



Digitalisierung und Co-Creation für eine lebenswerte,
komfortable und Teilhabe ermöglichende Umgebung

Digitalisierung und Co-Creation für eine lebenswerte, komfortable und Teilhabe ermöglichende Umgebung

Michael Ortgiese | Verkehr- und Mobilitätsmanagement
5. November 2024

Agenda



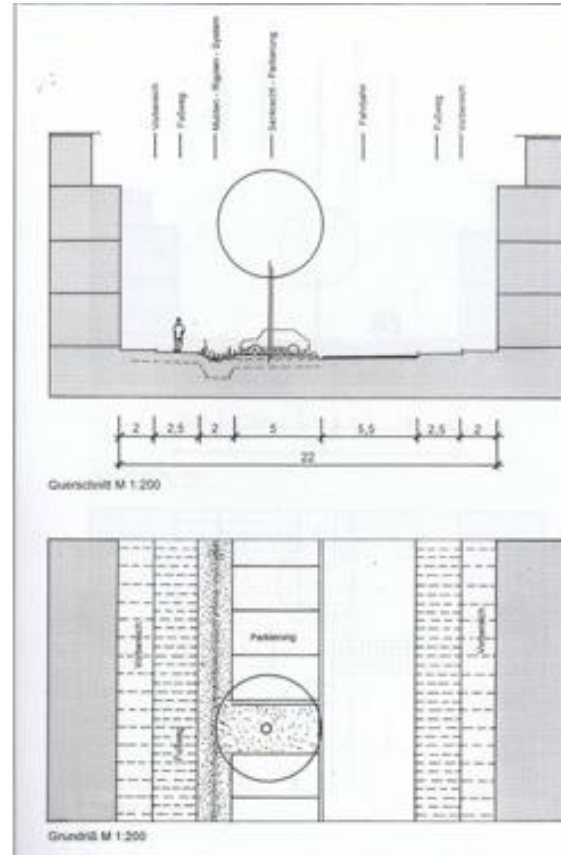
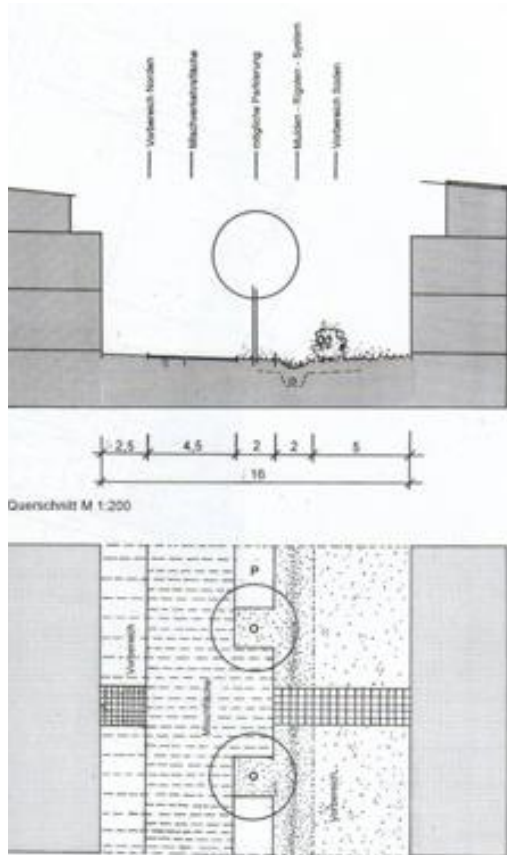
- **Blick in die Vergangenheit:** Ziele sind nicht neu, aber wurde sie umgesetzt?
- **Blick in die Gegenwart:** Wie Smart Cities digital co-creative entwerfen?
- **Die Funktionen der Straße:** Welche Anforderungen existieren zwischen Grundstückbegrenzungslinien?
- **Gestaltungsmöglichkeiten ermitteln:** Wie kann die Smart City Potentiale identifizieren?
- **Co-Creation sollte nicht vergessen:** Was ist der Preis für eine grüne Zukunft?

Agenda



- **Blick in die Vergangenheit:** Ziele sind nicht neu, aber wurde sie umgesetzt?
- Blick in die Gegenwart: Wie Smart Cities digital co-creative entwerfen?
- Die Funktionen der Straße: Welche Anforderungen existieren zwischen Grundstückbegrenzungslinien?
- Gestaltungsmöglichkeiten ermitteln: Wie kann die Smart City Potentiale identifizieren?
- Co-Creation sollte nicht vergessen: Was ist der Preis für eine grüne Zukunft?

Gestaltungsziele von „Straßen“



- Mobilität von Personen und Gütern sichern
- Aufenthalt und Begegnung ermöglichen
- Mit Grund und Boden sparsam umgehen
- Einschränkungen der Wohn-, Lebens- und Standortqualität reduzieren
- Ressourcenverbrauch, Schadstoff- und Lärmemissionen auf ein unvermeidbares Maß vermindern
- Folgen des Klimawandels reduzieren

Vernetzung für Grünflächen

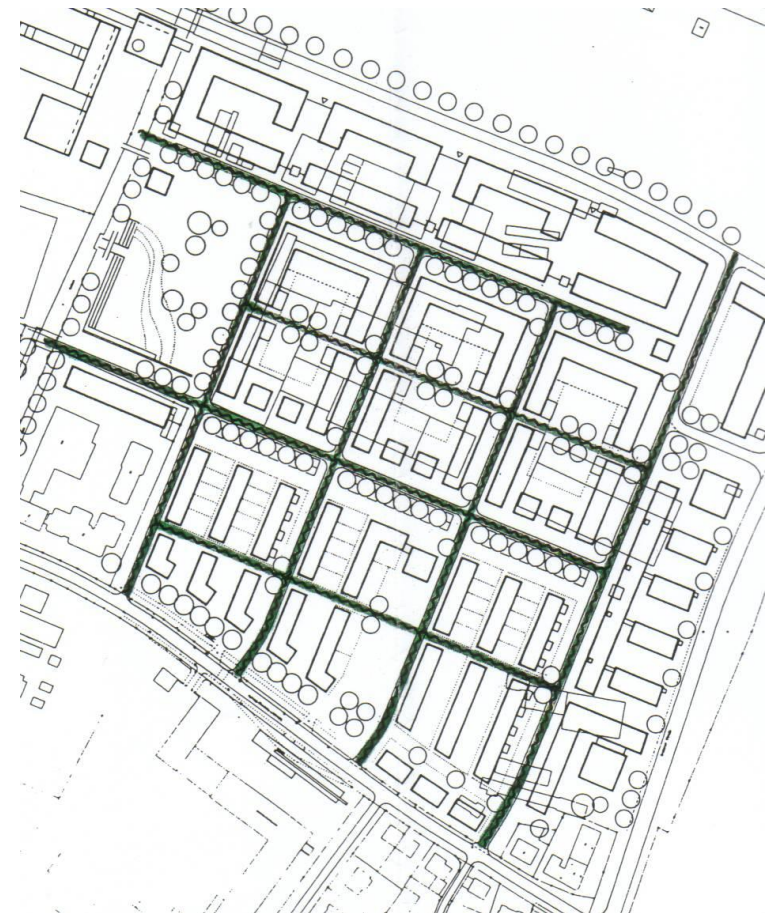
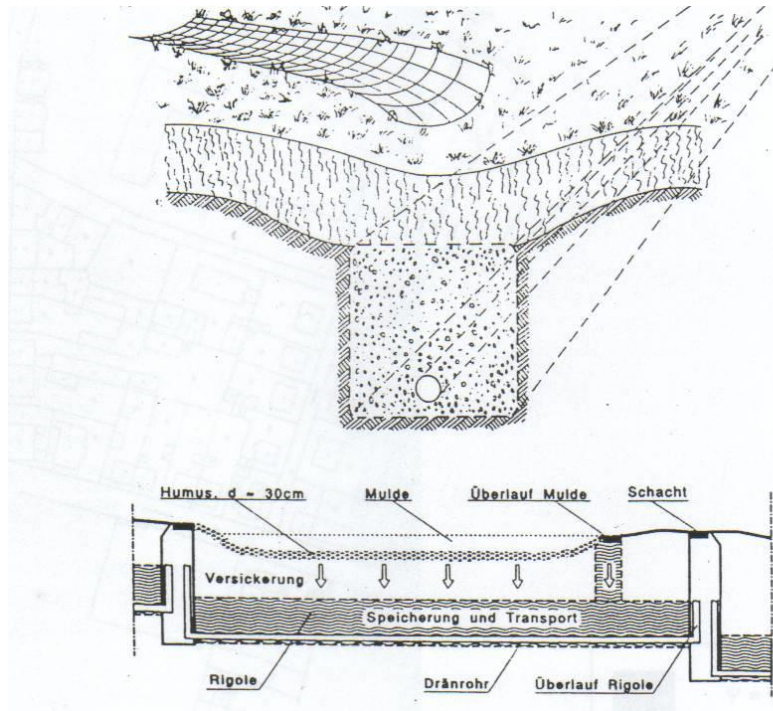


- Aufgaben der Freiraumvernetzung:
 - Verbindung der Lebensräume
 - Ausgleichsfunktion für Boden und Grundwasser
 - Verbesserung des Mikroklimas
- Schaffung einer möglichst großen zusammenhängenden Grünfläche
- Renaturierung charakteristischer Landschaftselemente
- Ergänzung durch Dachbegrünung und Straßenbegleitgrün
- Emissionsvermindernde Energieversorungskonzepte
- Erhöhung der Verdunstungsrate durch Regenwasserversickerung



- Integration der Regenwasserentsorgung in das städtebauliche Konzept
 - Verminderung von Abflussspitzen
 - Verbesserung des Wasserkreislaufs
 - Verminderung der Bodenversiegelung
- Komponenten des Entwässerungssystems:
 - Dachbegrünung
 - Straßenbegleitgrün
 - durchlässige Verkehrsflächenbefestigung
 - Qualifizierte Trennverfahren wie Mulden-Rigolen-System
- Regenwasser von Haus- und Hofflächen sowie gering belasteten Verkehrsflächen werden versickert

Die „Schwammstadt“ als Teil der Straßenraumgestaltung



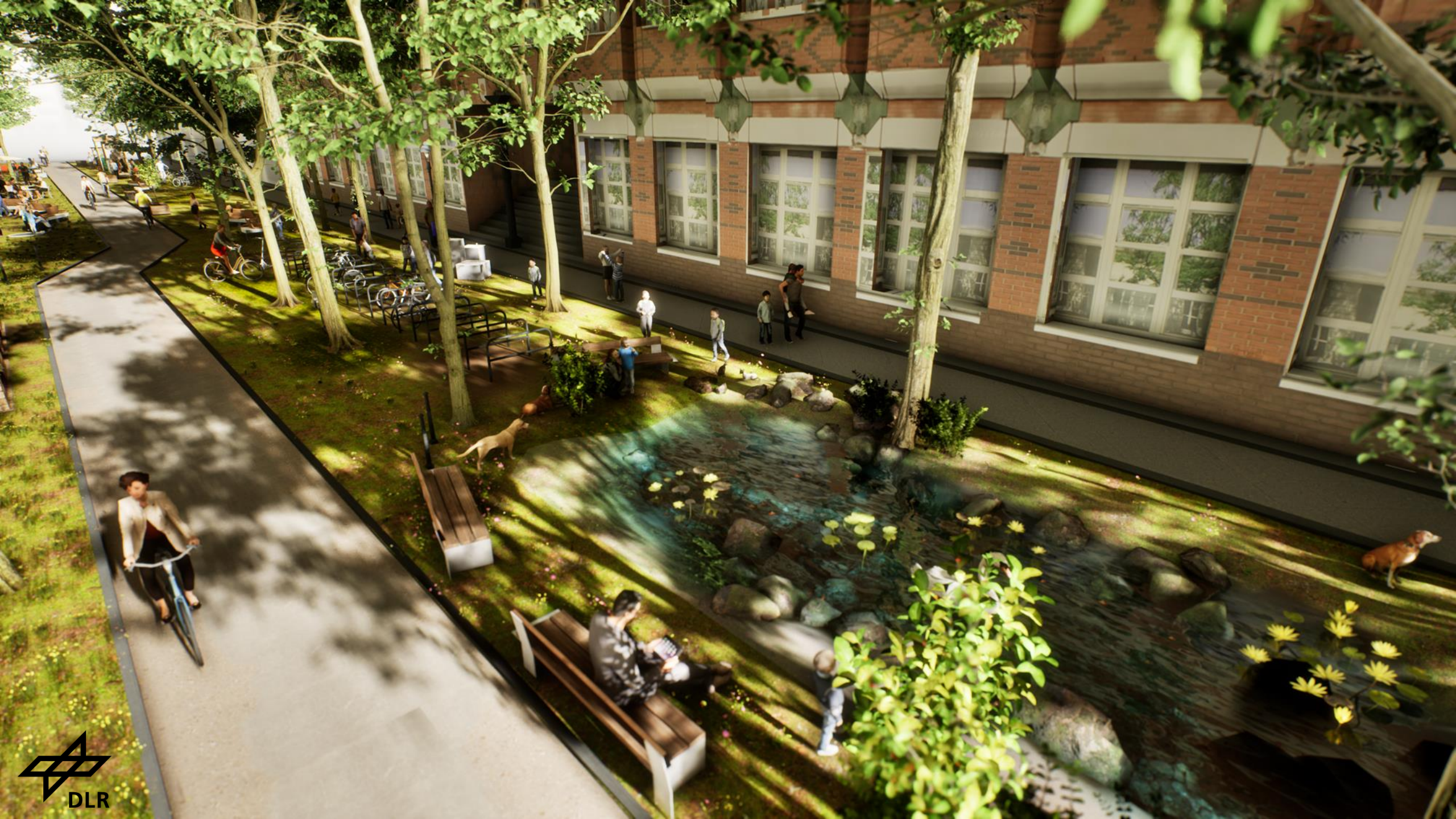
Agenda



- Blick in die Vergangenheit: Ziele sind nicht neu, aber wurde sie umgesetzt?
- **Blick in die Gegenwart:** Wie Smart Cities digital co-creative entwerfen?
- Die Funktionen der Straße: Welche Anforderungen existieren zwischen Grundstückbegrenzungslinien?
- Gestaltungsmöglichkeiten ermitteln: Wie kann die Smart City Potentiale identifizieren?
- Co-Creation sollte nicht vergessen: Was ist der Preis für eine grüne Zukunft?









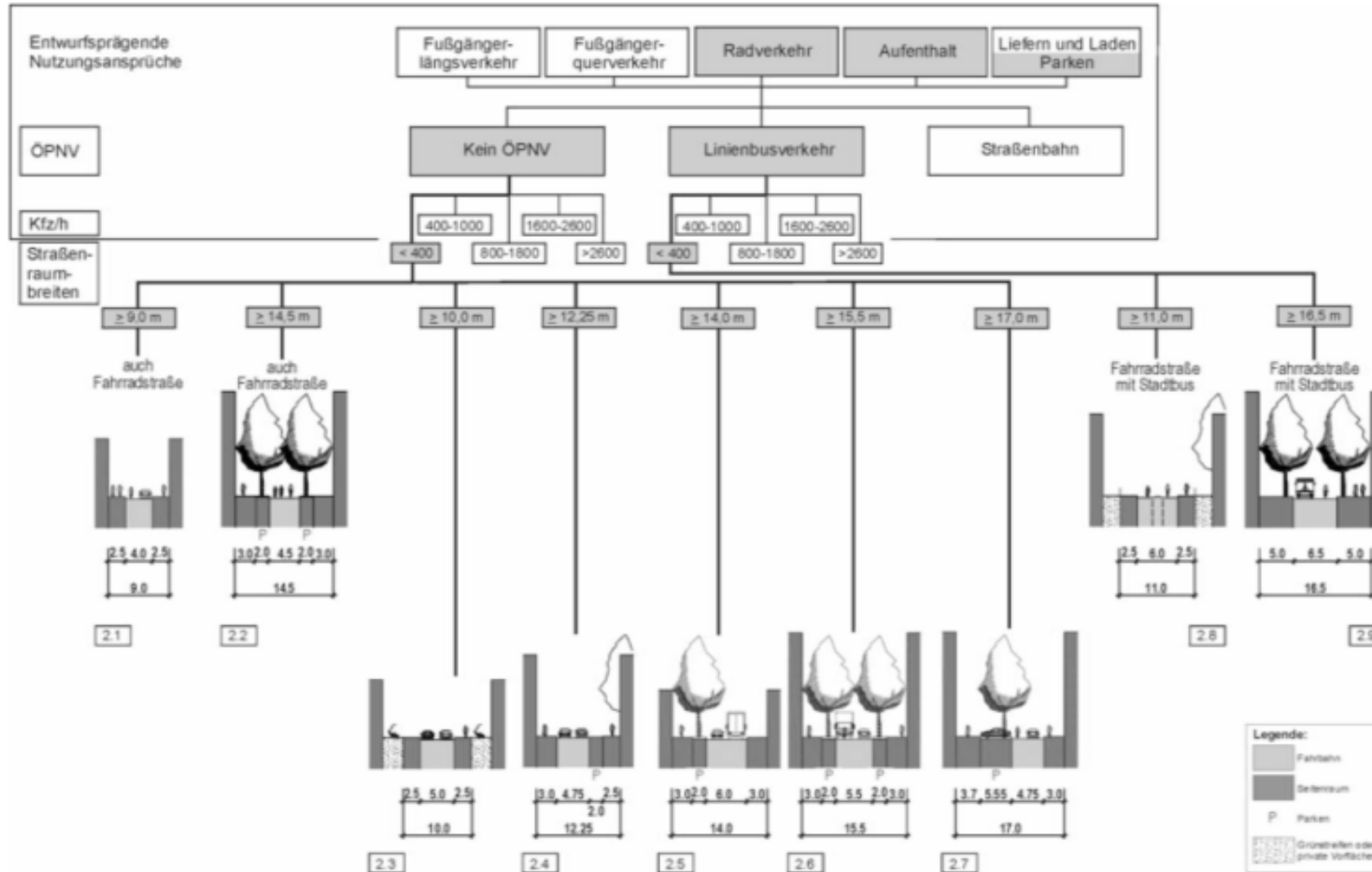
Agenda



- Blick in die Vergangenheit: Ziele sind nicht neu, aber wurde sie umgesetzt?
- Blick in die Gegenwart: Wie Smart Cities digital co-creative entwerfen?
- **Die Funktionen der Straße:** Welche Anforderungen existieren zwischen Grundstückbegrenzungslinien?
- Gestaltungsmöglichkeiten ermitteln: Wie kann die Smart City Potentiale identifizieren?
- Co-Creation sollte nicht vergessen: Was ist der Preis für eine grüne Zukunft?



Dimensionierung von Straßenräumen



Quelle: FGSV, RAS 06

Agenda



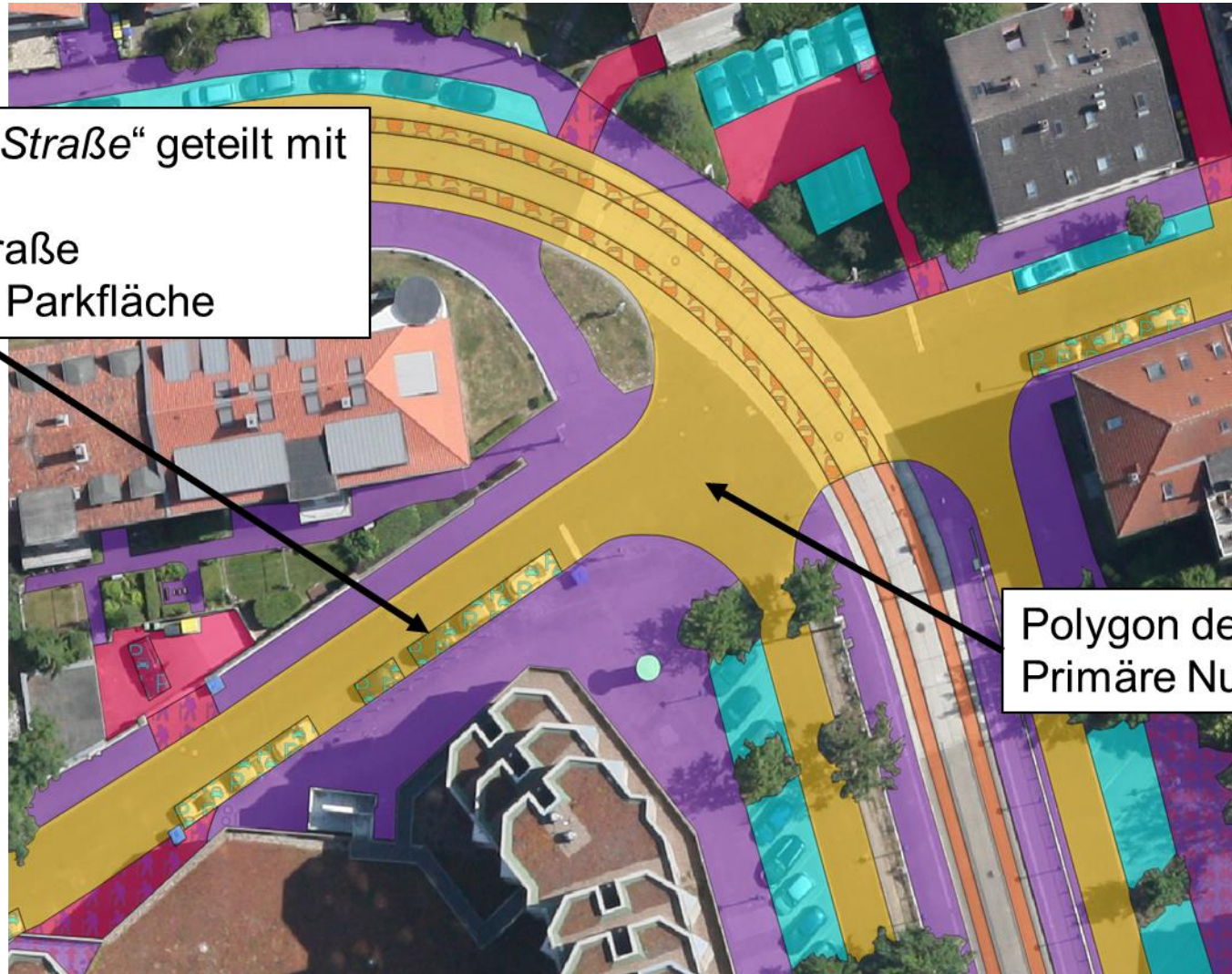
- Blick in die Vergangenheit: Ziele sind nicht neu, aber wurde sie umgesetzt?
- Blick in die Gegenwart: Wie Smart Cities digital co-creative entwerfen?
- Die Funktionen der Straße: Welche Anforderungen existieren zwischen Grundstückbegrenzungslinien?
- **Gestaltungsmöglichkeiten ermitteln:** Wie kann die Smart City Potentiale identifizieren?
- Co-Creation sollte nicht vergessen: Was ist der Preis für eine grüne Zukunft?

Smart City – Stadtweite Klassifizierung von Flächen

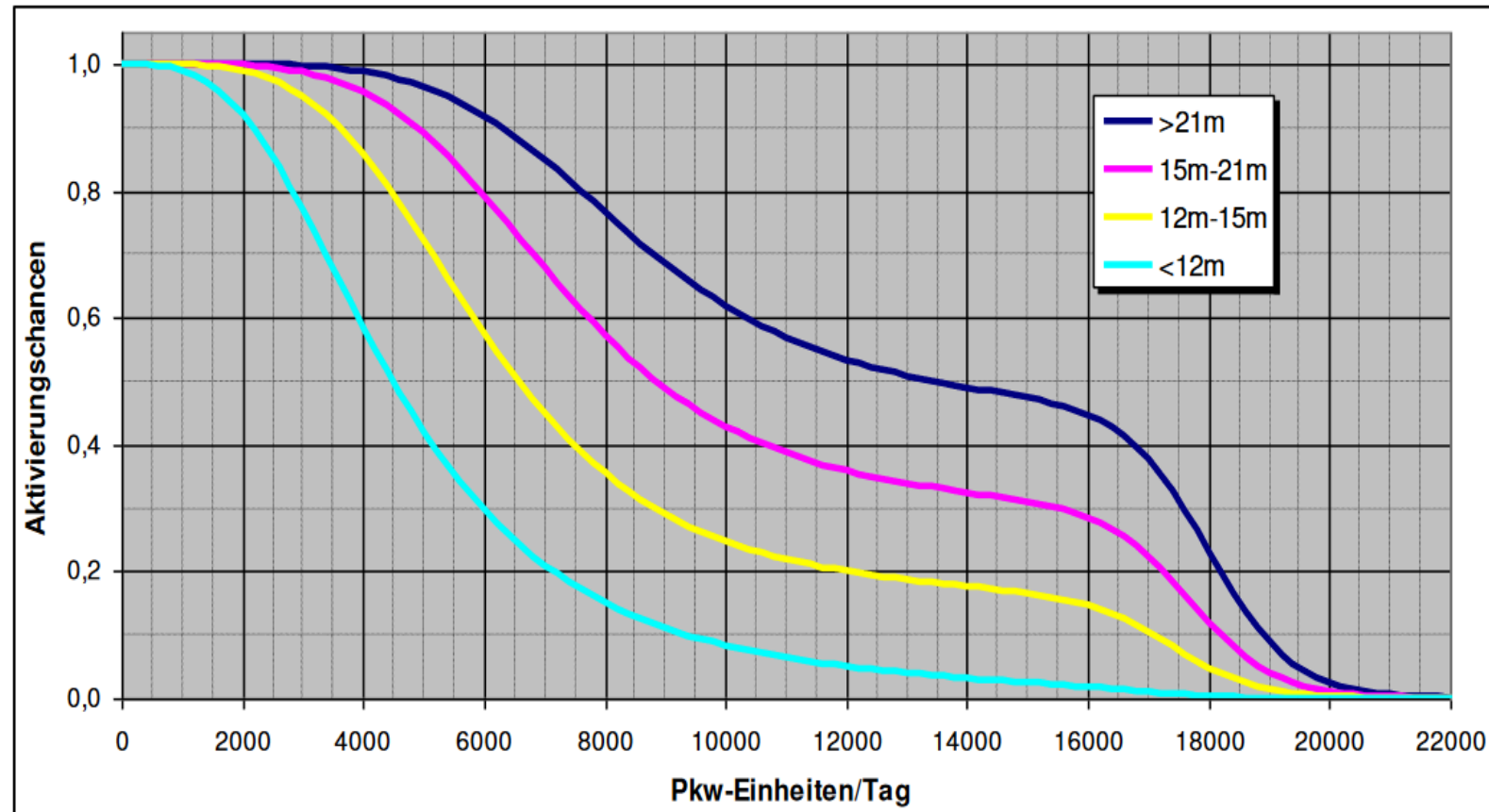


Polygon der Klasse „*Straße*“ geteilt mit „*Parkfläche*“.
Primäre Nutzung: Straße
Sekundäre Nutzung: Parkfläche

-  Parkfläche
-  Straße
-  Zufahrtsweg
-  Fußweg
-  Bahnkörper



Polygon der Klasse „*Straße*“.
Primäre Nutzung: Straße



(Quelle: Methodenhandbuch BVWP, s. 321)

Agenda



- Blick in die Vergangenheit: Ziele sind nicht neu, aber wurde sie umgesetzt?
- Blick in die Gegenwart: Wie Smart Cities digital co-creative entwerfen?
- Die Funktionen der Straße: Welche Anforderungen existieren zwischen Grundstückbegrenzungslinien?
- Gestaltungsmöglichkeiten ermitteln: Wie kann die Smart City Potentiale identifizieren?
- **Co-Creation sollte nicht vergessen:** Was ist der Preis für eine grüne Zukunft?

Auch das ist Co-Creation – Beitragssatzungen



BauGB §127 und § 129: Für folgende Anlagen können Erschließungsbeiträge erhoben werden (bis zu 90% des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes):

- öffentliche zum Anbau bestimmte Straßen, Wege und Plätze
- öffentliche mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbaren Verkehrsanlagen innerhalb der Baugebiete (z. B. Fußwege, Wohnwege)
- Sammelstraßen innerhalb der Baugebiete;
- Parkflächen und Grünanlagen mit Ausnahme von Kinderspielplätzen
- Anlagen zum Schutz von Baugebieten gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, auch wenn sie nicht Bestandteil der Erschließungsanlagen sind

Satzung über die Erhebung von Beiträgen für straßenbauliche Maßnahmen – Landeshauptstadt Potsdam

1. Anliegerstraßen		
a) Fahrbahn	25 %	75 %
b) Radweg (einschließlich Sicherheitsstreifen)	25 %	75 %
c) Park- und Abstellflächen	25 %	75 %
d) Gehweg	25 %	75 %
e) kombinierter Geh- und Radweg	25 %	75 %
f) Beleuchtung	25 %	75 %
g) Oberflächenentwässerung	25 %	75 %
h) selbständige Grünanlagen und Straßenbegleitgrün	25 %	75 %
Eine selbstständige Grünanlage liegt dann vor, wenn einem Straßenstreifen nach seinem Umfang und der Intensität seiner Bepflanzung eine derartige selbstständige Bedeutung zukommt, dass es gerechtfertigt ist, diesen Streifen als gesonderte Teileinrichtung „Grünstreifen“ zu qualifizieren.		
i) Mischverkehrsflächen	25 %	75 %
Mischverkehrsflächen sind Flächen, die in ihrer ganzen Breite von Fußgängern benutzt werden dürfen, jedoch zeitlich unbedingt auch mit Fahrzeugen benutzt werden können.		
2. HAUPTERSCHLIEßUNGSSTRASSEN		
a) Fahrbahn	50 %	50 %
b) Radweg (einschließlich Sicherheitsstreifen)	50 %	50 %
c) Park- und Abstellflächen	40 %	60 %
d) Gehweg	40 %	60 %
e) kombinierter Geh- und Radweg	45 %	55 %
f) Beleuchtung	40 %	60 %
g) Oberflächenentwässerung	45 %	55 %
h) selbständige Grünanlagen und Straßenbegleitgrün	40 %	60 %

Zusammenfassung



Die Idee der Schaffung lebenswerter Räume ist nicht neu.

Wir kommen aber nur langsam voran.

Neue digitale Techniken machen die Zukunft schon heute erlebbar.

Wir können mit neuen Tools die Akzeptanz steigern.

Die Straße hat viele Funktionen.

Wir müssen konkurrierende Nutzungsansprüche identifizieren und dürfen nicht unrealistisch planen.

Kleine Leuchttürme wirken nur begrenzt.

Wir brauchen Konzepte für die (groß)flächige Umgestaltung der Städte.

Lebensqualität hat ihren Preis.

Wir müssen die Kosten die Stärkung der Aufenthaltsfunktion für die Anwohnenden finanziell beziffern.