



Stadt Rheine Quartier Damloup

**Weiterqualifizierung und Konkretisierung
des Mobilitätskonzeptes für den Landeswettbewerb
„Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“**



HOFFMANN LIEBS
Your Partner in Law

DKC
Kommunalberatung GmbH

Stadt Rheine – Quartier Damloup

Weiterqualifizierung und Konkretisierung des Mobilitätskonzeptes

Inhalt

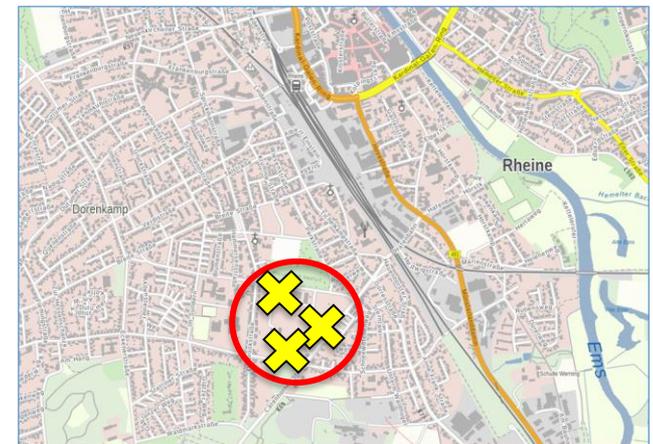
- Ausgangslage
- Aufgabenstellung
- Organisations- und Vertragsmodell
- Wirtschaftlichkeitsberechnung
- Buchungssoftware
- ÖV-Erschließung, überörtliche Anbindung, Mobilitätsangebot
- Ansätze für weitere konzeptionelle Ideen
- Bausteine zur Unterstützung des Mobilitätskonzeptes
- Ablauf Vergabeverfahren

Ausgangslage



Umsetzung eines ökologisch orientierten Siedlungskonzeptes: **„Wohnen leitet Mobilität“**
Integration von innovativen und nachhaltigen Mobilitätsmaßnahmen

- 650 Wohneinheiten
- wohnortnahe Dienstleistungen
- „grünes Siedlungsbild“
- drei Quartiersgaragen („Mobilitätshubs“) mit besonderen Angeboten
- Stellplatzschlüssel < 1,0



Aufgabenstellung

Info-Veranstaltung zur 2. Stufe des Landeswettbewerbs „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“: Hinweise aus der Jurysitzung am 27. Mai 2021

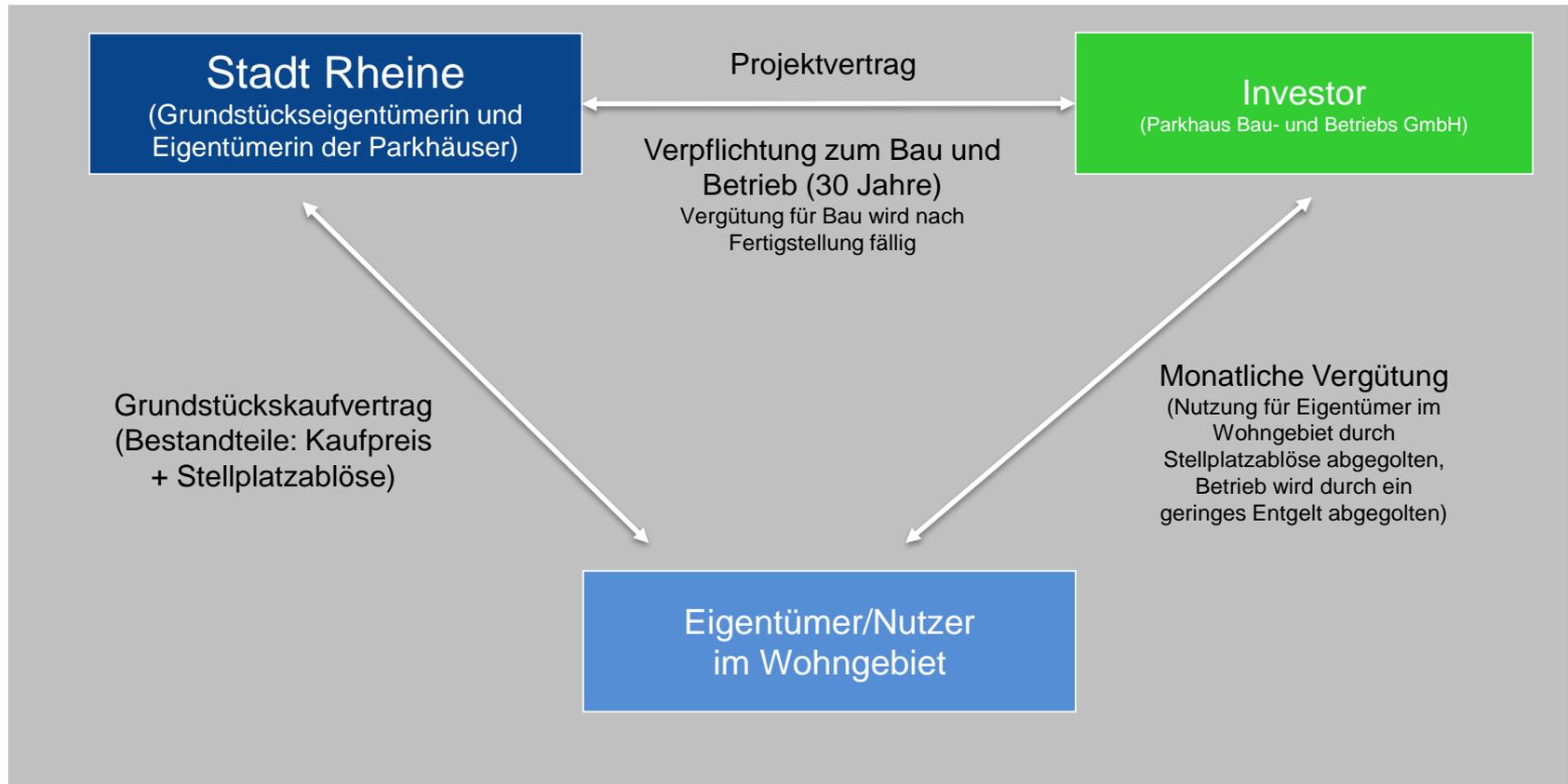
weitere Qualifizierungshinweise für die zweite Wettbewerbsstufe:

- **Kostenklarheit** für die öffentliche Hand herstellen.
- **Erschließung durch den ÖV und überörtliche Anbindung** des Quartiers darstellen.
- Klare Aussagen zum **konkreten Mobilitätsangebot** sowie dem diesbezüglichen **Betreiberkonzept** treffen.
- Allgemein könnte das Gebiet noch eine **stärkere Nutzungsmischung** anstreben (statt sich rein auf das Wohnen zu fokussieren), bspw. Arbeitsplätze oder gastronomische Einrichtungen. Dies wiederum kann Verkehre minimieren.

To do!

Organisations- und Vertragsmodell

Übersicht Vertragsmodell: Inhabermodell



Organisations- und Vertragsmodell

Übersicht Vertragsmodell: Inhabermodell

Rechtsbeziehung Stadt Rheine – Investor

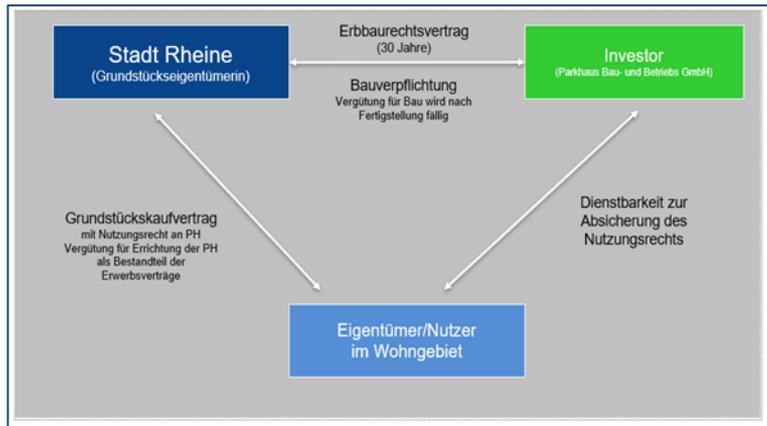
- Zwischen der Stadt Rheine und dem Investor wird ein Projektvertrag über Bau- und Betrieb abgeschlossen.
- Die Grundstücke für die MH bleiben im Eigentum der Stadt Rheine. Durch den Bau erfolgt ein originärer Eigentumserwerb der Stadt an den MH.
- Nach Fertigstellung (Abnahme) der MH erhält der Investor die Vergütung für die Planungs- und Bauleistungen.
- Im Projektvertrag wird der Investor zum Betrieb der MH verpflichtet. Der Betrieb erfolgt auf eigene Kosten und Risiko des Investors.
- Das Risiko einer Insolvenz des Investors wird durch Bürgschaften abgesichert.

Rechtsbeziehung Stadt Rheine – Hauseigentümer Damloup-Quartier

- Private Hauseigentümer im Damloup-Quartier zahlen im Rahmen des Grundstückserwerbs eine Stellplatzablöse und erhalten insoweit ein allgemeines Nutzungsrecht für Stellplätze in MH.

Organisations- und Vertragsmodell

Übersicht Vertragsmodell: Inhabermodell



Ablaufschritte:

- Zwischen Stadt Rheine und Investor wird ein Projektvertrag über Bau- und Betrieb abgeschlossen, MH bleiben im Eigentum Stadt
- Investor errichtet MH und erhält hierfür nach Fertigstellung eine Vergütung. Nur Betrieb der MH erfolgt auf Kosten und Risiko des Investors.
- Private Hauseigentümer im Damloup-Quartier erhalten durch Stellplatzablöse ein allgemeines Nutzungsrecht für Stellplätze in MH

Inhabermodell

- Flexible Vergabe der Stellplätze; „Verkehrsfähigkeit“ der privaten Hausgrundstücke wird nicht eingeschränkt.
- Investor muss den Bau nicht vorfinanzieren. Die Finanzierung erfolgt durch die von der Stadt Rheine eingenommene **Stellplatzablöse**
- Keine dingliche Absicherung des Nutzungsrechts durch Dienstbarkeiten erforderlich. Eigentum verbleibt bei der Stadt Rheine und würde durch eine Insolvenz des Investors nicht berührt werden.

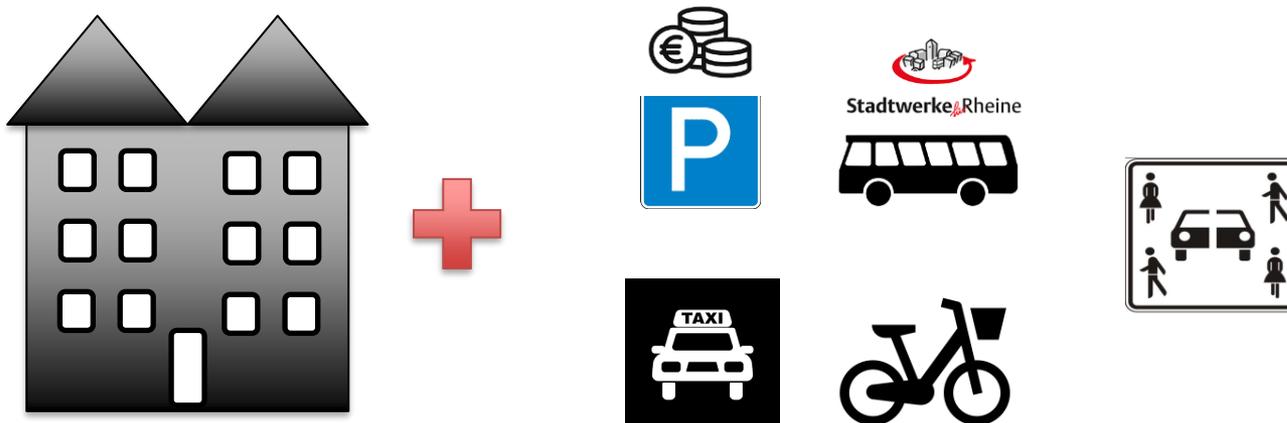
- Finanzielle Mittel der Stellplatzablöse werden für die MH gebunden und **können nicht mehr** für andere Projekte eingesetzt werden.

Organisations- und Vertragsmodell

Angebote im Zusammenhang mit dem Erwerb von Wohneigentum

Wie kann die Besonderheit des zusätzlichen Mobilitätsangebotes abgebildet werden?

- Spezialfall Damloup-Quartier:
Erwerb der Option zur günstigen Miete eines Pkw-Stellplatzes und/oder zum Erwerb einer Jahreskarte für den ÖPNV und/oder für Car-Sharing/Bike-Sharing und/oder von Taxi-Rabatten (Zusammenstellung von eigenen Angebotspaketen mit fristgerechten Anpassungsmöglichkeiten)



Wirtschaftlichkeitsberechnung

allgemein

Beurteilung der vorliegenden Ergebnisse

- Plausibilitätsprüfung von angenommenen **Bau-, Betriebs- und Bewirtschaftungskosten** grundsätzlich ohne Mängel
 - **Plausibilisierung:**
 - Die Investitionskosten pro Stellplatz einer Quartiersgarage schwanken stark je nach Gegebenheit (z. B. Bau „auf grüner Wiese“ vs. Innenstadtlage)
 - Kennwert gem. BKI 2020 (S. 786, Einzel-, Mehrfach- und Hochgaragen) Spanne von 11.920,- bis 40.270,- EUR pro Stellplatz
- nachvollziehbare Annahmen für **Diskontierungsberechnung** (Zinssatz, Laufzeit usw.)
- dementsprechend sind die Überlegungen zur **Dimensionierung und Kostenberechnung für Stellplätze** ebenfalls plausibel und nachvollziehbar

Wirtschaftlichkeitsberechnung

allgemein

methodische Vorgehensweise

- Aufbau und Anwendung eines **dynamischen Rechenmodells** gemäß etablierter Standards und Vorgaben (Kapitalwertmethodik):
WU-NKF-Rechenmodell des Landes Nordrhein-Westfalen
- Erfassung von **Investitions-, Finanzierungs- und Betriebsfolgekosten** (zukünftige Zahlungsströme)
- Ermittlung der zu erwartenden **Kostenbelastung für den Haushalt** über einen definierten Betrachtungszeitraum (30 Jahre)
- Ergebnisbetrachtung des „Ausgabenbarwertes“: Darstellung des **barwertigen Aufwands der einzelnen Varianten** über den Betrachtungszeitraum (ohne Einbezug der Vermögensentwicklung)

Wirtschaftlichkeitsberechnung

Zusammenfassung



Parameter (Annahmen)	Eigenrealisierung	Inhabermodell	Anmerkungen
Investitionskosten zzgl. Preissteigerung und Risiko			Annahme Effizienzvorteil Inhabermodell gegenüber Eigenrealisierung
Bauzeit	18 Monate		Zusammengefasst für den Bau von drei Quartiersgaragen
Bauzwischenfinanzierung	0,7 %	2,5 %	Gewerbliches Risiko beim Inhabermodell
Langfristfinanzierung Kommunalkredit	1,2 %		
Risikoverteilung	100 % Stadt	30 % Stadt 70 % AN	Inhabermodell: Schnittstellenminimierung
Instandhaltung p.a. zzgl. Preissteigerung und Risiko			
Betriebskosten p.a. zzgl. Preissteigerung und Risiko			
Transaktionskosten zzgl. Preissteigerung und Risiko			Inhabermodell: Höhere Kosten durch Verfahrensvorbereitung
Baucontrolling Stadt p.a. zzgl. Preissteigerung und Risiko			Inhabermodell: Entlastung Baubetreuung der Stadt

Das Ergebnis zeigt einen **Wirtschaftlichkeitsvorteil des Inhabermodells** gegenüber der Eigenrealisierung in Höhe von rund **25 Prozent**.

Buchungssoftware

Entwicklung und Einführung eines umfassenden Nutzerportals

Anwendungsbeispiele Damloup-App

Stellplatzbuchung

Abrechnung

Reservierung Car-Sharing

Leihgeräte buchen

Fahrplanauskunft

Zugriff auf Fahrzeug (Car-Sharing)

Taxi-Anforderung

Fahrkartenkauf

Verfügbarkeit Lastenfahrräder

u. v. m.

Code für Gast-Zugang



Buchungssoftware

Entwicklung und Einführung eines umfassenden Nutzerportals

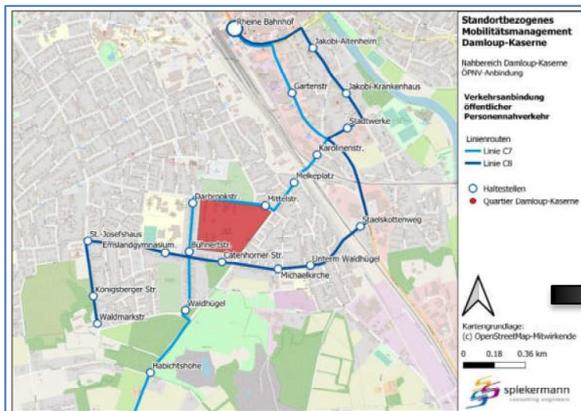
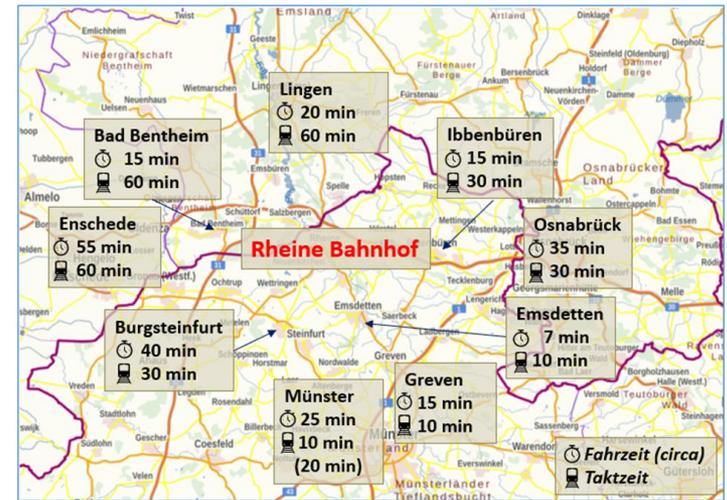
Nutzergruppen Damloup-App

- **Bewohner:** voller Zugriff auf alle Angebots-Bestandteile
- **Berufstätige:** Zugriff auf Stellplatznutzung (Kfz, Fahrrad), Sharing-Angebote (Fahrzeuge) gegen vergünstigte Gebühr (pro Zeiteinheit)
- **Kunden:** Zugriff auf Stellplatznutzung (Kfz, Fahrrad), Sharing-Angebote (Fahrzeuge) gegen Gebühr für tatsächliche Nutzung
- **Nachbarn:** teilweise bis voller Zugriff (sukzessive) auf alle App-Bestandteile gegen Gebühr (*Multiplikationseffekt der Damloup-Zielsetzung*)
- **Besucher:** Generierung eines Zugangscodes durch Bewohner für Stellplatznutzung; begrenzte Nutzungshäufigkeit pro Zeiteinheit (z. B. 3 x pro Monat) ist Bestandteil des Bewohner-Angebotes

ÖV-Erschließung, überörtliche Anbindung, Mobilitätsangebot

Integration vorliegender Ergebnisse/Aussagen sowie Ergänzung relevanter Informationen

- Quellen:
 - standortbezogenes Mobilitätsmanagement (Spiekermann)
 - Ergebnisdokumentation (yellow²)
 - eigene ergänzende Untersuchungen
- Plausibilisierung, Analyse und Erweiterung der Ist- bzw. der Konzeptbeschreibung
- vollständige Aufnahme des Mobilitätsangebotes



Erschließung im Stadtgebiet, (über-)regionale Anbindung (Ziele, Bedienungshäufigkeiten, Reisezeiten)



Ansätze für weitere konzeptionelle Ideen

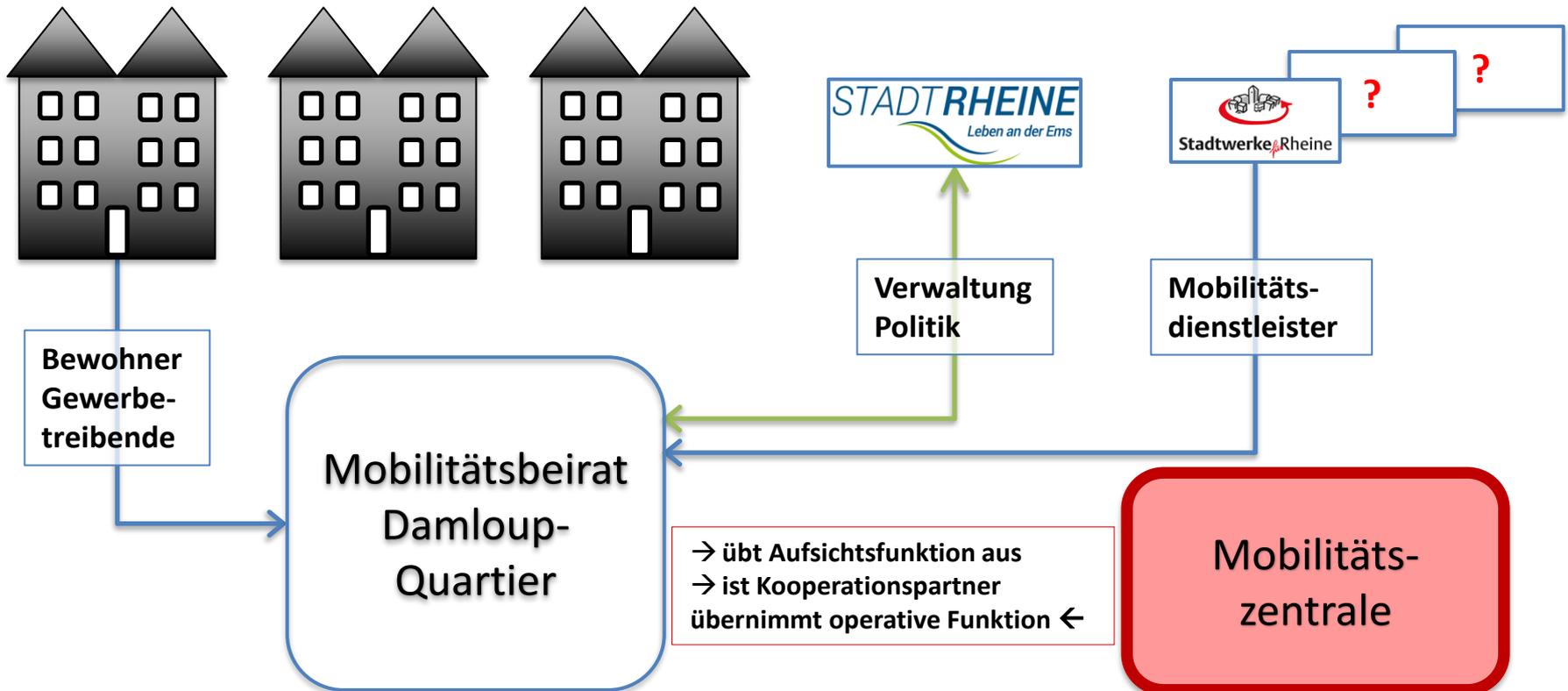
stärkere Nutzungsmischung

- Schwerpunkt: Wohnen im Quartier
- Zielsetzung:
 1. Vermeidung von Verkehr
 2. verträgliche Abwicklung von Verkehr
 3. Minimierung der Flächen für den motor. Individualverkehr
- Bereitstellung weiterer Angebote – zum Beispiel:
 - Nahversorgung täglicher Bedarf
 - Sport und Freizeit
 - Bewohner-Treffpunkte
 - Gastronomie
- Berücksichtigung des Nahversorgungszentrums Dorenkamp

- 
- ambulante Pflegedienste
 - Bäckerei
 - Einzelhandel
 - Co-Working-Spaces
 - Kinderbetreuung
 - Fitness-Studio
 - Café
 - Leihstationen
 - Bistro
 - Hobby-Räume
 - Biergarten
 - Bankautomaten
 - usw.

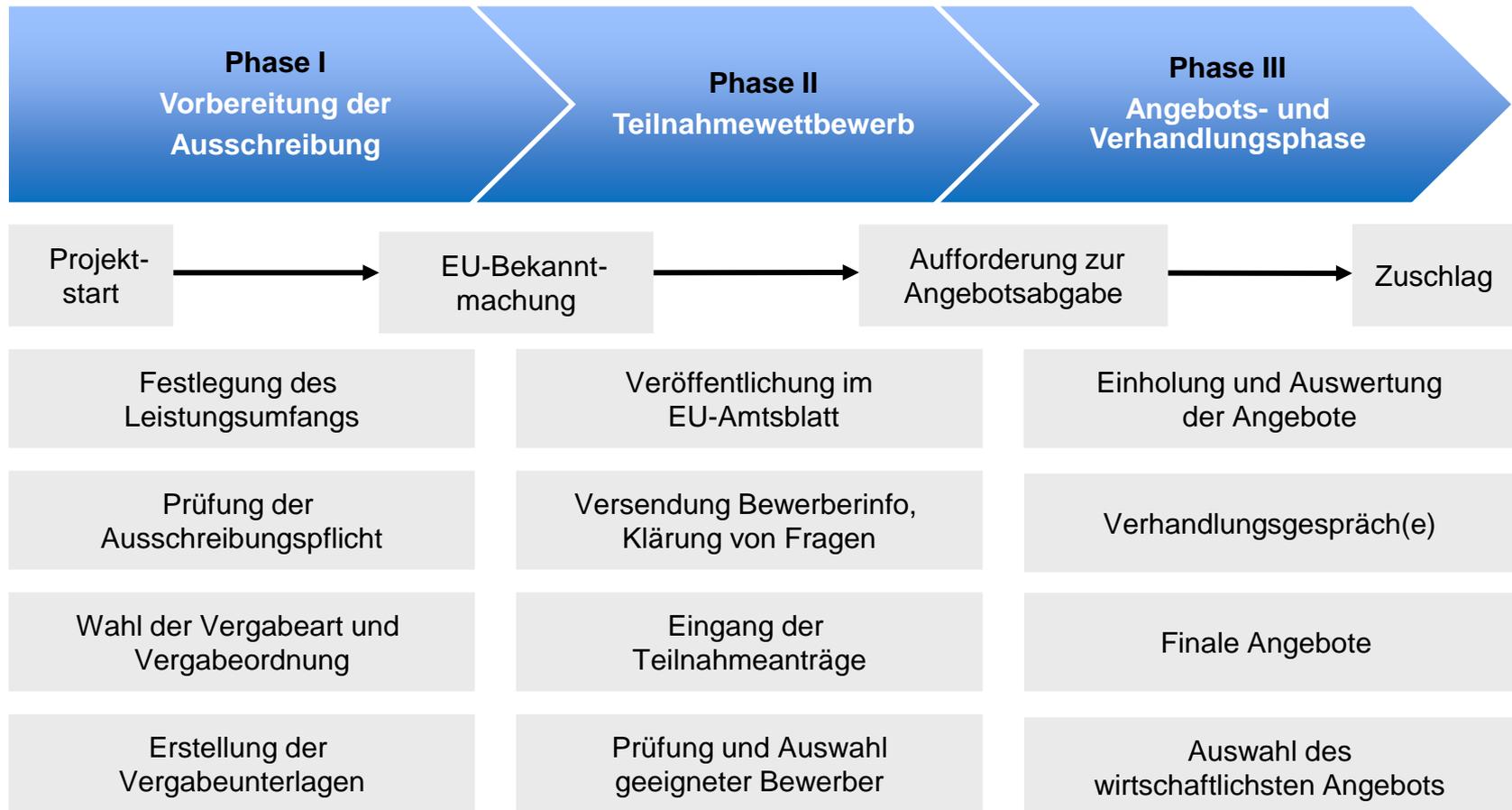
Bausteine zur Unterstützung des Mobilitätskonzeptes

Mobilitätsbeirat und Mobilitätszentrale



Ablauf Vergabeverfahren

Verfahrensschritte



Stefan Hitter

0211 – 518 82 150
stefan.hitter@hoffmannliebs.de

Hoffmann Liebs PartG mbB
Kaiserswerther Straße 119
40474 Düsseldorf
www.hoffmannliebs.de



Dr. Thomas Weiß

0221 – 9874 7839
thomas.weiss@dkc-kommunalberatung.de

DKC Kommunalberatung GmbH
Takustraße 1
50825 Köln
www.dkc-kommunalberatung.de

