



Kurze Wege und besserer Personennahverkehr sind Voraussetzungen für die Mobilitätswende.

Mobil um die Wende

Geänderte Verhaltensweisen in der Gesellschaft stellen auch die Immobilienwirtschaft vor große Herausforderungen.

Von **Sven Keussen, Jens Lütjen, Axel Quester, Peter Schürer und Matthias Wirtz**

Politik, Verwaltung und Immobilienwirtschaft sind sich im Grundsatz beim Thema Mobilität einig, dass wir vor einem Paradigmenwechsel stehen und sich dieser in den nächsten zehn bis 15 Jahren in allen Metropolen niederschlagen wird.

Einige Städte, wie beispielsweise Hannover und Bremen, diskutieren die autofreie Innenstadt. Dieses Vorhaben wird vom Einzelhandel, aber auch von ansässigen Unternehmen kritisch gesehen. Auch die Politik weiß, wie sensibel das Thema stationärer Handel in den Erdgeschoss der Zentren ist. Um ihn zu erhalten, bedarf es einer guten Erreichbarkeit sowie Attraktivitätssteigerung von öffentlichen Räumen und einer stärkeren Nutzungsdurchmischung – insbesondere durch einen höheren Wohnanteil. „Wohnen am Marktplatz“ ist in fast allen Städten denkbar und möglich – auch flankiert durch kurzfristig vermietete Erdgeschosse oder Showrooms. Es zeigt sich: Das Thema Mobilität ist eng verwoben mit der zukünftigen DNA der Cities, einer neuen Klimasensibilität und einem neuen Bewusstsein für die Toleranz bei Nutzungsdurchmischung.

Die Mobilität steht bei der Begleitung von Bauträgern mittlerweile im Fokus – sowohl bei der Bewertung von Standorten als auch bei der konkreten Konzeptionierung von Neubauprojekten. Wichtig ist, dass Kommunen die Gestaltungsspielräume der Stellplatzvorgaben verstärkt nutzen. Das heißt, nicht auf starren Vorgaben zu beharren, sondern individuelle, zielgruppenorientierte Entscheidungen zu fällen. Weniger Stellplätze bedeuten bei vielen Projekten einen Weg zu geringeren Baukosten und damit bezahlbarem Wohnraum. Zudem sind urbane Zielgruppen in ihrem Mobilitätsverhalten anders aufgestellt als beispielsweise Familienhaushalte in ländlichen Gegenden. Für Projektentwickler bedeutet dies, dass man bei urbanen Neubauprojekten – statt Tiefgaragenplätze für SUVs zu bauen – verstärkt Platz für Fahrräder und Carsharing sowie Lademöglichkeiten für Elektro-Fahrzeuge aller Art vorsieht. An dieser Stelle stehen nicht nur die Projektentwickler und die Genehmigungsbehörden in der Pflicht, denn zusätzlich muss auch die Zusammenarbeit mit den Versorgern, deren Netze hinter den Übergabepunkten diesen Anforderungen gerecht werden müssen, ausgebaut werden.

Generell plädieren wir für eine autoärmere Entwicklung gemischt mit unterschiedlichen Formen der Mobilität wie Fahrrädern, Elektrorollern und einer besseren ÖPNV-Taktung und -Qualität, sodass der teilweise Rückbau von öffentlichen Verkehrsflächen im City-Bereich denkbar ist. Quartiersgaragen und unterschiedliche Formen von Sharing-Angeboten werden zukünftig den Markt kennzeichnen und den für die jeweilige Situation optimalen Mobilitätsträger neu definieren. So wird Fortbewegung flexibilisiert. Ein Beispiel dafür ist Kopenhagen mit einem autoarmen Citybereich, hohem städtischen Wohnanteil, Fahrradverkehr und diversen Formen der Elektromobilität für mehr kurze Wege, die wir alle suchen und bevorzugen.

Hoher Investitionsbedarf

Ein Blick ins Ruhrgebiet zeigt: Nirgendwo sind die Grundvoraussetzungen für moderne Mobilitätskonzepte so gut wie hier. Das größte deutsche Ballungsgebiet mit rund 5,1 Millionen Einwohnern – noch deutlich größer mit der angrenzenden Rheinschiene Düsseldorf, Köln, Bonn – bietet jetzt schon ein erstklassig ausgebautes regionales Zugnetz, zum Beispiel auch mit dem Projekt Rhein-Ruhr-Express (RRX). Es bietet vergleichsweise kurze Wege, viele Nutzer und gut ausgebaute Schienen- und Straßennetze. Auf der Negativseite stehen allerdings der hohe Investitionsbedarf in teilweise überalterte Infrastrukturen und das Kirchturmdenken mancher Städte und Kommunen. Die Diskussion um neue Mobilitätskonzepte ist zwar in vollem Gange, leider sind die Stadtgrenzen aber immer noch Hindernisse. So stand zum Beispiel 2019 der Betrieb der Straßenbahnverbindung Duisburg-Mülheim aufgrund von Mülheimer Sparzwängen auf dem Spiel.

Doch wie funktioniert die moderne, nachhaltige Beförderung von Tür zu Tür? Von Seilbahnen über Wassertaxis bis hin zu überdachten Radwegen ist schon alles im Ruhrgebiet diskutiert worden. Vieles ist bereits umgesetzt, wie Fahrrad-Highways auf alten Bahntrassen, welche die Ruhrgebietsstädte von West nach Ost verbinden. Spannend wird es allerdings dort, wo ein Quartier neu vom Reißbrett entsteht, und die Planer nicht die bestehende Infrastruktur verändern müssen, sondern von Grund auf neu planen. Ein Beispiel dafür ist das neue Wohnquartier Sechs-Seen-Wedau in Duisburg. Hier stellen sich die Fragen: Wie viel Raum für Pkws braucht man noch? Wie wird der Lieferverkehr geregelt? Wie funktioniert die Anbindung zum benachbarten kaufkraftstarken Düsseldorf?

Wertzuwachs an Ring- und Einfallstraßen

Das Thema regionale Vernetzung ist von großer Bedeutung. Hier sind Abstimmungsprozesse unter den Kommunen zentral. Die Versorgungsprobleme und das politisch immer brisantere Thema hoher Mieten werden sich nicht von den Städten alleine bewältigen lassen, auch die umliegenden Regionen sind gefragt. Regionale Mobilitätskonzepte haben daher eine hohe sozialpolitische Implikation, schaffen sie doch die Voraussetzung, im Umfeld der gefragten Städte bezahlbaren Wohnraum zu schaffen und die Märkte zu entlasten.

Im Allgemeinen funktioniert Mobilität am besten dort, wo Wege kurz sind. Das Ruhrgebiet ist der Geburtsort der Werkwohnungen: das Arbeiten in unmittelbarer Nähe von zuhause, manchmal direkt auf der anderen Straßenseite. Viele Siedlungen aus dem 19. Jahrhundert zeugen noch heute davon. Am Beispiel der Duisburger Freiheit, einem ehemaligen Bahngelände südlich des Hauptbahnhofes, könnte dieses Thema neu belebt werden. Hybride Quartiere, keine tristen Wohnlandschaften, sondern Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Gastronomie in einem Quartier oder unter einem Dach sind dort die beherrschenden Themen.

Eine Mobilitätswende bringt neue bauliche Anforderungen und Möglichkeiten mit sich. Man wird ganz neue Infrastrukturen und Immobilien „denken“ müssen, wie beispielsweise Verkehrssammelzentren an Knotenpunkten der Stadt für den Wechsel auf alternative oder vollkommen neue Verkehrsmittel. Diese Entwicklung wird auch einen Wertzuwachs von Immobilien an Ring- und Einfallstraßen durch neue Konzepte im Bereich E-Mobilität mit sich bringen. Und last but... gibt es folgende Bereiche, die bei der Mobilitätswende per se bedacht werden müssen. Sie lauten: Generationenorientierung, Energieverfügbarkeit, Erreichbarkeit der Fahrzeuge sowie Standardisierung und Flexibilität der Technikplanung. Die neue Mobilitätswelt kommt und erfordert ein hohes Maß an Miteinander aller Beteiligten. ■

Sven Keussen, Rohrer Immobilien, **Jens Lütjen**, Robert C. Spies, **Axel Quester**, Armin Quester Immobilien; **Peter Schürer**, Schürer & Fleischer, und **Matthias Wirtz**, KSK-Immobilien, sind Partner des Deutsche Anlage-Immobilien Verbunds (DAVE).

ANZEIGE

Machen, was richtig ist

Diesem Ansatz folgen wir ganz konsequent bei der Bewertung digitaler Technik. Zum Einsatz kommen nur Anwendungen, die echte Vorteile bieten. Zum Beispiel Apps für Zugangskontrollen, für die Belegung von Flächen und Räumen oder für eine effiziente Reinigung.

Sehen, was wichtig ist.

Stark aufgestellt mit breitem Leistungsportfolio

Wir begleiten sämtliche Immobilien- und Objekttypen, vom Büro über Industrie- und Werkstandorte, Technikgebäude und Rechenzentren bis hin zur Wohnimmobilie mit intelligenten Services.

Immobilienervices 4.0

Im House of Innovation in Frankfurt zeigen wir anhand konkreter Anwendungen, Prototypen und Piloten, wie wir künstliche Intelligenz, Robotic Process Automation, Sensorik, Datenbrillen und Internet of Things in Immobilienervices 4.0 übersetzen.



STRABAG
TEAMS WORK.