

## Vorlage Nr. 261/23

Betreff: Europa-Viertel: Bau- und Betriebskonzept für die Mobilitätshubs

Status: öffentlich

### Beratungsfolge

|                              |            |                          |                                |
|------------------------------|------------|--------------------------|--------------------------------|
| Bau- und Mobilitätsausschuss | 24.08.2023 | Berichterstattung durch: | Frau Schauer<br>Herr Dieckmann |
|------------------------------|------------|--------------------------|--------------------------------|

### Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

|         |            |
|---------|------------|
| Projekt | Konversion |
|---------|------------|

### Finanzielle Auswirkungen

- ☒ Ja ☐ Nein  
☒ einmalig ☐ jährlich ☐ einmalig + jährlich

#### Ergebnisplan

|                           |   |
|---------------------------|---|
| Erträge                   | € |
| Aufwendungen              | € |
| Verminderung Eigenkapital | € |

#### Investitionsplan

|              |              |
|--------------|--------------|
| Einzahlungen | 17.520.000 € |
| Auszahlungen | 17.520.000 € |
| Eigenanteil  | 0 €          |

#### Finanzierung gesichert

- ☒ Ja ☐ Nein  
durch  
☒ Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 954200  
☒ sonstiges (siehe Begründung)

**Beschlussvorschlag/Empfehlung:**

Die Verwaltung wird beauftragt auf Grundlage des beigefügten Betriebskonzeptes den Bau und Betrieb der drei Mobilitätshubs (MH) vorzubereiten. Dabei wird die Verwaltung beauftragt, zur klären, ob eine Inhousevergabe des Betriebs an die Verkehrsbetriebe Rheine (VSR) rechtlich zulässig ist sowie der Betrieb durch die VSR auf Grundlage des Betriebskonzeptes möglich ist.

**Begründung:**

Mit dem Europa-Viertel am Waldhügel ist mit dem Grundsatzbeschluss von 2021 (vgl. Vorlage 312/21) beschlossen worden, mittels drei zentraler Mobilitätshubs (MH), die über das Parken auch Sharingangebote und Paketstationen anbieten, ein nahezu autofreies Quartier zu entwickeln, welches für die Bewohnenden und Dienstleistungstreibenden eine hohe Lebens- und Arbeitsqualität bietet.

Leitziele des Mobilitätskonzeptes sind zwei hierarchische Oberziele:

1. Die Bewohnenden besitzen kein privates KFZ.
2. Sollte ein privates KFZ vorgehalten werden, dieses möglichst wenig zu nutzen (Sharing, E-Lastenbike, Nähe zum Bahnhof, Neue Mitte Dorenkamp und weitere Infrastruktur).

**Zeitliche Meilensteine:**

Zur Übersicht werden hier die zeitlichen Meilensteine genannt:

- Ankauf der Damloup Kaserne: im Jahr 2022
  - Rückbau: von November 2022 bis Anfang 2024
  - Neuerschließung: Start ab November 2023
  - Vermarktungsstart: 2024
  - Bau des ersten MH: Start im 2. Halbjahr 2024
  - voraussichtlicher Start der ersten Hochbaumaßnahmen: Anfang 2025
- (eine detaillierte Zeitplanung der einzelnen Komponenten wird in der Anlage 1 dargestellt)

**Mobilitätskonzept:**

Das Mobilitätskonzept mit den drei geplanten Mobilitätshubs sind die „Herzstücke“ des neuen Europa-Viertel am Waldhügel.

Zu der bisherigen politischen Beratungsfolge der Verweis auf die Vorlagen, die sich mit dem Thema Mobilität im Europa-Viertel am Waldhügel (Damloup) befasst haben:

| <b>Vorlagen Nr.</b> | <b>Inhalt</b>                                                             |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| 528/20              | Standortbezogenes Mobilitätsmanagement (Büro Spiekermann)                 |
| 312/21              | Grundsatzbeschluss                                                        |
| 650/21              | Weiterqualifiziertes Mobilitätskonzept (Büro DKC) als Informationsvorlage |
| 015/22              | Eckpunktebeschluss zum Mobilitätskonzept                                  |

Mit Unterstützung der Rechtsanwälte und Wirtschaftsprüfer Ernst & Young (EY) sind, auf Grundlage der durch eigene Recherchen und durch das Büro DKC ermittelten Kosten, die aktuellen Kosten auch angesichts der dynamischen Entwicklung ermittelt worden. Ebenfalls sind die ersten Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung in die Kostenschätzung eingeflossen.

Weiterhin ist mittels der Rechtsberatung von EY auch die rechtliche Umsetzbarkeit und (Rechts-) Beziehungen zwischen der Stadt, dem Betreiber und den verschiedenen Nutzern des Quartiers erarbeitet worden (Anlage 1).

**Die detaillierte Betriebsstruktur der MH's im Hinblick auf Funktionsumfang, Zeit- und Kosten als auch Beteiligungen und Steuerung sind in der Anlage 1 ausführlich dargestellt.** Auf dieser Grundlage ist die Ausschreibung der folgenden Lose geplant:

1. Los: Planung, Bau und Unterhaltung (für 20 Jahre) der drei MH's. Wobei das MH 1 (Catenhorner Straße ab dem 3. Quartal 2024 gebaut, das MH 2 (Bühnertstraße) im Jahr 2025 gebaut und das MH 3 (Mittelstraße) erst 2026/2027 gebaut wird.
2. Los: Betrieb der MH für 5 Jahre entsprechend des Leistungskataloges, inkl. des Sharingangebotes und der Paketstationen (Anlage 1). Der defizitäre Parameter aus Punkt 1.2.3 I. Sockelbetrag (Anlage 1) ist die Variabel und das Ergebnis der Ausschreibung. Aus der umfassenden Markterkundung und Begleitung durch unterstützende Büros zur Erstellung des Betriebskonzeptes ist eine signifikante monetäre Abweichung nicht zu erwarten aber möglich.

Los 1 und 2 können von einem Anbieter angeboten werden.

Parallel zur Entwicklung der Liegenschaft hat die Verwaltung sich an dem Landesförderprogramm FöRi-MM beteiligt und Unterstützung in folgenden Themengebieten beantragt:

- Digitalisierung (Nr. 6 FöRi-MM)
- Quartiersgaragen (Nr. 7 FöRi-MM)
- Mobilitätsmanagement (Nr. 8 FöRi-MM)
- Sharing Dienste (Nr. 9 FöRi-MM)
- Anbieterübergreifende Paketstationen (Nr. 10 FöRi-MM)

Der Förderbescheid wird im Herbst 2023 erwartet. Sollte die Förderung nicht erfolgen, hat das Auswirkungen auf die Gesamtfinanzierung und die Finanzierungsberechnung ohne Förderung wird nochmals der Politik vorgelegt.

Ebenfalls befindet sich die Stadt Rheine in einem engen Austausch mit dem Zukunftsnetzwerk NRW, der Bezirksregierung Münster (Fördergeber von FöRi MM) und weiteren Kommunen, die ähnliche Vorhaben verwirklichen wollen. Hier sind folgende Kommunen zu nennen:

- Bochum
- Recklinghausen (möchte auch das „Rheiner Finanzierungsmodell“ anwenden)
- Bremen
- Darmstadt
- Bamberg

Das in der Anlage 1 erarbeitete „Rheiner Finanzierungsmodell“ hat in den genannten Städten und im Ministerium Interesse geweckt, da es das bisher einzige Modell ist, in dem folgende Ideen und Bedingungen gedacht werden:

- eine kostendeckende Betriebsstruktur (einzelne Komponenten (z.B. Sharing) können, vor allem zum Beginn, defizitär sein. Dieses wird durch die gesamte Finanzierungssystematik ausgeglichen (Anlage 1).

- lastenfreie Immobilie auch aufgrund geschickter Festsetzungen im B-Plan
- Eigentum der Stadt Rheine (im Falle einer Insolvenz des Betreibers ist, aufgrund des städtischen Eigentums, ein zügiger Weiterbetrieb möglich)
- Anpassung an die veränderten Mobilitätsanforderungen der Quartiersnutzer durch die Stadt bei neuer Betreiber Ausschreibung nach abgelaufenem Vertrag
- Lebensdauer der Immobilie von 50 Jahren, davon sind durch den einmaligen Mobilitätsbeitrag die Instandhaltung für mindestens 20 Jahre gesichert.
- Lösung für die Zukunft nach einem Zeitraum >20 Jahre (Anlagen 1)

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bei dem Verkauf der Grundstücke soll ein einmaliger Mobilitätsbeitrag erhoben werden. Es wird auf die beiliegende Anlage 1 und die dort genannte Werte und Ausführungen verwiesen.

**Anlagen:**

Anlage 1: Betriebskonzept der MH

Anlage 2: Auszug Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von EY