

## **Leitfaden zur Satzung der Stadt Oberursel (Taunus) über Stellplätze für Pkw sowie Fahrradabstellplätze**

## Inhalt

INHALT .....	2
1 EINLEITUNG.....	3
2 BESCHAFFENHEIT VON FAHRRADABSTELLPLÄTZEN .....	4
3 HERLEITUNG VON NOTWENDIGEN STELLPLÄTZEN UND FAHRRADABSTELLPLÄTZEN, WENN DIE NUTZUNG NICHT IN DER TABELLE DER STELLPLATZSATZUNG ENTHALTEN IST.....	5
4 MÖGLICHKEITEN ZUR STELLPLATZREDUZIERUNG.....	6
4.1 ÖV-ZONIERUNG UND ERSETZUNGSBEFUGNIS.....	7
4.2 QUALIFIZIERTE MOBILITÄTSKONZEPTE.....	9
<b>Bestandteile eines Mobilitätskonzepts .....</b>	<b>10</b>
<b>Beispiel für ein gültiges Mobilitätskonzept .....</b>	<b>12</b>
<b>Beispiele für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements.....</b>	<b>13</b>

## 1 Einleitung

Die Änderungen der alten Stellplatzsatzung von 2013 haben zum Ziel, den Flächenverbrauch bei der Stellplatzherstellung zu verringern und damit den ruhenden Verkehr im Straßenraum sowie die Baukosten zu reduzieren. Hergestellte Tiefgaragenstellplätze, die nicht ausreichend angenommen werden, bedeuten nicht nur einen erheblichen Kostenaufwand, sondern bedingen auch eine unflexible Entwicklung des Parkraums. Eine Tiefgarage lässt sich, anders als oberirdische Stellplätze, nicht ohne Weiteres umnutzen.

Zudem soll die Herstellung von Stellplätzen verstärkt an den örtlichen Gegebenheiten orientiert sein, um flexibel auf diese reagieren zu können. Dazu zählt insbesondere die Erschließungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln als auch die Integration von Mobilitätsangeboten.

Gleichsam rückt die Bedeutung des Radverkehrs verstärkt in den Vordergrund planerischer Überlegungen. Der Leitfaden geht daher auch auf die Qualitäten von Fahrradabstellplätzen ein.

Zusammenfassend sollen die Neuerungen der Stellplatzsatzung folgende Ziele verfolgen:

- Effizienter Umgang mit der begrenzten Ressource „Fläche“
- Nachverdichtung erleichtern
- Kosteneinsparung bei Bauvorhaben ermöglichen
- Flexible Reaktion auf örtliche Gegebenheiten
- Berücksichtigung eines veränderten Mobilitätsverhaltens
- Umweltverbund (v.a. ÖPNV) stärken

Der Leitfaden richtet sich insbesondere an Vorhabentragende sowie die Verwaltung, die an der Planung eines Vorhabens beteiligt sind, und dient der Aufklärung wesentlicher Neuerungen der Stellplatzsatzung gegenüber 2013.

Dieser Leitfaden vom Frühjahr 2021 stellt eine überarbeitete Fassung des Leitfadens vom 27.6.2019 dar. Im Vergleich zur Ursprungsfassung wurden Textpassagen und Grafiken verständlicher und präziser formuliert, das Berechnungsverfahren zur Erstellung des Mobilitätskonzepts deutlich vereinfacht sowie redaktionelle Änderungen – etwa bzgl. der Reihenfolge der Kapitel – vorgenommen.

Die Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Oberursel berät Sie gerne bei Fragen zur Stellplatzsatzung. Als Ansprechpersonen stehen Ihnen Ina Steinhauer und Dr. Uli Molter zur Verfügung.

Ina Steinhauer

Tel.: 06171 502-433

E-Mail: [ina.steinhauer@oberursel.de](mailto:ina.steinhauer@oberursel.de)

Dr. Uli Molter

Tel.: 06171 502-434

[uli.molter@oberursel.de](mailto:uli.molter@oberursel.de)

## Aktuelles

Abweichend von den Regelungen in §5 Abs. 9 gelten seit dem 18. März 2021 die einschlägigen Regelungen im „Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz - GEIG)“ zur Herstellung von Vorrichtungen zum Laden von Elektrofahrzeugen.

Das Gesetz ist hier zu finden: <https://www.gesetze-im-internet.de/geig/index.html>

## **2 Beschaffenheit von Fahrradabstellplätzen**

Attraktive Fahrradabstellanlagen tragen zur Förderung der Radverkehrsnutzung bei. Es ist daher sinnvoll, Standards festzulegen, die die Herstellung von Fahrradabstellplätzen flächendeckend einheitlich regeln. Zunächst bestimmt die Bemaßung der einzelnen Fahrradabstellplätze die Attraktivität der Benutzung. Ausreichende Abstände verhindern, dass beim Ein- und Ausparken benachbarte Fahrräder beschädigt werden.

Neben der Errichtung in unmittelbarer Nähe des Bauvorhabens muss auch die barrierefreie Erreichbarkeit der Fahrradabstellplätze gewährleistet sein. Darüber hinaus steigern Witterungs- und Diebstahlschutz die Attraktivität. Nicht nur die Räder, sondern auch der Rahmen des Fahrrads muss einfach anzuschließen sein. Das gilt für sämtliche Fahrradgrößen als auch -arten wie Lastenräder. Gleichzeitig stellen Fahrradboxen eine sinnvolle Ergänzung zu herkömmlichen Abstellanlagen dar.

Geeignete Varianten der Errichtung von Fahrradabstellplätzen zeigen die nachfolgenden Abbildungen<sup>1</sup>. Eine Hilfestellung bei der Auswahl bietet der „Leitfaden zur Planung von Radabstellanlagen“ des Landes Hessen. In o.g. Leitfaden nicht empfohlene Abstellanlagen werden in der Regel für herzustellende Fahrradabstellplätze nicht genehmigt.

---

<sup>1</sup> Landeshauptstadt Potsdam 2014: Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden - Ein Leitfaden für die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft: [https://www.mobil-potsdam.de/fileadmin/user\\_upload/bicycle/documents/Leitfaden\\_Fahradabstellplaetze.pdf](https://www.mobil-potsdam.de/fileadmin/user_upload/bicycle/documents/Leitfaden_Fahradabstellplaetze.pdf) (abgewandelte Darstellung)

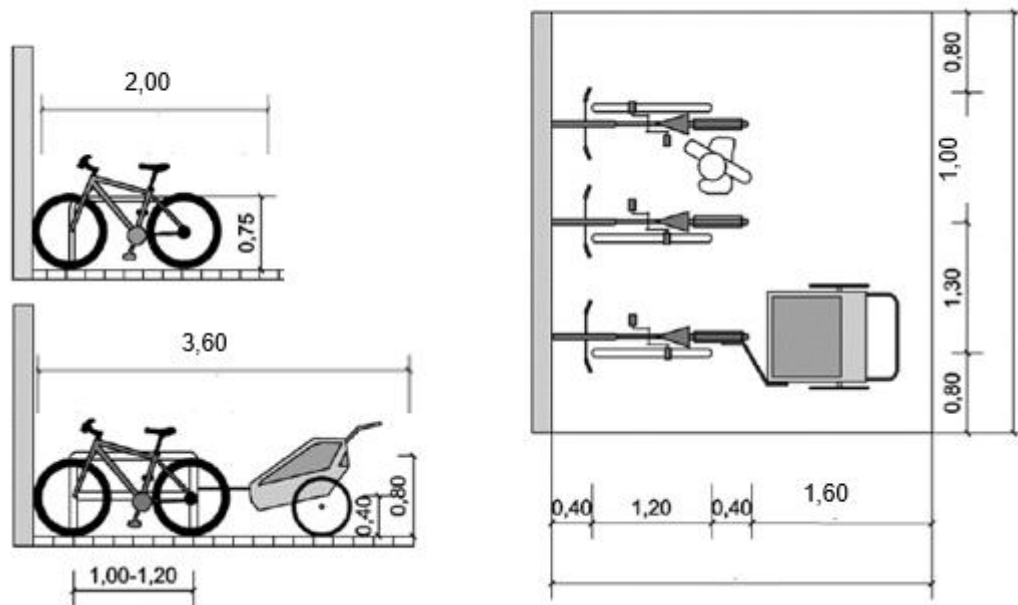


Abbildung 1: Mindestmaße bei Fahrradbügeln, Standard-Fahrrad und Fahrrad mit Anhänger

### 3 Herleitung von notwendigen Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen, wenn die Nutzung nicht in der Tabelle der Stellplatzsatzung enthalten ist

Wenn Ihre Nutzung nicht in der Anlage 1 der Stellplatzsatzung genannt ist, müssen Sie nach § 3 Absatz 3 vorgehen und den zu erwartenden Bedarf ermitteln bzw. plausibel darstellen. Zur Verdeutlichung wird hier das Beispiel Fahrschule vorgestellt.

Im Erdgeschoss eines Wohnhauses ist eine Fahrschule vorgesehen. Für die Fahrschule wird von zwei notwendigen Stellplätzen und vier Fahrradabstellplätzen ausgegangen. Dies leitet sich wie folgt her:

#### *Bedarf der Fahrschule (eigene Fahrzeuge):*

Der Inhaber der Fahrschule plant 2 Pkw und 2 motorisierte Zweiräder als Fahrzeuge vorzuhalten. Diese können alle vier in der Doppelparker-Garage geparkt werden, wobei die beiden motorisierten Zweiräder hinter den beiden Pkw geparkt werden sollen. Da dieselben Personen eines Unternehmens darauf zugreifen, kann in diesem Fall analog der Stellplatzberechnung einer Wohnung vorgegangen werden. Auch dort müssen die Fahrzeuge nicht separat ausparken können (vgl. §5 Absatz 1, letzter Satz). Die Fahrzeuge werden bei Nichtnutzung über Nacht und bei längeren Pausen in der Garage geparkt. Findet ein direkter Wechsel zwischen den Fahrschülerinnen und Fahrschülern statt, hält das Fahrzeug im öffentlichen Straßenraum.

#### *Bedarf für Besucherinnen und Besucher:*

Personen, die die Fahrschule besuchen, haben üblicherweise noch keinen Führerschein und

kommen daher nicht mit einem eigenen Fahrzeug, das am Ziel geparkt werden muss. Daher wird ein Parkplatz für Besucher nicht für nötig gehalten.

Der Fahrschulinhaber geht davon aus, dass durchschnittlich etwa 10 Fahrschülerinnen und Fahrschüler gleichzeitig im Theorieunterricht sind. Da diese üblicherweise noch keinen Führerschein besitzen und das Einzugsgebiet vor allem Oberursel umfasst, wird davon ausgegangen, dass ein großer Anteil der Schülerinnen und Schüler zu Fuß, mit der U-Bahn, dem Bus oder mit dem Rad kommt. Zieht man eine vergleichbare Nutzung heran (Anlage 1 zur Stellplatzsatzung), wäre bei der Nutzung „8.2 sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen, Berufsfachschulen“ 1 Fahrradabstellplatz je 3 Schüler/innen zu errichten; bei durchschnittlich 10 Fahrschülerinnen / Fahrschülern also 4 Fahrradabstellplätze. Diese erscheinen dem Bedarf angemessen.

#### 4 Möglichkeiten zur Stellplatzreduzierung

Soll die Anzahl der herzustellenden Stellplätze verringert werden, gibt es hierfür grundsätzlich fünf Möglichkeiten:

- Aufgrund der Lage (ÖV-/ Altstadtzonierung nach §4 Absatz 1)
- Durch Ersetzung mit Fahrradstellplätzen (§4 Absatz 2)
- Durch Einführung von Mobilitätsmaßnahmen, die in einem Mobilitätskonzept beschrieben sind (§4 Absatz 3)
- Durch Stellplatzablöse (§6 + §7)
- Aufgrund einer Einzelfallentscheidung (z.B. im sozialen Wohnungsbau, §3 Absatz 1)

Während die Ersetzungsbefugnis und die Reduktion nach der Lage ohne Zustimmung des Magistrats möglich sind, unterliegt eine Reduzierung der Stellplätze mit Mobilitätskonzept, eine Stellplatzablöse und eine Einzelfallentscheidung immer einem Magistratsvorbehalt.

Eine Reduzierung der Fahrradabstellplätze ist grundsätzlich nicht möglich; eine Ausnahme besteht lediglich bei Bauvorhaben in der Altstadt und in Ortskernen (Ablösebetrag 1.000€).

Die nachfolgende Abbildung veranschaulicht die möglichen Kombinationen der Stellplatzreduktion: Nach jedem der Teile A, B, C und D wird das Ergebnis der Stellplatzberechnung gemäß § 3 Abs. 6 auf- bzw. abgerundet (ausgenommen Fahrradabstellplätze – hier wird immer aufgerundet). Bei verschiedenen Nutzungen wird die Stellplatzzahl je Nutzung und Gebäude nach dem Schema ermittelt und die gerundeten Teilergebnisse zu einem Gesamtstellplatzbedarf je Gebäude zusammengefasst.

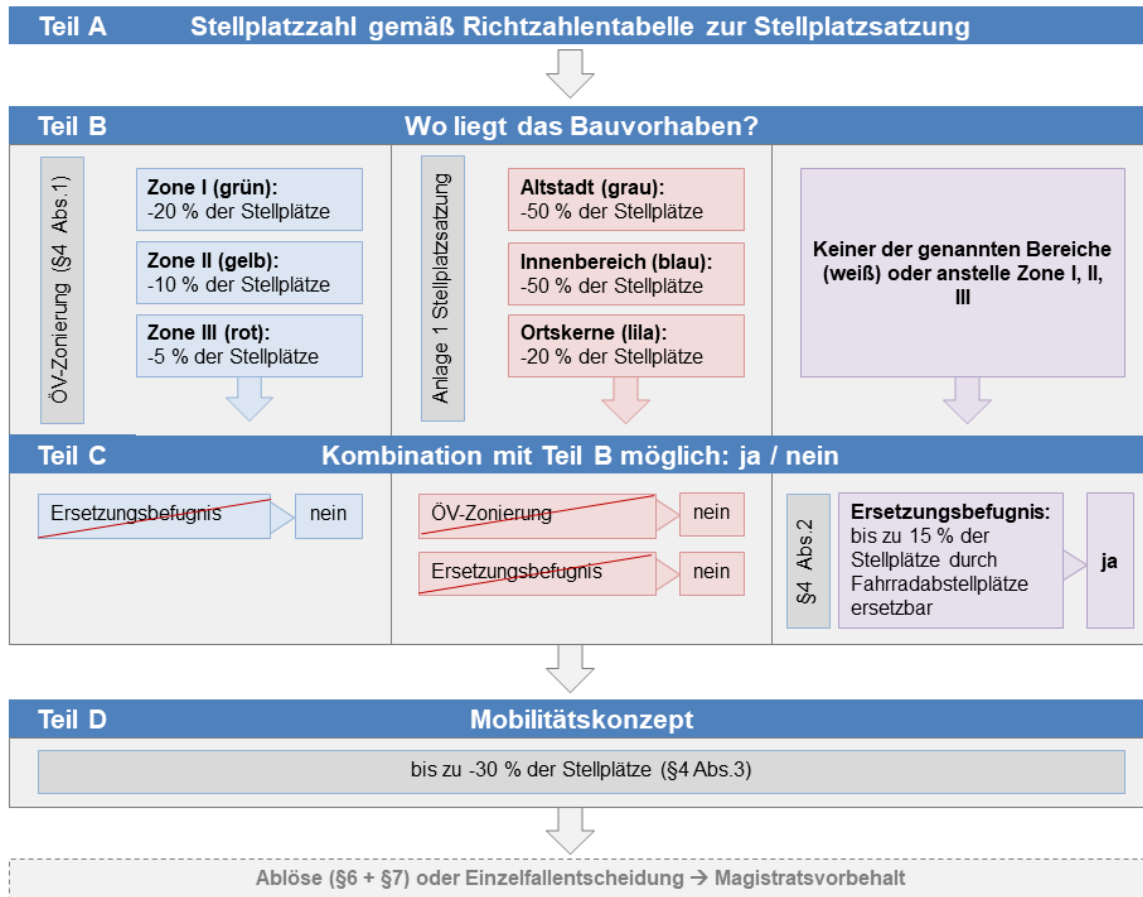


Abbildung 2: schematische Darstellung zur Kombination von Stellplatzreduktionsmöglichkeiten

In der von der Stadt Oberursel (Taunus) zur Verfügung gestellten Excel-Tabelle können Sie sich die verschiedenen Möglichkeiten für Ihr konkretes Bauprojekt berechnen und anzeigen lassen.

#### 4.1 ÖV-Zonierung und Ersetzungsbefugnis

Es ist nachgewiesen, dass Menschen, deren Wohnort in unmittelbarer Nähe einer ÖPNV-Haltestelle mit attraktiven Verbindungen liegt, auch vermehrt Verkehrsmittel wie Bus oder Bahn nutzen<sup>2</sup>. Ziel der Zonierung ist es, die realen Erschließungsqualitäten im ÖPNV anhand dreier Bereiche sichtbar zu machen, in denen die Anzahl herzustellender Stellplätze verringert werden kann. Die Analyse basiert auf einem Tool zur fußläufigen Erreichbarkeit des Regionalverbands Frankfurt RheinMain.

Bei sehr guter ÖPNV-Erschließung verringert sich die Stellplatzherstellung um 20 % (Zone I), bei guter Anbindung liegt die Reduktion bei 10 % (Zone II) und in Gebieten mit einfachen ÖV-Qualitäten können 5 % weniger Stellplätze hergestellt werden (Zone III).

<sup>2</sup> Bundesamt für Statistik 2012: Verkehrsmittelwahl nach ÖV-Gütekategorie des Wohnorts:  
<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/tabellen.assetdetail.291980.html>

Für Bereiche, die nicht in einer der drei Zonen liegen, gilt entsprechend der Richtwert aus Anlage 1 der Stellplatzsatzung ohne Reduktion des Stellplatzschlüssels. So wird gewährleistet, dass nur die Gebiete, die mindestens über eine einfache Erschließungsqualität verfügen, von den Regelungen zur ÖV-Zonierung profitieren. Die Anwendung der ÖV-bedingten Reduktionsfaktoren ist nur in Bereichen möglich, die gemäß Flächennutzungsplan bauliche Nutzung vorsehen.

Um eine doppelte Bonierung zu vermeiden, gilt der ÖV-Abschlag nicht in den in Anlage 2 zur Stellplatzsatzung umrandeten Ortskernen sowie der Altstadt und dem Innenbereich. In diesen Bereichen kann nach Anlage 1 zur Stellplatzsatzung bereits eine reduzierte Anzahl an Stellplätzen hergestellt werden.

Gleichzeitig ist eine Anwendung der Ersetzungsbefugnis gemäß HBO-Novelle 2018 (§ 52 Abs. 4) und der ÖV-Zonierung ausgeschlossen. Der Bauherr kann sich zwischen den beiden Regelungen entscheiden oder aber keine der Reduktionsmöglichkeiten in Anspruch nehmen.

Die Ersetzungsbefugnis gibt vor, dass bis zu 15 % der notwendigen Stellplätze durch Abstellplätze für Fahrräder ersetzt werden können, wobei für einen notwendigen Stellplatz vier Abstellplätze für Fahrräder herzustellen sind. Diese sind wiederum zur Hälfte auf die Verpflichtung zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen anrechenbar. Bei der Ersetzungsbefugnis wird nach §3 Abs. 6 kaufmännisch gerundet, bei Fahrradabstellplätzen aufgerundet.

Zur Berechnung der Anzahl an Fahrradabstellplätzen nach Anwendung der Ersetzungsbefugnis (§ 52 Abs. 4 HBO) ergibt sich die Formel:

$$c = a + 2 (0,15 \times b)$$

a = Anzahl Fahrradabstellplätze gemäß Richtzahlentabelle zur Stellplatzsatzung

b = Anzahl Pkw-Stellplätze gemäß Richtzahlentabelle zur Stellplatzsatzung

c = Anzahl Fahrradabstellplätze nach Anwendung der Ersetzungsbefugnis

Sowohl bei der ÖV-Zonierung als auch bei Anwendung der Ersetzungsbefugnis steht es Ihnen frei eine geringere Anzahl an Stellplätzen zu reduzieren. Sie können z.B. in Zone II statt 20% Reduktion nur 10% in Anspruch nehmen oder aber bei einem Bauvorhaben auf einem beliebigen Grundstück nicht 15% der Stellplätze durch Fahrradabstellplätze ersetzen, sondern nur 10%.



## 4.2 Qualifizierte Mobilitätskonzepte

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements wie Carsharing oder Jobtickets können zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs beitragen, indem attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr geschaffen werden, die die Nutzung des privaten Fahrzeugs unrentabel machen.

### § 4 Verringerung der Stellplatzpflicht

#### Abs. 3

Die Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze kann zu maximal 30 % ohne Zahlung eines Ablösebetrags ausgesetzt werden, wenn ein qualifiziertes Mobilitätskonzept vom Bauherrn mit dem Bauantrag vorgelegt wird. Dieses muss den Nachweis über die Verringerung des Stellplatzbedarfs durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements beinhalten. Das Mobilitätskonzept wird Bestandteil der Baugenehmigung. Die Änderung oder Auflösung des Mobilitätskonzepts wird wie eine Nutzungsänderung behandelt und muss bei der Stadt Oberursel (Taunus) beantragt werden.

Ein qualifiziertes Mobilitätskonzept muss deutlich aufzeigen, wie die geplanten Maßnahmen den Stellplatzbedarf des Bauvorhabens reduzieren.

Durch diesen Nachweis kann von der Zahlung eines Ablösebetrags durch den Bauherrn oder die Bauherrin abgesehen werden. Zur Gewährleistung einer kritischen Masse durch die Nutzerschaft ist ein festgestellter Stellplatzbedarf (vor eventuellen Reduktionsmöglichkeiten durch Ersetzung oder ÖV-Zonierung) von 20 Stellplätzen sinnvoll und wird bei Einreichen eines Mobilitätskonzepts als Mindestmaß empfohlen.

Es muss nicht die Notwendigkeit der Ablöse aufgrund vorhandener Schwierigkeiten bei der Stellplatzherstellung bestehen. Der Bauherr oder die Bauherrin kann sich anstelle der Stellplatzherstellung bzw. Ablöse freiwillig für die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts entscheiden.

Das Mobilitätskonzept wird Teil der Baugenehmigung, wenn es die Anforderungen erfüllt. Eine Änderung des genehmigten Mobilitätskonzepts oder der vorzeitige Abbruch werden wie eine Nutzungsänderung behandelt. Falls der Eigentümer das Mobilitätskonzept nicht länger betreiben kann, muss er eine Nutzungsänderung beantragen, die alternative Maßnahmen wie die Realherstellung oder Ablöse beinhaltet, sonst handelt er im Sinne des § 8 ordnungswidrig. Grundsätzlich gilt, dass die Stadt Oberursel (Taunus) über das eingereichte Mobilitätskonzept im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung entscheidet. Ein Anspruch auf Bewilligung besteht

nicht. Bei Unklarheiten können Sie sich vor Einreichung des Bauantrags von der Abteilung Verkehrsplanung beraten lassen.

### **Bestandteile eines Mobilitätskonzepts**

Bei Antragsstellung des Bauvorhabens muss, insofern beabsichtigt wird Kfz-Stellplätze durch Mobilitätsangebote zu ersetzen, ein detailliertes Konzept vorliegen, das folgende Bestandteile beinhalten muss:

- Name des Bauherrn bzw. der Bauherrin,
- Betriebskonzept (inkl. Hinweisen zu Marketing) / Kurzbeschreibung inkl. Umfang der jeweils beabsichtigten Maßnahmen und deren Nutzen für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten inklusive Benennung der Flurstücke, auf denen die jeweiligen Maßnahmen physisch hergerichtet werden sollen bzw. welche Mobilitätsdienstleistungen den Gebäudenutzern nutzbar gemacht werden,
- Lageplan des Bauvorhabens im Maßstab, mit Kenntlichmachung der geplanten Mobilitätsmaßnahmen (beispielsweise Darstellung Carsharing-Stellplatz, Lademöglichkeit für Pedelecs o. ä.),
- Finanzierungskonzept und Kostenkalkulation zu Herstellung und Betrieb (auf jährlicher Basis) von baulichen Maßnahmen
- Vertragsangebote bzw. Absichtserklärungen zwischen dem Bauherrn oder der Bauherrin / dem Eigentümer oder der Eigentümerin und Carsharing-Anbietern, dem RMV-Verkehrsverbund o. ä.

In der Summe müssen mindestens drei der folgenden Maßnahmen umgesetzt werden, um den Anspruch eines Konzepts aufzuweisen. So wird gewährleistet, dass das Mobilitätskonzept als eine integrierte Maßnahme zu verstehen und zu beurteilen ist und nicht als eine Reihe voneinander unabhängiger Einzelmaßnahmen.

- (E-) Carsharing
- Mieter-/ Jobticket
- Lastenradverleih
- E-Roller- / E-Bike- / Pedelec-Verleih
- Information und Marketing

Maßnahmen bzgl. Information und Marketing sind dabei in jedes Mobilitätskonzept aufzunehmen. Die Auflistung ist nicht abschließend. Insbesondere Quartiersgaragen, eine Quartiersapp oder Mobilitätsberatung vor Ort können als ergänzende, organisatorische Maßnahmen zusätzlich zum notwendigen Umfang des Mobilitätskonzepts betrachtet werden.

Bei geeigneten weiteren Maßnahmen, die im Rahmen des Konzepts vom Bauherrn oder der Bauherrin vorgelegt werden, entscheidet die Verkehrsplanung.

Planungskosten sind ebenfalls auf das Mobilitätskonzept anrechenbar.

Sollte sich nach der Einreichung des Bauantrags oder auch nach Bezug der Wohneinheiten herausstellen, dass die Kosten niedriger sind als erwartet (z.B. weil die Maßnahmen von den Bewohnerinnen und Bewohnern nicht so gut angenommen wurden wie geplant), ist die Verkehrsplanung zu informieren. Mit ihr können ergänzende/alternative Maßnahmen abgestimmt werden.

Zu beachten ist, dass der Platzbedarf für den Carsharing-Stellplatz zusätzlich zu den herzustellenden Stellplätzen einzuplanen ist.

Die Kosten der Maßnahmen im vorgelegten Mobilitätskonzept müssen mindestens der fiktiven Ablösesumme zu ersetzender Stellplätze entsprechen.

Die Mobilitätsangebote müssen mindestens 5 Jahre aufrechterhalten werden. Nur so ist gewährleistet, dass sich das gewählte Angebot gut etablieren kann und auch nach Ablauf der Frist weitergeführt wird.

Die folgende Tabelle dient der Orientierung:

Kosten der Maßnahmen innerhalb der ersten 5 Jahre	Durch Mobilitätskonzept ersetzbare Stellplätze
mind. 12.500,00 €	1
mind. 25.000,00 €	2
mind. 37.500,00 €	3
mind. 50.000,00 €	4
mind. 62.500,00 €	5
mind. 75.000,00 €	6
mind. 87.500,00 €	7
mind. 100.000,00 €	8
mind. 112.500,00 €	9
mind. 125.000,00 €	10

Die Stadt Oberursel (Taunus) kann jederzeit verlangen, dass der Eigentümer oder die Eigentümerin Nachweise erbringt, die den Bestand der genehmigten Maßnahmen belegen. Die zum Zeitpunkt des Einreichens eines Bauantrags vorgelegten Kostenkalkulationen sind dann durch privatrechtliche Verträge mit den jeweiligen Anbietern (im Fall des Carsharing bspw. mit Carsharing-Anbietern) zu ersetzen und der Verkehrsplanung vorzulegen.

### Beispiel für ein gültiges Mobilitätskonzept

Eine Bauherrin, der ein Wohn- und Geschäftshaus mit einem festgestellten Bedarf von 20 Stellplätzen errichten möchte, beantragt auf Grundlage eines Mobilitätskonzepts die Reduktion des Stellplatzbedarfs um fünf Stellplätze.

Die Bauherrin möchte folgende Maßnahmen ihrer Mieterschaft anbieten:

- Zwei Carsharing-Stellplätze,
- Übernahme der Grundgebühr für Carsharing-Vertrag,
- Informationen zu / Werbung für die Mobilitätsangebote,
- Bereitstellung eines Lastenrades zur Nutzung,
- Kostenübernahme der ÖPNV-Monatskarte.

Die monetäre Wertigkeit der gewählten Maßnahmen muss die Bauherrin mit dem Bauantrag durch Kostenkalkulationen und Vertragsangebote vorlegen.

Im Folgenden sind Beispielwerte benutzt, die nur zum Verständnis einer solchen Kostenkalkulation dienen. Sie sollten nicht als Grundlage einer tatsächlichen Berechnung Verwendung finden.

	Maßnahme	Kosten	
Einmalige Kosten	Herstellung von 2 neuen ebenerdigen Carsharing-Stellplätzen auf dem Grundstück	2 x 5.000 €	10.000 €
	Erstellen von Mobilitätsinformationen (Homepage, Flyer, Schreiben für neue MieterInnen)	1 x 1.000	1.000 €
Laufende Kosten	Betriebskosten für Reinigung und Instandhaltung der Carsharing-Stellplätze	12 x 100 €	1.200 €/Jahr
	Übernahme der Carsharing-Grundgebühr für 15 NutzerInnen	15 x 120 €	1.800 €/Jahr
	Miete eines Lastenrades für die MieterInnen/NutzerInnen		600 €/Jahr
	ÖPNV-Mietertickets für 10 NutzerInnen	10 x 12 x 50 €	6.000 €/Jahr
	Verwaltungsaufwand für die Bereitstellung der Mobilitätsangebote (inkl. Bewerbung der Angebote)	12 x 100 €	1.200 €/Jahr
	Summe: Kosten der Mobilitätsmaßnahmen (einmalige Kosten plus laufende Kosten mal 5 [Jahre])	11.000 € +5 x 10.800 €	65.000 € (in 5 Jahren)
	<b>ersetzbare Stellplätze</b>	<b>5</b> (65.000 € / 12.500 €)	

## Beispiele für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

<b>Anschaffung und Verleih eines Lastenrads und eines Pedelecs</b>	
<b>Beschreibung</b>	Es wird ein Lastenrad mit Elektrounterstützung und ein Fahrrad mit Elektrounterstützung („Pedelec“) angeschafft, die von den Bewohnerinnen und Bewohnern kostenlos genutzt werden können. Mit dem Lastenrad können sowohl Lasten transportiert als auch Kinder mitgenommen werden.
<b>Nutzen</b>	Mieterinnen und Mieter können bei Bedarf das Rad ausleihen, z.B. bei größeren Einkäufen, einer Familienradtour oder wenn Besuch da ist.
<b>Platzbedarf</b>	Für die beiden Räder müssen Fahrradabstellplätze entsprechend den in der Stellplatzsatzung genannten Maßen vorgehalten werden.
<b>Technische / organisatorische Umsetzung</b>	<p>Die Räder werden in einer abschließbaren Fahrradbox untergestellt. Diese kann mit demselben Transponder geöffnet werden, der auch für die Haustür genutzt wird. Für unterwegs werden noch zwei (möglichst gleichschließende) Schlösser angeschafft (z.B. Bügelschloss oder Kettenschloss). In der Fahrradbox befindet sich eine vorinstallierte Lademöglichkeit.</p> <p>Die Räder werden vor der Nutzung über eine Buchungsplattform gebucht (online, auch per App möglich). Für andere Nutzerinnen und Nutzer ist einsehbar, welches Fahrrad für welchen Zeitraum gebucht ist, so dass eine Nutzung geplant werden kann. Auch kurzfristige Buchungen sind möglich. Nutzerinnen und Nutzer sollen dazu angehalten werden, die Räder nicht unnötig zu buchen (also die gebuchten Räder doch nicht zu benutzen).</p>
<b>Empfehlungen zum Marketing</b>	Angebot bereits bei der Vermarktung sowie beim Unterzeichnen des Mietvertrags bekanntmachen. Merkblatt zur Nutzung.
<b>zu beteiligende Personen / Institutionen</b>	Lokaler Fahrradhandel (Verkauf Räder und Schlösser), Hersteller von Fahrradgaragen (Verkauf Fahrradgarage), Anbieter Buchungssysteme (Buchungssystem)

## Schaffung eines Carsharing-Stellplatzes und Anreize zur Carsharing-Nutzung

<b>Beschreibung</b>	<p>Mit einem Stellplatz inkl. Lademöglichkeit für ein E-Carsharing-Fahrzeug auf dem Grundstück wird eine öffentliche Carsharing-Station errichtet. Dieses steht Mieterinnen und Mietern sowie allen angemeldeten Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzern offen. Mieterinnen und Mieter mit Führerschein bekommen in den ersten fünf Jahren nach Erstbezug die monatliche Carsharing-Grundgebühr erstattet. Die Kosten für die tatsächliche Nutzung (Kilometer- und Zeitpreis) sind von den Nutzerinnen und Nutzern selbst zu tragen.</p>
<b>Nutzen</b>	<p>Mieterinnen und Mieter können bei Bedarf das E-Carsharing-Fahrzeug ausleihen, z.B. bei größeren Einkäufen, einem Familienausflug oder einem Kurzurlaub.</p>
<b>Platzbedarf</b>	<p>Für das Carsharing-Fahrzeug muss ein zusätzlicher Stellplatz errichtet werden (nicht in der obigen Stellplatzberechnung enthalten).</p>
<b>Technische / organisatorische Umsetzung</b>	<p>Das Carsharing-Fahrzeug erhält einen Stellplatz auf dem Außengelände, so dass es auch für die Allgemeinheit sicht- und nutzbar ist.</p> <p>Als Fahrzeug ist ein XYZ-Fahrzeug vorgesehen, als Lademöglichkeit wird eine Wallbox mit 22 kW mit Typ-2-Anschluss installiert. Die Stromkosten werden in den ersten 5 Jahren vom Bauherrn / von der Bauherrin übernommen. Bei einer sehr starken Nutzung übernimmt der Carsharing-Anbieter die darüber hinausgehenden Stromkosten.</p> <p>Das Fahrzeug wird vom Anbieter XYZ zur Verfügung gestellt und kann über die dortige Buchungsplattform gebucht werden. Die Anmeldung bei Carsharing, die Abwicklung der Buchungen usw. laufen direkt über den Carsharing-Anbieter. Wenn die Mieterinnen und Mieter sich bei dort anmelden, geben sie an, dass sie in besagtem Wohnblock zur Miete leben (gleiches gilt für bereits bestehende Kundinnen und Kunden des Carsharing-Anbieters); zum Abgleich der Korrektheit der Angaben sollte unter Einhaltung der Datenschutzbestimmungen des Vermieters / der</p>

	Vermieterin eine Liste der Mieter an book-n-drive übergeben. Die Grundgebühr übernimmt der Vermieter / die Vermieterin; sie wird vom Carsharing-Anbieter monatlich pauschal mit 200 Euro netto in Rechnung gestellt; dies ist bei einer hohen Anzahl an Nutzenden deutlich günstiger als eine Abrechnung pro Nutzer.
<b>Empfehlungen zum Marketing</b>	Angebot bereits bei der Vermarktung sowie beim Unterzeichnen des Mietvertrags bekanntmachen bzw. direkt Vertragsabschluss mit dem Carsharing-Anbieter anbieten. Merkblatt zur Nutzung.
<b>zu beteiligende Institutionen</b>	Carsharing-Anbieter (Bereitstellung Fahrzeug) Wallbox-Anbieter (Verkauf Wallbox) Stromanbieter und Stadtwerke (Strombezug bzw. Netzkapazitäten [bei größeren E-Lademöglichkeiten])

### Bezuschussung von Jahreskarten für den Öffentlichen Nahverkehr

<b>Beschreibung</b>	Mit einer Zuschussung von Jahreskarten für Mieterinnen und Mieter („Mieterticket“) wird die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs attraktiver.
<b>Nutzen</b>	Mieterinnen und Mieter können vergünstigt Bus und Bahn fahren.
<b>Platzbedarf</b>	keiner
<b>Technische / organisatorische Umsetzung</b>	In den ersten fünf Jahren nach Bezug werden den Mieterinnen und Mietern gegen Vorlage einer beliebigen persönlichen RMV-Jahreskarte die Kosten für eine Jahreskarte für Oberursel (ca. 400 €) erstattet.  Für die Kostenberechnung wird angenommen, dass 90% der Mieterinnen und Mieter das Angebot nutzen.  Sofern der RMV sich bereiterklärt, Jahreskarten für Mieterinnen und Mieter mit Großkundenrabatt zu verkaufen, wird diese Möglichkeit in Anspruch genommen; der Vertrieb läuft dann gemeinsam über RMV und Vermieter / Vermieterin.
<b>Empfehlungen zum Marketing</b>	Angebot bereits bei der Vermarktung sowie beim Unterzeichnen des Mietvertrags bekanntmachen, in Infomappe aufnehmen.

<b>zu beteiligende Institutionen</b>	Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
--------------------------------------	----------------------------------

<b>Kommunikation und Marketing</b>	
<b>Beschreibung</b>	<p>Durch Informationen und Marketing werden die (potentiellen und aktuellen) Mieterinnen und Mieter auf das Angebot aufmerksam und ihr Interesse an einer Nutzung wird geweckt. Ein Informationspaket zu verschiedenen Mobilitätsmöglichkeiten wird zusammengestellt. Es werden Barrieren zu neuen Mobilitätsformen (Lastenrad, Carsharing, E-Fahrzeug) abgebaut und allgemein das Themenfeld nachhaltige Mobilität bekannt gemacht.</p> <p>Es wird ein ÖPNV-Abfahrts-Monitor angeschafft, auf dem in Echtzeit die Abfahrten der U-Bahn, S-Bahn und der nächstgelegenen Bushaltestelle angezeigt werden.</p>
<b>Nutzen</b>	Mieterinnen und Mieter kennen die Mobilitätsangebote in ihrem Objekt und in Oberursel und nutzen sie.
<b>Platzbedarf</b>	ÖPNV-Abfahrtsmonitor: im Treppenhaus
<b>Technische / organisatorische Umsetzung</b>	<p>Vor Fertigstellung des Gebäudes wird die Immobilie bereits als innovativ bezüglich der Mobilitätsangebote vermarktet.</p> <p>Mietinteressierte erhalten nähere Informationen zu den Mobilitätsangeboten über die Homepage. Bei Vertragsunterzeichnung erhalten die Mietparteien ein Mobilitätsinformationspaket.</p>
<b>Empfehlungen zum Marketing</b>	<p>Folgende Informationen sollten mindestens im Informationspaket enthalten sein (als Broschüre, Flyer und teilweise digital): Bus-Liniennetzplan Oberursel, Liniennetzplan Frankfurt und Umland (S- und U-Bahn), Tarifinformationen RMV, Radroutenplaner Hessen, Fahrrad-Stadtplan Oberursel, zukünftige Planungen (Radschnellweg, Regionaltangente West), Meldeplattform Radverkehr, Stadtradeln, Neubürgerradtour Oberursel, Carsharing, Verkehr + Mobilität im Rathaus, „Mit Kindern unterwegs“ (Broschüre des Verkehrsclub Deutschland),</p>



	„Radfahren mit Baby“ (Broschüre zur Familienmobilität mit dem Rad), Hinweise auf Mobilitäts-Apps (Deutsche Bahn, RMV, ...)
<b>zu beteiligende Institutionen</b>	Bereitsteller von Informationen, z.B. Stadtverwaltung, RMV, Stadtwerke usw.