

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0601/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	14.12.2016
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Modellvorhaben "Suermondviertel: ein Quartier in Bewegung"			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
11.01.2017	B 0	Kenntnisnahme	
19.01.2017	MA	Kenntnisnahme	
09.02.2017	PLA	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.

finanzielle Auswirkungen

Investive Auswirkungen	Ansatz 2016	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016	Ansatz 2017 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2017 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2016	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016	Ansatz 2017 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2017 ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Mit der Haushaltsplanung für das Jahr 2018 werden die erforderlichen noch fehlenden Mittel zur Umsetzung des Projektes für die beiden investiven Teilmaßnahmen bei PSP-Element 5-120102-000-05800-300-1 "Beeckstraße / Wespienstraße" und bei PSP-Element 5-120102-800-00700-300-1 "Fahrradabstellanlagen" sowie für die konsumtiven Teilmaßnahmen unter einem neu einzurichtenden PSP-Element "aktives Quartier" haushaltsneutral in den Haushalt eingeplant.

Erläuterungen:

Die Stadtverwaltung hat sich um die Teilnahme am ExWoSt-(**Ex**perimenteller **W**ohnungs- und **St**ädtebau) Forschungsfeld „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ beworben, wozu das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zusammen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit aufgerufen hatte. Im Rahmen des Programms sollen umsetzungsorientierte Mobilitätsangebote entwickelt und öffentliche Räume (besonders Verkehrsräume) so konzipiert, neu aufgeteilt und gestaltet werden, dass aktive Mobilität gefördert und die Stadtquartiere besser in das Stadt- und Regionalgefüge integriert werden. Bei der Entwicklung von Lösungsansätzen und Maßnahmen sollen die Anlieger und Nutzer durch innovative Bürgerbeteiligung und Partizipation umfassend in den Planungs- und Umsetzungsprozess eingebunden werden. Entsprechend der Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt soll der Stadtverkehr in Einklang mit den Nutzungsansprüchen von Wohnen, Arbeiten, Umwelt und öffentlichen Räumen stehen. Geeignete Verkehrsnetze für den Fuß- und Radverkehr sollen eine klima-, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität sowie einen angenehmen Aufenthalt im öffentlichen Raum ermöglichen. Dies umfasst speziell die Entwicklung und Optimierung neuer oder bestehender Infrastrukturen für den Fuß- und Radverkehr sowie Inter- und Multimodalität, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch städtebauliche Aufwertung sowie systematische Vorhaben der Information und Kommunikation.

Projekt „Suermondt Viertel: nah, urban und vielfältig – ein Quartier in Bewegung“

Die Stadtverwaltung hat sich mit dem Projekt „Suermondt Viertel: nah, urban und vielfältig – ein Quartier in Bewegung“ beworben. Aufgrund der Kurzfristigkeit der Ausschreibung (Aufruf im August; Abgabe September) hat die Verwaltung dies am 29. September 2016 per Mitteilung im Mobilitätsausschuss angezeigt. Durch die beschlossene Rahmenplanung Gasborn und Suermondt Viertel aus den vergangenen Jahren liegt eine exzellente Vorarbeit vor, wovon Teilelemente zur Zeit zur Umsetzung vorbereitet werden. Mit der Teilnahme am ExWoSt-Projekt werden ein weitergehender Austausch mit anderen Modellstädten ermöglicht, zusätzliche externe Expertise durch die Projektbegleitung gewährt und zusätzliche Fördermittel in Höhe von 250.000 € zur Verfügung gestellt.

Das Aachener Projekt wurde als eines von vier Modellprojekten ausgewählt. Dabei wurden sowohl der Rahmenplan, die Arbeit am VEP mit der verabschiedeten „Vision Mobilität 2050“ sowie die Vorarbeiten zur Strategie 2030 als auch das Innenstadtkonzept 2022 gewürdigt.

Projekthinhalte:

Das Projekt ist in drei inhaltliche Arbeitspakete (AP) mit unterschiedlichen Maßnahmen unterteilt. Dazu werden „allgemeine Maßnahmen durchgeführt.

AP 1: Flächentransformation

AP 2: Sharing-Angebote

AP 3: Multiplikation und Verankerung

AP 4: allgemeine Maßnahmen

AP 1: Flächentransformation

In diesem AP sind alle Maßnahmen enthalten, die konkret auf eine Veränderung der Flächeninanspruchnahme „vom Verkehrsraum zum Begegnungsraum“ (Thema des Rahmenplans) abzielen.

Dabei werden auch Maßnahmen aufgeführt, die sich bereits in einer Konzeptionierungsphase befinden und aus anderen Töpfen finanziert werden. Mit der Aufnahme in das Programm „aktive Mobilität“ werden bei diesen Maßnahmen im Wesentlichen Beteiligungselemente finanziert, die nicht Bestandteil der ursprünglichen Projektfinanzierung sind. Sie sollen die Bedeutung für die „aktive-Mobilität“ innerhalb des Viertels verdeutlichen..

1.1. Begegnungsbereich Martin-Luther-Straße, Richardstraße, Gottfriedstraße

Der Begegnungsbereich soll zur Verknüpfung des „Martin Luther Platzes“ und des Berufskollegs mit der Richardstraße und der neu entstandenen bzw. aufgewerteten Spiel-, Grün- und Freifläche „Suermondtpark“ geschaffen werden. Der fließende Verkehr soll entschleunigt werden, die Fläche als Begegnungsbereich ausgebaut werden.

Der Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.11.2014 liegt vor, die Maßnahme ist Bestandteil des Innenstadtkonzepts 2022 der Stadt Aachen und wird als Städtebaufördermaßnahme angemeldet. Die Erarbeitung der Ausbauplanung steht für 2017 an, auf deren Grundlage sollen konkrete Städtebaufördermittel eingeplant werden. Die Umsetzung ist in 2018 geplant.

Im Projekt ist eine Beteiligungsveranstaltung vorgesehen.

1.2. Begegnungsbereich Wespienstraße (Beeckstraße)

Die Wespienstraße ist speziell im Abschnitt zwischen Beeckstraße und Martin-Luther-Straße „Herzstück“ des „Bildungsquartiers“. Die KGS Beeckstraße grenzt unmittelbar an, ebenso das Paul-Julius-Reuter Berufskolleg sowie das evangelische Gemeindehaus mit den jeweiligen Freiflächen. Die Vorbereiche der Einrichtungen werden durch eine Umgestaltung aufgewertet, der fließende Verkehr wird entschleunigt. Durch die Verkehrsberuhigung wird die Sicherheit erhöht und die Nutzungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr verbessert.

Der Planungsprozess soll die Erfahrungen aus Maßnahme 1.1. aufnehmen.

1.3. Suermondtpromenade

Die Suermondtpromenade ist eine wichtige Fußwegverbindung innerhalb und - in Verlängerung - auch durch das Viertel. Im Zuge der Umsetzung des Rahmenplanes Gasborn und Suermondviertel sind bereits Teilmaßnahmen zur gestalterischen und funktionalen Aufwertung für Fußgänger umgesetzt worden. Darüber hinaus soll im Einmündungsbereich zur Theaterstraße abschnittsweise ein Fußweg verbreitert werden. Die Maßnahme ist Bestandteil des Innenstadtkonzepts 2022 und wird als Städtebaufördermaßnahme angemeldet. Im Projekt ist eine Beteiligungsmaßnahme vorgesehen. Im Bereich des Suermondplatzes soll die Aufenthaltsqualität verbessert und die Zugänglichkeit verbessert werden. Dazu soll eine Planung erarbeitet werden.

1.4. Fußgängerpremiumroute

Als ein Projekt des Innenstadtkonzeptes 2022 ist die Umsetzung von 10 Premiumwegen aus der Innenstadt in die umgebenden Grünräume beschlossen. Dabei sollen mit einfachen Mitteln die

Bedingungen für Fußgänger verbessert und eine behindertengerechte, sichere und deutlich wiedererkennbare Wegeführung geschaffen werden. Die Route 3 führt über die Wirichsbongardstraße, Schildstraße, Harscampstraße und Lothringer Straße von der Innenstadt in das Frankenberger Viertel. Die Maßnahme wird im Rahmen des Innenstadtkonzeptes zur Städtebaufördermaßnahme angemeldet. Im Projekt ist eine Beteiligungsmaßnahme vorgesehen.

1.5. Radvorrangroute

Als ein wesentliches Projekt des Verkehrsentwicklungsplanes und der Luftreinhalteplanung ist die Umsetzung eines Radvorrangnetzes in der Stadt benannt. Einen ersten konkreten Aufschlag macht die Radvorrangroute 1, die Eilendorf (im Osten) über die Innenstadt mit dem Hochschulcampus im Westen verbindet. Im Wesentlichen auf Nebenstrecken geführt soll der Radverkehrsanteil deutlich erhöht werden. Die Route führt über die Wirichsbongardstraße, Schildstraße, Harscampstraße und Lothringer Straße parallel zur Fußgängerpremiumroute. Die Maßnahme wird im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Landes gefördert. Im Projekt ist eine Beteiligungsmaßnahme vorgesehen.

1.6. Fahrradparken

Um der immer größeren Nachfrage nach sicheren Abstellmöglichkeiten für Radfahrer zu entsprechen und u.a. die Nutzungsmöglichkeiten für teurere Pedelecs zu erhöhen soll erstmals in einem Aachener Quartier ein flächendeckendes Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden. Dazu ist eine Analyse der Situation im Quartier sowie ein Handlungs- und Umsetzungskonzept vorgesehen.

AP 2: Sharing-Angebote

In diesem AP ist die Bereitstellung von sharing-Infrastruktur und Vermittlung entsprechender Mobilitätsangebote zusammengefasst. Der Untersuchungsansatz geht davon aus, dass das Angebot von gut zugänglichen funktionierenden Mobilitätsalternativen einen wesentlichen Beitrag zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens leistet. Dabei ist zum einen für eine gute Infrastruktur zu sorgen. Zum anderen ist die Vermittlung der angebotenen Alternativen, also eine notwendige Informations- und Überzeugungsarbeit wesentlicher Bestandteil.

2.1. Bike-Sharing

Im Rahmen des Projektes sind Fördermöglichkeiten für den Aufbau von zwei Pedelec-Verleihstationen des Systems Velo-City vorgesehen.

2.2. Car-Sharing

Im Projekt sind Fördermöglichkeiten für den Ausbau der bestehenden bzw. den Aufbau einer weiteren Station vorgesehen.

Für die Verbreitung beider Sharing-Systeme ist die Durchführung von Informations-Veranstaltungen vorgesehen.

AP 3 Multiplikation und Verankerung

Um die Potentiale innerhalb des Quartiers zu fördern, soll über Ideen und Maßnahmen kontinuierlich informiert und diese geeignet beworben werden. Dabei soll eine Partizipation aller Bewohner und Nutzer des Quartiers stattfinden. Besondere Zielgruppen, die einer aktiven Mobilität sehr offen gegenüberstehen, sollen mit spezifischen Maßnahmen angesprochen werden.

3.1. Quartierfonds

Die Einrichtung eines Quartierfonds für Kleinmaßnahmen zur Förderung von aktiver Mobilität in Eigenregie soll Gelegenheit geben, von den Beteiligten selbst erarbeitete Ideen auch umzusetzen. Als Kleinmaßnahme kann z.B. die Ausrichtung einer Veranstaltung, die der Förderung der aktiven Mobilität im Quartier dient, oder die Gestaltung einer öffentlichen Teilfläche betrachtet werden. Die Maßnahme soll zur Förderung der Beteiligungsstruktur dienen. Die Vergabe von Mitteln geschieht in einem qualifizierten Verfahren durch ein Gremium.

3.2. Schulprojekt

Für Ein Projekt zur schulischen Mobilität an der KGS Beeckstraße werden Fördermittel zur Verfügung gestellt. Dabei wird Bezug genommen auf bereits an anderen Schulen erfolgreich durchgeführte Projekte zur Förderung der eigenständigen Mobilität von Schülerinnen und Schüler. Dies soll durch ein Beteiligungsverfahren und Integration in den Unterricht nachhaltig verankert werden. Die Schule würde damit in die Lage versetzt, die Programminhalte dauerhaft alleine umzusetzen.

3.3. Homepage

Die Einrichtung einer Homepage dient der kontinuierlichen Information über das Projekt, des Fortschritts der einzelnen Maßnahmen und der Ankündigung jeweils neuer Veranstaltungen. Die Seite soll in den städtischen Internetauftritt integriert werden.

3.4. Patenschaften

Mit der Einrichtung von Patenschaften sollen Bürger animiert werden, über die kritische Auseinandersetzung mit den im Quartier beabsichtigten Maßnahmen hinaus Verantwortung für die Entwicklung der öffentlichen Räume zu übernehmen. Es werden für Patenschaften relevante Maßnahmen festgelegt und mit den Beteiligten vereinbart.

3.5. Stadtradelkampagne

Die Stadt Aachen beteiligt sich seit mehreren Jahren mit wachsender Teilnehmerzahl an der StadtRadelkampagne des Klimaschutzbündnisses. In 2016 waren 86 Teams mit 900 Radlern unterwegs, die in dem dreiwöchigen Aktionszeitraum 280.000 Kilometer erradelt haben. Innerhalb des Projektzeitraums soll die Kampagne im Quartier besonders beworben werden, um über den spielerischen Ansatz das Radfahren weiter zu verbreiten. Die berufsbildenden Schulen stehen hier im besonderen Fokus.

3.6. Stadtteilspaziergänge

Stadtteilspaziergänge sollen als Beteiligungs- und Informationselement zur Sensibilisierung der Teilnehmenden für die Qualitäten und Probleme des Stadtviertels genutzt werden. Wie ist das Straßen- und Wegenetz entstanden? Was ist gewachsen und was ist mit welcher Absicht geplant worden? Welche besonderen Gebäude und welche ungewöhnlichen städtebaulichen Strukturen lassen sich auf kurzen Wegen im Viertel entdecken? Auf die Spuren nach Versperrem, Verborgenen und auf Stadtpromenaden führen drei Spaziergänge zur Erkundung des Suermondt Viertels für Bewohner und Interessierte.

Während einer der Spaziergänge mit dem allsommerlichen Kulturfestival „Across the borders“ im Dreiländereck verbunden werden soll, wird ein weiterer die Aktivitäten aus dem Sofortprogramm Suermondt Viertel Gasborn (2010-2012) wieder aufnehmen. Ein dritter soll den neu zu entwickelnden Premiumweg von der steinernen Stadt ins Grün erproben.

Alle Spaziergänge sollen dokumentiert und mit einem kleinen Spaziergangsführer, der für den Alltag taugt, ergänzt werden.

3.7. Veranstaltungen

Hier ist die Durchführung aller allgemeinen Info- und Werbeveranstaltungen gemeint. Nach interner Konzeptphase soll ein Auftakt im 1. Quartal 2017 erfolgen. Zeit, Thema und Umfang weiterer Veranstaltungen kann erst als Ergebnis des Beteiligungsgremiums konkretisiert werden. Es werden mind. 3 Veranstaltungen durchgeführt.

Projektmanagement

Die Leitung des Projektes ist im städtischen Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen verortet. Ein internes Projektteam wird den Prozess unter Beteiligung weiterer Fachbereiche kontinuierlich begleiten.

Themenbezogen soll eine offene Beteiligungsstruktur Möglichkeiten zur Projektmitgestaltung durch weitere Beteiligte aus dem Gebiet schaffen. Dabei zählen neben den interessierten Bewohnerinnen und Bewohnern auch Akteure aus ansässigen Vereinen und Verbänden sowie weitere öffentliche und private Partner (z.B. Schulen, Hochschulen, APAG, Aquis-Plaza/ECE Center-Management, Religionsgemeinschaften...). Dies soll ggfs. unter Mitarbeit externer Moderation geschehen.

Finanzielle Auswirkungen

Gefördert wird das Projekt mit einer Bundeszuwendung, die maximal 50% des Projektvolumens betragen darf. Der kommunale Eigenanteil muss mindestens 30% betragen und kann durch Eigenleistung erbracht werden.

Durch das Projekt wird eine Fördereinnahme in Höhe von 249.500 € für die Jahre 2017 bis 2019 erzielt. Davon entfallen 85.000 € auf investive Maßnahmen und 164.950 € auf konsumtive Maßnahmen. Für die Ausgabe/Vereinnahmung der konsumtiven Mittel wird ein neues PSP-Element „aktives Quartier“ gebildet.

Das zur Förderung angemeldete Modellvorhaben enthält im investiven Bereich zwei Maßnahmen. Das ist zum einen die Maßnahme Beeckstraße/Wespiesenstraße, für die unter PSP-Element 5-120102-000-

05800-300-1 in 2018 bereits Planungskosten i.H.v. 31.500 € im Haushalt und Umsetzungskosten auf der § 14-Liste vorgesehen sind. Die Umsetzungskosten werden mit der Haushaltsplanung 2018 bzw. 2019 haushaltsneutral unter Berücksichtigung der Förderung (vorgesehen sind 60.000 €) eingeplant.

Die zweite investive Maßnahme ist der Bereich "Fahrradparken". Hier sind unter PSP-Element 5-120102-800-00700-300-1 bereits 15.000 € jährlich in den Jahren 2017 bis 2019, insgesamt also 45.000 € im Haushalt eingeplant. In 2018 und 2019 werden die Ansätze so aufgestockt, dass die veranschlagten Kosten von insgesamt 50.000 € zur Verfügung stehen und gleichzeitig die zusätzlichen Fördereinnahmen von insgesamt 25.000 € eingeplant.

Der konsumtive Eigenanteil, der nicht durch Eigenleistung gedeckt werden kann, in einer Höhe von 17.000 € wird durch Einplanung der Gesamtmaßnahme in den Haushaltsjahren 2018 und 2019 haushaltsneutral in den Haushalt eingebracht.

Anlage/n:

Anlage 1: Projektaufruf

Anlage 2: Maßnahmenübersicht



PROJEKTAUFRUF

Modellvorhaben gesucht für das ExWoSt-Forschungsfeld „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“.

Beabsichtigen Sie, aktive (muskelbasierte) Mobilität in einem Stadtquartier durch die gezielte Förderung von Fuß- und Radverkehr zu stärken?

Möchten Sie Projekte zur Förderung von aktiver Mobilität in einem Stadtquartier gemeinsam mit den Bewohnerinnen und Bewohnern entwickeln und Stadt- und Mobilitätsplanung für Jedermann erlebbar machen?

Haben Sie das Ziel, den öffentlichen Raum in einem Quartier zu Gunsten bewegungsaktiver Verkehrsarten neu zu ordnen und damit die Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen?

Möchten Sie die städtebaulichen und verkehrlichen Potenziale eines Quartiers zur Verbesserung der Lebens- und Umweltqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner aufzeigen und erschließen?

Beschreiten Sie diesen Weg systematisch und ist dieses Vorhaben Teil einer kommunalen städtebaulich/verkehrlichen Gesamtstrategie?

Möchten Sie gerne mit fachlicher Unterstützung modellhafte Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität durchführen, die auch auf andere Wohnquartiere übertragbar sind?

Interessiert?

Dann bewerben Sie sich als Modellvorhaben beim
ExWoSt-Forschungsfeld „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“.

Bewerbungsfrist: 13. September 2016

Worum geht es?

Menschen, Vielfalt und Lebendigkeit in Straßenräumen erzeugen Urbanität und sind maßgeblich für die Qualität des sozialen Miteinanders der Städte. Aktive Mobilität – Radverkehr und Zufußgehen genauso wie bspw. Skateboard fahren und Inlineskaten – bietet in öffentlichen Räumen vielfältige Erlebnisse individueller wie gesellschaftlicher Art. Regelmäßige Bewegung verschafft einen Ausgleich zu häuslicher und beruflicher Arbeit, entspannt und ist gesund. Der Aufenthalt im öffentlichen Raum der Stadtquartiere fördert ein lebenswertes und menschenfreundliches Umfeld.

Entsprechend der Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt soll der Stadtverkehr in Einklang mit den Nutzungsansprüchen von Wohnen, Arbeiten, Umwelt und öffentlichen Räumen stehen. Geeignete Verkehrsnetze für den Fuß- und Radverkehr sollen eine klima-, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität sowie einen angenehmen Aufenthalt im öffentlichen Raum ermöglichen. Dies umfasst speziell die Entwicklung und Optimierung neuer oder bestehender Infrastrukturen für den Fuß- und Radverkehr sowie Inter- und Multimodalität, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch städtebauliche Aufwertung sowie systematische Vorhaben der Information und Kommunikation.

So trägt die Förderung aktiver Mobilität in mehrfacher Hinsicht zur Aufwertung der Stadtquartiere bei, indem einerseits das Quartier und die dort bestehenden Strukturen Wohnen, Arbeiten, Versorgung gestärkt und andererseits die Belastungen durch den fließenden und ruhenden Autoverkehr - Schadstoffe, Lärmemissionen oder Platzverbrauch - reduziert werden. Aktive Mobilität betrifft die Ansprüche und Bedürfnisse einer sehr breiten Masse von Menschen und bedeutet selbstbestimmte Mobilität sowie Kommunikation im öffentlichen Raum. Die Förderung aktiver Mobilität unterstützt auch



die Menschen, die auf sich selbst gestellt sind und ihren Alltag ohne Auto bewältigen (müssen), denn auch mobilitäts- eingeschränkte Menschen benutzen mittels Rollstuhl oder einer Gehhilfe Fußwege und sind auf deren Funktionsfähig- keit angewiesen.

Das ExWoSt-Forschungsfeld „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ zeichnet sich durch die Themenstellung an der Schnittstelle zwischen Stadtentwicklung und Verkehrsplanung aus. Im Rahmen dessen sollen in voraussichtlich vier Mo- dellvorhaben umsetzungsorientierte Mobilitätsangebote entwickelt und öffentliche Räume (besonders Verkehrsräume) so konzipiert, neu aufgeteilt und gestaltet werden, dass aktive Mobilität gefördert und die Stadtquartiere besser in das Stadt- und Regionalgefüge integriert werden. Bei der Entwicklung von Lösungsansätzen und Maßnahmen sollen die An- lieger und Nutzer durch innovative Bürgerbeteiligung und Partizipation umfassend in den Planungs- und Umsetzungs- prozess eingebunden werden.

Folgende Forschungsfragen bilden den Rahmen für das Forschungsfeld:

- Wie können Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung auf Stadtteil- und Quartiersebene im Sinne der Leipzig Charta und einer integrierten Stadtentwicklungs- und Mobilitätsplanung derart verknüpft werden, dass maßgebliche Effekte zur Verbesserung von Lebens- und Umweltqualität entstehen?
- Wie kann aktive Mobilität gestärkt werden, um einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in Stadtquartieren zu erhöhen?
- Wie können öffentliche Verkehrsräume effizient und kostengünstig umgestaltet werden, um aktive Mobilität besser zu fördern?
- Wie können die Ansprüche aktiver Mobilitätsformen an die öffentlichen Verkehrsräume berücksichtigt werden, so- dass ein Beitrag zur Förderung aktiver Mobilität sowie der Qualität öffentlicher Räume geleistet wird?

Ziel des ExWoSt-Forschungsfeldes ist der Nachweis, dass durch integriertes Handeln ein intelligentes und stadtverträg- liches Miteinander der unterschiedlichen Mobilitätsformen möglich ist und so eine positive städtebauliche Entwicklung angeregt werden kann.

Welche Voraussetzungen muss eine Bewerbung für das vorgesehene Modellvorhaben/Stadtquartier erfüllen?

- Aussagen zur künftigen Stadt- und Verkehrsentwicklung des Quartiers sowie konkrete, politisch abgestimmte Ziel- setzungen sollen vorliegen, z.B. durch Stadtentwicklungskonzept, Verkehrsentwicklungsplan / Masterplan Mobilität, o.ä.. Diese sollten ein grundsätzliches Verständnis und Aussagen zur Mobilitätsentwicklung und Straßenraumge- staltung des Quartiers enthalten.
- Eine explizite Strategie zur Förderung der aktiven Mobilität in Quartieren z.B. in Fußverkehrs-, Radverkehrs- oder Klimaschutzkonzepten etc.
- Die Maßnahmen sollen sich über weite Teile des definierten Quartiers erstrecken („Netzcharakter“) und sollten sich nicht auf eine punktuelle Platzsituation oder einen einzelnen Streckenabschnitt beschränken.
- Strukturen einer aktiven Bürgerbeteiligung und Partizipation sind erwünscht.
- Aktive und produktive Einbindung von Stakeholdern in den Prozess der Entwicklung einer Maßnahme einschließlich der Nutzung durch stetigen Austausch und Möglichkeiten zur Einflussnahme.



Wer kann teilnehmen?

- Antragsteller können Kommunen mit mindestens 30.000 Einwohnern sein.
- Der Raumbezug der Modellvorhaben soll sich auf Stadtquartiere mit vorwiegender Wohnnutzung (Quartiere mit höherer Bevölkerungsdichte, Gründerzeitquartiere, ggf. unter Einbeziehung von Stadtteilzentren an Hauptverkehrsstraßen sowie Großwohnsiedlungen) konzentrieren.
- Die Bevölkerungsdichte in den Stadtquartieren sollte 3.000 Einwohner/km² möglichst nicht unterschreiten.
- Ein lokal (auch politisch) abgestimmtes Planungskonzept sollte bis November 2016 vorliegen, das im Zeitraum 2017 bis 2019 umgesetzt wird.

Wie lange ist der Projektzeitraum?

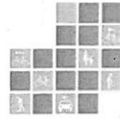
- Die Laufzeit der Modellvorhaben beginnt im Dezember 2016 und endet im Juni 2019.

Wie werden die Modellvorhaben unterstützt?

- Es werden voraussichtlich vier Modellvorhaben ausgewählt, für die das BBSR jeweils eine Zuwendung in Höhe von bis zu 250.000 Euro innerhalb der Projektlaufzeit gewährt.
- Neben der finanziellen Zuwendung erfahren die Modellvorhaben eine fachliche Unterstützung in Form einer laufenden Beratung durch die Forschungsassistenz des BBSR sowie durch den Austausch mit anderen Modellvorhaben im Rahmen von Projektwerkstätten und Fachveranstaltungen.
- Die Projekte werden ferner im Rahmen der Informations- und Öffentlichkeitsarbeit zum Forschungsfeld (u.a. Internet, ExWoSt-Informationen, Fachkonferenzen) bundesweit bekannt gemacht.

Welche finanzielle Eigenleistung wird von den Modellvorhaben erwartet?

- Die Bundeszuwendung beträgt maximal 50% des Projektvolumens. Der kommunale Eigenanteil muss mindestens 30% betragen. Die Differenz kann durch Einbringen von Drittmitteln ausgeglichen werden, ansonsten ist ein Eigenanteil von 50% erforderlich. Die Erbringung der Eigenmittel kann u.a. durch Personalleistungen (Arbeitsstunden) nachgewiesen werden.
- Die Genehmigung oder Genehmigungsfähigkeit der im Rahmen des Modellvorhabens durchzuführenden Maßnahmen sollte (u.a. durch die Straßenverkehrsbehörde) gesichert sein.



Welche Leistungen sind förderfähig?

- Für folgende Aktivitäten und Maßnahmen auf Quartiersebene zur Förderung von aktiver Mobilität ist eine Bundeszuwendung möglich:
 - Investive Maßnahmen
Entwicklung oder maßgebliche Optimierung neuer oder bestehender Infrastrukturen für den Fuß- und Radverkehr sowie deren Verknüpfung (u.a. mit öffentlichen Fahrradverleihsystemen, Car-Sharing sowie dem ÖPNV zur Verbesserung der Bedingungen für Multimodalität), Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Quartier durch städtebauliche Aufwertung (insbes. in öffentlichen Verkehrsräumen), Maßnahmen zur Umgestaltung und Neuaufteilung in Straßenräumen zugunsten aktiver Mobilitätsformen,
 - Verbesserung des Fahrradklimas bzw. Fußverkehrsklimas durch systematische Vorhaben im Bereich der Information und Kommunikation,
 - Planungsleistungen,
 - Maßnahmen zur Bürgerbeteiligung und Partizipation,
- Es ist möglich, Leistungen an eine lokale Projektforschung/Planungsbüro extern zu vergeben oder durch fachkundige Projektbeteiligte abdecken zu lassen.
- Eine Förderung ist ausgeschlossen, wenn vor dem Zugang des Zuwendungsbescheids mit der Maßnahme begonnen wurde.

Welche forschungsbedingten Leistungen hat das Modellvorhaben (Zuwendungsempfänger) zu erbringen?

- Die Zusammenarbeit mit der Forschungsassistenz des BBSR innerhalb des Projektzeitraums ist erforderlich.
- Während der Projektlaufzeit finden fünf Workshops statt. Der erste Workshop wird zu Beginn der Konzeptphase im Frühjahr 2017 abgehalten. Die vier weiteren Workshops finden projektbegleitend zwischen Herbst 2017 und Frühjahr 2019 statt. Eine aktive Teilnahme an den Workshops innerhalb der Projektlaufzeit durch Schlüsselpersonen wird erwartet.
- Vorausgesetzt wird die Bereitschaft, ggf. eine Projektwerkstatt beim Zuwendungsempfänger durchzuführen und die Organisation der Veranstaltung zu unterstützen (Catering wird durch das BBSR und seine Forschungsassistenz finanziert).
- Vor Ort sollen bis zu vier Termine mit der Begleitforschung und dem Zuwendungsgeber - ggf. auch in Form lokaler Veranstaltungen - durchgeführt werden.
- Projektfortschritt und -ergebnisse sind über drei Zwischenberichte und einen Ergebnisbericht sowie ggf. durch weitere Materialien und Informationen zu dokumentieren. Ergänzend kann die ExWoSt-Forschungsassistenz Telefoninterviews mit Projektakteuren durchführen. Vorausgesetzt wird auch die Bereitschaft, eine Begleitforschung zu den Modellvorhaben zuzulassen. Dabei werden die Modellvorhaben evaluiert sowie Befragungen über relevante Motivationsfaktoren zur aktiven Mobilität in den Modellstädten durchgeführt.



Wie erfolgt die Bewerbung?

- Die Bewerbung kann ausschließlich über das **Bewerbungsformular** (www.bbsr.bund.de → Aktuell → Aufrufe → ExWoSt Aktive Mobilität in städtischen Quartieren) erfolgen.

Wie werden die Projekte ausgewählt?

- Das BMUB und das BBSR werden die Vorschläge in Kooperation mit der Forschungsassistenz fachlich vorbewerten und ggf. weitere Informationen vor Ort im Rahmen einer Bereisung einholen.
- Die Auswahl erfolgt in einer Jurysitzung unter Beteiligung der Zuwendungsgeber, kommunaler Spitzenverbände sowie Vertreterinnen und Vertretern der Länder und der Wissenschaft anhand folgender Kriterien:
 - Zulässigkeit der Bewerbung,
 - Übereinstimmung mit den Zielen des Forschungsfeldes,
 - Eignung des Gebietstyps,
 - Konzeptreife der Planung einschließlich politischer Beschlüsse,
 - Innovationsgrad,
 - Finanzierungssicherheit,
 - Realisierbarkeit der Durchsetzungs- und Realisierungsstrategie,
 - Geeigneter, plausibler Zeitplan,
 - Kooperationsbereitschaft,
 - Chancen der Übertragbarkeit der Ergebnisse,
 - Beitrag zum Erkenntnisinteresse des Bundes.

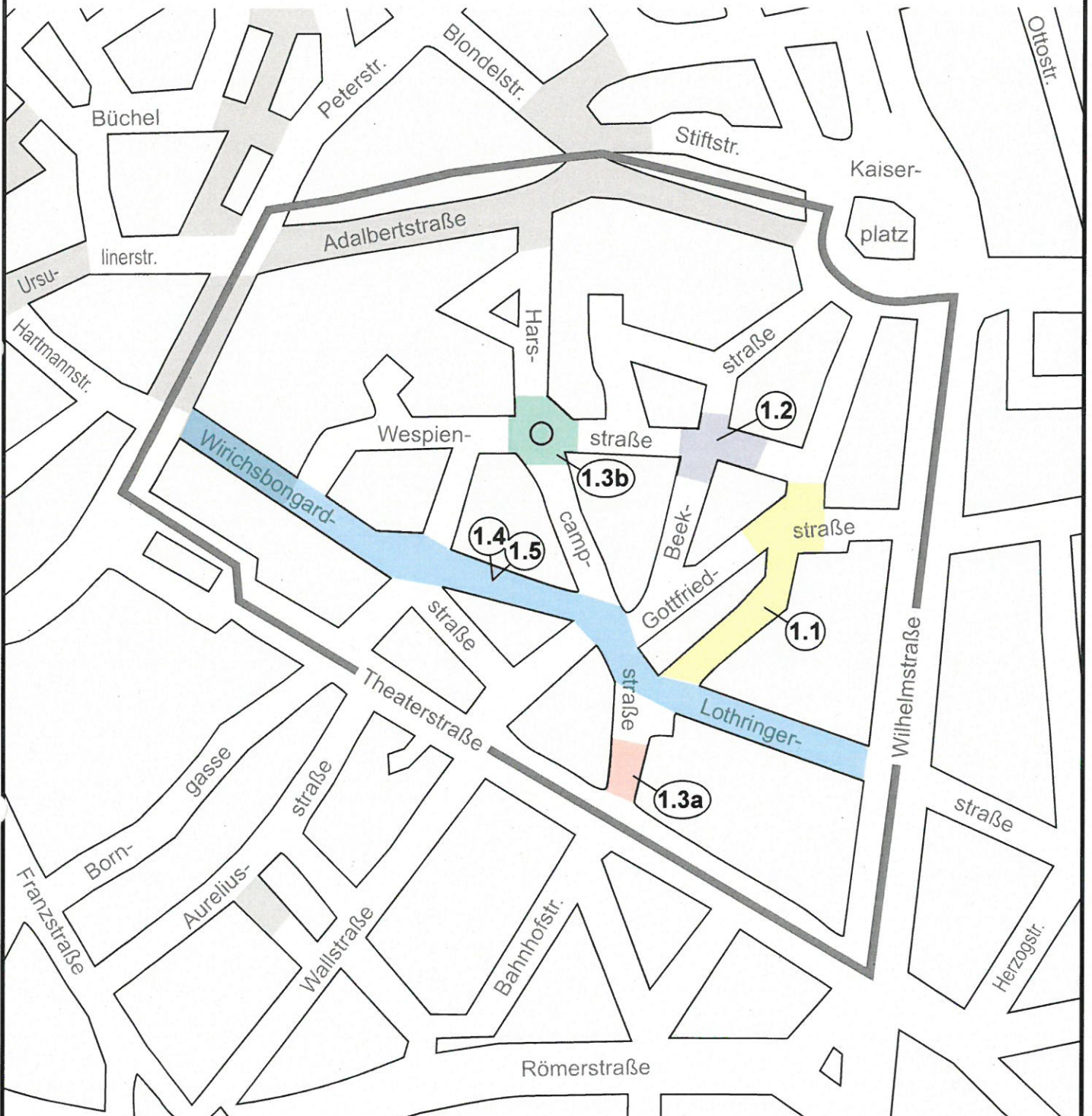
Welche Fristen müssen berücksichtigt werden?

- Das ausgefüllte Bewerbungsformular muss bis spätestens 13. September 2016 eingegangen sein.
- Die Entscheidung über die Auswahl der Modellvorhaben erfolgt bis Anfang November 2016.
- Die Zuwendungsanträge der ausgewählten Modellvorhaben müssen dem BBSR bis zum 20. November vorliegen.
- Die Modellvorhaben starten offiziell im Dezember 2016.

Wie werden Fragen beantwortet?

- Rückfragen zum Projektauftrag können bis zum 8. September 2016 per E-Mail an aktive-mobilitaet@bbr.bund.de gestellt werden.
- Alle Fragen und Antworten können im **Rückfragenpool** (www.bbsr.bund.de → Aktuell → Aufrufe → ExWoSt Aktive Mobilität in städtischen Quartieren) eingesehen werden.

Maßnahmenübersicht aktives Quartier Suermondviertel



- 1.1 Begegnungsbereich Martin-Luther-Straße / Gottfriedstraße / Richardstraße
- 1.2 Begegnungsbereich Wespienstraße / Beekstraße
- 1.3 Suermondtpromenade a) Harscampstraße / Theaterstraße
- b) Suermondtplatz
- 1.4 / 1.5 Premiumfußweg 3 / Rad-Vorrang-Route 1

Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen

