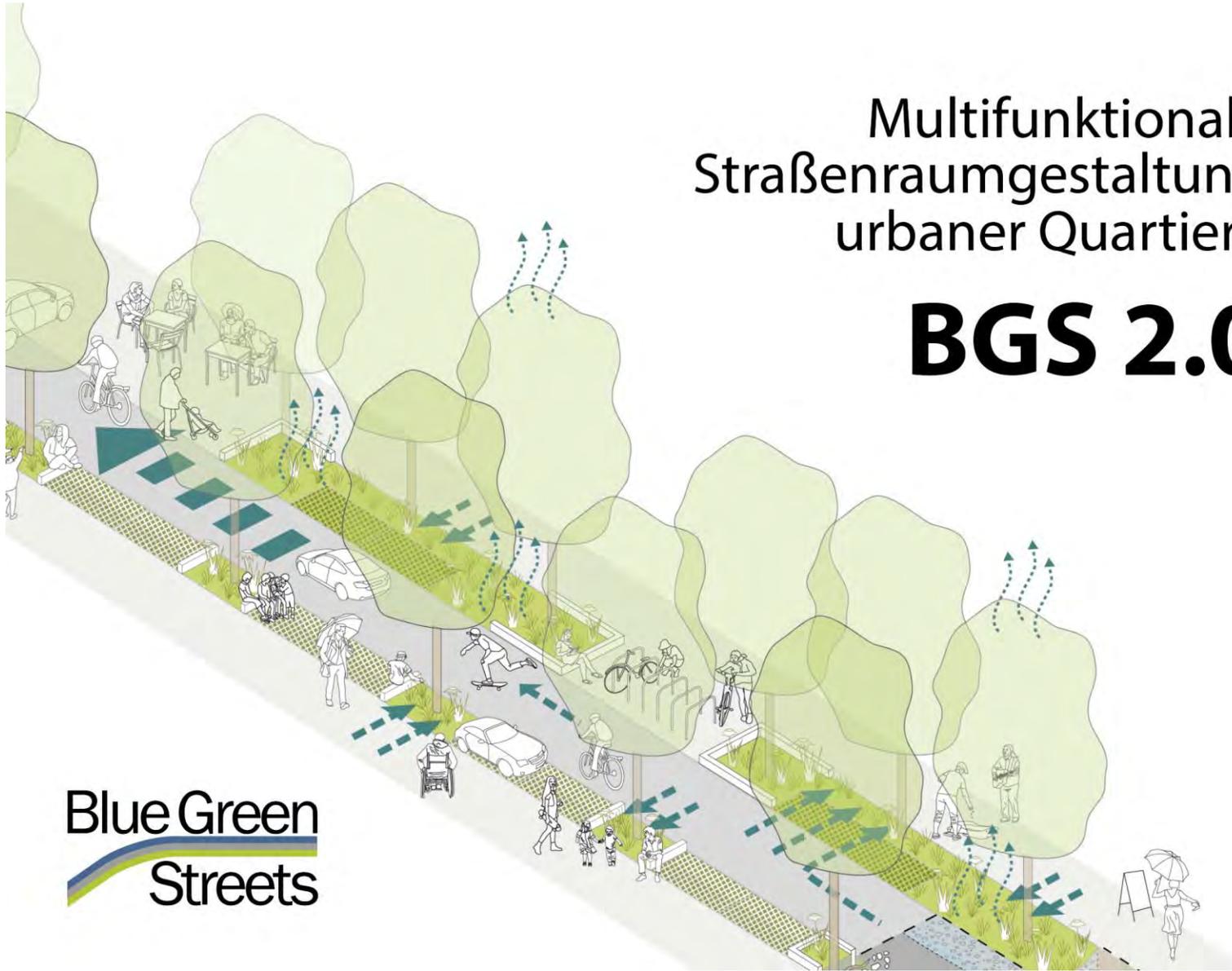


Multifunktionale Straßenraumgestaltung urbaner Quartiere

BGS 2.0



Blue Green
Streets

Netzwerktreffen II

17.05.2023

Was ist der Netzwerkaustausch?

- Jeweils kurzer fachlich Input aus dem BGS-Team (Erkenntnisse aus der BGS-Toolbox)
- Format zum **Austausch zwischen den Kommunen, Planungs- und Ingenieurbüros, Wissenschaftler:innen** etc.
- **Sechs Termine** mit jeweils unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten mit Bezug zu BGS
- Diskussion von **Herausforderungen, Lösungsansätzen und Umsetzungsbeispielen** in der Praxis
- **Das Format Netzwerkaustausch soll davon leben, dass Sie sich mit Fragen, Beispielen, Projekten etc. einbringen und auch gegenseitig über Entwicklungen informieren!**

In welchem Bereich sind Sie tätig?

48
Kommunale
Verwaltung

18
Planungsbüro/
Ingenieurbüro

13
Wissenschaftliche
Einrichtung

13
Bundes- oder
Landeseinrichtung

9
Kommunales
Unternehmen

8
Sonstiges

Welche der folgenden Optionen stellt Ihrer Erfahrung nach die größte Herausforderung für den Flächengewinn von BGS-Elementen dar?

30

Grundvoraussetzungen des Quartiers
(z.B. geringe Straßenraumbreite)

29

Leitungen im Bestand

26

Flächenanspruch des
ruhenden Verkehrs

13

Flächenanspruch des
fließenden Verkehrs

7

Sonstiges

4

Flächenanspruch der
Randnutzung
(z.B. Haltestellen des ÖPNV,
Fahrradabstellplätze)

Welche sind Ihre Erfahrungen mit dem Flächengewinn von BGS-Elementen?

„Grundsätzlich gut. Die verschiedenen Dienstabteilungen haben allerdings vielfach andere Ansprüche und/oder einen anderen (älteren) Wissensstand.“

„Es ist äußerst schwierig Flächenansprüche für BGS-Elemente z.B. erweiterte Baumstandorte zur Aufnahme der Regenwassers über oberflächige Zuläufe gegenüber den Platzansprüchen des ruhenden Verkehrs geltend zu machen.“

„Sehr viele unterschiedliche Interessengruppen, keiner will Fläche hergeben oder mit nutzen lassen.“

„Mit der Streichung von Parkplätzen haben wir enorme Flächen für Versickerung gewinnen können. Zumindest erstmal in der Planung.“

„Leitungen werden oft als Hinderungsgrund genannt.“

Welche sind Ihre Erfahrungen mit dem Flächengewinn von BGS-Elementen?

Interessenskonflikte

Fehlendes Wissen zu BGS in
verschiedenen Abteilungen

Kommunikationshilfen und
Leitlinien fehlen

Kleinteilig können BGS
einfacher umgesetzt werden

Wandel / Mehr Offenheit für
Umsetzung wahrgenommen

Erste Projekte werden
gestartet/angedacht

Ruhender Verehr als großes
Potenzial für Flächengewinn

Reduktion von Fahrspuren als
großes Potenzial für
Flächengewinn

Leitungen als Hindernis zur
Umsetzung

Zeitplan

10:00	Begrüßung
10:05 – 10:30	Einführung in das Thema „Flächengewinn für BGS-Elemente“
10:30 – 11:30	Breakout-Sessions
11:30 – 12:00	Zusammenfassung der Breakout-Sessions im Gesamtraum
12:00	Verabschiedung

1

Einführung ins Thema

2

Breakout-Sessions

3

Zusammenfassung der
Breakout-Sessions im
Gesamtraum

4

Hinweise für kommende
Veranstaltungen

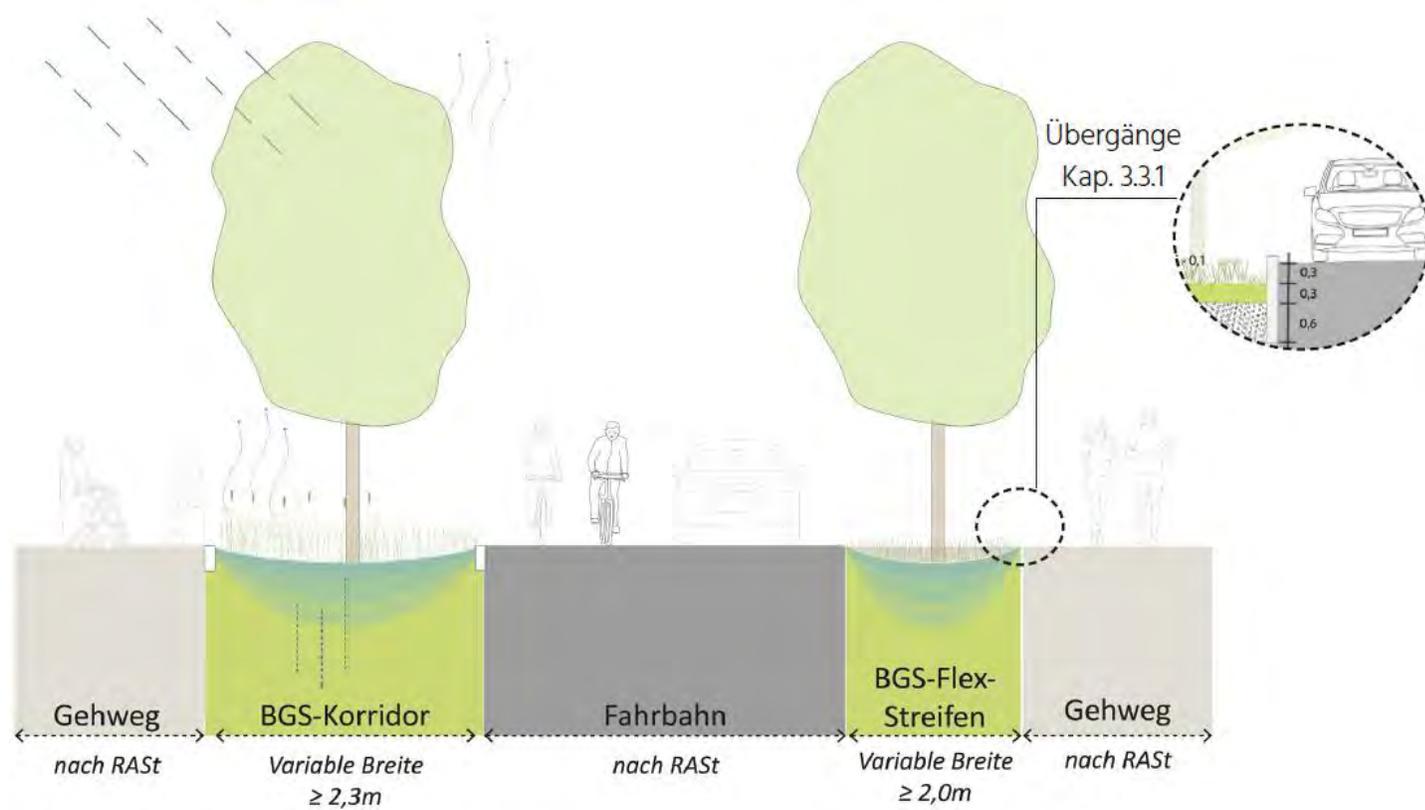


Abb. 21 - Querschnittsermittlung als abwägendes Verfahren inklusive BGS-Bedarfe [1]

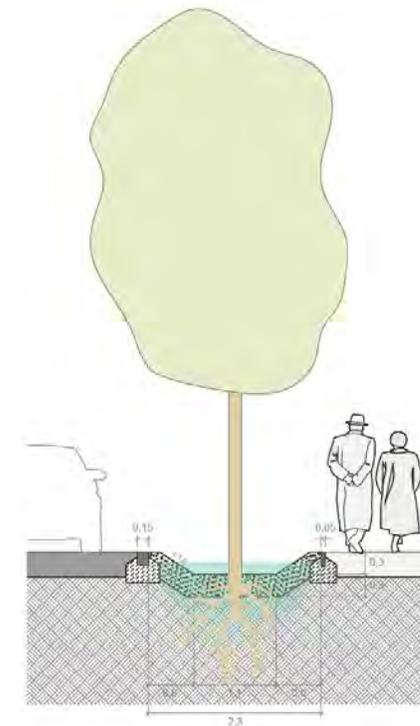


Abb. 22 - Regeldetail BGS Korridor mit optimiertem Baumstandort mit Mindestmaßen von 2,3 m [1]

Spektrum an Gestaltungsmöglichkeiten zwischen den Bedarfen des fließenden, des ruhenden Verkehrs und BGS-Elementen

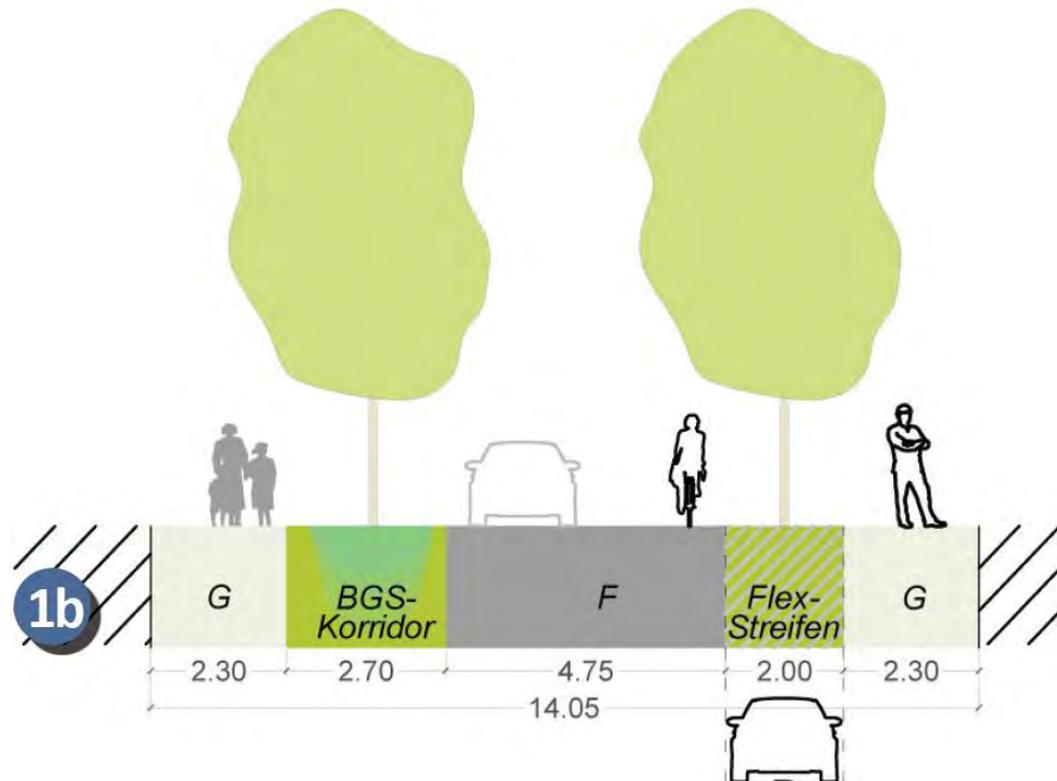


Abb. 33 - Beispielquerschnitte für Wohnstraßen, Berlin [11]

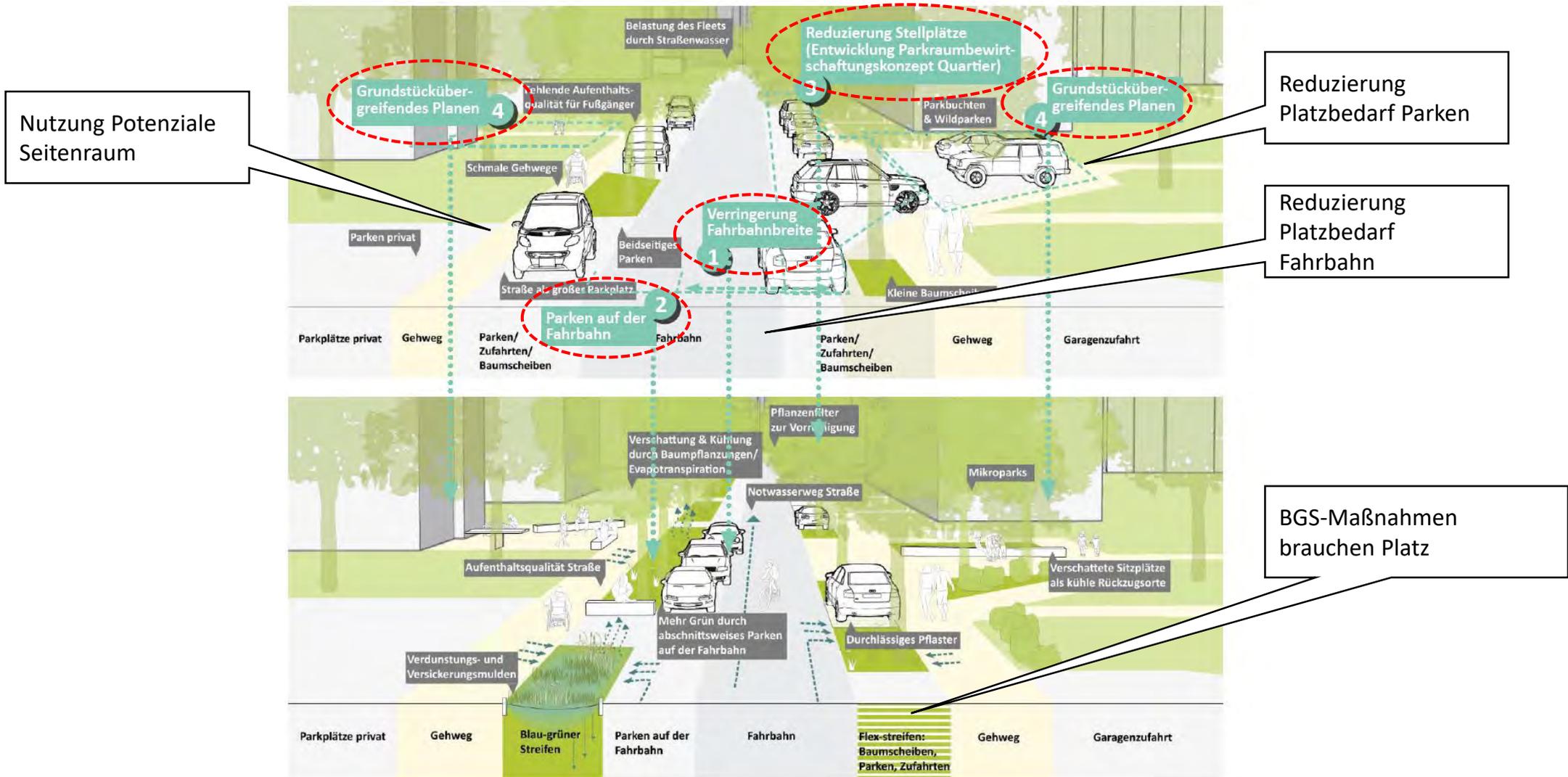
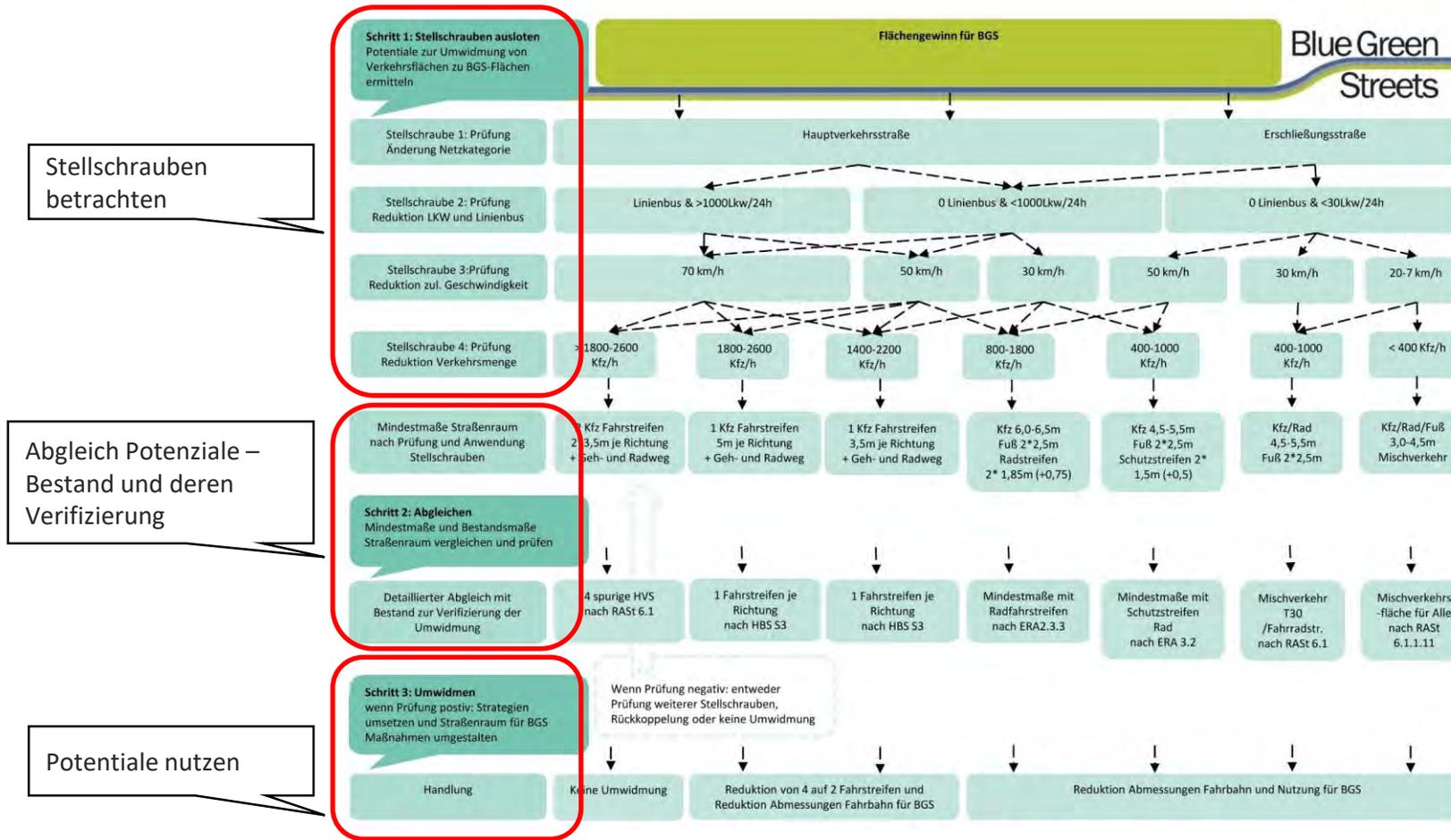
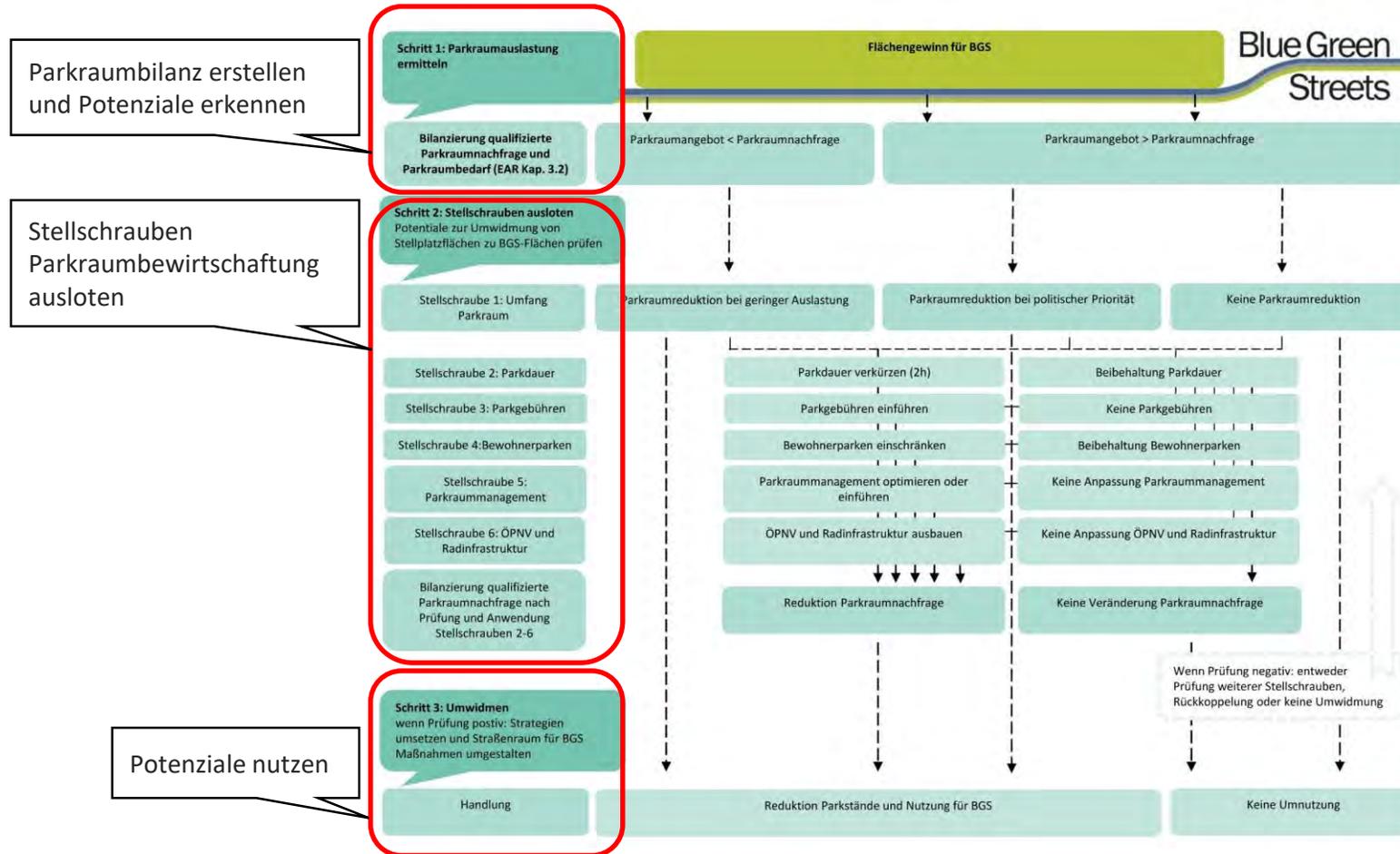


Abb. 29 - Kombination mehrerer Strategien der Flächenumwidmung bei der Entwicklung eines neuen BGS-Querschnittes im Pilotprojekt Adolf-Reichwein-Straße, Bremen [1], oben: Bestand, unten: BGS-Konzept

- (Verkehrs-) Flächenaufteilung im Straßenraum systematisch analysieren und verändern
 - Fließender Verkehr
 - Ruhender Verkehr (Parken)
 - “Rest”flächen im Straßenraum
- Umfeld des Straßenraum systematisch analysieren und einbeziehen
- Leitungsbestand frühzeitig analysieren und Synergien systematisch prüfen
- Allianzen zwischen “Grün” (Grünplanung) und “Blau” (Wasserwirtschaft) entwickeln





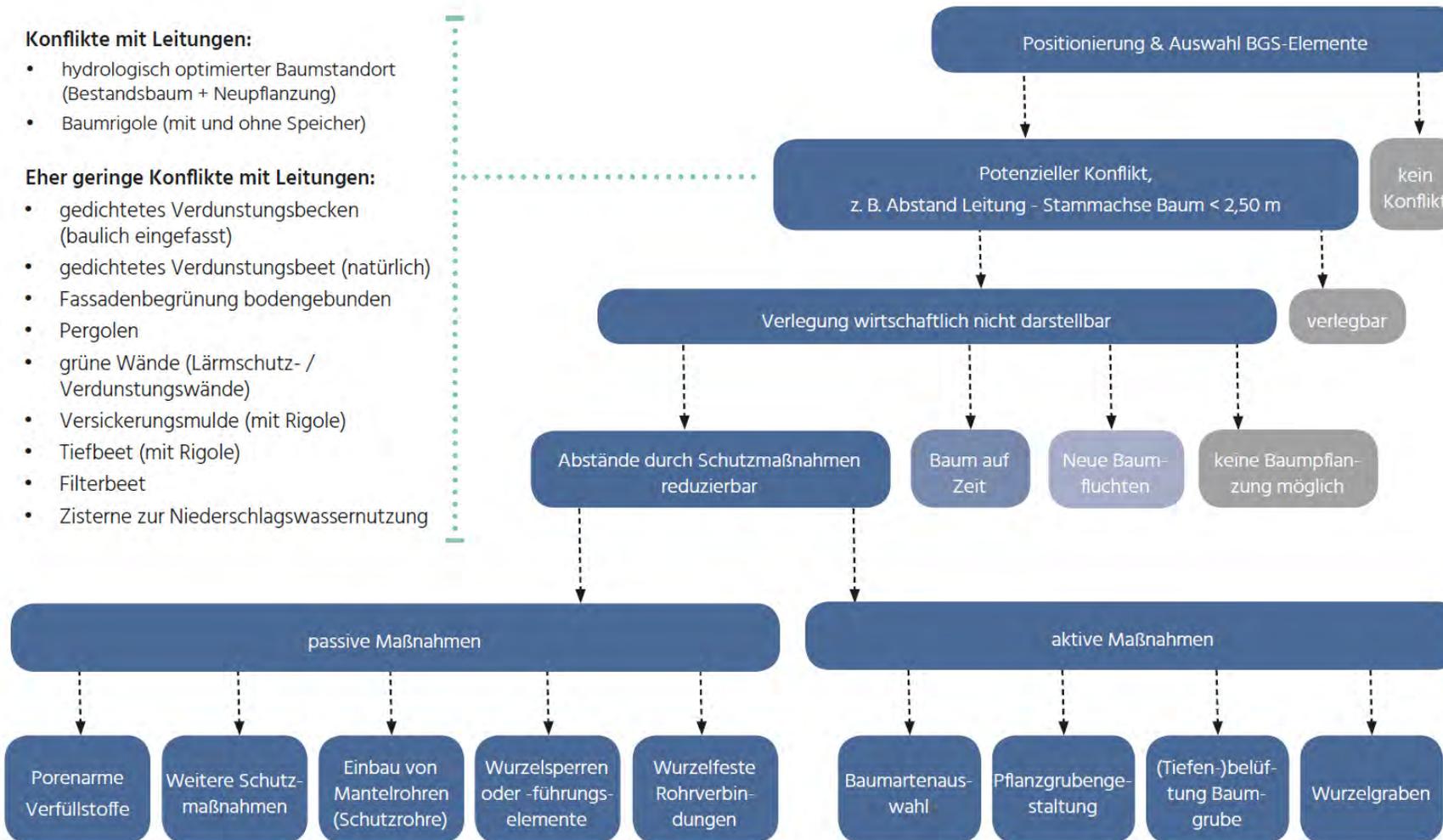


Abb. 31 - Stellschraubenmatrix unterirdische Infrastruktur [2]

Flächenanspruch von BGS- Elementen

BGS- Netzwerktreffen



Dr.-Ing. Matthias Pallasch

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

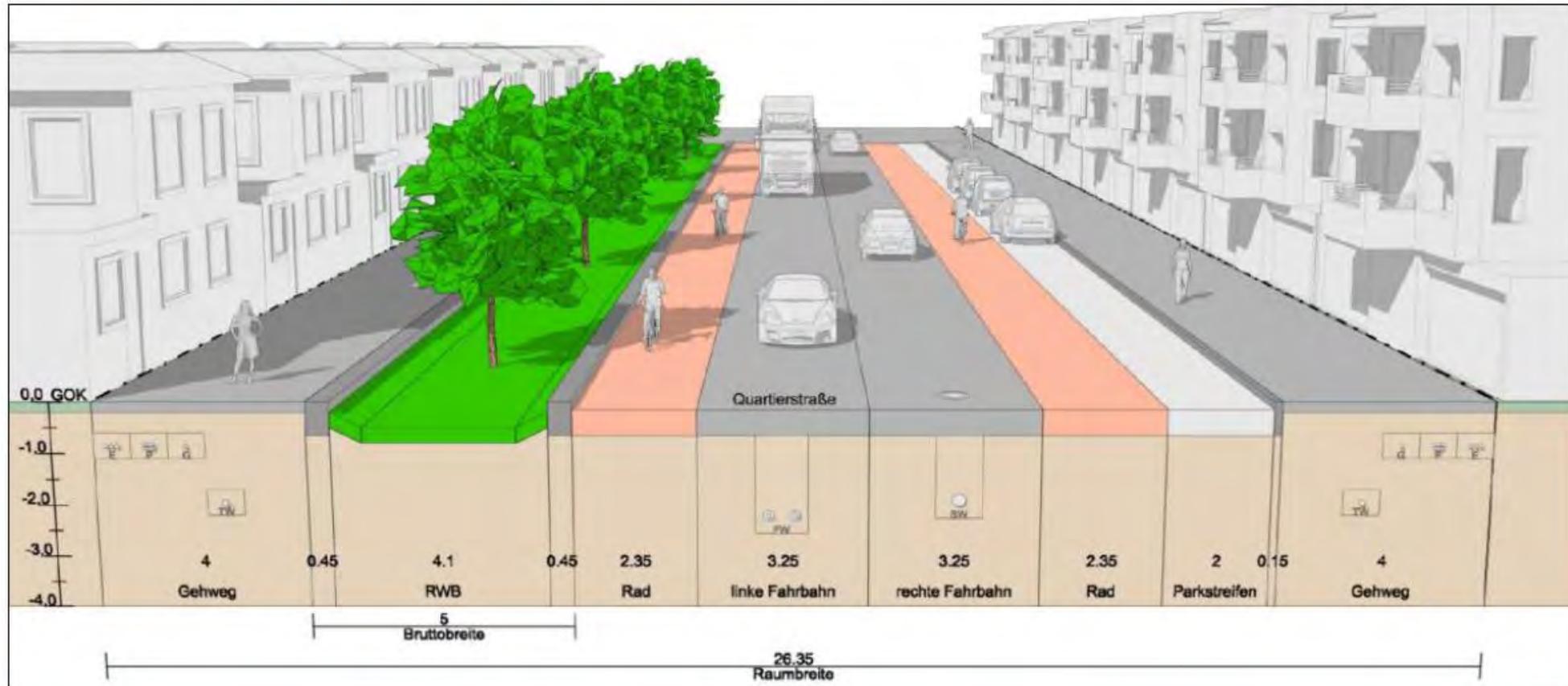
FONA

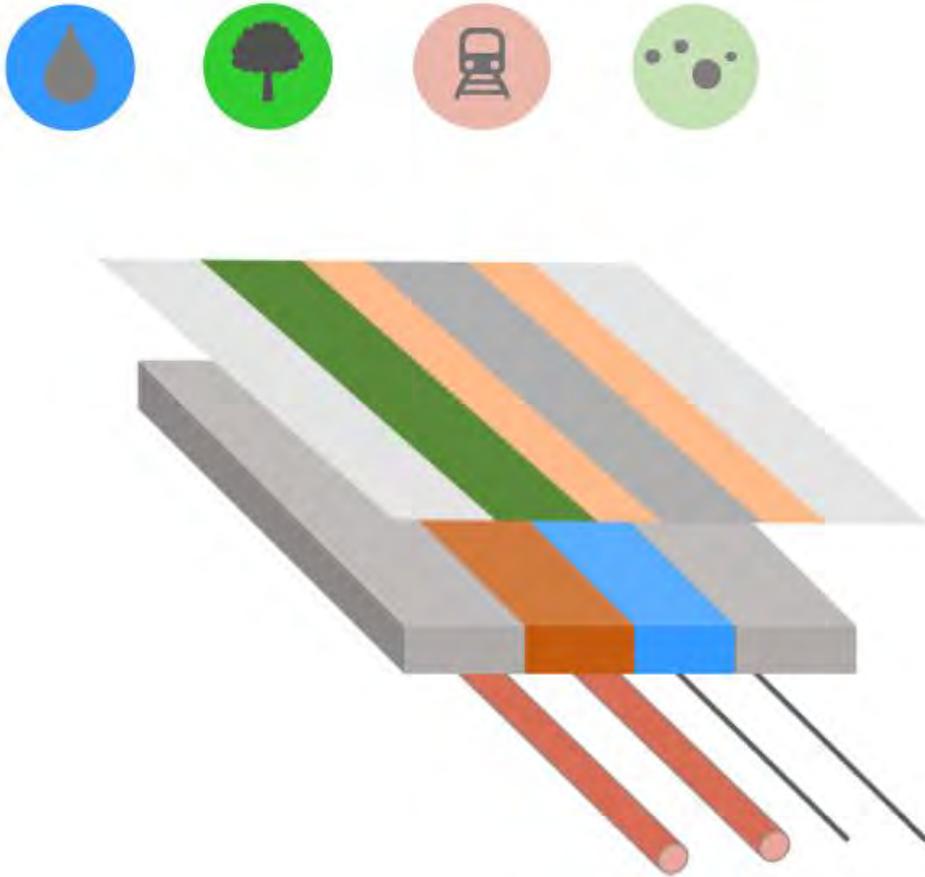
Forschung für Nachhaltigkeit

Eine Initiative des Bundesministeriums
für Bildung und Forschung

RESIZ

Ressourceneffiziente
Stadtquartiere





Quelle: RWE Magazin 02/2016 in Aqua&Gas 2010, S. 1)

Neubau



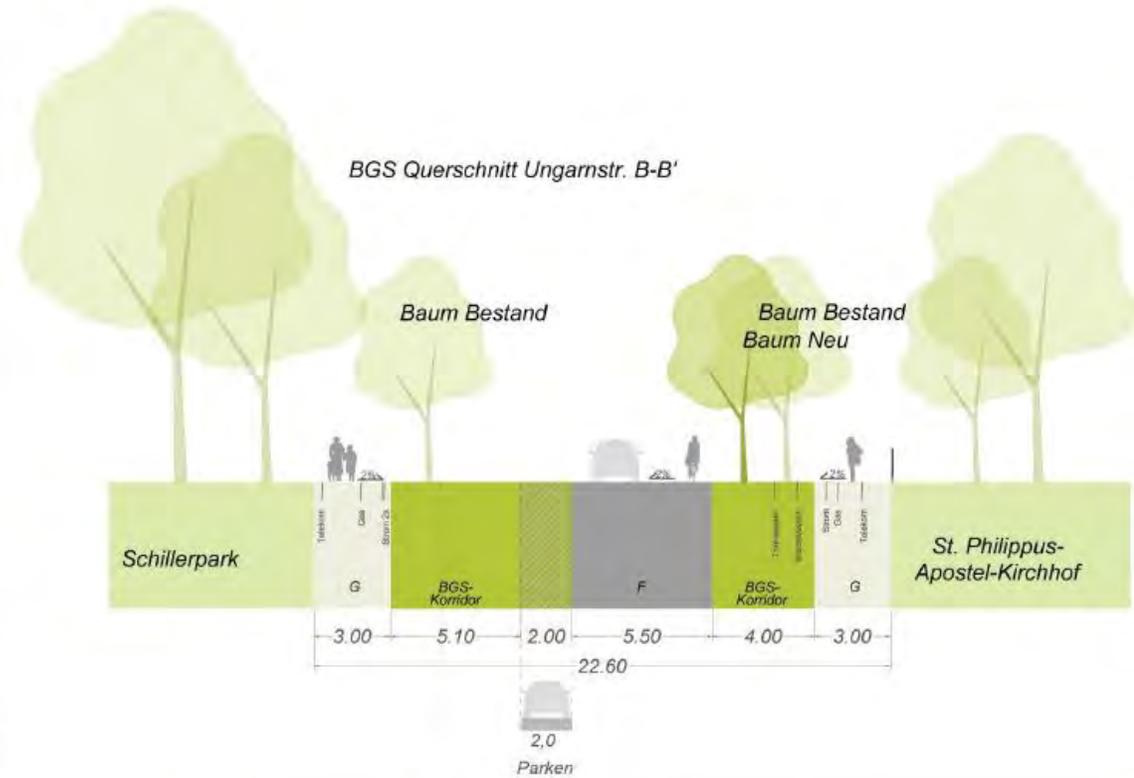
Bestand



Höhen/Anschluss Höhen | Straßenraumbreite | Leitungen | Nutzungsansprüche



Flächenbedarfe



Flächenverfügbarkeit

Wasserwirtschaftliche
Flächenbedarfe

oberirdisch



unterirdisch

Biotische
Flächenbedarfe

oberirdisch



unterirdisch

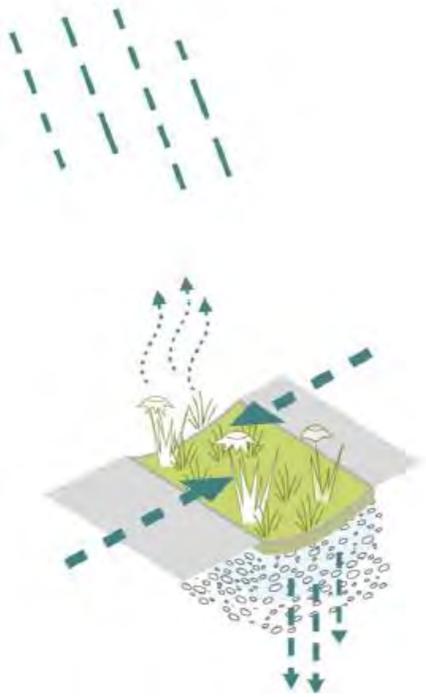
Gestalterische
Flächenbedarfe

oberirdisch



unterirdisch

Versickerungsmulde



Versickerungsmulde mit Rigole



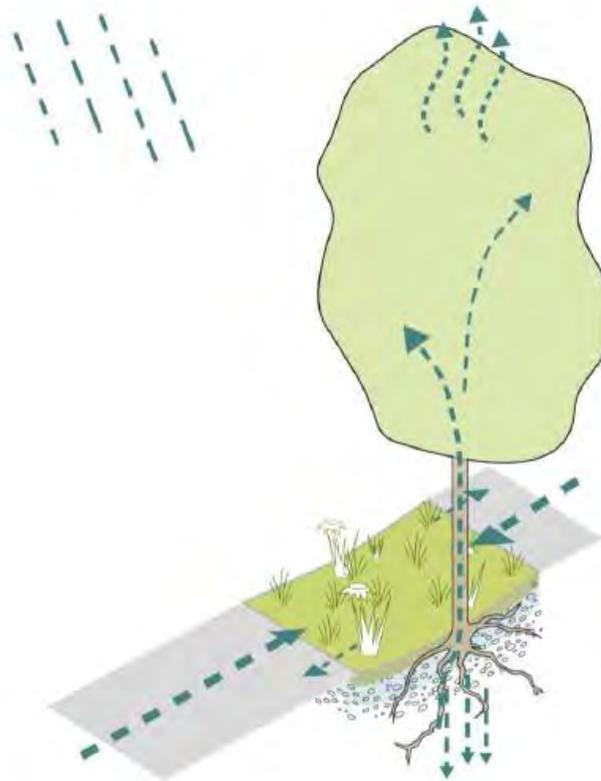
Tiefbeet



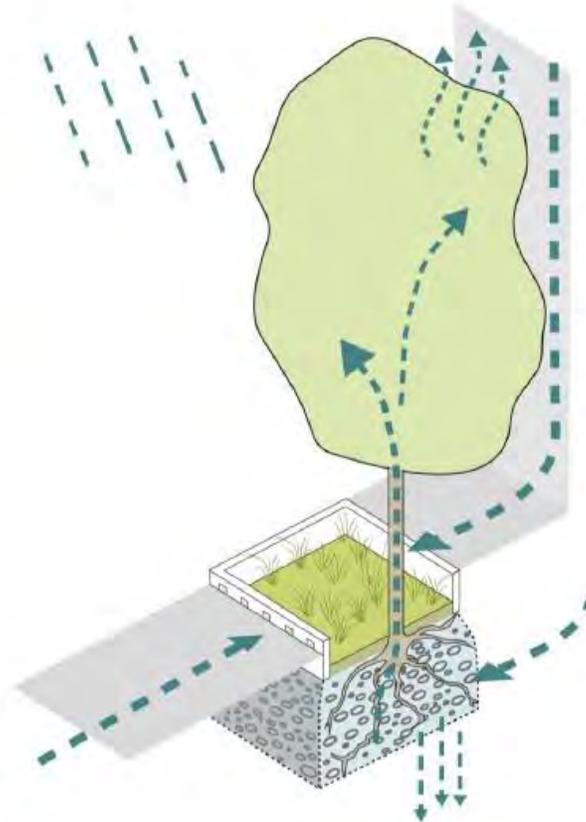
Gedichtetes Verdunstungsbeet (natürlich eingefasst)



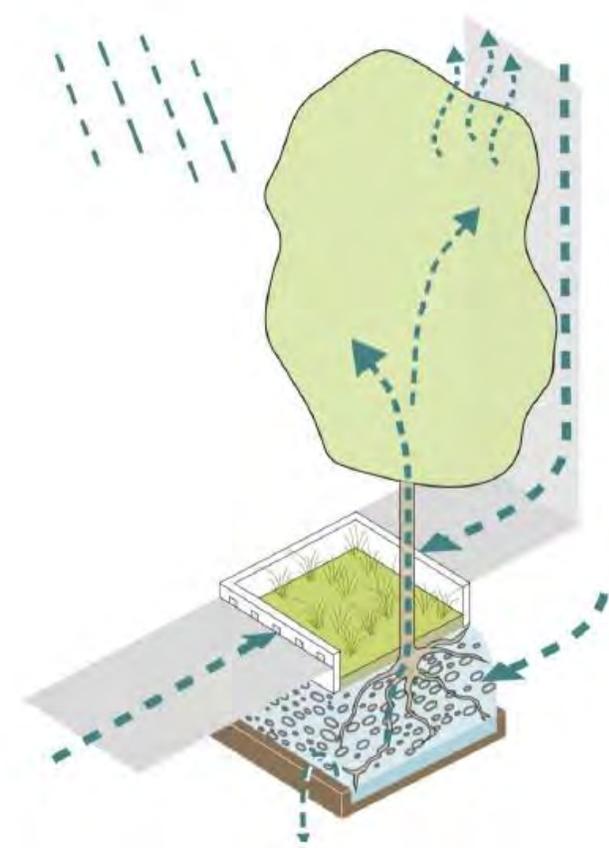
hydrologisch optimierter Baumstandort



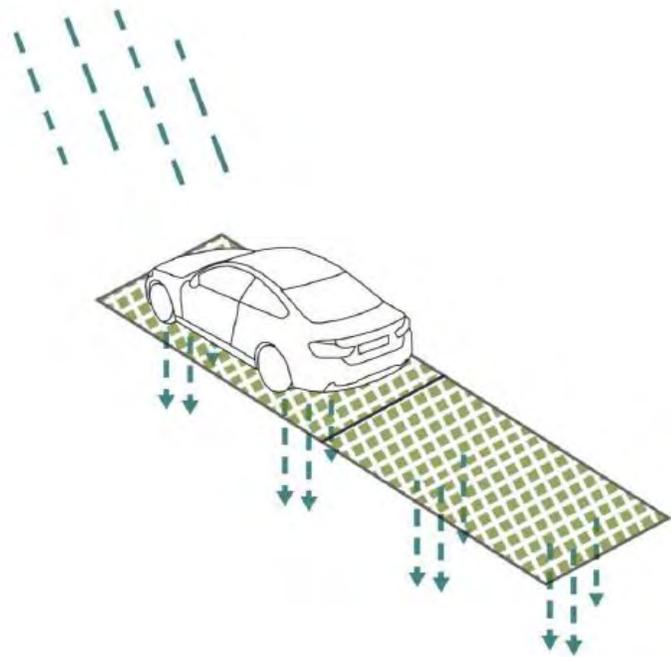
Baumrigole ohne Speicherelement



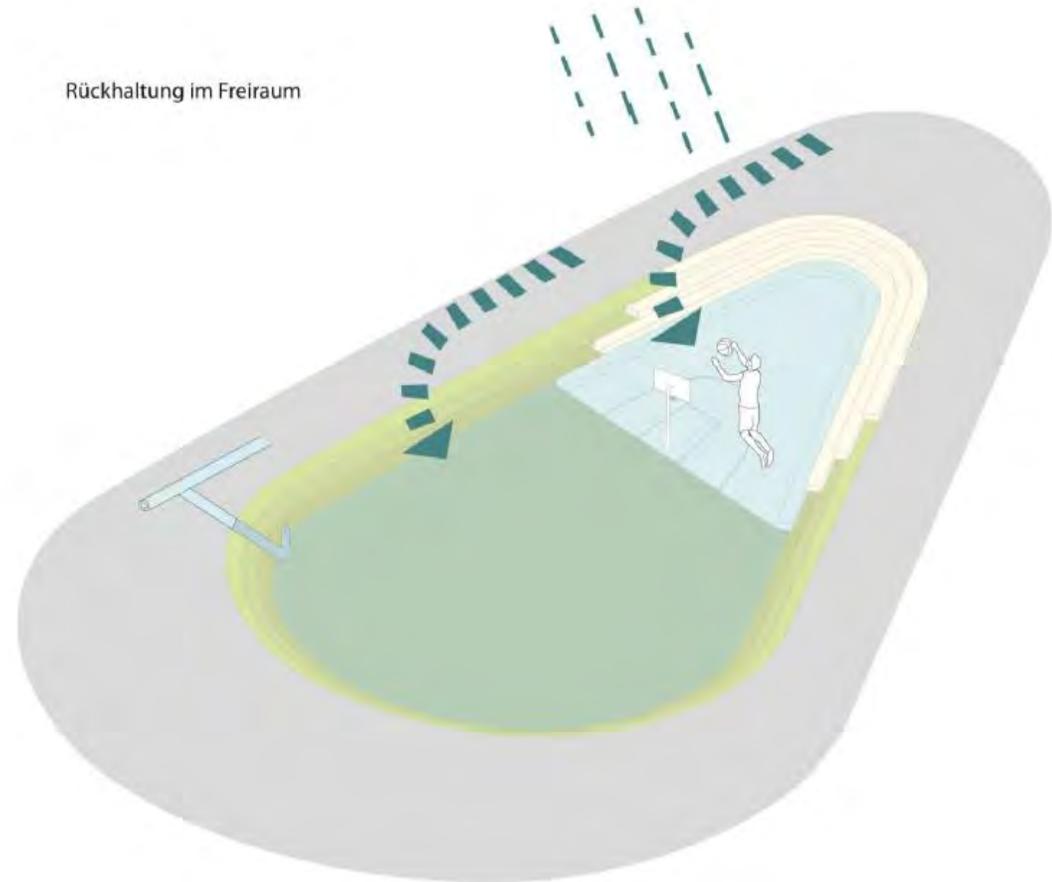
Baumrigole mit Speicherelement



Wasserdurchlässige Bodenbeläge/Pflaster



Rückhaltung im Freiraum



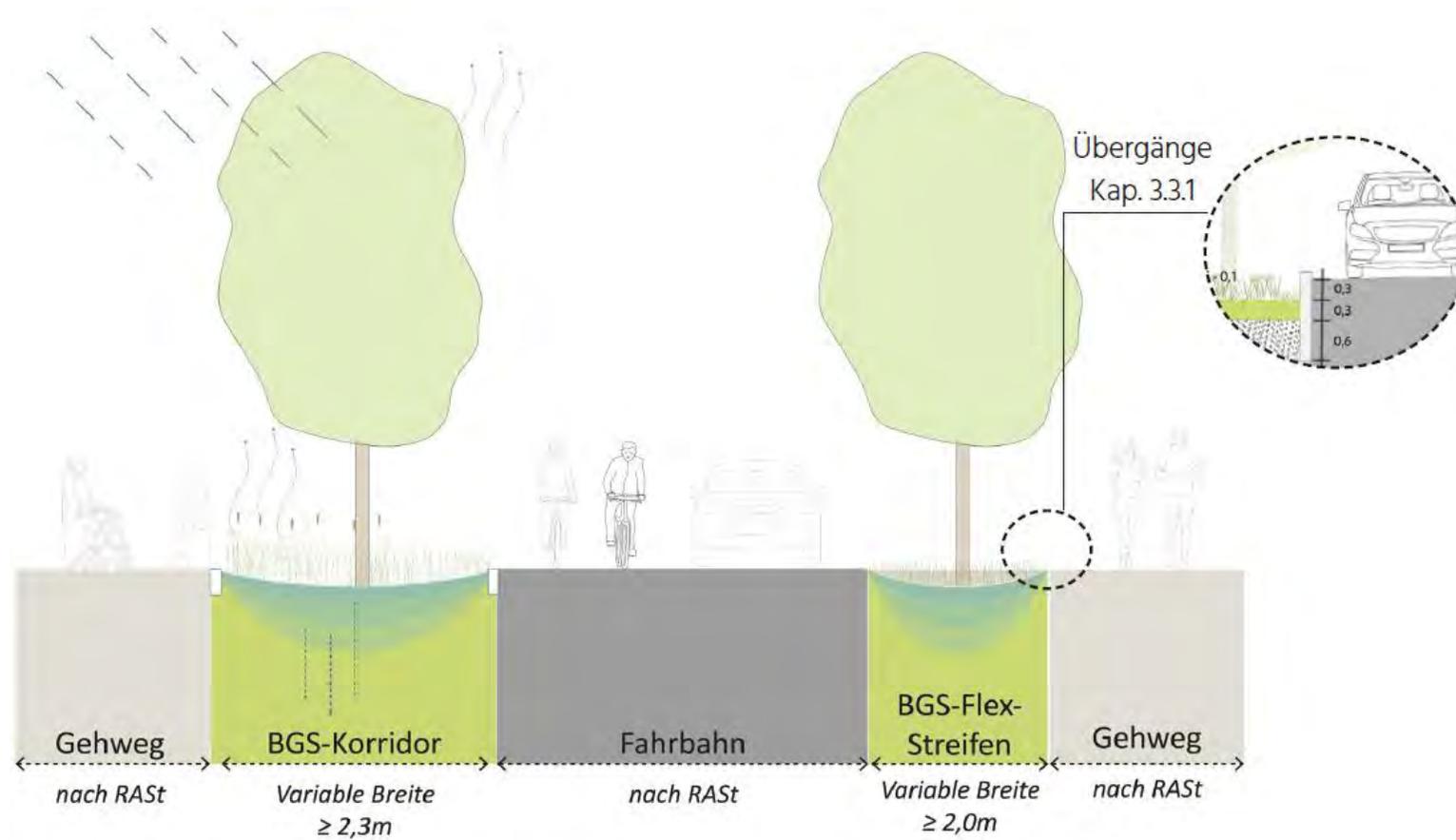
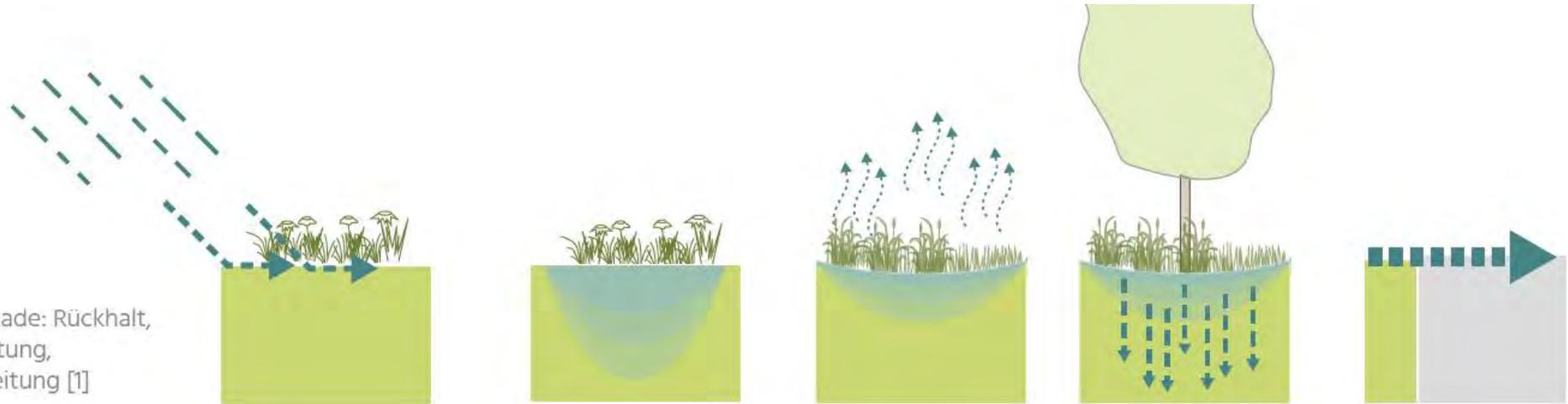


Abb. 21 - Querschnittsermittlung als abwägendes Verfahren inklusive BGS-Bedarfe [1]

Abb. 34 - BGS-Kaskade: Rückhalt, Nutzung, Verdunstung, Versickerung, Ableitung [1]



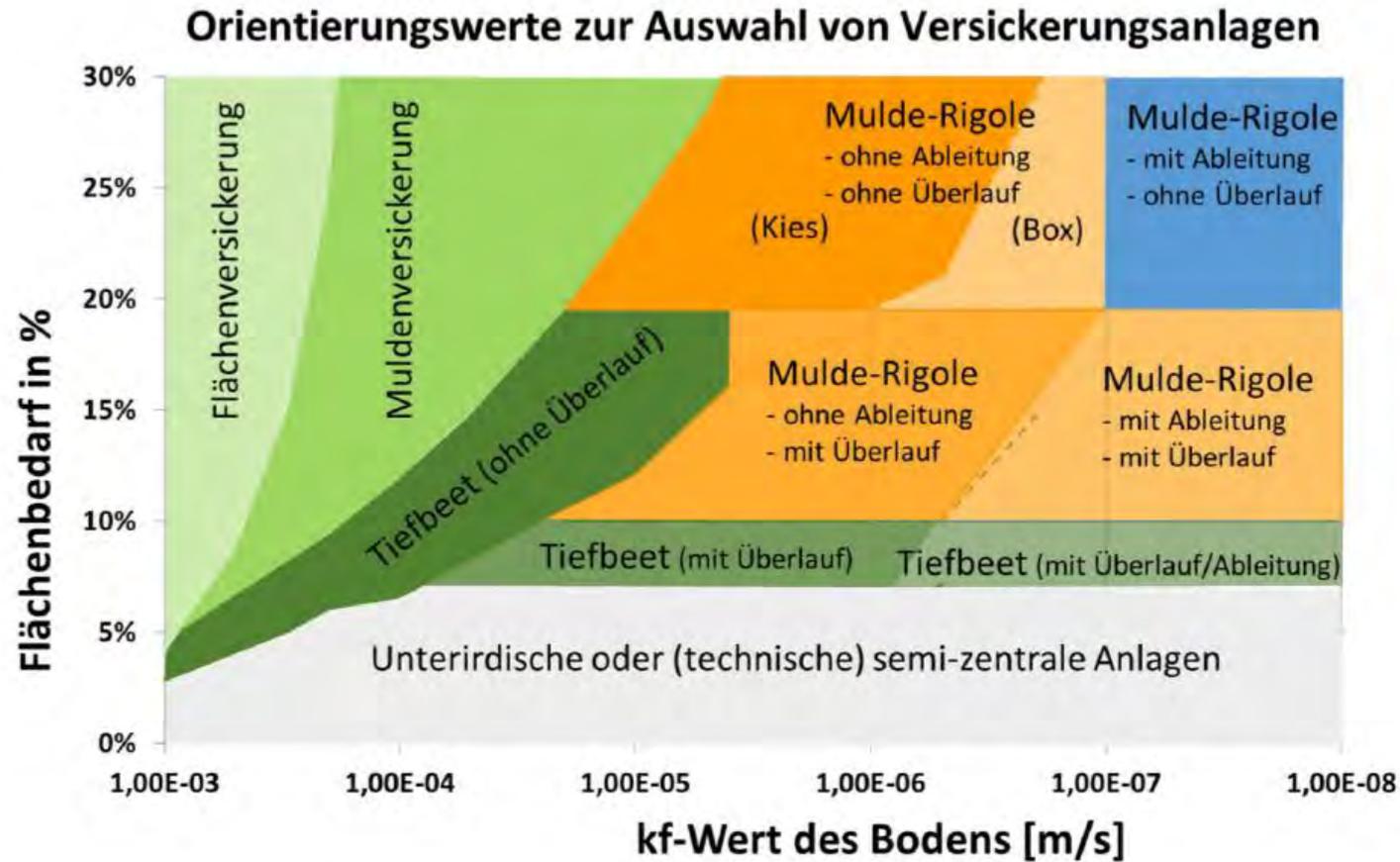
	Optimierte Baumstandorte	Verdunstungsbeete	Versickerungselemente	Zisternen	Durchlässige Beläge	Flächen mit Wasser
Flächenbedarf	5-11 %	14-15 %	7-15 %	N.N.	N.N.	N.N.
Optimierte Baumstandorte		seltene Kombination	reduziert Flächenbedarf	kein Flächenbedarf	ohne Wechselwirkung	ohne Wechselwirkung
Verdunstungsbeete	reduziert Flächenbedarf		reduziert Flächenbedarf	kein Flächenbedarf	ohne Wechselwirkung	ohne Wechselwirkung
Versickerungselemente	seltene Kombination	seltene Kombination		kein Flächenbedarf	ohne Wechselwirkung	ohne Wechselwirkung
Zisternen	reduziert Flächenbedarf	reduziert Flächenbedarf	reduziert Flächenbedarf		ohne Wechselwirkung	ohne Wechselwirkung
Durchlässige Beläge	reduziert Flächenbedarf	reduziert Flächenbedarf	reduziert Flächenbedarf	kein Flächenbedarf		ohne Wechselwirkung
Flächen mit Wasser	reduziert Flächenbedarf	reduziert Flächenbedarf	reduziert Flächenbedarf	kein Flächenbedarf	ohne Wechselwirkung	

Abb. 41 - Kombination von BGS-Elementen und Einfluss auf den Flächenbedarf [3]

Entsiegelung reduziert Flächenbedarfe

Tab. 2 - Bewertung des Ziels *Blue*

<i>Blue</i>	Wasserrückhalt	Anschließbare Fläche hN 15 mm	Anschließbare Fläche hN 35 mm
	Maximalwerte ○ 401 - 600 mm ●●●● >0 - 150 mm ● 601 - 800 mm ●●●●● 151 - 400 mm ●● >800 mm ●●●●●●●	Maximalwerte ○ 26 - 40 x ●●●● >0 - 10 x ● 41 - 60 x ●●●●● 11 - 25 x ●● >60 x ●●●●●●●	Maximalwerte ○ 11 - 15 x ●●●● >0 - 5 x ● 16 - 25 x ●●●●● 6-10 x ●● >25 x ●●●●●●●
Hydrologisch optimierter Baumstandort (Bestandsbaum)	●●	●●	●●
Hydrologisch optimierter Baumstandort (Neubau)	●●●	●●●	●●●●
Baumrigole (ohne Speicher)	●●●○	●●●○	●●●○
Baumrigole (mit Speicher)	●●●○	●●●○	●●●●○
Gedichtetes Verdunstungsbecken (baulich eingefasst)	●●	●●	●●
Gedichtetes Verdunstungsbeet (natürlich)	●●	●●	●●
Fassadenbegrünung bodengebunden	●	●	●
Fassadenbegrünung wandgebunden	●	●	—
Pergolen	— ¹	—	—
Grüne Wände - Lärmschutzwände / Verdunstungswände	●	●	●
Versickerungsmulde	●●●	●●●	●●●
Versickerungsmulde mit Rigole	●●●	●●●	●●●
Tiefbeet	●●●	●●●	●●●
Tiefbeet mit Rigole	●●●	●●●	●●●
Wasserdurchlässige Bodenbeläge / Pflaster	●	●	—
Zisterne zur Niederschlagswassernutzung	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Rückhaltung im Freiraum	●	●	●
Blue Streets – Rückhaltung und / oder Ableitung	●	●	●
Filterbeet	●●●	●●●	●●●



1

Einführung ins Thema

2

Breakout-Sessions

3

Zusammenfassung der
Breakout-Sessions im
Gesamtraum

4

Hinweise für kommende
Veranstaltungen

Ablauf der Breakout-Sessions:



Zeitraumen

60 min



1. Vorstellung Praxisbeispiele

Projekte, in denen der Flächengewinn für BGS-Elemente geplant wurde



2. Diskussion und Fragen

Stellen Sie Ihre Fragen und diskutieren Sie miteinander!

Leitfragen:

- 1 Gibt es Erfahrungen mit der Einbeziehung des Umfeldes in die Straßenplanung? Welche?
- 2 Wie kann Ihrer Erfahrung nach Raum für BGS-Elemente geschaffen werden?
- 3 Was muss im Planungsprozess beachtet werden (Grundlagenermittlung, Zielsetzung etc.)?
- 4 Welche Akteure müssen wie eingebunden werden?
- 5 Welche Herausforderungen und Lösungen erkennen Sie in Ihrer Praxis?
- 6 In welchen Ihnen bekannten Beispielprojekten wurde erfolgreich Raum für BGS geschaffen?

1

Einführung ins Thema

2

Breakout-Sessions

3

Zusammenfassung der
Breakout-Sessions im
Gesamtraum

4

Hinweise für kommende
Veranstaltungen

Breakout-Session 1:

Moderation: Prof. Dr. Wolfgang Dickhaut und Anna Schubert

- 1) **Vorstellung Praxisbeispiel: Königstraße in Altona, Hamburg:** Hauptverkehrsstraße beidseitig bebaut, hohe Verkehrsbelastung, zu Beginn wichtige Entscheidung: Nicht nur Straßenkorridor betrachten, Einstieg in Bestandsanalyse: Analyse durch Luftbild, Bestand / Entwicklungsziele analysieren, Themen der Analyse: Landschaftsprogramm, Baumkataster, Versickerungspotential, Freiraumverbund, Neubauvorhaben / Projekte, Nebenstraßen-Verkehr, Dachflächen, Mikroklima, Fließgewässer, Rad- und Fußwegekonzept
- 2) **Teilnehmer:in (TN) BUKEA Hamburg:** Wassersog durch die neuen Baumstandorte? Führen sie zur Beeinflussung der Bestandsbäume auf Nebenflächen? Wassertrennung: Belastetes und unbelastetes Wasser, gesetzlich gesehen ist unbelastetes Wasser gewünscht zu nutzen, zur Nutzung des unbelasteten Wassers braucht es also keine Gesetzesänderung
- 3) **TN UBA-Fachgebiet:** Konflikt zwischen Umweltamt und Entwässerung: Überlauf sollte im Mischwasser-Kanal landen – Amt für Entwässerung ist dagegen
- 4) Schwammstadt-Prinzip: Wenn zu viel Wasser von A nach B verschoben wird ist es nicht sinnvoll nach dem Prinzip, aber direkt angrenzende Flächen nutzen ist sinnvoll
- 5) **TN Berliner Wasserbetriebe:** Beschäftigen sich auch mit Thema Nutzung des Regenwassers von Dachflächen. Mischwasserbelastung soll reduziert werden. Suchen nach Möglichkeiten Flächen abzukoppeln: Vordere Dachflächen abkoppeln und Regenwasser nutzbar machen. Was passiert, wenn Dächer dann umgebaut werden für z. B. Solaranlagen? Wichtig ist die Absprache mit den Eigentümer:innen.
- 6) **TN Firma Funke Kunststoffe:** Der Genehmigungsprozess für Baumrigolen soll laut Wassertagung Münster vereinfacht werden.
- 7) **TN Institut für Stadtgrün:** Filterleistung von Pflanzen weisen hohes Potenzial auf. Nutzung von BGS-Elementen als Filter.
- 8) Abkopplung kleiner Flächen bietet Potenzial – aber es braucht übergeordnete Handlung: Umweltanalyse, Leitungskataster etc.
- 9) **TN Stadtentwässerungsbetrieb Düsseldorf:** Potenzialkarte für Versickerung wurde gemeinsam mit dem Umweltamt erstellt (für Grundstücke); Anschlüsse befreien ist gewünscht in Düsseldorf, aber Umweltamt muss dies prüfen. Aktuelles Projekt: Grünflächen im Straßenraum mit Rückstausystem, Schwierigkeit: Flächen sind privat und Stadt versucht diese Flächen zu erwerben. Alle Ämter der Stadt wurden in Workshops an einen Tisch gebracht: Wissensträger zusammenbringen wichtig.

Breakout-Session 2:

Moderation: Dr. Matthias Pallasch und Nadine Meiser

Probleme/Herausforderungen/offene Fragen

- Unschärfe des Leitungsbestands: Leitungspläne bilden nicht cm genau die Realität ab
- Informationen zum Leitungsbestand werden z.T. gar nicht genannt, da sie nicht genau vorhanden sind bzw. die Erkundung mit erheblichen Kosten bei den Leitungsträgern verbunden wäre
- Kommunikationsleitungen sind problematisch, z.T. liegen sie nur 40 cm unter der Oberfläche
- Politisch ist es nicht einfach in den Straßenraum (Befahrbarer Bereich) zu kommen und auch Stellplätze zu reduzieren (Kampf um jeden Stellplatz)
- Abstandsregelungen dienen originär dem Schutz der Bäume, werden aber in der Praxis häufig als Regelungen zum Schutz der Leitungen ausgelegt
- Wurzeleinwuchs in alte Abwasserkanäle teilweise erheblich und mit negativen Auswirkungen auf das Abflussverhalten
- Verlegung von Hausanschlüssen bei Leitungsverlegung
- Probleme mit Behörden, da PKWs als wichtig angesehen werden
- Bedenken von Grünflächenamt bzgl. Baumpflanzung im Straßenraum – Verschmutzung durch Tausalz, Reifenabrieb
- Flächenkonkurrenz zwischen qualifiziertem Radverkehr und ÖPNV
- Abgrenzung BGS Korridore zum ruhenden und fließenden Verkehr z.B. bei Schneefall (Gefahr durch Halten von Rad und Auto)
- Planungshoheit von Straßen in Quartieren teilweise beim Land und nicht bei der Kommune dem Bezirk
- gibt es Erfahrungen zu einer potentiellen Erhöhung von Fremdwasser bei flächiger Überrieselungen von Schmutz- bzw. Mischwasserkanälen?

Lösungsansätze/Positive Beispiele

- Aussetzen von Regelwerken zur Abstandsregelung in Absprache mit Medienträgern (Gas, Wasser, Strom, Telekom) um Baumpflanzungen zu ermöglichen. Argument: Wurzeleinwuchs ist nicht davon abhängig, ob 1, 2 oder 2,5m Abstand gehalten werden
- Leitungsumverlegung für die Umsetzung von Baumrigolen (Bsp. Saarbrücken)
- Kosten und Zuständigkeit lagen beim ZKE
- Baumrigolen wurden seitens der Stadt gefördert
- Kosten für Hausanschlüsse wurden von Stadt übernommen
- Kosten für Leitungsumverlegung sind vertragliche geregelt (Verursacherprinzip)
- Nutzung des IÖW-Tools um Mehrwert von Grünflächen bei der Akquise von Projekten zu bewerten. Führte zu mehr Rückendeckung für neue Projekte (Umweltbehörde Bremen)
- Prioritäten setzen bei der Planung, z.B. Fahrradwege in Nebenstraßen verlegen
- Dort wo der Straßenraum keine Potentiale bietet, erhöht sich die Bedeutung einer Gebäudebegrünung

Breakout-Session 3:

Moderation: Dr. Carlo Becker und Sven Hübner

Zu den drei Leitfragen, wie kann Platz für BGS-Elemente in Bestandsstraßen geschaffen werden, welche Prozesse und Instrumente helfen bei der Argumentation und welche Akteure sind einzubinden sind, werden einführend anhand der beigefügten Präsentation Erkenntnisse aus der laufenden Machbarkeitsstudie zur Klimastraße Hagenauer Straße in Berlin-Pankow vorgestellt. Die Machbarkeitsstudie wird aktuell von den Büros bgmr und IPS bearbeitet. Es handelt sich um eine innerstädtische Wohnquartierstraße mit gründerzeitlicher Bebauung, die im Bestand zu 100 % versiegelt ist und keine Bäume aufweist. Der Flächenanteil für Fahrbahn und ruhenden Verkehr beträgt 60% der Straße. Stadtklimatische Verbesserungen, die Entlastung der Mischwasserkanalisation und die attraktivere Gestaltung für den Fuß- und Radverkehr sowie den Aufenthalt und die Begegnung in der Straße sind zentrale Themen in diesem Projekt. Im Fokus der anschließenden Diskussion steht v.a. der Umgang mit dem ruhenden Pkw. Es ist ein Thema, das vielerorts schnell polarisieren kann. In der Diskussion wird außerdem schnell klargestellt, dass Lösungen nicht allein örtlich zu finden sind. Notwendig sind zusätzlich politische unterstützende Maßnahmen, wie etwa eine Zielformulierung als Beschluss, sowie flankierende Maßnahmen, die den Umgang mit dem ruhenden Verkehr auf der Ebene des Quartiers bzw. des Stadtteils/der Gesamtstadt adressieren.

Positive Vision formulieren // Mutig sein und ausprobieren; Synergien anstreben, um Argumentation zu unterstützen und Akzeptanz zu fördern; nicht an Parkraumanalysen und Autogrößen orientieren (Hinweis auf die neue Bewegung „Feinmobilität“ (<https://www.feinmobilitaet.de/>); UBA empfiehlt als Ziel ein Motorisierungsgrad von maximal 150 zugelassene Pkw pro 1000 Einwohner inklusive Carsharing und Taxifahrzeugen, um Flächen freizusetzen (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/die-stadt-fuer-morgen-die-vision#nutzen>); Vision zur besseren Kommunikation visualisieren (siehe z.B. Titelbild und Seite 6 der BGS-Toolbox, Teil A sowie Straßenquerschnitt als Perspektivansicht in der Präsentation Hagenauer Straße).

Ziele definieren // Umweltverbund fördern, mehr Sicherheit (z.B. Sichtdreiecke an Querungspunkten), bessere Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Hitzevorsorge, Stadtgrün mit Regenwasser versorgen, Abkoppelung vom Kanal / naturnahe Wasserbilanz, Stand der Technik „E-Klima“

Instrumente // Stellplatzangebot verteuern; gleicher Preis wie Miete für einen TG-Platz, Ersatzangebote in der Nachbarschaft ausloten (Quartiersgaragen, kommerzielle Stellplätze, die nur zeitweise genutzt sind), Vorgaben zur Einhaltung naturnaher Abflussmengen / Wasserbilanz (Beispiel BreWaBE in Berlin), Vorgaben zur Förderung des Umweltverbundes (Beispiel Mobilitätsgesetz Berlin), Bürgerbeteiligung, Reallabore (z.B. „Sommerstraßen“)

Allianzen // Bürgerbeteiligung und Konzeptentwicklung im Dialog, Einrichtung von fachübergreifenden Steuerungsrunden; Begleitung im Gesamtprozess, Bottom-Up z.B. mit Verkehrswendebündnissen und lokalen Initiativen (z.B. Kiezblocks in Berlin, Veddelblocks in Hamburg).

Projektbeispiele // Neben dem vorgestellten Beispiel der Hagenauer Straße in Berlin-Pankow wurden als weitere Berliner Beispiele durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt benannt: Krausenstraße, Berlin-Mitte (Baubeginn nächstes Jahr, 2/3 der Parkplätze entfallen zugunsten blau-grüner Maßnahmen); Zimmerstraße als Fahrradstraße (im Entwurf); Petersburger Straße, Berlin-Friedrichshain (in Planung); Frau Marinyok steht gerne für einen fachlichen Austausch zu diesen drei Projekten zur Verfügung (weitere Informationen: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/infrastruktur/strassenbau/>).

Offene Fragen // Viele Verkehrsplanungsbüros sind nicht mit der Durchführung von Bürgerbeteiligung z.B. in Form eines Info-Tages, Workshops oder Online-Beteiligung vertraut; in der HAOI ist das eine besondere Leistung, die nicht näher definiert ist; Wunsch, dieses Thema in BGS 2.0 vertiefend zu betrachten (z.B. Hinweise für die Ausschreibung, zum Koordinationsaufwand und Bausteinen der Beteiligung).

Breakout-Session 4:

Moderation: Prof. Dr. Jochen Eckart und Kirya Heinemann

- **Vorstellung Praxisbeispiel Königstraße in Hamburg:**

Die Straßenplanung der Königstraße im Bezirk Hamburg-Altona wird vom Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) durchgeführt. Zum Zeitpunkt der Auswahl des Straßenraums als Pilotprojekt lag bereits ein erster Entwurf für die Verkehrsführung des Hamburger Büros melchior + wittpohl Ingenieurgesellschaft vor. Dieser wurde, basierend auf den Projektzielen gemeinsam mit den Planer:innen diskutiert und weiterentwickelt. Nach der Auswertung der Verkehrszahlen wurde die Reduzierung der PKW-Fahrspuren von zwei auf eine Spur stadteinwärts in Teilen der Strecke als realisierbar eingeschätzt. Es wird angestrebt, die neugewonnene Fläche zu nutzen, um Regenwasser dezentral zu bewirtschaften, das Grünvolumen zu erhöhen und eine komfortable Rad/-Fußwegführung herzustellen. Ebenfalls wird daran gearbeitet, bestehende Nebenflächen zu entsiegeln und zu begrünen sowie an den Straßenraum angrenzende Flächen sinnvoll in die Planung zu integrieren.

- Flächengewinn: Von 3 auf 2 Fahrspuren (ca. 3,5 m x Straßenlänge) bei gleichbleibender Qualität des Verkehrs möglich.
- Argumentation zur Reduzierung von Fahrbahnen erfolgt über die BGS-Tabelle zum Flächengewinn für BGS-Elemente (Toolbox A, Seite 29)
- Tiefbeete, Baumrigolen und Mulden-Rigolen-Systeme konnten so zum Einsatz kommen.

- **Herausforderungen** // Es wird mehr Zeit und Ressourcen für die Bedarfsanalyse des BGS-Flächenbedarfs benötigt. Im früheren Stadium kann man mehr Einfluss nehmen.
- TöBs sollten früher in den Planungsprozess integriert werden.
- Die Erfahrung in den Kommunen zeigt, dass Ämter oft an unterschiedlichen Stellen des Planungs- und Ausführungsprozesses sind und so eine gemeinsame Absprache schwierig ist. Ein übergeordneter Ansatz wäre wünschenswert.
- Es gibt keine zugeordnete Stelle, die in jeder Stadt für den Verkehrsentwicklungsplan verantwortlich ist, bzw. die Bedarfe für die Verkehrsplanung festlegt. Stattdessen kann die Zuständigkeit in den Städten unterschiedlich aufgebaut sein.
- BGS teilweise möglich, wenn Fußgängerführung nicht in direkter Linie, sondern in einem Bogen führt. Ist dies akzeptabel oder sollte dies vermieden werden? Prof. Eckart: Auch wenn nicht wünschenswert, kann in Ausnahmen der Fußweg den Maßnahmen angepasst werden, wenn so BGS-Maßnahmen möglich gemacht werden können. Jedoch sollten, wenn möglich, vorzugsweise die Flächen genutzt werden, wo BGS-Maßnahmen auch ohne Wegeumlegung geplant werden können.
- **Fragen** // Können BGS-Elemente die umliegenden Straßen aufweichen? Haben BGS-Elemente einen Einfluss auf die Tragfähigkeit der Straße?

1

Einführung ins Thema

2

Breakout-Sessions

3

Zusammenfassung der
Breakout-Sessions im
Gesamtraum

4

Hinweise für kommende
Veranstaltungen

Termine Netzwerkaustausch

-	Klimafolgenanpassung im Prozess der Straßenplanung – derzeitige Praxis und notwendige Änderungen
heute	Flächengewinn für BGS-Elemente
20. September 2023	Themenwahl durch Netzwerk
15. November 2023	Baumrigolen in der Praxis
20. März 2024	Themenwahl durch Netzwerk
15. Mai 2024	Finanzierung und Unterhaltung von BGS-Elementen

Ihre Themen

Flächengewinn für BGS-Elemente

Leitungen – Abstände, Umgang, Lösungen

Dimensionierung BGS

Praxisbeispiele

Baumrigolen

Bestandsbäume – Stadtbäume

Baumrigolen – Planung, Umsetzung, technische Gestaltung

Streusalz und Schmutzfracht

Bewässerungssysteme und Nutzung von Regenwasser

Praxisbeispiele

Finanzierung und Unterhaltung

Zuständigkeiten – Interdisziplinäres Arbeiten im Amt, Regelungen

Förderungs- und Finanzierungsmöglichkeiten

Sonstiges

Biodiversität und Pflanzen

Regelwerke – Grundlagen und Anpassung

Klimawandel und BGS

Akzeptanz von BGS – Öffentlichkeitsarbeit mit Bürger:innen

Akzeptanz von BGS – Politik und Verwaltung

Nennen Sie uns weitere Themen unter

<https://cloud.hcu-hamburg.de/nextcloud/apps/forms/s/rpHfgkM3Kogr4Wnn895gBc7>

Ihre Themen

Flächengewinn für BGS-Elemente

heute:
Flächengewinn für BGS
Elemente

Baumrigolen

15.11.2023:
Baumrigolen in der Praxis

Finanzierung und Unterhaltung

15.05.2024:
Finanzierung und Unterhaltung von
BGS-Elementen

Sonstiges

Biodiversität und Pflanzen

Regelwerke – Grundlagen und
Anpassung

Klimawandel und BGS

Akzeptanz von BGS –
Öffentlichkeitsarbeit mit
Bürger:innen

Akzeptanz von BGS – Politik und
Verwaltung

Nennen Sie uns weitere Themen unter

<https://cloud.hcu-hamburg.de/nextcloud/apps/forms/s/rpHfgkM3Kogrk4Wnn895gBc7>



Blue Green Streets