

Das Forschungsprojekt BlueGreenStreets

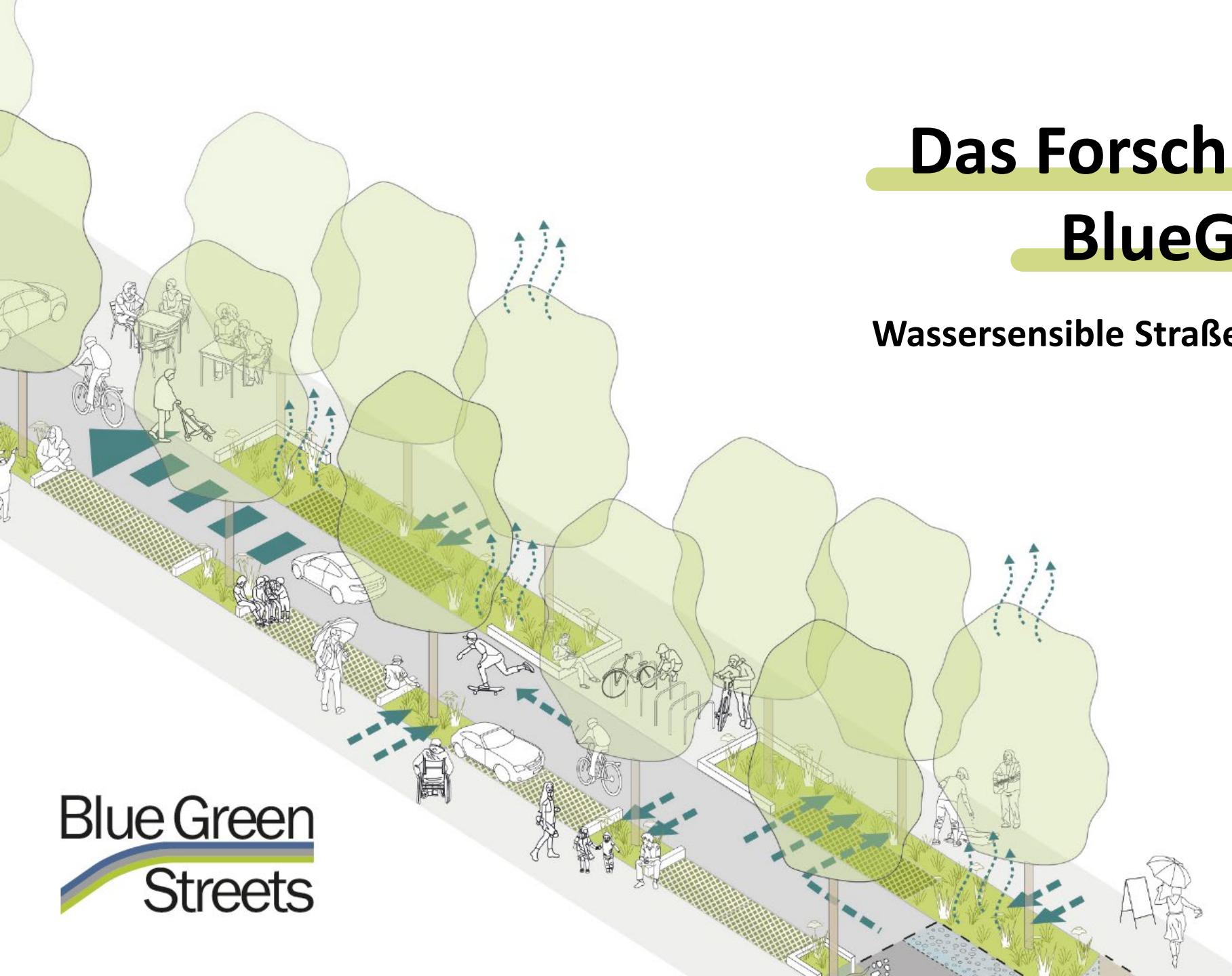
Wassersensible Straßengestaltung im Sinne
der Klimaanpassung

Kirya Heinemann M. Sc.

HafenCity Universität
Hamburg

16.10.2025

Blue Green
Streets



GEFÖRDERT VOM



1

Klimaanpassung in der Forschung

2

BGS-Projektphasen 1.0 und 2.0

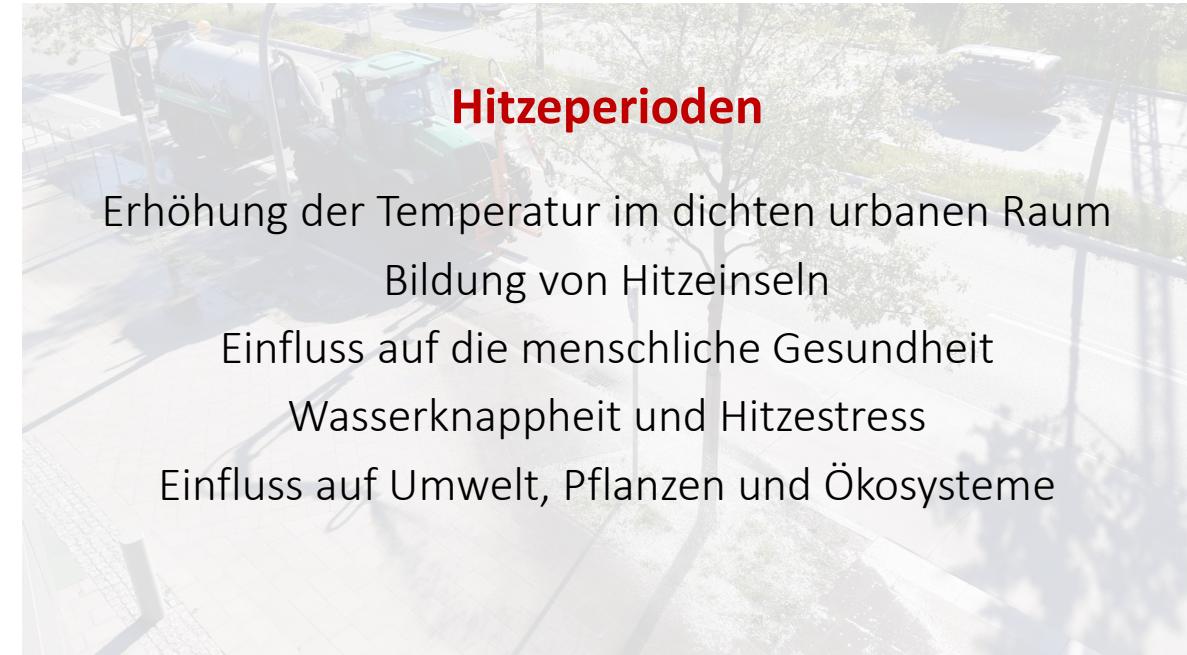
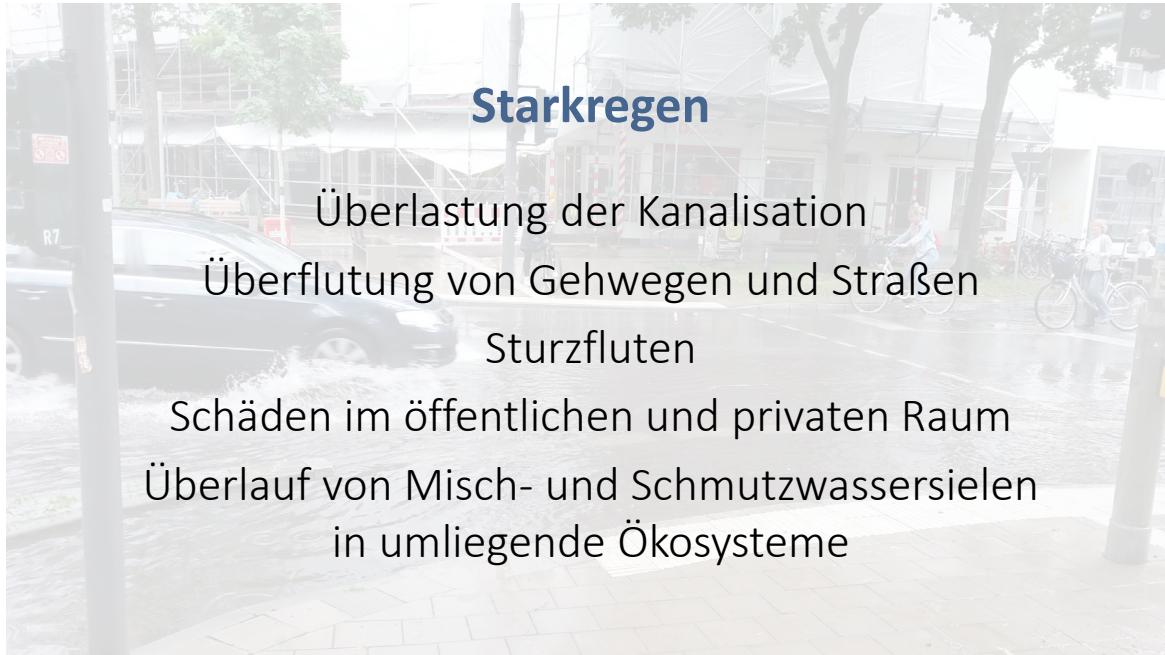
3

Fazit zur wassersensiblen Straßengestaltung

Klimawandel und Klimafolgen



Klimawandel und Klimafolgen



Forschungsbereiche Klima des BMBF

Klimaschutz

Klimaneutralität bis 2045
durch Reduktion der
Treibhausgasemissionen

Klimaanpassung

Anpassungsfähigkeit und Vorsorge
durch Wissen und neue Technologien
stärken

Klimawissen

Grundlagen für eine wirksame
Klimapolitik (Klimamodelle,
Klimaszenarien, etc.)



1

Klimaanpassung in der Forschung

2

BGS-Projektphasen 1.0 und 2.0

3

Fazit zur wassersensiblen Straßengestaltung

Projektphase 1

2019 bis 2022

Projektpartner in der ersten BGS-Phase

VERBUNDPARTNER



Hochschule Karlsruhe
University of
Applied Sciences



KOMMUNALE PARTNER



Hamburg



Berlin



Neuenhagen
bei Berlin



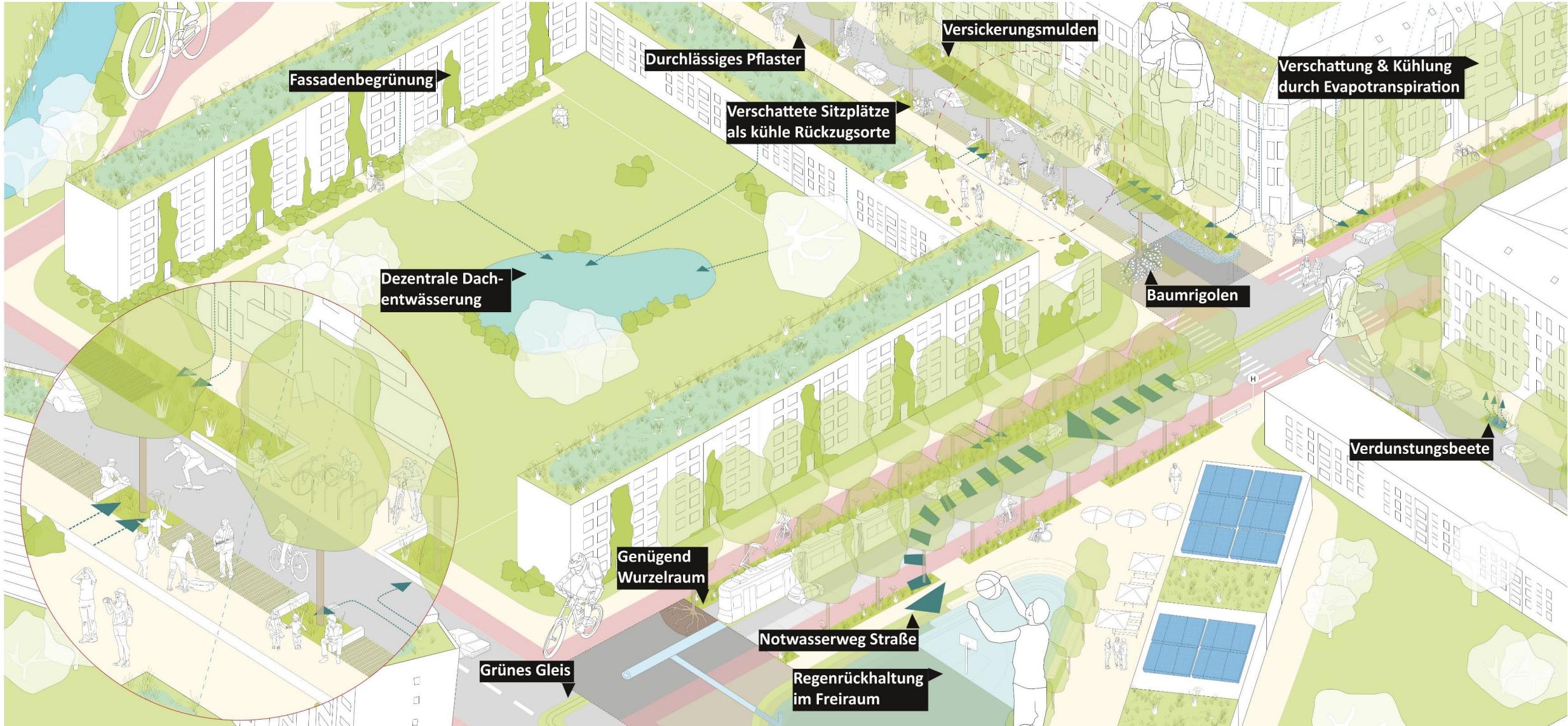
Solingen



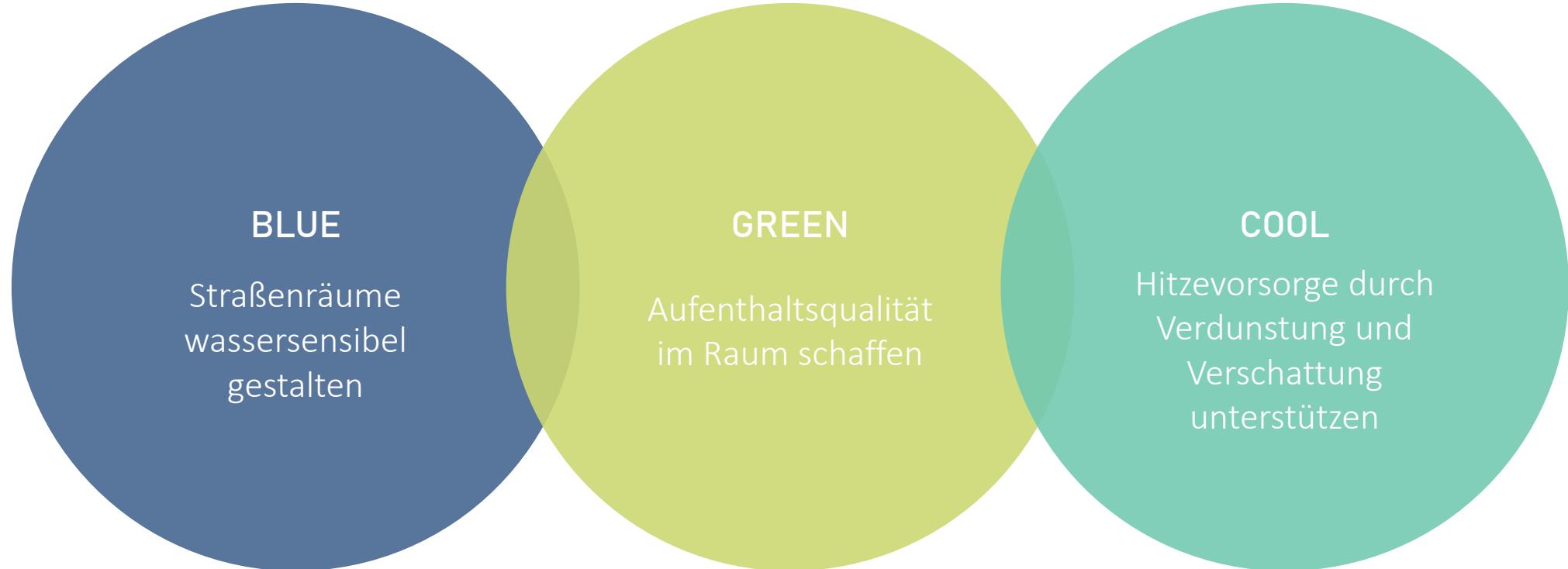
Bremen



Bochum



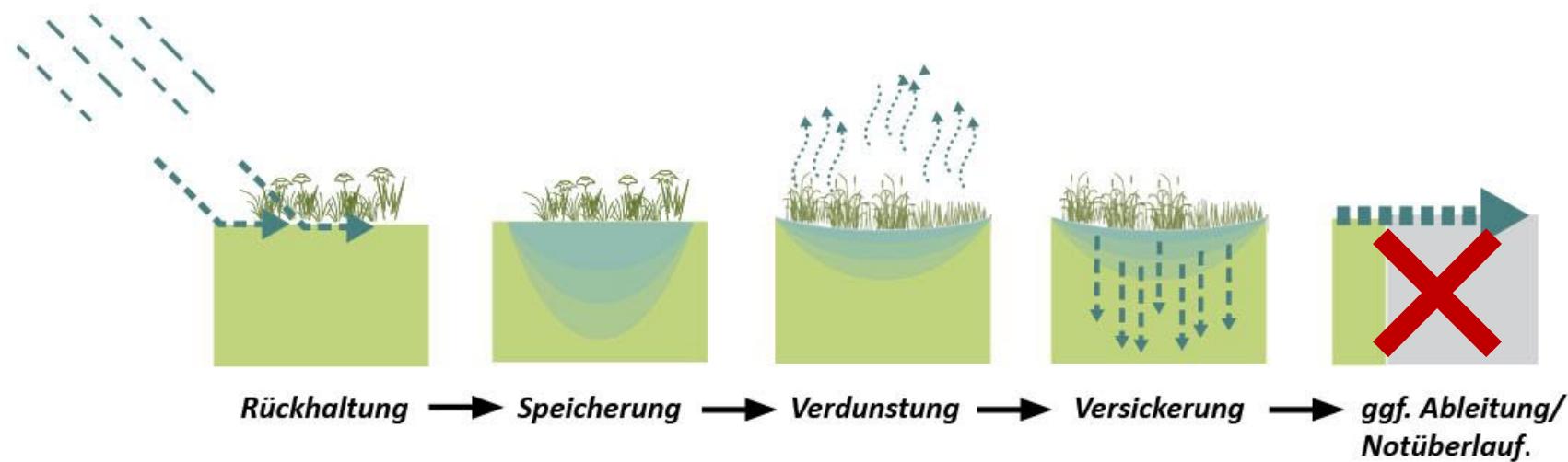
BGS-Ziele



BGS-Kaskade

Regenwasser der Straßenräume für Bewässerung und Verdunstung nutzen, bevor versickert oder abgeleitet wird!

Regenwasser ist eine Ressource, kein Abwasser! (Änderung § 54 WHG!)



Diverse Flächenansprüche müssen im Straßenraum berücksichtigt werden. Wir müssen Platz schaffen!



Fuß- und Radverkehr



MIV

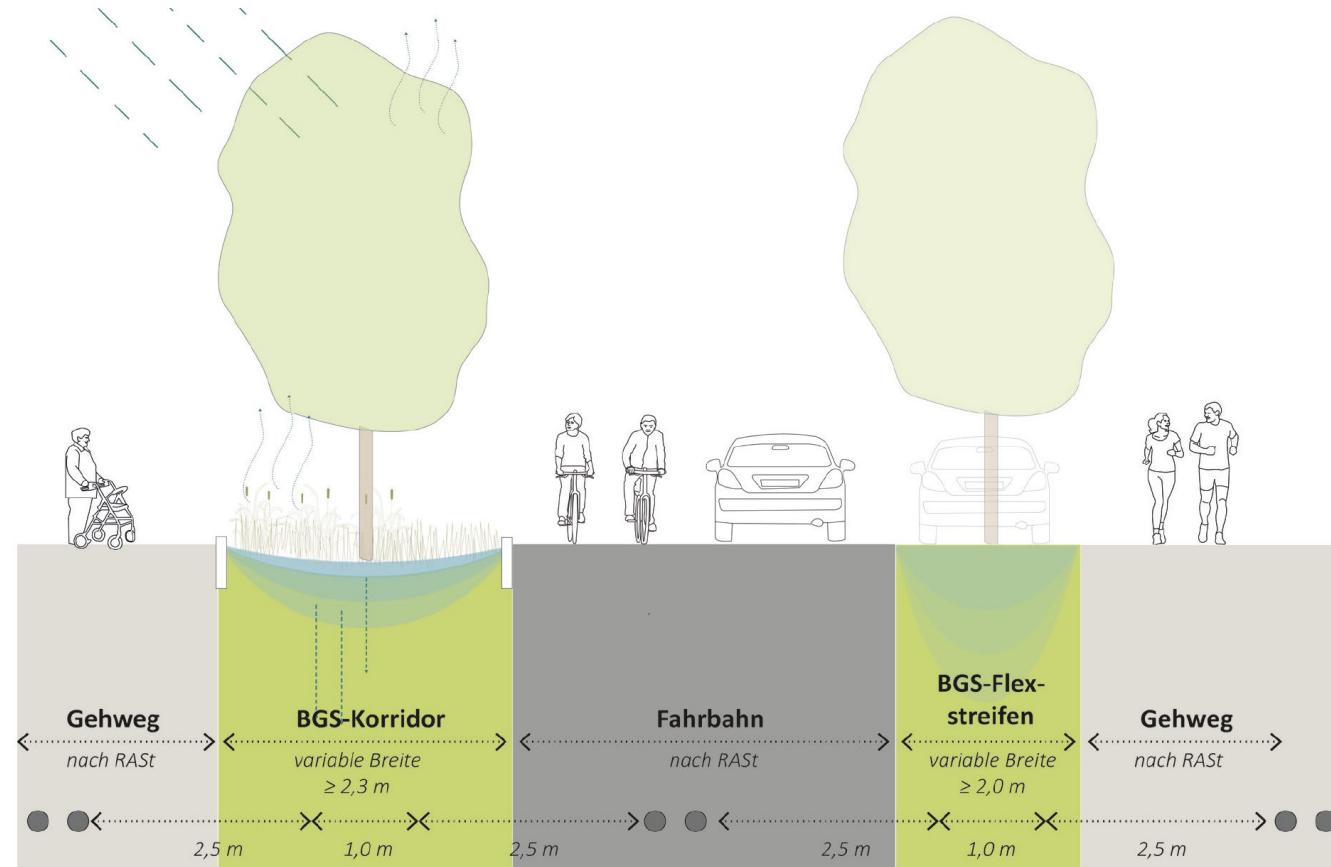


ÖPNV



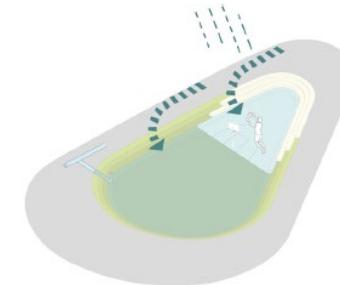
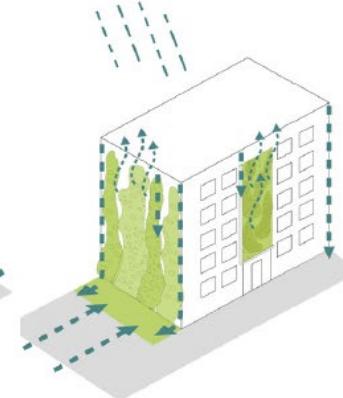
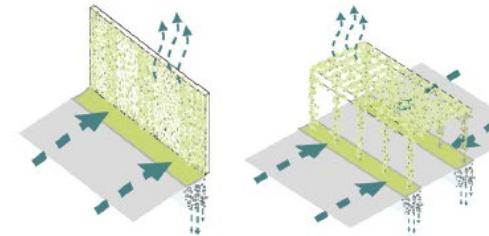
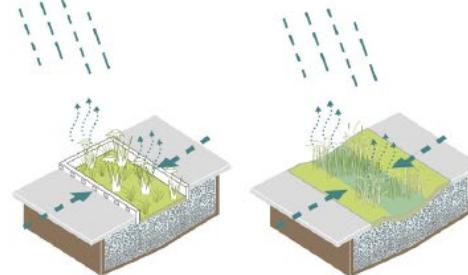
Ruhender Verkehr

BGS-Korridor

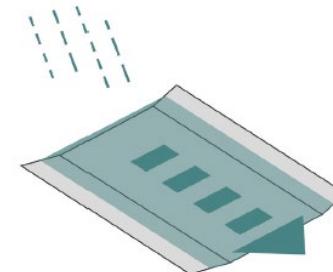
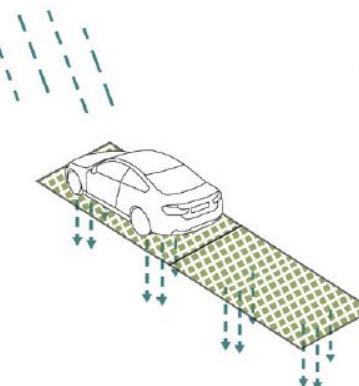
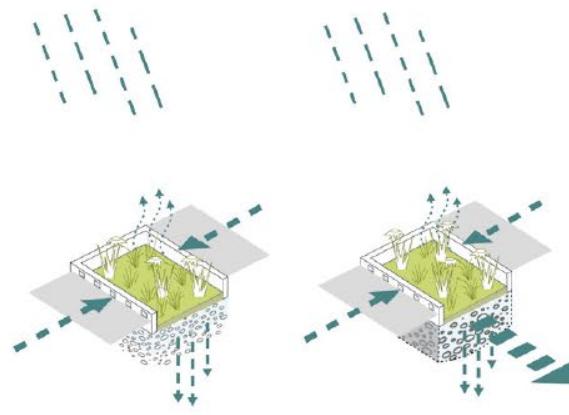
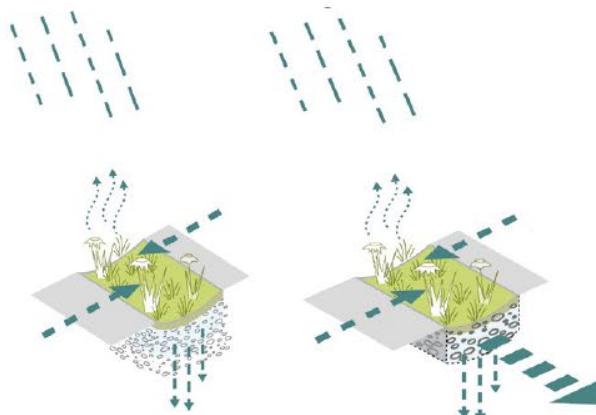


BGS-Elemente

Verdunstung



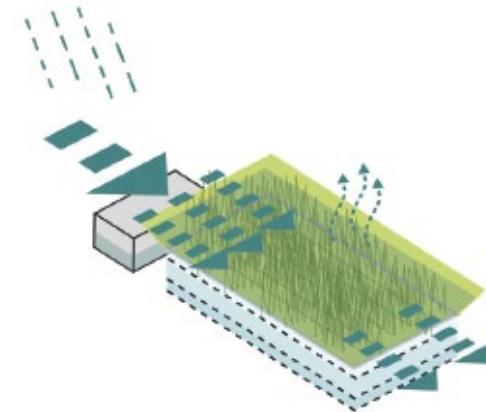
Rückhalt



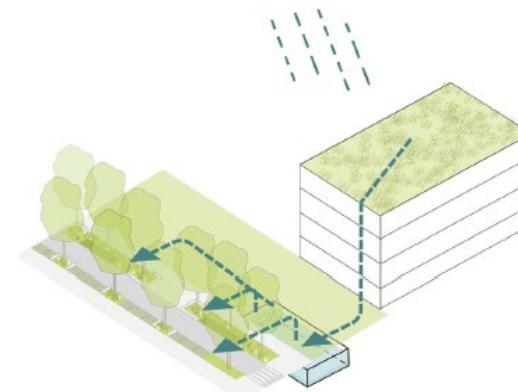
Versickerung

BGS-Elemente

Wasserreinigung

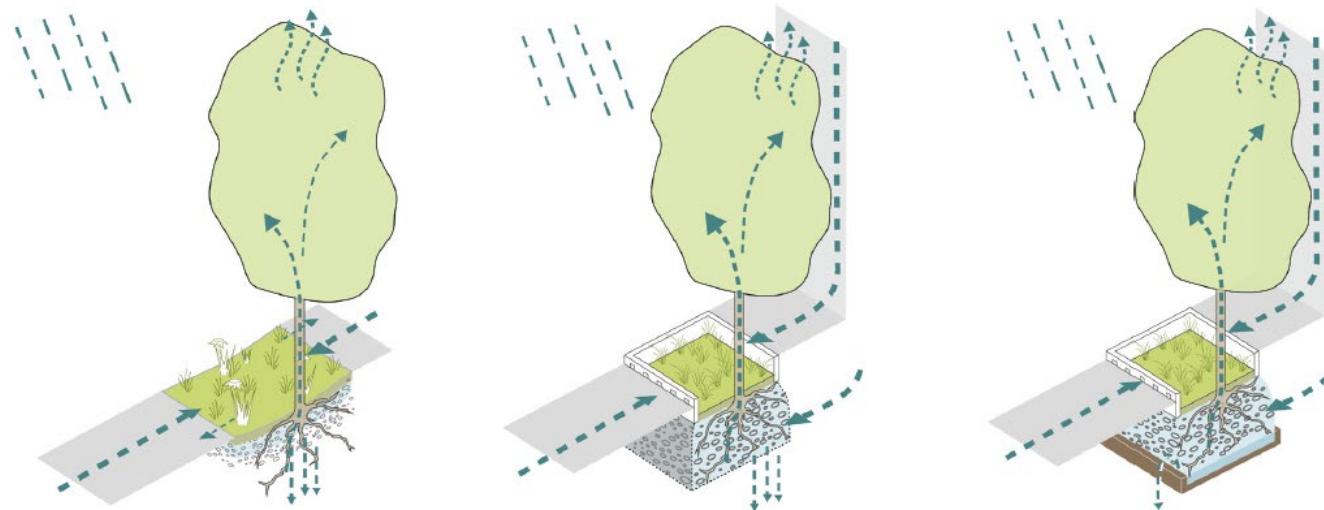


Wassernutzung



BGS-Elemente

Vitale Baumstandorte



BGS-Toolbox als Planungshilfe in der Praxis

PRAXISLEITFADEN

Planung/Betrieb, Prinzipien, Elemente



STECKBRIEFE

Details zur Ausführung der BGS-Elemente



BGS-Toolbox als Planungshilfe in der Praxis

ENTWURF BLAU-GRÜNER STRASSENRAUME

WELCHE ELEMENTE FÖRDERN DIE VERSICKERUNG?

Dezentrale Versickerungselemente sind multizentrierte Flächen, die vielfältige Aufgaben erfüllen. Die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser über den belebten Oberböden unterstützen den natürlichen Wasserkreislauf. Durch die Retention und Verzögerung der Abflüsse leisten beispielsweise Versickerungsmulden einen Beitrag zum Überflutungsschutz bei Starkregen. Gleichzeitig tragen die dauerhaft begrünten Flächen zur Verdunstungskühlung und somit zur Hitzevorsorge bei.

Versickerungsmulde
In der Versickerungsmulde wird das Niederschlagswasser kurzfristig in dauerhaft grünen Mulden gespeichert und über sickerfähiges Bodensubstrat dezentral versickert. Die Muldenversickerung wird angewendet, wenn der Boden einen ausreichend guten Infiltrationswert aufweist und genügend (oberirdische) Fläche zur kurzzeitigen Speicherung zur Verfügung steht.

Tiefbeet
Als begründete und tiefergelegte Versickerungsanlage ist das Tiefbeet z.B. von einem Betonrahmen eingefasst, der den Einstau eines größeren Niederschlagswasservolumens erlaubt. Daher eignen sich Tiefbeete besonders bei begrenzten Raumsituationen, wie beispielsweise in schmalen Straßen. Bei mittlerer Versickerungsfähigkeit der Böden können Versickerungsmulde und Tiefbeet jeweils durch eine unterirdische Röhre ergänzt werden. Die Röhre ist mit Kies oder Kunststoffmulzkörpern gefüllt und wird durch den Überlauf der oberirdischen Mulde gespeist. Das eingeleitete Niederschlagswasser wird in der Regel nach der ZwischenSpeicherung aus der Röhre versickert.

Wasserdurchlässige Bodenbeläge
Wasserdurchlässige Beläge bzw. Pflasterflächen mit größerem Fugenanteil verzögern den Oberflächenabfluss und leisten einen Beitrag zur dezentralen Versickerung. Hier können verschiedene versickerungsfähige Beläge oder auch Regenrinnenysteme und Plaster mit breiten durchlässigen Fugen zum Einsatz kommen. Beläge mit Grünanteil fördern das grüne Erscheinungsbild der Straße und erhöhen somit auch die Freiraumqualität. Da sie in der Regel nicht barrierefrei sind, sollten sie auf wenig genutzten Verkehrsflächen oder für Sondersituationen, wie Feuerwehraufstellflächen, eingesetzt werden. Gittersysteme mit einem verringerten Aufbau verschaffen Baumwurzeln zusätzlichen Platz.

Abb. 37 - Versickerungsmulde (mit Röhre), Tiefbeet (mit Röhre), wasserdurchlässiges Pflaster (v. li.) [2]

ENTWURF BLAU-GRÜNER STRASSENRAUME

WELCHE ELEMENTE LEISTEN STARKREGENVORSORGE?

Um die Verkehrssicherheit zu wahren, müssen bei Notwasserwegen folgende Rahmenbedingungen zu berücksichtigen: zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h oder besser 30 km/h, Einstauhöhe maximal 20 cm und geringe Fließgeschwindigkeiten. Um Verkehrsflächen für eine lokale Starkregenvorsorge nutzen zu können, sollten Notwasserwege in die Straßenplanung integriert werden. Dafür reichen meist einfache bautechnische Anpassungen aus. Das Rückhaltevolumen des Straßenraums kann durch den Einsatz von Mittenlinien (V-Profil) und die Erhöhung der Querneigung vergrößert werden. Der Straßenraum zwischen den Borden kann selbst als Stauraum genutzt werden. Über lange Strecken kann dies erfolgen, wenn z.B. ein Pendelgefälle zum Einsatz kommt.

Blue Streets – Rückhaltung und/oder Ableitung (Notwasserweg) im Straßenraum
Die Nutzung von Straßen als Notwasserwege für ein kontrolliertes temporäres Rückhalten und Ableiten des Niederschlagswassers kann Überflutungsschäden an schutzwürdigen Nutzungen bei Starkregen reduzieren. Durch die oberflächliche Ableitung des Niederschlagswassers wird an Stellen, wo Überflutungsanalysen ein erhöhtes Risiko für einen Einstau abbilden, der Wasserstand im Straßenraum minimiert.

Um die Verkehrssicherheit zu wahren, müssen bei Notwasserwegen folgende Rahmenbedingungen zu berücksichtigen: zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h oder besser 30 km/h, Einstauhöhe maximal 20 cm und geringe Fließgeschwindigkeiten. Um Verkehrsflächen für eine lokale Starkregenvorsorge nutzen zu können, sollten Notwasserwege in die Straßenplanung integriert werden. Dafür reichen meist einfache bautechnische Anpassungen aus. Das Rückhaltevolumen des Straßenraums kann durch den Einsatz von Mittenlinien (V-Profil) und die Erhöhung der Querneigung vergrößert werden. Der Straßenraum zwischen den Borden kann selbst als Stauraum genutzt werden. Über lange Strecken kann dies erfolgen, wenn z.B. ein Pendelgefälle zum Einsatz kommt.

Rückhaltung im Freiraum
Freiräume wie Platzplätze und Grünflächen können so gestaltet werden, dass sie einen temporären Regenrückhalt bei Starkregen ermöglichen. Die topografische Ausgestaltung in Form von Mulden und Becken kann bei der Planung in die Gestaltung und Nutzung des Freiraums mit einfließen. Die maximale Überflutungshöhe lässt sich durch eine entsprechende Gestaltung der Morphologie und des Zuflusses steuern. Bei Einstauhöhen bis 0,3 m (und ggf. auch mehr) können diese Rückhalteräume Teil einer allgemein zugänglichen und nutzbaren Grünfläche bleiben und beispielsweise als Hügellandschaft, Amphitheater, Senkpark, Sporthalle, Wasserspielplatz oder Ähnliches gestaltet werden. Um Nutzungskonflikte zu minimieren, sollten möglichst kurze Entleerungszeiten angestrebt werden (<24 Stunden) und die Verantwortlichkeiten für die Unterhaltung (z.B. Reinigung nach Einstau) festgelegt sein.

Für die städtischen Grünflächenämter, welche über knappe Mittel für die Pflege und Unterhaltung verfügen, bedarf es entsprechender Regelungen, damit dieser Mehraufwand finanziert wird.

Abb. 38 - Blue Streets, Rückhaltung im Freiraum (v. o.) [1]

BGS-Toolbox als Planungshilfe in der Praxis

ENTWURF BLAU-GRÜNER STRASSENRAUME

WELCHE VERSICKERUNG

Dezentrale Versickerungsfläche
Die Rückhaltungswasser unterstützt die Retention leistet beispielweise Beitrag zum gleichzeitigen Flächen zur Hitzevorsorge.

Versickerung
In der Versickerungsfläche wird kurzfristig gespeichert und dezentral verhindert.

KURT-SCHUMACHER-ALLEE

Die Kurt-Schumacher-Allee ist eine Hauptverkehrsstraße in der Großwohnsiedlung Neue Vahr, die jedoch nur geringe Verkehrsmengen führt. Der ausgewählte Straßenabschnitt stellt eine wichtige Verbindung zwischen Schule, Tramstation und gegenüberliegendem Einkaufszentrum dar. Aus Sicht der Verkehrsplanung hat die Straße eine hohe Umbaupriorität, da der Kreuzungsbereich zu einem der Unfallschwierpunkte der Stadt zählt und wegen der angrenzenden Schule eine besonders hohe Verkehrssicherheit erreicht werden soll. In Kooperation mit dem größten Flächeneigentümer GEWOBA und der Stadt Bremen hat das BlueGreenStreets Team ein Konzept entwickelt, das die Ziele der Verkehrssicherheit mit einer grundstückübergreifenden Planung für eine wassersensible, hitzeangepasste und einladende Straßenraumgestaltung kombiniert.

Planungsziel
Konkrete Ziele sind die Vereinigung des Niederschlags in blau-grünen Elementen im Straßenraum, um den stofflichen Eintrag in das Fleet als Vorfluter zu minimieren und die humanökologische Belastung der stark versiegelten Kreuzung und der angrenzenden öffentlichen Räume zu verringern. Der Bahnhöfe in Mittellage mit Umzirkulation stellt eine besondere Barrierewirkung zwischen Schule und Einkaufszentrum dar. Diese sollen durch freiraumliche Maßnahmen näher zusammenrücken.

Ein weiteres wichtiges Planungsziel ist die Aufwertung des Freiraumsystems in der Neuen Vahr durch ein lebendiges Zentrum und die Freiraumverknüpfung mit der Grünverbindung am nahegelegenen Fleet. Bei der Umgestaltung der Straße steht die Freiraumqualität, die Schaffung von Klimakomfortzonen und die dezentrale Regenwasservereinigung im Vordergrund.

Abb. 37 - Versickerungskonzept

Abb. 72 - Perspektive der Bestandsstraße und des BGS-Konzeptes [1]

ENTWURF BLAU-GRÜNER STRASSENRAUME

Auf welche Art wurde versucht, Flächen für blau-grün im Straßenraum zu schaffen?

Der Straßenquerschnitt ist aus heutiger Sicht für die Verkehrsmenge überdimensioniert und soll in beide Richtungen auf eine Fahrbahn reduziert werden. Ergänzt wird das Konzept durch die Einbeziehung der Freiräume vor der Schule und dem Einkaufszentrum. Diese sollen als frei zugänglicher Sport- und Spielplatz (z.B. Skateanlage) und als Stadtplatz zur Kühlung qualifiziert werden.

In welchem Umfang wird der Straßenraum blau-grün?

Da es in dem Planungsbereich keine Überflutungsgefahr durch Starkregen gibt und der Boden sich nicht für Versickerung eignet, stand nicht so sehr die Quantität blau-grüner Maßnahmen im Vordergrund, sondern die gezielte Platzierung von BGS-Elementen als Elemente der Gestaltung, Kühlung und Verschattung an freiraumlich relevanten Stellen.

Welche blau-grünen Elemente wurden in die Straßenräume integriert?

Die Seitenräume der Straße werden mit dem Fleet vorgelagerten Filterbeeten und großzügigen vitalen Baumstandorten bestückt. Diese sind miteinander verbunden und leiten überschüssiges Wasser vorgereinigt in das Fleet.

Vorher

Nachher

Abb. 73 - Straßenraumquerschnitt der Kurt-Schumacher Allee: Ist-Zustand und BGS-Konzept 2021 [1]

BGS-Toolbox als Planungshilfe in der Praxis

ENTWURF BLAU+GRÜNER STRASSENRAUMLÄ

WELCHE VERSICKERUNGSFLÄCHEN SIND DEZENTRAL VERSCICKERT?

Dezentrale Versickerungsflächen unterstützen die Retention und leisten bei Beitrag zum Gleichzeitigen Fließen zur Hitzevorsorge.

Versickerungsfläche in der Versickerungszone ist mit dem größten BlueGreenStreet-Flächen mit einer hitzeangepasste

KURT-SCHUMACHER-ALLEE

BGS-Pilotprojekte – Umsetzung in Research by Design-Prozessen

Die Anpassungsplanung einer Straße im Sinne von BGS kann zum Anlass genommen werden, die städtraumliche Gestaltung zu optimieren.

6.2 UMSETZUNG VON BAUMRIGOLEN

HÖLERTWIEDE – HAMBURG-HARBURG

Ausgezeichnet mit dem Bundespreis Stadtgrün 2020

Planungsziel

Konkrete Ziele sind im Straßenraum, mieren und die Nutzung und der an in Mittellage mit Schule und Einka naher zusammen

Bei den Baumrigolen in der Hölertwiete in Hamburg-Harburg werden zwei in einer Fußgängerzone gelegenen Baumgruben unterirdisch über ein Schachtbauwerk bewässert. Der Niederschlag von angrenzenden Dachflächen wird in den Schacht geleitet wird. Dieser Schacht gewährleistet einen gleichmäßigen Zulauf in die Rigole und stellt gleichzeitig auch den Notüberlauf in die Kanalisation sicher. In der Baumgrubenhöhle ist durch eine Abdichtung ein zusätzliches Reservoir für etwa 1000 l Wasser geschaffen worden. Somit wurden einerseits die Dachflächen von der Kanalisation abgekoppelt und andererseits ist die Wasserversorgung der Bäume und damit auch deren Kühlleistung für längere Zeit, auch in Trockenperioden, sichergestellt. Kosten für zusätzliche Gießen kann so zumindest teilweise eingespart werden. Im jetzigen Zustand sind die Besonderheiten der Baumstandorte nicht zu sehen. Eine Infotafel erklärt die Funktionsweise der Baumrigole (Abbildung XY). Die Funktionsweise der Baumrigole wird mittels Messtechnik überprüft. Die Messtechnik wurde von der BUKEA co-finanziert.

Die Verantwortlichkeiten zur Unterhaltung der unterschiedlichen Systemelemente wurden zwischen dem Bezirksamt Harburg und Hamburg Wasser in einer Nutzungsvereinbarung festgehalten. Eine frühzeitige Klärung der Verantwortungsbereiche sichert die Unterhaltung und die langfristige Funktionsfähigkeit.

Abb. 37 - Versickerungsfläche in der Versickerungszone

46

100

Abb. 84 - Schematische Darstellung der Baumrigole (core) [1], Einbau der Messtechnik (ure), [MB]. Blick auf die fertiggestellten Baumrigolen (ulj, uls) [2]

112

ENTWURF BLAU+GRÜNER STRASSENRAUMLÄ

BGS-Pilotprojekte – Umsetzung in Research by Design-Prozessen

ALTER POSTWEG – HAMBURG-HARBURG

Baumrigolen nehmen intuitive Fußwegeverbindungen auf!

Projekts entwickelte wasserspeichernde Substratschichten eingebaut. Das Niederschlagswasser wird dort vom angrenzenden Gehweg oberflächennah in die Baumgrube entwässert. Die Grünfläche wurde insgesamt vergrößert und als Mulde ausgebildet, sodass Niederschlagswasser zurückgehalten und versickert werden kann. Eine als Trampelpfad bestehende Fußwegeverbindung wurde aufgenommen und als offizielle Querungsmöglichkeit ausgebildet. Somit kann die Nutzbarkeit der Fußgänger erhöht und gleichzeitig die Baumscheibe vor ungeplanter Verdichtung geschützt werden.

Spontanität in der Planung und Ausführung – oft machen Bestandsleistungen endgültige Entscheidungen erst während der Baumaßnahme möglich. Gezielte Wurzelschutz- oder Lenkungsmaßnahmen können Konflikte zwischen Leitungen und Baumwurzeln reduzieren.

Abb. 85 - Schematische Darstellung der Baumrigole (p.e.), Blick auf die fertiggestellten Baumrigolen (ulj, uls) [2]

113

BGS-Toolbox als Planungshilfe in der Praxis

Projektphase 2

2022 bis 2024

Projektpartner in der zweiten BGS-Phase

VERBUNDPARTNER



Hochschule Karlsruhe
University of
Applied Sciences



KOMMUNALE PARTNER



Hamburg



Berlin

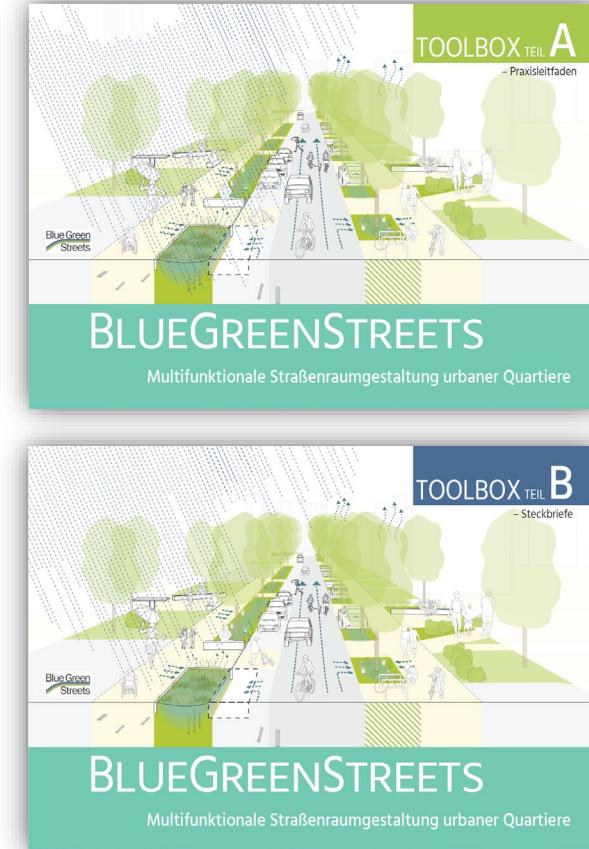
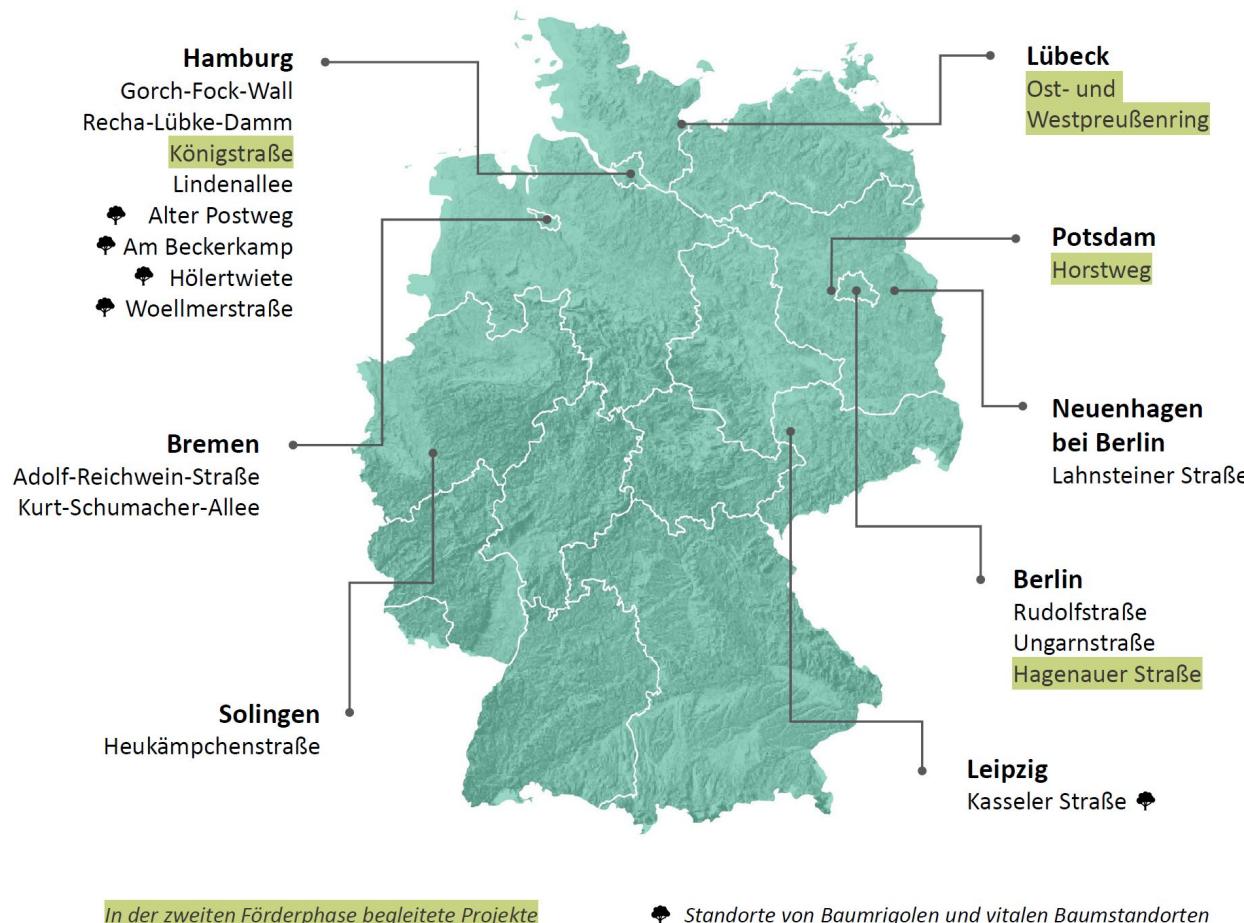


Lübeck

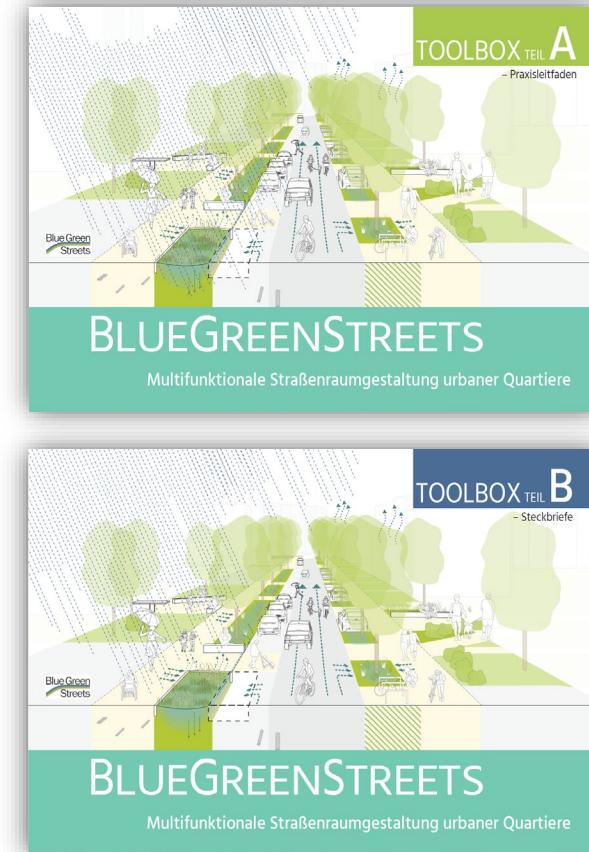
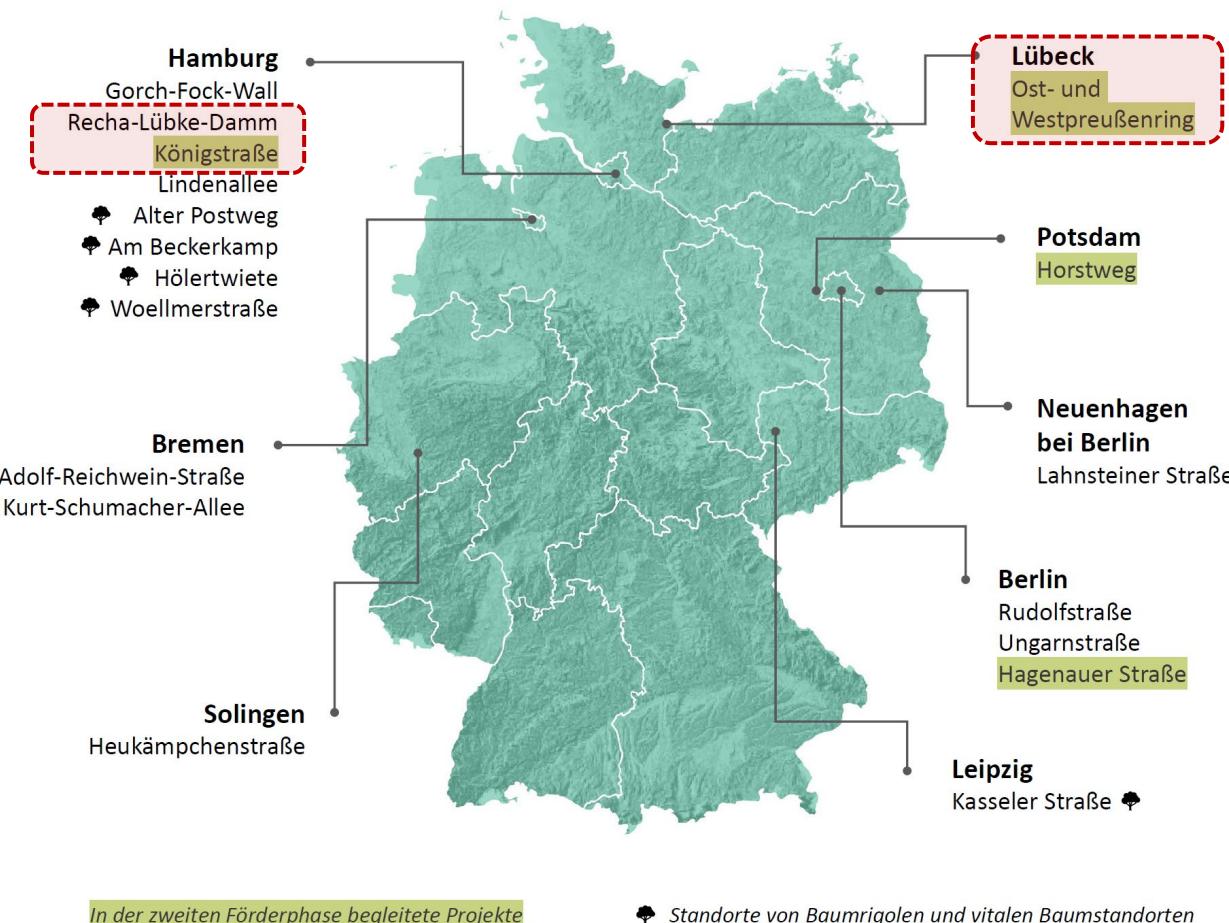


Potsdam

Anwendung der BGS-Toolbox in der Praxis



Anwendung der BGS-Toolbox in der Praxis





Pilotprojekt Lübeck-Kücknitz: Flächen für BGS schaffen



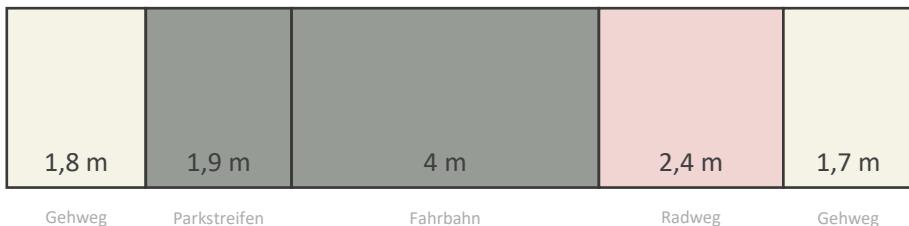


Ostpreußenring

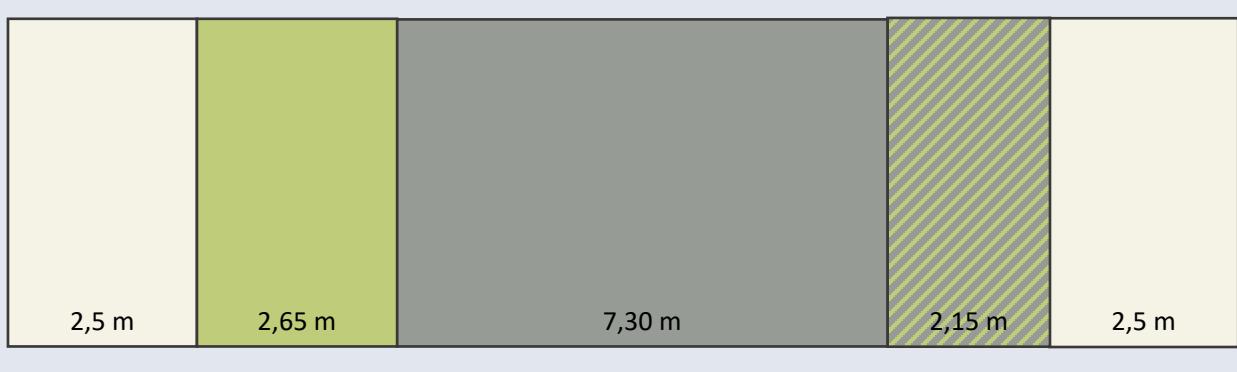
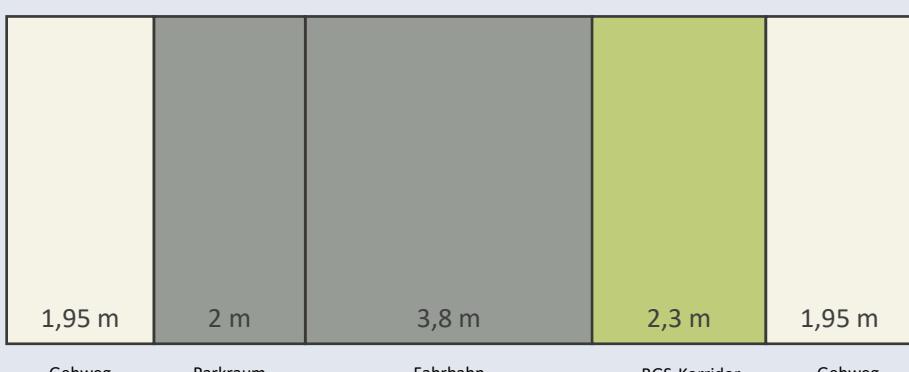
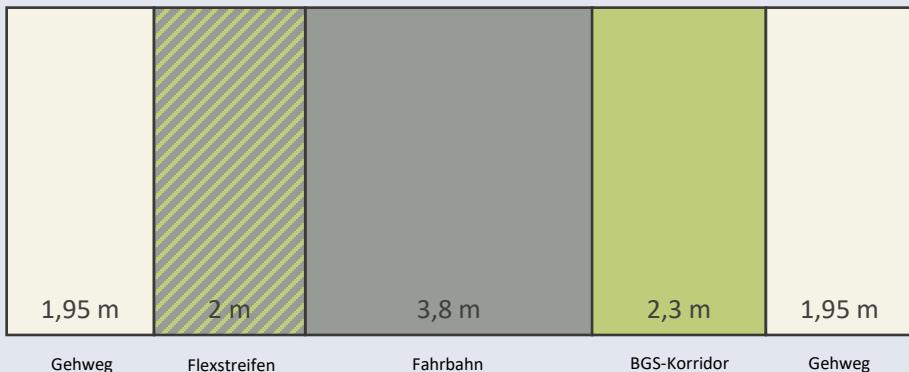
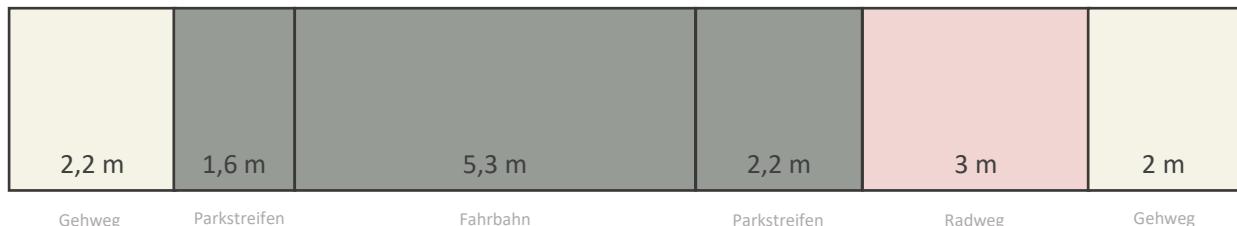


Westpreußenring

Ostpreußenring



Westpreußenring



Umbau der Königstraße als „Straße der Zukunft“



Königstraße, Hamburg (Sept. 2023)

 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

**Breitere Fußwege, Protected Bikelanes, mehr Stadtgrün sowie barrierefreien Bushaltestellen:
Blau-grüne Infrastruktur macht die Königstraße zu Hamburgs „Straße der Zukunft“**

22. September 2021 14:30 Uhr

Die Königstraße in Altona erhält ab Ende September beidseitig durchgängige und breite Radfahrstreifen. Die Umgestaltung ist Teil einer Vorabmaßnahme des wichtigen Verbindungsstücks auf der Veloroute 12. Ab Ende 2022 soll dann in der eigentlichen Maßnahme zwischen Max-Brauer-Allee und Reeperbahn eine blau-grüne, nachhaltige Straße der Zukunft entstehen: Die Königstraße wird dann nach den Kriterien der so genannten blau-grünen Infrastruktur („blue-green infrastructure“) umgestaltet und verbessert.



 Vorlesen
 Drucken
 Artikel teilen

 Bildergalerie

Vergleich vorher und nachher



Ausgangslage (2023)

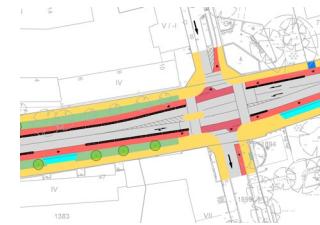


Umsetzung (2025)

- Fahrbahnfläche für Kfz-Verkehr
- Überfahrten
- Parkplätze/ Ladezonen
- Fahrbahnfläche für Radverkehr
- Radwegflächen (Hochbord)
- Gehwegflächen (inkl. Zwischenräume)
- Grünflächen



vorher



nachher

Fahrbahnfläche	 19.000 m ²	 12.800 m ²
Radverkehrsfläche	 2.400 m ²	 6.500 m ²
Grünfläche	 3.300 m ²	 5.000 m ²
Bäume	96 	122  + 
BGS-Maßnahmen	-	Baumrigole, flache Mulden, Stauden, Blühwiesen



Königstraße, Oktober 2023



Königstraße, April 2024



Königstraße, August 2025



Louise-Schröder-Straße, 2023

(Quelle: Bezirksamt Altona, Hamburger Abendblatt 12.08.2024)



Louise-Schröder-Straße, 2024

(Quelle: Bezirksamt Altona, Hamburger Abendblatt 12.08.2024)



Louise-Schröder-Straße, 2023

(Quelle: Bezirksamt Altona, Hamburger Abendblatt 12.08.2024)



Louise-Schröder-Straße, 2024

(Quelle: Bezirksamt Altona, Hamburger Abendblatt 12.08.2024)



Louise-Schröder-Straße, 2023

(Quelle: Bezirksamt Altona, Hamburger Abendblatt 12.08.2024)



Louise-Schröder-Straße, 2024

(Quelle: Bezirksamt Altona, Hamburger Abendblatt 12.08.2024)



Högerdamm (heute Recha-Lübke-Damm), 2023
(Quelle: Christoph Bellin, Hamburgize Blog)

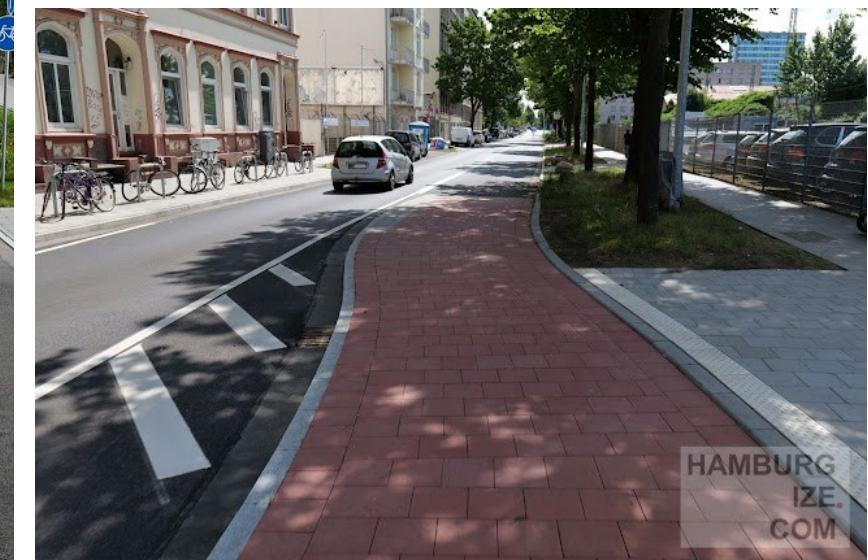


Högerdamm 2018 (heute Recha-Lübke-Damm)
(Quelle: Bernhard Diener)



Recha-Lübke-Damm nach der Fertigstellung,
Frühjahr 2025

(Quelle links: BVM Hamburg, 2025; Quelle unten:
<https://hamburgize.blogspot.com/2025/07/hamburg-mitte-sanierung-des-recha-lubke.html>)



Ausblick

BGS 2.0 – die finale Publikation

BLUEGREENSTREETS 2.0
implementieren, evaluieren, verstetigen

TOOLBox 2.0
Essentials für die Umsetzung

MULTIFUNKTIONALE STRASSENRAUMGESTALTUNG: ERFAHRUNGEN AUS PILOTPROJEKTEN

2.1 EINFÜHRUNG IN DIE PILOTPROJEKTE

Bereits in der ersten BGS-Förderphase wurden Pilotstraßenräume in Städten und Gemeinden begleitet und untersucht werden. In der zweiten BGS-Phase sind weitere Pilotprojekte hinzugekommen. An diesen Projekten konnten die in BGS gewonnenen Erfahrungen einem Praxis-Check unterzogen werden. Ein Überblick über die raumliche Verteilung aller in BGS untersuchten Pilotprojekte zeigt die Abbildung 9 unten.

Im Rahmen von BGS 2.0 lag der Fokus der Untersuchung darauf, welche Maßnahmen im Rahmen der Planungsphase Anfang finden und welche Herausforderungen sich nach wie vor in der Projektplanung und -umsetzung ergeben. Diese und weitere Fragen waren leitend für die Beforschung der Straßenraumgestaltungen in Potsdam, Lübeck, Berlin und Hamburg, die verschiedene Aspekte der Planungsphase 0 (Zielfindung) bis zur Planungsphase 2 (Entwurf/Ausführung) abbilden.

Das nachfolgende Kapitel 2 stellt wesentliche Erkenntnisse zur multifunktionalen Straßenraumgestaltung zu den Planungsphasen 0 bis 2 zusammenfassend dar. Diese Erkenntnisse beruhen auf der Untersuchung aller BGS-Pilotprojekte, lassen sich auf andere Planungsverfahren übertragen und sollen Ihnen eine Hilfestellung bei der Vorbereitung und Umsetzung eigener BGS-Projekte sein.

Die Rahmenbedingungen, Ziele, Projektansätze und BGS-Maßnahmen für die vier neuen Pilotprojekte werden in Kapitel 2.3 genauer vorgestellt.

Hamburg
Gorch-Fock-Wall
Rechlin-Lichtenau
Eckernförde
Unterelbe
• An Poststraße
• Höhertwiete
• Woillenstraße

Bremen
Adolf-Reichwein-Straße
Kurt-Schumacher-Allee

Solingen
Heukampischenstraße

Lübeck
Ost- und Westpreistrasse

Potsdam
Horstweg

Neuenhagen bei Berlin
Lahnsteiner Straße

Berlin
Rudolfsstraße
Ungarstraße
Hagnauer Straße

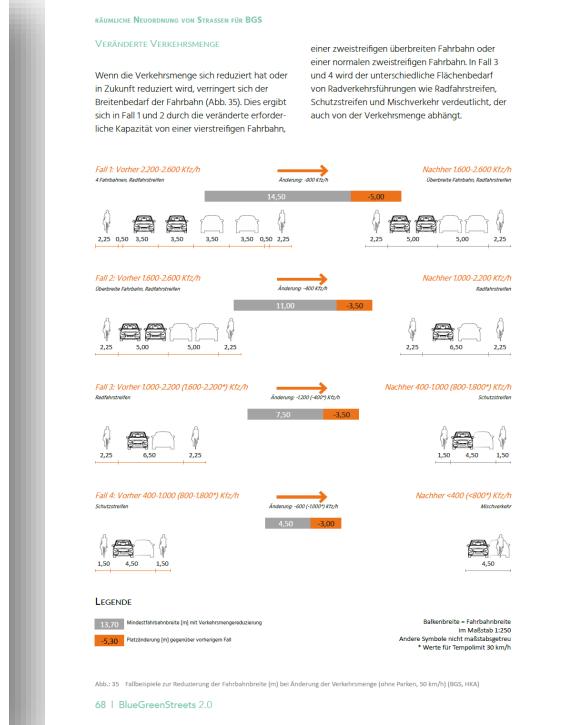
Leipzig
Kasseler Straße

In der zweiten Förderphase begleitete Projekte

Standorte von Baumringeln und vitalen Baumstandorten

Abb. 9 Verortung der BGS-Pilotprojekte (BGS, HCU)

BlueGreenStreets 2.0 | 25



<https://www.hcu-hamburg.de/bluegreenstreets-20>



1

Klimaanpassung in der Forschung

2

BGS-Projektphasen 1.0 und 2.0

3

Fazit zur wassersensiblen Straßengestaltung

Welche sind unsere Zukunftsaufgaben?

- Kommunikation innerhalb der Verwaltung und Zusammenarbeit der Disziplinen
- Veränderter Planungsprozess und klare Zielsetzungen
- Flächen für Blau-Grün müssen beansprucht werden
- Angepasste Regelwerksinhalte
- Weitere erfolgreiche Forschung und Pilotprojekte – **Wir müssen mutig sein!**





Blue Green
Streets

Vielen Dank!
Fragen?

Kirya Heinemann
kirya.heinemann@hcu-hamburg.de



GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung