

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 06.08.2020	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat Amt: Mobilitätsamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2020/0220 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 511060 Kostenstelle: 068-001-10000 Kostenträger: 5110-61 Investitionsnummer: Sachkonto: diverse		

Betreff: Fortführung des Förderprojekts "QuartierMobil: Persistenz und Dynamik urbaner Mobilität - Strategien zur Zukunft von der Quartiersebene bis zur Gesamtstadt" (Phase 2) im Rahmen der Fördermaßnahme "Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt" des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF)

Vorlage vom: 28.07.2020

Beschlussvorschlag:

1. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt stimmt der Bewerbung zum Forschungsvorhaben „QuartierMobil: Persistenz und Dynamik urbaner Mobilität – Strategien zur Zukunft von der Quartiersebene bis zur Gesamtstadt“ (Phase 2) im Rahmen der Fördermaßnahme „Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) zu. Das Projekt wird als Beitrag zur nachhaltigen Stadt- und Mobilitätsentwicklung auf gesamtstädtischer Ebene ausdrücklich begrüßt. Voraussetzung für die Zustimmung zur Phase 2 des Projekts ist die Zustimmung zur Verlängerung der Phase 1 (Magistratsvorlage Nr. 2020/0219). Der Förderzeitraum erstreckt sich gemäß den Vorgaben des Fördergebers über den Zeitraum 01.01.2021 bis 31.12.2022.

2. Der kw-Vermerk der für dieses Projekt eingerichteten Stelle Nr. 1623 GVPI.(Loga 7876), 050 VZÄ, EG 11 TVöD wird entsprechend verlängert (kw 2022). Die Stelle wird im Stellenplan 2021 (vorbehaltlich der Beschlüsse der städtischen Gremien sowie der Genehmigung des Stellenplans durch die Aufsichtsbehörde) um 0,50 VZÄ auf 1,00 VZÄ, EG 11 TVöD (vorbehaltlich Neubewertung) aufgestockt. Mit dieser Aufstockung ist der Bedarf im Umfang von 0,75 VZÄ stellenplantechnisch in vollem Umfang abgedeckt.

Anlagen: Anlage_MV_QM2

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☒ Ja ☐ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 28. Juli 2020

Die Stadt Darmstadt steht mit dem Dieselfahrverbot und der Verpflichtung aus dem Luftreinhalteplan, alles zu unternehmen, um die Luftschadstoffe zu minimieren, vor der Herausforderung, die urbane Mobilität nachhaltig zu gestalten. Es müssen Lösungen für die Belastungen des ruhenden und fließenden Verkehrs gefunden werden, um eine sozial-ökologische Transformation urbaner Mobilität zu gewährleisten. Mit dem Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung wird diesen Anforderungen bereits Rechnung getragen.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hat im Rahmen des Forschungsvorhabens „QuartierMobil – Strategien zur Zukunft urbaner Mobilität“ (Phase 1) der Fördermaßnahme „Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt“ des Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) das „Reallabor Lincoln-Siedlung“ eingerichtet, in welchem das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung partizipativ mit der Zivilgesellschaft sowie mit den an der Entwicklung beteiligten Akteuren umgesetzt wurde. Das Förderprojekt wird in der Abteilung Mobilität; Sachgebiet Konzeptionelle Mobilitätsplanung des Mobilitätsamtes bearbeitet und trägt im Wesentlichen zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in der Lincoln-Siedlung bei. Die Goethe-Universität Frankfurt am Main hat als Verbundkoordinator und Kooperationspartner die Begleitforschung hierzu übernommen.

Das Projekt (Phase 1) läuft (vorbehaltlich des positiven Beschlusses zur Projektverlängerung, MV 2020/0219) zum 31.12.2020 aus. Die bereits im Förderantrag aus Phase 1 aufgeführte Übertragbarkeitskonzeption auf Bestandsquartiere soll nun in der Verstetigungsphase 2 („QuartierMobil: Persistenz und Dynamik urbaner Mobilität - Strategien zur Zukunft von der Quartiersebene bis zur Gesamtstadt“) auf die gesamtstädtische Ebene erfolgen. Hierzu dienen die Erkenntnisse und Fragestellungen aus der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Lincoln (Phase 1), aus denen ersichtlich wird, dass insbesondere der ruhende Verkehr ein fortwährend emotional aufgeladenes Thema ist.

Um eine sozial-ökologische Transformation urbaner Mobilität voranzutreiben, soll in Phase 2 eine Projektsteuerungsgruppe „Urbane Mobilität“ auf gesamtstädtischer Ebene eingerichtet werden. Unter Einbezug relevanter Schlüsselakteure (betroffene Fachämter, HEAG mobilo, Wohnungsbaugesellschaften, Schulen, Betriebe etc.) sollen sowohl räumlich differenzierte Parkraumkonzepte entwickelt und sukzessive umgesetzt als auch alternative Mobilitätsangebote etabliert werden. Hierzu sollen vier Quartiere ausgewählt werden, die sich hinsichtlich der sozio-demografischen Struktur, der verkehrlichen und der stadträumlichen Kennwerte sowie der Lage in der Stadt unterscheiden und in denen die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung unterschiedlich fortgeschritten ist. Ergänzt werden soll das Konzept durch vielfältige Mobilitätsangebote, die die Unabhängigkeit vom eigenen Auto fördern, sowie durch eine kontinuierliche Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit. Die erarbeiteten Push & Pull-Maßnahmen (u.a. Schaffung alternativer Mobilitätsangebote, Mobilitätsberatung, zielgruppenspezifische Informationsveranstaltungen, Parkraumbewirtschaftung) werden in enger Kooperation mit HEAG mobilo (Letter of Intent) fortgeführt. HEAG mobilo hat bereits im Herbst 2019 mit der ersten Umsetzung von Maßnahmen für ein quartierbezogenes Mobilitätsmanagement (u.a. Marketing Seniorenticket) begonnen.

Quartierbezogene Workshops sollen die Akzeptanz in der Bewohnerschaft fördern. Dabei werden sowohl Bewohnerinnen und Bewohner der Quartiere als auch weitere relevante Akteure (Wohnungsunternehmen, Einzelhandel, große Arbeitgeber etc.) in den Prozess eingebunden, um eine gemeinsame Lösung auszuloten. Hierbei sollen diese für das Thema

Mobilitätswende sensibilisiert, Anregungen aufgenommen und das Thema Parkraumbewirtschaftung sowie Alternativen zum eigenen Auto tiefergehend behandelt werden.

Der partizipative Charakter aus Phase 1 soll verstetigt und weitere wissenschaftliche Erkenntnisse zur Wirkung des Parkraummanagements und der Alltagsmobilität der Bewohnerinnen und Bewohner auf gesamtstädtischer Ebene gewonnen werden.

Somit nimmt das Projekt eine ganzheitliche Perspektive ein und wird zeitlich parallel zur geplanten Kampagne zur Verkehrswende durchgeführt, die gemeinsam durch die Wissenschaftsstadt Darmstadt, HEAG mobilo und Dadina erarbeitet werden soll. Hierzu haben bereits erste Abstimmungsgespräche stattgefunden. Aufgrund von Corona ist die Finanzierungsfrage jedoch noch nicht abschließend geklärt. Die Ergebnisse aus den Workshops und der Steuerungsgruppe „Urbane Mobilität“ werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und fließen direkt in die weitere Planung von Maßnahmen zur Transformation der Quartiere hin zu einer nachhaltigen Mobilitätsgestaltung ein.

Die wissenschaftliche Bearbeitung innerhalb des Projektes soll über eine empirische Erhebung (Akzeptanzbefragung) erfolgen. Hierbei soll geprüft werden, inwiefern das Thema Parkraumbewirtschaftung und Alltagsmobilität heute und zukünftig gelebt, akzeptiert und angenommen wird. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse sollen Rückschlüsse auf die Alltagsmobilität ermöglichen und weitere Handlungsoptionen bzw. Hemmnisse und Chancen für eine sozial-ökologische Transformation urbaner Mobilität identifizieren.

Die Fortführung erfolgt mit einigen Projektbeteiligten aus Phase I, darunter Goethe Universität, Büro StetePlanung und das Büro Planersocietät. Die Goethe Universität Frankfurt bindet die Stadt Frankfurt im Rahmen eines Letter of Intent (LOI) und das Büro StetePlanung über einen Unterauftrag in das Projekt ein. Lediglich die TU Braunschweig wird aufgrund der abgeschlossenen Teilfragestellung (vergleichende Politikfeldanalyse beider Reallabore) nicht an Phase 2 teilnehmen. Die Ergebnisse des Projekts QuartierMobil 1 werden mit Projektabschluss Ende des Jahres 2020 vorliegen.

Der Verbundkoordinator des Förderprojekts ist die Goethe-Universität Frankfurt am Main. Zur Umsetzung des Förderprojekts wird eine enge Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Steteplanung, der städtischen Verkehrsgesellschaft HEAG mobilo sowie der städtischen Wohnungsbaugesellschaft bauverein AG angestrebt..

Zur Umsetzung wird der kw-Vermerk der Projektstelle Nr. 1623 GVPI. [Loga 7876] bis 31.12.2022 verlängert. Zudem soll die Stelle im Stellenplan 2021 (vorbehaltlich der Beschlüsse der städtischen Gremien sowie der Genehmigung des Stellenplans durch die Aufsichtsbehörde) um 0,50 VZÄ auf 1,00 VZÄ aufgestockt werden. Mit dieser Aufstockung ist der Bedarf im Umfang von 0,75 VZÄ stellenplantechnisch abgedeckt. Im Rahmen des Projektes wird die Stelle primär für die Leitung der Steuerungsgruppe „Urbane Mobilität“ zuständig sein, jedoch auch die Workshops und die wissenschaftlichen Arbeiten inhaltlich begleiten und die Öffentlichkeits- und Kommunikationsstrategie übernehmen.

Gemäß den Förderrichtlinien ist die Förderlaufzeit auf 24 Monate begrenzt. Die Gesamtkosten des Projekts betragen 203.474,69 Euro. Davon sind 158.974,69 Euro für Personalaufwendungen und weitere 44.500 Euro für Sachmittel (InfoRad + Kommunikationsmaterialien, Dienstreisen etc.) vorgesehen. Bei der Berechnung der Personalaufwendungen wurde zur Kalkulation die Entgeltgruppe 13 TVöD angenommen, da mit Umsetzung der Phase 2 des Projektes eine Neubewertung der Stelle ansteht. Die Kosten

für die Wissenschaftsstadt Darmstadt belaufen sich auf maximal 30 Prozent der Gesamtausgaben (61.042,41 Euro). Aufgrund der angespannten Haushaltssituation bei den Kommunen durch die Corona-Pandemie prüft der Fördermittelgeber derzeit eine Minimierung der Eigenbeteiligung von Kommunen. Ein Beschluss zur Minimierung des Eigenanteils durch eine Förderquote von bis zu 100 Prozent wird voraussichtlich bis Ende August vorliegen.

Durch die mögliche Förderzusage für Phase 2 kann ein weiterer wichtiger Beitrag für die Mobilitätswende geleistet werden. Inhaltlich wird das Projekt einen wichtigen Verknüpfungspunkt im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes Darmstadt 2030+ darstellen.

Dezernat I

Dezernat IV
i. V.

Jochen Partsch
Oberbürgermeister

Jochen Partsch
Oberbürgermeister