

# Mobilitätskonzept zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan H60 - Genossenschaftliches Wohnen Schmiedestraße

## Auftraggeber:

**Dependance Erkrath eG**  
**Schlickumer Weg 62**  
**40699 Erkrath**

## Ergebnisbericht

**Impressum**

Auftragsnummer:	42230
Datei:	42230_ERK-DEP1_Mobilitätskonzept_05-00-00
Speicherdatum:	21.11.2023
Autor(en):	Stefanie Pollok, Jürgen Carls, Martin Busse
© Copyright:	Rudolf Keller Verkehrsingenieure GmbH
Hinweis geistiges Eigentum:	Dieses Dokument ist geistiges Eigentum der Rudolf Keller Verkehrsingenieure GmbH und ist urheberrechtlich geschützt. Die Nutzungsrechte des Auftraggebers sind vertraglich geregelt.
Gender Hinweis:	Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>MOBILITÄTSKONZEPT</b>	<b>5</b>
2.1	Räumliche Lage des Plangebietes	5
2.2	Vorhabenbeschreibung	6
2.3	Fußverkehr	7
2.3.1	Einbindung des Plangebietes in den Bestand	7
2.4	Radverkehr	9
2.4.1	Einbindung des Plangebietes in den Bestand	9
2.4.2	Bestehende Radinfrastruktur	10
2.5	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	11
2.5.1	Bestand	12
2.6	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	13
<b>3</b>	<b>STELLPLATZBERECHNUNG</b>	<b>16</b>
3.1	Rechtliche Randbedingungen	16
3.2	Bemessung der Stellplätze	17
3.2.1	Pkw-Stellplätze	17
3.2.2	Fahrradabstellplätze	18
<b>4</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG DER EMPFOHLENE MABNAHMEN</b>	<b>18</b>
<b>5</b>	<b>LITERATURVERZEICHNIS</b>	<b>20</b>

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Lage des Planvorhabens (gelbe Markierung) im Stadtgebiet, Kartendaten: © 2023 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google	6
Abbildung 2:	5 - 15 - Minuten-Isochronen der Erreichbarkeit zu Fuß (Isochrone: openrouteservice, Karte: <a href="https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dtk10">https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dtk10</a> )	7
Abbildung 3:	Nahversorgungseinrichtungen im Bereich des geplanten Bauvorhabens (Ergebnisse aus Ortsbesichtigungen)	8
Abbildung 4:	Gehwege im Umfeld des geplanten Bauvorhabens	8
Abbildung 5:	Gehwege im Umfeld des geplanten Bauvorhabens	9
Abbildung 6:	5 – 30 - Minuten-Isochronen der Erreichbarkeit im Radverkehr (Isochrone: openrouteservice, Karte: <a href="https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dtk10">https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dtk10</a> )	10
Abbildung 7:	Radverkehrsinfrastruktur im Umfeld des geplanten Bauvorhabens	11
Abbildung 8:	Angebote des ÖPNV	12
Abbildung 9:	Reisezeiten Dependance Erkrath – Düsseldorf HBF unter Berücksichtigung verschiedener Wegeketten	13

---

Abbildung 10: Verkehrserzeugung für das Planvorhaben der Dependance Erkrath eG	14
Abbildung 11: Bestimmung der Spitzenstundenwerte für den Neuverkehr	15
Abbildung 12: Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW) vom 14. März 2022 (Auszug)	16
Abbildung 13: Anlage zur Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Richtzahlentabelle zur StellplatzVO NRW) [2]	17

## 1 AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG

Die Dependance Erkrath eG plant an der Schmiedestraße in Erkrath-Hochdahl den Bau einer wohngenossenschaftlichen Anlage. Das geplante Gebäude ist als selbstgenutztes genossenschaftliches Wohnobjekt mit 21 Wohnungen unterschiedlicher Größe zwischen 55 und 110m<sup>2</sup>, darunter 7 öffentlich gefördert, mit Gemeinschaftsraum und Gästeapartment konzipiert.

Das Gebäude soll westlich des benachbarten Schulgebäudes entstehen. Die Erschließung soll über einen Ausbau der bestehenden Winkelmannstraße erfolgen. Neben einer nachhaltigen Bauweise für das Gebäude ist ein besonderes Ziel der Dependance Erkrath eG eine Minimierung der Verkehre und der erforderlichen Stellplätze. Dazu soll ein Mobilitätskonzept mit wirkungsvollen Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes erarbeitet werden.

## 2 MOBILITÄTSKONZEPT

Die Untersuchungen zum Mobilitätskonzept haben die Aufgabe, eine Grundlage für die weiteren Planungsentscheidungen zu allen Verkehrsmitteln zu schaffen und gezielt Chancen und Konflikte zu erfassen, die sich aus dem Bestand (Analyse) oder der Planung ergeben können.

Das Ziel dieses Konzeptes liegt primär in der Bereitstellung einer ausgewogenen Angebotsstruktur umweltverträglicher Verkehrsmittel (Umweltverbund): dem Öffentlichen Nahverkehr, dem Radverkehr und dem Fußgängerverkehr. Diese Angebote sollen so attraktiv gestaltet und beworben werden, dass eine Minderung des motorisierten Individualverkehrs – verbunden mit einer optimierten Verkehrssicherheit für die schwachen Verkehrsteilnehmer – und eine Reduzierung negativer Umweltauswirkungen des Verkehrs (Lärm und Luftschadstoffe) erreicht werden kann.

Zum Aufbau der Arbeitsgrundlagen wurden umfangreiche Bestandserhebungen für sämtliche Verkehrsmittel (Fußgänger, Rad, Bus (soweit vorhanden), Straßenverkehr, ruhender Verkehr, alternative Verkehrsangebote) durchgeführt. Die Erhebungsergebnisse werden in Form von Netzdarstellungen mit Verbindungen in die Umgebung dokumentiert und dienen als Grundlage für die intermodale Planung.

In Verbindung mit der Status-Quo-Analyse werden allgemeine und konkrete Zielgrößen entwickelt und als Zielformulierung festgehalten, so dass eine Bewertung der weiteren Planungskonzepte daran erfolgen kann, bzw. konkrete Handlungsfelder benannt werden. Diese Zielgrößen werden als Bausteine für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Sinne eines Leitbildes formuliert und anhand von Netzkonzeptionen für alle Mobilitätsangebote dargestellt.

### 2.1 Räumliche Lage des Plangebietes

Das Plangebiet befindet sich im Stadtteil Hochdahl der Stadt Erkrath. Das Planvorhaben der Dependance Erkrath eG liegt an der Schmiedestraße. Die verkehrliche Erschließung soll zukünftig über einen Ausbau der Winkelmannstraße erfolgen. Die vorgesehene Lage des Gebäudes ist in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt.

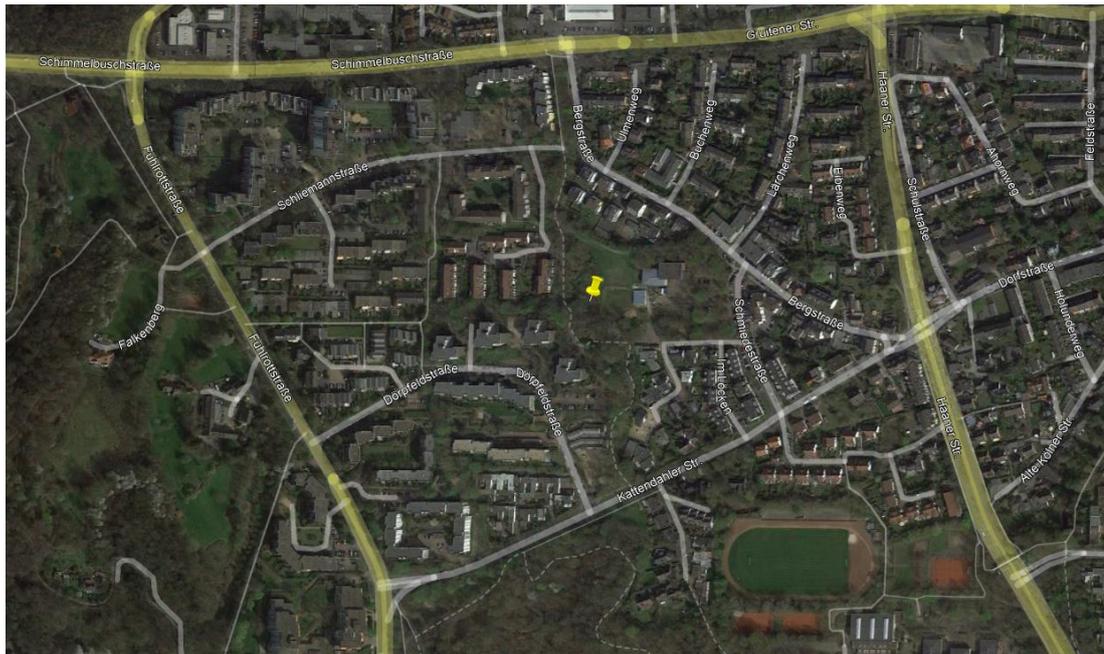


Abbildung 1: Lage des Planvorhabens (gelbe Markierung) im Stadtgebiet, Kartendaten: © 2023 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

## 2.2 Vorhabenbeschreibung

Datenquelle der nachstehenden Beschreibungen ist die Dependance-Erkrath eG, [www.dependance-erkrath.de/index.htm](http://www.dependance-erkrath.de/index.htm).

Das geplante Gebäude ist als selbstgenutztes genossenschaftliches Wohnobjekt mit 21 Wohnungen unterschiedlicher Größe zwischen 55 und 110m<sup>2</sup>, darunter 7 öffentlich gefördert, mit Gemeinschaftsraum und Gästeapartment konzipiert.

Das Baugrundstück ist ein ca.3.000m<sup>2</sup> großer Teil eines für die Erweiterung der vormaligen Schulnutzung Schmiedestraße vorgehaltenen ca.15.000m<sup>2</sup> großen Areals im Stadtteil Millrath.

Die programmatischen Eckdaten werden überschrieben mit

- barrierefrei,
- klimagerecht,
- energieeffizient,
- CO2 neutral,
- nachhaltig,
- sozial ausgeprägt.

Das geplante Gebäude überbaut maximal ca. 715 m<sup>2</sup> Grundstückfläche und besteht aus fünf Ebenen. Der gesamte Erschließungsbereich wird mit zwei separaten Treppen und einem Aufzug erschlossen.

Die Flachdächer der Balkone, Terrassen und des Erschließungskernes werden mit Photovoltaik-Systemen bestückt. Die Oberflächenwässer der Dachflächen und von allen versiegelten Zufahrten und Höfen werden durch bauliche Maßnahmen auf dem eigenen Grundstück zurückgehalten und versickert. Die Versiegelung der Flächen soll auch durch eine Reduzierung der notwendigen Kfz-Stellplätze vermindert werden.

## 2.3 Fußverkehr

Urbane qualitativ hochwertiger Stadtraum im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsgestaltung erfordert oftmals eine Optimierung der Fußverkehrsinfrastruktur. Der Fokus liegt dabei insbesondere auf der Verlagerung von alltäglichen Wegen hin zum Fußverkehr. Das Ziel besteht darin, ein attraktives Angebot für Fußgänger, möglichst getrennt von den Wegen für die 'schnelleren' Verkehrsteilnehmer im Kfz- oder ÖPNV-Verkehr aufzubauen und zu kennzeichnen und damit eine umfassende Vernetzung der Fußwege in der Stadt zu erreichen.

### 2.3.1 Einbindung des Plangebietes in den Bestand

Im Untersuchungsgebiet sind fußläufig alle wichtigen Ziele innerhalb von 5 bis 15 Minuten erreichbar (siehe Abbildung 2). Hierzu zählen vor allem die Einrichtungen des öffentlichen Nahverkehrs, besonders der Anschluss an das überregionale S-Bahn-Netz am Bahnhof Hochdahl-Millrath sowie der Bereich der Bergstraße. An dieser liegen unterschiedliche Versorgungseinrichtungen, wie zum Beispiel Einzelhandel, Gastronomie, Apotheke und Arztpraxen. Die Lage der Nahversorgungseinrichtungen ist in der Abbildung 3 dargestellt.

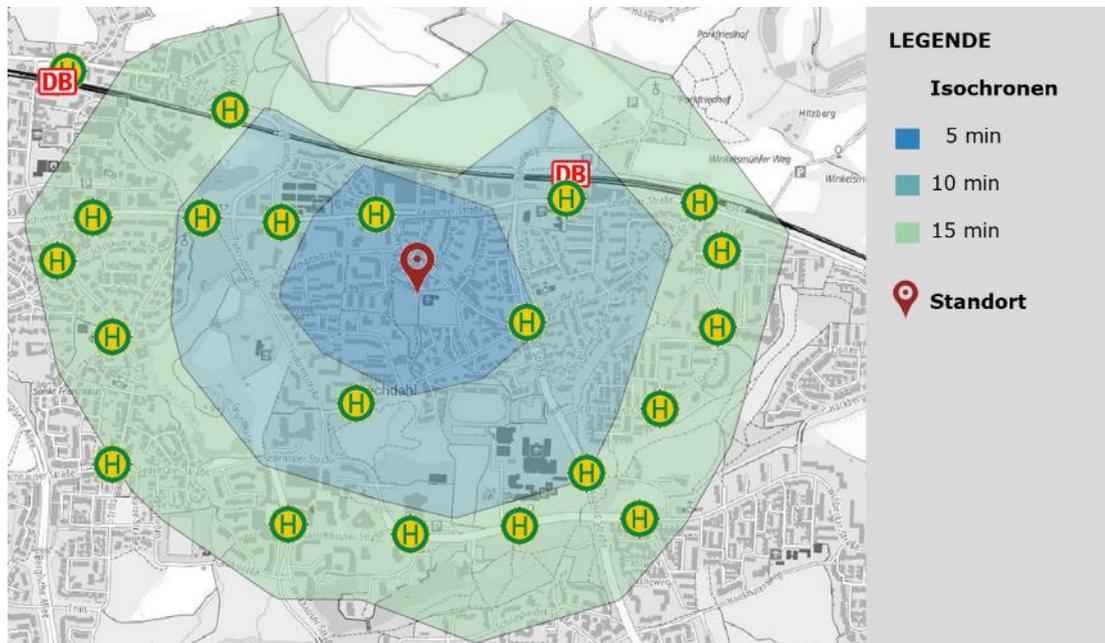


Abbildung 2: 5 - 15 - Minuten-Isochronen der Erreichbarkeit zu Fuß (Isochrone: openrouteservice, Karte: [https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms\\_nw\\_dtk10](https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dtk10))

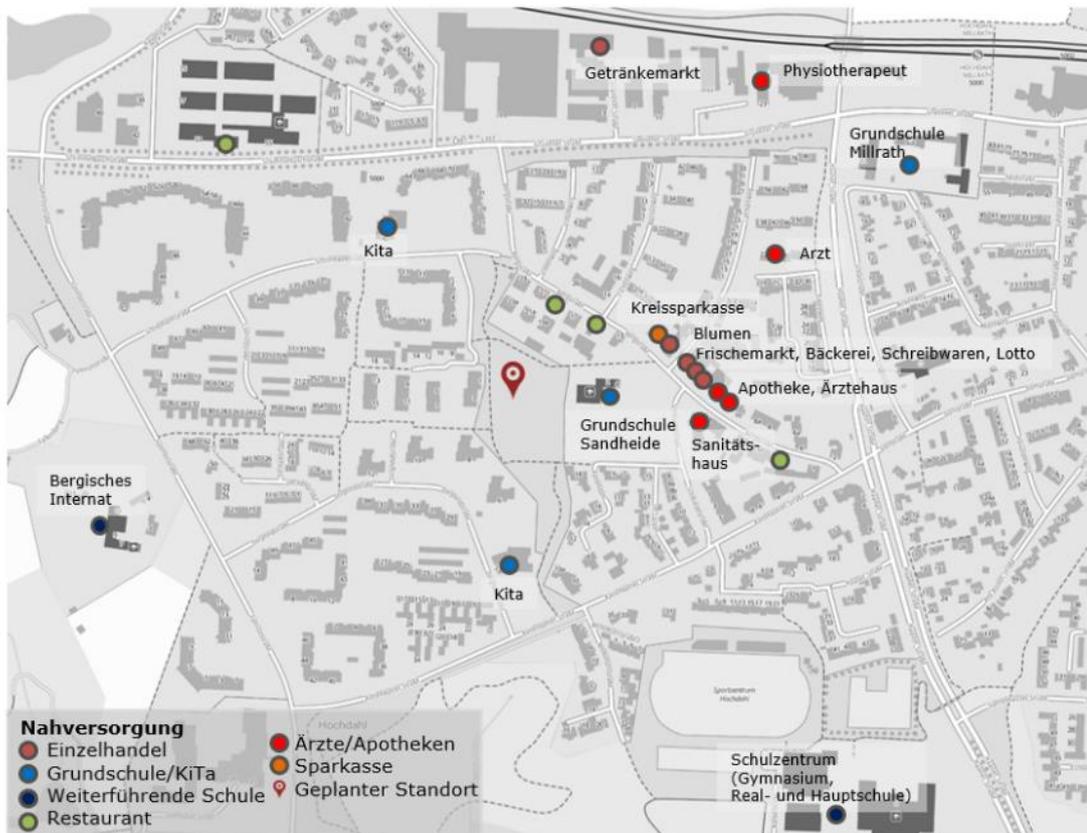


Abbildung 3: Nahversorgungseinrichtungen im Bereich des geplanten Bauvorhabens (Ergebnisse aus Ortsbesichtigungen)

Das Plangebiet ist sehr gut in das bestehende Fußwegenetz eingebunden. Sämtliche Gehwege im Umfeld sind ausreichend breit und verkehrssicher ausgebaut. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen Bilder der Ortsbesichtigung vom 06.09.2023.



Abbildung 4: Gehwege im Umfeld des geplanten Bauvorhabens



Abbildung 5: Gehwege im Umfeld des geplanten Bauvorhabens

Das dichte Fußwegenetz im Umfeld des Planvorhabens wird in der Regel getrennt von anderen Verkehrsteilnehmern geführt. Dadurch ist eine umwegfreie Erschließung für den Fußverkehr gegeben.

Weitere Maßnahmen für den Fußverkehr im Umfeld des geplanten Bauvorhabens sind nicht erforderlich.

## 2.4 Radverkehr

Analog zum Fußverkehr liegt auch beim Radverkehr der Fokus insbesondere auf der Verlagerung von alltäglichen Wegen hin zum Radverkehr. Auch hier muss das Ziel darin bestehen, ein sicheres Angebot für Radfahrer aufzubauen und zu kennzeichnen, damit eine schlüssige Vernetzung der Wege in der Stadt erreicht wird.

### 2.4.1 Einbindung des Plangebietes in den Bestand

Innerhalb von 10 min sind mit dem Fahrrad alle Ziele in Hochdahl erreichbar. Weiterhin kann man in 15 min Haan Gruiten erreichen. In 25 min sind weite Teile von Haan, Hilden und Mettmann erreichbar. In 30 Minuten erreicht man die östliche Stadtgrenze von Düsseldorf. (siehe Abbildung 6).

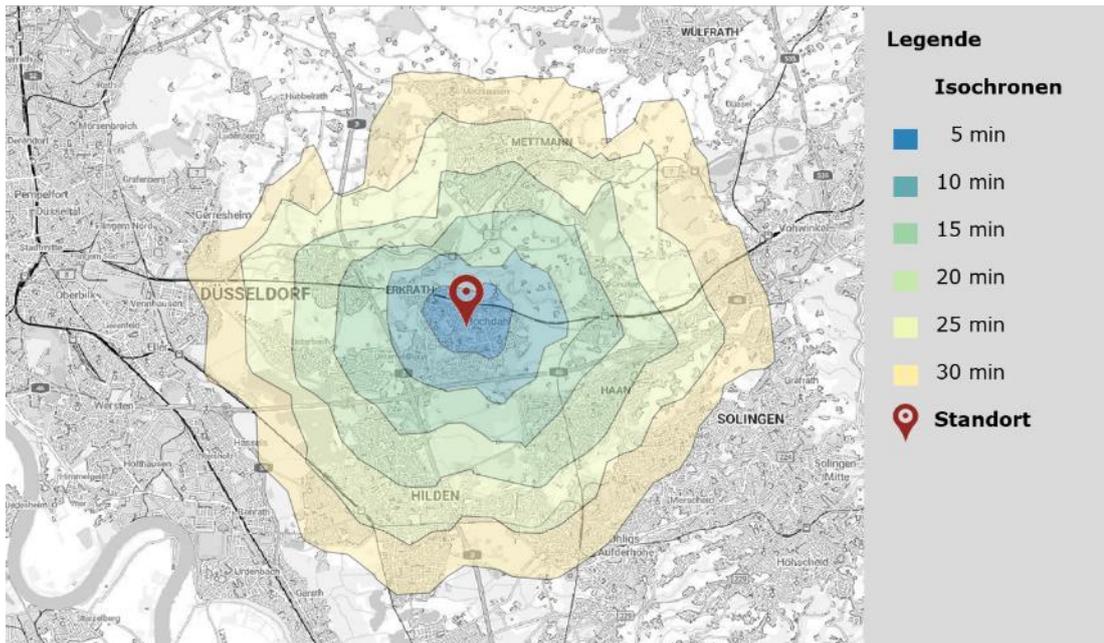


Abbildung 6: 5 – 30 - Minuten-Isochronen der Erreichbarkeit im Radverkehr (Isochrone: openrouteservice, Karte: [https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms\\_nw\\_dtk10](https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dtk10))

### 2.4.2 Bestehende Radinfrastruktur

Die unmittelbare Radverkehrsanbindung erfolgt über die umliegenden Straßen, die alle in Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen liegen. Auf der Gruitener Straße (L 357) besteht zwischen Fuhlrottstraße und Falkenberger Weg HN1 eine streckenbezogene Tempo 30-Regelung zwischen 6 und 22 Uhr (siehe grüne Markierung in Abbildung 7). Der Radverkehr wird in Tempo-30-Zonen generell im Mischverkehr geführt. Insofern ist im direkten Umfeld um den Standort im Straßenraum keine Fahrradinfrastruktur an den Straßen nötig und eine sichere Führung auf der Fahrbahn gegeben. Die nachfolgende Abbildung 7 zeigt die vorhandene Radinfrastruktur im Untersuchungsgebiet.

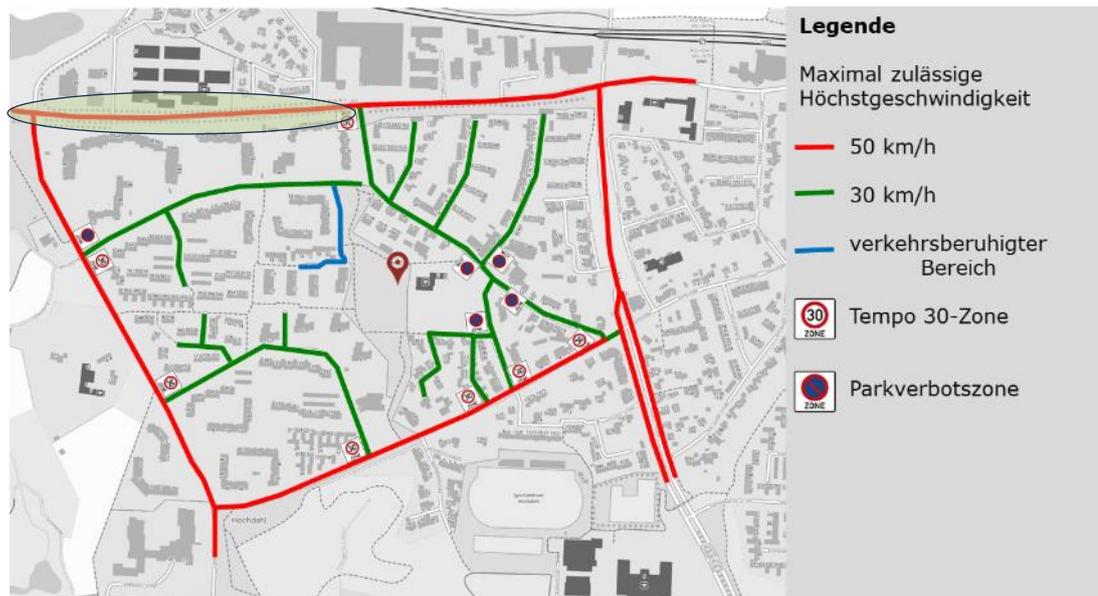


Abbildung 7: Radverkehrsinfrastruktur im Umfeld des geplanten Bauvorhabens

Durch die Dichte des Straßennetzes ist das Plangebiet sehr gut in das bestehende Verkehrsnetz eingebunden. Über die Tempo-30-Zonen und die verkehrsberuhigten Bereiche werden alle übergeordneten Straßenverbindungen schnell erreicht.

Die existierende direkte Wegeverbindung zwischen dem Planvorhaben und dem Nahversorgungszentrum an der Bergstrasse ist als Fußweg klassifiziert und beschildert und für Radfahrer daher nicht nutzbar. Eine Umwidmung dieses Weges in einen gemeinsamen Geh- und Radweg ist zukünftig nicht vorgesehen und angesichts der insgesamt als gut einzustufenden bestehenden Radverkehrsinfrastruktur auch nicht erforderlich. Zudem kann angesichts der Nähe zum Nahversorgungszentrum Bergstraße und den Erläuterungen in Kapitel 2.3 davon ausgegangen werden, dass die meisten Erledigungen zur Deckung des alltäglichen Bedarfs zu Fuß getätigt werden.

Aus Gründen der Erreichbarkeit sind keine Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur erforderlich.

## 2.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) stellt eine umweltfreundliche und allgemein zugängliche Alternative zum Kfz-Verkehr dar.

### 2.5.1 Bestand

In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet befinden sich verschiedene Bushaltestellen sowie der S-Bahn-Haltepunkt Hochdahl-Millrath mit den S-Bahnlinien 8 und 68 die das Gebiet u.a. mit den Städten Düsseldorf und Wuppertal verbinden. Alle ÖPNV-Angebote sind sowohl fußläufig als auch mit dem Fahrrad in weniger als 15 Minuten erreichbar.

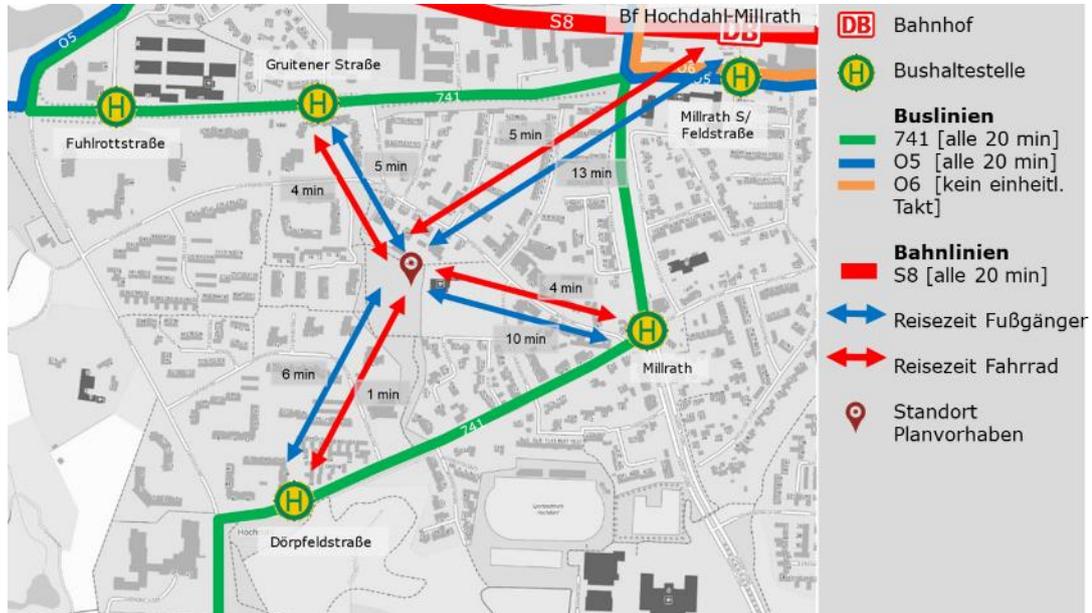


Abbildung 8: Angebote des ÖPNV

In der nachfolgenden Abbildung 9 wird dargelegt, dass verschiedene intermodale Wegeketten unter Nutzung des bestehenden ÖPNV zu attraktiveren Reisezeiten als mit dem Pkw/ Individualverkehr führen können. In der nachfolgenden Abbildung ist eine solche Möglichkeit am Beispiel der Verbindung «Dependance Erkrath – Hbf Düsseldorf» dargestellt. Somit ergibt die Wegekette Fußweg zum Bahnhof – S-Bahn eine Reisezeit von 27 Minuten (Grundlage: Fahrplan Werktag) und die Wegekette Rad zum Bahnhof – S-Bahn eine Reisezeit von 19 Minuten. Demgegenüber steht eine Reisezeit von 28 Minuten bei Nutzung des Pkw.

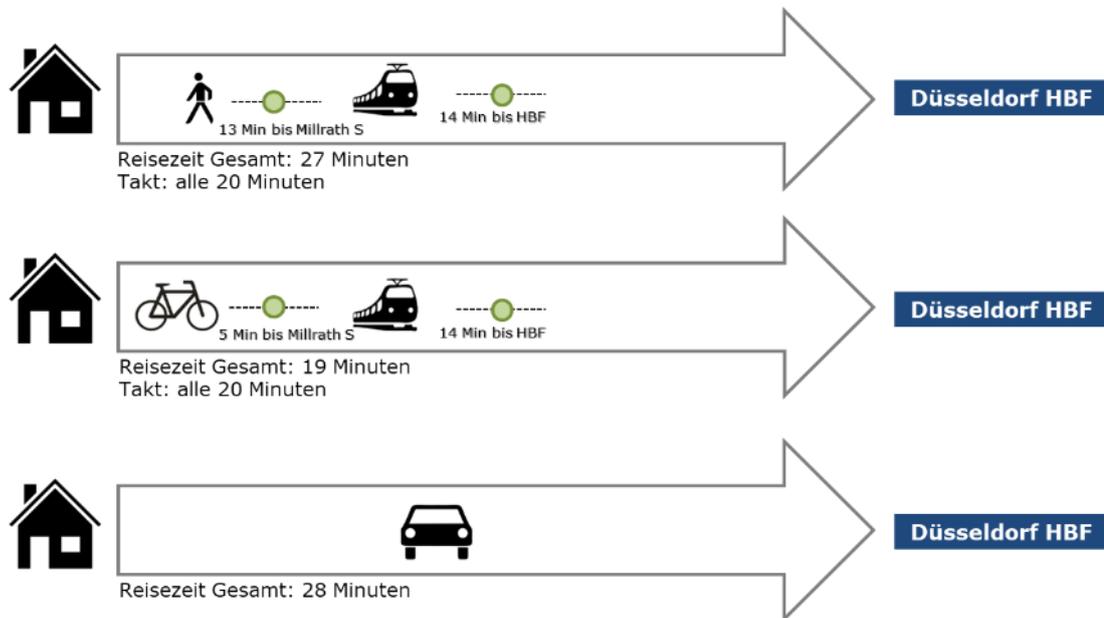


Abbildung 9: Reisezeiten Dependance Erkrath – Düsseldorf HBF unter Berücksichtigung verschiedener Wegeketten

Diese attraktiven Mobilitätsangebote kann die Dependance Erkrath eG z.B. durch das Aushängen aktueller Aushangfahrpläne in der Wohnanlage unterstützen. Darüber hinaus werden vom Vorhabenträger ÖPNV-Tickets zur freien Nutzung der Bewohner der Dependance zur Verfügung gestellt.

Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

## 2.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der in Verbindung mit dem Planvorhaben zu behandelnde motorisierte Individualverkehr (MIV) setzt sich zusammen aus Neuverkehren, die durch den Bewohner-, den Besucher- oder den Lieferverkehren bzw. Ver- und Entsorgerverkehre der Dependance entstehen. Zur Darstellung der Wirkungen wurde in einer Verkehrserzeugung die zu erwartenden Neuverkehre durch das Planvorhaben ermittelt. Zur Ermittlung der Verkehre wurde das Verfahren von Dr.-Ing. Bosserhoff, Büro Bosserhoff, Programm Ver\_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung [1] verwendet. Dabei handelt es sich um ein bundesweit anerkanntes Verfahren zu Ermittlung von Neuverkehren von Planvorhaben. In der nachfolgenden Abbildung 10 sind die aus den verschiedenen Nutzungen resultierenden Verkehre dargestellt.

### Bewohnerverkehr

1 Wohneinheiten	Gästewohnung
1 Mietergruppe je Wohneinheit	Abgeschätzt nach Erfahrungswert
21 Wohneinheiten	Mehrfamilienhaus
1,7 Einwohner je Wohneinheit	HSVV Verfahren, Wohnen, Einwohner je Wohneinheit in Abhängigkeit von der Bauungsart MFH
<b>1 x 1 + 21 x 1,7 = 37 Bewohner</b>	
3,121 Wege je Einwohner je Werktag	Anzahl Wege (Quelle: MiD 2017, Ergebnisse Kreis Mettmann)
10% externe Einwohnerwege werktags	Einwohnerwege außerhalb des Gebiets für allgemeine Wohngebiete, (Quelle: Bosserhoff , FGSV-Verfahren)
44,1% MIV-Anteil	Anteil MIV-Fahrer Wege (Quelle: MiD 2017, Ergebnisse Kreis Mettmann)
1,324 Pkw-Besetzungsgrad	Abschätzung nach Modal Split (Quelle: MiD2017, Ergebnisse Kreis Mettmann)
<b>37 x 3,121 x ( 1 - 0,1 ) x 0,441 / 1,324 = 35 Pkw-Fahrten je Tag</b>	

### Besucherverkehr

5,0% aller durchgeführten Einwohnerwege	Anteil des Besucherverkehrs für Wohnnutzung, (Quelle: Bosserhoff, FGSV-Verfahren )
44,1% MIV-Anteil	Anteil MIV-Fahrer Wege (Quelle: MiD 2017, Ergebnisse Kreis Mettmann)
1,324 Pkw-Besetzungsgrad	Abschätzung nach Modal Split (Quelle: MiD2017, Ergebnisse Kreis Mettmann)
<b>37 x 3,121 x 0,05 x 0,441 / 1,324 = 2 Pkw-Fahrten je Werktag</b>	

### Wirtschaftsverkehr

0,22 Lkw-Fahrten je Einwohner	Abgeschätzt nach Erfahrungswert
<b>37 x 0,22 = 8 Kfz-Fahrten je Werktag, davon 2 Lkw-Fahrten mit Lkw &gt; 3,5 t</b>	

Abbildung 10: Verkehrserzeugung für das Planvorhaben der Dependence Erkrath eG

Danach ergeben sich über Tag insgesamt 45 Quell- und Zielfahrten für das Planvorhaben. Diese Verkehrsmenge ergibt sich in insgesamt 24 Stunden. Dabei ist anzumerken, dass der Modal-Split-Anteil des MIV aus der Befragung des MID 2017 des Kreises Mettmann entnommen wurde. Die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre sowie die vom Vorhabenträger geplanten Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes lassen einen zukünftig geringeren MIV-Anteil erwarten. Zur Bestimmung der Spitzenstundenwerte wurde eine typische

Ganglinie (Wohnnutzung) ebenfalls aus dem Verfahren nach Bosserhoff verwendet. Die Ergebnisse werden in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Quellverkehr [Kfz/h]

Stunde	Wohnnutzung			
	Einwohner- und Besucher-Verkehr		Wirtschafts-Verkehr	
	Anteil	Pkw	Anteil	Kfz
00-01	0,00	0	0,00	0,00
01-02	0,00	0	0,00	0,00
02-03	0,00	0	0,00	0,00
03-04	0,00	0	0,00	0,00
04-05	0,00	0	0,00	0,00
05-06	5,13	1	0,00	0,00
06-07	7,06	1	3,17	0,10
07-08	13,28	3	7,65	0,30
08-09	7,03	1	1,75	0,10
09-10	3,90	1	0,00	0,00
10-11	3,52	1	9,71	0,40
11-12	3,90	1	8,13	0,30
12-13	3,53	1	5,10	0,20
13-14	5,29	1	17,98	0,70
14-15	6,58	1	3,34	0,10
15-16	7,24	1	11,16	0,40
16-17	9,50	2	17,03	0,70
17-18	6,18	1	6,54	0,30
18-19	5,83	1	3,51	0,10
19-20	5,12	1	0,00	0,00
20-21	2,67	1	4,93	0,20
21-22	3,53	1	0,00	0,00
22-23	0,71	0	0,00	0,00
23-24	0,00	0	0,00	0,00
Summe	100,00	19	100,00	4
Komment.	Wohnen-2			

Zielverkehr [Kfz/h]

Stunde	Wohnnutzung			
	Einwohner- und Besucher-Verkehr		Wirtschafts-Verkehr	
	Anteil	Pkw	Anteil	Kfz
00-01	0,00	0	0,00	0,00
01-02	0,00	0	0,00	0,00
02-03	0,00	0	0,00	0,00
03-04	0,00	0	0,00	0,00
04-05	0,00	0	0,00	0,00
05-06	0,88	0	0,00	0,00
06-07	3,19	1	6,20	0,20
07-08	3,53	1	4,62	0,20
08-09	4,25	1	0,00	0,00
09-10	3,54	1	0,00	0,00
10-11	1,76	0	9,71	0,40
11-12	5,12	1	9,88	0,40
12-13	4,08	1	13,06	0,50
13-14	4,93	1	8,10	0,30
14-15	7,79	2	5,10	0,20
15-16	8,08	2	15,46	0,60
16-17	9,20	2	12,41	0,50
17-18	9,57	2	7,02	0,30
18-19	10,76	2	3,34	0,10
19-20	8,85	2	1,75	0,10
20-21	5,11	1	3,34	0,10
21-22	4,43	1	0,00	0,00
22-23	3,87	1	0,00	0,00
23-24	1,04	0	0,00	0,00
Summe	100,00	19	100,00	4
Komment.	Wohnen-2			

Abbildung 11: Bestimmung der Spitzenstundenwerte für den Neuverkehr

Die Ergebnisse zeigen, dass die tageshöchste Stundenbelastung für die Nachmittagsspitzenstunde zwischen 16.00 – 17.00 Uhr zu erwarten ist. Dabei ist insgesamt von einer sehr geringen Neubelastung durch die Dependance von ca. 3 Kfz-Ziel- und 3 Kfz-Quellfahrten/h (gerundet) auszugehen. Dies entspricht einer Summe von ca. 6 Kfz-Fahrten/h.

### 3 STELLPLATZBERECHNUNG

Die Stadt Erkrath verfügt über keine eigene Stellplatzsatzung. Aus diesem Grund erfolgt die Bemessung der notwendigen Pkw-Stellplätze und Radabstellplätze auf Grundlage der derzeit gültigen Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW) vom 14. März 2022 [2]

#### 3.1 Rechtliche Randbedingungen

**Verordnung über notwendige Stellplätze für  
Kraftfahrzeuge und Fahrräder  
(StellplatzVO NRW)  
Vom 14. März 2022**

**§ 3**

**Anzahl der notwendigen Stellplätze**

(1) Die Anzahl der notwendigen Stellplätze bemisst sich nach der Anlage zu dieser Verordnung. Diese wird nach Maßgabe des § 4 verringert.

(2) Für Anlagen, deren Nutzungsbedarf in der Anlage zu dieser Verordnung nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Dabei sind die in der Anlage zu dieser Verordnung für vergleichbare Nutzungen bestimmten Richtzahlen zu berücksichtigen.

[...]

(6) Ergeben sich bei der Ermittlung der Anzahl der notwendigen Stellplätze Dezimalstellen, sind diese nach kaufmännischen Regeln zu runden.

**§ 4**

**Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze**

(1) Die sich nach § 3 Absatz 1 ergebende Anzahl notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge verringert sich durch folgende Maßnahmen:

1. für Anlagen nach Teil A Nummer 1.2 der Anlage zu dieser Verordnung ablösefrei, soweit nachgewiesen wird, dass

a) das Vorhaben in einer integrierten Lage unter Berücksichtigung der Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr liegt, oder

b) der notwendige Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen nachhaltig verringert wird, und

[...]

(2) Steht die Anzahl der nach § 3 Absatz 1 herzustellenden notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Anzahl der notwendigen Stellplätze entsprechend erhöht oder verringert werden.

Abbildung 12: Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW) vom 14. März 2022 (Auszug)

Die Bemessung der Pkw-Stellplätze und Radabstellplätze erfolgt entsprechend der Anlage zur Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW) vom 14. März 2022, §3. Danach wird in Anlehnung an die jeweilige Bemessungsgröße eine Anzahl von Stellplätzen definiert.

Darüber hinaus werden in §4 derselben Verordnung Randbedingungen definiert, die zur Abminderung der nach §3 erforderlichen Stellplatzzahlen führen können. Die für Wohngebäude bzw. Wohnheime gültige Anlage zur Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Richtzahlentabelle zur StellplatzVO NRW) ist nachstehend dargestellt.

Nummer	Verkehrsquelle	Anzahl der notwendigen	
		Stellplätze (Kfz)	Fahrradabstellplätze
<b>1</b>	<b>Wohngebäude und Wohnheime</b>		
1.2	Wohnungen in Gebäuden ab der GKL 3	1 St/Wohnung; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1,5 St/Wohnung
1.2.3	Öffentlich-geförderte Wohnungen in Gebäuden der Nummer 1.2 in Verbindung mit besonderen Maßnahmen (der Anteil Stellplätze für Kfz von Menschen mit Behinderung sowie die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze bleiben unberührt)	0,3 St/Wohnung	
1.2.5	Freifinanzierte Wohnungen in Gebäuden der Nummer 1.2 in Verbindung mit besonderen Maßnahmen (der Anteil Stellplätze für Kfz von Menschen mit Behinderung sowie die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze bleiben unberührt)	0,7 St/Wohnung	

Abbildung 13: Anlage zur Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Richtzahlentabelle zur StellplatzVO NRW) [2]

### 3.2 Bemessung der Stellplätze

Es liegen 22 Wohneinheiten vor, wovon eine Wohneinheit als Gästeappartement genutzt werden soll und 7 Wohneinheiten öffentlich gefördert sind.

Im Bereich des geplanten Bauvorhabens sind verschiedene Nahversorgungseinrichtungen, mehrere Bushaltestellen und der S-Bahnhof Hochdahl-Millrath in fußläufiger Entfernung erreichbar.

Damit sind die Anforderungen gemäß StellplatzVO NRW (§4, siehe Abbildung 12) an eine integrierte Lage und an besondere Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität erfüllt.

Somit können die Pkw-Stellplätze abgemindert werden und zur Berechnung die Faktoren aus Nummer 1.2.3 und 1.2.5 herangezogen werden. Es wird empfohlen, dass für das Gästeappartement ein Stellplatz vorgehalten wird.

Darüber hinaus sind für das Bauvorhaben ergänzende Maßnahmen für die Reduktion des Pkw-Anteils im Mobilverhalten geplant. Folgendes steht den Bewohnern der Genossenschaft gegen ein zum jetzigen Planungsstand noch nicht festgelegtes Nutzungsentgelt zur allgemeinen Verfügung:

- 2 genossenschaftlich genutzte Elektro-Pkw
- 3 ÖPNV-Tickets
- 2 E-Fahrräder

Dabei handelt es sich um zusätzliche Mobilitätsangebote, die nicht zur Abminderung der Stellplatzanzahl herangezogen werden. Es wird empfohlen, nach Fertigstellung der Wohnanlage die Angebote an den tatsächlichen Bedarf anzupassen.

#### 3.2.1 Pkw-Stellplätze

Für die Pkw-Stellplätze ergibt sich nach 1.2.3 und 1.2.5 (siehe Abbildung 15) folgender Stellplatzbedarf

0,3 x 7 (öffentlich geförderte Wohnungen)	2,1 Stellplätze
0,7 x 14 (freifinanzierte Wohnungen)	9,8 Stellplätze
<u>1 (Gästeappartement)</u>	<u>1,0 Stellplatz</u>
	12,9 Stellplätze (= 13 Stellplätze)

Somit müssen 13 Pkw-Stellplätze davon 1 Stellplatz für Kfz von Menschen mit Behinderung nachgewiesen werden.

Die aktuelle Planung für die Wohnanlage geht von insgesamt 14 Stellplätzen aus. Darin enthalten sind zwei für die genossenschaftlich genutzten Elektro-Pkw benötigten Stellplätze.

### 3.2.2 Fahrradabstellplätze

Für die Fahrradabstellplätze ergibt sich nach 1.2 (siehe Abbildung 13) folgender Stellplatzbedarf:

1,5 x 22 (Wohnungen)      33 Fahrradabstellplätze

Somit müssen 33 Fahrradabstellplätze nachgewiesen werden.

## 4 ZUSAMMENFASSUNG DER EMPFOHLENE MAßNAHMEN

Die Dependance Erkrath eG plant an der Schmiedestraße in Erkrath-Hochdahl den Bau einer genossenschaftlichen Wohnanlage. Das geplante Gebäude ist als selbstgenutztes genossenschaftliches Wohnobjekt mit 21 Wohnungen unterschiedlicher Größe zwischen 55 und 110m<sup>2</sup>, darunter 7 öffentlich gefördert, mit Gemeinschaftsraum und Gästeappartement konzipiert.

Das Gebäude soll westlich des benachbarten Schulgebäudes entstehen. Die Erschließung soll über einen Ausbau der bestehenden Winckelmannstraße erfolgen. Neben einer nachhaltigen Bauweise für das Gebäude ist ein besonderes Ziel der Dependance Erkrath eG eine Minimierung der Verkehre und der erforderlichen Stellplätze. Dazu wurde ein Mobilitätskonzept mit Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes erarbeitet.

Die Untersuchungen zum Mobilitätskonzept haben die Aufgabe, eine Grundlage für die weiteren Planungsentscheidungen zu allen Verkehrsmitteln zu schaffen und gezielt Chancen und Konflikte zu erfassen, die sich aus dem Bestand (Analyse) oder der Planung ergeben können.

Zum Aufbau der Arbeitsgrundlagen wurden umfangreiche Bestandserhebungen für sämtliche Verkehrsmittel (Fußgänger, Rad, Bus, Straßenverkehr, ruhender Verkehr, alternative Verkehrsangebote) durchgeführt. Die Erhebungsergebnisse wurden in Form von Netzdarstellungen mit Verbindungen in die Umgebung dokumentiert und dienen als Grundlage für die intermodale Planung.

Es liegen 22 Wohneinheiten vor, wovon eine Wohneinheit als Gästeappartement genutzt werden soll und 7 Wohneinheiten öffentlich gefördert sind.

Im Bereich des geplanten Bauvorhabens sind verschiedene Nahversorgungseinrichtungen, mehrere Bushaltestellen und der S-Bahnhof Hochdahl-Millrath in fußläufiger Entfernung erreichbar.

Damit sind die Anforderungen gemäß StellplatzVO NRW (§4, siehe Abbildung 12) an eine integrierte Lage und an besondere Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität erfüllt.

Somit können die Pkw-Stellplätze abgemindert werden und zur Berechnung die Faktoren aus Nummer 1.2.3 und 1.2.5 herangezogen werden. Es wird empfohlen, dass für das Gästeappartement ein Stellplatz vorgehalten wird.

Darüber hinaus sind für das Bauvorhaben ergänzende Maßnahmen für die Reduktion des Pkw-Anteils im Mobilverhalten geplant. Folgendes steht den Bewohnern der Genossenschaft gegen ein zum jetzigen Planungsstand noch nicht festgelegtes Nutzungsentgelt zur allgemeinen Verfügung:

- 2 genossenschaftlich genutzte Elektro-Pkw
- 3 ÖPNV-Tickets
- 2 E-Fahrräder

Dabei handelt es sich um zusätzliche Mobilitätsangebote, die nicht zur Abminderung der Stellplatzanzahl herangezogen werden. Es wird empfohlen, nach Fertigstellung der Wohnanlage die Angebote an den tatsächlichen Bedarf anzupassen.

Somit müssen 13 Pkw-Stellplätze davon 1 Stellplatz für Kfz von Menschen mit Behinderung sowie 33 Fahrradabstellplätze nachgewiesen werden. In der aktuellen Planung sind insgesamt 40 Fahrradabstellplätze (innen und außen) sowie insgesamt 14 Pkw-Stellplätze vorgesehen. Darin enthalten sind zwei für die genossenschaftlich genutzten Elektro-Pkw benötigten Stellplätze.

## 5 LITERATURVERZEICHNIS

- [1] Bosserhoff, Dietmar, Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung, Heft 42, Wiesbaden: Hess. Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), 2000.
- [2] Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW), Düsseldorf, 2022.

### **Rechtlicher Hinweis zu Kartengrundlagen und Luftbildern:**

Alle Kartengrundlagen und Luftbilder sind, wenn nicht anderweitig gekennzeichnet, Daten des WebMapService TIM-online. Die Datennutzung fällt unter die Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0:

Jede Nutzung ist ohne Einschränkungen oder Bedingungen zulässig.