

**Vorhabenbezogener
Bebauungsplan Nr. 29 -
Gabelsberger Straße
der Stadt Herne**

Verkehrsgutachterlicher Fachbeitrag

erstellt im Auftrag der
Weyers Architekten, Herne
Projekt-Nr. 2145

Dr.-Ing. Harald Blanke
M-Sc. Dennis Grinda
Alma Catic

14. Juli 2021



verkehrsplanung

Dr.-Ing. Philipp Ambrosius
Dr.-Ing. Harald Blanke

Westring 25 · 44787 Bochum

Tel. 0234 / 9130-0
Fax 0234 / 9130-200

email info@ambrosiusblanke.de
web www.ambrosiusblanke.de

INHALTSVERZEICHNIS

1. ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG	2
2. NUTZUNGSKONZEPT	3
3. ABSCHÄTZUNG DER ZUSATZVERKEHRE DES GEPLANTEN VORHABENS	3
3.1 AMBULANT BETREUTE WOHNUNGEN	3
3.2 NORMALE WOHNNUTZUNG	5
3.3 ÜBERLAGERUNG DER ZUSATZVERKEHRE	9
3.4 VERTRÄGLICHKEIT DER ZUSATZVERKEHRE	9
4. VORHANDENE STELLPLATZSITUATION	11
5. ZUSÄTZLICHER STELLPLATZBEDARF	12
5.1 STELLPLATZBEDARF NACH LANDESBAUORDNUNG NRW	13
5.2 STELLPLATZBERDAF NACH MUSTERSTELLPLATZSATZUNG NRW	16
5.3 STELLPLATZBEDARF NACH EAR	17
5.4 STELLPLATZANGEBOT VORHANDENER WOHNANLAGEN	18
5.5 BEWERTUNG DES STELLPLATZANGEBOTES	21
6. ALTERNATIVE MOBILITÄT	22
VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN	26
VERZEICHNIS DER TABELLEN	26
LITERATURHINWEISE	27

1. ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Die Weyers Planungs- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH beabsichtigt in der Stadt Herne eine bauliche Entwicklung eines Blockinnenbereichs südlich der Gabelsberger Straße. Auf dem Grundstück sollen drei Baukörper mit Wohnnutzungen und ambulanten Betreuungs- und Pflegeangeboten für Senioren errichtet werden, die sich um einen großen Innenhof gruppieren. Das städtebauliche Konzept zielt auf eine Entwicklung des Blockinnenbereiches in ein generationsübergreifendes Wohnquartier ab. Konkret sollen am Standort ein Gebäude für Verwaltungsräume und Wohnungen mit ambulanten Betreuungs-/Pflegeangeboten des Deutschen Roten Kreuz sowie zwei Mehrgenerationenhäuser entstehen. Das Gelände wird zukünftig von der nördlich angrenzenden Gabelsberger Straße erschlossen.



Abbildung 1: Vorhaben- und Erschließungsplan (Quelle: Stadt Herne)

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt zukünftig aus nördlicher Richtung von der Gabelsberger Straße. Ausgehend davon wird eine Stichstraße in südlicher Richtung bis zu einem Platz ausgebildet, der eine kreisförmige Grünfläche aufweist. Die Straße wird entlang des Platzes in östlicher Richtung erweitert. Entlang des östlichen Plangebietsrand in Richtung südlicher Plangebietsgrenze wird die

Straße zur Erschließung der geplanten Mehrgenerationenhäuser fortgeführt und endet vor dem südöstlich gelegenen Baukörper.

Für den ruhenden Verkehr werden oberirdische Stellplätze sowie Tiefgaragenstellplätze vorgehalten. Die oberirdischen Stellplätze befinden sich entlang des Erschließungsstiches von der Gabelsberger Straße (13 Stellplätze) sowie nördlich des DRK-Gebäudes (weitere 6 Stellplätze). Östlich der Platzfläche wird die Einfahrt zur Tiefgarage ausgebildet, die sich unterhalb eines Spielplatzes befindet. Hier werden weitere 18 Stellplätze vorgehalten. In der Nähe jedes Baukörpers werden zudem überdachte bzw. eingehaute Fahrradstellplätze vorgehalten.

Zur Abschätzung der Verkehrsmenge, des Stellplatzbedarfs und dem aus dem Vorhaben resultierenden ruhenden Verkehr (Parkraumerhebung und Prognose) in der Nachbarschaft ist ein verkehrsgutachterlicher Fachbeitrag zu erarbeiten. Die gutachterliche Betrachtung sollte dabei die derzeitige Situation mit dem Planungsfall gegenüberstellen. Sie sollte außerdem Aussagen zu alternativer Mobilität und zu einem betrieblichen Mobilitätskonzept treffen.

2. NUTZUNGSKONZEPT

Nach dem Vorentwurf der Vorhabenbeschreibung zum Vorhaben- und Erschließungsplan der Stadt Herne mit Stand 16. März 2021 sind innerhalb des geplanten Vorhabens folgende Nutzungsbereiche geplant:

- 24 ambulante betreute Wohnungen in zwei Wohngruppen
- 12 familiengerechte Wohnungen in 3,5- und 4,5-Zimmer-Wohnungen
- 15 altengerechte Wohnungen in 2,5-Zimmer-Wohnungen

3. ABSCHÄTZUNG DER ZUSATZVERKEHRE

3.1 AMBULANT BETREUTE WOHNUNGEN

Für das Verkehrsaufkommen der ambulant betreuten Wohnungen kann auf keine empirischen Erfahrungswerte zurückgegriffen werden. Hier ist zu berücksichtigen, dass von den Bewohnern selbst kein eigenständiges Verkehrsaufkommen zu erwarten ist. Vorhabenbezogene Verkehre sind durch die Beschäftigten, Besucher und Lieferfahrten zu erwarten. Hinsichtlich der Verkehrserzeugung werden folgende Merkmalsausprägungen angenommen:

Besucherverkehr

- 24 Personen insgesamt,
- 0,5 Besucher pro Personen
- 2 Wege / Besucher
- 70% MIV-Anteil
- Besetzungsgrad 1,1 Personen / Pkw

Auf dieser Grundlage ergibt sich an einem Normalwerktag folgendes Verkehrsaufkommen im Besucherverkehr:

24 Personen x 0,5 = 12 Besucher

12 Besucher x 2 Wege x 70% MIV / 1,1 Pers./Pkw = 15 Kfz-Fahrten/Tag,

d.h. 8 Kfz/Tag jeweils im Ziel- und Quellverkehr

Beschäftigtenverkehr

- Annahme: 1 Beschäftigter je 3 Personen
- 2,25 Wege / Beschäftigtem
- 50% MIV-Anteil
- Besetzungsgrad 1,0 Personen / Pkw

Auf dieser Grundlage ergibt sich an einem Normalwerktag folgendes Verkehrsaufkommen im Beschäftigtenverkehr:

24 Personen / 3 = 8 Beschäftigte

8 Beschäftigte x 2,25 x 50% MIV / 1,0 Pers./Pkw = 9 Kfz-Fahrten/Tag,

d.h. 5 Kfz/Tag jeweils im Ziel- und Quellverkehr

Lieferverkehr

- 0,1 Liefer-Fahrten / Beschäftigtem

8 Beschäftigte x 0,1 = 1 Liefer-Fahrt/Tag, d.h. 1 Kfz/Tag jeweils im Ziel- und Quellverkehr

Das Verkehrsaufkommen für die ambulant betreuten Wohnungen wird somit in der Überlagerung der unterschiedlichen Nutzer- / Fahrtzweckgruppen mit insgesamt 14 Kfz/Tag jeweils im Ziel- und Quellverkehr in Ansatz gebracht. Es wird unterstellt, dass alle Fahrten im Tageszeitraum zwischen 6.00 und 22.00 Uhr abgewickelt werden und im Normalbetrieb keine Nachtfahrten stattfinden.

<u>Zielverkehr</u>	<u>Quellverkehr</u>
6.00 - 22.00 Uhr: 14 Kfz/h (1 SV).....	14 Kfz/h (1 SV)
22.00 - 6.00 Uhr: - Kfz/h (- SV).....	- Kfz/h (- SV)
-----	-----
Gesamtverkehr: 14 Kfz/Tag (1 SV).....	14 Kfz/Tag (1 SV)

3.2 NORMALE WOHNNUTZUNG

Für das Verkehrsaufkommen aus Wohnnutzung ist die Anzahl der Einwohner die bestimmende Schlüsselgröße. Das Verkehrsaufkommen von Wohngebieten ist im wesentlichen Bewohnerverkehr. Die Wegezahl aller Bewohner ergibt sich aus der Einwohnerzahl, multipliziert mit deren spezifischer Wegehäufigkeit. Sie liegt im Durchschnitt bei 3,0 bis 3,5 Wegen pro Werktag in bestehenden Gebieten. In Neubaugebieten sind die Durchschnittswerte mit 3,5 bis 4,0 Wegen pro Werktag aufgrund des höheren Anteils mobiler Bevölkerungsgruppen etwas höher anzusetzen (FGSV, 2006).

Im Rahmen der Untersuchung der *Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (2001/2005)* werden die Wegehäufigkeiten in Abhängigkeit von der Lage und Art des Wohngebietes differenziert betrachtet. Grundsätzlich ist zu beachten, dass sich die nachfolgenden spezifischen Wegehäufigkeiten auf alle Einwohner, d.h. inklusive Kinder und immobile Personen, beziehen. Wege sind hierbei definiert als Wege außer Haus, d.h. Ortsveränderungen innerhalb des Hauses werden nicht berücksichtigt.

Durchschnittliche Wohngebiete	Bandbreite	Mittelwert
- in Städten	3,0 – 3,5 Wege / Werktag	3,3 Wege / Werktag
- im ländlichen Raum	2,8 – 3,3 Wege / Werktag	3,0 Wege / Werktag
Ältere Wohngebiete	Bandbreite	Mittelwert
- in Städten	2,5 – 3,0 Wege / Werktag	2,8 Wege / Werktag
- im ländlichen Raum	2,3 – 2,8 Wege / Werktag	2,5 Wege / Werktag
Neuere Wohngebiete	Bandbreite	Mittelwert
- in Städten	3,5 – 4,0 Wege / Werktag	3,8 Wege / Werktag
- im ländlichen Raum	3,3 – 3,8 Wege / Werktag	3,5 Wege / Werktag

In zentralen Lagen von Städten ist die Wegehäufigkeit größer als am Rande, im ländlichen Raum ist sie in der Regel geringer als in Städten. Der Gebietstyp (Stadt, Verdichtungsraum, ländlicher Raum) ist jedoch eher unwesentlich für die Wegehäufigkeit. Entscheidend sind die Zusammensetzung der Bevölkerung nach verhaltenshomogenen Gruppen, insbesondere nach Alter und Status (Erwerbstätigkeit, Teilzeitbeschäftigung, Kindererziehung) und Pkw-Verfügbarkeit. Nach den Angaben der *Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (2001/2005)* ist die Zahl der Wege beispielsweise

- bei neuen Wohngebieten mit jüngeren und vielen erwerbstätigen Einwohnern deutlich höher als bei Bestandsgebieten; am geringsten ist sie in älteren Gebieten mit vor allem nicht-erwerbstätigen Personen,
- bei Erwerbstätigen ohne Pkw-Verfügbarkeit in der Regel deutlich (um je nach Altersgruppe und Region 0,5 - 1,0 Wege / Werktag) geringer als mit Pkw-Verfügbarkeit,
- bei Teilzeitbeschäftigung höher als ohne Teilzeitbeschäftigung,
- bei Personen mit Kindererziehung in der Regel durch viele verschiedene Aktivitäten sowie Bring- und Holverkehr höher als ohne Kindererziehung,
- bei Schülern über 10 Jahren und Studenten (Werte über 5) besonders hoch,
- bei Senioren in der Regel gering.

Die Wegehäufigkeit liegt bei älteren, nicht mehr berufstätigen oder arbeitslosen Einwohnern niedriger als bei Erwerbstätigen, Auszubildenden oder Schülern. Aus diesem Grund weist z.B. ein neues Einfamilienhausgebiet, das i.d.R. mehrheitlich von den letztgenannten Personen bewohnt wird, eine höhere Verkehrserzeugung als ein älteres Wohngebiet auf. Gegebenenfalls sind die Werte für die

Wegehäufigkeit entsprechend den Nutzern des Wohngebietes anzupassen; höhere Mobilitätswerte für besonders mobile Personengruppen (z.B. Singles, Teilzeitbeschäftigte, Studenten, junge Familien), niedrigere Mobilitätswerte für ältere Einwohner. Die Wegehäufigkeit hängt auch von den Gewohnheiten der Einwohner ab, z.B. ist sie höher, wenn an Arbeitstagen das Mittagessen zuhause eingenommen wird. In den oben aufgeführten Wegehäufigkeiten sind Abschläge für Abwesenheit von der Wohnung (z.B. Urlaub, Krankheit) enthalten. In Zentrumsnähe liegt die spezifische Wegehäufigkeit aufgrund einer größeren Angebotsvielfalt und dichter Bebauung eher am oberen Wert der genannten Bandbreiten. Werte am unteren Rand des Wertespektrums sind vornehmlich in peripheren Gebieten mit geringer Nahbereichsausstattung und niedriger Siedlungsdichte zu erwarten (FGSV, 2006).

- *Im vorliegenden Fall wird ein hoher Anteil mobiler Bevölkerungsgruppen unterstellt mit einer mittleren Wegehäufigkeit von 4,0 Wegen pro Werktag für die familiengerechten Wohnungen und 2,5 Wegen pro Werktag für die altengerechten Wohnungen.*

Die Aufteilung der Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel variiert nach den *Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006)* je nach Standort erheblich. Am geringsten variiert der Anteil nicht motorisierter Wege, der in Wohngebieten im Allgemeinen zwischen 30 und 40 % des Verkehrsaufkommens beträgt. Der Anteil der ÖPNV-Wege variiert in Wohngebieten zwischen 5 und 30 % je nach Güte der ÖPNV-Erschließung. Der Anteil der Wege, die mit dem Pkw, als Fahrer oder Mitfahrer, unternommen werden, liegt in Wohngebieten zwischen 30 und 70 %. Für die Wahl des Verkehrsmittels sind nach der *Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (2001 / 2005)* insbesondere folgende Faktoren wichtig:

- Vorhandensein fußläufig oder mit dem Fahrrad gut erreichbarer Arbeitsplätze, Nahversorgungseinrichtungen (Geschäfte des täglichen Bedarfs), Gemeinbedarfseinrichtungen (Kindergarten, Schule) und Freizeiteinrichtungen,
- Nähe zum Ortszentrum mit Geschäften, Verwaltung usw.,
- Qualität der Erschließung im Fußwege- und Radwegenetz (z.B. verkehrliche und soziale Sicherheit, Direktheit des Netzes, Topographie, Querungshilfen an Straßen, behinderungsfreie Nutzbarkeit der Wege),
- Qualität der Erschließung im ÖPNV, z.B. fußläufige Entfernung zur Haltestelle,
- ÖPNV-Angebot, z.B. Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeitraum, erreichbare wichtige Reiseziele, Reisezeiten zu diesen Zielen, Komfort,
- Qualität der Erschließung im MIV, z.B. Wegenetz, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Reisezeiten zu den wichtigsten Zielen,
- Parkraumangebot, z.B. Anzahl der Dauerparkplätze, Parkierungsregelungen / Parkvorrechte für Anwohner, Parkbeschränkungen, Entfernung zu den Parkplätzen,
- Fahrt- / Wegezweck, z.B. Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufsverkehr;
- Bevölkerungs- und soziale Struktur, z.B. Anteil der Kinder und Jugendlichen (Kfz-Fahrten nur als Mitfahrer) sowie der Erwerbstätigen,
- Motorisierungsgrad der Einwohner.

Unter günstigen Voraussetzungen, d.h. bei Erreichbarkeit von Nahversorgungs- und Gemeinbedarfseinrichtungen auf kurzen Wegen und attraktiver ÖPNV-Erschließung, beträgt der Pkw-Anteil nur etwa 30% aller Wege. Im umgekehrten Fall, d.h. bei fehlenden oder weit entfernten Nahversorgungs- und

Gemeinbedarfseinrichtungen und nicht attraktiver ÖPNV-Anbindung, beträgt der Pkw-Anteil ca. 70%. Die Zahl der Pkw-Fahrten pro Person und Tag als Selbstfahrer variiert also näherungsweise zwischen 1 und 2 bei 3,3 Wegen pro Person und Tag und einem Pkw-Besetzungsgrad von 1,1 - 1,2 Personen / Pkw. Nach Festlegung des MIV-Anteils kann die Zahl der Pkw-Fahrten (Selbstfahrer-Anteil) über den Pkw-Besetzungsgrad ermittelt werden. Dieser hängt ab vom Fahrtzweck.

- Berufsverkehr 1,1 Personen / Pkw
- Ausbildungsverkehr 1,4 Personen / Pkw
- Geschäftsverkehr..... 1,1 Personen / Pkw
- Einkaufsverkehr 1,2 Personen / Pkw
- Freizeitverkehr 1,5 Personen / Pkw
- Urlaubsverkehr..... 2,6 Personen / Pkw
- Alle Fahrtzwecke..... 1,2 Personen / Pkw

- *Im vorliegenden Fall werden als ungünstige Berechnungsannahme ein IV-Anteil von 60% für die Bewohner der familiengerechten Wohnungen und von 40% für die Bewohner der altengerechten Wohnungen sowie ein Besetzungsgrad von 1,1 Personen pro Pkw für alle Wohnungen zugrunde gelegt*

Im Allgemeinen ist von dem ermittelten Pkw-Aufkommen der außerhalb des Gebiets stattfindende Einwohnerverkehr und der Binnenverkehr der Einwohner innerhalb des Gebiets abzuziehen. Ein nennenswerter Anteil an Binnenverkehr ergibt sich allerdings nur bei Gebieten mit Nutzungsmischung, d.h. wenn zusätzlich zu Wohnungen auch Wohnfolgeeinrichtungen (Arbeitsplätze, Schulen, Kindergärten, Nahversorgungs-, Freizeiteinrichtungen) vorhanden sind. Der Anteil nimmt mit dem Umfang der Nutzungsmischung, welche die Erledigung von Aktivitäten im Plangebiet erleichtert, und der Gebietsgröße zu. Dieser Anteil berücksichtigt auch, dass durch Koppelung von Wegen (Wegekettenebildung, z.B. von der Wohnung zur Schule im Gebiet, anschließend Weg zur Arbeitsstätte außerhalb des Gebiets) der Quell-/ Zielverkehr abnimmt. Der Binnenverkehr ist im MIV deutlich niedriger als im NMIV; im ÖPNV kann er in der Regel vernachlässigt werden. Im MIV beträgt der Binnenverkehr 0 - 15%.

- *Im vorliegenden Fall gibt es keinen Binnenverkehr.*

Nicht alle Einwohnerwege finden im Plangebiet statt, weil die Wegehäufigkeit auch die Wege der Einwohner außerhalb des Plangebiets beinhaltet, d.h. weder Quelle noch Ziel sind im Plangebiet. Der Anteil hängt ab von dem Ausmaß der Nutzungsmischung, welche die Erledigung von Aktivitäten im Plangebiet erleichtert, der Größe des Plangebiets und der Lage des Gebiets im Raum und beträgt maximal 20%. Dieser Wert ist nach den Erfahrungen der *Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (2001 / 2005)* in der Regel für ein Reines Wohngebiet (WR) ohne Wohnfolgeeinrichtungen anzunehmen, bei Allgemeinen Wohngebieten (WA) oder Gebieten mit Mischnutzung, die über Wohnfolgeeinrichtungen verfügen, liegt er darunter. Demgegenüber werden in den *Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006)* geringere Werte angegeben. Bei allgemeinen Wohngebieten (WA) ist für Wege, die sowohl Quelle als auch Ziel außerhalb des Gebietes haben, eher eine Abminderung um 10%, bei reinen Wohngebieten (WR) und Kleinsiedlungsgebieten eher um 15% anzunehmen. Der Anteil der Wege, die sowohl Quelle als auch Ziel außerhalb des Gebietes haben, nimmt mit zunehmendem Binnenverkehr tendenziell ab, d.h. bei kleinen Gebieten liegt der Anteil an der oberen, bei großen Gebieten an der unteren Grenze.

- Im vorliegenden Fall wird der Anteil des Einwohnerverkehrs außerhalb des Gebietes mit einer Abminderung um 10% in Ansatz gebracht.

In Wohngebieten, insbesondere in reinen Wohngebieten (WR), ist der nicht von den Bewohnern erzeugte Verkehr von untergeordneter Bedeutung. Er besteht aus Besucher- und Wirtschaftsverkehr. Der Besucherverkehr beträgt nach den *Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006)* bis zu 5% aller (innerhalb und außerhalb des Gebiets durchgeführten) Wege der Bewohner und der bewohnerbezogene Wirtschaftsverkehr (Versorgungs- und Entsorgungsvverkehr sowie Lieferverkehr) ist mit ca. 0,10 Kfz-Fahrten / Einwohner zum Quell- und Zielverkehrsaufkommen der Bewohner hinzuzuzählen.

Das Ziel- und Quellverkehrsaufkommen der künftigen Bewohner berechnet sich wie folgt, wobei davon ausgegangen wird, dass jede Aktivität der Bewohner mit Bezug zum Plangebiet im Verlauf eines Normalwerktages abgeschlossen ist.

Familiengerechte Wohnungen:

Bewohnerverkehr:

12 Wohnungen x 3,0 Personen / Wohnung...= 36 Personen

36 Personen · 3,0 Wege / Werktag= 144 Wege aller Einwohner

144 · 60%= 86 Personenwege mit Pkw

86 ÷ 1,1 Personen / Pkw= 78 Pkw-Fahrten

78 · 90%= 70 Pkw-Fahrten mit Bezug zum Gebiet

70 ÷ 2= 35 Pkw/Tag

jeweils im Ziel- und Quellverkehr

Besucherverkehr: 144 · 5% ÷ 2= 4 Kfz/Tag

Wirtschaftsverkehr: 48 · 0,10 ÷ 2= 2 Kfz/Tag

Das Verkehrsaufkommen für die geplanten familiengerechten Wohnungen wird somit in der Überlagerung der unterschiedlichen Nutzer- / Fahrtzweckgruppen mit insgesamt 41 Kfz/Tag jeweils im Ziel- und Quellverkehr in Ansatz gebracht.

Altengerechte Wohnungen:

Bewohnerverkehr:

15 Wohnungen x 2,0 Personen / Wohnung...= 30 Personen

30 Personen · 2,5 Wege / Werktag= 75 Wege aller Einwohner

75 · 40%= 30 Personenwege mit Pkw

30 ÷ 1,1 Personen / Pkw= 27 Pkw-Fahrten

27 · 90%= 24 Pkw-Fahrten mit Bezug zum Gebiet

24 ÷ 2= 12 Pkw/Tag

jeweils im Ziel- und Quellverkehr

Besucherverkehr: 75 · 5% ÷ 2= 2 Kfz/Tag

Wirtschaftsverkehr: 30 · 0,10 ÷ 2= 1 Kfz/Tag

Das Verkehrsaufkommen für die geplanten altengerechten Wohnungen wird somit in der Überlagerung der unterschiedlichen Nutzer- / Fahrtzweckgruppen mit insgesamt 15 Kfz/Tag jeweils im Ziel- und Quellverkehr in Ansatz gebracht.

Für den Bereich der normalen Wohnnutzung ergibt sich demnach ein vorhabenbezogenes Zusatzverkehrsaufkommen von 56 Kfz/Tag jeweils im Ziel- und Quellverkehr. Die tageszeitliche Verteilung des einwohnerbezogenen Verkehrs (Bewohner- und Besucherverkehr) auf die einzelnen Stunden-Intervalle erfolgt auf Basis der Tagesganglinien nach der Erhebung „Mobilität in Deutschland (MiD) 2002“ (vgl. auch *Ver_Bau, Gebietstyp BRD West*), nach Tabelle 1.

	<u>Zielverkehr</u>	<u>Quellverkehr</u>
6.00 - 22.00 Uhr:	53 Kfz/h (3 SV).....	54 Kfz/h (3 SV)
22.00 - 6.00 Uhr:	3 Kfz/h (- SV).....	2 Kfz/h (- SV)
	—————	—————
Gesamtverkehr:	56 Kfz/Tag (3 SV).....	56 Kfz/Tag (3 SV)

3.3 ÜBERLAGERUNG DER ZUSATZVERKEHRE

Als Tagesgesamtbelastung ergibt sich für das geplante Vorhaben jeweils im Zielverkehr und im Quellverkehr ein Zusatzaufkommen von 70 Kfz/Tag, aufgeteilt nach Nutzergruppen:

8 Kfz/Tag	ambulant betreute Wohnungen Besucherverkehr
5 Kfz/Tag	ambulant betreute Wohnungen Beschäftigtenverkehr
1 Kfz/Tag	ambulant betreute Wohnungen Lieferverkehr
47 Kfz/Tag	normale Wohnnutzungen Bewohnerverkehr
6 Kfz/Tag	normale Wohnnutzungen Besucherverkehr
3 Kfz/Tag	normale Wohnnutzungen Wirtschaftsverkehr

3.4 VERTRÄGLICHKEIT DER ZUSATZVERKEHRE

Durch das geplante Vorhaben sind in den maßgebenden Spitzenstunden am Morgen zwischen 7.00 und 8.00 Uhr sowie am Nachmittag zwischen 16.00 und 17.00 Uhr nur relativ geringe Zusatzverkehre im Kfz-Verkehr in einer Größenordnung von ca. 10 Kfz/h zu erwarten. Es kann davon ausgegangen werden, dass diese geringen Frequenzen an den umgebenden Verkehrsanlagen leistungsfähig und verkehrssicher abgewickelt werden können.

Die aus dem geplanten Vorhaben zu erwartenden Zusatzverkehre lassen insgesamt keine signifikant spürbaren Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität der umgebenden Verkehrsanlagen erwarten.

Stundenintervall	Tagesverteilung [%]		Tagesverteilung [Kfz/h]	
	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr
0.00 - 1.00	-	0,5	-	-
1.00 - 2.00	0,1	0,3	-	-
2.00 - 3.00	0,1	0,1	-	-
3.00 - 4.00	0,1	0,1	-	-
4.00 - 5.00	0,7	0,1	-	-
5.00 - 6.00	3,2	0,2	2	-
6.00 - 7.00	9,1	0,7	5	-
7.00 - 8.00	15,1	1,2	9	1
8.00 - 9.00	9,7	2,1	5	1
9.00 - 10.00	7,9	3,3	4	2
10.00 - 11.00	6,3	5,0	4	3
11.00 - 12.00	4,6	6,7	3	4
12.00 - 13.00	3,9	8,3	2	5
13.00 - 14.00	4,9	6,1	3	4
14.00 - 15.00	5,9	6,0	3	3
15.00 - 16.00	5,4	7,8	3	4
16.00 - 17.00	5,4	12,6	3	7
17.00 - 18.00	5,7	11,5	3	7
18.00 - 19.00	4,7	9,5	3	5
19.00 - 20.00	4,2	5,7	2	3
20.00 - 21.00	1,8	4,1	1	2
21.00 - 22.00	0,8	3,4	1	2
22.00 - 23.00	0,3	3,1	-	2
23.00 - 24.00	0,1	1,6	-	1
Σ	100%	100%	56 Kfz/Tag	56 Kfz/Tag

Tabelle 1: Tagesverteilung des Zusatzverkehrs für die geplanten Wohnnutzungen bei vollständiger Entwicklung von insgesamt 27 Wohneinheiten (Quelle: „Mobilität in Deutschland (MiD) 2002“, Programm Ver_Bau Gebietstyp BRD West)

4. VORHANDENE STELLPLATZSITUATION

In den an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Straßen der Gabelsberger Straße und der Harkortstraße wird einseitig auf der Fahrbahn geparkt und somit die nutzbare Fahrbahnbreite im fließenden Kfz-Verkehr eingeschränkt. In diesen Straßen ist jedoch trotz des Parkens die Abwicklung von Begegnungsfällen im fließenden Kfz-Verkehr mit verminderter Geschwindigkeit möglich. In dem nördlichen Abschnitt der Harkortstraße zwischen Gabelsberger Straße und Kurhausstraße und im westlichen Abschnitt der Gabelsberger Straße zwischen Eickeler Bruch und Harkortstraße sind zusätzlich auf der zum Gymnasium Eickel zugewandten Straßenseite Senkrechtstellplätze ausgewiesen.

Aus den Beobachtungen vor Ort an verschiedenen Tagen und unterschiedlichen Uhrzeiten zeigt sich im Tagesverlauf eine durchgehend hohe Belegung der öffentlichen Stellplätze. In der Ferienzeit sind die Senkrechtstellplätze unmittelbar am Schulgrundstück entsprechend geringer frequentiert. Dennoch lässt sich im Hinblick auf die geplanten Wohnnutzungen aus der bestehenden Parkraumsituation die dringende Empfehlung formulieren, dass der zusätzliche Stellplatzbedarf des geplanten Vorhabens innerhalb des Plangebietes abgedeckt werden sollte, da in dem umgebenden Bestandsstraßennetz keine signifikanten Stellplatzreserven zur Verfügung stehen.



Abbildung 2: Typische Parkraumbelastung im öffentlichen Straßenraum der Harkortstraße



Abbildung 3: Typische Parkraumbelastung im öffentlichen Straßenraum der Gabelsberger Straße

5. ZUSÄTZLICHER STELLPLATZBEDARF

Grundsätzlich müssen bei der Errichtung von baulichen Anlagen und anderen Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, Stellplätze oder Garagen hergestellt werden, wenn und soweit unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des öffentlichen Personenverkehrs zu erwarten ist, dass der Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug erfolgt (notwendige Stellplätze und Garagen). Grundsätzlich ist die Zahl der notwendigen Stellplätze unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse festzulegen.

Zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs stehen im Allgemeinen z.B. mit den Landesbauordnungen, kommunalen Stellplatzsatzungen sowie den *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05 (FGSV 2005)* verschiedene Berechnungsansätze zur Verfügung. Die Stadt Herne hat bislang keine eigene Stellplatzsatzung aufgestellt.

Problematisch für den konkreten Anwendungsfall ist jedoch, dass die geplanten Nutzungsbereiche „ambulante betreute Wohnungen, familiengerechte Wohnungen und altengerechte Wohnungen“ in keiner der genannten Literaturquellen als Nutzungsart vorgesehen sind

Für die Festlegung des Stellplatzbedarfs wohnungsbezogener Nutzungen ist eine Differenzierung der Begriffsbestimmung von seniorengerechtem Wohnen, betreuten Wohnungen oder Altenwohnungen im Vergleich zu „normalen Wohnungen“ erforderlich. Die *Arkanum Wohnresidenz GmbH, Essen*, versucht den Begriff „Betreutes Wohnen“ beispielsweise in einem Satz wie folgt zu beschreiben: „In der eigenen, speziell geplanten Wohnung ohne Einschränkungen selbstbestimmend leben mit der Gewissheit, auf Wunsch kompetente, freundliche Hilfe in Anspruch nehmen zu können und zusätzlich die Sicherheit einer 24-Stunden-Notrufzentrale im Hause zu haben.“ In der Broschüre *„Wohnungen für Seniorinnen und Senioren in Essen“* wird der Begriff Altenwohnungen folgendermaßen erläutert: „Nach den bis Ende 1997 gelten Bestimmungen zur Förderung des Baues von Altenwohnungen (AWB) sollen Altenwohnungen nach ihrer Lage, Planung, Größe und Ausstattung für die Wohnungsversorgung älterer Personen geeignet sein,. Außerdem muss ein ausreichendes Betreuungsangebot zur Gewährleistung des selbstständigen Wohnens gesichert sein. Das Betreuungsangebot ist dann ausreichend, wenn im Bedarfsfall und auf Wunsch der Bewohnerinnen und Bewohner die erforderlichen hauswirtschaftlichen, pflegerischen, sozialen und gesundheitlichen Dienstleistungen erbracht werden können. Zu den planerischen und ausstattungsmaßige Standards gehören u.a., dass

- Altenwohnungen und dazugehörige Neben- und Gemeinschaftsräume von den öffentlichen Verkehrsflächen aus stufenlos erreichbar sind,
- ein Freisitz, Balkon, Erker, Wintergarten oder eine Loggia vorhanden ist,
- Schwellen und Niveauunterschiede innerhalb der Wohnungen vermieden werden,
- die Türen innerhalb der Wohnungen und von Aufzügen, von haus- und Wohnungseingängen sowie alle Bewegungsflächen und ggfs. Rampen der DIN 18025 entsprechen,
- in Bädern Halte- und Stützvorrichtungen für Behinderte angebracht werden können (nach den Wohnungsbauförderungsbestimmungen 1998 wird für Neubauten jeweils ein Sanitärerraum mit bodengleichem Duschplatz gefordert).“

5.1 STELLPLATZBEDARF NACH LANDESBAUORDNUNG NRW

Entsprechend der *Bauordnung für das Land Nordrhein Westfalen – Landesbauordnung – (BauO NRW)* müssen bei der Errichtung von baulichen Anlagen und anderen Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, Stellplätze oder Garagen hergestellt werden, wenn und soweit unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des öffentlichen Personenverkehrs zu erwarten ist, dass der Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug erfolgt (notwendige Stellplätze und Garagen). Grundsätzlich ist die Zahl der notwendigen Stellplätze jeweils im Einzelfall zu ermitteln. Dabei ist von den in der Gemeinde vorhandenen Erkenntnissen über die örtlichen Verkehrsverhältnisse z.B. aufgrund eines Verkehrsgutachtens auszugehen. Erst wenn für den zu entscheidenden Fall keine ausreichenden Erkenntnisse vorliegen, ist von den Zahlen der in der Anlage zu Nr. 51.11 der *Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung - VV BauO NRW* - (in der Neufassung mit Stand 2000, *Runderlass des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport v. 12.10.2000, MBI.NRW. S.1432/SMBI.NRW.23210*) abgedruckten Tabelle auszugehen, um die Zahl der herzustellenen Stellplätze unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des ÖPNV zu bestimmen.

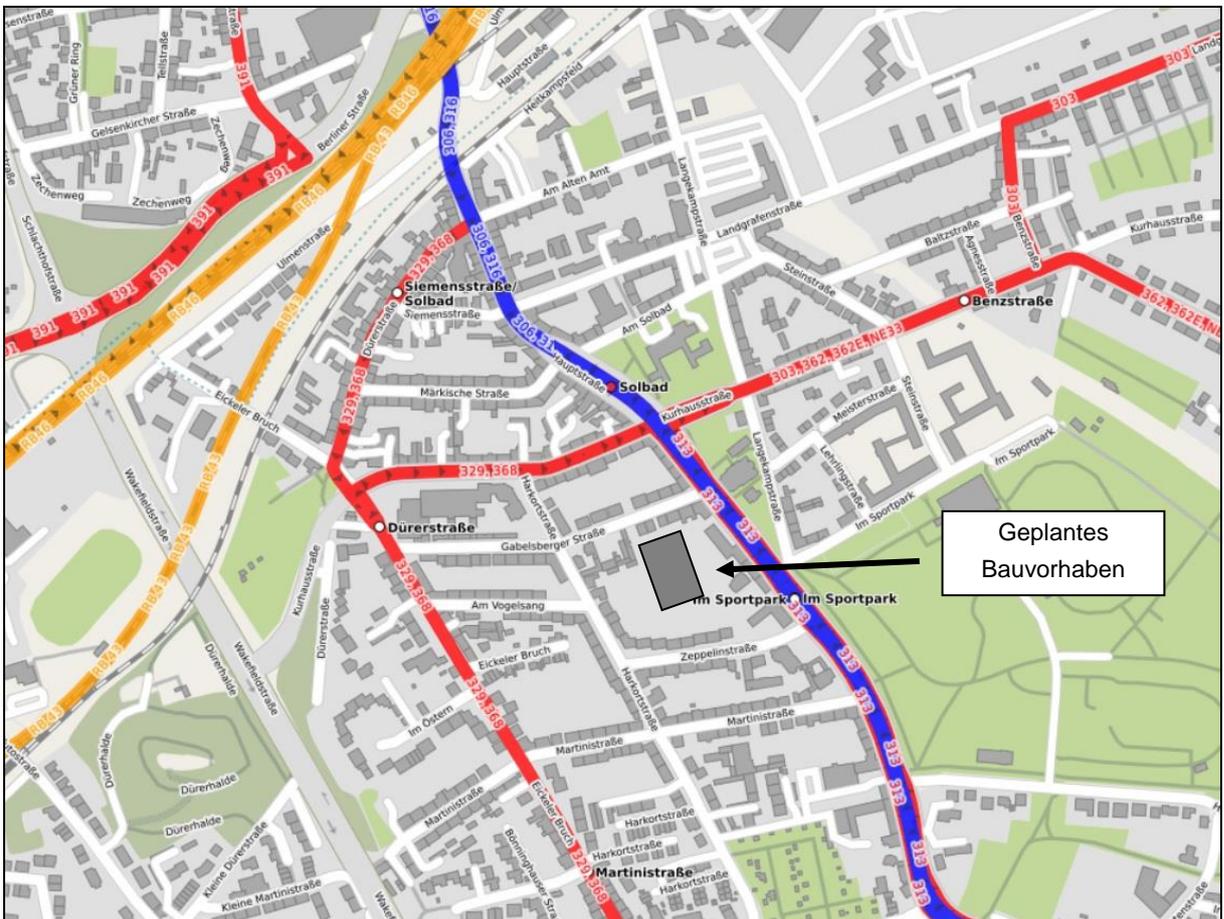


Abbildung 4: Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV einschließlich Lage der Haltestellen im Umfeld (Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

Berücksichtigt man im vorliegenden Anwendungsfall zunächst die Vorgaben aus der *Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung - VV BauO NRW*, so ist zunächst zu ermitteln, ob das Bauvorhaben überdurchschnittlich gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können. Ein Bauvorhaben

kann im Allgemeinen z.B. dann überdurchschnittlich gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden, wenn

- es weniger als 400 Meter von einem ÖPNV-Haltepunkt entfernt ist und
- dieser Haltepunkt werktags zwischen 6 und 19 Uhr von mindestens einer Linie des ÖPNV in zeitlichen Abständen von jeweils höchstens zwanzig Minuten angefahren wird.

Eine überdurchschnittlich gute Erreichbarkeit mit Mitteln des ÖPNV kann auch auf andere Gesichtspunkte gestützt werden. In Betracht kommt, dass ein Haltepunkt zwar weiter entfernt oder die Taktfolge ungünstiger ist, das öffentliche Verkehrsmittel jedoch besonders attraktiv ist, etwa weil die Linie gut an den überregionalen Verkehr angebunden ist oder im Vergleich zum örtlichen Kfz-Verkehr einen rascheren Transport ermöglicht (Busse oder Straßenbahnen auf eigener Spur, U-Bahnen und dgl.). Im vorliegenden Fall ist eine grundsätzliche ÖPNV-Erreichbarkeit des geplanten Vorhabens insbesondere durch die Straßenlinie 306 und die Buslinien 329 und 368 mit den umliegenden Haltestellen „Dürerstraße“, „Im Sportpark“ und „Solbad“ gegeben. Insgesamt kann somit für das geplante Bauvorhaben eine durchaus überdurchschnittlich gute Anbindung an den ÖPNV festgestellt werden. Insofern kann eine Abminderung der sich aus der Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung ergebenden Mindestzahlen der notwendigen Stellplätze vorgenommen werden.

Für Gebäude mit Wohnnutzung werden in der *Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung – VV BauO NRW* insgesamt vier verschiedene Gruppen bzw. Nutzungsarten unterschieden mit jeweils unterschiedlichen Richtzahlen für den Stellplatzbedarf.

Zuordnung einer Nutzungsart (Nr. 1.1 Anlage zu Nr. 51.11 VV BauO NRW)

Gebäude mit Wohnungen

1 Stellplatz je Wohnung, ohne Anteil für Besucher

Zuordnung einer Nutzungsart (Nr. 1.2 Anlage zu Nr. 51.11 VV BauO NRW)

Kinder- und Jugendwohnheime

1 Stellplatz je 20 Plätze, davon 75% für Besucher

Zuordnung einer Nutzungsart (Nr. 1.3 Anlage zu Nr. 51.11 VV BauO NRW)

Altenwohnheime, Altenheime, Wohnheime für Menschen mit Behinderungen

1 Stellplatz je 10 - 17 Plätze, jedoch mindestens 3 Stellplätze, davon 75% für Besucher

Zuordnung einer Nutzungsart (Nr. 1.4 Anlage zu Nr. 51.11 VV BauO NRW)

Sonstige Wohnheime

1 Stellplatz je 2 - 5 Plätze, jedoch mindestens 2 Stellplätze, davon 10% für Besucher

Die Zusammenstellung aus der *Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung – VV BauO NRW* verdeutlicht, dass mit den dort aufgeführten Nutzungsarten die konkreten Nutzungen innerhalb des geplanten Bauvorhabens nicht zutreffend abgedeckt werden können. Die Nr. 1.2 – 1.4 beziehen sich jeweils auf Wohnheime mit einem Stellplatzschlüssel auf der Basis der angebotenen Wohnheimplätze.

Lediglich für die Nutzungsart Nr. 1.1 aus der *Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung – VV BauO NRW* werden die Richtzahlen für den Stellplatzbedarf auf der Grundlage der Anzahl der Wohnungen definiert. Da die spezielle Nutzung von seniorengerechtem Wohnen, betreutem Wohnun-

gen oder Altenwohnungen allerdings auch bei dieser Kategorie der Landesbauordnung unberücksichtigt bleibt, ergeben sich keine Interpretationsspielräume hinsichtlich der Anwendbarkeit der Richtzahlen der *Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung - VV BauO NRW* für den konkreten Anwendungsfall.

Im Allgemeinen ist bei der Bewertung und Interpretation der Vorgaben aus der Landesbauordnung NRW zu beachten, dass Wohnungen für Familien aufgrund der höheren Mobilität, der Haushaltsgröße und Erwerbstätigkeit in der Regel einen Pkw-Besitz von mindestens einem Fahrzeug mit sich bringen und dementsprechend ein Nachweis hinsichtlich der Unterbringung im ruhenden Verkehr in unmittelbarer Nähe zur Wohnung erforderlich ist. Beim Betreuten Wohnungen handelt es sich hingegen um eine eigene oder gemietete seniorengerechte Wohnung für ein oder zwei Personen, die sich in einer speziell für Senioren gebauten Wohnanlage befindet, wobei die Ausstattung den Bedürfnissen der Senioren entsprechen soll. Die Bewohner führen ihren Haushalt zwar selbstständig, jedoch können soziale Dienst- und Pflegeleistungen in Anspruch genommen und Nothilfe steht ständig zur Verfügung. Unter diesem Hintergrund ist aufgrund der gegenüber „normalen Wohnungen“ geringeren Haushaltsgröße, geringeren Mobilität, des körperlichen Zustandes und insbesondere der nicht mehr vorhandenen Erwerbstätigkeit davon auszugehen, dass für Altenwohnungen bzw. Betreutes Wohnen eine deutlich niedrigere Stellplatznachfrage und auch Stellplatzverpflichtung zugrunde gelegt werden muss.

Diese Abminderung für den Stellplatzbedarf wird allerdings in der Vorgaben der *Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung - VV BauO NRW* vernachlässigt. Im Absatz 51.11 der *Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung - VV BauO NRW* - (in der Neufassung mit Stand 2000, *Runderlass des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport v. 12.10.2000, MBI.NRW. S.1432/ SMBl. NRW. 23210*) wird jedoch darauf hingewiesen, dass sich ein verringerter Stellplatzbedarf z.B. für Gebäude mit Altenwohnungen ergeben kann, wenn diese Wohnungen für Personen vom vollendeten 75. Lebensjahr an bestimmt sind. Diese besondere Art oder Nutzung ist dann gegebenenfalls vom Bauherrn darzulegen.

Eine Präzisierung für die Verringerung des Stellplatzbedarfs wird allerdings in der Landesbauordnung NRW nicht getroffen. Insgesamt bleibt somit festzuhalten, dass mit den Richtwerten aus der *Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung - VV BauO NRW* im vorliegenden Fall die Zahl der notwendigen Stellplätze für Altenwohnungen im Allgemeinen und insbesondere für das geplante Vorhaben in Herne mit entsprechenden Vorbehalten zu ermitteln ist.

Da eine Festlegung und somit auch eine in der Praxis auftretende Nutzung auf eine spezielle Personengruppe bauordnungsrechtlich nicht definiert und festgelegt werden kann, ergibt sich konsequenter Anwendung der Orientierungswerte nach der *Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung VV BauO NRW* ein Stellplatzbedarf von

$$\begin{aligned} & 24 \text{ ambulante betreute Wohnungen} + 12 \text{ familiengerechte Wohnungen} + 15 \text{ altengerechte Wohnungen} \\ & = 51 \text{ geplante Wohnungen insgesamt} \times 1 \text{ Stellplatz / Wohnung,} \\ & \quad \text{abzüglich 30\% ÖPNV-Abminderung} \\ & = \mathbf{36 \text{ Stellplätze}} \end{aligned}$$

5.2 STELLPLATZBEDARF NACH MUSTERSTELLPLATZSATZUNG NRW

Der Landtag NRW hat am 21. Juli 2018 die Novelle der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen beschlossen. Darin werden u.a. die Bestimmungen zu Stellplätzen, Garagen und Fahrradabstellplätzen umfassend neu geregelt. Insbesondere erhalten die Kommunen die Chance, die landesweiten Regelungen mit einer eigenen Stellplatzsatzung zu ersetzen und so die örtliche Situation angemessener zu berücksichtigen. Im §48 der Novelle der Landesbauordnung wird festgelegt, dass die Gemeinden unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse festlegen können, ob und in welchem Umfang und in welcher Beschaffenheit bei der Errichtung, Änderungen oder Nutzungsänderung von Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, geeignete Garagen oder Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze errichtet werden müssen, um den Erfordernissen des ruhenden Verkehrs zu genügen.

Die Stadt Herne hat bislang keine eigene Stellplatzsatzung aufgestellt. Es gibt jedoch Kommunen, die von der Möglichkeit einer individuellen Stellplatzsatzung keinen Gebrauch machen (wollen) und vereinfacht die Ansätze aus dem *Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW* übernehmen werden bzw. bereits übernommen haben.

Für die konkreten Nutzungsvorhaben aus dem Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 29- Gabelsberger Straße werden zu den relevanten Nutzungsarten für Wohngebäude und Wohnheime in dem *Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW* folgende Rahmenempfehlungen angegeben:

Mehrfamilienhäuser (ab 3 WE)

0,9 bis 1,5 Stellplätze je 100 m² BGF für Wohnungen

Pflegeheime, Seniorenwohnheime, Wohnheime für Menschen mit Behinderungen

1 Stellplatz je 3-12 Betten, davon 10% Besucheranteil

Die Vorgaben aus dem *Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW* sind somit für das konkrete Projekt wenig zielführend, da einerseits für die geplanten Wohnungen keine Größenangaben vorliegen und andererseits bei den geplanten Wohnungen für ältere Menschen keine Bettenangaben bekannt sind. Insofern kann lediglich eine näherungsweise Betrachtung vorgenommen werden. Unterstellt wird nach den Angaben der *Handelsblatt GmbH (2021)* für die familiengerechten und altengerechten Wohnungen eine mittlere Wohnungsgröße von 75 m². Bei einem Zuschlag von 20% werden pro Wohnung im Mittel 90 m² BGF in Ansatz gebracht. Bei den 24 ambulant betreuten Wohnungen in zwei Wohngruppen werden insgesamt 24 Betten unterstellt.

Auf der Grundlage einer Mittelwertbetrachtung ergibt sich demnach bei weitreichender Interpretation auf Basis der Rahmenempfehlungen des *Leitfadens zur Musterstellplatzsatzung NRW* ein Stellplatzbedarf von

insgesamt **32 Stellplätzen**, aufgeteilt in

24 Betten in ambulant betreuten Wohnungen x 1 Stellplatz je 7,5 Betten
= 3 Stellplätze

zuzüglich (12 familiengerechte Wohnungen + 15 altengerechte Wohnungen)
= 27 Wohnungen x 90 m² BGF
= 2.430 m² BGF X 1,2 Stellplätze je 100 m² BGF = 29 Stellplätze

5.3 STELLPLATZBEDARF NACH EAR

In den *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05 (FGSV 2005)* sind Pkw-Stellplatzrichtzahlen für den objektbezogenen Stellplatzbedarf angegeben. Für die Verkehrsquelle „Wohngebäude“ erfolgt dort auch gegenüber den Vorgaben aus der Landesbauordnung NRW eine wesentlich stärkere Differenzierung beispielsweise zwischen Ein-, Zweifamilien-, Reihenhäusern und Mehrfamilienhäusern mit Mietwohnungen sowie nach Wohnheimen für unterschiedliche Nutzergruppen. Von besonderer Bedeutung ist allerdings im konkreten Anwendungsfall die differenzierte Betrachtung des Stellplatzbedarfs für Mehrfamilienhäuser mit Mietwohnungen und Gebäude mit Altenwohnungen. Für diese Verkehrsquellen sind in den *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05 (FGSV 2005)* folgende Pkw-Stellplatzrichtzahlen angegeben:

Mehrfamilienhäuser mit Mietwohnungen

0,7 bis 1,5 Stellplätze je Wohnung, im Mittel 1,2 Stellplätze je Wohnung

Gebäude mit Altenwohnungen

0,2 bis 0,5 Stellplätze je Wohnung, im Mittel 0,35 Stellplätze je Wohnung

Auf der Grundlage einer Mittelwertbetrachtung ergibt sich demnach auf Basis der Pkw-Stellplatzrichtzahlen der *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05 (FGSV 2005)* ein Stellplatzbedarf von

insgesamt **28 Stellplätzen**, aufgeteilt in

24 ambulante betreute Wohnungen + 15 altengerechte Wohnungen

= 39 Altenwohnungen x 0,35 Stellplatz je Wohnung,

= 14 Stellplätze

zuzüglich 12 familiengerechte Wohnungen x 1,2 Stellplätze je Wohnungen

= 14 Stellplätze

5.4 STELLPLATZANGEBOT VORHANDENER WOHNANLAGEN

Für die Abschätzung des erforderlichen Stellplatzangebotes für die geplanten Altenwohnungen wurde alternativ eine Analyse des bereits bestehenden Stellplatzangebotes vergleichbarer Einrichtungen, die in den jeweiligen Kommunen unter den Begriffen „Betreutes Wohnen“ / „Wohnen mit Service“ aufgeführt sind, vorgenommen. Die nachfolgend beschriebenen Kenngrößen wurden durch Internet-recherchen, telefonische Befragungen und Erhebungen in der Örtlichkeit ermittelt.

Wohnanlage Glücksburger Straße

Am Standort Glücksburger Straße in Bochum werden in mehreren Einzelgebäuden, die durch eine Parkanlage miteinander als zusammenhängende Einheit verbunden sind, ca. 80 Altenwohnungen mit insgesamt 12 Stellplätzen in zwei räumlich getrennten Parkplätzen auf dem Gelände angeboten.

Von den insgesamt 12 vorhandenen Stellplätzen innerhalb des Grundstückes sind jedoch 5 Stellplätze für die Kunden und Besucher des Krankengymnastikbereiches „Glücksburger Bad“ reserviert. Dem reinen Wohnkomplex der Altenwohnungen stehen somit insgesamt nur 7 Stellplätze dauerhaft zur Verfügung. Diese Stellplätze im nördlichen Bereich (vgl. Abbildung 5, rechtes Bild) stehen ausschließlich den Bewohnern zur Verfügung und können durch Absperrungen gegenüber Fremdnutzungen gesichert werden.

Besucher der Wohnanlage parken im öffentlichen Straßenraum der Glücksburger Straße, die gleichzeitig auch von der unmittelbar angrenzenden Sportanlage (Sportplätze und Sporthalle) und den Bewohnern eines Studentenwohnheimes frequentiert wird.

- ⇒ Die Wohnanlage Glücksburger Straße in Bochum weist somit bei insgesamt ca. 80 Wohnungen 7 fest zugewiesene Stellplätze innerhalb des Grundstückes auf.
- ⇒ Daraus ergibt sich ein Stellplatzschlüssel von ungefähr 1 Stellplatz je 11 Wohnungen.



Abbildung 5: Stellplatzanlage Wohnanlage Glücksburger Straße in Bochum

Wohnanlage Betreutes Wohnen Am Bleckmannshof

Am Standort Am Bleckmannshof 19 in Bochum werden insgesamt 21 Wohnungen mit Service in Wohnungsgrößen zwischen 40 und 72 m² angeboten. Die Wohnungen sind freifinanziert. Als Investor werden im *Ratgeber für Seniorinnen und Senioren der Stadt Bochum* die Eheleute Müller, Burg Blankenstein, aufgeführt. Die Erhebungen und Beobachtungen vor Ort haben gezeigt, dass dem Objekt keine eigenständigen Stellplätze zugewiesen sind und die Unterbringung des ruhenden Verkehrs durch Mitarbeiter und Besucher im öffentlichen Straßenraum innerhalb des reinen Wohngebietes Am Bleckmannshof erfolgt. Nachfragen haben ergeben, dass derzeit kein Bewohner mit Pkw-Besitz bzw. Pkw-Verfügbarkeit innerhalb der Wohnanlage Betreutes Wohnen untergebracht ist.

In unmittelbarer Nachbarschaft, nur durch einen kleinen Wald getrennt, befindet sich das Alten- und Pflegeheim Matthias-Claudius-Haus mit 80 Plätzen. Pflegeheime sind im Vergleich zum Betreuten Wohnen Einrichtungen für stationäre Dauerpflege. Sie dienen der Betreuung und Versorgung chronisch kranker und pflegebedürftiger alter Menschen. Heimbewohner in der stationären Dauerpflege wohnen grundsätzlich in Einzel- und Doppelzimmern. Dem Matthias-Claudius-Haus sind insgesamt 10 Pkw-Stellplätze zugewiesen. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von 1 Stellplatz je 8 Plätze. Durch die räumliche Trennung zwischen der Wohnanlage Betreutes Wohnen und dem Alten- und Pflegeheim haben die Erhebungen ergeben, dass die vorhandenen Stellplätze ausschließlich von den Beschäftigten und den Besuchern des Matthias-Claudius-Hauses frequentiert werden.

⇒ Die Wohnanlage Betreutes Wohnen Am Bleckmannshof in Bochum weist somit bei insgesamt 21 Wohnungen keine eigenständigen Stellplätze auf.



Abbildung 6: Stellplatzanlagen vorhandener Wohnanlagen in Bochum und Essen

Seniorenresidenz Altenessen-Nord

Am Standort Wilhelm-Nieswandt-Allee 130 – 134 in Essen werden insgesamt 84 Wohnungen mit Service angeboten (davon 16 freifinanzierte Wohnungen, 42 Wohnungen mit WBS (2. Förderweg) und 26 Eigentumswohnungen). Träger der Anlage ist die GAGFAH, Essen. Die Betreuung erfolgt durch die

AWO. Dem Objekt zugeordnet ist ein Parkplatz mit 9 Stellplätzen mit Anbindung über die Straße Wüllnerskamp.

⇒ Die Seniorenresidenz Wilhelm-Nieswandt-Allee in Essen weist somit bei 84 Wohnungen 9 Stellplätze innerhalb des Grundstückes auf.

⇒ Daraus ergibt sich ein Stellplatzschlüssel von ungefähr 1 Stellplatz je 9 Wohnungen.

Wohnanlage Bergeborbeck

Seit 1997 sind am Standort Germaniastraße 5-9 auf dem ehemaligen Krankenhausgelände im Essener Stadtteil Bergeborbeck 51 behinderten- und seniorengerechte Altenwohnungen entstanden. In diesen Ein- und Zwei-Personen-Wohnungen haben die Bewohner die Möglichkeit, ihr Leben eigenständig weiter zu führen und die Sicherheit, im Bedarfsfall „rundum“ versorgt zu sein. Nachfragen bei der zuständigen Hausverwaltung Hebelmann, Essen, haben ergeben, dass für die Wohnanlage am Standort Germaniastraße 5-9 keine eigenen Stellplätze zur Verfügung stehen.

⇒ Die Wohnanlage Bergeborbeck Germaniastraße 5-9 in Essen weist somit bei insgesamt 51 Wohnungen keine eigenständigen Stellplätze auf.

Parkresidenz Am Rosengarten

Am Standort Heilbronner Straße 9 in Dortmund-Körne werden insgesamt 49 Wohnungen mit Service angeboten. Nachfragen bei der zuständigen Hausverwaltung Siebert, Dortmund, haben ergeben, dass für die Wohnanlage am Standort Heilbronner Straße 9 insgesamt 9 Stellplätze angeboten werden.

⇒ Die Parkresidenz Am Rosengarten in Dortmund weist somit bei 49 Wohnungen 9 Stellplätze innerhalb des Grundstückes auf.

⇒ Daraus ergibt sich ein Stellplatzschlüssel von ungefähr 1 Stellplatz je 5,4 Wohnungen.

Auf der Grundlage der zuvor dargestellten Stichprobe zum Stellplatzangebot vorhandener Wohnanlagen in den Städten Bochum, Essen und Dortmund ergeben sich im Überblick folgende Stellplatzschlüssel:

- Wohnanlage Betreutes Wohnen Am Bleckmannshof, Bochum : keine eigenen Stellplätze bei 21 Wohnungen
- Wohnanlage Glücksbürger Straße, Bochum: 1 Stellplatz je 11 Zimmer bei ca. 80 Wohnungen und 7 Stellplätzen
- Seniorenresidenz Wilhelm-Nieswandt-Allee, Essen: 1 Stellplatz je 9 Wohnungen bei 84 Wohnungen und 9 Stellplätzen
- Wohnanlage Bergeborbeck Germaniastraße 5-9, Essen keine eigenen Stellplätze bei 51 Wohnungen
- Parkresidenz Am Rosengarten, Dortmund: 1 Stellplatz je 5,4 Wohnungen bei 49 Wohnungen und 9 Stellplätzen

In den 5 beispielhaft überprüften Wohnanlagen werden somit insgesamt 285 Altenwohnungen und 25 Stellplätze angeboten. Daraus ergibt sich insgesamt ein praktischer Stellplatzschlüssel von

1 Stellplatz je 11,4 Wohnungen

Auf der Grundlage von Erfahrungswerten bestehender Wohnanlagen für ältere Menschen sowie den Rahmenempfehlungen des *Leitfadens zur Musterstellplatzsatzung* für sonstige Wohnungen ergibt sich ein Stellplatzbedarf von

insgesamt **31 Stellplätzen**, aufgeteilt in

24 ambulante betreute Wohnungen x 1 Stellplatz je 11,4 Wohnungen
= 2 Stellplätze

zuzüglich (12 familiengerechte Wohnungen + 15 altengerechte Wohnungen)
= 27 Wohnungen x 90 m² BGF
= 2.430 m² BGF X 1,2 Stellplätze je 100 m² BGF = 29 Stellplätze

5.5 BEWERTUNG DES STELLPLATZANGEBOTES

Nach dem Vorentwurf der Vorhabenbeschreibung zum Vorhaben- und Erschließungsplan der Stadt Herne mit Stand 16. März 2021 werden für den ruhenden Verkehr oberirdische Stellplätze sowie Tiefgaragenstellplätze vorgehalten. Die oberirdischen Stellplätze befinden sich entlang des Erschließungsstiches von der Gabelsberger Straße (13 Stellplätze) sowie nördlich des DRK-Gebäudes (weitere 6 Stellplätze). Östlich der Platzfläche wird die Einfahrt zur Tiefgarage ausgebildet, die sich unterhalb eines Spielplatzes befindet. Hier werden weitere 18 Stellplätze vorgehalten. In der Nähe jedes Baukörpers werden zudem überdachte bzw. eingehauste Fahrradstellplätze vorgehalten.

Für das Gesamtvorhaben ergibt sich demnach ein Stellplatzangebot von insgesamt 37 Stellplätzen für Pkw. Mit den zuvor dargestellten Berechnungsansätzen ergibt sich als Orientierungswert der erforderlichen Stellplatzanzahl eine Spannbreite zwischen 28 Stellplätzen (EAR) und 36 Stellplätzen (VV BauO NRW). Insofern kann der Stellplatzbedarf für Pkw auf dem eigenen Grundstück des Bebauungsplangebietes abgedeckt werden.

6. ALTERNATIVE MOBILITÄT

Das eigene Wohnumfeld der künftigen Bewohner ist als Startpunkt der täglichen Mobilität der bestimmende Faktor, um die individuelle Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen. Gibt es beispielsweise bereits vor der eigenen Haustür attraktive Voraussetzungen und Angebote für den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV oder für Sharing-Angebote, fällt es leichter auf den privaten Pkw zu verzichten und stattdessen umweltfreundliche Systeme zu nutzen. Für das geplante Vorhaben besteht bereits über die beiden barrierefrei ausgebauten Haltestellen „Dürerstraße“ im Einmündungsbereich Gabelsberger Straße / Eickeler Bruch und „Im Sportpark“ im Zuge der Hauptstraße eine gute ÖPNV-Anbindung.



Abbildung 7: Vorhandene Ausstattung der Haltestelle „Dürerstraße“

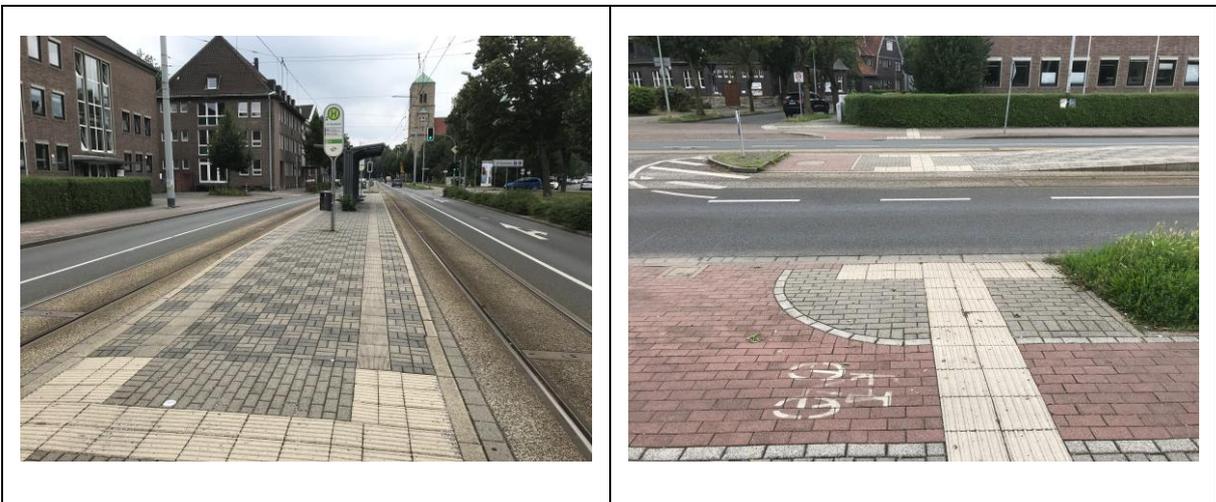


Abbildung 8: Vorhandene Ausstattung der Haltestelle „Im Sportpark“

Für die im Plangebiet möglichen Betreuungs- und Pflegedienste kann im Grundsatz ein betriebliches Mobilitätsmanagement als praxistaugliches Instrument zur systematischen Analyse und Optimierung der unternehmenseigenen Verkehrsbedarfe dienen. Aufbauend auf der Analyse können Verbesserungspotenziale identifiziert und entsprechende Maßnahmen für die Bereiche Verkehr, Infrastruktur, Service und Kommunikation entwickelt und in einem individuellen firmenspezifischen Mobilitätskonzept zusammengefasst und umgesetzt werden.

Ein intelligentes Mobilitätskonzept braucht eine gelungene Mischung aus den richtigen Maßnahmen und setzt neben Verkehrsvermeidung auf umwelt- und sozialverträgliche Mobilitätsangebote sowie die Kombination mehrerer Verkehrsmittel (Multimodalität). Dabei sollen die einzelnen Bausteine nicht getrennt voneinander gedacht werden, sondern tragen gerade in ihrem Zusammenspiel zu einer multimodalen, nachhaltigen Mobilitätskultur bei.

Mit einer zusätzlichen Attraktivierung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) soll eine nachhaltige Stadtentwicklung auch den Anforderungen einer nachhaltigen Mobilitätsplanung gerecht werden. Für eine Veränderung des Mobilitätsbewusstseins im Plangebiet sollten vorzugsweise Bausteine verwendet werden, die Anreize für ein geändertes Mobilitätsverhalten bilden, im Idealfall mit dem wesentlichen Ziel, den motorisierten Individualverkehr dem Umweltverbund vorzuziehen.

Der Begriff Umweltverbund umfasst alle Verkehrsmittel, die eine umweltfreundliche Fortbewegung ermöglichen. Darunter werden nicht nur nicht die motorisierten Fortbewegungsformen (Fußgänger, Radfahrer ohne Antrieb) berücksichtigt, die keine CO₂-Belastung hervorrufen, sondern auch motorisierte Fortbewegungsformen (Radfahrer mit Antrieb, ÖPNV mit Bus und Bahn, Car-Sharing, Mitfahren), die gegenüber der Nutzung eines privaten Pkw eine geringere CO₂-Belastung aufweisen. Auch die Verkehrsmittel der alternativen Mobilität (z.B. E-Mobilität), die im Vergleich zum Kfz eine deutlich geringere Belastung für die Umwelt darstellen, werden im vorliegenden Fall dem Umweltverbund zugeordnet.

Grundsätzlich sind im Bereich eines betrieblichen Mobilitätsmanagements nach den Erfahrungen der *Mittelstandsinitiative Energiewende und Klimaschutz (DIHK Service GmbH)* drei unterschiedliche Bereiche der Unternehmensmobilität zu berücksichtigen, und zwar

- der tägliche Weg zur Arbeit
- dienstliche Wege und
- der Wirtschafts- und Lieferverkehr

Der tägliche Weg zur Arbeit stellt im Allgemeinen einen großen Anteil des Verkehrsaufkommens dar. Trotz eines bereits vorhandenen und voraussichtlich noch auszubauenden öffentlichen Verkehrssystems ist auch künftig für die geplanten Nutzungen davon auszugehen, dass viele Arbeitnehmer mit dem eigenen Pkw zur Arbeit fahren. Die Folge sind entsprechend hohe Pendleraufkommen auf den umgebenden Straßen, eine stark beanspruchte Infrastruktur sowie insbesondere bei längeren Anfahrwegen gestresste Mitarbeiter. Nach den derzeit vorhandenen Verhaltensmustern im Berufsverkehr setzt im Allgemeinen nur einer kleinerer Teil auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Fahrgemeinschaften, das Fahrrad oder insbesondere in ländlichen und schlecht angebundenen Regionen auf das Elektroauto. Die Gründe hierfür sind vielfältig: Mitarbeiter fehlt eine Austauschplattform zur Verabredung von Fahrgemeinschaften. Potentielle Radfahrer sind häufig durch eine Kleiderordnung, fehlende Umkleidemöglichkeiten oder die schlechte Fahrradinfrastruktur abgeschreckt. Für einen Umstieg auf den ÖPNV fehlt es an finanziellen Anreizen in Form eines Job-Tickets. Gleichzeitig unterschätzen viele Unternehmen die positiven Auswirkungen von gesundheitsförderndem Radfahren und stau- und stressfreier ÖPNV-Nutzung im Arbeitsalltag.

Dienstliche Wege unterscheiden sich von Arbeitswegen überwiegend durch die direkte Finanzierung, Kontrolle und den Einfluss des Arbeitgebers auf die Auswahl und Nutzung der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel. Unabhängig davon, ob es sich um eine interkontinentale Flugreise oder den innerbetrieblichen Weg auf dem Betriebsgelände handelt, sind Unternehmen daran interessiert, die finanziellen Kosten der Mobilität gering zu halten. Da die Unternehmen Mobilitätslösungen für die

Dienstwege bestimmen und ihren Anforderungen anpassen können, bietet sich eine Vielzahl von direkt umsetzbaren Maßnahmen wie beispielsweise effizientere Fahrzeuge, Carsharing oder Bus- und Bahnnutzung an.

Der Wirtschafts- und Lastverkehr ähnelt aus der Unternehmensperspektive den Dienstfahrten mit entsprechenden Herausforderungen. Die Ausgaben sollten möglichst niedrig sein, zeitgleich soll aber der reibungslose Transport von Waren pünktlich funktionieren. Die ökonomische und ökologische Optimierung des Wirtschaftsverkehrs kann hierbei viele Wege gehen, beispielsweise die Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf Lastenfahrräder oder den Einsatz von Elektro- und Hybridfahrzeugen.

Für das geplante Vorhaben werden nachfolgende Maßnahmen angeregt, um sowohl für die Bewohner als auch für Beschäftigte oder Besucher Alternativen für die Pkw-Nutzung und einen Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern.

- Anbringen von digitalen Fahrplänen des ÖPNV / Anfahrtsmonitore in zentraler Lage, ggfs. innerhalb der Gebäude oder Stelen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Plangebietes
- Wegweiser zu den Haltestellen
- Ausgabe von Schnuppertickets für neue Mieter
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen für Mieter. Diese sollten witterungsgeschützt, bequem zugänglich und geschützt vor Diebstahl und Vandalismus, idealerweise ADFC-zertifiziert, z.B. in der Tiefgarage vorgesehen werden.
- Einrichtung von oberirdischen Abstellanlagen für Fahrrad-Kurzzeitparker.
- Einrichtung von Abstellmöglichkeiten für weitere Formen der individuellen Mobilität, z.B. für Kinderwagen, Lastenfahrräder, Fahrradanhänger, Bollerwagen, Rollatoren.
- Einrichtung von Lademöglichkeiten für private Elektrofahrzeuge und Pedelecs oder zumindest Schaffung der baulichen Voraussetzungen für eine mögliche Nachrüstung.
- Bereitstellung von Werkzeug / Luftpumpen
- Regelmäßige Reparaturaktionen z.B. in Kooperation mit lokalen Fahrradläden aus der Region
- Anleitung zur Erstellung von betrieblichen Mobilitätskonzepten der Betreuungs- und Pflegedienste für deren Mitarbeitenden, z.B. kommen folgende Maßnahmen/Anreize in Betracht: Aktionswoche Zu Fuß zur Arbeit, autofreies gemeinsames Frühstück; Betriebsausflüge per Bus
- Für Beschäftigte im Bereich der ambulant betreuten Wohnungen bieten sich z.B. folgende Optionen an: Dienstfahrzeuge als Sharing-Modell, Angebote Jobrad / Dienstfahrradleasing, Teilnahme an Aktionen wie Stadtradeln und Mit dem Rad zur Arbeit, Zuschüsse zu Fahrradhelmen, Kleidung usw.
- Einrichtung von Räumen für Umkleidemöglichkeiten
- Einrichtung von Duschen für die Beschäftigten
- Einrichtung einer App (Applikation für Mobilgeräte) z.B. zur Organisation von gemeinsamen Fahrten

- Durchführung von Fahrsicherheits- und Spritspartrainings zur Verdeutlichung von Alternativen und Maßnahmen für die firmeneigenen Fahrzeuge im Bereich von Dienstfahrten
- Erwerb von vorwiegend sparsamen und effizienten Modellen bei Neuanschaffung von Betriebsfahrzeugen
- Rahmenverträge mit Taxiunternehmen, z.B. für Dienstfahrten

ambrosius blanke verkehr.infrastruktur



Bochum, 14. Juli 2021

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

1	Vorhaben- und Erschließungsplan	2
2	Typische Parkraumbelugung im öffentlichen Straßenraum der Harkortstraße	11
3	Typische Parkraumbelugung im öffentlichen Straßenraum der Gabelsberger Straße.....	11
4	Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV einschließlich Lage der Haltestellen	13
	im Umfeld	
5	Stellplatzanlage Wohnanlage Glücksburger Straße in Bochum	18
6	Stellplatzanlagen vorhandener Wohnanlagen in Bochum und Essen	19
7	Vorhandene Ausstattung der Haltestelle „Dürerstraße“	22
8	Vorhandene Ausstattung der Haltestelle „Im Sportpark“	22

VERZEICHNIS DER TABELLEN

1	Tagesverteilung des Zusatzverkehrs für die geplanten Wohnnutzungen.....	10
	bei vollständiger Entwicklung von insgesamt 27 Wohneinheiten	

LITERATURHINWEISE

Bosserhoff, D.

Verfahren zur Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung.
Tagungsband AMUS – Stadt Region Land - Heft 69

Bosserhoff, D.

Programm Ver_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung mit Excel-Tabellen am PC

Bosserhoff, D., Vogt, W.

Schätzung des Verkehrsaufkommens aus Kennwerten des Verkehrs und der Flächennutzung.
Zeitschrift „Straßenverkehrstechnik“, Jahrgang 51, Heft 1+2/2007

Caritasverband für Bochum e.V.

Jahresbericht 2005

DIHK Service GmbH

Praxisleitfaden Betriebliches Mobilitätsmanagement

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, 2006
Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR, 2005

Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung

Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung.

Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden, 2001 / 2005.

SHP Ingenieure

Mobilitätskonzept für Mitte Altona - Freie und Hansestadt Hamburg, Bericht zum Projekt Nr. 1290, Hannover, September 2013.

Stadt Bochum

Ratgeber für Seniorinnen und Senioren

Stadt Essen, Referat Pflege, Senioren, Behindertenhilfen

Broschüre „Wohnungen für Seniorinnen und Senioren in Essen“, Oktober 2005.

VCD e.V.

Intelligent mobil im Wohnquartier - Themenkompass für Wohnungsunternehmen, Berlin, 11/2018.

VCD e.V.

Intelligent mobil im Wohnquartier - Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen, Berlin, 10/2019.

Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung - VV BauO NRW

Runderlaß des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport vom 12.10.2000.

(MB1.NRW.S.1432/SMB1.NRW.23210)

Zukunftsnetz Mobilität NRW

*Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW, Redaktionsschluß
28.11.2019*