



Blau-Grüne Straßen

Aktuelle Entwicklungen und Praxisbeispiele

Blau-Grüne Straßen

- Straßenplanung in Deutschland
- Aktuelle Forschung zu BGS
- Praxisbeispiele
- Blick ins Ausland
- Diskussion: Auf welchem Weg sind wir?



Foto: Dominik Kerl



Dominik Kerl

Mobilitätsplaner

- Studium der Raumplanung an der TU Dortmund (B.Sc.)
- Seit 2021 in der Nahmobilitätsplanung bei Planungsbüro VIA eG in Köln tätig, Fokus auf Rad- und Fußverkehr
- Engagement in zwei Initiativen „Veedelsfreiraum“ & „IG Lebenswerte Lux“
- Seit 2024 Engagement bei Changing Cities, Fortschreibung der „Empfehlungen für Superblocks“ ESu



Foto: Stadt Krakau

Wie viel Grün benötigen
unsere Straßen?

3-30-300

Regel nach dem niederländischen Forstwissenschaftler Cecil Konijnendijk

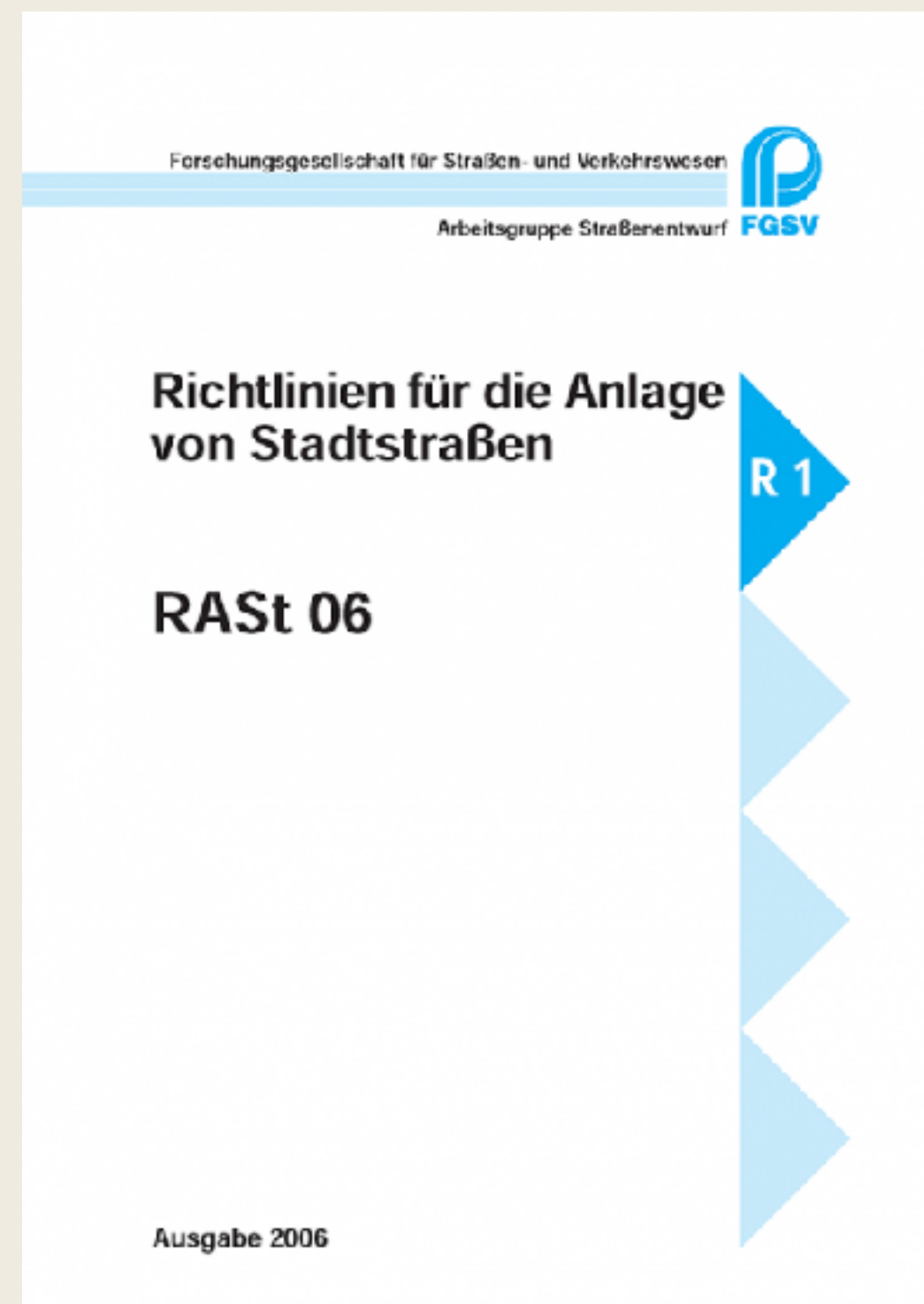
Prozent der Straßenfläche sollte
mindestens von Baumkronen
bedeckt sein

3-30-300

Bäume sollten
mindestens vom
Fenster sichtbar sein

Meter sollte der nächste Park
maximal entfernt liegen

Rechtliche Hintergründe: Straßenplanung in Deutschland



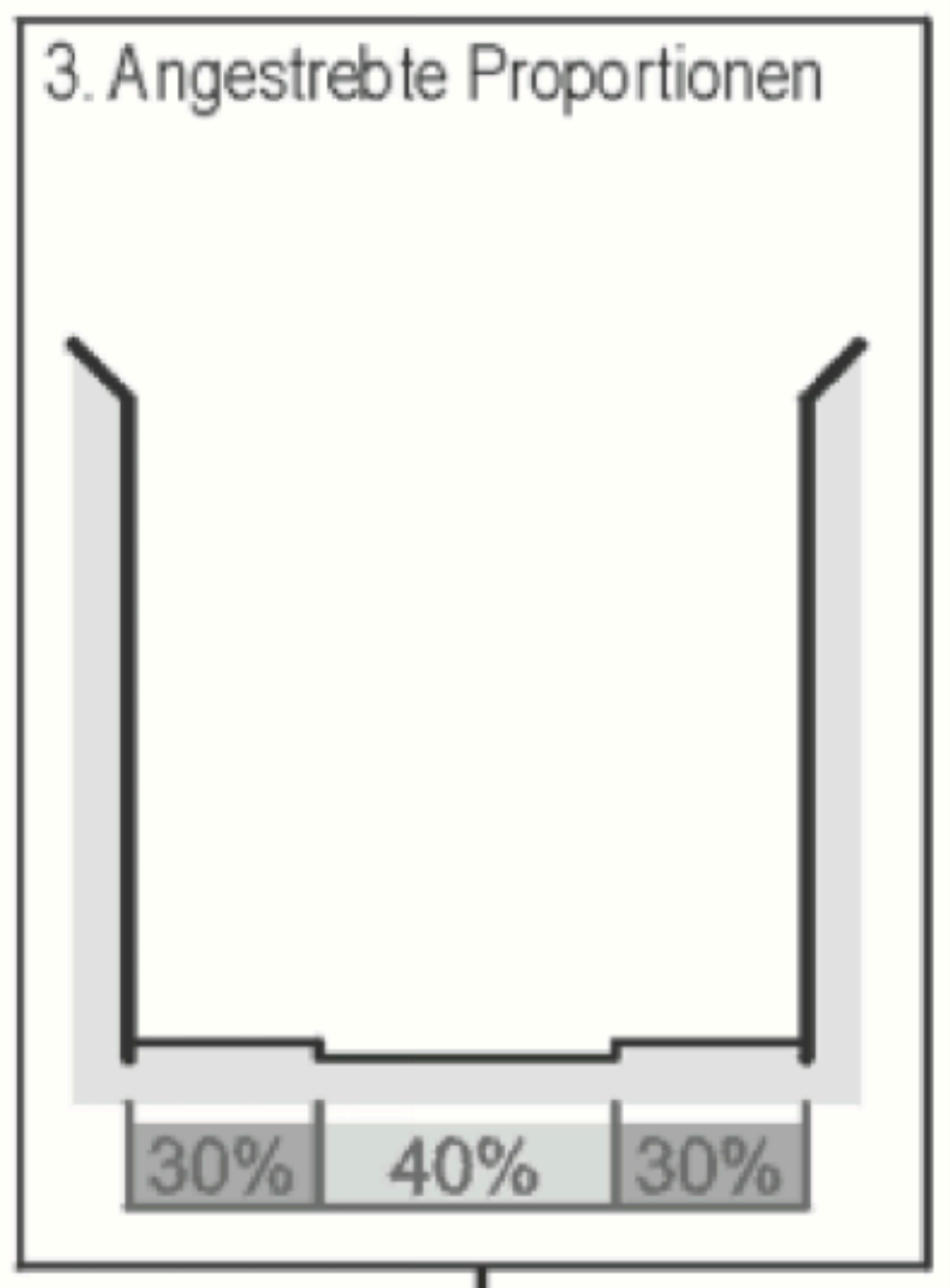
- Regelwerke werden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.) mit Sitz in Köln erarbeitet
- Stark veraltet, wichtige Regelwerke für die Straßenplanung aus den 2000ern
- Maßgebliche Regelungen: Wie breit ist ein Gehweg oder ein Radweg? Wo darf ein Zebrastreifen angelegt werden?

Wie viel Platz braucht das Parken?

- Überarbeitungsbedarf durch Lücken: u.A. keine Standards zu Radfahrstreifen mit baulicher Trennung, Netze für Fußverkehr, Klimaangepasste Straßen

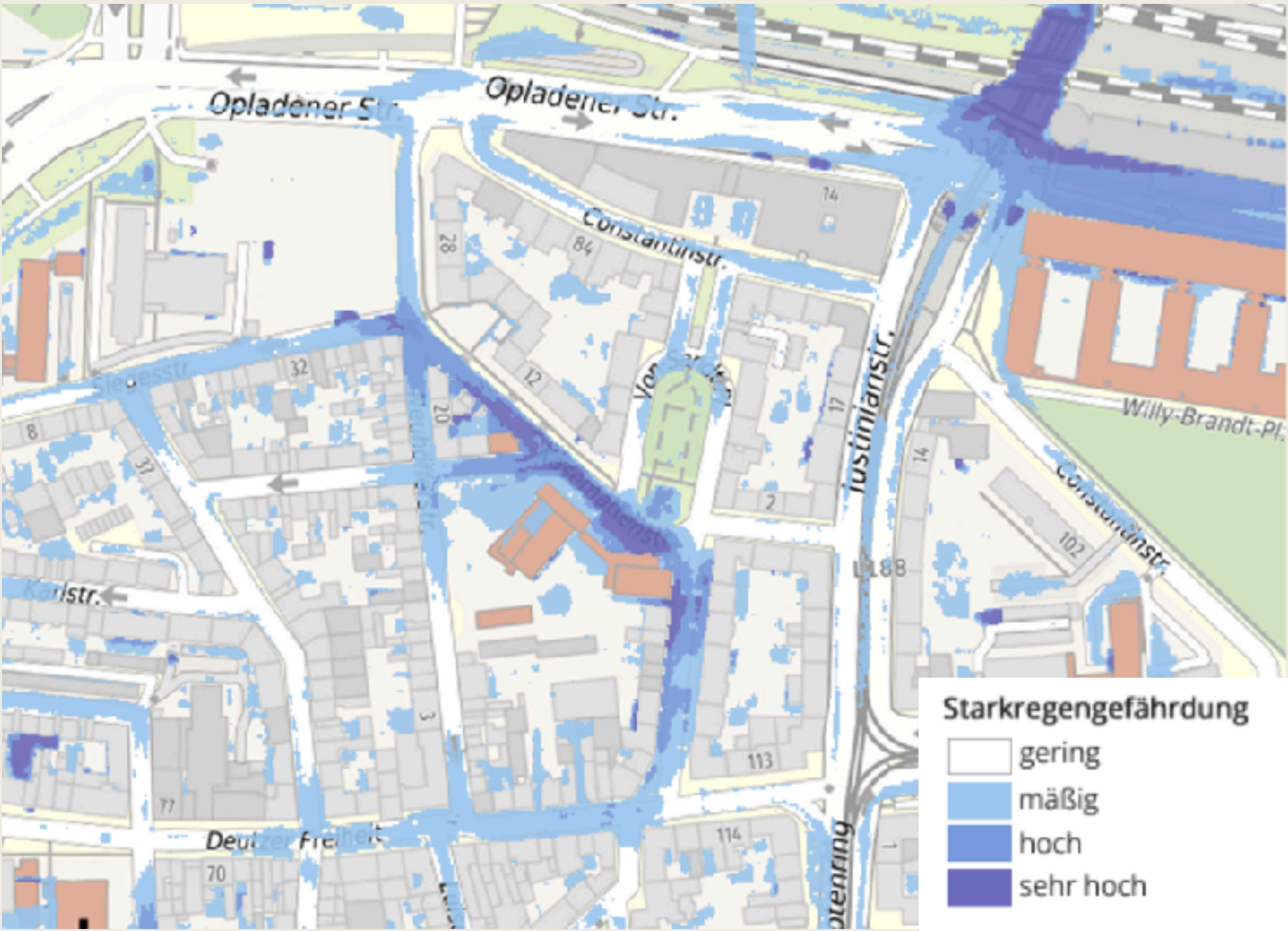
Wie viel blau-grüne Infrastruktur ist nötig?

Teil der „Städtebaulichen Bemessung“



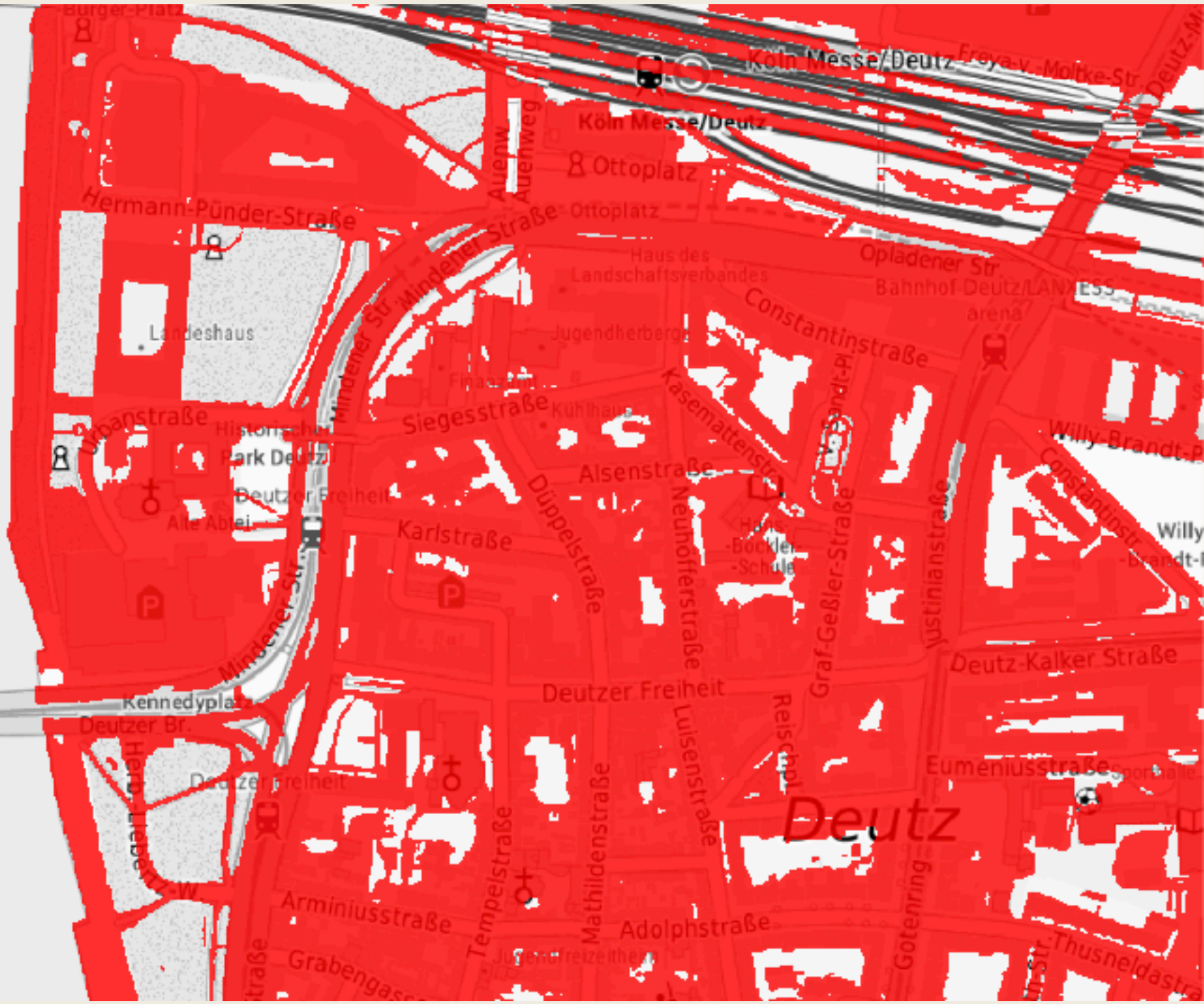
Grafik: FGSV e.V.

Überflutungskarte StEB Köln



Grafik: StEB Köln

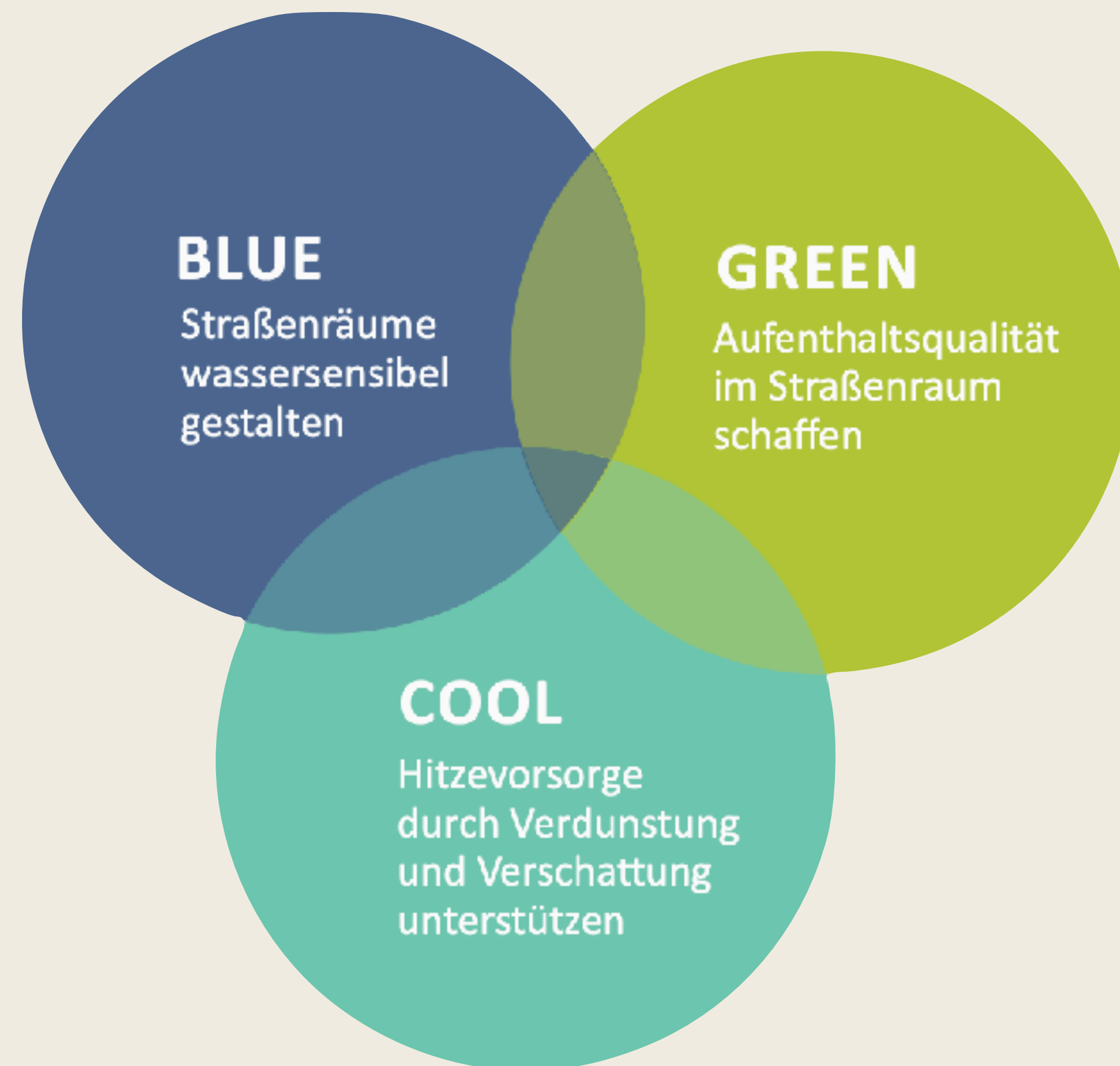
Klimaatlas NRW, Bodenversiegelung



Grafik: Klimaatlas NRW

Forschung: BlueGreenStreets

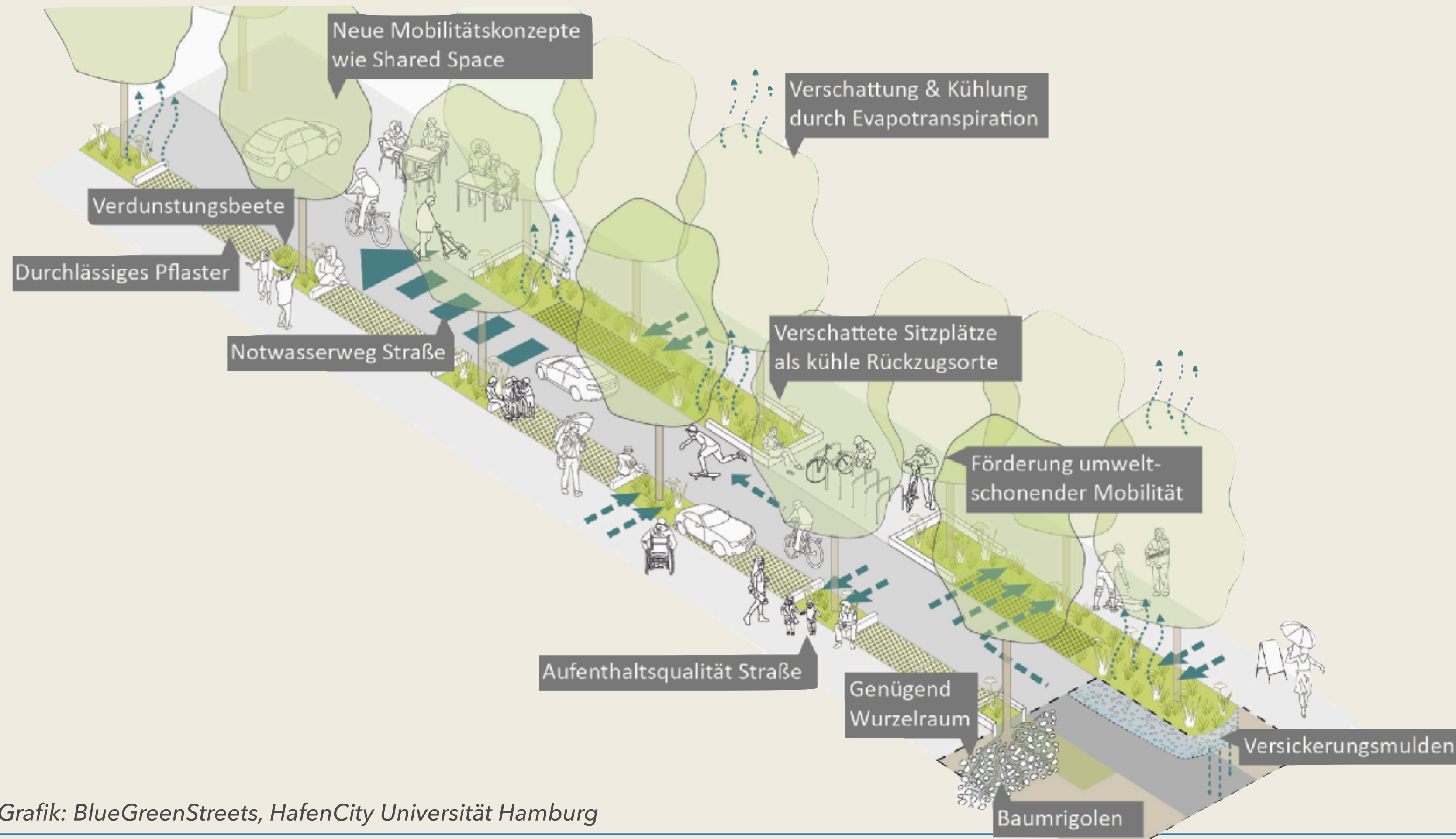
Begriffsdefinition



„Blau-grüne Straßenräume führen **verkehrliche, wasserwirtschaftliche, mikroklimatische** und **grünplanerische** Belange zusammen und tragen zur Anpassung an den Klimawandel sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei. Sie berücksichtigen dabei bestehende Infrastrukturen und die ökonomischen Rahmenbedingungen.“

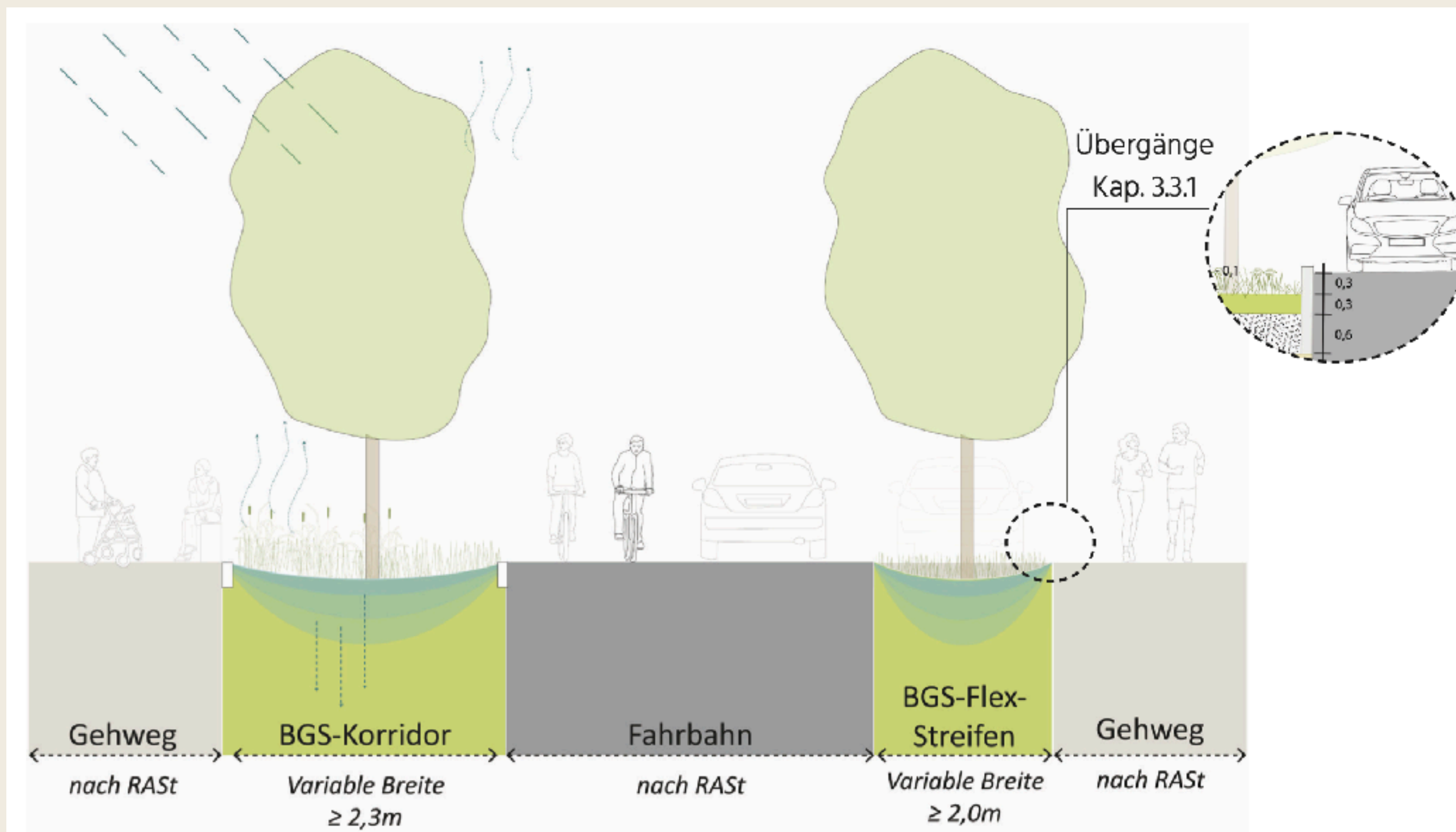
Forschung: BlueGreenStreets

Blau-Grüne Elemente

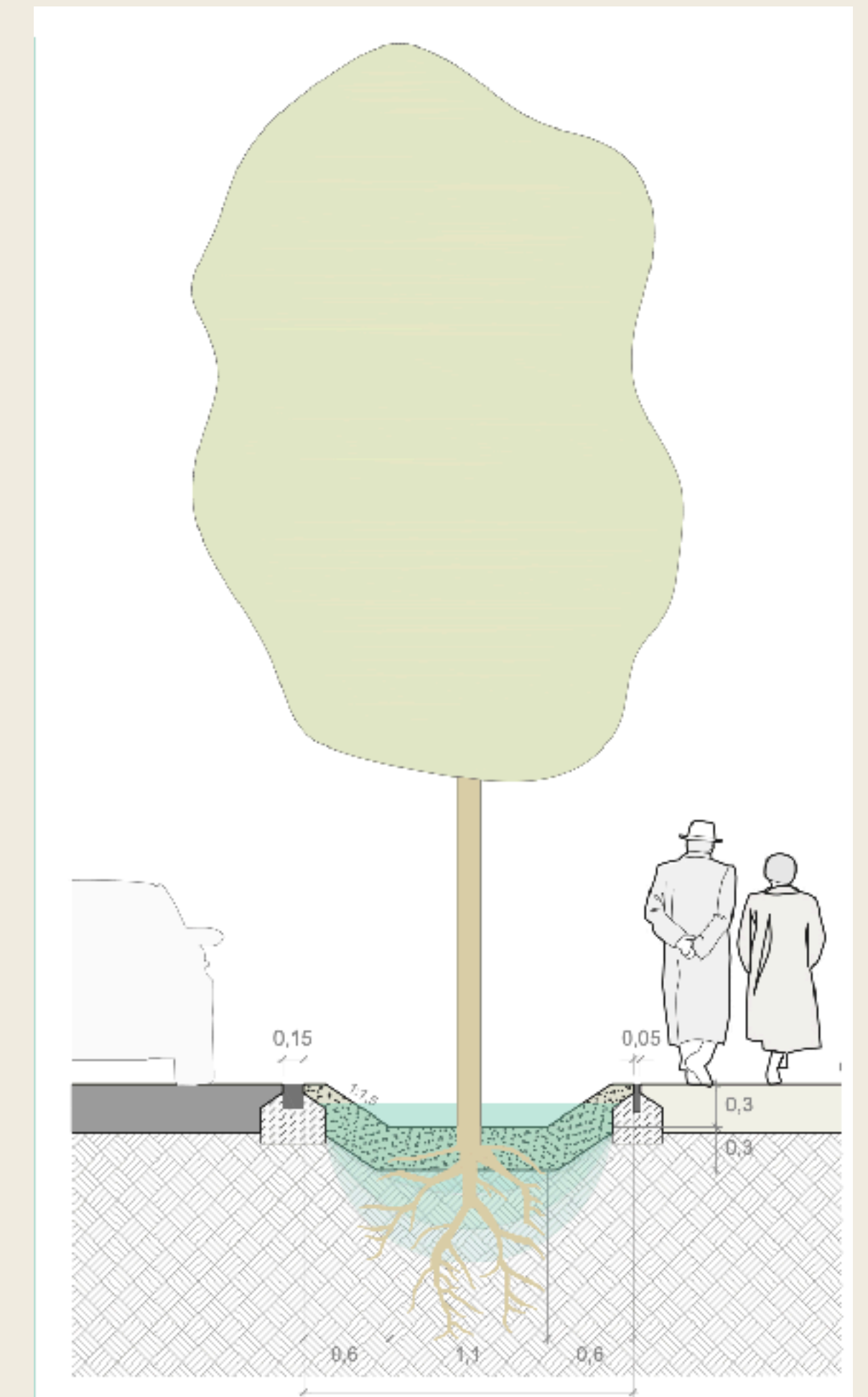


Grafik: BlueGreenStreets, HafenCity Universität Hamburg

Forschung: BlueGreenStreets



Grafik: BlueGreenStreets, HafenCity Universität Hamburg

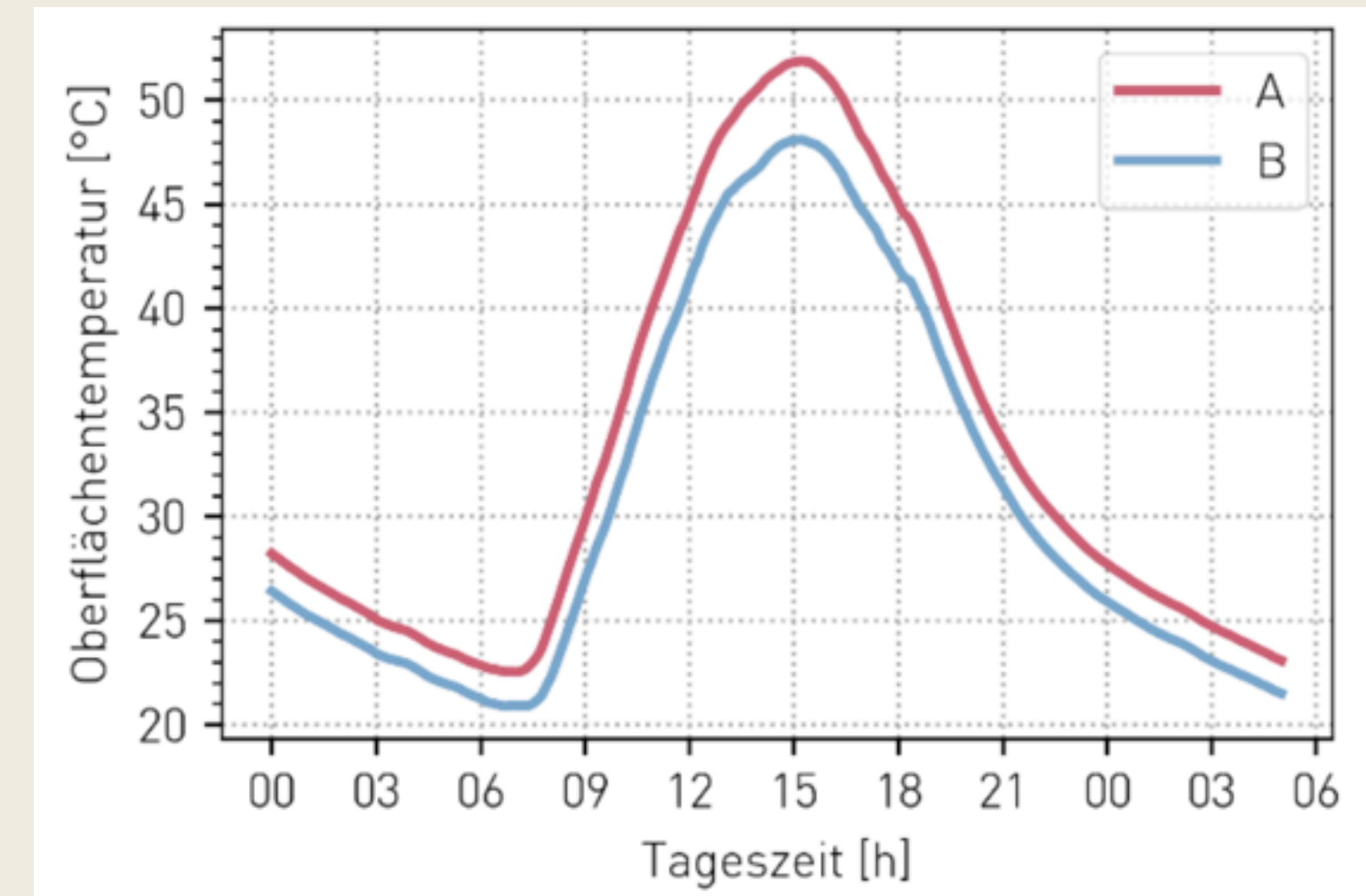


Forschung: „Kühle Straßenbeläge“ in der Schweiz



FOTO: PETER WEISS

- Untersuchung von hellen Straßenbelägen und die Wirkung auf das Mikroklima
- Langzeit-Praxistest mit 18 Belägen
- Monitoring durch Infrarotkameras
- Unterschiede bis zu 6 Grad möglich

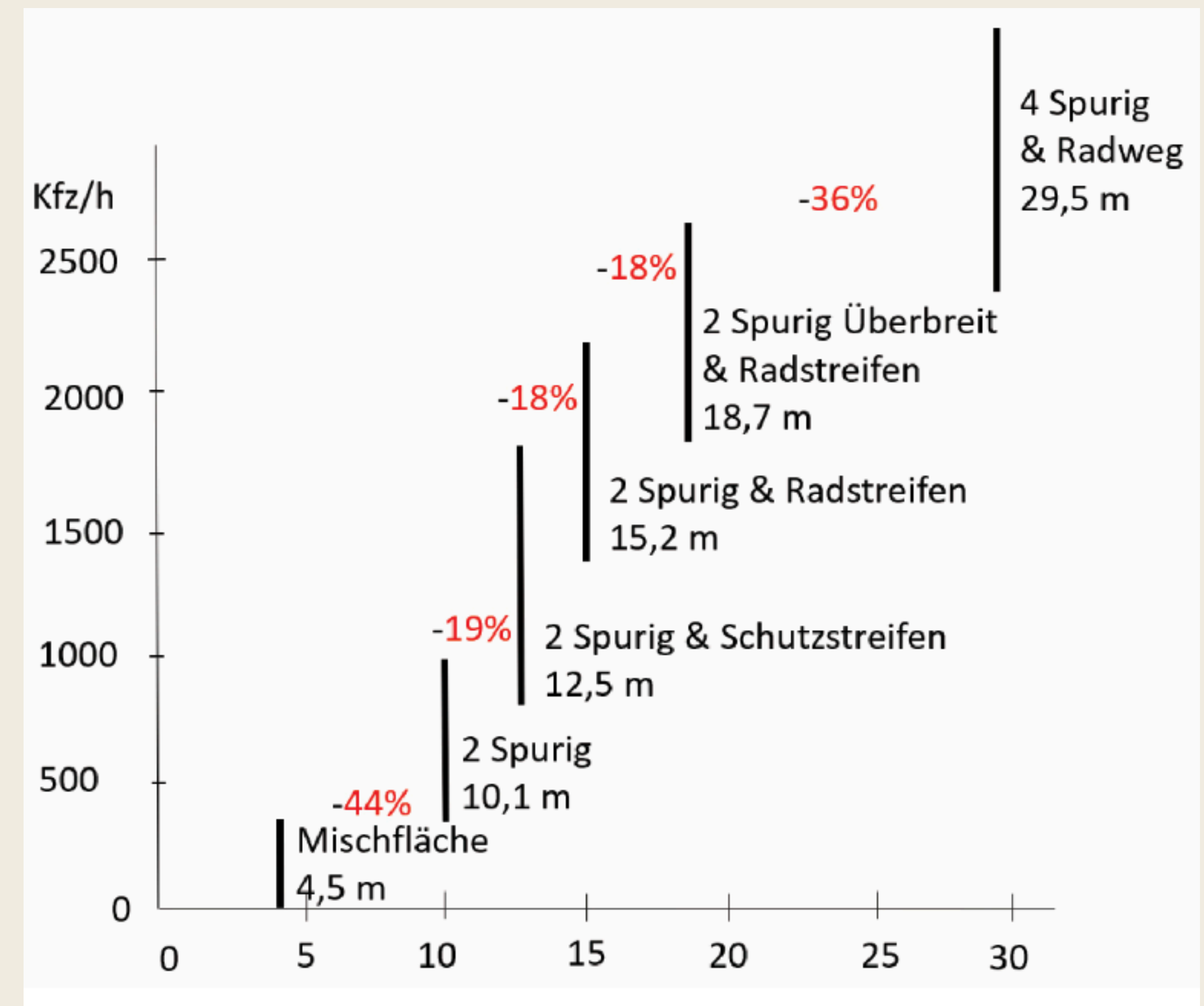


GRAFIK: SCHWEIZER EIDGENOSSENSCHAFT

Forschung: BlueGreenStreets

Wie gewinnen wir Raum für blau-grüne Infrastruktur?

- Verringerung der Verkehrsmenge
- Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Reduzierung des Lkw-Verkehrs
- Reduzierung des Parkraums
- Untergenutzte oder überdimensionierte Verkehrsflächen: Sperrflächen, Verkehrsinseln oder ggf. Abbiegespuren können nutzbar gemacht werden
- Nutzungsüberlagerung (Radverkehr auf der Fahrbahn in Tempo 30-Zonen statt bauliche Radwege) oder Nutzungsmischung (Verkehrsberuhigter Bereich statt Tempo 30-Zone)



Grafik: BlueGreenStreets

Potentialflächen für Entsiegelungen

Entsiegelung von verzichtbaren Verkehrsflächen

Fotos: Dominik Kerl



Überdimensionierte Kreuzungen

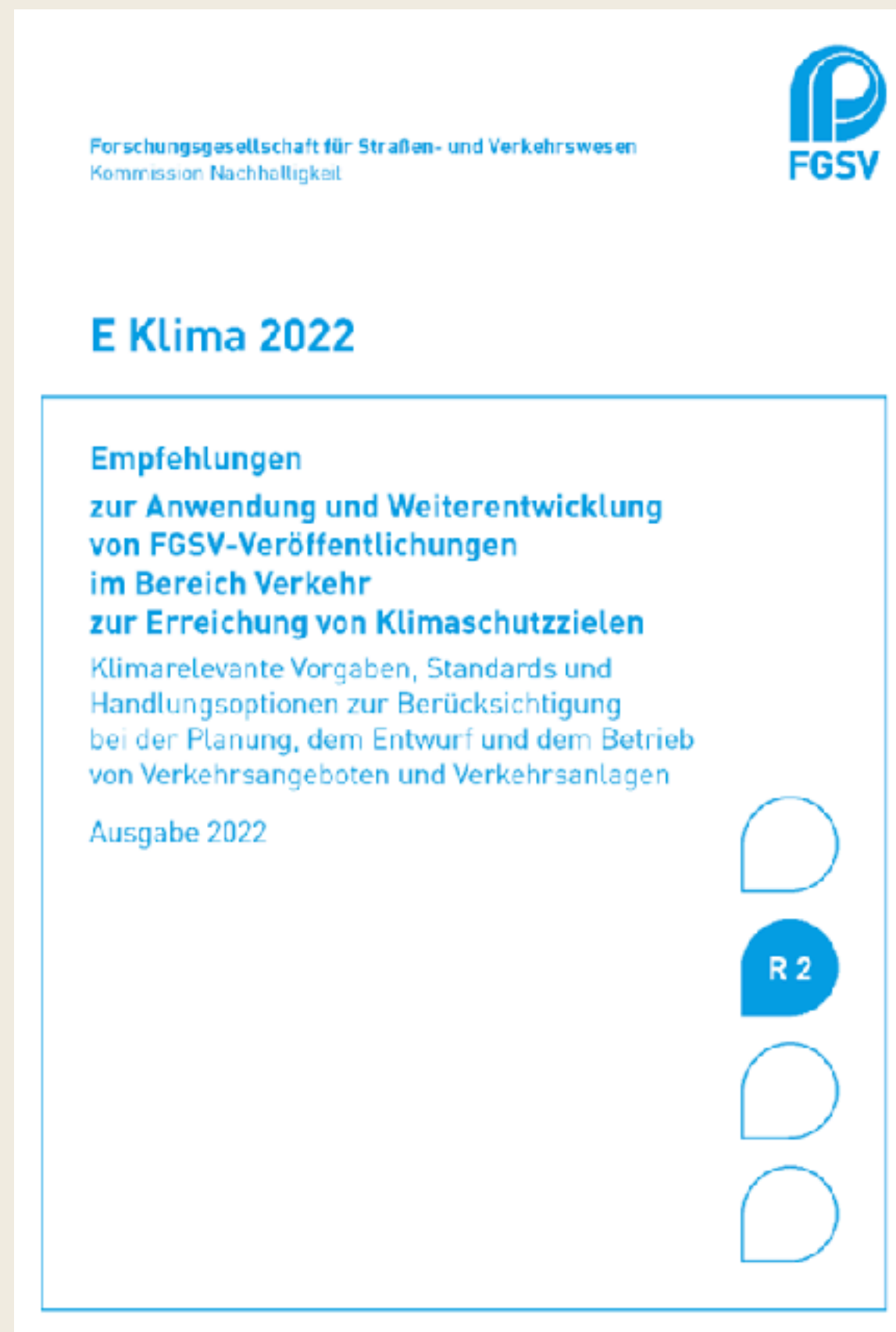


Rückbau von Abbiegespuren



Veraltete Verkehrswege

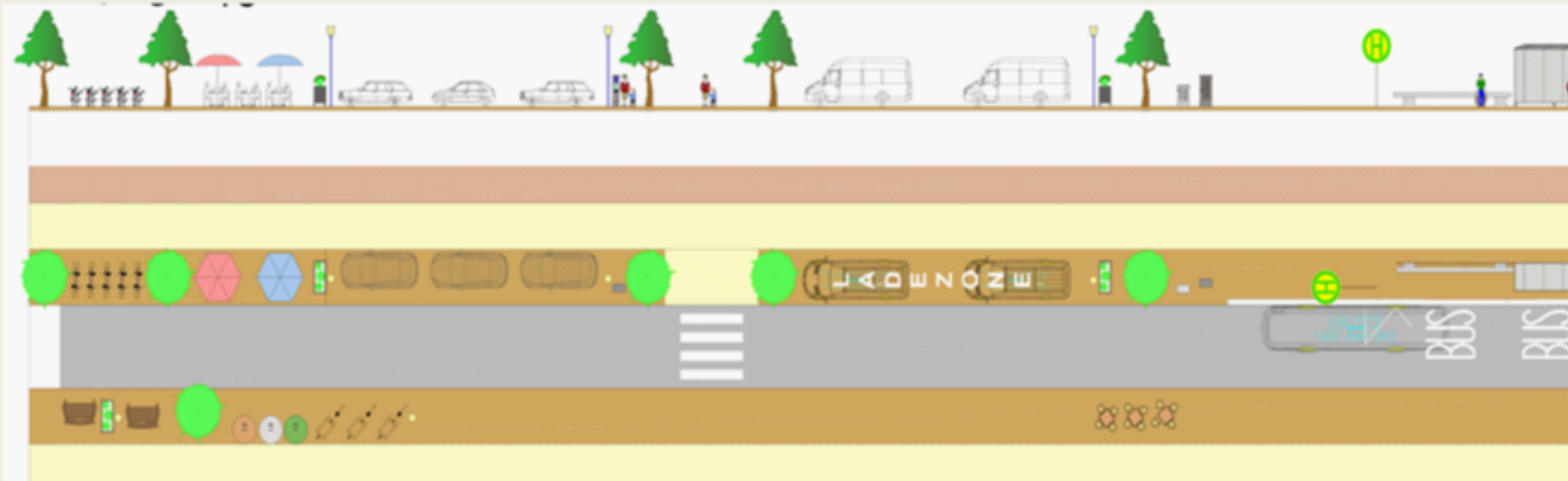
Deutsche Regelwerke entwickeln sich weiter



Grafik: FGSV e.V.

- Förderung von „**Blue-Green-Street**“-Konzepten
- Die Belange des **Umweltschutzes** sind ebenso wie das Ziel einer ausreichenden **Begrünung** mit standortgerechten Vegetationsstrukturen zu beachten.
- Es sind grundsätzlich Möglichkeiten der Entsiegelung zu prüfen und Retentionsräumen zu schaffen.
- Die Anlage von Parkständen im Straßenraum, die nicht für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende notwendig sind, soll möglichst gering gehalten werden, um Flächen für **Grünbereiche**, für die Retention und/oder **dezentrale Entwässerung** mit Versickerung und/oder für andere umweltfreundliche Modi zu gewinnen und ein Aufheizen von Straßenräumen zu verringern.

Ein **Blau-Grünes** Element: Der Multifunktionsstreifen



Grafik: Planungsbüro VIA

„Um die Anforderungen der „nicht verkehrlichen“ Nutzungen im Straßenraumentwurf künftig besser zu berücksichtigen, ist es sinnvoll, im Seitenraum einen Multifunktionsstreifen zu planen, um hier unterschiedliche Nutzungen anzuordnen. In diesem neuen Planungselement können beispielsweise **Baumreihen und Begrünungen, Elemente für die Niederschlagswasserbewirtschaftung, Aufenthaltsbereiche** (inklusive Bänke) etc. realisiert werden.“ - Ad Hoc Papier zu RAS 06

Blau-Grüne Praxisbeispiele

Multifunktionsfläche: Spielplatz + Überflutung



Foto: Anteagroup

Dezentrale Versickerungsflächen



Foto: Apple Karten

Blau-Grüne Praxisbeispiele

„Grüne Gullys“ in Berlin



Fotos: Berliner Regenwasseragentur

Erweiterung von Baumscheiben in Berlin



Blau-Grüne Praxisbeispiele

Entsiegelung von Kfz-Parkständen im Berliner Graefekiez



Fotos: Dominik Kerl



Quick Win:

Unterbinden des Parkens auf Grünflächen



2023

Foto: Apple Karten



2025

Foto: Planungsbüro VIA

Praxisbeispiel: Straßenbaumkonzepte

- Schrittweise Untersuchung aller neun Stadtbezirke nach neuen Baumstandorten in Köln
- Analyse der Straßen, in denen bisher keine Bäume sind
- Kriterien, ob Neupflanzungen möglich sind: Unterirdische Versorgungsleitungen, Einfahrten, Wurzelraum
- Entwicklung neuer Pflanzstandards, um Straßenbäume widerstandsfähiger gegen Hitze, Trockenheit und

Extremwetterereignisse zu machen. Dazu gehören u. a. optimierte Pflanzsubstrate sowie Systeme zur gezielten Einleitung von Niederschlagswasser in die Pflanzgrubensohle.



Foto: Dominik Kerl

Straßenbaumkonzepte, Beispiel Stadt Köln



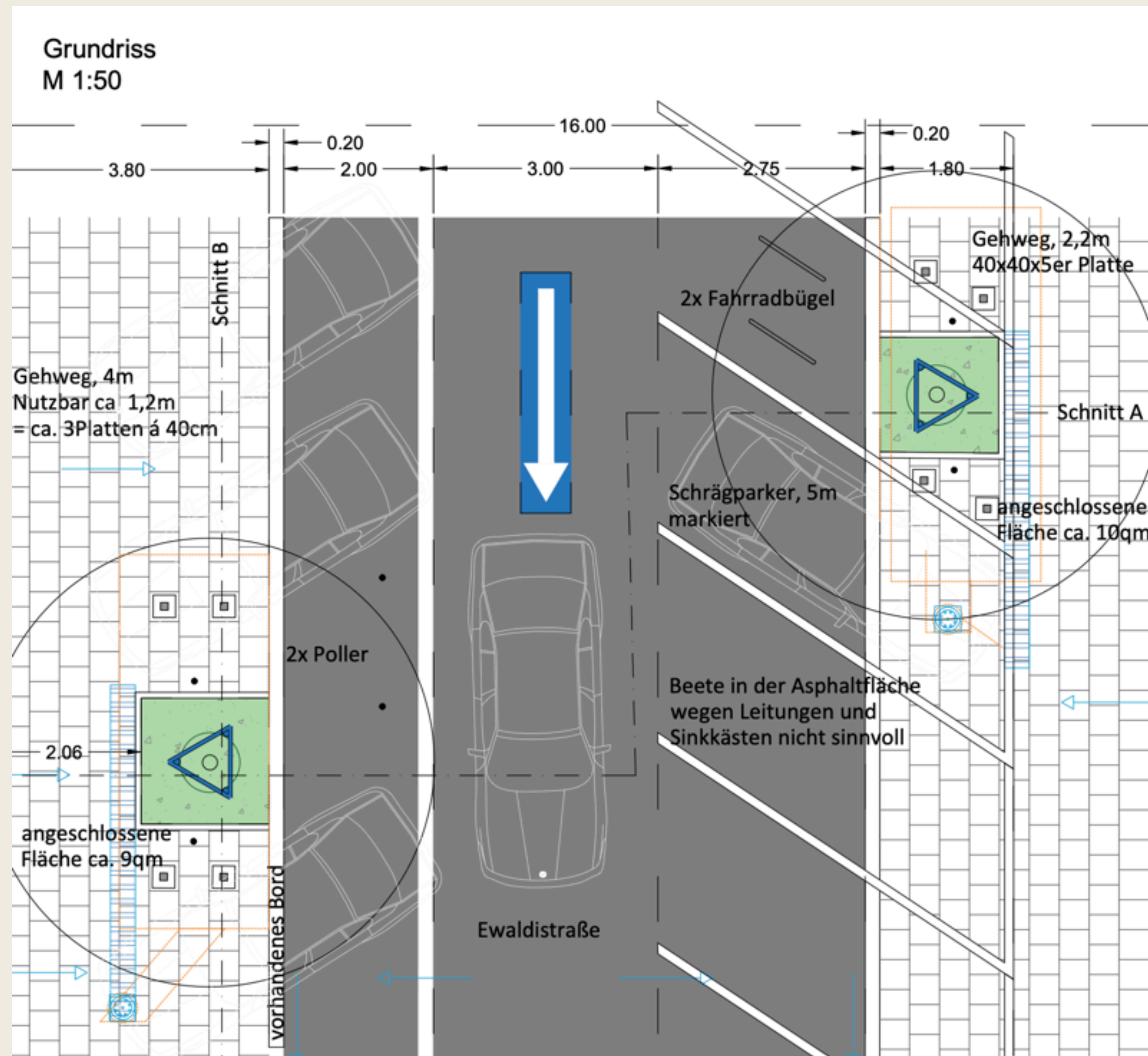
Grafik: Stadt Köln

Straßenbaumkonzepte, Beispiel Stadt Köln

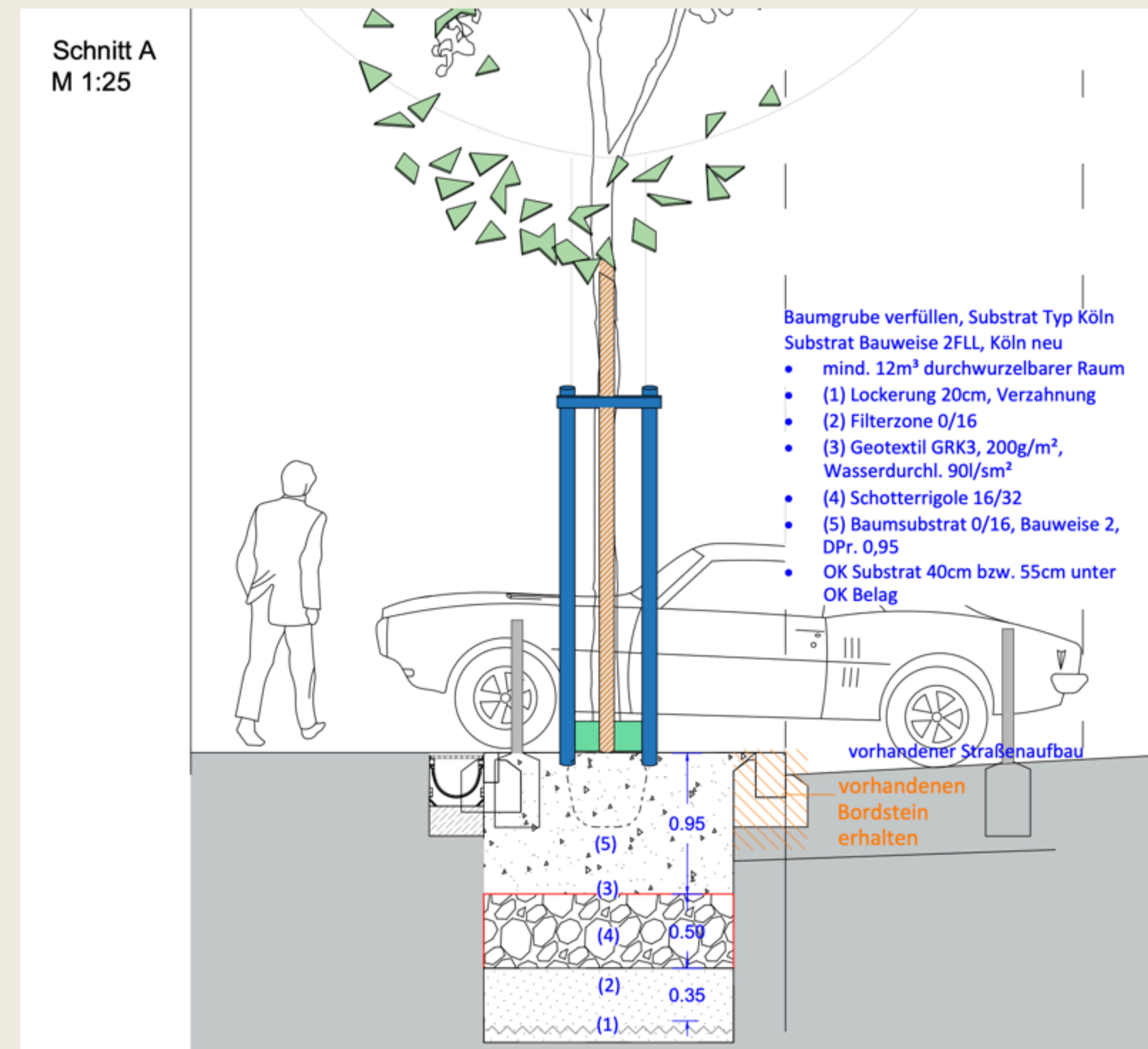


Grafik: Stadt Köln

Straßenbaumkonzepte, Beispiel Stadt Köln



Grafik: Stadt Köln



Straßenbaumkonzepte, Brüsseler Str.



Straßenbaumkonzepte, Beispiel Stadt Köln

- Insgesamt 1.933 neue Bäume für Köln
- Umsetzung läuft in verschiedenen Bauabschnitten
- Neue Baumstandorte, die vor 15 Jahren noch politisch abgelehnt wurden, werden heute gewollt
- ca. 7400 € Kosten pro Baum



Superblocks in Barcelona



Fotos: Dominik Kerl

Straßengestaltung in den Niederlanden

„Abpflastern“



Fotos: Dominik Kerl

Vertikales Grün



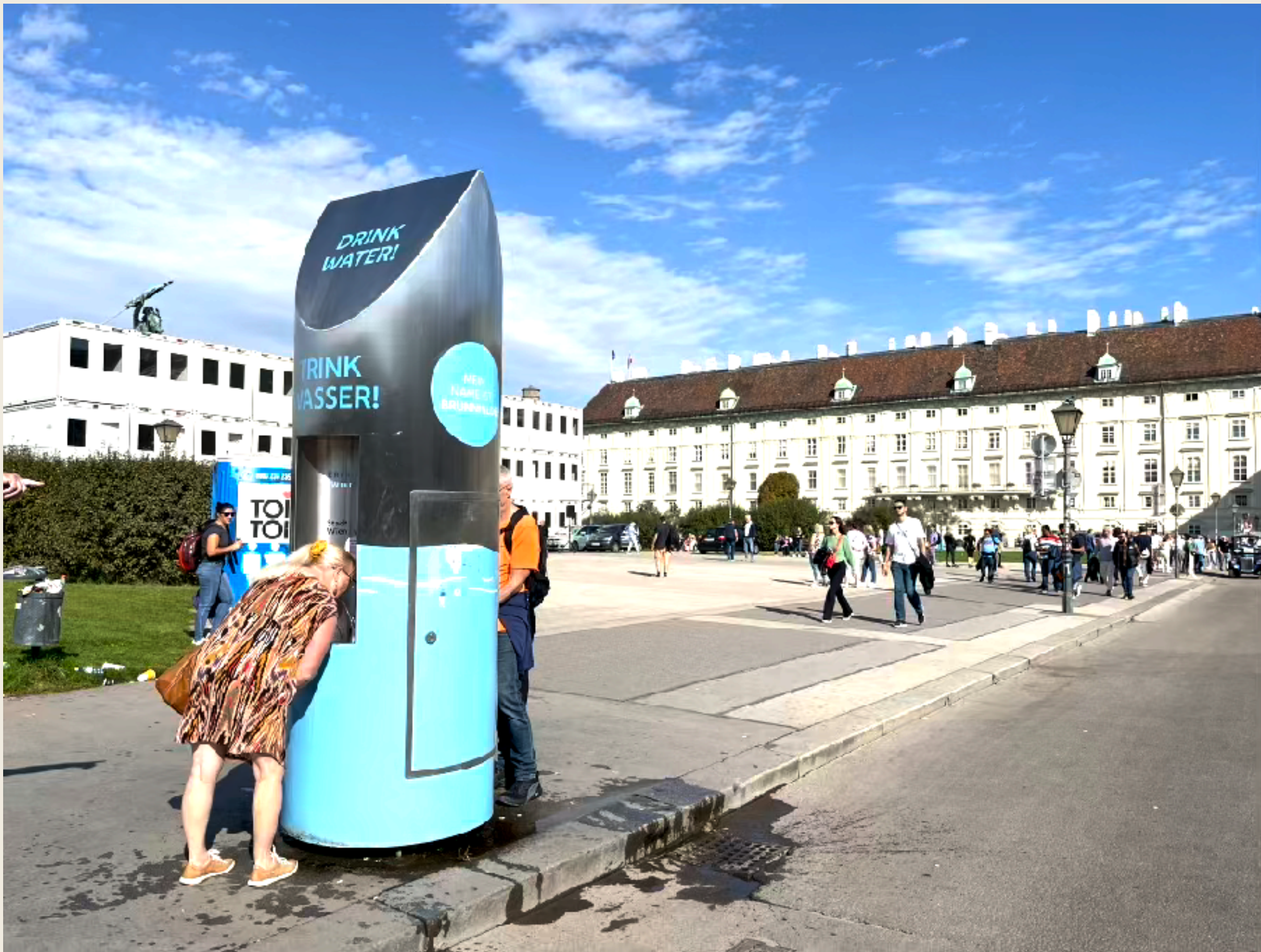
Entsiegelte Straßen in Paris



Fotos: Anne Hidalgo



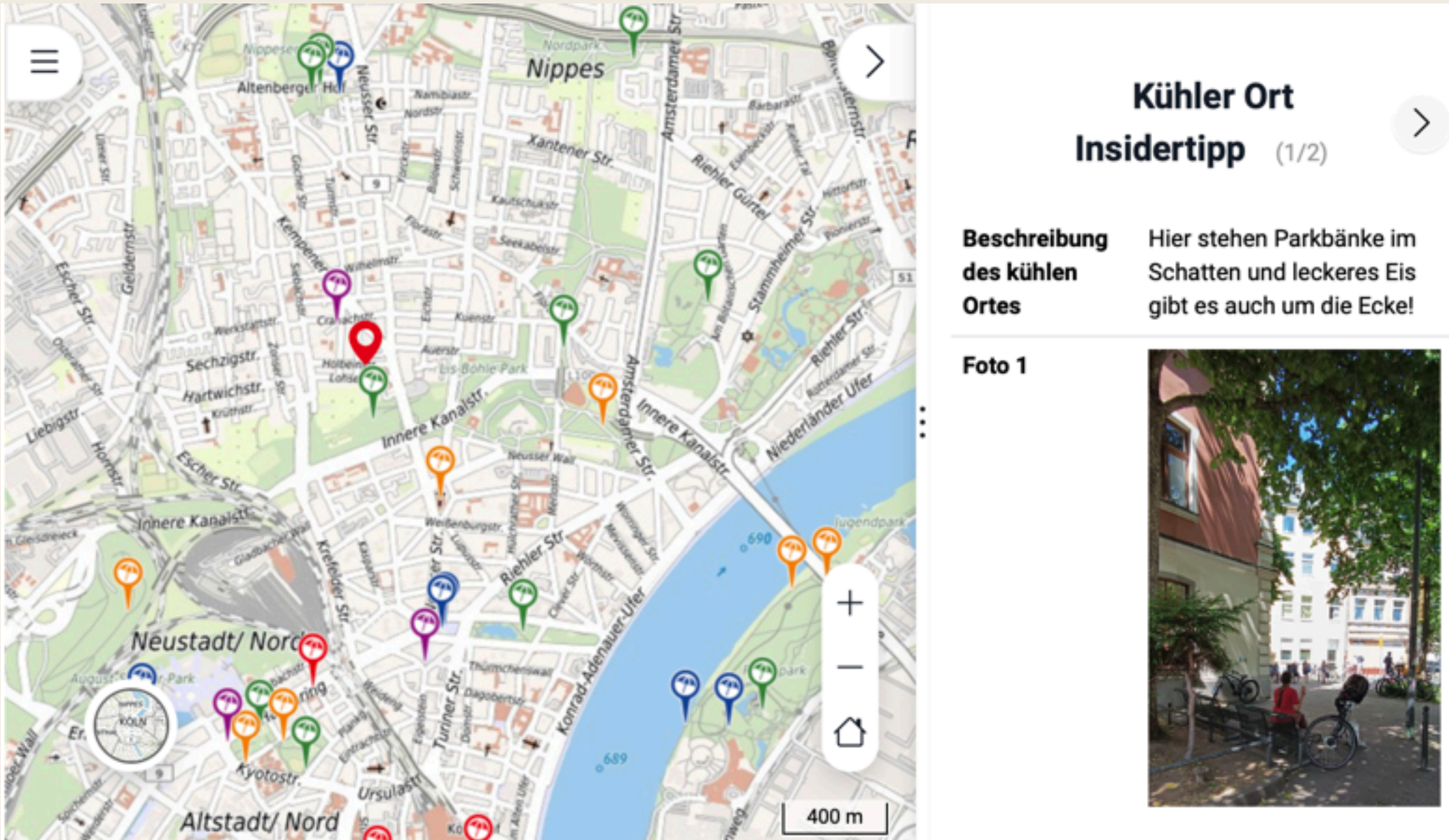
Weitere Maßnahmen zur Klimaanpassung



Fotos: Dominik Kerl



Kommunikation: Hitzespickzettel



Grafiken: Stadt Köln

Hitzespickzettel Köln
Agnesviertel

Sind wir in Deutschland auf einem guten Weg?

Ein Blick auf Neubauprojekte des vergangenen
Jahrzehnts
