

Mobilitätskonzept und Stellplatznachweis

für das Bauvorhaben:

Neubau eines wohnvoll Home mit Seniorenwohnungen, Pflegewohngemeinschaften, Tagespflege und ambulantem Dienst sowie einem Café

in Ginsheim-Gustavsburg



Visualisierung wohnvoll Home Ginsheim-Gustavsburg © wohnvoll

Fassung vom 02.05.2025

TRC Transportation Research and Consulting GmbH Dipl.-Ing. Stefan Wolter

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

Tel.: +49-201-50928529 | E wolter@trc-transportation.com

1. Anlass

Die „wohnvoll Development Service GmbH“ beabsichtigt, auf einem Grundstück in Ginsheim (Stadt Ginsheim-Gustavsburg) den Neubau von 2 Gebäuden mit Seniorenwohnungen (betreutes Wohnen), Pflege-WGs und Tagespflege zu realisieren mit nachfolgend aufgeführten Nutzungen¹:

Hauptgebäude

EG:

Tagespflege mit 12 Plätzen bzw. Betten

Ambulanter Dienst / Verwaltung/ Büro

Café/Küche/Lager

5 Seniorenwohnungen

1. Obergeschoss:

2 Pflege-WG´s mit je 12 Betten (+ 1 Dienstraum).

2. Obergeschoss:

14 Seniorenwohnungen

3. Obergeschoss:

10 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 Home ein, das Gebäude liegt aber nicht auf den von der wohnvoll Development Service GmbH erworbenen. 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 an der Neckarstraße / Münchener Straße in Ginsheim-Gustavsburg (Stand 16.04.2025) [Milkoweit Architekten]

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 49,75 m² (1-Personen-Wohnungen ca. 40 m² und 2-Personen-Wohnungen ca. 53 m², rollstuhlgerechte Wohnungen ca. 65 bis 69 m²).

Die neue Stellplatzverordnung der Stadt Ginsheim-Gustavsburg berücksichtigt zwar den deutlich reduzierten Pkw-Stellplatzbedarf der geplanten Service-Wohnungen für Senioren (in der Stellplatzverordnung als „Altenwohnungen“ bezeichnet), berücksichtigt dabei aber nicht den Aspekt, dass es sich einerseits bei den geplanten Wohnungen um sozial geförderten Wohnraum handelt, und andererseits, dass mit einem Mobilitätskonzept „verkehrswirksame“ Maßnahmen realisiert werden, die die Nutzung des Umweltverbundes fördern bzw. die Kfz-Nutzung und den Kfz-Besitz reduzieren.

Für die insgesamt 53 Einheiten des betreuten Wohnens soll der tatsächliche Pkw-Stellplatzbedarf ermittelt werden, da die derzeit gültige Stellplatzverordnung der Stadt Ginsheim-Gustavsburg die beiden o.g. Aspekte der sozialen Förderung sowie des Mobilitätskonzeptes nicht ausreichend berücksichtigt. 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 regeln² (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 berücksichtigen³.

Auch in der Stellplatzsatzung der Stadt Ginsheim-Gustavsburg (veröffentlicht am 21.06.2023) bestimmt sich die Zahl der zu schaffenden Stellplätze für Personenkraftwagen (PKW) und Abstellplätze 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 und Randbedingungen berücksichtigen bzw. es sind in ihnen nur Richtzahlen für die häufig vorkommenden Nutzungsarten enthalten. Deshalb wird bei kommunalen Stellplatzsatzungen (so auch bei der kommunalen Stellplatzsatzung der Stadt Ginsheim-Gustavsburg) den Bauherren die Möglichkeit eingeräumt, bei offensichtlichen Differenzen zwischen den pauschal ermittelten Herstellungspflichten und dem tatsächlichen zu erwartenden Bedarf eine Einzelfallermittlung des Stellplatzbedarfs durchzuführen und der Herstellungspflicht zugrunde zu legen.⁴

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

⁴ Vgl. dazu Stellplatzsatzung der Stadt Ginsheim-Gustavsburg § 3, (3): „Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage zu dieser Satzung nicht erfasst ist, richtet sich die Zahl der notwendigen

Von dieser Möglichkeit soll nachfolgend Gebrauch gemacht werden, da, wie bereits skizziert, da die derzeit gültige Stellplatzverordnung der Stadt Ginsheim-Gustavsburg die beiden o.g. Aspekte der sozialen Förderung sowie des Mobilitätskonzeptes nicht ausreichend berücksichtigt bzw. die nach dieser Satzung pauschal ermittelbaren Herstellungspflichten ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf darstellen. Dies wird nachfolgend weiter begründet.

3. Bedarfsorientierte Ermittlung des Stellplatzbedarfs für geförderte „Service-Seniorenwohnungen“

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

Abweichungen von diesen Richtwerten können bei im Einzelfall festgestellten Mehr- oder Minderbedarf an Stellplätzen zugelassen werden.

Ferner heißt es, dass (3) für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage zu dieser Satzung nicht erfasst ist, [...] sich die Zahl der notwendigen Stellplätze nach dem zu erwartenden Bedarf [richtet]. Die Richtwerte der Anlage für vergleichbare Nutzungen sind dabei heranzuziehen.

Die im Bauvorhaben vorgesehenen betreuten Service-Seniorenwohnungen entsprechen im Wesentlichen der in der Anlage zur Stellplatzsatzung der Stadt Ginsheim-Gustavsburg enthaltenen Nutzung bzw. Verkehrsquelle „Gebäude mit Altenwohnungen“ (siehe entsprechenden Auszug der Anlage in der nachfolgenden Tabelle).

Tabelle 1: Richtzahlentabelle für die Anzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze für die Verkehrsquelle bzw. Nutzungsart „Gebäude mit Altenwohnungen“ [Quelle: Auszug aus der Anlage zur Stellplatzsatzung der Stadt Ginsheim-Gustavsburg]

Nummer	Verkehrsquelle	Anzahl der notwendigen	
		Stellplätze (Kfz)	Fahrradabstellplätze
1	Wohngebäude		
1.3	Gebäude mit Altenwohnungen	0,5 Stpl. je Wohnung	1 Stpl. je Wohnung

Es ist positiv hervorzuheben, dass die Stadt Ginsheim-Gustavsburg (als eine von wenigen Städten) inzwischen Altenwohnungen in ihrer Richtzahlentabelle berücksichtigt.

Sowohl der darin geforderte Wert von 0,5 erforderlichen Kfz-Stellplätzen je Wohnung als auch die 1,0 erforderlichen Fahrradabstellplätze je Wohnung sind dabei als hoch zu interpretieren, andere Städte und Gemeinden fordern teilweise deutlich niedrigere Stellplatzpflichten (die Stadt Köln fordert bspw. in ihrer Stellplatzsatzung für „Seniorenwohnen“ nur 1 Stellplatz je 4 Wohnungen (also 0,25 je

Stellplätze nach dem zu erwartenden Bedarf. Die Richtwerte der Anlage für vergleichbare Nutzungen sind dabei heranzuziehen. [...]"

Wohnung), die zudem bei guter ÖV- Anbindung um bis zu 50% reduziert werden können (also auf 0,125 Stellplätze pro Wohnung; vgl. die dortige Anlage 1 mit den Punkten 1.5 und 1.6). Für Fahrradabstellplätze gilt dort für Seniorenwohnen ebenfalls 1 Abstellplatz pro 4 Wohnungen.

Neben Großstädten haben auch kleinere, mit Ginsheim-Gustavsburg vergleichbare (hessische) Gemeinden tlw. deutlich niedrigere Stellplatzzahlen für Altenwohnungen eingeführt. So gelten bspw. in der südhessischen Gemeinde Münster (im Landkreis Darmstadt-Dieburg) für Senioren- / Altenwohnungen sowohl für Pkw als auch für Fahrräder lediglich 0,2 Kfz-Stellplätze bzw. Radabstellplätze pro Wohnung⁵.

Diese (niedrigeren) Richtzahlen decken sich mit den anerkannten Regelwerken der Verkehrsplanung bzw. der einschlägigen Fachliteratur: So werden beispielsweise in den „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.

Der in der Stellplatzverordnung der Stadt Ginsheim-Gustavsburg genannte Wert von 0,5 Pkw-Stellplätzen je Altenwohnung entspricht also dem „Höchstwert“ der EAR.

Abminderungen von diesem Höchstwert sollten u.a. bei einer guten Anbindung des Bauvorhabens an den Umweltverbund (vor Allem öffentliche Verkehrsmittel und Radverkehr) und einer fußläufigen Entfernung zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs gewährt werden.

Im vorliegenden Fall wäre unseren Erachtens ein niedrigerer erforderlicher Stellplatzbedarf durchaus berechtigt gewesen, denn das Bauvorhaben ist relativ gut an den ÖPNV angebunden⁶ und gut mit

⁵ Vgl. Anlage 1 der Satzung zur Schaffung von Stellplätzen, Garagen und Fahrradabstellplätzen der Gemeinde Münster (Hessen) vom 03.06.2024

<https://www.muenster-hessen.de/buergerservice-verwaltung/orts-und-satzungsrecht/stellplatzsatzung-juni25-anlage1/>

⁶ 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. einiger Sonderfahrten (z.B. 6.38 Uhr zur Berufsschule GG und 7:04 und 7:21 Uhr nach Mainz Hbf). 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/Wackernheim via Mainz (Hbf) im 30-Minuten-Takt.

dem Fahrrad zu erreichen⁷, Einrichtungen des täglichen Bedarfs liegen in noch fußläufiger Entfernung⁸, zudem besteht bereits ein Angebot an alternativen Verkehrsmitteln⁹.

Einen wesentlichen Einfluss auf den zu erwartenden Pkw-Besitz hat jedoch die Tatsache, dass es sich bei den geplanten Wohnungen um **geförderten Wohnraum** handelt, deren Bezug einen Wohnberechtigungsschein erfordert. Das bedeutet wiederum, dass nur einkommensschwache Bewohner in die geplanten Wohnungen einziehen werden, denen oftmals der Besitz eines eigenen Pkw aus finanziellen Gründen nicht möglich ist.

Der enge Zusammenhang des ökonomischen Status mit der Pkw-Ausstattung einerseits sowie der abnehmende Pkw-Besitz mit zunehmendem Alter wird in diversen bundesweiten Studien wie MID, MOP, SrV nachgewiesen und wird in diversen regionalen Befragungen bestätigt (in Leipzig besitzt nur etwa ein Viertel der Haushalte mit Einkommen unter 1.100 € (mtl.) einen Pkw [Kommunale Bürgerumfrage 2017 Ergebnisbericht]).

Aus den Tabellen der MiD kann gefolgert werden, dass sich bspw. der Pkw-Besitz von einkommensschwachen 1-Personenhaushalten (mit Bewohnern ab 60 Jahren) gegenüber der Grundgesamtheit aller 1-Personenhaushalte (> 60 Jahren) in etwa halbiert.

Der zu erwartende Bedarf an Stellplätzen für die geförderten Service-Seniorenwohnungen ist damit deutlich geringer als in der Anlage zur Stellplatzsatzung der Stadt Ginsheim-Gustavsburg für (frei finanzierte) Altenwohnungen angegeben.

Wir beantragen deshalb, die Herstellungspflicht für Kfz-Stellplätze für die Verkehrsquelle bzw. Nutzungsart „Gebäude mit Altenwohnungen“ aufgrund des geringeren Pkw-Besitzes der einkommensschwachen Senioren von 0,5 auf 0,3 zu senken.

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

Aufgrund des Mobilitätskonzeptes kann eine Reduktion der zuvor genannten Stellplatzzahl für Pkw geltend gemacht werden, die wir mit rd. 20% beziffern. Damit reduziert sich die Herstellungspflicht

⁷ 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 südöstlich 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.

⁸ 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).

⁹ 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.

für Pkw-Stellplätze für die Verkehrsquelle „Altenwohnungen“ bzw. Service-Seniorenwohnungen auf 0,24 bis 0,25 Stellplätze pro Altenwohnung.

Auch für die Fahrradabstellplätze (lt. Stellplatzsatzung 1 Stpl. je Altenwohnung) wird als nicht dem tatsächlichen Bedarf entsprechend erachtet. Üblicherweise liegt dieser Wert max. bei 0,5 Fahrradabstellplätzen pro Altenwohnung (in keinem uns bekannten Fall übersteigt die Zahl der geforderten Fahrradabstellplätze den Wert von 0,5 Fahrradabstellplätzen je Alten-/Seniorenwohnung).

Zwar nimmt der Fahrradbesitz in den letzten Jahren bei älteren Leuten durch das zunehmende Angebot an Pedelecs¹⁰ wieder zu, jedoch ist auch hier aufgrund des geringeren verfügbaren Einkommens ein eher unterdurchschnittlicher Besitz an Pedelecs zu erwarten, schließlich werden im Rahmen des Mobilitätskonzepts diverse Leihfahrräder (auch mit Tretunterstützung (Pedelec)) für die Bewohner zur Verfügung gestellt, sodass der private Fahrradbesitz für Gelegenheitsradfahrende nicht erforderlich ist (vgl. dazu Kapitel 4).

Auch wenn das hier geplante Wohnangebot für Menschen ab 65 beworben wird, so fällt die Entscheidung für den Umzug in Service-Seniorenwohnungen zumeist erst in höherem Alter, wie auch die voraussichtliche Altersverteilung der Bewohner der Senioren-Wohnungen in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

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

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

Daraus ist ersichtlich, dass voraussichtlich deutlich über die Hälfte der Bewohner hochbetagte Senioren (> 80 Jahre) sein werden, die nur noch in wenigen Fällen Fahrrad fahren bzw. ein Fahrrad besitzen (aus Haushaltsbefragungen ist bekannt, dass der Fahrradbesitz mit zunehmendem Alter stetig abnimmt und nur etwa ein Viertel der über 75-Jährigen ein Fahrrad besitzt).

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-Radfahrer (im Vergleich zu „normalen“ Senioren-Haushalten bzw. Wohnungen ohne Serviceangebot) trotz des geringeren Pkw-Besitzes überdurchschnittlich hoch ist.

Wir beantragen deshalb, auch in Anbetracht des Mobilitätskonzepts (u.a. mit Leihfahrräder) die Zahl der erforderlichen Fahrradstellplätze auf den üblichen Wert von

0,5 Fahrradabstellplätzen /Senioren-Wohnung

zu reduzieren.

¹⁰ Pedelecs sind Fahrräder, die durch einen Elektromotor bis 25 km/h unterstützt werden, wenn die Fahrenden in die Pedale treten. Bei Geschwindigkeiten über 25 km/h regelt der Motor runter.

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 wird 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 zukunftssträchtesten 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 CO₂- 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, wesentlich weniger mit dem Auto zu fahren als bei Besitz eines privaten Pkw. Je nach Studie¹¹ 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

¹¹ 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.

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 (bisher bestehenden) Zugangshemmnisse abgebaut, sodass von einer überdurchschnittlichen Nutzerzahl (bezogen auf die Altersgruppe) ausgegangen wird.¹²

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 gehalten¹³. Ausgehend von 86 Bewohnern des (betreuten) Seniorenwohnens ergäbe das ca. 16 Carsharing-Nutzer¹⁴. Geht man von der Pkw-Abschaffungsquote aus der bcs-Studie [LOOSE 2016] aus, so könnten durch das Carsharing-Fahrzeug ca. 8 bis 9 Privat-Pkw (rechnerisch 8,55) ersetzt und somit 7 bis 8 Stellplätze eingespart werden.

Nachfolgend wird auf der sicheren Seite liegend angenommen, dass durch das Carsharing-Auto nur 4 private Pkw ersetzt werden, da bei den älteren Nutzern bereits ein geringerer Pkw-Besitz besteht. Dementsprechend können 3 Pkw-Stellplätze eingespart werden.

Mit dem zuvor genannten Pkw-Stellplatzbedarf von 0,30 Stellplätzen pro geförderter Altenwohnung (ohne besondere Maßnahmen) ergäbe das 15,9 Pkw-Stellplätze, von denen 3 Stellplätze durch das Carsharing-Fahrzeug eingespart werden könnten, d.h. es wird ein tatsächlicher Bedarf von (aufgerundet) 13 Pkw-Stellplätzen (12 St. für private Pkw zzgl. 1 St. für das Carsharing-Fahrzeug) für angemessen bzw. dem tatsächlich zu erwartenden Bedarf entsprechend erachtet.

¹² Viele Senioren sind nicht geübt bzw. vertraut darin, geteilte Verkehrsmittel zu nutzen, weshalb die Kommunikation und Vermittlung der Mobilitätsangebote als kontinuierliche Aufgabe organisiert werden. Insbesondere in der Umbruchsituation eines Umzuges wird das Mobilitätsverhalten überprüft und die Verkehrsmittelwahl ggf. an die neuen lokalen Gegebenheiten angepasst. Zu diesem Zeitpunkt können zielgenaue Informationen zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten und „Schnupper-/Testangebote“ die besten Wirkungen erzielen.

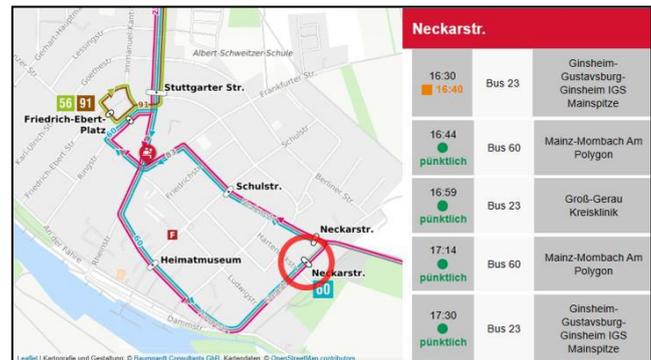
¹³ Aufgrund weiter steigender Kfz- bzw. Energiekosten werden die Carsharing-Nutzungszahlen eher weiter ansteigen. Durch die nachfolgend näher erläuterten zusätzlichen Maßnahmen der Radverkehrsförderung (u.a. Verleih eines dreirädrigen Seniorenfahrrads) sowie Förderung des ÖPNV wird die Abhängigkeit vom eigenen Pkw weiter reduziert und damit die Attraktivität des Carsharing erhöht.

¹⁴ 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. Auf der anderen Seite könnte im Bedarfsfall das öffentliche an der Mobilitätsstation „Friedrich- Ebert-Platz/Bürgerbüro“ oder am Rathaus vorhandene Carsharing-Fahrzeug (book-n-drive) von den Bewohnern des Bauvorhabens genutzt werden.

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.



Neckarstr.		
16:30	Bus 23	Ginsheim-Gustavsburg-Ginsheim IGS Mainspitze
16:40	Bus 23	Ginsheim-Gustavsburg-Ginsheim IGS Mainspitze
16:44	Bus 60	Mainz-Mombach Am Polygon
pünktlich	Bus 60	Mainz-Mombach Am Polygon
16:59	Bus 23	Groß-Gerau Kreisklinik
pünktlich	Bus 23	Groß-Gerau Kreisklinik
17:14	Bus 60	Mainz-Mombach Am Polygon
pünktlich	Bus 60	Mainz-Mombach Am Polygon
17:30	Bus 23	Ginsheim-Gustavsburg-Ginsheim IGS Mainspitze
pünktlich	Bus 23	Ginsheim-Gustavsburg-Ginsheim IGS Mainspitze

Ferner werden Informationen zu diversen ÖPNV-Angeboten wie dem Senienticket Hessen, Sozialpässen (besondere Ermäßigungen für einkommensschwache Fahrgäste) und Freifahrtberechtigungen für Schwerbehinderte etc. zur Verfügung gestellt.

4.2.2 ÖPNV-Vergünstigungen

Es werden vom Bauherrn ein oder zwei übertragbare RMV-SparPass-Abos abgeschlossen, die sich die Bewohner bei Bedarf ausleihen können¹⁵, 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. drei- oder vierrädriger Senioren-Elektroller (s. Abbildung)) angeschafft werden.

Neben dem o.g. dreirädrigen Seniorenfahrrad werden weitere Leihfahrräder (auch mit Tretunterstützung (Pedelec)) für die Bewohner zur Verfügung gestellt, sodass eine aktive und umweltfreundliche Fortbewegung auch ohne eigenes Fahrrad möglich ist. Insbesondere Senioren, die nicht



¹⁵ 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.

(Das Angebot ist abhängig von den von Verkehrsunternehmen/-verbänden angebotenen Tickets)

(mehr) regelmäßig Fahrrad fahren und nur ab und zu eine Ausflugsfahrt machen möchten, können so auf Ihr „altes Fahrrad im Keller“ verzichten, denn Ihnen steht ein gepflegtes und immer betriebsbereites (ohne Platten o.ä.) und verkehrssicheres Leihfahrrad zur bequem und einfach zur Verfügung.

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)

4.3 Parkraumbewirtschaftung

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

4.4 Mobilitätsmanagement & Services

Der Einkauf und Transport von Getränken kann für Mobilitätseingeschränkte ohne eigenen Pkw beschwerlich sein. Es wird deswegen ein Rahmenvertrag mit einem Getränkeliieferanten abgeschlossen (organisierte und vergünstigte Sammelbestellung, sodass z.B. keine/geringe Liefergebühren anfallen).

Über ein schwarzes Brett oder über die „Service-App“ wird die Bildung von Fahrgemeinschaften ermöglicht (z.B. zu Theater-Aufführungen oder anderen kulturellen Veranstaltungen).

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Neben den Senioren in den Seniorenwohnungen werden in dem wohnvoll-Home-Anlage 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) Lastendreirads oder Fahrrads o.ä. für Senioren und Mitarbeiter).

4.5 Schlussfolgerung

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 sowohl für Pkws als auch für Fahrräder 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 0,3 Stellplätzen je geförderter Seniorenwohnung für das Bauvorhaben als dem tatsächlichen Bedarf entsprechend angesehen (aufgerundet in Summe 16 Stellplätze). Mit den Maßnahmen des Mobilitätskonzepts, insbesondere dem Carsharing-Fahrzeug, wird ein Stellplatzbedarf von 13 Stellplätzen (inkl. dem Stellplatz für das Carsharing-Fahrzeug) für angemessen bzw. dem tatsächlichen Bedarf entsprechend erachtet. Dies entspricht (rechnerisch) 0,245 Stellplätzen pro Altenwohnung.

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

0,245 Pkw-Stellplätze je Service-Seniorenwohnung

Daraus ergibt sich eine **Einzelfallermittlung des Stellplatzbedarfs** für „Seniorenwohnen“ (ermittelter tatsächlich zu erwartender Bedarf) von 13 Pkw-Stellplätzen ($53 \cdot 0,245 = 13,0$).

Die Stellplätze für die anderen Nutzungen wurden gemäß Stellplatzsatzung der Stadt 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.

Für die Fahrräder wird u.a. aufgrund des Mobilitätskonzepts eine Herstellungspflicht von

0,5 Fahrradstellplätze je Service-Seniorenwohnung

beantragt.

Die Fahrradstellplätze für die anderen Nutzungen wurden gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Ginsheim-Gustavsburg erstellt.

5. Stellplatznachweis

5.1 Einstellplätze KFZ:

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

1. Verkehrsquelle: Wohngebäude (1)

Seniorenwohnen (53 Senioren-Service-Wohnungen (1 bis 2 Personen))

Hauptgebäude: EG: 5 Senioren-Service-Wohnungen 2. OG: 14 Senioren-Service-Wohnungen 3. OG: 10 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)	15,9 St.
0,3 St/ geförderter Wohnung (ohne Mobilitätskonzept)	
Im Rahmen eines Mobilitätskonzepts werden zudem besondere Maßnahmen umgesetzt:	- 3,0 St.
<ol style="list-style-type: none"> 1. Förderung Carsharing (1 Carsharing-Fahrzeug) 2. Förderung des ÖPNV durch Mobilitätsinformationen und ÖPNV-Vergünstigungen 3. Radverkehrsförderung 4. Parkraumbewirtschaftung 5. Mobilitätsmanagement & Services 	
Durch das Mobilitätskonzept, insbesondere das Carsharing-Fahrzeug, werden in Summe 3 Stellplätze eingespart; daraus ergibt sich ein ermittelter tatsächlicher Bedarf von 13 Stellplätzen .	
(dies entspricht einem Stellplatzbedarf von 0,245 St/Wohnung)	
→ Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge (inkl. Stellplatz für das Carsharing-Fahrzeug)	(aufgerundet) <u>13 St.</u>

Anmerkung: Davon sollten 2 bis 3 Stellplätze behindertengerecht sein.

**2. Verkehrsquelle: Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen (2)
Büroflächen & Verwaltung (90,64 m²)**

Hauptgebäude

EG Büros Pflege & Tagespflege: 17,29 m² + 13,23 m², Lobby/Empfang 47,85 m²
OG: Dienstzimmer: 12,27 m²

**gemäß 2.1 Büro- und Verwaltungsräume (allgemein) der Stellplatz-
satzung Ginsheim-Gustavsburg: 3.02 St.**

**1 St/30 m² Nutzfläche (NF),
(90,64/30= 3,02)**

**3. Verkehrsquelle: Gaststätten und Beherbergungsbetriebe (6)
Café/Küche**

Das Café (Gastraum ca. 54 m², zzgl. Küche/Lager/Vorbereitung (40 m²)) 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 werden¹⁶.

Auf der sicheren Seite liegend wird 1 Stellplatz für Beschäftigte der Küche/ des Cafés (Annahme: ≤ 3 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, Cafés, Bistros etc. angesetzt (vgl. dazu z.B. Muster-StellplatzVO NRW). Dies entspräche nach 6.1 Gaststätten von örtlicher Bedeutung der Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg: $0,25 \cdot 54 / 15 = 0,9$ Stellplätze)

Hauptgebäude

EG: Café (ca. 54 m², Annahme: <32 Sitzplätze)

**In Anlehnung an 6.1 Gaststätten, Cafes, Bistros, Imbisse mit Gast-
raum mit 25%-Anteil für Bedienstete: 1.0 St.**

25 % von 1 St/ 15 m² Gaststättennutzfläche

Oder

in Anlehnung an 9.1/9.2 1 St/3 Beschäftigte

¹⁶ 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 (12 Betten)**

<u>Hauptgebäude:</u>	
<u>A) Pflege-WG´s:</u>	
1. OG: 2 Pflege-WG´s à 12 Plätzen bzw. Betten	
<u>B) Tagespflege:</u>	
2. OG: Tagespflege 12 Plätze bzw. Betten	
A) gemäß 7.3 Altenpflegeheime¹⁷ der Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg:	<u>3,0 St.</u>
1 St/8 Betten	
B) gemäß 7.3 Altenpflegeheime¹⁸ der Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg:	<u>1,5 St.</u>
1 St/8 Betten	

Zusammenfassung / Übersicht Pkw-Stellplätze:

1. Seniorenwohnen / Servicewohnungen	13,0 St.
2. Büroflächen & Verwaltung	3,02 St.
3. Café / Küche	1,00 St.
4. Pflege-WG´s & Tagespflege	4,50 St.

Herstellungspflicht Stellplätze Gesamt **22¹⁹ St.**

Es sind insgesamt 22 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.

¹⁷ 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.

¹⁸ 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 Stadt 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.

¹⁹ gerundet nach § 3 (5) der Stellplatzsatzung der Stadt Ginsheim-Gustavsburg.

5.2 Abstellplätze Fahrrad:

1. Verkehrsquelle: Wohngebäude und Wohnheime (1)

Seniorenwohnen (53 Senioren-Service-Wohnungen (1 bis 2 Personen))

Hauptgebäude:

EG: 5 Senioren-Service-Wohnungen

2. OG: 14 Senioren-Service-Wohnungen

3. OG: 10 Senioren-Service-Wohnungen

Nebengebäude:

EG: 8 Senioren-Service-Wohnungen

1. OG: 8 Senioren-Service-Wohnungen

2. OG: 8 Senioren-Service-Wohnungen

Im Rahmen eines Mobilitätskonzepts werden besondere Maßnahmen umgesetzt, die den Fahrradbesitz reduzieren.

27.0 St.

Es werden 0,5 Fahrradabstellplätze / Seniorenwohnung beantragt bzw. dem tatsächlichen Bedarf entsprechend erachtet (inkl. der Abstellplätze der Leihfahrräder), woraus sich 26,5 (aufgerundet 27) Fahrradabstellplätze ergeben.

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

Büroflächen & Verwaltung (90,64 m²)

Hauptgebäude

EG Büros Pflege & Tagespflege: 17,29 m² + 13,23 m², Lobby/Empfang 47,85 m²

OG: Dienstzimmer: 12,27 m²

gemäß 2.1 Büro- und Verwaltungsräume (allgemein) der Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg:

2.27 St.

1 Abstpl. je 40 m² Nutzfläche

(90,64/40= 2,27)

3. Verkehrsquelle: Gaststätten und Beherbergungsbetriebe (6)

Restaurant/ Küche

Das Café (Gastraum ca. 54 m², zzgl. Küche/Lager/Vorbereitung (40 m²)) 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 Stellplätze nachgewiesen werden²⁰.

Auf der sicheren Seite liegend wird 1 Abstellplatz für Beschäftigte der Küche/ des Restaurants (Annahme: ≤ 3 Beschäftigte zeitgleich) als angemessen erachtet (vgl. dazu auch Anmerkungen in Kapitel 5.1).

Hauptgebäude	
EG: Café (ca. 54 m², Annahme: <32 Sitzplätze)	
in Anlehnung an 9.1 oder 9.2	<u>1.0 St.</u>
1 Abstpl./ je 3 – 5 Beschäftigte	

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

Pflege-WG´s (24 Betten) & Tagespflege (12 Betten)

<u>Hauptgebäude:</u>	
<u>A) Pflege-WG´s:</u>	
1. OG: 2 Pflege-WG´s à 12 Plätzen bzw. Betten	
<u>B) Tagespflege:</u>	
2. OG: Tagespflege 12 Plätze bzw. Betten	
A) gemäß 7.3 Altenpflegeheime²¹ der Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg:	<u>0.48 St.</u>
1 Abstpl./50 Betten	
B) gemäß 7.3 Altenpflegeheime²² der Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg:	<u>0.24 St.</u>
1 Abstpl./50 Betten	

²⁰ Anmerkung: Nutzfläche werden nach DIN 277 - Teil 2 ermittelt. Flächen für Sozial- und Sanitär- räume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen, Kantinen, Erfrischungs- räume, Cafeterien oder Vergleichbares bleiben unberücksichtigt, da diese keinen eigenen Stellplatzbedarf erzeugen

²¹ Die Bewohner der Pflege-WGs sind pflegebedürftig und besitzen keine eigenen Fahrräder. Es wurden die Richtwerte für die vergleichbare Nutzung bzw. Verkehrsquelle 7.3 Pflege- und Behindertenheime (der Stellplatzsatzung Ginsheim-Gustavsburg) mit 1 Abstellplatz je 50 Betten angesetzt

²² Gasteinrichtungen wie Hospize, Einrichtungen der Tages- und Nachtpflege sowie Kurzzeitpflege (z.B. § 36 WTG NRW und StellplatzVO NRW 7.5) sind in der Stellplatzsatzung der Stadt 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.

Zusammenfassung / Übersicht Fahrradabstellplätze:

1. Seniorenwohnen / Servicewohnungen	27,00 Abstpl.
2. Büroflächen & Verwaltung	2,27 Abstpl.
3. Restaurant / Küche	1,0 Abstpl.
4. Pflege-WG´s & Tagespflege	0,72 Abstpl.

Herstellungspflicht Fahrradabstellplätze Gesamt 31 Abstpl.

Es sind insgesamt 31 Fahrradabstellplätze auf dem Grundstück zu errichten.

S. Wolter

Ratingen, 02.05.2025 Dipl.-Ing. Stefan Wolter