

STELLUNGNAHME MEHRGENERATIONENWOHN-PROJEKT STADT LINGEN ORTSTEIL HOLTHAUSEN

Auftraggeber: **Stadt Lingen (Ems)
Fachdienst Stadtplanung
Elisabethstraße 14 – 16
49808 Lingen (Ems)**

Auftragnehmer: **PGT Umwelt und Verkehr GmbH
Vordere Schöneworth 18
30167 Hannover**

Bearbeitung: **Dipl.-Ing. R. LOSERT
S. COERDT, B. Sc.**

Typoscript: **M. HEINE**

Hannover, 08. April 2026

P3900_T_260320-Lingen-Holthausen.docx

INHALTSVERZEICHNIS:

1	Ausgangslage	1
2	Verkehrsmengen.....	3
2.1	Analyseverkehr 2024	3
2.2	Prognoseverkehr 2038 – ohne Mehrgenerationenprojekt.....	4
3	Verkehrsprognose Mehrgenerationenprojekt	5
3.1	Wohnen	5
3.2	Betreutes Wohnen	6
3.3	Tagespflege	6
3.4	Gesamtverkehrsaufkommen	7
3.5	Tageszeitliche Verteilung des Verkehr	7
3.6	Räumliche Verteilung des Verkehr	8
3.7	Prognoseverkehr 2038 – mit Mehrgenerationenprojekt.....	9
4	Bewertung der Verkehrsqualität	10

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 3.1:	Gesamtverkehrsaufkommen.....	7
-----------	------------------------------	---

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 1.1:	Lage der Plangebiete.....	1
Abb. 1.2:	Konzeptplan Mehrgenerationen-Wohnen-Projekt (Quelle: mas Architectuur / NSP Landschaftsarchitekten / WBR Wolbeck Architekten)	2
Abb. 2.1:	Gesamtverkehrsmengen – Analyse 2024 (Kfz / 24 h).....	3
Abb. 2.2:	Gesamtverkehrsmengen – Prognoseverkehr 2038 ohne Mehrgenerationenprojekt (Kfz / 24 h).....	4
Abb. 3.1:	tageszeitliche Verteilung des neu induzierten Verkehrs	7
Abb. 3.2:	räumliche Verteilung des Verkehrs aus dem Plangebiet	8
Abb. 3.3:	Gesamtverkehrsmengen – Prognoseverkehr 2038 mit Mehrgenerationenprojekt (Kfz / 24 h).....	9
Abb. 4.1	Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt Prozessionsweg / Biener Straße (Quelle: /4/)	10



LITERATURVERZEICHNIS

- 1 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS – Köln, 2015
- 2 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):
Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) – Köln, 2006
- 3 Stadt Lingen (Ems): Verkehrsuntersuchung: Bebauungsplan Nr. 117, Ortsteil
Holthausen mit örtlichen Bauvorschriften Baugebiet: „Südlich Prozessions-
weg“
- 4 BPS GmbH: verschiedene Programme, Karlsruhe (in der aktuellen Version)

1 Ausgangslage

Die Stadt Lingen (Ems) plant die Aufstellung eines Bebauungsplans für ein Mehrgenerationen-Wohnen-Projekt in Holthausen-Biene aufzustellen. Vor diesem Hintergrund sollen im Vorfeld die verkehrlichen Auswirkungen auf die Biener Straße qualitativ bewertet werden.

Das Mehrgenerationen-Wohnen-Projekt soll nördlich des Prozessionsweges entwickelt werden, wobei eine separate Anbindung an die Biener Straße vorgesehen ist. Die Lage des Projektes ist der Abbildung 1.1 zu entnehmen.

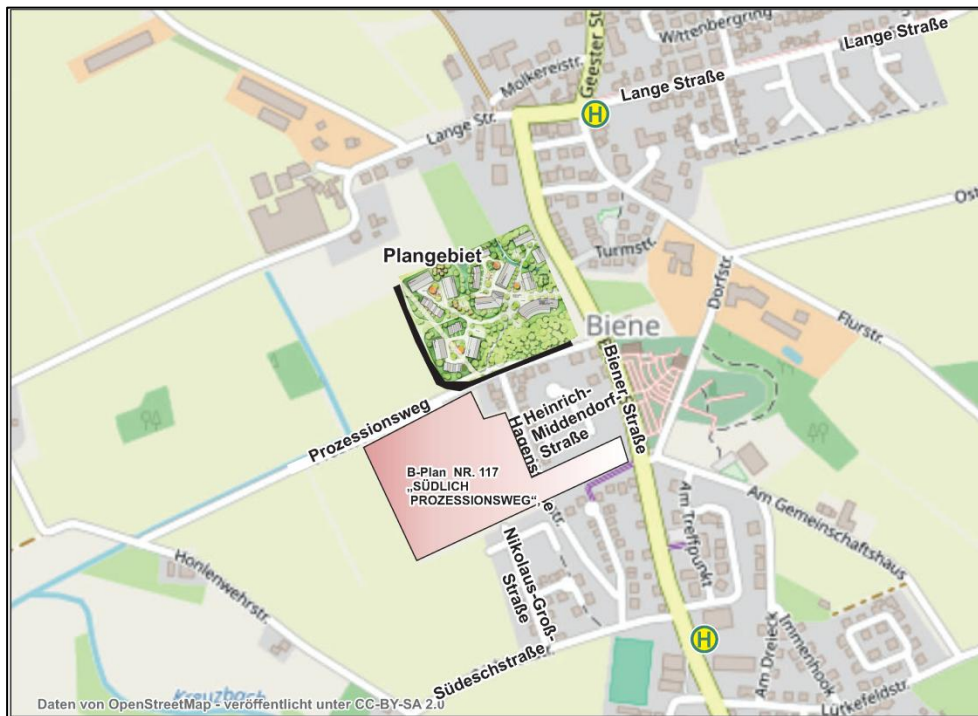


Abb. 1.1: Lage der Plangebiete

Für das Mehrgenerationen-Wohnen-Projekt wurde ein Wettbewerb durchgeführt, bei dem u. a. das Nutzungskonzept beschrieben wurde.

Demnach ist von rund 65 Wohneinheiten in Reihen- und Mehrfamilienhäusern sowie von ca. 35 Plätzen im betreuten Wohnen bzw. ambulanten Wohngemeinschaften auszugehen.

Ergänzend ist eine Tagespflege geplant.



Abb. 1.2: Konzeptplan Mehrgenerationen-Wohnen-Projekt (Quelle: mas Architectuur / NSP Landschaftsarchitekten / WBR Wolbeck Architekten)

Aufgrund der vielfältigen strukturellen Entwicklungen in der Stadt Lingen (Ems) wurde im Gutachten zum Bebauungsplans Nr. 117 „südlich Prozessionsweg“, **eine allgemeine Zunahme des Verkehrs von 10 %** angenommen.

PGT Umwelt und Verkehr GmbH

3 Verkehrsprognose Mehrgenerationenprojekt

Das Konzept sieht folgende Nutzungsmischung vor:

- Wohnen in Reihen- und Mehrfamilienhäusern
- betreutes Wohnen bzw. ambulanten Wohngemeinschaften
- Tagespflege.

Die Verkehrserziehung ist daher differenziert vorzunehmen.

3.1 Wohnen

Grundlage für die Berechnung der Verkehrserzeugung von Wohngebieten bildet die Lage der Entwicklungsflächen mit Angabe der Anzahl der Wohneinheiten (WE) bzw. der Einwohner (EW). Unter Zugrundelegung einer mittleren Anzahl von Wegen pro Person wird die Gesamtzahl der Wege der Bewohner berechnet werden. Für die Berechnung des Kfz-Aufkommens ist der Anteil der zu Fuß, mit dem Rad bzw. mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege von Relevanz. Diese sind wiederum von der Lage des Gebietes zu vorhandenen Infrastruktureinrichtungen, zu Haltestellen des ÖPNV, etc. abhängig.

Bei den Berechnungen wird von 21 Reihenhäusern und 43 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern ausgegangen. Die neuen Einwohner werden im angrenzenden Straßennetz ein zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugen, dass mit folgenden Ansätzen ermittelt wird:

- 1,75 bis 3,3 Einwohner (EW) je Wohneinheit (WE) (Mittelwert 2,26 EW/WE)
- 3,6 Wege je Einwohner
- 90 % vom/zum Wohngebiet
- Modal-Split Pkw: 85 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,30 Personen
- Besucherverkehr: 25 % der Wohneinheiten
- Sonstiger Verkehr: 8 % der Wohneinheiten
- Ver- und Entsorgung: 3 % des Einwohnerverkehrs.

Insgesamt liegt das Verkehrsaufkommen der Wohnbauentwicklung bei 344 Kfz / 24 h als Summe beider Richtungen.

3.2 Betreutes Wohnen

Im betreuten Wohnen bzw. in den ambulanten Wohngemeinschaften sind ca. 35 Plätzen geplant.

Grundlage für die Berechnung der Verkehrserzeugung ist neben den Bewohnern die Anzahl der Beschäftigten. Bei dem untersuchten Projekt wird von 12 Mitarbeitern ausgegangen. Es wird von einem Anwesenheitsgrad der Beschäftigten von 80 % ausgegangen. Aufgrund der dezentralen Lage der Einrichtungen werden ein Kfz-Anteil von 100 % und ein Besetzungsgrad der Pkw von 1,0 Personen angenommen.

Bewohnerverkehre (z. B. externe Arztbesuche) sind nur in geringem Umfang zu berücksichtigen. Außer den Beschäftigtenverkehren sind bei der Berechnung noch Besucher- und Geschäftsfahrten sowie Wirtschaftsverkehre zu berücksichtigen.

Das Gesamtverkehrsaufkommen wird bei 52 Kfz / 24 h als Summe beider Richtungen liegen

3.3 Tagespflege

Für die Tagespflege wird von 20 Betreuungsplätzen ausgegangen. Bei der Tagespflege werden die betreuten Personen in der Regel mit Kleinbussen gebracht und abgeholt. Pro Person werden daher 4 Fahrten erzeugt, wobei der Besetzungsgrad der Fahrzeuge mit 4 Personen angenommen wird.

Unter Berücksichtigung des Beschäftigtenverkehrs ist mit 28 Kfz / 24 h als Summe beider Richtungen zu rechnen.

3.4 Gesamtverkehrsaufkommen

Wohnen	344 Kfz / 24 h
Betreutes Wohnen	52 Kfz / 24 h
Tagespflege	26 Kfz / 24 h
Summe	422 Kfz / 24 h

Tab. 3.1: Gesamtverkehrsaufkommen

3.5 Tageszeitliche Verteilung des Verkehr

Der Abbildung 3.1 ist die zeitliche Verteilung des Neuverkehrs zu entnehmen.

Aufgrund der geplanten Nutzungen wird sich der Verkehr nahezu gleichmäßig über den Tag verteilen.

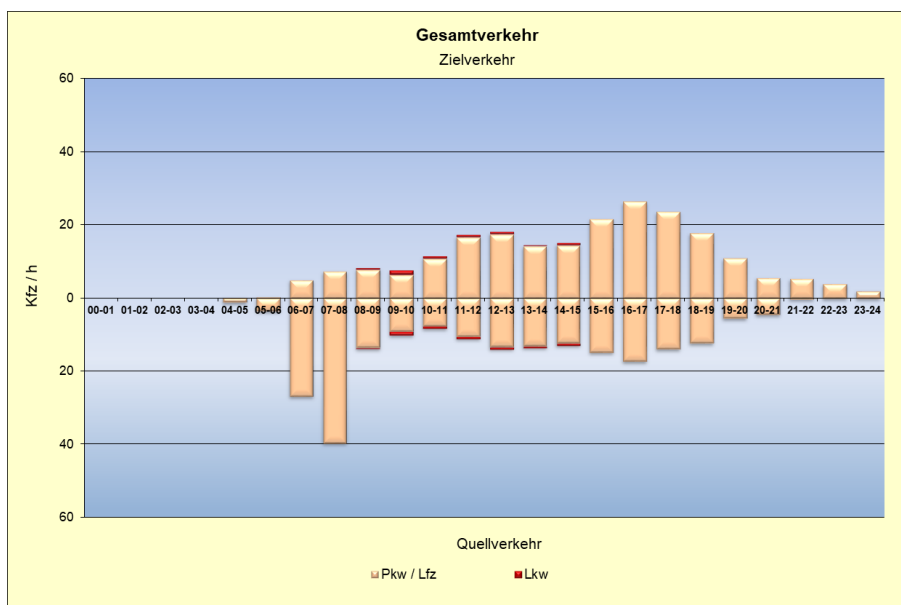


Abb. 3.1: tageszeitliche Verteilung des neu induzierten Verkehrs

Hervorgerufen durch den Berufsverkehr wird lediglich in der vormittäglichen Spitzenstunde mit ca. 40 Kfz/h eine höhere Anzahl an Kfz das Plangebiet verlassen. In den übrigen Tagesstunden liegt die Richtungsbelastung bei maximal 20 Kfz/h. Dies bedeutet, dass im Mittel ca. alle drei Minuten ein Fahrzeug von bzw. zum Plangebiet fahren wird.

3.6 Räumliche Verteilung des Verkehr

Bei der Verteilung des neu induzierten Verkehrs im Straßennetz wird davon ausgegangen, dass der überwiegende Anteil über die Biener Straße in Richtung Süden abfließen wird.

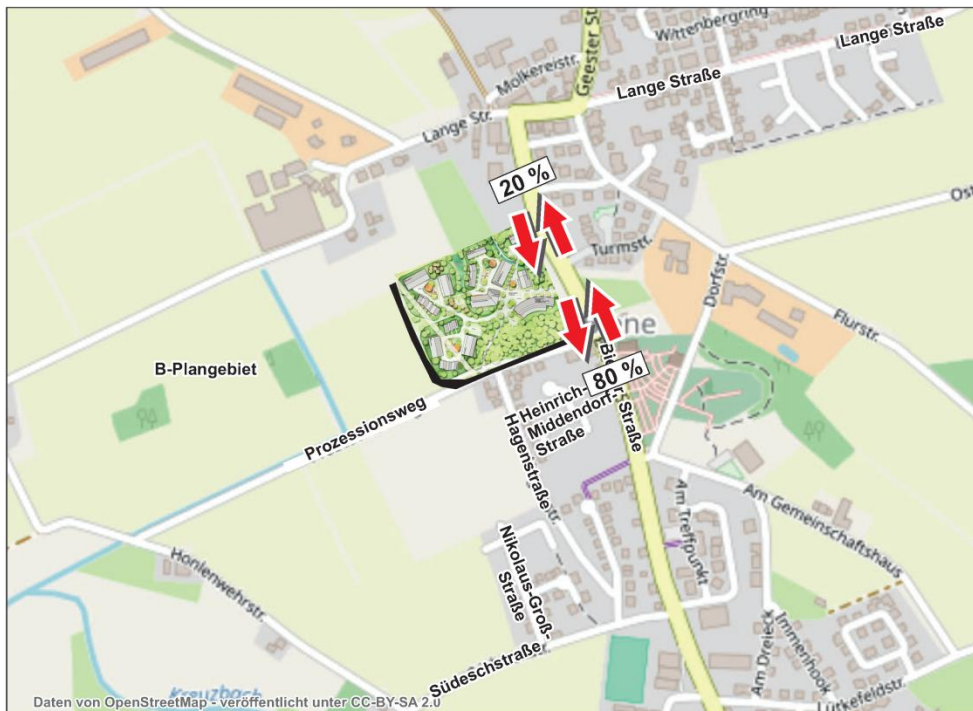


Abb. 3.2: räumliche Verteilung des Verkehrs aus dem Plangebiet

3.7 Prognoseverkehr 2038 – mit Mehrgenerationenprojekt

Der Abbildung 3.3 sind die Prognoseverkehrsmengen zu entnehmen.

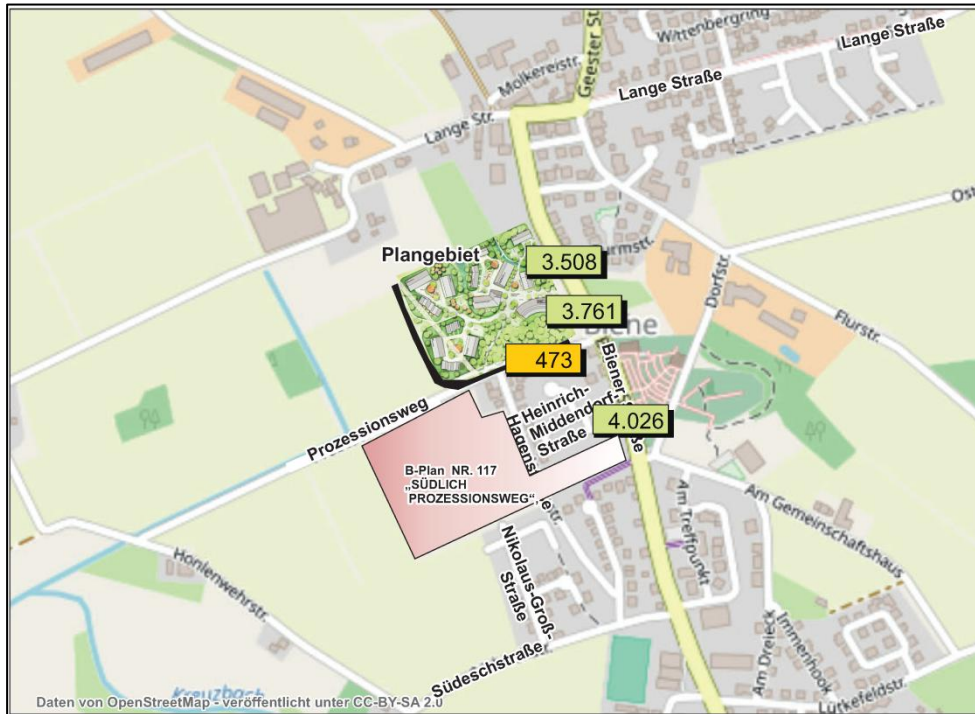
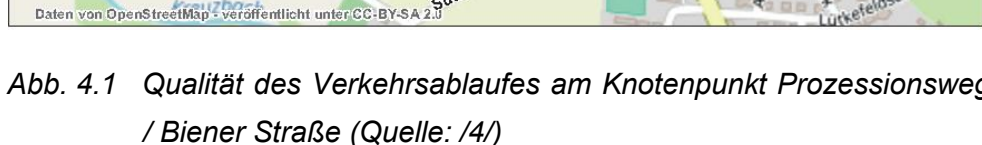


Abb. 3.3: Gesamtverkehrsmengen – Prognoseverkehr 2038 **mit Mehrgenerationenprojekt** (Kfz / 24 h)

Der Südabschnitt der Biener Straße erfährt eine Mehrbelastung von knapp 10 % und wird südlich des Prozessionsweges im Prognosehorizont von rund 4.025 Kfz / 24 h befahren werden.

In der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 117, Ortsteil Holt-
hausen mit örtlichen Bauvorschriften Baugebiet: „Südlich Prozessionsweg“
(vgl. /4/) ergaben die Berechnungen der Verkehrsqualität für den Knoten-
punkt Prozessionsweg / Biener Straße für die verkehrlichen Spitzenstunden
eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV-Stufe A).



Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich durch die Entwicklung des Mehrgenerationen-Wohn-Projektes die Verkehrsqualitäten im Zuge der Biener Straße nicht verändern und somit aus gutachterlicher Sicht keine Ertüchtigungsmaßnahmen im Straßennetz erforderlich sind.