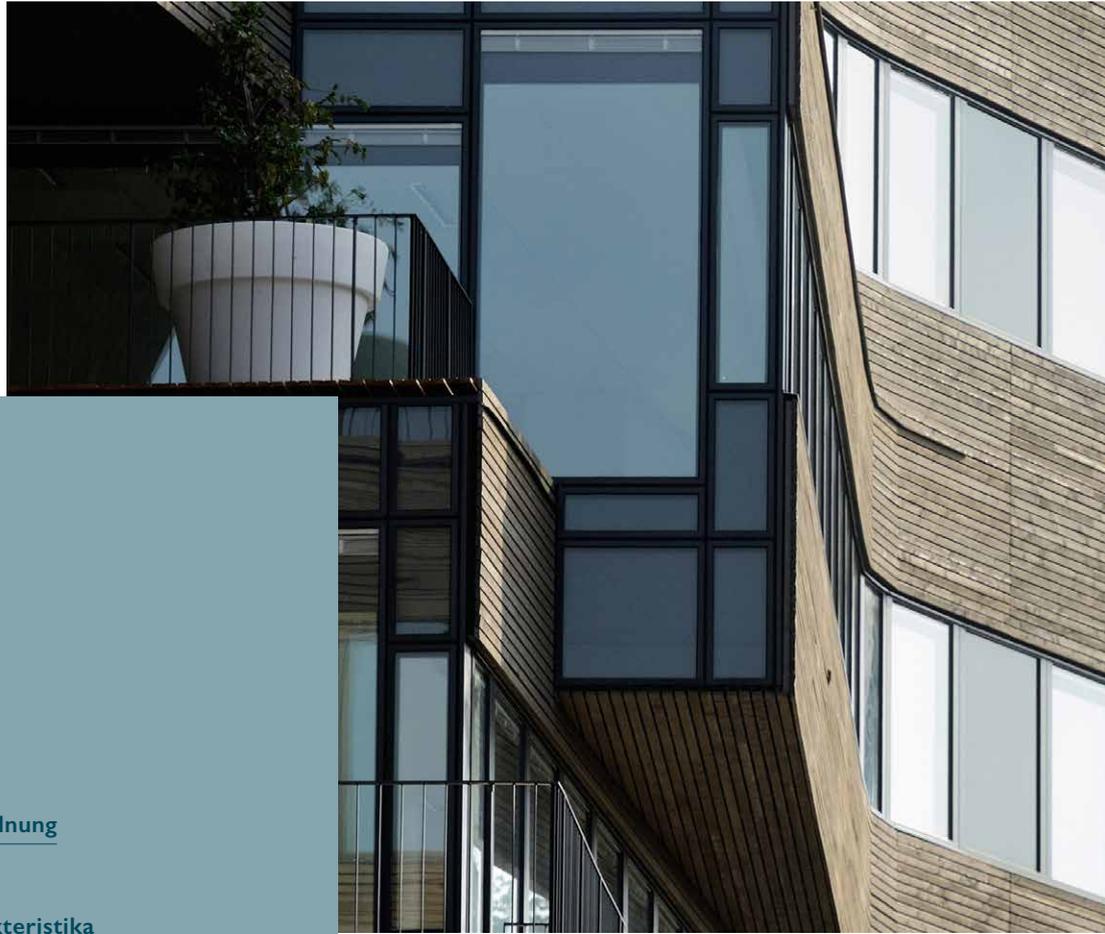




# Urbane Quartiere und Mixed-Use-Immobilien –

NEUE ELEMENTE UND STRATEGIEN DER  
IMMOBILIENENTWICKLUNG

# Inhalt



## 1. Vorwort

Seite 1

## 2. Begriffliche Einordnung

Seite 2

## 3. Eigenschaften/Charakteristika

Seite 4

### a. Verdichtung und Urbanität

Seite 4

### b. Mobilität

Seite 5

### c. Konnektivität

Seite 8

### d. Identität

Seite 10

## 4. Privater vs. öffentlicher Raum

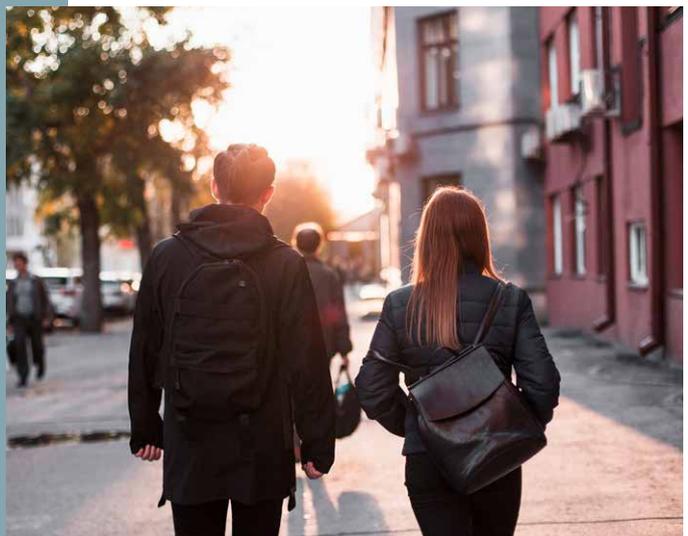
Seite 13

## 5. Beispielprojekte

Seite 15

## 6. Fazit Urbane Quartiere

Seite 20



# 1. Vorwort

## Liebe Leserinnen und Leser,

Die Stadt gilt schon immer als Trendlabor. Sie ist das Ergebnis einer permanenten Veränderung in den verschiedensten Bereichen der Wirtschaft, Bevölkerung oder Mobilität. Das Leitbild der europäischen Stadt lautet in der gegenwärtigen Phase: „Stadt der kurzen Wege“. Hinzu kommen eine sichtbare Verdichtung sowie eine größere Variation in der Bebauung. Diese Ziele werden vor allem durch eine Nutzungsmischung erreicht, die zunehmend auch in deutschen Städten Anklang findet. Dabei geraten zwei Begriffe immer stärker in die Diskussion: Mixed-Use und Urbane Quartiere. Mixed-Use als zukunfts-gewandte, städtebauliche Blaupause gilt offensichtlich bei Investoren, Planern und Nachfragern als Baustein der zukünftigen Immobilienentwicklung auf der Objektebene. Ihr wird die Basis zugesprochen, eine essenzielle Voraussetzung und zugleich Grundlage für ein urbanes und lebenswertes Quartier zu sein.

Nicht zuletzt deshalb erlebt der Begriff Urbane Quartiere eine Renaissance. Es zeigt sich in vielen deutschen und internationalen Metropolen der Trend hin zu diesem städtebaulichen Element. Gerade Investoren sehen hierin eine Lösungsschablone der „städtischen Herausforderungen“, beschrieben u.a. durch Schlagworte wie bezahlbarer Wohnraum, sozial ausgewogen, lebendig offen und unmittelbarer Anschluss an den ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr). Dies geschieht unter Beachtung aller Anforderungen der Stadt- bzw. Regional-

planung und der massiven Re-Urbanisierungstendenzen in Deutschland, nach dem Motto: viele Menschen und somit hohe Nachfrage auf einer überschaubaren Grundstücksfläche. Auch aus nachhaltigen Gesichtspunkten, bspw. Flächenversiegelung, kurze Wege, zentrale Infrastrukturerschließung findet man mehr Vor- als Nachteile.

Dass sich die beschriebenen Aspekte eher im Fluss denn als etablierte Struktur darstellen, verdeutlicht das Ringen um die Deutungshoheit: Wie hat ein Urbanes Quartier letztlich auszusehen? Klar ist, dass sich der „am Markt“ geforderte Nutzungsmix durch die Änderung der Baunutzungsverordnung (BauNVO) mit ihren Nutzungskatalogen und Dichteobergrenzen allein nur schwer realisieren lässt. Von einer neuen Assetklasse kann man gleichwohl noch nicht sprechen. Zumal die Frage lautet: Was macht ein Urbanes Quartier eigentlich aus?

Sind es die Immobilien, die Menschen, oder die Infrastruktur gleichermaßen?

- Auf der Immobilienebene gelten Mixed-Use-Projekte dabei zunehmend als der charakteristische Objekttypus eines Urbanen Quartiers.
- Klar wird aber auch, dass sich auf der Nutzerebene eine strukturelle Neupositionierung der Bewohner und Nutzer vollzieht – und mit dieser sich all ihre Ansprüche an ein kulturelles, handels- oder konsumkonformes Angebot verändern. Gentrifizierungseffekte fassen diesen Trend oftmals populistisch zusammen.

- Infrastrukturell werden mit den zumeist innerstädtischen Vorhaben auch die Rahmenparameter der urbanen Mobilität neu definiert: ÖPNV-Struktur bzw. Verkehrsträgerfokussierungen bilden die DNA der Lebendigkeit.

Die Menschen erleben die Stadt in einer neuen Dimension. Sie möchten aktiv teilnehmen und das städtische Leben in seiner Gesamtheit erfahren. Durch das Interesse am urbanen Leben und der Partizipation daran erhöht sich zusätzlich die Attraktivität der Stadt aber auch die damit einhergehenden Spannungen zwischen Neu- und Altbewohnern, Besuchern und Pendlern. Das Resultat hiervon auf einer Mikroebene ist das Urbane Quartier, was in einer kleineren Fläche alle Vorzüge des städtischen Lebens verkörpern soll. Doch trotz aller Überzeugung zum aktuellen städtebaulichen Mantra der „kurzen Wege“: die Distanz zwischen Wohnen, Arbeiten und Erholen bleibt weiterhin in der Mehrzahl der aktuellen Projekte gewahrt. Ein völlig neues Denken bei der Immobilienentwicklung, wie es beispielsweise gerade im Bereich der Mobilität sichtbar wird, sollte gleichwohl mehr Chance denn Risiko sein für Investoren.

**Prof. Dr. Thomas Beyerle**  
Head of Group Research

## 2. Begriffliche Einordnung

Das in dieser Studie präsentierte Urbane Quartier ist zunächst ein Sammelbegriff für diverse Formen von innerstädtischen Mixed-Use-Entwicklungen, welche die städtische Lebensweise durch die Implementierung und Effekte einer Mischnutzung in den vergangenen Jahren verändert haben und weiter verändern werden. Catella Research definiert vier grundsätzliche Formen von Mixed-Use, die alle mit dem Begriff Urbanes Quartier umschlossen werden.

**Vertikales Mixed-Use:** Diese Mischnutzungsform beschreibt Hochhäuser und Wolkenkratzer, bei der im Vertikalen verschiedene Nutzungsformen miteinander kombiniert werden. Sie umfasst meist mehrere Hauptnutzungsformen wie Büro, Wohnen oder Hotel mit unterstützender Nutzung wie Einzelhandel in den unteren Geschossen. Diese Form ist in den USA relativ weit verbreitet, während sie in Europa bisher nur vereinzelt auftritt (The Shard in London, Omniturm in Frankfurt).

**Horizontale Mixed-Use Blocks:** Dies ist die einfachste Form der Mischnutzung, die auch bei der Kombination

von zwei Nutzungsformen in einem Gebäude zu finden ist. So kann ein Geschäftshaus mit vereinzelt Wohnungen schon als Mixed-Use Block angesehen werden, sowie auch bei der Integration eines Geschäfts in das Erdgeschoss eines Wohngebäudes.

**Quartiersentwicklung:** Bei einer Quartiersentwicklung entsteht zumeist ein autarkes und eigenständiges Quartier, welches Wohnraum, ggf. Büro- und infrastrukturelle Einrichtungen miteinander kombiniert. Hierbei können ganze neue Stadtteile entwickelt werden, die nachhaltig auch das Bild der Stadt verändern können (siehe HafenCity in Hamburg).

**Campus Mixed-Use:** Campus Mixed-Use wurde in der Catella Studie 2018 zu diesem Thema als eine Symbiose von Vertikalem Mixed-Use und einer Quartiersentwicklung gesehen. Die Mischnutzung breitet sich sowohl in die Horizontale als auch in die Vertikale aus. Dabei ist die Grundstücksfläche eines Campus-Mixed-Use-Projektes kleiner als die einer Quartiersentwicklung und zudem sind meist zwei Hochbauten zu

finden, anstatt einer wie bei Vertikalem Mixed-Use. Diese Form von Mixed-Use verkörpert schon die Grundzüge des Urbanen Quartiers, die in dieser Studie vorgestellt werden sollen.

Die vier genannten Ausprägungen von Mixed-Use-Konzepten sind Grundkonzepte, wie das Mixed-Use-Thema auch praktisch umgesetzt werden kann. Innerhalb des Rahmens Urbanes Quartier ist jedoch auch die Entstehung von Mischformen zwischen den genannten Modellen möglich. Es wäre allerdings nicht korrekt, ein Urbanes Quartier als ein starr definiertes Modell zu sehen, bei dem diverse Vorgaben erfüllt werden müssen, um als Urbanes Quartier angesehen zu werden. Die Basis wird nicht von Quadratmeterpreisen oder bestimmten Mindesthöhenmetern gebildet. Vielmehr soll dieser Begriff als ein neues Konzept des urbanen Denkens und Lebens verstanden werden, welches für diverse Mixed-Use-Entwicklungen eine Rolle spielen sollte. Das Urbane Quartier kann all diese Formen von städtischer Mischnutzung enthalten.



Unabhängig von der Art des Mixed-Use, welche für das Urbane Quartier ausgewählt wird, bleibt weiterhin immer die Frage nach der Zielgruppe und in dem Zusammenhang auch nach der Art des Nutzungsmix, welche im Projekt implementiert wird. Basierend auf einigen bereits umgesetzten Projekten wird deutlich, dass zwischen **Hauptnutzungsformen, unterstützenden Gewerbe-**

**formen und der publikumsbezogenen Nutzung** unterschieden werden muss.

**Hauptnutzungsformen** nehmen den Großteil der Fläche von Mixed-Use-Projekten ein und sind die Grundlage der Urbanen Quartiere. Es handelt sich hierbei um Nutzungsformen, für die ein großer Bedarf entsteht und die eine große Quadratmeterzahl einnehmen.

Die Hauptnutzungsformen sind:

- Büro
- Wohnen
- Hotel
- Shopping Center
- ergänzt durch öffentliche Bildungseinrichtungen



Zu diesen vier Nutzungsformen zählen auch alle zugehörigen sog. Nischen-assetklassen. So können z. B. aus dem Bereich Wohnen noch Student Housing sowie Micro- und Co-Living genannt werden, zu Büro noch Co-Working und zu Hotel auch Serviced Apartments. All diese können auch umfassendere Flächengrößen mit bis zu 50 % der Gesamtnutzungsfläche innerhalb des Quartiers einnehmen.

Was bei Urbanen Quartieren noch nicht als Hauptnutzungsform implementiert wird, trotz der allgemein hohen Nachfrage am Markt, ist die Assetklasse Logistik. Zwar erhält im Zuge der Überlegungen zum Thema „Letzte Meile“ das Thema Citylogistik zunehmend Aufmerksamkeit, doch wurde noch keine marktgängige Lösung gefunden, die zur Integration als Hauptnutzungsform in ein Urbanes Quartier ausreicht. In den kommenden Jahren könnte sich dies jedoch noch verändern.

Weiterhin sind die **unterstützenden Gewerbeformen** zu nennen. Diese sind meist in kleineren Flächengrößen in das Quartier eingebaut und beinhalten Dienstleistungen und Angebote, die sowohl von den Nutzern bzw. Bewohnern der Quartiere als auch von der Bevölkerung des

umliegenden Stadtviertels genutzt werden können. Hierzu zählen u. a.:

- Parken
- Lebensmittelgeschäfte
- Fitnessstudios und Wellness
- Entertainment (Theater, Kino)
- Gastronomie
- Handwerker und Dienstleistungen (Schuster, Reinigung...)

All diese werden im Alltag von den Nutzern der Hauptnutzungsformen benötigt und haben deshalb einen erheblichen Mehrwert bei der direkten Integration in Urbane Quartiere.

Zuletzt ist noch die **publikumsbezogene** Nutzung zu erwähnen. Dabei handelt es sich um öffentlich zugängliche Grünflächen, Freiflächen oder Spielplätze. Ergänzung erfährt diese Aufzählung durch das Segment „öffentliche Einrichtungen“, wie z. B. Bildungseinrichtungen, Kitas, Bibliotheken. Sowohl von den Bewohnern bzw. Nutzern der Flächen im Urbanen Quartier als auch von der Bevölkerung der umliegenden Stadt können diese genutzt werden. Hierdurch wird nicht nur eine belebte

Atmosphäre erzeugt, sondern auch ein Strom an Menschen durch das Quartier generiert, der für einige Nutzungsformen (Shopping Center, Gastronomie) auch direkte Vorzüge mit sich bringt. Die Dimension des privaten und öffentlichen Raumes und die Vereinbarkeit mit der Wohnnutzung muss jedoch individuell betrachtet werden. Die publikumsbezogene Nutzung sollte in allen Formen von Urbanen Quartieren zu finden sein, wenn auch in manchen Fällen auf kleinerer Flächengröße (bspw. starker Fokus auf Wohnen).

Zu guter Letzt sollten bei Urbanen Quartieren die **Synergieeffekte** beachtet werden, die zwischen verschiedenen Nutzungen entstehen können. Idealerweise sollten bei bestimmten Nutzungskombinationen Mehrwerte für alle Prozessbeteiligten entstehen.

# 3. Eigenschaften/Charakteristika

Das hier definierte Urbane Quartier bildet einen Rahmen für die weitere städtebauliche Entwicklung von innerstädtischen Mixed-Use-Gebäuden. Das Urbane Quartier lässt sich von einer Vielzahl an Beispielen in verschiedenen Ländern Europas ableiten. Daraus wurden vier Elemente bzw. Faktoren identifiziert, die sich aus Investorensicht als maßgeblich definieren lassen:

- 1. **Verdichtung und Urbanität**
- 2. **Mobilität**
- 3. **Konnektivität und**
- 4. **Identität.**

Um eine hohe Lebensqualität im Quartier zu gewährleisten, sind diese Faktoren unabdingbar, weswegen sie als grundlegende Charakteristika angesehen werden können. Bei der Planung und Konstruktion von Urbanen Quartieren müssen diese Faktoren deshalb zwingend beachtet werden. Dies bildet nicht nur für die interne Funktionalität des Gebäudes die Grundlage, sondern auch für die äußere Akzeptanz des Projektes in der Stadt und der Region.

Die Wanderung bzw. der Umzug vieler Menschen in die Innenstädte Europas sorgt für einen hohen Druck auf die jeweiligen städtischen Wohnungsmärkte. Die weitere Verdichtung ermöglicht deshalb einerseits, dass mehr Menschen auf enger werdendem Raum wohnen können, andererseits auch, dass das Bedürfnis vieler städtischer Einwohner nach Urbanität gesättigt wird. Für die Bewohner eines Quartiers ist es wichtig, mobil zu sein und den Wohnort, Arbeitsplatz, Freizeiteinrichtungen und andere Ziele in der Stadt schnell und einfach zu erreichen. Auch für die Nutzer von Gewerbe ist eine Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes bzw. des Einzelhandels oder der sonstigen Nutzungen

sehr wichtig. Um diese Mobilität bereitzustellen, ist eine Anbindung an den ÖPNV notwendig. Die Konnektivität zwischen den Menschen und Nutzungen rückt besonders im Zeitalter der Globalisierung immer weiter in den Fokus. Für eine gute Kommunikation und Integration in die Gemeinschaft muss es jedem Bürger gestattet sein, sich schnell mit anderen zu vernetzen. Als letzter Punkt ist die Identität zu nennen. Dieser Punkt beschreibt die Relevanz der Marke und des Namens des Objektes für den Bewohner. Wenn der Nutzer hinter dem Quartier steht, sich gerne hier aufhält, wohnt bzw. arbeitet, dann wird dadurch ein größeres Wohlbefinden und Engagement erreicht und dadurch eine gesteigerte Attraktivität des Projektes bzw. „seines Kiezes“. Dies muss vor allem auch bei der Implementierung von Projekten auf der Eigentümerseite beachtet werden.

## a) Verdichtung und Urbanität

Da sich Mixed-Use-Konzepte bisher vorwiegend im innenstadtnahen Bereich befinden, spielen vor allem die Aspekte der Verdichtung sowie Urbanität eine wesentliche Rolle (auch im Hinblick auf die Vermarktung der Flächen). Dass sich in den letzten Jahren ein Umdenken der Planungskultur bzw. der Verdichtung im Allgemeinen bemerkbar macht, zeigt sich auch auf der planungsrechtlichen Ebene. Die neue Gebietskategorie „Urbanes Gebiet“, welche 2017 in die Baunutzungsverordnung (BauNVO) aufgenommen wurde, soll speziell in städtischen Lagen eine hohe bauliche Dichte sowie eine hohe Nutzungsmischung ermöglichen, wodurch sie zugleich als Schnittpunkt bzw. Verbindungselement fungiert. Diese Planungsgrundlage scheint also fast perfekt zugeschnitten auf Mixed-Use-Konzepte, denn zulässige Bauvorha-

### GEBIETSKATEGORIE „URBANES GEBIET“:

Urbane Gebiete dienen dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Die Nutzungsmischung muss nicht gleichgewichtig sein (§ 6a BauNVO). Das Urbane Gebiet bildet die rechtliche Grundlage für den Ausbau des Urbanen Quartiers. Es werden hierdurch Rahmenbedingungen festgelegt, die bei der Baugenehmigung nach der BauNVO in Betracht gezogen werden.

ben umfassen Wohn- und Bürogebäude, Einzelhandelsbetriebe, Betriebe des Beherbergungswesens sowie weitere.

Doch was bedeutet in diesem Zusammenhang der Begriff Urbanität? Urbanität ist das Ergebnis eines langfristigen Entwicklungsprozesses. Unter diesen Prozess fallen historische, soziale wie auch architektonische Abläufe: die hohe Verdichtung, das Konzept der Nutzungsmischung und das belebte Quartier durch seine in ihm lebenden Menschen. Der letzte Punkt findet sich vor allem heutzutage verstärkt wieder – Wohnen und Arbeiten mit Infrastruktursystemen in einer kompakten Stadt, in der das Lebenswertgefühl an erster Stelle steht. Urban bedeutet offen, tolerant und humanitär. Urbanität ist die Lebensform der Menschen in der Stadt. Die Anonymität der Stadt bietet dabei die Grundvoraussetzung einer solchen Entfaltungsmöglichkeit.

Zugleich muss sich die urbane Stadt aber auch als multitaskingfähig erweisen – zum einen soll sie ein Ort der Anonymität sowie der Freiheit von sozialer

Kontrolle sein. Gleichzeitig wird sie aber auch als Ort der Identifikation, der Vertrautheit oder als Heimat bezeichnet. Ein Mixed-Use-Projekt kann durch seine Flexibilität eine Vielzahl dieser Funktionen erfüllen und parallel von einem anonymen Ort (z. B. Büro- oder Hotelgebäude) zu einem Ort der Vertrautheit (Wohngebäude) werden. Mixed-Use-Gebäude als Teil der urbanen Stadt gelten dabei als der gelebte „Urban Style“. Die Menschen sehen vor allem eine urbane und bunte Mischung, eine funktionierende Nahversorgung, die Verfügbarkeit entsprechender Mobilitätsangebote, das Vorhandensein von Grün- und Freizeitflächen und das alles verbunden mit einer gewissen Dichte als Grundelemente einer lebenswerten Stadt bzw. Quartiers. Dichte lässt sich dabei jedoch durch mehrere Begriffe sowie verschiedene Wahrnehmungen des Einzelnen definieren. In Deutschlands Städten taucht heutzutage immer wieder der Begriff der „Nachverdichtung“ auf. Doch ist dies wirklich die Lösung der Wohnungsknappheit? Ein erster Schritt in die richtige Richtung vielleicht, aber diese Maßnahme allein reicht nicht aus, um das Wohnungsangebot zu erhöhen und vor allem auf Dauer zu gewährleisten. Eine weitere Maßnahme zeigt sich in der vertikalen Verdichtung (vgl. Vertikales Mixed-Use). Besonders Frankfurt zeigt sich als liberal, was diese Entwicklungsform angeht.

Der urbane Lebensstil ist heutzutage vielfältig und individuell auslegbar. Er gibt der städtischen Bevölkerung die Freiheit, selbst zu interpretieren, was Urbanität für sie bedeutet. Vor allem in Zeiten des großen Wohnungsmangels in deutschen Großstädten und starker Verdichtung der Innenstädte ist jedoch in Urbanen Quartieren die funktionale und soziale Vielfalt, wie sie durch die Leipziger Charta 2007 auch definiert wird, entscheidend. Diese Vielfalt überlässt den

Bewohnern die Freiheit, selbst zu wählen, wie sie leben möchten, mit welchen Eindrücken und Einflüssen der Stadt und des Quartiers sie leben möchten und dementsprechend auch, wie sie Urbanität für sich selbst verstehen wollen.

## b) Mobilität

Mit zunehmender Urbanität und Verdichtung von innerstädtischen Bereichen wird das Thema der städtischen Infrastruktur immer relevanter für zukünftige Stadtentwicklungsprojekte. Bei einer Verdichtung der Stadt müssen alle

Dienstleistungen und Funktionen bestmöglich aufrechterhalten werden, damit trotz der Zunahme der Bevölkerung eine funktionelle Infrastruktur geschaffen werden kann. Vor allem für die Vorstellung von Urbanität und dem zugehörigen Lifestyle bildet die städtische Infrastruktur die Grundlage.

### I. ÖPNV und Mobilität

Als eines der zentralen Elemente hiervon wird der ÖPNV angesehen und somit auch das Konzept der Mobilität. Letzteres wird in Städten als ein komplexer Sachverhalt angesehen, da durch weitere Verdichtung die Erreichbarkeit

#### EXKURS QUARTIERSGARAGEN:

Quartiersgaragen bezeichnen Einrichtungen, die auf Bewohner bestimmter, genau abgegrenzter Stadtbereiche und ihre Stellplatznachfrage abgestimmt sind. Es handelt sich also um Parkplätze für potenzielle Dauerparker. Eine weitere Form stellen jedoch so genannte Gemeinschaftsgaragen dar, die von Bewohnern, aber auch gleichzeitig von Besuchern genutzt werden können. Der Unterschied liegt jedoch darin, dass diese Form von Quartiersgaragen in der Regel nicht in ein einheitliches Verkehrskonzept integriert sind. Im Allgemeinen liegen die Quartiersgaragen maximal 200 bis 300 m Luftlinie von den Wohngebieten entfernt. Der Vorteil dieser Garagen ist die Versorgung von mehreren Immobilien gleichzeitig.

Sie können dabei entweder als Tiefgarage errichtet werden oder aber oberirdisch (was im Hinblick auf die zukünftige Stadtentwicklung in den meisten Fällen lukrativer ist). Bei zweitem Fall lassen sich darüber hinaus meist auf den Dächern zusätzliche Nutzungen finden sowie Klimaschutzmaßnahmen (wie Solaranlagen) integrieren. Die Planung, Finanzierung sowie Errichtung erfolgt dabei meist durch private Investoren.

Beispiel: Park 'n' Play, Kopenhagen: Mit einem Spielplatz auf dem Dach und einer abwechslungsreichen, lebendigen Fassade zeigt das Beispiel Park 'n' Play in Kopenhagen eine Quartiersgarage als Mixed-Use-Gebäude.



Quelle: Catella Research 2019

der Innenstadt mit dem PKW vielerorts eingeschränkt wird und der Mangel an Parkplätzen und Verkehrsprobleme die Situation weiterhin erschweren. Darüber hinaus dominiert vor allem der Autoverkehr den öffentlichen Raum und schränkt dessen Aufenthaltsqualität somit ein (siehe Kapitel 4). Deswegen entstehen vermehrt autofreie Quartiere. Für viele Städte scheint der Umstieg auf ÖPNV als zentrales Mobilitätskonzept die logische Konsequenz. Vor allem für die Erreichbarkeit der Innenstadt vom Umland außerhalb der Stadt bietet der ÖPNV beste Voraussetzungen, doch auch die Verknüpfung von innerstädtischen Orten miteinander wird hierdurch ermöglicht. Hinzu kommen Parkhäuser und Tiefgaragen, die den ruhenden Verkehr aufnehmen und somit für eine hohe Aufenthaltsqualität im Urbanen Quartier sorgen.

Für Urbane Quartiere spielt Mobilität ebenfalls eine große Rolle. Dies hängt vor allem damit zusammen, dass Mixed-Use-Konzepte wichtige Positionen und Standorte im Raum einnehmen, da sie als „urbane Räume“ fungieren. Die Kombination verschiedener Nutzungsformen sorgt für endogene und exogene Wirkungen, weshalb die Relevanz von innerstädtischem Mixed-Use nicht zu unterschätzen ist.

Die endogenen und exogenen Effekte sorgen dafür, dass Mixed-Use-Projekte als wesentlicher Teil von städtischer Infrastruktur angesehen werden können. Dementsprechend muss eine Integration mit Elementen der vorhandenen Infrastruktur erfolgen.

Die Integration von ÖPNV kann dabei eine der effektivsten Möglichkeiten sein. Hierbei kann

- a) ein Standort in der Nähe von Transport Hubs – Fernbahnhof, Hauptbahnhof, Zentralbahnhof – gewählt werden oder

- b) eine Anbindung an ÖPNV in das Gebäude/den Gebäudekomplex integriert werden.

Bei Möglichkeit b) geht die Integration weiter als eine Bushaltestelle oder Straßenbahnstation. Gar die Integration von U-Bahn oder S-Bahn-Linien ist möglich. Beim Campus Mixed-Use-Projekt „REDI“ in Helsinki wird dies bereits umgesetzt. Dabei handelt es sich um das Schaffen eines urbanen Raums, der in einer zentralen Lage außerhalb der Innenstadt liegt.

Möglichkeit a) ist weniger aufwendig als Möglichkeit b), da Bahn- bzw. Buslinien nicht ausgeweitet werden müssen, sondern eine Anpassung an bereits vorhandene Strukturen erfolgen kann. Durch die Kombination eines neuen Projektes mit bereits vorhandener Infrastruktur am Standort – in diesem Fall an Bahnhöfen – besteht eine bessere Integration des Mixed-Use-Konzepts in die städtische Infrastruktur und erfordert keine komplette Neuausrichtung der bereits vorhandenen Infrastruktur.

Weiterhin besteht die Frage, inwiefern eine Verbindung von Urbanen Quartieren untereinander notwendig ist. Wenn innerhalb einer Stadt oder auch in benachbarten Städten mehrere Mixed-Use-Konzepte stehen, so wird die Stadtstruktur durch den neu geschaffenen urbanen Raum zu einem gewissen Grad verändert. Dabei bilden die neuen Urbanen Quartiere eine Art „Hotspot“ in der Stadt, wodurch ein Fokus der Stadt darauf entsteht. Dieser zeigt sich auch außerhalb der Innenstadt, da Urbane Quartiere sowohl für Bewohner als auch für Besucher, Pendler und Touristen zentrale Anziehungspunkte sind. Aus diesem Grund kann die Ausrichtung von innerstädtischen Mobilitätskonzepten auf die neuen urbanen Räume

sinnvoll sein und auch eine Verbindung dieser untereinander gewährleisten.

Darüber hinaus kann mehr Fläche für Begegnungen und Kommunikation geschaffen werden und somit den absoluten Mehrwert dieses „Konstrukts“ fördern. Eine gute Erschließung ist natürlich die wichtigste Voraussetzung. Eine zentrale Mobilitätsstation sollte in diesem Zusammenhang eine wichtige Maßnahme sein, um das Funktionieren der Mobilität zu gewährleisten. Hier kommen vor allem Sharing-Modelle (sowohl für Auto als auch für Fahrrad) in Betracht. Vor allem in Zusammenhang mit dem Bild der fahrradfreundlichen Stadt, welches von vielen Stadtplanungsbüros eines der Hauptleitsätze der letzten Jahre war, bietet das Urbane Quartier gute Möglichkeiten. Nicht nur durch Sharing-Modelle, sondern auch durch die nahtlose Eingliederung in die städtische Verkehrsstruktur für Fahrradfahrer wird durch den öffentlich zugänglichen Freiraum bzw. durch die Grünflächen möglich gemacht. Gerade bei diesem Objekttypus stellt sich die Frage, welchen Mobilitätsbedarf diese Siedlungsform eigentlich hat – und die Entwicklung geht klar in Richtung autofrei. E-Scooter können dabei den Wirkungsgrad erweitern, gleichwohl ist dieser Mobilitätsbaustein noch in seiner marktwirtschaftlich evolutionären Anfangsphase.

## 2. Positionierung von Urbanen Quartieren nach Erreichbarkeit und Mobilität

Neben der Anbindung des Urbanen Quartiers an das ÖPNV-Netz hat das Thema Mobilität auch im Zusammenhang mit der Positionierung eines Projektes innerhalb einer Stadt eine Relevanz. Das Thema Erreichbarkeit des Projektes spielt für Fußgänger, Fahrradfahrer, PKW-Fahrer, LKW-Fahrer, ÖPNV-Nutzer und Fernzugfahrer eine Rolle.

Auf Mikroebene kann hier die fußläufige Erreichbarkeit von lokalen Haltestellen des ÖPNV erwähnt werden. In Überlegungen dazu taucht das Stichwort Walkability auf (siehe dazu Kapitel 3.3). Die fußläufige Erreichbarkeit muss bei Urbanen Quartieren gewährleistet sein, sei es durch die Nähe des Quartiers zur Innenstadt, oder zu anderen größeren Anhaltspunkten in der Stadtstruktur.

Auf Makroebene lassen sich vier wesentliche Positionierungen unterscheiden (siehe Abbildung 1):

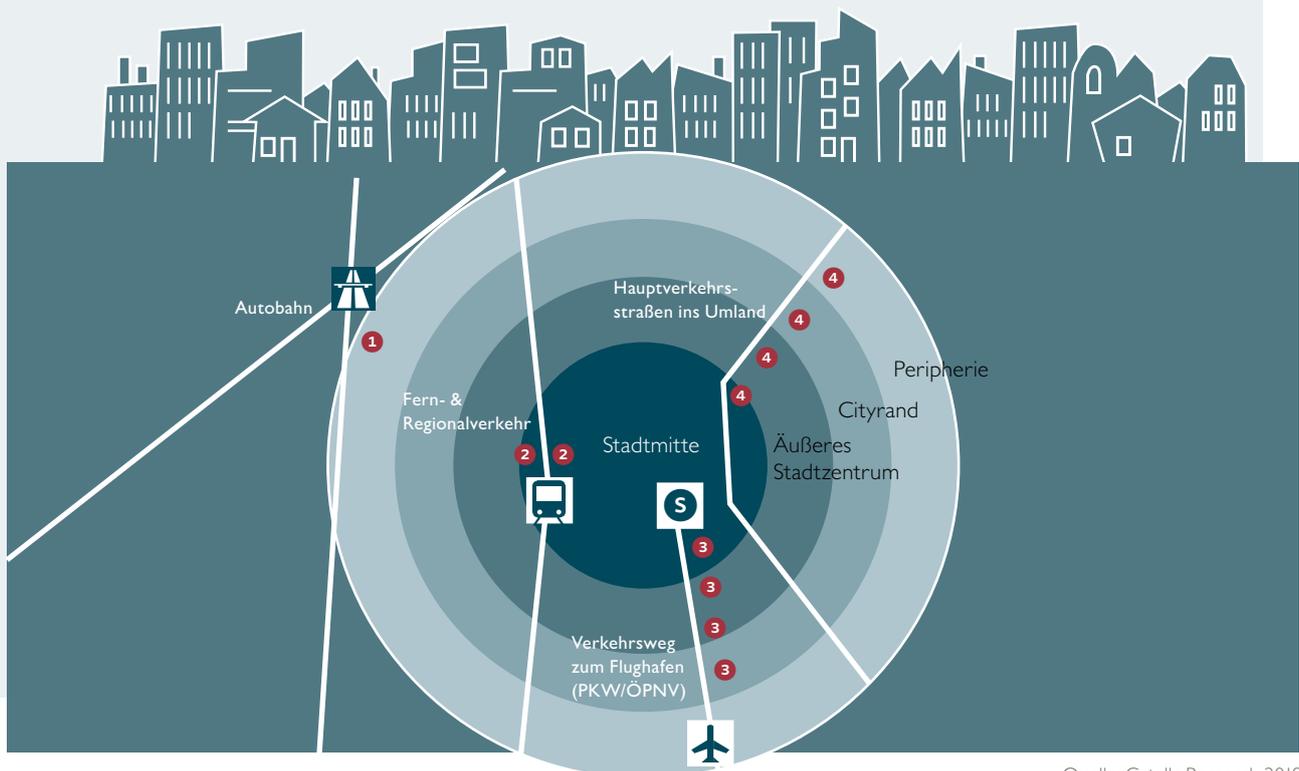
1 Urbane Quartiere können in unmittelbarer Nähe zu Autobahnabfahrten und -kreuzen in den Außenbezirken einer Stadt, aber noch innerhalb der

Stadtgrenzen, positioniert werden. Dort sind oftmals größere Freiflächen verfügbar, die noch Potenzial für Entwicklungen aufweisen. Auch bestehende Viertel, die durch ein größeres Projekt in der unmittelbaren Umgebung eine Aufwertung erfahren können, sind für Urbane Quartiere geeignet. Bei dieser Positionierung muss vor allem bei der Integration von Wohnnutzung der Verkehrslärm beachtet und eine Lösung hierfür gefunden werden. Bei der Integration von Büros kann diese Positionierung für Arbeitnehmer von Vorteil sein, wenn diese aus dem Umland kommen. So muss der Arbeitsweg mit PKW/ÖPNV nicht in den Verkehr der Innenstadt hineinragen. Bei Einzel-

handel kann außerdem ein zusätzlicher Kundenstrom durch die gute Erreichbarkeit von der Autobahn erwartet werden.

2 Eine weitere Option ist die Situierung in der Nähe von Hauptbahnhöfen bzw. Fernbahnhöfen. Dies hat den Vorteil, dass das Urbane Quartier noch mehr in die städtische Infrastruktur integriert wird, da viele Besucher auch aus anderen Städten das Urbane Quartier als Anhaltspunkt verstehen werden. Dieser Effekt kann nochmal verstärkt werden, wenn das Quartier in unmittelbarer Nähe zu den Bahngleisen in der Nähe des Fernbahnhofs konzipiert wird. In vielen Städten befinden sich um Bahngleise noch Freiflächen bzw. Brachflächen, die Entwicklungspotenzial

ABBILDUNG 1: POSITIONIERUNG NACH URBANEN VERKEHRSACHSEN



Quelle: Catella Research 2019

aufweisen und somit als Konversionsflächen dienen. Oftmals sind dies einige der wenigen Freiflächen in innenstadtnaher Lage, die noch verfügbar sind bzw. zu einem angemessenen Preis erworben werden können. Die gemischte Nutzung der Urbanen Quartiere kann auch den Vorteil haben, dass Wohnnutzungen so positioniert werden können, dass die Anwohner von Verkehrslärm unbelästigt bleiben. Außerdem bieten diese Flächen mehr Freiraum für architektonische Gestaltung, da zumindest auf einer Seite nicht auf umliegende oder benachbarte Gebäude geachtet werden muss. Zudem können hier architektonisch aufwändig gestaltete Projekte zu einem positiven Eindruck bei der Ankunft in den Bahnhof führen.

**3** In vielen Städten ist der Verkehrsweg zum Flughafen ein komplexes Thema. Für Touristen und Geschäftsreisende ist vor allem der Weg von der Innenstadt zum Flughafen, der meist am Cityrand bzw. in der Peripherie liegt, von großer Bedeutung. Diese hohe Relevanz gilt sowohl für die Verbindung mit PKW als auch mit ÖPNV. Mit dem PKW kann auf dem Weg zum Flughafen in den meisten Städten mit langen Anfahrtszeiten und Verkehrsproblemen gerechnet werden. Mit dem ÖPNV sind in vielen Städten trotz des zentralen Knotenpunktes für S-Bahnen bzw. Regionalbahnen in der Innenstadt mit hohen Anfahrtszeiten zu rechnen. Zudem sind in der Nähe vom Flughafen aufgrund des Fluglärms nicht die beliebtesten Wohngegenden der Stadt zu finden. Ein Urbanes Quartier an diesem Verkehrsweg kann für einen Versorgungspunkt außerhalb der Innenstadt sorgen und umgekehrt auch von der Erreichbarkeit des Flughafens profitieren. Nichtsdestotrotz ist aufgrund des Fluglärms die Integration von Wohnnutzung abzuwägen bzw. eine flexiblere Wohnnutzung in Betracht zu ziehen.

**4** Die Positionierung in der Nähe von Hauptverkehrsachsen kann ebenfalls ausschlaggebend sein. Hauptstraßen, die aus der Stadt führen, werden von Pendlern und Besuchern mit dem PKW bzw. LKW für die Ein- und Ausfahrt in die bzw. aus der Stadt verwendet. Ein Urbanes Quartier kann hier von der Aufmerksamkeit profitieren, aber auch einen direkten Anhaltspunkt bei der Einfahrt in die Stadt bieten. Es muss nicht in das Straßennetz der Innenstadt und den damit verbundenen Verkehr vorgedrungen werden, um die ersten Versorgungshotspots der Stadt zu erreichen. Für die Nutzer der Urbanen Quartiere hat zudem die erleichterte Ein- und Ausfahrt diverse Vorteile. Pendler können ihre Arbeitsstätte leichter erreichen und Wochenendpendler sogar im Rahmen von Micro-Housing bzw. Co-Living moderne Wohnungen in innenstadtnaher Lage, aber auch mit leichten Ausfahrtmöglichkeiten finden.

Diese vier Dimensionen in der Makroebene geben einen Anstoß für die Umsetzung in einer Stadt. Selbstverständlich sind hierbei die stadtspezifischen Bedingungen zu beachten, die sich aufgrund von natürlichen Gegebenheiten, Infrastruktur, Wirtschafts-, Stadt- oder Bevölkerungsstruktur unterscheiden können. Allgemein hat Erreichbarkeit vor diesem Hintergrund mehrere Hintergründe: die Erreichbarkeit zur Innenstadt und anderen städtischen Versorgungshotspots, allerdings auch die schnelle Erreichbarkeit der Stadt aus dem Umland.

Mit Blick auf das Urbane Quartier und seiner intrinsischen Funktion als Wohn- und Erholungsort werden stärker denn je verkehrliche Beschränkungen bis hin zu Zufahrtsverboten Dritter zu erwarten sein – siehe hier Verweis auf Quartiersgaragen S. 5.

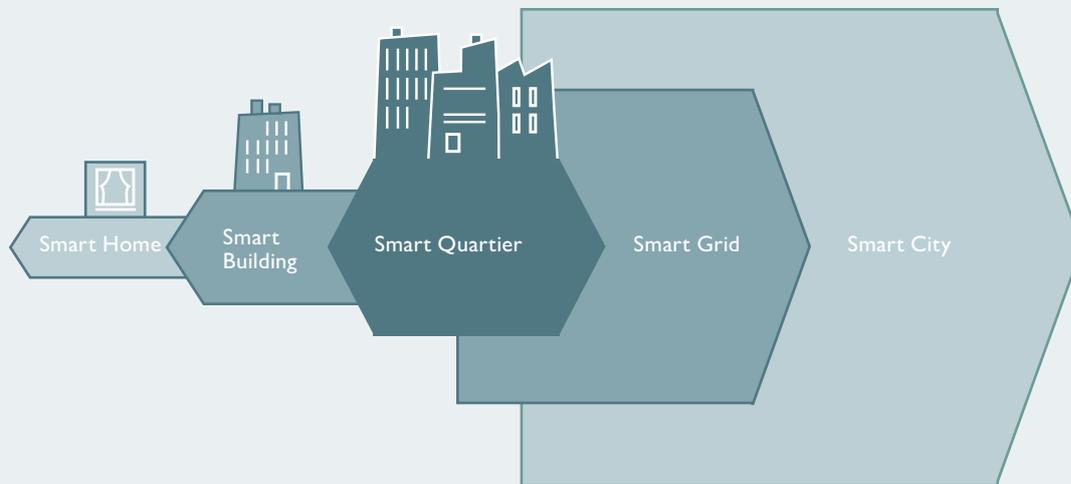
## c) Konnektivität

Einhergehend mit dem Faktor Mobilität ist auch die Konnektivität – das heißt der Zugang bzw. die Einbindung der Mixed-Use-Projekte im Rahmen der modernen globalen Bevölkerung – von zentraler Bedeutung. Das Thema Konnektivität kann bereits als ein Megatrend bezeichnet werden, der die Kommunikation, Medien, Innovationsmechanismen, Arbeitswelt, den privaten Bereich und vieles mehr verändert.

Konnektivität kann dabei auf zwei verschiedenen Ebenen verstanden werden. Zum einen geht es um die physische Komponente, wie z. B. den Ausbau des Stromnetzes oder die Installation intelligenter Beleuchtungsanlagen. Diese bildet die technische Grundlage für die Vernetzung innerhalb des Mixed-Use-Areals. Diese technische Dimension der Konnektivität ermöglicht den Zugang zu Infrastrukturnetzwerken. Zum anderen beinhaltet der Begriff Konnektivität auch eine wichtige soziale Funktion, denn er stellt die Grundlage für die Bildung neuer Netzwerke und Konsumgewohnheiten dar. Die soziale Integration des Quartiers in das Stadtgefüge ermöglicht den Zugang von Bewohnern, Angestellten etc. zu diesem Objekttypus.

Die Dimension der Konnektivität wird in der Praxis vor allem mit „Smart“-Konzepten in Verbindung gebracht. Dabei deutet vor allem der Begriff Smart auf eine intelligente, technisch-versierte Lösung hinsichtlich einer Problemstellung. In der geografischen Ausprägung kann dabei Smart im Zusammenhang mit Urbanen Quartieren in fünf Dimensionen verstanden werden: **Smart Home, Smart Building, Smart Quartier, Smart Grid und Smart City.**

ABBILDUNG 2: SMART QUARTIER



Quelle: Catella Research 2019

Auf der kleinsten Ebene gibt es die Dimension des **Smart Home** mit diversen Smart-Home-Technologien. Hier findet man innerhalb der eigenen vier Wände eine Vielzahl an Technologien, mit denen das Leben bzw. Arbeiten erleichtert werden soll. Beispiele dafür können die Steuerung von Zimmertemperatur oder Beleuchtung per App sein. Damit wird eine rein interne Perspektive beschrieben.

Danach folgt die Dimension des **Smart Building**, was mit der Position der Fläche in dem Gebäude zu tun hat. Einlasssysteme, eingebaute digitale Kommunikation mit der Hausverwaltung und intelligente Parksysteme können praktische Ausprägungen davon sein.

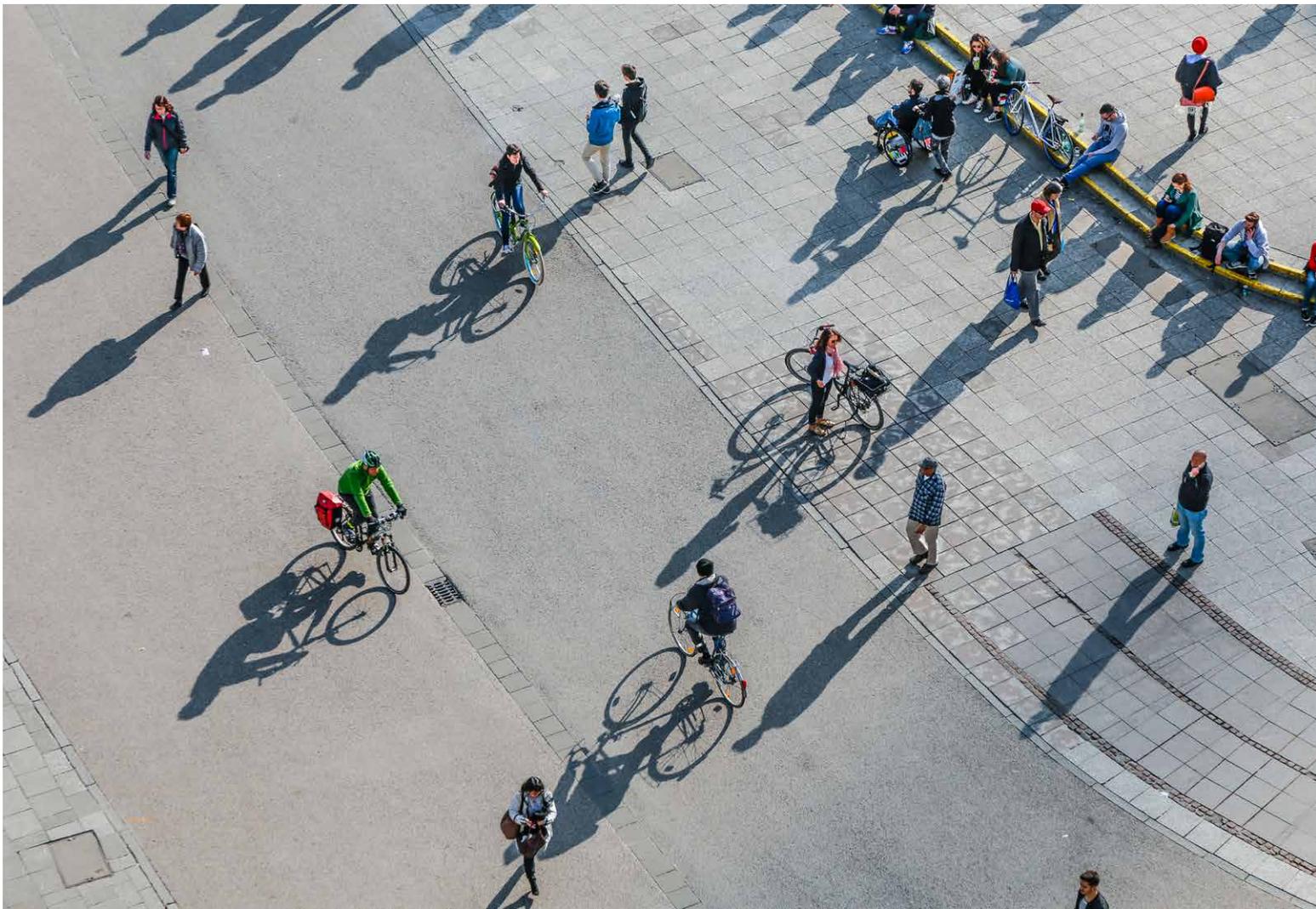
Ein **Smart Quartier** in Verbindung mit Urbanen Quartieren bezeichnet die Einbindung verschiedener Flächen in das Quartier. Dies ist eine Erweiterung des Smart Buildings, da im Smart Quartier mehrere Einzelgebäude

zusammenwirken, um das Quartiersgefüge zu ermöglichen. Besonders das Netzwerk über verschiedene Nutzungsarten hinweg ist dabei interessant.

Das Smart Quartier ist Teil des **Smart Grid**, welches an jedem Standort vorhanden ist. Das Grid verkörpert die Infrastruktur, die auch in einzelnen Stadtteilen implementiert werden kann und von allen Gebäuden und öffentlichen Plätzen gebildet wird. Ziel ist es beim Smart Grid, einen effizienten Verbrauch durch die Optimierung der Energiesätze und eine Senkung der Betriebskosten von Gebäuden zu erreichen. Es können Sensoren installiert werden, die die Luftqualität, Intensität der künstlichen Beleuchtung, den Niederschlag, Wind, Lärmpegel und Verkehr überwachen. Hierzu zählen auch smarte Stromnetze, die mittlerweile auf Quartiersebene geplant werden und z. B. den Austausch von erneuerbarem Strom zwischen Nachbarn beinhalten.

Die größte geografische Dimension ist die **Smart City**. Hiermit werden diverse Smart Grids zusammengefasst, die die Verbindung aller Bürger und Unternehmen einer Stadt beschreiben. Typisch ist die Datensammlung im Zusammenhang mit Big Data und das Einsetzen von diversen digitalen Technologien zur besseren Versorgung von Städten. Weiterhin kann auch die Online-Teilnahme von Bürgern gemeint werden, die durch Apps und Foren an der Stadtplanung teilhaben können. Über allem gilt gleichwohl, dass Fragen nach der Netzssicherheit bzw. Cyber Security in diese Diskussion zwingend einfließen

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Konnektivität stellt die sog. **Walkability** dar. Diese beschreibt im Grunde, inwiefern die Einwohner durch fußgängerfreundliche Stadtstrukturen und -räume zum Gehen oder zur aktiven Mobilität im weiteren Sinne animiert werden. Wenn alle wichtigen alltäglichen Einrichtungen von der eigenen Wohnung



aus fußläufig zu erreichen sind, steigert das die Lebensqualität enorm und schafft somit ein Gefühl von Urbanität.

Generell ist für den Nutzen einer Immobilie ausschlaggebend, wie groß das Maß der Konnektivität ist, also die Chance, Aktivitäten zu verknüpfen, im Verhältnis zur Zeitersparnis. Eine Zeitersparnis für Bewohner eines Mixed-Use-Gebäudes oder Quartiers entsteht dann, wenn die Konzeption der Immobilien durch eine Vielzahl von Verknüpfungsangeboten überzeugt, wie z. B.:

- die Lage an Verkehrsknotenpunkten
- die Bündelung von Aktivitäten an einem Ort
- die Entwicklung von Standortgemeinschaften
- das Angebot von Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs
- die digitale Vernetzung

Somit kann das Smart Quartier als der Mittelpunkt zwischen Smart Building und Home einerseits und Smart City und Grid andererseits verstanden werden. Die internen und externen Dimensionen werden im Smart Quartier zusammengebracht und sind für die erfolgreiche Implementierung von Urbanen Quartieren gleichermaßen wichtig. Vor allem die Angebotsvielfalt, die durch die Digitalisierung vorangetrieben wird, lässt sich in einem kompakten, komprimierten Quartier gut anwenden. Durch die verschiedenen Mobilitätsformen kann sich der Bewohner die Arten der Fortbewegung individuell konfigurieren. Das Urbane Quartier zeigt sich als beste räumliche Voraussetzung, um moderne Konnektivität umsetzen zu können.

## d) Identität

Für die Lebensqualität in einem Quartier oder Stadtviertel ist es von zentraler Bedeutung, wie die Bewohner die Atmosphäre innerhalb des Areals wahrnehmen, aber auch welchen Eindruck das Quartier auf Außenstehende hat. Durch die Entwicklung einer lokalen Identität wird erreicht, dass sich Bewohner für ihren Lebensraum einsetzen oder ihn ggf. aufwerten wollen, wodurch das Projekt zunehmend Aufmerksamkeit von der Öffentlichkeit erlangt. Die „Gestalt“ eines Urbanen Quartiers ergibt sich aus einem Zusammenspiel mehrerer Faktoren, die gemeinsam eine lokale Identität aufbauen können:

- a) Baulich-räumliche Aspekte
- b) Soziales Gefüge
- c) Branding

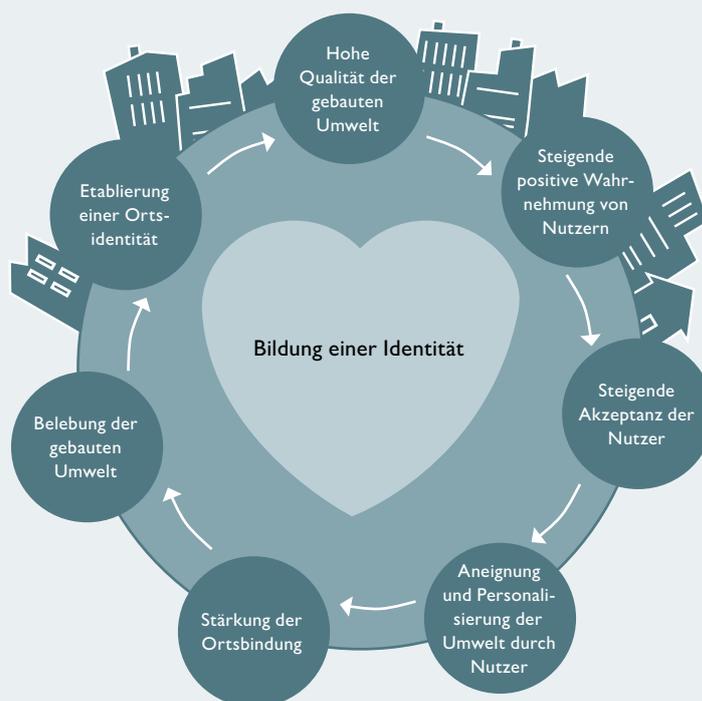
Der erste Punkt, **baulich-räumliche Aspekte**, umfasst die städtebaulichen Elemente innerhalb des Quartiers, das heißt den Stadtgrundriss oder die Anbindung an den ÖPNV. Diese sind nämlich entscheidend für die Nutzung des Areals. Auch eine besondere architektonische Gestaltung von Gebäuden gehört dazu, denn somit bleibt das Gebäude im Gedächtnis der Außenstehenden und gleichzeitig können sich die Bewohner des Viertels mit dem besonderen Design identifizieren. Ein weiterer Faktor ist die Einrichtung von Grünflächen, die zur Erholung oder für gemeinschaftliche Aktivitäten genutzt werden können (weitere Infos zu öffentlichen Räumen in Kapitel 4).

Der zweite Punkt, **das soziale Gefüge**, bezieht sich auf die Bewohner und Nutzer des Areals und manifestiert sich in gemeinsamen Erfahrungen, Erlebnissen und Bräuchen. Trotz des Megatrends der Individualisierung und der darauffolgenden steigenden Vielfalt an Lebensstilen und Konsummustern kann diese Entwicklung in neue Gemeinschaften, Arbeitsformen und Lebensmodelle münden. Die lokale Identität kann zusätzlich durch Nachbarschaftsfeste gefördert werden. Der letzte Aspekt, der hierbei noch Beachtung finden sollte, ist die Verteilungsstruktur von Eigentums- und Mietwohnungen im Urbanen Quartier. Eine Eigentumswohnung trägt mehr zum Aufbau einer lokalen Identität bei als eine Mietwohnung, da die Bewohner

einer Eigentumswohnung eine längere Zeit ihres Lebens in diesem Viertel verbringen, wodurch das Engagement gefördert wird und engere Kontakte mit der Nachbarschaft entstehen.

Der dritte Punkt, **das Branding**, beinhaltet die beiden vorher genannten Aspekte und befasst sich mit der Namensgebung eines Projektes. Es wird ein eigenes Kommunikationsmittel bzw. Corporate Design geschaffen, was den Wiedererkennungswert des Viertels für die Bewohner und die Öffentlichkeit steigert. Ein Logo kann die visuelle Identität stärken und verbindend wirken. Weiterhin kann auch ein Slogan ergänzt werden, um noch mehr Aufmerksamkeit auf das Projekt zu lenken. Das Branding kann auch dazu

ABBILDUNG 3: BILDUNG EINER IDENTITÄT



Quelle: Catella Research 2019

genutzt werden, das steigende Bedürfnis der Bevölkerung, sich auf Social Media zu präsentieren, zu stillen.

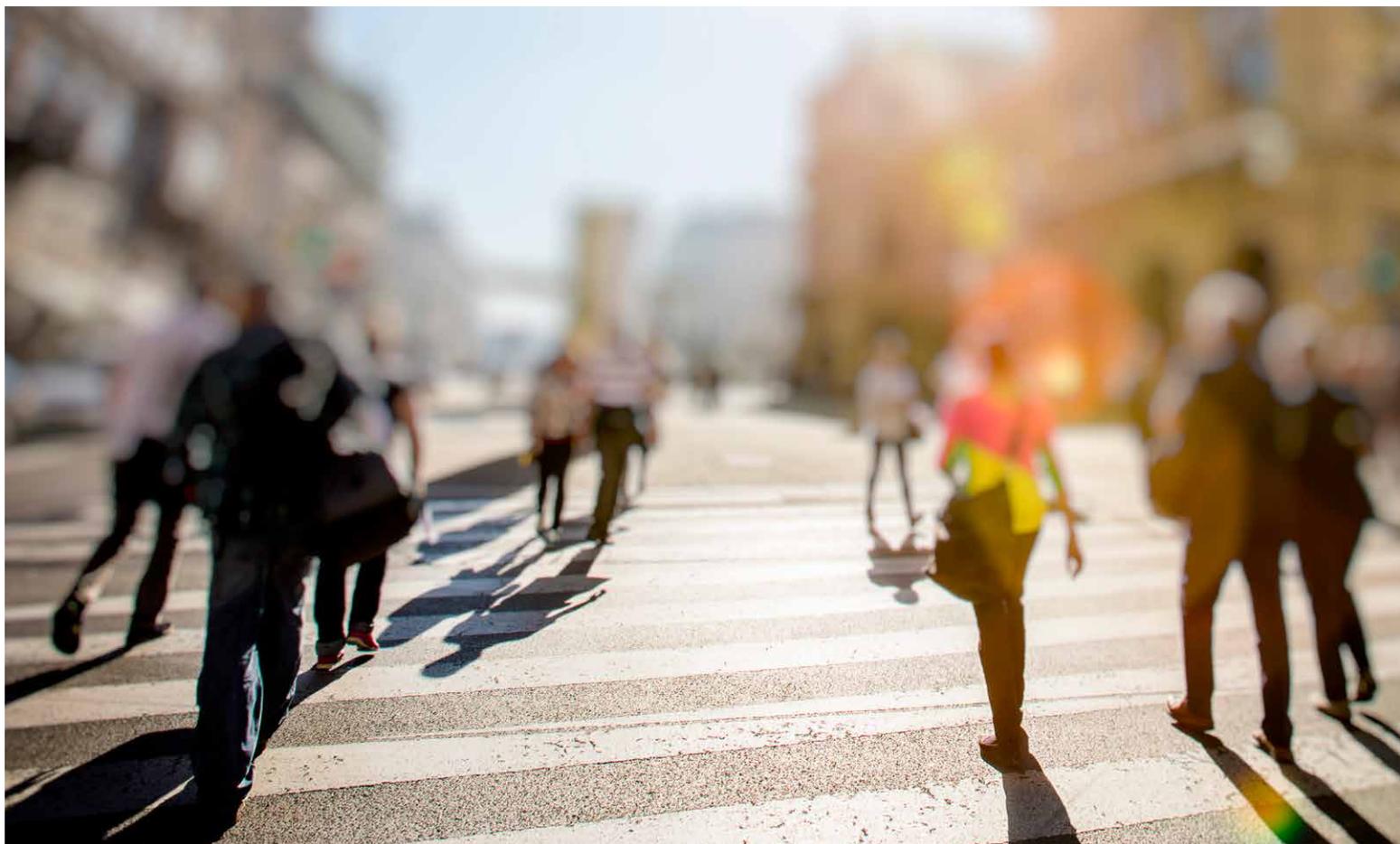
Eine starke Identität eines Quartiers muss allerdings nicht zwangsläufig einen positiven Effekt haben. Ein spezielles Stadtviertel kann als gefährlich oder bedrohlich empfunden werden, sodass eine negative Wahrnehmung durch die Nutzer entsteht. Dadurch kann die Achtsamkeit der Bewohner in Bezug auf das Wohnumfeld abnehmen und zu erhöhter Abnutzung oder Vandalismus führen. Außerdem ist auch ein Identitätsverlust möglich, indem eine zu umfangreiche bauliche Restrukturierung vorgenommen wird. Allgemein gilt, dass je stärker

der architektonische Rahmen ist, desto mehr Veränderungen kann ein Viertel vertragen, ohne seine Identität zu verlieren. Ein gewisser Wandel der baulichen Gestaltung findet jedoch automatisch statt, da sich die Menschen und ihre Umwelt im Laufe der Zeit verändern: die Gebäude und Grünflächen nutzen sich ab und die Bevölkerung wird älter. Die Gebäude und Außenräume müssen sich den neuen Ansprüchen anpassen.

Der Prozess der Entstehung einer Identität kann als Kreislauf dargestellt werden. Je höher die Qualität der gebauten Umwelt ist, desto positiver wird sie von den Bewohnern der Stadt wahrgenommen. Dies erhöht auch die Akzeptanz und die Bereitschaft bzw. den

Willen, sich die Umwelt anzueignen oder sie zu personalisieren, was wiederum die Ortsbindung der Bewohner steigert. Dadurch wird die Umwelt belebt und es entsteht eine individuelle Identität.

Die soziale Infrastruktur ist die Grundvoraussetzung, um eine hohe Lebensqualität im Quartier zu ermöglichen. Ein Quartier braucht einen unverkennbaren „Charakter“, damit sich eine Identität herausbilden kann und die Identifikation mit dem Ort erfolgt. Nur so kann ein „Wir-Gefühl“ entstehen und können nachhaltige Strukturen mit einem andauernden Engagement der Bürger etabliert werden.



## 4. Privater vs. öffentlicher Raum

Bei der Betrachtung von Urbanen Quartieren muss zusätzlich die Dimension des privaten und öffentlichen Raumes bedacht werden. Diese unterscheiden sich fundamental und haben eine Auswirkung auf den Aufbau des Quartiers.

Privater Raum basiert einerseits auf dem Eigentum und dem Besitz einer Fläche, bzw. die Nutzung hiervon im Rahmen eines Mietvertrags. Vor allem der Wohnraum wird als privater Raum gesehen, doch auch Büro- und Hotelflächen sind per Definition als privater Raum positioniert. Diese können allesamt als nicht oder nur begrenzt öffentlich zugänglich angesehen werden. Bei Wohnen umschließt diese Definition auch den erweiterten priva-

ten Raum, also Innenhöfe, Spielplätze etc., die nur von den Bewohnern des Gebäudes genutzt werden können.

Als öffentlicher Raum können dabei alle Flächen betrachtet werden, die dem Staat, der Stadt oder einer Körperschaft des öffentlichen Rechts gehören. Hierzu zählen Straßen oder viele Grünflächen und an Gebäuden bspw. Stadtbüchereien oder Bahnstationen. Diese Räume sind öffentlich zugänglich und jeder hat hier das Recht, sich aufzuhalten.

Als Grenzfall werden Einzelhandelsflächen oder Shopping Center angesehen. Diese sind öffentlich zugänglich, doch hat nicht jeder hier das Recht, sich aufzuhalten.

Ein weiteres Beispiel für einen Grenzfall sind Gated Communities. Hier wird der öffentliche Raum um viele einzelne Wohnungen oder Häuser eingezäunt und durch Überwachungssysteme kontrolliert. So sind Straßenzüge um die Wohnhäuser herum abgezäunt und ein Einlass in das Wohngebiet erfolgt durch ein überwachtes Eingangstor. Hier hat jeder prinzipiell das Recht, sich aufzuhalten, da die Straßenzüge öffentlichen Raum darstellen, allerdings ist der Raum nicht für jeden zugänglich.

Für Urbane Quartiere muss deshalb auch überlegt werden, wie man sich anordnen möchte. Um als zentralen Fokuspunkt einer Stadt eine starke Relevanz zu gewährleisten, muss der Raum für jeden zugänglich sein. Es muss deshalb ein offeneres Modell als ein Einkaufszentrum angestrebt werden, da die Dynamik des Raumes noch mehr gewährleistet werden soll. Doch aufgrund der vielen Privaträume, durch die Nutzungsformen wie Büro, Wohnungen etc. wird vielerorts auch

eine Überwachung der Menschen im Quartier erwünscht, was mit dem öffentlichen Raum nicht vereinbar ist. Urbane Quartiere, vor allem Campus und Vertikales Mixed-Use, sind eng bebaut, weshalb eine Überwachung prinzipiell möglich ist.

Für Shopping Center und Gated Communities ist es typisch, ein Centermanagement zu implementieren oder Security-Unternehmen zu implementieren, die die physische Überwachung des Raumes vornehmen. Dies kann auch für Teilbereiche des Urbanen Quartiers erfolgen, sodass dennoch ein Zugang zu öffentlichen Räumen gewährleistet werden kann.

Um Lebhaftigkeit aufrechtzuerhalten, muss dieser von verschiedenen Nutzern weiterhin be- und erlebbar sein. Eine lebendige Stadt signalisiert Offenheit und Interaktion. Dabei liegt der Fokus nicht unbedingt auf den Menschen im Raum, entscheidend ist der Eindruck, dass ein Ort einladend erscheint. Soziale Kontakte sowie vielfältige Nutzungen sind Aspekte, die eine urbane Lebensfülle entstehen lassen. Öffentliche Räume, die zu vielfältiger, häufiger und längerer Nutzung einladen, sind damit ein unabdingbarer Bestandteil von lebendigen und lebenswerten Städten.



# Catella Baukasten – DNA-Urbanes Quartier

1

## MAKROLAGE:

### STÄDTE MIT VERKEHRSKNOTENPUNKTEN, STARK BESIEDELT, BEDEUTUNGSVOLLE INNENSTÄDTE

- Definition Bedarf anhand Verdichtungsgrad & Druck auf dem Wohnungsmarkt
- Identifikation der möglichen urbanen Lebensweisen in der Stadt

2

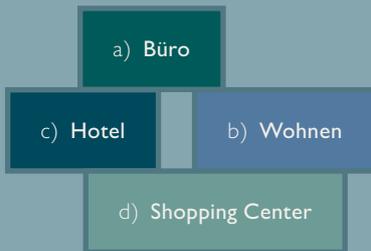
## MIKROLAGE:

### BRACHFLÄCHEN, GRÖßERE FREIFLÄCHEN

- Erreichbarkeit innerhalb der Stadt, Positionierung unter Berücksichtigung der Verkehrsknotenpunkte der Stadt
- Entwicklung eines Konzeptes zur Integration in die Infrastruktur & Konnektivität in der Stadt

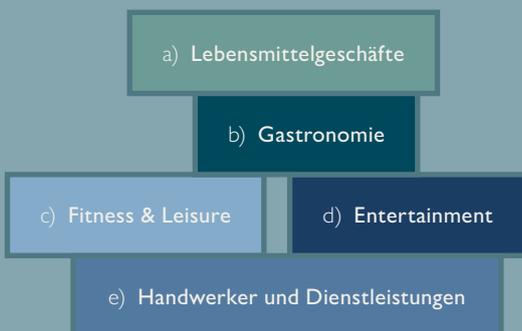
3

## AUSWAHL HAUPTNUTZUNGSFORMEN



4

## AUSWAHL UNTERSTÜTZENDES GEWERBE



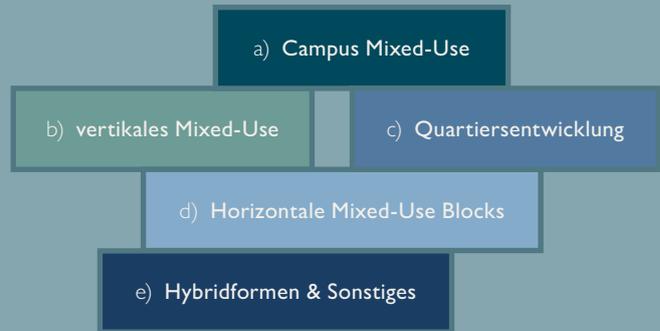
5

## AUSWAHL PUBLIKUMSBEZOGENE NUTZUNG



6

## AUSWAHL FORM VON MIXED-USE

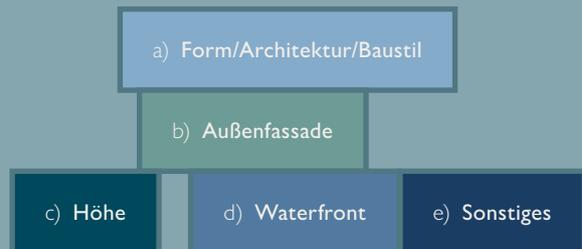


7

## ENTWICKLUNG EINES KONZEPTE ZUR FUNDAMENTALEN ARCHITEKTONISCHEN GESTALTUNG

8

## LANDMARK: ARCHITEKTONISCHE GESTALTUNG



- Entwicklung eines Konzeptes zur Vermarktung und Einbindung der Nutzer, die sich mit dem Projekt identifizieren sollen.

# 5. Beispielprojekte

Im Folgenden soll ein Überblick über einige Projekte in europäischen Ländern gegeben werden, die als Urbane Quartiere eingeordnet werden können.

-  Büro
-  Wohnen
-  Handel
-  Hotel
-  Gastronomie
-  Publikumsbezogene Nutzung



## Seestadt mg+, Mönchengladbach

- Fertigstellung ab 2021
- Catella Project Management

In Mönchengladbach entsteht auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände das Projekt Seestadt mg+. Das neue Stadtviertel liegt an den Bahnschienen unweit des Hauptbahnhofes und verfügt über einen künstlich angelegten See. Angestrebt wurde die Schaffung eines Urbanen Quartiers mit einem starken Fokus auf publikumsbezogene Nutzung in Form von Kitas, Car-Sharing und E-Bike-Stationen, die das Angebot von Wohn- und ergänzenden gewerblichen Flächen ergänzen.

## Deutz Quartiere, Köln

- Fertigstellung ab 2023
- Gerch Group

Auf dem Gelände der Deutz AG in Köln-Mühlheim realisiert die Gerch Group ein Urbanes-Quartier-Projekt, welches einen starken Fokus auf Wohnen haben soll. Auf dem noch in Planung stehenden Areal sollen zusätzlich noch Büro, Handel und öffentliche Einrichtungen Platz finden.

## Grand Central, Düsseldorf

- Fertigstellung ab 2021
- Catella Project Management

In der Nähe des Düsseldorfer Hauptbahnhofes und der Königsallee entsteht auf einer Fläche von 40.000 m<sup>2</sup> das Grand Central Düsseldorf. Dieses Urbane Quartier hat einen starken Fokus auf Wohnen und kombiniert mit Seniorengerechtem Wohnen, gefördertem Wohnen, preisgedämpftem Wohnen sowie Wohnen im Hochhaus mehrere Wohntypen innerhalb des Quartiers. Unterstützt wird diese Wohnform von Gastronomie und Einzelhandel, einem Hotel sowie mehreren Grünflächen, die das Quartier zusätzlich bereichern.

## Omniturm, Frankfurt am Main

- Fertigstellung Q3/2019
- Tishman Speyer Properties Deutschland

Als eines der ersten Vertikalen Mixed-Use-Projekte Deutschlands bietet der Omniturm eine einzigartige Kombination aus Büro- und Wohnflächen. Die Wohnnutzung ist hierbei in den Stockwerken 15–22 eingebaut und verleiht dem Gebäude seinen unverwechselbaren Hüftschwung. Auch durch die Mikrolage im CBD Frankfurts konnten schon vor Fertigstellung einige namhafte Mieter für die Büroflächen gewonnen werden, wie u. a. Morgan Stanley, Hogan Lovells, CBRE oder Spaces.

## FOUR, Frankfurt am Main

- Fertigstellung 2023
- Groß & Partner

Das Hochhausprojekt FOUR mit vier Hochhäusern bildet eines der bemerkenswertesten Projekte Frankfurts in den kommenden Jahren. Unweit der Frankfurter Innenstadt entsteht eine Mischnutzung aus Büroflächen, Hotel und Serviced Apartments, Miet- und Eigentumswohnungen, sowie ein Sockelbau, der die Türme miteinander verbindet. Das FOUR möchte als Urbanes Quartier vor allem der einheimischen Bevölkerung Platz zum Wohnen, Arbeiten und Leben anbieten.

## Magasin 113, Göteborg

- Fertigstellung 2019
- MVRDV

Als Teil der Frihamnen RiverCity, des größten Stadtentwicklungsprojekts in Skandinavien, entsteht das Projekt Magasin 113. Das Projekt ist eine Umnutzung einer ehemaligen Lagerhalle und bildet am Ufer der Stadt ein Zentrum des städtischen Lebens mit Flexible Workspaces, Kunstzentren und Pop-Up Stores sowie Büronutzung, Retail und Gastronomie. Dieses Urbane Quartier ist eine Form von Mixed-Use-Entwicklung, die sich vor allem durch die Funktionalität für die städtische Kultur definiert.

### GÖTEBORG

Magasin 113



### COPENHAGEN

BLOX



THE FUTURE SØLUND



## BLOX, Kopenhagen

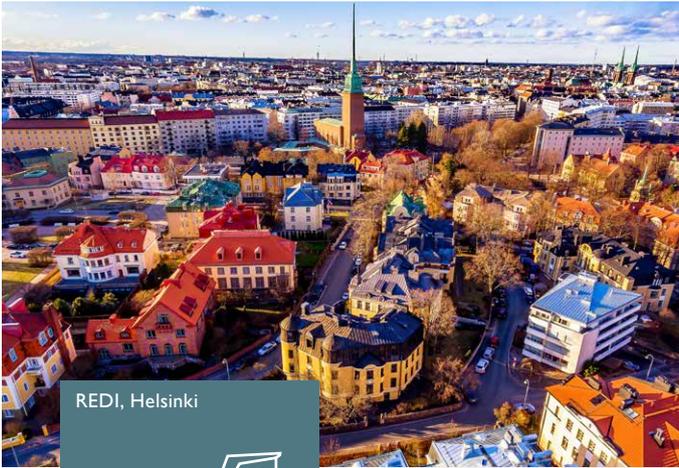
- Fertigstellung: 2018
- OMA

Das Mixed-Use Projekt BLOX wurde seit 2009 am Ufer Kopenhagens gebaut. Das Konzept ist auf eine große Bandbreite an Nutzungen ausgerichtet: Neben Wohnungen, Retail, Gastronomie und Ausstellungsflächen wurde ein Co-Working-Konzept integriert, welches hauptsächlich von Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Organisationen, die im Städtebau aktiv sind, genutzt wird.

## THE FUTURE SØLUND, Kopenhagen

- Fertigstellung: 2022

Beim Future-Sølund-Projekt in Kopenhagen handelt es sich um ein Programm, welches einen generationsübergreifenden Dialog zwischen älteren und jüngeren Menschen anstrebt. Das Projekt umfasst eine Senioren- und Pflegeresidenz sowie Wohnungen für junge Menschen und Senioren, kleine Läden und eine Cafeteria. Der Komplex wird von Grünflächen umgeben und verfügt über ein Dachsystem, auf dem Stadtgärten angelegt werden können.



### REDI, Helsinki

- Fertigstellung bis 2023
- SRV

Das Projekt REDI in Helsinki Kalasatama besteht aus einem Shopping Center und acht Tovern, von welchen sechs für Wohnnutzung und jeweils einer für Büro- und Hotelnutzung vorgesehen ist. Neben einer integrierten Bahnstation beinhaltet das Quartier auch den ersten Wolkenkratzer Finnlands, Majakka, mit einer Höhe von 134 m. REDI bildet das neue Stadtzentrum des Stadtteils Kalasatama.

### Airut, Helsinki

- Fertigstellung 2018
- SITRA, SRV

Das Projekt Airut wurde als eine der größten Entwicklungen im ehemaligen Hafendistrikt Helsinkis konzipiert. Dabei enthält das Projekt eine Mischung aus Wohn- und Büronutzung sowie einen Fokus auf publikumsbezogene Nutzung, wie öffentliche Saunen, Grünflächen oder Gemeindezentren. Nachhaltigkeit hat bei der Konzeption und beim Bau des Projektes eine erhebliche Rolle gespielt.

### Tampere Central Deck and Arena, Tampere

- Fertigstellung 2024
- SRV

In Tampere, Finnland wird ein großflächiges Quartier mit Landmark-Charakter über der bestehenden Eisenbahnlinie in der Stadt gebaut. Herz des Quartiers ist eine Eissporthalle mit 13.000 Sitzplätzen, die vor allem für Eishockey, aber auch für andere Eissportarten und Konzerte dienen soll. Zusätzlich entstehen fünf Wohntürme mit 1.000 Wohnungen, ein Hotel und ein Casino im Rahmen des Projektes.

### Kangas – City of Gardens, Jyväskylä

- Fertigstellung ca. 2040

Das Stadtumbau-Projekt der Stadt Jyväskylä ist ein Umnutzungsprojekt des ehemaligen Industrieviertels der Stadt. Bis 2040 soll die Quartiersentwicklung abgeschlossen sein, wobei das Viertel ein Smart Ecosystem bilden soll, mit diversen digitalen Technologien und einer Sandbox zur Anwendung von Smart-City- und Big-Data-Innovationen. In dem Quartier entstehen 5.000 neue Wohnungen und 1.000 neue Arbeitsplätze.



## Les Lumières Pleyel, Paris

- Fertigstellung 2028
- Sogelym Dixence

Das Projekt Les Lumières Pleyel an den Eisenbahnlinien im Pariser Stadtteil Saint-Denis ist eines der größten Projekte der Stadt. Bis 2028 werden Büro und Wohnen hier entwickelt sowie Hotel, Student Housing, Einzelhandel und vor allem Grünflächen in Form eines 15.000 m<sup>2</sup> großen Parks. Mit relativ hohen Gebäuden soll eine modulare, innovative Stadtstruktur erzielt werden, die vor allem auf die Nutzbarkeit des Viertels ausgerichtet ist.

## Morland Mixité Capitale, Paris

- Fertigstellung 2021
- Emerige

Das Urbane Quartier Morland Mixité Capitale im zentral gelegenen Arsenal in Paris bietet ein breites Spektrum an Hauptnutzungsformen, unterstützenden Nutzungen und publikumsbezogener Nutzung. Neben Gewerbeflächen, Wohnungen, Kita und Hotel fungiert das Quartier auch als ein Zentrum für Kultur mit Kunst- und Ausstellungsflächen sowie diversen Flächen für Urban Gardening. Das Projekt soll sowohl für die Pariser Bevölkerung als auch für die Besucher der Stadt einen erheblichen Mehrwert bilden.

## L'Arbre Blanc, Montpellier

- Fertigstellung 2019
- Promeo

Das spektakuläre Mixed-Use-Projekt „L'Arbre Blanc“ (dt. „Der weiße Baum“) ist ein Mixed-Use-Gebäude, welches aufgrund seiner anspruchsvollen Fassade das Stadtimago MontPELLIERS mit verändern soll. Die diversen Sonnenterassen und Balkone, die in verschiedenen Himmelsrichtungen und Höhen aus dem Gebäude herausragen, erinnern an einen Baum und verleihen dem Projekt zugleich einen japanischen Einfluss. Neben dem Hauptfokus Wohnen sind auch Büroflächen, eine Kunstgalerie sowie Gastronomie und eine Rooftop-Bar integriert.

## Lyon-Confluence, Lyon

- Fertigstellung 2030
- SPL Lyon Confluence

Das mehrzonige Projekt Lyon-Confluence entsteht seit einigen Jahren Schritt für Schritt an der Ecke des Saone-Flusses und des Rhone-Flusses in Lyon. In mehreren Zonen entsteht so ein neues Stadtquartier, welches auf funktionale und soziale Diversität ausgerichtet ist und der Stadt einen innovativen Charakter verleiht.





De, Rotterdam

### De Rotterdam, Rotterdam

- Fertigstellung 2013
- MAB Groep B.V

Das aktuell größte Gebäude in den Niederlanden, welches auch als „Vertical City“ bezeichnet wird, besteht aus drei Türmen mit insgesamt 160.000 m<sup>2</sup>. Neben 240 Apartments und 72.000 m<sup>2</sup> Bürofläche sind ein Hotel, Gastronomie und Retail integriert. Mit 44 Stockwerken hat das Projekt am Hafen Rotterdams Landmark-Charakter und prägt das Stadtbild Rotterdams.

### Weenapoint, Rotterdam

- Fertigstellung n.a
- Maarsen Groep, MVDRV

Direkt gegenüber des Rotterdamer Hauptbahnhofes entsteht das Projekt Weenapoint. Die vordergründige Nutzung ist dabei Büro, die durch Wohnungen, Gastronomie und Grünflächen ergänzt wird. Dieses Projekt trägt zur weiteren Entwicklung des Zentralsdistrikts in Rotterdam bei.

### Jonas, Amsterdam IJburg

- Fertigstellung n.a.
- Amvest

Im Hafen des neuen Stadtteils IJburg in Amsterdam entsteht das Projekt Jonas: ein innovatives Konzept mit einem starken Fokus auf Nachhaltigkeit, welches an Wasser, Hafen und maritimes Handwerk erinnern soll. In das Urbane Quartier wird vorrangig Wohnen integriert und durch öffentlich zugängliche Flächen und Gewerbe vervollständigt.

# 6. Fazit Urbane Quartiere

Die Menschen erleben die Stadt in einer neuen Dimension. Sie möchten aktiv teilnehmen und das städtische Leben in seiner Gesamtheit erfahren. Als städtebauliches Resultat hiervon etabliert sich zunehmend auf einer Mikroebene ist Urbane Quartier, welches auf einer abgegrenzten Fläche alle Vorzüge des städtischen Lebens verkörpern soll. Durch das Interesse am urbanen Leben und der Partizipation daran, erhöht sich zusätzlich die Attraktivität der Stadt, aber birgt auch ein Konfliktpotenzial zwischen Neu- und Altbewohnern, Besuchern und Pendlern, und zwischen privatem und öffentlichem Raum.

Aktuell stoßen viele neuen Ideen und Konzepte rund um das Thema „Urbane Quartiere“ vielfach auf Bestandsobjekte, die das Stadtbild bereits seit mehreren Generationen prägen. Das Ringen um die Nutzungsmischungen, in welcher sich die Partikularinteressen der sog. Stakeholder, wie Planungsbehörden, Investoren, Eigentümer, aktuelle und zukünftige Nutzer und Öffentlichkeit

widerspiegeln, entspricht einer veränderten, zweifelfrei besseren Vorgehensweise beim „großen Stadtumbau“ zu Beginn der neuen Dekade. Die, gerade von Investoren oftmals geforderten, Funktionsmischung, stellt dabei eine radikale Abkehr einer jahrzehntelangen Planungs- und Investorendoktrin dar.

Das im Kontext der Studie definierte Urbane Quartier bildet einen Rahmen für die weitere städtebauliche Entwicklung von innerstädtischen Mixed-Use-Gebäuden bzw. -Nutzungen. Ein Urbanes Quartier lässt sich exemplarisch dabei an einer Vielzahl an Beispielen in verschiedenen Ländern Europas ableiten. Wir haben vier Elemente bzw. Faktoren identifiziert, die sich aus Investorensicht als maßgeblich definieren lassen:

- 1. Verdichtung und Urbanität**
- 2. Mobilität**
- 3. Konnektivität und**
- 4. Identität.**

Gleichwohl sind diese Elemente immer im Fluss, eine Stadt ist niemals „fertiggebaut“. Gerade die sehr starke geographische Verortung auf die europäischen Innenstädte bzw. stadtnahe Strukturen „um die Verkehrsknotenpunkte herum“ mit hervorragender Walkability ist aktuell der Impulsgeber für Planer und Investoren. Da sich die städtebauliche Dynamik an den Hauptachsen und Knotenpunkten der Schienenstränge entfaltet, wird deutlich, dass es eine starke gesellschaftliche Metamorphose hin zu veränderten Mobilitätsanforderungen gibt, die augenscheinlich weitere Aspekte des Stadtumbaus deutlich überstrahlt in der städtebaulichen Evolution. Urbanität ist das Ergebnis eines langfristigen Entwicklungsprozesses. Unter diesen Prozess fallen historische, soziale wie auch architektonische Elemente, Urbane Quartiere bilden dabei aktuell den Kristallisationspunkt und Projektionsfläche.

## Catella Research

Prof. Dr. Thomas Beyerle  
Tel.: +49 69 3101930 220  
E-Mail: thomas.beyerle@catella.de

Sean Nolan  
Tel.: +49 69 3101930 275  
E-Mail: sean.nolan@catella.de

mit weiterer Unterstützung durch  
Lena Jung & Jana-Marie Berg

## Über Catella:

Catella gehört zu den führenden Spezialisten im Bereich Immobilieninvestment und Fondsmanagement und agiert in 15 Ländern. Der Konzern verwaltet Vermögenswerte von rund 20 Mrd. Euro. Catella ist im Mid Cap Segment des Nasdaq Stockholm gelistet. Mehr unter [catella.com](http://catella.com).

**Adresse:**

Catella Property GmbH  
Marienstraße 15  
60239 Frankfurt

Catella Project Management GmbH  
Kaistraße 18  
40221 Düsseldorf

**Fotonachweis:**

Adobe Stock (Seite U2 unten),  
iStockphoto (Seiten 10, 12, 15, 17)  
Catella (Titel, Seiten U2 oben, 3, 5)



[catella.com](http://catella.com)