



**Mobilitätskonzept
Karstadt Areal**

Mainz

Mobilitätskonzept Karstadt Areal

Mainz

17. Dezember 2021

Auftraggeber

Boulevard LU GmbH & Co. KG
Ansprechpartner:
Lars Heimann
Rheinstraße 194 b
55218 Ingelheim am Rhein
Telefon: 06132 9955-677
Telefax: 06132 99 55-90
lars.heimann@molitor-immobilien.de

Auftragnehmer

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
Telefax: 06151 / 2712 20
darmstadt@rt-verkehr.de
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:
Ralf Huber-Erler, Dr.-Ing.
Jenny Büttner, M.Eng.

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Inhalte dieses Berichts, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei R+T Verkehrsplanung GmbH.

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Trends im Mobilitätsverhalten in Mainz	2
3	Analyse der verkehrlichen Bestandssituation	4
3.1	Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln	4
3.2	Erreichbarkeit des Standortes	5
3.2.1	Straßennetz und Erreichbarkeit mit dem Kfz	5
3.2.2	Erreichbarkeit mit dem Fahrrad	6
3.2.3	Erreichbarkeit mit dem SPNV und ÖPNV	7
3.2.4	Sharing-Angebote im Bestand	9
3.3	Zusammenfassende Bewertung	10
4	Ermittlung der baurechtlich notwendigen Stellplätze	11
5	Mobilitätskonzept: Maßnahmen zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs	12
5.1	Sharing-Angebote	13
5.2	Zusätzliche Fahrradabstellplätze	14
5.3	Ermittlung der verkehrlich erforderlichen Stellplatzanzahl	16
6	Zusammenfassung und Fazit	18
	Verzeichnisse	19

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Aufgabe

Im Zusammenhang mit den Planungen zur Nachnutzung des Karstadt-Areals in Mainz ist die Frage zu klären, wie viele Stellplätze baurechtlich erforderlich sind. Grundlage für die Ermittlung der notwendigen Stellplätze ist die Stellplatzsatzung von Mainz¹. Die erforderlichen Stellplätze für den ruhenden Kfz-Verkehr des Vorhabens sollen in einem Parkhaus auf dem Karstadt-Areal untergebracht werden.

Gemäß §4 der Stellplatzsatzung wird für das Plangebiet aufgrund der hervorragenden vorliegenden ÖPNV-Erschließung eine Reduktion der Stellplatzanzahl berücksichtigt. Darüber hinaus soll gemäß §5 der Stellplatzsatzung untersucht werden, ob die Möglichkeit einer Reduktion der Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund weiterer qualifizierter Mobilitätsverbesserungen besteht. Weist ein Mobilitätskonzept das entsprechende Reduktionspotential angemessener Maßnahmen nach, ist nach §5 Satz 2 der Stellplatzsatzung eine Aussetzung der Stellplatzpflicht von bis zu 30 Prozent möglich.

Seitens der Bauherrschaft wird zur Förderung eines umwelt- und klimaschonenden Mobilitätsverhaltens die Einrichtung eines Carsharing-Angebotes sowie das Bereitstellen an zusätzlichen (zu den durch die Stellplatzsatzung nachzuweisenden) Fahrradabstellplätzen mit besonders hochwertiger Ausstattung vorgesehen. Mit dem Carsharing-Angebot, den zusätzlichen Fahrradabstellplätzen sowie durch die Nähe des Plangebietes zu ÖV-Haltestellen und einem Anschluss an das Radwegenetz von Mainz, soll für die Beschäftigten sowie die Kunden eine Anfahrt ohne eigenen Pkw ermöglicht werden.

Vor diesem Hintergrund wurde ein standortspezifisches Mobilitätskonzept für das Neubarvorhaben an der Ludwigsstraße erstellt.

Es wird zunächst untersucht, wie die Voraussetzungen für eine reduzierte Stellplatzanzahl sind, und dargelegt, mit welchen Maßnahmen eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs und somit der für das Entwicklungsgebiet notwendigen Stellplatzanzahl erzeugt werden kann. Vorrangiges Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, ein umwelt- und klimaschonendes Mobilitätsverhalten zu fördern und somit einen nachhaltigen Standort zu schaffen.

¹ Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Mainz; Stand 08.05.2020

2 Trends im Mobilitätsverhalten in Mainz

Der Modal Split allgemein beschreibt die Zusammensetzung des Verkehrs und drückt die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen bzw. allen zurückgelegten Wegen aus. Er gibt demnach Aufschluss über die Verkehrsmittelnutzung.

Die Mobilitätsbefragung 2019 von Mainz gibt Auskunft über die Zusammensetzung des Verkehrs der Mainzer Bevölkerung. In Mainz werden 39,2 Prozent aller Wege der Bewohner mit dem Kfz zurückgelegt. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) werden von den Mainzern dagegen für die verbleibenden 60,8 Prozent der Wege genutzt (Stand 2019).

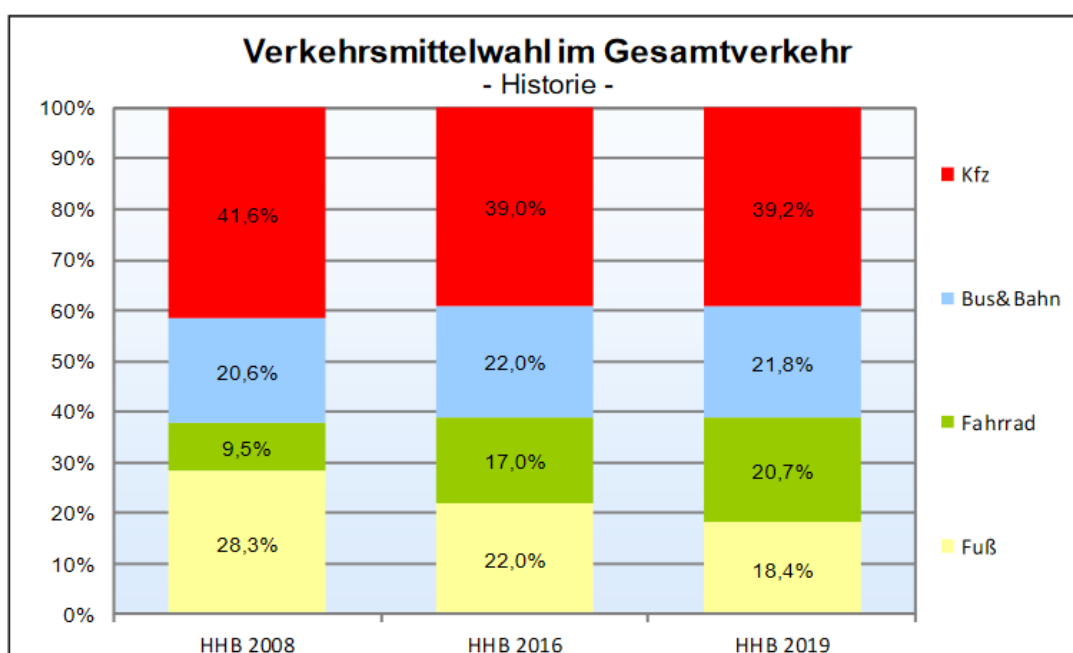


Abbildung 1: Verkehrsmittelwahl 2008, 2016 und 2019 im Vergleich²

Ein Vergleich der Verkehrsmittelwahl der Jahre 2008³, 2016⁴ und 2019⁵ zeigt, dass dem Radverkehr der Mainzer Bevölkerung über die letzten Jahre deutliche Zunahmen zugeschrieben werden können. Der Radverkehrsanteil stieg somit von 9,5 Prozent im Jahr 2008 um 11,2 Prozent auf 20,7 Prozent im Jahr 2019 an. Die Anteile der Wege, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, sind

² Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung Mainz; Ingenieurbüro Helmert, Aachen 06.11.2016, S. 43

³ Befragung „Mobilität in Städten – SrV 2008“

⁴ Mobilitätsbefragung – Untersuchung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Stadt Mainz; August 2016; Ingenieurbüro Helmert, Aachen 09.08.2016

⁵ Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung Mainz; Ingenieurbüro Helmert, Aachen 06.11.2016

seit 2008 vergleichsweise konstant geblieben. Ein Rückgang war dagegen innerhalb der Wegeanteile der Verkehrsmittel „Kfz“ und „Fuß“ zu verzeichnen. Während im Jahr 2008 41,6 Prozent aller Wege der Mainzer mit dem Kfz zurückgelegt wurden, waren es im Jahr 2019 nur noch 39,2 Prozent. Bei den Wegen, die zu Fuß zurückgelegt wurden, waren es im Jahr 2008 noch 28,3 Prozent und im Jahr 2019 dagegen nur noch 18,4 Prozent. Somit lässt sich vor allem ein Trend vom Fußverkehr weg, hin zum Radverkehr erkennen.

Statistisch abgesicherte Erkenntnisse zum Modal Split von Personen, die nicht in Mainz wohnen, liegen nicht vor.

Der Modal Split des Verkehrs, der ausschließlich durch das Plangebiet induziert wird, ist erheblich von der Lage des Plangebietes abhängig. Das Plangebiet befindet sich zentral in der Altstadt, ca. 1 km vom Hauptbahnhof entfernt, mit drei ÖPNV-Haltestellen (Pfaffengasse, Schillerplatz und Höfchen/Listmann) in unmittelbarer Nähe. Durch die zentrale Lage in der Altstadt und der Innenstadt kann auch für den Verkehr des Plangebietes von einem durchschnittlich höheren Anteil des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs ausgegangen werden als im Durchschnitt des gesamten Stadtgebietes. Die Lage und die Verkehrliche Bestandssituation des Standortes wird im folgenden **Kapitel 3** näher untersucht.

3 Analyse der verkehrlichen Bestandssituation

Das Plangebiet liegt zentral in der Mainzer Altstadt, nur wenige hundert Meter vom Mainzer Dom entfernt und wird durch die Ludwigsstraße, die Weißlilien-gasse, die Eppichmauergasse und die Fuststraße bzw. dem Bischofsplatz begrenzt (**Abbildung 2**). Die Ludwigsstraße dient als Fußgängerzone sowie Einkaufsstraße, beginnt am Schillerplatz und führt zum Gutenbergplatz, von wo aus sie an die Plätze Höfchen, gefolgt von Markt- und Liebfrauenplatz anschließt. Die Ludwigsstraße bildet zudem eine wichtige Achse für die ÖPNV-Erschließung der Innenstadt. Das Staatstheater Mainz, welches am Gutenbergplatz verortet ist, liegt ebenso nahe des Plangebietes.

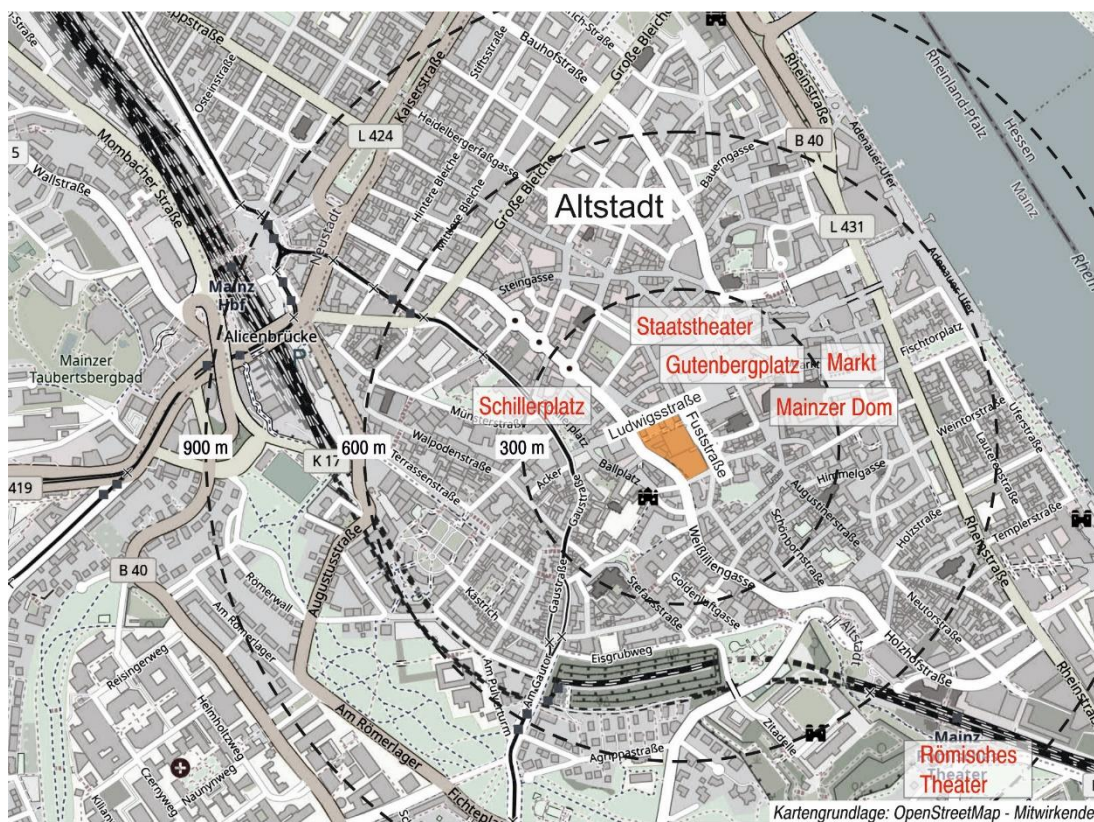


Abbildung 2: Lage des Plangebietes in Mainz

3.1 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

Die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sagt aus, inwieweit die Bewohner von Mainz verschiedene Verkehrsmittel besitzen und als Folgerung daraus, inwieweit welche Verkehrsmittel vorrangig genutzt werden.

In der Mobilitätsbefragung 2019 von Mainz wird die Frage nach der Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel an den gesamten Haushalt gerichtet und es wird dabei die Anzahl verfügbarer Verkehrsmittel abgefragt.

Die Befragung ergab, dass 78 Prozent der Haushalte dauerhaft über mindestens einen privaten Pkw verfügen und im Gegensatz dazu 22 Prozent der Haushalte keinen eigenen Pkw besitzen. Der Motorisierungsgrad liegt in Mainz bei 53 Pkw/100 Einwohner (Stand 2019) und ist im Vergleich zum Stand von 2016 mit 52 Pkw/100 Einwohner leicht angestiegen.

Mit 1,1 Pkw pro Haushalt liegt Mainz auf demselben Niveau wie das Bundesland Rheinland-Pfalz.

Der Fahrradbestand in Mainz liegt im Durchschnitt bei 2,1 Fahrrädern je Haushalt und somit deutlich höher als landesweit, mit 1,7 Fahrrädern je Haushalt.⁶

3.2 Erreichbarkeit des Standortes

3.2.1 Straßennetz und Erreichbarkeit mit dem Kfz

Die verkehrliche Erschließung des zum Standort gehörenden Parkhauses erfolgt über die direkt anliegende Straße, die Weißliliengasse. Die Anbindung an das regionale Straßennetz in westliche Richtung erfolgt im Anschluss an die Große Langgasse über die Große Bleiche und im weiteren Verlauf über die Saarstraße an die A60 bzw. über die Pariser Straße an die A63. In östliche Richtung wird der Standort im Anschluss an die Große Langgasse und die Große Bleiche über die Rheinstraße bzw. Theodor-Heuss-Brücke an die B455 und daran anschließend an die A66 angeschlossen. Der Standort ist somit an verschiedene umliegende zentrale Verkehrsachsen angeschlossen.

Durch die Nähe des Plangebietes zu allen umliegenden überregionalen Straßen, ist die Erreichbarkeit des Plangebietes mit dem Pkw als gut zu bezeichnen. (**Abbildung 3**).

Im Umfeld von bis zu knapp 1 km um den Mittelpunkt des geplanten Standortes, und somit einem Laufweg von etwa 15 Minuten, befinden sich 19 Parkhäuser, die in ein Parkleitsystem eingebunden sind. Es werden knapp 8.300 Pkw-Stellplätze in den 19 Parkhäusern bereitgestellt.

Im Bestand befindet sich bereits ein Parkhaus direkt auf dem Grundstück des Plangebietes und umfasst 460 Pkw-Stellplätze. Zukünftig sollen hier noch 323 Pkw-Stellplätze vorgehalten werden.

⁶ Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung Mainz; Ingenieurbüro Helmert, Aachen 06.11.2016, S. 26

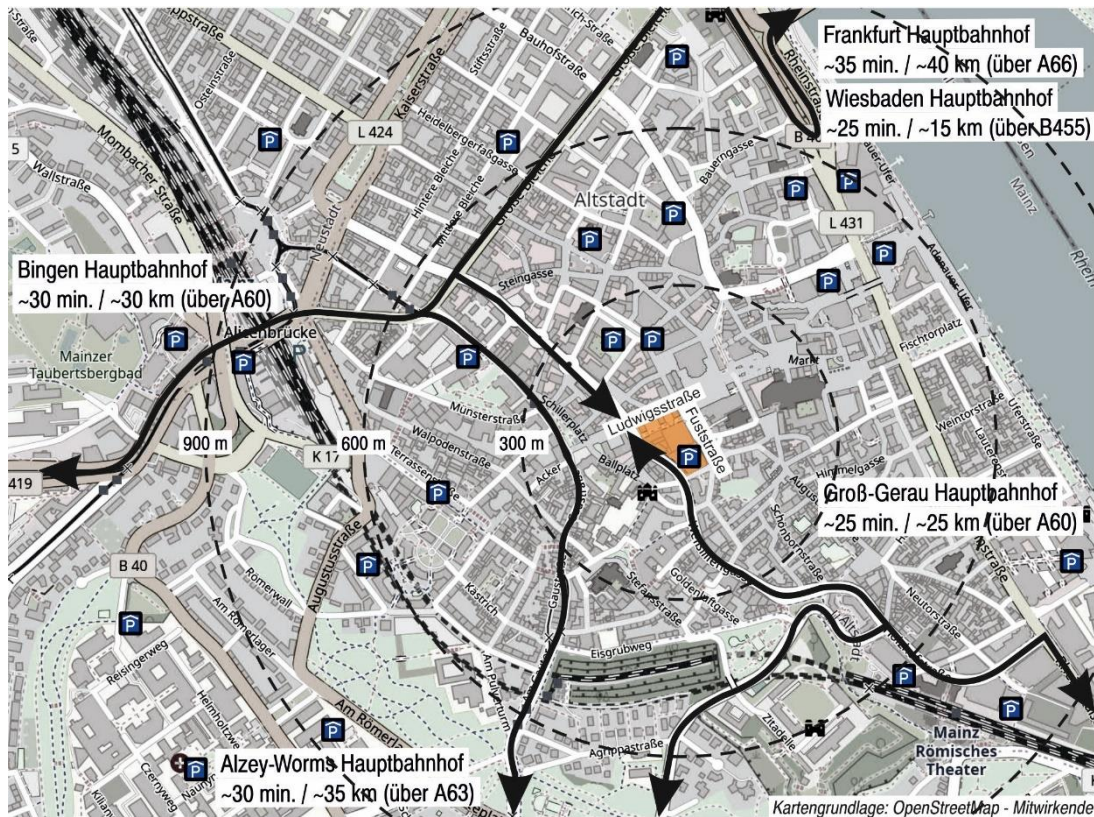


Abbildung 3: Erreichbarkeit des Standortes mit dem Pkw und Parkhäuser im Umfeld

3.2.2 Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

Da das bestehende Radwegenetz an der Weißliliegasse entlangführt und auch die Große Langgasse und Ludwigsstraße hervorragend zum Radfahren geeignet sind, ist das Plangebiet sehr gut an die bestehende Radinfrastruktur angebunden (**Abbildung 4**).

Über Aktionen, wie z.B. dem Stadtradeln oder die Teilnahme an der Critical-Mass, mit welchen Mainz wirbt, werden die Mainzer zusätzlich motiviert, auf das Fahrrad umzusteigen.

Insgesamt bestehen in Mainz somit gute Rahmenbedingungen, dass viele Wege (Arbeit, Einkauf, Schule, Freizeit) mit dem Rad zurückgelegt werden.

Das Plangebiet ist sehr gut an die Radinfrastruktur angebunden, was eine Anfahrt zum zukünftigen Plangebiet mit dem Rad erleichtert.

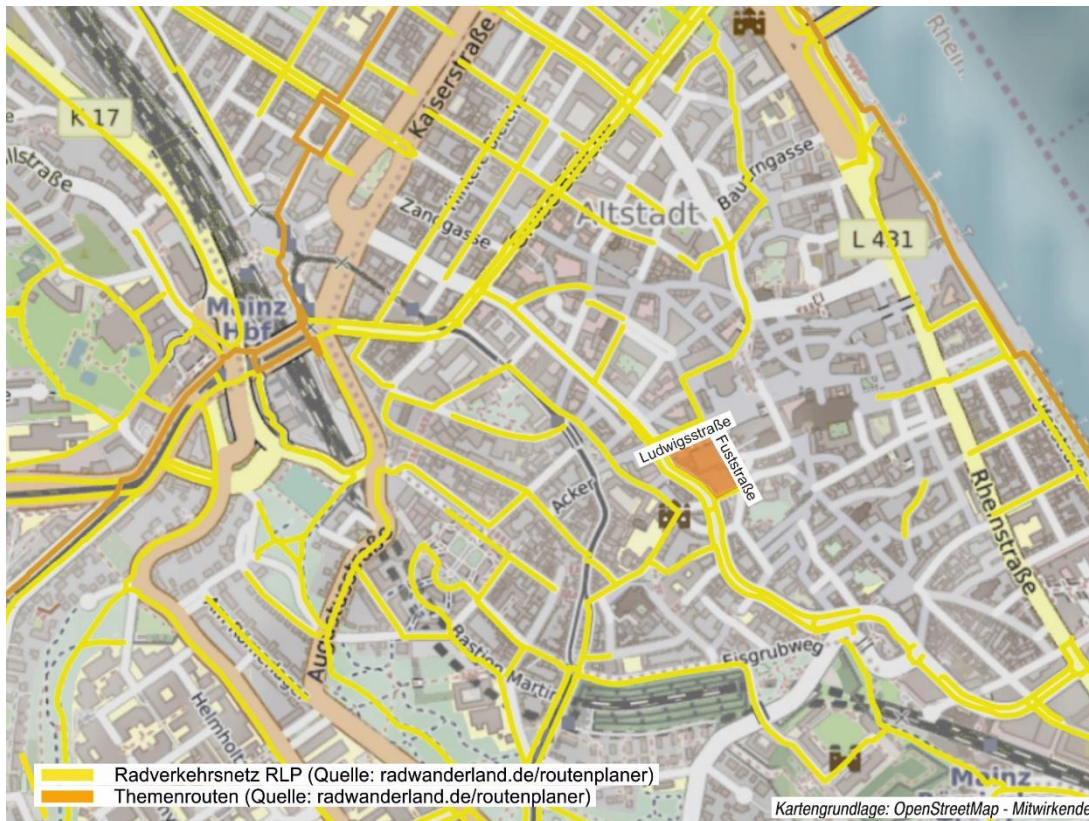


Abbildung 4: Konzipiertes Radwegenetz für Mainz⁷

3.2.3 Erreichbarkeit mit dem SPNV und ÖPNV

Das Plangebiet liegt fußläufig ca. 10 Minuten vom Mainzer Hauptbahnhof und ca. 10 Minuten vom nahe gelegenen Umsteigebahnhof „Mainz Römisches Theater“ entfernt (**Abbildung 5**). Der Hauptbahnhof hat eine übergeordnete Bedeutung und ist ein wichtiger innerstädtischer Straßenbahn- und Bus-Knotenpunkt sowie Startpunkt für die Regionalbuslinien in die rheinhessischen Gemeinden. Außerdem bietet er eine gute Anbindung an die Bahnhöfe von Wiesbaden, Frankfurt, Koblenz, Mannheim und Darmstadt. Bei dem Umsteigebahnhof „Mainz Römisches Theater“ handelt es sich nach dem Hauptbahnhof um den zweitgrößten Bahnhof von Mainz. Somit wird das Plangebiet fußläufig zum SPNV überregional gut angebunden. In Verbindung mit dem Rad besteht somit ein günstiges intermodales Angebot für die überregionale Anbindung des Plangebietes.

Im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes befinden sich überdies drei Haltestellen (Pfaffengasse, Schillerplatz und Höfchen/Listmann).

⁷ Quelle Plan: radwanderland.de/routenplaner; zuletzt aufgerufen am 13.07.2021

Die direkt anliegende Haltestelle „Pfaffengasse“ wird durch die folgenden Linien bedient:

- **Linie 64** (Mainz-Laubenheim – Mainz-Hartenberg/Münchfeld) – verkehrt im 30 Minutentakt
- **Linie 65** (Mainz Weisenau / Mainz-Hartenberg/Münchfeld) – verkehrt im 30 Minutentakt
- **Linie 66** (Mainz / Nieder-Olm) - verkehrt im 15 Minutentakt (7:00-8:30 Uhr und 13 -18:30 Uhr)
- **Linie 70** (Mainz-Marienborn / Mainz-Neustadt) – verkehrt im 30 Minutentakt
- **Linie 71** (Mainz-Finthen / Mainz-Gonsenheim) – verkehrt im 30 Minutentakt
- **Linie 93** (Mainz-Hechtsheim / Mainz-Lerchenberg) Nachtbus (fährt zwischen 22:47 und 1:47 Uhr)



Abbildung 5: Lage im Liniennetz des ÖPNV und SPNV

Das Plangebiet ist demnach innerstädtisch sehr gut an den ÖPNV angebunden und durch den nahegelegenen Bahnhof auch an das überregionale Netz.

Bei einem direkten Vergleich der Fahrtzeiten mit dem ÖPNV und dem Pkw zeigt sich, dass viele umliegende Städte, wie z.B. Bingen, Frankfurt und Wiesbaden mit dem ÖPNV gleich schnell erreichbar sind.

3.2.4 Sharing-Angebote im Bestand

In Mainz besteht ein ausgedehntes Angebot an Sharing-Fahrzeugen sowohl in Form von Bike- als auch in Form von Carsharing (**Abbildung 6**). Die Fahrzeuge, welche auch als Elektroautos angeboten werden, werden von unterschiedlichen Betreibern zur Verfügung gestellt. Die verschiedenen Stationen sind in einem flächendeckenden Netz über Mainz gespannt. Zuletzt wurden im Mai 2021 25 Stellplätze für 50 Carsharing-Autos in Betrieb genommen.⁸

Demnach ist es ein schlüssiges Ziel, das Plangebiet in Form einer eigenen Carsharing-Station in das Netz miteinzubeziehen und somit den Kunden sowie Beschäftigten des Standortes Carsharing-Fahrzeuge direkt zur Verfügung zu stellen.



Abbildung 6: Sharing-Angebote im Umfeld des Plangebietes⁹

⁸ Quelle: <https://mainzund.de/stadt-mainz-baut-carsharing-stark-aus-ab-april-50-neue-autos-an-25-stationen-im-gesamten-stadtgebiet/>, zuletzt aufgerufen am 12.10.2021

⁹ Quelle: <https://netz.mainzer-mobilitaet.de/#>; zuletzt aufgerufen am 08.07.2021

Zusätzlich stehen Leihräder in ganz Mainz zur Verfügung. Sie werden vorrangig durch den Betreiber „meinRad“ auch unmittelbar in Nähe des Plangebietes bereitgestellt.

Das verschiedene und immer weiter ansteigende Angebot an Sharing-Fahrzeugen, welches in Mainz bisher zu finden ist, spricht für eine steigende Nachfrage der Mainzer.

3.3 Zusammenfassende Bewertung

Die Lage des Plangebietes zeichnet sich besonders durch die zentrale Verortung innerhalb der Altstadt aus. Es befinden sich drei Haltestellen in unmittelbarer Nähe und der Mainzer Hauptbahnhof ist fußläufig innerhalb von etwa 10 Minuten erreichbar. Von dort können viele umliegende Städte mit dem SPNV/ÖPNV gleich schnell erreicht werden, wie mit dem Pkw.

Das immer weiter entwickelte und ausgebaute Radwegenetz in Mainz, an welches das Plangebiet angeschlossen ist, sowie die vielen unterschiedlichen und vielfältigen Sharing-Angebote (Carsharing, Bikesharing, E-Carsharing) in der Nähe des Plangebietes gelegen, bilden gute Grundvoraussetzungen, dass alternative Verkehrsmittel, wie das Fahrrad oder Sharing-Angebote in Mainz vermehrt genutzt werden und dem eigenen Pkw vorgezogen werden.

Hierfür sprechen auch die erhobenen Werte aus der Mobilitätsbefragung mit den steigenden Wegeanteilen des Radverkehrs, was ebenso für eine vermehrte Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln zum Pkw spricht.

Daraus lassen sich insgesamt optimale Grundvoraussetzungen für ein reduziertes Pkw-Stellplatzangebot ableiten.

4 Ermittlung der baurechtlich notwendigen Stellplätze

Im geplanten Parkhaus sind die Nutzungen des Plangebietes an der Ludwigsstraße, der Weißliliengasse (inkl. Karstadt) und der Fuststraße nachzuweisen. In **Tabelle 1** sind alle Nutzungen, die zukünftig über das Parkhaus nachgewiesen werden, erfasst. Die Nutzungen der Weißliliengasse sind über Baulasten, die aus dem bisherigen Parkhaus übernommen werden, enthalten (siehe **Kapitel 5.3**).

	BGF	VKF / NGF/ Zimmer / Plätze
Karstadt		
Handel	7.012 m ²	4.400 m ²
Gastronomie Dachterrasse	600 m ²	300 m ²
Vollsortimenter	5.077 m ²	1.400 m ²
Discounter		1.100 m ²
Hotel (ohne Gastronomie)		177 Zimmer
Tagungsraum	270 m ²	169 m ²
Restaurant und Bar im Hotel	880 m ²	500 m ²
Fitnessstudio im Hotel		665 m ²
Fuststraße		
Wohnen	792 m ² WoF	10 WE
Handel (kleinflächiger EZH)	1.975 m ²	1.020 m ²
Kultur	2.340 m ²	721 Plätze
Büro	525 m ²	245 m ²

Tabelle 1: Im Parkhaus nachzuweisende Nutzungen

Die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Mainz vom 08.05.2020 und ihre zugehörige Anlage verweisen auf Richtzahlen der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) mit der zugehörigen Anlage (Richtzahlen für die Ermittlung des Stellplatzbedarfes), die dem durchschnittlichen Stellplatzbedarf entsprechen. Für jede einzelne Nutzung bzw. Verkehrsquelle wird demnach eine Zahlenspanne an herzustellenden Stellplätzen (Stpl.), bezogen auf eine zugehörige Kenngröße, angegeben. Daraus ergibt sich eine Spanne an herzustellenden Stellplätzen.

Die Spanne aus der Landesbauordnung gilt grundsätzlich für Städte in ganz Rheinland-Pfalz. Da es sich bei Mainz um ein Oberzentrum handelt, kann hier von einem anderen Verkehrsverhalten ausgegangen werden, als in Unterzentren. Wie **Kapitel 2** gezeigt hat, werden ca. 60 Prozent der Wege von den Mainzern mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) genutzt. In Verbindung mit der Analyse aus **Kapitel 3** zur Analyse der verkehrlichen Bestandssituation des Standortes, welcher optimale Voraussetzungen für die Nutzung alternativer Verkehrsmittel aufweist, zeigt sich, dass für das Plangebiet die untere Spanne der Richtwerte nach Landesbauordnung dem Bedarf des Plangebietes entspricht.

Weiterhin wird die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach Maßgabe des §4 „Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze durch den Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV-Bonus)“ der Stellplatzsatzung von Mainz aufgrund des optimalen ÖPNV-Anschlusses zum Plangebiet verringert. Die untersuchten Nutzungen liegen in der Gebietszone I, wodurch eine Minderung um 30 Prozent festgelegt ist.

Die daraus resultierende Anzahl an herzustellenden Stellplätzen ist in **Anlage 1** detailliert dargestellt. Wird jeweils die den Nutzungen zugeordnete Kenngröße herangezogen, ergibt sich durch die verschiedenen untersuchten Nutzungen der Weißliliengasse (inkl. Karstadt) und Fuststraße, nach Abzug des ÖPNV-Bonus, ein nachzuweisendes Angebot von 332 Pkw-Stellplätzen. Außerdem sind für das Plangebiet 245 Fahrradabstellmöglichkeiten nachzuweisen (**Tabelle 2**).

Pkw-Stellplätze		abzüglich 30% ÖPNV-Bonus
LU	287	202
Fuststraße	186	130
Summe	473	332

Radabstellmöglichkeiten	
LU	176
Fuststraße	69
Summe	245

Tabelle 2: Anzahl der baurechtlich notwendigen Stellplätze

5 Mobilitätskonzept: Maßnahmen zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs

Nach §5 Abs.2 Satz 1 der Stellplatzsatzung der Stadt Mainz besteht die Möglichkeit die Stellplatzpflicht bis zu weiteren 30 Prozent (neben dem ÖPNV-Bonus) auszusetzen, wenn das entsprechende Reduktionspotenzial von besonderen Maßnahmen, die qualifizierte Mobilitätsverbesserungen hervorrufen, durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept nachgewiesen wird.

Die Reduzierung der Anzahl der angebotenen Pkw-Stellplätze ist explizit gewünscht und im Hinblick auf eine angestrebte Verlagerung des MIV hin zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes ein schlüssiges Ziel. Dabei ist jedoch zunächst zu untersuchen, wie die Mobilität der Beschäftigten und Kunden des Plangebietes ohne privaten Pkw unkompliziert gestaltet werden kann.

Die Analyse zur verkehrliche Bestandssituation des Plangebietes im **Kapitel 3** hat gezeigt, dass am Standort gute Bedingungen für die Förderung

alternativer Verkehrsmittel (Rad, Fuß, ÖPNV, Sharing-Fahrzeuge) als dem eigenen Pkw bestehen.

Durch die zentrale Lage und den hervorragenden Anschluss des Plangebietes an das ÖPNV-Netz bietet sich an, am Plangebiet Carsharing zur Verfügung zu stellen und somit zentral für die Beschäftigten und Kunden ein Sharing-Angebot zu schaffen, welches mit dem ÖPNV verknüpft werden kann. Mit einer hohen Verfügbarkeit an Carsharing-Fahrzeugen und der direkten Zuordnung zum Standort sinkt somit eine entscheidende Zugangsbarriere für die Nutzer.

Die sehr gute Anbindung des Plangebietes an die Radinfrastruktur in Mainz setzt weiterhin einen Grundstein für eine vermehrte Förderung des Radverkehrs. Wie **Kapitel 2** zum Mobilitätsverhalten der Mainzer gezeigt hat, steigen die Anteile der Wege, die von der Mainzer Bevölkerung mit dem Rad zurückgelegt werden, seit 2008 stetig an. Dies gilt es weiter zu fördern und auch am Plangebiet eine Infrastruktur in Form von hochwertigen Abstellanlagen für den Zuwachs zu bieten.

Daher werden zur Erweiterung der Mobilitätsangebote und zur Förderung der alternativen Verkehrsmittel zum eigenen Pkw die Umsetzung eines Angebotes an Carsharing-Fahrzeugen und von zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten in hochwertiger Ausführung für das Plangebiet geprüft.

5.1 Sharing-Angebote

Sowohl Carsharing-Angebote als auch Fahrradverleihangebote können die Flexibilität der Beschäftigten und Besucher erhöhen und die Bindung an den eigenen privaten Pkw verringern. Carsharing-Angebote können zudem von Firmen statt eines eigenen Fuhrparks genutzt werden, wodurch deutlich weniger Stellplätze erforderlich sind.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, über das betriebliche Mobilitätsmanagement eine verstärkte Nutzung von Sharing-Angeboten zu erreichen.

Es wird davon ausgegangen, dass vor allem aufgrund des guten vorliegenden SPNV/ÖPNV-Angebotes (Nähe zum Hauptbahnhof und drei Haltestellen) und des bisher entwickelten Carsharing-Angebotes in Mainz die Nutzung von Carsharing weiter gefördert werden kann. Wie die Analyse in **Kapitel 3.2.4** gezeigt hat, ist in Mainz der Sharing-Gedanke schon gut etabliert und Sharing-Systeme werden bisher gut angenommen. Werden die Carsharing-Fahrzeuge nahe am Standort platziert, erhöht dies weiterhin die Nutzungsquote. Dies wird weiter durch die bereits vorliegende sehr gute ÖPNV-Anbindung verstärkt. Durch die Standortzuordnung von Carsharing-Fahrzeugen können die Carsharing-Fahrzeuge außerdem eigene Dienstfahrzeuge ersetzen.

Die Planung des Parkhauses am Standort sieht daher 15 Carsharing-Stellplätze im 1. UG vor (siehe **Anlage 2**). An allen Carsharing-Stellplätzen

werden Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge bereitgestellt. Es wird ein kombiniertes Carsharing-Angebot bestehen: Neben einem stationsgebundenen Angebot (buchbare Stationsfahrzeuge verschiedener Größe, die fest an dieser Station positioniert sind) soll ein stationsflexibles Angebot (cityFlitzer mit Einwegfahrten-Option) geschaffen werden. Ein solches kombiniertes Angebot hat die größten verkehrsentlastenden Effekte und ist für Kunden aufgrund der Angebotsvielfalt besonders attraktiv. Zur Reduktion des Stellplatzschlüssels garantiert book-n-drive die Bereitstellung eines Carsharing-Angebots für den Projektzeitraum von fünf Jahren auf zunächst 10 Stellplätzen in der Anfangsphase, ab der Erweiterung dann auf 15 Stellplätzen. Die Zufahrtstechnik erfolgt über Kennzeichenerfassung, sodass keine fahrzeuggebundenen Zugangsmedien für Ein- und Ausfahrt nötig sind (**Anlage 3**).¹⁰

Die Stellplatzsatzung von Mainz führt Carsharing als mögliche Maßnahme zur Förderung von alternativen Verkehrsmitteln zum eigenen Pkw auf. Ein möglicher Reduktionsansatz wird hier offengehalten. Einen Ansatz zur daraus resultierenden Reduktion der herzustellen Stellplatzanzahl gibt der Leitfaden zur Stellplatzsatzung von Frankfurt am Main (Kapitel 3.1.5): Es können durch die vorgesehene Bereitstellung von 1 Carsharing-Fahrzeugen 5 Kfz-Stellplätze entfallen. In Frankfurt besteht ein ähnliches Angebot an Carsharing wie in Mainz, weshalb dieser Ansatz für Mainz angemessen erscheint. Auch in Stellplatzsatzungen anderer Städte wie z.B. Kiel und Hannover wird dieser Ansatz festgelegt. Demnach kann die herzustellende Stellplatzanzahl um 75 Stellplätze reduziert werden. Dazu würden 15 Carsharing-Stellplätze am Standort im Parkhaus bereitgestellt werden.

5.2 Zusätzliche Fahrradabstellplätze

Zur Förderung des Radverkehrs sind auch bei privaten Bauvorhaben ausreichende, gut ausgestattete und leicht erreichbare Radabstellplätze eine wichtige Voraussetzung. Durch attraktive Abstellanlagen wird sowohl beim Start (z.B. von der Wohnung) als auch am Ziel (z.B. Einkaufs- oder Freizeitgelegenheit) die Zugangsschwelle zum Fahrrad gesenkt. Ein guter Diebstahlschutz trägt außerdem dazu bei, dass hochwertigere und damit verkehrssichere Räder benutzt werden. Darüber hinaus wird durch gut nutzbare Radabstellanlagen das ungeordnete und zum Teil störende Radparken im Umfeld von Gebäuden vermindert. Gute Radabstellanlagen im Gebäude sind demnach auch notwendig für das Funktionieren von öffentlichen Räumen in deren Umfeld. Radabstellanlagen stellen also auch ein Qualitätsmerkmal für die Nutzer der Immobilien dar.

¹⁰ Quelle: Angebot Carsharing: Bauprojekt Ludwigsstraße, book-n-drive Carsharing, Mainz; 23.08.2021

Nach der Stellplatzsatzung von Mainz sind für das Planvorhaben 245 Fahrradabstellplätze nachzuweisen (siehe **Anlage 1**). Im Hinblick auf die Förderung der Fahrradnutzung, und der damit einhergehenden Reduzierung des Kfz-Stellplatzbedarfs, werden deutlich mehr Fahrradabstellplätze vorgesehen: es werden insgesamt 353 Fahrradabstellplätze (+ca.45 Prozent) hergestellt. Darunter befinden sich 18 Abstellanlagen für Lastenräder die eine zusätzliche Fläche von 2m² aufweisen, wie nach Stellplatzsatzung §6 (4) nötig.

Da das Fahrrad als Verkehrsmittel der Zukunft einen ähnlichen Verkehrsmittelanteil wie der Pkw haben kann bzw. sollte, ist für die Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten eine gleiche Größenordnung für die Pkw-Abstellmöglichkeiten sinnvoll.

Die Fahrradabstellmöglichkeiten werden an folgenden Stellen verortet (siehe **Anlage 2**):

- 18 Abstellplätze für Lastenräder im Parkhaus, nördlich des Parkhauses über eine Rampe mit einer Neigung bis zu 6 Prozent zugänglich
- 53 Fahrradabstellplätze im Parkhaus, nördlich des Parkhauses über eine Rampe mit einer Neigung bis zu 6 Prozent zugänglich
- 120 Fahrradabstellplätze (Doppelparker) im Parkhaus ebenerdig, über einen Zugang nördlich des Parkhauses zu erreichen
- 76 Fahrradabstellplätze (Doppelparker) im Parkhaus ebenerdig, über einen Zugang südlich des Parkhauses zu erreichen
- 14 Fahrradabstellplätze (Doppelparker) im Parkhaus, über einen Zugang südlich des Parkhauses und drei Rampen (mit einer Neigung ≤ 10 Prozent) zu erreichen¹¹
- 78 Fahrradabstellplätze im Parkhaus über einen Zugang südlich des Parkhauses und drei Rampen (mit einer Neigung ≤ 10 Prozent) zu erreichen

In Summe sind auf **Anlage 2** somit 359 Abstellplätze verortet. Das sind sechs Abstellplätze mehr als erforderlich. Dementsprechend bestehen weitere Kapazitäten, die dem Konzept zu Gute kommen.

Die Landesbauordnung in Baden-Württemberg (LBO) und die Hessische Bauordnung (HBO) geben einen Reduzierungsansatz: Für jeden Pkw-Stellplatz, der weniger hergestellt wird, sind 4 Fahrradabstellmöglichkeiten herzustellen. Da hingegen nicht jeder parkende Pkw vier Personen, sondern vielmehr 1 bis 2 Personen transportiert, wäre ein maximaler Ansatz, dass ein Pkw-Stellplatz durch 1 bis 2 Fahrrad-Stellplätze ersetzt wird. Der Ansatz von 1:4 erklärt sich nur, wenn ein erhebliches Defizit an Fahrradabstellanlagen vorhanden wäre. Dies ist jedoch bereits mit der Umsetzung der Mainzer Satzung hinsichtlich

¹¹ Die 14 Fahrradabstellplätze sind zusammen mit den 76 aus dem vorherigen Spiegelstrich die im Plan dargestellten 90 Fahrradabstellplätze im Süden des Parkhauses

Fahrradabstellanlagen nicht mehr gegeben. Wir halten daher einen niedrigeren Umrechnungsfaktor für angemessen.

Wird das Standard-Angebot an zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten um ein besonders hochwertiges Angebot mit Erweiterungen, wie zusätzlichen Abstellmöglichkeiten für Lastenräder ergänzt, ist demnach der Ansatz, dass 1 Pkw-Stellplatz durch 3 Fahrradabstellmöglichkeiten ersetzt wird, ein treffendes Mittelmaß.

Dementsprechend lässt sich die Anzahl an Pkw-Stellplätzen durch 108 zusätzlich hergestellten Fahrradabstellplätzen mit besonderer Ausstattung (inkl. Lastenradstellplätzen) um 36 Pkw-Stellplätze reduzieren.

5.3 Ermittlung der verkehrlich erforderlichen Stellplatzanzahl

Nach den genannten Anhaltspunkten würde die Bereitstellung von 15 Carsharing-Fahrzeugen und die Herstellung von zusätzlichen 108 hochwertigen Fahrradabstellmöglichkeiten eine Reduktion der nach Stellplatzsatzung herzustellenden 332 Stellplätze um 96 Stellplätze auf 236 herzustellende Pkw-Stellplätze reduzieren (**Tabelle 3, Anlage 1**).

Dies entspricht der Vorgehensweise der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Mainz (Stand 08.05.2020). Nach § 5 Abs. (1) und (2) ist es möglich, dass die Pflicht der Herstellung der nachzuweisenden Stellplatzanzahl um bis zu 30 Prozent ausgesetzt werden kann, wenn das entsprechende Reduktionspotential der Maßnahmen durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept umfassend nachgewiesen wird.

Pkw-Stellplätze		abzüglich 30% ÖPNV-Bonus	Durch Umsetzung Maßnahmen Mobilitätskonzept
LU	287	202	
Fuststraße	186	130	
Summe	473	332	

^{*1)} darunter 15 Carsharing-Stellplätze

Radabstellmöglichkeit		Durch Umsetzung Maßnahmen Mobilitätskonzept
LU	176	
Fuststraße	69	
Summe	245	

Tabelle 3: Anzahl der erforderlichen Stellplätze

Bisher wurden im Parkhaus zum Karstadt 460 Stellplätze zur Verfügung gestellt. Nach dem Bebauungskonzept sollen die Parkhausflächen zukünftig auf 323 Stellplätze reduziert werden.

Zusätzlich zu den nach Umsetzung des Mobilitätskonzeptes erforderlichen 236 Pkw-Stellplätzen sind 69 Pkw-Stellplätze als Baulasten des bisherigen Parkhauses für das neue Parkhaus zu übernehmen.

Somit ergibt sich eine im Parkhaus herzustellende Anzahl an Pkw-Stellplätzen von 305.

Die Pkw-Stellplätze werden im Parkhaus am Standort nachgewiesen. Eine Zuteilung auf bestimmte Nutzergruppen erfolgt nicht. Für alle Pkw-Stellplätze wird eine Vorrichtung für eine zukünftige Leitungsführung zum elektrischen Laden eingerichtet.

6 Zusammenfassung und Fazit

Im Zusammenhang mit den Planungen zur Nachnutzung des Karstadt-Areals in Mainz wird derzeit der zukünftige Bedarf an Stellplätzen ermittelt.

Nach der Stellplatzsatzung von Mainz ist für den geplanten Standort ein Nachweis von 332 Pkw-Stellplätzen zu erbringen.

Gemäß §4 der Stellplatzsatzung wird für das Plangebiet aufgrund der hervorragenden vorliegenden ÖPNV-Erschließung eine Reduktion der Stellplatzanzahl berücksichtigt. Darüber hinaus soll gemäß §5 der Stellplatzsatzung untersucht werden, ob die Möglichkeit einer Reduktion der Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund weiterer qualifizierter Mobilitätsverbesserungen besteht. Weist ein Mobilitätskonzept das entsprechende Reduktionspotential angemessener Maßnahmen nach, ist nach §5 Satz 2 der Stellplatzsatzung eine Aussetzung der Stellplatzpflicht von bis zu 30 Prozent möglich.

Die Analyse der Rahmenbedingungen des Plangebietes hat gezeigt, dass am Standort gute Grundvoraussetzungen (SPNV/ÖPNV-Angebot, Radverkehrsinfrastruktur, Sharing-Angebote) für einen reduzierten Bedarf an Pkw-Stellplätzen vorliegen. Insgesamt bestehen am Standort des Plangebietes gute Voraussetzungen, dass ein Angebot an Carsharing-Fahrzeugen und zusätzlichen Fahrradabstellplätzen angenommen wird und somit ein reduzierter Stellplatzschlüssel angesetzt werden kann.

Zusammenfassend sind dafür folgende Maßnahmen umzusetzen:

Die Einrichtung von...

- 15 Carsharing Stellplätzen
- 108 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen (inkl. 18 Lastenrad-Stellplätze)

Dies fördert ein umweltschonendes und klimafreundliches Mobilitätsverhalten und begünstigt die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Vor diesem Hintergrund ist ein reduzierter Stellplatzbedarf realistisch. Es sind durch das Plangebiet somit noch 236 Pkw-Stellplätze erforderlich. Bei Miteinbezug von bestehenden Baulasten sind somit 305 Pkw-Stellplätze im Parkhaus zu errichten.

Das geplante Parkhaus am Standort mit 323 Pkw-Stellplätzen deckt diesen Bedarf ab.

Verzeichnisse

Tabellen im Text:

Tabelle 1: Im Parkhaus nachzuweisende Nutzungen	11
Tabelle 2: Anzahl der baurechtlich notwendigen Stellplätze	12
Tabelle 3: Anzahl der erforderlichen Stellplätze	16

Anlagen:

- Anlage 1 Ermittlung Stellplatzbedarf nach Stellplatzsatzung
- Anlage 2 Verortung der Carsharing-Stellplätze und Fahrradabstellplätze
(Grundriss gesamt EG - FAERBER ARCHITEKTEN)
- Anlage 3 Carsharing-Konzept

Anlage 1
Stellplatznachweis nach Stellplatzsatzung und Reduzierungspotenzial

Stellplatznachweis vom 14.10.2021

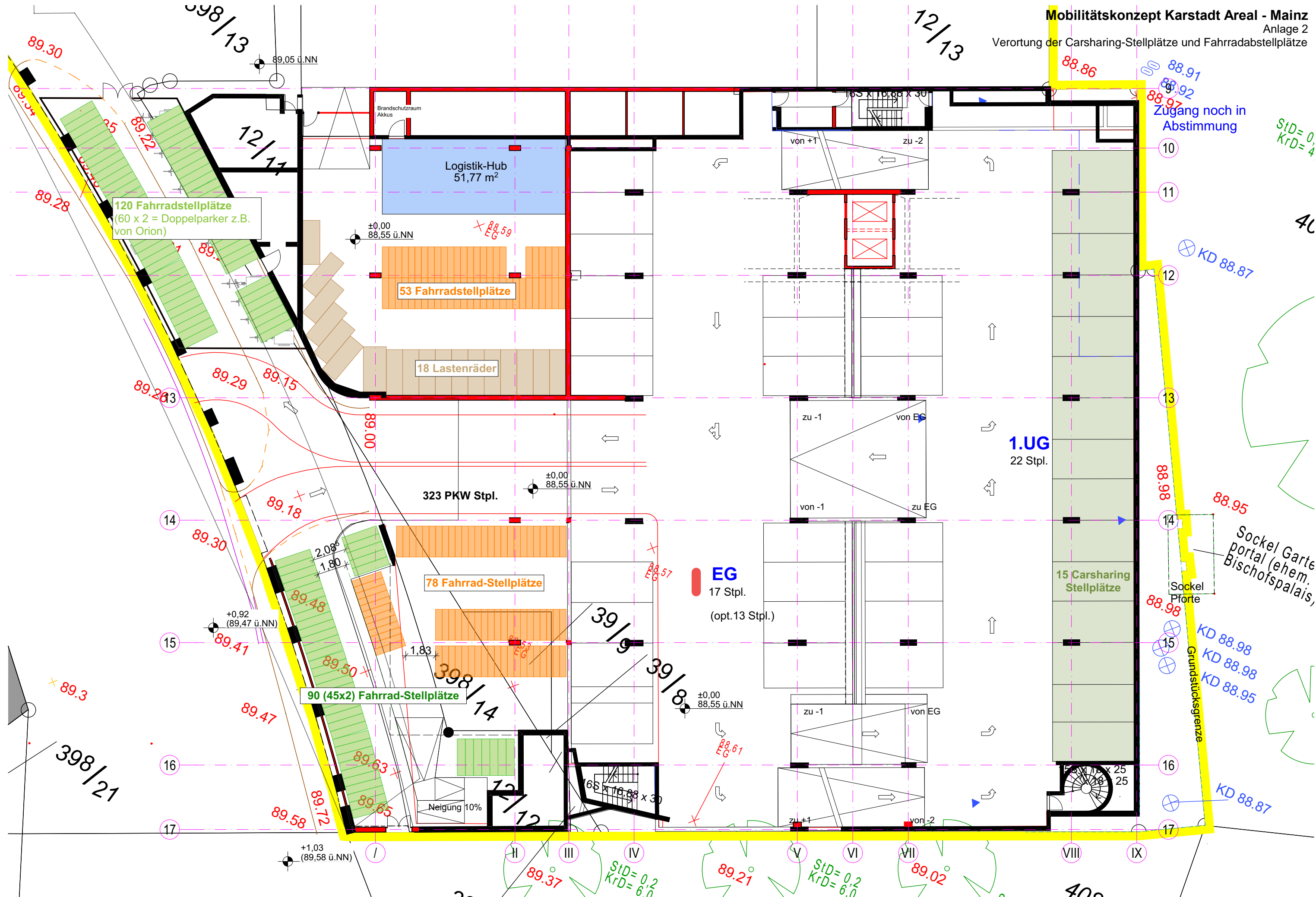
Bezugsgröße	Stellplatzanzahl Pkw		Fahrradabstellplätze		Abstellpl. für Sonderfahräder	
		abzüglich 30% ÖPNV-Bonus*1)	Bezugsgröße	Anzahl	Anzahl	
LU						
Handel (Warenhaus)	4.400 [m²]	1 Stpl. je 30-40 m² Verkaufsnutzfläche	110	77	1 Stpl. je 100 m² Verkaufsfläche	44
Restaurant (Gastronomie Dachterasse)	300 [m²]	1 Stpl. je 6-12 m² Gastraum	25	18	1 Stpl. Je 10 m² Gastraum	30
Vollsortimenter	1.400 [m²]	1 Stpl. je 30-40 m² Verkaufsnutzfläche	35	25	1 Stpl. je 100 m² Verkaufsfläche	14
Discounter	1.100 [m²]	1 Stpl. je 30-40 m² Verkaufsnutzfläche	28	20	1 Stpl. je 100 m² Verkaufsfläche	11
Hotel	177 [Betten]	1 Stpl. je 2-6 Betten	30	21	1 Stpl. je 20 Betten	9
Restaurant und Bar	500 [m²]	1 Stpl. je 6-12 m² Gastraum	42	29	1 Stpl. Je 10 m² Gastraum	50
Tagungsräume	169 [m²]	1 Stpl. je 30-40 m² Verkaufsnutzfläche	4	3	1 Stpl. je 35 m² Hauptnutzfläche	5
Fitnessstudio	665 [m²]	1 Stpl. je 50 m² Hallenfläche	13	9	1 Stpl. je 50 m² Hauptnutzfläche	13
Fuststraße						
Handel	1.020 [m²]	1 Stpl. je 30-40 m² Verkaufsnutzfläche	26	18	1 Stpl. je 50 m² Verkaufsfläche	20
Kultur	721 [Sitzpl.]	1 Stpl. je 5 Sitzplätze	144	101	1 Stpl. je 20-50 Sitzplätze	21
Büro	245 [m²]	1 Stpl. je 30-40 m² Nutzfläche	6	4	1 Stpl. je 70m² Hauptnutzfläche	4
Wohnen	10 [WE]	1 Stpl. je Wohneinheit	10	7	1 Stpl. je 50 m² Wohnfläche; zusätzlich 1 je weitere angefangene 35 m² Wohnfläche	24
			473	332		245
*1) Nach Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Mainz (Stand 08.05.2020) §4 Abs.(1)a						
Maßnahmen zur Reduktion der Stellplätze für Kraftfahrzeuge						
Nach Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Mainz (Stand 08.05.2020) §5 Abs.(2):						
Carsharing						
Reduktion bei 15 Carsharing-Stellplätzen				-75		
15 Carsharing-Stellplätze				15		
zusätzliche Radabstellanlagen						
Reduktion bei 108 zusätzlichen Fahrradabstellanlagen				-36		
zusätzliche Radabstellanlagen						108
Summe				236		353
zuzüglich Baulasten (Stand Bauantrag 200512)						
				69		
Summe gesamt				305		335
						18
				Pkw	Rad	Sonderfahräder

*1) in jeden Zimmer steht ein Bett

*2) 10 Wohnungen (81,15m² / 89,23m² / 70,65m² / 52,36m² / 89,96m² / 146,67m² / 38,90m² / 96,56m² / 64,02m² / 63,47m²)

*3) nach §6 (4) der Stellplatzsatzung von Mainz werden zudem 18 (353/20) Abstellplätze für Lastenräder bereitgestellt

Anlage 2
Verortung der Carsharing-Stellplätze und Fahrradabstellplätze



Anlage 3
Carsharing-Konzept

J. Molitor Immobilien GmbH
z. Hd. Fr. Schneider
Rheinstraße 194b
55218 Ingelheim am Rhein

Angebot Carsharing: Bauprojekt Ludwigstraße, Mainz

Bauprojekt

- J. Molitor Immobilien GmbH plant für das Bauvorhaben „Einkaufsquartier Ludwigstraße“ ein Mobilitätskonzept mit einer Carsharing-Station
- Die Carsharing-Station soll im Parkhaus mit bis zu 15 Fahrzeugen betrieben werden
- An allen Carsharing-Stellplätzen werden Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge bereitgestellt
- Zeitplan: Geplante Fertigstellung 2025

Gewünschtes Carsharing-Angebot

- Bis zu 15 Carsharing-Fahrzeuge sollen auf reservierten Stellplätzen im Parkhaus Ludwigstraße bereitgestellt werden
- Projektzeitraum: Fünf Jahre, dauerhafter Betrieb darüber hinaus gewünscht

Konzept für Carsharing-Betrieb

- Für eine große Carsharing-Station mit 15 Stellplätzen bietet sich ein kombiniertes Carsharing-Angebot an: Neben einem stationsgebundenen Angebot (buchbare Stationsfahrzeuge verschiedener Größe, die fest an dieser Station positioniert sind) soll ein stationsflexibles Angebot (cityFlitzer mit Einwegfahrten-Option, sodass die genaue Fahrzeuganzahl schwanken wird) geschaffen werden. Ein solches kombiniertes Angebot hat die größten verkehrsentlastenden Effekte und ist für Kunden aufgrund der Angebotsvielfalt besonders attraktiv.
- Um ein nachfrageorientiertes Angebot zu konzipieren, empfiehlt sich ein schrittweiser Ausbau der Carsharing-Station in 2 Phasen:
- In einer 1-2-jährigen Anfangsphase werden 10 Stellplätze für Carsharing genutzt. Dabei wird von Beginn an ein kombiniertes Angebot mit stationsgebundenen und stationsflexiblen Fahrzeugen betrieben.
- Nach der 1-2-jährigen Anfangsphase wird bei steigender Nachfrage die Station um 5 Stellplätze erweitert, sodass ab dieser Erweiterung insgesamt 15 Stellplätze für Carsharing zur Verfügung stehen.
- Die genaue Fahrzeug-Bestückung der Station liegt in alleiniger Verantwortung von book-n-drive. Es werden stationsgebundene und stationsflexible Fahrzeuge bereitgestellt. book-n-drive wird auch E-Fahrzeuge (batterie-elektrisch oder Plug-In-Hybrid) an der Station anbieten, sodass eine

Ladeinfrastruktur an allen Stellplätzen benötigt wird. Speziell für die ständig wechselnden Fahrzeuge des stationsflexiblen Angebots wird eine Kennzeichenerkennung an der Zufahrt benötigt.

Leistungen book-n-drive

- Zur Reduktion des Stellplatzschlüssels garantiert book-n-drive die Bereitstellung eines Carsharing-Angebots für den Projektzeitraum von fünf Jahren auf zunächst 10 Stellplätzen in der Anfangsphase, ab der Erweiterung dann auf 15 Stellplätzen.
- book-n-drive besorgt die Einrichtung und den Betrieb der Carsharing-Station
- book-n-drive übernimmt sämtliche Aufgaben und Kosten des Betriebes der Fahrzeuge (insbesondere Reparatur, Versicherung, Reinigung).
- book-n-drive übernimmt sämtliche Aufgaben des Carsharing-Betriebes (Kunden-Registrierung, Betrieb, Buchung und Abrechnung, sowie Kundenservice inkl. 24/7 Hotline)

Leistungen Auftraggeber

- J. Molitor Immobilien GmbH stellt book-n-drive unentgeltlich Stellplätze zum Betrieb des Carsharing-Angebots im ebenerdigen Bereich des Parkhauses bereit und stattet alle Stellplätze mit je einem Ladepunkt (mind. 22 kW AC-Lader mit exklusivem Zugang und Nutzung durch book-n-drive) aus.
- J- Molitor Immobilien GmbH sorgt für eine Zufahrtstechnik mittels Kennzeichenerkennung, sodass keine fahrzeuggebundenen Zugangsmedien für Ein- und Ausfahrt nötig sind.
- J- Molitor Immobilien GmbH sorgt für eine Mobilfunkabdeckung im Bereich der Stellplätze, sodass die Datenkommunikation mit den Fahrzeugen für den Anbieter jederzeit sichergestellt ist.
- Erlaubnis der Beschilderung der Carsharing-Station nach Absprache zwischen book-n-drive und J. Molitor Immobilien GmbH

Kosten für die garantierte Bereitstellung des Carsharing-Angebots

[REDACTED]

Handling

- J. Molitor Immobilien GmbH entrichtet die monatliche Ausgleichszahlung für das erste Projektjahr quartalsweise im Voraus an book-n-drive.
- book-n-drive teilt der J Molitor Immobilien GmbH mit einem mindestens dreimonatigen Vorlauf mit, zu welchem Zeitpunkt die Station um 5 Stellplätze erweitert werden soll. Die Erweiterung ist frühestens nach einem Jahr, spätestens zwei Jahre nach Projektbeginn möglich.

book-n-drive trägt das Risiko für

- Rückgabeschäden, die nicht zuzuordnen sind
- Unfallschäden, die über die Selbstbeteiligung hinausgehen
- Preissteigerungen während der Vertragslaufzeit

Ansprechpartner:

Marco Zerban

Stationsmanagement

fon: 069 . 5899 622 72

mobil: 01520 8654941

mail: zerban@book-n-drive.de

book-n-drive mobilitätssysteme GmbH

Mühlhohle 10, 65205 Wiesbaden

www.book-n-drive.de