

Konversion Damloup-Kaserne Rheine

Landeswettbewerb
Mobil.NRW (Phase II)



Konversion Damloup-Kaserne Rheine

Landeswettbewerb
Mobil.NRW (Phase II)



Projektgebiet



Historie

In den 1930er Jahren begann in Rheine mit der Damloup-Kaserne die Entwicklung zum zeitweise zweitgrößten Garnisonsstandort in Deutschland.

Nach der Schließung der Kaserne im Jahr 2014 und der Nutzung als Flüchtlingsunterkunft, steht nun die Konversion dieser Fläche an.

Projektidee / Leitbild

Ziel ist die Entwicklung eines innovativen und urbanen Zukunftsquartiers mitten im Münsterland.

- Das Projekt trägt dem steigenden Bedarf nach unterschiedlichen Wohnformen für alle Generationen Rechnung.
- Dreiklang aus variierenden Gebäudetypologien, einem attraktiven zentralen Park mit dem Schwerpunkt Klimafolgenanpassung **und einem innovativen Mobilitätskonzept.**
- Das Leitbild „**Stadt der kurzen Wege**“ ist hier keine Utopie: Verzicht MIV, klare städtebauliche Logik, integrierte Lage, qualitätsvoller Freiraum, Begegnungsräume, sowie fortschrittliche und modulare Mobilitätsangebote

Stärken und Schwächen aus der Jurysitzung vom 27.5.21

Stärken

Stand (Dezember 2021)

Mut des Stadtrats zur Förderung nachhaltiger Mobilität

Weitere Unterstützung aus der Politik durch „Grundsatzbeschluss Damloup“ vom 1.7.2021 und gepl. Ratsbeschluss am 18.01.2022

quartiersbezogene Vorinvestitionen wurden bereits getroffen

Weitergehende Investitionen wurden getätigt:

- Weiterqualifizierung des Mobilitätskonzeptes
- Erstellung des Abbruchkonzeptes inkl. der notwendigen Untersuchungen.
- Arrondierungsankäufe
- Entwässerungskonzept (Schwammstadt)
- Start des Bebauungsplanverfahrens

„Mobilität von Beginn an richtig planen“ und Flächenbedarf für MIV minimieren

Konkretisierung durch die Weiterqualifizierung des Mobilitätskonzeptes (siehe Anlage von DKC)

Partizipation

Erfolgt über das Maß zum B-Planverfahren hinaus:

- nach Umsetzung: durch Mobilitätsbeirat
- Neubürgereinbindung durch gezieltes Marketing

Transformierbarkeit

Ja! Anfragen und aufmerksame Verfolgung u.a. aus den umliegenden Gemeinden und Städten

Stärken und Schwächen aus der Jurysitzung vom 27.5.21

Schwächen (Stand April 21)

Eigentumsrechtliche Übernahme des Gebietes muß noch erfolgen

Formelles B-Planverfahren wird erst gestartet

Betrachtung der Anbindung an den ÖV und die Stadt-Umland-Verkehre

Betriebs- und Organisationsformen hinsichtlich der Mobilitätsangebote noch unklar

Kostenklarheit für die öffentliche Hand ist angesichts der o.g. Unsicherheiten nicht gegeben

Stand (Dezember 2021)

Verhandlungen mit der BlmA abgeschlossen.
Notartermin: 25.01.2022

- frühzeitige Beteiligung abgeschlossen
- öffentliche Auslegung und Satzungsbeschluss in 2022

Bestandteil des konkretisierten Mobilitätskonzeptes (siehe II. und Anhang von DKC)

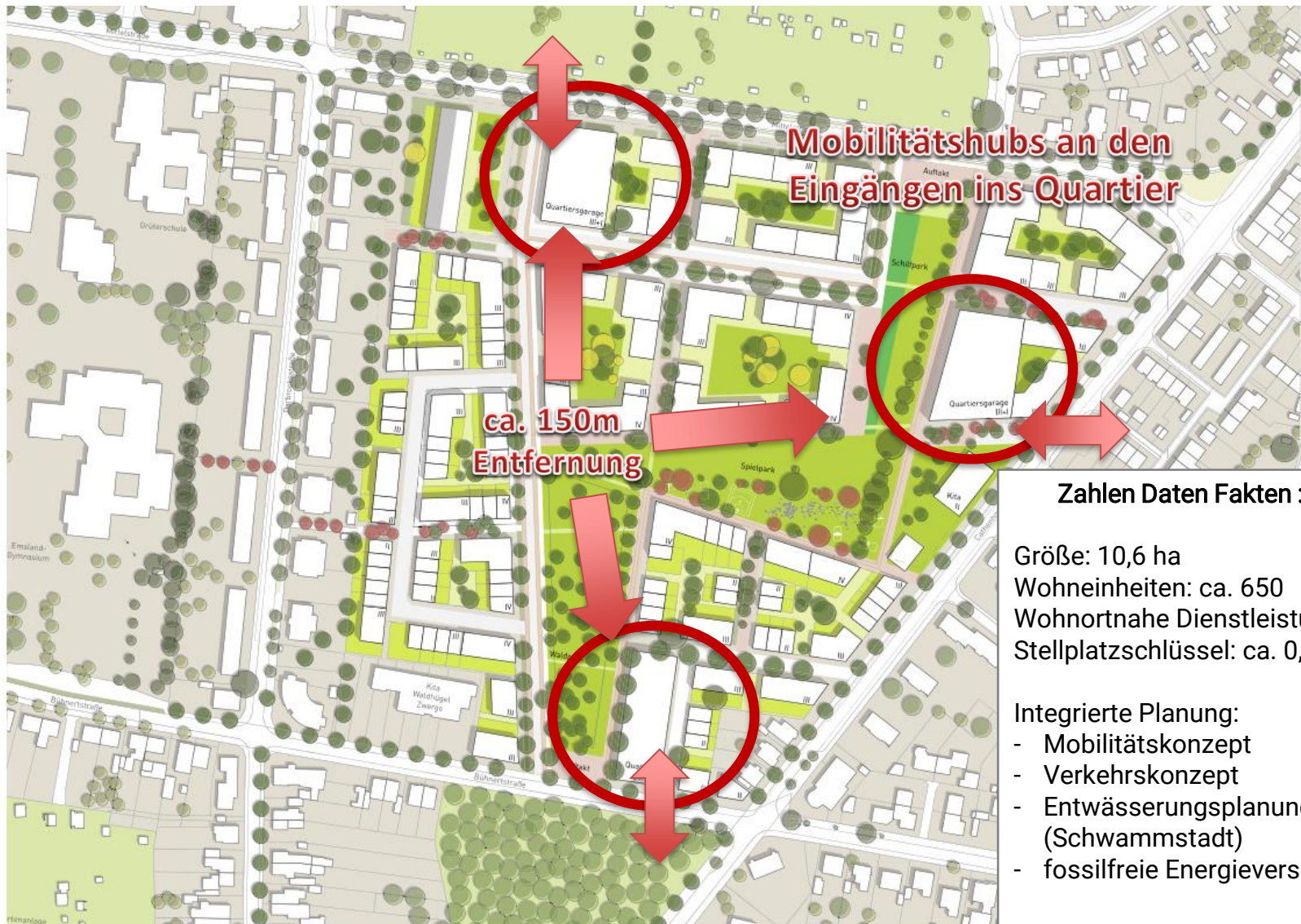
Bestandteil des konkretisierten Mobilitätskonzeptes (siehe II. und Anhang von DKC)

Kostenklarheit für die einzelnen Punkte durch Konkretisierungen der einzelnen Themenfelder (Erwerb der Liegenschaft, Mobilität, Entwässerung) gegeben.

Städtebaulicher Entwurf



Städtebaulicher Entwurf



Schwerpunkte

1) Städtebauliche Planung – Gemeinschaftsflächen und Mobilität



1) Städtebauliche Planung – Gemeinschaftsflächen und Mobilität

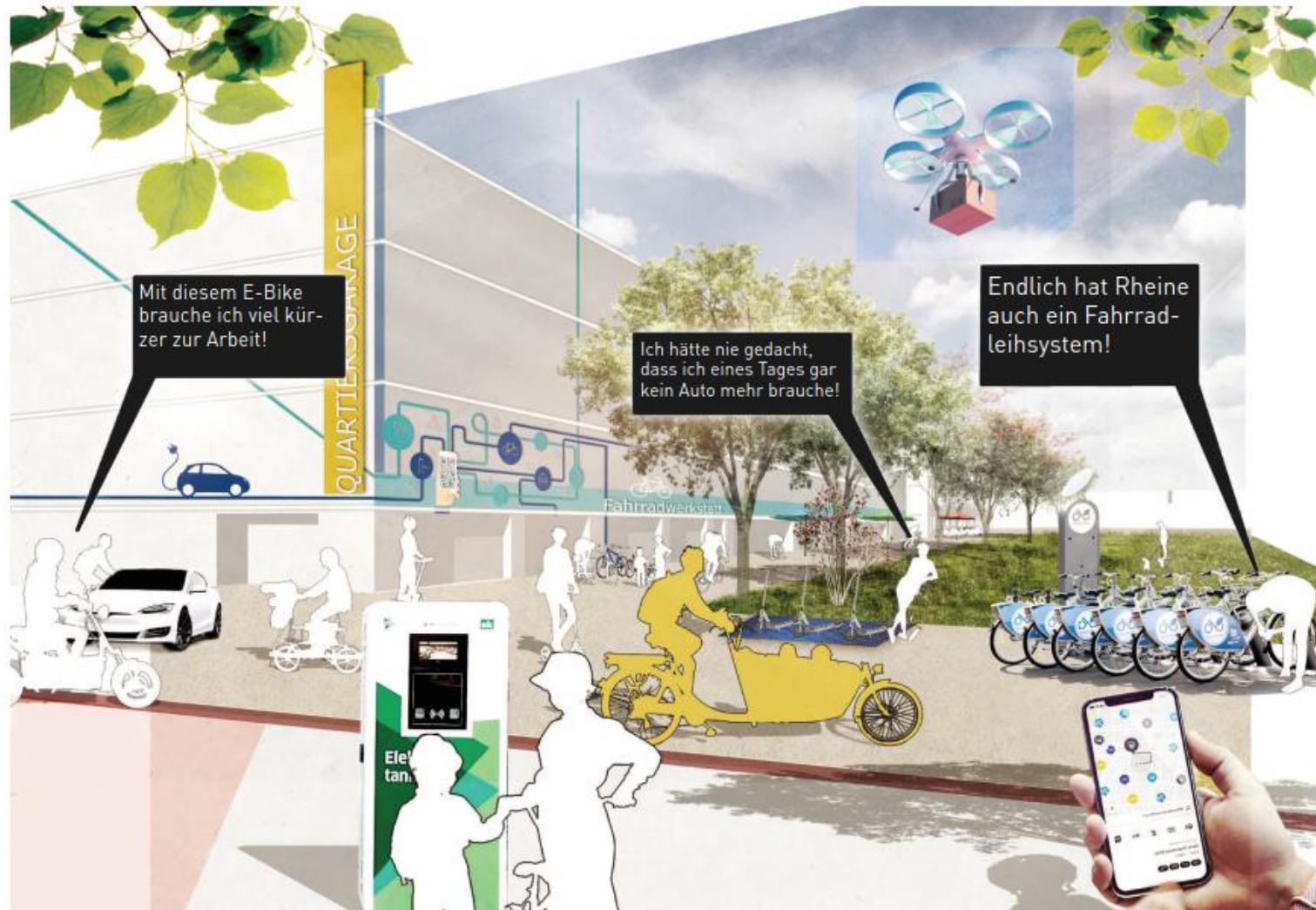
- In dem Quartier wird ein Raum für alle gesellschaftlichen Gruppen entstehen, das den zukünftigen Anforderungen an Wohnen, Leben, Freiraum und Mobilität gerecht wird.
- Innovativ wird die Planung von so genannten „Straßenräumen“, die nicht konventionell als Flächen für die Abwicklung des MIV gedacht, sondern als Gemeinschaftsflächen für Begegnungen konzipiert werden. → Verkehrs-/Freiraum wird zur Aufenthalts- und Kommunikationsfläche
- Durch den Betrieb von multifunktionalen Quartiersgaragen (QG) wird der Verkehr nicht in das Quartier einfahren.
- Durch die Zentrale Lage der Damloup - Kaserne innerhalb der Stadt Rheine und das Mobilitätskonzept wird erreicht, den Rad- sowie Fußverkehr den Vorzug gegenüber dem Auto zu geben.

Oberziele Städtebau und Mobilität:

1. Erhöhung der Lebensqualität/
Attraktivierung des Wohnens durch Reduzierung des MIV
2. Minimierung des MIV zugunsten des Radverkehrs/der Sharing-Angebote

Schwerpunkte

2) Innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept



Schwerpunkte

2) Innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept

2.1) Ziele:

- Autoarmes Quartier
brauche ich viel kürzer zur Arbeit!
- Flächenverbrauch für MIV minimieren
- Rechtssicherheit, Flexibilität für die Zukunft

Maßnahmen:

- Bau von drei Mobilitätshubs (MHs) mit insgesamt ca. 600 Stellplätzen (incl. 50 Besucherstellplätzen)
- deutliche Reduzierung der öffentl. Verkehrsflächen
- keine Stellplatzflächen auf privaten Grundstücken
- ca. 50 Stellplätze im öffentlichen Raum für Kurzparker/Mobilitätseingeschränkte
- MHs verbleiben im Eigentum der Stadt
- Keine Baulasten oder/und Dienstbarkeiten durch das „Rheiner Finanzierungsmodell der MHs“

Schwerpunkte

2) Innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept

2.1) Ziele:

- Akzeptanz
Bike brauche ich viel kürzer zur Arbeit!
- Weitere Angebote schaffen
- Marketing

Maßnahmen:

- Finanzierung durch das „Rheiner Modell“
- durch städtebauliche Struktur
- Beteiligungsmöglichkeiten und wirtschaftliche Attraktivität
- Ländlicher Raum Münsterland, Mittelzentrum Rheine
→ Akzeptanz durch Mischung der Mobilitätsangebote und Fortführung des Angebotes an MIV
- e-Lastenrad-Sharing (Start mit fünf Lastenräder je MH)
- Car-Sharing (Start mit vier Fahrzeuge je MH)
- E-Ladesäulen
- Paketstationen
- Besucherstellplätze
- gezieltes Neubürgermarketing,
→ nachhaltiger, moderner und klimabewusster „Lifestyle“

Schwerpunkte

2) Innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept

2.2) Das Rheiner Finanzierungsmodell



Schwerpunkte

2) Innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept

2.2) Das „Rheiner Finanzierungsmodell“: (ausführliche Informationen: siehe Anlage „Konzept von DKC“):

Mit dem Verkauf der fertigen Baugrundstücke, ausschließlich an Bauträger, wird je max. möglicher Bruttogeschossfläche – zusätzlich zum Grundstückspreis – ein Betrag von ca. 280 EUR/m² BGF durch die Stadt Rheine als Verkäuferin eingezogen.

Das entspricht, bei einer durchschnittl. Wohnungsgröße von 100 m² BGF einem Betrag von ca. 28.000 EUR. Aus diesen Einnahmen wird anteilig der Bau und Betrieb, kapitalisiert für 25-30 Jahre, bezahlt. (hierzu: Ausführungen von DKC). Zum Vergleich: Ein Tiefgaragenstellplatz kostet ca. 45.000 EUR, ohne Betriebs- und Unterhaltungskosten!

Schwerpunkte

2) Innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept

2.2) Das „Rheiner Finanzierungsmodell“:

Die Vorteile:

- MHs verbleiben im Eigentum der Stadt
- Lastenfreie MHs (keine öffentlich rechtlichen und keine dinglichen Rechte), dadurch können die MHs während der Laufzeit **flexibel auf die Mobilitätswende reagieren** und können – nach Vollzug der Mobilitätswende – bspw. nach 30 Jahren zurückgebaut werden. Dann stehen **lastenfreie Grundstücke** zur Verfügung.
- Keine feste Stellplatzzuordnung da Stellplatzschlüssel < 1 je Wohneinheit
- Finanzierung der zusätzlichen Mobilitätsangebote über geringes monatl. Entgelt von ca. 15-20 EUR je vorhandenem PKW. Ziel: wer keinen PKW besitzt, kann die zusätzlichen Mobilitätsangebote stark kostenreduziert nutzen.

Schwerpunkte

2) Innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept

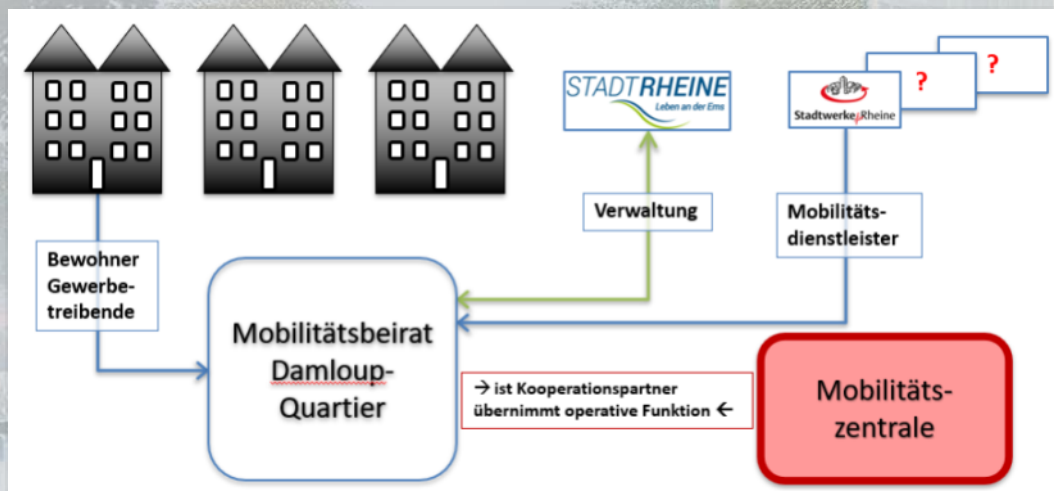
2.3) Partizipation der Bewohner



Schwerpunkte

2) Innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept

2.3) Partizipation der Bewohner: (ausführliche Informationen: siehe Anlage „Konzept von DKC“):
Der Betrieb der MHs wird durch einen professionellen Betreiber erfolgen. Die Beteiligung der Bewohner und Dienstleistungsbetreiber erfolgt über den „**Mobilitätsbeirat**“. Dieser wird einen, mit dem Betreiber vertraglich gesicherten, Beteiligungsrahmen erhalten. Das ist neben der beratenden Funktion auch die Anhörung zu Betriebsabläufen. Ferner wird der Mobilitätsbeirat über die Einnahmen durch die zusätzlichen Mobilitätsangebote im Rahmen seiner Aufgaben entscheiden können, z.B. Anschaffung weiterer Carsharing-Angebote - oder Lastenbike, Einrichtung eines gemeinschaftlichen Verleih- und Reparaturshops (Equipment für Haus und Garten), u.s.w.



Schwerpunkte

2) Innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept

2.4) Nutzung mittels der „Damloup App“:



Schwerpunkte

2) Innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept

2.4) Nutzung mittels der „Damloup App“: (ausführliche Informationen: „Konzept DKC“):

Parallel zur baulichen Entwicklung wird die „Damloup App“ (Arbeitstitel) entwickelt (Übertragbarkeit auf weitere Kommunen und Quartiere erwünscht).

Mit Hilfe der App werden:

- sämtliche Mobilitätsangebote gebucht
- Informationen bzgl. des ÖPNV wiedergegeben
- Reservierungskontingente für temporäre Stellplätze in den MHs (Besucher und Kunden)
- die Zahlungsabwicklung wird bargeldlos erfolgen
- Zugangsberechtigungen für die verschiedenen Mobilitätsangebote gesteuert
- weitere „Quartiersbezogene Angebote“ gesteuert:
 - Zugang zu den Unterflurmüllsystemen
 - Soziale Angebote innerhalb des Quartiers
 - Verleih- und Reparaturshop u.s.w.

Schwerpunkte

3) Reduzierung des Flächenverbrauchs



Schwerpunkte

3) Reduzierung des Flächenverbrauchs

Die Konversion der ehem. General-Wever-Kaserne in Rheine zur heutigen **Eschendorfer Aue (EA)** mit einer Größe von 30 ha erfolgte von 2017 bis 2022 und bietet im Endausbau 1600 Menschen ein Zuhause. Dieses Gebiet entspricht ,einem für das Münsterland, typischen Baugebiet mit einem Flächenanteil von ca. 80 % für freistehende Einfamilienhäuser.

Auf der **Damloup** werden auf 10 ha Fläche ebenfalls 1600 Menschen ein Zuhause finden.

In Zahlen:

- Eschendorfer Aue | 30 ha | 40.500 m² Verkehrsflächen | 1.600 Menschen
- Damloup | 10 ha | ca. 10.500 m² Verkehrsflächen (vorrangig für Fuß- und Radverkehre) | 1.600 Menschen

Durch das Städtebauliche Konzept und das Mobilitätskonzept werden Flächeneinsparungen bei öffentlichen Verkehrsflächen - von über 25% gegenüber dem gewohnten „das Auto muss neben dem Haus stehen/ individuelles Parken“ - erreicht.

→ Durchdachte integrierte Gestaltung (Freiraum und Mobilität) wird mehr Raum für Fußgänger, Radfahrer und zum Verweilen von Menschen schaffen

Schwerpunkte



4) Klimaschutz / Klimafolgenanpassung

STADT RHEINE
Leben an der Ems



Schwerpunkte

4) Klimaschutz / Klimafolgenanpassung

- Regenwassermanagement auf Quartiersebene („**Schwammstadt**“), Retentionsflächen ermöglichen es, Regenwasser zu sammeln und kontrolliert abzugeben. Durch die Gestaltung wird aus einer notwendigen, technischen Anlage ein qualitativ hochwertiger Naturraum mit Aufenthaltsqualität.
- **Dach- und Fassadenbegrünung** → Regenwassermanagement, Mikroklima
- **Urban Mining**: Aufbereitung und Wiederverwendung von vorhandenen Baustoffen aus dem Rückbau der Kaserne
- Konzeption des Zettparks mit Erhalt des malerischen **Altbaumbestandes**
- **Flächensparende Planung**, Verhältnis Versiegelung zu Freiraum
- Energiekonzept auf Grundlage **Erneuerbarer Energien**: Synergieeffekte durch Nutzung der Dächer sowie Fassaden der Mobilitätshubs für Photovoltaik und solare Wärmeabsorber

Gesamtkostenübersicht

1. Mobilitätshubs

1.1 Bau Anteil Mobilstation

2.097.927 EUR

1.2 Bau Anteil Mobilhubs

10.494.000 EUR

Detailliertere Darstellung: Bitte Anlage 3 und 4 beachten



Gesamtkostenübersicht

2. Stellplätze für Fahrräder (Mini Bike-Hubs)	621.776 EUR
3. Programmierung Damloup-App	178.500 EUR
4. Mobilitätsbeirat	130.000 EUR
5. Radwegebau Zettpark	78.540 EUR
6. Umbau Darbrookstraße Fahrradstraße	802.888 EUR
7. Umbau Catenhorner Straße „Protected bike lane“	150.000 EUR

Detailliertere Darstellung: Bitte Anlage 3 und 4 beachten

Mini Bike-Hubs



Zeit – Zielplanung Entwicklung Damloup

2022

- Ankauf im Januar
- Planung der Entwässerung, Freiraum- und Verkehrsflächen (Hinweis: Planungsunterlagen liegen Ausschreibungsfertig vor)
- Start der Flächenfreilegung
- Planung der Mobilitätshubs

2023

- Baustart der Entwässerungseinrichtungen
- Abschluss der Flächenfreilegung
- Bau des ersten Mobilitätshubs
- Vermarktungsstart der ersten baureifen Grundstücke

2024

- Bau der Entwässerungseinrichtungen (2. Abschnitt)
- Bau des zweiten Mobilitätshubs

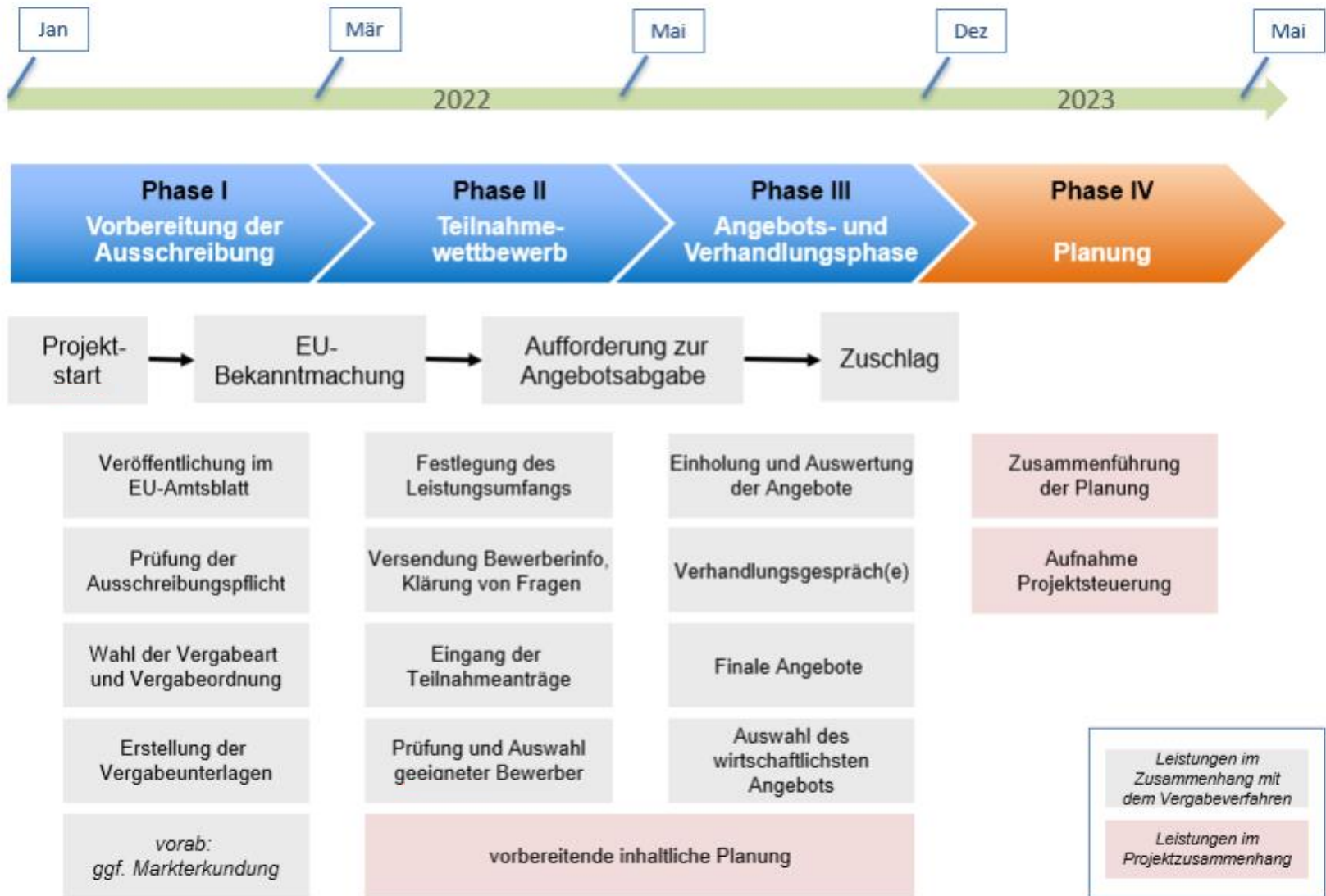
2025

- Bau der Entwässerungseinrichtungen (3. Abschnitt)
- Bau des dritten Mobilitätshubs
- Herstellung des ZETTparks

2026

- Abschluss des Projektes

Vergabe Bau und Betrieb Mobilitätshubs



Fazit



Fazit

Das Projekt hat
Vorbildcharakter für den
ländlichen Raum und
Mittelzentren
Transformierbarkeit auf weitere
Kommunen und Quartiere

Neue Lebens- und
Wohnqualitäten durch die
Umsetzung von Mobilitätshubs
und das Angebot innovativer
Mobilitätsformen

Verkehrs- oder Straßenraum
wird zu neuen
Begegnungsräumen mit hoher
Aufenthaltsqualität

Die Stadt Rheine kann auf ein
hochmotiviertes Planungsteam
und politischen Rückenwind für
das Projekt bauen

Integrierte
Städtebau-, Freiraum-,
Entwässerungs- und
Mobilitätsplanung stellt
qualitätsvolle Umsetzung sicher

Partizipation der
BewohnerInnen über den
Planungsprozess hinaus

Landeswettbewerb Mobilität in lebenswerten Städten; Phase II
Kostenplanung für das Quartier "Damloup"

Anlage 3

Stand: 16.12.2021

Flächenbilanz:

GöÙe des Plangebietes: 105.895 m²

geplante Nutzungen [ca. Angaben]:

Nettobauland: 60.000 m²
KiTa 2.300 m²
drei Mobilitätshubs 7.000 m²
ZETTPark 19.000 m²
öffentl Verkehrs- u. Aufenthaltsfläche 17.500 m²

Neue Wohneinheiten: ca. 650
zzgl nicht störende wohnortnahe Dienstleistungen (Arzt, Bäcker, Apotheke,...)

	Inhalte	gepl. Kosten Brutto incl Planung	Förderhöchstbeträge / -sätze	mögl. Förderbeträge Brutto incl Planung	Förderprojekte
1.	Mobilitätshubs (MH)				
1.1	Teil Mobilitätsstation				
	incl MWST u 10% Nebenkosten				
1.1.1	Grunderwerb (6.797m² * 200 €/m² * 1,08) incl 8% Grundstückswechsellkosten	1.468.152 €	80 % der förderf Kosten für Anteil Mobilitätsstation (5% Flächenanteil)	58.726	FöRi-Nah
1.1.2	Raum für Werkstatt, Verwaltung	98.175 €	80 % der förderf Kosten	78.540	FöRi-Nah
1.1.3	Energie (Absorber auf MH Dächer) 120.000 je MH (nur bauliche Vorbereitung)	471.240	80 % der förderf Kosten	201.062	FöRi-Nah
1.1.4	Packstationen 3 Stück je 20.000€	60.000 €	80 % der förderf Kosten	48.000	FöRi-MM
1.2	Teil Quartiersgaragen				
1.2.1	Bau der MH's (600 Plätze * 17.000 €/Stellpl) (650 WE * 0,85 + 47 (Besucher) = 600 Anzahl gesamt	10.200.000 €	4000 €/Stellplatz (max 1 Mio € je MH)	2.400.000	Quartiersgaragen
1.2.2	E-Lastenbikesharing (baulich) (5 je MH) 15	90.000 €	3000 €/Lastenbikestellplatz	45.000	Quartiersgaragen
1.2.3	E-Lastenbikesharing (Anschubfinanzierung) (5 je MH) 15				??
1.2.4	E-Carsharing (baulich) (4 je MH) 12	204.000 €	6000 €/CarsharingStellplatz	72.000	Quartiersgaragen
1.2.5	E-Carsharing (Anschubfinanzierung) (4 je MH) 12		max 5000/Jahr je Fahrzeug der Fehlbedarfsfinanzierung	60.000	FöRi-MM (?)

	Inhalte	gepl. Kosten Brutto incl Planung	Förderhöchstbeträge / -sätze	mögl. Förderbeträge Brutto incl Planung	Förderprojekte
2.	Stellplätze für Fahrräder				
2.1	im öffentl Raum (Mini Bike-Hubs) 35 * 5 = 175 175: entspr. ca. 10% der Einw	572.688 €	2.500 €/Fahrradstellplatz	572.688	FöRi-Nah
2.2	nördl Auftaktplatz (Mini Bike-Hubs) (Dienstleisterstandort) 3 * 5 = 15	49.088 €	2.500 €/Fahrradstellplatz	49.088	FöRi-Nah
3.	Programmierung einer App zur Nutzung der Mobilitätsangebote und der MH's (Schwerpunkt: Mobilität)	178.500 €	80 % der förderf Kosten	142.800	Digitalisierung
4.	Mobilitätsbeirat; Neubürgermarketing (Installieren, Raum, ...)	130.000 €	80 % der förderf Kosten	104.000	FÖRI-MM
5.	Radwegebau im ZETTPark (ca. 200m * 150 €/lfdm) (Beschilderung, Beleuchtung = 30.000 €)	78.540 €	80 % der förderf Kosten	62.832	FöRi-Nah
6.	Umbau der Darbrookstr zur Fahrradstr (7667 m² Fläche)	802.888 €	80 % der förderf Kosten	642.311	FöRi-Nah
7.	Umbau Catenhorner Str "Protectet Bike Lane"	150.000 €	80 % der förderf Kosten	120.000	FöRi-Nah
Summen:		14.553.270 €		4.657.047	

Anlage 4

Summe Förderungen nach Fördergegenstände und Jahr

Angaben in €

	2022	2023	2024	2025	2026	Summe
FöRi-Nah	58.726	-	179.071	1.274.761	272.688	1.785.247
FöRi-MM	-	-	212.000	-	-	212.000
Digitalisierung	-	142.800	-	-	-	142.800
Quartiersgaragen	-	-	1.258.500	1.258.500	-	2.517.000
Summe	58.726	142.800	1.649.571	2.533.261	272.688	