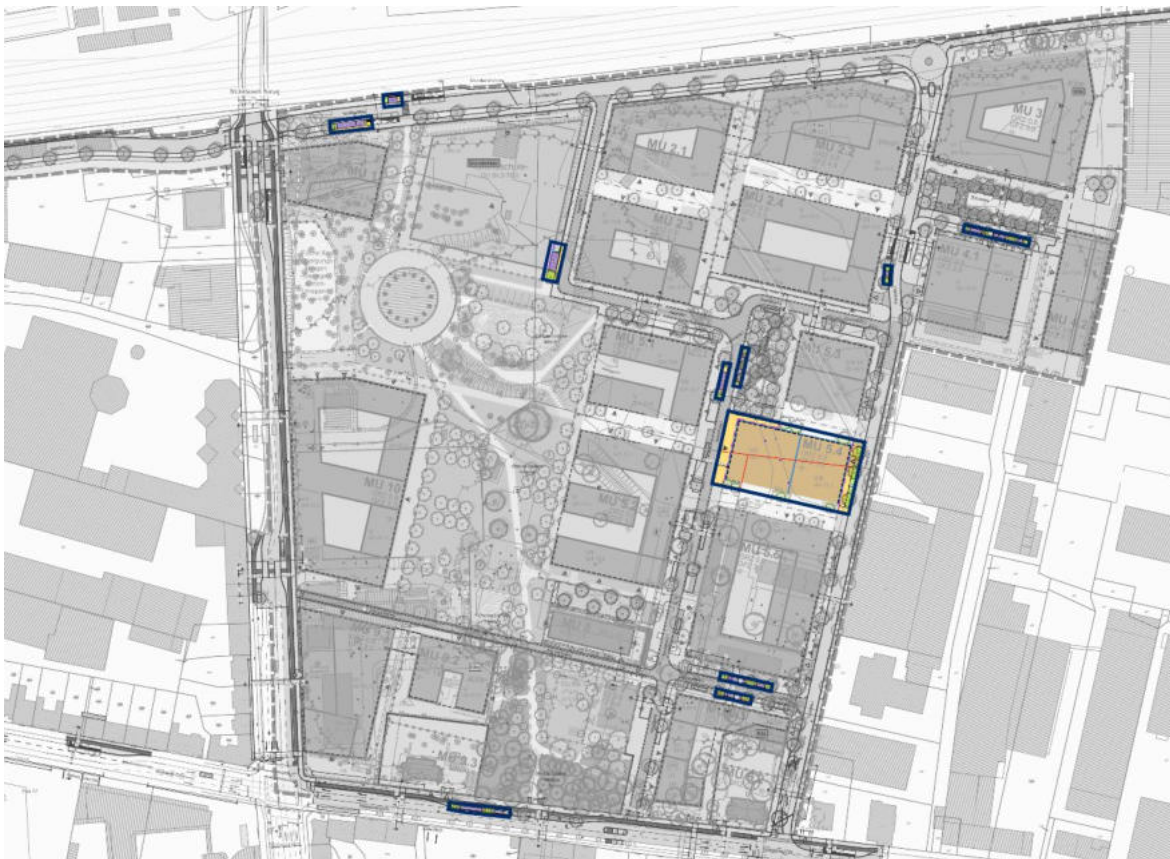


Abbildung 8: Lage der Mobilstationen im Plangebiet

Im Plangebiet sind Mobilstationen geplant, an denen gebündelt Mobilitätsangebote vorgehalten werden. Eine Hauptfunktion besitzt dabei die Mobilstation im City-Hub, welche über Angebote zum Car- und Lastenradsharing, sowie eine Paketstation, eine Fahrradreparaturwerkstatt und einen Transportmittelverleih verfügt. Die übrigen Mobilstationen verfügen über Flächen zum Abstellen von Fahrrädern, Lastenrädern sowie Shared-Mobility-Fahrzeugen (z.B. E-Scooter) sowie ein Mobilitätsdisplay zur Anzeige der nächstgelegenen Sharing-Angebote und Abfahrtszeiten von Bussen an den umliegenden Haltestellen.

3.3.9 Ver- und Entsorgung

Das Müllentsorgungskonzept für das Max-Becker-Areal zielt darauf ab, funktionale Anforderungen mit hoher Aufenthaltsqualität und einem autoarmen Quartier in Einklang zu bringen. Unnötige Fahrten von Abfallfahrzeugen werden vermieden, um Lärm- und CO₂-Emissionen zu reduzieren und die fußläufigen, autofreien Wege im Quartier nicht zu beeinträchtigen. Gleichzeitig wird ein hoher Alltagskomfort für alle Nutzenden gewährleistet. Der öffentliche Raum bleibt frei von sichtbaren Aufstellflächen und bewahrt seine gestalterische Qualität. Sämtliche erforderlichen Flächen befinden sich auf privaten Grundstücken und sind in das Gesamtkonzept der Freianlagen integriert.

Grundlage des Konzepts sind die Vorgaben der Satzung für die Abfallentsorgung in der Stadt Köln vom 18.12.2021, auf deren Basis das erforderliche Behältervolumen ermittelt wird. Für alle Abfallfraktionen sind einheitliche 1.100-l-Behälter vorgesehen, die wöchentlich an unterschiedlichen Wochentagen abgeholt werden. Die Sammlung erfolgt baufeldübergreifend in den Tiefgaragen. Am Abholtag werden die Behälter innerhalb der Tiefgarage zu den für die Müllabfuhr zugänglichen Abholorten transportiert. Dadurch ist der Abholbereich lediglich auf die mengenmäßig größte Abfallfraktion auszulegen. Die Bündelung der Abholung stellt sicher, dass die Müllabfuhr ausschließlich entlang des Maarwegs – einschließlich des Wendehammers an der Grundschule – sowie der Planstraße 2 verkehrt und nicht weiter in das Quartier einfahren muss. Für das Baufeld 12 ergibt sich mit rund 20 Behältern der größte Flächenbedarf; die Verortung der Abstellflächen wird exemplarisch dargestellt und dient als Nachweis für die grundsätzliche Umsetzbarkeit des Konzepts.

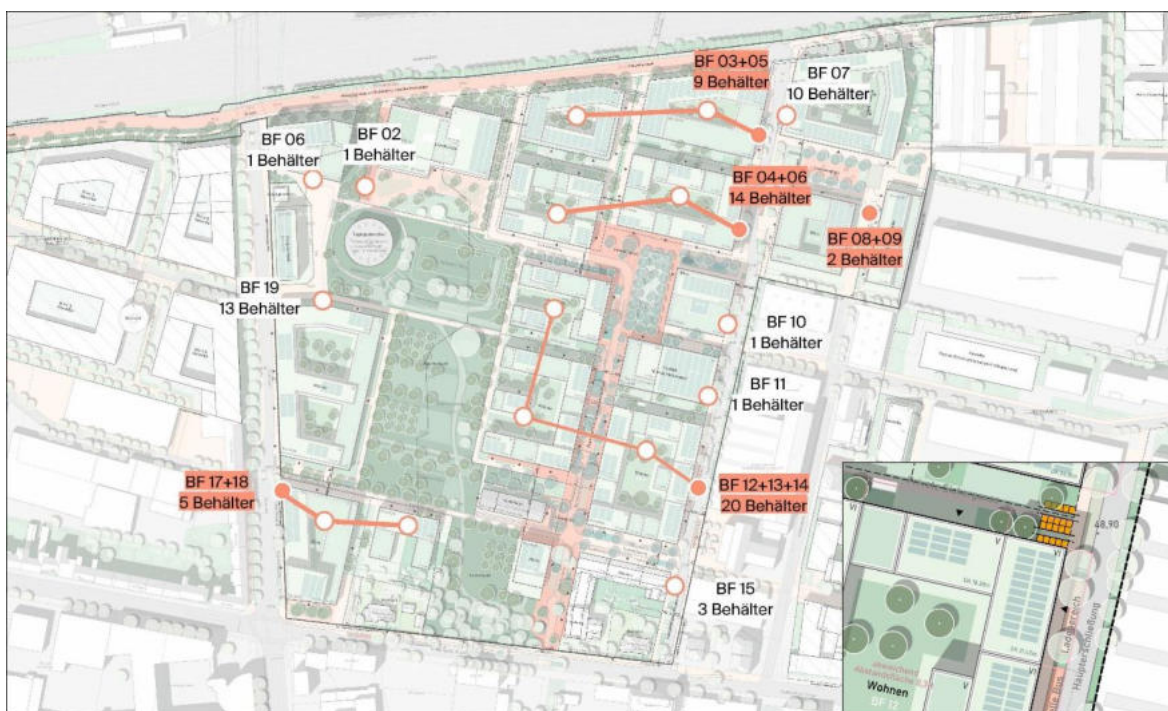


Abbildung 9: Verortung der Aufstellflächen zur Müllentsorgung

(© cityförster | urbanegestalt)

4. Besondere Maßnahmen zur Verringerung des Stellplatzbedarfes

4.1 Ziel der besonderen Maßnahmen

Durch das Vorhalten von besonderen Maßnahmen kann gemäß §4 (2) der Stellplatzsatzung der Stadt Köln die Anzahl der notwendigen Stellplätze verringert werden: „Die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze kann gemäß Anlage 3 zu dieser Satzung für besondere Maßnahmen ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch die in der Anlage 3 genannten besonderen Maßnahmen nachhaltig verringert wird.“⁴

Ziel der in diesem Kapitel aufgeführten besonderen Maßnahmen und unter Berücksichtigung der ÖPNV-Erschließung, ist das Erreichen der nach Stellplatzsatzung maximalen 50 % möglichen Kfz-Stellplatzreduktion (gemäß §4 (3) der Stellplatzsatzung).

4.2 Ermittlung der notwendigen Stellplätze

4.2.1 Stellplatzbedarfsermittlung gemäß Anlage 1 der Stellplatzsatzung

Im Rahmen der Stellplatzsatzung der Stadt Köln sind für die Ermittlung der notwendigen Kfz-Stellplätze (§3 der Stellplatzsatzung) Richtzahlen für die bei Baumaßnahmen zu errichtenden Stellplätze aufgeführt (Anlage 1). Für die geplante Bebauung bedeutet dies, dass bei

- Wohnungen ≤ 50 m² Wohnfläche → 1 Kfz-Stellplatz je 2 Wohneinheiten (50 %)
- Wohnungen 50 – 75 m² Wohnfläche → 2 Kfz-Stellplätze je 3 Wohneinheiten (66 %)
- Wohnungen > 75 m² Wohnfläche → 1 Kfz-Stellplatz je Wohneinheit (100 %)
- Bürogebäuden → 1 Kfz-Stellplatz je 40 m² NF
- Verkaufsstätten bis 800 m² VKF → 1 Kfz-Stellplatz je 50 m² VKF
- Verkaufsstätten > 800 m² VKF → 1 Kfz-Stellplatz je 30 m² VKF
- Gaststätten → 1 Kfz-Stellplatz je 12 m² Gastraum
- Versammlungsstätten → 1 Kfz-Stellplatz je 10 Sitzplätze
- Kindergärten → 1 Kfz-Stellplatz je 4 Beschäftigte
- Grundschulen → 1 Kfz-Stellplatz je 4 Beschäftigte

herzustellen sind.

Gemäß dem derzeitigen Planungsstand (Januar 2026; vgl. Anlage 4) sind gemäß Stellplatzsatzung ca. **2.817 Kfz-Stellplätze** ohne Reduktionsmaßnahmen notwendig, die sich auf ca. **1.107 Kfz-Stellplätze** für den **Wohnstandort** und ca. **1.710 Kfz-Stellplätze** für die **sonstigen Nutzungen** aufteilen. Zusätzlich sind insgesamt ca. **4.452 Fahrrad-Abstellplätze** erforderlich.

4.2.2 Reduktion der notwendigen Kfz-Stellplätze aufgrund der ÖPNV-Anbindung (§4 (1))

Die nach dem oben dargestellten Schlüssel ermittelten Kfz-Stellplätze sind für das vorliegende Bauvorhaben im Rahmen der Stellplatzsatzung aufgrund der der Anbindung an den ÖPNV / SPNV prozentual zu reduzieren (§4 (1) Stellplatzsatzung). Die anzusetzende Reduktion ergibt sich aus Anlage 2 der Stellplatzsatzung. Gemäß der dort dargestellten Karte ist eine Reduktion der nach §3 der Stellplatzsatzung ermittelten notwendigen Stellplätze (s.o.) um **40 %** vorgesehen (vgl. Abbildung 10).

⁴ Satzung über die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen sowie die Erhebung von Ablösebeiträgen der Stadt Köln („Stellplatzsatzung“) vom 31. Mai 2022

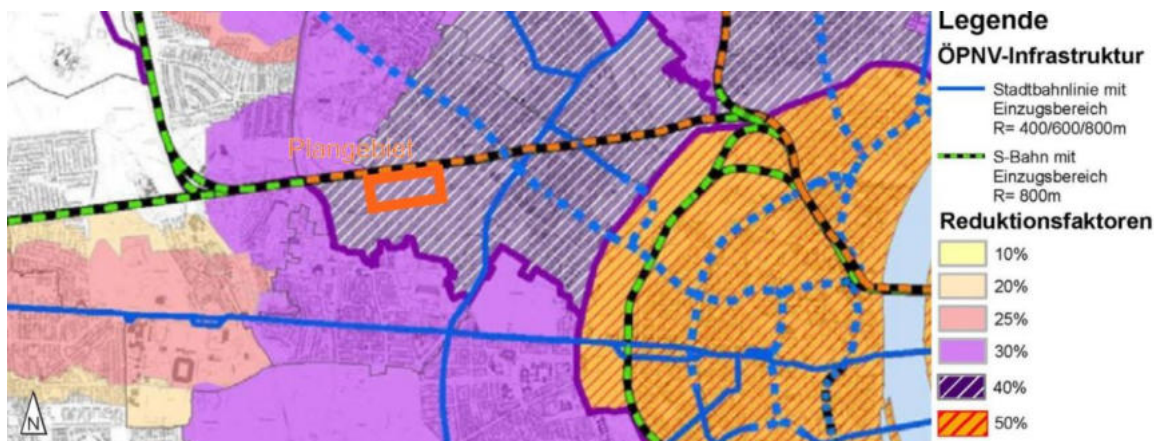


Abbildung 10: ÖPNV-Erschließung des Plangebietes

Hierdurch reduziert sich der Stellplatzbedarf auf **1.692 Kfz-Stellplätze**, die sich auf ca. **664 Kfz-Stellplätze** für den **Wohnstandort** und ca. **1.028 Kfz-Stellplätze** für die **sonstigen Nutzungen** aufteilen.

Die ausführliche Stellplatzberechnung ist in Anlage 4 dargestellt.

4.2.3 Reduktion der notwendigen Kfz-Stellplätze aufgrund besonderer Maßnahmen (§4 (2))

Durch das Vorhalten von besonderen Maßnahmen und unter Berücksichtigung des vorhandenen und geplanten ÖPNV, wird gemäß §4 der Stellplatzsatzung die maximale Kfz-Stellplatzreduktion von 50% der ermittelten notwendigen Kfz-Stellplätze erreicht. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen werden in den Kapiteln 4.3 und 4.4 erläutert.

Daraus ergibt sich die folgende Kfz-Stellplatzberechnung für die Wohnnutzungen:

- Wohnungen $\leq 50 \text{ m}^2$ Wohnfläche \rightarrow 1 Kfz-Stellplatz je 4 Wohneinheiten (25 %)
- Wohnungen $50 - 75 \text{ m}^2$ Wohnfläche \rightarrow 1 Kfz-Stellplätze je 3 Wohneinheiten (33 %)
- Wohnungen $> 75 \text{ m}^2$ Wohnfläche \rightarrow 1 Kfz-Stellplätze je 2 Wohneinheiten (50 %)

Der **Stellplatzschlüssel** für die Wohnnutzungen würde dementsprechend **zwischen 0,25-0,5 Stellplätze / WE** liegen. Dieses reduzierte Stellplatzangebot in Zusammenspiel mit den besonderen Maßnahmen und der städtischen Lage des Quartiers lässt grundsätzlich eine Kfz-arme Fortbewegung der BewohnerInnen des Quartiers erwarten.

Demnach sind für das gesamte Plangebiet **1.408 Kfz-Stellplätze** notwendig, die sich auf ca. **554 Kfz-Stellplätze** für den **Wohnstandort** und ca. **854 Kfz-Stellplätze** für die **sonstigen Nutzungen** aufteilen. Weiterhin sind insgesamt ca. **4.452 Fahrrad-Abstellplätze** erforderlich.

4.3 Vorhandene Grundvoraussetzungen zur Verringerung des Stellplatzbedarfes

Der Standort des Neubauprojekts bietet sehr gute Mobilitätsvoraussetzungen (vgl. Abbildung 11) und ermöglicht den zukünftigen Bewohnenden und Beschäftigten ihre täglichen Aktivitäten auf kurzen Wegen zu erledigen:

- eine nahräumige ÖPNV und SPNV-Verbindung mit mehreren Haltestellen in direkter Umgebung:
 - ein S-Bahn-Haltepunkt in fußläufiger Entfernung mit zwei dort verkehrenden S-Bahn-Linien (S12, S19)

- eine Bushaltestelle in fußläufiger Entfernung mit drei dort verkehrenden Buslinien (139, 141, 143) und direkter Anbindung u.a. an den S-Bahn Haltepunkt Müngersdorf Technologiepark und den Bahnhof Ehrenfeld
- eine Straßenbahnhaltestelle (13) in etwas größerer Entfernung (ca. 850 m) mit Anbindung u.a. an den Bahnhof Ehrenfeld sowie den Kölner Gürtel
- gute Erschließung des Gebietes mit direkten und sicheren Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr mit Anbindung an das städtische Netz
- quartiersnahe Lage mit verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten für Güter des täglichen Bedarfs im Umfeld des Plangebietes (u.a. Venloer Straße)



Abbildung 11: Erschließung und ÖPNV-Anbindung des Plangebietes

4.4 Umsetzung von besonderen Maßnahmen im Zuge der Projektentwicklung

Durch integrierte und umfangreiche besondere Maßnahmen zur Verringerung des Stellplatzbedarfes sollen für die Bewohnenden Anreize geschaffen werden, verstärkt die Angebote des Umweltverbundes zu nutzen und auf die Anschaffung eines privaten Kfz zu verzichten. Dennoch soll denjenigen Bewohnenden, die nicht auf die Nutzung eines privaten Kfz verzichten möchten / können, ein ausreichendes Stellplatzangebot im City-Hub und den jeweiligen Tiefgaragen zur Verfügung stehen. Somit steht den Bewohnenden ein flexibel nutzbares Mobilitätsangebot zur Verfügung, welches auf die jeweilige persönliche Situation optimal angepasst werden kann und gleichzeitig einen verringerten Stellplatzbedarf ermöglicht.

Im Nachfolgenden werden die besonderen Maßnahmen beschrieben und teilweise innerhalb des Plangebietes verortet. Infrastrukturelle Bausteine werden bereits bei der Planung berücksichtigt und dementsprechend im Rahmen der Bebauung umgesetzt. Hierzu ist in Anlage 1 der derzeitige Planungsstand des Bauvorhabens in Form eines Lageplans dargestellt.

Die ausgewählten besonderen Maßnahmen weisen überwiegend einen betrieblich-prozesshaften Charakter auf und bedürfen einer kontinuierlichen Pflege und Betreuung. Gleichzeitig stellen diese

Maßnahmen den Bewohnenden preiswerte und attraktive Alternativen dar mit einer sicheren Verfügbarkeit, die den Verzicht auf einen Pkw nicht nur begünstigen (vgl. Kapitel 3), sondern konkrete Mobilitätsalternativen darstellen und verfügbar machen. Aus diesen Maßnahmen ergibt sich nach der Stellplatzsatzung der Stadt Köln eine ableitbare Reduktion des nachzuweisenden Stellplatzbedarfes. Nachfolgend werden die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Gestaltung und Wirksamkeit beschrieben.

4.4.1 Mobilstationen

An ausgewählten Stellen im Quartier sollen Mobilitätsangebote gebündelt werden. Hierfür sind Mobilstationen vorgesehen, an denen Abstellmöglichkeiten für Lastenräder und Fahrräder sowie Flächen für Shared-Mobility (z.B. KVB-Rad) vorgesehen werden. Ergänzt werden die Mobilstationen zum Teil mit Fahrradreparatursäulen (vgl. Kapitel 4.4.3), Paketstationen (vgl. Kapitel 4.4.5) sowie Mobilitätsdisplays (vgl. Kapitel 4.4.8). Die planerische und gestalterische Umsetzung der Mobilstationen sollte sich idealerweise an dem Raumbuch der Stadt Köln sowie dem Gestaltungshandbuch „mobil.nrw“ orientieren.

4.4.2 Carsharing

Im Plangebiet sollen Carsharing-Fahrzeuge die Möglichkeit bieten, auch ohne eigenes Kfz bei Bedarf auf einen Pkw zurückgreifen zu können. Insbesondere im urbanen Raum verliert der private Pkw als Statussymbol und bevorzugtes Verkehrsmittel gerade bei jungen Menschen an Bedeutung. Für ein Fünftel aller Großstadtbewohnenden spielt das private Auto bereits heute im Alltag keine Rolle mehr.¹ Durch das Vorhalten von Carsharing-Fahrzeugen können Nutzende darauf vertrauen, dass diese gemeinschaftlich genutzten Autos flexibel und in unmittelbarer Nähe als „Mobilitätsversicherung“ zur Verfügung stehen. Hierfür ist ein Angebot in Form eines **stationsbasierten Carsharings** geplant, welches bei Wohnstandorten zu bevorzugen ist und den größten Effekt hinsichtlich der Abschaffung des eigenen Pkw besitzt^{2 5}. Neben der Abschaffung des eigenen Pkw konnte auch ermittelt werden, dass Personen, die Carsharing-Fahrzeuge nutzen, generell weniger Auto fahren und sich mehr mit dem ÖPNV, dem Rad oder zu Fuß fortbewegen, als Personen, die einen eigenen Pkw zur Verfügung haben.⁵ Carsharing bietet vor allem für die Bewohner des Quartiers einen großen Vorteil, beginnen oder enden doch rund vier Fünftel aller Personenwege an der eigenen Wohnung.⁶

Um wie viel Prozent die erforderlichen Stellplätze im Rahmen von besonderen Maßnahmen durch Carsharing-Stellplätze ersetzt werden können, ist je nach Literatur unterschiedlich. Sind es beim Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung z.B. bis zu 20 %, so sind es in Städten mit vergleichbarer Größe meistens bis zu 10 %^{7 8 9 10}.

Ziel des Carsharing-Konzeptes ist es, im Endausbau des Quartiers eine hohe Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Angebots sicherzustellen und damit einen Beitrag zur Reduktion des privaten Pkw-Besitzes zu leisten. Die Anzahl der Fahrzeuge kann dabei sukzessive mit fortschreitender Aufsiedlung des Quartiers aufgebaut und bei Bedarf auch noch weiter erhöht werden.

In Anlehnung an die Stellplatzsatzung wird für das vorliegende Bauvorhaben eine Minderung aufgrund des Vorhaltens von Carsharing-Fahrzeugen um 10 % der notwendigen Stellplätze angestrebt.

⁵ Fact Sheet: Verkehrsentlastung durch Carsharing (BUNDESVERBAND CARSHARING (2020))

⁶ Quartierbezogene Mobilitätskonzepte: Status und Thesen zur weiteren Entwicklung (BLEES, GERTZ, BAUER, OHM, WEIS-HILLER (2023))

⁷ Satzung der Landeshauptstadt Düsseldorf über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder nach § 48 Bauordnung NRW (Stellplatzsatzung) (2019)

⁸ Stellplatzsatzung und Stellplatzablösesatzung der Stadt Bochum (2022)

⁹ Mobilitätssatzung der Stadt Mönchengladbach (2020)

¹⁰ Satzung über die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen sowie die Erhebung von Ablösebeträgen der Stadt Köln (2022)

Wie oben beschrieben, besitzt das Carsharing vor allem für Wohnstandorte eine herausragende Bedeutung, sodass durch diese Maßnahme eine Minderung der für die Bewohner vorgehaltenen Stellplätze erreicht werden soll. Bei einem ermittelten Stellplatzbedarf ohne ÖPNV-Reduktion von ca. 1.107 Kfz-Stellplätzen für den Wohnstandort ergäbe sich daraus eine **Reduktion** um ca. **110 Kfz-Stellplätze**. Um diese Reduktion der Stellplatznachfrage zu erreichen, ist eine entsprechende Anzahl an Carsharing-Fahrzeugen im Plangebiet vorzuhalten. Die Anzahl muss dabei so gewählt sein, dass die Carsharing-Fahrzeuge wirtschaftlich betrieben / bereitgestellt werden können und gleichzeitig den Bedarf der Nutzenden so decken, dass das Carsharing-Fahrzeug tatsächlich eine **dauerhaft verfügbare** Alternative zum eigenen Kfz darstellt.

Bei einer Abschätzung der Anzahl notwendiger Carsharing-Fahrzeuge ist grundlegend anzumerken, dass es derzeit häufig noch „Unsicherheiten über die sinnvolle Größenordnung des anzustrebenden Angebots [gibt]“⁶ und dass „in der Planungsphase aus der stadt- und verkehrsplanerischen Perspektive mitunter mehr Carsharing-Stellplätze vorgesehen [werden], als Carsharing-Unternehmen aus ökonomischen Gründen Fahrzeuge an neuen Stationen bereitstellen können“⁶. Derzeit existiert kein etabliertes Abschätzverfahren für den Carsharing-Bedarf⁶, sodass die Ermittlung einer zielführenden Zahl an Carsharing-Fahrzeugen über einen Vergleich mit geplanten / umgesetzten Bauvorhaben in anderen Städten und über eine Herleitung der prozentualen Reduktion an Stellplätzen in Zusammenhang mit Anzahl der durch Carsharing-Fahrzeuge zu ersetzenden privaten Pkw geschieht.

Vor diesem Hintergrund wird das Carsharing-Angebot bewusst flexibel ausgestaltet. Die konkrete Anzahl der Fahrzeuge kann im weiteren Verlauf an die tatsächliche Nachfrage angepasst werden, um eine dauerhaft hohe Auslastung und Verfügbarkeit sicherzustellen.

VERGLEICH MIT ANDEREN BAUVORHABEN

Geplante bzw. umgesetzte Projekte in anderen Städten geben darüber hinaus Aufschluss, welcher Schlüssel zwischen der Anzahl der geplanten Wohneinheiten und der Anzahl der vorgehaltenen Carsharing-Fahrzeuge praxistauglich und wirtschaftlich umgesetzt werden kann.

Beim Bremer Neubaugebiet Hulsberg wurden in Abstimmung mit dem zukünftigen Betreiber der Fahrzeuge (*cambio*) die Anzahl der notwendigen Fahrzeuge wie folgt berechnet¹¹ (inkl. Berücksichtigung weiterer Nutzer aus dem Umfeld):

- 2.400 Bewohner (davon 30-35 % Carsharing-Nutzer)
 - 1.000 Nutzer aus dem Umfeld
 - 40 Nutzer je Carsharing-Fahrzeug
- Ca. 45 Carsharing-Fahrzeuge
- ca. 20 Carsharing-Fahrzeuge für die Bewohner + ca. 25 Carsharing-Fahrzeuge für das Umfeld

Im weiteren Planungsprozess wurden die Berechnungen an laufende Erfahrungen angepasst, woraus sich bei **2.400 Bewohnern** und weiteren **1.000 Nutzern aus dem Umfeld** ein Stellplatzbedarf von insgesamt **25 Carsharing-Fahrzeugen** ergeben hat.¹²

¹¹ Car-Sharing Standorte für Klinikum Bremen-Mitte und Neues Hulsberg-Viertel (SENATOR FÜR UMWELT, BAU UND VERKEHR (2012))

¹² Neues Hulsberg Viertel, Bremen: Stellplatz- und Mobilitätskonzept – Kurzbericht (ARGUS (2017))

Für das Bauvorhaben REME-Areal in Mönchengladbach¹³ wurden für ein Baugebiet mit **ca. 850 Bewohnern** seitens des örtlichen Carsharing-Betreibers *NEW Niederrhein Energie und Wasser GmbH* **zwei Carsharing-Fahrzeuge** vorgesehen.

In Düsseldorf werden sowohl in Bestandsquartieren, aber auch bei Neubauvorhaben, Mobilstationen errichtet, welche u.a. Carsharing-Fahrzeuge vorhalten. Je nach Mobilstation werden dabei zwischen 2-6 Fahrzeuge vorgehalten, sodass der errechnete Bedarf von **4 Carsharing-Fahrzeugen je 1.000 Einwohner** gedeckt werden kann.¹⁴

RECHNERISCHE HERLEITUNG

Diverse Studien haben dabei ermittelt, dass pro stationsbasiertem Carsharing-Fahrzeug zwischen 4-20 private Pkw entfallen.^{5 15 16} Wird hierbei von einem Mittelwert von 10 Carsharing-Fahrzeuge je ersetzttem Pkw-Stellplatz ausgegangen, so ergibt sich bei einer angestrebten Reduktion um 110 Kfz-Stellplätze (s.o.) ein Bedarf von **ca. 11 Carsharing-Fahrzeugen**.

ANZAHL NOTWENDIGER CARSHARING-FAHRZEUGE

Die rechnerische Herleitung zeigt, dass der so ermittelte Wert an Carsharing-Fahrzeugen deutlich über dem bei vergleichbaren Bauvorhaben realisierten Bedarf an Carsharing-Fahrzeugen liegt. Lässt man (auch aufgrund der Lage des Plangebietes) weitere Nutzer aus dem Umfeld außen vor, so ergäbe sich für das Bauvorhaben (ca. 3.900 Einwohner) nach dem „Bremer-Modell“ ein Bedarf von **ca. 29 Carsharing-Fahrzeugen**, nach dem „Mönchengladbacher-Modell“ von **ca. 9 Carsharing-Fahrzeugen** und nach dem „Düsseldorfer Modell“ von **ca. 16 Carsharing-Fahrzeugen**, wonach der rechnerisch ermittelte Wert von **ca. 11 Carsharing-Fahrzeugen** für das Bauvorhaben Max-Becker-Areal nicht ganz auszureichen scheint. Unter Berücksichtigung eines Aufschlages wird dementsprechend überschlägig von einem **Bedarf von 16 Carsharing-Fahrzeugen** ausgegangen. Der ermittelte Wert stellt einen Zielwert für den Endausbau des Quartiers dar. Die Bereitstellung erfolgt sukzessive im Zuge des Baufortschritts und der steigenden Nachfrage. Bei entsprechender Inanspruchnahme des Angebots besteht darüber hinaus die Möglichkeit, zusätzliche Stellplätze im City-Hub für Carsharing umzuwidmen und das Angebot bedarfsgerecht zu erweitern.

Im City-Hub steht hierfür eine zentrale Fläche für eine Carsharing-Station zur Verfügung. Die genaue Verortung (ggf. auch dezentrale Stationen) und Ermittlung der genauen Anzahl erfolgt im weiteren Verlauf des Planungsprozesses u.a. in Abstimmung mit dem jeweiligen Carsharing-Betreiber und der Stadt Köln entsprechend den Anforderungen an den Bau und Betrieb der Sharing-Station(en). Im Sinne einer erweiterten Mobilstation sind neben klassischen Pkw auch größere Fahrzeuge wie z. B. Transporter perspektivisch denkbar, um zusätzliche Nutzungsbedarfe (z. B. Umzüge oder größere Transporte) abzudecken.

4.4.3 Bikesharing + Fördermaßnahmen für den Radverkehr

Im Gegensatz zum stationsbasierten Carsharing, welches bereits in den 1980er Jahren einigermaßen vielfältig vertreten war, gilt dies für das Bikesharing erst seit den 1990er Jahren und wiederum für das Lasten-Rad-Sharing erst seit den 2020er Jahren. Dementsprechend sind für das Bikesharing noch deutlich weniger Berechnungsmethoden zur Ermittlung des Bedarfes als für das Carsharing vorhanden.

¹³ <https://www.moenchengladbach.de/de/rathaus/buergerinfo-a-z/planen-bauen-mobilitaet-umwelt-dezernat-vi/fachbereich-stadtentwicklung-und-planung-61/abteilung-bauleitplanung-und-stadtgestaltung/impulsprojekte-der-strategie-mg-wachsende-stadt/reme-gelaende> (17.01.2024)

¹⁴ <https://www.mobildus.de/mobilitaetstationen> (17.01.2024)

¹⁵ <https://vcoe.at/service/fragen-und-antworten/carsharing-ersetzt-privat-pkw> (17.01.2024)

¹⁶ <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/carsharing#undefined> (17.01.2014)

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass für Bewohner das Lastenrad-Sharing eine deutlich größere Bedeutung als das (E-)Bikesharing besitzt, da ca. 80 % aller Haushalte im Besitz mindestens eines „normalen“ Fahrrades sind¹⁷, die Lastenradquote jedoch deutlich geringer ist¹⁸. Insbesondere für Personen, die auf ein Auto verzichten (und dadurch keinen Kfz-Stellplatz benötigen), stellt das Lastenrad zum Transport (größerer) Einkäufe eine sinnvolle Alternative zum Pkw dar. Ein Vergleich mit den in Düsseldorf realisierten Mobilstationen zeigt, dass je Mobilstation ca. 3-6 Lastenräder zur Verfügung stehen.

Aufgrund der Anzahl der geplanten Standorte im Plangebiet ist davon auszugehen, dass **4 Lastenräder je Standort** ausreichend sind. Dadurch ergibt sich ein Bedarf von insgesamt **24 Lastenrädern**. Dies entspricht im Durchschnitt ca. **einem Lastenrad je 160 Einwohnern**. Aufgrund der vorgegebenen Verortung des Bikesharings auf privater Fläche wird im weiteren Projektfortschritt in Abstimmung mit den externen Betreibern ein Ausleih-System im City-Hub und ggf. auf weiteren Baufeldern geprüft.

Für die Bewohner, aber auch für die Angestellten des Plangebietes, ist zudem ein E-Bikesharing vorgesehen, wodurch auch längere Distanzen (bspw. zum Sportverein oder zu einem beruflichen Termin) ohne viel Anstrengung mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Es wird von einem durchschnittlichen Bedarf von ca. **4 E-Bikes je Standort** ausgegangen, wodurch sich ein Bedarf von **20 E-Bikes** ergibt. Da davon ausgegangen wird, dass Bewohner mit einem hohen E-Bike Bedarf ggf. selbst ein solches zur Verfügung haben, wird der Fokus bei der Verortung der E-Bikes verstärkt auf die Bereiche mit Dienstleistungsflächen gelegt. Im Durchschnitt ergibt sich so ca. **1 E-Bike je 200 Beschäftigte**. Aufgrund der notwendigen Verortung des Bikesharings auf privater Fläche ist zunächst eine gesammelte Verortung aller E-Bikes im City-Hub vorgesehen.

Durch den Verzicht auf einen Pkw ist das Fahrrad ein umso relevanteres Verkehrsmittel. Hierbei ist wichtig, dass es möglichst dauerhaft verfügbar ist – dementsprechend sollten notwendige Reparaturen möglichst zeitnah und ohne großen Aufwand erledigt werden können. Mit dem Ziel „Hilfe zur Selbsthilfe“ werden **an mehreren Mobilstationen Fahrradreparatursäulen** platziert, welche die für einfache Reparaturen notwendigen Werkzeuge sowie eine Luftpumpe vorhalten und ggf. über eine zusätzliche Aufhängemöglichkeit für das Rad während des Reparaturvorgangs verfügen.

Für größere Reparaturen ist zudem im City-Hub ein den Bewohnern zugänglicher **Reparaturraum** vorgesehen. Dieser verfügt über ausreichend helle Beleuchtung, eine Werkbank, eine Fahrradaufhängung und einem Werkzeugschrank mit den notwendigen Werkzeugen. Die Dimensionierung des Reparaturraums ist dabei so geplant, dass auch noch Flächen für **weitere Reparaturen / Hobbyarbeiten** zur Verfügung stehen.

Bei den **Gewerbenutzungen** sollen nahe der Radabstellanlagen **Umkleide- und Duschräume** geschaffen werden, sodass mit dem Fahrrad anreisende Beschäftigte sich bei Bedarf umziehen und duschen können. Die Umkleideräume sollen mit Spinden für die Wechselkleidung vorgesehen werden. Zusätzlich kann ein separater angeschlossener **Trockenraum** dabei helfen, nasse Kleidung komfortabel während der Arbeitszeit zu trocknen und die Büroräumlichkeiten nicht zu verschmutzen. Angedacht ist die Verortung von einem Umkleide- und Trockenraum mit 2-4 Duschen je Bürogebäude, wobei die genaue Anzahl sowie die Umsetzung der Maßnahmen den zukünftigen Bauherren und der Nachfrage der Büromieter obliegt.

Für die Wohngebäude soll die Anzahl der **Fahrradabstellplätze gemäß Stellplatzsatzung** hergestellt werden. **10 %** der nach Stellplatzsatzung geforderten Rad-Abstellplätze sollen dabei **frei zugänglich** für Kurzzeitparken und / oder Besucher sein. Diese Rad-Abstellplätze befinden sich in der

¹⁷ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Fahrradverkehr/fahrradverkehr.html> (17.01.2024)

¹⁸ <https://fahrradwirtschaft.de/fahrradbestand-und-nutzung/> (17.01.2024)

Nähe der Hauseingänge und sollen möglichst wettergeschützt in **überdachten Fahrradabstellanlagen** hergestellt werden. Aufgrund der Größe solcher Anlagen kann es zielführend sein, die Fahrradabstellanlagen für 2-3 Gebäude zusammenzufassen. Zusätzlich werden **10 %** der nach Stellplatzsatzung geforderten Rad-Abstellplätze so gestaltet sein, dass dort Lastenfahräder abgestellt werden können.

4.4.4 Transportmittel-Verleih

Neben Carsharing und Bikesharing-Angeboten soll es im City-Hub die Möglichkeit geben, sich weitere **Verkehrs- und Transportmittel auszuleihen**. Dies betrifft insbesondere **Sack- und Schubkarren** für den Lastentransport aber auch **Kindersitze** (für Fahrrad und Auto) sowie **Fahrradanhänger**. Die Organisation des Transportmittel-Verleihs erfolgt über den späteren Pächter des City Hubs.

4.4.5 Paketservice / Logistik-Hub

Im Plangebiet sind bis zu zwei öffentlich zugängliche und anbieterunabhängig nutzbare **Paketstationen** geplant, wodurch Wege zu Post- / Paketfilialen vermieden werden. Ergänzt können diese nach Bedarf und Planung von weiteren privaten Paketstationen in Wohnbaufeldern. Zusätzlich ist im Rahmen eines **Logistik-Hubs** geplant, dass keine (größeren) Paketfahrzeuge außerhalb der Planstraße 2 verkehren. Hierfür sind innerhalb des City-Hubs gesonderte Stellplätze für Paketfahrzeuge zum Paketumschlag sowie dort verfügbare Sackkarren, emissionsfreie Fahrzeuge o.ä. vorgesehen, mit denen die Pakete auf den „**letzten hundert Metern**“ zwischen Stellplatz und Lieferziel transportiert werden können. Die hierfür vorgesehenen Flächen im Erdgeschoss des City-Hubs werden mit entsprechenden lichten Höhen dimensioniert, sodass Transporter untergebracht werden können. Ggf. ist auch eine **zentrale Organisation der Paketzustellungen** denkbar, bei denen die Pakete aller Anbieter zentral an einen Ort geliefert werden und innerhalb des Gebietes gemeinsam durch einen entsprechenden Betrieb verteilt werden.

4.4.6 City-Hub

Der City-Hub soll eine zentrale Funktion als Mobilitätsdrehscheibe darstellen, in dem verschiedenste Mobilitätsangebote unter einem Dach vereint werden. Neben den Parkständen für Besucher und Kunden des Quartiers werden hier (vor allem im Erdgeschoss) Parkstände für verschiedene Nutzungen vorgesehen. Dort werden unter anderem spezielle **Parkstände für Handwerker** (5 Stellplätze), **Parkstände für Paketdienste** (4 Stellplätze) inklusive eigenem **Raum**, **Parkstände für Carsharing** und **Bikesharing** vorgesehen, welche **öffentlich zugänglich** sind.

4.4.7 ÖPNV-Zubringer

Um den Weg zum S-Bahn-Haltepunkt Müngersdorf Technologiepark möglichst **barrierefrei, kurz und zuverlässig** zu gestalten, sollen neben zu Fuß Gehenden und Radfahrenden auch ÖPNV-Fahrzeuge die Mobilitätstrasse entlang der Bahngleise nutzen. Neben den Linienbussen der KVB ist hierfür in der Zukunft zusätzlich ein autonomer **Busshuttle** vorstellbar, der eine linien- oder flächenhafte Bedienung des Plangebiets vornimmt und dieses mit dem S-Bahn-Haltepunkt verbindet. Vorgesehen ist dabei eine Abstimmung des Fahrplans auf die An- und Abfahrtszeiten der S-Bahnen. Geplant ist die Integration des Busshuttles in das Angebot der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB), wodurch eine Nutzung des Busshuttles mit regulärem Nahverkehrsticket ermöglicht wird. Die angedachte Linienführung des Busshuttles ist in Abbildung 12 dargestellt.

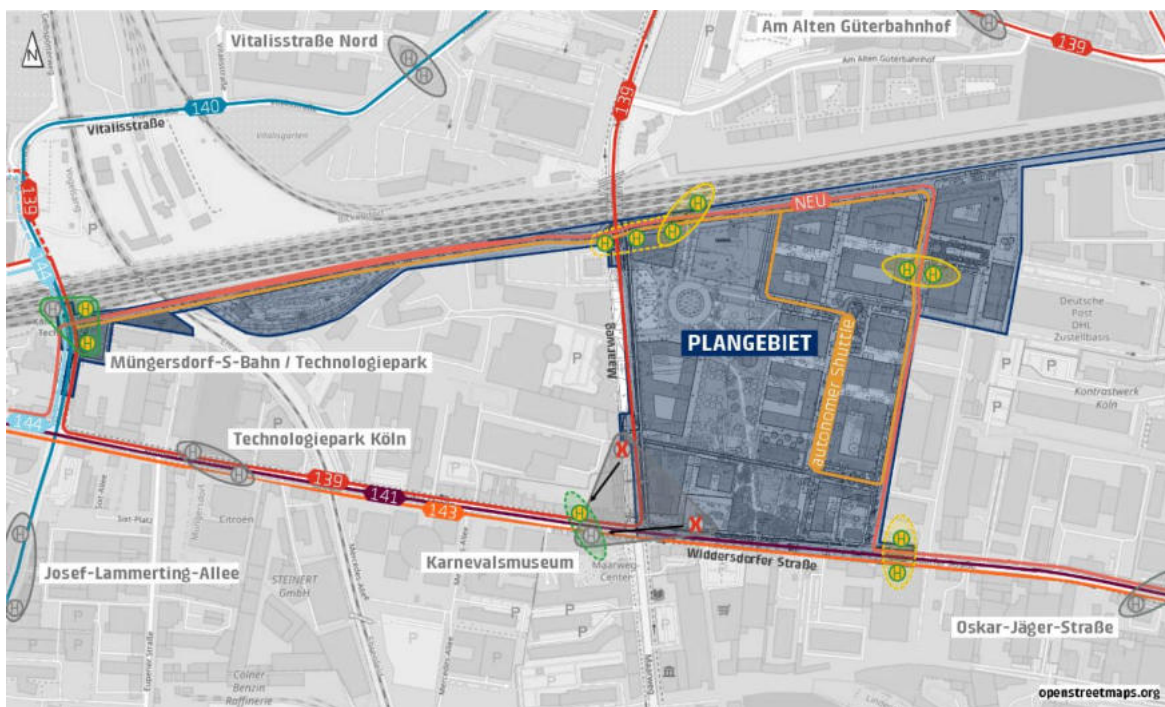


Abbildung 12: Mögliche Linienführung Busshuttle im Gesamtnetz der KVB

Die Mobilitätstrasse kann demnach sowohl von regulären Linienbussen (Gelenkbussen) als auch vom Busshuttle befahren werden und / oder die Zubringerlinie bis zur Stadtbahnstation Weinsbergstraße / Gürtel bzw. in Richtung Wasseramselweg und Stolberger Straße / Aachener Straße verlängern, welche das Areal in das bestehende KVB-Netz integrieren.

4.4.8 Mobilitäts-Displays

Beim Verzicht auf einen Pkw ist die **Information** darüber, welche alternativen Mobilitätsmittel zeitnah und im direkten Umfeld zur Verfügung stehen sehr wichtig. Hierbei ist besonders die kombinierte Information über die **unterschiedlichen Verkehrsarten** hilfreich, sodass spontan das **passende Fortbewegungsmittel** ausgewählt werden kann. Insbesondere durch die „zunehmende Digitalisierung von Mobilitätsinformationen [erleichtert] die Vernetzung unterschiedlicher Mobilitätsangebote und [ermöglicht] unterschiedliche Verkehrsmittel flexibel und anlassbezogen zu verknüpfen.“¹ Die kontinuierlichen Informationen zum Mobilitätsangebot durch die **Mobilitäts-Displays** „sollen den [Nutzenden] die Möglichkeiten und Chancen nachhaltiger Mobilität nahebringen sowie den Zugang zur Vielfalt des Mobilitätsangebots gewährleisten und erleichtern.“⁶

Die Mobilitäts-Displays sollen entweder in Form von digitalen **Infosäulen im Straßenraum** (z.B. an zentralen Plätzen oder auf den zentralen Wegen zu den ÖPNV-Stationen) oder in den **Eingangsbereichen größerer Bürogebäude bzw. im City-Hub angebracht** werden, sodass sowohl die Bewohner als auch die dort arbeitenden Personen Zugang zu den Informationen haben. Die planerische und gestalterische Umsetzung der Mobilitäts-Displays sollte sich idealerweise an dem Raum- und Gestaltungshandbuch „mobil.nrw“ orientieren.



Abbildung 13: Beispieldarstellung von Mobilitäts-Displays
(© Veomo Mobility GmbH)

4.5 Zusammenfassung

Durch die in Kapitel 4.4 beschriebene besonderen Maßnahmen kann eine Veränderung des erwarteten Mobilitätsverhalten der Bewohnenden, Besuchenden, Beschäftigten etc. im Vergleich zum erwarteten Mobilitätsverhalten ohne die dargestellten Maßnahmen erwartet werden.

Es ist zu erwarten, dass durch die Umsetzung der besonderen Maßnahmen attraktive & verfügbare Mobilitätsalternativen zum Kfz vorhanden sind und somit **weniger** Wege mit dem **Kfz** und **mehr** Wege zu **Fuß**, mit dem **Fahrrad** und dem **ÖPNV** zurückgelegt werden. Dadurch kann sich die Kfz-Verkehrsbelastung sowohl im klein- wie auch großräumigeren Umfeld des Plangebietes verringern.

Aufgrund der durch die besonderen Maßnahmen vorhandenen attraktiven und verfügbaren Mobilitätsalternativen zum eigenen Kfz und des daraus abgeleiteten geänderten Mobilitätsverhaltens ist eine Veränderung des Fahrzeugbesitzes zu erwarten. Es wird davon ausgegangen, dass weniger Bewohnende als üblich über ein privates Kfz verfügen, wodurch sich eine mögliche Verringerung des Kfz-Stellplatzbedarfes ergibt.

Vereinbarungsgemäß wird in Anlehnung an die Kölner Stellplatzsatzung eine Gesamtreduktion von 50 % festgelegt, die sich aus der ÖPNV-Reduktion zzgl. weiterer Mobilitätsmaßnahmen zusammensetzt. Bei derzeitigem Planungsstand (Januar 2026, vgl. Anlage 1 und Anlage 4) bedeutet dies eine Reduktion um ca. **1.409 Kfz-Stellplätze**.

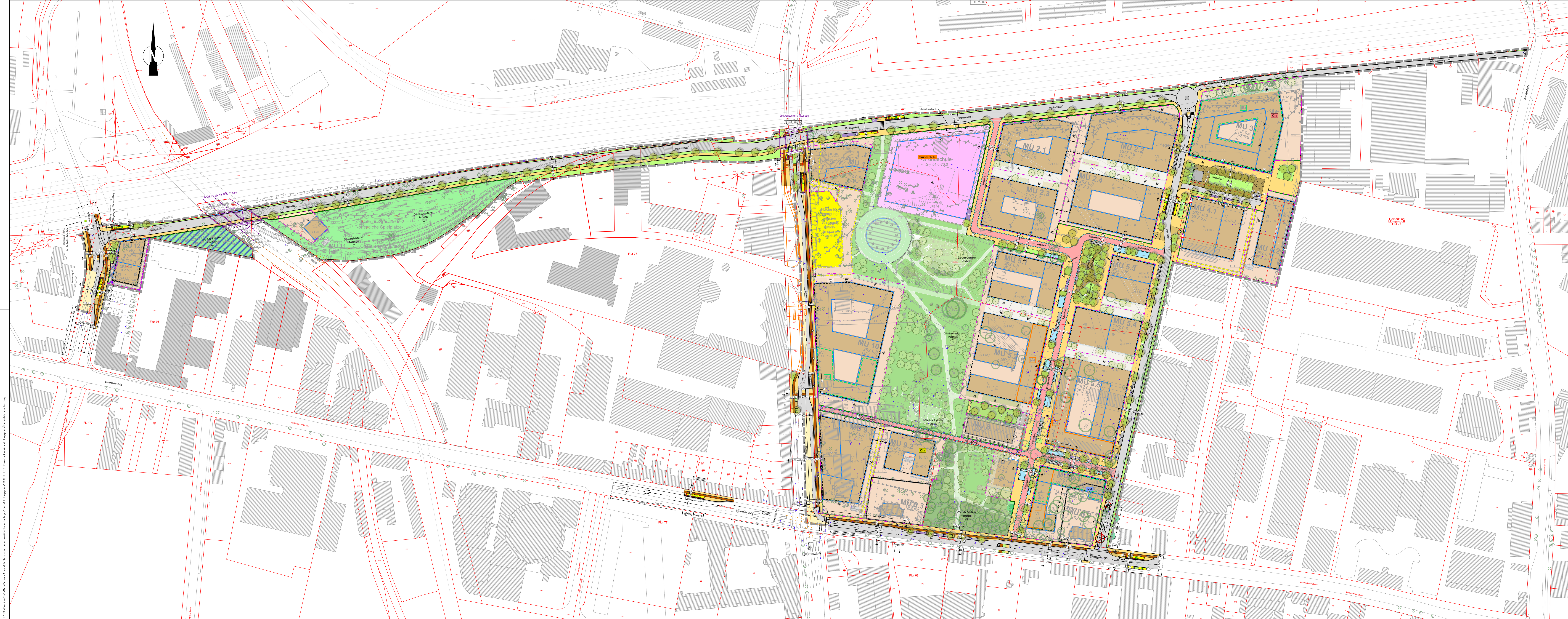
Demnach sind für das gesamte Plangebiet **1.408 Kfz-Stellplätze** notwendig, die sich auf ca. **554 Kfz-Stellplätze** für den **Wohnstandort** und ca. **854 Kfz-Stellplätze** für die **sonstigen Nutzungen** aufteilen. Zusätzlich sind weiterhin insgesamt ca. **4.452 Fahrrad-Abstellplätze** erforderlich.

Eine räumliche Verortung der besonderen Maßnahmen im Plangebiet sowie in Unterscheidung zwischen öffentlicher und privater Fläche ist in Tabelle 1 sowie als Lageplan in Anlage 1 dargestellt.

Besondere Maßnahmen	Räumliche Verortung	öffentlicher / privater Raum
Mobilstationen	verteilt im Plangebiet	öffentlich
komfortables Fahrradparken / Abstellmöglichkeiten für Lastenräder und Fahrradanhänger	innerhalb der Gebäude / Baufelder	privat
Carsharing	City-Hub + ggf. dezentrale Stationen	öffentlich
Bikesharing (Lastenräder und E-Bikes)	City-Hub / ggf. Baufelder	öffentlich / privat
Fahrradreparatursäule	Mobilstationen / Baufelder	privat
(Fahrrad-) Reparaturraum	City-Hub	öffentlich / privat
Duschen, Umkleiden und Trockenräume	innerhalb der Gebäude mit Büronutzung	privat
Transportmittel-Verleih	City-Hub	öffentlich
ÖPNV-Zubringer (Busshuttle) (perspektivisch)	entlang der Erschließungsstraße und der Mobilitätstrasse	öffentlich
Mobilitäts-Displays	Mobilstationen und Bummelmeile	öffentlich
Paketstationen	City-Hub und einzelne Mobilstationen, ggf. zusätzlich in einzelnen Baufeldern	öffentlich / privat
Logistik-Hub	City-Hub	öffentlich

Tabelle 1: Verortung der besonderen Maßnahmen

Anlage 1: Darstellung der verkehrlichen Erschließung



Vorabzug 24.02.2026

Nr.	Art der Änderung	Datum	Kürzel

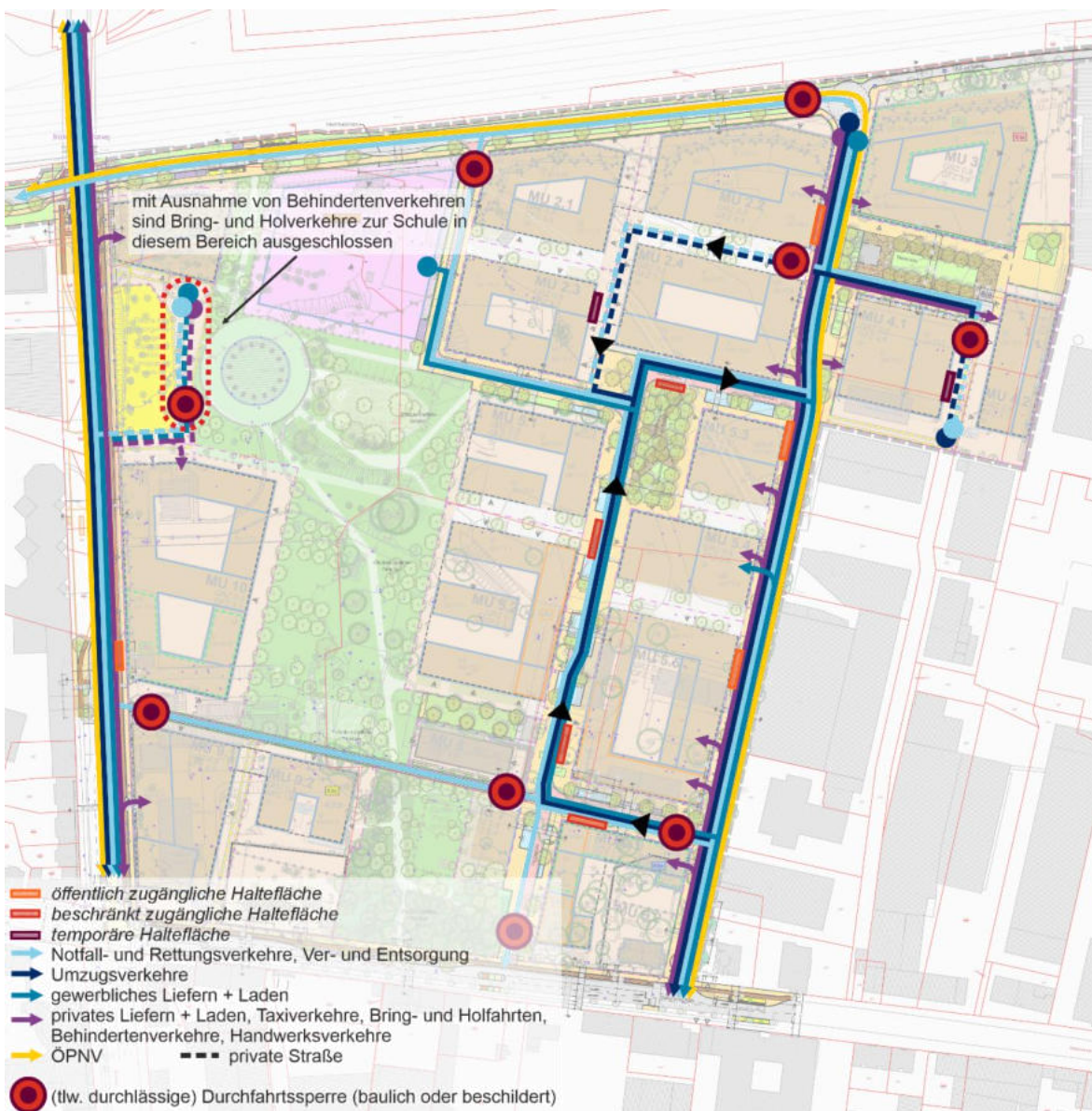
Lagebezugssystem: ETRS89 UTM 32N
 Höhenbezugssystem: DHHN16 / NNH-Höhen (HST 170)

VORPLANUNG

Projekt:	Erschließung Max-Becker-Areal		
Planerstellung:	Verkehrsanlagenplanung Übersichtslageplan		
Auftraggeber:	PANDION XI GmbH Niederringerstraße 15 40788 München		
Verfasser:	LINDSCHAUTE Landschaftsarchitektur 40788 München Tel: +49 211 3611210 www.lindschulte.de	Projekt-Nr.: 7-23-1145 Maßstab: 1:1.000 Plan-Nr.: Blatt-Nr.: 1/1 Index: bearb.: 24.02.26 MJE gez.: 24.02.26 SDI gepr.:	

Arbeitsunterlage

Anlage 2: Darstellung der Zugänglichkeiten der Straßen und Wege



Anlage 3: Darstellung der besonderen Maßnahmen

Anlage 4: Stellplatzberechnung des Bauvorhabens inkl. ÖPNV-Reduktion (CITYFÖRSTER)

Baufelder

19.01.2026

Umspannwerk Geschossfläche

BF 00	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt
	Wohnen	0 m²	0 m²	0 m²
	Büro	0 m²	0 m²	0 m²
	Dienstleistung & Handel	0 m²	0 m²	0 m²
	Technische Infrastruktur	835 m²	0 m²	835 m²
	Kultur	0 m²	0 m²	0 m²
	Schule	0 m²	0 m²	0 m²
	Kita	0 m²	0 m²	0 m²
	Quartiersgarage	0 m²	0 m²	0 m²
	SUMME	835 m²	0 m²	835 m²

MU 1 Geschossfläche

Stellplatzbedarf

BF 01	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt	Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
	Wohnen	0 m²	0 m²	0 m²				
	Büro	10.699 m²	0 m²	10.699 m²	174 Stpl.	104 Stpl.	87 Stpl.	199 Stpl.
	Dienstleistung & Handel	0 m²	0 m²	0 m²				
	Technische Infrastruktur	0 m²	0 m²	0 m²				
	Kultur	0 m²	0 m²	0 m²				
	Schule	0 m²	0 m²	0 m²				
	Kita	0 m²	0 m²	0 m²				
	Quartiersgarage	0 m²	0 m²	0 m²				
	SUMME	10.699 m²	0 m²	10.699 m²			87 Stpl.	199 Stpl.
					0 Stpl.			

Grundschule Geschossfläche

Stellplatzbedarf

MU 2.1 Grundlage ist hier das Raumprogramm	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt	Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
	Wohnen	0 m²	0 m²	0 m²				
	Büro	0 m²	0 m²	0 m²				
	Dienstleistung & Handel	0 m²	0 m²	0 m²				
	Technische Infrastruktur	0 m²	0 m²	0 m²				
	Kultur	0 m²	0 m²	0 m²				
	Schule	10.258 m²	0 m²	10.258 m²	19 Stpl.	11 Stpl.	10 Stpl.	144 Stpl.
	Kita	0 m²	0 m²	0 m²				
	Quartiersgarage	0 m²	0 m²	0 m²				
	SUMME	10.258 m²	0 m²	10.258 m²			10 Stpl.	144 Stpl.
					11 Stpl.			

MU 2.1 Geschossfläche

Stellplatzbedarf

BF 03	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt	Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
	Wohnen	13.126 m²	1.778 m²	14.904 m²	109 Stpl.	66 Stpl.	55 Stpl.	166 Stpl.
	frei finanziert	6.54 m²	831 m²	6.984 m²	51 Stpl.	31 Stpl.	26 Stpl.	78 Stpl.
	gefördert	0 m²	0 m²	0 m²	0%			
	Mietwohnungsbau	6.972 m²	948 m²	7.920 m²	53%	58 Stpl.	35 Stpl.	29 Stpl.
	Büro	0 m²	0 m²	0 m²				
	Dienstleistung & Handel	0 m²	0 m²	0 m²				
	Technische Infrastruktur	0 m²	0 m²	0 m²				
	Kultur	0 m²	0 m²	0 m²				
	Schule	0 m²	0 m²	0 m²				
	Kita	0 m²	0 m²	0 m²				
	Quartiersgarage	0 m²	0 m²	0 m²				
	SUMME	13.126 m²	1.778 m²	14.904 m²			55 Stpl.	166 Stpl.

0 Stpl.

MU 2.3 Geschossfläche

BF 04	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt
	Wohnen	12.101 m ²	1445 m ²	13.546 m ²
	frei finanziert	5.941 m ²	88 m ²	6.759 m ²
	gefördert	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Mietwohnungsbau	6.160 m ²	627 m ²	6.787 m ²
	Büro	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Dienstleistung & Handel	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Technische Infrastruktur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kultur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Schule	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kita	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Quartiersgarage	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	SUMME	12.101 m²	1.445 m²	13.546 m²

Stellplatzbedarf

	Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
	99 Stpl.	60 Stpl.	50 Stpl.	151 Stpl.
50%	50 Stpl.	30 Stpl.	25 Stpl.	75 Stpl.
50%	50 Stpl.	30 Stpl.	25 Stpl.	75 Stpl.
			50 Stpl.	151 Stpl.

0 Stpl.

MU 2.2 Geschossfläche

BF 05	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt
	Wohnen	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Büro	22.925 m ²	0 m ²	22.925 m ²
	Dienstleistung & Handel	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Technische Infrastruktur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kultur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Schule	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kita	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Quartiersgarage	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	SUMME	22.925 m²	0 m²	22.925 m²

Stellplatzbedarf

	Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
	373 Stpl.	224 Stpl.	186 Stpl.	426 Stpl.
			186 Stpl.	426 Stpl.

0 Stpl.

MU 2.4 Geschossfläche

BF 06	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt
	Wohnen	17.189 m ²	1602 m ²	18.791 m ²
	frei finanziert	10.082 m ²	1.122 m ²	11.204 m ²
	gefördert	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Mietwohnungsbau	7.107 m ²	480 m ²	7.587 m ²
	Büro	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Dienstleistung & Handel	352 m ²	0 m ²	352 m ²
	Technische Infrastruktur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kultur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Schule	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kita	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Quartiersgarage	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	SUMME	17.541 m²	1.602 m²	19.142 m²

Stellplatzbedarf

	Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
	138 Stpl.	83 Stpl.	69 Stpl.	209 Stpl.
60%	82 Stpl.	49 Stpl.	41 Stpl.	124 Stpl.
0%	56 Stpl.	33 Stpl.	28 Stpl.	84 Stpl.
	5 Stpl.	3 Stpl.	2 Stpl.	6 Stpl.
			71 Stpl.	215 Stpl.

0 Stpl.

MU 3 Geschossfläche

BF 07	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt
	Wohnen	19.835 m ²	2.869 m ²	22.704 m ²
	frei finanziert	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	gefördert	19.835 m ²	2.869 m ²	22.704 m ²
	gemeinschaftlich	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Büro	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Dienstleistung & Handel	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Technische Infrastruktur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kultur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Schule	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kita	1233 m ²	0 m ²	1233 m ²
	Quartiersgarage	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	SUMME	21.067 m²	2.869 m²	23.936 m²

Stellplatzbedarf

	Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
	133 Stpl.	80 Stpl.	67 Stpl.	492 Stpl.
100%	133 Stpl.	80 Stpl.	67 Stpl.	492 Stpl.
	3 Stpl.	2 Stpl.	2 Stpl.	25 Stpl.
			68 Stpl.	517 Stpl.

MU 4.1 Geschossfläche

BF 08	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt
	Wohnen	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Büro	11.406 m ²	703 m ²	12.109 m ²
	Dienstleistung & Handel	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Technische Infrastruktur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kultur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Schule	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kita	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Quartiersgarage	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	SUMME	11.406 m²	703 m²	12.109 m²

Stellplatzbedarf

Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
197 Stpl.	118 Stpl.	98 Stpl.	225 Stpl.
		98 Stpl.	225 Stpl.
0 Stpl.			

MU 4.2 Geschossfläche

BF 09	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt
	Wohnen	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Büro	8.186 m ²	0 m ²	8.186 m ²
	Dienstleistung & Handel	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Technische Infrastruktur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kultur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Schule	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kita	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Quartiersgarage	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	SUMME	8.186 m²	0 m²	8.186 m²

Stellplatzbedarf

Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
133 Stpl.	80 Stpl.	67 Stpl.	152 Stpl.
		67 Stpl.	152 Stpl.
0 Stpl.			

MU 5.3 Geschossfläche

BF 10	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt
	Wohnen	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Büro	12.394 m ²	0 m ²	12.394 m ²
	Dienstleistung & Handel	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Technische Infrastruktur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kultur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Schule	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kita	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Quartiersgarage	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	SUMME	12.394 m²	0 m²	12.394 m²

Stellplatzbedarf

Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
201 Stpl.	121 Stpl.	101 Stpl.	230 Stpl.
		101 Stpl.	230 Stpl.
0 Stpl.			

MH 5.4 Geschossfläche

BF 11	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt
	Wohnen	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Büro	3.881 m ²	0 m ²	3.881 m ²
	Dienstleistung & Handel	155 m ²	0 m ²	155 m ²
	Technische Infrastruktur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kultur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Schule	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kita	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Quartiersgarage	9.922 m ²	0 m ²	9.922 m ²
	SUMME	14.959 m²	0 m²	14.959 m²

Stellplatzbedarf

Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
63 Stpl.	38 Stpl.	32 Stpl.	72 Stpl.
15 Stpl.	9 Stpl.	8 Stpl.	19 Stpl.
		39 Stpl.	91 Stpl.

MU 5.5 Geschossfläche

BF 12	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt
	Wohnen	18.058 m ²	2.471 m ²	20.529 m ²
	frei finanziert	11.870 m ²	1.688 m ²	13.558 m ²
	gefördert	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Mietwohnungsbau	6.187 m ²	784 m ²	6.971 m ²
	Büro	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Dienstleistung & Handel	1.273 m ²	0 m ²	1.273 m ²
	Technische Infrastruktur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kultur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Schule	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kita	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Quartiersgarage	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	SUMME	19.331 m²	2.471 m²	21.802 m²

Stellplatzbedarf

	Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
	151 Stpl.	90 Stpl.	75 Stpl.	228 Stpl.
66%	99 Stpl.	60 Stpl.	50 Stpl.	151 Stpl.
34%	51 Stpl.	31 Stpl.	26 Stpl.	77 Stpl.
	17 Stpl.	10 Stpl.	8 Stpl.	21 Stpl.
			84 Stpl.	249 Stpl.
				0 Stpl.

MU 5.1 Geschossfläche

BF 13	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt
	Wohnen	8.688 m ²	1.033 m ²	9.721 m ²
	frei finanziert	8.688 m ²	1.033 m ²	9.721 m ²
	gefördert	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Mietwohnungsbau	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Büro	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Dienstleistung & Handel	330 m ²	0 m ²	330 m ²
	Technische Infrastruktur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kultur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Schule	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kita	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Quartiersgarage	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	SUMME	9.018 m²	1.033 m²	10.051 m²

Stellplatzbedarf

	Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
	71 Stpl.	43 Stpl.	36 Stpl.	108 Stpl.
100%	71 Stpl.	43 Stpl.	36 Stpl.	108 Stpl.
	4 Stpl.	3 Stpl.	2 Stpl.	5 Stpl.
			38 Stpl.	113 Stpl.
				0 Stpl.

MU 5.2 + MU 8 Geschossfläche

BF 14	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt
	Wohnen	14.321 m ²	1.601 m ²	15.922 m ²
	frei finanziert	14.321 m ²	1.601 m ²	15.922 m ²
	gefördert	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Mietwohnungsbau	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Büro	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Dienstleistung & Handel	2.430 m ²	0 m ²	2.430 m ²
	Technische Infrastruktur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kultur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Schule	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kita	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Quartiersgarage	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	SUMME	16.751 m²	1.601 m²	18.352 m²

Stellplatzbedarf

	Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
	117 Stpl.	70 Stpl.	58 Stpl.	177 Stpl.
100%	117 Stpl.	70 Stpl.	58 Stpl.	177 Stpl.
	32 Stpl.	19 Stpl.	16 Stpl.	39 Stpl.
			74 Stpl.	216 Stpl.

MU 6 Geschossfläche

BF 5	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt
	Wohnen	6.908 m ²	1312 m ²	8.220 m ²
	frei finanziert	2.003 m ²	338 m ²	2.341 m ²
	gefördert	4.906 m ²	973 m ²	5.879 m ²
	Mietwohnungsbau	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Büro	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Dienstleistung & Handel	812 m ²	0 m ²	812 m ²
	Technische Infrastruktur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kultur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Schule	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kita	1059 m ²	0 m ²	1059 m ²
	Quartiersgarage	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	SUMME	8.779 m²	1312 m²	10.090 m²

Stellplatzbedarf

	Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
	52 Stpl.	31 Stpl.	26 Stpl.	153 Stpl.
28%	17 Stpl.	10 Stpl.	9 Stpl.	26 Stpl.
72%	34 Stpl.	21 Stpl.	17 Stpl.	127 Stpl.
	11 Stpl.	6 Stpl.	5 Stpl.	13 Stpl.
	2 Stpl.	2 Stpl.	1 Stpl.	20 Stpl.
			32 Stpl.	187 Stpl.
				0 Stpl.

MU 7 Geschossfläche

BF 6
Wegen unklarer Nutzung können hier noch keine Aussagen zu Stellplatzbedarfen getroffen werden.

Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt
Wohnen	0 m ²	0 m ²	0 m ²
Büro	0 m ²	0 m ²	0 m ²
Dienstleistung & Handel	0 m ²	0 m ²	0 m ²
Technische Infrastruktur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
Kultur	3.279 m ²	484 m ²	3.762 m ²
Schule	0 m ²	0 m ²	0 m ²
Kita	0 m ²	0 m ²	0 m ²
Quartiersgarage	0 m ²	0 m ²	0 m ²
SUMME	3.279 m²	484 m²	3.762 m²

Stellplatzbedarf

	Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
	12 Stpl.	7 Stpl.	6 Stpl.	122 Stpl.
			6 Stpl.	122 Stpl.
				0 Stpl.

MU 9.2 Geschossfläche

BF 17	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt
	Wohnen	4.149 m ²	642 m ²	4.791 m ²
	frei finanziert	4.149 m ²	642 m ²	4.791 m ²
	gefördert	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Mietwohnungsbau	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Büro	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Dienstleistung & Handel	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Technische Infrastruktur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kultur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Schule	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kita	673 m ²	0 m ²	673 m ²
	Quartiersgarage	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	SUMME	4.822 m²	642 m²	5.464 m²

Stellplatzbedarf

	Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
	35 Stpl.	21 Stpl.	18 Stpl.	53 Stpl.
100%	35 Stpl.	21 Stpl.	18 Stpl.	53 Stpl.
	2 Stpl.	2 Stpl.	1 Stpl.	16 Stpl.
			19 Stpl.	68 Stpl.

MU 9.1 Geschossfläche

BF 18	Nutzung	GF Vollgeschoss	GF Staffelgeschoss	GF Gesamt
	Wohnen	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Büro	20.763 m ²	0 m ²	20.763 m ²
	Dienstleistung & Handel	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Technische Infrastruktur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kultur	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Schule	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Kita	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	Quartiersgarage	0 m ²	0 m ²	0 m ²
	SUMME	20.763 m²	0 m²	20.763 m²

Stellplatzbedarf

	Stpl. PKW	Stpl. PKW Reduktion ÖPNV 40%	Stpl. PKW Reduktion MK 10%	Stpl. Rad
	337 Stpl.	202 Stpl.	169 Stpl.	386 Stpl.
			169 Stpl.	386 Stpl.

BERECHNUNGSGRUNDLAGEN

WOHNEN			PKW	RAD
Durchschnittliche Wohneinheit	90m² BGF		90m² BGF	
Durchschn. Wohnfläche (65% BGF)	58,5 m² WF		58,5 m² WF	
Reduzierter Faktor Gef. WB	80%		1Stpl. / 30m² WF	
Stellplatzschlüssel	0,66 Stpl. / WE		1Stpl. / WE	
BÜRO				
Nutzfläche	65% BGF			
Stellplatzschlüssel	1Stpl. / 40m² NF		1Stpl. / 35m² WF	
Besucher	10%		10%	
DIENSTLEISTUNG & HANDEL				
Nutzfläche/Verkaufsfläche	65% BGF			
Stellplatzschlüssel	1Stpl. / 50m² NF / VF		1Stpl. / 40m² VF	
Besucher	75%		75%	
KITA				
Schlüssel pro Gruppe	2 MA / Gruppe		25 Kinder / Gruppe	
Stellplatzschlüssel	1Stpl. / 4 Mitarbeitende		1Stpl. / 5 Kinder	
Mindestanzahl	2 Stpl.		2 Spezialräder	
KULTUR				
Jugendzentrum	1Stpl. / 200m² NF		1Stpl. / 20m² NF	