

PLANUNGSHILFE VERWALTUNGSINTERNE ZUSAMMENARBEIT

EIN AUSZUG AUS DER
TOOLBOX BLUEGREENSTREETS 2.0
„ESSENTIALS FÜR DIE UMSETZUNG“
DEZEMBER 2024

MILENA BERGER
KIRYA HEINEMANN



5.4 PLANUNGSHILFE VERWALTUNGSINTERNE ZUSAMMENARBEIT

EINFÜHRUNG

Der auf den folgenden Seiten aufgeführte Prozess beschreibt den methodischen Ansatz zur Planung und Umsetzung von BGS-Projekten, insbesondere in Hinblick auf die Berücksichtigung von Flächennutzungskonflikten und Synergieeffekten, wie sie bei größeren Projekten blau-grüner Infrastruktur vorkommen.

Da die einzelnen Fachgebiete, vor allem in größeren Kommunen, meist nicht innerhalb derselben Organisationseinheit sitzen, kann es zu Informationsdefiziten kommen, da der Austausch über geplante Projekte in der Praxis nicht immer unmittelbar erfolgt. Die Verwaltung muss in diesem Fall so früh wie möglich und interdisziplinär zusammenarbeiten, um Flächenansprüche zu klären und dafür zu sorgen, dass Flächennutzungen nicht nebeneinander, sondern miteinander entwickelt werden.

1. GRUNDLAGENERMITTLUNG

Zu Beginn steht die umfassende Grundlagenermittlung des Straßenraums innerhalb der einzelnen Fachämter an.

Das Ziel der Grundlagenermittlung besteht darin, einen Überblick über den Straßenraum zu erhalten und ein Gefühl dafür zu entwickeln, an welchen Straßen und Plätzen BGS sinnvoll umgesetzt werden kann. Zu diesem Zeitpunkt wird ein fachamtsübergreifender Workshop geplant, um alle relevanten Fachämter, wie beispielsweise das Tiefbauamt, Grünflächenamt und Verkehrsamt (variiert von Kommune zu Kommune), zusammenzubringen.

Die Vorbereitung und Initialisierung des Workshops erfolgt durch das federführende Fachamt oder eine Arbeitsgemeinschaft. Jeder Fachbereich liefert relevante Daten zum Straßenraum: Das Tiefbauamt analysiert beispielsweise den Bestand der Leitungen, Straßenbreiten und mögliche ohnehin schon bestehende Erneuerungsbedarfe von Straßenabschnitten. Die bestehende Vegeta-

tion, die Straßenbäume und das Straßenbegleitgrün werden vom Grünflächenamt vorbereitet und eine Verkehrsanalyse, die die verkehrliche Auslastung, die Parkraumsituation und die Netzkategorie des Straßenraums umfasst, wird vom Verkehrsamt vorbereitet. Die Aufzählung der verschiedenen Fachämter ist in diesem Fall nicht abschließend und soll als Orientierungshilfe dienen.

Neben der Grundlagenermittlung sollten Daten zum Stadtklima und zur Überflutungsgefährdung bei Starkregen berücksichtigt werden. Für die Einschätzung von Überflutungsrisiken ist die Analyse von Fließwegen und Senkentiepen im Gebiet erforderlich, um zu schauen, wo sich das Niederschlagswasser im Falle eines Starkregenereignis sammelt und zu Schäden führen kann. Für die Hitzeanalyse kann die Betrachtung der physiologisch äquivalente Temperatur aber auch eine Übersichtskarte von Bäumen im öffentlichen Raum hilfreich sein, um Flächen zu identifizieren, die sich im Sommer zu Hitzeinseln entwickeln (für weitere Informationen siehe Kapitel 3 Planungshilfe „Wassersensible Planung als Beitrag zur Hitze- und Starkregenvorsorge“).

Um die Aufteilung des Straßenraums zu systematisieren, werden Abschnitte mit ähnlichen Grundvoraussetzungen zusammengefasst. Das können zum Beispiel Abschnitte sein, in denen die Leitungen, Parkstände, die Bäume, die Wohnstruktur und der Versiegelungsgrad ähnlich sind oder die sich wiederum von anderen Straßenraumabschnitten unterscheiden und daher Alleinstellungsmerkmale aufweisen.

Durch die Analyse der Straßentypologien und der klimatischen Herausforderungen bilden sich Fokusräume, die typische Straßenraumabschnitte repräsentieren und somit die Übertragbarkeit der Planungsansätze auf den gesamten Planungsraum ermöglichen. Aufbauend auf den Ergebnissen der Grundlagenermittlung wird der fachamtsübergreifende Workshop durchgeführt.

2. WORKSHOP

Vorzugsweise findet dieser Workshop in Präsenz statt, da hierdurch kreative Prozesse und eine dynamische Gruppenarbeit befördert werden.

Aufgabenstellung

Die wesentlichen Aufgaben des Workshops bestehen darin, die Ziele und Anforderungen an den Straßenraum genauer zu formulieren und unterschiedliche Varianten für die Straßenraumaufteilung als Schnitt und Lageplan zu entwickeln (vgl. hierzu „Auftaktworkshop Planungsphase O“, in Kapitel 2.2).

Die Erarbeitung der Straßenraumaufteilung kann sowohl digital als auch analog erfolgen. In einem Pilotprojekt wurde beispielsweise ganz haptisch mit ausgedruckten und in Einzelteilen geschnittene Straßenschnitten gearbeitet. Durch Hin- und Herschieben von Fahrbahn, Gehweg, Radweg und Grünflächen konnten verschiedene Schnittvarianten zusammengesetzt werden, auf Basis deren weitergearbeitet werden konnte.

Ermittlung Flächenbedarfe BGS und Verkehr

Die Entwurfsmethodik für die Schaffung von Raum für blau-grüne Elemente sowie die Flächenbedarfe für BGS-Korridor und BGS-Flexstreifen sind in der Toolbox A, S. 23 ff beschrieben. Ein wesentlicher Schritt für die Straßenraumaufteilung ist die Überprüfung der Flächenbedarfe aus verkehrlicher Perspektive. Hierfür liefert die Toolbox 2.0 in Kapitel 4 hilfreiche Strategien und Werkzeuge für die Neuordnung der Verkehrsflächen für BGS, die auf dem Vorgehen zum Flächengewinn für Blau-Grün in der Toolbox A, S. 27 ff) basieren.

Dazu muss geklärt werden, welche verkehrlichen Parameter für den Planungsfall relevant sind. Erhebliche Hebel für die Reduzierung des Flächenbedarf für Fahrbahn und Seitenräume sind die Berücksichtigung der Begegnungsfälle, eine veränderte Verkehrsmenge, ein verändertes Tempolimit sowie die Veränderung des Parkraumes. Der Zugewinn an Flächen sollte entweder als BGS-Korridor (Mindestbreite 2,30 m) oder als BGS-Flexstreifen geplant werden. Letzterer ermöglicht eine flexible Nutzung, beispielsweise in Kombination mit Parkraum.

Ergebnis

Das Ergebnis des Workshops ist die Erarbeitung verschiedener Schnittvarianten auf Grundlage des Bestandsschnittes mit Flächen für den BGS-Korridor und BGS-Flexstreifen. Diese Varianten können als Diskussionsgrundlage in den weiteren Planungsschritten genutzt werden.

3. BEWERTUNG UND WAHL DER FAVORITEN

Für die weitere Bewertung und Auswahl der favorisierten Straßenraumaufteilung und -gestaltung gibt es kein allgemeingültiges Verfahren.

Im Pilotprojekt Lübeck erhielten die Fachämter nach dem Workshop die Möglichkeit, auf einem kollaborativen Whiteboard weitere Fragen zu stellen und Ideen zu ergänzen. Zusätzlich wurde als qualitative Auswertung der Schnittvarianten der Flächengewinn für BGS gemessen. Eine anschließende Bewertung der Schnittvarianten erfolgte durch die Fachämter anhand eines Ampelsystems (Rot: Variante wird abgelehnt | Gelb: Es gibt Diskussionsbedarf | Grün: Zustimmung). Nach Klärung offener Fragen wurde die favorisierte Schnittvariante ausgewählt.

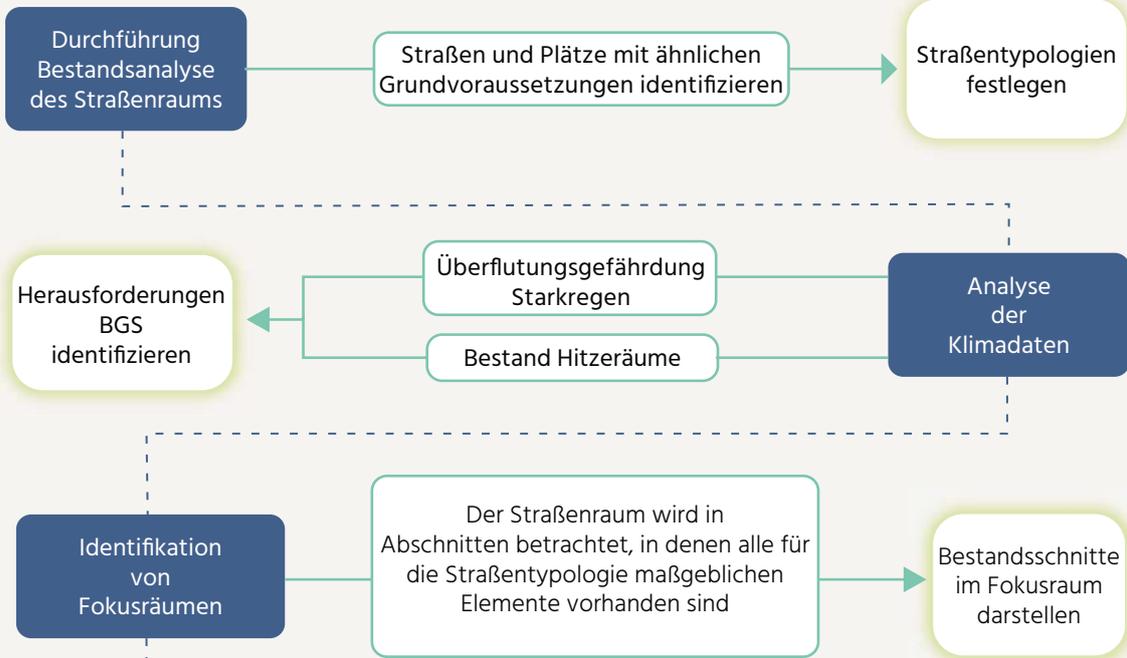
4. WEITERENTWICKLUNG DER FAVORITEN

Die Weiterentwicklung des Schnittfavorits erfolgte in Lübeck durch das Fachamt für Verkehr. Die Fahrstreifenbreiten wurden angepasst und verschiedene Varianten kombiniert. Außerdem wurde eine Analyse im Gesamtkonzept vorgenommen, indem die Schnittvarianten auf Übertragbarkeit für den gesamten Betrachtungsraum überprüft und kritische Fragen, potenzielle Schwachstellen oder besonders positive Aspekte erneut bewertet wurden. Dabei wurden lokale Gegebenheiten, wie hoher Parkdruck in bestimmten Teilabschnitten, in die Überlegungen einbezogen und entsprechende Anpassungen vorgenommen.

Nachdem dieser Prozessschritt erfolgt ist, sollte zeitnah die Ausschreibung und Beauftragung eines Planungsbüros erfolgen.

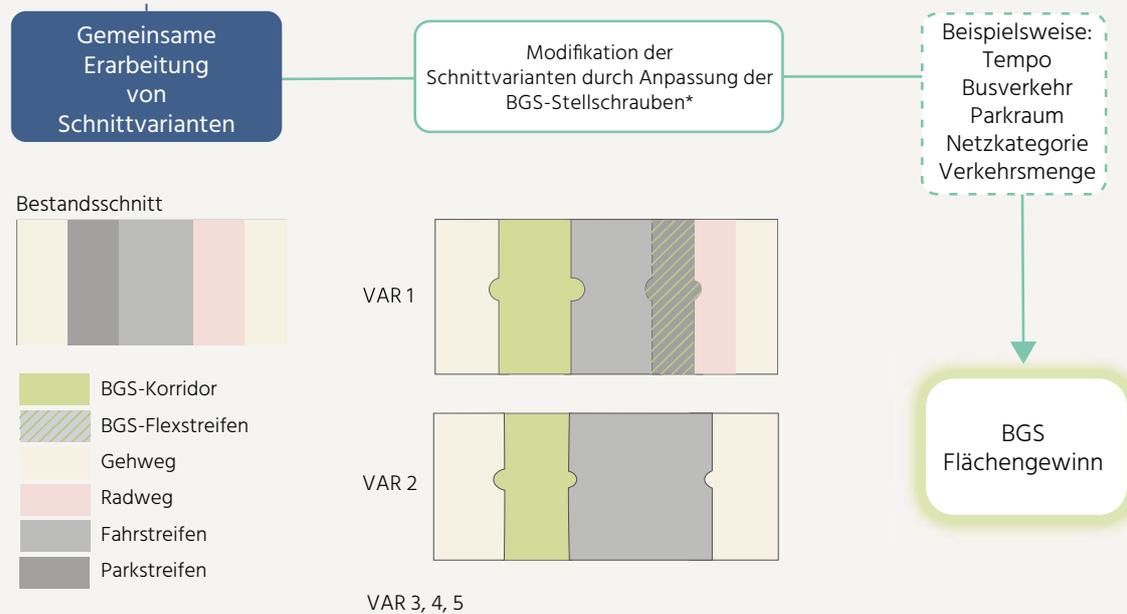
Im ersten Schritt werden die Grundlagen durch die jeweiligen Fachämter ermittelt, die als Basis für den gemeinsamen Workshop fungieren. Ziel ist es, Fokusräume zu identifizieren, in dem die Straßenraumtypologien unter Einbezug der BGS-Herausforderungen betrachtet werden.

1 GRUNDLAGENERMITTLUNG



Die Workshop-Teilnehmer:innen erarbeiten auf Basis der vorangegangenen Grundlagen verschiedene Schnittvarianten des Straßenraums. Durch das fachamtsübergreifende Know-How können Flächenpotenziale identifiziert und Herausforderungen benannt werden. Das Endprodukt ist der Flächengewinn für BGS.

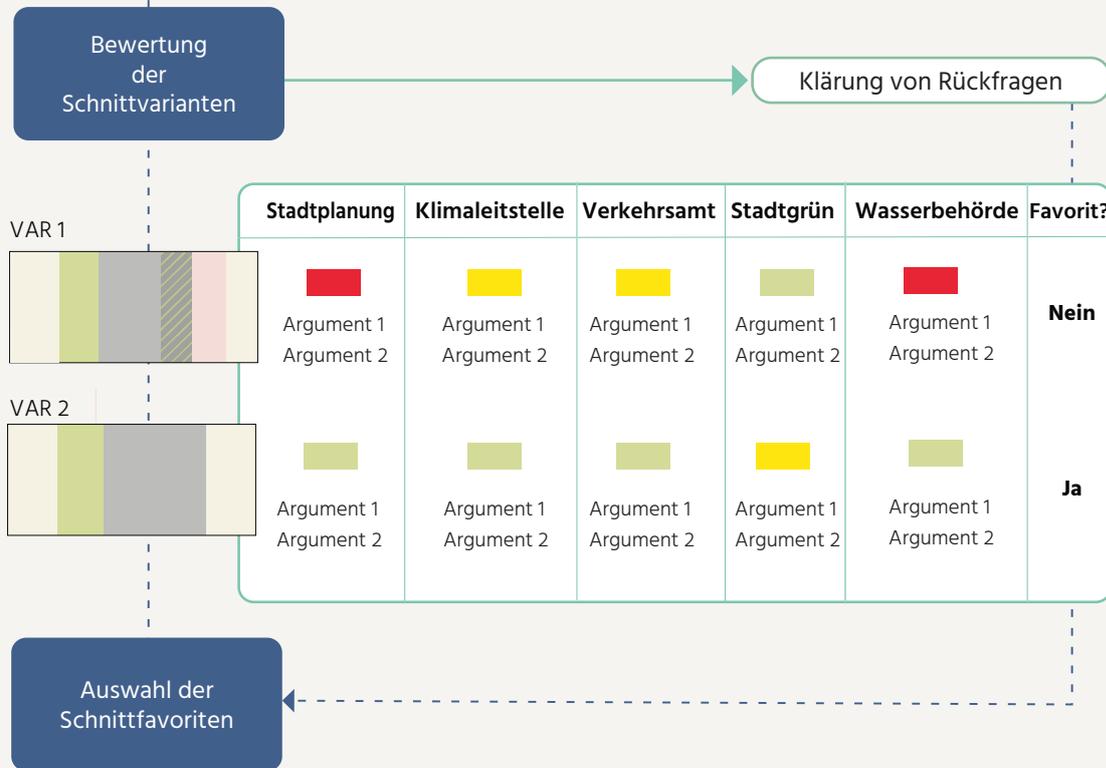
2 WORKSHOP



*BGS-Stellschrauben: Toolbox A S. 29

Abb.: 51 Prozessablauf verwaltungsinterne Zusammenarbeit zur Findung von Flächen für BGS (BGS, HCU)

Die Nachbereitung des Workshops und die weitere Bearbeitung erfolgt über ein kollaboratives Whiteboard, über das die Workshopteilnehmer:innen die Schnittvarianten bewerten und Rückfragen klären. Die Bewertung erfolgt über ein Ampelsystem, bei dem die Pro's und Contra's der jeweiligen Variante festgehalten und auf dem Whiteboard diskutiert werden.



In diesem Abschnitt werden die Favoriten aus dem vorherigen Schritt übernommen und weiterentwickelt (z.B. Breiten der Streifen angepasst, mögliche Kombinationen der Varianten dargestellt und weitere offene Fragen geklärt).

