

Architekturbüro
Egon Verhoeven
Dipl. Ing. Architekt. AKNW
Johannesstr. 13

47623 Kevelaer

Ingenieurbüro Terfort
Am Brustert 26
47839 Krefeld

Fon 02151 . 971 87 50
Fax 02151 . 971 87 50
Funk 0172 . 236 23 80

www www.stadtundverkehr.com
www.facebook.com/stadtundverkehr

Email terfort@stadtundverkehr.de

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht

Datei
Bf23082025_Q

Mein Zeichen (Durchwahl)
TER

Datum
26.08.2025

**P 2025618-4: Neubau Wohnquartier 'Am Bahnhof' in der Wallfahrtsstadt Kevelaer - Verkehrserschließung: Stellplatznachweis im motorisierten Verkehr
Gutachterliche Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Verhoeven,

zur Erhöhung des Angebotes an innenstadtnahen und bezahlbaren Wohnraum in der Wallfahrtsstadt Kevelaer ist die Errichtung eines Wohnquartiers südlich der Straße Am Bahnhof zwischen der Straße Am Europaplatz und der Antoniusstraße geplant, vgl. Abb. 1.

Die Sicherung der Erschließung des Quartiers erfordert u.a. die Schaffung eines bedarfsgerechten Angebotes an Stellplätzen für den motorisierten Verkehr. Vor diesem Hintergrund ist es Ziel, die reale Nachfrage und das erforderliche Angebot an Stellplätze bezogen auf das geplante Wohnquartier zu bestimmen.

1. Vorhabenbeschreibung

Auf Basis der aktuellen Nutzungs- und Bebauungsplanung ist im Zuge des Neubaus des Quartiers die Errichtung von 50 Wohneinheiten (38 Wohnungen mit 1-2-Zimmern für Singles und Paare und 12 Wohnungen mit 3-4-Zimmern für Paare und Familien) für insgesamt 97 Bewohner geplant. Entsprechend dem Ziel, preiswerten Wohnraum zu schaffen, werden 84 % (42 Wohneinheiten) der Wohnungen für ca. 87 % der Bewohner unter Einsatz von Mitteln des sozialen Wohnungsbaus realisiert.

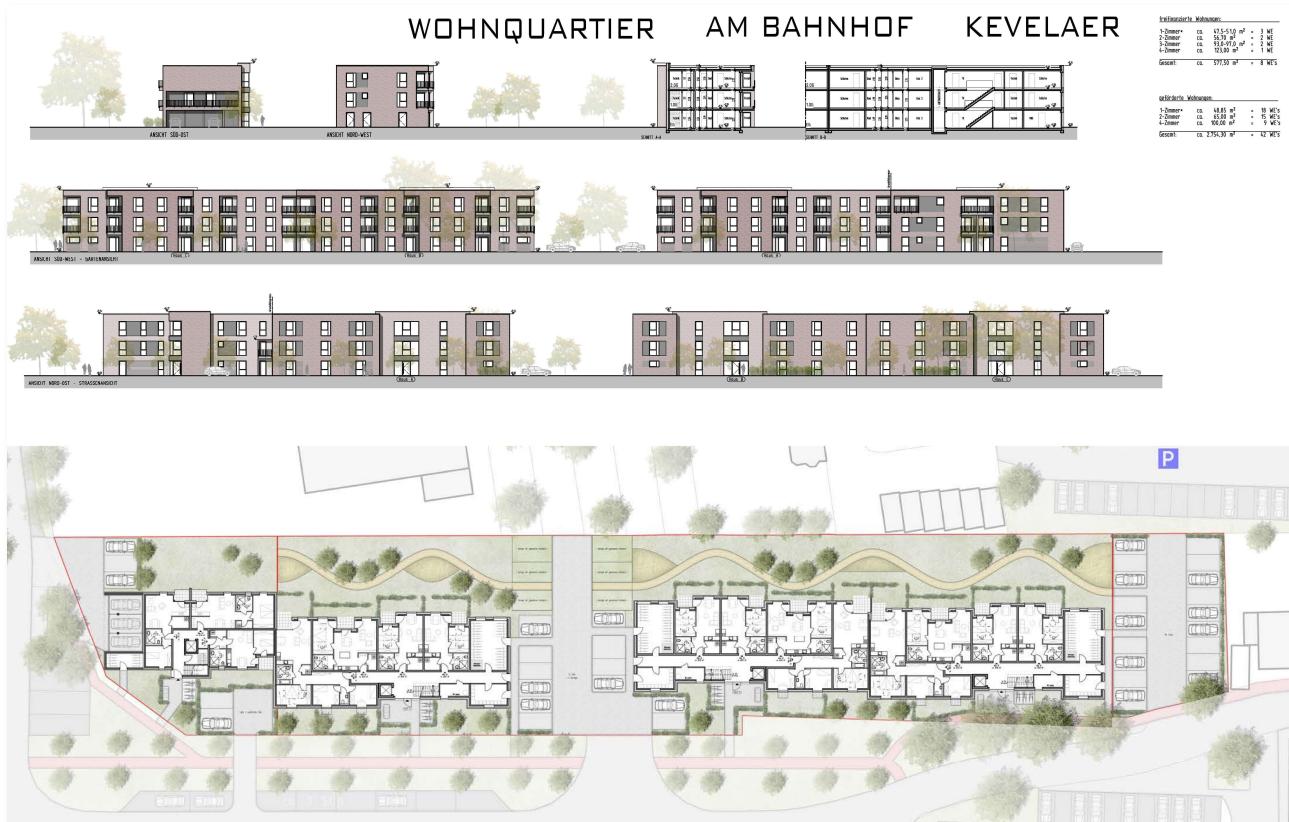


Abb. 1.: Neubau Wohnquartier 'Am Bahnhof' in Kevelaer: Entwurfsplanung, Stand 08.2025

Quelle: Architekturbüro Verhoeven

Zur Deckung der Nachfrage im ruhenden Verkehr sind auf dem Grundstück 42 Pkw-Stellplätze geplant. Davon entfallen 8 Stellplätze auf die freifinanzierten Wohnungen und 34 Stellplätze auf den geförderten Wohnungsbau. Maßgebend für den bauordnungsrechtlichen Stellplatzbedarf sind die Bestimmungen (§ 3 Abs. 1 und Anlage 1) der Stellplatzsatzung der Wallfahrtsstadt Kevelaer (Stand: 11. Oktober 2019), die für Wohnungen mit mehr als 3 Wohneinheiten 1 Stellplatz vorschreibt. Unter Ansatz der geplanten Anzahl von 50 Wohneinheiten sind bauordnungsrechtlich auf der Grundlage der Bestimmungen 50 Pkw-Stellplätze – 8 Stellplätze für die freifinanzierten Wohnungen und 42 für die geförderten Wohnungen – nachzuweisen. Im Ergebnis der Gegenüberstellung des Stellplatzangebotes und der nachzuweisenden Stellplatzanzahl ist der Stellplatzbedarf bei den freifinanzierten Wohnungen gesichert. Bei dem geförderten Wohnungsbau besteht eine Unterdeckung an 8 Stellplätzen.

In der Satzung erfolgt keine weitere Differenzierung des Stellplatzschlüssels nach Gebietszonen, in denen Faktoren wie Nutzungsmischung, Bevölkerungsdichte u.a.m. Berücksichtigung finden, nach der Erschließungsqualität im ÖPNV oder sonstigen multimodalen Verkehrsangeboten. Nach § 3 Abs. 4 der Satzung kann bei einem bestehenden Missverhältnis zwischen der geforderten Anzahl an Stellplätzen und dem realen Bedarf eine Abminderung oder Erhöhung der Stellplätze erfolgen. Das entsprechende Missverhältnis ist gutachterlich nachzuweisen.

Aufgrund der Qualität in der Nahversorgung, Nutzungsmischung, Erschließung im ÖPNV und SPNV, Reisezeit und Bewohner- sowie Einkommensstruktur ist bezogen auf das geplante Quartier von einem geringen Motorisierungsgrad der Bewohner und einem entsprechend abgeminderten Bedarf an Stellplätzen auszugehen.

2. Stellplatzbedarfsermittlung im motorisierten Verkehr

Zur Quantifizierung des Abminderungspotentials in der Stellplatznachfrage im ruhenden motorisierten Verkehr kommt das Verfahren entsprechend der 'Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel', Stand 07.2021, herausgegeben von der Stiftung 'Lebendige Stadt' zur Anwendung.

Bei dem Verfahren zur Bestimmung des Stellplatzbedarfs wird in einem ersten Schritt der Quartiertyps über die Bevölkerungsdichte und den Anteil der Wohnnutzung im Gebiet bestimmt, vgl. Abb. 1. Der Quartiertyp liefert einen Wertebereich für den Pkw-Besitz (Pkw je Haushalt) und damit einen Basiswert (Pkw je Haushalt). In einem nachfolgenden Schritt wird der Basiswert durch verschiedene mobilitätsrelevante Faktoren, z.B. Nahversorgung, Nutzungsmischung u.a.m. abgemindert oder erhöht. Aus der Multiplikation des Basisfaktors mit allen Faktoren ergibt sich der Stellplatzschlüssel, der multipliziert mit der Anzahl der Wohneinheiten wiederum den Stellplatzbedarf mit einer Wertespanne ergibt. Eine weitere Reduzierung des Stellplatzbedarfs ist bei Ansatz von multimodalen Mobilitätsbausteinen, die zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs beitragen, und/oder bei anrechenbaren bestehenden privaten Stellplätzen an einem Standort möglich.

2.1 Bestimmung des quartierspezifischen Basisfaktors

Im Rahmen der Bestimmung des Basisfaktors wird typenbezogen die Bevölkerungsdichte und der Wohnanteil in dem Quartier bestimmt. Das geplante Wohnquartier wird dem Dichtetyp 'D-' mit einer niedrigen Dichte unter Ansatz der Einwohnerdichte der Stadt Kevelaer von ca. 280 Einwohner/km² und einem mittleren Anteil an Wohnen 'Wo' mit 40-80 % der Gebietsfläche zugeordnet. Unter Ansatz des Motorisierungsgrades von 1,4 Pkw/Haushalt gemäß der 'Haushaltsbefragung zur Mobilität in der Stadt Kevelaer (Stand: 02.2020)' ist für die weitere Berechnung der Basisfaktor von 1,1 maßgebend, vgl. Abb. 2.

Quartierstyp	Häufigkeit	Pkw-Besitz je Haushalt in der Quartiere kleiner als				► Basiswert Abschätzung		
		HH	OS	10%	25%			
W+	11	0	1.1	1.3	1.7	2.0	► 1.3	
D-	Wo	44	8	0.9	0.9	1.3	1.5	► 1.1
W-	87	39	0.4	0.6	1.1	1.5	► 0.7	
D-	Wo	77	10	0.6	0.6	0.9	1.0	► 0.9
W-	32	5	0.4	0.4	0.7	0.8	► 0.8	
W+	53	0	0.6	0.7	0.8	1.0	► 0.8	
D+	Wo	127	17	0.5	0.6	0.7	0.8	► 0.8
W-	33	4	0.3	0.4	0.6	0.7	► 0.7	
W+	67	0	0.3	0.4	0.6	0.7	► 0.7	
D++	Wo	164	6	0.3	0.4	0.5	0.6	► 0.7
W-	34	2	0.3	0.3	0.4	0.5	► 0.6	

Abb. 2: Stellplatzbedarfsermittlung: Bestimmung des quartierspezifischen Basisfaktors
Quelle: Stiftung 'Lebendige Stadt'

2.2 Bestimmung der mobilitätsspezifischen Einflußfaktoren

2.2.1 Nahversorgung

Der Grad der Motorisierung wird durch die Nähe zu Nahversorgungseinrichtungen beeinflusst.

Der nächstgelegene Nahversorgungsstandort (NETTO-Markendiscount) im Zuge der Gelderner Straße ist 175-300 m von Quartier entfernt und fußläufig in 1-4 Minuten erreichbar. Weitere Nahversorgungsstandorte (ehemals REWE und bestehender NORMA) am Roermonder Platz und an der Marktstraße, die sich derzeit im Umbau befinden, sind in 5-7 und 7-9 Minuten fußläufig erreichbar. In den ehemaligen REWE-Markt wird zukünftig ein Netto-Markendiscountmarkt einziehen. Am bestehenden benachbarten Standort des NETTO-Marktes in der Gelderner Straße wird ein NETTO-Getränkemarkt angesiedelt. Für die Nahversorgungsqualität ausgehend von den zukünftigen Marktstandorten mit einem Vollsortiment am Roermonder Platz und in der Marktstraße wird der Basiswert unter Ansatz der Faktoren 0,8 bis 1,0 abgemindert, vgl. Abb. 3.



Abb. 3: Stellplatzbedarfsermittlung: Faktor 'Nahversorgung'
Quelle: Stiftung 'Lebendige Stadt'

2.2.2 Nutzungsmischung

Neben der Nähe zu Nahversorgungseinrichtungen nimmt die Mischung von Nutzungen Einfluss auf die Motorisierung. In einem Radius von 800 m befinden sich zahlreiche Bildungs-, Kultur-, Verwaltungs-, Gesundheits- und sonstige sozialen

Einrichtungen. Stellvertretend für das Maß an Nutzungsmischung wird der Basiswert unter Ansatz der Faktoren 0,8 bis 0,9 abgemindert, vgl. Abb. 4.

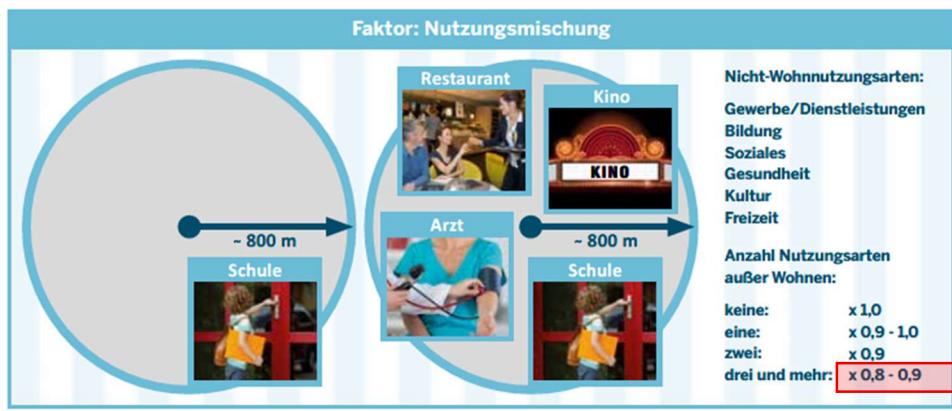


Abb. 4: Stellplatzbedarfsermittlung: Faktor 'Nutzungsmischung'
Quelle: Stiftung 'Lebendige Stadt'

2.2.3 ÖPNV und SPNV

Die Qualität in der Erschließung im ÖPNV (Bus) und SPNV (Bahn) trägt zur wesentlichen Reduzierung des motorisierten Verkehrs bei.

In einer Entfernung von 75-250 m ist das Quartier im Zuge des Bus- und Bahnhaltepunktes 'Kevelaer Bahnhof' an das öffentliche straßen- und schienengebundene Nahverkehrsnetz angebunden.

Die Buslinie 73 verkehrt auf der Relation Kevelaer Bhf. - Weeze Airport Mo-So. im 60-Minutentakt zwischen 4.35 und 23.48 Uhr und zwischen 4.36 und 23.49 Uhr in der Gegenrichtung. Die ergänzende Buslinie SB 46 verbindet Kevelaer über Weeze und Goch mit Nijmegen in den Niederlanden und verkehrt Mo-Fr. im 120-Minutentakt zwischen 4.15 und 0.15 Uhr und zwischen 4.40 und 2.40 Uhr in der Gegenrichtung. Samstags und sonntags verkehrt die Buslinie ebenfalls im 120-Minutentakt.

Auf der Relation Kleve und Düsseldorf mit Halt in Kevelaer verkehrt die Regionalbahn RE 10 Mo-Fr. im 30-Minutentakt zwischen 4.51 und 0.21 Uhr und zwischen 5.38 und 0.08 Uhr in der Gegenrichtung; an Samstagen und Sonntagen im 60-Minutentakt.

Aufgrund der geringen Taktfrequenz im ÖPNV und SPNV wird trotz der Nähe zu dem Bushaltpunkt der Basiswert mittels der Faktoren 0,9 bis 1,0 abgemindert, vgl. Abb. 5. Für die Bestimmung der Erschließungsqualität im SPNV wird ein Abminderungsfaktor von 0,8 bis 0,9 in Ansatz gebracht, vgl. Abb. 5.



Abb. 5: Stellplatzbedarfsermittlung: Faktor 'ÖPNV und SPNV'

Quelle: Stiftung 'Lebendige Stadt'

2.2.4 Reisezeit

Das geplante Quartier befindet sich im Kernbereich von Kevelaer in unmittelbarer Nachbarschaft zur Innenstadt. Aus der Zentralität des Standortes resultieren kurze Reisezeiten zur Innenstadt. Stellvertretend für die kurzen Reisezeiten wird der Basiswert unter Ansatz der Faktoren 0,7 bis 0,8 abgemindert, vgl. Abb. 6.

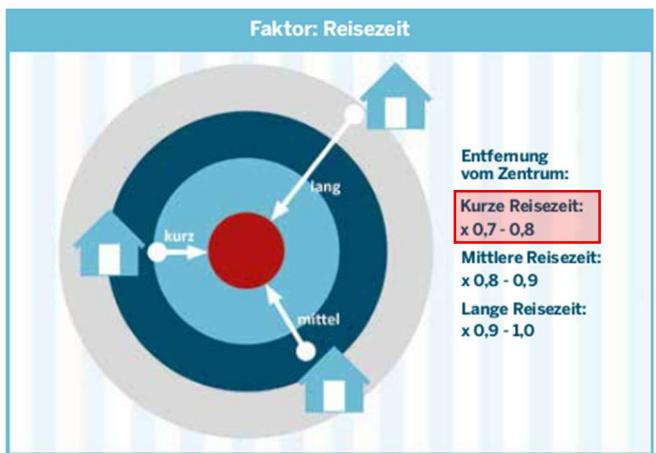


Abb. 6: Stellplatzbedarfsermittlung: Faktor 'Reisezeit'

Quelle: Stiftung 'Lebendige Stadt'

2.2.5 Haushalt- und Wohnungsgröße

Die Haushalts- und Wohnungsgröße bestimmt den Besitz von Pkws. 42 % der Wohnungen in dem Quartier werden für 1-Personenhaushalte und 52 % der Wohnungen werden für Paare und Familien geschaffen. Von den 97 Bewohnern des Quartiers werden 76 Personen in Mehrpersonenhaushalte leben, die anders als die Singles in der Regel über mindestens einen

Pkw verfügen. Stellvertretend für den dominierenden personenbezogenen Anteil an Paaren und Familien wird der Basiswert unter Ansatz des Faktors 1,1 erhöht, vgl. Abb. 7.



Abb. 7: Stellplatzbedarfsermittlung: Faktor 'Haushalt- und Wohnungsgröße'
Quelle: Stiftung 'Lebendige Stadt'

2.2.6 Einkommen

Der Pkw-Besitz steht in Abhängigkeit des verfügbaren Einkommens. Die 42 Haushalte in den geförderten Wohnungen in dem Quartier, insbesondere die Singlehaushalte, werden aufgrund des Einkommens über keinen Pkw verfügen. Ausgehend von der Einkommensstruktur in dem Quartier wird der Basiswert unter Ansatz der Faktors 0,8 bis 0,9 abgemindert, vgl. Abb. 8.



Abb. 8: Stellplatzbedarfsermittlung: Faktor 'Einkommen'
Quelle: Stiftung 'Lebendige Stadt'

3. Ableitung Stellplatzbedarf

Unter Ansatz der verschiedenen motorisierungsspezifischen Faktoren ergibt sich ein Stellplatzschlüssel zwischen 0,31 und 0,71 für das geplante Wohnquartier. Der Neubau von 50 Wohneinheiten bedingen die Schaffung eines Angebotes an 16 bis 36 Pkw-Stellplätze. Im Abgleich mit der geplanten Anzahl an insgesamt 42 Stellplätzen¹ kann trotz der Abminderung der für den geförderten Wohnungen geforderten Stellplatzanzahl die zukünftige Erschließung des Quartiers im ruhenden Verkehr abweichend von dem Richtwert nach der städtischen Satzung als gesichert betrachtet werden, vgl. Abb. 9.

¹ Der Nachweis an 8 Stellplätzen für die freifinanzierten Wohnungen nach Satzung ergibt einen Stellplatzschlüssel von 1. Bei den geförderten Wohnungen beträgt der Stellplatzschlüssel 0,81 unter Ansatz der geplanten 34 Stellplätze.



Abb. 9: Ableitung Stellplatzbedarf

Quelle: Stiftung 'Lebendige Stadt'/STADT+VERKEHR

Mit freundlichen Grüßen

(Terfort)