



Dabei sind nach aktuellem Planstand<sup>1</sup> im Zuge der Entstehung des Sozialen Zentrums folgende Nutzungen geplant:

- Tagespflege des EJF im 4. OG (Tagesbetreuung von bis zu 12 Pflegebedürftigen)
- 25 Wohneinheiten im 2. - 4. OG (Miniappartements und Kleinwohnungen)
- 12 Wohneinheiten des EJF im 2. OG (Altenwohnungen mit Ganztagsbetreuung)
- 8 Arztpraxen im 1. OG
- Pflegedienststelle des EJF im EG (Büro für ca. 8 Mitarbeiter des EJF)
- 5 Ladenflächen im EG (gesundheitsnahe Verkaufsgüter: u. a. Sanitätshaus, Apotheke)
- und ein Seniorentreff / Kiezküche im EG für die Bewohner.

Zudem verringert sich die Anzahl der Bestandswohnungen der drei östlich anliegenden fünfstöckigen Wohnhäuser im Hofbereich von 53 auf 47 Wohneinheiten nach dem Umbau.

Zur Erschließung des gesamten Gebäudekomplexes durch den motorisierten Individualverkehr ist die Nutzung der bestehenden Tiefgaragenstellplatzanlage des Grundstücks mit Anschluss an den Hoeftweg vorgesehen. Nach dem geplanten Tiefgaragenumbau (Umbau von 11 Stellplätzen zu Mietkellern) verbleiben noch insgesamt 44 Stellplätze, die zukünftig sowohl für die Mieter der bereits vorhandenen Bebauung als auch die Mieter des geplanten Sozialen Zentrums frei zur Vermietung stehen.

Im Zuge des Abstimmungsverfahrens mit dem Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin wurden Bedenken bezüglich der ausreichenden Stellplatzanzahl nach dem Umbau geäußert. Daher wird eine Stellplatzbedarfsermittlung durchgeführt, um Aussagen über die zukünftige Abwicklung des erzeugten Verkehrsaufkommen im Hinblick auf die Verkehrssituation im ruhenden Verkehr zu treffen.

## Vorgehensweise und Grundlagen

Bei der Entwicklung von Wohnungsbauprojekten stellt sich regelmäßig die Frage, wie viele der zukünftigen Bewohner einen Pkw besitzen und dafür einen Stellplatz benötigen. Der resultierende Stellplatzbedarf ist dem Grunde nach auf dem Baugrundstück oder geeigneten Grundstücken in der Nähe abzudecken, deren Nutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich zu sichern ist. Die Erfordernisse werden in der Regel durch die Bauordnungen der Bundesländer reguliert. Für das Land Berlin besteht gemäß § 49 BauOBl lediglich an öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen eine Pkw-Stellplatzpflicht für geheingeschränkte Personen. Für private Bauvorhaben werden keine verpflichtenden Angaben zum Stellplatzschlüssel abgegeben.

<sup>1</sup> Büro13 Architekten | Stand: 04.10.2017

Zur Bestimmung des Stellplatzbedarfs sind die verkehrlichen und nutzungsspezifischen Randbedingungen des Bauvorhabens zu ermitteln. Dabei können vereinfacht primäre und sekundäre Faktoren unterschieden werden. Primäre Faktoren wirken sich direkt auf das Mobilitätsverhalten von Personen (bzw. Haushalten) aus und beeinflussen somit maßgebend die Stellplatznachfrage. Die primären Faktoren berücksichtigen beispielsweise:

- Erschließungsqualität der öffentlichen (Nah-)Verkehrsmittel
- Haushaltseinkommen und durchschnittlicher Pkw-Besitz
- Stellplatzsituation im Umfeld
- Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes

Sekundäre Faktoren spielen zwar eine untergeordnete Rolle, können jedoch ebenfalls die Nachfrage beeinflussen und sind bei der Untersuchung der Randbedingungen mitzubetrachten. Die sekundären Faktoren sind u. a.:

- Lage, Typ und Ausstattung der Wohnung
- Gestaltung und Ausstattungsqualität der vorhandenen Stellplatzflächen
- Nahversorgungssituation
- Familiäre Verpflichtungen
- Ökologisches Mobilitätsverhalten

Als wesentliche Grundlage zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs werden die Angaben aus der aktuell vorliegenden Studie zum Mobilitätsverhalten (»Mobilität in Städten - SrV 2013«)<sup>2</sup> herangezogen. Diese Werte repräsentieren letztendlich das Ergebnis der o. g. komplexen Einflüsse und Randbedingungen und eignen sich daher, um Aussagen zum tatsächlichen Stellplatzbedarf zu treffen. Des Weiteren wird der Untersuchung der aktuelle Stand zum Nutzungs- und Betriebskonzept des Vorhabens zugrunde gelegt.

In diesem Zusammenhang ist ebenfalls zu hinterfragen, inwiefern ein Stellplatzschlüssel genau festgelegt werden kann. Grund ist weniger die Ermittlung des tatsächlichen bzw. zukünftigen Bedarfs, sondern vielmehr, dass mithilfe des Stellplatzangebots auch die Nachfrage (bei der späteren Wohnungsvergabe) gesteuert werden kann. Zu berücksichtigen ist dabei (nur), dass der Stellplatzschlüssel nicht allzu niedrig angesetzt wird. Andernfalls besteht das Risiko, dass der angrenzende (ggf. öffentliche) Straßenraum zusätzlich für das Abstellen der Fahrzeuge beansprucht wird (Stichwort: „Parkdruck“, regelwidriges Parkverhalten o. ä.).

## 1) Welcher „Pkw-Schlüssel“ ergibt sich unter Berücksichtigung der Lage des Bauvorhabens?

Das Bauvorhaben Soziales Zentrum befindet sich an dem Mariendorfer Damm (Bundesstraße B96) im Ortsteil Mariendorf des Berliner Bezirks Tempelhof-Schöneberg und liegt etwa 4 km südlich vom S-Bahnring. Es handelt sich hierbei um ein Stadtquartier, das vor allem durch eine dichte ein- und mehrgeschossige Wohnbebauung geprägt ist. Die Busstation „Hundsteinweg“ befindet sich in direkter Nähe (50 m) des Plangebiets und bietet Anschluss an die Buslinien M76 (U Walther-Schreiber-Platz <> S Lichtenrade) und 179 (U Alt Mariendorf <> Gerlinger Straße), welche werktags zu den Hauptverkehrszeiten in einem regelmäßigen 10-Minuten-Takt verkehren. Zudem befindet sich der U-Bahnhof „Alt Mariendorf“, an dem die U-Bahnlinie 6 (U Alt Tegel <> Alt Mariendorf) und mehrere Buslinien verkehren (179, 181, 277, M76, M77, N6, N79, X76), in ca. 500 m Entfernung und kann somit ebenfalls zu Fuß, mit dem Fahrrad oder den o. g. Buslinien gut innerhalb weniger Minuten erreicht werden. Die Linie U6 ermöglicht eine direkte Verbindung in das Stadtzentrum (Fahrzeit ca. 15 Minuten) sowie Anschluss an den Berliner S-Bahnring (Fahrzeit 6 Minuten).

Anhand der oben genannten Studie zum Berliner Mobilitätsverhalten und zur Ermittlung von berlin-spezifischen Haushaltskenndaten aus dem Jahr 2013 ergibt sich für die Berliner Innenstadt (innerhalb des S-Bahnringes bzw. des „Hundekopfs“) ein durchschnittlicher Pkw-Besitz von 0,5 Pkw pro Haushalt. Für den gesamten Berliner Stadtbereich wurde ein durchschnittlicher Pkw-Besitz von 0,7 Pkw pro Haushalt ermittelt. Für das Berliner Umland bzw. den Stadtbereich außerhalb des S-Bahnringes (hier zum Beispiel: Marienfelde, Lichtenrade, Buckow) wird ein Pkw-Besitz von 0,8 Pkw pro Haushalt angegeben.

Obwohl sich das Bauvorhaben räumlich im Stadtbereich außerhalb des Berliner S-Bahnringes befindet, wird es – aufgrund der noch dichten Siedlungsstruktur und der Nähe zu zentralörtlichen Nutzungen – dem Übergangsbereich von der „inneren“ zur „äußeren“ Stadt zugeordnet. Im Folgenden werden dabei daher Kennwerte einer Studie für den gesamten Berliner Stadtbereich herangezogen.

## 2) Welcher „Pkw-Schlüssel“ ergibt sich unter Berücksichtigung der Wohnnutzung und Haushaltsstruktur?

Neben der Berücksichtigung der Lage des Bauvorhabens/Plangebiets und der vorhandenen Erschließungsqualität (ÖPNV-Anbindung, -Erreichbarkeit) spielt bei der Bedarfsermittlung auch die Art der Wohnnutzung eine Rolle. So ist beispielsweise bei einem höheren Anteil an Altenwohnungen, Sozialbauwohnungen oder bei Studentenwohnen von einem (deutlich) geringeren Pkw-Besitz auszugehen. Bei höherwertigem Wohnanspruch bzw. Wohnungsbau besteht – nach den Ergebnissen vergangener Studien – in der Regel ein höherer Anteil an Pkw-Besitz.<sup>3</sup> In diesem Zusammenhang zeigt sich, dass die Zimmeranzahl, die Wohnfläche und deren Verhältnis zueinander einen Einfluss auf den Stellplatzbedarf haben können bzw. über diese Angaben der Bedarf abgeschätzt werden kann.

Dabei überwiegt der Anteil an Wohnungen des Neubaus im Rahmen des Sozialen Zentrums (25 Miniapartements + 12 Altenwohnungen) mit 1 bis 2 Zimmern bei einer Größe von 20 - 68 m<sup>2</sup> (Durchschnittsgröße: 38 m<sup>2</sup>), welche größtenteils für eine Person geeignet sind und daher – auch im Zusammenhang mit dem sozialen Engagement des EJF – von einer erhöhten Anzahl von Senioren, Studenten, Alleinerziehenden, Transferleistungsempfängern etc. ausgegangen werden kann. Für die ebenfalls geplante Tagespflege und die 12 Altenwohnungen des EJF ist aufgrund der Ganztags- und Tagesbetreuung von Pflegebedürftigen davon auszugehen, dass die Bewohner / Tagesbesucher des EJF selbst über kein Auto verfügen und auf die Inanspruchnahme von Fahrdiensten angewiesen sind.

Die Untersuchungen zur Pkw-Motorisierung der Haushalte in Abhängigkeit des Netto-Haushaltseinkommens und der Haushaltgröße zeigen außerdem, dass insbesondere bei Haushalten mit weniger als 2 Personen, die Einkommenshöhe einen wesentlichen Einfluss auf den Pkw-Besitz hat. Bei einem Netto-Haushaltseinkommen zwischen 500 € bis 1.500 € liegt der Pkw-Besitz bei durchschnittlich 0,33 und zwischen 1.500 € bis 3.600 € bei durchschnittlich 0,59 in Berlin.

Zusammenfassend wird daher unter Berücksichtigung der in der Studie aufgezeigten Kennwerte und den zu Grunde gelegten Angaben zur geplanten Wohnnutzung als auch der Berücksichtigung der Lage des Bauvorhabens/Plangebiets sowie der vorhandenen Erschließungsqualität ein Stellplatzschlüssel von:

- 0,6 Stellplätze pro Wohneinheit für die Bestandswohnungen
- 0,33 Stellplätze pro Wohneinheit für die Miniapartements gewählt.

<sup>3</sup> TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN (HRSG.): Forschungsprojekt Mobilität in Städten - SrV 2013 | Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2013“ in Berlin | Tabelle 2.1 und 2.8 | Dresden | 2014.

Damit ergibt sich der in der Tabelle 1-1 ermittelte Stellplatzbedarf für die Wohnnutzung.

**Tabelle 1-1** Stellplatzermittlung nach Wohnnutzung und Haushaltsstruktur

	Wohneinheiten		Stellplatzschlüssel [Stellplatz / Wohneinheit]			erforderliche Stellplätze
			von	bis	gewählt	
Bestandswohnungen Hofgebäude	47	x	0,1	0,9	0,6	≈ 29
Neubau Miniappartements	25	x	0,1	0,6	0,33	≈ 9
						<b>Σ 38</b>

Rein rechnerisch ergibt sich somit ein Stellplatzbedarf von zunächst 38 Stellplätzen für die Wohnnutzung.

### 3) Wie viele Stellplätze werden insgesamt benötigt?

Zusätzlicher Stellplatzbedarf ist zudem durch Fahrdienste des EJV und ggf. die Anmietung des ärztlichen Personals der Arztpraxen zu erwarten. Hierbei wird vereinfacht angenommen, dass pro Arztpraxis sowie pro Mitarbeiter des Pflegediensts ein Stellplatz beansprucht wird:

- 8 Arztpraxen x 1 Stellplatz / Arztpraxis = 8 Stellplätze.
- 8 Mitarbeiter des EJV x 1 Stellplatz / Mitarbeiter = 8 Stellplätze.

Bei den vorhandenen Ladenflächen im EG straßenseitig zum Mariendorfer Damm wird davon ausgegangen, dass diese bereits im Bestand im ruhenden Verkehr abgewickelt werden und keinen zusätzlichen Stellplatz in der Tiefgarage benötigen.

Zusammenfassend wird so ein Stellplatzbedarf von insgesamt 54 Stellplätzen (38 Stellplätze der Wohnnutzung + 16 zusätzliche Stellplätze) ermittelt. Somit ergibt sich rechnerisch eine Differenz von 10 Stellplätzen im Vergleich des vorhandenen Stellplatzangebots in der TG (44 Stellplätze) und dem ermittelten Stellplatzbedarf (54 Stellplätze). Das bedeutet, dass lediglich 10 Fahrzeuge den angrenzende öffentlichen Straßenraum zusätzlich für das Abstellen der Fahrzeuge beanspruchen werden. Die Ortsbegehungen zeigen jedoch, dass in dem Bereich des Hoefweg und der angrenzenden Wohnstraßen noch kein „Parkdruck“ herrscht bzw. noch Reserven im umliegenden Straßenraum vorhanden sind.

Wir hoffen, dass die Ausführungen Sie bei der weiteren Planung und Abstimmung unterstützen.

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

HOFFMANN-LEICHTER  
Ingenieurgesellschaft mbH

i. A. Stephanie Scheffler

i. A. Jens Stephan