

Dialogprozess

Blau-Grüne Infrastruktur



Dokumentation der BGI-Dialogveranstaltung

„BGI im klimaangepassten Straßenraum“

am 29.11.2023 von 9:00 bis 12:30 Uhr

im Saal der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte

Anne Pleuser, HCU, begrüßt die Teilnehmenden herzlich zu der fünften BGI-Dialogveranstaltung, diesmal zum Thema „BGI im klimaangepassten Straßenraum“. Die Veranstaltung findet im Rahmen des Dialogprozesses Blau-Grüne Infrastruktur in dem Saal der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte statt. Der Dialogprozess wird im Auftrag der Stabsstelle Klimafolgenanpassung / RISA der BUKEA von dem Team der HCU organisiert und moderiert. Zum Team gehören Prof. Antje Stokman, Prof. Wolfgang Dickhaut, Stefan Kreuz und Anne Pleuser aus den beiden Fachbereichen Umweltgerechte Stadt- und Infrastrukturplanung sowie Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung. Der Kreis der Teilnehmenden setzt sich aus etwa 80 Mitarbeiter:innen der Fachbehörden (BUKEA, BSW, BVM), der Bezirksverwaltungen (insbesondere die Fachämter Stadt- und Landschaftsplanung und Management öffentlicher Raum), von öffentlichen Unternehmen und Landesbetrieben (LSBG, Hamburg Wasser, Hamburger Hochbahn AG, hvv) sowie städtischer Projektentwickler (HafenCity Hamburg GmbH, IBA Hamburg GmbH) zusammen.

Für die heutige Veranstaltung wurden Vertreter:innen von drei Vorhaben der Fachbehörden BSW, BUKEA und BVM eingeladen, um ihre Projekte zu präsentieren und in einen Austausch über die Zusammenarbeit, die Vision eines klimaangepassten Straßenraums sowie dessen Umsetzung zu kommen. Die Teilnehmenden sind zu einer regen Beteiligung in der Diskussion aufgerufen. Einen einleitenden Überblick zu dem Thema gibt Prof. Wolfgang Dickhaut.

Blau-Grüne Straßenräume: ein Überblick

Prof. Wolfgang Dickhaut (HCU)

Prof. Wolfgang Dickhaut, HCU, ist der Veranstaltung digital aus seinem Forschungsaufenthalt in Tansania zugeschaltet und erläutert den aktuellen Stand zu dem Thema Blau-Grüne Straßenräume.

Er betont, dass das Thema bereits seit längerem in Hamburg in verschiedenen Kontexten bearbeitet wird. Maßgebend war das Forschungsprojekt *RISA (RegenInfraStrukturAnpassung)*, das bereits 2015 mit dem *Strukturplan Regenwasser 2030* Hinweise für einen zukunftsfähigen Umgang mit Regenwasser gab. Gleichzeitig entstand im Zusammenhang mit den [Hamburger Regelwerken für Planung und Entwurf von Stadtstraßen \(ReStra\)](#) ein Wissensdokument mit Hinweisen für eine wassersensible Straßenraumgestaltung. Von 2019 bis 2022 lief die erste Phase des Forschungsprojekts *BlueGreenStreets* (BGS). In diesem Rahmen entstand eine Toolbox in zwei Teilen: Teil A setzt sich mit der Planung, dem Betrieb, verschiedenen Prinzipien sowie Pilotvorhaben der blau-grünen Straßenraumgestaltung auseinander. Teil B beschreibt die einzelnen Maßnahmen bzw. Elemente und bewertet diese hinsichtlich verschiedener Faktoren. Beide Teile der Toolbox stehen [hier](#) kostenfrei zum Download zur Verfügung.

In Hamburg wurden im Rahmen von BGS vier Straßenräume näher betrachtet und erste Entwürfe gemeinsam mit dem LSBG und den jeweiligen Bezirken erarbeitet: Gorch-Fock-Wall, Högerdamm, Lindenallee und Königstraße. Letztere wird nun seit Oktober 2023 zur [Straße der Zukunft](#) umgebaut. Inwiefern die Konzepte und Entwürfe von *BlueGreenStreets* sich in den realisierten Maßnahmen wiederfinden, soll weiter analysiert werden.

Prof. Wolfgang Dickhaut fasst die Kernaussagen des Forschungsprojekts zusammen:

- * Ein BGS-Korridor bzw. ein BGS-Flexstreifen soll Platz im Straßenraum für Bäume und Regenwasser schaffen.
- * Die BGS-Kaskade illustriert, dass das Regenwasser der Straßenräume zuerst für Bewässerung und Verdunstung genutzt wird, bevor es versickert oder abgeleitet wird.
- * Einige BGS-Elemente sind multifunktional und sollen in der Planung blau-grüner Straßenräume besonders berücksichtigt werden. Sie befördern den natürlichen Wasserkreislauf, die Vitalität der Vegetation und die Kühlung gleichermaßen.
- * „Baumrigolen“ konnten pilothaft an verschiedenen Standorten in Hamburg umgesetzt werden (Hölertwiete, Woellmerstraße / Alter Postweg, Alter Postweg, Am Beckerkamp). Diese Kombination von Baumstandorten mit der Regenwasserbewirtschaftung wird hier evaluiert.



Prof. Wolfgang Dickhaut fasst die „Lessons learnt“ folgendermaßen zusammen:

- * Gute Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen Stadtplanung, Straßenplanung, Wasserwirtschaft und Grünplanung
- * Viele gute Beispiele im Bereich der Planung, jedoch wenige bereits umgesetzt
- * Einige innovative Techniken befinden sich noch in der Entwicklung
- * Zentrale Fragestellungen bleiben bislang offen, z. B.
 - Weiterentwicklung einer ganzheitlicheren Planungskultur
 - Neue Strukturen zur Unterhaltung und Finanzierung
 - Straßenplanung dreidimensional: frühere Berücksichtigung unterirdischer Infrastruktur
 - weitere Abstimmung zwischen Wasserwirtschaft und Grünplanung notwendig

BlueGreenStreets befindet sich mittlerweile in [der zweiten Phase](#), um weiteren offenen Fragen nachzugehen und die Toolbox zu testen, weiterzuentwickeln und die Anwendung zu verstetigen. Darüber hinaus findet auf Bundesebene Regelwerksarbeit in unterschiedlichen Gremien statt und es hat sich von der DWA¹ koordiniert eine [Allianz für die wasserbewusste Stadt](#) gebildet. Im September 2023 hat der Beschluss der Hamburger Bürgerschaft zum Antrag „Blau-grüne Infrastruktur in Hamburg für Mobilitätswende und Klimaanpassung voranbringen“ auch den politischen Rückhalt anhand relativ konkreter Forderungen verdeutlicht.

Verschiedene Aktivitäten der Hamburger Fachbehörden werden in der heutigen Veranstaltung präsentiert.

Die **Präsentation** von Prof. Wolfgang Dickhaut ist [hier](#) online zu finden.

¹ Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.

Bei allen drei präsentierten Vorhaben bzw. Projekten handelt es sich um aktuell laufende Verfahren. Die vorgetragenen Inhalte sind daher Zwischenstände und „work in progress“.

Masterplan Magistralen 2040+

Luise Köhler, Dr. Judith Böttcher (BSW, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung)

Dr. Judith Böttcher, BSW, erläutert zu Beginn die Ausgangslage für den Masterplan Magistralen: Aufbauend auf verschiedenen Stadtentwicklungsstrategien, gesamtstädtischen Fachkonzepten, bereits bestehenden Magistralen-Gutachten und insbesondere den Ergebnissen des [Bauforums 2019](#) wird mit dem Masterplan eine Bearbeitung von insgesamt 12 ausgewählten Magistralen angestoßen. Diese haben neben der Erschließung der Stadt eine wichtige gesamtstädtische Bedeutung als Wohn- und Arbeitsorte: mehr als 500.000 Menschen wohnen in Magistralennähe und bereits 71 % des Straßenraums sind regelmäßig hitzebelastet. Die vielfältigen Flächenansprüche sorgen zudem für Veränderungsdynamiken. Mit dem Leitbild „Mehr Stadt in der Stadt“ wird gemäß der dreifachen Innenentwicklung eine Veränderung der Magistralen zu klimaangepassten und resilienten Stadträumen mit vielfältigen Nutzungen zum Leben, Arbeiten und Erholen angestrebt, während ihre Funktion als wichtige Mobilitätsachsen erhalten bleibt. Die Erarbeitung des Masterplans erfolgt in einem kooperativen Planungsprozess mit Fachbehörden und Bezirksämtern und es soll ein integriertes Planwerk auf unterschiedlichen Betrachtungsebenen bzw. Maßstäben entstehen. Ziel ist ein umsetzungsorientiertes Produkt mit entsprechendem Weitblick.

Es werden die vier Strategiekarten erläutert, die die Hauptziele des Masterplans abbilden:

1. Lebendigkeit und Vielfalt der Magistralen stärken
2. Magistralen als Schwerpunkträume der Innenentwicklung qualifizieren
3. Klimaangepasste und gesunde Magistralenräume schaffen
4. Mobilitätsräume zukunftsfähig gestalten

Bezüglich des dritten Ziels bedeutet dies unter anderem, dass die Hitzebelastung sowie die Starkregengefährdung minimiert, gute klimatische Ausgangslagen erhalten und Freiraumpotenziale genutzt sowie Kreuzungspunkte mit dem Freiraumsystem qualifiziert werden sollen. Luise Köhler, BSW, erläutert, dass zusätzlich zu den Strategiekarten und dem daraus resultierenden Gesamtplan insgesamt neun Raumtypen an Magistralen identifiziert und prototypische gestalterisch-qualitative Zielbilder für die einzelnen Typen erarbeitet wurden. Sogenannte „Klimalupen“ stellen mögliche Maßnahmen für stadtklimatische Gestaltungsprinzipien für die jeweiligen Stadträume dar (z. B. Tiefbeete und Fassadenbegrünung in dichten sowie Retentionsräume in aufgelockerten Stadträumen). Neben den Zielbildern wurden je Raumtyp auch Visualisierungen erstellt, die mittel- sowie langfristige Entwicklungsmöglichkeiten für konkrete Orte beispielhaft aufzeigen. Ein Beschluss des Masterplans soll voraussichtlich Anfang 2024 erfolgen. Anschließend soll in enger Abstimmung und aufbauend auf die bereits erarbeiteten Profile eine Konkretisierung der Inhalte durch die Bezirke erfolgen (bezirkliche Magistralenkonzepte). Dies bildet dann die Grundlage für die verbindliche Bauleitplanung sowie weitere teilräumliche Planungsprozesse. Projekte und Maßnahmen sollen sich dann in diesen Rahmen einfügen.

Zudem wurden insgesamt zehn Modellräume ausgewählt, um diese im kommenden Jahr gemeinsam zu vertiefen. Zur Sicherung und Entwicklung von Flächen sollen die im Masterplan zusammengestellten Instrumente angewendet werden. Für das gemeinsame

Monitoring der Umsetzung wurde eine Lenkungsgruppe auf Ebene der Staatsrät:innen initiiert. Die Bürger:innen sowie die Fachöffentlichkeit werden ebenfalls informiert und können sich bspw. in Form einer Stadtwerkstatt im Frühjahr 2024 und bei weiteren Veranstaltungen in den Bezirken einbringen.



Abschließend erläutert Luise Köhler, dass die Zusammenarbeit zwischen Fachbehörden, Bezirksämtern, Politik und der Öffentlichkeit dauerhaft aufrechterhalten werden soll und der enge Austausch hier sehr zielführend war.

Im Anschluss an den Vortrag fragt eine Teilnehmerin nach der Berücksichtigung der Bedarfe der technischen Infrastruktur. Die Referentinnen erläutern, dass diese Belange bisher seitens der BUKEA eingebracht wurden und nun in der nächsten Maßstabebene in den konkreten Räumen weiter Beachtung finden müssen. Außerdem wird nach dem Umgang mit der Entwicklung der U5 – sowohl im räumlichen als auch zeitlichen Ablauf – gefragt. Hier betonen die Referentinnen die Beachtung der Planungen, insbesondere im Modellraum Grindelallee sowie an anderen Kreuzungspunkten zwischen Haltestellen und Magistralen. Hinzu kommen die Beteiligung an der [Strategie Mobilitätswende](#) sowie die enge Zusammenarbeit mit der Hochbahn. Zwischen den Planwerken gibt es wichtige Schnittstellen und es ist notwendig, dass auch in der Umsetzung weiterhin eine enge Abstimmung erfolgt. Für die Magistralenentwicklung gilt der zeitliche Horizont 2040+. Die Präsentation von Luise Köhler und Dr. Judith Böttcher kann vor Beschluss des Masterplans nicht zur Verfügung gestellt werden. Aktuelle Informationen findet man auf der [Projektwebseite](#).

Klimastraßen

Dr. Cornelia Peters, Klara Dahlke (BUKEA, Amt für Naturschutz und Grünplanung)

Klara Dahlke, BUKEA, erläutert den Hintergrund des Projekts Klimastraßen. Das Team hat die Schnittstellen des Grünen Netzes mit Verkehrsräumen betrachtet und dort Handlungsbedarfe identifiziert. Übergeordnete Ziele sind die Qualifizierung des Grünen Netzes mit den zwölf Landschaftsachsen zu wertvollen Lebensräumen sowie die Nutzung der Gelegenheitsfenster, die sich durch die Mobilitätswende, den Umbau zur Schwammstadt und die Energiewende ergeben. Eine besondere Bedeutung soll auch den sozialen Funktionen dieser Räume zukommen. Konkrete Projektziele sind:

- * Klimaanpassung und Qualifizierung der Freiräume im Grünen Netz
- * Übertragbarkeit auf vergleichbare Straßenräume
- * Projekt als Initial für die Qualifizierung und Umsetzung weiterer Straßen
- * Diskurs und Entwicklung einer gemeinsamen Haltung
- * Sichtbarkeit und Sensibilisierung der Stadtöffentlichkeit

Das Vorgehen beinhaltet eine Konzepterarbeitung für fünf konkrete Straßenräume. Daraus sollen aussagekräftige und ansprechende Visualisierungen sowie eine Publikation (Dokumentation des Verfahrens, Formulierung übertragbarer Erkenntnisse und Entwicklung einer gemeinsamen Haltung / Memorandum) entstehen.

In einem dialogorientierten Verfahren mit fünf Büros bzw. Arbeitsgemeinschaften ist gemeinsam mit vielen verschiedenen Akteur:innen (Verfahrensbetreuung, Verkehrsplanung /-beratung, Gäste und Expert:innen) sowie einem Begleitgremium (Bezirke, BVM, LSBG, BSW, BUKEA und Externe) ein intensiver Austausch entstanden.

Verschiedene Kriterien führten zu der Auswahl der Straßenräume: der räumliche Kontext (Teil einer Hauptroute der Landschaftsachsen), die Lage (in verschiedenen Bezirken), der Bedarf (bzgl. Klimaanpassung), die Übertragbarkeit (typischer Querschnitt) sowie die Unterschiedlichkeit der Straßentypen. Wenn möglich sollte auch eine Umbauabsicht gegeben sein. Für fünf der Straßentypen werden anhand konkreter Straßenräume Ideen entwickelt. Die Gewerbestraße wird als Typus bearbeitet.

- * Straße im urbanen Quartier (Schwenckestraße),
- * Urbane Wohnstraße am Gewässer (Hartwicusstraße),
- * Innerstädtische Hauptverkehrsstraße (Schiffbeker Weg),
- * Straße im Wohnquartier (Düppelstraße),
- * Sondertyp Straße im Gewerbegebiet

Die Entwürfe sollen Lösungen zur Verbindung der vielschichtigen Anforderungen bieten und die Landschaftsachsen sichtbar machen. Außerdem sollen Konzepte für den konkreten Straßenraum sowie übertragbare Maßnahmen entwickelt werden, die über die derzeitige Planungspraxis hinausgehen. Der aktuelle Stand der Forschung und neue Technologien sollen zudem berücksichtigt werden. Pro Straßenraum werden zwei Szenarien entwickelt. Klara Dahlke zeigt beispielhaft aktuelle Zwischenergebnisse der beteiligten Büros.



Dr. Cornelia Peters, BUKEA, erläutert die nächsten Schritte im Projekt: Ab Dezember 2023 soll das Memorandum verfasst und abgestimmt werden. Die Veröffentlichung der Publikation ist für das Frühjahr 2024 geplant – genauso wie ein Aktionstag.

Mögliche Themen für die Entwicklung eines Zielbildes / Memorandums sind (Work in Progress):

- * Prozesshafte und integrierte Planung: Umsetzungsideen, Huckepackmaßnahmen z. B. in Verbindung mit Leitungsbau, Priorisierung der Flächenansprüche
- * Mobilitätswende als Chance: neue Mobilitätsformen testen, ruhenden Verkehr angemessen reduzieren, Querungen optimieren, Durchgängigkeit und Orientierung im Grünen Netz verbessern

- * Grünvolumen erhöhen / stadtklimatische Wirkungen verbessern
- * Straßenraum als Lebensraum: sozialer Interaktionsraum
- * Regenwasser in den natürlichen Kreislauf bringen
- * Clever kombinierte Lösungen: Multicodierung
- * Materialität / Technik: innovative Materialien / Technologien

Abschließend erläutert Dr. Cornelia Peters die Zusammenarbeit bzw. Einbindung der anderen Dienststellen. In dem dialogorientierten Verfahren waren die betroffenen Bezirke, die verantwortlichen Fachbehörden, der LSBG sowie Hamburg Wasser beteiligt. Auf Nachfrage zu der Berücksichtigung von Lieferverkehr sowie Müllentsorgung bei den präsentierten Konzepten bestätigt Dr. Cornelia Peters, dass diese auch in den weitgehenden, fast autofreien, Szenarien mitgedacht werden.

Die **Präsentation** von Dr. Cornelia Peters und Klara Dahlke ist [hier](#) online zu finden.

Klimaangepasste Infrastruktur

Andreas Marko, Zoran Eldic (BVM, Amt für Mobilitätswende Straßen)

Andreas Marko, BVM, erläutert die Initiative „Klimaangepasste Infrastruktur“ der BVM. Anlass ist die Klimaanpassungsstrategie der BUKEA, die sich u. a. auch auf den Straßenraum als Fläche auswirkt. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit eines Idealbilds „klimaangepasster Straßenraum“. Dieser wird selten überflutet, ist in seiner Materialität resilient gestaltet und bietet auch bei zunehmenden Hitzeereignissen eine hohe Aufenthaltsqualität. Verschiedene Instrumentenkästen bzw. Bausteine existieren bereits aus dem Kontext von RISA sowie dem Forschungsprojekt *BlueGreenStreets*. Die BVM möchte diese Erkenntnisse „auf die Straße“, also in die regelhafte Umsetzung bei allen Straßenbauplanungen bringen.

Zoran Eldic, BVM, präsentiert weiter, dass die verschiedenen Hinweise aus RISA und BGS sowie insbesondere die Elemente der BGS-Toolbox (Vitale Baumstandorte, Elemente der Verdunstung, der Versickerung, der Wassernutzung sowie der Starkregenvorsorge) im Rahmen der laufenden Fortschreibung in die Planungsprinzipien der ReStra aufgenommen werden sollen. Die Vielzahl an Hinweisen, die einen bekannten Arbeits- und Kenntnisstand zum Gewässer- und Überflutungsschutz wiedergeben, soll als planerische Orientierungshilfe dienen. Das Ziel ist, für eine wassersensible Straßenraumgestaltung unter anderem das Überflutungsrisiko zu verringern, die Qualität des Gewässers weiter zu verbessern, das örtliche Kleinklima positiv zu verändern und die Straßenräume gestalterisch aufzuwerten. Andreas Marko beschreibt erste Best Practice-Beispiele in Hamburg, wie die Umgestaltung der Königstraße und des Högerdamms, die Baumrigole in der Hölertwiete sowie den Notwasserweg in den Wiesenhöfen.

Das Vorgehen der BVM zielt insbesondere auf die Aktualisierung der Planungsprinzipien der ReStra mit Bezugnahme auf die BGS-Toolbox ab. Zusätzlich soll zukünftig in Scoping-Verfahren, Planungsbesprechungen und Verschickungen auf die klimaangepasste Infrastruktur verwiesen werden und diese gemeinsam mit der Entsiegelungsbilanz als ein eigener Baustein in den Erläuterungsbericht eingehen. Als ein thematischer Kick-Off fand am 27. November ein Workshop „Klimaangepasste Infrastruktur als Planungsprinzip“ statt. Im Frühjahr 2024 findet zu dem Thema eine Behördenklausur statt, und weitere Formate zur öffentlichen Kommunikation sind ebenfalls geplant.



Der Workshop am 27. November mit dem Senator diente der Vermittlung des politischen Willens und Rückhalts zur „Klimaangepassten Infrastruktur als Planungsprinzip“. Außerdem ermöglichte das Format einen Austausch auf Arbeitsebene und das Generieren neuer Ansätze, um daraus Implikationen für die bevorstehende Behördenklausur abzuleiten. Folgende Themenbereiche konnten diskutiert werden: Herausforderungen und Lösungsansätze, Beitrag anderer Bereiche und Beitrag der BVM, Öffentlichkeitsarbeit, Verankerung der Klimaangepassten Infrastruktur im Planungsprozess und in Richtlinien. Im weiteren Vorgehen möchte die BVM weitere Ideen / Konzepte ausarbeiten, wie Klimaangepasste Infrastruktur weiter umgesetzt wird, Pilotprojekte insbesondere für die öffentliche Wahrnehmung suchen, viele kleinteilige und oft einfach umzusetzende Lösungen implementieren und prüfen, wie stabile Rahmenbedingungen für die Finanzierung der Herstellung und Unterhaltung der Klimaangepassten Infrastruktur geschaffen werden können.

Anschließend wird bzgl. des Zeitplans zu der Fortschreibung der ReStra nachgefragt. Zoran Eldic erläutert, dass der Abstimmungsprozess hinsichtlich fachlicher Änderungen, die ausschließlich in den Zuständigkeitsbereich der BVM fallen, abgeschlossen ist. Die ReStra wird bisher und auch in Zukunft an neue Erkenntnisse und Regelwerke angepasst. Wenn Zuständigkeiten anderer Dienststellen betroffen sind, werden Vertreter:innen aus diesen am Verfahren der Anpassung und Fortschreibung beteiligt. Es ist vorgesehen, dass die Fortschreibung der ReStra (nach dem derzeitigen Kenntnisstand) voraussichtlich im Frühjahr 2024 abgeschlossen wird.

Die **Präsentation** von Andreas Marko und Zoran Eldic ist [hier](#) online zu finden.

Diskussion

Im Anschluss an die Präsentationen wird in den gemeinsamen Austausch der Referent:innen untereinander sowie mit den Teilnehmenden gegangen. Stefan Kreutz, HCU, moderiert die Diskussion und strukturiert diese in drei Themenbereiche:

- * Hintergründe & **Prozesse** der drei vorgestellten Projekte / Vorhaben
- * Eine gemeinsame **Vision** eines klimaangepassten Straßenraums
- * Von der Vision in die **Umsetzung** eines klimaangepassten Straßenraums

Im Folgenden werden die Beiträge aus der Diskussion stichpunktartig zusammengeführt.



Hintergründe und Prozesse:

- * Dr. Judith Böttcher, BSW, beschreibt das Bauforum 2019 als großen öffentlichen Auftakt, auf den ein sehr intensiver Austausch mit den Bezirken und Fachbehörden folgte. Dieser schlug sich sowohl in größeren als auch in kleineren Workshop-Formaten nieder. Es fand eine enge Zusammenarbeit insb. mit der BVM, BUKEA und BWI² statt. Zusätzlich gibt es eine Lenkungsgruppe auf Staatsrät:innen-Ebene, um Entscheidungen zu treffen. Auf der Arbeitsebene hat u. a. ein regelmäßiger Jour-Fixe mit allen beteiligten bezirklichen Mitarbeitenden einen entsprechenden Austausch aufrechterhalten.
- * Dr. Cornelia Peters, BUKEA, betont, dass es bei einer Beteiligung anderer Behörden auch sehr wichtig ist, wer dort konkret angesprochen und im Prozess involviert wird. Die Qualität und Effektivität der Zusammenarbeit ist schließlich davon abhängig, wie die angesprochene Person ihre eigene Rolle definiert und das Thema auch wieder in die eigene Organisation hineinträgt.
- * Zoran Eldic, BVM, erläutert weiter, dass der ständige Austausch mit allen Dienststellen, Realisierungsträgern und Verbänden proaktiv auf niedrighschwelliger Kolleg:innenebene stattfindet. Insbesondere ist es für die Fortschreibung der ReStra unablässig, durch ihre Anwendungen quantitative Erfahrungswerte zu sammeln. Nur auf Grundlage dessen kann durch den Erfahrungs- und Meinungsaustausch sowie deren Bewertung eine fundierte Entscheidungsgrundlage für ein weiteres Fortschreiben geschaffen werden.
- * Auf Nachfrage einer Teilnehmerin zu der konkreten Beteiligung im ReStra-Prozess sowie der Verbindlichkeit der ReStra betont die BVM, dass es sich hierbei um ein

² Behörde für Wirtschaft und Innovation

technisches Regelwerk handelt, das aufgrund seiner insgesamt hohen Abgestimmtheit Standards festlegt, welche sich bei der Planung und im Entwurf bewährt haben und somit gut begründet sind. Das Fortschreiben und Anpassen der Regelwerke beruhen daher auf einer fortlaufenden und fortgeschrittenen Abstimmung aller betroffenen Akteure. Daher setzt die Neu-Novellierung in der Regel einen gewissen Zeitraum voraus.

- * Auf weitere Nachfrage beschreibt die BVM zudem die Abgrenzung des Prozesses Klimaangepasste Infrastruktur zu dem Dialogprozess Blau-Grüne Infrastruktur. Andreas Marko sieht hier eine andere Flughöhe: Es sollen im Rahmen des „Klimaangepasste Infrastruktur“-Prozesses, der sich insbesondere an die Realisierungsträger richtet, Elemente von der theoretischen Ebene in die konkrete Praxis und Umsetzung geholt werden.

Visionen und Zielbilder:

- * Luise Köhler, BSW, beschreibt weitgehende Einigkeit bzgl. der im Masterplan gemeinsam erarbeiteten, prototypischen Zielbilder für verschiedene Raumtypen an den Magistralen. Hier wird vor allem die Herausforderung in der sich daran anschließenden Übertragung in die Praxis liegen.
- * Dr. Cornelia Peters, BUKEA, hingegen betont die Notwendigkeit einer gemeinsamen Haltung, möglicherweise in Form eines Bündnisses für Verkehrsräume (analog zu dem „Bündnis für das Wohnen“ oder „Bündnis für den Radverkehr“). Blau-Grüne Infrastruktur in der ReStra zu verankern ist eine große Chance, aber im Detail muss in vielen Punkten noch Einigung gefunden werden. Dr. Cornelia Peters schlägt hier zwei Schlagrichtungen vor: Erstens, was sind die Standards, die sich überall umsetzen lassen und zweitens, wo brauchen wir mehr als den Standard und daher eine Priorisierung.
- * Eine Mitarbeiterin des Stabs Infrastrukturentwicklung, Hamburg Wasser, beschreibt, dass die bereits bestehenden Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung der ReStra in nur einem sehr geringen Anteil der Verschickungen berücksichtigt wird. Auch eine Fortschreibung der ReStra wird nicht bedeuten, dass diese überall umgesetzt wird. Wichtig sind neue Textbausteine und dabei ein schritthaftes Denken: Was brauchen die Leute, die planen und worauf müssen sie konkret vorbereitet werden?
- * Seitens des Stadtbaummanagements (BUKEA) wird zudem betont, die Belange des Baumes als zentrales Element der Klimaanpassung mitzudenken. Hierfür ist eine frühzeitige Einbindung notwendig, um die Ansprüche zu formulieren und gemeinsam voranzukommen.
- * Zoran Eldic, BVM, erläutert, dass es sich bei den Angaben in den ReStra um Ausgangswerte handelt, die bei Straßenbaumaßnahmen zu beachten und an die jeweilige Straßensituation (örtliche und topografische Gegebenheiten) anzupassen sind und daher keine Allgemeingültigkeit besitzen.³ Welche Maßnahmen aus der BGS-Toolbox angewendet werden, muss im Einzelfall abgewogen und geprüft werden. Um jedoch wichtige Erfahrungswerte, bezogen auf die BGS-Toolbox, als neue verbindliche Standards in die ReStra einführen zu können, braucht es Mut, auch Fehler zu machen

³ Anmerkung der BVM im Nachgang: In den ReStra sind auch Mindestmaße aufgeführt, welche aus Sicherheitsgründen nicht unterschritten werden dürfen.

und aus diesen zu lernen, Hemmschwellen müssen/können durch finanzielle Anreize abgebaut und die Notwendigkeit von blau-grünen Straßen als ein selbstverständlicher Teil der Planung anerkannt werden.

- * Bezüglich einer gemeinsamen Vision bringt Dr. Birgit Schiffmann, Stabsstelle Klimafolgenanpassung / RISA der BUKEA, die unterschiedlichen Betrachtungsebenen in die Diskussion. Während die BVM sich vor allem auf den Straßenraum fokussiert, erweitern die BUKEA und die BSW in diesem Kontext den Betrachtungsraum auf die umgebende stadträumliche Situation und den öffentlichen Raum.

In die Umsetzung:

- * In Hinblick auf eine Umsetzung von BGI im Straßenraum merkt ein Teilnehmer aus einem Bezirksamt an, dass insbesondere die Innenbehörde an den Prozessen frühzeitig beteiligt werden sollte. Häufig ergeben sich bei Verschickungen sonst Hürden bzw. Herausforderungen mit der Polizei.
Im Klimastraßen-Projekt wurde dieser Akteur nicht beteiligt, da keine unmittelbare Umsetzungsperspektive besteht. Bei dem Masterplan Magistralen hingegen ist die Innenbehörde im Lenkungs- und Koordinierungskreis vertreten. Die Vereinbarungen beschränken sich dabei auf langfristige Zielsetzungen und die Herausforderungen der Umsetzung liegen insbesondere in den konkreten Einzelfällen. Im Falle der „Klimaangepassten Infrastruktur“ ist die Zielrichtung eher, von Seiten der Richtlinien den Planenden Mut zu machen und Belange der Klimaanpassung einzubringen.
- * Zudem wirft eine Teilnehmerin die Frage nach der Unterhaltung der Vegetationsflächen auf. Die ambitionierten Forderungen seitens der Fachbehörden denken nicht immer die Finanzierung der Unterhaltung mit. Auf bezirklicher Ebene kann das häufig nicht geleistet werden. Seitens der BVM wird betont, dass die Finanzierung bei einer flächendeckenden Umsetzung mitgedacht und eine Kostenentwicklung über bedarfsgerechte Mittelzuweisung geregelt wird. Nichtsdestotrotz betonen die Mitarbeitenden der Bezirke, dass die Defizite sehr hoch sind und Unterhaltungskosten weiter steigen. Die Unterhaltung des bestehenden Straßengrüns kann mit den zur Verfügung stehenden Mitteln schon jetzt nicht mehr gewährleistet werden, geschweige denn zusätzliche Flächen und Maßnahmen.
- * Abschließend führt eine Teilnehmerin von Hamburg Wasser aus, dass die Prozesskoordinationssoftware ROADS eine gemeinsame Entwicklung mit anderen Leitungsträgern darstellt. Leider fehlt hier bisher die Verbindung zu den Stadtentwicklungsprojekten. Eine Zusammenführung dieser Prozesse könnte in der Umsetzung sehr hilfreich sein, um gemeinsame Bedarfe zu formulieren.

Ausblick und weitere Informationen

Abschließend erläutert Anne Pleuser das weitere Vorgehen im Dialogprozess. Aktuelle Informationen zum Dialogprozess sind über die **Projektwebseite** <https://www.hcu-hamburg.de/bgi-dialog> abzurufen. Bei **Rückfragen, Kommentaren und weiteren Themen** kann jederzeit über BGI-Dialog@hcu-hamburg.de Kontakt zum HCU-Team aufgenommen werden.

Die nächste BGI-Dialogveranstaltung wird voraussichtlich im Frühjahr 2024 stattfinden. Der Themenschwerpunkt wird rechtzeitig über die Webseite und den Mailverteiler bekannt gegeben. Weitere Termine, Publikationen und Hinweise rund um das Thema Blau-Grüne Infrastruktur werden außerdem regelmäßig über den [Newsletter](#) des Dialogprozesses bekanntgegeben.

Impressum

Projektteam „Dialogprozess Blau-Grüne Infrastruktur“

Prof. Antje Stokman

Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Dickhaut

Anne Pleuser, M. Sc.

Dipl.-Ing. Stefan Kreutz

HafenCity Universität Hamburg (HCU)

Henning-Voscherau-Platz 1

20457 Hamburg

BGI-Dialog@hcu-hamburg.de

www.hcu-hamburg.de/bgi-dialog

Stand: Januar 2024