ZIV Mobilität planen

Mobilitätskonzept

Alte Stobbefabrik

Bensheim

Endbericht



Impressum

Titel
Mobilitätskonzept „Alte Stobbefabrik“ Bensheim

Kurztitel
Mobilitätskonzept „Alte Stobbefabrik“

Auftraggeber
Immotolia GmbH & Co. KG
Schillerstr. 80
64625 Bensheim

Auftragnehmer
ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt
Tel.: 06151 – 27 0 28 0
www.ziv.de | kontakt@ziv.de

Felix Fabian M.Eng. (Projektleitung)
Christian Elmers M.A.
Milena Herpolsheimer
Tom Schadt M.Sc.

Status
Endbericht

Ort, Datum
Darmstadt, 03.07.2026

Projektnummer
50265014

Bild Titelblatt
ZIV GmbH

Hinweis: In der Wortwahl des Dokuments werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Menschen angesprochen.

Inhalt

1 Ausgangslage 1

1.1 Aufgabenstellung 1
1.2 Vorgehensweise 2
1.3 Mobilitätsverhalten in Bensheim 2
1.4 Stellplatzbedarf nach Satzung der Stadt Bensheim 4

2 Analyse der Mobilitätsangebote 5

2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV) 5
2.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 6
2.3 Radverkehr 7
2.4 Fußverkehr 9
2.5 Stärken und Schwächen der Bestandssituation 11

3 Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindung 13

4 Maßnahmen zur Reduzierung der benötigten Stellplätze 15

4.1 Radabstellanlagen (nach HBO § 52) 15
4.2 Lastenrad-Sharing 15
4.3 Sonstiges 16

5 Wirkungsabschätzung der Maßnahmen 17

6 Fazit 20

Abbildungen

Abbildung 1	Übersicht des Untersuchungsgebietes	1
Abbildung 2	Verkehrsmittelwahl: Bensheim im regionalen Vergleich	3
Abbildung 3	MIV | Bestandsfotos aus der Ortsbegehung	5
Abbildung 4	ÖPNV | Bestandsfotos aus der Ortsbegehung	6
Abbildung 5	Radverkehr | Bestandsfotos aus der Ortsbegehung	7
Abbildung 6	Radverkehr | Isochronen – 10 Minuten (1 Farbring = 1 Minute)	8
Abbildung 7	Fußverkehr | Bestandsfotos aus der Ortsbegehung	9
Abbildung 8	Fußverkehr | Isochronen – 10 Minuten (1 Farbring = 1 Minute)	10

Tabellen

Tabelle 1	Benötigte Kfz-Stellplätze nach der Stellplatzsatzung der Stadt Bensheim	4
Tabelle 2	MIV – Stärken und Schwächen	11
Tabelle 3	ÖPNV – Stärken und Schwächen	11
Tabelle 4	Radverkehr – Stärken und Schwächen	12
Tabelle 5	Fußverkehr – Stärken und Schwächen	12
Tabelle 6	Berechnung des reduzierten Stellplatzbedarfs für die Nutzung Wohnen	17

Anlagen

1	Bestandssituation
1.1	Bestandssituation – motorisierter Individualverkehr
1.2	Bestandssituation – öffentlicher Personennahverkehr
1.3	Bestandssituation – öffentlicher Personennahverkehr mit Einzugsradien
1.4	Bestandssituation – Radverkehr
1.5	Bestandssituation – Fußverkehr
1.6	Bestandssituation – POIs

Abkürzungen

BAB	Bundesautobahn
BGF	Bruttogrundfläche
HBO	Hessische Bauordnung
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MiD	Mobilität in Deutschland
ÖPNV	Öffentlicher Personen
P+R	Park an Ride
POI	Point of Interest
RB	Regionalbahn
Stp.	Stellplatz
WE	Wohneinheit
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Ausgangslage

1.1 Aufgabenstellung

Das Gelände der „Alten Stobbefabrik“ erstreckt sich über mehr als 4 ha nördlich des Bahnhofs Bensheim-Auerbach und wird durch die Straßen Brückweg, Schillerstraße und Otto-Beck-Straße sowie die Bahntrasse begrenzt. In der Vergangenheit wurde das Areal zur Herstellung von Korken und Kunststoffstopfen durch die Firma Sanner GmbH genutzt. Vor einigen Jahre wurde der Produktionsstandort in den Südwesten von Bensheim verlegt. Das Gelände „Alte Stobbefabrik“ steht somit für neue Nutzungen zur Verfügung.

Geplant für die „Alte Stobbefabrik“ ist ein zukunftsfähiges Wohnquartier mit rd. 1.000 dort lebenden Menschen. Neben der Wohnnutzung ist im Süden auch ein Seniorenwohnheim, ein zugehöriges Restaurant/ Café und eine Kindertagesstätte geplant. Der Untersuchungsbereich sind in der nachfolgenden Abbildung 1 aufgezeigt.

Abbildung 1 Übersicht des Untersuchungsgebietes



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

Durch den zusätzlichen Bevölkerungszuwachs und damit einhergehenden zusätzlichen Verkehr soll für dieses Gebiet ein Mobilitätskonzept erstellt werden, um Grundlagen für eine möglichst attraktive, effiziente und umweltfreundliche Mobilität an dem Standort zu schaffen. Ziel ist es, die Nutzung der

Verkehrsmittel des Umweltverbunds (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu fördern und so das Straßennetz im Umfeld zu entlasten und die Zahl der notwendigen Stellplätze zu reduzieren.

1.2 Vorgehensweise

Das Mobilitätskonzept basiert auf einer strukturierten, mehrstufigen Vorgehensweise mit dem Ziel, den Stellplatzbedarf nachhaltig zu reduzieren und gleichzeitig eine leistungsfähige, bedarfsgerechte Mobilität sicherzustellen.

In einem ersten Schritt erfolgt eine umfassende Analyse der Bestandssituation. Diese wird differenziert nach den vorhandenen Mobilitätsangeboten vorgenommen, u. a. dem motorisierten Individualverkehr, dem öffentlichen Personennahverkehr, dem Rad- und Fußverkehr sowie ergänzenden Angeboten wie Carsharing. Dabei werden sowohl die Angebotsqualität als auch die quantitative Ausprägung (z. B. Erreichbarkeiten, Taktungen, Abstellmöglichkeiten) erfasst. Darauf aufbauend werden die Stärken und Schwächen der einzelnen Mobilitätsangebote systematisch ermittelt. Ziel ist es, bestehende Potenziale ebenso wie Defizite herauszuarbeiten.

Im zweiten Schritt werden auf Grundlage der Analyseergebnisse gezielt Maßnahmen abgeleitet. Diese Maßnahmen verfolgen das Ziel, den Bedarf an Stellplätzen zu reduzieren, indem Alternativen zum privaten Pkw gestärkt und attraktiver gestaltet werden. Dazu zählen unter anderem die Förderung des Rad- und Fußverkehrs, der Ausbau von Sharing-Angeboten, Mobilitätsmanagementmaßnahmen oder Anreize zur Nutzung des Umweltverbunds.

Abschließend erfolgt eine Wirkungsabschätzung der vorgeschlagenen Maßnahmen. Dabei wird bewertet, in welchem Umfang durch die Umsetzung der Maßnahmen Stellplätze entfallen können beziehungsweise welcher Reduzierungsbeitrag realistisch ist. Die Wirkungsabschätzung dient als Entscheidungsgrundlage und ermöglicht eine transparente Darstellung der Effekte des Mobilitätskonzepts in Bezug auf den Stellplatzbedarf.

1.3 Mobilitätsverhalten in Bensheim

Im Vergleich zu den unmittelbar umliegenden Gemeinden weist Bensheim mit 536 Pkw je 1.000 Einwohnenden eine geringere Pkw-Dichte auf. Gegenüber Großstädten zeigt sich jedoch weiterhin eine deutlich höhere Motorisierung. So liegt der Wert in Darmstadt beispielsweise bei 371 Pkw je 1.000 Einwohnenden. Trotz der im regionalen Vergleich moderateren Pkw-Dichte ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) in Bensheim das dominierende Verkehrsmittel.

Die Ergebnisse der Online-Befragung im Rahmen des Mobilitätskonzepts Bensheim verdeutlichen, dass insbesondere für Wege von außerhalb nach Bensheim überwiegend der eigene Pkw genutzt wird. Der MIV nimmt damit eine zentrale Rolle ein. Im Binnenverkehr wird rund die Hälfte aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt. Demgegenüber spielt der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sowohl innerhalb der Stadt als auch im überörtlichen Verkehr nur eine untergeordnete Rolle. Im Vergleich zu den betrachteten Vergleichskommunen weist Bensheim damit einen besonders niedrigen ÖPNV-Anteil auf, was auf ein bislang ungenutztes Entwicklungspotenzial hinweist.

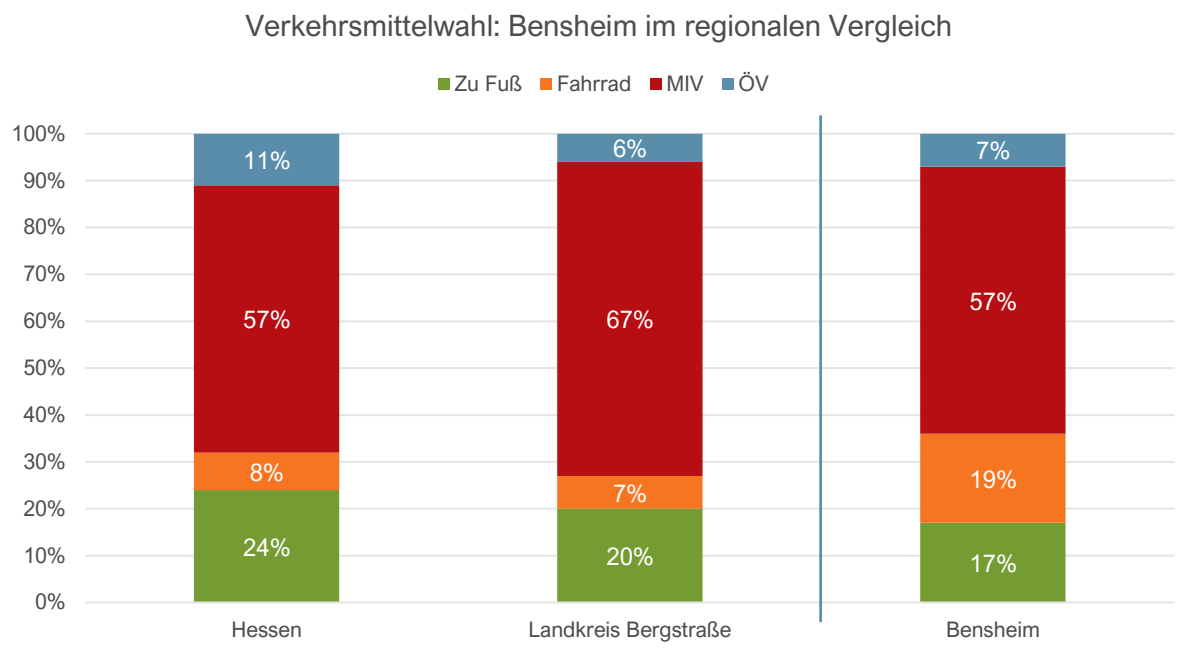
Gleichzeitig ist eine vergleichsweise hohe Nutzung des Radverkehrs festzustellen. Insgesamt werden laut Haushaltsbefragung (Mobilitätskonzept Bensheim) 49 % aller Wege ausschließlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Insbesondere der Radverkehr erreicht bereits heute einen überdurchschnittlichen Anteil im Vergleich zu vielen umliegenden Kommunen.

Das Mobilitätsverhalten wurde in den vergangenen Jahren zudem deutlich durch die zunehmende Nutzung von Homeofficemöglichkeiten beeinflusst. 64 % der berufstätigen Bürgerinnen und Bürger in Bensheim gaben an, mindestens an einem Tag pro Woche im Homeoffice zu arbeiten. Dadurch entfallen insbesondere Arbeitswege, was das Verkehrsaufkommen insgesamt reduziert. Als Stärken und Chancen ist der bereits hohe Radverkehrsanteil in der Stadt Bensheim in zu nennen. Zudem trägt die zunehmende Verbreitung von Homeoffice dazu bei, insbesondere Berufsverkehre zu reduzieren.

Demgegenüber stellen die geringe Nutzung des ÖPNV sowie die weiterhin starke Dominanz des motorisierten Individualverkehrs zentrale Schwächen dar. Gerade im Binnenverkehr, in dem rund die Hälfte aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt wird, besteht ein erhebliches Verlagerungspotenzial zugunsten des ÖPNV und des Umweltverbundes, insbesondere im Vergleich zu den dargestellten Vergleichskommunen.

In der Abbildung 2 ist der Modal Split für Bensheim (rechts) im Vergleich zu Hessen und dem Landkreis Bergstraße dargestellt.

Abbildung 2 Verkehrsmittelwahl: Bensheim im regionalen Vergleich



Quelle: MiD 2017, Kurzreport Hessen, 2020; Haushaltsbefragung Bensheim - Modal Split, 2024 [Eigene Darstellung]

Das Mobilitätsverhalten in Bensheim ist weiterhin stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt, obwohl die Pkw-Dichte im regionalen Vergleich moderat ausfällt. Der geringe Stellenwert des öffentlichen Personennahverkehrs zeigt ein deutliches ungenutztes Potenzial, insbesondere im Binnenverkehr. Gleichzeitig weist Bensheim mit einem hohen Anteil an Fuß- und Radverkehr sowie einer überdurchschnittlichen Radnutzung im Vergleich zu umliegenden Kommunen klare Stärken im Umweltverbund auf. Die zunehmende Verbreitung von Homeoffice trägt zusätzlich zur Entlastung des Berufsverkehrs bei.

1.4 Stellplatzbedarf nach Satzung der Stadt Bensheim

Der vorgeschriebene Stellplatzbedarf für die Nutzungsänderung der Alten Stobbefabrik ergibt sich aus der Stellplatzsatzung der Stadt Bensheim (Beschluss vom 18.05.1995). Die notwendigen Stellplätze für die geplante Nutzung können Tabelle 1 entnommen werden.

Tabelle 1 Benötigte Kfz-Stellplätze nach der Stellplatzsatzung der Stadt Bensheim

Nutzung	Anzahl Stellplätze nach Stellplatzsatzung	Eigenschaften der Nutzung	Anzahl benötigter Stellplätze
Baufeld 1			
Gebäude mit Altenwohnungen	0,5 Stp. je Wohnung (nach Absprache mit der Stadt Bensheim)	58 Wohnungen	29
Altenwohnheim	1 Stp. je 8 Betten	20 Betten	2,5
Büro-/ Verwaltung allg.	1 Stp. je 20m²	110 m²	5,5
Gaststätten von örtl. Bedeutung	1 Stp. je 10 Sitzplätze	90 Sitzplätze	9
Kindertagesstätten	1 Stp. je 25 Kinder	80 Kinder	3,2
		Summe Kfz-Stellplätze Baufeld 1	**50**
Restliche Baufelder (Wohnen)			
Wohnen	1,0 Stp. je Wohnung (bis 40 m² Wohnfläche) 1,2 Stp. je Wohnung (bis 60 m² Wohnfläche) 1,5 Stp. je Wohnung (über 60 m² Wohnfläche) 2,0 Stp. je Einfamilienhaus	ca. 365 Wohneinheiten (inkl. 25 % geförderter Wohnungsbau mit 0,7 Stp. je Wohnung)	481
		Summe Kfz-Stellplätze für die Nutzung „Wohnen“	**481**

Insgesamt beläuft sich die Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze auf Basis der Stellplatzsatzung der Stadt Bensheim auf **531 Stellplätze**.

2 Analyse der Mobilitätsangebote

In diesem Kapitel wird die Bestandssituation der verschiedenen Mobilitätsangebote dargelegt. Aufbauend darauf werden die Stärken und Schwächen definiert, die als Grundlage für die spätere Maßnahmenentwicklung dienen.

2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Erschließung des Plangebiets für den motorisierten Individualverkehr erfolgt vorrangig über die Schillerstraße (vgl. Abbildung 3, links) und die Otto-Beck-Straße. Diese übernehmen die Funktion der direkten Anbindung des Quartiers an das umliegende Straßennetz. Die übergeordnete, großräumige Erschließung ist über die B3 (Darmstädter Straße) östlich des Gebiets gewährleistet, die eine Verbindung in Richtung Darmstadt beziehungsweise Heidelberg herstellt. Ergänzend dazu besteht über den Berliner Ring im Westen eine Anbindung an die BAB 5.

Die interne Erschließung des Quartiers erfolgt über zwei Einfahrten sowie eine separate Ausfahrt, die unmittelbar an der Schillerstraße angeordnet sind. Entlang der Schillerstraße ist zudem die Einrichtung einer Paketstation vorgesehen, die insbesondere kurze Anfahrten für Liefer- und Abholverkehre bündelt. Lieferverkehre in Bezug auf das Betreute Wohnen werden voraussichtlich überwiegend über die Otto-Beck-Straße abgewickelt.

Im direkten Umfeld des Quartiers befindet sich der Bahnhof Bensheim-Auerbach mit einem Park-and-Ride-Parkplatz, der insgesamt 37 Kfz-Stellplätze umfasst. Davon sind zwei Stellplätze als Behindertenparkplätze ausgewiesen, zwei Stellplätze mit E-Ladesäulen ausgestattet und ein Stellplatz für ein Carsharing-Fahrzeug vorgesehen (vgl. Abbildung 3, rechts).

Abbildung 3 MIV | Bestandsfotos aus der Ortsbegehung

Schillerstraße (zwischen Goethestr. & Heinrichstr.)	**E-Ladesäule & Car-Sharing Parkplatz** (Bahnhof Bensheim-Auerbach)
	
Eigene Aufnahme: April 2026	Eigene Aufnahme: April 2026

Im Umfeld stehen mehrere öffentliche Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge zur Verfügung. Hierzu zählen jeweils eine Ladesäule mit der Möglichkeit des gleichzeitigen Ladens von zwei Fahrzeugen am Park-and-Ride-Parkplatz des Bahnhofs, südöstlich des Baustoffhandels angrenzend an die Schillerstraße sowie am Bürgerhaus Auerbach in unmittelbarer Nähe zur B3.

Ergänzend zum klassischen Pkw-Verkehr ist im Bereich des Bürgerhauses Auerbach ein elektrisches Carsharing-Fahrzeug stationiert. Das Bürgerhaus Auerbach liegt in etwa 750 m Luftlinie vom Quartier entfernt und stellt damit nur einen bedingten Vorteil für das Quartier dar.

Die Bestandssituation des MIVs ist in Anlage 1.1 als Karte veranschaulicht, dargestellt.

2.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Anbindung des Plangebiets an den öffentlichen Personennahverkehr ist insgesamt als überdurchschnittlich gut zu bewerten. Die Erschließung erfolgt über mehrere Buslinien, die entlang der relevanten Hauptverkehrsachsen verkehren und eine Anbindung an die wesentlichen Ziele im Umfeld sicherstellen. Im werktäglichen Tagesverkehr besteht auf den regulären Linien eine Taktung von jeweils 30 Minuten. Dies betrifft die Linien 670 zwischen Bensheim Bahnhof/ZOB und Alsbach-Hähnlein (Alsbach am Hinkelstein), 671 mit der Verbindung nach Auerbach Vogelherd sowie die Linie 672 zwischen Bensheim Bahnhof/ZOB und Auerbach Vogelherd. Ergänzend dazu wird das Angebot durch zwei Rufbuslinien (6971 und 6977) erweitert, die eine flexible Bedienung insbesondere in weniger stark frequentierten Bereichen ermöglichen.

Die räumliche Erschließung durch den Busverkehr ist ebenfalls als sehr gut zu bewerten. Mit einem Einzugsradius von 300 m (nach dem Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße) wird das gesamte Quartier vollständig durch die bestehenden Haltestellen abgedeckt. Mehrere Haltestellen, darunter insbesondere „Auerbach Post“, „Auerbach Bahnhof“ sowie „Auerbach Vogelherd“ (vgl. Abbildung 4, links), befinden sich zudem im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets und sind in wenigen Gehminuten erreichbar.

Abbildung 4 ÖPNV | Bestandsfotos aus der Ortsbegehung

Bushaltestelle „Auerbach Vogelherd“ (zwischen Brückweg & Schillerstr.)	**Bahnhof Bensheim-Auerbach**
	
Eigene Aufnahme: April 2026	Eigene Aufnahme: April 2026

Ein wesentlicher Standortvorteil ergibt sich darüber hinaus durch die direkte Nähe zum Bahnhof „Bensheim-Auerbach“, der eine direkte Anbindung an den Schienenverkehr bietet (vgl. Abbildung 4, rechts). Über die Regionalbahnlinien RB 67 (Frankfurt (Main) Hauptbahnhof – Mannheim Hauptbahnhof) sowie RB 68 (Frankfurt (Main) Hauptbahnhof – Heidelberg) besteht eine leistungsfähige Verbindung in die umliegenden Oberzentren. Der Einzugsradius des Bahnhofs von 1.000 m (nach dem Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße) umfasst ebenfalls das gesamte Quartier (Entfernung Bahnhof-Auerbach zum Mittelpunkt des Untersuchungsgebiets ca. 300m), wodurch eine sehr gute Integration in das regionale und überregionale ÖPNV-Netz gewährleistet ist.

Die Bestandssituation des ÖPNVs ist in Anlage 1.2 und 1.3 als Karte veranschaulicht, dargestellt.

2.3 Radverkehr

Das Plangebiet ist in das lokale und überregionale Radverkehrsnetz eingebunden. Das lokale Rad-Hauptnetz verläuft von Süden kommend über die Wilhelmstraße, kreuzt die Bahntrasse an der Unterführung des Bahnhofs Bensheim-Auerbach auf die westliche Seite und führt anschließend über die Straße Zwischen den Bächen. Über die Unterführung des Brückwegs unmittelbar an der Überführung der Bahntrasse verläuft die Route zum Berliner Ring. Diese Achse stellt eine zentrale Verbindung für den Radverkehr im Stadtteil Auerbach dar und ermöglicht eine weitgehend kreuzungsarme Führung entlang wichtiger Zielpunkte.

Entlang des Berliner Rings verläuft zudem der Hessische Radfernweg. Ergänzend dazu ist hier die derzeit noch in der Planung befindliche Raddirektverbindung Zwingenberg – Heppenheim vorgesehen. Diese Trassen unterstreichen die Bedeutung des Berliner Rings als überregionale Radverkehrsachse und bieten perspektivisch ein hohes Potenzial für schnelle und attraktive Radverbindungen im Alltags- und Pendlerverkehr.

Östlich des Plangebiets ist die B3 (Darmstädter Straße) als Rad-Hauptnetz ausgewiesen. Dieses Rad-Hauptnetz an der B3 ist über den Brückweg mit dem Hessischen Radfernweg entlang des Berliner Rings verbunden. Der Brückweg ist dabei als lokales Rad-Nebennetz klassifiziert und übernimmt eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den beiden Hauptachsen, insbesondere im Bereich der Querung der Bahntrasse (vgl. Abbildung 5, rechts).

Am Bahnhof Bensheim-Auerbach stehen insgesamt 38 überdachte Fahrradbügel sowie fünf abschließbare Fahrradboxen zur Verfügung (vgl. Abbildung 5, links). Damit ist eine grundsätzliche Abstellmöglichkeit für Fahrräder in unmittelbarer Nähe zum Bahnangebot vorhanden.

Abbildung 5 Radverkehr | Bestandsfotos aus der Ortsbegehung

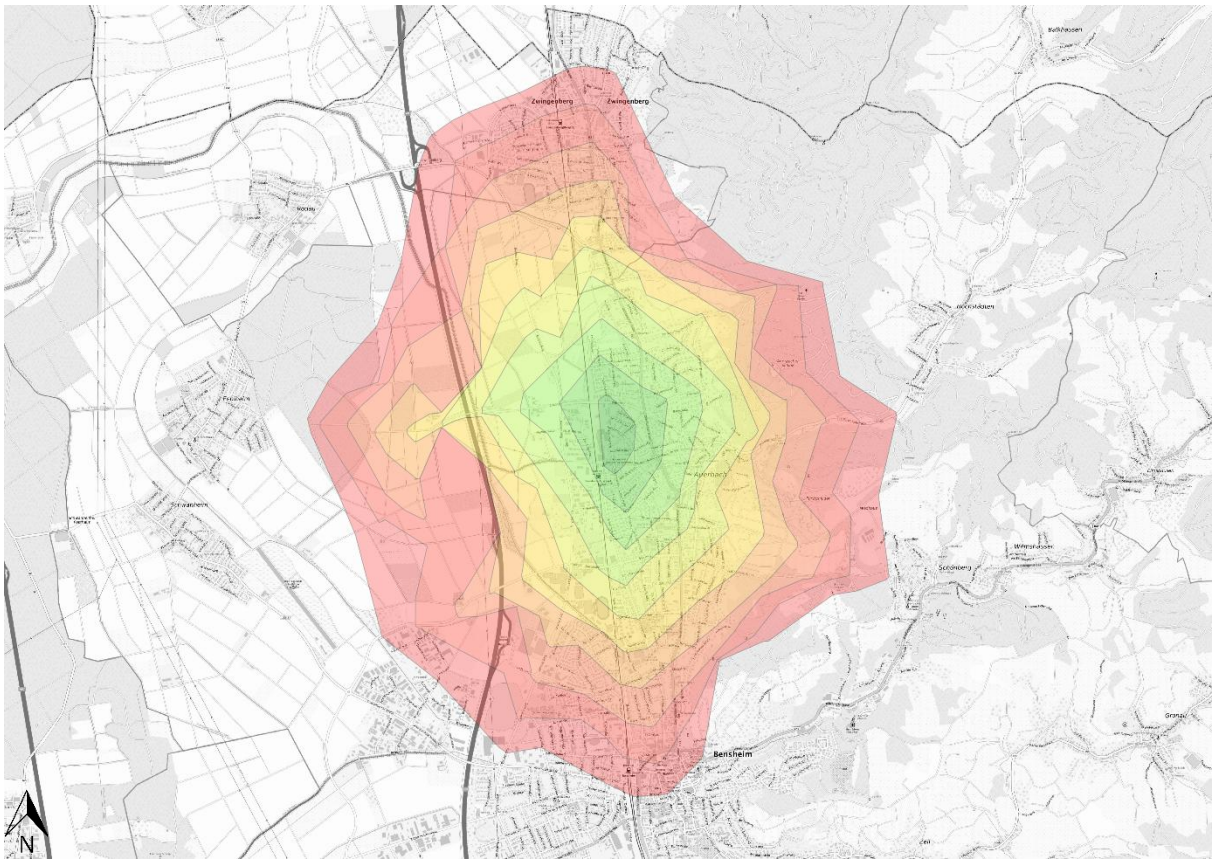
Radabstellanlagen (Bahnhof Bensheim-Auerbach)	**Radverkehrsführung Brückweg - Überquerung Bahntrasse** (Fußweg mit Radverkehr frei)
	
Eigene Aufnahme: April 2026	Eigene Aufnahme: April 2026

Eine zuvor vorhandene Bike-Sharing-Station am Bahnhof Bensheim-Auerbach (in der Otto-Beck-Straße) wurde entfernt. Somit gibt es aktuell kein direktes Bike-Sharing-Angebot in der Nähe der Alten Stobbefabrik.

Die Isochronenkarte in Abbildung 6 zeigt, dass sich im gesamten Stadtteil Auerbach alle wichtigen Ziele mit dem Fahrrad innerhalb eines Radius von sechs Minuten gut erreichen lassen. Die Farbabstufungen beginnen im innersten, grün markierten Bereich, der einen Radius von einer Minute darstellt, und erweitern sich mit jeder Linie um jeweils eine weitere Minute. Der äußerste, rot gekennzeichnete Bereich markiert schließlich den Zehn-Minuten-Radius.

Innerhalb von zehn Minuten Fahrzeit lassen sich bereits umliegende Ortschaften wie Zwingenberg und Schönberg sowie der Ortskern von Bensheim bequem erreichen. Weitere Orte wie Fehlheim, Rodau oder Hochstädten liegen nur geringfügig außerhalb dieses Zeitbereichs.

Abbildung 6 Radverkehr | Isochronen – 10 Minuten (1 Farbring = 1 Minute)



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) und Openrouteservice

Die Bestandssituation des Radverkehrs ist in Anlage 1.4 als Karte veranschaulicht, dargestellt.

2.4 Fußverkehr

Das Quartier ist in das lokale Fußwegenetz integriert und ermöglicht eine gute fußläufige Erreichbarkeit zentraler Zielpunkte in der Umgebung. Der Bahnhof Bensheim-Auerbach ist insbesondere über die Schillerstraße sowie die Otto-Beck-Straße erreichbar, wodurch eine grundlegende Anbindung an den Schienenverkehr besteht. Über eine Fußgängerunterführung ist zudem der westlich der Bahnstrecke gelegene Bereich erschlossen (vgl. Abbildung 6, links). Ergänzend erscheint die Herstellung einer direkten Wegeverbindung durch das Quartier in Richtung Bahnhof, beispielsweise im Bereich westlich des betreuten Wohnens, sinnvoll, um die Wegführung zu verkürzen und die Erreichbarkeit weiter zu verbessern.

Im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets befinden sich zahlreiche Einrichtungen der Daseinsvorsorge und des täglichen Bedarfs. Innerhalb eines Radius von rund 500 m sind unter anderem Angebote des Lebensmitteleinzelhandels, Gesundheitseinrichtungen, Kindergärten, Schulen sowie größere Arbeitsstätten fußläufig erreichbar. Dies unterstreicht die hohe Standortqualität des Quartiers im Hinblick auf kurze Wege und eine leistungsfähige Nahversorgung.

Für den Fußverkehr sind mehrere Wegeverbindungen zwischen dem Quartier und der Schillerstraße vorgesehen. Diese tragen zur Erhöhung der Durchlässigkeit des Plangebiets bei und sichern eine attraktive sowie direkte Vernetzung mit den umliegenden Straßen und wichtigen Zielpunkten. Die Fußwege im direkten Umfeld verlaufen überwiegend entlang von Tempo-30-Straßen und bieten damit vergleichsweise günstige Rahmenbedingungen für eine sichere und komfortable fußläufige Erschließung (vgl. Abbildung 6, rechts).

Abbildung 7 Fußverkehr | Bestandsfotos aus der Ortsbegehung

Fußgängerunterführung (Bahnhof Bensheim-Auerbach)	**Fußweg Hermann-Löns-Straße** (Richtung Quartier)
	
Eigene Aufnahme: April 2026	Eigene Aufnahme: April 2026

Die Isochronenkarte zeigt, dass sich vom Quartier aus bereits zahlreiche wichtige Ziele innerhalb eines zehnminütigen Fußwegs gut erreichen lassen. Dazu zählen insbesondere zentrale Anknüpfungspunkte des öffentlichen Personennahverkehrs, wie der Bahnhof Bensheim-Auerbach und umliegende Bushaltestellen, sowie Einrichtungen der Gesundheitsversorgung, Bildungseinrichtungen und Angebote der Nahversorgung.

Die Farbabstufungen beginnen im innersten, grün markierten Bereich, der einen Radius von einer Minute abbildet, und erweitern sich mit jeder Linie um jeweils eine weitere Minute. Der äußerste, rot gekennzeichnete Bereich markiert den Zehn-Minuten-Radius.

Abbildung 8 Fußverkehr | Isochronen – 10 Minuten (1 Farbring = 1 Minute)



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) und Openrouteservice

Die Bestandssituation des Fußverkehrs und ausgewählter POIs ist in Anlage 1.5 und 1.6 als Karte veranschaulicht, dargestellt.

2.5 Stärken und Schwächen der Bestandssituation

Auf Grundlage der Bestandsanalyse wurden die nachstehenden Stärken und Schwächen der verschiedenen Mobilitätsangebote MIV, ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr identifiziert. Die Stärken- und Schwächenanalyse dient als Grundlagen zur späteren Entwicklung von Mobilitätsmaßnahmen. In den nachfolgenden Tabellen (Tabelle 2 - Tabelle 5) sind die Stärken und Schwächen jeweils nach den Hauptverkehrsmittel aufgelistet.

Tabelle 2 MIV – Stärken und Schwächen

Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
Stärken	**Schwächen**
Bereits eine öffentliche E-Ladesäule für zwei Fahrzeuge auf dem Gebiet der Alten Stobbefabrik an der Schillerstraße vorhanden	Die nächste Car-Sharing-Station befindet sich in Bensheim-Auerbach in der Nähe des Bürgerhauses Auerbach (Luftlinie = 750m, rd. 10 Minuten Fußweg)
Zwei öffentliche E-Ladesäulen auf dem Park-and-Ride Parkplatz am Bahnhof Bensheim-Auerbach vorhanden	Im Bestand keine öffentlichen Parkplätze/ Parkhäuser in unmittelbarer Nähe (nur Park-and-Ride Parkplatz am Bahnhof Bensheim-Auerbach) aber Parken in Seitenstraßen am Straßenrand möglich
Kurze Entfernung von dem Gebiet der Alten Stobbefabrik zu den überörtlichen Straßen Berliner Ring und B3 (Fahrzeit rd. 2 Minuten)	

Tabelle 3 ÖPNV – Stärken und Schwächen

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	
Stärken	**Schwächen**
Direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs Bensheim-Auerbach	Die Bushaltestellen im direkten Umfeld sind nicht vollständig barrierefrei ausgebaut
5 Bushaltestellen liegen im Radius von 5 Gehminuten um das Gebiet herum	
4 verschiedene Buslinien liegen im Radius von 5 Gehminuten um das Gebiet herum	
Gebiet der Alten Stobbefabrik ist bereits vollständig durch die Bestandsbushaltestellen und deren Einzugsradien von 300m (Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße) abgedeckt → Überdurchschnittlich gutes ÖPNV-Angebot	

Tabelle 4 Radverkehr – Stärken und Schwächen

Radverkehr	
Stärken	**Schwächen**
Gebiet der Alten Stobbefabrik ist im Norden direkt an das lokale Rad-Nebennetz (Brückweg) angeschlossen. Das lokale Rad-Nebennetz erschließt im Westen den Hessischen Radfernweg bzw. die derzeit in der Planung befindliche Raddirektverbindung (Berliner Ring) und im Osten das Rad-Hauptnetz entlang der B3 (Darmstädter Straße)	Am Bahnhof Bensheim-Auerbach gab es eine Bike-Sharing-Station (VRNnextbike). Diese wurde jedoch zurückgebaut (Ende 2025) → somit gibt es derzeit im nahen Umfeld keine Möglichkeit ein Fahrrad, E-Bike oder Lastenrad zu leihen
Am Bahnhof Bensheim-Auerbach befinden sich 38 überdachte Radbügel und 5 Fahrradboxen	Keine öffentlichen Lademöglichkeiten für E-Bikes in der Nähe des Gebiets der Alten Stobbefabrik vorhanden

Tabelle 5 Fußverkehr – Stärken und Schwächen

Fußverkehr	
Stärken	**Schwächen**
Zahlreiche Point of Interest (u. a. Lebensmitteleinzelhandel, Gesundheitseinrichtungen, Kindergärten, Schulen, Arbeitsstätten) liegen im Umkreis von 500 m Luftlinie (rd. 8 Gehminuten) um das Gebiet der Alten Stobbefabrik herum	Teilweise nicht abgesenkte Bordsteine an den Kreuzungen
Direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs Bensheim-Auerbach	

3 Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindung

Unter Berücksichtigung der jeweils vorhandenen „örtlichen Verkehrsverhältnisse“ (HBO §52 Abs. 1) entscheiden die Gemeinden über die Notwendigkeit und den Umfang von Kfz-Stellplätzen bei Bauvorhaben mit relevantem Zu- und Abgangsverkehr. Dabei können insbesondere gut ausgebaute und leistungsfähige Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs dazu beitragen, den Bedarf an Stellplätzen zu reduzieren, da sie eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr bedarfsgerecht zu organisieren und gleichzeitig nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern.

In der derzeit geltenden Stellplatzsatzung der Stadt Bensheim (Beschluss vom 18.05.1995) ist eine Reduzierung der benötigten Kfz-Stellplätze aufgrund einer guten Anbindung des ÖPNVs derzeit nicht festgeschrieben. Nach Angaben der Stadt Bensheim ist eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung geplant, die eine Reduzierung der Stellplätze aufgrund einer guten ÖPNV-Anbindung zulässt. Zudem wurde laut der Stadt Bensheim bereits in der Vergangenheit eine Reduzierung der benötigten Stellplätze aufgrund einer guten ÖPNV-Anbindung bei anderen Vorhaben berücksichtigt.

In andere Kommunen wurde bereits die Erschließungsqualität des ÖPNVs in der Stellplatzsatzung integriert. In der Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt sind vier Zonen auf Grundlage der Erschließungsqualität des ÖPNVs definiert. Jede Zone ist einem bestimmten Stellplatzschlüssel zugeordnet. Dabei reicht die Spanne von 1,1 Stellplätze pro 100m² BGF Wohnnutzung (bei schlechter ÖPNV-Anbindung) bis hin zu keinem Stellplatzbedarf bei einer sehr guten ÖPNV-Anbindung. Hierbei ist aber festzuhalten, dass die allgemeine verkehrliche Situation und die verkehrlichen Probleme in Frankfurt nicht mit der Stadt Bensheim vergleichbar sind. Somit dient dieses Beispiel aus der Stadt Frankfurt zur Veranschaulichung. Besser vergleichbar mit der Stadt Bensheim ist die Stadt Oberursel (nördlich von Frankfurt). Auch in der Stellplatzsatzung der Stadt Oberursel (11.12.2025) ist der Stellplatzbedarf abhängig von der ÖPNV-Erschließung. Hierin wird zwischen vier Zonen unterschiedlichen. Wobei die Reduzierung der Stellplätze zwischen 0% und bis zu 20% je nach Zone beträgt.

Das Gebiet der Alten Stobbefabrik verfügt im Vergleich zu anderen Bereichen der Stadt Bensheim über eine **überdurchschnittlich gute ÖPNV-Anbindung**. Mehrere Buslinien (670, 671, 672) mit einem werktäglichen **30-Minuten-Takt** verbinden das Gebiet zuverlässig mit wichtigen Zielen im Stadtgebiet und darüber hinaus. Ergänzt wird dieses Angebot durch **Rufbuslinien**, die eine flexible Erschließung auch in weniger frequentierten Zeiten und Gebieten ermöglichen. Zudem liegen alle Bereiche des Quartiers innerhalb des vorgesehenen **300 m Einzugsradius** zu bestehenden Bushaltestellen, die in unmittelbarer Nähe und fußläufig erreichbar sind (vgl. Anlage 1.3). Ein besonderer Standortvorteil gegenüber vielen anderen Bensheimer Stadtteilen ist die **Nähe zum Bahnhof Bensheim-Auerbach**. Dieser bietet mit den Regionalbahnlinien RB 67 und RB 68 eine **direkte Schienenanbindung** an bedeutende Oberzentren und Arbeitsstandorte wie Frankfurt, Mannheim und Heidelberg. Das gesamte Plangebiet liegt innerhalb des im Nahverkehrsplan des Kreises Bergstraße aufgeführten **1.000 m Einzugsradius** des Bahnhofs (effektiv sogar nur in einem 500 m Einzugsradius) und ist fußläufig erreichbar (maximal 5 Gehminuten), was eine sehr gute Einbindung in das regionale und überregionale ÖPNV-Netz sicherstellt.

Empfehlung für den Standort Alte Stobbefabrik
Aufgrund der im Bensheimer Vergleich überdurchschnittlich guten ÖPNV-Anbindung des Gebiets der Alten Stobbefabrik sowie unter Berücksichtigung der bereits festgelegten Stellplatzreduzierungen bei vergleichbarer ÖPNV-Erschließungsqualität in anderen Kommunen und in früheren Projekten in Bensheim wird der **erforderliche Stellplatzbedarf für das Gebiet der Alten Stobbefabrik um 20 % gegenüber der Ansätze aus der Stellplatzsatzung reduziert**.

Hier ist festzuhalten, dass sich die Reduzierung der benötigten Stellplätze nur auf die Stellplätze der Nutzungsart „Wohnen“, also 481 von insgesamt 531 Stellplätze bezieht. Durch die Berücksichtigung der sehr guten Erschließungsqualität des ÖPNVs entfallen 96 Kfz-Stellplätze. Somit bleiben nach der Reduzierung 385 Kfz-Stellplätze für die Wohnnutzungen übrig.

4 Maßnahmen zur Reduzierung der benötigten Stellplätze

Nach Reduzierung der benötigten Stellplätze auf Grund der Berücksichtigung der überdurchschnittlichen guten ÖPNV-Anbindung, werden nachfolgend weitere Maßnahmen aufgezeigt, die zur weiteren Reduzierung der benötigten Stellplätze beitragen. Diese Maßnahmen dient jedoch nicht nur der Reduzierung von Stellplätzen sondern bewirken auch grundsätzlich eine Reduzierung der Kfz-Fahrten von und zu dem Plangebiet. Im Fokus der Maßnahmen stehen die Zielgruppe der Bewohnerinnen und Bewohner. Die Angebote können aber auch von anderen Personen, wie beispielsweise Besuchenden genutzt werden.

4.1 Radabstellanlagen (nach HBO § 52)

Paragraf 52 der Hessischen Bauordnung bietet Gemeinden ein Instrument verkehrs- und flächensparsame Mobilitätsentwicklung zu unterstützen. Grundsätzlich verpflichtet § 52 HBO Bauherrinnen und Bauherren dazu, sowohl notwendige Kfz-Stellplätze als auch ausreichende Fahrradabstellplätze herzustellen, damit die ordnungsgemäße Nutzung eines Vorhabens gewährleistet ist. Gleichzeitig eröffnet die Vorschrift die Möglichkeit, einen Teil der erforderlichen Kfz-Stellplätze durch Fahrradabstellplätze zu ersetzen. Konkret erlaubt § 52 Abs. 4 HBO, bis zu 25% der notwendigen Kfz-Stellplätze durch Fahrradabstellplätze zu substituieren. Dabei gilt ein festes Ersatzverhältnis: Ein Kfz-Stellplatz kann durch zwei zusätzliche Radabstellplätze ersetzt werden. Die bestehende Pflicht zur Herstellung von Radabstellplätzen nach der Stellplatzsatzung der Stadt Bensheim bleibt bestehen.

Durch das Bereitstellen qualitativ hochwertiger Radabstellanlagen in ausreichender Zahl, werden die Grundvoraussetzungen für die alltägliche Fahrradnutzung gesetzt. Die gute Zugänglichkeit kombiniert mit einer Überdachung sowie zuverlässigem Schutz vor Diebstahl und Vandalismus (durch Abschließen an einer Befestigung oder in einem vollständig abschließbaren Fahrradraum), gewährleistet ideale Nutzungsbedingungen. Bei der Zugänglichkeit sollten die Flächenbedarfe von verschiedenen Fahrradtypen (insb. Lastenräder) berücksichtigt werden.

Die Umsetzung ist mit einem mittleren Aufwand verbunden, insbesondere aufgrund der finanziellen Aufwendungen für die Herstellung neuer Abstellanlagen. Für die Planung, Finanzierung und Umsetzung ist in der Regel der Bauherr zuständig.

4.2 Lastenrad-Sharing

Durch die Bereitstellung von Lastenrad-Sharing oder einem Fahrradanhänger-Verleih am Standort erhöht sich der Aktionsradius, in dem die Anwohnenden Erledigungen mit Transportbedarf bequem und ohne Pkw tätigen können. Ein Angebot in unmittelbarer Nähe zum Wohnstandort erhöht die visuelle Wahrnehmung sowie bequeme Zugänglichkeit und damit die Nutzung des Angebots.

Um die Verwaltung und Errichtung von Lastenrad-Sharing kümmern sich i.d.R. externe Anbieter. Alternativ kann das Angebot auch eigenständig umgesetzt werden. Die entsprechenden Flächen und Stromanschlüsse müssen vorgehalten werden. Weiterhin entstehen Service- und Anschaffungskosten, die ggf. durch eine Nutzungsgebühr refinanziert werden können. Es bietet sich an ein Buchungssystem zu implementieren. Die Maßnahme richtet sich an die Anwohnenden. Für die Umsetzung und Koordination sind der Bauherr sowie ggf. ein externer Anbieter zuständig.

4.3 Sonstiges

Neben den bereits beschrieben Maßnahmen gibt es noch weitere Maßnahmen, die bereits in der Planung seitens des Bauherrn berücksichtig werden bzw. die bei Bedarf noch ergänzt werden können.

Paketstation
Anbieterübergreifende Paketstationen bieten verschiedenen Paketlieferanten die Möglichkeit an einer zentralen Stelle Pakete abzugeben und abzuholen. Dadurch werden Paketlieferverkehre von Tür zu Tür im Quartier vermieden. Vorteil für die Empfänger ist, dass die Pakete in jedem Fall sicher verstaut sind, auch wenn die Lieferung während ihrer Abwesenheit erfolgt. Die Maßnahme hat eine gute Wirkung, da durch die Reduzierung von Kfz-Fahrten die Verkehrssicherheit erhöht und gleichzeitig Wege vermieden werden. Der Aufwand besteht in der Bereitstellung geeigneter Flächen sowie eines Stromanschlüssen für die Station. Zielgruppe sind vor allem Anwohnende. Die Zuständigkeit liegt beim Bauherrn in Zusammenarbeit mit einem externen Dienstleister.

Die Bereitstellung einer anbieterübergreifenden Paketstation wird bereits in der Planung des Quartiers berücksichtigt.

Car-Sharing
Die Bereitstellung von Car Sharing Fahrzeugen ermöglicht es verschiedenen Nutzergruppen, auf den eigenen Pkw zu verzichten. Gerade bei einem Neubezug können Anwohnende ihr Mobilitätsverhalten überdenken und bei passenden Angeboten vor Ort anpassen. Dadurch sinken sowohl die Pkw Nutzung als auch der Stellplatzbedarf. Gleichzeitig steht das Angebot auch externen Nutzenden offen. Vor allem für die Bewohnenden der Seniorenwohnungen stellt Car-Sharing ein attraktives Mobilitätsangebot dar.

Es empfiehlt sich, potenzielle Flächen frühzeitig einzuplanen, während die Bereitstellung der Fahrzeuge bedarfsgerecht später erfolgt. Grundlage dafür ist eine regelmäßige Analyse des Mobilitätsbedarfs der Einwohnenden, um passende Angebote wie Car Sharing gezielt zu entwickeln und umzusetzen.

5 Wirkungsabschätzung der Maßnahmen

Für die in Kapitel 4 berücksichtigten Maßnahmen Radabstellanlagen und Lastenrad-Sharing werden im folgenden Kapitel die Wirkungen bezogen auf die Reduzierung von Kfz-Stellplätzen durch Implementierung der einzelnen Maßnahmen abgeschätzt.

Radabstellanlagen (nach HBO § 52)

Für die Alte Stobbefabrik wird ein Ersatz von 10 % (maximal 25 % möglich) der benötigten Kfz-Stellplätze durch Radabstellanlagen nach §52 Abs. 4 HBO angestrebt. Dabei muss die Anzahl der reduzierten Kfz-Stellplätze mit dem Faktor 2 als zusätzliche Radabstellplätze neben den bereits geforderten Radabstellanagen nach der Stellplatzsatzung der Stadt Bensheim hergestellt werden. Eine Reduzierung von 10 % sind umgerechnet 38 Kfz-Stellplätze, die entfallen würden und 76 Radabstellplätze die zusätzlich hergestellt werden müssen.

Lastenrad-Sharing

Es werden zwei Lastenräder zur Nutzung der Bewohnenden vorgesehen. Jedes Lastenrad ersetzt 2 Kfz-Stellplätze. Somit können insgesamt 4 Kfz-Stellplätze reduziert werden.

Die genaue Berechnung des Stellplatzbedarfs bei Implementierung der beschriebenen Mobilitätsmaßnahmen ist in Tabelle 6 dargestellt. Hierbei ist zu beachten, dass sie die Reduzierung der Kfz-Stellplätze nur auf die benötigten Stellplätze der Nutzung „Wohnen“ bezieht, da die Bewohnenden auch primär die Angebote nutzen. Der Stellplatzbedarf für Baufeld 1 muss abschließend addiert werden.

Tabelle 6 Berechnung des reduzierten Stellplatzbedarfs für die Nutzung Wohnen

Reduzierung benötigter Stellplätze durch Mobilitätsmaßnahmen für die Nutzung „Wohnen“		
Stellplatzbedarf nach Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindung		385 Stp.
Radabstellanlagen (nach § 52 HBO)		
Reduzierung	10 %	
Anzahl reduzierter Stellplätze	38 Stp.	
Herstellung zusätzlicher Radabstellplätze	76 Rad-Stp.	1 Stellplatz muss mit 2 Radabstellplätzen ersetzt werden
Zwischensumme benötigter Stellplätze		***347 Stp.***
Lastenrad-Sharing		
Anzahl Lastenräder	2	
Anzahl reduzierter Stellplätze	4 Stp.	1 Lastenrad ersetzt 2 Stellplätze

Stellplatzbedarf für die Nutzung „Wohnen“ (ca. 365 WE)	343 Stp.
Stellplätze je Wohneinheit (Nutzung „Wohnen“)	0,94 Stp./ WE
Radabstellplätze je Wohneinheit (Nutzung „Wohnen“)	2,21 Rad-Stp./ WE

Auf Basis der Berücksichtigung der überdurchschnittlichen guten ÖPNV-Anbindung und der Mobilitätsmaßnahmen Radabstellanlagen sowie Lastenrad-Sharing konnte der Stellplatzbedarf von 481 Stellplätzen (nach der Stellplatzsatzung für die Nutzung „Wohnen“) auf 343 Stellplätze reduziert werden (Reduzierung um 138 Stellplätze). Dies entspricht 0,94 Stellplätzen je Wohneinheit für die Nutzung „Wohnen“. Es wird empfohlen diesen Wert auf **1,0 Stellplätze je Wohneinheit für die Nutzung „Wohnen“** aufzurunden. Mit den Stellplätzen von Baufeld 1 (50 Stellplätze, nicht reduziert) müssen auf dem gesamten Gebiet der Alten Stobbefabrik demnach 415 Kfz-Stellplätze hergestellt werden.

Die Anzahl der notwendigen Radabstellplätze für die Nutzung „Wohnen“ beläuft sich nach der Stellplatzsatzung der Stadt Bensheim auf 730 Radabstellplätze (2 Radabstellplätze pro Wohneinheit). Zusätzlichen kommen 76 Radabstellplätze aufgrund der Reduzierung von 10% der Kfz-Stellplätze nach § 52 HBO dazu. Somit beträgt der Bedarf an Radabstellplätzen für die **Nutzung Wohnen 806 Radabstellplätze**. Dies entspricht 2,21 Radabstellplätze je Wohneinheit. Es wird empfohlen diesen Wert auf **2,25 Radabstellplätze je Wohneinheit für die Nutzung „Wohnen“** aufzurunden. Dazu kommen weitere 42 Radabstellplätze für das Baufeld 1. Somit müssen für das gesamte Gebiet insgesamt 848 Radabstellplätze bereitgestellt werden.

Zusätzlich zum Bedarf an Kfz-Stellplätzen und Radabstellplätze sind auch Stellplätze für Sonderfahrräder (insbesondere Lastenräder) sowie Besucherstellplätze zu berücksichtigen. Dabei ist die gute Anbindung der Alten Stobbefabrik an den öffentlichen Personennahverkehr hervorzuheben. Mit dem unmittelbar angrenzenden Bahnhof Bensheim-Auerbach sowie den fußläufig erreichbaren Bushaltestellen bestehen attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr. Vor diesem Hintergrund kann von einer erhöhten Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel ausgegangen werden. Die daraus abgeleiteten und sachgerechten Bemessungsansätze für Radabstellplätze für Sonderfahrräder sowie für Besucherstellplätze sind nachfolgend dargestellt.

Radabstellplätze für Lastenräder

- *Wohnungen:* Je 8 Wohnungen ist ein Stellplatz für Sonderfahrräder (Lastenräder) vorzusehen. Jedoch mindestens ein entsprechender Stellplatz pro Baugrundstück.
- *Sozialwohnungen:* Je 15 Sozialwohnungen ist ein Stellplatz für Sonderfahrräder (Lastenräder) vorzusehen. Jedoch mindestens ein entsprechender Stellplatz pro Baugrundstück.
- *Seniorenwohnungen (betreutes Wohnen):* Je 30 Wohnungen ist ein Stellplatz für Sonderfahrräder (Lastenräder) vorzusehen. Jedoch mindestens ein entsprechender Stellplatz pro Baugrundstück.
- *Gewerbliche Nutzung:* Je Baugrundstück ist ein Stellplatz für Sonderfahrräder (Lastenräder) vorzusehen.

Besucherstellplätze (Kfz-Stellplätze)

- 5% der erforderlichen Kfz-Stellplätze je Grundstück sind für Besuchende auszuweisen. Jedoch mindestens ein entsprechender Stellplatz pro Baugrundstück.

6 Fazit

Das Plangebiet „Alte Stobbefabrik“ weist im Bestand insgesamt eine sehr gute verkehrliche Erschließung für alle Verkehrsarten auf. Der motorisierte Individualverkehr ist über die Schillerstraße und die Otto-Beck-Straße sowie über die übergeordneten Achsen B3 und Berliner Ring leistungsfähig in das regionale Straßennetz eingebunden. Ergänzende Angebote wie Park-and-Ride, Ladeinfrastruktur und Carsharing sind vorhanden, auch wenn letzteres nur eingeschränkt auf das Quartier wirkt. Der öffentliche Personennahverkehr stellt einen besonderen Standortvorteil dar: Mehrere gut erreichbare Bushaltestellen, ein dichter Takt sowie die unmittelbare Nähe zum Bahnhof Bensheim-Auerbach mit direkten Regionalbahnverbindungen gewährleisten eine überdurchschnittlich gute Anbindung an das regionale und überregionale Netz. Auch der Radverkehr ist durch die Anbindung an lokale und überregionale Radrouten sehr gut integriert. Zentrale Ziele in Auerbach und den umliegenden Orten sind in kurzer Fahrzeit erreichbar, wenngleich im Bestand kein unmittelbares Bike-Sharing-Angebot mehr besteht. Für den Fußverkehr bietet das Quartier eine hohe Qualität durch kurze Wege, Tempo-30-Umfeld, gute Durchlässigkeit und die fußläufige Erreichbarkeit zahlreicher Einrichtungen der Daseinsvorsorge sowie des ÖPNV.

Die Stärken- und Schwächenanalyse zeigt insgesamt eine sehr gute Ausgangslage für eine zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung im Quartier der Alten Stobbefabrik. Besonders der öffentliche Verkehr sowie der Fuß- und Radverkehr profitieren von kurzen Wegen, einer guten Erschließung und der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof Bensheim-Auerbach. Der motorisierte Individualverkehr ist leistungsfähig angebunden und bereits durch teilweise vorhandene Ladeinfrastruktur ergänzt, weist jedoch Defizite bei wohnungsnahen Park- und Sharing-Angeboten auf.

Durch die sehr gute ÖPNV-Anbindung des Quartiers kann der Stellplatzbedarf bedarfsgerecht reduziert werden. Unter Berücksichtigung der überdurchschnittlich guten Erschließungsqualität mit kurzen Fußwegen zum Bahnhof Bensheim Auerbach sowie einem dichten Busangebot wird eine Reduzierung der Stellplätze für die Wohnnutzungen um 20 % angesetzt. Diese Annahme orientiert sich an vergleichbaren Regelungen in anderen Kommunen sowie an bisherigen Praxisfällen in Bensheim und trägt der hohen Attraktivität des Umweltverbundes im Quartier Rechnung.

Ergänzend hierzu tragen die entwickelten Mobilitätsmaßnahmen wesentlich zur weiteren Reduzierung des Stellplatzbedarfs und zur Förderung nachhaltiger Mobilität bei. Insbesondere die Schaffung hochwertiger und gut erreichbarer Radabstellanlagen stellt eine zentrale Grundlage für eine verstärkte Fahrradnutzung dar und ermöglicht nach HBO eine anteilige Substitution von Kfz-Stellplätzen. Angebote wie Lastenrad Sharing erweitern die Nutzungsmöglichkeiten des Fahrrads auch für Transporte und alltägliche Erledigungen.

In der Gesamtwirkung führt die Kombination aus der sehr guten ÖPNV-Anbindung und ergänzenden Mobilitätsangeboten zu einer deutlichen Reduzierung des Stellplatzbedarfs bei gleichzeitig hoher Erschließungsqualität. Der Ansatz unterstützt die Zielsetzung, den motorisierten Individualverkehr zu verringern, Flächen effizient zu nutzen und gleichzeitig ein attraktives und zukunftsfähiges Mobilitätsangebot für die Bewohnenden sicherzustellen.

Im Ergebnis kann für die Wohnnutzung ein Stellplatzschlüssel von 1,0 Stellplätzen je Wohneinheit angesetzt werden. Ergänzend dazu wird ein erhöhter Bedarf an Radabstellplätzen von 2,25 Radabstellplätzen je Wohneinheit vorgesehen, um die Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel konsequent zu unterstützen.

Anlagen

1 Bestandssituation

1.1 Bestandssituation – motorisierter Individualverkehr

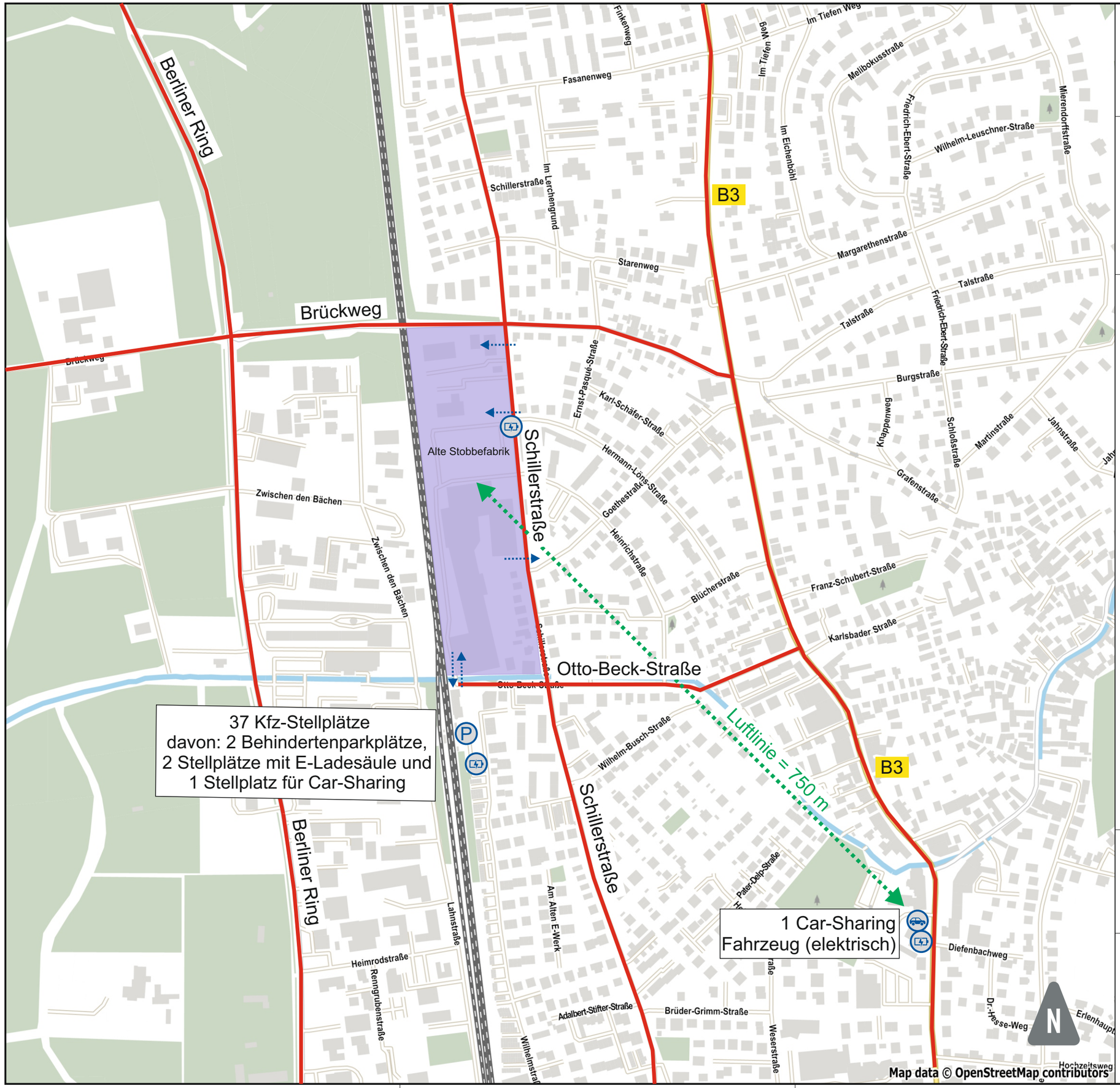
1.2 Bestandssituation – öffentlicher Personennahverkehr

1.3 Bestandssituation – öffentlicher Personennahverkehr mit Einzugsradien

1.4 Bestandssituation – Radverkehr

1.5 Bestandssituation – Fußverkehr

1.6 Bestandssituation – POIs



Projekt

Mobilitätskonzept Bensheim
Alte Stobbefabrik

Titel

Bestandssituation motorisierter Individualverkehr

Legende

- Car-Sharing
- P+R Parkplatz
- öffentliche E-Ladesäule
- Alte Stobbefabrik
- Übergeordnete Straßen
- Quartierszufahrt/ Quartiersausfahrt

Auftraggeber

Immotolia GmbH & Co. KG

ZIV Mobilität planen

ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt
kontakt@ziv.de

Projekt-Nr.	50265008
Bearbeiter	mhe
Geprüft	FF
Datum	13.05.2026
Maßstab	ohne
Format	DIN A3

Anlage 1.1

Zuglinien:
RB 67 Frankfurt (Main) Hbf - Mannheim Hbf
RB 68 Frankfurt (Main) Hbf - Heidelberg

Buslinien + Taktung (werktags, tagsüber):
670 Bensheim Bf/ZOB - Alsbach-Hähnlein, Alsbach am Hinkelstein (alle 30 min)
671 Auerbach Vogelherd (alle 30 min)
672 Bensheim Bf/ZOB - Auerbach Vogelherd (alle 30 min)
6971 Im Käasethal - Auerbach Im Tiefen Weg (Rufbus)
6977 Bensheim Bf - Hochstädten (Rufbus)

RB 67
RB 68

nicht vollständig barrierefrei

barrierefrei

nicht vollständig barrierefrei

barrierefrei

nicht vollständig barrierefrei

nicht vollständig barrierefrei

Alte Stobbefabrik

Finkenweg
Im Tiefen Weg
Im Eichenbühl
Friedrich-Ebert-Straße
Wilhelm-Leuschner-Straße
Mierendorffstraße
Schillerstraße
Im Lerchengrund
Starenweg
Margarethenstraße
Talstraße
Brückweg
Ernst-Pasqué-Straße
Karl-Schäfer-Straße
Hermann-Lönis-Straße
Goethestraße
Heinrichstraße
Blücherstraße
Burgstraße
Knappenweg
Martinstraße
Jahnstraße
Grafenstraße
Franz-Schubert-Straße
Wilhelm-Busch-Straße
Am Alten E-Werk
Pater-Delp-Straße
Heinrich-Heine-Straße
Adalbert-Stifter-Straße
Brüder-Grimm-Straße
Weserstraße
Diefenbachweg
Dr.-Hesse-Weg
Erlenhaupt
Hochzeitsweg

Map data © OpenStreetMap contributors

Projekt
Mobilitätskonzept Bensheim
Alte Stobbefabrik

Titel
Bestandssituation
öffentlicher Personennahverkehr

Legende
Bushaltestelle
Bahnhof
Alte Stobbefabrik

Auftraggeber
Immotolia GmbH & Co. KG

ZIV Mobilität planen
ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt
kontakt@ziv.de

Projekt-Nr.	50265008
Bearbeiter	mhe
Geprüft	FF
Datum	13.05.2026
Maßstab	ohne
Format	DIN A3

Anlage 1.2

Zuglinien:
RB 67 Frankfurt (Main) Hbf - Mannheim Hbf
RB 68 Frankfurt (Main) Hbf - Heidelberg

Buslinien + Taktung (werktags, tagsüber):
670 Bensheim Bf/ZOB - Alsbach-Hähnlein, Alsbach am Hinkelstein (alle 30 min)
671 Auerbach Vogelherd (alle 30 min)
672 Bensheim Bf/ZOB - Auerbach Vogelherd (alle 30 min)
6971 Im Käasethal - Auerbach Im Tiefen Weg (Rufbus)
6977 Bensheim Bf - Hochstädten (Rufbus)

RB 67
RB 68
671
672
670
6977
6971
Alte Stobbefabrik
Finkenweg
Im Tiefen Weg
Im Eichenbühl
Friedrich-Ebert-Straße
Wilhelm-Leuschner-Straße
Mierendorffstraße
Schillerstraße
Im Lerchengrund
Starenweg
Margarethenstraße
Talstraße
Burgstraße
Brückweg
Ernst-Pasqué-Straße
Karl-Schäfer-Straße
Hermann-Lönns-Straße
Goethestraße
Heinrichstraße
Knappenweg
Grafenstraße
Martinstraße
Jahnstraße
Blücherstraße
Franz-Schubert-Straße
Karlsbader Straße
Wilhelm-Busch-Straße
Am Alten E-Werk
Peter-Delp-Straße
Heinrich-Heine-Straße
Diefenbachweg
Dr.-Hesse-Weg
Erlenhaupt
Hochzeitsweg
Adalbert-Stifter-Straße
Brüder-Grimm-Straße
Weserstraße
Rennigubenstraße
Heinrichstraße
Schillerstraße
N
Map data © OpenStreetMap contributors

Projekt
Mobilitätskonzept Bensheim
Alte Stobbefabrik

Titel
Bestandssituation
öffentlicher Personennahverkehr
mit Einzugsradien

Legende
- Bushaltestelle
- Bahnhof
- Alte Stobbefabrik
- Einzugsradius Bushaltestellen (300m)*
- Einzugsradius Bahnhof (1000m)*

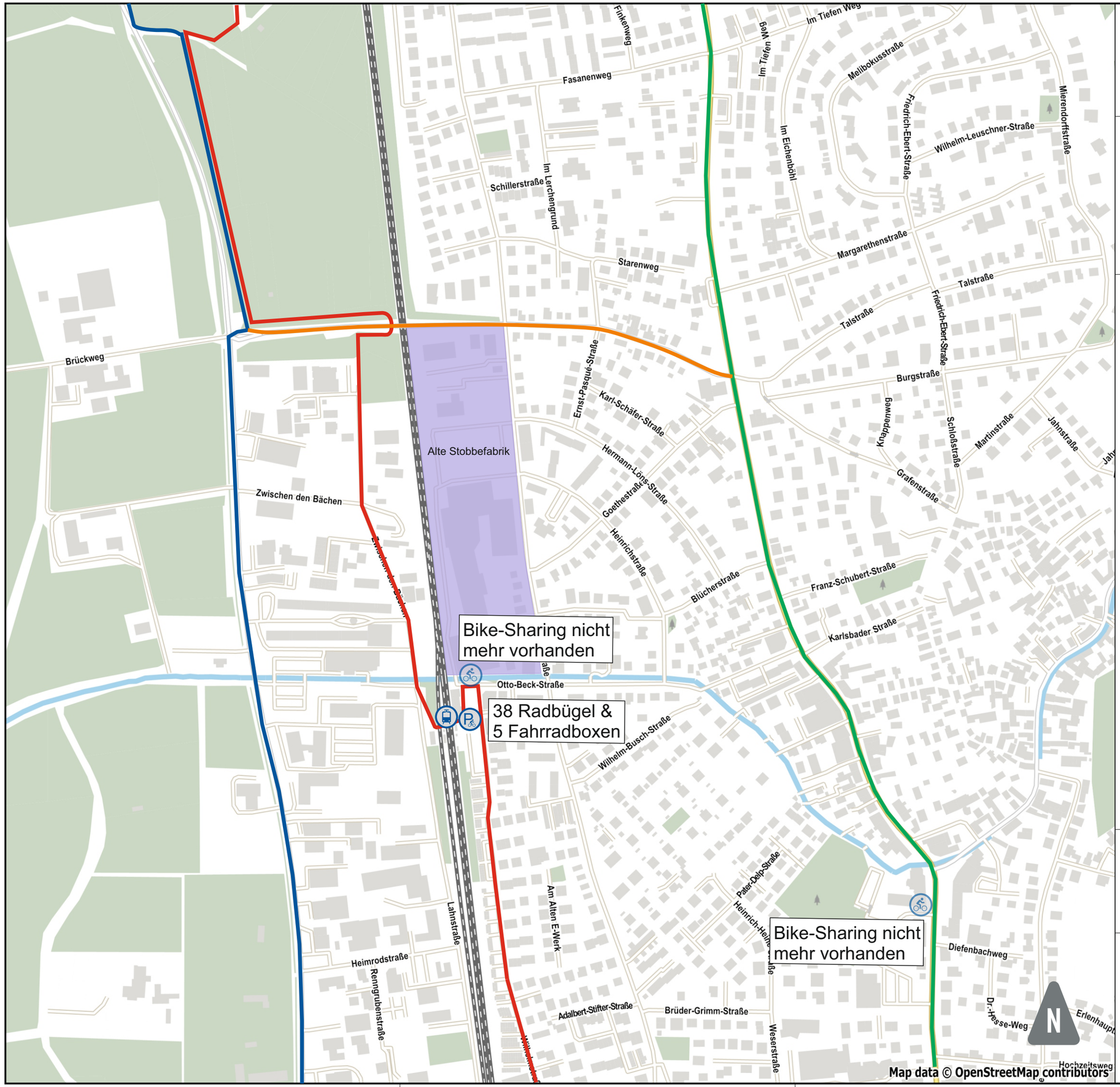
*Radien stammen aus dem Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße (2020-2024)

Auftraggeber
Immotolia GmbH & Co. KG

ZIV Mobilität planen
ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt
kontakt@ziv.de

Projekt-Nr.	50265008
Bearbeiter	mhe
Geprüft	FF
Datum	13.05.2026
Maßstab	ohne
Format	DIN A3

Anlage 1.3



Projekt

Mobilitätskonzept Bensheim
Alte Stobbefabrik

Titel

Bestandssituation Radverkehr

Legende

- Bahnhof
- Bikesharing Station (nicht mehr vorhanden)
- Radabstellanlage
- Alte Stobbefabrik
- Hessischer Radfernweg (Routenführung derzeit geplanter Raddirektverbindung zwischen Heppenheim und Zwingenberg)
- Rad-Hauptnetz
- Lokales Rad-Hauptnetz
- Lokales Rad-Nebennetz

Auftraggeber

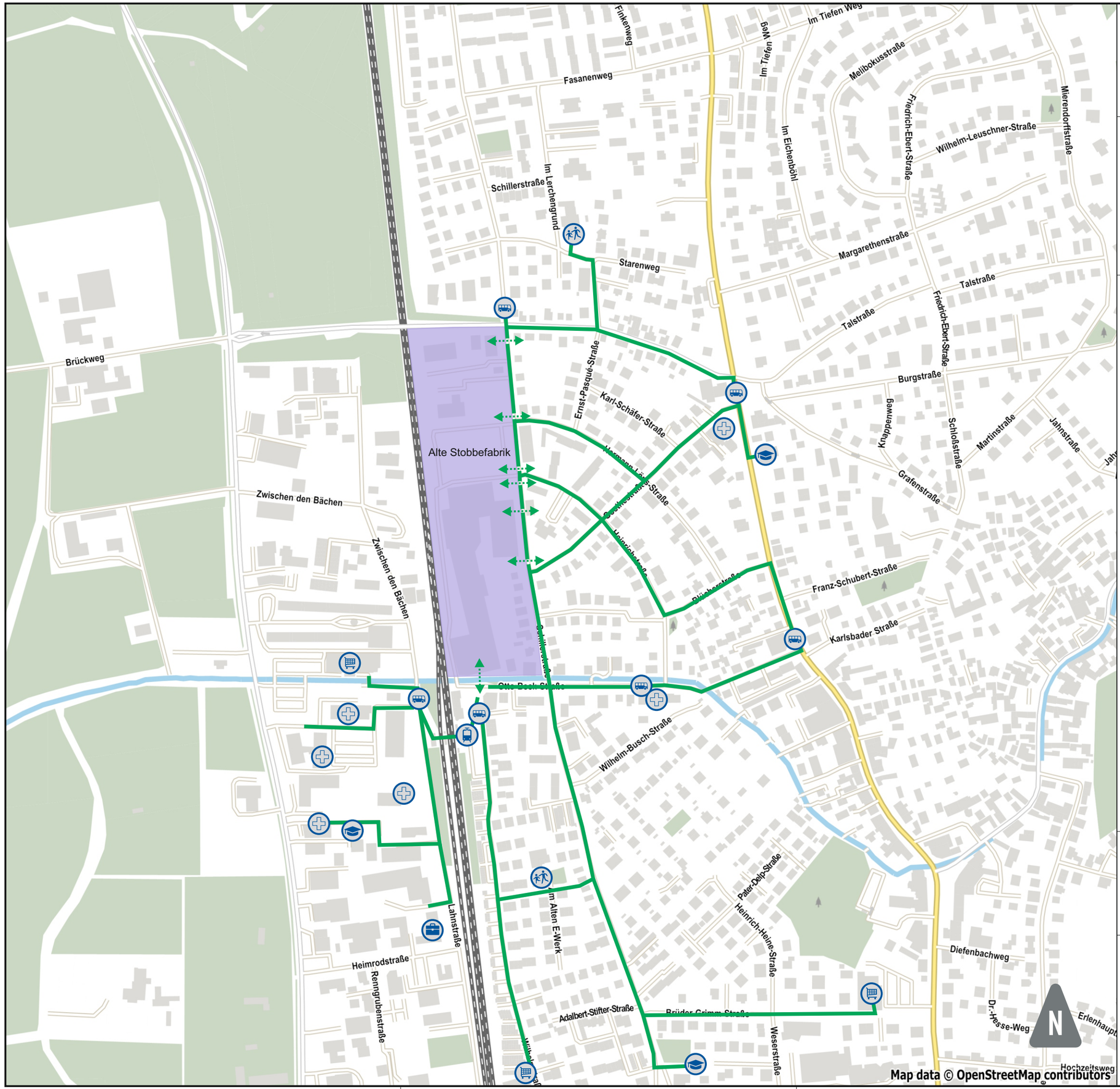
Immotolia GmbH & Co. KG

ZIV Mobilität planen

ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt
kontakt@ziv.de

Projekt-Nr.	50265008
Bearbeiter	mhe
Geprüft	FF
Datum	13.05.2026
Maßstab	ohne
Format	DIN A3

Anlage 1.4



Projekt

Mobilitätskonzept Bensheim
Alte Stobbefabrik

Titel

Bestandssituation
Fußverkehr

Legende

- Bushaltestelle
- Bahnhof
- Lebensmitteleinzelhandel
- Gesundheitseinrichtungen
- Kindergarten
- Bildungseinrichtungen
- Größere Arbeitsstätten
- Alte Stobbefabrik
- Übergeordnete Fußwege
- Fußwege in das Plangebiet

Auftraggeber

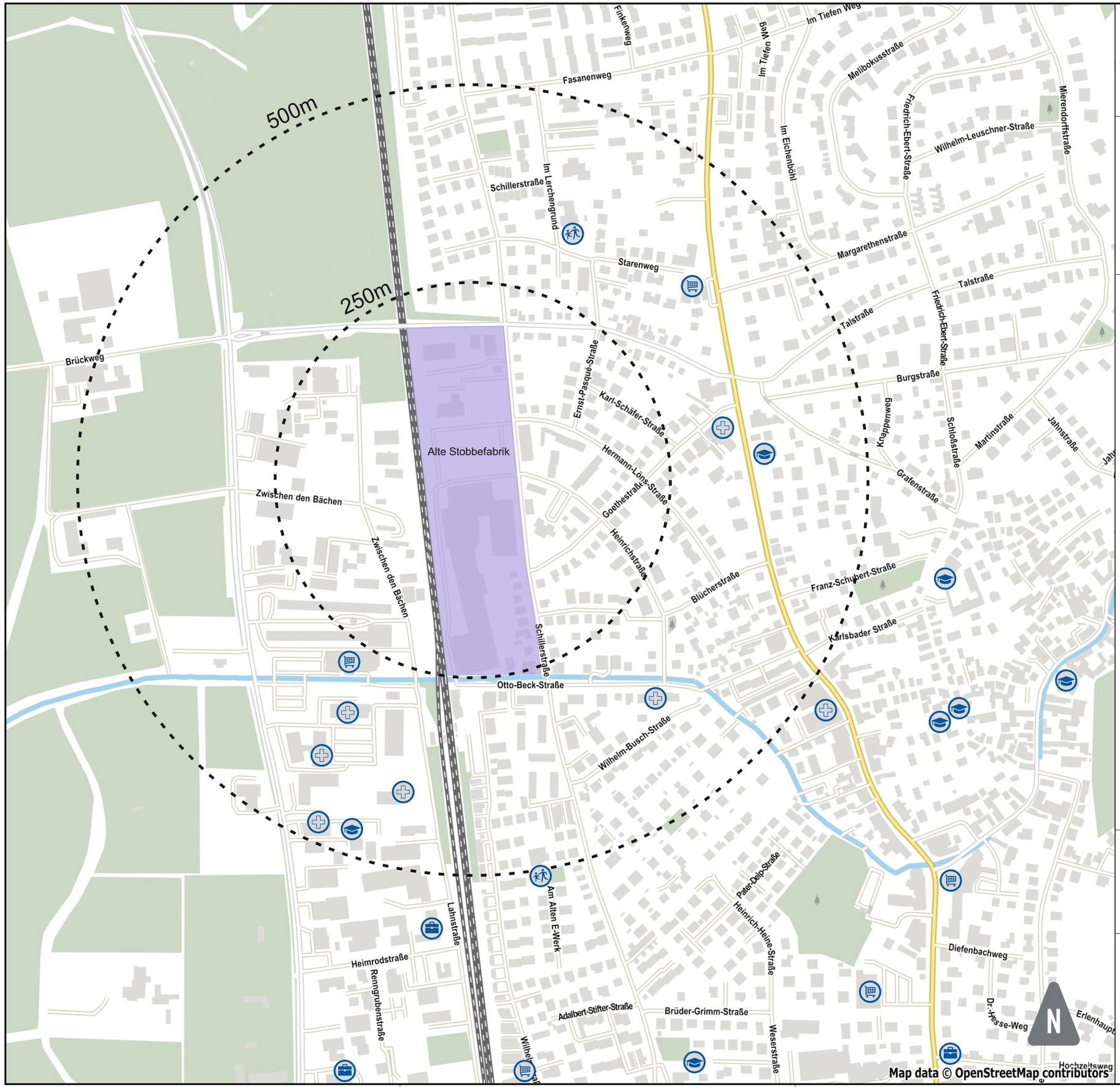
Immotolia GmbH & Co. KG

ZIV Mobilität planen

ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt
kontakt@ziv.de

Projekt-Nr.	50265008
Bearbeiter	mhe
Geprüft	FF
Datum	13.05.2026
Maßstab	ohne
Format	DIN A3

Anlage 1.5



Projekt

Mobilitätskonzept Bensheim
Alte Stobbefabrik

Titel

Bestandskarte ausgewählter POIs in Bensheim-Auerbach

Legende

- Lebensmitteleinzelhandel
- Gesundheitseinrichtungen
- Kindergarten
- Bildungseinrichtungen
- Größere Arbeitsstätten
- Alte Stobbefabrik

Auftraggeber

Immotolia GmbH & Co. KG

ZIV Mobilität planen

ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt
kontakt@ziv.de

Projekt-Nr.	50265008
Bearbeiter	mhe
Geprüft	FF
Datum	13.05.2026
Maßstab	ohne
Format	DIN A3

Anlage 1.6