kriterienliste neubaugebiete

- wurde am 1.2.2018 unters volk gebracht
- https://hutmachergass.de/hmg/misc/Klimawandel_und_Stadtplanung_in_Dieburg_02_2018.pdf

2/2018

In der Spätwinter-Ausgabe (1/18) checken wir neben den Fußverkehrs-Checks auch kommunale Klimapläne zum Verkehr. - „Vor Ort“ sind wir zum einen in Berlin und zeigen, wie die Verwaltung gegen Radler/innen und Fußgänger/innen plant; zum anderen sind wir in München und diskutieren das dortige Netz von Fußverkehrszonen. – Als Antwort auf einen positiven Beitrag zu Fahrradstraßen in der vorherigen Ausgabe meint unser Autor „Niemand braucht Fahrradstraßen!“. – Wie hat das Wien eigentlich bewerkstelligt, dass dort der Autoverkehr abnahm? - Wir untersuchen den ADAC-Zufriedenheits-Monitor. – Ein Team stellt ihr Master-Studierenden-Projekt vor, in der neben praktischen Planungswerkzeugen eine offensivere und politischere Planung für Stadtstraßen gefordert wird. – Wir diskutieren die Sinnhaftigkeit der polizeilichen Aufnahme der Unfallursache Nr. 64. - Weitere Beiträge, Rezensionen und die Satire-Kolumne „Kotflügel“ runden das Heft ab. Mehr Infos unter: http://www.mobilogisch.de/aktuell.html?pk_campaign=NL-Januar-2018

Mobilität

Zielgrößen

- Ohne Verkehrswende keine Energiewende.
- Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, 40 Prozent des Endenergieverbrauchs im Verkehr bis 2050 (Basisjahr 2005) einzusparen.[1)]. Die verbleibende Energie muss demnach bis spätestens 2050 aus erneuerbaren Quellen kommen, auch der Strom für die Elektrofahrzeuge.
- Da bei der Effizienz der Fahrzeuge keine wesentliche Steigerung mehr zu erwarten ist, kommt es darauf an, den absoluten Energieeinsatz zu senken, wobei in erster Linie eine deutliche Änderung des Modal Splits (Aufteilung der Verkehrsleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger) sowie eine Verringerung der Verkehrsleistung insgesamt, z.b. durch das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ zu nennen sind.
- Eine durch den ADFC beauftragte repräsentative Umfrage[2)] ergab "Die Hälfte aller Bundesbürger wünscht sich eine andere Aufteilung des öffentlichen Raumes. 87 Prozent von ihnen wollen mehr Platz für Begegnungen, Rad- und Fußverkehr, 50 Prozent wollen diese Veränderung zulasten des Autoverkehrs."
- Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren sollten nur bis zu einer bestimmten Leistung und bei Einsatz von regenerativ erzeugtem Gas (Power-to-Gas, ***kein*** Gas aus Agrogasanlagen gefördert werden. Im übrigen muss der Trend zu immer größeren und schwereren Autos (SUVs) umgekehrt werden, auch durch stadtplanerische Maßnahmen, indem an den eigentlichen Zweck besser angepasste, das heißt in aller Regel kleiner und schwächer motorisierte Fahrzeuge bevorzugt werden (z.B kleinere Stellplätze, nicht größere!).

Um diesen Umbau des Verkehrssystems in Dieburg zu verwirklichen, sollte die Infrastruktur in den Neubaugebieten von Beginn an entsprechend geplant werden, ebenso bei der Sanierung im

Verkehrswegebestand.

Was kann das für Dieburger Neubau- und Sanierungsgebiete bedeuten?

- Im innerörtlichen Bereich sollte der Grundsatz gelten, dass der öffentliche Raum allen Menschen gleichberechtigt zur Verfügung steht, d.h. eine Abkehr von der Priorisierung des Autos und damit vom Konzept der „autogerechten Stadt“. Solange Begegnungszonen nach Schweizer Vorbild rechtlich noch nicht vorgesehen sind, sollten zumindest die Wohnstraßen verkehrsberuhigt sein, in jedem Fall sollte aber Tempo 30 als Höchsgeschwindigkeit gelten.
- Erschließung innerstädtisch
  - Innerstädtische Erschließung der Neubaugebiete in erster Linie durch das Fahrrad, inkl. Lastenräder. Dazu Anschluss der Neubaugebiete an das geplante, aber bisher nur rudimentär umgesetzte Radwegenetz (siehe Fahrradkonzept, Prof. Follmann).
  - Durchgängige Fahrradrouten mit ausreichender Wegbreite auch für Lastenräder. Dies bedeutet, dass bei der Straßenplanung für Neubaugebiete die Eignung als solche Route zu berücksichtigen ist. Hauptverbindungen vom Neubaugebiet zum Bahnhof, Markplatz/Zuckerstrasse, Einkaufsmärkte an der Frankfurter Straße und im Gewerbegebiet, Sporteinrichtungen, Schulen und Kindergärten
  - Weitere Fahrradabstellanlagen wie vor der Stadhalle in der Innenstadt bzw. an deren Rand
  - Anbindung über ausreichend getakteten ÖPNV innerstädtisch (Stadtbus, AST) mit abgestimmten Anschlüssen am Bahnhof. Dazu sind schon im B-Plan Haltestellen vorzusehen.
  - Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt
- Erschließung überörtlich
  - Überörtlich durch ÖPNV mit gut erreichbaren und mit Fahrradabstellplätzen versehenen Bushaltestelle(n) (Schnellbus Darmstadt, Verbindungen nach Münster, Groß-Zimmern, etc.)
- Im B-Plan sind Standorte für Car Sharing mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorzusehen.
- Weitere Optionen: Lastenradverleihsystem, öffentliche Fahrradverleihsysteme an viel frequentierten Stellen, Lieferservice fördern, E-Bike Ladestationen in der Innenstadt und am Bahnhof
- Stellplatzsatzung überarbeiten
  - Fahrradstellplätze als Muss-Vorschrift
  - Städte fördern den Radverkehr
    - https://fahrradfoerderung.vcd.org/startseite/
- fussgängerfreundliche stadt: in reinem Wohngebiet die meisten Straßen, wenn nicht alle, als Spielstraßen vorsehen; kurze Verbindungswege, die reine Fuß- und Radwege sind
  - pasta,

steinbruch

- stellplatzsatzung auf dem flachen land
- einflussmöglichkeiten VCD
- gesetzliche vorgaben, BauGB?

Wde:Bebauungsplan_%28Deutschland%29 : "allein städtebauliche Ziele, wie sie in BauGB und Landesbauordnung definiert sind, können und dürfen mit einem Bebauungsplan verfolgt werden."

- was bedeutet ds genau? s. §1 BauGB klimaschutz und energieinsparung kann man daraus ableiten, in jedem fall auch reduzierung des MIV und förderung des ÖPNV.
- von der tagung stellplatzsatzung in frankfurt
- gesetzliche vorgaben stellplatzsatzung? HBO 2011, §44
- umfrage GfK-Umfrage Mehr Platz für Begegnungen, weniger für Autos - Jeder Zweite wünscht Neuaufteilung des Stadtraums

Zielgrößen

Im Verkehrsbereich "soll rund 10 Prozent des Endenergieverbrauchs im Verkehr bis 2020 und rund 40 Prozent bis 2050 (Basisjahr 2005)"[3] eingespart werden. Die verbleibende Energie muss dann bis spätestens 2050 aus erneuerbaren Quellen kommen, auch der Strom für die Elektrofahrzeuge.

Im Verkehrsbereich "soll rund 10 Prozent des Endenergieverbrauchs im Verkehr bis 2020 und rund 40 Prozent bis 2050 (Basisjahr 2005)"[4] eingespart werden. Die verbleibende Energie muss dann bis spätestens 2050 aus erneuerbaren Quellen kommen, auch der Strom für die Elektrofahrzeuge.

Möglichkeiten diese zu erreichen (mit Schwerpunkt Dieburg)

Aus dem Tagesspitzelartikel: "Solange die gefahrenen Auto-Kilometer nicht auch sinken oder die Autos emissionsfrei angetrieben werden, ist weder beim CO2 noch bei den klassischen Luftschadstoffen Besserung in Sicht." und "Der Einsatz von Agrokraftstoffen hat übrigens am Gesamtbild wenig geändert. 2013 lag der Anteil der sogenannten Biokraftstoffe – also Rapsdiesel oder Ethanol aus Mais, Soja oder Zuckerrohr – bei rund fünf Prozent oder 32 Terawattstunden. Der Einsatz von Biokraftstoffen ist umstritten." Das Ziel kann durch einen Mix von Maßnahmen erreicht werden, zu denen in erster Linie eine deutliche Änderung des Modal Splits (Aufteilung der Verkehrsleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger) und damit eine deutlich geringere Verkehrsleistung des MIV (Motorisierter Individualverkehr) und der Umstieg auf erneuerbare Kraftstoffe im Sinne von Power-to-Gas bzw. erneuerbaren Strom als Energiequelle zählen. Mittel- und langfrisitg ist der Verkehrsvermeidung z.B. durch das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ eine höhere Priorität einzuräumen. I:m übrigen muss der Trend zu immer größeren und schwereren Autos (SUVs) umgekehrt werden, auch durch stadtplanerische Maßnahmen, indem irgendwie kleinere Autos bevorzugt werden (kleinere Stellplätze, nicht größere!)

- → http://gruene-dieburg.de/download/tag-Moeser-autokritik.mp3

[1] Aktionsprogramm Klimaschutz 2020, s.46

[2] https://www.adfc.de/presse/pressemitteilungen/gfk-umfrage--mehr-platz-fuer-begegnungen-weniger-fuer-autos

[3], [4] tagesspitzel, klimaaktionsprogramm klimaschutz 2020, s.46

From:
https://dw.hutmachergass.de/ - **Stephans dokuwiki**

Permanent link:
https://dw.hutmachergass.de/doku.php?id=umwelt:energie:baugebiete

Last update: **202311101606**