Mobilitätskonzept und Stellplatznachweis

für das Bauvorhaben:

Neubau eines wohnvoll Village mit Seniorenwohnungen, Pflegewohngemeinschaften, Tagespflege und ambulantem Dienst sowie einem Restaurant

in Ginsheim-Gustavsburg

Visualisierung wohnvoll Village Ginsheim-Gustavsburg © wohnvoll

Fassung vom 14.02.2023

TRC Transportation Research and Consulting GmbH

Dipl.-Ing. Stefan Wolter

Büro Ratingen: J.-P.-Melchior-Str. 40 | 40885 Ratingen

Tel.:+49-201-50902438 | E wolter@trc-transportation.com

1. Anlass

Die „wohnvoll Development Service GmbH“ beabsichtigt, auf einem Grundstück in Ginsheim (Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg) den Neubau von 2 Gebäuden mit Seniorenwohnungen (betreutes Wohnen), Pflege-WGs und Tagespflege zu realisieren mit nachfolgend aufgeführten Nutzungen[1]:

Hauptgebäude
EG:
Tagespflege mit 14 Plätzen bzw. Betten
Ambulanter Dienst / Verwaltung/ Büro (62,12 m² + 71,72 m² = 134 m²)
Restaurant (138,87 m²) / Küche/Lager/Nebenräume für Personal (153,12 m²)

1. Obergeschoss:
2 Pflege-WG´s mit je 12 Betten (+ 2 Diensträume, ca. 85 m²).

2. Obergeschoss:
14 Seniorenwohnungen
Staffelgeschoss:
5 Seniorenwohnungen

Nebengebäude
EG:
8 Seniorenwohnungen

1. Obergeschoss:
8 Seniorenwohnungen

2. Obergeschoss:
8 Seniorenwohnungen

Anmerkung: Im westlichen Areal an der Neckarstraße befindet sich ein Bestandsgebäude, das saniert werden soll. Zudem ist ein Neubau östlich dieses Bestandsgebäudes geplant, welches einen Laden mit Lager/Werkstatt im EG und Wohnungen im OG beinhalten soll (außerdem wird ein Gewächshaus neben das Bestandsgebäude versetzt und als Reminiszenz an die ehem. Gärtnerei weiter genutzt). Der Neubau gliedert sich optisch in das wohnvoll Village ein (vgl. Abbildung auf der Frontseite), das Gebäude liegt aber nicht auf den von der wohnvoll Development Service GmbH erworbenen Flächen (rot-violett umrandetes Areal der nachfolgenden Abbildung). Die Stellplätze dafür werden nicht auf dem Gelände der wohnvoll Development Service GmbH erstellt, der Stellplatzbedarf für diesen Neubau ist deshalb auch nicht Bestandteil dieser Ausarbeitung.

[1] Zusätzliche Flächen und Räume für Sozial- und Sanitärräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen, Kantinen, Erfrischungsräume, Cafeterien oder Vergleichbares sind oben nicht aufgeführt, da diese keinen eigenen Stellplatzbedarf erzeugen (und deshalb bei Stellplatznachweisen unberücksichtigt bleiben).

Abbildung 1: Lageplan des Neubaus der wohnvoll VILLAGE an der Neckarstraße / Münchener Straße in Ginsheim-Gustavsburg (Stand 26.01.2023) [Milkoweit Architekten]

Für die insgesamt 43 Einheiten des betreuten Wohnens soll der tatsächliche Pkw-Stellplatzbedarf sowie Bedarf an Fahrradabstellplätzen ermittelt werden, da die derzeit gültige Stellplatzverordnung der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg diesbezüglich keine adäquaten Richtzahlen vorgibt.

Bei den geplanten Service-Wohnungen für Senioren handelt es sich um eine Wohnform für ältere Menschen (Senioren), die selbstbestimmt wohnen möchten und jeweils nach Bedarf Serviceleistungen in Anspruch nehmen. Die Wohnungsgröße beträgt dabei im Durchschnitt rund 49 m² (1-Personen-Wohnungen ca. 40 m² und 2-Personen-Wohnungen ca. 54 m²).

Ferner sollen „verkehrswirksame“ Maßnahmen, mit deren Hilfe die Nutzung des Umweltverbundes gefördert und die Kfz-Nutzung reduziert wird, im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes erarbeitet werden.

Die ermittelten Werte sollen schließlich in den Stellplatznachweis einfließen.

2. Ausgangslage

Die Hessische Bauordnung (HBO 2018) gestattet es den Städten und Gemeinden, die Herstellungspflicht, die Anzahl von Stellplätzen sowie Fahrradabstellplätzen, ihre Größe und Beschaffenheit etc. in einer eigenen Stellplatzsatzung zu regeln[2] (Satzungsermächtigung).

Damit haben die Kommunen eine Möglichkeit, Einfluss auf die Ausgestaltung von Bauvorhaben und auf die städtebauliche sowie die verkehrliche Entwicklung zu nehmen.

Die Stellplatzsatzung kann auf örtliche Gegebenheiten und kommunale Entwicklungsstrategien eingehen und als Baustein der kommunalen Verkehrsentwicklung und des Mobilitätsmanagements genutzt werden und somit einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten.

In den kommunalen Stellplatzsatzungen bestimmt die Kommune, ausgehend von ihrer verkehrlichen bzw. raumstrukturellen Lage, Richtzahlen für die verschiedenen Arten baulicher Nutzungen. Diese Richtzahlen beziehen sich jeweils auf ein bestimmtes Nutzungsmaß (z. B. Anzahl Wohneinheiten oder Größe von Nutzflächen als Bezugsgröße) und können für verschiedene Teile des Gemeindegebiets oder für unterschiedliche Qualitäten der ÖPNV-Erschließung variiert werden. Die Tabelle mit Richtzahlen stellt im Verwaltungshandeln somit eine wichtige Grundlage zur Ableitung der Stellplatzbaupflichten dar. Ferner kann die Möglichkeit vorgesehen werden, besondere (verkehrswirksame) Maßnahmen des Bauherrn zu berücksichtigen[3].

Auch in der „Satzung der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg über Stellplätze oder Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder und die Ablösung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge“ [GINS 2002], nachfolgend kurz *Stellplatzsatzung der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg* genannt, bestimmt sich die Zahl der zu schaffenden Stellplätze für Personenkraftwagen (PKW) und Abstellflächen für Fahrräder nach einer Tabelle mit Richtzahlen (Anlage zur Stellplatzsatzung).

Mit einem solchen pauschalisierten, also nicht auf den konkreten Einzelfall abhebenden Ansatz soll der Antrags- und Genehmigungsaufwand für Bauherren und Bauaufsichtsbehörde gering gehalten werden.

Naturgemäß können derartige Pauschalen aber nicht alle in der Praxis vorkommenden Fälle berücksichtigen bzw. es sind in ihnen nur Richtzahlen für die häufig vorkommenden Nutzungsarten enthalten. Deshalb wird bei kommunalen Stellplatzsatzungen (so auch bei

---

[2] HBO § 52 (1): „Die Gemeinden legen unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse fest, ob und in welchem Umfang bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, geeignete Stellplätze für Kraftfahrzeuge, einschließlich für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderungen, errichtet werden müssen, um den Erfordernissen des ruhenden Verkehrs zu genügen (notwendige Stellplätze).“

[3] Vgl. HBO § 52 (2) 1 4a). Mit besonderen Maßnahmen sind Mobilitätskonzepte und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements gemeint, mit deren Hilfe die Nutzung des Umweltverbundes gefördert und die Kfz-Nutzung reduziert wird.

der kommunalen Stellplatzsatzung der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg) den Bauherren die Möglichkeit eingeräumt, **bei offensichtlichen Differenzen zwischen den pauschal ermittelten Herstellungspflichten und dem tatsächlichen Bedarf eine Einzelfallermittlung des Stellplatzbedarfs durchzuführen und der Herstellungspflicht zugrunde zu legen**.[4]

Von dieser Möglichkeit soll nachfolgend Gebrauch gemacht werden, da die Nutzungsart des betreuten Seniorenwohnens in der aktuellen Stellplatzsatzung der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg nicht enthalten ist bzw. die nach dieser Satzung pauschal ermittelbaren Herstellungspflichten ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf darstellen. Dies wird nachfolgend weiter begründet.

3. Einzelfallermittlung des Stellplatzbedarfs für „Seniorenwohnen“

Nach § 3 (1) der Stellplatzsatzung der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg bemisst sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze nach einer angefügten Richtzahlentabelle (Anlage zur Stellplatzsatzung).

Ferner heißt es, dass (2) für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage zu dieser Ortsatzung nicht erfasst ist, […] sich die Zahl der notwendigen Stellplätze nach dem tatsächlichen Bedarf [richtet]. Die Richtwerte der Anlage zu dieser Ortsatzung für vergleichbare Nutzungen sind dabei heranzuziehen.

Für das betreute Seniorenwohnen kommen folgende in der Anlage zur Stellplatzsatzung der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg enthaltene „vergleichbare“ Nutzungen bzw. deren Zahlen als Orientierungswerte in Frage:

Nummer	Verkehrsquelle	Anzahl der notwendigen	
		Stellplätze (Kfz)	Fahrradabstellplätze
1	**Wohngebäude**		
1.2	Wohngebäude mit mehr als 5 Wohnungen	1,5 Stpl. je Wohnung; je 5 Wohnungen 1 Stpl. für Behinderte	2 Abstpl. je Wohnung
1.8	Altenwohnheime, Altenheime	1 Stpl. je 8 Betten jedoch mind. 3 Stpl.	1 Abstpl. je 10 Betten

Tabelle 1: Richtzahlentabelle für die Anzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze für vergleichbare Nutzungen [Quelle: Auszug aus der Anlage zur Stellplatzsatzung der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg]

[4] Vgl. dazu Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg § 3, (2): „Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage zu dieser Ortsatzung nicht erfasst ist, richtet sich die Zahl der notwendigen Stellplätze nach dem tatsächlichen Bedarf. Die Richtwerte der Anlage zu dieser Ortsatzung für vergleichbare Nutzungen sind dabei heranzuziehen. […]“

Es zeigt sich deutlich, dass die Anzahl der notwendigen Stellplätze stark auseinandergehen: von 1,5 Pkw-Stellplätzen pro Wohnung bis 1 Stellplatz je 8 Betten. Noch deutlicher stellt sich dies bei den Fahrradabstellplätzen dar (von 2 Abstellplätzen pro Wohnung bis hin zu 1 Abstellplatz pro 10 Betten.

Die Nutzungsart (bzw. Verkehrsquelle) der Service-Seniorenwohnungen des Bauvorhabens stellen eine Art Mischung aus Wohnen und Altenwohnheim dar, wobei die Bewohner nicht (oder nur teilweise) pflegebedürftig sind und entsprechend (tlw.) noch mobiler sind als Bewohner „herkömmlicher" Altenheime.

An dieser Stelle sei auch darauf hingewiesen, dass in vielen anderen kommunalen Stellplatzsatzungen bspw. für öffentlich geförderte Wohnungen deutlich weniger Stellplätze gefordert werden als nach 1.2 gefordert. So werden bspw. in der StellplatzVO NRW für „Öffentlich geförderte Wohnungen in Gebäuden [der Nummer 1.2] in integrierten Lagen unter Berücksichtigung der Erschließung mit dem öffentlichen Personennahverkehr" lediglich 0,4 Stellplätze pro Wohnung gefordert, die in Verbindung mit besonderen Maßnahmen um 25% auf 0,3 Stellplätze pro Wohnung reduziert werden können.

Es ist klar, dass es sich bei dem Bauvorhaben um keine öffentlich geförderten Wohnungen handelt, jedoch ähnelt das Mobilitätverhalten der Senioren dem von einkommensschwachen Haushalten und Nichterwerbstätigen. Insofern können die Werte von 0,3 und 0,4 Stellplätzen je Wohnung als Orientierungswerte sehr wohl herangezogen werden.

Bezüglich der Stellplatzsatzung der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg muss bemängelt werden, dass bei den „Wohngebäuden" keine Differenzierung der Wohnungsgröße vorgenommen wurde (in der Fachliteratur wird i.d.R. die BGF (Bruttogeschossfläche) als Berechnungsgrundlage empfohlen (z.B. [BLEES 2017] [5]), um eben die Wohnungsgröße und den damit verbundenen Einfluss auf den Stellplatzbedarf abbilden zu können. Denn kleinere Wohnungen bis hin zu Kleinstwohnungen weisen erfahrungsgemäß einen geringeren Stellplatzbedarf je Wohneinheit auf, Wohnungen mit größeren Wohnflächen und in der Regel mehr Nutzern bzw. mehr Kfz erzeugen regelmäßig einen höheren Stellplatzbedarf.

Ähnliches gilt für die Fahrradabstellplätze: Während bspw. für eine große 4-Zimmerwohnung die Anzahl von 2 Fahrradabstellplätzen pro Wohnung als zu gering angesehen wird, so erscheint auf der anderen Seite die Anzahl von 2 Fahrradabstellplätzen für kleine 1-Zimmerwohnungen (<50 m²) mit nur einem Bewohner als deutlich zu hoch.

---

[5] „Im Mehrfamilienhaus- und Geschosswohnungsbau wird der unmittelbare Bezug auf die Wohnung bzw. Wohneinheit aufgegeben, dieser vollzieht die aus den praktischen Erfahrungen unterschiedlichen Stellplatzbedarfe kleiner und großer Wohnungen nicht nach. Das gelingt sehr viel besser über eine Berechnung nach der BGF […]." [BLEES 2017]

Blees, V.; Thiemann-Linden, J.; Müller, K.: Stellplatzsatzungen - Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW; Hrsg.: Zukunftsnetz Mobilität NRW; Köln, 2017.

Aus diesem Grund haben einige Kommunen ihre Stellplatzsatzungen um kleinere Wohnungstypen, geförderten Wohnungsbau[6] sowie bspw. um „Seniorenwohnen“ und „Micro-Appartments“ ergänzt oder Abminderungsfaktoren für barrierefreie Wohnungen, bzw. rollstuhlgerechte Wohnungen eingeführt.

So hat die Stadt Köln bspw. in ihrer Stellplatzsatzung das **„Seniorenwohnen“** (und Microappartements) als eigene Nutzungs- bzw. Wohnform aufgenommen (vgl. die dortige Anlage 1 mit den Punkten 1.5 und 1.6), für die **1 Stellplatz je 4 Wohnungen** bzw. je 4 Microappartements (also 0,25 je Wohnung) gefordert werden, die zudem bei guter ÖV-Anbindung um bis zu 50% reduziert werden können. Für Fahrradabstellplätze gilt dort für Seniorenwohnen ebenfalls **1 Abstellplatz pro 4 Wohnungen**.

Diese Richtzahlen decken sich mit den anerkannten Regelwerken der Verkehrsplanung bzw. der einschlägigen Fachliteratur: So werden beispielsweise in den aktuellen „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 05) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in der Pkw-Stellplatzrichtzahlentabelle (vgl. dortige Tab. B-1 auf Seite 72) für Wohngebäude → Gebäude mit Altenwohnungen **0,2 bis 0,5 Pkw-Stellplätze je Wohnung** genannt.

Betrachtet man die voraussichtliche Altersverteilung der Bewohner der Senioren-Wohnungen (analog zu der Altersverteilung bestehender „wohnvoll-Villages“), so können weitere Rückschlüsse auf den Pkw-Besitz und den Stellplatzbedarf gezogen werden:

Alter	<64	65-70	71-75	76-80	81-85	86-90	91+
Anteil an Bewohnerschaft	**3%**	**7%**	**12%**	**22%**	**28%**	**21%**	**7%**

Tabelle 2: Durchschnittliche Altersverteilung der Bewohner der Senioren-Wohnungen [Quelle: Experience Research der wohnvoll AG, NL Berlin]

Ab einem Alter von etwa 70 Jahren sinkt neben der Mobilität speziell auch die Motorisierung bei Älteren. Einerseits ist dies auf die geringe Führerscheinbesitzquote der heutigen älteren Generation zurückzuführen, andererseits auf zunehmende physische sowie mentale Einschränkungen im Alter [GERIKE 2019][7].

[6] Untersuchungen, wie die SrV - Mobilität in Städten zeigen, dass je größer eine Wohnung ist, desto größer auch der Pkw-Besitz durch den Haushalt ist. Im öffentlich geförderten Wohnungsbau sollte es zudem einen direkten Abschlag im Vergleich zum freifinanzierten Wohnungsbau geben, da der PKW-Besitz mit dem Einkommen korrespondiert (z.B. Faktor 0,5 bei Einkommensklasse A bei 30-jähriger Bindung). Haushalte mit niedrigerem Einkommen verfügen seltener über einen Pkw als Haushalte mit einem höheren Einkommen.

Ferner haben manche Kommunen solche Faktoren auch für barrierefreie Wohnungen bzw. rollstuhlgerechte Wohnungen eingeführt (z.B. Köln: Der Faktor 0,5 gilt auch für barrierefreie Wohnungen, bzw. rollstuhlgerechte Wohnungen für Einzelpersonen, deren Wohnungsgröße bis 55 qm beträgt).

[7] Gerike, R.: Veränderungen im Mobilitätsverhalten älterer Menschen. (Synthesebericht des Forschungs-Informations-Systems des BMDV), Dresden, 2019.

Differenzierte Angaben z.B. aus Haushaltsbefragungen der Einwohner von Ginsheim zum Führerscheinbesitz und/oder Fahrtauglichkeit in der Altersgruppe von 65 Jahren und älter liegen nicht vor, es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass nennenswerte Anteile der hochbetagten Bewohner des Service-Wohnens nicht mehr fahrtüchtig sind (z.B. aufgrund Sehbeeinträchtigungen[8]). Dabei ist zu berücksichtigen, dass viele Bewohner der Service-Wohnungen gerade aufgrund gesundheitlicher Beeinträchtigungen das „betreute Wohnen" in Anspruch nehmen und dass deshalb der Anteil der nicht mehr Fahrtüchtigen überdurchschnittlich hoch ist (obwohl sie im Besitz einer Fahrerlaubnis sind). Entsprechend wird auch ein unterdurchschnittlicher Pkw-Besitz angenommen.

Auch der Fahrradbesitz nimmt mit zunehmendem Alter stetig ab (nur etwa ein Viertel der über 75-Jährigen besitzt ein Fahrrad).

Wir erachten den Mittelwert der oben genannten Zahlen aus den EAR (0,35 **Pkw-Stellplätze je Wohnung**) auch für das vorliegende Bauvorhaben in Ginsheim mit der Wohnform „betreutes Seniorenwohnen" dem tatsächlichen Bedarf entsprechend.

Gegen eine niedrigere Stellplatzzahl (untere Grenze von 0,2 Stellplätzen je Wohnung nach EAR) spricht der relativ hohe MIV-Anteil und Motorisierungsgrad in Ginsheim. Gegen eine höhere Stellplatzzahl (obere Grenze von 0,5 Stellplätzen je Wohnung nach EAR) spricht die relativ gute Anbindung des Bauvorhabens mit Öffentlichen Verkehrsmitteln[9], die (noch fußläufige Entfernung zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs[10], einer guten Erreichbarkeit

[8] Mit zunehmendem Alter unterliegen verschiedene Fähigkeiten altersbedingten Einschränkungen, wobei folgende altersbedingte Veränderungen besonders beim Führen eines Kraftfahrzeuges eine entscheidende Rolle spielen: Veränderungen im Bereich der Wahrnehmung, besonders beim Sehen und Hören, Veränderungen im Bereich der kognitiven Verarbeitung beispielsweise Reaktionsgeschwindigkeit, Aufmerksamkeitsleistungen sowie Veränderungen im Bereich der Psychomotorik. Neben altersbedingten Veränderungen können auch eine Vielzahl von Erkrankungen die Mobilität, im Speziellen die Fahrfähigkeit, älterer Menschen beeinflussen. Hierzu zählen vorrangig Erkrankungen des Nervensystems, geistige Störungen sowie Erkrankungen im Bereich der Motorik.

[9] Die Haltestelle „Neckarstraße" wird von den Linien 23, 60 und 83 bedient und liegt in rd. 200 m Entfernung (Fußweg). Von dort gibt es 2 Verbindungen pro Stunde nach Mainz-Mombach über Mainz Hbf (Linie 60) und jeweils 1 Fahrt pro Stunde nach Groß-Gerau (Linie 23 via Nauheim Bhf bis GG Kreisklinik, zzgl. einer Sonderfahrt um 6.44 Uhr zur Berufsschule GG) und zur IGS Mainspitze. Die Linie 83 verkehrt (leider) nur vereinzelt an Schultagen morgens und mittags zwischen Bischofsheim (An den Sportstätten) und mehreren Schulen sowie dem Bhf in Rüsselsheim (via. Ginsheim).
Ab den Haltestellen Friedrich-Ebert-Platz / Stuttgarter Straße in Ginsheim (2 Haltestellen ab Neckarstraße oder ca. 700 m Fußweg) besteht ferner eine Verbindung der Linie 56 nach Ingelheim u.a. via Bischofsheim (Bf), Gustavsburg und Mainz (Hbf) im 30-Minuten-Takt.

[10] Ein Supermarkt (Netto Marken-Discount) und einige weitere Geschäfte sind in unter 1 km Entfernung auch für die meisten Senioren fußläufig zu erreichen (oder 2 Haltestellen mit dem Bus).

des Bauvorhabens mit dem Fahrrad[11] sowie dem bereits vorhandenen Angebot alternativer Verkehrsmittel[12].

Mittels eines Mobilitätskonzeptes sollen weitere besondere verkehrswirksame Maßnahmen des Bauherrn, mit deren Hilfe die Nutzung des Umweltverbundes gefördert und die Kfz-Nutzung reduziert wird, vorgesehen werden, die nachfolgend weiter erläutert werden.

Aufgrund des Mobilitätskonzepts kann eine Reduktion der zuvor genannten Stellplatzzahl für Pkw geltend gemacht werden.

4. Mobilitätskonzept (für „Seniorenwohnen“)

Es sollen folgende Maßnahmen zu Reduktion des Pkw-Verkehrs bzw. des Pkw-Besitzes und damit der Stellplatznachfrage umgesetzt werden:

4.1 Förderung Car-Sharing

Es ist beabsichtigt, 1 Carsharing-Platz einzurichten bzw. 1 entsprechendes Fahrzeug zur Verfügung zu stellen.

Abschätzung der verkehrlichen Wirkung bzw. Auswirkungen auf den Stellplatzbedarf:

Carsharing wird als eine der zukunftsträchtigsten Szenarien in Betracht gezogen, um die Lücke zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und einem Privatwagen zu schließen. Nutzern ist es hierdurch möglich, auf ein Privatfahrzeug zu verzichten, ohne dabei Einbußen in ihrer Flexibilität oder Mobilität hinnehmen zu müssen.

Wesentliche Vorteile des Carsharings liegen in der Reduktion des Bedarfs an Parkplätzen, der Verkehrsdichte und des Ressourcenbedarfs, wenn weniger Fahrzeuge benötigt werden. Da die Carsharing-Fahrzeugflotte i.d.R. regelmäßig erneuert wird, sind die Fahrzeuge zumeist auf dem neuesten Stand der Technik. Da es sich zudem oft um effiziente Kleinwagen handelt, sind i.d.R. auch die CO_2- und Schadstoffemissionen im Vergleich zu Fahrten mit Privatfahrzeugen geringer. Weil Carsharing-Nutzer bei jeder einzelnen Fahrt die betrieblichen Kosten der Fahrzeugnutzung bezahlen müssen, entsteht ein Anreiz, we-

[11] Das Bauvorhaben grenzt unmittelbar an die Südhessen Route 10 (Eichenweg, Münchener Straße, Ortsdamm), über die mehrere Nachbargemeinden (z.B. Bauschheim & Bischofsheim, Gustavsburg über die Dammstraße/ den Damm) weitgehend frei vom Kfz-Verkehr angebunden werden. Ferner verlaufen rd. 350 m süd-östlich des Bauvorhabens auf dem Rheindamm (Dammstraße) mehrere Fahrradrouten (z.B. Spargeltour West) als Nord-Süd-Fahrradwegachse, die bspw. im Norden an Gustavsburg anknüpft. Damit bestehen recht gute und attraktive und sichere Fahrradwege abseits der Kfz-Straßen, an die das Bauvorhaben gut angeschlossen ist.

[12] An der Haltestelle Neckarstraße befindet sich eine „meinRad“-Station mit Leihfahrrädern und in rd. 700 m Entfernung an der Haltestelle Friedrich-Ebert-Platz eine „book-n-drive“-Carsharing-Station. Ein Leihangebot an Elektro-Rollern besteht aktuell nicht, welches jedoch für Senioren ohnehin eher uninteressant sein dürfte.

sentlich weniger mit dem Auto zu fahren als bei Besitz eines privaten Pkw. Je nach Studie[13] werden im Durchschnitt durch ein Carsharing-Auto in Abhängigkeit der örtlichen Verhältnisse vier bis teilweise bis zu 20 private Fahrzeuge ersetzt.

Obwohl viele Senioren vom Ihrem Mobilitätsverhalten her prädestinierte Carsharing-Nutzer wären, nutzen diese bislang eher selten Carsharing, da sie sich u.a. mit dem Ausleihprozess bzw. der Technik (Registrierung, Ausleih- und Buchungsprozess über Apps) überfordert sehen und den Umgang mit fremden/wechselnden Fahrzeugen scheuen sowie den Weg zu einer Carsharing Station als zu unkomfortabel oder z.B. aus gesundheitlichen Gründen als zu beschwerlich empfinden. Als weiterer möglicher Grund kann aufgeführt werden, dass sich das Mobilitätsverhalten im Alter bereits stark verfestigt hat.

Um die bestehenden Zugangshürden zu reduzieren, ist das hier angebotene Carsharing-Angebot speziell auf die Senioren zugeschnitten: Die hier vorgesehenen Carsharing-Fahrzeuge werden vom Bauherrn angeschafft und verliehen. Dazu kann die App genutzt werden, über die die Bewohner auch Pflege- und Serviceleistungen „buchen“ können (die Wohnungen werden mit entsprechenden Endgeräten ausgestattet). Durch eine individuelle Ansprache und Beratung und Einweisung (Umgang mit den Endgeräten und den Apps, Einweisung in die Fahrzeuge sowie bei Bedarf z.B. Probefahrtrainings etc.) werden die (bislang bestehenden) Zugangshemmnisse abgebaut, sodass von einer überdurchschnittlichen Nutzerzahl (bezogen auf die Altersgruppe) ausgegangen wird.

Eine Carsharing-Nutzerquote von über 25 % (bezogen auf die Bewohner, die noch im Besitz einer Pkw-Fahrerlaubnis und Fahrtüchtigkeit sind (geschätzt max. 75 % der Bewohner)) wird bei einem solchen exklusivem Angebot für realistisch gehalten[14]. Ausgehend von 71 Bewohnern des (betreuten) Seniorenwohnens ergäbe das ca. 13 bis 14 Carsharing-Nutzer[15]. Geht man von der Pkw-Abschaffungsquote aus der bcs-Studie [LOOSE

[13] Die Berechnungsmethoden in den Studien variieren stark, sodass die Ergebnisse selten direkt miteinander vergleichbar sind. Fast alle Studien konzentrieren sich auf die Auto-Abschaffung nach dem Beitritt zum Carsharing. Nur die bcs-Studie [LOOSE 2016] fragt zusätzlich, wie viele Fahrzeuge in den 12 Monaten vor Beitritt zum Carsharing abgeschafft wurden. In diesem Zeitraum fiel die Zahl der Fahrzeuge um 53 % gegenüber dem Anfangsbestand. Rund 26 % der Befragten geben an, dass die Abschaffung ohne Aussicht auf den Beitritt zum Carsharing nicht erfolgt wäre. Für weitere 32,6 % hat Carsharing bei der Abschaffung zumindest eine Rolle gespielt.

Loose, W.: Mehr Platz zum Leben – wie CarSharing Städte entlastet. Ergebnisse des bcs-Projektes „CarSharing im innerstädtischen Raum – eine Wirkungsanalyse“. Endbericht. Berlin, 2016.

[14] Aufgrund weiter steigender Kfz- bzw. Energiekosten werden die Carsharing-Nutzungszahlen eher weiter ansteigen. Durch die nachfolgend näher erläuterten zusätzlichen Maßnahmen der Radverkehrsförderung (u.a. Verleih eines dreirädrigen Seniorenfahrrads) sowie Förderung des ÖPNV wird die Abhängigkeit vom eigenen Pkw weiter reduziert und damit die Attraktivität des Carsharing erhöht.

[15] Für diese (geringe) Anzahl an Nutzern reicht 1 Carsharing-Fahrzeug. Zur Erhöhung der Auslastung und Wirtschaftlichkeit könnte das Fahrzeug auch für Dienstfahrten der Hausverwaltung genutzt werden, bei geringerer Nutzung als angenommen ggf. auch durch Bewohner aus der Nachbarschaft.

2016] aus, so könnten durch das Carsharing-Fahrzeug ca. 7 Privat-Pkw ersetzt und somit 6 Stellplätze eingespart werden[16].

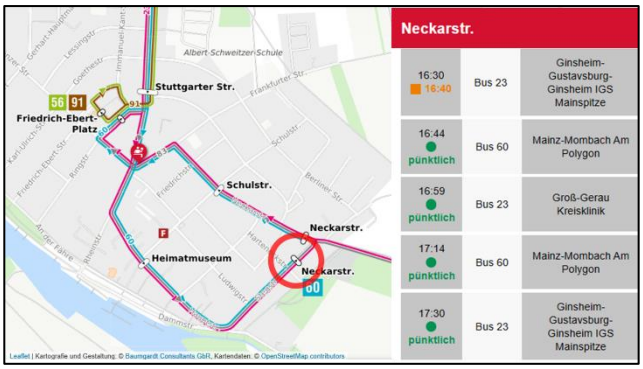
Mit dem zuvor genannten Pkw-Stellplatzbedarf von 0,35 Stellplätzen pro Wohnung (Mittelwert der EAR (ohne besondere Maßnahmen)) ergäbe das 15 Pkw-Stellplätze, von denen etwa die Hälfte eingespart werden könnte. Ausgehend von 6 eingesparten Stellplätzen durch das Carsharing-Angebot wird ein tatsächlicher Bedarf von 10 Pkw-Stellplätzen (9 St. für private Pkw zzgl. 1 St. für das Carsharing Fahrzeug) für angemessen bzw. realistisch gehalten.

Dieser Wert liegt immer noch über der Stellplatzzahl, die für ein Altenheim (ohne besondere Maßnahmen) angesetzt wird (bei max. 71 Bewohnern (oder Betten) und 1 Stellplatz pro 8 Betten ergäbe das 8,875 Stellplätze (Anmerkung: Der geforderte Stellplatzbedarf für Altenheime ist in Ginsheim-Gustavsburg recht hoch: Nach den EAR beträgt die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Altenheime und Altenwohnheime 1 Stellplatz je 8 bis 15 Betten (mind. 3), die Gemeinde fordert also den „Höchstsatz“).

4.2 Förderung des ÖPNV

4.2.1 Mobilitätsinformationen

Für Neunutzer der Bebauung werden Mobilitätsinformationen bereitgestellt, ferner werden Fahrpläne und Liniennetzpläne ausgehangen und Abfahrtsmonitore in zentraler Lage geben Auskunft über die nächsten Abfahrtszeiten der Busse an der Haltestelle Neckarstraße.



Auf der anderen Seite könnte im Bedarfsfall das öffentliche an der Mobilitätsstation „Friedrich-Ebert-Platz/Bürgerbüro“ vorhandene Carsharing-Fahrzeug (book-n-drive) von den Bewohnern des Bauvorhabens genutzt werden.

[16] In kommunalen Stellplatzsatzungen werden i.d.R. nicht solch hohen Abschläge gewährt, jedoch ist das Seniorenwohnen auch nicht vergleichbar mit den zugrunde gelegten pauschalen Ansätzen des „normalen“ Wohnens, wo insbesondere für Berufstätige (Pendler) und Familien mit Kindern der Pkw häufiger benötigt wird und das Carsharing (z.B. für Pendler-Arbeitswege, Ausflüge und Urlaubsfahrten) keine Option mehr darstellt.
Ferner müssen die Zahlen im Zusammenhang mit einem gut ausgebauten Umweltverbund gesehen werden, der einen Anteil der infolge einer Pkw-Abschaffung zu ersetzenden Wege übernehmen muss. Das Bauvorhaben ist relativ gut an den Radverkehr und den ÖPNV angebunden (wenngleich die Verbindungsqualitäten (Linien und Taktung) ausbaufähig sind), sodass der Pkw-Verzicht bzw. die Carsharing-Nutzung in der oben abgeschätzten Höhe erreicht werden sollte. Die nachfolgend skizzierte Radverkehrsförderung (u.a. Verleih eines dreirädrigen Seniorenfahrrads) sowie Förderung des ÖPNV tragen ebenfalls dazu bei, dass die Bewohner weniger auf einen eigenen Pkw angewiesen sind.

4.2.1 ÖPNV-Vergünstigungen

Es werden vom Bauherrn ein oder zwei übertragbare RMV-SparPass-Abos abgeschlossen, die sich die Bewohner bei Bedarf ausleihen können[17], um damit ÖPNV-Fahrten günstiger durchführen zu können.

4.3 Radverkehrsförderung

Viele Senioren trauen sich aufgrund körperlicher Gebrechen nicht mehr auf das Fahrrad, was dazu führen kann, dass auch kürzere Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden, gleichzeitig wird die wichtige körperliche Bewegung und Fitness verringert.

Mit einem kostenlosen Verleih eines dreirädrigen Seniorenfahrrads (ggf. mit Elektro-Hilfsantrieb) sollen auch etwas gebrechliche Bewohner dazu ermuntert werden, sich aktiv zu bewegen. Dieses Angebot stellt damit auch einen Baustein dar, um den Verzicht auf den eigenen Pkw zu erleichtern.

Bei hoher Akzeptanz bzw. Nutzungsquoten könnte auch ein weiteres Dreirad oder ähnliches Fahrzeug (z.B. dreirädriger Senioren-Elektroroller (s. Abbildung)) angeschafft werden.

Für Senioren, die noch ein eigenes Fahrrad oder Pedelec besitzen, werden Schließfächer für Fahrradhelme, Pedelec-Akkus (inkl. Lademöglichkeit) etc. aufgestellt (vgl. Beispiel aus nebenstehender Abbildung).

© KEMMLIT Bauelemente GmbH (www.kemmlit.de)

[17] Dazu kann die App genutzt werden, über die die Bewohner auch Pflege- und Serviceleistungen „buchen“ können (die Wohnungen werden mit entsprechenden Endgeräten ausgestattet). Je nach Akzeptanz und Bedarf könnten auch weitere RMV-SparPässe oder übertragbare Tickets angeschafft werden.

4.4 Parkraumbewirtschaftung

Berechtigungen zur Nutzung der Stellplätze werden zu Kosten von voraussichtlich 50 € je Monat ausgegeben. Damit werden u.a. die Kosten des Mobilitätskonzepts finanziert.

4.5 Mobilitätsmanagement & Services

Der Einkauf und Transport von Getränken kann für Mobilitätseingeschränkte ohne eigenen Pkw beschwerlich sein. Es sollte deswegen ein Rahmenvertrag mit einem Getränkelieferanten abgeschlossen werden (organisierte und vergünstigte Sammelbestellung, sodass z.B. keine Liefergebühren anfallen).
Über ein schwarzes Brett oder über die „Service-App“ sollte die Bildung von Fahrgemeinschaften ermöglicht werden (z.B. zu Theater-Aufführungen oder anderen kulturellen Veranstaltungen).

Betriebliches Mobilitätsmanagement
Neben den Senioren in den Seniorenwohnungen werden in dem wohnvoll-Village auch Angestellte arbeiten, auf dessen Mobilitätsverhalten der Bauherr einen gewissen Einfluss ausüben kann. Die Mitarbeiter profitieren ebenfalls von der guten Erreichbarkeit mit dem Fahrrad, wobei der Bauherr durch qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen den Anreiz, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren, erhöht.
Weitere Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (z.B. Dienstfahrrad-Leasing, Zuschüsse für ÖPNV-Tickets, Förderung von Fahrgemeinschaften etc.) werden zusammen mit den zukünftigen Mitarbeitern diskutiert und auf deren Bedürfnisse abgestimmt. Dabei können sich auch Synergien zwischen dem Mobilitätskonzept des Seniorenwohnen und dem betrieblichen Mobilitätsmanagement ergeben (z.B. Anschaffung eines (weiteren) Lastenfahrrads o.ä. für Senioren und Mitarbeiter).

4.6 Schlussfolgerung Mobilitätskonzept:

Mit dem dargestellten Mobilitätskonzept werden Mobilitätsmanagementmaßnahmen umgesetzt, mit deren Hilfe die Nutzung des Umweltverbundes gefördert und die Kfz-Nutzung reduziert wird. Die Maßnahmen zielen direkt oder indirekt auch darauf ab, die Stellplatznachfrage zu reduzieren. Es erscheint daher sowohl verkehrspolitisch geboten als auch bauordnungsrechtlich angemessen, bei Umsetzung solcher Mobilitätskonzepte die Stellplatzbaupflichten adäquat zu verringern.

Ohne die im Mobilitätskonzept dargestellten Mobilitätsmanagementmaßnahmen wird ein Stellplatzbedarf von 0,35 Stellplätzen je Seniorenwohnung (Mittelwert von 0,2 bis 0,5 aus den EAR) für das Bauvorhaben als dem tatsächlichen Bedarf entsprechend angesehen. Mit den Mobilitätsmanagementmaßnahmen, insbesondere dem Carsharing-Fahrzeug,

wird ein Stellplatzbedarf von 0,233 Stellplätzen je Seniorenwohnung (entspricht in Summe 10 Stellplätzen, inkl. dem Stellplatz für das Carsharing-Fahrzeug) für angemessen bzw. dem tatsächlichen Bedarf entsprechend erachtet.

Wir beantragen dementsprechend folgende Pkw-Stellplatzzahlen bzw. Radabstellplätze für die Herstellungspflicht zugrunde zu legen:

0,233 Pkw-Stellplätze je Service-Seniorenwohnung;

0,35 Fahrradabstellplätze je Service-Seniorenwohnung.

Daraus ergibt sich eine **Einzelfallermittlung des Stellplatzbedarfs** für „Seniorenwohnen“ (ermittelter tatsächlicher Bedarf) von 10 Pkw-Stellplätzen (43*0,233 = 10,0) und 15 Fahrradabstellplätzen (rechnerisch: 43*0,35=15,05).

Die Stellplätze für die anderen Nutzungen wurden gemäß Stellplatzsatzung der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg (ohne Abschläge, z.B. durch betriebliches Mobilitätsmanagement) erstellt. Auch eine Reduktion durch sich wechselseitig ablösende und zeitlich nicht überschneidende Nutzung wurde nicht angesetzt – insofern werden die ermittelten Stellplatzzahlen als „auf der sicheren Seite“ erachtet.

5. Stellplatznachweis

5.1 Stellplätze KFZ:

Die nachfolgenden Nutzungen sind in der Reihenfolge der Richtzahlentabelle zur Stellplatzsatzung der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg (Anlage zur Stellplatzsatzung) aufgeführt.

1. Verkehrsquelle: Wohngebäude und Wohnheime (1)

Seniorenwohnen (43 Senioren-Service-Wohnungen (1 bis 2 Personen))

Hauptgebäude: **2. OG: 14 Senioren-Service-Wohnungen** **SG: 5 Senioren-Service-Wohnungen** **Nebengebäude:** **EG: 8 Senioren-Service-Wohnungen** **1. OG: 8 Senioren-Service-Wohnungen** **2. OG: 8 Senioren-Service-Wohnungen**	
gemäß Einzelfallermittlung des Stellplatzbedarfs (ohne bes. Maßnahmen) **0,35 St/Wohnung (ohne Mobilitätskonzept)**	*15,0 St.*
Im Rahmen eines Mobilitätskonzepts werden zudem besondere Maßnahmen umgesetzt: **1.** Förderung Carsharing (1 Carsharing-Fahrzeug) **2.** Förderung des ÖPNV durch Mobilitätsinformationen und ÖPNV-Vergünstigungen **3.** Radverkehrsförderung **4.** Parkraumbewirtschaftung. Durch das Mobilitätskonzept, insbesondere das Carsharing-Fahrzeug, werden in Summe 5 Stellplätze eingespart; daraus ergibt sich ein ermittelter tatsächlicher Bedarf von 10 **Stellplätzen.** **(dies entspricht einem Stellplatzbedarf von 0,233 St/Wohnung**	*- 5,0 St.*
➔ Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge (inkl. Stellplatz für das Carsharing-Fahrzeug)	**10,0 St.**

Anmerkung: Davon sollten 2 bis 3 Stellplätze behindertengerecht sein.

2. Verkehrsquelle: Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen

Büroflächen & Verwaltung (133,84 m²)

Hauptgebäude **EG: Ambulanter Dienst / Verwaltung/ Büro (62,12 m² + 71,72 m² = 133,84 m²)**	
gemäß 2.1 Büro- und Verwaltungsräume (allgemein) der Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg: **1 St/30 m² Nutzfläche (NF),** **(133,84/30= 4,46)**	**4,46 St.**

3. Verkehrsquelle: Gaststätten und Beherbergungsbetriebe (6)

Restaurant/ Küche

Das Hausrestaurant (ca. 139 m², zzgl. Küche/Lager) ist für die Bewohner/Nutzer der Pflegeeinrichtungen und Seniorenwohnungen (und deren Gäste) sowie das Personal der Einrichtungen gedacht, sodass dieses keinen eigenen Stellplatzbedarf erzeugt. Demnach müssen keine Stellplätze nachgewiesen werden[18].

Auf der sicheren Seite liegend werden 2 Stellplätze für Beschäftigte der Küche/ des Restaurants (Annahme: ≤ 6 Beschäftigte zeitgleich) als angemessen erachtet. Dies entspricht den gängigen Ansätzen von 1 Stellplatz pro 3 Beschäftigten (z.B. auch unter 9. Gewerbliche Anlagen der Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg). Alternativer Ansatz: Für Mitarbeiter werden i.d.R. 25 % der erforderlichen Stellplätze für Gaststätten, Cafes, Bistros etc. angesetzt (vgl. dazu z.B. Muster-StellplatzVO NRW). Dies entspräche nach 6.1 Gaststätten, Cafes, Bistros, Imbisse mit Gastraum der Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg unter der Annahme von ≤ 64 Sitzplätzen: 0,25*64/8 = 2 Stellplätze)

Hauptgebäude **EG: Restaurant (ca. 139 m², Annahme: <64 Sitzplätze)**	
In Anlehnung an 6.1 Gaststätten, Cafes, Bistros, Imbisse mit Gastraum mit 25-%-Anteil für Bedienstete: **0,25 St/8 Sitzplätze** **Oder in Anlehnung an 9.1/9.2** **1 St/3 Beschäftigte**	**2,0 St.**

[18] Anmerkung: Nutzflächen werden nach DIN 277 - Teil 2 ermittelt. Flächen für Sozial- und Sanitärräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen, **Kantinen, Erfrischungsräume, Cafeterien oder Vergleichbares** bleiben unberücksichtigt, da diese keinen eigenen Stellplatzbedarf erzeugen.

4. Verkehrsquelle: Krankenanstalten (/Pflegeeinrichtungen) (7)

Pflege-WG´s (24 Betten) & Tagespflege (14 Betten)

Hauptgebäude: **A) Pflege-WG´s:** **1. OG: 2 Pflege-WG´s à 12 Plätzen bzw. Betten** **B) Tagespflege:** **2.OG: Tagespflege 14 Plätze bzw. Betten**	
A) gemäß 7.3 Altenpflegeheime[19] der Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg: **1 St/8 Betten**	**3,0 St.**
B) gemäß 7.3 Altenpflegeheime[20] der Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg: **1 St/8 Betten**	**1,75 St.**

Zusammenfassung / Übersicht Pkw-Stellplätze:

1.	**Seniorenwohnen / Servicewohnungen**	**10,0 St.**
2.	**Büroflächen & Verwaltung**	**4,46 St.**
3.	**Restaurant / Küche**	**2,00 St.**
4.	**Pflege-WG´s & Tagespflege**	**4,75 St.**
Herstellungspflicht Stellplätze Gesamt		**21[21] St.**

Es sind insgesamt 21 Pkw-Stellplätze (davon 2-3 behindertengerecht) auf dem Grundstück zu errichten.
Nachgewiesen werden lt. Lageplan (vgl. Abbildung 1) insgesamt 23 Stellplätze, davon 4 (Stellplätze Nr. 20 – 23) für Menschen mit Behinderung.

[19] Die Bewohner der Pflege-WGs sind pflegebedürftig und besitzen keine eigenen Pkw. Es wurden die Richtwerte für die vergleichbare Nutzung bzw. Verkehrsquelle 7.3 Altenpflegeheime (der Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg) mit 1 Stellplatz je 8 Betten angesetzt.
[20] Gasteinrichtungen wie Hospize, Einrichtungen der Tages- und Nachtpflege sowie Kurzzeitpflege (z.B. § 36 WTG NRW und StellplatzVO NRW 7.5: 1 St/10 Betten) sind in der Stellplatzsatzung der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg nicht gesondert aufgeführt. Auch die „Gäste“ der Tagespflege sind nicht mehr fahrtüchtig, sie werden mit Kleinbussen/Behindertenfahrdienst, Taxi, o.ä. gebracht und abgeholt. Es wird – auf der sicheren Seite - ebenfalls die Nutzung bzw. Verkehrsquelle 7.3 Altenpflegeheim zugeordnet.
[21] gerundet nach § 3 (3) der Stellplatzsatzung der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg.

5.2 Abstellplätze Fahrrad:

1. Verkehrsquelle: Wohngebäude und Wohnheime (1)

Seniorenwohnen (43 Senioren-Service-Wohnungen (1 bis 2 Personen))

Hauptgebäude: **2. OG: 14 Senioren-Service-Wohnungen** **SG: 5 Senioren-Service-Wohnungen** **Nebengebäude:** **EG: 8 Senioren-Service-Wohnungen** **1. OG: 8 Senioren-Service-Wohnungen** **2. OG: 8 Senioren-Service-Wohnungen**	
gemäß Einzelfallermittlung des Bedarfs an Fahrradabstellplätzen: **0,35 St/Senioren-Wohnung (in Anlehnung an die EAR mit 0,2 je 30 m² Gesamtwohnfläche)**	**15,05 St.**

2. Verkehrsquelle: Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen (2)

Büroflächen & Verwaltung (133,84 m²)

Hauptgebäude **EG: Ambulanter Dienst / Verwaltung/ Büro (62,12 m² + 71,72 m² = 133,84 m²)**	
gemäß 2.1 Büro- und Verwaltungsräume (allgemein) der Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg: **1 Abstpl. je 60 m² Nutzfläche** **(133,84/60= 2,23)**	**2,23 St.**

3. Verkehrsquelle: Gaststätten und Beherbergungsbetriebe (6)

Restaurant/ Küche

Das Hausrestaurant (ca. 139 m², zzgl. Küche/Lager) ist für die Bewohner/Nutzer der Pflegeeinrichtungen und Seniorenwohnungen (und deren Gäste) sowie das Personal der Einrichtungen gedacht, sodass dieses keinen eigenen Stellplatzbedarf erzeugt. Demnach müssen keine Stellplätze nachgewiesen werden[22].

Auf der sicheren Seite liegend werden 2 Abstellplätze für Beschäftigte der Küche/ des Restaurants (Annahme: ≤ 6 Beschäftigte zeitgleich) als angemessen erachtet (vgl. dazu auch Anmerkungen in Kapitel 5.1).

Hauptgebäude **EG: Restaurant (ca. 139 m², Annahme: <64 Sitzplätze)**	
In Anlehnung an 6.1 Gaststätten, Cafes, Bistros, Imbisse mit Gastraum mit 25-%-Anteil für Bedienstete: **0,25 Abstpl./8 Sitzplätze** **Oder in Anlehnung an 9.1** **1 Abstpl./ je 3 – 5 Beschäftigte**	**2,0 St.**

4. Verkehrsquelle: Krankenanstalten, Pflegeeinrichtungen (7)

Pflege-WG´s (24 Betten) & Tagespflege (14 Betten)

Hauptgebäude: **A) Pflege-WG´s:** **1. OG: 2 Pflege-WG´s à 12 Plätzen bzw. Betten** **B) Tagespflege:** **2.OG: Tagespflege 14 Plätze bzw. Betten**	
A) gemäß 7.3 Altenpflegeheime[23] der Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg:	**0,48 St.**

[22] Anmerkung: Nutzfläche werden nach DIN 277 - Teil 2 ermittelt. Flächen für Sozial- und Sanitärräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen, Kantinen, Erfrischungsräume, Cafeterien oder Vergleichbares bleiben unberücksichtigt, da diese keinen eigenen Stellplatzbedarf erzeugen.

[23] Die Bewohner der Pflege-WGs sind pflegebedürftig und besitzen keine eigenen Fahrräder. Es wurden die Richtwerte für die vergleichbare Nutzung bzw. Verkehrsquelle 7.3 Altenpflegeheime (der Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg) mit 1 Abstellplatz je 50 Betten angesetzt.

1 Abstpl./50 Betten	
B) gemäß 7.3 Altenpflegeheime[24] der Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg: **1 Abstpl./50 Betten**	**0,28 St.**
Die Stellplatzsatzung der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg sieht zwar keine Mindestanzahl an Fahrradabstellplätzen vor, u.E. sollten aber 2 bis 3 Fahrradabstellplätze für Beschäftigte und ggf. Besucher vorgesehen werden.	***gew. 2 St***

Zusammenfassung / Übersicht Fahrradabstellplätze:

1.	**Seniorenwohnen / Servicewohnungen**	**15,05 Abstpl.**
2.	**Büroflächen & Verwaltung**	**2,23 Abstpl.**
3.	**Restaurant / Küche**	**2,0 Abstpl.**
4.	**Pflege-WG´s & Tagespflege**	**2,0 Abstpl.**

Herstellungspflicht Fahrradabstellplätze Gesamt 21[25] Abstpl.

Es sind insgesamt 21 Fahrradabstellplätze auf dem Grundstück zu errichten.

Ratingen, 14.02.2023 Dipl.-Ing. Stefan Wolter

[24] Gasteinrichtungen wie Hospize, Einrichtungen der Tages- und Nachtpflege sowie Kurzzeitpflege (z.B. § 36 WTG NRW und StellplatzVO NRW 7.5: 1 St/10 Betten) sind in der Stellplatzsatzung der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg nicht gesondert aufgeführt. Auch die „Gäste“ der Tagespflege sind nicht in der Lage, mit dem Fahrrad zu fahren, sie werden mit Kleinbussen/Behindertenfahrdienst, Taxi, o.ä. gebracht und abgeholt. Es wird – auf der sicheren Seite - ebenfalls die Nutzung bzw. Verkehrsquelle 7.3 Altenpflegeheim zugeordnet.

[25] gerundet nach § 3 (3) der Stellplatzsatzung der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg.

Anhang:

Detaillierte Aussagen zum Pkw-Besitz und Nutzungshäufigkeit und zur Fahrtauglichkeit von Senioren(haushalten) in Ginsheim oder zur (Bereitschaft zur) Carsharing-Nutzung sind nicht vorhanden.

Aus anderen Erhebungen und Studien ist jedoch bekannt, dass sich ältere Menschen bezüglich der Verkehrsmittelwahl, der Umsetzung von Ortsveränderungen, der Wegezahl und Wegezwecke sowie durch fortschreitende Digitalisierung der Mobilitätsdienste anders als andere Personengruppen verhalten. Sie haben differenzierte Ansprüche sowie Mobilitätsbedürfnisse. Dabei wird die Mobilität älterer Menschen insbesondere von den folgenden Faktoren beeinflusst:
Raumstruktur: In ländlichen Gebieten werden weniger und kürzere Wege von älteren Personen mit überwiegend nur einem Wegezweck durchgeführt. In Städten hingegen legen Ältere häufiger Wegeketten, das heißt Wege mit mehr als einem Wegezweck, zurück.
Gesundheit: Mit zunehmendem Alter kommt es zur Verlagerung der Verkehrsmittelnutzung. Dabei erlangen der Öffentliche Personennahverkehr sowie das zu Fuß gehen eine größere Bedeutung, denn ab einem bestimmten Grad der physischen Einschränkung oder der Einnahme von Medikamenten können Ältere nicht mehr selbst Pkw fahren.
soziales Umfeld: Bestehen soziale Kontakte zu Familie oder Freunden beziehungsweise wohnen diese in der Nähe, sind ältere Personen mobiler.
Wohnumfeld: Ein hohes Sicherheitsgefühl im Wohnumfeld sowie die multifunktionale Ausstattung des Wohnumfeldes mit altersgerechten Versorgungseinrichtungen führen zu einer erhöhten nahräumlichen Mobilität im Alter.
Begleiter: Die Zahl der Wege von Älteren, die einen Hund besitzen, ist höher. Die Zahl begleiteter Wege von Älteren bleibt unverändert.
[Quelle**:** Mobilitätsmuster älterer Menschen (forschungsinformationssystem.de))]

Betrachtet man die Wegezwecke nach Alter und Geschlecht so wird deutlich, dass in der Gruppe der 70-Jährigen und älter bedingt durch den Berufsausstieg die Wegezwecke Arbeit, Ausbildung sowie dienstliche Wege an Gewicht verlieren. Häufige Wegezwecke sind demnach Freizeit, Einkauf und private Erledigungen. Dabei gibt es nur leicht variierende Unterschiede zwischen den Geschlechtern beziehungsweise zwischen den Altersgruppen der 70- bis 79-Jährigen und der über 80-Jährigen [NOBIS 2019][26]

[26] Nobis, C.; Kuhnimhoff, T.: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD 2017) – Ergebnisbericht. Bonn/Berlin, 2019

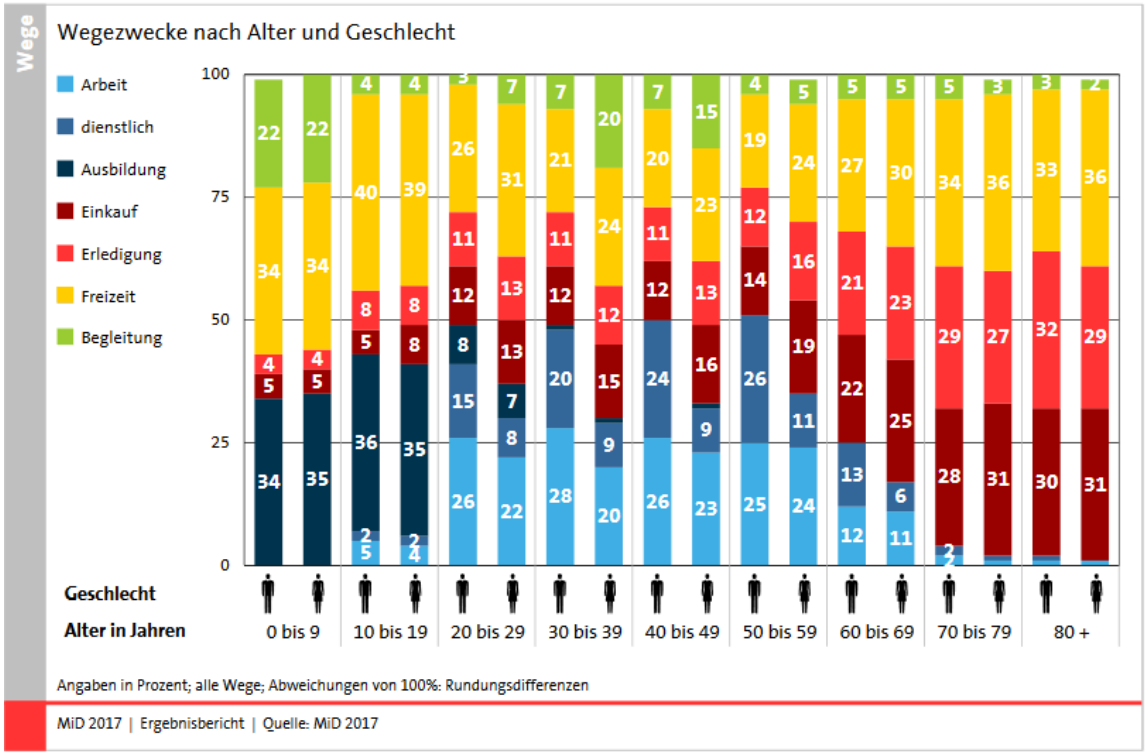


Abbildung A1: Wegezwecke nach Alter und Geschlecht [NOBIS 2019, S. 64]

Aufgrund der Inhomogenität der Personengruppe der über 70-Jährigen zeigt sich zudem ein differenziertes Mobilitätsverhalten hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl. Es bestehen Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl zwischen den jüngeren Älteren (70 bis 79 Jahre) und den Hochbetagten (ab 80 Jahren). Aus der Abbildung 3 geht hervor, dass der Nutzungsanteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) als Fahrer mit zunehmendem Alter sinkt. Jedoch erhöht sich das zu Fuß gehen von 28 Prozent bei den 70 bis 79-Jährigen auf 34 Prozent bei den über 80-Jährigen. Hochbetagte nutzen zudem häufiger den ÖPNV und weniger das Rad als jüngere Ältere. Der Anteil der MIV-Mitfahrer steigt mit dem Alter [NOBIS 2019]

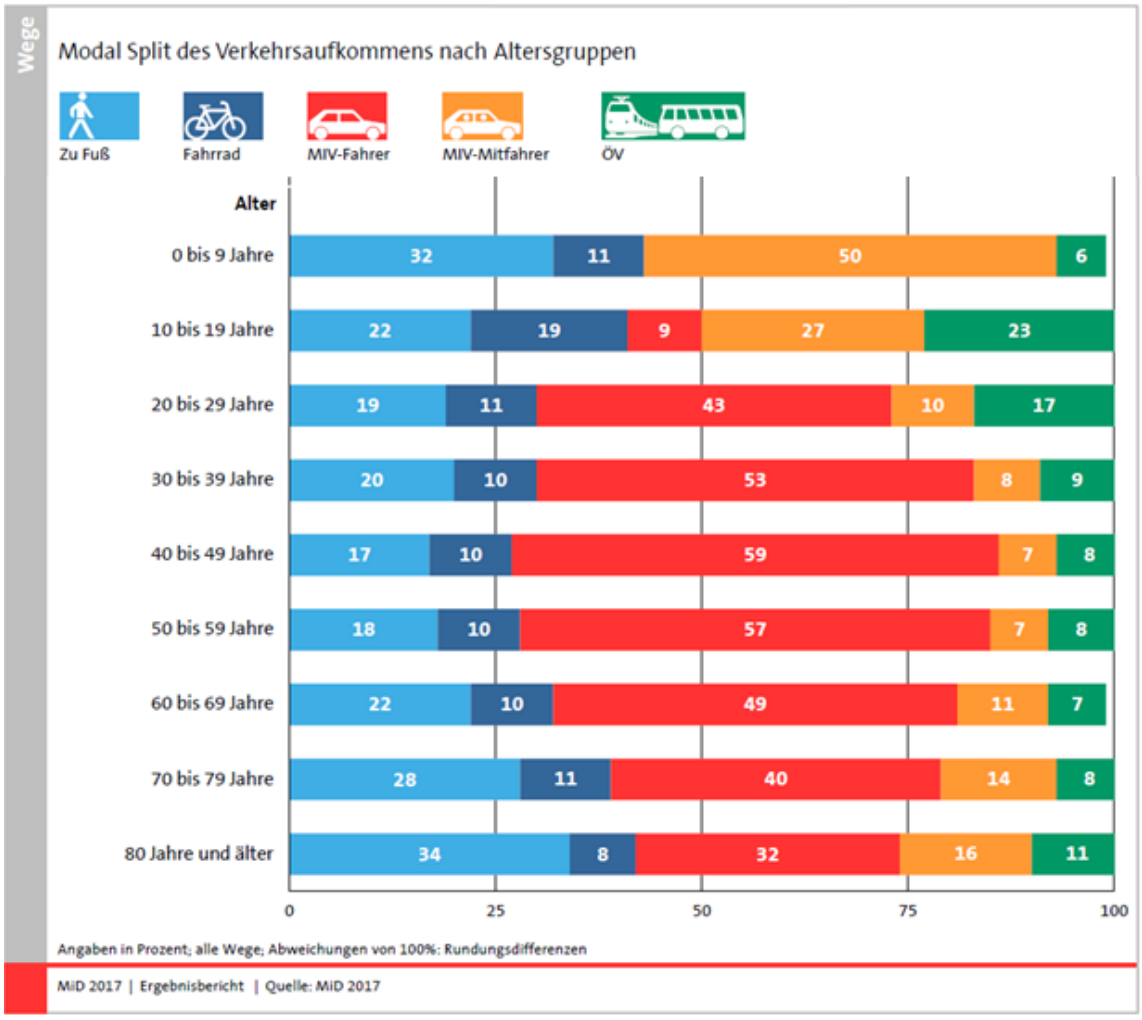


Abbildung A2: Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen in Prozent (Angaben in Prozent mit Rundungsdifferenzen) [eigene Darstellung nach Nobi18, S. 50] [NOBIS 2019, S. 50]

Charakteristisch für das Mobilitätsverhalten älterer Kraftfahrer ist auch die Reduktion der Gesamtfahrleistung.

Die Abbildung 3 veranschaulicht die Fahrten nach Tagesstrecke, Altersgruppe sowie Geschlecht in Deutschland. Es ist deutlich erkennbar, dass sich die Tagesstrecke der älteren Männer ab etwa 70 Jahre deutlich verringert hat, aber sie legen immer noch mehr Kilometer zurück als ältere Frauen [NOBIS 2019, S.52].

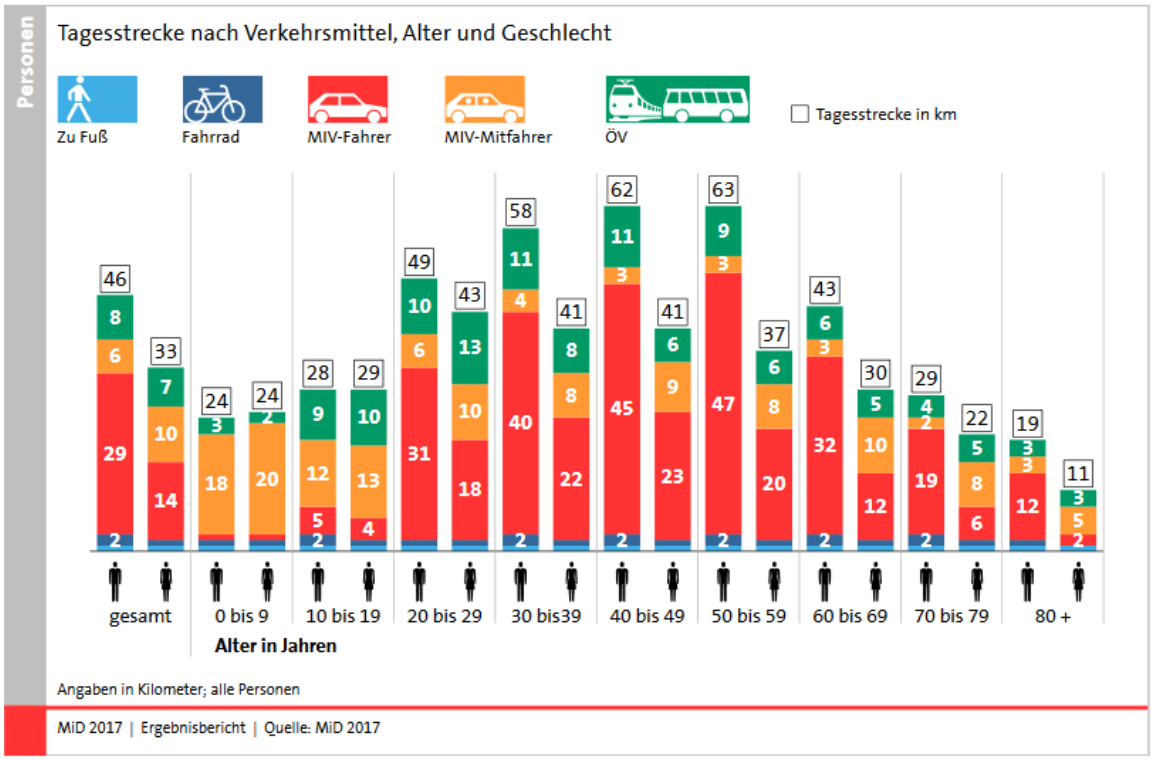


Abbildung A3: Fahrten nach Tagesstrecke, Altersgruppe und Geschlecht in Deutschland [NOBIS 2019, S. 52].