



# Europa-Viertel am Waldhügel

Bau- und Betriebskonzept für die  
Mobilitäthubs (MH)

Stand: 21. Februar 2024

Stadt Rheine

Stabsstelle Baulandmanagement  
und Konversion

Dip.-Ing. (FH) Mark Dieckmann

## Inhaltsverzeichnis

Rahmenbedingungen und Zielsetzung .....	3
Zeitliche Planung.....	4
1 Mobilitätshubs (MH) .....	5
1.1 Bau .....	5
1.1.1 Finanzierung der MH (Bau und Instandhaltung):.....	5
1.1.2 Vergabe.....	7
1.1.3 Bauliche Ausführung.....	8
1.1.4 Instandhaltung.....	9
1.2 Betrieb.....	10
1.2.1 Betriebsform.....	12
1.2.2 Leistungsumfang für den Betrieb:.....	13
1.2.3 Finanzierung des Betriebs .....	14
1.2.4 Nutzergruppen und Nutzungsmöglichkeiten .....	14
1.2.5 Nutzergruppen und Modalitäten für die MH .....	16
1.2.6 Sharing .....	19
1.2.7 Beteiligung .....	22
1.2.8 Leistungsumfang baulich/technischer Einrichtungen durch den Betreiber .....	23
1.3 Bewohner ohne Kfz.....	24
1.4 Paketstationen .....	24
1.4.1 Bauliche Merkmale.....	24
1.4.2 Zeitplan .....	25
1.4.3 Förderung nach FöRi-MM Nr. 10.3 „Anbieterübergreifende Paketstationen“ ....	25
1.5 Energieerzeugung/Gründächer.....	26
1.6 Blick in die Zukunft der MH.....	26
2 Zufahrt in das Quartier .....	27
3 Unterflurmüllcontainer (UFC).....	28
4 Quartiers-App.....	29
4.1 Nutzer .....	29
4.2 Inhaltlicher Funktionsumfang .....	29
4.3 Technische Anforderungen.....	30
4.4 Finanzielle Aufwendungen.....	30

## Rahmenbedingungen und Zielsetzung

Auf der 10 ha großen Fläche des Europa-Viertels am Waldhügel werden im Endausbau ca. 1600 Menschen in ca. 650 Wohneinheiten wohnen. Die prognostizierte Bruttogeschosfläche wird bei gut 60.000 m<sup>2</sup> liegen. Im Bereich Mittelstraße/Catenhorner Straße wird es ein urbanes Gebiet geben, in dem Ärzte, Bäcker, Apotheken, weitere Praxen und auch Wohnen entwickelt werden. Es ist geplant, ein nahezu autofreies Quartier umzusetzen. Herzstück dieser Planung sind drei Mobilitätshubs (MH) mit je mindestens ca. 200 Stellplätzen, gleichmäßig an den Rändern des Quartiers verteilt. Die Fußwege (Grundstück -> MH) liegen bei max. 150 m. Der **Stellplatzschlüssel** (Wohneinheit zu Stellplätzen) **liegt bei ca. 0,85**. Die MH sollen neben der Aufnahme des ruhenden Verkehrs auch weitreichende Aufgaben im Bereich von Sharing-Angeboten (Kfz, E-Lastenbikes, Transporthandkarren ...), Paketstationen usw. erfüllen. Um diese und weitere quartiersbezogene Aufgaben umsetzen zu können, wird eine „Quartiers-App“ entwickelt/eingekauft.

Aufgrund der Lage und der Einbindung des Europa-Viertels in die vorhandene Infrastruktur (Bahnhof, Schulen, Nahversorgung, ÖPNV) und des Mobilitätskonzeptes sollen folgende **Oberziele** für die Bewohner und Nutzer des Europa-Viertels erreicht werden:

1. Ohne eigenes Kfz auskommen
2. Sollte ein eigenes Kfz vorhanden sein, dann ist es das nächste Ziel, dass dieses möglichst wenig genutzt wird (Fuß- und Fahrradnutzung, E-Lastenbike-Sharing).

Folgende Zukunftsthemen werden in dem Quartier verbunden:

1. Mobilitätskonzept: Autofrei (ausgenommen Schwerbehinderte, Handwerker und größere Lieferanten) mit drei am Quartiersrand stehenden MH (Quartiersgaragen)
2. Siedlungswasserwirtschaftliches System (Schwammstadtprinzip)
3. Unterflurmüllsysteme (UFS)
4. Paketstationen an den MH
5. flächensparende Bebauung (keine freistehenden Einfamilienhäuser)
6. Quartiers-App zur Steuerung aller quartiersrelevanten Themen (Punkte 1 bis 4)
7. Energiekonzept (fossilfrei)

Die gesamte Liegenschaft befindet sich im Eigentum der Stadt Rheine.

## Zeitliche Planung

- Bebauungsplan:
  - Rechtskraft des Bebauungsplans: ca. Februar 2024
  
- Fertigstellung des Rückbaus (Start: Dezember 2022):
  - 1. Bauabschnitt: April 2023
  - Gesamte Liegenschaft: Februar 2024
  
- Erschließungsanlagen:
  - Start der äußeren und inneren Erschließung des 1. Bauabschnittes: April 2024
  - Bau des ersten Abschnittes der zentralen 1,8 ha großen Parkanlage: 2024
  - Bau / Erschließung des 2. Bauabschnittes und der restlichen Parkanlage: 2025
  
- Mobilitätshubs (MH) (Quartiersgaragen):
  - Erstellung der funktionalen Ausschreibung: Juli bis November 2023
  - Öffentliche Ausschreibung (EU-Verfahren): Januar 2024 (Bau und Betrieb)
  - Angebotsprüfung: März 2024
  - Bieterverhandlungen: April 2024
  - Vergabe: April / Mai 2024
  - Ausführungsplanung: Juni bis August 2024
  - Bau der MH:
    - Catenhorner Straße: ab Oktober 2024
    - Bühnertstraße: Mai 2025
    - Mittelstraße: Winter 2026 / 2027
  
- Erstellung der „Quartiers-App“:
  - Erstellung des funktionalen Leistungsverzeichnisses: ab August 2023
  - Vergabe: 2024
  - Programmierung: ab 2024 fortlaufend

# 1 Mobilitätshubs (MH)

## Grundsätzliches

- Die MH verbleiben im Eigentum der Stadt Rheine.
- Es erfolgt keine feste Stellplatzzuordnung für Pkw in den MH („first come, first serve“).
- Die MH bleiben lastenfrei (keine Dienstbarkeiten, keine Baulasten); möglich durch das Mobilitätskonzept und die Stellplatzsatzung der Stadt Rheine.
- Der B-Plan verbietet das Anlegen von Stellplätzen auf den privaten Grundstücken (Ausnahme: Behindertenstellplätze).

## Vorteile

- Durch die Lastenfreiheit der MH kann in Umfang und Funktionalität auf die in den nächsten Jahren anstehende Dynamik im Bereich der Mobilität reagiert werden, ohne mit einer Vielzahl von Rechtsinhabern verhandeln zu müssen!
- Sollte der externe Betreiber der MH im Laufe der Leistungsphase insolvent gehen, ist ein Weiterführen der MH sehr schnell möglich, da die lastenfreien Immobilien im Eigentum der Stadt Rheine stehen.

## 1.1 Bau

### 1.1.1 Finanzierung der MH (Bau und Instandhaltung):

Mit dem Verkauf der Grundstücke wird ein **einmaliger Mobilitätsbeitrag** erhoben. Dieser setzt sich folgendermaßen zusammen:

Nr.	Inhalt	Betrag je m <sup>2</sup> BGF	Gesamtbetrag bei 60.000 m <sup>2</sup> BGF
1	Für den Bau, je max. möglicher BGF (in m <sup>2</sup> )	215 €/m <sup>2</sup>	12.900.000 €
2	Instandhaltung, auf 20 Jahre kapitalisiert, je max. möglicher BGF (in m <sup>2</sup> )	62 €/m <sup>2</sup>	3.720.000 €
3	Sharing-Angebote und Quartiers-App, je max. möglicher BGF (in m <sup>2</sup> )	15 €/m <sup>2</sup>	900.000 €

Somit ergibt sich ein Mobilitätsbeitrag in Höhe von 292 € netto je max. möglicher Bruttogeschossfläche (BGF), der zusätzlich zum Grundstückskaufpreis von den Eigentümern gezahlt werden muss.

### Beispiel:

Bei einer Modellwohnung von 100 m<sup>2</sup> BGF – entspricht einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von ca. 75 m<sup>2</sup> Wohnfläche – ergibt sich ein einmaliger Betrag von 29.200 € netto.

Bei einer gesamten im Quartier prognostizierten umzusetzenden BGF von 60.000 m<sup>2</sup> ergibt sich somit eine Einnahme von 17,52 Mio. €.

Der Anteil des Mobilitätsbeitrags an den gesamten Baukosten – in Rheine ca. 3.800 €/m<sup>2</sup> Wohnfläche inkl. Grundstücksanteil – beträgt somit 7,6 %.

## Zum Vergleich:

- Der Bau eines Tiefgaragenstellplatzes (TG) kostet wegen des anstehenden schweren Bodens und den entsprechenden Brandschutzvorschriften 40.000 bis 45.000 €. Bei gleicher BGF (bei herkömmlicher Quartiersentwicklung) ergäben sich bei gleicher Rechensystematik Investitionskosten zur Herstellung der TG (Mittelwert: 42.500 €) in Höhe von 25,5 Mio. €. (Nicht berücksichtigt ist, dass ohne MH nach Stellplatzsatzung eine deutlich größere Anzahl an Stellplätzen notwendig wäre (Stellplatzschlüssel im Schnitt: 1,6)). Somit entlastet das Mobilitätskonzept die Baukosten zur Schaffung von Wohnraum im Quartier um mindestens 8 Mio. €. Hinzu kommt eine weitere Entlastung aufgrund der geringeren Unterhaltskosten von MH im Gegensatz zu TG.
- Der Bau von ebenerdigen Stellplätzen kommt aufgrund des hohen Flächenverbrauchs nicht in Frage. Ebenerdige Stellplätze würden neben dem verfehlten Mobilitäts- und städtebaulichen Ziel zu einer weiteren Verteuerung von Wohnraum führen. Mit dem Mobilitätsbeitrag werden der Bau der MH sowie die Instandhaltungskosten finanziert und weiterhin die Sharing Angebote und die Digitalisierung unterstützt.

**Durch diese Art der Finanzierung und die kurzen Wege „Wohnen <-> MH“ von max. 150 m, wird in den vorhandenen umliegenden Siedlungsstrukturen der Parkdruck in den öffentlichen Straßen nicht erhöht.**

Der Betrag wird für die MH an der Catenhorner Straße und an der Bühnertstraße für die fiktiv zugeordneten Baufelder erhoben, die aufgrund des sukzessiven Erschließungsfortschrittes in den Jahren 2024 und 2025 bebaut werden.

Für den dritten MH an der Mittelstraße wird der Betrag aufgrund des Baues ab 2026 nochmals überprüft werden müssen (Baukostensteigerungen).

**Um die Akzeptanz der MH zu gewährleisten, ist eine räumliche Nähe zu den Wohnungen und Dienstleistungsbetrieben zwingend notwendig.** Daher ist eine Schallschutzfassade und zum Teil eine schallabsorbierende Decke notwendig (schalltechnische Untersuchungen von Wenker und Gesing, September 2022 und Januar 2024).

## Baukosten

Durch die aktuellen Baukosten und die schalltechnischen Anforderungen ist eine Realisierung mit gleichzeitiger Erreichung der städteplanerischen und sozialen Ziele nur mit Hilfe einer Förderung nach dem Förderprogramm FöRi-MM des Landes NRW möglich. **Nur mit Hilfe der Förderung ist es möglich, preiswertes Wohnen auch im geförderten Wohnungsbau in Verbindung mit nachhaltiger Mobilität umzusetzen** (vgl. 1.2 „Betrieb“).

**Die MH werden durch das Förderprogramm FöRi MM mit folgenden Zuschüssen bewilligt:**

### Förderung durch FÖRI-MM (Nr. aus Förderrichtlinie)

7.2.3 a: 9 Stellplätze für je 3 Carsharing-Stellplätze je MH (6.000 €/Stellplatz) .....	54.000 €
7.2.3 b: 610 Stellplätze x 4.000 €/Stellplatz .....	2.440.000 €
7.2.3 c: 15 Stellplätze für je 5 E-Lastenbike-Sharing-Plätze je MH (3.000 €/Stellplätze) .....	45.000 €

### 1.1.2 Vergabe

Um die betrieblichen Anforderungen bestmöglich mit der baulichen Ausgestaltung (insbesondere der Unterhaltungskosten) übereinzubringen, kann ggf. der Bau auch durch den späteren Betreiber erfolgen.

Eine vergaberechtliche Begleitung erfolgt durch eine externe Rechtsanwaltskanzlei.

Der Bau wird mittels einer funktionalen Ausschreibung vergeben.

Sollte die VSR **nicht** den Betrieb (b) übernehmen, werden folgende Vergabelose gebildet:

- a) Planung und Bau der MH 1 (Catenhorner Str.) und MH 2 (Bühnertstraße) in einem Paket, um eine bauliche und bewirtschaftbare Einheitlichkeit zu gewährleisten. Die Ausschreibung für den MH 3 (Mittelstraße), der ab Ende 2026 gebaut werden soll wird, nach Überprüfung des Bedarfs und der Erfahrungen mit den MH 1 und 2, separat ausgeschrieben.

Instandhaltung der baulichen Anlagen für eine Dauer von mind. 20 Jahren; die MH sind nach 20 Jahren in einem weiterhin betriebsbereiten Zustand zu „übergeben“ (kein Instandhaltungsstau).

- b) Betrieb: Die Ausschreibung des Betriebes ist für eine Dauer von 6 Jahren geplant. Somit kann nach einer überschaubaren Zeit eine notwendige Anpassung ohne Nachträge erfolgen. Es besteht eine Betriebspflicht (siehe Abschnitt 1.2).

Bei Ausschreibung der Betriebsführung kann ein Bieter beide Lose anbieten. Dieses wird mittels einer **Vergabematrix** mit Zusatzpunkten bewertet, da diese Kombination ausdrücklich gewünscht ist, um Synergieeffekte zu generieren.

#### **Formales Vergabeverfahren für a) und Fassadengestaltung:**

Die Vergabe der Planung und der Bau der MH 1 und 2 sollen im Verfahren des „Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb“ (VOB §3 (a) EU) vergeben werden. Insbesondere im Hinblick auf die besondere Funktionalität der Quartiersmobilität und der tlw. notwendigen Fassadengestaltung ist eine Vergabe im Verhandlungsverfahren zielführend.

Folgende hierarchische Merkmale sind für die Fassade maßgeblich:

1. Schallschutz an den notwendigen Seiten
2. maximal zur Verfügung stehende finanzielle Mittel aus dem Finanzierungsmodell.
3. ansprechende Gestaltung (kein Holz, keine futuristischen, blendenden Fassaden), es werden vertikale, z.T. farblich akzentuierte Fassadenvorschläge der Bieter erwartet.

Aus den drei verbleibenden Bietern die die Voraussetzung zu 1 - 3 erfüllen, wird unter Beteiligung der Kommunalpolitik (nur zu 3.) der geeignetste Bieter ausgewählt.

### 1.1.3 Bauliche Ausführung

Die beiden MH Catenhorner Straße und Mittelstraße werden nahezu baugleich erstellt (Splitt-Level). Der MH an der Bühnertstraße hat aufgrund des schmalen Grundstückszuschnittes keine „Splitt-Level-Konstruktion“.

- Das Baugrundstück wird eben und freigeräumt übergeben.
- Es liegen keine Hinweise auf Kampfmittel vor. Eine weitere Sondierung ist nicht erforderlich.
- Es befinden sich keine aktiven Ver- oder Entsorgungsleitungen auf den Baugrundstücken.
- Baugrundbeschaffenheit gemäß Baugrundgutachten und Lageplan.
- RC-Schotter steht, aufgemietet in dem Quartier zu Verfügung (Analyse und Eignungsprüfung liegen vor).

#### **Folgende Merkmale sind baulich umzusetzen:**

1. Einhaltung der Festsetzungen des Bebauungsplans
2. Beachtung der Landesrechtlichen Bauordnung
3. Schallschutz gemäß Schallschutzgutachten (Anlage 2 der Vorlage 92/24)
4. Städtebaulich ansprechende Fassadenelemente, die funktional auch die Anforderungen zu Punkt 3 erfüllen
5. mindestens 2,6 m Stellplatzbreite
6. mindestens 6 m Fahrgassenbreite
7. mindestens 2,1 m lichte Höhe
8. ausreichende Radien zwischen den Leveln
9. 4 Behindertenstellplätze in jedem MH in der barrierefreien Ebene
10. rutschfester Belag
11. Beschichtung, Fugen (Haltbarkeit, Austauschbarkeit)
12. Streusalzbeständigkeit
13. Über dem obersten Level ist eine extensiv begrünte Dachkonstruktion zu erstellen, die für die Aufnahme einer ganzflächigen PV-Anlage konstruktiv ausgelegt ist.
14. Das Regenwasser des extensiv begrünten Daches ist an die Kastenrinnen (oberflächennahe) Regenentwässerung anzuschließen (Grundstücksgrenze).
15. Herstellung der Versorgungsleitungen für die Zugangsinfrastruktur (KFZ Kennzeichenerkennung, Kamera, Schrankenanlage, Induktionsschleifen)
16. Bauliche innere Abgrenzung (Gitter) im ebenerdigen Level mit einer Fläche von 3 Pkw-Stellplätzen für die Bereitstellung von bis zu 5 E-Lastenbikes je MH, Handkarren usw. mit separater, ebenerdiger und elektrischer Eingangstür (Zugangsberechtigung und Öffnen mittels der Quartiers-App), Anschlussleitungen für Ladeinfrastruktur und Beleuchtung.

Schließung der Außenfassade des Raumes zum Schutz vor Schneewehen und Regen.

#### Lage und Eingang des Raumes:

MH Catenhorner Straße = westliche Seite

MH Bühnertstraße = nördliche Seite

MH Mittelstraße = westliche oder südliche Seite

17. ein Aufzug je MH (rollstuhlgerecht)
18. eine weitere ebenerdige, der Einfahrt gegenüberliegende elektrische Eingangstür je MH (Zugang: siehe Nr. 17)
19. E-Ladeinfrastruktur für 3 Sharing-Kfz je MH im ersten Level (Eingangsnähe)

20. E-Ladeinfrastruktur für 30 % der Pkw-Stellplätze
21. Vorbereitung für E-Ladeinfrastruktur für bis zu 90 % der Pkw-Stellplätze
22. Laden über bauseits zur Verfügung gestellte Ladesäulen, Reservierung, Buchung und Abrechnung über die App
23. Vorbereitung für eine Videoüberwachung auf allen Leveln
24. Status über Belegungsgrad (Anzeigetafel im Einfahrtsbereich und Anbindung an eine Software), Anzahl der freien Reststellplätze
25. Außenanlagen: Pflasterung der Einfahrts- und Eingangsbereiche mit befahrbarem (LKW) Betonsteinpflaster bis zur Grundstücksgrenze, Pflasterung im Bereich der Paketstationen bis zur Grundstücksgrenze, Pflasterung umlaufend um den MH bis jeweils zur Grundstücksgrenze
26. Nächtliche Beleuchtung (innen und außen im Bereich der Eingangstüren und Paketstationen)
27. Induktionsschleifen vor und hinter der Schrankenanlage
28. Strom- und Datenkabel für die Paketstationen bis zum zentralen Schaltschrank innerhalb eines jeden MH
29. In dem MH Bühnertstraße ist ein Raum von ca. 5\*5 m (innerhalb des Hubs anstelle von Stellplätzen oder außerhalb des Hubs) zu erstellen der separat zugänglich ist. Zweck: Abstellen von Gegenständen aus dem Wirkungskreis des Mobilitätsbeirats (Tische, Bänke, Handkarren, ...).
30. Beschilderung mit Namen der MH's (z.B. „Mobilitätshub Catenhorner Str“ usw.) in einer von der Einfahrtsseite sehr gut lesbaren Schriftgröße und Ausgestaltung.
31. Liefern und Installieren eines „Schnellläuferrolltor“ in jedem Einfahrtsbereich des jeweiligen MH (schnelles Schließen nach jeder Ein- und Ausfahrt).
32. Unterbindung des Zugangs von außen, außerhalb der geschlossenen Fassaden und der Tür- und Toranlagen im EG durch korrosionsbeständigen Stabgittereinbau.

#### 1.1.4 Instandhaltung

Die Instandhaltung wird gemeinsam mit dem Bau der MH ausgeschrieben für eine Dauer von

- 1) 20 Jahre  
oder
- 2) 25 Jahre (Alternativangebot)

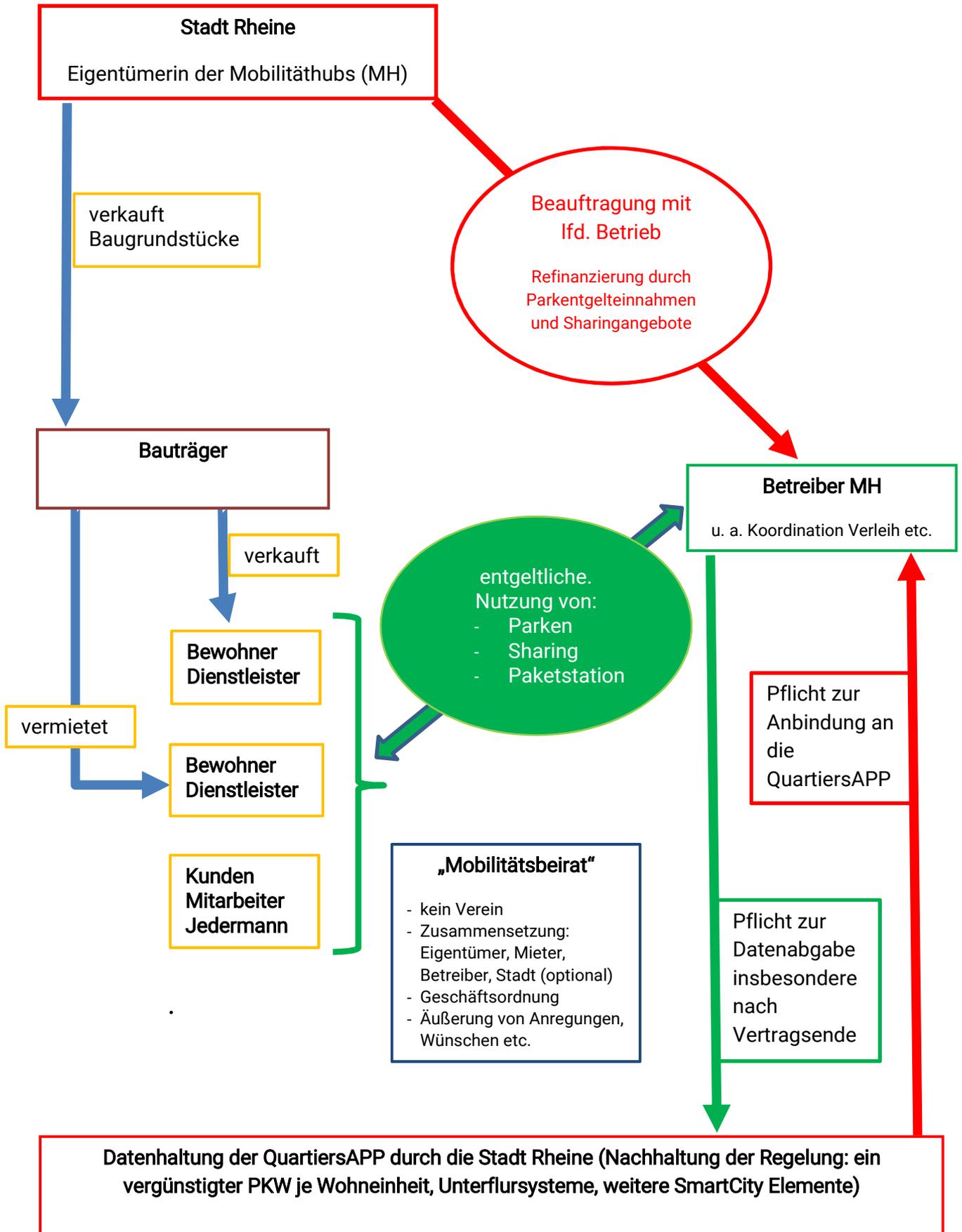
Der Aufgabenumfang umfasst folgende Komponenten:

1. Instandhaltung für das gesamte Parkhaus inkl. Fugen- und Plattenstöße sowie technischer Anlagen:
  - Wartungsarbeiten und Prüfintervalle (Aufzüge, Türen, Blitz- und Feuerschutz, Schnelllaufstore...)
  - Inspektion
  - Instandsetzung/Erneuerung von Schäden an der Immobilie
  - Verbesserungen
2. Grundreinigung (2x jährlich)

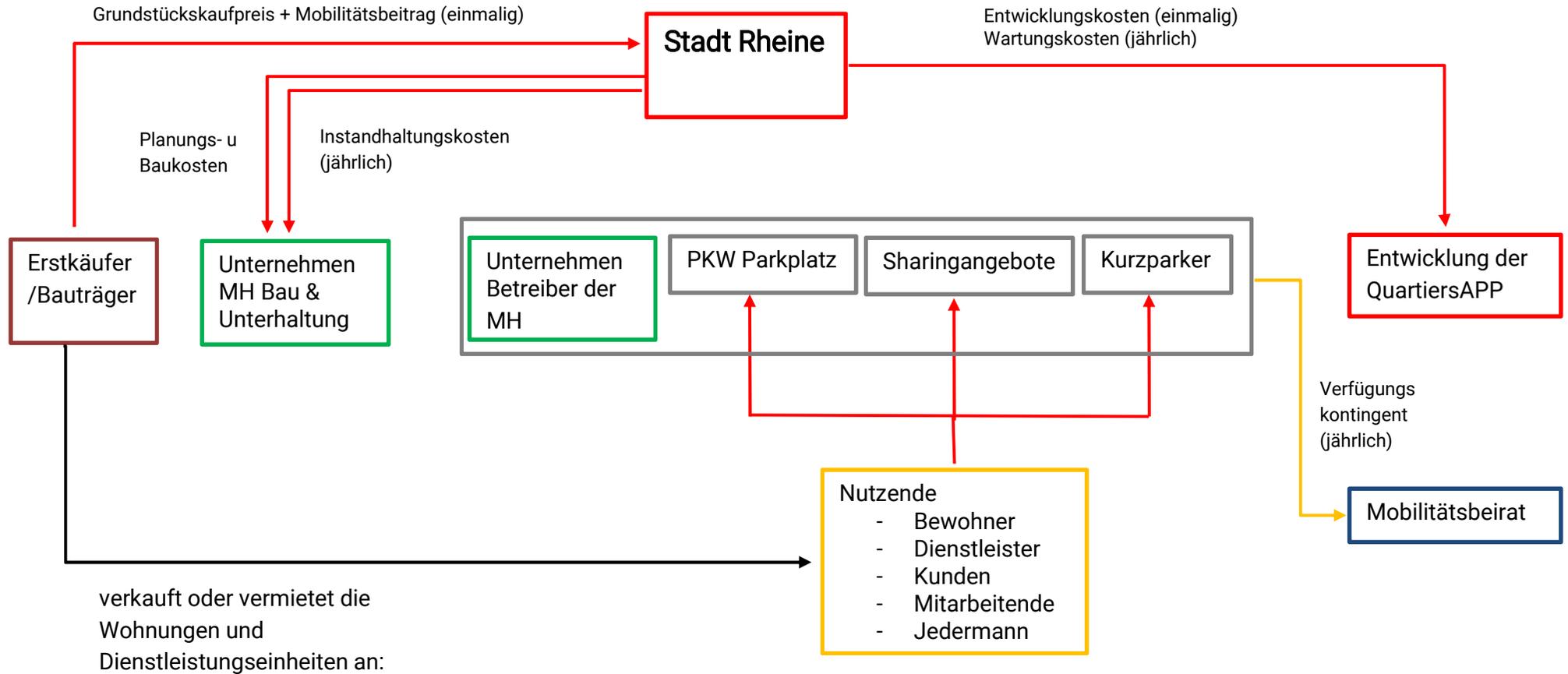
Ziel: Am Ende der 20 Jahre wird eine Immobilie ohne Instandhaltungsstau übergeben. Die Lebensdauer von Systemparkhäusern beträgt 50 Jahre.

## 1.2 Betrieb

Betriebs- und Beteiligungsstruktur der drei MH:



# Stakeholder und Zahlungsströme



- Einnahmequelle
- Zahlungsstrom der von der Stadt grundsätzlich zu beeinflussen ist
- Zahlungsstrom der von der Stadt grundsätzlich nicht zu beeinflussen ist

### 1.2.1 Betriebsform

Der Betrieb soll zu Beginn in Form eines Managementvertrages für eine Laufzeit von 6 Jahren extern ausgeschrieben werden, um Anpassungen aus der Praxis nach 6 Jahren ohne kostspielige Nachtragsverfahren vornehmen zu können.

Im Rahmen der Abwägung über die Betriebsform (Wer betreibt? Die VSR? Eine neu zu gründende Gesellschaft? Die Stadt Rheine? Ein durch Ausschreibung ermittelter Dritter?) ist der Betrieb unter Abwägung der Vor- und Nachteile der verschiedenen Möglichkeiten betrachtet worden.

Abwägungstabelle: Betrieb durch Dritten (das kann auch die VSR sein)

Vorteile:	Nachteile:
Erfahrung vorhanden	Anpassungen im Betriebsablauf nur möglich mit Vertragsergänzungen => Nachträge
innovationsfreudig	Ausschreibungspflicht
wirtschaftlich	

Erläuterung der zwei zur Auswahl stehenden Betreibermodelle:

- a) Managementvertrag: Fest definierter Auftragsumfang für eine Zeit x zu einem Preis y. Das Risiko liegt bei der Stadt. Die Überschüsse erzielt die Stadt. Deutlich flexibler in der Anlaufphase.
- b) Pachtvertrag: Fest definierter Auftragsumfang für eine Zeit x mit einem an die Stadt zu errichtenden jährlichen Pachtzins y. Das Risiko liegt beim Betreiber welches dieser einpreist. Eine in der Anlaufphase sehr wahrscheinlich notwendige Flexibilität muss über Nachträge eingekauft werden.

**Fazit:** in der Abwägung der Vor- und Nachteile zeigt sich, dass eine Betriebsvergabe an einen Dritten mittels eines **Managementvertrages** für eine Dauer von 6 Jahren (bis 31.12.2031) bis max. 10 Jahre richtig ist, um komplizierte und kostspielige Nachtragsverfahren zu vermeiden.

**Weiterhin gibt es dadurch die Möglichkeit das Thema " Smart City" in der Praxis zu lernen und zu leben.**

## 1.2.2 Leistungsumfang für den Betrieb:

Folgende Leistungen sind vom Betreiber zu erbringen:

1. First Level 24/7 Service (Leitstelle)
2. Dauerparkverwaltung, Nutzerverwaltung incl Vergünstigungen
3. Zahlungsabwicklung inkl. Inkassotätigkeiten
4. 14-tägiges Reinigungsintervall der Innenbereiche (Trocken)
5. Winterdienst
6. Wartungsarbeiten und Prüfindervalle (Sensoren, Überwachungskameras, Schrankenanlagen, ...)
7. Beseitigung von Vandalismus-Schäden
8. Definierter Leistungsumfang der Mobilitätsangebote (siehe 1.2.5)
9. Betrieb der „White Label“-Paketstationen (siehe 1.4)
10. Pflege der Nutzerdaten in der App
11. **Alle digitalen Lösungen sind mittels offener Schnittstelle an die übergeordnete „Quartiers-App“ anzuschließen und von dort vollumfänglich zu steuern.**

### 1.2.3 Finanzierung des Betriebs

Die Finanzierung der Mobilitätsangebote und des Betriebes der MH wird wie folgt gestaltet:

I. **Stellplatzgebühren** der Kfz in den MH nach Nutzergruppen; **siehe Kapitel 1.2.4**

Die Abrechnung erfolgt über den Betreiber.

**Erwartbare Einnahmen ausschließlich aus dem Parken der Bewohner/Dienstleister:**

Bei einer 80% Auslastung der den Bewohnern und Dienstleistern rechnerisch zugewiesenen Stellplätze (siehe Tabelle 3 unter Pkt 1.2.4) ergeben sich für die einzelnen MH folgende Einnahmen:

Tabelle 2:

	Stellplätze (80%)	Einnahmen je Jahr bei 29 €/Monat und Stellplatz
MH1 Catenhorner Str	120	41.760
MH2 Bühnertstraße	130	45.240
MH3 Mittelstraße	165	57.420

Jährliche Einnahmen aus den MH 1 und 2 (ohne Kurzzeitparker) von 87.000 € Brutto.

II. Die Nutzung der **Sharing-Angebote** (Kfz und E-Lastenbikes) werden von dem Sharing-Anbieter oder über den Betreiber abgerechnet; siehe Kapitel 1.2.5.

Sofern Überschüsse erzielt werden, wird die Stadt Rheine dem Mobilitätsbeirat einen jährlichen Betrag von 5.000 € aus den Einnahmen zur Verfügung stellen, um quartiersbezogene Anschaffungen und Ausgaben zu tätigen.

Parallel mit der sukzessiven Fertigstellung der Wohn- und Dienstleistungseinheiten, werden auch der Betrieb und somit die Einnahmen aus den MH mitwachsen und steigen. Diese Anlaufphase ist defizitär. Das abgeschätzte Defizit ist in den Entwicklungskosten des Gesamtquartiers berücksichtigt.

### 1.2.4 Nutzergruppen und Nutzungsmöglichkeiten

Grundsätzliches: Beachtung des Datenschutzes bei der Erfassung, Nutzung und Speicherung der Daten (Namen, Wohnort, Kennzeichen, ...):

Der Bezugsmaßstab für die Berechnung des Nutzungsentgeltes für die Mobilitätsangebote ist die Wohneinheit bzw. Dienstleistungseinheit, in Anlehnung der städtischen Stellplatzsatzung (Bauordnungsrechtliche Definition).

Die Nutzer pflegen ihre Daten nach einer einmaligen Legitimation (Personalausweis, Adresse) selbstständig in das System ein und halten diese aktuell. Um-, An- und Abmeldungen bei z. B. Umzug, sind von den Nutzern einzupflegen.

Die **MH (Parken)** können, im Rahmen der verfügbaren Stellplätze, von folgendem Nutzerkreis in Anspruch genommen werden (Voraussetzung = Nutzung der App):

- a) Bewohner (Eigentümer)
- b) Bewohner (Mieter)

- c) Besucher oder Dienstleister (Handwerker o. ä.) der Bewohner
- d) Dienstleister (in den urbanen Gebieten)
- e) Arbeitnehmer (in den urbanen Gebieten)
- f) Kunden/Patienten (in den urbanen Gebieten)
- g) Jedermann

Die **Angebote** (z. B. Sharing, Paketstationen) können von folgendem Nutzerkreis in Anspruch genommen werden (Voraussetzung = Nutzung der App):

- a) Bewohner (Eigentümer)
- b) Bewohner (Mieter)
- c) Dienstleister (Eigentümer)
- d) Dienstleister (Mieter)
- e) Jedermann

**Folgende Priorisierung der Zugangsberechtigungen ist umzusetzen:**

Das Recht auf Nutzung des Parkraums ist grundsätzlich nur im Rahmen von verfügbaren Stellplätzen möglich. Es besteht kein Rechtsanspruch, da der Stellplatzschlüssel (Parkplätze zu Wohneinheiten) bei kleiner 1 liegt! Den Bewohnern und Dienstleistern (inkl. Kunden) ist priorisiert ausreichend Parkraum zu Verfügung zu stellen. Erst wenn darüber hinaus freie Kapazitäten vorhanden sind, können externe Nutzer Dauertickets für freie Parkplätze in den MH zu marktüblichen Tarifen nutzen.

Damit soll vermieden werden, dass es für die Nutzer, die durch den Mobilitätsbeitrag den Bau der MH's finanziert haben, nicht zu einer Unterversorgung mit Stellplätzen kommt.

**Eine mögliche Mehrfachnutzung der Stellplätze im Laufe von 24 Stunden ist ausdrücklich erwünscht** (z. B. von 18 – 7 Uhr = Bewohner; von 7 – 18 Uhr = Kunden usw. von Dienstleistern)

**Stellplatzanteile je MH (Tabelle 3)**

	Anzahl	PKW Plätze für Sharing	für Bewohner u. Dienstleister (0,85)	für Besucher und Kunden	Nutzergruppen
MH 1 (Catenhorner Str) (Betriebsstart: 2025)	ca. 180	PKW: 3 PKW Stellplätze für E-Lastenbike: 3	ca. 150	ca. 30	Wohnen u Gewerbe
MH 2 (Bühnerstr) (Betriebsstart: 2025/26)	ca. 190	PKW: 3 PKW Stellplätze für E-Lastenbike: 3	ca. 160	ca. 30	Wohnen
MH 3 (Mittelstr) (Betriebsstart: 2026/27)	ca. 240	PKW: 3 PKW Stellplätze für E-Lastenbike: 3	ca. 205	ca. 35	Wohnen u Gewerbe

Nutzergruppenabhängig ist eine Mehrfachnutzung der Stellplätze innerhalb der unterschiedlichen Nutzergruppen und dessen Parkverhalten erwartbar, sinnvoll und erwünscht.

## Beispiel für das Baufeld 2 (Ecke Catenhorner Str. / Mittelstr)

bei angenommener 50% Dienstleistungsnutzung:

Arztpraxis (Quelle: Ärzteblatt):

- Durchschnittliche Praxisgröße: 350 m<sup>2</sup> Nutzfläche, entspricht ca. 450 m<sup>2</sup> BGF
- Durchschnittliche Patientenzahl je Arzt: 45 Patienten / Tag = rd. 6 Patienten/Std
- Durchschnittliche Anzahl Vollbeschäftigte je Arzt: 3

Damit ergibt sich für die Dienstleistung im Baufeld 2 = ca. 3.000m<sup>2</sup> BGF = ca. 7 Praxen.

- ⇒ Gemäß Stellplatzsatzung ist, ohne MH, ein Stellplatz je 17 m<sup>2</sup> BGF nachzuweisen, ergibt 176 Stellplätze
- ⇒ Im Europa-Viertel stehen durch die Mobilitätshubs (kein stellplatzscharfer Nachweis erforderlich), bei einer Auslastung des **MH 1 (Catenhorner Str)** durch Anwohnern werktags von 8-17 Uhr von 50%, **90 Stellplätze für Kunden, Arbeitnehmer und Jedermann** zur Verfügung.
- ⇒ Annahme: 2/3 der Patienten kommen mit dem PKW: Das entspricht einem Stellplatzbedarf von: 4 Patienten/Stunde je Praxis \* 7 Praxen = 28 Stellplätze/Stunde

**Fazit: Im MH 1 stehen für die Gewerbetreibenden ausreichend Parkplätze zu Verfügung.**

### 1.2.5 Nutzergruppen und Modalitäten für die MH

Die folgenden Beträge sind aus einer Markterkundung ermittelt worden (Bau- und Instandhaltungskosten sind herausgerechnet):

Aus der Verpflichtung der Nutzung der APP soll im Laufe der Zeit aus dem Parkverhalten eine Optimierung der Auslastung der MH's resultieren.

Für die Nutzungsart Wohnen ist die Bauordnungsrechtliche Definition maßgeblich.

Der Betriebsstart wird voraussichtlich zum 01.10.2025 erfolgen und somit mit dem Erstbezug der Wohnungen und/oder Dienstleistungseinheiten. Die 29 €/Monat beinhalten bereits eine auf Basis des jetzigen Preisniveaus gerechnete Indexierung.

Die angegebenen €-Werte sind Bruttobeträge.

#### 1. Bewohner, welche die MH nutzen möchten (Kfz vorhanden)

(entweder a) oder b) je Wohneinheit)

- a) Eigentümer(-gemeinschaft) (**je Wohneinheit**), wohnhaft im Quartier
  - Verpflichtend: Nutzung der App -> Bereitschaft zur Datenbereitstellung: Kennzeichenerkennung, Name, Wohnort, digitale Zahlung
  - Kosten: **ein** Kfz je Wohneinheit: 29 €/Monat, 2. Kfz = 100 €/Monat (2. Kfz im Rahmen verfügbarer Stellplätze)
- b) Mieter(-gemeinschaft) (**je Wohneinheit**), wohnhaft im Quartier
  - Verpflichtend: Nutzung der App -> Bereitschaft zur Datenbereitstellung: Kennzeichenerkennung, Name, Wohnort, digitale Zahlung

- Kosten: **ein** Kfz je Wohneinheit: max. 29 €/Monat, 2. Kfz = 100 €/Monat (2. Kfz im Rahmen verfügbarer Stellplätze)

## 2. Besucher der Bewohner

Kontingent je Wohneinheit für z. B. Besucher (im Rahmen verfügbarer Stellplätze, Siehe Tabelle 3: Spalte „Besucher und Kunden“) von 15 Std./Monat kostenlos  
Darüber hinaus gilt der jeweils gültige ortsübliche Stundenparktarif.

## 3. Gewerbetreibende und Dienstleister (nur in den MH: Catenhorner Str und Mittelstraße)

Alle zulässigen Nutzungen, außer Wohnen, werden aus dem Schlüssel der städtischen Stellplatzsatzung entwickelt, der sich als Faktor 1:2 darstellt (MH zu Anwendung der Stellplatzsatzung). Das bedeutet: Durch die MH kann die Stellplatzanzahl aus der Stellplatzsatzung um ca. 50% reduziert werden.

Die Stellplatzsatzung der Stadt Rheine finden Sie hier:

<https://www.rheine.de/rathaus-service/dienstleistungen/41.Dienstleistungen-von-A--Z.html?detID=2412> )

(entweder a) **oder** b) je Dienstleistungseinheit)

- a) Eigentümer(-gemeinschaft) (**je Dienstleistungseinheit**), praktizierend im Quartier
  - Verpflichtend: Nutzung der App -> Bereitschaft zur Datenbereitstellung: Kennzeichenerkennung, Wohnort, digitale Zahlung
  - Kosten: je Kfz: 29 €/Monat. Die Anzahl der vergünstigten buchbaren KFZ Stellplätze ergibt sich aus der BGF der Dienstleistungseinheit und der Hälfte der nach Stellplatzsatzung erforderlichen Stellplätze.
- b) Mieter(-gemeinschaft) (**je Dienstleistungseinheit**), praktizierend im Quartier
  - Verpflichtend: Nutzung der App -> Bereitschaft zur Datenbereitstellung: Kennzeichenerkennung, Wohnort, digitale Zahlung
  - Kosten: je Kfz: 29 €/Monat. Die Anzahl der vergünstigten buchbaren KFZ Stellplätze ergibt sich aus der BGF der Dienstleistungseinheit und der Hälfte der nach Stellplatzsatzung erforderlichen Stellplätze.

## 4. Beschäftigte zu 3:

- Verpflichtend: Nutzung der App -> Bereitschaft zur Datenbereitstellung: Kennzeichenerkennung, elektrische Zahlung
- Es werden zwei verschiedene Möglichkeiten angeboten:
  - a) Parken je angefangener Stunde für 1 €  
Technische Umsetzung:
    - Bezahlung per APP oder bargeldlos am Automaten im MH
  - b) Monatliches Kontingent in 100 Std. Schritten zu 0,80 €/Stunde (Brutto) buchbar je Dienstleistungseinheit durch den Dienstleister (Eigentümer oder Mieter)  
Technische Umsetzung:

- Kennzeichenerfassung bei Einfahrt in das MH
- Eingabe des KFZ Kennzeichen durch den Dienstleister zum Ende des Arbeitstages
- Gültigkeit der Freischaltung z. B. 15 min. bis zur Ausfahrt
- Reduzierung des Kontingents beim Dienstleister um die in Anspruch genommene Zeit

Durch die Wahlmöglichkeit erhalten die Dienstleister ein Maximum an Flexibilität. Zum Zeitpunkt der Planung und Festlegung dieses Bau- und Betriebskonzeptes kann keine Aussage darüber getroffen werden, welche Dienstleister in das Quartier einziehen. Je nach Geschäftsphilosophie kann dieses Modell sowohl Dienstleistern die ihren Kunden, Patienten und Beschäftigten das Parken bezahlen möchten, als auch denen die dieses nicht möchten, gerecht werden.

Die Abrechnung erfolgt zwischen dem Dienstleister und dem Betreiber.

## 5. Kunden/Patienten zu 3.

Besucher und Bewohner von Seniorenwohnungen die im Bauordnungsrechtlichen Sinne keine Wohnung sind, werden hier abgebildet.

- Verpflichtend: Nutzung der App -> Bereitschaft zur Datenbereitstellung: Kennzeichenerkennung, elektrische Zahlung
- Es werden zwei verschiedene Möglichkeiten angeboten:
  - a) Parken je angefangene Stunde für 1 €  
Technische Umsetzung:
    - Bezahlung per APP oder bargeldlos am Automaten im MH
  - c) Monatliches Kontingent in 100 Std. Schritten zu 0,80 €/Stunde (Brutto) buchbar je Dienstleistungseinheit durch den Dienstleister (Eigentümer oder Mieter)  
Technische Umsetzung:
    - Kennzeichenerfassung bei Einfahrt in das MH
    - Eingabe des KFZ Kennzeichen durch den Dienstleister zum Ende des Termins
    - Gültigkeit der Freischaltung z. B. 15 min. bis zur Ausfahrt
    - Reduzierung des Kontingentes beim Dienstleister um die in Anspruch genommene Zeit

Durch die Wahlmöglichkeit erhalten die Dienstleister ein Maximum an Flexibilität. Zum Zeitpunkt der Planung und Festlegung dieses Bau- und Betriebskonzeptes kann keine Aussage darüber getroffen werden, welche Dienstleister in das Quartier einziehen. Je nach Geschäftsphilosophie kann dieses System sowohl Dienstleistern die ihren Kunden, Patienten und Beschäftigten das Parken bezahlen möchten, als auch denen die dieses nicht möchten, gerecht werden.

Die Abrechnung erfolgt zwischen dem Dienstleister und dem Betreiber

Die angegebenen € Beträge für das stundengenaue Parken sind die Beträge mit denen das Quartier startet. Eine Anpassung im Laufe der Jahre in Anlehnung an die ortsüblichen Tarife ist möglich.

## Missbrauch

Sanktionen (Art und Höhe) für die missbräuchliche Nutzung der Mobilitätsangebote führen zum Ausschluss der vergünstigten Tarife.

### 1.2.6 Sharing

Die Sharing-Angebote (Car und E-Lastenbikes) sind neben den zentralen Stellplätzen in den MH der entscheidende Baustein bei der gesamten Quartiersentwicklung des Europa-Viertels im Hinblick auf die Mobilität. Aufgrund dessen, dass die privaten Kfz nicht direkt an oder unter den Wohnungen stehen, wird der gewollte Anreiz, kein eigenes Kfz zu besitzen und sich bei Bedarf ein entsprechendes Verkehrsmittel zu leihen, größer. **Unterstützend wirken der Stellplatzschlüssel von ca. 0.85 und die dauerhafte Sicherstellung der Finanzierung der Mobilitätskomponenten (MH, Sharing usw.) durch die Finanzierungsform** (siehe hierzu Nr. 1.2.3). Auch die geplante einfache digitale Buchung über die Quartiers-App, wird die Akzeptanz erhöhen. Eine positive Stellungnahme des Kompetenzzentrums Digitalisierung (KCD) ist durch den Anbieter einzuholen.

## Sharing

Innerhalb des Gebietes gibt es noch kein Sharing-Angebot.

Die Sharing-Dienste werden gemeinsam mit dem Betrieb (eigenes Los) ausgeschrieben.

Von dem Anbieter ist eine positive Stellungnahme des KCD beizubringen. Die gesonderten Bedingungen der Förderrichtlinie FöRi-MM werden in der Ausschreibung des Sharing-Anbieters berücksichtigt.

1. Carsharing Angebot: 3 verschiedene Kfz je MH (mindestens zwei rein elektrische, technische Einrichtungen zum Transport von Kleinkindern und Kindern müssen vorgesehen werden):
  - Kleinwagen (z. B. Polo, Corsa...)
  - Kleinwagen (z. B. Polo, Corsa...)
  - Kastenwagen (z. B. Caddy, Combo ...)

Voraussetzung: Bezahlungssystem per App; Zugangsberechtigung per App (gültiger Führerschein, Schlüssel, Versicherung, ...)

2. E-Lastenbike-Sharing: erfolgt durch den Betreiber oder von einem durch den Betreiber beauftragten Dienstleister.

Angebot: 5 Lasten-E-Bikes je MH (inkl. Kindersitz)

Voraussetzung: Bezahlungssystem per App; Zugangsberechtigung per App (Schlüssel, Versicherung, ...)

3. Weitere Angebote: Lastenkarren, Bank- und Tischgarnituren, ... werden durch den Mobilitätsbeirat angeschafft, organisiert und gewartet. Dieses erfolgt sukzessive in Zusammenarbeit mit den Quartiersnutzern. (siehe Nr. 1.1.3, Nr. 30)

## **Finanzierung der Sharing-Angebote**

### **Zu 1: Carsharing**

Durch die Ausschreibung sind die zu erbringenden Leistungen und die Tarife verbindlich für die Laufzeit von 6 Jahren definiert.

Die Schnittstelle (bidirektional) zur Quartiers App beschreibt die Art und den Umfang der auszutauschenden Daten.

Je nach Ergebnis der Marktsondierung werden die Sharingdienstleistungen:

- a) gemeinsam und als Bestandteil des Betriebs der MH
- b) als alleiniges Los

ausgeschrieben.

Für die Stellplätze der Sharing KFZ ist je KFZ eine Stellplatzgebühr von 29 €/Monat zu entrichten.

Die Tarifstruktur als Ergebnis der Ausschreibung für das Europa-Viertel gliedert sich in zwei Gruppen:

- I. Jedermann: vom Bieter anzugeben (Grundtarif und nutzungsabhängiger Teil)
- II. Bewohner und Dienstleister des Quartiers: eine Ermäßigung auf einen ggfls. vorhandenen Grundbeitrag und dem nutzungsabhängigen Teil (z.B. Entfernung oder Zeit) um 25%.

Den Zuschlag erhält der Bieter mit dem niedrigsten Grund- und nutzungsabhängigen Tarif.

Aufgrund der sukzessiven Entwicklungsabschnitte des Gesamtquartiers im Hinblick auf Fertigstellung der Wohn- und Dienstleistungseinheiten und deren Bezug, wird während der „Anlaufphase“ der Sharingangebote (Autos und E-Lastenbike) in 2025 bis 2027 ein Betriebskostenzuschuss in Höhe von rd. 28.000 €/Jahr (davon 80% aus FöRi MM) für die ersten 3 Jahre beantragt und bei Bewilligung gewährt.

Somit ist bei einem attraktiven Tarif auch während der Anlaufphase und aufgrund der vertraglichen Bindung auch darüber hinaus, ein dauerhaft wirtschaftlicher Betrieb möglich.

Aufgrund der Tarifstruktur zu Ziffer I und der Förderung aus dem Programm FöRI-MM ist eine weitere Attraktivitätssteigerung möglich. Mittels beider Bausteine wird das Erreichen des Oberzieles „kein eigenes Kfz zu besitzen“ gefördert.

### **Zu 2: E-Lastenbike**

Durch die Ausschreibung sind die zu erbringenden Leistungen und die Tarife verbindlich für die Laufzeit von 6 Jahren definiert.

Die Schnittstelle (bidirektional) zur Quartiers App beschreibt die Art und den Umfang der auszutauschenden Daten.

Je nach Ergebnis der Marktsondierung werden die Sharingdienstleistungen:

- a) gemeinsam und als Bestandteil des Betriebs der MH
  - b) als alleiniges Los
- ausgeschrieben.

Die Tarifstruktur als Ergebnis der Ausschreibung für das Europa-Viertel gliedert sich in zwei Gruppen:

- I. Jedermann: vom Bieter anzugeben (Grundtarif und nutzungsabhängiger Teil)
- II. Bewohner und Dienstleister des Quartiers: eine Ermäßigung auf einen ggfls. vorhandenen Grundbeitrag und dem nutzungsabhängigen Teil (z. B. Entfernung oder Zeit) um 25%.

Den Zuschlag erhält der Bieter mit dem niedrigsten Grund- und nutzungsabhängigen Tarif.

Aufgrund der sukzessiven Entwicklungsabschnitte des Gesamtquartiers, im Hinblick auf Fertigstellung der Wohn- und Dienstleistungseinheiten und deren Bezug, wird während der „Anlaufphase“ der Sharingangebote (Autos und E-Lastenbike) in 2025 bis 2027 ein Betriebskostenzuschuss in Höhe von rd. 28.000 €/Jahr (davon 80% aus FöRi MM) für die ersten 3 Jahre beantragt und bei Bewilligung gewährt.

Somit ist bei einem attraktiven Tarif auch während der Anlaufphase und aufgrund der vertraglichen Bindung auch darüber hinaus, ein dauerhaft wirtschaftlicher Betrieb möglich.

Aufgrund der Tarifstruktur zu Ziffer I und der Förderung aus dem Programm FöRI-MM ist eine weitere Attraktivitätssteigerung möglich. Mittels beider Bausteine wird das Erreichen des Oberzieles „kein eigenes Kfz zu besitzen“ gefördert.

## **Zeitplanung**

Die Vermarktung der ersten Baugrundstücke an Bauträger erfolgt Mitte 2024.

Der erste MH (Catenhorner Straße) wird Ende 2025 mit dem Erstbezug der Wohnungen aus dem ersten Bauabschnitt fertiggestellt sein und den Betrieb aufnehmen.

Zu diesem Zeitpunkt muss auch das Sharing-Angebot für den ersten MH den Betrieb aufnehmen.

Durch den sukzessiven Zuzug der Bewohner(innen) und Nutzer(innen) werden auch die Angebote nach und nach in vollem Umfang genutzt werden. Um die Akzeptanz von vornherein zu gewährleisten, ist es dennoch wichtig, die Sharing Angebote je MH von Beginn an vorzuhalten.

Daraus ergibt sich für die ersten Jahre ein zu überbrückender Fehlbedarf bei den Sharing-Angeboten, die durch die Förderung nach FöRI-MM aufgefangen werden kann.

Das Sharing-Angebot soll, aufgrund der zentralen Rolle in dem Mobilitätskonzept, dauerhaft angeboten werden und ist nach Abschluss des Zuzuges, durch die marktüblichen Tarife auch nachhaltig finanziert.

Die Einführung der Sharingangebote (Informationen für Nutzer, Starthilfe) wird mit einer Summe von 20.000 € (Brutto) gemäß 1.2.6 Nr. 3 (Inhalte) durch die Stadt Rheine gefördert (FöRI MM Mobilitätsmanagement).

### 1.2.7 Beteiligung

Einbindung der Bewohner und Gewerbetreibenden erfolgt über einen Mobilitätsbeirat.

Die rechtliche Natur, die Besetzung, Satzung, Wahl usw. werden ausgearbeitet.

Der Mobilitätsbeirat soll in einem vorab definierten Rahmen beteiligt werden bzw. Entscheidungen treffen dürfen. Ihm steht ein Budget zur Verfügung, innerhalb dessen Anschaffungen getätigt werden können (z. B. Bollerwagen, besondere Ausstattung von Fahrzeugen o. ä.).

Im Zuge der weiteren Ausgestaltung des Mobilitätsbeirates sind die:

- Rechtsnatur
- Beteiligten
- Finanzierung
- Rechte und Pflichten

auszuarbeiten.

Um die Akzeptanz der im Europa-Viertel geplanten Mobilitätsmöglichkeiten zu erreichen, ist eine professionelle Begleitung für die folgenden Schritte zwingend notwendig:

- ⇒ Parallel zur Vermarktung der Baugrundstücke ist das Mobilitätskonzept professionell aufzubereiten und zu kommunizieren.
- ⇒ Begleitung der künftigen Nutzer und Bewohner vor und nach dem Einzug des Quartiers im Hinblick auf das Mobilitätskonzept

### **Förderung nach FöRi-MM Nr. 8 (Mobilitätsmanagement) Zeitplan, Inhalt und Finanzplanung**

In Bezug auf das Auftragsvolumen werden in Anlehnung an das „weiterqualifizierte Mobilitätskonzept“ von DKC (20.000 €) und dem schon bestehenden Auftrag an Ernst & Young (25.000 €) folgende Beträge geschätzt.

1. Für die Durchführung von Beteiligungsformaten in Form von Videos, Flyern, Messeauftritten sowohl digital als auch in Präsenzveranstaltungen
2. Die Begleitung ist mindestens national zur Erläuterung des Mobilitätskonzeptes vorzusehen.
  - Der Durchführungszeitraum für den I. Bauabschnitt ist für 2024 geplant.
  - Das Finanzvolumen wird auf 30.000 € geschätzt.
  - Der Durchführungszeitraum für den II. Bauabschnitt ist für 2026 geplant.
  - Das Finanzvolumen wird auf 30.000 € geschätzt.

### 3. Öffentlichkeitsarbeit zur Mobilität der künftigen Bewohner

In den Jahren 2025 und 2027 sind umfangreiche Aufgaben im Hinblick auf die Kommunikation, Transparenz und Integration mit der „Quartiers-App“ durchzuführen. Die Begleitung der Nutzer und Bewohner soll über zu erstellende Videotutorials, Präsenzveranstaltungen vor Ort und eine regelmäßige Hilfestellungsplattform erfolgen. Durch die städtebaulich gewünschte hohe Durchmischung von Menschen verschiedensten Alters, Lebenssituationen und unterschiedlichster Herkunft ist vor allem eine Begleitung nicht vollständig digital affiner Menschen notwendig. Diese wird sich zeitlich und finanziell wie folgt darstellen:

- Der Durchführungszeitraum für den I. Bauabschnitt ist für 2025 geplant.
- Das Finanzvolumen wird auf 45.000 € geschätzt.
- Der Durchführungszeitraum für den II. Bauabschnitt ist für 2027 geplant.
- Das Finanzvolumen wird auf 45.000 € geschätzt.

**Der Förderbescheid für das Mobilitätsmanagement in Höhe von 120.000 € wurde bewilligt.**

#### 1.2.8 Leistungsumfang baulich/technischer Einrichtungen durch den Betreiber

##### **Zugangsberechtigung**

Ausschließlich digitaler Zugang (App)

Bargeldloser Betrieb (App) und Zahlung mit Bank- oder Kreditkarte

Zugang der Kfz in den MH durch

- Kennzeichenerkennung
- Schrankensystem
- Schnelllauf Tore

Technische Zugangssteuerung (App) zu den separaten Räumen jedes MH für  
z. B. E-Lastenräder:

##### **Sicherheit**

Videüberwachung an den

- Ein- und Ausgängen
- den Treppenhäusern
- den Aufzulanlagen

## 1.3 Bewohner ohne Kfz

Im Gegensatz zu einem klassischen Wohngebiet, in dem die nach landesrechtlichen Vorgaben herzustellenden Parkmöglichkeiten, meistens Tiefgaragenstellplätze, auf die Wohnkosten (Miete oder Kauf) umgelegt werden, sind die Parkkosten hier, aufgrund der geringeren Herstellungskosten und des um ca. 50% geringeren Stellplatzerfordernisses, für alle Bewohner geringer.

Bewohner ohne ein auf die Wohneinheit registriertes KFZ können ebenfalls die vergünstigten Sharingangebote nutzen (siehe 1.2.6).

Dadurch wird:

- a) das Oberziel 1 (Kein KFZ zu besitzen) begünstigt
- b) eine deutliche Vergünstigung für diejenigen geboten, die sich als Eigentümer direkt oder als Mieter indirekt über den einmaligen Mobilitätsbeitrag an den Herstellungs- und Unterhaltskosten beteiligt haben.

**Nach erfolgter Startphase** ist es, je nach finanziellem Spielraum geplant, Bewohnern Vergünstigungen wie z. B. ein Kontingent für eine weitere kostenreduzierte Sharing Nutzung oder Zuschuss zum ÖPNV Ticket o. ä. zu gewähren.

Die Verwaltung erfolgt durch den Betreiber.

## 1.4 Paketstationen

White-Label-Stationen: eine Station an je einem Mobilitätshub (MH)

Zugangsberechtigung per **App**

Installation, Aufbau, Versicherung und Betrieb werden durch den Betreiber der MH oder von einem Dritten durchgeführt.

Letter of Intent (LOI) liegen von zwei Anbietern vor.

### 1.4.1 Bauliche Merkmale

- Einzeilige Zusteller offene „White Label“-Station mit einer farblich dezenten und nicht herausstechenden Gestaltung
- Selbsttragende Überdachung in einer dem Baustil des MH angepassten Ausgestaltung inkl. Regenrinne und Beleuchtung; die Überdachung springt über die vorderste Kante der Paketstation um mind. 1 m vor.
- Anzahl und Fachgrößen:
  - drei Fachgrößen, insgesamt 150 Fächer (je MH: 50 Fächer). Die drei Fachgrößen sind mit ihren Innenmaßen und ihrer jeweiligen Anzahl in der Ausschreibung anzugeben (die genaue Anzahl ergibt sich aus dem Systemmaß).
  - mindestens zwei gekühlte Fächer je Standort (6 °C)
  - modulare Aufstockung muss möglich sein

- barrierefreier Zugang
- elektrischer Anschluss und ein Datenleitungsanschluss werden an den Standorten mit dem Bau der MH erstellt.

**Lage** (siehe Anlage II):

MH Catenhorner Straße: westliche Seite im südlichen Bereich

MH Bühnertstraße: westliche Seite

MH Mittelstraße: westliche Seite

#### 1.4.2 Zeitplan

Die Paket Stationen werden mit Herstellung und Inbetriebnahme der jeweiligen MH ihre Funktion aufnehmen.

Das ist für die:

- a) Paketstation an dem MH Catenhorner Straße: Herbst 2025
- b) Paketstation an dem MH Bühnertstraße: Frühjahr 2026
- c) Paketstation an dem MH Mittelstraße: Sommer 2027

#### 1.4.3 Förderung nach FöRi-MM Nr. 10.3 „Anbieterübergreifende Paketstationen“

##### **Kostenschätzung**

- a) Grunderwerbskosten (Nr. 12.1) in Höhe von 1.020 € je Paketstation (lt. Gutachten Dr. Völling: 85 €/m<sup>2</sup> Brutorohbauandwert, Ankaufswert von der BlmA und einer Grundfläche von je 12 m<sup>2</sup> pro Paketstation (3 x 4 m)
- b) Anschaffung Paketstation: 35.000 € brutto je Paketstation inkl. Aufbau und Anlieferung
- c) Freifläche: 1.800 € brutto je Paketstation (3 x 4 m \* 150 €/m<sup>2</sup> Herstellungskosten)
- d) Infrastruktur: 1.500 € brutto für Strom- und Datenkabel (in Anlehnung an einen Hausanschluss)
- e) Beschilderung und Markierungen: 5.000 € brutto je Paketstation

In der Summe beläuft sich die Investition der drei Paketstationen inkl. Grunderwerbskosten auf 132.960 € (je Paketstation: 44.320 €).

**Der Förderbescheid für die Paketstationen in Höhe von 106.500 € befindet sich in Düsseldorf in der Bearbeitung.**

## 1.5 Energieerzeugung/Gründächer

Bau und Bepflanzung der Gründächer (extensiv):

Statische Ausgestaltung zur möglichen Anlage einer vollflächigen PV-Anlage auf allen drei MH.

Der Bau und Betrieb der PV Anlage kann durch die Stadt Rheine erfolgen und ist nicht Teil der Ausschreibungen für die MH's.

## 1.6 Blick in die Zukunft der MH

Der Bau und die Instandhaltung werden durch den einmaligen Mobilitätsbeitrag für zunächst 20 Jahre gerechnet und geplant, gerechnet ab dem Jahr 2025. Die technische Lebensdauer der MH liegt bei 50 Jahren. Ab dem Jahr 2045 kann, soweit noch notwendig, der Betrieb einer oder mehrerer MH über eine monatliche Gebühr in Höhe der tatsächlichen Betriebs- und Instandhaltungskosten erfolgen. Vorteil ist jedoch, dass die MH im Jahr 2045 ohne Instandhaltungsstau stehen.

Aufgrund der Lastenfreiheit der MH ist auch nach 20 Jahren ein Betrieb, der dann der zeitgemäßen Mobilität entspricht, möglich.

## 2 Zufahrt in das Quartier

Die Zufahrt ins Quartier wird stark eingeschränkt und über ein Zeitkontingent für die Bewohner gesteuert. Sie wird durch versenkbare Poller und ein Kamerasystem, welches die KFZ-Kennzeichen erfasst, umgesetzt. Handwerker und Lieferdienste können eine kostenpflichtige Ausnahmegenehmigung beantragen.

### Technische Grundlagen

An den drei Ein- und Ausfahrten werden versenkbare Poller installiert:

- ⇒ zweimal an der Bühnertstraße westlich des MH **und** westlich des Grünzuges
- ⇒ Mittelstraße westlich des MH

Dabei soll es sich um ein automatisches, hydraulisches Poller-Systemen handeln. Die Poller werden so platziert, dass möglichst ein Rückstau auf den umlaufenden Straßen vermieden wird.

Um die KFZ-Kennzeichen zu erfassen wird ein Kamerasystem angebracht. Die Kameras erfassen bei der Einfahrt und auch bei der Ausfahrt die Kennzeichen.

### Bewohner

Es ist geplant den Bewohnern ein Zeitkontingent von 5 Stunden/Monat je Wohneinheit zur Verfügung zu stellen. Das Zeitkontingent je Wohneinheit soll für beliebig viele KFZ-Kennzeichen genutzt werden können. Der Bewohner muss über die Quartiers-App selbst die KFZ-Kennzeichen pflegen. So kann auch ein Besucher oder Handwerker vom Bewohner berücksichtigt werden. Das Zeitkontingent lässt sich über die Quartiers-App einsehen und nachverfolgen. Darüber hinaus ist eine Zufahrt über die allgemeine Ausnahmegenehmigung nach der StVO möglich.

Um das Zeitkontingent nutzen zu können, muss der Bewohner bei der Stadtverwaltung oder über die Quartiers-App einen Antrag auf eine Ausnahmegenehmigung stellen. Die Laufzeit kann z. B. für eine Dauer von 3 Jahren ausgestellt werden, längstens für die Dauer des Wohnens im Quartier (Bezugsmaßstab = Wohneinheit). Der Wegzug aus dem Quartier (Kündigung der monatlichen Parkpauschale) muss eine automatisierte Nachricht an das Ordnungsamt nach sich ziehen welches die Ausnahmegenehmigung widerruft und die entsprechende Berechtigung im Hinblick auf die Pollerabsenkung im System nach sich zieht.

### Handwerker u. a.

Alle Sonstigen die eine Zufahrt ins Quartier haben möchten, können in begründeten Einzelfällen eine Ausnahmegenehmigung beantragen. Gesteuert wird dies über das KFZ-Kennzeichen. Eine Ausnahmegenehmigung kann für einen Tag (8 Stunden) beantragt werden. Die Kosten werden ca. 20,- € betragen.

Alternativ können Bewohner selbst eine Zufahrt z. B. für ihren Handwerker beantragen oder ihr Zeitkontingent zur Verfügung stellen, indem sie weitere KFZ-Kennzeichen hinzufügen.

### **Funktionsfahrzeuge**

Die Müllentsorgung, die Stadtwerke und die Technischen Betriebe der Stadt Rheine können unbegrenzt in das Quartier einfahren. Diese sollen selbst über eine Whitelist ihre KFZ-Kennzeichen führen können und über einen gesonderten Zugriff auf die Quartiers-App.

### **Ausnahmegenehmigung**

Eine Ausnahmegenehmigung muss bei der Stadtverwaltung oder über die Quartiers-App beantragt werden.

Bei der Ausnahmegenehmigung handelt es sich um einen Verwaltungsakt. Dieser unterliegt einer Einzelfallprüfung und Ermessensentscheidung. Somit ist eine vollautomatisierte Zufahrt nicht möglich. Die Ausnahmegenehmigung muss geprüft und erteilt werden, was auch mit einer Vorlaufzeit verbunden ist. Für die Erteilung und Abwicklung des Vorganges wird die Quartiers-App eine Backend Lösung bereitstellen.

Bewohner bekommen eine Dauergenehmigung von bis zu 3 Jahren. Dazu muss sich der Bewohner über die Quartiers-App ausweisen oder persönlich bei der Stadtverwaltung erscheinen.

In dieser Dauergenehmigung wird den Bewohner ein Stundenkontingent pro Monat zugestanden, in dem sie das Gelände mit einem beliebigen KFZ befahren können. Dies wird entsprechend in der Quartiers-App hinterlegt. Die Dauergenehmigung ist für die Bewohner kostenlos.

Der Ablauf für eine Ausnahmegenehmigung z. B. für einen Handwerker ist identisch. Nur ist eine Begründung anzugeben und eine Bezahlung direkt über die Quartiers-App erforderlich.

### **Rettungsdienste**

Die Rettungsdienste sollen über die Leitstellen den Zugang ins Quartier bekommen. Zudem kann ein Zugang über die Fuß- und Radwege mit manuell zu betätigenden Pollern erfolgen.

## **3 Unterflurmüllcontainer (UFC)**

- Bau der „Müllinseln“ im öffentlichen Raum; Ausnahme: das urbane Gebiet Ecke Mittelstraße/Catenhorner Straße, da hier überwiegend kein Wohnen stattfinden soll. Gewerbetreibende haben keinen Anschlusszwang.
- Betoneinbauten im Zuge der Erschließung (Baustraße); nicht Erschließungsbeitragsfähig
- Abrechnung: über die Technischen Betriebe Rheine (TBR)
- Zugangsberechtigung mittels Transponder. Die Zugangsberechtigung mittels **App**
- Wartung der technischen Installationen durch die TBR

## 4 Quartiers-App

### 4.1 Nutzer

Folgende Kfz-Nutzer gibt es in den **MH**:

- ⇒ Bewohner (Eigentümer)
- ⇒ Bewohner (Mieter)
- ⇒ Besucher oder Dienstleister (Handwerker o. ä.) der Bewohner
- ⇒ Arbeitgeber (in den urbanen Gebieten)
- ⇒ Arbeitnehmer (in den urbanen Gebieten)
- ⇒ Kunden/Patienten (in den urbanen Gebieten)

Folgende Kfz- Nutzer gibt es **in dem Quartier** (Zufahrtsmöglichkeit in das Quartier über versenkbare Poller, die über die App angesteuert werden):

- ⇒ Bewohner (Eigentümer und Mieter); z. B. wöchentliches Zeitkontingent
- ⇒ Handwerker (Sondernutzungsgenehmigung, volldigitale Beantragung und Abrechnung)
- ⇒ ungehinderter Zugang für Funktionsfahrzeuge (Feuerwehr, Polizei, Krankenwagen, Müllfahrzeug)
- ⇒ Behindertenstellplatznutzer

### 4.2 Inhaltlicher Funktionsumfang

4.2.1 Legitimationsmöglichkeit (z. B. digitale Kopie des Personalausweises)

4.2.2 Zugangssteuerung (über Kennzeichenerkennung, ...) der Kfz zu den MH nach Nutzergruppen mit Kontingenten, Zahlungen (z. B. Zusendung eines z. B. QR Codes für Besucher oder per Kennzeichenerkennung)

4.2.3 Organisation für:

- a) Abrechnungsmöglichkeit für Sharing-Angebote (Car-, Lastenbike und weitere, wie z. B. Lastenkarren, Rasenmäher [also offenes System]); Carsharing: Führerscheinkontrolle, Versicherung, Schlüsselmanagement (evtl. Verlinkung)
- b) Abrechnungsmöglichkeit für Besucher- und Kundennutzung über das „wöchentliche Kontingent“ hinaus

4.2.4 Bargeldlose Bezahlungsfunktion (PayPal, GooglePay, ApplePay, Kreditkarte ...)

4.2.5 Anzeige und Buchung des örtl. ÖPNV (Verlinkung)

**In einer weiteren Ausbaustufe ist geplant, z. B. folgenden Funktionsumfang umzusetzen (wurde nicht in die Förderung FöRi-MM eingerechnet):**

4.2.6 Anzeige und Buchung von Quartiersaktivitäten (Feste, Schwarzes Brett ...)

- 4.2.7 Zugangssteuerung der Paketstationen die an jedem MH geplant sind (White-Label-Stationen)
- 4.2.8 Zugangssteuerung zu den Unterflurmüllsystemen
- 4.2.9 Sensorik im Bereich der Grünstrukturen und der Mobilität
- 4.2.10. Offene Schnittstelle um in übergeordnete App einzubinden

### 4.3 Technische Anforderungen

- 4.3.1 Webbasiert (native App)
- 4.3.2 Abstimmung mit dem KCD
- 4.3.3 Erweiterbar
- 4.3.4 Datensicherheit
- 4.3.5 Einhalten der DSGVO
- 4.3.6 Bezahlungsfunktion
- 4.3.7 Offene Schnittstellen

### 4.4 Finanzielle Aufwendungen

#### Quartiers-App

- Kosten für die Erstellung und Inbetriebnahme der „Quartiers-App“:  
Unter Zugrundelegung des genannten Funktionsumfangs ist aus einer Markterkundung heraus ein Kostenumfang von ca. 100.000 € brutto notwendig.
- Jährliche Wartungs- und Entwicklungskosten für eine Laufzeit von 20 Jahren:  
Die jährlichen Wartungskosten werden mit 10 % angegeben. Das entspricht einem Kostenanteil von 10.000 €/Jahr brutto.

**Der Förderbescheid für die Digitalisierung (inkl. der Kamerasysteme für die Kennzeichenerkennung) in Höhe von 169.000 € wurde bewilligt.**