KOOPERATIONSSTUDIE

Zukunftsfeste Lagen

Wie sich Standortqualität neu definiert



BNP PARIBAS ASSET MANAGEMENT

KPMG

Technische Universität München

ULI Germany/Austria/Switzerland

ZUKUNFTSFESTE LAGEN

Inhalt

INTERVIEWS

Vier Fragen an: Prof. Dr. Fabian Wenner, Hochschule RheinMain 16

Interview mit Prof. Dr. Elisabeth Merk, Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München 22

Vier Fragen an: Christian Scheler, Leiter bei Studio 1komma2 27

Vier Fragen an: Stefan Stute, Head of Investment Consulting, Wüest Partner 33

NAMENSBEITRÄGE

Britta Slater 38

Prof. Dr. Matthias Ottmann Honorarprofessur für Immobilienwirtschaft und Stadtentwicklung, Technische Universität München (TUM) 42

INFO-BOXEN

Kurzportrait: München 21

Fallbeispiel LOQI 31

1 **Editorial** 3

Executive Summary 5

2 **Einführung: Schon immer im Fluss** 6

(1) Raum- und Stadtentwicklung im Wandel der Zeit 7

(2) Standortkriterien: Wer hat's erfunden? 9

3 **Wie neue Standortfaktoren messbar gemacht werden können** 12

(1) Standort- und Lagekriterien heute 13

(2) Handlungsfelder für Städte und Regionen, Unternehmen und Investoren 17

(3) Methoden zur Messbarmachung von Lage- und Standortqualitäten und ihre Ableitungen für Immobilieninvestments 28

4 **What's next?** 34

(1) Einflussfaktoren auf zukünftige Lageanforderungen 35

(2) Welche Kriterien und Messmethoden sind in Zukunft denkbar? 39

(3) „It's all about timing!" 42

Quellensammlung 47

5 **Disclaimer** 48

1.

Editorial

Die Digitalisierung schreitet immer schneller voran – und mit ihr schwindet die Gewissheit darüber, wofür und wo Raum gebraucht wird. Neue Arbeits-, Mobilitäts- und Konsummuster stellen die Businesspläne vieler Immobilien infrage, auch solcher, die vor März 2020 noch als zukunftsfest galten. Gleichzeitig eröffnen digitale Daten und Analyseverfahren neue Möglichkeiten, Bestände zu steuern und Standorte genauer zu beurteilen.

Ob ein Standort gut ist, lässt sich nicht für alle Nutzungen und Nutzergruppen gleich beantworten. 700 Meter bis zum nächsten Bahnhof können für einen Berufspendler bequem sein, für Menschen mit eingeschränkter Mobilität bereits eine erhebliche Hürde. Zugleich zeigt sich, dass Homeoffice und Digitalisierung zentrale Lagen keineswegs automatisch entwerten. Ihre Attraktivität ergibt sich heute zunehmend auch aus vielfältigen Nutzungen, lebendigen öffentlichen Räumen und Angeboten jenseits von Büroarbeit und Einzelhandel. Klassische Lagekriterien bleiben wichtig, müssen aber differenzierter betrachtet werden.

Für Immobilieninvestoren ist deshalb entscheidend, wie sich eine Lage über die Haltedauer verändern kann. Welche Nutzungen werden künftig nachgefragt? Lassen sich Gebäude und Quartiere an neue Anforderungen anpassen? Gerade bei Bestandsquartieren kann auf der Ebene mehrerer Gebäude mehr erreicht werden als durch einzelne Maßnahmen: Gemeinsame Lösungen für Mobilität, Energieversorgung oder Freiflächen können einen Standort langfristig aufwerten und seine Resilienz stärken. Auch physische Klimarisiken und Möglichkeiten der Anpassung daran gehören in die Beurteilung. Eine vorausschauende Standortanalyse, die Entwicklungspotenziale ebenso wie Risiken berücksichtigt, ist unverzichtbares Risikomanagement.

Dieses Diskussionspapier verbindet Perspektiven, die in der Standortdebatte noch zu häufig nebeneinanderstehen: Wissenschaft und Stadtentwicklung, Immobilienwirtschaft, Investmentmanagement und Beratung. Mit zusätzlichen externen Impulsen von Prof. Dr. Fabian Wenner (Hochschule RheinMain), Prof. Dr. Elisabeth Merk (Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München), Christian Scheler (Studio 1komma2) und Stefan Stute (Wüest Partner) richtet es den Blick auf neue Ansprüche an Standorte – und auf die Instrumente, mit denen sich ihre Qualität künftig fundierter beurteilen lässt.

Zukunftsfeste Lagen sind deshalb nicht jene, deren Qualität heute als gesichert gilt, sondern jene, deren Wandlungsfähigkeit bereits heute mitgedacht wird.

AUTOREN:



Dr. Markus Trost
(KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft)



Dr. Christiane Müller
(KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft)



Thomas Kotyrba
(BNP Paribas Asset Management Alts)



Britta Slater
(BNP Paribas Asset Management Alts)



Sabine Georgi
(ULI Germany)



Prof. Dr. Matthias Ottmann
(TU München)

MITARBEIT:

Laura Rogos
(BNP Paribas Asset Management Alts)

Lucas Böller
(BNP Paribas Asset Management Alts)

Executive Summary

01 Standortqualität ist keine unveränderliche Eigenschaft einer Adresse. Technischer Fortschritt, wirtschaftlicher Strukturwandel und gesellschaftliche Entwicklungen haben die Anforderungen an gute Immobilienlagen immer wieder neu definiert. Aktuell verändern vor allem Digitalisierung und Homeoffice, neue Mobilitäts- und Konsummuster, der demografische Wandel sowie der Klimawandel die Bedeutung einzelner Standortfaktoren.

02 Klassische Kriterien wie Erreichbarkeit, Verkehrsanbindung, Kosten und Flächenangebot bleiben wichtig. Gleichzeitig gewinnen Nutzungsmischung, Aufenthaltsqualität, Klimaanpassung, Energieverfügbarkeit und weitere „weiche“ Faktoren an Gewicht. Die Entwicklungen verlaufen jedoch keineswegs einheitlich: Während zentrale Bürolagen vielerorts weiterhin besonders gefragt sind, können sich für Wohnstandorte durch flexiblere Arbeitsformen neue Möglichkeiten im Umland und in ländlichen Regionen eröffnen. Dabei ist immer genauer zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen zu unterscheiden.

03 Für Stadtplanung, Unternehmen und Immobilieninvestoren ergeben sich daraus neue Anforderungen. Sie müssen schneller und detailgenauer auf Trends und Veränderungen reagieren, können diese aber auch in gewissem Maße beeinflussen. Für Immobilieninvestments ist die detailgetreue Standortanalyse ein wesentlicher Bestandteil des Risikomanagements. Neben der gegenwärtigen Lagequalität gilt das auch für die Frage, wie anpassungsfähig ein Standort und seine Bebauung sind.

04 Zu diesem Zweck erweitern digitale Daten und neue Analyseverfahren die Möglichkeiten, Standortqualitäten differenzierter als jemals zuvor zu erfassen. Mobilitäts-, Nutzungs-, Markt-, Umwelt- und Wahrnehmungsdaten lassen sich zunehmend miteinander verknüpfen und in integrierte Bewertungsmodelle überführen. Solche Instrumente können Standortentscheidungen fundieren. Sie ersetzen aber weder die fachliche Gewichtung der Kriterien noch das Urteil über die besonderen Qualitäten eines Ortes. Künftig könnten Künstliche Intelligenz und Simulationen dazu beitragen, Veränderungen früher zu erkennen, planerische Maßnahmen vorab zu untersuchen und die Entwicklung von Standorten kontinuierlich zu steuern.



2

Einführung: Schon immer im Fluss

(1) Raum- und Stadtentwicklung im Wandel der Zeit 7

(2) Standortkriterien: Wer hat's erfunden? 9

(1)

Raum- und Stadtentwicklung im Wandel der Zeit

Was macht einen guten Immobilienstandort aus? Die Antwort auf diese Frage war immer schon abhängig von der Nutzungsart und der Zielgruppe und hat sich im Laufe der Zeit stets dynamisch verändert. Technischer Fortschritt, wirtschaftlicher Strukturwandel und veränderte Lebens- und Arbeitsweisen haben immer wieder bestimmt, welche Orte wachsen, welche Lagen gefragt sind und welche Standortvorteile an Bedeutung gewinnen. Das gilt auf zwei Ebenen: für die Frage, an welchen Standorten Städte und Wirtschaftszentren überhaupt entstehen und wachsen, ebenso wie für die Bewertung einzelner Lagen innerhalb dieser Städte.

Über Jahrhunderte waren die Voraussetzungen dafür zunächst von der Verfügbarkeit materieller Ressourcen geprägt. So entstanden wirtschaftliche Zentren und Städte bevorzugt dort, wo Wasser, fruchtbares Umland und Handelswege zusammenkamen. Flüsse waren Verkehrsachsen, Häfen Tore zu überregionalen Märkten. Innerhalb der so entstandenen Handelszentren und Städte konzentrierte sich das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben auf vergleichsweise kleinem Raum. Die Nähe zu Markt, Kirche, Verwaltung und Handwerk war zum Beispiel ein Standortvorteil.

Mit der Industrialisierung verschoben sich die Gewichte. Prägend für die Entstehung und das starke Wachstum vieler großer Städte wurden Kohle, Eisen und Verkehrsanbindungen. Neue Industriezentren entstanden dort, wo Rohstoffe verfügbar waren oder günstig herangeschafft werden konnten. Die Eisenbahn veränderte zugleich die Bedeutung von Entfernung und Erreichbarkeit grundlegend. Sowohl Menschen als auch Waren und Rohstoffe konnten plötzlich viel größere Entfernungen in viel kürzerer Zeit überwinden; Bahnhöfe und Gleisanschlüsse wurden zu neuen Standortvorteilen.

Verkehr verändert die Stadt

Innerhalb der expandierenden Städte verschoben sich zugleich die bevorzugten Wohnlagen. Straßenbahn und später weitere Formen des öffentlichen Nahverkehrs ermöglichten es, Wohnen und Arbeiten stärker räumlich voneinander zu trennen. Neue Wohnviertel entstanden außerhalb der alten Zentren. Wer es sich leisten konnte, suchte dabei nicht selten Abstand von dicht bebauten, lauten und schadstoffbelasteten Industriequartieren. „Gesunde Luft“ konnte damit selbst zu einem Lagekriterium werden. Diese funktionale Trennung entsprach lange auch einem stadtplanerischen Ideal.

Den nächsten großen Fortschritt brachte die Massenmotorisierung. Das Auto verkürzte Entfernungen erneut und machte eine noch stärker dezentrale Stadtentwicklung möglich, Verkehrs- und Siedlungsstrukturen orientierten sich zunehmend am motorisierten Individualverkehr. Die räumliche Trennung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit wurde noch stärker erleichtert – und mit ihr die Ausdehnung der Städte in ihr Umland, was wiederum neue Probleme erzeugte.

Neue Verkehrsmittel erschließen nicht einfach bestehende Lagen besser. Sie schaffen neue Lagen und verändern bestehende. Eine Bahnstation kann einen zuvor peripheren Standort aufwerten. Ein Autobahnanschluss macht neue Flächen für Gewerbe oder Wohnen erreichbar. Umgekehrt können Räume an Attraktivität verlieren, wenn die Infrastruktur, auf der ihre Entwicklung beruhte, nicht mehr zu den Mobilitäts- und Nutzungsgewohnheiten ihrer Bewohner und Nutzer passt – oder womöglich gar nicht verfügbar war: Viele innerdeutsche Märkte waren aufgrund der Teilung nach 1949 nicht in der Lage, diesen Modalsplit, also die Aufteilung der verschiedenen Verkehrsträger, bereitzustellen. Urbane Nutzerströme müssen sich mit den lokalen Gegebenheiten arrangieren, was ebenfalls zu differenzierten Ausprägungen von Lagen führt.

Neue Anforderungen an bestehende Lagen

Auch die breite Durchsetzung des Automobils ist nicht das Ende dieser Entwicklung. In vielen Städten wird Verkehrsplanung heute wieder breiter verstanden. Neben dem Auto treten öffentlicher Verkehr, Fahrrad- und Fußverkehr sowie Sharing-Angebote. Kurze Wege und die Qualität des öffentlichen Raums gewinnen erneut an Bedeutung, während neue Technologien (wie Digitalisierung, Homeoffice, E-Commerce) bestehende räumliche Bindungen lockern.

Neben der verkehrlichen Erreichbarkeit rücken seit einigen Jahren zunehmend klimabezogene Standortfaktoren in den Vordergrund, also die Widerstands- und Anpassungsfähigkeit von Städten und Quartieren gegenüber Hitze, Starkregen oder Hochwasserrisiken. Damit können etwa Grünflächen, Verschattung, Entsiegelung, gezieltes Wasserressourcenmanagement oder ein wirksamer Hochwasserschutz künftig stärker darüber mitentscheiden, wie attraktiv und zukunftsfähig eine Lage ist.

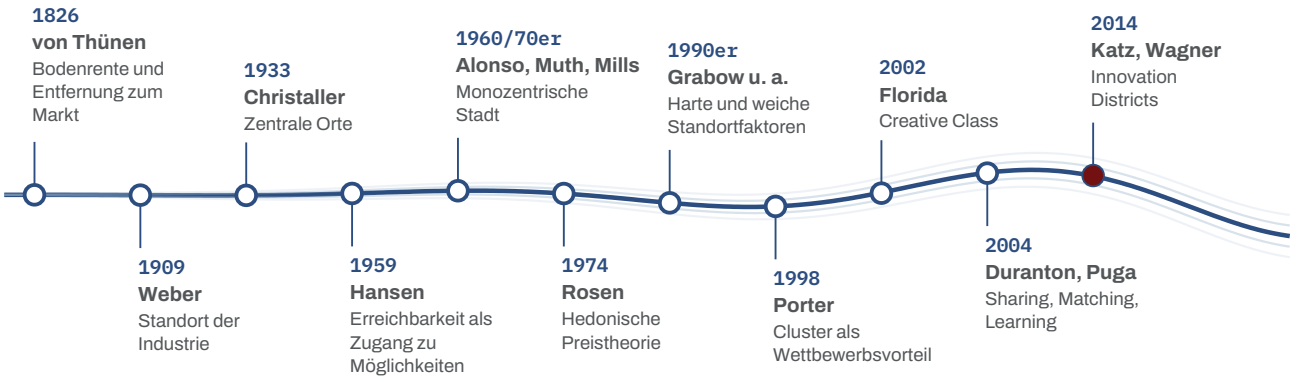
Der Blick zurück zeigt deshalb vor allem eines: Standortqualität ist keine feste Eigenschaft eines Ortes. Sie entsteht aus den Anforderungen einer bestimmten Zeit. Was gestern ein entscheidender Vorteil war, kann morgen selbstverständlich oder sogar zum Nachteil werden. Die Frage, was eine „gute Lage“ ausmacht, wurde deshalb auch wissenschaftlich immer wieder neu beantwortet.

(2)

Standortkriterien: Wer hat's erfunden?

Wie sich das Verständnis von Lagequalität entwickelt hat

Ausgewählte Ansätze der Standort- und Stadtforschung



Darstellung auf Basis der in Kapitel 2 (2) genannten Quellen (Quellensammlung, Nr. 1 bis 11).

Die Frage, warum bestimmte Standorte wertvoller sind als andere, beschäftigt Ökonomen und Geographen seit rund zwei Jahrhunderten. Die Erklärungen dafür haben sich mit Wirtschaft und Gesellschaft verändert.

Einen Ausgangspunkt bildet Johann Heinrich von Thünens Modell des „isolierten Staates" von 1826. Es erklärt unterschiedliche Bodenrenten vor allem über die Entfernung zum Absatzmarkt und die damit verbundenen Transportkosten: Je günstiger der Zugang zum Markt, desto höher der Wert eines Produktionsstandorts.[1] Alfred Weber erweiterte den Standortgedanken zu Beginn des 20. Jahrhunderts für die Industrie. Für ihn stand die Frage im Mittelpunkt, an welchem Ort ein Unternehmen unter Berücksichtigung von Transport-, Arbeits- und weiteren Produktionskosten am günstigsten produzieren kann.[2] Walter Christaller weitete die Perspektive 1933 von einzelnen Unternehmen auf ganze Städtesysteme aus. Seine Zentrale-Orte-Theorie beschreibt eine hierarchische Ordnung von Zentren unterschiedlicher Größe und Versorgungsfunktion. Noch heute finden sich Elemente dieses Denkens in der Unterscheidung von Haupt- und Nebenzentren oder zentralen und peripheren Lagen.[3]

Seit der Mitte des 20. Jahrhunderts wurde der Blick deutlich differenzierter. Walter G. Hansen fasste Erreichbarkeit 1959 nicht mehr nur als räumliche Entfernung, sondern als Zugang zu wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Möglichkeiten.[4] In der Stadtökonomik entwickelten William Alonso, Richard Muth und Edwin Mills in den 1960er- und 1970er-Jahren das Modell der monozentrischen Stadt weiter. Vereinfacht ausgedrückt steigt dort der Nutzen zentraler Standorte durch die Nähe zum Central Business District, während Bodenpreise mit wachsender Entfernung sinken. Über Jahrzehnte prägte dieses Modell die Vorstellung davon, warum Innenstadtlagen und gut angebundene Standorte einen Preisaufschlag erzielen.[5]

Parallel dazu wurde Lagequalität zunehmend in einzelne Merkmale zerlegt. Sherwin Rosen zeigte 1974 mit der hedonischen Preistheorie, dass sich der Preis eines Gutes als Ergebnis verschiedener Eigenschaften verstehen lässt. Auf Immobilien übertragen bedeutet dies: Nicht „die Lage“ allein bestimmt den Wert, sondern ein Bündel aus Objekt- und Standortmerkmalen.[6] Dieser Ansatz bildet bis heute eine wichtige Grundlage empirischer Immobilienpreis- und Standortmodelle.

Cluster und Agglomeration als Standortvorteil

Eine zweite Entwicklungslinie beschäftigt sich damit, warum räumliche Konzentration selbst wirtschaftliche Vorteile schafft. Alfred Marshall hatte bereits Ende des 19. Jahrhunderts auf die Vorteile spezialisierter Unternehmenscluster hingewiesen. Jane Jacobs betonte einige Jahrzehnte später die Innovationskraft vielfältiger, gemischt genutzter urbaner Räume. Michael E. Porter veröffentlichte 1998 in seinem Aufsatz „Clusters and the new economics of competition“ eine wegweisende Analyse zu Wettbewerbsvorteilen von Regionen mit Clusterausprägungen.[7] Duranton und Puga systematisierten diese Agglomerationsvorteile 2004 als Sharing, Matching und Learning: Unternehmen und Beschäftigte profitieren von gemeinsam nutzbarer Infrastruktur und Dienstleistungen, größeren Arbeitsmärkten sowie Wissensaustausch durch räumliche Nähe.[8] Diese Ansätze erklären einen wesentlichen Teil der Attraktivität, die Innenstädte, Büro- beziehungsweise Industriecluster und andere zentrale Lagen über lange Zeit entwickelt haben.

Seit den 1990er-Jahren weitete sich zugleich der Begriff des Standortfaktors. Neben gut messbaren „harten“ Faktoren wie Flächenangebot, Verkehrsanbindung, Arbeitskräften, Kostenfaktoren oder Kundennähe wurden zunehmend „weiche“ Faktoren berücksichtigt. Dazu zählen etwa Stadtbild, Image, Kultur- und Freizeitangebot oder allgemeine Lebensqualität. Die von Busso Grabow und weiteren Forschern entwickelte Unterscheidung von harten und weichen Standortfaktoren hat sich insbesondere in der deutschen Standortforschung etabliert.[9] Hintergrund war unter anderem der Strukturwandel zur Dienstleistungs- und Wissensökonomie mit ihren sehr gut ausgebildeten und verdienenden Arbeitnehmern mit veränderten Lebens- und Arbeitsmodellen: Wo Roh-

stoff- und Transportkosten weniger bestimmend sind, können die Qualität des Umfelds und die Attraktivität eines Standorts für diese qualifizierten Beschäftigten stärker ins Gewicht fallen.

Weiche Faktoren durch die Wissensökonomie

Um die Jahrtausendwende wurde dieser Gedanke weiterentwickelt. Peter Hall, Saskia Sassen und andere Autoren beschrieben Städte zunehmend als Knoten in nationalen und globalen Wirtschafts- und Wissensnetzwerken. Nähe behielt damit ihre Bedeutung, bekam aber eine zusätzliche Dimension: Entscheidend war nicht nur die Distanz zu einem Markt oder Verkehrsknotenpunkt, sondern auch der Zugang zu Unternehmen, Talenten, Forschung, Dienstleistungen und Wissen. Richard Florida rückte mit seiner „Creative Class" zudem die Frage in den Mittelpunkt, welche Orte für hoch qualifizierte und kreative Beschäftigte attraktiv sind.[10]

Einen noch kleinräumigeren Blick eröffneten Katz und Wagner 2014 mit dem Konzept der „Innovation Districts": kompakte, urbane Quartiere, in denen Unternehmen, Forschungseinrichtungen, Wohnen und weitere Nutzungen räumlich eng zusammenkommen.[11]

Bis in die 2000er Jahre war damit aus dem vergleichsweise einfachen Zusammenhang von Entfernung und Bodenrente ein wesentlich breiteres Verständnis von Standortqualität geworden. Distanz und Erreichbarkeit blieben relevant, wurden aber um Agglomeration, Netzwerke, Nutzungsvielfalt, Lebensqualität und weitere qualitative Faktoren ergänzt. Viele dieser Ansätze arbeiten dennoch mit vergleichsweise stabilen räumlichen/physischen Strukturen und periodisch erhobenen Daten. Erst die jüngsten technologischen und gesellschaftlichen Veränderungen wie E-Commerce oder Homeoffice stellen zunehmend auch diese Voraussetzung infrage – und bilden damit den Ausgangspunkt für die aktuellen Entwicklungen, denen wir uns in dem vorliegenden Überblick in den folgenden Kapiteln widmen wollen.



3

Wie neue Standortfaktoren messbar gemacht werden können

(1) Standort- und Lagekriterien heute 13

(2) Handlungsfelder für Städte und Regionen, Unternehmen und Investoren 17

(3) Methoden zur Messbarmachung von Lage- und Standortqualitäten und ihre Ableitungen für Immobilieninvestments 28

(1)

Standort- und Lagekriterien heute

Der Wandel der Standortfaktoren setzt sich in der Gegenwart fort, allerdings nicht entlang einer einzigen Entwicklungslinie. Langfristige Veränderungen wie der demografische Wandel oder der Klimawandel überlagern sich mit vergleichsweise schnellen Veränderungen von Arbeitswelt, Konsum und Mobilität. Zugleich unterscheiden sich die Anforderungen stärker nach Nutzungsart und Nutzergruppe. „Lagequalität ist am Ende immer multikriteriell und nach Nutzungsart differenziert", sagt ***Prof. Dr. Fabian Wenner*** von der ***Hochschule RheinMain***. Er ist dort Professor für nachhaltige Stadtplanung und alternative Mobilitätskonzepte. Was für eine Büroimmobilie eine gute Lage ausmacht, müsse deshalb nicht gleichermaßen für Wohnen, Handel oder Logistik gelten. Und auch innerhalb einer Nutzungsart könnten sich die Anforderungen verschiedener Nutzer deutlich unterscheiden.

Besonders sichtbar wird dieser Wandel bei der Mobilität. Erreichbarkeit bleibt ein zentraler Standortfaktor, doch die räumlichen Beziehungen werden komplexer. Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit sind nicht mehr ausschließlich in der klassischen Abfolge Peripherie/Zentrum organisiert. „Wir sehen nicht länger hauptsächlich Peripherie-Zentrum-Relationen, sondern auch umgekehrt, und auch tangential", beobachtet Wenner. Als Beispiel nennt er die Region München, wo eine der stärksten Pendlerbeziehungen zwischen zwei Gemeinden inzwischen von München als Wohnort nach Unterföhring als Arbeitsort führe. Gleichzeitig blieben Bahnverbindungen gerade in verdichteten Metropolregionen ein wichtiger Entwicklungstreiber. Selbst Menschen, die den öffentlichen Verkehr nicht regelmäßig nutzen, legen nach Wenners Einschätzung Wert darauf, diese Option zu haben. Gute Erreichbarkeit ist damit weniger eindeutig an ein Verkehrsmittel oder die reine Entfernung zum traditionellen Zentrum gebunden als früher.

Noch deutlicher verändert die Digitalisierung die räumliche Verteilung von Aktivitäten. Homeoffice hat sich in Deutschland als dauerhafter Bestandteil der Arbeitswelt im klassischen Dienstleistungs- und Informationssektor etabliert. Nach einer Untersuchung von ifo Institut und CESifo liegt der Anteil der Beschäftigten, die zumindest teilweise von zu Hause arbeiten, seit 2022 bei rund 25 Prozent. Für 50 deutsche Metropolregionen zeigt die Untersuchung anhand von Mobilfunk- und Kartentransaktionsdaten zudem, dass sich Konsumausgaben teilweise aus Arbeitsplatzlagen in Wohnquartiere verlagert haben. Einen dauerhaften, durch Homeoffice ausgelösten Exodus aus den Städten konnten die Forschenden für Deutschland dagegen ebenso wenig feststellen wie einen dadurch bedingten, nachhaltigen Anstieg des E-Commerce.[12]

rund **25 %**

der Beschäftigten arbeiten seit 2022 zumindest teilweise von zu Hause.

ifo Institut und CESifo

Zentralität unter neuen Vorzeichen

Digitalisierung hebt räumliche Beziehungen also nicht einfach auf, sondern verändert sie. Wenner formuliert es so: „Digitale Angebote können Wege substituieren – aber auch Wege vorbereiten, Optionen sichtbar machen, die Verkehrsmittelwahl verändern oder sogar neue Mobilitätsbedürfnisse erzeugen." Viele Tätigkeiten bleiben zudem an konkrete Orte gebunden – von persönlichen Dienstleistungen und Bildung bis zu Freizeit und sozialer Begegnung. Das erklärt auch, warum die historischen Zentren nach Wenners Beobachtung weiterhin eine starke Anziehungskraft ausüben können, zunehmend auch durch Gastronomie und andere Freizeitangebote. Bei genauerem Hinsehen müsste man sogar ergänzen, dass es jetzt mehr denn je auf diese qualitative Aufwertung und funktionale Erweiterung der Innenstädte ankommt: Zwei zentrale Funktionen wie Einkaufen und Büroarbeit alleine reichen nicht mehr aus, um sie vor Verödung zu bewahren. Aufenthaltsqualität und Sicherheitsgefühl auf den Straßen, Gastronomie-, Freizeit- und Sportangebote, touristische Highlights sowie leistbare Wohnkapazitäten werden unverzichtbar.

Am Immobilienmarkt lässt sich auch keine einfache Bewegung von zentralen zu dezentralen Lagen feststellen. Eine interne Analyse von Bürotransaktionen in deutschen A- bis D-Städten liefert vielmehr Hinweise auf das Gegenteil: Während sich bei den untersuchten Transaktionen vor der Zinswende – unter sonst gleichen Bedingungen – kein signifikanter Preisunterschied zwischen Innenstadt und Stadtrand zeigte, wurden Stadtrandlagen seit der Zinswende mit einem zusätzlichen signifikanten Abschlag gegenüber Innenstadtlagen in A-Städten gehandelt. Die Analyse von BNP Paribas Asset Management Alts gibt statistisch belegbare Hinweise auf einen „Flight-to-Centrality-Effekt".[13] Aufgrund fehlender objektspezifischer Merkmale und der Beschränkung auf tatsächlich realisierte Transaktionen ist das Ergebnis zwar mit Vorsicht zu interpretieren. Es zeigt aber, dass die stärkere räumliche Flexibilität der Arbeitswelt nicht automatisch mit einem Bedeutungsverlust zentraler Bürolagen einhergeht.

Wohnlagen zwischen Flexibilität und Leistbarkeit

Beim Wohnen ist das Bild ebenfalls differenziert. Die 2026 veröffentlichte BBSR-Studie „Wohn- und Lebenskonzepte in der Peripherie" zeigt, dass kleinere Städte und ländliche Räume durchaus von veränderten Rahmenbedingungen profitieren. Unter den Befragten, die in die untersuchten peripheren Räume gezogen waren, kamen 23 Prozent unmittelbar aus einer Großstadt. Für 37 Prozent spielte die Lust am Landleben und die Nähe zur Natur eine große Rolle. Bemerkenswert ist jedoch die Einordnung der Autoren: Diese Präferenz ist nicht neu. Homeoffice und andere Veränderungen der Arbeitswelt erleichtern lediglich ihre Umsetzung. Gerade Homeoffice-Nutzende erweitern ihren räumlichen Suchradius und akzeptieren größere Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort. Damit gewinnt zugleich die Leistbarkeit als Standortfaktor an Gewicht. Hohe Wohnkosten und ein knappes Ange-

23 %

der Zugezogenen in peripheren Räumen kamen unmittelbar aus einer Großstadt.

BBSR 2026

37 %

nannten Landleben und Naturnähe als wichtigen Grund für den Umzug.

BBSR 2026

bot in Großstadtregionen sind laut BBSR ein Treiber dafür, dass insbesondere Familien auch weiter entfernte Wohnstandorte in Betracht ziehen.[14]

Auch Wenner weist darauf hin, dass im Wohnbereich je nach Segment eine geringere Erreichbarkeit bewusst in Kauf genommen werden könne, wenn ihr ein hoher landschaftlicher Erholungswert gegenüberstehe. Lebensqualität, Stadtbild oder die Nähe zu Grünflächen können also wichtiger werden, sie wirken aber nicht unabhängig von den Kosten. Ein attraktiver Standort scheidet als reale Wohnoption aus, wenn ein Haushalt ihn sich nicht leisten kann. Standortpräferenzen und tatsächliche Standortentscheidungen sind deshalb auseinanderzuhalten. Gerade für Haushalte mit größerem Flächenbedarf kann sich der Suchraum dadurch weit über das unmittelbare Umland hinaus verschieben.

Hinzu kommt der demografische Wandel: Kleinere Haushalte und eine alternde Bevölkerung verändern die Gewichtung einzelner Standortfaktoren. Die bereits zitierte BBSR-Befragung zeigt deutliche Unterschiede zwischen den Lebensphasen: Familien legen vergleichsweise großen Wert auf die Nähe zu Kitas und die Möglichkeit zur Eigentumsbildung, wohingegen jüngere Haushalte stärker auf die Erreichbarkeit von Arbeit oder Studium achten. Für ältere Haushalte gewinnen die fußläufige Versorgung des täglichen Bedarfs und die Erreichbarkeit von Gesundheitseinrichtungen an Bedeutung. Standortqualität unterscheidet sich also auch nach Nutzergruppen.

Diese Verschiebung betrifft nicht nur Wohnstandorte. Auch bei unternehmerischen Standortentscheidungen lässt sich beobachten, dass die Qualität des Umfelds stärker ins Gewicht fällt. Christina Masch hat durch die Auswertung von Unternehmensbefragungen im Zeitraum von 2002 bis 2017 festgestellt, dass harte Standortfaktoren wie Arbeitskräfte, Flächen, Kosten oder Verkehrsanbindung zwar die wichtigsten Kategorien blieben. Deutlich zugenommen hat jedoch die Bedeutung von Faktoren der Lebensqualität und des innerstädtischen Umfelds, wie Sicherheit, städtisches Erscheinungsbild, Image sowie Kultur-, Freizeit- und Einkaufsangebote.[15] Das Ergebnis spricht nicht dafür, harte durch weiche Faktoren zu ersetzen. Weiche Kriterien gewinnen dort an Bedeutung, wo grundlegende funktionale Anforderungen an mehreren Standorten gleichermaßen erfüllt werden.

Hinzu kommen die Herausforderungen des Klimawandels. Zusätzliche Anforderungen an Kühlung oder baulichen Hitzeschutz können jedoch Kosten verursachen. Damit erweitert sich die Frage nach einer guten Lage und sogar nach einem guten Immobilienmarkt erneut: Entscheidend ist nicht allein, ob ein Quartier attraktiv erscheint, sondern auch, ob es unter veränderten klimatischen Bedingungen dauerhaft nutzbar und für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zugänglich und bezahlbar bleibt. Gerade für ältere oder weniger mobile Menschen stellt sich auch die Frage, ob soziale Kontakte und alltägliche Versorgung im unmittelbaren Umfeld erreichbar bleiben. Conclusio: Standortqualität wird stärker von der Nutzungsart und dem zeitlichen Kontext abhängig.

VIER FRAGEN AN: PROF. DR. FABIAN WENNER
PROFESSOR FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG, HOCHSCHULE RHEINMAIN



„Erreichbarkeit bleibt entscheidend“

Herr Prof. Wenner, eine frühere Bahnwerbung behauptete: „Stadtmitte ist da, wo der Bahnhof ist.“ Stimmt das noch?

Gerade in Deutschland gibt es viele Stadtmitten und Hauptbahnhöfe, für die das zutrifft – man denke an Köln, zentraler geht es kaum. Über 200 Jahre hatten viele Städte Zeit, um ihre Stationen herumzuwachsen. In anderen Städten hat man aber schon damals versucht, etwas außerhalb liegende Bahnhöfe durch Bebauung der Zwischenräume mit der Stadt zusammenwachsen zu lassen, zum Beispiel in Frankfurt am Main. Das hat aber nicht immer gut geklappt. So oder so: Großstadtbahnhöfe sind auch heute Pole der Erreichbarkeit geblieben und damit attraktive gewerbliche Lagen. Neben der Bahnerreichbarkeit spielen jedoch auch die Einbindung in das regionale und lokale Verkehrsnetz und vor allem die städtebauliche Einbettung eine Rolle. Von Stationen auf der grünen Wiese allein kann heute keine starke Entwicklung ausgehen.

Wie wichtig ist Erreichbarkeit heute noch für die Lagequalität – und gilt das für alle Nutzungsarten gleichermaßen?

Lagequalität ist immer multikriteriell und nach Nutzungsart differenziert, Erreichbarkeit ebenso nach Wegezweck und Verkehrsmittel. Gerade im Wohnbereich spielt je nach Segment teilweise sogar gezielt eine geringere Erreichbarkeit bei gleichzeitig hohem landschaftlichem Erholungswert eine Rolle. Dennoch zeigen auch jüngere stadtökonomische Untersuchungen weiterhin ein starkes Bodenpreisgefälle zwischen zentralen und peripheren sowie gut und weniger gut erreichbaren Standorten. Erreichbarkeit spielt also weiterhin eine entscheidende Rolle für die Lagequalität.

Entlang welcher Verkehrsachsen entwickeln sich Städte und Ballungsgebiete heute?

Heute prägen neben der Bahn vor allem Straßen die räumliche Entwicklung. Die Massenmotorisierung hat die Suburbanisierung stark beschleunigt und Pendelbeziehungen deutlich ausdifferenziert – nicht mehr nur von der Peripherie ins Zentrum, sondern auch umgekehrt und tangential. Gleichzeitig lösen Bahnachsen gerade in verdichteten Metropolregionen weiterhin starke Entwicklungsimpulse aus. Entscheidend ist aus meiner Sicht deshalb die regionale Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Nur so lassen sich die Dichte und Nutzungsmischung erhalten, die unsere Städte kennzeichnen.

Ist eine Zukunft denkbar, in der Verkehrsanbindung für die Lagequalität kaum noch eine Rolle spielt?

Solange Teleportation Teil von Science Fiction bleibt, wird räumlich differenzierte und gebundene Erreichbarkeit aus meiner Sicht immer wichtig sein. Auch neue Verkehrstechnologien wie Hyperloop oder Drohnen können diese Strukturen höchstens transformieren, aber nicht überwinden. Auch digitale Angebote ersetzen physische Erreichbarkeit nicht einfach: Sie können Wege substituieren, aber auch Wege vorbereiten, Optionen sichtbar machen, die Verkehrsmittelwahl verändern oder neue Mobilitätsbedürfnisse erzeugen. Viele Bedürfnisse bleiben räumlich gebunden. Ich würde mir eine Zukunft

wünschen, in der die nahräumliche Erreichbarkeit wieder stärker im Mittelpunkt steht und damit auch die städtebauliche Einbettung wieder stärker auf die Lagequalität von Immobilien wirkt.

(2)

Handlungsfelder für Städte und Regionen, Unternehmen und Investoren



Gemischt genutztes Stadtquartier: Wohnen, Büros und öffentlicher Raum am Wasser, HafenCity Hamburg

Wenn sich die Anforderungen an gute Standorte verändern, hat das unmittelbare Folgen für Stadt- und Regionalplanung, Unternehmen, Immobilienwirtschaft und -investoren. Lagequalität ist nicht ausschließlich das Ergebnis historisch gewachsener Strukturen. Sie lässt sich in vielen Bereichen aktiv beeinflussen. Verkehrswege können verändert, Nutzungen neu gemischt, öffentliche Räume aufgewertet oder Gebäude für andere Nutzungen geöffnet werden. Auch Klimaanpassung, Grün- und Freiflächen oder die digitale Infrastruktur können darüber mitentscheiden, wie attraktiv und nutzbar ein Standort künftig ist. „Die Lagequalität einer Immobilie ist für mich keine feste Eigenschaft einer Adresse“, sagt ***Christian Scheler***, Verkehrsplaner bei ***Studio 1komma2*** und Mitgründer des Zertifizierungssystems ***Certified Good Mobility***. Sie entstehe im Zusammenspiel von Ort, Nutzung und den Menschen, die ihn erreichen sollen.

„Die Lagequalität einer Immobilie ist für mich keine feste Eigenschaft einer Adresse“

CHRISTIAN SCHELER, STUDIO 1KOMMA2

Besonders gut lässt sich dieser Zusammenhang an der Mobilitätsplanung beobachten. Scheler beschreibt für die vergangenen zehn bis 15 Jahre einen deutlichen Wandel. Bei Quartiersentwicklungen habe sich die Verkehrsplanung früher häufig auf zwei Fragen konzentriert: Haben die Straßen ausreichend Kapazitäten, und sind genügend Pkw-Stellplätze vorhanden? Beides sei weiterhin relevant. Inzwischen werde jedoch wesentlich breiter über Mobilität nachgedacht. Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Verkehr, Sharing-Angebote, Liefer- und Pflegeverkehre oder die Wege von Besuchern müssten ebenso berücksichtigt werden wie das klassische Auto. Hinzu kommt der Betrieb der Angebote. „Ein Mobility Hub ist nicht einfach ein etwas moderneres Parkhaus. Er ist eine dauerhafte Betriebsaufgabe.“ Wer Sharing-Angebote betreibt, Stellplätze vergibt oder Lastenräder und Paketstationen unterhält, müsse deshalb bereits in der Planung geklärt werden.

Einzelne Angebote können dabei nur begrenzt ausgleichen, was im Umfeld fehlt. Scheler beschreibt Mobilität als ein „Ökosystem“: Sharing könne eine gute Ergänzung sein, wenn kurze Wege zur Nahversorgung, attraktive Fuß- und Radwege und ein funktionierender öffentlicher Verkehr vorhanden seien. Wo Menschen für ihre alltäglichen Wege von vornherein auf das Auto angewiesen sind, ändere ein zusätzliches Sharing-Angebot wenig. Für die Stadt- und Quartiersplanung folgt daraus, dass Infrastruktur, Nutzungsmischung und Qualität des öffentlichen Raums zusammen betrachtet werden müssen. Ein gut erreichbarer Supermarkt nützt dem Fußverkehr wenig, wenn der Weg dorthin nicht angenehm oder sogar unsicher ist; auch ein nahegelegener Bahnhof allein garantiert noch keine gute Mobilität, wenn die Zuwege schlecht erschlossen sind oder nur selten Züge halten.

Aufenthaltsqualität wird zum Standortfaktor

Über die reine Funktionalität hinaus gewinnt die Qualität des Ortes selbst an Gewicht. Lange standen bei der Planung stark messbare Fragen im Vordergrund: Ist ein Standort erreichbar, funktioniert die Erschließung, sind Versorgung und Stellplätze vorhanden? Diese Kriterien bleiben relevant. Hinzu kommt aber stärker die Frage, ob Menschen einen Ort gern nutzen und sich dort aufhalten. Das betrifft Straßen und Plätze ebenso wie Architektur, Erdgeschosse, Eingangsbereiche und Aufenthaltsflächen innerhalb von Gebäuden; auf regionaler Ebene spielen auch Landschaft, Natur- und Freizeitwert eine Rolle. Scheler weist darauf hin, dass Mobilitätsentscheidungen häufig nicht rein rational getroffen werden und Menschen eher zu Fuß gehen oder Rad fahren, wenn Wege und Räume angenehm sind. Aufenthaltsqualität ist deshalb nicht nur eine gestalterische Zugabe, sondern kann die tatsächliche Nutzbarkeit und Attraktivität eines Standorts beeinflussen.

Auch die Anforderungen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen sprechen gegen schematische Planungsmaßstäbe. Scheler nennt als Beispiel einen S-Bahnhof in 700 Metern Entfernung: Für einen gesunden Büroangestellten könne das eine gute Entfernung sein, für eine ältere Bewohnerin mit Rollator bereits eine erhebliche Barriere. Für einen Beschäftigten, der mit dem Fahrrad komme, könnten wiederum sichere

Abstellmöglichkeiten, Dusche und Spind wichtiger sein als einige hundert Meter mehr oder weniger zum Bahnhof. „Den Durchschnittsnutzer als Planungsmaßstab halte ich für gefährlich. Diesen Menschen gibt es nicht."

Diese Differenzierung hat auch eine soziale Dimension. Hohe Wohnkosten können dazu führen, dass Haushalte auf günstigere Standorte am Stadtrand oder außerhalb der großen Städte ausweichen. Das setzt jedoch nicht voraus, dass sie sich dort problemlos mit dem Auto versorgen können. Scheler verweist in diesem Zusammenhang auf „Mobilitätsarmut": Menschen, die sich innerstädtisches Wohnen nicht leisten können, träfen in peripheren Lagen teilweise zugleich auf schwachen öffentlichen Verkehr und fehlende Nahversorgung. Erreichbarkeit und Leistbarkeit lassen sich deshalb in der Regionalplanung nicht unabhängig voneinander betrachten.

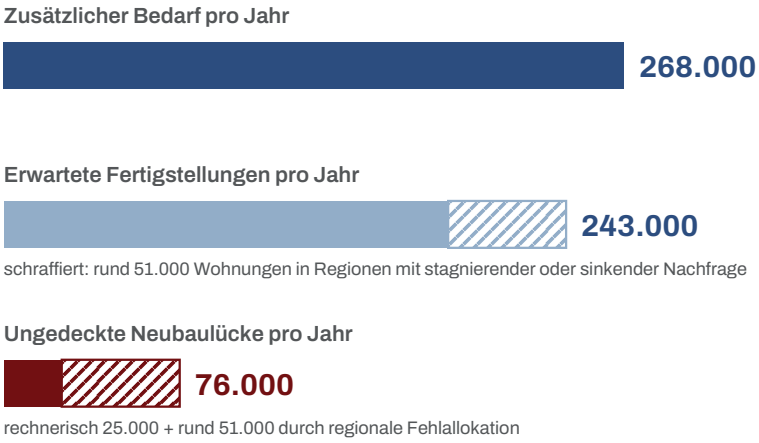
Wohnraum am richtigen Ort

Wie unterschiedlich die Anforderungen tatsächlich ausfallen, zeigt vor allem für den ländlichen und kleinstädtischen Raum die Studie „Wohn- und Lebenskonzepte in der Peripherie" des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Sie kommt zu dem Ergebnis, dass sich kein allgemeingültiges Infrastrukturprofil für attraktive ländliche Städte und Gemeinden ableiten lässt. Die Bedürfnisse variieren nach Haushaltstyp, Lebensphase und Wanderungsmotiv. Für Kommunen empfehlen die Autoren deshalb, die eigenen Stärken und Zielgruppen genauer zu betrachten. Ausreichender und zielgruppengerechter Wohnraum gehört ebenso dazu wie kleinere Wohnungen für jüngere Haushalte, barrierefreie Angebote für Ältere sowie eine leistungsfähige digitale Infrastruktur für Menschen, die im Homeoffice arbeiten. Bestehende Baulücken und Leerstände können dabei wichtiger sein als neue Baugebiete am Ortsrand.[16] Aggregierte Neubauzahlen sagen jedoch wenig darüber aus, ob Wohnungen genau dort und in der Form entstehen, wo und wie sie tatsächlich benötigt werden.

Wie groß die Folgen einer räumlichen Fehlallokation sein können, zeigt eine aktuelle Analyse von JLL. Für die Jahre 2025 bis 2028 beziffert sie den zusätzlichen Wohnungsbedarf in Deutschland auf rund 268.000 Einheiten pro Jahr, bei einem erwarteten Fertigstellungsniveau von rund 243.000. Die rechnerische Lücke von 25.000 Wohnungen unterschätzt den tatsächlichen Mangel jedoch deutlich: Rund 51.000 Wohnungen pro Jahr entstehen JLL zufolge in Regionen mit stagnierender oder sinkender Nachfrage und fehlen damit in den dynamischen Wachstumsregionen. Unter Berücksichtigung dieses regionalen Ungleichgewichts steigt die ungedeckte Neubaulücke auf rund 76.000 Wohnungen pro Jahr.[17] Für die Stadt- und Regionalplanung geht es damit nicht nur darum, mehr Wohnraum zu schaffen, sondern ihn stärker am tatsächlichen regionalen und lokalen Bedarf auszurichten.

Wohnungsneubau in Deutschland: Bedarf und Lücke pro Jahr, 2025 bis 2028

Wohneinheiten pro Jahr



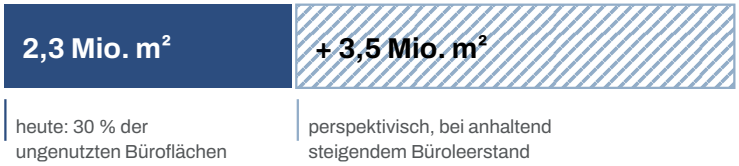
Resiliente Innenstädte müssen multifunktional und wandlungsfähig sein

In den Zentren der größeren Städte stellt sich eine andere Aufgabe. Veränderungen im Einzelhandel und in der Arbeitswelt erhöhen den Anpassungsdruck auf monofunktionale Flächen. Die CESifo-Studie „Working from Home and Consumption in Cities“ zeigt für deutsche Metropolräume, dass sich infolge des Homeoffice ein Teil des stationären Konsums aus arbeitsplatzgeprägten Gebieten in Wohnquartiere verlagert hat. Die Autoren leiten daraus Anpassungsbedarf für kommunale Infrastruktur und Dienstleistungen ab und nennen unter anderem die stärkere Ausrichtung urbaner Räume auf Freizeitnutzungen sowie die Umwandlung von Büros in Wohnungen.[18]

Wo Verkaufsflächen oder traditionelle Bürokonzepte nicht mehr in gleichem Umfang nachgefragt werden, können neue Nutzungen entstehen – etwa Wohnen, andere Büroformen, Dienstleistungen, Kultur oder Bildung. Dafür müssen Planungsrecht, Gebäudestrukturen und öffentliche Räume die Umnutzung zulassen. Nutzungsmischung kann zugleich dafür sorgen, dass Quartiere über unterschiedliche Tageszeiten hinweg belebt bleiben und weniger von der Entwicklung einer einzelnen Nutzungsart abhängen. Diese Transformationsfähigkeit ist damit selbst ein Bestandteil künftiger Standortqualität, und sie ist ein Bewertungsmaßstab urbaner Resilienz. Eine Studie des ifo Instituts in Kooperation mit dem Maklerhaus Colliers hat diese Transformationsfähigkeit von Büro- in Wohnimmobilien in den Top-7-Städten quantifiziert. Demnach könnten 30 Prozent der ungenutzten Büroflächen in Wohnraum umgewandelt werden, was einer Fläche von 2,3 Millionen Quadratmeter entspricht. Bei anhaltend steigendem Büroleerstand könnten perspektivisch weitere 3,5 Millionen Quadratmeter hinzukommen.[19]

Umwandelbare Bürofläche in den Top-7-Städten

Büro- in Wohnfläche, Mio. m²



Moderne Stadt- und Quartiersplanung muss solche Anforderungen stärker im Zusammenhang betrachten. Mobilität, Siedlungsstruktur, Nutzungsmischung, Freiraum, soziale Infrastruktur und Klimaanpassung lassen sich nicht unabhängig voneinander planen. Auf Quartiersebene entscheidet ihr Zusammenspiel darüber, ob kurze Wege, Nutzungsmischung und Aufenthaltsqualität im Alltag tatsächlich funktionieren. Auf regionaler Ebene gilt Ähnliches für Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Fabian Wenner hält gerade deren gezielte Abstimmung für einen zentralen Hebel für die künftige Entwicklung. Auch wenn die Antriebswende die lokalen Emissionen des Pkw-Verkehrs reduziert, löst sie die Knappheit öffentlicher Flächen nicht; leistungsfähige öffentliche Verkehrsangebote bleiben deshalb eine wichtige Voraussetzung für urbane Dichte und Nutzungsmischung.

FORTSETZUNG AUF SEITE 25

INFO

Kurzportrait: München – Wachstum auf engem Raum

München gehört zu den deutschen Großstädten, die seit der Jahrtausendwende am stärksten gewachsen sind: Seither nahm die Bevölkerung um rund 300.000 oder ein Viertel zu – deutlich stärker also als beispielsweise in Berlin. Tendenz steigend. Und das, obwohl die bayerische Landeshauptstadt bereits die mit Abstand höchste Bevölkerungsdichte aller deutschen Städte aufweist.

Durch die Nachverdichtung bestehender Quartiere – wiewohl ein sehr wichtiger Faktor, der in den vergangenen Jahren noch forciert wurde – ließ sich dieses Wachstum nicht bewältigen. Hinzu kamen zahlreiche großflächige Stadt- und Quartiersentwicklungen: Auf dem früheren Flughafengelände entstand die Messestadt Riem, auf ehemaligen Industrieflächen am Ostbahnhof das Werksviertel und am Nockherberg das Paulaner-Quartier. Aus der einstigen Bayernkaserne wächst derzeit der neue Stadtteil Neufreimann heran. Mit Freiham entsteht darüber hinaus am westlichen Stadtrand ein neuer Stadtteil auf zuvor weitgehend unbebauten Flächen. Diese seien nur als Beispiele erwähnt.

Für Stadt- und Quartiersplaner bietet München damit seit Jahrzehnten ein außergewöhnlich großes und vielfältiges Betätigungsfeld. Und die Entwicklung ist noch längst nicht abgeschlossen, wobei auch die engere Abstimmung mit den Umlandgemeinden notgedrungen stärker in den Vordergrund rückt. Zugleich haben sich die Maßstäbe für gute Stadtplanung verändert: Neben Erreichbarkeit und baulicher Dichte gewinnen Nutzungsmischung, Freiraumqualitäten, Klimaanpassung und Energieversorgung an Gewicht. Wie die Stadt München diesen Anforderungen begegnet und welche Rolle digitale Analyse- und Planungsinstrumente dabei spielen, erläutert Stadtbaurätin Prof. Dr. Elisabeth Merk im folgenden Interview.

INTERVIEW MIT PROF. DR. ELISABETH MERK,
STADTBAURÄTIN DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN



„Objektivität ist nicht alles“

Frau Prof. Merk, die Möglichkeiten, Lage- und Standortqualitäten mithilfe digitaler Instrumente zu analysieren, sind in den vergangenen Jahren enorm gewachsen. Nutzt die Stadt München solche Tools tatsächlich für ihre Stadtplanung?

Natürlich nutzen wir alles, worauf wir zugreifen können. Wobei die Stadt ein extremes Sicherheits- und Datenregime hat, sodass wir vielleicht nicht alles so nutzen können wie die private Wirtschaft. Aber wir haben ganze Abteilungen, die konkret mit diesen Instrumenten arbeiten, vor allem in der Stadtentwicklung.

Unser STEP – der Stadtentwicklungsplan – ist jetzt zum ersten Mal komplett digital aufgesetzt worden und kann sich auch digital weiterentwickeln. Damit gehen wir einen ganz anderen Weg als bei früheren Masterplänen. Das Besondere daran ist, dass wir in unterschiedlichen Maßstäben denken und sehr unterschiedliche Informationen in einen räumlichen Zusammenhang bringen können. Dazu gehören dreidimensionale Geodaten, Bevölkerungsdaten und Prognosen, Mobilitäts- und Lärmdaten, Klima- und Sozialdaten. Auch der digitale Zwilling und Simulationen spielen eine große Rolle.

Uns interessieren dabei nicht Daten an sich, sondern die Verknüpfung von Daten und Raum. Es geht auch nicht nur darum, Daten abzurufen und zusammenzutragen, sondern zu verstehen, welche Fragen man stellen muss, um zu bestimmten Erkenntnissen zu kommen. Ich glaube, da sind wir schon viel weiter, als man vielleicht von außen erkennt.

Was bringt das konkret für den Planungsalltag? Können Sie ein Beispiel nennen, bei dem aus den Daten tatsächliche Maßnahmen entstehen?

Ein Beispiel ist unser sogenanntes soziales Nutzungskonzept-Tool. Da geht es darum, die verschiedenen Instrumente, die wir schon haben, mit Informationen über die soziale Infrastruktur in den Quartieren zu verknüpfen. Wenn beispielsweise eine neue Schule gebaut wird, kann man überlegen, ob sich dort auch zwei Jugendtreffs unterbringen lassen, die bisher an anderer Stelle angemietet sind.

Das geht inzwischen bis in die Finanzsteuerung hinein. Wir arbeiten da sehr eng mit unserer Kämmerei zusammen, damit die verschiedenen Instrumente nicht nur der räumlichen Planung dienen, sondern auch der Investitionssteuerung einer Stadt. Das ist gerade in Zeiten knapper Haushalte von großer Bedeutung.

Auch bei der Mobilität gibt es ganz praktische Anwendungen, etwa bei der Analyse von Menschenströmen auf dem Oktoberfest. Und wir haben über viele Jahre an Smart-City- und anderen Kooperationsprojekten gearbeitet. Aus diesen einzelnen Forschungs- und Pilotprojekten erwächst inzwischen ein größeres Ganzes. Solche Instrumente sind für uns unverzichtbar. Wir müssen allerdings auch lernen, sie so einzusetzen, dass sie unserem Auftrag für das Gemeinwohl dienen.



Neue Stadtquartiere entstehen in München auch auf früheren Flughafen-, Industrie- und Kasernenflächen.

Können solche Instrumente auch zu einer objektiveren Bewertung von Lagequalitäten beitragen, beispielsweise wenn Stadt und private Eigentümer unterschiedliche Interessen haben?

Die Aushandlungsprozesse werden dadurch sicher unterstützt, weil man bestimmte Fragen schneller beantworten kann. Heute braucht man dafür oft noch ein zusätzliches Gutachten, und wenn man die entsprechenden Informationen schneller bekommt, ist das ein Vorteil für ein Projekt.

Inwieweit das objektiv ist, ist aber eine andere Frage. Wir diskutieren ja auch darüber, inwieweit Algorithmen gerade nicht objektiv sind, weil sie bestimmte Sichtweisen und Vorannahmen enthalten. Das gilt für die private Wirtschaft genauso wie für uns.

Ich glaube, man braucht eine belastbare, abgesicherte Datengrundlage. Und dann muss man für das jeweilige Projekt schauen, ob die Qualitäten und Lagekriterien zu diesem Projekt passen. Es ist einfach Unfug, wenn ich eine Nutzung umsetzen will, die überhaupt nicht zum Standort passt. Das ist für mich schon wieder eine Frage der Bewertung. Deshalb finde ich „Objektivität“ in diesem Zusammenhang das falsche Wort.

Haben sich denn die Kriterien, nach denen wir einen Standort beurteilen, in den vergangenen zehn oder zwanzig Jahren verändert?

Ich glaube, die klassischen Lagekriterien gibt es immer noch. Mischung, gute Erreichbarkeit, eine gewisse Großzügigkeit im Umfeld – diese Qualitäten haben sich ja nicht grundsätzlich verändert. Aber sie werden unter anderen Rahmenbedingungen anders bewertet.

Vor zehn Jahren wäre beispielsweise kaum jemand auf die Idee gekommen, neue Büroflächen in der zentralen Münchner Innenstadt anzusiedeln. Da hieß es, das sei zu teuer und rechne sich nicht. Heute haben wir mit dem MAX und im südlichen Bahnhofsviertel wieder sehr hochwertige Bürostandorte. Die Lagekriterien sind aber im Wesentlichen dieselben geblieben. Verändert haben sich unter anderem die Arbeitswelten durch Homeoffice und Corona, möglicherweise auch die Preisgestaltung bei Boden und Zinsen.

Man muss außerdem unterscheiden zwischen der Lagequalität und der Qualität des Gebäudes. Wenn ein Bürogebäude energetisch saniert werden muss und sich das wirtschaftlich nicht mehr rechnet, ist das ein großes Problem. Aber das ist nicht unbedingt ein Problem der Lage. Für uns als Stadt stellt sich dann beispielsweise die Frage, ob man solche Bürostandorte in Wohnungen umwandeln kann. In Neuperlach kann das durchaus interessant sein, weil dort soziale Infrastruktur vorhanden ist. An anderen Standorten kann eine Wohnnutzung dagegen sehr viel schwieriger sein.

Bei der Entwicklung von Quartieren werden häufig Dichte und Nutzungsmischung als Qualitätsmerkmale genannt. Wie beurteilen Sie deren Bedeutung?

Ich finde, dass die reine Betrachtung von Geschossflächenzahlen oft falsch ist. Wir haben vor einigen Jahren mit dem Stadtrat eine sogenannte Dichtefahrt gemacht. Wir waren in sehr beliebten Vierteln wie Schwabing, wo wir teilweise eine Dichte von 3,5, 3,8 oder sogar 4,0

haben. Und dann waren wir in Vierteln mit einer Dichte von nur 1,5. Da merkt man, dass die Zahl allein noch gar nicht so viel aussagt.

Für Neubaugebiete würde ich in einer Stadt wie München nicht unter eine GFZ von 2,0 gehen. Das halte ich angesichts der knappen Ressource Fläche nicht mehr für zeitgemäß. Eine Dichte von bis zu 3,8 oder 4,0 kann ich mir gut vorstellen. Alles, was darüber hinausgeht, wird jedoch aus meiner Sicht unserer Stadtstruktur und Stadtgesellschaft wiederum auch nicht gerecht.

Letztlich kommt es sehr darauf an, wie diese Dichte entsteht. In Schwabing haben wir dicht bebaute Blöcke und Höfe, aber auch eine gewisse Höhenbegrenzung und sehr unterschiedliche bauliche Elemente. Ein dichter Block kann im Inneren trotzdem eine schöne Grünfläche und Bäume haben. Und dann gibt es Quartiere mit geringerer baulicher Dichte, bei denen man sich fragt, ob man nicht sowohl die Bebauung als auch den öffentlichen Raum besser hätte gestalten können.

Ich glaube, es gibt auch eine soziale Dichte. Man muss nicht nur baulich nachverdichten, sondern den öffentlichen Raum, die Angebote und die Nutzungsmischung mitdenken. Das kann eine große Vielfalt erzeugen. Man darf das allerdings auch nicht romantisieren: Im Glockenbachviertel, am Gärtnerplatz oder in Schwabing sehen wir ja, dass eine intensive Nutzungsmischung auch Konflikte mit sich bringt.

Deshalb setzen wir stark auf Quartierskonzepte. Dort kann man unterschiedliche Qualitäten und Defizite zusammen betrachten. Wenn man bei Mobilität, Energie oder Grünflächen gemeinsame Lösungen findet, kann das wirtschaftlicher sein und mehr ermöglichen. Gerade beim Umbau des Bestands kann man auf Quartiersebene einiges erreichen, was man einem einzelnen Gebäude nicht abverlangen kann. Dafür brauchen wir natürlich auch private Eigentümer, die mit uns zusammenarbeiten.

Welche Standortfaktoren haben aus Ihrer Sicht tatsächlich deutlich an Bedeutung gewonnen?

Ich würde sagen, dass Klima, Freiraumqualitäten und Energieversorgung heute enorm wichtige Kriterien sind – viel wichtiger für die Stadtentwicklung als noch vor 20 oder 30 Jahren. Auch in unserem Stadtentwicklungsplan sind die Klima-, Freiraum- und Energiekarten ganz entscheidend.

Was außerdem eine viel größere Rolle spielt als früher, sind Boden und Wasser. Wir haben Starkregenereignisse, bei denen das Wasser nicht mehr so schnell abfließen kann. Gleichzeitig können sich Grundwassersysteme verändern oder trockenfallen. Das hat wiederum Auswirkungen auf die Energieversorgung, beispielsweise bei bestimmten Formen der oberflächennahen Geothermie. Früher ging man vielleicht davon aus, dass die Fernwärme schon irgendwann kommen werde. Heute müssen wir uns mit solchen Fragen sehr viel genauer beschäftigen.

Und wir haben es künftig hauptsächlich mit der Weiterentwicklung des Bestands zu tun. Da muss ich mich noch viel stärker fragen, welche Nutzung eigentlich zu dem Gebäude und seinem Standort passt. Wenn ich etwas mit Gewalt durchsetzen will, geht das meistens irgendwie. Aber es wird irre teuer und ist wahrscheinlich auch nicht besonders nachhaltig.

In unserer Studie geht es vor allem um die Messbarkeit solcher Standortqualitäten. Was lässt sich denn auch mit den besten digitalen Instrumenten nur schwer erfassen?

Ich glaube, dass die Qualität des Ortes eine ganz große Rolle spielt. Und die lässt sich nicht immer so einfach in Zahlen ausdrücken. Wohin schaue ich von einem Standort aus? Bin ich auf der Sonnen- oder auf der Schattenseite? Welche besonderen räumlichen Qualitäten gibt es?

Nehmen Sie Baumkirchen Mitte. Das liegt an einer großen Bahnschneise. Wenn man das richtig macht, kann man dort wahnsinnig weit schauen, weil dieser Korridor eben nicht zugebaut ist. Die Dachterrassen müssen gar nicht alle in Richtung Alpen schauen. Oder Freiham: Da könnte man sagen, das ist ein Acker im Westen von München, was soll daran schon eine besondere Lagegunst sein? Aber wenn Sie dort stehen und nach Westen schauen, haben Sie ein Panorama, das einen ganz besonderen Himmel aufmacht. An anderen Orten ist es vielleicht ein kleines Wäldchen oder ein altes Fabrikgebäude, das man umnutzen kann.

Das Faszinierende an meiner Arbeit ist ja dieses Spiel: Ich sehe was, was du nicht siehst. Wir müssen oft erklären, warum wir etwas wichtig finden, weil wir dort schon etwas sehen, was andere noch nicht sehen. Und ich glaube, das ist in der Immobilienbranche genauso. Gute Projektentwickler sehen an einem Standort oft etwas, was auch wir noch nicht sehen. Objektive Daten und Fakten braucht man dafür, aber die allein liefern das nicht.

Auch die reine Nutzungsfrequenz ist kein allgemeingültiger Qualitätsmaßstab. Natürlich kann es eine Qualität sein, wenn an einem Ort zu unterschiedlichen Tageszeiten viel los ist. Aber wir brauchen auch ruhige Räume.

Stellen Sie sich einen guten Park vor: Da will ich Bereiche haben, in denen es lebendig ist, aber eben auch eine Ecke, in der ich ruhig in der Sonne auf einer Bank sitzen und ein Buch lesen kann.

Wie kann eine Stadt solche besonderen Qualitäten gezielt entwickeln? Und lässt sich überhaupt langfristig planen, was einmal aus einem Standort wird?

Man darf nicht glauben, dass man mit einer perfekten Datenlage und einem perfekten Plan alles richtig machen kann und es dann dabei bleibt. Eine Stadt verändert sich immer wieder. Unsere Aufgabe ist zu erkennen, wo wir Stabilität brauchen und wo wir auch eine gewisse Offenheit zulassen müssen.

Als ich 2007 nach München kam, war das Werksviertel hinter dem Ostbahnhof noch lange nicht das Quartier, von dessen Qualitäten wir heute alle schwärmen. Man hätte dort auch etwas völlig anderes entwickeln können. Die Qualitäten, für die das Quartier später ausgezeichnet wurde, waren damals noch nicht da. Ähnliches gilt für den Hans-Seidel-Platz in Neuperlach. Dort haben wir die Voraussetzungen geschaffen, damit Wohnbebauung und neue Nutzungen entstehen können und sich das Quartier zum Park öffnet. Das ist noch nicht fertig, aber ich bin zuversichtlich, dass das in zwanzig Jahren ein toller Ort sein wird.

Wichtig finde ich auch, dass man bewusst Kultur und andere vermeintlich unwirtschaftliche Nutzungen in wirtschaftliche Projekte integriert. Was passiert beispielsweise, wenn man den Hof eines Bürokomplexes am Wochenende für den Stadtteil öffnet? Dann entsteht eine andere Qualität und vielleicht auch unter der Woche ein anderes Miteinander.

Dafür braucht man Trägerschaften und Kooperationen. Ich würde mir da noch viel mehr Zusammenarbeit mit Privaten wünschen. Auch Standortqualitäten wie Sicherheit entstehen ja nicht allein durch bauliche Maßnahmen oder Abgrenzung. Sie haben sehr viel mit Nachbarschaft und sozialer Gemeinschaft zu tun.

FORTSETZUNG VON SEITE 21

Für Unternehmen gewinnt die Qualität des Umfelds auch wegen des Wettbewerbs um Arbeitskräfte an Bedeutung. Harte Faktoren wie Kosten, Flächen, Verkehrsanbindung und die Verfügbarkeit qualifizierter Beschäftigter bleiben wichtige Voraussetzungen. Sind mehrere Standorte bei diesen Kriterien vergleichbar, können jedoch Lebensqualität, Image, kulturelles Angebot oder das städtebauliche Umfeld den Ausschlag geben. Christina Masch hat anhand von Unternehmensbefragungen am Mittleren Niederrhein gezeigt, dass insbesondere solche weichen Standortfaktoren zwischen 2002 und 2017 an Bedeutung gewonnen haben.[20] Für Unternehmen spricht deshalb viel dafür, Standortentscheidungen nicht nur unter Kosten- und Flächengesichtspunkten zu treffen. Auch die Frage, wie gut ein Standort für Beschäftigte erreichbar und im Alltag nutzbar ist, kann für Personalgewinnung und -bindung relevant sein.

Immobilieninvestoren suchen gezielt nach resilienten und flexiblen Immobilien

Für Immobilieninvestoren reicht wiederum die Betrachtung der heutigen Lagequalität allein nicht aus. Bei langfristigen Investments kommt ein grundsätzliches Problem hinzu: Viele der Entwicklungen, die Lagequalität in zehn, 20 oder 30 Jahren bestimmen, lassen sich heute nicht exakt prognostizieren. Mobilitätsverhalten, Nutzeranforderungen oder einzelne Angebote können sich erheblich verändern, während andere Standortmerkmale – etwa Bahnhöfe, Topografie oder das Straßennetz – vergleichsweise stabil sind. Für langfristige Investments zählt deshalb

auch, wie gut ein Standort und die Immobilie auf Veränderungen reagieren können. Dazu gehören die Umnutzbarkeit von Flächen, der künftige Investitionsbedarf, physische Klimarisiken, die Stabilität der Infrastruktur und die Möglichkeit, Mobilitäts- oder Nutzungskonzepte anzupassen. Je größer die Unsicherheit, desto wichtiger werden robuste und reversible Lösungen. Scheler nennt dafür ein einfaches Beispiel: Eine Quartiersgarage, die sich später teilweise in Werkstatt-, Lager- oder Gewerbeflächen umwandeln lässt, sei langfristig wertvoller als eine Tiefgarage, deren Nutzung dauerhaft festgelegt ist. Für ein langfristiges Investment könne diese Anpassungsfähigkeit wichtiger sein als eine vermeintlich exakte Prognose für das Jahr 2045.

Standortqualität ist damit das Ergebnis von Entscheidungen und Kooperation. Kommunen beeinflussen sie über Infrastruktur, Planungsrecht und öffentlichen Raum. Eigentümer und Projektentwickler können Erreichbarkeit, Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität eines konkreten Standorts verbessern. Unternehmen entscheiden mit ihrer Standortwahl darüber, welche Anforderungen aus Sicht der Nutzer besonderes Gewicht erhalten. Für Investoren kommt die Frage hinzu, ob die heute vorhandenen Qualitäten über die Haltedauer Bestand haben oder ob ein Standort genügend Spielraum für Veränderungen bietet. Planung und Investmententscheidung treffen sich deshalb bei derselben Aufgabe: Nicht nur den gegenwärtigen Zustand zu beurteilen, sondern die Anpassungsfähigkeit eines Standorts mitzudenken.

„Den Durchschnittsnutzer als Planungsmaßstab halte ich für gefährlich. Diesen Menschen gibt es nicht.“

CHRISTIAN SCHELER, STUDIO 1KOMMA2

VIER FRAGEN AN:
CHRISTIAN SCHELER, LEITER BEI STUDIO 1KOMMA2

„Mobilität muss als System funktionieren“



Herr Scheler, wie hat sich die Verkehrsplanung bei Quartiersentwicklungen in den vergangenen zehn bis 15 Jahren verändert?

Als ich angefangen habe, bestand Verkehrsplanung bei vielen Quartiersentwicklungen im Wesentlichen aus zwei Aufgaben: Man musste nachweisen, dass die Kreuzungen funktionieren, und die erforderlichen Stellplätze unterbringen. Beides ist weiterhin wichtig. Heute sprechen wir aber viel stärker ganzheitlich über Mobilität. Wir betrachten alle Wege, unterschiedliche Nutzergruppen und den gesamten Tagesablauf eines Quartiers. Und wir denken den Betrieb mit: Wer betreibt das Sharing, wie werden Stellplätze vergeben, wer wartet die Angebote, welche Daten werden erhoben? Ein Mobility Hub ist nicht einfach ein moderneres Parkhaus, sondern eine dauerhafte Betriebsaufgabe.

Kann gute Mobilitätsplanung die Lagequalität eines Standorts tatsächlich verbessern?

Ja, und das ist eigentlich der Kern unserer Arbeit. Wenn wir weniger Stellplätze benötigen, wird Fläche frei – für Wohnungen, Bäume, Spiel, Begegnung oder attraktive Erdgeschosse. Wenn wir Lieferverkehr besser organisieren, stehen weniger Fahrzeuge ungeordnet im Straßenraum. Und wenn wir einen Bahnhofsvorplatz neu ordnen, kann aus einem reinen Umsteigepunkt ein guter öffentlicher Ort werden. Gute Mobilitätsplanung verbessert eine Lage aber nicht mit einem einzelnen Sharing-Auto vor der Tür, sondern durch ein zusammenhängendes System.

Wer weiß schon, wie wir uns in zehn oder zwanzig Jahren fortbewegen? Wie sollte man bei langfristigen Immobilienprojekten mit dieser Unsicherheit über künftiges Mobilitätsverhalten umgehen?

Ich würde nicht auf die eine perfekte Prognose setzen. Ein Bahnhof, die Topografie oder das Straßennetz verändern sich meist langsam. Ein Modalsplit oder die Zahl der Sharing-Fahrzeuge kann sich dagegen relativ schnell verändern. Für langfristige Investments sind deshalb robuste und reversible Lösungen wichtig. Und Monitoring sollte von Anfang an mitgedacht werden: Welche Kennzahlen prüfen wir, und wann steuern wir nach? Wir blicken nicht in die Kristallkugel, sondern nutzen gute Mobilitätsdaten als Grundlage für eine anpassungsfähige Planung. Zukunftsfähige Mobilitätsplanung braucht aber nicht nur Daten über Wege, sondern auch ein Verständnis für das tatsächliche Erleben unterwegs: Die Digitalisierung bietet hier neue Ansätze, um das besser zu verstehen – wie Sie zum Beispiel beim Neurourbanismus sehen können.

Was genau verbirgt sich denn hinter dem Begriff „Neurourbanismus“ – und was hat das konkret mit Lagequalität zu tun?

Mobilitätsentscheidungen sind ganz häufig emotionale Entscheidungen. Stress ist aus meiner Sicht ein wichtiger Faktor, und wir geben viel Geld für Komfort aus. Im Neurourbanismus sehe ich eine neue Disziplin, die versucht, solche qualitativen Elemente quantitativ abbildbar zu machen. Wir sehen, dass in Städten, in denen Menschen sich wohlfühlen und angenehme Räume nutzen, auch Fußverkehr und ÖPNV eine größere Rolle spielen. Themen wie Stress, die Attraktivität des öffentlichen Raums oder auch die Temperatur im Straßenraum werden dabei aus meiner Sicht noch wichtiger werden.

(3)

Methoden zur Messbarmachung von Lage- und Standortqualitäten und ihre Ableitungen für Immobilieninvestments

Die systematische Messung von Standort- und Lagequalitäten ist keine neue Entwicklung. Seit Langem werden dafür Daten herangezogen, die beschreiben, welche Voraussetzungen und Angebote an einem Standort vorhanden sind. Dazu gehören etwa die Verkehrsanbindung, Bevölkerungs- und Kaufkraftdaten, das Einzelhandels- und Gastronomieangebot, soziale Infrastruktur, Grünflächen oder die Zusammensetzung der Nutzungen. Im Immobilienbereich kommen Marktinformationen wie Mieten, Leerstände oder Transaktionsdaten hinzu. Gerade der Einzelhandel hat vergleichsweise früh mit quantitativen Lagekriterien wie Einzugsgebieten und Frequenzmessungen gearbeitet. ***Stefan Stute***, Head of Investment Consulting bei ***Wüest Partner***, bezeichnet den Einzelhandel deshalb als einen Vorreiter der datenorientierten Lagebeurteilung.

Diese Daten haben durch neue Verfahren keineswegs an Bedeutung verloren. Sie bilden weiterhin eine wesentliche Grundlage der Standortanalyse. Auch aktuelle digitale Anwendungen greifen auf solche Informationen zurück. Das ***Midstad Social Impact Dashboard*** beispielsweise bezieht neben Besucherinformationen auch Mieterstruktur und Nutzungsmix sowie das wirtschaftliche Potenzial eines Standorts ein. Der ***Apollo Impact Compass*** berücksichtigt unter anderem Straßennetze, Grünflächen, Gebäudestrukturen und soziodemografische Profile. ***MyTraffic*** ermöglicht Standortvergleiche unter anderem anhand von Nutzerprofilen und Wettbewerbern. ***Syte*** wiederum nutzt amtliche Liegenschaftskataster- und LiDAR-Daten, um Grundstücks-, Gebäude- und Bebauungspotenziale zu analysieren.[21]

Weitere Ansätze führen unterschiedliche räumliche Datenquellen bereits innerhalb einer Plattform zusammen. ***Aino*** verbindet unter anderem Informationen zu Demografie, Flächennutzung und Planungsrecht, Points of Interest, Erreichbarkeit sowie Umwelt- und Klimafaktoren. ***Urbanistic*** nutzt unter anderem amtliche Geodaten zu Flurstücken, Bestandsgebäuden und Gelände in einem 3D-Stadtmodell und modelliert daraus einen „digitalen Zwilling“. Diese Technologie ermöglicht darauf aufbauend beispielsweise Analysen von Nachverdichtungs- und Entwicklungspotenzialen.[22]

Auch die im Zuge des Klimawandels zunehmenden physischen Klimarisiken lassen sich inzwischen standortgenau in solche Analysen einbeziehen. ***Munich Re*** bündelt mit ***Location Risk Intelligence*** (und hierbei vor allem mit der **Climate Change Edition**) und **Swiss Re** mit **Risk Data and Service Solution (RDS)** verschiedene Instrumente zur Bewertung von Naturgefahren und Klimarisiken; beide Tools ermöglichen beispielsweise, aktuelle und künftige physische Risiken einzelner Standorte oder ganzer Portfolios unter verschiedenen Klimaszenarien bis zum Jahr 2100 zu analysieren. Weitere szenariobasierte Analysen physischer Klimarisiken auf Asset- und Portfolioebene bieten ***Climate X*** mit ***Spectra*** und ***Adapt***, ***Jupiter Intelligence*** mit ***ClimateScore Global*** sowie ***Mitiga Solutions*** mit ***EarthScan***.[23]

Von Strukturdaten zur tatsächlichen Nutzung

Erweitert wurde dieses Instrumentarium in den vergangenen Jahren um Daten, die weniger den vorhandenen Zustand eines Standorts beschreiben als dessen tatsächliche Nutzung. Mobilfunk- und andere Bewegungsdaten können zeigen, wie viele Menschen einen Ort aufsuchen, woher sie kommen, wie lange sie bleiben und ob sie wiederkehren. Frequenzdaten lassen sich nach Tageszeiten oder Nutzergruppen differenzieren. Zahlungsdaten geben Hinweise darauf, wo Konsum tatsächlich stattfindet. Befragungen oder Beiträge in sozialen Medien können zusätzlich Erkenntnisse über die Wahrnehmung eines Standorts liefern.

Einige der heutigen Anwendungen verbinden bereits mehrere dieser Ebenen. Midstad untersucht Besucherprofile sowie Frequenz- und Aufenthaltsverhalten. MyTraffic verarbeitet unter anderem Besucher- und Verkehrsdaten, die Funktion „Gini“ arbeitet dabei bereits mit KI und kann so in der Verarbeitung und Analyse von Daten zu Lagequalitäten unterstützen. Beim Apollo Impact Compass fließen Handybewegungsdaten ebenso ein wie Mieterprofile und Mieterausgaben, Umfragen und Social-Media-Daten. ***Echo Analytics*** verbindet umfangreiche POI-Daten mit Mobilitätsinformationen und ermöglicht unter anderem Analysen von Passantenfrequenzen, Einzugsgebieten, sich überschneidenden Besucherströmen und Bewegungsmustern zwischen verschiedenen Orten.[24] Wie weit sich solche Daten auch für wissenschaftliche Analysen nutzen lassen, zeigt eine Untersuchung des ***ifo Instituts*** beziehungsweise ***CESifo*** aus dem Jahr 2026: Für 50 deutsche Metropolregionen wurden Mobilfunk- und Kartentransaktionsdaten kombiniert, um zu untersuchen, wie Homeoffice Pendelbewegungen und die räumliche Verteilung von Konsumausgaben verändert.[25]

Die vorhandenen Verfahren lassen sich damit grob nach den verwendeten Datenquellen und dem jeweiligen Erkenntnisinteresse ordnen. Die Grenzen sind allerdings fließend. Viele Anwendungen kombinieren mehrere Datenarten, um ein möglichst umfassendes Lagebild zu erzeugen. Wichtig ist auch der Hinweis: Diese Aufzählung ist natürlich nicht vollständig, sondern nur exemplarisch. Die hier getroffene Auswahl ist auch kein Indiz für die jeweilige Qualität oder Marktdurchdringung.

ÜBERSICHT

Datencluster und Verfahren der Standortanalyse im Überblick

Datencluster / Verfahren	Typische Daten und Indikatoren	Was lässt sich damit untersuchen?	Ausgewählte Beispiele
Struktur-, Markt- und POI-Daten	Bevölkerung, Demografie, Kaufkraft, Nutzungen, Einzelhandel, Gastronomie, soziale Infrastruktur, Wettbewerb, Mieter- und Nutzungsmix, Immobilienmarktdaten	Welche strukturellen Voraussetzungen und Angebote weist ein Standort auf?	Midstad Social Impact Dashboard, MyTraffic, Apollo Impact Compass, Aino, Echo Analytics
Mobilitäts- und Frequenzdaten	Mobilfunk- und Bewegungsdaten, Besucherzahlen, Verkehrsströme, Einzugsgebiete, Besuchshäufigkeit, Aufenthaltsdauer, Erreichbarkeiten und Isochronen	Wer kommt an einen Standort, woher, wann und wie häufig? Wie ist er tatsächlich erreichbar?	Midstad Social Impact Dashboard, MyTraffic, Apollo Impact Compass, Aino, Echo Analytics
Verhaltens- und Konsumdaten	Kartentransaktionen, Ausgaben, wiederkehrende Besuche, Cross-Visitation, besuchte Orte und Aktivitäten	Wie wird ein Standort tatsächlich genutzt und wo findet wirtschaftliche Aktivität statt?	Apollo Impact Compass, Echo Analytics
Wahrnehmungsdaten	Befragungen, Social-Media-Beiträge, Besucher- und Milieuprofile	Wie wird ein Ort wahrgenommen und welche Nutzergruppen zieht er an?	Apollo Impact Compass, Midstad Social Impact Dashboard
Physische Raum-, Objekt- und Umweltdaten	Kataster- und Geodaten, LiDAR, Gebäude- und Grundstücksstrukturen, Planungsrecht, 3D-Stadtmodelle, Grün- und versiegelte Flächen, Klima-, Hochwasser- und Lärmdaten	Welche räumlichen und baulichen Eigenschaften, Risiken sowie Entwicklungs- und Transformationspotenziale weist ein Standort auf?	Syte, Aino, Urbanistic, Apollo Impact Compass
Klima- und Naturgefahrendaten / szenariobasierte Standortanalyse	Standortbezogene Naturgefahren- und Klimadaten, historische Gefährdungsdaten, szenariobasierte Projektionen sowie physische Risiko- und teilweise finanzielle Verlustkennzahlen	Welchen aktuellen und künftigen physischen Klima- und Naturgefahrenrisiken sind einzelne Standorte oder Portfolios ausgesetzt? Wie verändert sich die Exposition unter unterschiedlichen Klimaszenarien?	Munich Re – Location Risk Intelligence, insbesondere Climate Change Edition; Swiss Re – RDS; Climate X – Spectra / Adapt; Jupiter Intelligence – ClimateScore Global; Mitiga Solutions – EarthScan
Querschnitt: integrierte Bewertungs- und Scoringmodelle	Verknüpfung und Gewichtung mehrerer Datencluster, etwa Markt-, Mobilitäts-, POI-, Infrastruktur-, Klima-, Energie- und weitere Standortdaten	Wie lassen sich unterschiedliche Dimensionen der Standortqualität zu einer vergleichbaren Gesamtbewertung zusammenführen?	LOQI (siehe Fallbeispiel)

Exemplarische Auswahl ohne Anspruch auf Vollständigkeit; die Nennung ist kein Indiz für Qualität oder Marktdurchdringung.

Nicht jedes Scoring-Modell zielt dabei auf eine Gesamtbewertung des Standorts. Auch einzelne Standortfaktoren lassen sich mit spezialisierten Verfahren deutlich differenzierter erfassen. Ein Beispiel ist die Mobilitätsqualität. Christian Scheler arbeitet mit einem Modell aus acht Themenfeldern und rund 52 Kennzahlen. Dazu zählen unter anderem Fußverkehr, Fahrradparken, ÖPNV-Anbindung aber auch Lieferverkehre sowie die Qualität im Planungs- und Betriebsprozess. Neben infrastrukturellen Merkmalen werden auch tatsächliches Mobilitätsverhalten und Nutzerzufriedenheit berücksichtigt. „Wir können heute bei Projektentwicklungen messen, wie die Leute sich fortbewegen“, sagt Scheler. Daraus lasse sich beispielsweise ableiten, wie viele Auto- oder Fahrradstellplätze tatsächlich benötigt werden.

Der Mehrwert aktueller Verfahren liegt nicht nur in der Größe der Datenmenge, sondern in der Möglichkeit, unterschiedliche Datenebenen miteinander zu verbinden. Und: Neben die Frage, was an einem Standort vorhanden ist, ist die Frage getreten, wie dieser Standort tatsächlich genutzt wird. Hinzu kommt die zeitliche Dimension: Bewegungen, Frequenzen oder Konsummuster können Veränderungen sichtbar machen, die in periodisch erhobenen Struktur- und Marktdaten erst später erkennbar werden.

Damit steigt allerdings auch die Bedeutung der Auswahl und Gewichtung der verwendeten Kriterien. Stute warnt deshalb vor einer schematischen Interpretation: „Es gibt nicht das eine Scoring-Verfahren." Entscheidend sei, welche Bestandteile ein Modell enthalte und wie diese gewichtet würden. Zugleich sieht er einen wesentlichen Nutzen standardisierter Verfahren darin, unterschiedliche Standorte vergleichbarer zu machen: „Mit Scoring lassen sich ja auch subjektive Meinungen objektivieren."

FALLBEISPIEL

Fallbeispiel LOQI

Der Location Quality Indicator – kurz LOQI – ist ein bei KPMG entwickeltes, datenbasiertes Analyse- und Scoring-Modell zur Messung und Vergleichbarkeit von Lage- und Standortqualitäten von Immobilien. Die Analyse erfolgt mehrdimensional auf Makro-, Meso- und Mikroebene, wodurch sowohl die Qualität des unmittelbaren Standortumfelds als auch die regionale Perspektive berücksichtigt werden.

LOQI kombiniert Mobilitäts- und Erreichbarkeitsdaten, Geodaten zur städtebaulichen Struktur und Urbanität, soziale und sozioökonomische Faktoren sowie ökologische Daten mit klassischen Immobilienmarktkennzahlen zu einem integrierten Standortbild. Durch diese multikriterielle Betrachtung werden unterschiedliche Standortdimensionen in vergleichbare Scores überführt. LOQI schafft damit Transparenz über Unterschiede zwischen Standorten, die in herkömmlichen Lagebewertungen oftmals verborgen bleiben.

Die Ergebnisse können Eigentümer, Investoren und Unternehmen bei Standort-, Investitions- und Portfolioentscheidungen basierend auf einer objektiven Datengrundlage unterstützen. Über diese reine Analyse hinaus hilft LOQI, Entwicklungspotenziale, Transformationsfähigkeit und strategische Handlungsoptionen von Standorten frühzeitig zu identifizieren.

Für institutionelle Investoren sind solche Verfahren nach Einschätzung Stutes inzwischen ein etablierter Bestandteil der Standortprüfung. „Das Vertrauen der Investoren ist bei solchen Scoring-Modellen da. Die Investoren erwarten das auch im Rahmen einer Investmentbeurteilung." Dabei werden beispielsweise Bevölkerungsentwicklung, Kaufkraft und Altersstruktur ebenso quantitativ erfasst wie infrastrukturelle Faktoren, ÖPNV-Anbindung, gastronomisches Angebot oder Lärmbelastung. Vor allem bei Investments in Märkten, die ein Investor nicht aus eigener Erfahrung kennt, wächst nach Stutes Einschätzung die Bedeutung professioneller externer Lagebeurteilungen.

„Standort ist Risiko und Standortanalyse ist Risikomanagement."

STEFAN STUTE, WÜEST PARTNER

Ein Scoring ersetzt die Investmententscheidung dennoch nicht. Investoren betrachten zunächst die erwartbare Rendite und müssen sie mit dem Risiko des Investments ins Verhältnis setzen. Genau hier sieht Stute die eigentliche Funktion einer fundierten Standortanalyse: „Standort ist Risiko und Standortanalyse ist Risikomanagement." Denn die Lage beeinflusst unter anderem die Chancen einer späteren Nachvermietung, erforderliche Investitionen und die Frage, welche Nutzer ein Objekt langfristig tragen können. Nach Stutes Einschätzung wird dieser Zusammenhang von Investoren nicht immer in der erforderlichen Tiefe berücksichtigt. Quantitative Verfahren können die Entscheidung daher fundieren, nehmen sie dem Investor aber nicht ab.

VIER FRAGEN AN:
STEFAN STUTE, HEAD OF INVESTMENT CONSULTING, WÜEST PARTNER



„Standortanalyse ist Risikomanagement“

Herr Stute, wie groß ist das Vertrauen institutioneller Investoren in Scoring-Modelle zur Lagebeurteilung?

Das Vertrauen ist da. Investoren erwarten eine fundierte Beurteilung von Makro- und Mikrostandort im Rahmen einer Investmentprüfung. Viele Kriterien lassen sich heute sehr transparent quantitativ abbilden – von Bevölkerungsentwicklung und Kaufkraft über die Altersstruktur bis zu ÖPNV-Anbindung, gastronomischem Angebot oder Lärmbelastung. Das gehört inzwischen zum Standard.

Was muss ein gutes Scoring-Modell aus Ihrer Sicht leisten?

Es gibt nicht das eine Scoring-Verfahren. Man muss immer schauen: Welche Bestandteile sind enthalten und wie werden sie gewichtet? Der Vorteil eines Scorings liegt darin, dass sich auch subjektive Einschätzungen objektivieren und verschiedene Lagen nach einheitlichen Kriterien vergleichen lassen. Entscheidend ist aber, dass die Auswahl und Gewichtung der Kriterien zum jeweiligen Untersuchungsgegenstand passen.

Machen Investoren ihre Investitionsentscheidungen tatsächlich von solchen Analysen abhängig?

Am Ende schaut der Investor zunächst auf die erzielbare Rendite. Aber die muss zum Risiko passen – und Standort ist Risiko und Standortanalyse ist Risikomanagement. Nachvermietung, Investitionsbedarf und die Frage, ob ich künftig noch den richtigen Nutzer für das Objekt finde, hängen ganz wesentlich vom Standort ab. Aus meiner Sicht sollten Investoren der genauen Beurteilung der Standortqualität deshalb noch mehr Aufmerksamkeit schenken.

Welche Rolle spielen externe Standortanalysen, wenn Investoren einen Markt selbst nicht gut kennen?

Im deutschen Heimatmarkt kann ein Investor das Ergebnis noch stärker mit der eigenen Erfahrung abgleichen. Je weiter er sich davon entfernt, desto stärker ist er auf eine professionelle externe Lagebeurteilung angewiesen. Dafür braucht es aus meiner Sicht einen erfahrenen und fachlich versierten Partner mit einer belastbaren Datengrundlage. Ein Investor oder Manager kann diese Tiefe nicht für jeden Markt selbst abbilden.



4

What's next?

(1) Einflussfaktoren auf zukünftige Lageanforderungen 35

(2) Welche Kriterien und Messmethoden sind in Zukunft denkbar? 39

(3) „It's all about timing!“ 42

(1)

Einflussfaktoren auf zukünftige Lageanforderungen

Wie sich Lagequalitäten in zehn oder zwanzig Jahren im Einzelnen entwickeln werden, lässt sich nicht verlässlich vorhersagen. Zu viele externe Faktoren wirken gleichzeitig auf Städte, Regionen und einzelne Standorte ein. Erkennbar sind jedoch einige längerfristige Entwicklungen, mitunter auch „Megatrends" genannt, die die Gewichtung von Standortfaktoren verändern dürften. Dazu gehören flexiblere Arbeitsformen, ein vielfältigeres Mobilitätsverhalten, veränderte Wohn- und Freizeitpräferenzen, der demografische Wandel und der Klimawandel. Welche Lagen davon profitieren, hängt davon ab, wie stark sich diese Trends fortsetzen und wie sie miteinander wirken.

Besonders weit fortgeschritten ist bereits jetzt der Wandel der Arbeitswelt. Für einen wachsenden Teil der Beschäftigten werden Arbeitszeiten und -orte immer individueller organisiert; die tägliche Anwesenheit am selben Arbeitsplatz zu fest vorgegebenen Uhrzeiten verliert zumindest bei vielen Bürotätigkeiten an Bedeutung. Wird sich hybrides Arbeiten auf dem heutigen Niveau verstetigen oder weiter zunehmen, dürfte die tägliche Nähe zwischen Wohn- und Arbeitsort für bestimmte Berufsgruppen weiter an Gewicht verlieren. Für Bürostandorte werden dann im Gegenzug die Qualität der Anbindung an den Präsenztagen, die Attraktivität des Umfelds und die Möglichkeiten für persönlichen Austausch wichtiger.

Monofunktionale Bürostandorte in peripheren Lagen wären unter solchen Bedingungen noch stärker herausgefordert. Profitieren können Lagen, die Arbeiten mit Gastronomie, Freizeit, Wohnen und anderen Nutzungen verbinden. Für einen Prognosezeitraum von zehn bis zwanzig Jahren müssen wir auch ein Szenario in Betracht ziehen, in dem künstliche Intelligenz und Robotik unseren Alltag deutlich stärker bestimmen als es heute der Fall ist. Dieses Szenario mündet in der Frage nach der Kausalität der Urbanität und von Zentralität. Wir können es hier nicht auflösen, allerdings muss diese Entwicklung ernst genommen und kontinuierlich evaluiert werden.

Erreichbarkeit wird vielfältiger

Erreichbarkeit dürfte künftig breiter verstanden werden. Christian Scheler beschreibt den bereits einsetzenden Wandel mit einer einfachen Frage: „Wie komme ich da eigentlich am besten hin?" Früher sei damit häufig automatisch das Auto gemeint gewesen; heute werde die Antwort zumindest in größeren Städten zunehmend situationsabhängig gegeben. Digitale Auskunfts- und Buchungssysteme erleichtern es, zwischen

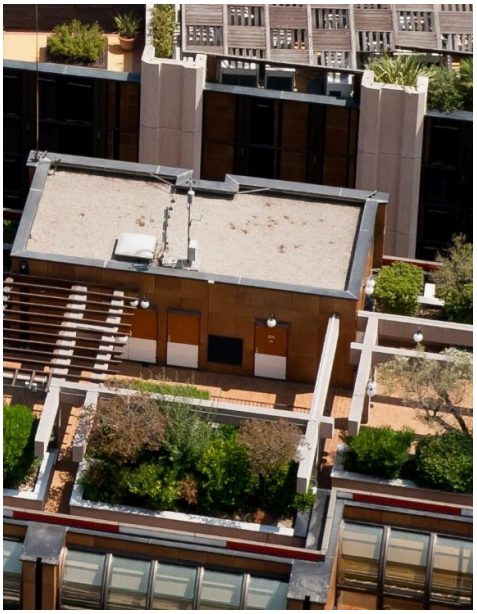
öffentlichem Verkehr, Fahrrad, eigenem oder geteiltem Auto und weiteren Angeboten zu wechseln. Für die Lagequalität könnte deshalb stärker zählen, wie viele praktikable Mobilitätsoptionen ein Standort bietet und wie gut diese zusammenspielen. Die bloße Entfernung zum Bahnhof, zur Autobahn oder zum Stadtzentrum würde dadurch nicht bedeutungslos, aber nicht mehr allein über die tatsächliche Erreichbarkeit entscheiden.

Mehr Homeoffice und E-Commerce sowie eine größere Wahlfreiheit bei den Verkehrsmitteln bedeuten allerdings nicht zwangsläufig weniger Verkehr. So können zwar persönliche Wege ersetzt werden, dafür entstehen Liefer- und Logistikverkehre. Scheler formuliert diesen Zusammenhang zugespitzt: „Weniger Mobilität führt nicht zu weniger Verkehr." Auch hier könnten sich Lageanforderungen deshalb eher verändern als verschwinden. Gut organisierbare Lieferverkehre, kurze Wege und unterschiedliche Mobilitätsangebote dürften vor allem in verdichteten Quartieren zusätzlich an Bedeutung gewinnen.

Wohn- und Lebenswelten differenzieren sich

Bei der Wohnstandortwahl macht die größere räumliche Flexibilität der Arbeitswelt bereits vorhandene Präferenzen leichter realisierbar. Die BBSR-Studie „Wohn- und Lebenskonzepte in der Peripherie" kommt zu dem Ergebnis, dass der Wunsch nach Ruhe, Natur oder mehr Wohnfläche keineswegs neu ist. Homeoffice erweitert aber für einen Teil der Haushalte den möglichen Suchraum und erlaubt größere Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsort.[26] Daraus folgt kein einheitlicher Trend aus den Großstädten heraus. Wahrscheinlicher ist eine stärkere Differenzierung: Für manche Haushalte könnten kleinere Städte und ländliche Regionen attraktiver werden, sofern digitale Infrastruktur, Wohnangebot und Erreichbarkeit stimmen. Andere werden weiterhin urbane Lagen mit dichter Versorgung, Kultur, Gastronomie und sozialen Angeboten bevorzugen. Die Studie spricht deshalb treffender von einer möglichen „Sehnsuchtsregion" als von dem einen idealen „Sehnsuchtsort".

Auch die demografische Entwicklung dürfte solche Unterschiede verstärken. Während flexiblere Arbeit größere räumliche Distanzen ermöglichen kann, könnte eine alternde Bevölkerung zugleich die Bedeutung kurzer Wege wieder erhöhen. Für ältere oder weniger mobile Menschen gewinnen erreichbare Angebote des täglichen Bedarfs, Gesundheitsversorgung und soziale Kontakte im unmittelbaren Umfeld an Gewicht. Gute Lage könnte deshalb für unterschiedliche Nutzergruppen noch stärker Verschiedenes bedeuten. Freizeitwert, Aufenthaltsqualität und die Qualität des öffentlichen Raums dürften dabei ebenfalls an Bedeutung gewinnen – in Innenstädten ebenso wie in Wohnquartieren in Randlagen oder in ländlichen Regionen.



Eine weitere Gewichtung bringt der Klimawandel. Neben Hochwasser- oder Starkregenrisiken könnte zunehmend das Mikroklima darüber entscheiden, wie angenehm und dauerhaft nutzbar ein Standort ist. Verschattete Wege, Grünflächen, Bäume und geringere Hitzebelastung würden dann nicht nur als ökologische Qualitäten wahrgenommen, sondern unmittelbar den Alltag beeinflussen. Scheler erwartet, dass insbesondere „das Thema Temperatur im Straßenraum" künftig eine größere Rolle spielen werde. Denkbar ist deshalb, dass solche heute teilweise noch schwer messbaren Eigenschaften künftig stärker in die Bewertung von Wohn-, Arbeits- und Freizeitlagen einfließen.

Die Transformation der Energienetze hin zu einer unabhängigen und nachhaltigen Stromversorgung und -nutzung wird immer mehr auch dazu führen, dass Immobilien zunehmend ein Teil der Strominfrastruktur werden. Diese Rollenerweiterung erfordert zukünftig neben den baulichen Anpassungen auf dem Grundstück oder am Gebäude selbst auch eine bessere Energieverfügbarkeit an den Mikro- und Makrostandorten von Immobilien. Auch dieses Kriterium ist zukünftig von hoher Relevanz bei der Attraktivität von Lagen.

Vom Müssen zum Wollen

Aus heutiger Sicht spricht damit wenig für eine einfache Bewegung zugunsten einer bestimmten Lagekategorie. Weder müssen Zentren zwangsläufig verlieren noch werden periphere Standorte automatisch gewinnen. Plausibler ist eine stärkere Ausdifferenzierung. Lagen, die unterschiedliche Mobilitäts- und Nutzungsmöglichkeiten, digitale Anbindung, Aufenthaltsqualität und Anpassungsfähigkeit miteinander verbinden, könnten gegenüber stark monofunktionalen oder von einzelnen Infrastrukturen abhängigen Standorten resilienter werden. Welche dieser Eigenschaften besonders stark ins Gewicht fallen, bleibt jedoch vom weiteren Verlauf der Arbeits-, Mobilitäts- und Lebenswelten abhängig.

Absehbar ist, dass funktionale, „harte" Kriterien künftig seltener allein über die Attraktivität eines Standorts entscheiden dürften. Wo Erreichbarkeit, Versorgung oder technische Infrastruktur ein ausreichendes Niveau erreichen und räumliche Nähe durch Digitalisierung und flexiblere Arbeitsformen an Bedeutung verlieren, können „weichere" Faktoren stärker ins Gewicht fallen – etwa die Qualität des öffentlichen Raums, die Aufenthaltsqualität oder die Attraktivität einer Region. Anders gesagt: Wenn die Menschen bestimmte Orte seltener oder gar nicht mehr aufsuchen „müssen", sollten diese dafür sorgen, dass sie es „wollen".



Was Investoren über eine Lage wissen müssen

von Britta Slater, Chief Client Officer, BNP Paribas REIM Germany, unit of BNP Paribas Asset Management Alts

Die Lagebeurteilung gehört seit jeher zu den wichtigsten Erfolgsfaktoren bei Immobilieninvestments. Für institutionelle Investoren geht es schließlich nicht allein darum, ob eine Immobilie heute gut vermietbar ist. Entscheidend ist, welche Nutzer sie auch in zehn oder zwanzig Jahren ansprechen kann, welche Mieterträge sich erzielen lassen und welche Risiken während der Haltedauer entstehen können. Entsprechend groß ist unser Interesse an jeder Information, die hilft, die langfristige Qualität eines Standorts einzuschätzen.

Dabei können vermeintliche Details durchaus relevant sein. Wie gut ist ein Gebäude für unterschiedliche Nutzergruppen tatsächlich erreichbar? Wie entwickelt sich das unmittelbare Umfeld? Welche Auswirkungen haben demografische Veränderungen, neue Mobilitätsgewohnheiten oder klimatische Belastungen? Und wie gut lässt sich eine Immobilie an veränderte Anforderungen anpassen? Aus einem vermeintlich sicheren Core-Investment kann schließlich auch ein Repositionierungsfall werden, wenn sich das Umfeld oder die Nachfrage grundlegend verändern.

Früher standen für solche Analysen vergleichsweise wenige Informationen zur Verfügung. Neben Marktdaten waren wir stark auf Ortskenntnis, Erfahrung und punktuelle Untersuchungen angewiesen. Heute können wir auf eine enorme Vielfalt an Daten zugreifen,

vom Mobilitätsverhalten über die tatsächliche Nutzung einzelner Quartiere bis hin zu kleinräumigen Klima- und Umweltdaten. Das eröffnet neue Möglichkeiten, bringt aber auch die Herausforderung mit sich, aus der Informationsfülle die relevanten Erkenntnisse herauszufiltern.

Digitale Analyseverfahren und zunehmend auch Künstliche Intelligenz helfen dabei erheblich. Unterschiedliche Datenquellen lassen sich miteinander verknüpfen, Zusammenhänge erkennen und Standorte anhand einheitlicher Kriterien vergleichen. Auch Veränderungen können wir früher erkennen und mögliche Entwicklungen mithilfe von Simulationen besser einschätzen.

Die vorliegende Studie untersucht, welche Instrumente dafür bereits zur Verfügung stehen und wie sich die Anforderungen an gute Immobilienlagen verändern. Eine wichtige Erkenntnis ist, dass klassische Standortkriterien wie Erreichbarkeit und Zentralität keineswegs ausgedient haben. Allerdings müssen sie heute differenzierter betrachtet und um weitere Faktoren ergänzt werden. Welche Kriterien besonders wichtig sind, hängt immer auch von der jeweiligen Nutzung und den angesprochenen Nutzergruppen ab.

Für Investoren sind diese neuen Möglichkeiten ein großer Fortschritt. Eine umfassendere Datengrundlage verbessert die Chancen, Risiken frühzeitig zu erkennen und tragfähige Investmentstrategien zu entwickeln. Dennoch bleibt die Auswahl und Gewichtung der Kriterien eine fachliche Aufgabe. Auch das beste Scoring-Modell kann nicht sämtliche Besonderheiten eines Standorts oder alle zukünftigen Entwicklungen abbilden. Die Daten und Instrumente unterstützen unsere Entscheidungen. Die Verantwortung dafür, ob wir investieren, halten, modernisieren oder verkaufen, bleibt beim Investor und seinem Asset Manager.

(2)

Welche Kriterien und Messmethoden sind in Zukunft denkbar?

Je stärker sich Alltag, Mobilität und Konsum auch digital abbilden, desto größer wird die potenziell verfügbare Datenbasis für die Bewertung von Standorten. Bewegungs- wie etwa Mobilfunkdaten können bereits heute zeigen, woher Menschen kommen, wie lange sie sich an einem Ort aufhalten und wohin sie sich anschließend bewegen; Zahlungsdaten geben

Hinweise auf tatsächlichen Konsum. Künftig könnten weitere digitale Spuren hinzukommen – etwa Auslastungs- und Nutzungsdaten von Gebäuden oder Sharing-Angeboten, Routing- und Buchungsdaten oder, sofern datenschutzrechtlich zulässig und sinnvoll aggregiert, Informationen aus Wearables und anderen Sensoren. Standortanalysen könnten dadurch räumlich und zeitlich noch deutlich granularer werden.

Gerade für die Bewertung „weicher" Standortfaktoren eröffnet dies neue Möglichkeiten. Je stärker Aufenthaltsqualität, Wohlbefinden oder die Attraktivität des öffentlichen Raums für Lageentscheidungen ins Gewicht fallen, desto größer wird das Interesse daran, auch solche bislang schwer quantifizierbaren Eigenschaften systematisch zu erfassen. Christian Scheler verweist in diesem Zusammenhang auf den noch jungen Ansatz des Neurourbanismus. Dieser versuche, „qualitative Elemente eines Standorterlebnisses quantitativ abbildbar zu machen". Neben dem beobachtbaren Verhalten könnten dabei etwa Stressreaktionen oder andere physiologische Daten Hinweise darauf geben, wie Menschen unterschiedliche Stadträume erleben. Ein Beispiel wäre die Herzfrequenz beim Radfahren: Dieselbe Tätigkeit könne sich je nach Qualität und Stressniveau des jeweiligen Stadtraums sehr unterschiedlich anfühlen.

Auch Umweltdaten dürften für solche Bewertungen an Bedeutung gewinnen. Temperatur, Hitzebelastung, Verschattung, Luftqualität oder Lärm lassen sich prinzipiell immer kleinräumiger und in kürzeren Zeitabständen erfassen. Vor allem die Temperatur im Straßenraum kann den Stress steigern und könnte in Zukunft stärker in die Bewertung urbaner Räume einfließen. In Verbindung mit Bewegungs- oder Aufenthaltsdaten könnte beispielsweise untersucht werden, ob bestimmte Wege und Plätze bei Hitze gemieden werden, wie lange Menschen sich dort tatsächlich aufhalten oder welche räumlichen Qualitäten die Nutzung fördern. Aufenthaltsdauer allein wäre dabei allerdings noch kein Beleg für Aufenthaltsqualität: Erst die Verbindung mehrerer Datenarten könnte helfen, Nutzung und Wahrnehmung besser auseinanderzuhalten.

Zugleich dürfte die Bewertung von Lagequalität stärker nach Nutzergruppen differenziert werden. Schon heute gilt ein Standort nicht für jede Nutzung und jeden Menschen gleichermaßen als gut. Künftige Verfahren könnten diese Unterschiede systematischer abbilden: Wie verändert sich die Erreichbarkeit für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen? Welche Qualitäten sind für Familien, Pendler oder Beschäftigte mit bestimmten Arbeitszeiten relevant? Welche Rolle spielen sichere Wege, Barrierefreiheit, klimatischer Komfort oder die Erreichbarkeit alltäglicher Angebote? An die Stelle eines einzigen, universellen Lagewerts könnten so stärker nutzer- und nutzungsspezifische Bewertungen treten. Den „Durchschnittsnutzer", so Scheler, gebe es nicht mehr als Planungsmaßstab.

Von Daten zu Simulation und Steuerung

Damit wächst allerdings die Datenmenge erheblich. Eine künftige Rolle von Künstlicher Intelligenz könnte deshalb vor allem darin liegen, heterogene Datenquellen miteinander zu verknüpfen, Muster zu erkennen

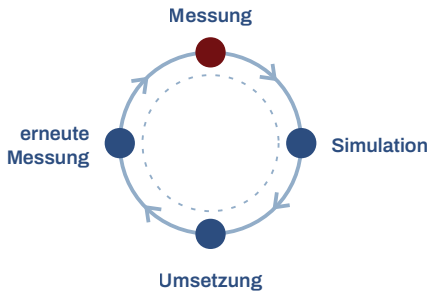
und Veränderungen laufend auszuwerten. Statt einige wenige Kennzahlen nebeneinanderzustellen, ließen sich Mobilitäts-, Nutzungs-, Umwelt-, Markt- und gegebenenfalls Wahrnehmungsdaten zu hoch aufgelösten Lagebildern verbinden. Solche Modelle könnten unterschiedliche räumliche Ebenen und Nutzerperspektiven gleichzeitig berücksichtigen und ihre Ergebnisse fortlaufend aktualisieren. Die technische Analyse würde damit leistungsfähiger; welche Kriterien als relevant gelten und wie sie gewichtet werden, bleibt jedoch eine fachliche Entscheidung.

Darauf aufbauend wäre ein weiterer Schritt denkbar: von der Messung zur Simulation. Standortanalysen könnten künftig nicht nur den gegenwärtigen Zustand beschreiben, sondern stärker durchspielen, wie sich Veränderungen auswirken würden. Was passiert mit der Erreichbarkeit und Nutzung eines Quartiers, wenn eine neue Haltestelle entsteht, Stellplätze reduziert, Erdgeschosse anders genutzt oder Straßenräume stärker verschattet werden? Wie verändert sich eine Lage unter verschiedenen demografischen, klimatischen oder verkehrlichen Szenarien? Solche Simulationen könnten dabei helfen, mögliche Folgen unterschiedlicher Entscheidungen früher sichtbar zu machen.

Damit würde sich auch die Funktion der Standortanalyse verändern. Eine Bewertung wäre dann weniger eine einmalige Prüfung zu einem bestimmten Zeitpunkt als Teil eines fortlaufenden Steuerungsprozesses. Scheler plädiert schon heute dafür, Monitoring bei langfristigen Projekten von Anfang an mitzudenken: Welche Kennzahlen werden regelmäßig geprüft, und wann wird nachgesteuert? Gute Daten seien keine „Kristallkugel", sondern die Grundlage für eine anpassungsfähige Planung. Künftig ließen sich Messung, Simulation, Umsetzung und erneute Messung enger miteinander verbinden. Standortqualität wäre damit nicht nur präziser beschreibbar, sondern Veränderungen könnten früher erkannt und planerische oder immobilienwirtschaftliche Entscheidungen schneller angepasst werden.

Im Sinne einer bevorstehenden Integration von Robotik in den urbanen Alltag könnten diese Messung und Live-Auswertung auch zu sich wandelnden urbanen Angeboten in real-time je nach aktueller Flächenbeanspruchung und Stressbefindlichkeit führen, immer weiter entfernt von statischen Modellen und unverrückbaren Steinen.

Rollierendes Standort-Monitoring als Teil einer anpassungsfähigen Projektplanung





(3)

„It’s all about timing!“

von Professor Dr. Matthias Ottmann,
Technische Universität München

Wir sehen Stadtplanung und Stadtentwicklung häufig aus dem Blickwinkel heraus, dass Lagekriterien für Standortplaner das Maß aller Dinge sind. Die „räumliche Statik“ („Lage, Lage, Lage“) setzt sich bei uns fort, wenn wir über „Planprozesse“ sprechen: Nur selten gelingt es uns, sich wirklich dem gestaltenden Prozess zu stellen – als Annäherung eines Entwurfskonzepts an die optimale Gestaltung und Nutzung des Raums. So erwarten wir bei jedem städtebaulichen Entwurf eine Imago, die eine fertige Hülle oder ein gebautes statement enthält und meist in Form eines perfekt erstellten Renderings präsentiert wird.

“It’s all about timing“ ist kein Zitat, sondern ein Ausdruck, dass wir Stadt nur dann verstehen können, wenn wir den iterativen Prozess der Stadtgestaltung als das Maß der Dinge ansehen. Stadt oder einzelne Stadtquartiere sind ja nicht „per se“ heraus entstanden, sondern sind historisch gewachsen und erhalten ihre heutige stadträumliche Wirkung durch deutlich mehr als die Nähe zum ÖPNV. Wir sprechen hier über die Pfadabhängigkeit: Das, was früher geschehen ist, kann heute den Standort bestimmen. So wie Standorte auch vergehen können, denn es gibt keinen Status quo in einer Stadt.

Wenn wir unser geschichtliches Wissen bemühen, dann geht es einher mit Fragen der Standortplanung: Handelswege – Kreuzungen – kurze Wege – topographische Verhältnisse, um nur die wichtigsten Faktoren zu nennen. Sie haben früher Ansiedlungen und Städte entstehen lassen. Wenn sich Städte gebildet haben, dann staunen wir teilweise über die innerstädtische Entwicklung: Was erklärt zum Beispiel den „Donut-Faktor" US-amerikanischer Städte, entstanden in den 1960er- und 1970er-Jahren, wonach sich vermögende Haushalte trotz ihrer hohen Zahlungsbereitschaft aus der Innenstadt haben verdrängen lassen? Es war diese unheilvolle Allianz von einseitig gewerblicher Ausrichtung in zentralen Lagen („Central Business District") und dem Abrutschen von stadtkernnahen Wohnquartieren, die diesen Effekt erzeugt haben. Erst spät in den 1990er Jahren kam es zu einem Umdenken und einem Gegensteuern: Die Revitalisierung von Innenstädten war ein teilweise mühsames und kostspieliges Unterfangen.

Und heute? Heute wünschen wir uns, dass die ewige Dichotomie zwischen Arbeitsplatz und Wohnstandort aufgebrochen wird. Natürlich wünscht sich jeder von uns ein Haus im Grünen, aber die Nähe zu einem urbanen Flair triggert uns in der Entscheidung über das „Wo".

Apropos „urbaner Flair": nachdem wir die Wissensökonomie als die neue zentrale Säule der Wertschöpfung erkannt haben, beschäftigen wir uns nun mit dem Ansiedlungsverhalten wissensintensiver Unternehmen. Wissensökonomie ist nicht einheitlich in ihrer Form und ihrem Wirken, wie auch die verschiedenen Wissensindustrien unterschiedliche Standorte bevorzugen: Je nach Technikaffinität und/oder offener, kommunikativer Haltung können sich Standorte in dem nahen Umfeld einer Großstadt bilden, häufig auch gepaart mit wissenschaftsnahen Institutionen (KI Campus Heilbronn, TU Campus Garching), oder eben auch clusterförmig ansiedeln, sofern eine überregionale Anbindung an den Standort gegeben ist und die schnelle Erreichbarkeit Vorteile bringt (u.a. Werksviertel München). Wissensökonomie – in all ihren Facetten – kann räumliche Schwerpunkte bilden (z.B. Isar-Valley – nördliches Bahnhofsviertel München).

Erstaunlich ist, dass eine räumliche Nähe dann gesucht wird, wenn verschiedene Standorteigenschaften vorliegen:

- Räumliche Nähe zu Universitäten und Bildungseinrichtungen
- Starke räumliche Verzahnung mit dem ÖPNV
- Hohes Bildungsniveau und Akademikergrad in der Region oder an dem Standort
- Weiche Standortfaktoren – hohes Angebot an Lebensqualität und Kultur- und Freizeiteinrichtungen
- „Offenes" Gesellschaftssystem

Räumliche Schwerpunkte finden wir auch bei der Idee der Zentralen Orte, wie es vor fast einem Jahrhundert Walter Christaller schon einmal formuliert hat: Stark ausgebildete Agglomerationsräume gehen eine axiale Verbindung ein. Sein Ansatz erhält damit eine neue Bedeutung: Wir erkennen urbane Hierarchien an, wir fördern sie auch, ob bewusst oder unbewusst, sie heißen nur nicht mehr „Klein-, Mittel- oder Oberzentren". Wenn dieser Städteverbund damals durch physischen Warenhandel geprägt war, ist es heute das Wissen, das überall entstehen und einsatzfähig ist, aber die größte Wirkung durch eine räumliche Verdichtung und (!) Vernetzung erzielen kann. Die Wissensökonomie kann also räumlich verortet werden, wie wir auch Skaleneffekte vermuten können, wenn wir über „Agglomeration economies" reden.

Unterscheidet sich demnach die heutige Form der Stadtentwicklung in ihrer Wirkungsweise von den früheren Annahmen und Wirkungsverläufen? Es ist vermutlich ein Irrglaube, wenn wir davon ausgehen, dass Wissensökonomie Raum machen kann. Die neuen Wertschöpfungszentren können zwar zum Teil erheblichen Einfluss auf den konkreten Standort nehmen bis hin zu partiellen Verdrängungen auf dem Wohnungsmarkt durch den Zuzug hochqualifizierter und gut bezahlter Wissensarbeiter. Doch entsteht daraus keine neue Stadt oder ein Stadtteilzentrum, sondern eher eine Ansiedlung oder Ansammlung großmaßstäblicher Entwicklungen.

Die Stadtplanung kann darauf adaptiv reagieren: Dort, wo sich Entwicklungsräume auftun, kann der Standort auf die Transformationsfähigkeit hin überprüft werden. Dabei können wir anhand bestimmter Kriterien das Standortverhalten der Raumnutzer neu vermessen und unsere Mobilitätsmuster überprüfen.

Wenn wir nun konkret werden und uns vorstellen, dass die Landeshauptstadt München in circa neun Jahren (oder 2036) einen neuen Hauptbahnhof erhält, müssen wir darauf vorbereitet sein. Wie begegnen wir diesem neuen „Infrastrukturtempel"? Gehen wir etwa so vor, dass wir zunächst einmal das neue Gebäude auf uns und die Gesellschaft wirken lassen, oder gehen wir eher proaktiv mit dieser Herausforderung um? Denn wirklich passen tut die neue Erscheinungsform in seiner Großmaßstäblichkeit eher nicht zu dem alten Standort in der Nähe der Münchner Innenstadt. Was aber sind die Möglichkeiten, die sich für uns alle mit dem „modernsten Bahnhof Europas" auftun?

Zunächst werden wir eine neue Erreichbarkeit innerhalb der Stadt über die zweite Stammstrecke wahrnehmen – denn die jetzige Verkehrsbelastung ist bereits extrem hoch. Wir werden neue und rasche Zugänge zu anderen, wichtigen Agglomerationen Europas erhalten, ggf. eine raschere Verbindung zum Flughafen. Vielleicht können wir auch „Olympia"?

Wenn Erreichbarkeit eine Währung ist, dann wird die Nähe zu diesem zentralen Bahnhof ein wichtiges Entscheidungskriterium für die vernetzt denkende Unternehmen spielen. Ein neuer räumlicher Wirkungskreis für die Wissensökonomie? Erfüllt dieser Standort denn schon jetzt die Herausforderungen dafür?

Zunächst nehmen wir einen in sich räumlich eher gespaltenen Markt wahr: Der bald hochfunktionale nördliche Bereich, besser bekannt als Isar-Valley, und der schmuddelige südliche Bereich bis hin zum Klinikviertel, städtebaulich wenig geordnet, mit einer unglaublichen Dichte und Abfolge von großen und massiven Baumaßnahmen, die derzeit als städtebaulicher Schiefstand wahrgenommen werden („Hürdenlauf" durch die Schwanthalerstraße), aber auch eine sehr gelebte und bürgerliche Gemeinschaft der Bewohner. Auch wenn einige der Zeit weit voraus sind und sich schon jetzt an der Transformation beteiligen, stellen wir uns die Frage: Wohin geht denn wirklich die Reise mit dem umbenannten „Central-Quartier"? Und über welche Zeiträume einer Transformation sprechen wir?

Stellen wir einmal einen Vergleich an: Die neuen Standorte in München wie das Kreativ-Quartier oder das Werksviertel haben von der planerischen Entwicklung bis heute fast 20 Jahre gebraucht und noch heute sind wir mit dem Planen und Bauen beschäftigt. Eine Transformation kann gelingen, wenn wir die Veränderungen in Kauf nehmen und uns dabei auch die Zeit geben: Bei der Transformation eines ehemaligen reinen Industriestandorts, dem „Pfanni-Gelände" im Osten von München, in ein „Werks-Viertel" ist das wohl gelungen. Doch wie ist es mit einem Quartier bestellt, das sich von einer stark monofunktionalen Nutzung durch die Hotellerie zu einem neuen Gewerbe- und Wohnstandort mausern möchte, noch dazu als zentraler Hub für die Wissensökonomie?

Fragen wir uns also:

— Unter welchen Voraussetzungen gelingen städtebauliche Transformationsprozesse?

— Wenn „harte Faktoren" wie die wohl beste Erreichbarkeit in der Stadt gegeben ist, welche „weiche Faktoren" sind es nun, die noch fehlen? Wie können wir diese attrahieren?

— Wie entstehen Cluster? Wie entstehen wissenschaftsnahe Cluster?

— Ist die Nähe zu wissenschaftsnahen Standorten entscheidend, oder ist es die Erreichbarkeit an sich, die einen Standort prägt („Proximity matters")?

— Was erwarten Cluster in ihrer „Hood"? Wie lange sind Cluster eigentlich (über-)lebensfähig?

— Warum gelingt die Clusterbildung im Werksviertel, nicht aber in der Parkstadt Schwabing?

— Braucht München einen neuen Hub am zentralsten Ort der Stadt? Welche Wirkung wird wohl davon ausgehen? Stadträumlich, infrastrukturell wie auch die Erreichbarkeit zu anderen Städten?

— Und was setzt unsere Wissensgesellschaft heute und in Zukunft voraus? Campusfeeling und Einbindung in eine urbane Struktur oder nur den Blick auf den Tegernsee?

Vieles ist noch nicht eindeutig, wenn wir nach den Ursachen für das Entstehen eines Wissensclusters fragen. Klar können wir zu den bewährten Mustern der Industrieansiedlung zurückgreifen und versuchen, Standortentscheidungen durch „günstige Wettbewerbsbedingungen" zu beeinflussen. Aber wie ist es um die weichen Faktoren bestellt, die ebenso standortentscheidend sind? Kann deren Ausbildung die stadt- und industriepolitischen Maßnahmen unterstützen und helfen?

Das ist möglich, wenn wir uns mit den räumlichen Potenzialen auseinandersetzen, denn Stadtentwicklung kann ja durchaus zufällig und spontan entstehen. Die aktive Stadtraumgestaltung kann die häufig aus Privatinitiativen entstehende Entwicklung, die sich nicht auf einen kommunalpolitischen Impuls stützt (Grassroot), positiv unterstützen.

Veränderte Rahmenbedingungen durch eine neue „Industriekultur" infolge der Wissensökonomie, Impulse durch private Initiativen, eine Stadtentwicklungsplanung, die diese Ansätze nicht verdrängt, sondern wohlwollend bis proaktiv unterstützt – so könnte das Credo für einen neuen Ansatz lauten, wenn wir Standorte behutsam verändern wollen und eine neue Akteurskultur zulassen.

Quellensammlung

1 von Thünen, Johann Heinrich (1826): *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*

2 Weber, Alfred (1909): *Über den Standort der Industrien. 1. Teil: Reine Theorie des Standortes*

3 Christaller, Walter (1933): *Die zentralen Orte in Süddeutschland*

4 Hansen, Walter G. (1959): *How Accessibility Shapes Land Use*

5 Alonso, William (1964): *Location and Land Use*; Muth, Richard F. (1969): *Cities and Housing*; Mills, Edwin S. (1972): *Studies in the Structure of the Urban Economy*

6 Rosen, Sherwin (1974): *Hedonic Prices and Implicit Markets: Product Differentiation in Pure Competition*

7 Porter, Michael E. (1998): *Clusters and the New Economics of Competition*, Harvard Business Review, Vol. 76, No. 6, November–December 1998, S. 77–90, https://hbr.org/1998/11/clusters-and-the-new-economics-of-competition

8 Marshall, Alfred (1890): *Principles of Economics*; Jacobs, Jane (1969): *The Economy of Cities*; Duranton, Gilles / Puga, Diego (2004): *Micro-Foundations of Urban Agglomeration Economies*

9 Diller, Christian (1991): *Weiche Standortfaktoren. Zur Entwicklung eines kommunalen Handlungsfeldes. Das Beispiel Nürnberg*; Grabow, Busso (1994): *Weiche Standortfaktoren*, in: Dieckmann, J. / König, E. M. (Hrsg.): *Kommunale Wirtschaftsförderung. Handbuch für Standortsicherung und -entwicklung in Stadt, Gemeinde und Kreis*, S. 147–163; Grabow, Busso / Henckel, Dietrich / Hollbach-Grömig, Beate (1995): *Weiche Standortfaktoren, Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik 89*

10 Hall, Peter (1966): *The World Cities*; Sassen, Saskia (2001): *The Global City: New York, London, Tokyo*; Florida, Richard (2002): *The Rise of the Creative Class*

11 Katz, Bruce / Wagner, Julie (2014): *The Rise of Innovation Districts: A New Geography of Innovation in America*

12 Alipour, Jean-Victor / Falck, Oliver / Krause, Simon / Krolage, Carla / Wichert, Sebastian (2026): Working from Home and Consumption in Cities, CESifo Working Paper No. 10000, Januar 2026, https://www.ifo.de/DocDL/cesifo1_wp10000_0.pdf

13 BNP Paribas Asset Management Alts (2026): Kapital sucht Zentralität: Stadtrandlagen unter besonderem Druck, interne Auswertung von Bürotransaktionen in deutschen A-Städten; Datengrundlage: RCA, bulwiengesa, BNP Paribas Asset Management Alts, eigene Berechnungen

14 Baba, Ludger / Otto, Benjamin / Wilbert, Katrin (2026): Wohn- und Lebenskonzepte in der Peripherie, BBSR-Online-Publikation 19/2026, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Bonn, https://doi.org/10.58007/099w-a358

15 Masch, Christina (2022): *Location factors in corporate location decisions: Is the relevance of soft factors really increasing?*, Raumforschung und Raumordnung / Spatial Research and Planning, Vol. 80, Issue 4, S. 465–478, https://doi.org/10.14512/rur.100

16 Baba, Ludger / Otto, Benjamin / Wilbert, Katrin (2026): Wohn- und Lebenskonzepte in der Peripherie. Herausgeber: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), BBSR-Online-Publikation 19/2026, Bonn, https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2026/bbsr-online-19-2026.html

17 JLL (2026): Die Lage des Wohnungsneubaus 2026. Teil 1: Der deutsche Wohnungsneubau – Analyse einer Marktblockade, Deutschland, Juni 2026, insb. S. 5–7, https://www.jll.com/de-de/insights/the-state-of-new-housing-construction; begleitende PM: https://www.jll.com/de-de/newsroom/defizit-beim-wohnungsbau-faellt-hoeher-aus-als-bisher-angenommen

18 Alipour, Jean-Victor / Falck, Oliver / Krause, Simon / Krolage, Carla / Wichert, Sebastian (2026): Working from Home and Consumption in Cities, CESifo Working Paper No. 10000, Januar 2026, https://www.ifo.de/DocDL/cesifo1_wp10000_0.pdf

19 Krause, Simon / Trumpp, Andreas / Dichtl, Tobias / Kiese, Susanne / Rutsch, Alexander (2024): *Homeoffice und die Zukunft der Büros*, ifo Institut und Colliers, https://www.ifo.de/DocDL/20240918_ifo_Studie_Homeoffice_Bueros.pdf

20 Masch, Christina (2022): *Location factors in corporate location decisions: Is the relevance of soft factors really increasing?* Raumforschung und Raumordnung / Spatial Research and Planning, Vol. 80, No. 4, S. 465–478, https://rur.oekom.de/index.php/rur/de/article/view/100

21 Midstad: *„Midstad macht das S messbar“*, https://midstad.com/de/news/midstad-macht-das-s-messbar/; MyTraffic: Gini | MyTraffic's Geospatial Conversational AI. Im Content-Hub hinterlegte Produktbeschreibung; Apollo Impact Compass, https://apolloimpactcompass.com; Syte, https://www.syte.ms

22 Aino: Site Analysis – Location intelligence for planning and development decisions, https://www.aino.world/platform/site_analysis; Urbanistic: Urban Space Center, https://www.urbanistic.de

23 Munich Re: Location Risk Intelligence, https://www.munichre.com/rmp/de/products/location-risk-intelligence.html; Climate X: Spectra, https://www.climate-x.com/spectra, sowie Adapt, https://www.climate-x.com/adapt; Jupiter Intelligence: ClimateScore Global, https://www.jupiterintel.com/products; Mitiga Solutions: EarthScan, https://www.mitigasolutions.com/earthscan

24 Echo Analytics: *Insight-ready mobility and POI Data*, https://www.echo-analytics.com

25 Alipour, Jean-Victor / Falck, Oliver / Krause, Simon / Krolage, Carla / Wichert, Sebastian (2026): *Working from Home and Consumption in Cities*, CESifo Working Paper, https://www.ifo.de/DocDL/cesifo1_wp10000_0.pdf

26 Baba, Ludger / Otto, Benjamin / Wilbert, Katrin (2026): *Wohn- und Lebenskonzepte in der Peripherie*, BBSR-Online-Publikation 19/2026, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Bonn, https://doi.org/10.58007/099w-a358

5.

Disclaimer

EINE KOOPERATIONSSTUDIE VON

BNP Paribas Asset Management Alts
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
ULI Germany/Austria/Switzerland
Technische Universität München

KONTAKT

BNP Paribas Asset Management Alts
marketing.reimgermany@bnpparibas.com

UMSETZUNG

PB3C GmbH
info@pb3c.com

BILDNACHWEIS

Titel, Kapitelaufmacher und Abbildungen: Adobe Stock.
Porträts: von den abgebildeten Personen bzw. ihren Institutionen zur Verfügung gestellt.
Abbildung Stadtquartier HafenCity Hamburg: Adobe Stock.

DISCLAIMER

Die enthaltenen Informationen sind allgemeiner Natur und nicht auf die spezielle Situation einer Einzelperson oder einer juristischen Person ausgerichtet. Obwohl wir uns bemühen, zuverlässige und aktuelle Informationen zu liefern, können wir nicht garantieren, dass diese Informationen so zutreffend sind wie zum Zeitpunkt ihres Eingangs oder dass sie auch in Zukunft so zutreffend sein werden. Niemand sollte aufgrund dieser Informationen handeln ohne geeigneten fachlichen Rat und ohne gründliche Analyse der betreffenden Situation.

EINE KOOPERATIONSSTUDIE VON

BNP Paribas Asset Management Alts
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
ULI Germany/Austria/Switzerland
Technische Universität München

Oktober 2026

BNP PARIBAS ASSET MANAGEMENT

KPMG

Technische Universität München

ULI Germany/Austria/Switzerland