



Die Zukunft der Nahversorgung und Mobilität



Lenz und Johlen

BBE

IPH

VEOMO

Wissen schafft Zukunft.

Nahversorgung und Mobilität

BBE Handelsberatung GmbH

Markus Wotruba

Leiter Standort- und Immobilienberatung

24.10.2023

Unser Profil

In Köln | In Deutschland

>70

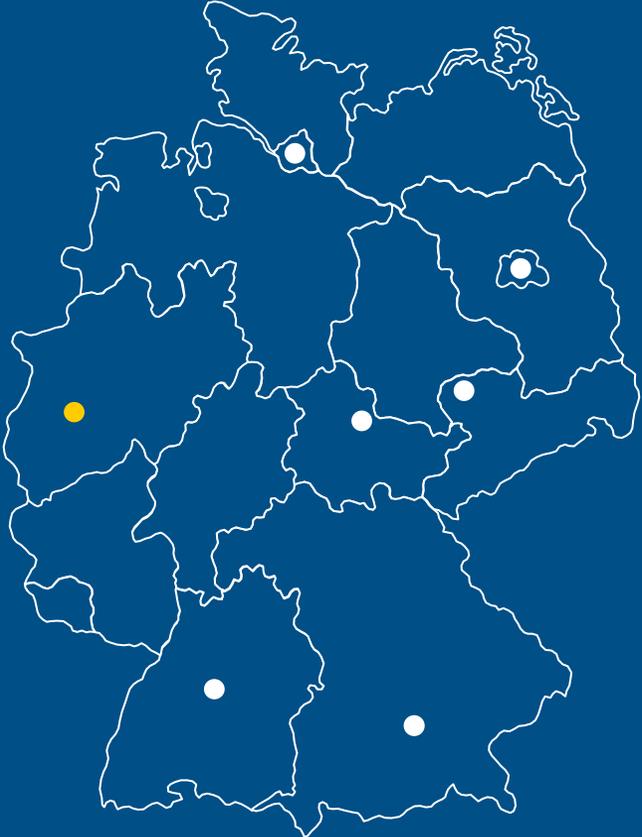
Jahre Exzellenz
im Handel

UNSERE VISION

Die **1.**
Adresse für Beratung
im Handel



MHIT
FUTURE RETAIL
14. MÜNCHNER HANDELSIMMOBILIENTAG
Tagung inkl. Abendveranstaltung
anlässlich 100 Jahre BBE & IPH
7. November 2023
[Mehr erfahren](#)



MÜNCHEN

HAMBURG

BERLIN

STUTT GART

KÖLN

LEIPZIG

ERFURT

Wie geht es weiter bei der Nahversorgung?

BBE-Studie für BFW und Lidl 2019 und **Update** während Corona (Mai 2020)



<https://kurzelinks.de/cgxn>

Ergebnisse 2019:

1. Der Stationäre Handel bleibt mit Abstand der wichtigste Kanal für die Nahversorgung. Der Online-LEH wurde in der Krise zwar verstärkt nachgefragt, konnte aber die Erwartungen oft nicht erfüllen.
2. Während der Alarmphasen der Pandemie stieg die Preissensibilität. Langfristig zeigt sich jedoch, dass der Preis nicht das entscheidende Einkaufskriterium ist.
3. Der Einkauf zu Fuß wird den Großstädtern immer wichtiger. Die unmittelbare Nähe zum Kunden ist ein entscheidender Erfolgsfaktor und ein Qualitätsmerkmal guter Nahversorgung.
4. Breite Gänge, ein großzügiger Eingangsbereich, mehr Kassen und eine große Fläche sind den Kunden für ihr Sicherheitsgefühl wichtig. Diese Faktoren spielen auch nach Corona eine große Rolle.

Update
5/2020



Update
10/2023

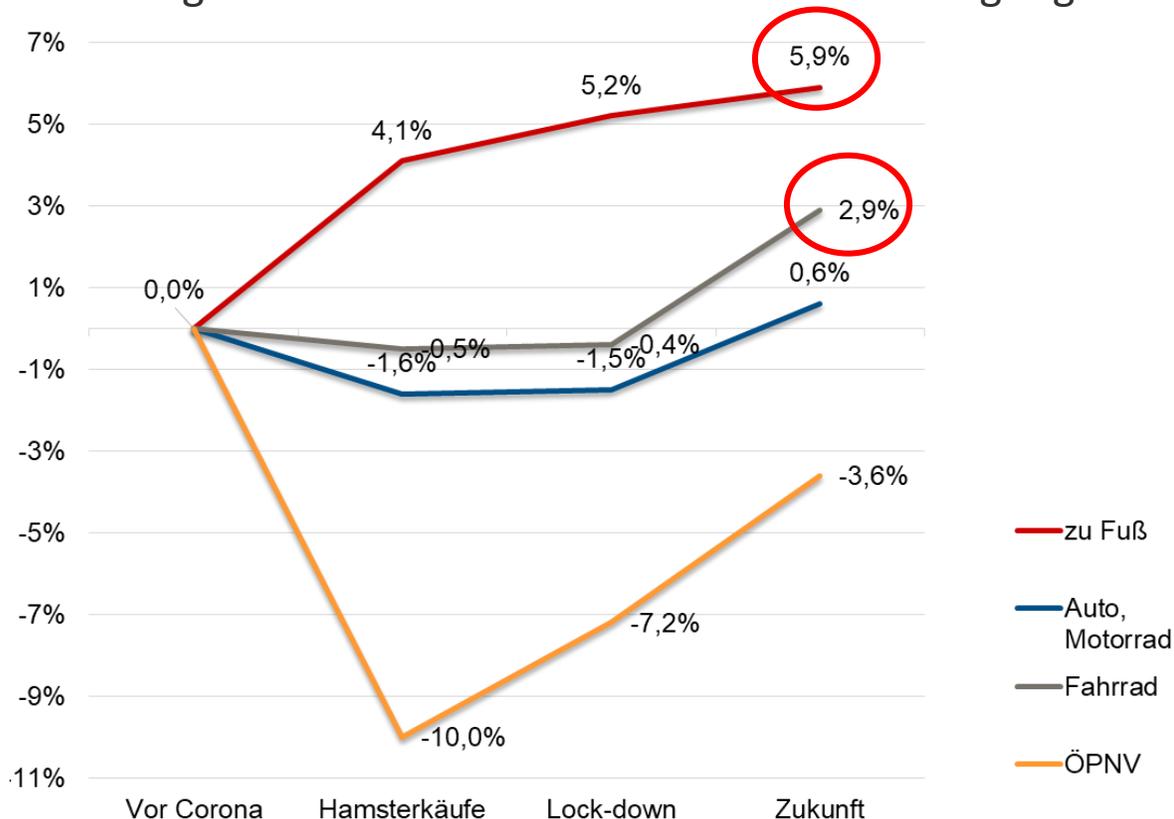


Verkehrswende: Krisen wirken beschleunigend

Gewinner sind auch nach der Krise der Fuß und Radverkehr

Corona-Befragung

Bevorzugte Verkehrsmittelwahl für die Nahversorgung



Quelle: telefonische Befragung von 1.006 Probanden im Mai 2020

- Die Entwicklung des LEH wird in den **Großstädten** – trotz gesteigerter Preissensibilität – unverändert getrieben durch:
 - verändertes Mobilitätsverhalten
 - Flächenknappheit
 - Regulatorische Eingriffe / Baurecht
 - Pilotprojekte
- Im **ländlichen Raum** lassen sich
 - Rückkehr zu traditionelleren Standorten und Formaten
 - Digitale Experimente
 - ambulante Modelle beobachten.

Digitale und flexible Modelle

Neue Lösungen können bisher unversorgte Standorte bedienen



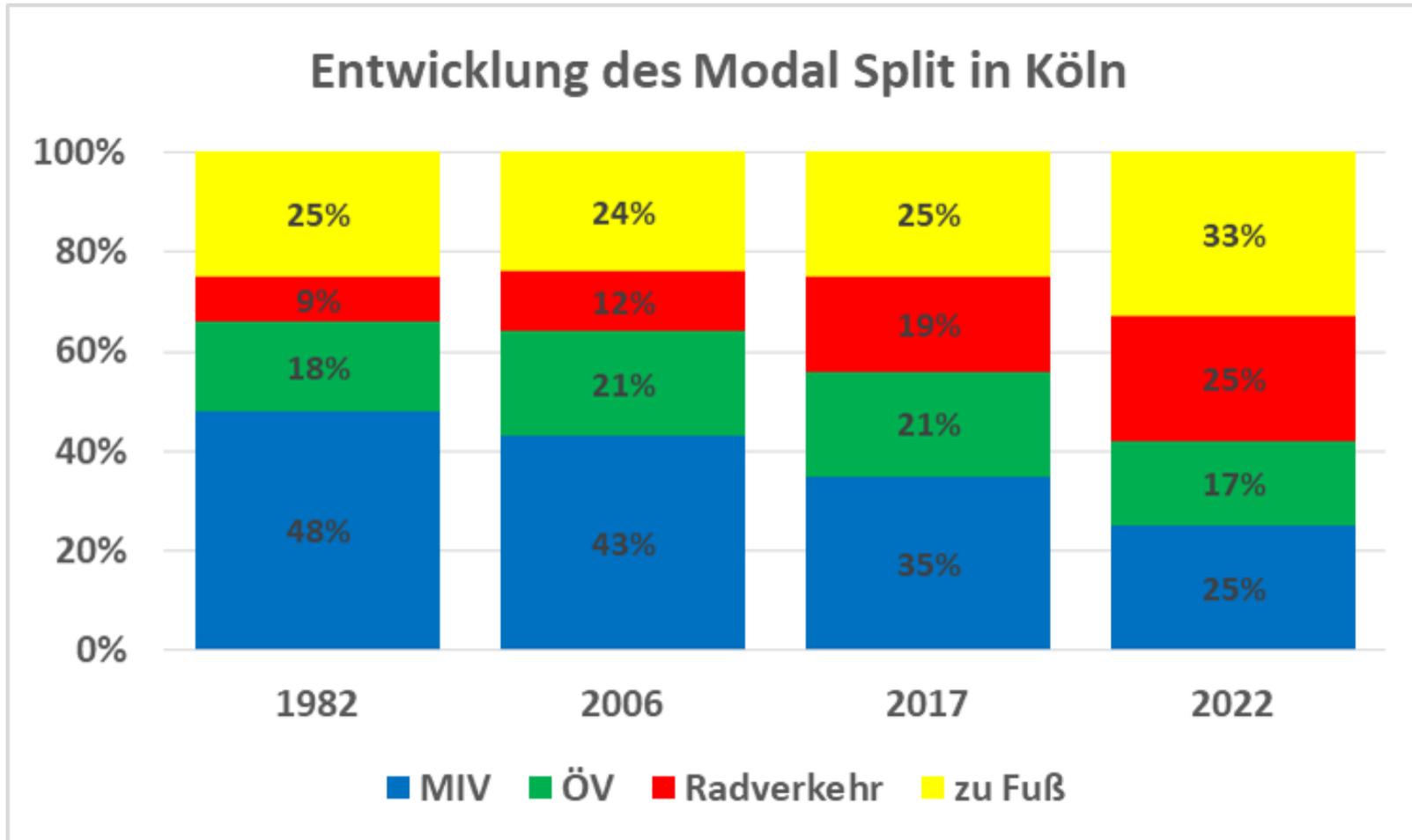
<https://www.tegut.com/presse/artikel/tegut-oeffnet-dritten-teo-store-im-grossraum-fulda.html>



<https://mediacenter.rewe.de/regionen/mitte/pressemitteilungen/rewe-einkaufs-bus-versorgt-l%C3%A4ndlichen-raum>

Die Verkehrsmittelwahl verändert sich

In Köln ist der PKW-Anteil an allen Wegen von 1982 – 2022 um 23 % gesunken



- Die Bevölkerung in Deutschland wächst
- Die Zahl der PKW wächst insgesamt und auch pro 1.000 EW weiterhin
- Die Verkehrsmittelwahl verändert sich (dem zum Trotz) weg vom PKW (Großstädte)
- Auch wenn 2022 noch unter Corona-Einfluss stand, so ist der langfristige Trend eindeutig

Herausforderungen – Krise – Chancen

- **Herausforderungen:**

- (Bauplanungs-) Rechtliche Restriktionen
- Mangelnde Verfügbarkeit geeigneter (bezahlbarer) Grundstücke
- Regulierung, Investorenanforderungen und Kundenverhalten zwingen zu komplexen Mixed-use Projekten
- Umgang mit der Energiewende, Mobilitätswende und Digitalisierung inkl. künstlicher Intelligenz

- **Krise:** Hohe Bau- und Finanzierungskosten lähmen den Wohnungsbau

- **Chancen:**

- Viele Projekte kommen in der Krise auf den Prüfstand
- Mobilitätskonzepte erlauben Parkplätze und damit Baukosten teils deutlich zu reduzieren (ein Stellplatz in der Tiefgarage kostet mindestens 25.000 – 55.000 €)
- Nahversorgung ist ein sinnvoller Baustein, um Verkehr zu reduzieren

Quartiersentwicklung durch den Bauträger

Studie von BPD und BBE



Ziele

- **ESG-Konformität:** Nahversorgung zahlt auf E & S ein
- **Baukosten sparen:** Mehr Nahversorgung kann bedeuten weniger Stellplätze bzw. Stellplatzablöse (kommunale Stellplatzsatzung beachten)
- **Qualität des Produkts** erhöhen: Während viele Menschen Lärm durch Einkaufs- und Lieferverkehr scheuen, gibt es viele Zielgruppen, die Nähe und Belebung schätzen
- **Flexibilität** erhöhen: Nur wer Mixed-use kann, kann bestimmte Grundstücke bebauen
- **Image:** Wer Mixed-Use kann, ist der Freund der Kommune!

Quartiersentwicklung durch den LEH

Beispiel Aldi Köln



<https://www.aldi-sued.de/de/immobilien/aktuelles/koeln-gruene-hoefe.html>

New kids on the Block

Volldigitale kassenlose Lebensmittelmärkte mit 50 – 300 m² Verkaufsfläche



Bedeutung

- Konzepte teils in Pilotphase, teils im flächendeckenden Roll-Out
- **Sehr flexibel:** „Märkte“ können auch als Container entstehen und bei Bedarf umziehen
 - Z.B. auch Erstversorgung im Neubaugebiet
- **Sehr kompakt:** Quartiere und Lagen erschließen, die für größere Flächen nicht passen



Quelle: Eigene Aufnahmen

Fazit

Multiple Krisen, multiple Chancen!

- Wir erleben gerade multiple Krisen (Klima, Corona, Ukraine, Israel)
- Krisen beschleunigen oftmals die bestehenden Trends
- Regulierung, Zwang und Markt (ESG, Mobilitätswende, Stellplatzsatzung, Baukostenexplosion) erfordern neue Ansätze!
- Der (städtische) Kunde ist bereit dafür. Der Kunde im Stadtumland auch.
- Es ist an der Zeit nicht (mehr nur) die Nachteile, sondern die Vorteile von Mixed-Use und Quartieren zu sehen.
- Es gibt gute Lösungen – man muss diese „nur“ anwenden – über Möglichkeiten und Herausforderungen wollen wir heute sprechen!

Ihre Ansprechpartner



Rainer Schmidt-Illguth

Leiter Niederlassung Köln

Tel +49 221 7894 1162
Mobil +49 173 5204 222
E-Mail schmidt-illguth@bbe.de



Jörg Lehnerdt

Leiter Niederlassung Köln

Tel +49 221 78941-161
Mobil +49 279 3855
E-Mail lehnerdt@bbe.de



Markus Wotruba

Leiter Standort- und
Immobilienberatung

Tel +49 89 55118 214
Mobil +49 173 2036702
E-Mail wotruba@bbe.de





BBE

Wissen schafft Zukunft.

BBE Handelsberatung GmbH

Goltsteinstraße 87a
50968 Köln

www.bbe.de

Wissen schafft Werte.

Nahversorgung und Mobilität

Stefan Steuerer

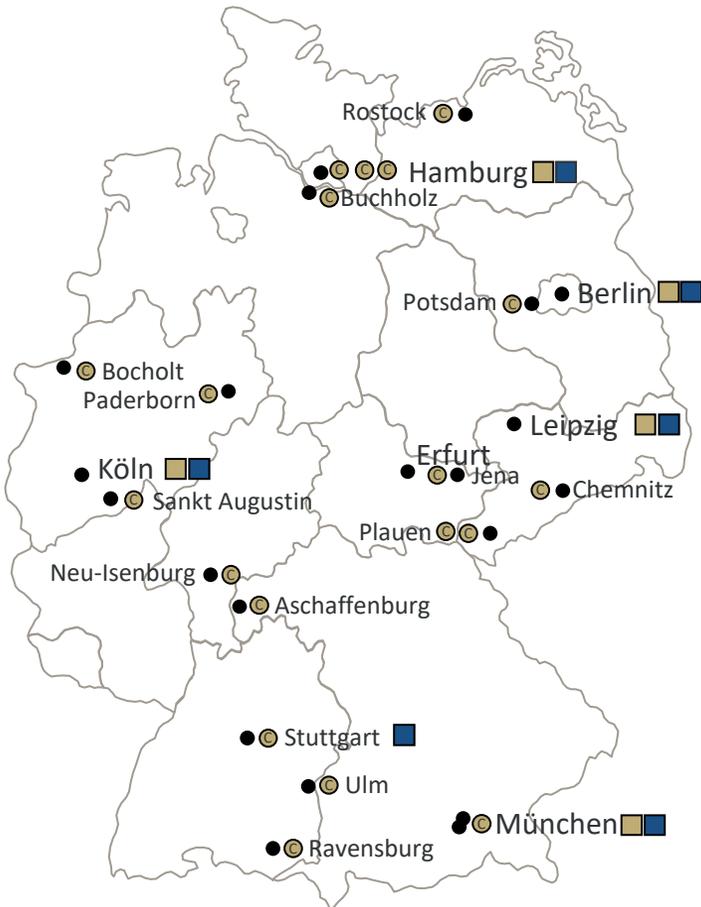
Director Consulting & Development

IPH Handelsimmobilien GmbH



IPH in Deutschland

5 Büros + 19 Shopping-Center



Handelsimmobilien unter IPH-Management

- Aschaffenburg**
● City Galerie
- Bocholt**
● Mein Neutor
- Buchholz**
● Buchholz Galerie
- Chemnitz**
● Galerie Roter Turm
- Hamburg**
● Eidelstedt CENTER
● Forum Winterhude
● Hamburger Hof
- Jena**
● Goethe Galerie
- München**
● Stachus Passagen
- Neu-Isenburg**
● Isenburg-Zentrum (01.01.2024)
- Paderborn**
● Libori Galerie
- Plauen**
● Die Kolonnaden Plauen
● Elster Park Plauen
- Potsdam**
● Bahnhofspassagen Potsdam
- Ravensburg**
● GÄNSBÜHL CENTER
- Rostock**
● Galerie Rostocker Hof
- Sankt Augustin**
● huma Shoppingwelt
- Stuttgart**
● Gerber
- Ulm**
● Blautal-Center

- BBE Niederlassungen
- IPH Niederlassungen
- Handelsimmobilien unter IPH-Management

Immobilie

Beratung

- Ankaufs- und Strategieberatung
- Positionierung
- Projektentwicklung und -umsetzung
- Portfoliostrategie

Vermietung

- Revitalisierung und Nutzungskonzepte
- Vermietung aller Retail-Assetklassen

Transaktion

- Verkaufsberatung
- Transaktionsmanagement

Center Management – Joint Venture

mit **IC** IMMOBILIEN GRUPPE

- Center Management
- Center Marketing
- Techn./kaufm. Objektmanagement
- Buchhaltung und Reporting

Anforderungen der Nutzergruppen

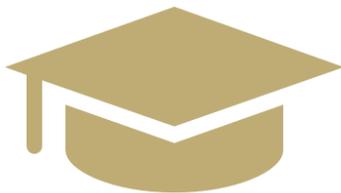
Einzelhandel und Nahversorgung



- Je nach Lage weiterhin Bedarf an komfortablen Parken
- Erstellung ebenerdige Stellplätze in Ballungsräumen zunehmend schwierig
- Lösung über Tiefgarage (teuer) oder Parkdeck (Problematik Lärmschutz)
- Handel wünscht großzügige Parkplätze und breite Fahrspuren - lieber weniger Stellplätze, dafür breiter
- Bei Parken auf anderer Ebene hervorragende Vertikalerschließung notwendig: Rollsteige, Rolltreppe, großzügige Aufzüge mit entsprechender Redundanz
- Zunehmend ebenerdige Flächen zum Abstellen von Fahr- und Lastenrädern notwendig
- Signaletik / Beschilderung sowohl im Außen- als auch im Innenbereich extrem wichtig
- Problematik Anlieferung – welche Fahrzeuge, wann kann angeliefert werden

Anforderungen der Nutzergruppen

Wohnen / Studentenapartments



- Favorisieren fest zugeordnete Stellplätze
- Beim Parken möglichst keine Vermischung mit EZH-Kunden
- Auch Erschließungskerne vom EZH trennen
- Car-Sharing-Angebote oftmals gewünscht

- Nur geringer Stellplatzbedarf für PKW
- Benötigen ergänzende Mobilitätsangebote (Car-Sharing, E-Roller)

Anforderungen der Nutzergruppen

Büro / Kita, Schulungseinrichtungen



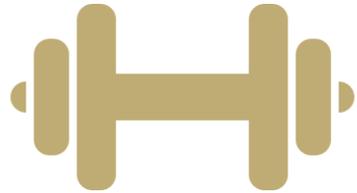
- Alte Denke: fest zugeordnete Stellplätze
- Für eine optimale Auslastung wird Flexibilität benötigt -> Parkplatz-Kontingente (Krankheit, Urlaub, Homeoffice)
- Fahrrad wird als Verkehrsmittel zunehmend wichtiger
- Umkleidemöglichkeiten + Duschen



- Weniger Parkbedarf
- Hoher Hol- und Bring-Verkehr
- Bedarf an Fahrradabstellplätzen

Anforderungen der Nutzergruppen

Freizeit - Fitness



- Relativ hoher Stellplatzbedarf mit längerer Parkdauer
- Zeitweise in Konkurrenz zu den Handelskunden (Abendstunden)

Fragestellungen in der praktischen Umsetzung

Mixed-Used-Immobilien

Optimierung der Kapazitäten

z.B. Mehrfachbelegung von Stellplätzen

Trennung der unterschiedlichen Nutzergruppen in der Vertikalerschließung

Integration der Logistik

Anlieferung, Müllentsorgung

Zusätzliche Mobilitätsangebote werden immer wichtiger

Car-Sharing, E-Roller etc.



Für Kunden mit Fahrrad/Lastenrad

Ebenerdige Stellflächen werden benötigt

Komfortangebote

Abschließbare Abstellmöglichkeiten
Fahrräder, Umkleiden mit Spinden, Duschen

E-Mobilität

Schaffung adäquater Lademöglichkeiten

Werbekonzept / Signaletik

Frühzeitig in die Planung integrieren

Wissen schafft Werte.

Ihre Ansprechpartner:



Stefan Steurer
Director Consulting &
Development

IPH Handelsimmobilien GmbH
Brienner Straße 45
80333 München
www.iph-gruppe.de



Jens Block
Director Consulting &
Development

IPH Handelsimmobilien GmbH
Goltsteinstraße 87a
50968 Köln

VEOMO

Ihr Partner für Mobilität in
der Immobilienwirtschaft

Nahversorgung und Mobilität
Köln, 24.10.2023



Auszug Referenzen

Unser interdisziplinäres Beratungsteam berät Kunden zur Implementierung nachhaltiger Mobilitätskonzepte für **Bestandsbauten und Projektentwicklungen in jeder Größe und Nutzungsart im ländlichen und urbanen Raum.**



The Wid One & Two, Köln

Neubau



Lajos, München

Bestand



Sparkasse, Marburg-Biedenkopf

Neubau



Ehlers Höfe, Hannover

Neubau



Reiterstaffel Offices, Köln

Neubau



PAOLO, Nürnberg

Revitalisierung



Ten Towers, München

Bestand



Freisinger Landstraße 40-60, München

Neubau



Finsinger Feld, Ottobrunn

Neubau



Fischbeker Reethen, Hamburg

Neubau

Unsere Kunden





8 Learnings

Nr.1: Menschen in den Mittelpunkt setzen.

Mobilitätsprofil	Pragmatische	Statusorientierte	Lifestyleorientierte	Fitnessorientierte	Alternativlos Autofahrende
Ansprüche an Mobilität	Flexibilität ●●●○ Planbarkeit ●●●○ Kurze Wege ●●●● Budget ●●●○ Komfort ●●●○	Flexibilität ●●●○ Planbarkeit ●●●○ Kurze Wege ●●●○ Budget ●●●● Komfort ●●●○	Flexibilität ●●●● Planbarkeit ●●●○ Kurze Wege ●●●○ Budget ●●●○ Komfort ●●●○	Flexibilität ●●●○ Planbarkeit ●●●○ Kurze Wege ●●●○ Budget ●●●○ Komfort ●●●○	Flexibilität ●●●○ Planbarkeit ●●●○ Kurze Wege ●●●○ Budget ●●●○ Komfort ●●●○
Mobilitätsfokus					
Ansprüche an Standort	Letzte Meile zum ÖPNV Fahrradabstellanlagen Pkw-Stellplätze	Pkw-Stellplatz Lademöglichkeit Pkw Lademöglichkeit E-Bike	Sharing-Angebote Fahrradabstellanlagen Lademöglichkeit E-Bike	Duschen & Umkleidkabine Fahrradabstellanlagen	Lademöglichkeit Pkw



Gäste (Gastronomie)

- Patient:innen, Personal des Ärztehauses als Gäste zum Mittagstisch; außerdem Gäste aus der Umgebung Freising
- Anreise zu Fuß, mit (Lasten-)Fahrrad, Auto, E-Bike oder ÖPNV
- Ansprüche an die Mobilität: Verfügbarkeit von Fahrrad und Pkw Stellplätzen



Abholung und Anlieferung (Gastronomie, Labor)

- Transporter, ggf. Lkw
- Besonders zu Anlieferungszeiten
- Ein- und Ausladen von Anlieferungen
- Ansprüche an die Mobilität: Unkomplizierter Parkvorgang



Essens- und Paketlieferdienste

- Transporter, Auto oder (Lasten-)Fahrrad
- Jederzeit tagsüber
- Ein- und Ausladen von Anlieferungen
- Ansprüche an die Mobilität: Kurzparken, Unkomplizierter Parkvorgang



Patient:innen

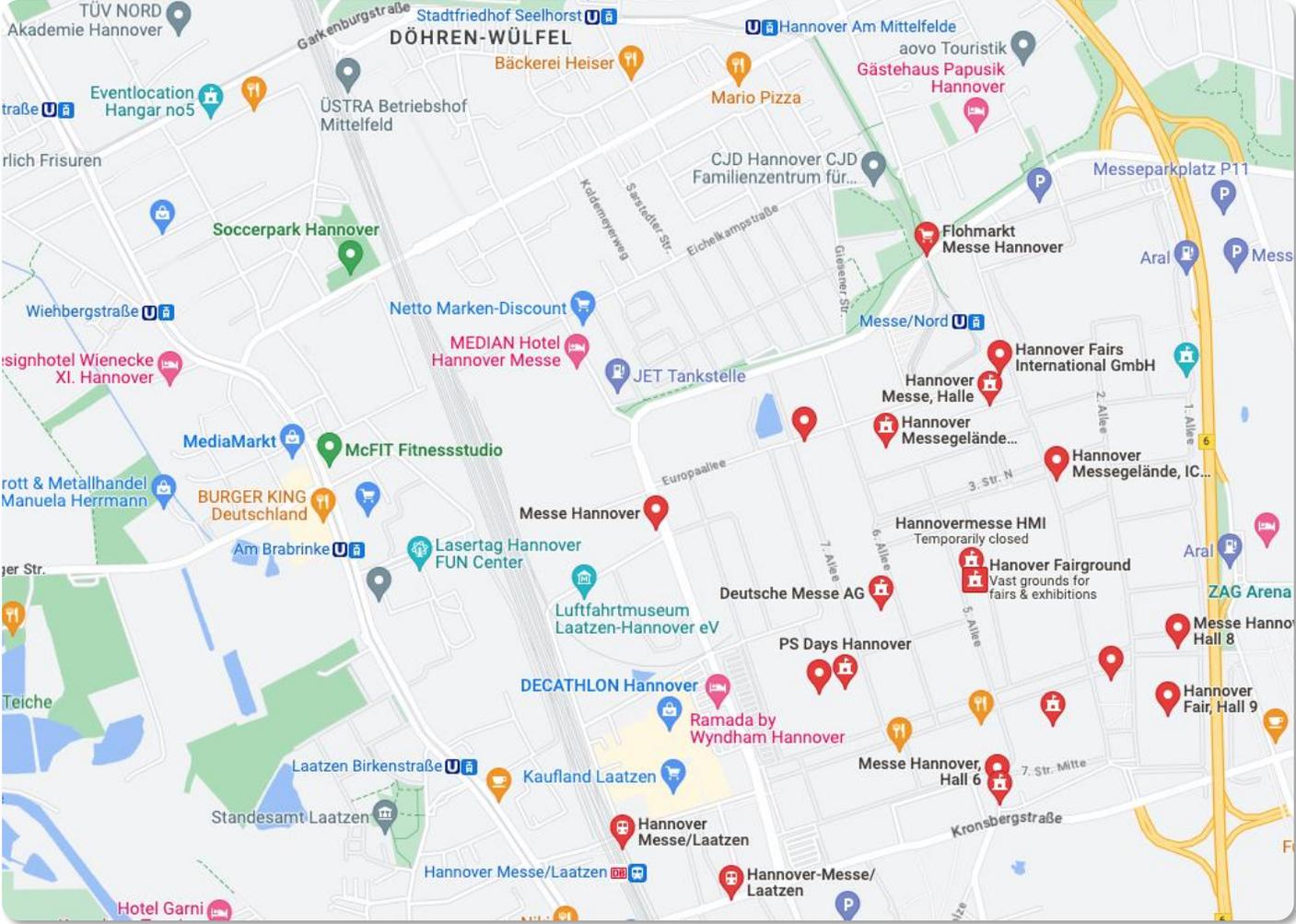
- Aus ganz Bayern
- von Nähe zu Flughafen
- Unterschiedliche Anreisemöglichkeiten abhängig von Wohnort: ÖPNV, Fahrrad, E-Bike, Auto, Taxi
- Anreise zu Öffnungszeiten (Aufenthaltsdauer ca. 1 Stunde)
- Ansprüche an die Mobilität: Verfügbarkeit von Fahrrad und Pkw Stellplätzen; schnelle Anbindung an S-Bahn; teilweise barrierefreie Anreise oder Hol- und Bringverkehr



Angestellte (Gastronomie, Praxis)

- Aus Freising, der Stadt München und Umgebung
- Unterschiedliche Anreisemöglichkeiten abhängig von Wohnort: ÖPNV, Fahrrad, E-Bike, Auto
- Anreise entsprechend der Öffnungszeiten, ggf. Teilzeit
- Ansprüche an die Mobilität: schnelle Anbindung; Verfügbarkeit von Fahrrad und Pkw Stellplätzen

Nr. 2: Die Standortanalyse endet nicht mit Google Maps

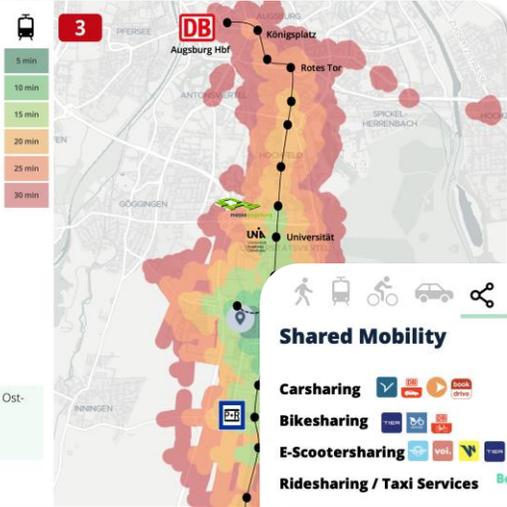


Nr. 2: Die Standortanalyse endet nicht mit Google Maps

Makroperspektive ÖPNV

- Der Augsburger Hauptbahnhof mit Anbindung an Regional- und Fernverkehr in insg. ca. 25 Min. erreichbar (Fahrzeit 18 Min.)
- Das P+R an der Inninger Straße in nur 4 Min. Fahrtzeit entfernt
- Das Königsbrunner Zentrum ist in ca. 16 Min. Fahrtzeit zu erreichen
- Weitere Stadtteile und Ziele abseits der von der Linie 3 angefahrenen Haltestellen in Augsburg sind nur per Umstieg zu erreichen

Gute und direkte Nord-Süd-Verbindungen per Tramlinie 3, doch Ziele in Ost-West-Richtung sind nur mit Umstieg erreichbar.



Pkw Ladeinfrastruktur

- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist in der Umgebung vorhanden
- Ladeleistungen:
 - 50 kw am Bischofsackerweg (östlich)
 - 22 kw am Innovationspark (nordöstlich)
 - 11 kw an der Karl-Drais-Straße (nordwestlich)



Shared Mobility

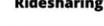
Carsharing



Bikesharing



E-Scootersharing



Ridesharing / Taxi Services



Kategorie	5 Gehminuten		10 Gehminuten	
	Anzahl Fahrzeugen	Gehminuten	Anzahl Fahrzeugen	Gehminuten
Carsharing	0	/	10	8
Scootersharing	40	4	293	7
Bikesharing	13	4	110	7

Es ist eine Vielzahl an Shared Mobility-Fahrzeuge diverser Arten rund um die welle vorhanden.

Stand: Montag 11. Juli 2022, 08 Uhr

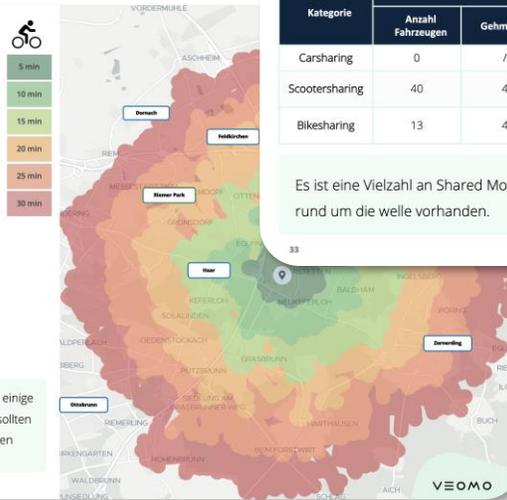


Erreichbarkeit Fahrrad

- Von dem Standort sind alle Teile Vaterstettens in unter 10 Minuten oder weniger mit dem Fahrrad erreichbar
- Innerhalb von 30 Fahrminuten sind auch einige Umlandgemeinden gut zu erreichen
- Einige Abstellanlagen am S-Bahnhof in Form von Einfach- und Doppelstockparkern (siehe Impressionen) vorhanden
- Zusätzliche Abstellmöglichkeiten durch Doppelstockparker in der Zugspitzstraße

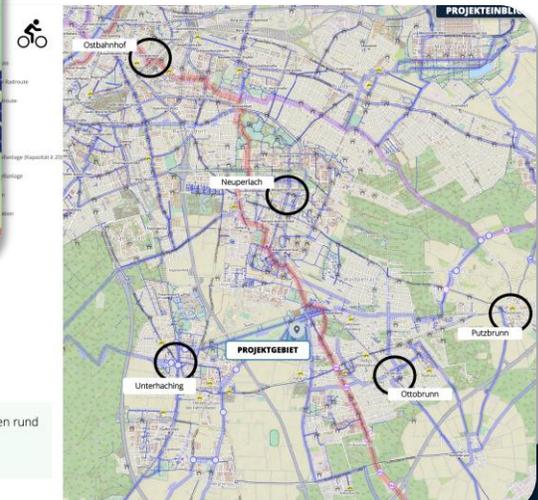
Anmerkung: Fahrgeschwindigkeit beträgt 16 km/h

Am Standort befinden sich sowohl südlich als auch nördlich der Gleise einige Fahrradabstellanlagen, die sehr gut genutzt werden. Für den Neubau sollten jedoch ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten für die Bewohner:innen geplant werden.



- 10 – 20 Min.
 - Unterhaching: 12 Min.
 - Taufkirchen: 17 Min.
 - Hohenbrunn/Putzbrunn: 20 Min.
- 20 – 30 Min.
 - Ostbahnhof: 30 Min.

Das Netz an unterschiedlich stark ausgebauten Radwegen und -routen rund um das Projektgebiet ist sehr gut.



Nr. 3: Es geht nicht ohne die Stadt und Gemeinde.



Richtzählliste für die Ermittlung notwendiger Stellplätze (Garagen) für Kfz sowie Fahrradabstellplätze bei Bauvorhaben

Nr.	Nutzungsart	Zahl der herzustellenden oder abzulösenden Stellplätze für Pkw	Zahl der herzustellenden Abstellplätze für Fahrräder
1	Wohngebäude		
1.1	Gebäude bis zu 2 Wohneinheiten	1 je 100 m ² WF min. 1 je WE	Kein Nachweis, bei Bedarf 1-4 je WE
1.1.1	Einfamilienhäuser	1 je 100 m ² WF, min 1, „gefangene Stellplätze“ sind zulässig	Kein Nachweis, bei Bedarf 1-4
1.2	Mehrfamilienhäuser (ab 3 WE)		
1.2.1	Wohnungen bis (kleiner) 50 m ² WF	1 je 2 WE	1 je Whg.
1.2.2	Wohnungen von (größergleich) 50 m ² bis (kleiner) 75 m ²	2 je 3 WE	1 je Whg.
	Wohnungen > 75 m ² WF	1 je WE	1 je 30 m ² WF
1.3	geförderter Wohnungsbau *	wie vor x Faktor 0,5 bei Einkommensklasse A bei 30-jähriger Bindung, sonst. Faktor 0,8	1 je 30 m ² WF
1.4	Studierendenwohnungen	1 je 4 Whg. davon jeweils 10 % Besucheranteil	1 je Whg. davon 10 % Besucheranteil
1.5	Seniorenwohnen	1 je 4 Whg.	1 je 4 Whg
1.6	Micro-Appartements	1 je 4 Micro-App	1 je Micro-App
1.7	Wohnheime		
1.7.1	Pflegeheime, Seniorenwohnheime, Wohnheime für Menschen mit Behinderungen	1 je 8 Betten, davon 10 % Besucheranteil	1 je 20 Betten; min 3, davon 10 % Besucheranteil.
1.7.2	Kinder- und Jugendwohnheime	1 je 8 Betten, davon 10 % Besucheranteil	1 je 3 Betten, davon 10 % Besucheranteil
* Der Faktor 0,5 gilt auch für barrierefreie Wohnungen, bzw. rollstuhlgerechte Wohnungen für Einzelpersonen, deren Wohnungsgröße bis 55 m ² beträgt.			

3	Verkaufsstätten		
3.1	Verkaufsstätten bis 800 m ² Verkaufsfläche	1 je 50 m ² Verkaufsnutzfläche, jedoch min. 2 davon 75 % Besucheranteil	1 je 40 m ² Verkaufsnutzfläche, davon 75 % Besucheranteil
3.2	Verkaufsstätten mit mehr als 800 m ² Verkaufsfläche	1 je 30 m ² Verkaufsnutzfläche, davon 75 % Besucheranteil	1 je 50 m ² Verkaufsnutzfläche, davon 75 % Besucheranteil
3.3	Verkaufsstätten mit großen Ausstellungsflächen (z.B. Autohäuser, Möbelhäuser, etc.)	1 je 100 m ² Verkaufsnutzfläche, davon 75 % Besucheranteil	1 je 150 m ² Verkaufsnutzfläche, davon 75 % Besucheranteil
4	Sonstige gewerbliche Nutzungen		
4.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 je 70 m ² Nutzfläche oder 1 je 3 Beschäftigte, davon 10 % Besucherverkehr	1 je 60 m ² Nutzfläche oder 1 je 3 Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil
4.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 je 100 m ² Nutzfläche oder 1 je 3 Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil	1 je 90 m ² Nutzfläche oder 1 je 3 Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil
4.3	Kfz- Werkstätten	5 je Wartungs- oder Reparaturstand	1 je 6 Wartungs- oder Reparaturstände, min. 3 Abstpl.
4.4	Tankstellen	1-2; mit Verkaufsstätte zusätzlich Stpl. nach 3.1	1; mit Verkaufsstätte zusätzlich Abstpl. nach 3.1



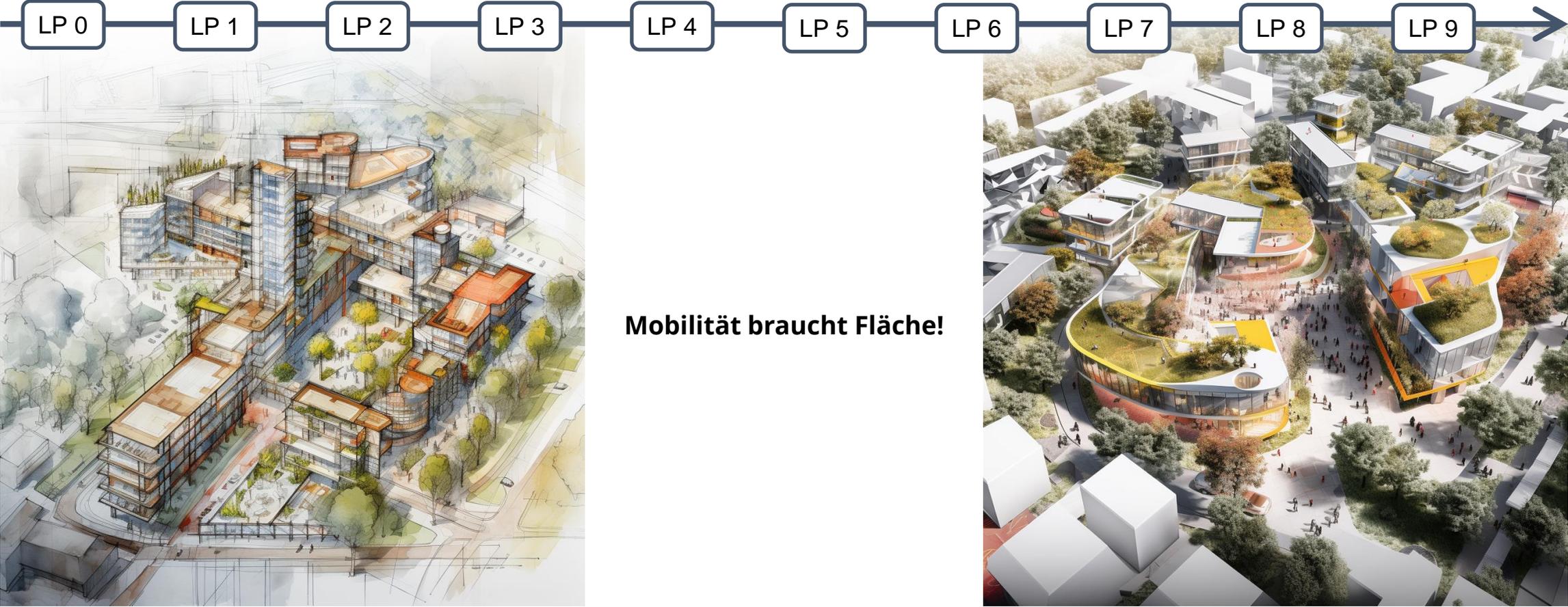
Nr. 3: Es geht nicht ohne die Stadt und Gemeinde.



§ 1 Ziele und Geltungsbereich

- (1) Die Satzung bietet nicht nur Möglichkeiten zur Reduzierung von Stellplätzen, sondern leistet auch einen wichtigen und notwendigen Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz für ein lebenswertes Köln. Es ist erklärtes Ziel, die Herstellung von Stellplätzen auf das zwingend Notwendige zu reduzieren.
- (2) Die Satzung ist ein Beitrag, um die in den Kölner Perspektiven 2030 und Köln mobil 2025 gesetzten Ziele zu erreichen.
- (3) Durch die Satzung wird ein Anreiz für die Erstellung und Umsetzung von modernen und zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten geschaffen.
- (4) Die Satzung gilt für das gesamte Gebiet der Stadt Köln. Regelungen in bereits geltenden oder künftigen Bebauungsplänen und sonstigen Satzungen, die von Regelungen dieser Satzung abweichen, bleiben unberührt.

Nr. 4: Lieber früher als später.



Nr. 5: Mobilität endet nicht mit der TG-Planung.



Nr. 5: Mobilität endet nicht mit der TG-Planung.



Nr. 6: Die Innovation liegt in der Detailarbeit



Schätzung Stellplätze Lastenrad-Sharing

Die Karte zeigt beispielhafte Verortungen der Lastenrad-Sharing-Angebote.

Vorschlag VEOMO

Kriterien zur Verortung von Lastenrädern:

- Fokus auf Wohnen
- Max. 100 m Distanz zur Haustür (München Fahrradstellplatzsatzung)
- Im Außenbereich, für alle zugänglich
- Wettergeschützt
- Besser Nebenverkehrsstraße

Intelligentes Parkraummanagement

Weitere Informationen – Betrieb & Nutzung

```
graph LR; GB[Gebäudebetreiberin] -- Vertrag --> PB[Parkraumbetreiber:in]; AD[Anbieter von digitalem Parkraummanagement] <--> |Vertrag| PB; PB -- Stellplatz-berechtigungen --> MI[Mieter:innen (Unternehmen)]; PB -- Stellplatz-berechtigungen --> MIU[Mieterunabhängige Nutzergruppe (bspw. Anwohner:innen)]; MI -- Stellplatz-berechtigungen --> NA[Nutzergruppe A]; MI -- Stellplatz-berechtigungen --> NB[Nutzergruppe B]; MI -- Stellplatz-berechtigungen --> NC[Nutzergruppe C];
```

€

1. Der oder die Parkraumbetreiber:in erwirbt das Parkraummanagement und organisiert die Verteilung von Stellplatzberechtigungen
2. Mieter:innen von Büroräumen bezahlen eine monatliche Gebühr für eine gewisse Anzahl an (Stellplatz-) Kontingenten
3. Mieter:innen können frei entscheiden, welche seiner Nutzergruppen zu welchen Kosten die Stellplätze nutzen dürfen

98

PROJEKTEINBLICK

VEOMO

Nr. 7: Das Mobilitätskonzept entwickelt sich.



Aufgaben	Verantwortlichkeit	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Organisation (Zeitschiene Stand Januar 2022)											
B-Planverfahren	IBA Hamburg GmbH	1.Q		3.Q							
Verkehrsanlageplanung	IBA Hamburg GmbH	2.Q			3.Q						
Vermarktung	IBA Hamburg GmbH			1. Q			4.Q				
Bauphase (Zeitschiene Stand Januar 2022)											
Bauausführung bis zur Hochbaureife 1. BA				1. Q	3. Q						
Bauabschnitte											
1. BA (Zentrum)						3. Q Baugenehmigung	3. Q Fertigstellung erster Grundstücke				
2. BA (West) /						4. Q Baugenehmigung		1. Q Fertigstellung erster Grundstücke			
3. BA (Ost)								2. Q Baugenehmigung	3. Q Fertigstellung erster C		
4. BA (Einfamilienhäuser)						3. Q Baugenehmigung	4. Q Fertigstellung erster Grundstücke				
<i>Totale Anzahl an fertiggestellten Wohneinheiten</i>							1189	632	516		
Umsetzung der Mobilitätsangebote											
Inbetriebnahme Mobilitätsmaßnahmen Mobilpunkt 1											
Inbetriebnahme Mobilitätsmaßnahmen Mobilpunkt 2											
Inbetriebnahme Mobilitätsmaßnahmen Mobilpunkt 3/ Quartiersgarage	Betreiber Mobilitätszentrale bzw. externer Anbieter										
Inbetriebnahme Mobilitätsmaßnahmen Mobilpunkt 4											
Inbetriebnahme Mobilitätsmaßnahmen Mobilpunkt 5											
Inbetriebnahme Mobilitätsmaßnahmen Mobilpunkt 6											
Inbetriebnahme Mobilitätsmaßnahmen Mobilpunkt 7											
<i>Benötigte Gesamtanzahl an Carsharing Angeboten (nach Wohneinheiten)</i>	/						19,81667	30,35	38,95		Bei Bedarf weit
<i>Benötigte Gesamtanzahl an Lastenrädern (nach Wohneinheiten)</i>	/						9,908333	15,175	19,475		
Inbetriebnahme ÖPNV Buslinien	BA (in Absprache mit Hochbahn Hamburg AG)						Vor Einzug der ersten Mieter*innen				
Inbetriebnahme Bike&Ride Station	BAH (in Absprache mit P+R)						Vor Einzug der ersten Mieter*innen				
Inbetriebnahme Logistik-Hub	Betreiber Mobilitätszentrale bzw. externer Anbieter										
Planung und Umsetzung öffentlicher Ladeinfrastruktur	BAH/ BVM (in Absprache mit Hamburg Energie)										
Planung und kontinuierlicher Ausbau von Velorouten	BAH/ BVM										

Nr. 8: Es lohnt sich.

Baukosten pro Abstellplatz



Nr. 8: Es lohnt sich.



DGNB (Quartier)

- Verkehrsmodell
- Modal Split
- Innovationsraum nachhaltige Mobilität
- Fahrzeugsharing
- ÖPNV-Erschließungsqualität und städtebauliche Regularien
-

**ca. 4% der
Gesamtbewertung**



LEED

- Zugang zu qualitativ hochwertigem ÖPNV
- Fahrradeinrichtungen
- Reduzierter Parkplatzbedarf
- Elektrische Fahrzeuge
-

**ca. 7% der
Gesamtbewertung**

BREEAM[®]

BREEAM

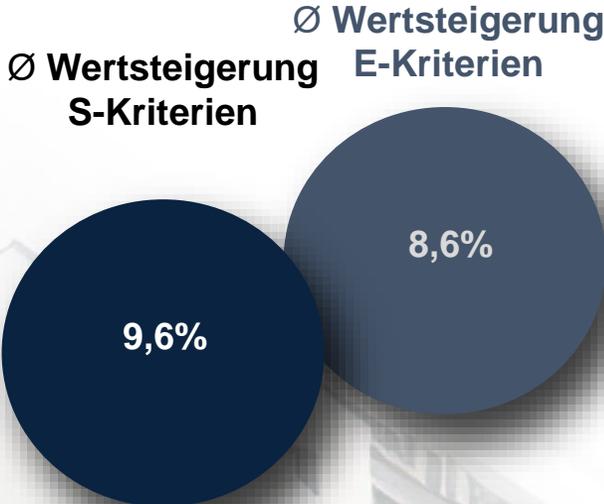
- Zugänglichkeit zum öffentlichen Nahverkehr
- Nähe zu relevanten Einrichtungen
- Alternative Verkehrsmittel (Gewerbe)
- Alternative Verkehrsmittel (Wohnen)
-

**ca. 4% der
Gesamtbewertung**

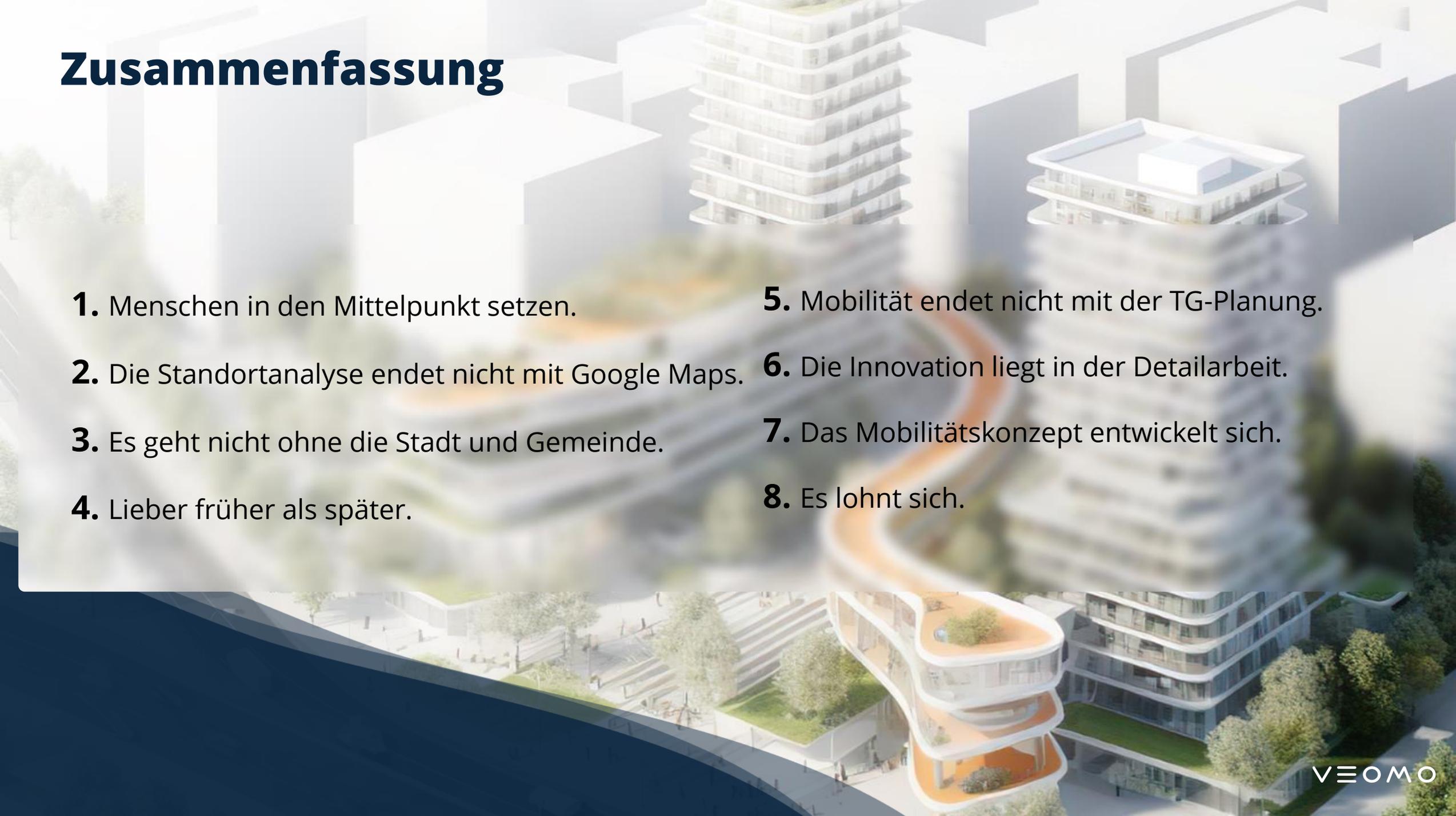
Nr. 8: Es lohnt sich.

0% 5% 10% 15% 20%

- Mobilität
- Gebäudequalität
- Gesundheit Nutzer
- Umfeld
- Sicherheit
- Gesundheit Bürger
- Komfort Nutzer
- Urbane Kompatibilität
- Komfort Bürger
- Vernetzung
- Diversität
- Partizipation



Zusammenfassung

An architectural rendering of a modern urban development. The scene features several multi-story buildings with balconies and large windows. A prominent feature is a winding, orange-colored path or ramp that curves through the space, connecting different levels of the development. The buildings are surrounded by greenery, including trees and grassy areas. The overall aesthetic is clean and contemporary, with a focus on human-scale urban design.

- 1.** Menschen in den Mittelpunkt setzen.
- 2.** Die Standortanalyse endet nicht mit Google Maps.
- 3.** Es geht nicht ohne die Stadt und Gemeinde.
- 4.** Lieber früher als später.
- 5.** Mobilität endet nicht mit der TG-Planung.
- 6.** Die Innovation liegt in der Detailarbeit.
- 7.** Das Mobilitätskonzept entwickelt sich.
- 8.** Es lohnt sich.



EMIL PABST

Chief Operating Officer

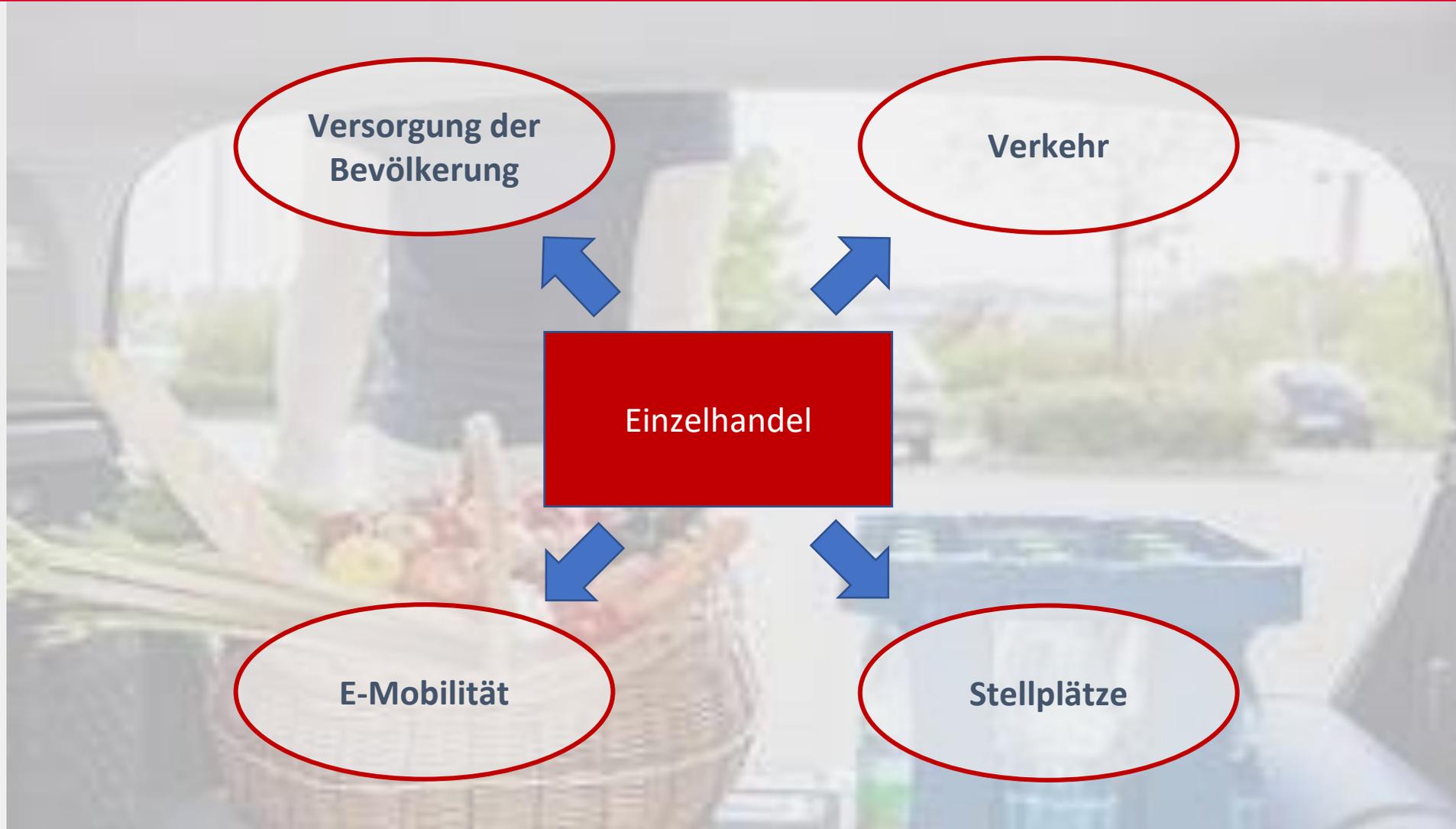




Lenz und Johlen
Rechtsanwälte Partnerschaft mbB

Nahversorgung und Mobilität

Dr. Kai Petra Dreesen LL.M.Eur.
Fachanwältin für Verwaltungsrecht



6.5-2 Ziel Standorte des großflächigen Einzelhandels mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in zentralen Versorgungsbereichen

- Dabei dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur:
 - in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie
 - in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen in städtebaulich integrierten Lagen, die aufgrund ihrer räumlichen Zuordnung sowie verkehrsmäßigen Anbindung für die Versorgung der Bevölkerung zentrale Funktionen des kurz-, mittel- oder langfristigen Bedarfs erfüllen sollen, dargestellt und festgesetzt werden.

- Zentrenrelevant sind
 - die Sortimente gemäß Anlage 1 und
 - weitere von der jeweiligen Gemeinde als zentrenrelevant festgelegte Sortimente (ortstypische Sortimentsliste).

6.5-2 Ziel Standorte des großflächigen Einzelhandels mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in zentralen Versorgungsbereichen

Ausnahmsweise dürfen Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten auch außerhalb zentraler Versorgungsbereiche dargestellt und festgesetzt werden, wenn nachweislich:

- eine **Lage in den zentralen Versorgungsbereichen** aus städtebaulichen oder siedlungsstrukturellen Gründen, insbesondere der Erhaltung gewachsener baulicher Strukturen oder der Rücksichtnahme auf ein historisch wertvolles Ortsbild, **nicht möglich** ist und
- die Bauleitplanung der Gewährleistung einer wohnortnahen Versorgung mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten dient und
- zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Städtebauliche oder siedlungsstrukturelle Gründe, aus denen eine Lage im zentralen Versorgungsbereich nicht möglich ist, müssen in der Beschaffenheit des ZVB selbst liegen.

vgl. OVG NRW, Urt. v. 21.04.2023 – 7 D 291/21.NE – juris Rn. 47 ff.;
OVG NRW, Urt. v. 26.02.2020 – 7 D 49/16.NE – juris Rn. 58.

➤ (-) bei räumlicher Distanz zum nächstgelegenen ZVB

Fazit:

- sorgfältige Ermittlung und objektive Bewertung vorhandener Potentialflächen in zentralen Versorgungsbereichen
 - Vorteile des Planstandorts müssen unberücksichtigt bleiben (vgl. OVG Lüneburg, Urt. v. 29.04.2021 – 1 MN 154/20 – juris)
 - potentiell entwickelbare Grundstücksflächen (Ankauf/ (Teil-) Abriss)?
 - Darlegung in der Planbegründung
- bei Vorliegen geeigneter und verfügbarer Potentialflächen in ZVB:
 - Prüfung der Ausweisung eines neuen zentralen Versorgungsbereichs (weites Planungsermessen der Gemeinden, vgl. OVG NRW, Urt. v. 21.09.2020 – 10 D 59/18.NE – juris Rn. 78)

Voraussetzungen:

1. Vorliegen einer städtebaulich atypischen Konstellation
 - Ausrichtung des Betriebs auf die Nahversorgung
 - Lage des Betriebs zentral und für die Wohnbevölkerung gut erreichbar

2. Ausschluss von Fernwirkungen im Einzelfall
 - durch Fachgutachten
 - Darlegungslast trägt der Bauherr

vgl. BVerwG, Beschl. v. 03.05.2021 – 4 B 44/20 – juris Rn. 6 ff., 8;
OVG NRW, Urt. v. 14.06.2019 – 7 A 2387/17 – juris Rn. 60 ff. (bejaht);
OVG NRW, Urt. v. 02.12.2013 – 2 A 1510/12 – juris Rn. 55 ff. (bejaht).



- Eine wohnsiedlungsräumlich integrierte Lage reicht für sich genommen zur Begründung einer atypischen Fallkonstellation nicht aus. Der Standort eines Einzelhandels mit potenziell zentrenrelevanten Hauptsortimenten muss vielmehr aus städtebaulicher Sicht auch eine zentrale Funktion erfüllen (können) (OVG NRW, Beschl. v. 22.04.2020 – 2 A 270/19 – juris).
- Die Lage eines großflächigen Einzelhandelsbetriebs in einem zentralen Versorgungsbereich kann ein gewichtiger Anhaltspunkt für die Abweichung von der Regel sein.
- Auch Lage in einem ZVB kann allerdings im Einzelfall Atypik nicht begründen, wenn Auswirkungen auf andere zentrale Versorgungsbereiche nicht ausgeschlossen werden können (OVG NRW, Beschl. 23.09.2020 – 10 A 2544/18 – juris ; nachfolgend: BVerwG, Beschl. v. 03.05.2021 – 4 B 44/20 – juris).

Notwendige Stellplätze, § 48 BauO NRW

➤ StellplatzVO NRW

- Regelungen in Bebauungsplänen oder örtlichen Bauvorschriften / Stellplatzsatzungen haben Vorrang
- gibt Richtzahlen vor (§ 3 Abs. 1 StellplatzVO NRW i.V.m. Anlage)
 - Ziff. 3.3 der Anlage: großflächige EH-Betriebe außerhalb von Kerngebieten: **1 St. / 20 m² VNF**
- Verringerung der Anzahl notwendiger Stellplätze (§ 4 StellplatzVO NRW)
 - für Wohnungen in Gebäuden ab der Gebäudeklasse 3,
 - wenn der notwendige Stellplatzbedarf durch „besondere Maßnahmen“ nachhaltig verringert wird (§ 4 Abs. 1 Nr. 1)
 - für Arbeitsstätten, Versammlungsstätten für kulturelle / sportl. Veranst., soweit ein Mobilitätskonzept umgesetzt wird (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Anlage Teil B)

§ 7 Zu errichtende Nichtwohngebäude mit mehr als sechs Stellplätzen

Wer ein Nichtwohngebäude errichtet, das über mehr als sechs Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als sechs an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat dafür zu sorgen, dass

1. *mindestens jeder dritte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird und*
2. *zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet wird.*

§ 10 Bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen

(1) Für jedes Nichtwohngebäude, das über mehr als 20 Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als 20 an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass nach dem 1. Januar 2025 ein Ladepunkt errichtet wird.

(...)



**„Einzelhandel ist zentraler Akteur
bei der
Mobilitätswende“**

11.01.2023





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Kai Petra Dreesen LL.M.Eur.
Fachanwältin für Verwaltungsrecht

Lenz und Johlen
Rechtsanwälte Partnerschaft mbB
Gustav-Heinemann-Ufer 88
50968 Köln

k.dreesen@lenz-johlen.de



**Haben Sie noch
Fragen?**



Lenz und Johlen

BBE

IPH

VEOMO