

Stadt Rheine

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



**Auftraggeber:**

**Stadt Rheine**  
Neues Rathaus  
48427 Rheine

**Bearbeitung:**

**DKC Kommunalberatung GmbH**  
Takustraße 1-3  
50825 Köln  
Carola Fuhr, Beraterin  
Dr. Thomas Weiß, Geschäftsführer

**Hoffmann Liebs Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB**  
Kaiserswerther Straße 119  
40474 Düsseldorf  
Stefan Hitter, Rechtsanwalt und Partner  
Laura Imkamp, Rechtsanwältin

10. Dezember 2021

*Fotos Titelseite: eigene Anfertigung*

## Inhalt

Abbildungsverzeichnis.....	4
Tabellenverzeichnis .....	4
<b>1 Ausgangslage .....</b>	<b>5</b>
1.1 Veranlassung .....	5
1.2 Aufgabenstellung und Methodik.....	7
1.3 Hinweise des Fördermittelgebers .....	7
<b>2 Organisations- und Vertragsmodell .....</b>	<b>9</b>
2.1 Übersicht .....	9
2.2 Konzessionsmodell mit Erbbaurecht.....	9
2.3 Inhabermodell .....	10
2.4 Angebote neben der Bereitstellung von festen Stellplätzen .....	12
2.5 Angebote im Zusammenhang mit dem Vertragsmodell .....	12
<b>3 Mobilitätshubs.....</b>	<b>14</b>
3.1 Quartiersgaragen: Variantendefinition .....	14
3.2 Wirtschaftlichkeitsberechnung .....	14
3.2.1 Methodische Vorgehensweise .....	14
3.2.2 Investitionen.....	15
3.2.3 Effizienzen .....	15
3.2.4 Risiko .....	17
3.2.5 Fortgeschriebene Investitionen .....	19
3.2.6 Finanzierung .....	20
3.2.7 Instandhaltung.....	20
3.2.8 Betriebskosten.....	21
3.2.9 Verwaltungs- und Transaktionskosten.....	22
3.2.10 Ergebnis .....	23
3.3 Betriebsmodelle .....	24
<b>4 Bausteine zur Unterstützung des Mobilitätskonzeptes .....</b>	<b>25</b>
4.1 Buchungssoftware .....	25
4.2 ÖV-Erschließung und Bedienungsangebot.....	26
4.3 Ausstattungsmerkmale des Quartiers.....	29
4.4 Organisation .....	31
4.4.1 Mobilitätsbeirat.....	31
4.4.2 Mobilitätszentrale .....	32
4.5 Fahrradverleihsystem.....	33

5	Kontext der Projektumsetzung.....	36
5.1	Best Practices .....	36
5.2	Beurteilung des Vorhabens .....	39
6	Ausblick Vergabeverfahren .....	40
6.1	Markterkundung.....	40
6.2	Vergabeverfahren.....	40
6.3	Ablauf Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb .....	41
6.3.1	Phase I: Vorbereitung der Ausschreibung.....	41
6.3.2	Phase II: Teilnahmewettbewerb.....	41
6.3.3	Phase III: Angebots- und Verhandlungsphase.....	42
6.4	Gebot der Losaufteilung.....	42
6.5	Zeitlicher Ablauf .....	43
7	Zusammenfassung.....	45

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Fläche der ehemaligen Damloup-Kaserne im Stadtgebiet von Rheine .....	5
Abbildung 2:	Übersicht Konzessionsmodell mit Erbbaurecht .....	9
Abbildung 3:	Übersicht Inhabermodell .....	11
Abbildung 4:	Bestandteile des Mobilitätsangebotes Damloup-Quartier .....	12
Abbildung 5:	Auslöser für Effizienzvorteile .....	16
Abbildung 6:	Effizienzvor- und -nachteile in ausgewerteten DKC-Referenzprojekten .....	17
Abbildung 7:	Verteilung der Bau- und Finanzierungsrisiken .....	19
Abbildung 8:	Verteilung der Instandhaltungsrisiken.....	21
Abbildung 9:	Verteilung der Betriebskostenrisiken .....	22
Abbildung 10:	Verteilung der Risiken für Verwaltungs- und Transaktionskosten .....	23
Abbildung 11:	SPNV-Fahrzeiten und Bedienungshäufigkeiten .....	27
Abbildung 12:	Isochronenauswertung Fußgängerverkehr.....	28
Abbildung 13:	Mobilitätsbeirat und Mobilitätszentrale im Gesamtgefüge .....	31
Abbildung 14:	Cash-Flow mit Erträgen und Aufwendungen für ein Lastenfahrradverleihsystem .....	34
Abbildung 15:	zeitlicher Ablauf der Verfahrensschritte im Vergabeverfahren sowie nach Vertragsschluss.....	44

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Maßnahmenwirkungen auf die Effizienz in der Projektabwicklung.....	17
Tabelle 2:	Risikogruppen und Risikoverteilung .....	18
Tabelle 3:	fortgeschriebene Investitionen .....	19
Tabelle 3:	Finanzierungskosten .....	20
Tabelle 5:	Ergebnis Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.....	23
Tabelle 6:	Kostenübersicht pro Stellplatz.....	24
Tabelle 7:	Angebotsqualität auf wichtigen Pendlerrelationen .....	28
Tabelle 8:	kostenrelevante Eigenschaften des Fahrradverleihsystems .....	33
Tabelle 9:	Tarife für den Verleih.....	34

## 1 Ausgangslage

### 1.1 Veranlassung

Für das Gelände der ehemaligen Damloup-Kaserne (siehe Abbildung 1) wurde von der Stadt Rheine ein ökologisch orientiertes Siedlungskonzept erstellt. Gemäß dem Grundsatz „Wohnen leitet Mobilität“ sollen im neuen Stadtquartier innovative und nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen integriert und umgesetzt werden.

Es ist vorgesehen, rund 650 Wohneinheiten und wohnortnahe Dienstleistungen (zum Beispiel Arzt, Bäcker, Apotheke) zu realisieren. Mit gemeinschaftlichen Räumen, großzügigen Höfen und bestehenden Baumreihen wird die neue Wohnsiedlung eine besondere Prägung erhalten. Unterschiedliche Wohnformen, „grüne Straßen“, Gründächer und die Vernetzung mit dem Wohnumfeld sollen den nachhaltig orientierten Charakter der geplanten Siedlung betonen.



Abbildung 1: Fläche der ehemaligen Damloup-Kaserne im Stadtgebiet von Rheine (Kartengrundlage: TIM-online<sup>1</sup>, bearbeitet)

Zu den besonderen Mobilitätsmaßnahmen, die geplant sind, gehören etwa drei Quartiersgaragen ohne fest zugeordnete Stellplätze am Rand des Quartiers; der Stellplatzschlüssel je Wohneinheit wird kleiner als 1,0 sein. Weiterhin sind sogenannte intelligente Elemente vorgesehen, mit denen die Quartiersgaragen als sogenannte Mobilitätshubs ausgestattet werden sollen.

Angebote wie Infrastruktur für (Elektro-)Fahrzeuge sowie Sharingsysteme mit E-Bikes und Lastenrädern in Verbindung mit der Umsetzung oder Entwicklung weiterer smarter Sharingprojekte mit sozialen und organisatorischen Maßnahmen zu einem integrierten Gesamtkonzept, stellen Herausforderungen an die Organisationsstruktur und die Gestaltung von Betriebskonzepten dar. Sie werfen

<sup>1</sup> <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>

zahlreiche weitere Fragestellungen auf, die es im Rahmen der Erstellung eines qualifizierten Förderantrages zu beantworten gilt.

Mit der Projektidee für das Quartier „Damloup“ hat sich die Stadt Rheine am Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ beteiligt und die erste Stufe des Wettbewerbsverfahrens erfolgreich absolviert. In dem Zusammenhang wurden vom Fördermittelgeber Hinweise zur Weiterqualifizierung des Antrags mitgeteilt. Sie sind gegliedert nach Stärken und Schwächen (siehe Kapitel 1.3).

Neben dem bemerkenswerten politischen Gestaltungswillen sowie den getroffenen Vorinvestitionen, die u. a. als Stärken hervorgehoben werden, sind für den finalen Wettbewerbsbeitrag insbesondere noch folgende Defizite zur Nachbesserung benannt worden, womit eine abschließende Kostenklarheit für das Vorhaben geschaffen werden soll:

- Die eigentumsrechtliche Übernahme des Gebiets muss erst noch erfolgen, wodurch es zu Konflikten zwischen der zeitlichen Umsetzungsperspektive und dem Zeithorizont des Förderwettbewerbs kommen könnte. Die Stadt weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass eine Entscheidung nach den Sommerferien 2021 getroffen wird. Die Stadt Rheine und die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) haben sich auf dem Verhandlungsweg über den Kaufpreis geeinigt. Der notarielle Kaufvertrag soll Anfang 2022 geschlossen werden.
- Das formelle B-Plan-Verfahren war zum Zeitpunkt der ersten Antragstellung noch nicht gestartet, was inzwischen aber nachgeholt wurde.
- Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie die Vernetzung der Stadt-Umland-Verkehre sind bisher unberücksichtigt.
- Die Betriebs- und Organisationsformen hinsichtlich des Mobilitätsangebots werden zwar im Mobilitätskonzept ausführlich erläutert, jedoch bleibt unklar, welche dieser Varianten im Gebiet dann verfolgt bzw. umgesetzt wird – die Stadt verweist dazu auf eine ebenfalls zwischenzeitlich getroffene Entscheidung.

Die eingereichte Projektskizze soll nun mit der Unterstützungsleistung von externen Dienstleistern für die Einreichung des finalen Antrags weiterqualifiziert werden. Dazu hat die Stadt Rheine das Beraterkonsortium aus

- DKC Kommunalberatung GmbH und
- Hoffmann Liebs Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB

mit der Bearbeitung beauftragt. Grundlage ist der Auftrag vom 30. August 2021 an die DKC, die die Projektsteuerung übernommen hat.

## 1.2 Aufgabenstellung und Methodik

Aus der Sitzungsvorlage 312/4<sup>2</sup> vom 1. Juli 2021 ergibt sich das folgende Aufgabenbild:

„Für die weitere Bearbeitung ist es nun notwendig, die funktionale, rechtliche und wirtschaftliche Machbarkeit der Mobilitätshubs mit folgenden Eckpunkten zu erarbeiten:

- Die Grundstücksvergabe an einen Betreiber soll im Wege des Erbbaurechtes erfolgen. Dadurch wird u. a. eine städtisch gesteuerte Nachnutzung der Flächen bei Aufgabe der Mobilitätshubs möglich. Hier sind die rechtlichen Rahmenbedingungen auch im Hinblick auf eine Ausschreibung zu erarbeiten.
- Es soll eine Betriebspflicht für die Dauer von ca. 30 Jahren gelten.
- Die Bau- und Betriebskosten der Mobilitätshubs für die Dauer von diesen ca. 30 Jahren sollen, als Bestandteil des Erwerbs von Wohnbaulandflächen abgerechnet werden.
- Die Stellplätze werden nicht über Teileigentum oder Baulasten vergeben oder gesichert. Aufgrund des Mobilitätskonzeptes ist das bauordnungsrechtlich nicht erforderlich. Dadurch können, nach Ablauf der Betriebspflicht, eine ‚unbelastete‘ Immobilie bzw. nach einem Rückbau entsprechende Bauplätze zu Verfügung stehen.

Nach Ablauf der festgeschriebenen Betriebsdauer gibt es, aus Sicht der Verwaltung, zwei Möglichkeiten:

- Die Mobilitätswende ist vollzogen und die Mobilitätshubs werden nicht oder nicht mehr alle benötigt.
- Die Mobilitätswende ist (noch) nicht vollzogen, dann kann ein Weiterbetrieb gegen ein kostendeckendes monatliches Entgelt erfolgen.

In beiden Fällen liegt der Vorteil der Vergabe des Grundstückes im Wege des Erbbaurechtes auf der Hand.

- Kombination der Mobilitätshubs mit dem Energiekonzept (z. B. Installation der Absorber auf den Dächern)
- In der weiteren Planung ist der Ausschluss der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum sicherzustellen (Ausnahmen sind: Anlieferverkehr und Behindertenstellplätze).

Auf dieser Grundlage muss nun durch die Verwaltung ein Bau- und Betriebskonzept so erarbeiten, dass die Belange der künftigen Bewohner und Anwohner berücksichtigt werden. Dabei ist eine detaillierte funktionale und wirtschaftliche Prüfung der Machbarkeit der verschiedenen Funktionen der Mobilitätshubs zu betrachten. In dem Zusammenhang soll auch die schalltechnische Situation, welche durch die Mobilitätshubs entsteht, betrachtet werden.“

## 1.3 Hinweise des Fördermittelgebers

Anlässlich der Informationsveranstaltung zur zweiten Stufe des Landeswettbewerbs „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ hat die Stadt Rheine folgende Einschätzungen zu ihrem Teilnahmeantrag erhalten.<sup>3</sup> Sie sind gegliedert in Stärken und Schwächen:

---

<sup>2</sup> Kapitel C. Mobilitätskonzept, S. 5, 6

<sup>3</sup> Jurysitzung am 27. Mai 2021

## Stärken

- Die Beschlüsse des Rats in den vergangenen Jahren signalisieren den politischen Gestaltungswillen und Mut zur Förderung der nachhaltigen Mobilität. Das ist bemerkenswert für eine Stadt dieser eher geringen Größe, die sich zudem in einem eher ländlich geprägten Raum mit charakteristisch hohem Pkw-Besitz befindet und damit durchaus auch gegen den Bürgerwillen agiert.
- Es sind bereits einige quartiersbezogene Vorinvestitionen getroffen worden.
- Die Quartiersneuplanung bietet die Chance, „Mobilität von Beginn an richtig zu planen“, also nachhaltige Mobilitätsformen zu stärken und den verkehrsmittel-spezifischen Flächenbedarf zu minimieren.
- Partizipation (sowohl im Planungsprozess als auch bei angedachten Organisationsformen der Mobilitätsangebote, bspw. Mobilitätsgenossenschaften usw.)
- Transfermöglichkeit auf andere Städte/Gemeinden

## Schwächen

- Einige Unsicherheiten für den Projekterfolg (betrifft insbesondere die Passfähigkeit der zeitlichen Umsetzungsperspektive mit dem Zeithorizont des Förderwettbewerbs) sind u. a.
  - die eigentumsrechtliche Übernahme des Gebiets muss erst noch erfolgen,
  - ein formelles B-Plan-Verfahren wird erst gestartet.
- Die Anbindung an den ÖV sowie die Vernetzung der Stadt-Umland-Verkehre bleiben bisher unberücksichtigt.
- Die Betriebs- und Organisationsformen hinsichtlich des Mobilitätsangebots werden zwar im Mobilitätskonzept ausführlich erläutert, jedoch bleibt unklar, welche dieser Varianten im Gebiet dann verfolgt bzw. umgesetzt wird.
- Die Kostenklarheit für die öffentliche Hand ist u. a. angesichts der oben genannten Unsicherheiten nicht gegeben.

An diese Beurteilungen schließen sich konkrete Hinweise für die Überarbeitung des Teilnahmeantrags in der zweiten Wettbewerbsstufe an:

- 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.

Aus diesen Beurteilungen und Hinweisen leiten sich somit auch die Aufgaben für die Berater ab. Ihre Bearbeitung ist gemeinsam mit den erzielten Ergebnissen nachfolgend dokumentiert.

## 2 Organisations- und Vertragsmodell

### 2.1 Übersicht

Mit Blick auf die in Kapitel 1.2 dargestellte Aufgabenstellung ist eine rechtliche Umsetzung des Projekts im Verhältnis zwischen der Stadt Rheine und einem Investor im Rahmen eines Konzessions- oder Inhabermodells denkbar.

Daneben sind im Verhältnis zwischen der Stadt Rheine und den jeweiligen privaten Hauseigentümern unterschiedliche Lösungswege zur Berücksichtigung der Besonderheiten des zusätzlichen Mobilitätsangebots möglich.

### 2.2 Konzessionsmodell mit Erbbaurecht

Gemäß § 105 Abs. 1 Nr. 1 GWB sind Konzessionen entgeltliche Verträge, mit denen ein oder mehrere Konzessionsgeber ein oder mehrere Unternehmen mit der Erbringung von Bauleistungen (Baukonzessionen) oder der Erbringung von Dienstleistungen (Dienstleistungskonzessionen) betrauen. Dabei besteht die Gegenleistung in dem Recht zur Nutzung des Bauwerks, in dem Recht zur Verwertung der Dienstleistungen oder in diesen Rechten zuzüglich einer Zahlung. Im Rahmen dieses Konzessionsmodells wird die Errichtung der Mobilitätshubs (MH) durch den Investor vorfinanziert. Er baut und betreibt die Mobilitätshubs auf eigene Kosten und Risiko (siehe Abbildung 2).

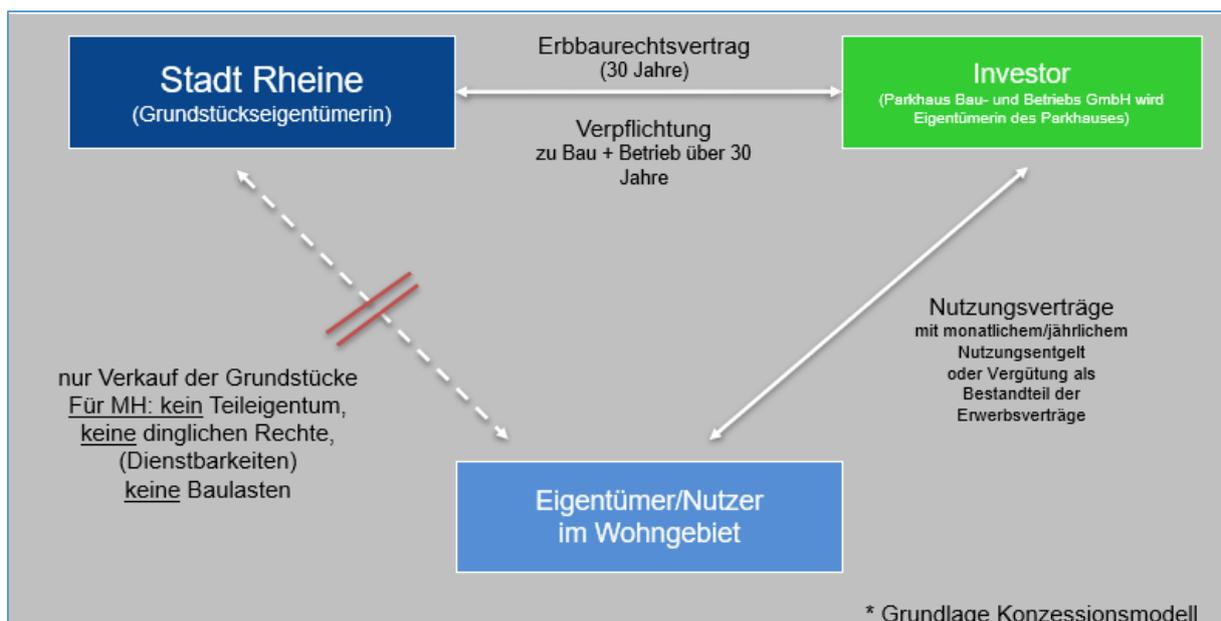


Abbildung 2: Übersicht Konzessionsmodell mit Erbbaurecht (eigene Anfertigung)

Die **Vertragsstruktur im Rahmen des Konzessionsmodell mit Erbbaurecht** lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Stadt Rheine bleibt Eigentümerin der maßgeblichen Grundstücksflächen für die Mobilitätshubs und räumt dem Investor ein Erbbaurecht für die Dauer von 30 Jahren ein, um die Mobilitätshubs errichten und betreiben zu können. Die Kosten für die Errichtung der Mobilitätshubs trägt der Investor.
- Die Stadt Rheine als Auftraggeber und Konzessionsgeber schließt in diesem Konzessionsmodell einen Vertrag mit einem Investor als Auftragnehmer und Konzessionär. Gegenstand dieses Vertrages ist die Erbringung von Bauleistungen in Gestalt der Errichtung der

Mobilitätshubs durch den Investor und die Einräumung des Rechts zur Nutzung der Bauleistungen und gegebenenfalls einer zusätzlichen Zahlung der Stadt Rheine an den Investor.

- Die Verwertung des Nutzungsrechts durch Abschluss von Nutzungsverträgen an den Stellplätzen der Mobilitätshubs mit monatlichem/jährlichen Nutzungsentgelt des Investors mit den Eigentümern/Nutzern im Wohngebiet Damloup-Quartier führt zu einem dem Investor zufließenden Entgelt im Sinne des § 105 Abs. 1 Nr. 1 GWB.
- Eine dingliche Absicherung des Nutzungsrechts der Stellplätze im Mobilitätshub zugunsten der Eigentümer/Nutzer erfolgt nicht.
- Der Erbbaurechtsvertrag enthält Regelungen für ein planmäßiges Auslaufen bzw. mögliches Scheitern im laufenden Betrieb des Erbpachtzeitraumes (Heimfallklausel). Der Heimfall bezeichnet den rechtsgeschäftlichen oder kraft Gesetzes eintretenden Übergang eines Rechts (Erbbau) auf den ursprünglichen Rechteinhaber (Stadt Rheine). Würde das Erbbaurecht nach Ablauf der 30 Jahre nicht verlängert oder vorzeitig beendet werden, so gingen die Mobilitätshubs auf Basis einer Wertermittlung auf die Stadt Rheine über.

Stärken des Konzessionsmodells sind:

- Die Stadt Rheine muss die Errichtung der Mobilitätshubs nicht finanzieren. Der Investor errichtet die Mobilitätshubs auf eigene Kosten und finanziert den Bau und Betrieb über die Nutzungsentgelte.
- Möglichkeit der flexiblen Vergabe der Stellplätze (d.h. keine konkrete Zuordnung zu einer bestimmten Einheit im Wohngebiet);
- „Verkehrsfähigkeit“ der privaten Hausgrundstücke wird nicht eingeschränkt. Ein Kauf bzw. Verkauf ist auch ohne Stellplatz möglich. Keine Hindernisse beim Kauf bzw. Verkauf der privaten Hausgrundstücke im Plangebiet.

Schwächen des Konzessionsmodells sind:

- Investor muss den Bau- und Betrieb vorfinanzieren und wird die Finanzierungskosten sowie entsprechende Risiken für eine Auslastung der Mobilitätshubs im Nutzungsentgelt „einpreisen“;
- Durch die Einräumung eines Erbbaurechtes entstehen zusätzliche Kosten (Grunderwerbsteuer, Notar, Grundbuch). Diese Kosten, sowie eine vom Investor an die Stadt Rheine gegebenenfalls zu zahlende Erbpacht würden die laufenden Kosten und damit das von den Nutzern zu zahlende Nutzungsentgelt erhöhen.
- Im Falle des Heimfalls (planmäßiges Auslaufen oder Insolvenz des Investors) müsste die Stadt Rheine den Verkehrswert der Mobilitätshubs entschädigen.
- Das von den Anliegern zu zahlende Nutzungsentgelt wird aufgrund der Finanzierungskomponente für den Bau teurer sein als er bei einem alleinigen Betrieb der Mobilitätshubs.

### 2.3 Inhabermodell

Im Rahmen des Inhabermodells schließen die Stadt Rheine als Grundstückseigentümerin und ein Investor einen Projektvertrag über die Verpflichtung zum Bau und Betrieb der Mobilitätshubs. Die Vergütung für den Bau der Mobilitätshubs wird unmittelbar nach ihrer Fertigstellung fällig (siehe Abbildung 3).

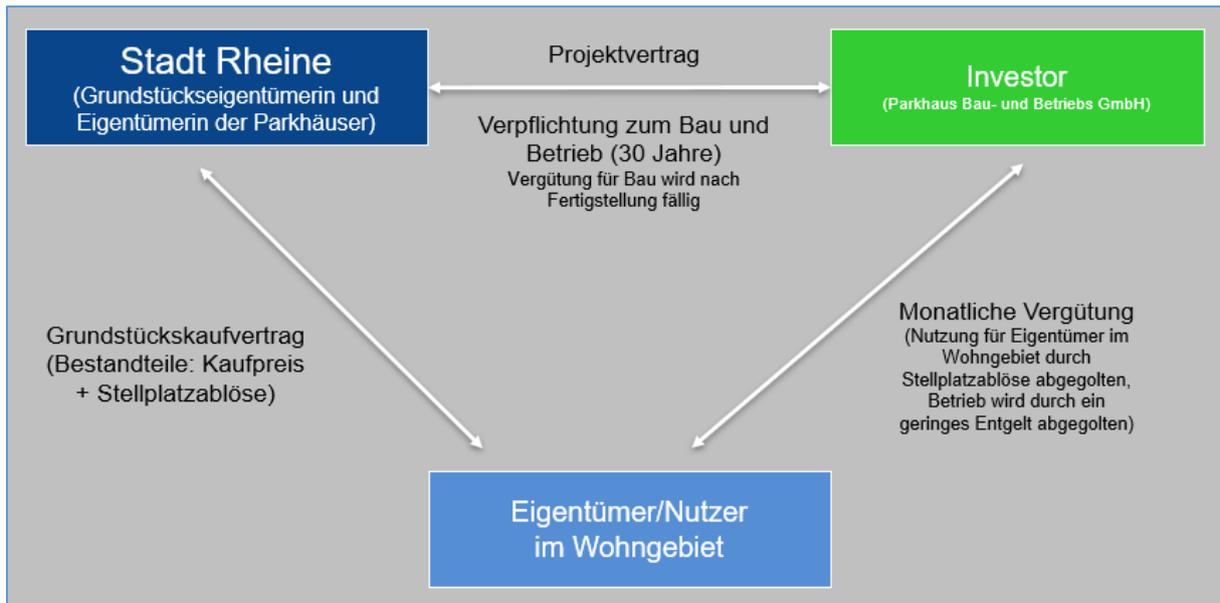


Abbildung 3: Übersicht Inhabermodell (eigene Anfertigung)

Die **Vertragsstruktur im Rahmen des Inhabermodells** lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Grundstücke für die Mobilitätshubs verbleiben im Eigentum der Stadt Rheine und werden dem Investor im Rahmen eines Projektvertrages (unentgeltlich) zur Vertragserfüllung beigestellt. Durch den Bau erfolgt ein originärer Eigentumserwerb der Stadt an den MH.
- Unmittelbar nach Fertigstellung (Abnahme) der Mobilitätshubs erhält der Investor die Vergütung für die Planungs- und Bauleistungen.
- Die Errichtung könnte durch den Verkauf der Wohnbaugrundstücke bzw. einen zu zahlenden Mobilitätsbeitrag finanziert werden. Die Eigentümer/Nutzer im Wohngebiet Damloup-Quartier erhalten insoweit ein allgemeines Nutzungsrecht für Stellplätze in den Mobilitätshubs.
- Im Projektvertrag wird der Investor zum Betrieb der Mobilitätshubs verpflichtet. Der Betrieb erfolgt auf eigene Kosten und eigenes Risiko des Investors.
- Um Anreize für die Nutzung der Mobilitätshubs für die Eigentümer/Nutzer im Wohngebiet Damloup-Quartier zu schaffen und zu vermeiden, dass die Bewohner des Quartiers auf Parkplätze in umliegenden Gebieten ausweichen, könnten zusätzlich zu einem entsprechend vergünstigten Nutzungsentgelt der Anwohner eine zusätzliche Betriebsvergütung im Projektvertrag vorgesehen werden.

Stärken des Inhabermodells sind:

- Flexible Vergabe der Stellplätze; „Verkehrsfähigkeit“ der privaten Hausgrundstücke wird nicht eingeschränkt;
- Investor muss den Bau nicht finanzieren. Die Finanzierung erfolgt durch die von der Stadt Rheine im Rahmen des Grundstücksverkaufs erzielten Erlöse und einen evtl. eingenommenen Mobilitätsbeitrag;
- Keine dingliche Absicherung des Nutzungsrechts durch Dienstbarkeiten erforderlich. Eigentum verbleibt bei der Stadt Rheine und würde durch eine Insolvenz des Investors nicht berührt werden.

Schwächen des Inhabermodells sind:

- Finanzielle Mittel aus dem Grundstücksverkauf werden für die Errichtung der Mobilitätshubs gebunden und können nicht mehr für andere Projekte eingesetzt werden.

#### 2.4 Angebote neben der Bereitstellung von Stellplätzen

Neben der Bereitstellung von Stellplätzen in den Mobilitätshubs könnte der Investor verpflichtet werden, ein zusätzliches Mobilitätsangebot zu schaffen. Dabei sind insbesondere Angebote wie ein Car-Sharing oder die Bereitstellung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge (Pkw, Fahrräder u. a.) denkbar.

Der Investor verpflichtet sich hierzu im Projektvertrag zur Umsetzung und Bereitstellung dieser Angebote und erhält das Recht, diese Angebote auf eigene Kosten und Risiko zur Verfügung zu stellen.

#### 2.5 Angebote im Zusammenhang mit dem Vertragsmodell

Den Bewohnern soll ein vereinfachter und auch bevorzugter Zugang zu den Mobilitätsangeboten des Quartiers bereitgestellt werden. Wie vorab beschrieben, lautet die Idee, sich von dem klassischen Ansatz – Verkauf einer Wohnimmobilie mit dazugehörigen Pkw-Stellplatz – zu lösen. Schon aufgrund des vorgesehenen Stellplatzschlüssels, der mit 0,9 deutlich weniger als einen Stellplatz pro Wohneinheit vorsieht, wäre dieser Ansatz nicht umsetzbar.

Damit entfällt aber auch eine grundbuchliche Verbriefung. Somit werden andere Möglichkeiten gesucht, mit denen das Recht auf einen beispielsweise vergünstigten Zugriff auf die Mobilitätsangebote und die damit zusammenhängenden Konsequenzen, beispielsweise die Veräußerung dieser Rechte bei einem Verkauf der Immobilie, gesichert werden kann.

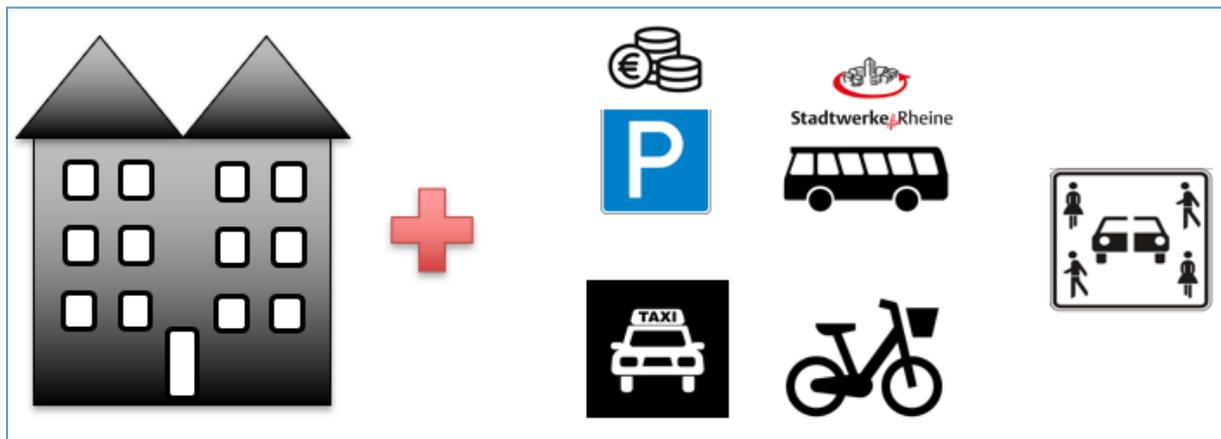


Abbildung 4: Bestandteile des Mobilitätsangebotes Damloup-Quartier (eigene Anfertigung)

Ausgehend von der Grundidee, Wohnung und Stellplatz miteinander zu verknüpfen, woraus für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes „Damloup-Quartier“ ein vergünstigter Zugriff auf einen Stellplatz nach Verfügbarkeit abzuleiten wäre, geht es um eine Erweiterung des Angebotes. Den zukünftigen Bewohnern soll eine umfangreiche Mobilitätspalette zur Verfügung gestellt werden. Die Inanspruchnahme eines Stellplatzes ist darin nur eine Option, die zudem durch die Attraktivität der anderen Angebotsbestandteile weniger betont werden soll. Vorgesehen ist, mit der Zahlung einer auf den Kaufpreis für eine Wohnung aufzuschlagenden Summe eine Berechtigung zu erwerben, folgende Angebote vergünstigt nutzen zu können:

- Pkw-Stellplatz (nach Verfügbarkeit)

- Busverkehr
- Car-Sharing
- Lastenfahrrad-Sharing
- Taxi (z. B. über Rabattierung)

Darüber hinaus soll es weitere Sharing-Angebote geben, mit denen beispielsweise ein Ausleihen von Geräten usw. möglich ist. Zielsetzung ist, die persönliche Anschaffung nur sporadisch genutzter Gegenstände wie beispielsweise Rasenmäher, größere Werkzeuge oder größere Haushaltsartikel zu reduzieren.

Weiterhin ist vorgesehen, Transportwagen für eine Spontan-Ausleihe zur Verfügung zu stellen, mit denen größere Lasten innerhalb des Quartiers befördert werden können.

## 3 Mobilitätshubs

### 3.1 Quartiersgaragen: Variantendefinition

Die im Damloup-Quartier vorgesehenen drei Quartiersgaragen sind als Hochbau-Objekte geplant (Parkpaletten; ausdrücklich handelt es sich nicht um Tiefgaragen). Die seitens der Stadt anlässlich der Vorplanung getroffenen Annahmen und Kriterien sowie die daraus abgeleiteten Bewertungen sind nachvollziehbar. Im Rahmen der nachfolgenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung soll es darum gehen, eine umfassende Betrachtung anzustellen und unter Berücksichtigung sämtlicher Einflussfaktoren, die die Wirtschaftlichkeit der Quartiersgaragen während der Planungs-, der Bau- und der Betriebsphase tangieren, durchzuführen und daraus relevante sowie belastbare Ergebnisse abzuleiten.

Als Betrachtungsobjekte werden zwei Varianten definiert, die sich aus der eingangs formulierten Überlegung zur Gestaltung des Organisations- und Vertragsmodells ergeben. Empfohlen für die Umsetzung im Quartier wird das Inhabermodell (siehe Kapitel 2.3). Es wird folglich ein Partner gesucht, der als Totalunternehmer die Planung sowie den Bau und eventuell den Betrieb der Quartiersgaragen nach den Vorgaben der Stadt Rheine und in enger Abstimmung mit ihr gewährleistet.

Maßstab für die Kostenentwicklung des Inhabermodells ist die Variante, bei der die Umsetzung in ausschließlicher Regie der Stadt erfolgt (Eigenrealisierung). Üblicherweise erfolgt eine Unterteilung der Maßnahme in eine Vielzahl von Einzelgewerken, die wiederum an mehrere Auftragnehmer vergeben werden. Diese Variante wird als Gegenstück zur Totalunternehmervergabe mit dem gleichen Detaillierungsgrad betrachtet.

### 3.2 Wirtschaftlichkeitsberechnung

Insgesamt sind 630 Stellplätze im Quartier vorgesehen. Die Planungen der Stadt sehen diese Richtgröße vor. Auf dieser Grundlage wurden bereits Kostenschätzungen vorgenommen, die nach Auffassung der Gutachter nachvollziehbar sind. Die verwendeten Bau-, Betriebs- und Bewirtschaftungskosten sind grundsätzlich ohne Mängel, die Annahmen für Diskontierungsberechnung (Zinssatz, Laufzeit usw.) sind nachvollziehbar und dementsprechend sind die Überlegungen zur Dimensionierung und Kostenberechnung für Stellplätze ebenfalls plausibel.

Abweichungen in den Ergebnissen der städtischen Kostenermittlung und der nachfolgend dokumentierten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung resultieren im Wesentlichen aus dem Umfang der die Modellumgebung ausmachenden Variablen des Berechnungsinstrumentes.

#### 3.2.1 Methodische Vorgehensweise

Für die Wirtschaftlichkeitsberechnung wurde ein dynamisches Simulationsmodells mit einem Betrachtungszeitraum von 30 Jahren gemäß etablierter Standards und Vorgaben (unter Anwendung der Kapitalwertmethodik) aufgebaut. Es entspricht dem WU-NKF-Rechenmodell des Landes Nordrhein-Westfalen.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Rechenmodell basierend auf dem Leitfaden „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im kommunalen Hochbau“ im Auftrag des Finanzministeriums NRW und der NRW.BANK, in Abstimmung mit dem Ministerium für Inneres und Kommunales NRW, dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk NRW sowie unter Einbeziehung der Bezirksregierungen Arnsberg und Düsseldorf. Siehe auch: <https://www.finanzverwaltung.nrw.de/de/rechenmodell>

1. Das Rechenmodell ist so aufgebaut, dass die für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bundesweit eingeführte und erprobte Methodik der Ermittlung des Gesamtausgabenbarwertes aller zukünftigen Zahlungsströme für das Ergebnis zugrunde gelegt wird.
2. Ergänzend besteht die Möglichkeit, in besonderen Fällen neben Investitions-, Finanzierungs- und Betriebsfolgekosten auch alle relevanten Angaben zur Vermögensentwicklung (Buchwerte, Abschreibungen, Sonderposten usw.) zu erfassen.

Folgende Annahmen wurden für das Modell getroffen:

- Betrachtungsbeginn: 01.01.2021
- Betrachtungsdauer: 30 Jahre
- Betrachtungsende: 31.12.2050
- Diskontierungszins: 0,5 %
- Diskontierungszeitpunkt: 01.01.2021

### 3.2.2 Investitionen

Vor der Festlegung der in die Berechnung einfließenden Kennwerte wurde eine Plausibilisierung vorgenommen. Demnach ist es so, dass die Investitionskosten pro Stellplatz einer Quartiersgarage je nach Gegebenheit (z. B. Bau „auf grüner Wiese“ vs. Innenstadtlage) stark schwanken. Die Angaben gemäß BKI 2020<sup>5</sup> befinden sich in einer Spanne von 11.920,- EUR/Stellplatz bis 40.270,- EUR/Stellplatz (Mittelwert: 20.260,- EUR/Stellplatz).

- Eigenrealisierung: Ansatz 17.500,- EUR/Stellplatz  
*Annahme gemäß BKI 2020 Referenzobjekt Parkgarage Stahlkonstruktion ca. 17.273,- EUR/Stellplatz<sup>6</sup>; inkl. Annahme zusätzlicher Kosten für Ladestation und sonstige Extras hinsichtlich Mobilitätsangebote*
- Inhabermodell: Ansatz 14.067,- EUR/Stellplatz inkl. Ladesäulen, Aufzug, Zusatz für Mobilitätsangebote usw.  
*gemäß Wirtschaftlichkeitsberechnung der Stadt*

Die Bauzeit wurde für die Modellberechnung in beiden Varianten – Eigenrealisierung wie Inhabermodell – gleichermaßen festgelegt. Es wird von einem Baubeginn zum 1. Januar 2023 und einem Bauende zum 1. Juni 2024 ausgegangen. Der Zeitraum beträgt somit 18 Monate.

Auch der Ansatz für die Preissteigerung ist in beiden Fällen identisch. Er beträgt 4,22 Prozent<sup>7</sup> anteilig über die Bauzeit von 2021 bis 2024.

### 3.2.3 Effizienzen

Mit alternativen Beschaffungen wird die Erwartung verbunden, dass sich Effizienzvorteile gegenüber der Eigenrealisierung erzielen lassen (siehe auch Abbildung 5). Begründet wird dies mit

<sup>5</sup> Baukosteninformationszentrum Deutscher Architektenkammern GmbH: Baukosten Neubau. Stuttgart 2020. (S. 786, Einzel-, Mehrfach- und Hochgaragen)

<sup>6</sup> ebd., S. 791

<sup>7</sup> 5-Jahresmittel (DESTATIS Fachserie 17 Reihe 4)

- einer Gesamtkostenoptimierung durch die Umsetzung des Lebenszyklusansatzes,
- einer optimalen Risikoverteilung zwischen dem privaten Sektor und der öffentlichen Hand,
- dem Know-how-Transfer aus den Erfahrungen des Privaten mit vergleichbaren Projekten.



Abbildung 5: Auslöser für Effizienzvorteile (eigene Anfertigung)

Der zu erwartende Effizienzvorteil in der differenzierten Betrachtung von Inhabermodell gegenüber Eigenrealisierung ergibt sich aufgrund von Wirtschaftlichkeitsvorteilen bei Bauleistungen im Inhabermodell:

- Entlastung des Koordinationsaufwandes
- Kostensicherheit (festgelegter Pauschalpreis)
- Terminsicherheit (vereinbarter Fertigstellungstermin)
- Übertragung Bauzwischenfinanzierung als Sicherungsinstrument

Erfahrungen mit zurückliegenden Projekten bestätigen die getroffenen Annahmen (siehe Abbildung 6).

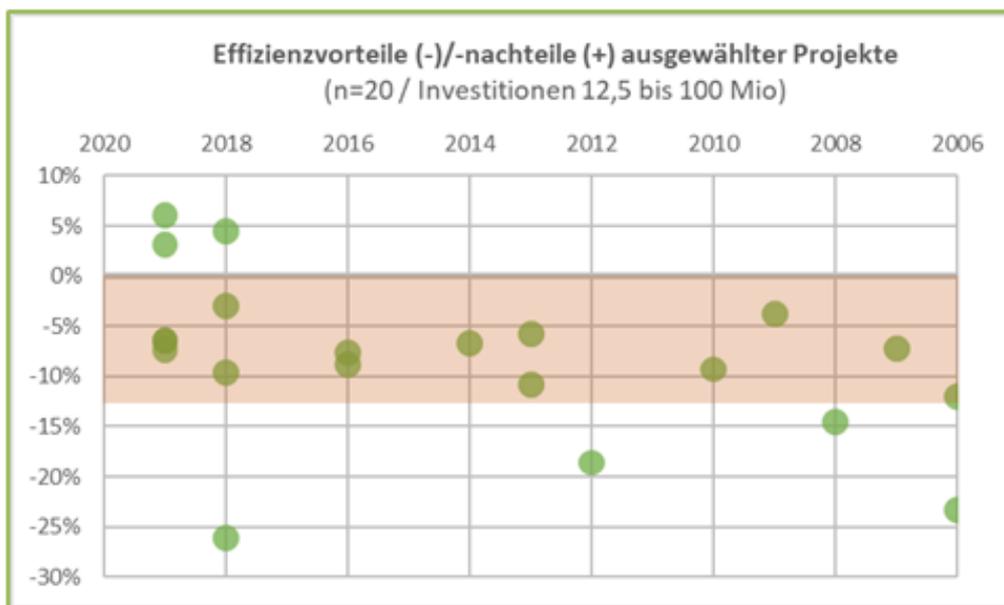


Abbildung 6: Effizienzvor- und -nachteile in ausgewerteten DKC-Referenzprojekten (eigene Anfertigung)

Eine Übersicht darüber, welche Maßnahmen wiederum welche Effekte hervorrufen und wie sich diese als Effizienzvor- oder als Effizienznachteil auswirken, bietet Tabelle 1.

Maßnahme	Effekt	Vor- (+) oder Nachteile (-)
<b>Bündelung Planungsleistungen:</b> anstelle Einzelbeauftragungen einzelner Fachplaner	Entfall von Schnittstellen	+ Reduzierung von planerischen Schnittstellen und Koordinationsaufwand – Koordinationsaufschläge
<b>Bündelung von Bauleistungen:</b> anstelle der Vergabe von Einzelgewerken	Entfall von Schnittstellen	+ Reduzierung Kalkulationsrisiken aus Schnittstellen + Skaleneffekte – Koordinationsaufschläge
<b>Zwischen-/Bauzeitfinanzierung:</b> Zahlungen erfolgen erst mit Baufertigstellung – keine Abschlagszahlungen	Risikoübertragung	+ Wirksamer Anreiz zur Einhaltung von Terminen und Kosten durch Einbindung der Kontrolle durch eine Bank – Mehrkosten
<b>Kopplung von Planung und Bau:</b> anstelle von Hauptplaner und Generalunternehmer	Entfall von Schnittstellen	+ Reduzierung Kalkulationsrisiken aus Schnittstellen Planung / Bau + Wirtschaftlichkeit durch laufende Kostenkontrolle der Planung – Koordinationsaufschläge
<b>Übertragung Instandhaltung Übertragung Betriebsleistungen</b>	Optimierung Lebenszykluskosten	+ Wirtschaftlichkeit aus Optimierung des Verhältnisses von Herstellungs- und Betriebsfolgekosten

Tabelle 1: Maßnahmenwirkungen auf die Effizienz in der Projektabwicklung (eigene Anfertigung)

### 3.2.4 Risiko

Bei Baumaßnahmen handelt es sich um risikobehaftete Vorhaben. Es sind nicht nur die regelmäßig öffentlichkeitswirksam dargestellten Kostenüberschreitungen bei Großprojekten, sondern ebenfalls die Überschreitungen bei den alltäglichen Bauvorhaben, die zu einer Unwirtschaftlichkeit des gesamten Projektes führen können. Gründe dafür sind insbesondere die stark veränderlichen und von

vielen externen wie internen Faktoren abhängigen finanziellen Rahmenbedingungen zu Beginn eines Projektes. Eine sachgerechte Risikobewertung und die monetäre Berücksichtigung von Risiken ist deshalb von großer Bedeutung für die Anfertigung einer belastbaren Wirtschaftlichkeitsberechnung.

Ausgangspunkt ist eine Zuordnung bzw. Risikoverteilung:

### Verbleibende Risiken bei der Stadt

Sofern und soweit Risiken übertragen werden, wird der Unternehmer diese Risiken in das Gesamtangebot seiner Entgeltforderungen einkalkulieren. Im Berechnungsmodell sind daher methodisch „nur“ die Kosten für die bei der Stadt verbleibenden Risiken der alternativen Beschaffungsvariante zuzuordnen.

Ausgehend von der Ermittlung der Risikofaktoren für die Eigenrealisierung wird daher der Anteil der bei der Stadt verbleibenden Risiken abgeschätzt.

### Verteilung der Risiken zwischen öffentlichen und privaten Partnern

Folgende Regelungen sind anzustreben:

- Risiken, die nur die Stadt steuern kann, sollten auch nur ihr zugeordnet werden (z. B. Gesetzesänderungen)
- Risiken, die der Private vermutlich besser steuern kann, sollten ihm zugeordnet werden (z. B. Planungs- und Baukosten)
- Von beiden Seiten nicht steuerbare Risiken (z. B. Brand, Vandalismus, nicht erkennbare Schadstoffkontaminationen im Baugrund, Gesetzesänderungen) sollten
  - durch Dritte abgesichert oder
  - sachgerecht aufgeteilt werden oder
  - bei der Stadt verbleiben
- Risiken im Zusammenhang mit der Realisierungsform sollten durch geeignete Instrumente abgemildert werden (z. B. Schlechterfüllung, Insolvenz; über Bürgschaften, Bonus/Malus, Kündigungsoptionen)

Eine Optionsübersicht für die Verteilung ist in Tabelle 2 enthalten:

Risikogruppen	Mögliche / übliche Verteilung
Planungs- und Baurisiken – Baukosten – Zusatzwünsche – Termine – Insolvenzen Nachunternehmer	Privater Partner / geteilt – Privater Partner – Stadt Rheine – Privater Partner – Privater Partner
Finanzierungsrisiken – Bauzeitfinanzierung – Langfristfinanzierung	geteilte Übernahme – Privater Partner / Stadt Rheine – Stadt Rheine
Gesetzesänderungen	Stadt Rheine

Tabelle 2: Risikogruppen und Risikoverteilung (eigene Anfertigung)

Beim Inhabermodell besteht die Möglichkeit, dass der private Partner beispielsweise Risiken wie

- die Schnittstellenkoordination innerhalb der Planung,
- die Schnittstellenkoordination zwischen Planung und Bau,
- die Verfügbarkeit von Baumaterialien,
- die Verfügbarkeit ausführender Unternehmen,
- die Verfügbarkeit von Ausrüstung und Personal,
- Störungen in der Baulogistik,
- Insolvenzen von Nachunternehmern und
- Ausführungsmängel

übernimmt. Für das Modell wird eine Verteilung unterstellt, wonach 30 Prozent der Bau- und Finanzierungsrisiken bei der Stadt verbleiben und 70 Prozent auf den Totalunternehmer übertragen werden (Abbildung 7: Verteilung der Bau- und Finanzierungsrisiken (eigene Anfertigung)).

Eigenrealisierung						Risiko Stadt Eigenrealisierung	Risiko-übertragung	Risiko Stadt Inhabermodell
Ermittlung Risikofaktoren								
Planung / Bau / Finanzierung						Risikofaktor gewichtet	Risiko	wicht
						15,25 %	70 %	4,58 %
Szenario	Abweichung (%)	Kosten-senkung	Kostenüberschreitung			Verteilung ÖH AN		
			keine	gering	mäßige			
		-5,00	0,00	5,00	20,00	35,00	30	70
	Wahrscheinlichkeit (%)	5	10	25	45	15		
		-0,25	0,00	1,25	9,00	5,25		

Abbildung 7: Verteilung der Bau- und Finanzierungsrisiken (eigene Anfertigung)

### 3.2.5 Fortgeschriebene Investitionen

Unter Berücksichtigung der Preissteigerung, des Risikos und der Effizienzannahmen ergibt sich an dieser Stelle folgende Fortschreibung der Investitionen (siehe Tabelle 3). Sie sind in dieser Größenordnung die Grundlage für die Aufstellung der Finanzierung (siehe Kapitel 3.2.6).

Investitionskosten	Eigenrealisierung	Inhabermodell
<b>Gesamtkosten (brutto)</b>	<b>11.025.000 €</b>	<b>8.861.790 €</b>
<b>Risiko Planung und Bau</b>	15,25%	4,58%
<b>Preissteigerung p.a.</b>	4,22%	4,22%
Preisindex Baukosten - 5 Jahresmittel (DESTATIS FS17 R4)		
<b>über die Bauzeit:</b>		
Baubeginn	01.01.2023	01.01.2023
Fertigstellung	30.06.2024	30.06.2024
Bauzeit (Monate)	18	18
<b>Gesamtkosten (brutto) inkl. Risiko und Preissteigerung</b>	<b>14.586.102 €</b>	<b>10.638.222 €</b>

Tabelle 3: fortgeschriebene Investitionen (eigene Anfertigung)

### 3.2.6 Finanzierung

Folgende Annahmen liegen der Strukturierung der Vorfinanzierung bzw. der Bauzeitfinanzierung zugrunde:

- Eigenrealisierung Zinssatz: 0,7 % (Annahme)
- Inhabermodell Zinssatz: 2,5 % (Annahme aufgrund des gewerblichen Risikos)
- Dauer: 18 Monate, 01.01.2023 bis 30.06.2024 (Bauzeit)

Für die Langfristfinanzierung gelten folgende Parameter:

- Zinssatz: 1,2 % (Annahme)
- Dauer: 01.07.2024 bis 31.12.2050 (ab Baufertigstellung bis Betrachtungsende)

Bei Anwendung dieser Kennzahlen in der Berechnung ergeben sich folgende Gesamtinvestitionen (Tabelle 3):

Finanzierung	Eigenrealisierung	Inhabermodell
Bauzwischenfinanzierung		
<b>Gesamtinvestitionskosten</b>	<b>14.586.102 €</b>	<b>10.638.222 €</b>
Zinsen Bauzwischenfinanzierung über die Laufzeit (Annahme: 0,7 % Eigenrealisierung; 2,5 % Inhabermodell)	118.411 €	310.008 €
Langfristfinanzierung		
<b>Langfristfinanzierung Finanzierungsbedarf</b>	<b>14.704.513 €</b>	<b>10.948.229 €</b>
Langfristfinanzierung Zinsen über die Laufzeit (Annahme: 1,2 %)	2.597.832 €	1.934.213 €
<b>Gesamtinvestitionskosten</b>	<b>17.302.344 €</b>	<b>12.882.442 €</b>

Tabelle 4: Finanzierungskosten (eigene Anfertigung)

### 3.2.7 Instandhaltung

In Anlehnung an die allgemein anerkannte Methodik der KGSt<sup>8</sup> werden die Korrekturfaktoren für die Eigenrealisierung ermittelt. Für das Inhabermodell erfolgt eine Übernahme der von der Stadt Rheine verwendeten Kenndaten:

- Instandhaltungsfaktor für die Eigenrealisierung:  
Allgemeiner Faktor: 1,2  
Technikanteil: 0,8  
bis 2034: 0,38  
bis 2044: 0,96  
bis 2054: 1,15

<sup>8</sup> Kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement (Bericht „Instandhaltung kommunaler Gebäude“ der KGSt, 2009); Kapitel 4.5.1 des Berichtes legt Korrekturfaktoren zum allgemeinen Richtsatz fest

- jährliche Instandhaltungskosten vor Preissteigerung
  - Eigenrealisierung:  
91.728,- EUR
  - Inhabermodell:  
88.620,- EUR
- Risiko Bauunterhaltung
  - Eigenrealisierung:  
10 %
  - Inhabermodell:  
3 %
- Preissteigerung pro Jahr (Eigenrealisierung und Inhabermodell): 3,13 %<sup>9</sup>



Abbildung 8: Verteilung der Instandhaltungsrisiken (eigene Anfertigung)

### 3.2.8 Betriebskosten

Bei den Betriebskosten wurden für beide Varianten die von der Stadt vorgegebenen Ansätze verwendet. Mit diesen Individualangaben liegt eine größtmögliche Deckung mit den tatsächlich zu erwartenden Kosten vor.

- jährliche Betriebskosten vor Preissteigerung und Risiko (Eigenrealisierung und Inhabermodell): 61.163,- EUR
- Risiko Betriebskosten
  - Eigenrealisierung:  
7 %
  - Inhabermodell:  
2 %
- Preissteigerung pro Jahr (Eigenrealisierung und Inhabermodell): 1,30 %<sup>10</sup>

<sup>9</sup> 10-Jahresmittel (DESTATIS Fachserie 17 Reihe 4)

<sup>10</sup> 10-Jahresmittel (DESTATIS Fachserie 17 Reihe 7)



Abbildung 9: Verteilung der Betriebskostenrisiken (eigene Anfertigung)

### 3.2.9 Verwaltungs- und Transaktionskosten

Für den Planungsaufwand (z. B. für Markterkundungen) oder auch für externe Projektsteuerungen entstehen im Rahmen der Eigenrealisierung Verwaltungs- und Transaktionskosten. Sie sind jedoch im Vergleich zum Inhabermodell recht gering. Bei dieser Beschaffungsvariante müssen beispielsweise Kosten für

- externe Unterstützung bei der Vorbereitung der ergebnisorientierten Ausschreibung (z. B. Erstellung Leistungsbeschreibung, Finanzierungsvorgaben und Preisblätter, Vergabebegleitung),
- juristische Beratung zur Erstellung des Vertrages und Vergabebegleitung,
- Bieterentschädigung für den Planungsaufwand des/der unterliegenden Bieter im Rahmen der Angebotserstellung

berücksichtigt werden.

In der Bauphase ist es an das laufende Controlling, das mit 1,5 Prozent der Investitionskosten (vor Preissteigerung und Risiko) in die Modellrechnung für die Eigenrealisierungsvariante einfließt. Beim Inhabermodell sind es 25 % der Kosten bei Eigenrealisierung (aufgrund der Entlastung des Auftraggebers bei der Baubetreuung). In beiden Fällen verbleiben die Ausgaben und damit die Kosten bei der Stadt.

- Verwaltungs- und Transaktionskosten
  - Eigenrealisierung: 50.000,- EUR
  - Inhabermodell: 200.000,- EUR
- Controlling Bauphase (vor Preissteigerung und Risiko)
  - Eigenrealisierung: 132.927,- EUR
  - Inhabermodell: 99.695,- EUR
- Risiko pro Jahr (Eigenrealisierung und Inhabermodell): 7 %
- Preissteigerung pro Jahr (Eigenrealisierung und Inhabermodell): 1,30 %<sup>11</sup>

<sup>11</sup> 10-Jahresmittel (DESTATIS Fachserie 17 Reihe 7)



Abbildung 10: Verteilung der Risiken für Verwaltungs- und Transaktionskosten (eigene Anfertigung)

### 3.2.10 Ergebnis

Das Ergebnis zeigt unter Berücksichtigung der diskontierten Kostenentwicklung einen Wirtschaftlichkeitsvorteil des Inhabermodells gegenüber der Eigenrealisierung in Höhe von rund 4,4 Mio. EUR (barwertig) bzw. fast 25 Prozent.

Kostenvergleich		Eigenrealisierung	Inhabermodell
<b>Finanzierungskosten</b>	<b>brutto</b>	<b>17.302.344 €</b>	<b>12.882.442 €</b>
davon Investitionskosten inkl. Bauzwischenfinanzierung		14.704.513 €	10.948.229 €
davon Finanzierungskosten (Zinsen)		2.597.832 €	1.934.213 €
Instandhaltung	brutto	4.677.118 €	4.231.095 €
Betrieb/Bewirtschaftung	brutto	2.172.474 €	2.076.316 €
Kosten Verfahrensvorbereitung/ Projektsteuerung	brutto	50.000 €	200.000 €
Kosten Baubetreuung	brutto	222.217 €	166.663 €
<b>Summe</b>	<b>brutto</b>	<b>24.424.154 €</b>	<b>19.556.515 €</b>
Barwertvergleich		Eigenrealisierung	Inhabermodell
Finanzierung (Zins und Tilgung)	brutto	15.771.099 €	11.742.355 €
Instandhaltung	brutto	4.215.585 €	3.813.574 €
Betrieb/Bewirtschaftung	brutto	1.969.270 €	1.882.105 €
Kosten Verfahrensvorbereitung/ Projektsteuerung	brutto	49.453 €	197.810 €
Kosten Baubetreuung	brutto	218.174 €	163.631 €
<b>Summe</b>	<b>brutto</b>	<b>22.223.580 €</b>	<b>17.799.475 €</b>
	<b>Differenz</b>		<b>Wirtschaftlichkeitsvorteil</b>
Inhabermodell zu Eigenrealisierung		4.424.105 €	24,86%

Tabelle 5: Ergebnis Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (eigene Anfertigung)

Entscheidende Beurteilungsgröße für die Wirtschaftlichkeitsberechnung sind die Barwerte (untere Hälfte von Tabelle 5). Dabei handelt es sich um die Werte, die zukünftige Zahlungen zum jetzigen Zeitpunkt besitzen. Sie werden durch Abzinsung der zukünftigen Zahlungen (und anschließendes Summieren) ermittelt. Weniger entscheidend ist für den momentanen Sachstand eine exakte Kostenfeststellung, stattdessen soll es darum gehen, die wirtschaftlichste Handlungsoption zu identifizieren und daraus den weiteren Umsetzungsplan zu entwickeln.

Abgeleitet aus diesen Kennzahlen ergeben sich, wiederum für beide Varianten, die auf den einzelnen Stellplatz heruntergebrochenen Kosten (siehe Tabelle 6). Sie sind ebenfalls als Vergleichsindikator von Bedeutung.

Kosten pro Stellplatz		Eigenrealisierung	Inhabermodell
<b>Finanzierung (Zins und Tilgung)</b>	brutto	25.033,- EUR/ Stellplatz	18.639,- EUR/ Stellplatz
<b>Kosten Verfahrensvorbereitung, Projektsteuerung, Baubetreuung</b>	brutto	425,- EUR/Stellplatz	574,- EUR/Stellplatz
<b>Kosten Betrieb (Bewirtschaftung, Instandhaltung)</b>	brutto	9.817,- EUR/Stellplatz	9.041,- EUR/Stellplatz
<b>Kosten Betrieb (Bewirtschaftung, Instandhaltung) als Monatspauschale</b>	brutto	31,- EUR/Stellplatz/ Monat	28,- EUR/Stellplatz/ Monat

Table 6: Kostenübersicht pro Stellplatz über den Betrachtungszeitraum von 30 Jahren (eigene Anfertigung)

### 3.3 Betriebsmodelle

Grundsätzlich stehen verschiedene Konzepte zum Betrieb der Quartiersgaragen zur Verfügung. Aus anderen Projektgebieten mit alternativen Mobilitätsmerkmalen sind verschiedene Ansätze bekannt, die, abgestimmt auf die Rahmenbedingungen im Damloup-Quartier, folgendermaßen aussehen könnten:

1. Eigenbetriebslösung durch den Mobilitätsbeirat:  
vergleichsweise einfache Lösung bei der die Verwaltung und Betreuung des operativen Geschäftes durch den Mobilitätsbeirat (bzw. mittels Beauftragung durch die Mobilitätszentrale; siehe Kapitel 4.4) erfolgt
2. Kooperationslösung: Mobilitätsbeirat – externer Partner (Immobilienverwaltung):  
der Beirat übernimmt die Vermietung und Organisation der Stellplätze, den operativen Betrieb stellt ein noch zu findender Partner sicher
3. Komplettlösung: Übertragung von Vermietung und Betrieb auf Partner:  
eine Zuständigkeit der Stadt oder der Quartiersgremien entfällt, stattdessen erfolgt eine vollständige Objektbetreuung durch einen externen Dienstleister (Vermietung und Betrieb); die Zuständigkeit reduziert sich auf einen Ansprechpartner
4. Innovationslösung: Vermietung und Betrieb durch Mobilitätszentrale (-management):  
nicht nur die Vermietung und Organisation der Stellplätze, sondern ein gebündeltes Angebot sämtlicher Mobilitätsdienstleistungen wird durch die Mobilitätszentrale gewährleistet; sie nimmt in diesem Fall eine Rolle als Business Unit aus dem Mobilitätsbeirat ein

Sie wurden sowohl auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft als auch auf die Lauffähigkeit im Zusammenhang mit der Erfüllung der Anforderungen des Mobilitätskonzepts bewertet und seitens der Verwaltung diskutiert. Dabei hat sich ergeben, dass die **Komplettlösung** (3.) die präferierte Lösung für das Damloup-Quartier ist. Der Anspruch lautet, auf jeden Fall den Betrieb einschließlich Vermietung in professionelle Hände zu geben und darüber hinaus eventuell auch einen (oder denselben) Partner zu finden, der die Quartiersgaragen/Mobilitätshubs plant und baut. Dieser Anspruch lässt sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen am besten durch eine vollständige Übertragung umsetzen.

## 4 Bausteine zur Unterstützung des Mobilitätskonzeptes

### 4.1 Buchungssoftware

Der Zugriff auf die bereitgestellten Mobilitätsangebote, die ausdrücklich nicht nur die Stellplätze in den Garagen, sondern beispielsweise auch die Sharing-Angebote oder Fahrtenauskünfte umfassen, soll über eine einfache Softwareanwendung möglich sein. Dafür wird ein umfassendes Nutzerportal entwickelt und eingerichtet.

Der dafür zu beziffernde Aufwand ist Bestandteil des Antrags auf Fördermittelbereitstellung. Die Bewohner sowie autorisierte Fremdnutzer erhalten die Möglichkeit, über eine Anwendung auf PC, Tablet oder Smartphone eine Auswahl zu treffen, Reservierungen vorzunehmen und das Angebot in Anspruch zu nehmen (Erfassung der Nutzungszeit, Abrechnung der Kosten usw.).

Der Nutzerkreis für diese Anwendung (Arbeitstitel: **Damloup-App**) ist folgendermaßen vorgesehen:

- Bewohner:  
Sie erhalten vollen Zugriff auf alle Angebots-Bestandteile
- Berufstätige im Quartier:  
Sie erhalten Zugriff auf Stellplatznutzung (Kfz, Fahrrad) und Sharing-Angebote (Fahrzeuge) gegen vergünstigte Gebühr (Abo-Lösungen, Abrechnung nach Nutzungsdauer)
- Kunden<sup>12</sup>:  
Sie erhalten Zugriff auf Stellplatznutzung (Kfz, Fahrrad) und Sharing-Angebote (Fahrzeuge) gegen Gebühr für tatsächliche Nutzung, gegebenenfalls auch über Abo-Lösungen
- Nachbarn im näheren Umkreis des Damloup-Quartiers:  
Sie erhalten teilweise bis vollen Zugriff (sukzessive / je nach Verfügbarkeit) auf alle App-Bestandteile gegen Gebühr bzw. über Abo-Lösungen (auch die Nachbarschaft soll über den beabsichtigten Multiplikationseffekt von der Mobilitätsidee im Damloup-Quartier profitieren)
- Besucher<sup>13</sup>:  
Ihnen kann durch die Bewohner ein Zugangscode für die Stellplatznutzung generiert werden, so dass sie einfachen Zugang in das Quartier erhalten (eine begrenzte Nutzungshäufigkeit pro Zeiteinheit, zum Beispiel drei Mal pro Monat, ist Bestandteil des Bewohner-Angebotes; als Zusatzpaket kann diese Lösung auch gegen Gebühr den Gewerbetreibenden im Quartier angeboten werden)

Kunden und Besucher ohne direkten bzw. indirekten (über Bewohner / ansässige Geschäfte usw.) Zugang zur Buchungssoftware können auf ein kleines Kontingent für zeitlich begrenzte Nutzung vorgesehener Stellplätze in den Quartiersgaragen bzw. Mobilitätshubs zurückgreifen. Dieses Kontingent ist in die Gesamtzahl der Stellplätze integriert und davon weder baulich getrennt noch gesondert ausgewiesen. Eine Zuordnung erfolgt jeweils nach Bedarf. Es ist vorgesehen, etwa unter Nutzung von LoRa-Wan und KI-Komponenten<sup>14</sup> die Nutzung und Zuweisung von Kurzzeitplätzen in das Gesamtangebot zu integrieren.

---

<sup>12</sup> Dazu zählen auch Besucher von Arztpraxen (Patienten), Eltern, die ihre Kinder in der Kindertagesstätte abgeben/abholen usw.

<sup>13</sup> Gemeint sind hier die Besucher von Quartiers-Bewohnern.

<sup>14</sup> LoRaWan = Long Range Wide Area Network (Netzwerk zur Datenübertragung per Funk und Internetschnittstellen); KI = künstliche Intelligenz

Die Buchungssoftware wird als zeitgemäße App-Lösung über die einschlägigen Verteilungsinstrumente (App-Stores) zur Verfügung gestellt. Sie wird so konzipiert, dass vorrangig die oben beschriebenen Mobilitätsangebote für das Damloup-Quartier darüber abgefragt und genutzt werden können. Ihr Aufbau soll es aber gestatten, dass bereits mit der Einführung einer ersten Version auch Zugriffe (zum Beispiel über Portaleinbindungen) auf andere Anbieter – Busverkehr der Stadtwerke Rheine, Westfalenbahn, Deutsche Bahn u. v. a. – vorgenommen werden können.

Mittelfristig sollten auch andere Optionen zur Verfügung stehen, wodurch die „Damloup-App“ dem Anspruch gerecht wird, die Anwendung für alle Anlässe bzw. Fragestellungen zu sein, aus denen sich mobilitätsrelevante Konsequenzen ergeben wie beispielsweise Reservierung, Nutzung (Türöffnung usw.) und Abrechnung von Carsharing, Erwerb von Fahrscheinen, Bestellung von Taxis oder auch Reservierung und Abrechnung von Leihgeräten im Quartier. Bestenfalls wird sich die Damloup-App zu einer im ganzen Stadtgebiet und darüber hinaus einsatzfähigen modernen Anwendung entwickeln.

Das Grundgerüst der Software soll eine entsprechende Anpassung und Erweiterung ermöglichen und einen sehr weiten Nutzerkreis berücksichtigen. Es dürfen keine Spezialkenntnisse in der Anwendung vorausgesetzt werden, andererseits zeigt sich eine weiter zunehmende Durchdringung und digitale Affinität in der Bevölkerung. Beispielsweise beherrschen durch frühzeitige Beschäftigung auch ältere Menschen mehr und mehr den versierten Umgang mit derartigen technischen Anforderungen.

Somit kann die App neben den baulichen Einrichtungen im Damloup-Quartier als deren digitale Ergänzung verstanden werden. Die vollständige Umsetzung des Grundgedankens „Wohnen leitet Mobilität“ ist daher nur in dieser Kombinationslösung „baulich-digital“, ergänzt um das betriebliche Fahrzeugangebot, zu erwarten.

#### 4.2 ÖV-Erschließung und Bedienungsangebot

Der Busverkehr in Rheine<sup>15</sup> wird mit 12 Buslinien erbracht. Zentrale Bushaltestelle ist Rheine Bahnhof. Sie fungiert als sogenannter Bustreff und ist ein Verknüpfungspunkt, an dem alle Linien vorbeiführen.

Die Erschließung des Damloup-Quartiers erfolgt über die beiden Linien

- C 7 (Bustreff – Mesum – Hauenhorst) und
- C 8 (Bustreff – Waldhügel).

Beide Linien verkehren im 30-Minuten-Takt, so dass vier Verbindungen pro Stunde zum Bahnhof bestehen. Die Fahrzeit beträgt ca. acht Minuten.

Für die Bedienung im Quartier stehen vier Haltestellen zur Verfügung. Der maximale Einzugsradius beläuft sich auf unter 400 Meter.

Die überörtliche Anbindung ist in Abbildung 11 wiedergegeben. Vom Bahnhof Rheine aus bestehen Nah- und Regionalverkehrsverbindungen im Schienenverkehr, mit denen die benachbarten Orte in angemessener Zeit erreichbar sind. Verbesserungswürdig hinsichtlich der Fahrzeiten sind die Relationen Rheine-Steinfurt<sup>16</sup> sowie Rheine - Enschede (NL). Zusätzlich böten die Verkürzung der Taktzeiten von heute 60 Minuten (Enschede, Bad Bentheim und Lingen) Potential für eine weitere Fahrgastgewinnung.

<sup>15</sup> vgl. Spiekermann GmbH: Damloup-Kaserne Rheine. Standortbezogenes Mobilitätsmanagement. Düsseldorf 2020.

<sup>16</sup> Der Bus (Linie R 80) legt die Strecke Rheine Bahnhof - Burgsteinfurt Bahnhof in 38 Minuten zurück.

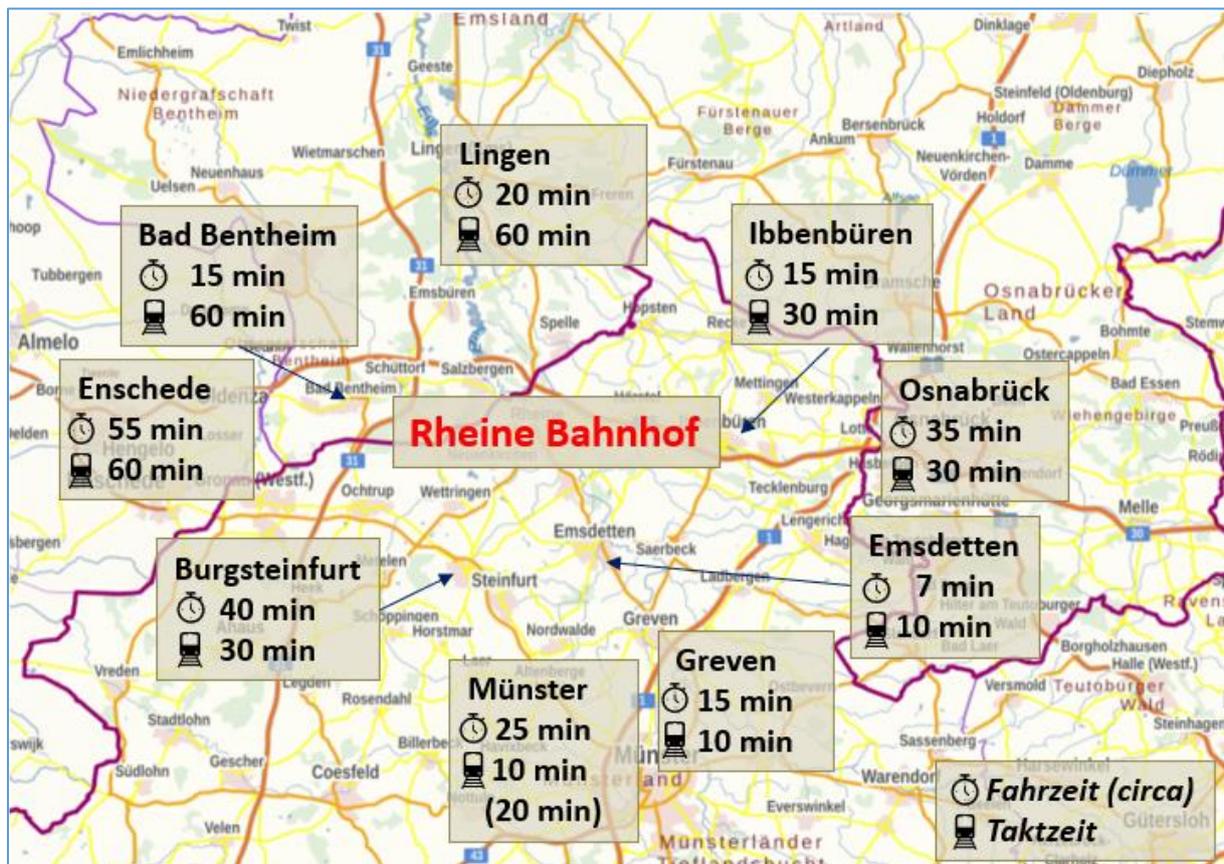


Abbildung 11: SPNV-Fahrzeiten und Bedienungshäufigkeiten (eigene Anfertigung; Kartengrundlage: TIM-online<sup>17</sup>)

Neben den Nah- und Regionalverkehrsverbindungen gibt es eine stündliche IC-Anbindung an die Linien Amsterdam – Rheine – Hannover (– Berlin) sowie Emden / Norddeich – Rheine – Münster – Köln (– Süddeutschland); zusätzlich ausgewählte Kurse Norddeich Mole – Köln (– Stuttgart) samstags als ICE. Dadurch bestehen auch Ergänzungen für den SPNV auf Relationen nach Lingen, Osnabrück, Münster, Enschede, Bad Bentheim. Dem Bahnhof kommt somit eine Verknüpfungsfunktion im Fernverkehr für die oben genannten West-Ost- und Nord-Süd-IC-Verbindungen zu.

Täglich pendeln 18.500 Personen aus Rheine aus (siehe Tabelle 7). Ihre wichtigsten Ziele sind Münster (14,3 Prozent) und Emsdetten (10,0 Prozent). Mit den Zügen des Fernverkehrs ist Münster Hauptbahnhof in 25 Minuten erreichbar. Regionalzüge benötigen rund acht Minuten länger. Beide Fahrzeiten liegen deutlich unter der Fahrzeit, die mit dem Auto benötigt wird (circa 50 Minuten). Busverkehr ist auf dieser Relation nicht relevant, ebenso kann ein nennenswerter Fahrradverkehr im regelmäßigen Pendlerbetrieb aufgrund der Distanz von über 40 Kilometern ausgeschlossen werden. Emsdetten ist in sieben Minuten mit der Bahn zu erreichen. Auch auf dieser Strecke hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) deutlich längere Fahrzeiten vorzuweisen (20 Minuten).

<sup>17</sup> <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>

	Anteil (%)	Fahrzeit MIV (min)	Fahrzeit Bahn FV (min)	Fahrzeit Bahn NV/RV (min)	Fahrzeit Bus (min)	Entfernung Rad (km)
Münster	14,3	50	25	33	-	43
Emsdetten	10,0	20	-	7	-	18
Hörstel	6,6	15	-	6	-	11
Neuenkirchen	6,1	15	-	15	15	9
Ibbenbüren	5,6	20	11	15	-	22
Salzbergen	5,5	12	-	5	-	9
Steinfurt	5,1	25	-	> 60	38	20
Greven	4,6	30	-	15	-	27
Osnabrück	3,7	45	24	35	-	47
Spelle	3,5	15	-	-	14	11
Lingen	2,1	35	18	20	-	34
Ochtrup	1,6	30	-	> 60	> 60	23

Tabelle 7: Angebotsqualität auf wichtigen Pendlerrelationen (eigene Anfertigung)

Insgesamt werden die ÖPNV-Verbindungen von Rheine aus zu den vorrangigen Pendlerzielen als gut bewertet. Auffallend sind sehr lange Fahrzeiten nach Steinfurt und Ochtrup, die jeweils durch den MIV deutlich unterboten werden.

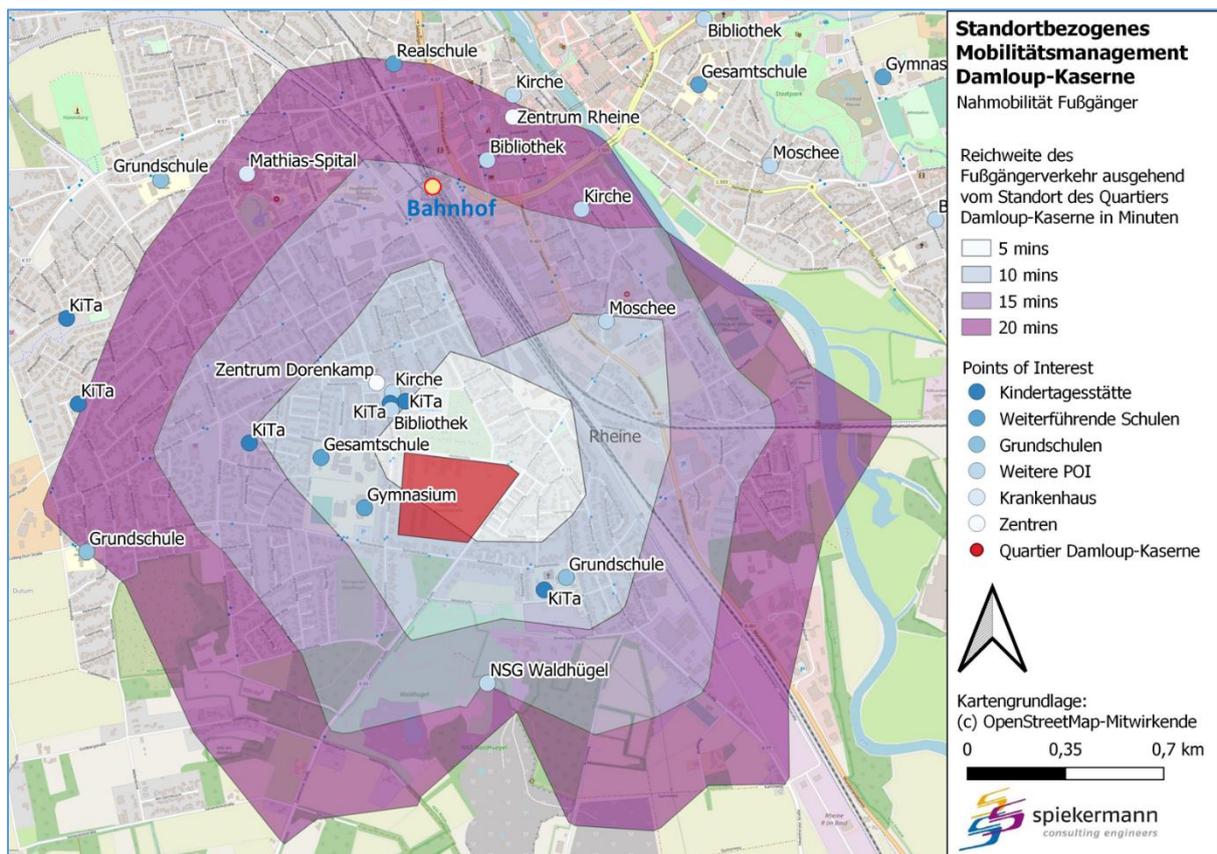


Abbildung 12: Isochronenauswertung Fußgängerverkehr (Quelle: Speikermann GmbH<sup>18</sup>, verändert)

Innerhalb der Stadt sind die wichtigen Ziele in kurzer Zeit erreichbar. Das Fahrrad, das in Rheine einen sehr hohen Stellenwert hat, ermöglicht es, vom Dammloup-Quartier aus in fünf Minuten in die

<sup>18</sup> Speikermann GmbH, a. a. O., S. 16

Innenstadt / zum Bahnhof zu fahren. Auch Fahrten zu den entferntesten Punkten in der Stadt nehmen nicht mehr als 20 Minuten in Anspruch. Zu Fuß können innerhalb von zehn Minuten beispielsweise das Zentrum von Dorenkamp mit Kirche, zwei Kindergärten, Grundschule und Bibliothek erreicht werden (siehe Abbildung 12). Kaum länger dauert der Fußweg zum Schulzentrum Dorenkamp (Gymnasium, Abendrealschule, Förderschule). Für den Weg in das Naturschutzgebiet Waldhügel benötigen Fußgänger knapp 20 Minuten.<sup>19</sup>

### 4.3 Ausstattungsmkmale des Quartiers

Der Schwerpunkt für die zukünftige Nutzung des zur Konversion vorgesehenen Quartiers lautet, Wohnen. Etwa 650 neue Wohneinheiten sind als Kernstück der Flächenentwicklung geplant.

Begleitet wird dieses Vorhaben durch ein parallel zu implementierendes Mobilitätskonzept, das insbesondere drei Zielsetzungen verfolgt:

1. Vermeidung von Verkehr
2. verträgliche Abwicklung des verbleibenden Verkehrs
3. Minimierung des Flächenverbrauchs für den MIV

Neben den dazu bereits vorgelegten Umsetzungsempfehlungen aus verkehrlicher Sicht<sup>20</sup> empfiehlt sich eine stärkere Nutzungsmischung, mit der sowohl die Notwendigkeit, Wege zurückzulegen, wie auch die dafür genutzten Verkehrsmittel (Modal Split), beeinflusst werden können. Beispielsweise reduzieren örtlich vorhandene Nahversorgungseinrichtungen das Wegeaufkommen in erheblichem Maß.

Neben diesen Geschäften, mit denen beispielsweise der tägliche Bedarf gedeckt werden kann, aber je nach Größe des Einzugsbereichs auch Versorgungseinrichtungen höherer Sequenzen, tragen auch Sport- und Freizeiteinrichtungen, Bewohner-Treffpunkte oder gastronomische Angebote zur Eindämmung des Verkehrs bei.

Das Damloup-Quartier ist ein Quartier in integrierter Lage. Neben der Wohnfunktion wird sich die Ausstattung dort funktional vorrangig auf die Nahversorgung beschränken. Übergeordnete Anlaufstelle für die Bewohner ist das nahegelegene Zentrum des Stadtteils Dorenkamp (Neue Mitte Dorenkamp). Zur Unterstützung der sich auf die Mobilität von Bewohnern und Besuchern auswirkenden konzeptionellen Funktionsgestaltung ist es jedoch prinzipiell möglich, auch im Quartier folgende Angebote vorzusehen:

- Bäckerei und Einzelhandel, Bankautomaten, Paketstationen (nicht anbieterbezogen, sondern universell),
- ambulante Pflegedienste, Arztpraxen und Kinderbetreuung,
- Fitness-Studio,
- Hobby-Räume, Leihstationen,
- Co-Working-Spaces,
- Café/Bistro, Biergarten.

---

<sup>19</sup> vgl. Spiekermann GmbH a. a. O., S. 13 ff.

<sup>20</sup> vgl. Spiekermann GmbH a. a. O.; nts Ingenieurgesellschaft mbH: Verkehrstechnische Untersuchung Damloup-Kaserne in Rheine. Münster 2020.

Die über Jahrzehnte städtebaulich verfolgte Trennung der Funktionen, lange in Kombination mit den Kerngedanken zur Schaffung der sogenannten autogerechten Stadt geplant, ist eine Ursache für hohes Verkehrsaufkommen – insbesondere für einen hohen Modal-Split-Anteil des MIV. Dass eine Nutzungsmischung dieser Entwicklung entgegenwirken kann, ist längst belegt. Beispielsweise wurden noch Ende der 1990er Jahre im ExWoSt-Forschungsfeld "Nutzungsmischung im Städtebau" mehrere städtebauliche Modellvorhaben wissenschaftlich begleitet, mit denen die Entwicklungen

- in Nutzungsgemischten Quartieren auf innerstädtischen Brachen,
- in neuen Quartieren am Stadtrand sowie
- im Bestand

untersucht wurden.<sup>21</sup> Die Projekte dokumentieren, welche Möglichkeiten und Schwierigkeiten bestehen, Nutzungsmischung im Städtebau zu verwirklichen. Die Ergebnisse der Modellvorhaben belegen, dass Mischungsprojekte erfolgreich sind, wenn die Rahmenbedingungen wie der Standort oder die Situation auf dem städtischen Gewerbeflächen- und Wohnungsmarkt, das städtebauliche Konzept und das Umsetzungsverfahren aufeinander abgestimmt und auf die Zielsetzung ausgerichtet sind. Zu den gewonnenen Erkenntnissen gehört, dass bereits gemischt genutzte Quartiere günstige Voraussetzungen und Anknüpfungspunkte für eine Stabilisierung und funktionale Weiterentwicklung bieten und dass neue gemischt genutzte Quartiere auf städtischen Brachflächen und am Stadtrand entwickelt werden können. Die wichtigsten Elemente eines erfolgreichen Umsetzungsverfahrens sind eine konsequente und innovative Anwendung des bau- und planungsrechtlichen Instrumentariums und informeller Planungsinstrumente, eine aktive Vermarktung der Nutzungsmischung mit einem effizienten Projektmanagement, die Unterstützung durch die Kommunalpolitik sowie eine intensive Information und Beratung der Träger und Nutzer.

Im Zuge der Umsetzung des Leitbildes zur „Stadt der kurzen Wege“, die im Zusammenhang mit der bereits 2007 vom Bundeskabinett verabschiedeten Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt verabschiedet wurde, wurde auch auf Untersuchungen in weiteren Modellvorhaben Bezug genommen. Demnach müssen für eine wirkungsvolle Stadt bzw. Region der kurzen Wege Voraussetzungen gegeben sein, alltägliche Wege bewältigen zu können, am besten ohne dazu auf ein Auto angewiesen zu sein. Als wesentliche Elemente einer Stadt wie auch einer Region der kurzen Wege werden

- eine kompakte Siedlungsstruktur,
- eine Nutzungsmischung sowie
- die attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume, sodass diese zum Aufenthalt einladen

genannt.<sup>22</sup> Mit den für das Damloup-Quartier vorgesehenen siedlungsstrukturellen und auch nutzungsbezogenen Ausstattungsmerkmalen wird u. a. diesen Vorgaben in angemessener sowie zeitgemäßer Form Rechnung getragen, und zwar als „Insellösung“ für den eigentlichen Planungsbereich, aber auch mit einer Ausstrahlungswirkung durch Einbezug der Nachbarschaft. Für die weitere Entwicklung soll im Randbereich zukünftig verstärkt das planerische Instrument der Konzeptvergaben zum Einsatz kommen.

---

<sup>21</sup> BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Nutzungsmischung im Städtebau. Bonn 2000

<sup>22</sup> vgl. Umweltbundesamt (Hrsg.): Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. Dessau 2011.

## 4.4 Organisation

### 4.4.1 Mobilitätsbeirat

Als übergeordnetes Entscheidungsgremium wird ein Mobilitätsbeirat installiert. Er setzt sich zusammen aus den Menschen des Damloup-Quartiers und agiert autark, das heißt, eine unmittelbare Anknüpfung an die Verwaltung der Stadt Rheine durch eine entsprechende personelle Ergänzung ist nicht vorgesehen. Jedoch sollten eine Austauschmöglichkeit vorab geklärt und Ansprechpartner benannt sein, so dass bei Bedarf auf kurzem Wege Informationen weitergegeben und Fragen beantwortet werden können.

Das Gremium erfüllt die Funktion eines Selbstverwaltungsbestandteils für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. Die genaue Ausgestaltung soll durch den Beirat selbst erfolgen, ebenso die Festlegung, welche Funktion Mobilitätsdienstleister, Betreiber und andere Akteure einnehmen sollen (siehe Abbildung 13).

Die Geschäftsgrundlage für den Beirat kann beispielsweise durch eine Satzung festgelegt werden. Darin sind seine Aufgaben und sein Zuständigkeitsbereich definiert, etwa dass es ihm obliegt, die Ausgestaltung des vollständigen Mobilitätsangebotes innerhalb des Quartiers zu koordinieren und weiterzuentwickeln. Über die Mobilitätszentrale werden die Maßnahmen operativ umgesetzt.

Mitglieder des Mobilitätsbeirates sind – in paritätischer Zusammensetzung – Bewohner des Quartiers sowie die im Quartier ansässigen Gewerbetreibenden. Hinzu kommen, je nach konkreter Ausgestaltung des Konzeptes, etwa der Betreiber der Mobilitätsangebote und/oder darüber hinaus Mobilitätsdienstleister wie beispielsweise Vertreter der Stadtwerke Rheine, der Carsharing-Anbieter, gegebenenfalls auch weitere mit Dienstleistungen beauftragte Dritte. Das Mitspracherecht wird ebenfalls über die Satzung geregelt.

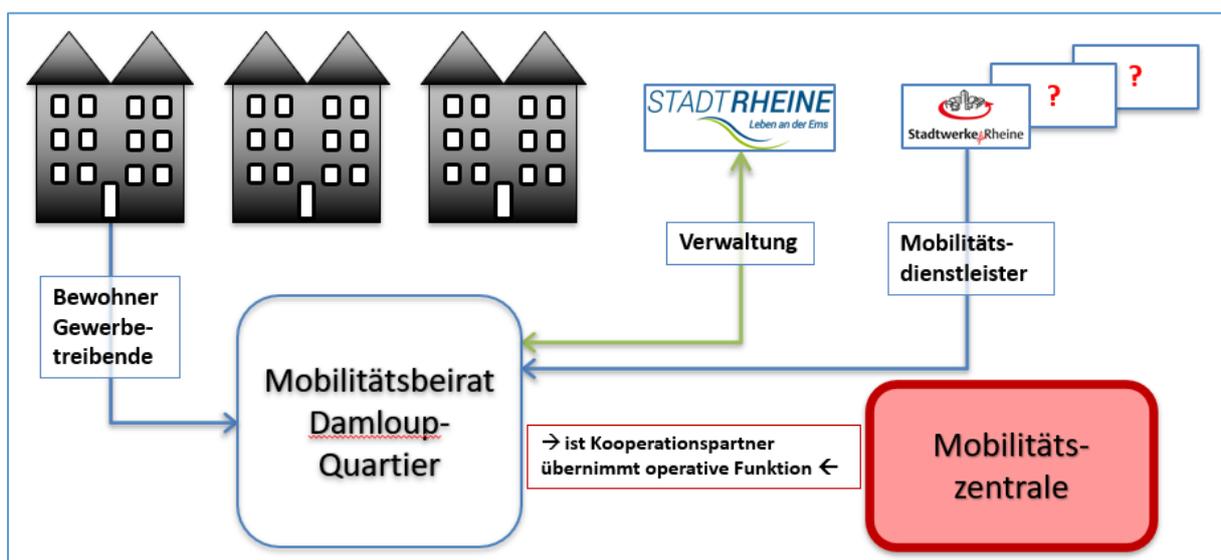


Abbildung 13: Mobilitätsbeirat und Mobilitätszentrale im Gesamtgefüge (eigene Anfertigung)

Weiterhin ist über eine Einbindung von bzw. einen Austausch mit Interessenverbänden und Gruppierungen nachzudenken. Dazu könnten der ADAC Westfalen, der ADFC Rheine, der Verkehrsclub Deutschland, die Polizei Rheine, PRO BAHN Regionalverband Münsterland, die Taxigenossenschaft, der Seniorenbeirat, der Beirat für Menschen mit Behinderung gehören. Die Konstellation des Gremiums sollte es ermöglichen, bei Einbezug der Nachbarschaft in das Mobilitätskonzept zu einem späteren Zeitpunkt auch Vertreter von Nutzergruppen „von außen“ zuzulassen.

In seiner Selbstverwaltungsfunktion obliegt es dem Beirat, zum Beispiel über die Aufrechterhaltung und den Ausbau von Mobilitätsangeboten sowie die Aufnahme neuer Angebote zu entscheiden. Ebenso ist er in die Entscheidungen über die Preisgestaltung der Angebote einzubinden und hat dabei, wie bei allen anderen Entscheidungen, stets den Grundsatz, der den gesamten Vorhaben im Quartier zugrunde liegt, zu berücksichtigen und seine Umsetzung voranzutreiben.

Sein Betätigungsfeld ist somit die Ausgestaltung der seitens der Verwaltung vorgegebenen Rahmenbedingungen im Damloup-Quartier. Die Modifikation dieses Rahmens hingegen, wie beispielsweise Neufestsetzung planungsrechtlicher Grundlagen (u. a. Stellplatzschlüssel), Ausweisung von zusätzlichen Stellplätzen im Gebiet oder Untersagung spezieller Nutzungen, gehört nicht in den Zuständigkeitsbereich des Mobilitätsbeirates. Erweiterungen und andere Veränderungen im alle Bewohner betreffenden quartierspezifischen Mobilitätsangebot werden durch seine Mitglieder nach Bedarf und Befugnis und im Einvernehmen mit dem Betreiber definiert.

#### 4.4.2 Mobilitätszentrale

Als wichtiger Bestandteil, sozusagen als operatives Instrument für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes, wird eine Mobilitätszentrale vorgehalten. Dabei handelt es sich um eine Serviceeinrichtung, von der aus – neben dem digitalen Angebot – eine Informationsbereitstellung über das intermodale Mobilitätsangebot im Quartier und darüber hinaus erfolgt. Ihr zugeordnet ist ein Ansprechpartner, der auch die Funktion des Koordinators der Stellplatz-, Fahrzeugangebote übernimmt.

Weiterhin werden über die Mobilitätszentrale Dienstleistungen wie etwa die Vermittlung von Fahrkarten oder der Zugang zu Serviceleistungen im Quartier (u. a. Sharing-Angebote) angeboten. Auch die Planung und das Marketing von (zielgruppenspezifischen) Mobilitätsmaßnahmen (z. B. einmalige Aktionen, „Aktion autofrei“, „Aktion Mitfahrer gesucht“, spezielle Online-Angebote über die App-Lösung usw.) erfolgt unter Federführung der Mobilitätszentrale.

Es ist vorgesehen, sie dazu mit einer vergüteten Personalstelle auszustatten und die Voraussetzungen für ehrenamtliche Unterstützung zu schaffen (Ergänzung durch ehrenamtliche Tätigkeit in der Mobilitätsberatung, der einfachen Pflege und Wartung von Einrichtungen der Mobilitätsinfrastruktur im Quartier, z. B. Patenschaften für Fahrradstellplätze, Ladesäulen, weiterhin Zustandskontrollen von Wegen/Zugängen oder vergleichbare Engagements). Diese Stelle, gegebenenfalls aufgeteilt auf mehrere Personen mit reduziertem Beschäftigungsumfang, je nach Stellenbeschreibung kann es sich um Angestellte aus dem sogenannten zweiten Arbeitsmarkt mit besonderem Förderungsbedarf, um Ruchständler usw. handeln, wird nicht innerhalb der Stadtverwaltung eingerichtet, sondern organisatorisch und administrativ direkt dem Quartier zugeordnet – beispielsweise dem Beirat über einen eingetragenen Verein, eine Projektgesellschaft oder auch dem Betreiber/Partner.

Überschlägig ist von folgendem Kostenvolumen auszugehen:

Personal:	18.000,- EUR/Jahr
Räumlichkeiten:	12.000,- EUR/Jahr
Maßnahmen-Budget:	<u>5.000,- EUR/Jahr</u>
	<u>35.000,- EUR/Jahr</u>

Die Mobilitätszentrale kann als feste Einrichtung innerhalb des Quartiers auch physisch aufgesucht werden. Es wird feste Sprech-/Öffnungszeiten geben. Gleichwertige Bedeutung hat aber auch der virtuelle Charakter der Zentrale über ihr Online-Angebot; dementsprechend wird ihr auch die Verantwortung für Definition und Ausgestaltung der „Damloup-App“ übertragen. Sie ist direkt an den Mobilitätsbeirat angebunden (siehe Kapitel 4.4.1).

Somit übernimmt die Mobilitätszentrale zwei Kernfunktionen:

1. Sie ist eine Steuerungseinheit und Schaltzentrale für alle praktischen Fragestellungen und Aufgaben, die sich mit der Nutzung der Mobilitätsangebote ergeben.
2. Gleichzeitig hat sie die Funktion einer Kommunikationsstelle inne und erhält dadurch einen gewissen „Leuchtturm-Charakter“ für die Weiterverbreitung und Umsetzung des Mobilitätsgedankens, der hinter der Entwicklung des Damloup-Quartiers steckt. Damit verknüpft ist eine Ausstrahlungswirkung in das weitere Stadtgebiet und gegebenenfalls auch darüber hinaus.

#### 4.5 Fahrradverleihsystem

Bestandteil des Mobilitätsangebotes soll ein Verleihsystem ausschließlich für Lastenräder werden. Die Fahrradquote in Rheine und Umgebung dokumentiert eine hohe Verfügbarkeit eigener Räder, weshalb ein Verleihsystem für herkömmliche Modelle als weder notwendig noch wirtschaftlich durchführbar eingestuft wird. Anders ist es mit einem Lastenfahrradverleih, da dieser moderne Typus dazu geeignet ist, die Transportfähigkeit des eigenen Autos zumindest ein Stück weit zu kompensieren. Dementsprechend wird ein Lastenfahrrad-Angebot als Bestandteil des Mobilitätskonzeptes gesehen, das zudem von seinen Eigenschaften her stets die Möglichkeit bietet, auch um ein konventionelles Verleihsystem erweitert zu werden, sollten sich die Rahmenbedingungen ändern und/oder ein Betreiber ernsthaftes Interesse an einer tragfähigen Einrichtung bekunden.

Vorgesehen für die Modellannahme zur Ermittlung der wirtschaftlichen Auswirkungen eines Verleihsystems ist die Vorhaltung von insgesamt neun Lastenfahrrädern mit einer elektrischen Unterstützung. Dem Angebotsansatz für die Mobilität entsprechend, werden diese Fahrräder an jedem Mobilitätshub bereitgestellt, und zwar jeweils drei. Daraus resultiert eine vergleichsweise hohe Investitionstätigkeit für eine zunächst überschaubare Flottengröße.

Dem Gedanken folgend, der der Gesamtkonzeption zugrunde liegt, handelt es sich dabei jedoch um eine „Investition in die Zukunft“: Die einfache Nutzbarkeit der Lastenfahrräder von jedem Mobilitätshub aus und die damit verbundene Wahrnehmung dieses Angebots wird dieser Möglichkeit zur umweltfreundlichen Abwicklung größerer Transporte eine entsprechende Präsenz im Alltagsbild des Damloup-Quartiers beschern, so dass die Nachfrage erfahrungsgemäß schnell ansteigt. Demnach wird sich dieses Angebot schnell etablieren und die Beschaffung weiterer Fahrräder folgen.

Für die Berechnung werden folgende Kennwerte zugrunde gelegt (siehe Tabelle 8).

<b>Anschaffungskosten E-Bike</b>	<b>5.500,- EUR</b>
<b>Anschaffungskosten Station</b>	<b>4.000,- EUR</b>
<b>Anschaffungskosten Fahrradständer</b>	<b>350,- EUR</b>
<b>Kosten Pre-Opening</b>	<b>1.000,- EUR</b>
<b>Erstausstattung System/Fahrrad/Service/IT</b>	<b>2.000,- EUR</b>
<b>Anschaffung/Einbindung IT-System</b>	<b>500,- EUR</b>
<b>Ausstattung Werkstatt und Büro</b>	<b>2.000,- EUR</b>
<b>Betriebskosten E-Bike pro Tag</b>	<b>3,60 EUR</b>
<b>Anzahl Fahrten pro Fahrrad und Tag</b>	<b>0,75</b>

*Tabelle 8: kostenrelevante Eigenschaften des Fahrradverleihsystems (eigene Anfertigung)*

Folglich ergibt sich ein Investitionsvolumen in Höhe von rund 65.000,- EUR. Für den Fahrrad- sowie den Stationsunterhalt, die Verwaltung und die IT-Unterhaltung (Back-End-System) wird ein Betriebskostenaufwand von etwa 12.000,- EUR pro Jahr ermittelt. Dabei ist eine persönliche Betreuung eingeschlossen. Kosten für die Verteilung der Fahrräder sowie für ihr Einsammeln fallen hingegen nicht an, da – anders als bei herkömmlichen städtischen Verleihsystemen – Ausleihe und Rückgabe nur am selben Standort möglich sind; das ist eine wichtige Voraussetzung für einen einfachen und damit kostengünstigen Betrieb, wodurch die getroffenen Kostenannahmen im Vergleich zu bestehenden Angeboten auch plausibel erscheinen.

Insgesamt finden nach den Berechnungen 2.464 Fahrten pro Jahr statt. Ausgehend von einer zeitlich gestaffelten Tarifstruktur, wie sie in Tabelle 9 wiedergegeben ist, können Einnahmen von rund 11.500,- EUR vorausgesetzt werden, wenn beispielsweise zu den Einnahmen durch die Ausleihe noch ein geringer jährlicher Beitrag durch Werbung an den Fahrrädern hinzugerechnet wird.

Zeitdauer	Anteil Ausleihe	EUR E-Bike	Gesamteinnahme (EUR)
0 bis 30 Minuten	25 %	gratis	-
31 bis 60 Minuten	25 %	2,35	1.447,45
61 bis 120 Minuten	20 %	4,70	2.315,93
121 bis 180 Minuten	15 %	7,05	2.605,42
181 bis 360 Minuten	10 %	11,75	2.894,91
über 360 Minuten	5 %	18,80	2.315,93
<b>Einnahmen</b>			<b>11.579,63</b>

Tabelle 9: Tarife für den Verleih (eigene Anfertigung)

Innerhalb des gewählten Betrachtungszeitraums von 2022 bis 2032 würden für Reinvestitionen etwa

- 65.000 EUR (angenommene Erneuerung der Fahrräder nach sechs Jahren) und
- 29.000 EUR (angenommene Erneuerung von Systemeinrichtungen und Stationen, der Ausstattung von Werkstatt und Büro sowie der IT nach elf Jahren) <sup>23</sup>

anfallen. Die Erneuerungszyklen können gegebenenfalls auch bedarfsgerecht angepasst werden, dazu bietet die überschaubare Größe des Gesamtsystems alle Voraussetzungen.



Abbildung 14: Cash-Flow mit Erträgen und Aufwendungen für ein Lastenfahrradverleihsystem (eigene Anfertigung)

<sup>23</sup> indizierte Beträge

Die vorausgesetzte Einnahmenstruktur ist auf eine Kostendeckung ausgerichtet. Somit ergibt sich unter den getroffenen Annahmen in der Modellrechnung, die mit Kennzahlen aus bekannten Verleihsystemen abgeglichen ist und bei den Tarifen für elektrisch unterstützte Lastenfahrräder im (groß-)städtischen Vergleich noch am unteren Rand der gängigen Preise liegt, ein wirtschaftlich verträgliches Resultat (siehe Abbildung 14; darin werden Defizite in nicht nennenswertem Umfang ausgewiesen). Es bietet eine Grundlage, auf der ein konkretes Business-Modell angefertigt werden kann, bedingt aber eine weitere Ausdifferenzierung für eine tatsächliche Ausgestaltung und Betriebsaufnahme.

Für eine Bereitstellung des Lastenfahrrad-Angebotes als wichtige Säule zur Umsetzung des Anspruchs, den Pkw-Bestand im Damloup-Quartier zukünftig auf einem geringen Niveau mit abnehmender Tendenz zu etablieren, wird empfohlen, die Tarifstruktur nicht mit vorhandenen Anbietern zu vergleichen und daran auszurichten. Stattdessen müssen Systemparameter festgelegt werden, die eine absolut niederschwellige Kostenstruktur ergeben und damit eine breite Nachfrage sicherstellen. Auf diese Weise sind beste Voraussetzungen zur Neukundengewinnung und damit zur Ausweitung des Potentials derjenigen, die aufgrund von gut nutzbaren Alternativangeboten auf das eigene Auto verzichten werden, gegeben.

Würde beispielsweise die oben genannte Tarifspanne bei 0,50 EUR beginnen (31 bis 60 Minuten; vergleiche Tabelle 9) und bis 8,00 EUR reichen (über 360 Minuten), was als durchaus adäquat für die niederschwellige Kostenstruktur bezeichnet werden kann, beliefe sich das Defizit auf einen Betrag von jährlich rund 8.000,- EUR (anfangs). In der Cash-Flow-Betrachtung ergäbe sich im Betrachtungszeitraum von 2022 bis 2032 (vergleiche Abbildung 14) ein kumulierter Cash Flow von minus 110.000,- EUR. Der Defizitausgleich – und das bei jeder Tarifierung unterhalb der in Tabelle 9 vorgestellten ausgeglichenen Modellannahmen – ist dann als ein konkreter finanzieller Beitrag zur wirkungsvollen Reduzierung des Pkw-Aufkommens im Quartier zu verstehen.

## 5 Kontext der Projektumsetzung

### 5.1 Best Practices

Die Idee, konventionelle Mobilität in Form von MIV, insbesondere mit Verbrennungsmotoren ausgestatteten Fahrzeugen, durch strukturelle quartiersbezogene Vorgaben zu reduzieren und Verkehr zumindest kleinräumlich neu zu gestalten, ist grundsätzlich nicht neu. Nicht nur international, auch deutschlandweit gibt es dazu inzwischen eine Vielzahl von Beispielen.<sup>24</sup> Vergleichsmaßstab für die Ausgestaltung des Damloup-Quartiers können etwa die folgenden Vorhaben sein, bei denen es sich allesamt um bereits realisierte Projekte handelt:

#### Köln: Stellwerk 60<sup>25</sup>

Baujahr:	2006 bis 2013
Zentrum:	2,5 km (S-Bahn: 10 min)
ÖPNV:	S-Bahn/U-Bahn (10 min Fußweg), Bus
Parkplätze:	80 privat plus 30 für Gäste,
Charakter:	Wohnen
Fläche:	4 ha
WE:	460
EW:	1.500

#### Ausstattungsmerkmale:

Mobilitätspunkt mit alternativen Fahrangeboten, Fahrradrampen und -keller, Quartiersgaragen, stationäres Car-Sharing

#### Anspruch:

autofreies Wohnen

#### Erkenntnisse:

- Autofreiheit als Bottom-Up-Bewegung.
- Starker sozialer Zusammenhalt im Viertel.
- Nicht-Nutzung der Verkehrsräume für Pkw führt zu verstärkter Nutzung durch andere Nutzer (Fußgänger, Fahrrad), auch aus der Nachbarschaft.

#### Münster: Gartensiedlung Weißenburg<sup>26</sup>

Baujahr:	2017 bis 2020
Zentrum:	3 km (ÖPNV: 7 min)
ÖPNV:	Bus (7 min Fußweg)
Schlüssel:	0,2 Pkw pro WE
Charakter:	Wohnen
Fläche:	2,7 ha
WE:	189
EW:	500

#### Ausstattungsmerkmale:

Fahrradinfrastruktur, sicheres Fahrradparken, ÖPNV-Anbindung, Car-Sharing

#### Anspruch:

autofreies Quartier

#### Erkenntnisse:

- Bewusste Entscheidung für ein Leben ohne eigenen Pkw durch verpflichtenden Verzicht.
- Mobilität und Transport erfolgen vorwiegend mit Fahrrad bzw. Bus.

<sup>24</sup> vgl. z. B.: ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbH, Mobilitätskonzept für das Quartier „Wohnen am Werftdreieck“, Rostock, 2019; [www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/](http://www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/)

<sup>25</sup> [www.stellwerk60.de](http://www.stellwerk60.de)

<sup>26</sup> [www.weissenburgsiedlung.de](http://www.weissenburgsiedlung.de)

- Einkommensbegrenzung in den überwiegend öffentlich geförderten Wohnungen (sozialer Wohnungsbau) bedingt vielfach eingeschränkte Entscheidungsfreiheit bei den Bewohnern durch begrenzte Budgets.
- Beteiligung der Bewohner an Planung und Gestaltung über Arbeitskreise

### Hamburg: Pergolenviertel<sup>27</sup>

Baujahr:	2017 bis 2020
Zentrum:	7 km (S-Bahn: 15 min)
ÖPNV:	S-Bahn, U-Bahn, Bus
Parkplätze:	370 privat, 230 öffentlich
Charakter:	Wohnen
Fläche:	27 ha
WE:	1.400
EW:	3.000

#### Ausstattungsmerkmale:

Mobilitätspunkt als zentraler, sichtbarer Anlaufpunkt, Bau einer Fahrradrampe zur besseren Querung von S-Bahn-Gleisen, Etablierung eines Quartiermanagements

#### Anspruch:

*Vielzahl von Nutzungsansprüchen*

#### Erkenntnisse:

- Umfangreicher Beteiligungsprozess zur Formulierung von Leitsätzen.
- Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten bei Ausschreibung der Grundstücke.
- Gründung eines Forums ‚Pergolenviertel‘ zur kritischen Begleitung während Planung und Umsetzung.
- Ansprache vielfältiger Nutzerstrukturen: 60 sozialer Wohnungsbau; Studierendenwohnungen, Wohnpflegegemeinschaften usw.

<sup>27</sup> <https://pergolenviertel.hamburg>

## München: Domagkpark<sup>28</sup>

Baujahr:	2014 bis 2018
Zentrum:	6 km (ÖPNV: 15 min)
ÖPNV:	Straßenbahn, Bus
Schlüssel:	0,52 Pkw pro WE
Charakter:	Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie
Fläche:	24 ha
WE:	1.600
EW:	4.000

### Ausstattungsmerkmale:

Mobilitätspunkt mit alternativen Fahrangeboten, Quartiers-App, stationäres Car-Sharing, Fahrradwerkstatt, Concierge-Service

### Anspruch:

Verzicht auf eigenen Pkw durch umfassendes Mobilitätsangebot

### Erkenntnisse:

- Flexibilisierung des Stellplatzschlüssel als Möglichkeit zur Baukostensenkung für Bauherren.
- Vereinbarungen zwischen Bewohnern und Bauherren stärken Mobilitätskonzepte.
- Teilhabe und Identifizierung der Bewohner durch Mitsprache (Quartiersverein).
- Breite Kooperationen der Akteure schaffen breites Angebot.

## Freiburg im Breisgau: Vauban<sup>29</sup>

Baujahr:	1998 bis 2006
Zentrum:	3 km (ÖPNV: 15 min)
ÖPNV:	Straßenbahn, Bus
Parkplätze:	200 öffentlich / 470 privat
Charakter:	Wohnen
Fläche:	41 ha
WE:	2.600
EW:	~ 5.000

### Ausstattungsmerkmale:

zwei Quartiersparkhäuser mit 470 Stellplätzen

### Anspruch:

autofreies bzw. autoarmes Wohnen

### Erkenntnisse:

- Starke Fokussierung auf eine „ökoversierte“ Zielgruppe mit Autofreiheit als Bottom-Up-Leitgedanken.
- Nichtbelegung der Flächen durch Pkw-Parken innerhalb des Quartiers führt zur Nutzung des Verkehrsraums durch andere Teilnehmer.
- Koppelung mit naturnahem Bauen und grüner Energie fördert Gesamtimage eines Viertels – weltweite Ausstrahlung.
- Auch wenige, gut konzipierte Maßnahmenbausteine entfalten starke Wirkung.

<sup>28</sup> [www.domagkpark.de](http://www.domagkpark.de)

<sup>29</sup> <https://stadtteil-vauban>

## 5.2 Beurteilung des Vorhabens

Mit Blick auf die Planungen, die für das Damloup-Quartier getroffen werden, lässt sich feststellen, dass auch die dort vorgesehenen Maßnahmen geeignet sind, um sie andernorts zu vervielfältigen. Grundsätzlich gilt, dass durch einen hohen Individualitätsgrad eine größtmögliche Passgenauigkeit einzelner Vorhaben und damit auch ein hoher Wirkungsgrad erzielt werden kann. Bestandteile wie die Quartiersgaragen (Mobilitätshubs), die Buchungssoftware oder die Kopplung der Inanspruchnahme eines speziellen Mobilitätsangebotes an das Wohneigentum sind somit zwar aus den räumlichen wie konzeptionellen Ansprüchen aus der Konversion des Geländes der ehemaligen Damloup-Kaserne abgeleitet, aber grundsätzlich auf ähnlich gelagerte Vorhaben in anderen Kommunen übertragbar.

Einerseits reiht sich das Vorhaben damit ein in eine inzwischen recht große Anzahl von Vorhaben, die allesamt dazu dienen, neue Mobilitätsformen auszuprobieren und durch eine Implementierung in die funktionalen Rahmenbedingungen – vorrangig beim Wohnen – zu verankern sowie wirkungsvollen Einfluss auf die Gestaltung der zukünftigen Verkehrsabwicklung auszuüben. Andererseits ist jedoch zu betonen, dass das Mobilitätskonzept Damloup-Quartier auch aus dieser Reihe hervorsticht.

Hamburg, München und Köln zählen zu den zu den größten Städten der Bundesrepublik. Sie verfügen über erstrangig ausgebaute ÖPNV-Systeme mit hoher Erschließungswirkung und Bedienungsqualität. Gleichzeitig resultieren aus Flächenknappheit ein hoher Parkdruck sowie aus urbanem bzw. metropolanem Verkehrsaufkommen auch erhebliche Beeinträchtigungen und Überlastungen, gerade im MIV. Die Schaffung von Alternativangeboten trifft dort auf große Akzeptanz, die sich unter anderem als vielversprechender Ausweg aus einer mit erheblichen Nachteilen behafteten – auch individuellen – Entwicklung darstellt. Münster und Freiburg hingegen, Städte mit dem bundesweit höchsten Radverkehrsaufkommen (jeweils deutlich über 30 Prozent im Modal Split) sowie einem hohen Bekanntheitsgrad im Zusammenhang mit der Förderung des Umweltverbands, verfügen bereits über eine vergleichsweise lange Tradition in der Ausarbeitung und Umsetzung von alternativen Verkehrs- und Mobilitätskonzepten.

Die Liste exemplarisch ausgewählter Projekte ließe sich erweitern, auch über die nationale Betrachtungsebene hinaus. Es wäre aber kaum eine Stadt zu finden sein, die – wie Rheine – mit einer Größenordnung von deutlich unter 100.000 Einwohnern<sup>30</sup> und einer erheblichen strukturellen Prägung vom ländlichen Umland ein derart umfassendes Projekt realisiert hätte oder realisiert. In dieser Hinsicht hat Rheine derzeit ein Alleinstellungsmerkmal und beweist unter den aufgeführten Rahmenbedingungen einen außergewöhnlichen Handlungswillen, durch infrastrukturelle und konzeptionelle Vorgaben einen nachhaltigen Beitrag zur Umsetzung zur Verkehrswende zu leisten.

Inhaltlich steht mit dem Mobilitätskonzept eine tragfähige Idee zur Verfügung, die – und auch das im Vergleich zu den aufgeführten Beispielen – von vorneherein dazu gedacht ist, nicht nur eine Vorbildfunktion im Sinne des gesteckten Grundsatzes „Wohnen leitet Mobilität“ im Quartier umzusetzen. Stattdessen soll sie zusätzlich von dort eine Ausstrahlung erzielen, die sich in die benachbarten Siedlungsbereiche erstreckt. Auch die Nachbarschaft sowie der auf das Quartier ausgerichtete Verkehr kann das Angebot nutzen und davon profitieren. Mit dem digitalen Kernbestandteil der Damloup-App steht zudem ein Instrument für eine räumlich prinzipiell unbegrenzte Verbreitung und Einsetzbarkeit zur Verfügung.

---

<sup>30</sup> Gemeindetyp-Klassifikation: Große Mittelstadt; Einwohner 76.218 (31.12.2019); siehe [www.landesdatenbank.nrw.de](http://www.landesdatenbank.nrw.de) ([www.it.nrw](http://www.it.nrw))

## 6 Ausblick Vergabeverfahren

### 6.1 Markterkundung

Gemäß § 28 VgV darf ein öffentlicher Auftraggeber vor der Einleitung eines Vergabeverfahrens Markterkundungen zur Vorbereitung der Auftragsvergabe und zur Unterrichtung der Unternehmen über seine Auftragsvergabepläne und -anforderungen durchführen. Die Durchführung von Vergabeverfahren lediglich zur Markterkundung und Zwecke der Kosten- oder Preisermittlung ist gemäß § 28 Abs. 2 VgV unzulässig.

Insbesondere mit Blick auf die in Kapitel 2 dargestellten unterschiedlichen denkbaren Organisations- und Vertragsmodelle ist die Durchführung einer Markterkundung vor der Vorbereitung eines Vergabeverfahrens zweckmäßig. Diese Markterkundung dient dem Ziel der genauen Bestimmung des Beschaffungsbedarfs, der eindeutigen Beschreibung des Leistungsgegenstandes und dessen Umsetzung auf Grundlage der Organisations- und Vertragsmodelle sowie der Ermittlung des Auftragswertes. Auf diese Art und Weise kann die Stadt Rheine – die nicht selbst über gesicherte Marktkenntnisse verfügt – im Markt abprüfen, ob die vorgeschlagenen und denkbaren Organisations- und Vertragsmodelle marktüblich und in der Praxis wirtschaftlich umsetzbar sind.

Rahmenbedingungen für die Durchführung einer Markterkundung sind:

- Festlegung Anzahl Wirtschaftsteilnehmer (Vorschlag: fünf) und Vorauswahl von leistungsfähigen Parkhausbetreibern und Parkhausbauunternehmen;
- Erstellung Markterkundungsbroschüre (Schreiben mit Vorhabenbeschreibung, Verfahrensdarstellung und Besprechungsfragen);
- Präsenztermin in Rheine (Ablauf: 20 Minuten Vorstellung Projekt, 40 Minuten Bestätigung der Marktgängigkeit und Klärung von Fragen zur Strukturierung des Vertrags- und Organisationsmodell);
- Ergebnisbericht für Markterkundung (anonymisiert) als Grundlage für die Fortentwicklung des Organisations- und Wirtschaftlichkeitsmodells.

### 6.2 Vergabeverfahren

Als öffentlicher Auftraggeber im Sinne des § 99 GWB unterliegt die Stadt Rheine bei der Beauftragung von Aufträgen vollumfänglich den Bestimmungen des Vergaberechts. Ob dabei die Vorschriften des europäischen Vergaberechts Anwendung finden, beurteilt sich grundsätzlich danach, ob das Vorhaben den maßgeblichen Schwellenwert des § 106 GWB überschreitet, wobei dieser je nach Auftragsgegenstand (Bau-, Liefer-, Dienstleistungsauftrag) divergiert.

Bei dem gegenständlich präferierten Inhabermodell handelt es sich um eine Kombination aus Planungs-, Bau- und Betriebsleistungen. Gemäß § 110 Abs. 1 Satz 1 GWB ist dieser Auftrag insgesamt als Bauauftrag zu qualifizieren, da der Schwerpunkt der gegenständlichen Ausschreibung in der Beauftragung von Bauleistungen liegt. Die Planungs- und Betriebsleistungen stehen im funktionellen Zusammenhang mit der Bauleistung der Mobilitätshubs.

Unterstellt, dass der Auftragswert insgesamt den maßgeblichen EU-Schwellenwert in Höhe von 5.350.000,- EUR (netto) (ab 01.01.2022: 5.382.000,- EUR) überschreitet, finden für die gegenständliche Vergabe gemäß § 1 EU Abs. 2 VOB/A die Vorschriften der EU VOB/A Anwendung.

Gemäß § 3 EU VOB/A kann die Vergabe grundsätzlich im offenen Verfahren, nicht offenen Verfahren, im Verhandlungsverfahren, im wettbewerblichen Dialog oder in der Innovationspartnerschaft stattfinden, wobei dem öffentlichen Auftraggeber gemäß § 3a Abs. 1 Satz 1 VOB/A nach seiner Wahl nur das offene oder das nicht offene Verfahren zur Verfügung steht. Die anderen Verfahrensarten können gemäß § 3a EU Abs. 1 Satz 2 VOB/A nur dann gewählt werden, soweit dies durch gesetzliche Bestimmungen oder § 3a EU Abs. 2 bis 5 VOB/A gestattet ist.

Da der gegenständliche Beschaffungsgegenstand komplex gelagert ist und die Art, der rechtliche und finanzielle Rahmen des Auftrages sowie die damit einhergehenden Risiken für die Erforderlichkeit vorheriger Verhandlungen der Stadt Rheine mit den Bietern vor einer Beauftragung sprechen dürften, empfiehlt sich die Durchführung eines Verhandlungsverfahrens mit Teilnahmewettbewerb gemäß § 3a EU Abs. 2 VOB/A. Die Durchführung solcher Verhandlungen ist nur im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens und gerade nicht bei einem offenen Verfahren und einem nicht offenen Verfahren gemäß § 15 EU Abs. 3 VOB/A möglich.

### 6.3 Ablauf Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb

Der Ablauf eines Verhandlungsverfahrens mit Teilnahmewettbewerb lässt sich grundsätzlich in drei Verfahrensschritte unterteilen:

- Phase I: Vorbereitung der Ausschreibung
- Phase II: Teilnahmewettbewerb
- Phase III: Angebots- und Verhandlungsphase

#### 6.3.1 Phase I: Vorbereitung der Ausschreibung

In Phase I findet die Vorbereitung der Ausschreibung statt. Zunächst werden die rechtlichen Rahmenbedingungen geklärt. Hierzu ist mithilfe der durchgeführten Markterkundung der konkrete Leistungs- und Beschaffungsgegenstandes unter Berücksichtigung der projektspezifischen Besonderheiten zu bestimmen. Vor diesem Hintergrund wird die Ausschreibungspflicht geprüft und rechtliche Fragestellungen (Wahl der Verfahrensart, Verfahrensstufen, Anzahl der Bieter) geklärt, die Grundlage für die Verfahrensstrukturierung bilden.

Nach Klärung der Rahmenbedingungen und konkreten Aufgabenstellung werden sämtliche Unterlagen für die Durchführung des Verhandlungsverfahrens mit Teilnahmewettbewerb erstellt (u. a. EU-Bekanntmachung, Allgemeine Vergabeunterlage, Bewerberformulare/Formblätter, Eignungs- und Zuschlagskriterien, Besondere Ausführungsbedingungen, Prüf- und Bewertungsmatrix, Vorlage für Auswertungsbericht usw.).

#### 6.3.2 Phase II: Teilnahmewettbewerb

Mit der Veröffentlichung der EU-Bekanntmachung beginnt Phase II – der Teilnahmewettbewerb. Diese Phase II dient der Feststellung der Eignung von Bewerbern. Hierzu werden die Vergabeunterlagen über eine Vergabepattform bereitgestellt, Bewerberfragen beantwortet und interessierten Unternehmen die Möglichkeit zur Abgabe eines Teilnahmeantrages innerhalb einer konkreten Frist gegeben. Nach Ablauf der Teilnahmefrist erfolgt die Aus- und Bewertung der Teilnahmeanträge und es werden geeignete Bewerber anhand der im Rahmen der Phase I festgelegten und in der EU-Bekanntmachung veröffentlichten Eignungskriterien ausgewählt. Gegebenenfalls erfolgt eine Reduzierung der Bewerberanzahl entsprechend den vorab bekanntgegebenen Auswertungskriterien.

Diese Bewerber werden – vorbehaltlich einer in Phase I bestimmten Beschränkung der Bewerberzahl – zur Angebotsabgabe aufgefordert.

### 6.3.3 Phase III: Angebots- und Verhandlungsphase

Die Aufforderung geeigneter und ausgewählter Bieter zur Angebotsabgabe leitet Phase III – die Angebots- und Verhandlungsphase – ein. Auf erster Stufe werden zunächst indikative Angebote eingeholt, die dann im Rahmen von Verhandlungen bis zur Zuschlagsreife optimiert werden können.

Kernelement des Verhandlungsverfahrens sind die sich an die Angebotslegung anschließenden Verhandlungsrunden, in denen alle baulich-technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Aspekte der Angebote erörtert werden. In diesen Runden entscheidet sich, ob für alle Vorgaben aus der funktionalen Leistungsbeschreibung, eine architektonisch ansprechende Gestaltung, eine qualitative und wirtschaftliche bauliche Lösung und ein geeignetes Betriebsmodell als MH durch den jeweiligen Bieter erarbeitet werden kann. Gegebenenfalls erfolgt eine Reduzierung entsprechend den vorab bekanntgegebenen Zuschlagskriterien.

Im Rahmen der Verhandlungen mit den Bietern werden die Vertragsunterlagen fortlaufend überarbeitet und die Anforderungen an die Angebote präzisiert. Dies erfolgt durch eine wiederholte Anpassung des Projektvertrages und des Leistungsgegenstandes an die Ergebnisse der Verhandlungen hin zu einer unterschriftsreifen Ausarbeitung nach Legung der finalen Angebote.

Auf Grundlage der Verhandlungsergebnisse und der daraufhin von den Bietern vorgelegten „finalen“ Angebote, wird ein Bestbieter mithilfe der bereits im Rahmen der EU-Bekanntmachung festgelegten Zuschlagskriterien ermittelt. Die unterlegenen Bieter erhalten ein Absage- bzw. Informationsschreiben im Sinne des § 134 GWB. Nach Ablauf der Wartefrist im Sinne des § 134 GWB wird sodann der Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot erteilt.

Es erfolgt eine Endabstimmung des Vertrages mit dem ausgewählten Bieter, die Zusammenstellung der Vertragsunterlagen, Finalisierung eines Vergabevermerks zu Dokumentationszwecken sowie eine Bekanntmachung über vergebene Aufträge.

### 6.4 Gebot der Losaufteilung

Wie in Kapitel 6.3.1 dargestellt, hat der öffentlichen Auftraggeber auf erster Stufe in Phase I den konkreten Beschaffungsbedarf im Rahmen des ihm zustehenden Ermessens zu bestimmen. Hierbei sind die vergaberechtlichen Grenzen einzuhalten. Diese vergaberechtlichen Grenzen sind insbesondere dann gewahrt, wenn die Bestimmung des Beschaffungsgegenstandes durch den Auftragsgegenstand sachlich gerechtfertigt ist und dafür nachvollziehbare, objektive und auftragsbezogene Gründe vorliegen, wobei die Festlegung willkür- und diskriminierungsfrei sein muss.

Auf zweiter Stufe stellt sich mit Blick auf den konkreten Beschaffungsgegenstand dann die Frage, auf welche Art und Weise die Leistung entsprechend dem Grundsatz der Losaufteilung gemäß § 97 Abs. 4 Satz 2 GWB in der Menge aufgeteilt (Teillöse) und getrennt nach Art oder Fachgebiet (Fachlose) vergeben werden kann.

Die Fachlosvergabe dient dabei vornehmlich dem Ziel der Beteiligung möglichst vieler Unternehmen durch Bildung verschiedener Lose. Ob ein Teilausschnitt einer Tätigkeit als Fachlos zu bilden ist, bestimmt sich dabei insbesondere nach den gewerberechtlichen Vorschriften und der allgemein oder regional üblichen Abgrenzung in Bezug auf den jeweiligen Beschaffungsgegenstand. Dabei ist auch

von Belang, ob sich für spezielle Arbeiten mittlerweile ein eigener Markt herausgebildet hat. Die Teilungsvergabe betrifft demgegenüber den Umfang der Leistung. Der Beschaffungsgegenstand soll – soweit möglich – mengenmäßig oder räumlich aufgeteilt vergeben werden und auf diese Weise auch kleineren und mittelständischen Unternehmen die Möglichkeit der Teilnahme an der Ausschreibung gegeben werden.

Ausnahmsweise kann von dem Gebot der Losaufteilung abgewichen werden und eine Losbündelung vorgenommen werden, wenn technische oder wirtschaftliche Gründe dies gemäß § 97 Abs. 4 Satz 3 GWB erfordern. Die Entscheidung bedarf einer umfassenden Abwägung der widerstreitenden Belange, als deren Ergebnis die für eine gebündelte Losvergabe sprechenden Gründe überwiegen müssen. Dem öffentlichen Auftraggeber kommt insoweit eine Einschätzungsprärogative zu.

Vor einer Ausschreibung müssen insoweit die wirtschaftlichen oder technischen Vorteile insgesamt nochmals abgewogen werden. Es bedarf insoweit einer konkreten Betrachtung und Abwägung auf Grundlage der Einzelheiten des konkreten Einzelfalls, die im Vergabevermerk entsprechend zu dokumentieren ist. Aufgrund der in diesem Bericht dargestellten wirtschaftlichen Vorteile halten wir eine Abweichung von dem Gebot der Losaufteilung im vorliegenden Fall für möglich und eine gemeinsame Ausschreibung der maßgeblichen Planungs-, Bau- und Betriebsleistungen im Rahmen eines Inhabermodells für rechtlich zulässig.

## 6.5 Zeitlicher Ablauf

Insgesamt ist für die Durchführung eines Vergabeverfahrens bis zur Vertragsunterzeichnung ein Zeitraum von neun bis zwölf Monaten zu veranschlagen. Er setzt sich zusammen aus der Vorbereitung, die etwa ein bis zwei Monate in Anspruch nimmt. Es folgt der Teilnahmewettbewerb, für den zwei Monate vorzusehen sind.

Die sich anschließende Angebots- und Verhandlungsphase ist folgendermaßen zu strukturieren:

- Erstellung der indikativen Angebote: zwei bis drei Monate
- Auswertung der indikativen Angebote: ein Monat
- Verhandlung und Überarbeitung der Angebote: zwei Monate
- Finale Prüfung und Vertragsschluss: ein bis zwei Monate

Nachfolgende Abbildung 15 gibt einen Überblick im zeitlichen Ablauf ab Jahresanfang 2022. Darin sind die oben genannten Leistungselemente, die für das Vergabeverfahren sowie die planerischen Vorleistungen der Stadt zu erbringen sind, nach Verfahrensschritten sowie chronologisch enthalten. Nach Fertigstellung der durch den auszuwählenden Partner ausgearbeiteten Planung könnte der Baubeginn etwa zur Jahresmitte 2023 erfolgen.

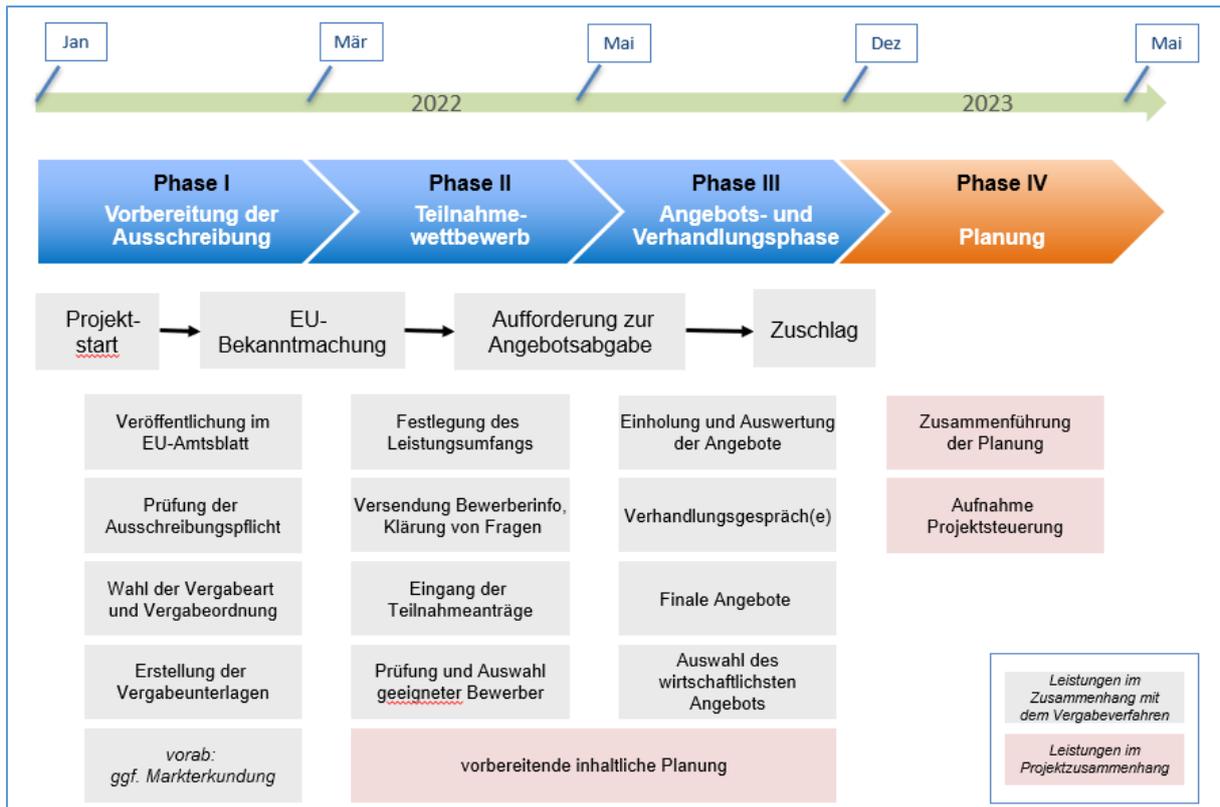


Abbildung 15: zeitlicher Ablauf der Verfahrensschritte im Vergabeverfahren sowie nach Vertragsschluss (eigene Anfertigung)

## 7 Zusammenfassung

Mit der Absicht, für das Konversionsvorhaben „Damloup-Quartier“ ein eigenes Mobilitätskonzept zu entwickeln, das den Grundsatz „Wohnen leitet Mobilität“ umsetzen und dabei Verkehr sowie Flächen für Verkehr reduzieren und verbleibenden Verkehr verträglich abwickeln soll, hat sich die Stadt Rheine einer besonderen Herausforderung gestellt. Das Konzept beinhaltet einen Umsetzungsfahrplan, in dem verschiedene Maßnahmen aufeinander abgestimmt sind und diese jeweils für sich, aber insbesondere in ihrer Gesamtheit dazu geeignet sind, die Zielsetzungen zu erfüllen. Die gesellschaftliche Aufgabe, eine Verkehrswende zu gestalten, findet in dem Vorhaben ihre Entsprechung.

Die planungsrechtliche Festlegung eines Stellplatzschlüssels von unter 1,0 im neuen Wohngebiet ist ein eindeutiges Bekenntnis zur konsequenten Umsetzung der selbstgesteckten Ziele. Es bedarf der Unterstützung der Bevölkerung, insbesondere der Bewohner, die sich zukünftig für eine Wohnung im Quartier entscheiden und bietet aber genau die Schnittstellen, die zur Umsetzung zeitgemäßer Wohn- und Lebensformen verstärkt eingefordert werden. Deutschlandweite Beispiele vom verkehrsarmen oder auch autofreien Wohnen bezeugen die Nachfrage nach derartigen Angeboten und die bewussten Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung lassen auf eine Zunahme dieses Trends in der Zukunft schließen.

In drei Quartiersgaragen werden Stellplätze auch für Pkw zur Verfügung stehen. Sie haben eine moderne Ausstattung, bieten teilweise auch direkten Anschluss an Elektroladesäulen und verfügen über internetbasierte und über Smartphone ansteuerbare Reservierungs- sowie interne Parkleitsysteme. Jedoch besteht nur ein bedingter Anspruch auf die Nutzung eines und sowieso nicht auf die regelmäßige Nutzung desselben Stellplatzes. Stattdessen ist es vorgesehen, zusammen mit dem Kauf einer Wohnimmobilie über einen sogenannten Mobilitätsbeitrag einen Anspruch auf die vergünstigte Nutzung eines eigens bereitgestellten Mobilitätsangebotes zu erwerben. Das kann beispielsweise der preislich reduzierte Fahrzeugstellplatz sein, aber ebenso die vergünstigte Nutzung eines Car- oder Fahrrad-Sharing oder auch des Busverkehrs.

Ein großer Teil des breiten Mobilitätsangebotes wird im Quartier angeboten – für die Bewohner, für Gewerbetreibende und ihre Kunden sowie für weitere Besucher. Dazu werden die Quartiersgaragen zu sogenannten Mobilitätshubs ausgebaut. Für die Stadt Rheine empfiehlt es sich, für Planung, Bau und Betrieb dieser Einrichtungen auf einen Partner im Rahmen eines Inhabermodells zurückzugreifen. Durch eine Kooperation können seine Erfahrungen genutzt und die damit verknüpften Effizienzvorteile im Sinne des Projektes eingebracht werden. Es sind positive wirtschaftliche Effekte von bis zu 25 Prozent zu erwarten, wenn eine Kooperationslösung anstelle einer klassischen Einzelgewerkvergabe umgesetzt wird.

Zusammengefasst wird das Mobilitätskonzept Damloup-Quartier „Wohnen leitet Verkehr“ im Wesentlichen durch folgende Merkmale gekennzeichnet, mit denen es von andernorts geplanten und umgesetzten Wohnquartieren mit vergleichbarer Zielrichtung unterscheidet:

- quartierseigene Mobilitätshubs mit breiter Angebotspalette
- umfassender digitaler Portalzugang durch eigene App-Anwendung
- eigener Mobilitätsbeirat zur Selbstorganisation des Konzeptes mit Mobilitätszentrale als Anlaufstelle und operativer Einheit