

**Unterrichtung  
durch die Präsidentin der Bürgerschaft**

**Betr.: Bürgerschaftliches Ersuchen vom 27. September 2023:  
„Blau-grüne Infrastruktur in Hamburg für Mobilitätswende und Klima-  
anpassung voranbringen“ – Drs. 22/12947**

Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung vom 27. September 2023 die Drs. 22/12947 angenommen und damit folgenden Beschluss gefasst:

**„Der Senat wird ersucht,**

1. im Rahmen der Pilotmaßnahme in der Königstraße die Umsetzung von Elementen der blau-grünen Infrastruktur voranzutreiben und wissenschaftlich zu begleiten,
  - a. um unter anderem aufbauend auf diesen Erkenntnissen die Berücksichtigung blau-grüner Infrastruktur systematisch für alle einschlägigen Maßnahmen (die Straße, Gewässer und Flächen sowie deren Kombination betreffend) zu prüfen und verstärkt umzusetzen;
  - b. um anschließend beziehungsweise begleitend blau-grüne Infrastruktur als ein bei jeder Straßenplanung verbindlich mitzubedenkendes Planungselement in die grundsätzlichen Festlegungen von Regelwerken aufzunehmen;
2. zusätzlich zur Königstraße ein weiteres Projekt im Straßenbau in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer mit Elementen blaugrüner Infrastruktur in 2023 und 2024 zur Umsetzungsreife zu bringen sowie
3. eine Finanzierung sicherzustellen und hierfür Haushaltsmittel (zum Beispiel Klimamittel für die Klimafolgenanpassung) sowie Personalressourcen aus den Einzelplänen 7.1 und 6.2 bereitzustellen und
4. der Bürgerschaft im 3. Quartal 2024 über den Stand der umzusetzenden Projekte und der geplanten Etablierung von blau-grüner Infrastruktur bei Baumaßnahmen zu berichten.“

Der Staatsrat der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Herr Martin Bill, hat mir dazu das beigefügte Schreiben vom 3. Februar 2025 übermittelt.

Carola Veit  
Präsidentin

Anlage



## Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

An die  
Präsidentin der Hamburgischen  
Bürgerschaft  
Frau Carola Veit

Per E-Mail

Staatsrat Martin Bill

Alter Steinweg 4  
20459 Hamburg

Phone: +49 40 428 41 – 1608  
E-Mail martin.bill@bvm.hamburg.de

Hamburg, den 03.02.2025

### **Beantwortung des Bürgerschaftlichen Ersuchens aus Drs. 22/12947: „Blau-grüne Infrastruktur in Hamburg für die Mobilitätswende und Klimaanpassung voranbringen“**

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

mit dem Beschluss aus der Drucksache 22/12947 hat die Bürgerschaft den Senat ersucht,

1. *im Rahmen der Pilotmaßnahme in der Königstraße die Umsetzung von Elementen der blau-grünen Infrastruktur voranzutreiben und wissenschaftlich zu begleiten,*
  - a. *um unter anderem aufbauend auf diesen Erkenntnissen die Berücksichtigung blau-grüner Infrastruktur systematisch für alle einschlägigen Maßnahmen (die Straße, Gewässer und Flächen sowie deren Kombination betreffend) zu prüfen und verstärkt umzusetzen;*
  - b. *um anschließend beziehungsweise begleitend blau-grüne Infrastruktur als ein bei jeder Straßenplanung verbindlich mitzubedenkendes Planungselement in die grundsätzlichen Festlegungen von Regelwerken aufzunehmen;*
2. *zusätzlich zur Königstraße ein weiteres Projekt im Straßenbau in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer mit Elementen blau-grüner Infrastruktur in 2023 und 2024 zur Umsetzungsreife zu bringen sowie*
3. *eine Finanzierung sicherzustellen und hierfür Haushaltsmittel (zum Beispiel Klimamittel für die Klimafolgenanpassung) sowie Personalressourcen aus den Einzelplänen 7.1 und 6.2 bereitzustellen und*
4. *der Bürgerschaft im 3. Quartal 2024 über den Stand der umzusetzenden Projekte und der geplanten Etablierung von blau-grüner Infrastruktur bei Baumaßnahmen zu berichten.*

**Ich möchte Ihnen und der Bürgerschaft dazu folgendes berichten:**

Der Straßenraum nimmt einen beachtlichen Anteil der Fläche Hamburgs ein. Während die darin liegenden Verkehrsflächen wichtige Funktionen der Daseinsvorsorge und der Verkehrsleistung erfüllen, wirken sie sich auch auf das städtische Klima aus. Die Versiegelung des Straßenraumes hat Auswirkung auf den naturnahen Wasserhaushalt und begünstigt zudem einen Hitzeeinstau. Unter dem Eindruck des fortschreitenden Klimawandels, welcher unter anderem zu Starkregenereignissen und Hitzeperioden führt, ist es geboten, den Straßenraum an diese Folgen anzupassen und einen positiven Einfluss auf das städtische Klima anzustreben

Hitzeperioden können die Gesundheit der Stadtbewohner:innen stark beeinträchtigen, insbesondere bei älteren Menschen, Kindern und Personen mit Vorerkrankungen. Hitzestress kann zu Erschöpfung, Dehydrierung und in extremen Fällen zu Hitzschlag führen. Zudem können hohe Temperaturen die Luftqualität verschlechtern, was Atemwegserkrankungen verschlimmern kann.

Starkregenereignisse stellen ebenfalls eine große Herausforderung dar. Überflutete Straßen und Keller können nicht nur Sachschäden verursachen, sondern auch die Sicherheit der Menschen gefährden. Der Verlust von Hab und Gut sowie die psychische Belastung durch solche Ereignisse können das Wohlbefinden der Betroffenen stark beeinträchtigen (siehe auch Drucksache [22/17626](#), Hitzeaktionsplan Hamburg).

Um diesen negativen Auswirkungen entgegenzuwirken, ist es wichtig, den Straßenraum so zu gestalten, dass er das städtische Klima positiv beeinflusst. Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) fasst die blau-grüne Infrastruktur unter dem Konzept „Klimaangepasste Infrastruktur“ mit weiteren baulichen Elementen zusammen, die geeignet sind, den Straßenraum im Sinne der Hamburgischen Klimaanpassungsstrategie an die Klimawandelfolgen anzupassen. Sie hat zum einen den Zweck, den gesamten Straßenraum wassersensibel zu gestalten und gegen künftige Starkregenereignisse, Überflutungen, Stürme sowie Hitze abzusichern. Zum anderen senken begrünte Flächen die Umgebungstemperatur und Bäume spenden Schatten. Durchlässige Bodenbeläge können helfen, Regenwasser besser versickern zu lassen und so die Gefahr von Überschwemmungen zu reduzieren. Solche Maßnahmen tragen nicht nur zur Verbesserung des städtischen Klimas bei, sondern erhöhen auch die Lebensqualität der Menschen und die Aufenthaltsqualität in der Stadt.

**Zum Petitionspunkt 1:**

Um die Straßenräume an die Folgen des Klimawandels anzupassen, wird eine klimaangepasste Straßeninfrastruktur angestrebt. Dabei sollen Elemente und Bauweisen wie die der blau-grünen Infrastruktur zum integralen Bestandteil jeder Straßenbauplanung werden. Besonders hervorzuheben ist das eigens erarbeitete Wissensdokument „Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung“, das im Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) enthalten ist. Dieses Dokument bietet wertvolle anwendungsorientierte Planungshilfen zur Neugestaltung von Stadtstraßen.

Darüber hinaus gibt es die BlueGreenStreets-Toolbox Teil A und B, die ebenfalls wichtige Planungshilfen bereitstellt. Das städte- und organisationsübergreifende Projekt BlueGreenStreets, an dem unter anderem die HafenCity-Universität wissenschaftlich beteiligt ist, leistet grundlegende Arbeit zur blau-grünen Infrastruktur. Die Ergebnisse dieses Projekts, insbesondere die Toolbox und die Entsiegelung des Straßenraumes, werden mit der anstehenden Novellierung im ersten Quartal des Jahres 2025 in die Planungsgrundsätze der ReStra aufgenommen.

Die Klimaanpassung des Straßenraumes wird somit als ein wesentliches Planungsziel in jeder Straßenplanung berücksichtigt, abgewogen und regelhaft implementiert.

Die Klimaanpassung erhält in dem Maße einen höheren Stellenwert in der Straßenraumgestaltung, in dem die unterschiedlichen Träger öffentlicher Belange über dessen Wichtigkeit weiter aufgeklärt, die Umsetzungsmöglichkeiten erörtert und die Zuständigkeiten

weiter geklärt werden. Geeignete Formate für diese Sensibilisierung, Wissensmehrung und den Wissenstransfer finden sich unter anderem in der RISA-Fortbildungsreihe der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA), im Dialogprozess Blau-Grüne Infrastruktur und Netzwerktreffen des BlueGreenStreets-Projektes, in den Projekten „Klimastraßen“ der BUKEA und „Masterplan Magistralen“ der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) sowie in Workshops und Behördenklausuren der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) zur Klimaangepassten Infrastruktur. Solche Formate bieten die Möglichkeit, den neuen Planungsgrundsatz der Klimaanpassung auf der Arbeitsebene zu verankern. Die vielfältigen Einsichten und Ansätze, die in diesen Formaten erarbeitet werden, helfen zudem den Planenden und Realisierungsträgern, die Klimaanpassung des Straßenraumes als Planungsgrundsatz zu verinnerlichen und effektiv umzusetzen.

Der Straßenraum hat viele unterschiedliche Anforderungen zu erfüllen. Mit jeder Straßenplanung und anschließenden Umsetzung werden die vielseitigen (verkehrs-) politischen Ziele des Senats verfolgt. Hauptziele bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen sind neben dem grundsätzlichen Erfüllen des Mobilitätsbedürfnisses die größtmögliche Sicherheit und Nutzerfreundlichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden, wodurch es beispielhaft zu Lärmreduktion, einer Steigerung der Aufenthaltsqualität, einem positiven Klimaeffekt sowie einer Konfliktreduktion zwischen Verkehrsteilnehmenden kommt. Somit bilden die Elemente der klimangepassten Straßeninfrastruktur einen Bestandteil der untereinander abzuwägenden Belange, die teilweise in starker Flächenkonkurrenz im begrenzten Straßenraum stehen. Um die Klimaangepasste Infrastruktur zusätzlich zu den grundsätzlichen Anforderungen und örtlichen Bedingungen des Straßenraumes zu implementieren, ist sie möglichst frühzeitig in Planungen zu berücksichtigen.

Im interbehördlichen Austausch wurde für einen solchen Zweck das Scoping-Verfahren als sinnvolles Instrument identifiziert. In diesem Beteiligungsverfahren werden alle betroffenen Träger öffentlicher Belange einbezogen und erhalten die Möglichkeit, noch vor der Erstellung von Untersuchungsvarianten ihre Anmerkungen und Planungsziele geltend zu machen. Die eingereichten Hinweise werden bereits in die Erstellung der Untersuchungsvarianten übernommen. Flächenbedarfe für die Klimaangepasste Infrastruktur werden berücksichtigt. Flächenkonkurrenzen können möglicherweise durch multikodierte Flächennutzung aufgelöst werden. Auf diese Weise wird die Klimaangepasste Infrastruktur in jeder Planungsvariante abgewogen und entsprechend implementiert.

### **Zum Petitionspunkt 2:**

Ergänzend zu den zuvor benannten Formaten des Wissenstransfers sollen u.a. durch die erste Pilotmaßnahme „Königstraße“ Erkenntnisse zur zukünftigen Umsetzung klimaangepasster Straßeninfrastruktur gesammelt werden. Dabei liegt der Fokus auf der Umsetzung von Elementen blau-grüner Infrastruktur, welche durch die Hafencity Universität (HCU) wissenschaftlich begleitet und anschließend ausgewertet werden. Im Zuge des attraktiven Ausbaus des Veloroutennetzes wird die Königstraße zwischen der Max-Brauer-Allee und der Reeperbahn umgebaut. Neben der Grundinstandsetzung und den verkehrlichen Verbesserungen für den Radverkehr wird in dieser Baumaßnahme auf die Anpassung des Straßenraumes an den Klimawandel abgezielt.

Entlang der Königstraße werden 48 Straßenbäume neu gepflanzt, sodass sich nach den leider notwendigen 18 Baumfällungen eine positive Bilanz von 30 zusätzlichen Bäumen an der Straße ergibt. In Abstimmung mit dem Bezirksamt Altona und der BUKEA werden sie in flachen Rasenmulden gepflanzt, denen das anfallende Niederschlagswasser aus dem Seitenraum zur Versickerung zugeführt wird. Wurzelschutzfolien werden für den Schutz der Leitungstrassen eingesetzt.

Im Bereich der Haltestelle „Blücherstraße“ werden auf der Nordseite Grünstreifen mit Staudenpflanzungen und Blühwiesen angelegt. Die Mittelinseln im Bereich des Knotens Mörkenstraße / Kirchenstraße werden mit flacher, extensiver Vegetation begrünt.

Die Maßnahme verläuft zum Stand Dezember 2024 nach Plan. Der erste Bauabschnitt von der Max-Brauer-Allee bis zur Mörkenstraße wurde zum 21. August 2024 fertiggestellt bis auf

wenige Nacharbeiten, wie Nachpflanzungen, die im Spätherbst 2024 erfolgten. Auf der Südseite sind die Grünstreifen samt Bäumen bereits hergestellt und befinden sich in der Aufwuchsphase. Die Ansaat und die Bepflanzung sind erfolgt und die neuen Baumstandorte mit Wassersäcken versehen worden. Der zweite Bauabschnitt bis zur Reeperbahn wurde Anfang des Jahres 2025 mit Ausnahme einiger weniger, witterungsabhängiger Restarbeiten abgeschlossen. Letzte Einsaat- und Pflanzarbeiten sollen bis April 2025 erfolgen.

Die HCU beobachtete die Bautätigkeiten in der Königstraße und dokumentierte die verschiedenen Bauphasen u.a. mit regelmäßigen Fotos, um diese Daten später zu verwenden. Insgesamt wurden über 1.000 Quadratmeter Fläche entsiegelt. Die Evaluierung der Königstraße wurde seitens der HCU in das neue EU-Projekt CoolCities eingebracht und ist ab Januar 2025 gestartet. Mithilfe der für dieses Projekt zur Verfügung stehenden Personalressourcen können die Daten systematisch erhoben und dokumentiert werden.

Zusätzlich zur Königstraße wurde auch der Recha-Lübke-Damm (vormals Högerdamm) als Pilotprojekt für das Projekt BlueGreenStreets (BGS) der HCU ausgewählt. Neben dem Sanierungsbedarf war vor allem der hohe Versiegelungsgrad im Straßenraum und im Umfeld ausschlaggebend. Der Recha-Lübke-Damm liegt in einem Gebiet, welches im Hamburger Stadtgebiet laut Klimagutachten mit die meisten Tropennächte erfährt. Seit Oktober 2023 wird die 500 Meter lange Straße grundinstandgesetzt. Dabei wird klimaangepasste Infrastruktur im großen Maßstab implementiert, während die Versiegelung des Straßenraumes reduziert wird. Die Ein-Richtungsfahrbahn wird auf einen Kfz-Fahrestreifen reduziert. Durch die Aufweitung des Fahrestreifens in den Knotenpunktbereichen wird die Abwicklung der Kfz-Verkehre ermöglicht. Die übrigen Flächen werden entsiegelt oder anderen Verkehrsarten zugewiesen. Auf der südlichen Seite der Fahrbahn wird ein vom Fußverkehr getrennter und ausreichend dimensionierter Radfahrestreifen eingerichtet, welcher perspektivisch auch als Protected Bikelane ausgestaltet werden kann, wenn der Linienbusverkehr aus der Straße herausverlagert wird. In den nördlichen und südlichen Nebenflächen können ausreichend breite und barrierefreie Fußverkehrsanlagen realisiert werden. Etwa 10 % der überplanten Flächen können durch Umnutzung der Flächen entsiegelt werden. Parkplätze werden zu Grünflächen und Mulden. Zudem werden aber auch Parkstände mithilfe neuer Materialien wie TTE-Elemente entsiegelt, welche durch ihre Gitterstruktur die für den ruhenden Verkehr nötige Stabilität bieten, gleichzeitig aber wasserdurchlässig sind und die Begrünung der Zwischenräume erlauben.

Im südlichen Seitenraum werden die Grünflächen ausgeweitet, so dass großzügigere Baumquartiere entstehen. Mulden zwischen den Baumstandorten nehmen weniger belastetes Oberflächenwasser aus den Nebenflächen und vom Radfahrestreifen auf. Die Ausweitung der Grünflächen und die hydrologische Optimierung unterstützen die Vitalität der neugepflanzten Bäume. Die von den gut versorgten Bäumen ausgehende Verdunstung führt zusammen mit der Verschattung durch die Baumkronen zur weiteren Abkühlung im unmittelbar angrenzenden Straßenraum. Das Ende der Baumaßnahme ist für Sommer 2025 vorgesehen.

Die Pilotprojekte zeigen anschaulich Möglichkeiten auf, wie die klimaangepasste Infrastruktur im Straßenraum eingesetzt werden kann. In vormals stark versiegelten Straßenräumen wird nun auf vitales Grün im Straßenraum, auf einen natürlicheren Wasserkreislauf und auf die Abkühlung des öffentlichen Raumes durch Verschattung und Verdunstung abgezielt.

Ich kann berichten, dass der Beschluss der Bürgerschaft auch über diese beiden Straßen hinaus bemerkt wurde. So hat der Stadtteilrat Barmbek-Süd empfohlen, die Straße Dehnhaide als weiteres Pilotprojekt für einen Umbau vorzusehen. Nach oberflächlicher Prüfung würde sich der Straßenzug eignen, es wird geprüft, ob die Dehnhaide in zukünftige Bauprogramme aufgenommen werden kann.

### **Zum Petitumpunkt 3:**

Die Umgestaltung und Anpassung eines Straßenraumes und dessen Zeitpunkt richtet sich weiterhin nach den Maßgaben der jeweiligen Investitionsprogramme des Landesbetrieb Straßen, Brücken, Gewässer (LSBG) (v.a. „Öffentliche Straßeninfrastruktur“, „Infrastrukturausbau Hamburg-Takt (Bus)“, „Erschließung Stadtentwicklungsgebiete“) und der

Leitungsträger (u.a. HAMBURG WASSER, Hamburger Energienetze GmbH, Hamburger Energiewerke GmbH). Allein aus dem Anlass der Klimaanpassung ist es nicht beabsichtigt, Straßenbaumaßnahmen umzusetzen. Aus Sicht der BVM ist es effizienter, bei jeder Planung und Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen der Klimaanpassung des Straßenraumes eine besondere Gewichtung zukommen zu lassen. Sie wird so als integraler Bestandteil in jede Straßenbauplanung aufgenommen und regelhaft umgesetzt.

Da die klimaangepasste Infrastruktur als integraler Bestandteil der Straßenbaumaßnahmen geplant und umgesetzt wird, wird auch ihre Finanzierung in die jeweiligen Investitionen und Unterhaltungsbudgets integriert. Die Herstellungen von Hauptverkehrsstraßen werden aus den Investitionsprogrammen und Einzelinvestitionen im Einzelplan 7.1 finanziert. Investive Maßnahmen auf Bezirksstraßen werden grundsätzlich in der investiven Rahmenezuweisung „Neu- und Ausbau, Grundinstandsetzung Straße“ an die Bezirke und in Einzelzuweisungen verankert. Für die Investition in transformative Maßnahmen zur Klimaanpassung des Straßenraumes können die Bezirksämter zudem Mittel des Investitionsprogrammes „ZP Inv. Hamburger Klimaplan“ im Einzelplan 6.2 der BUKEA beantragen. Die Unterhaltung der Straßen mitsamt der Seitenräume durch die Bezirke wird aus der konsumtiven Rahmenezuweisung „Betriebsmittel Straße“ finanziert.

Hinsichtlich einzelner Mehrbedarfe auf Seiten der Bezirksämter können nach Absprache investive und konsumtive Mittel von der BVM an die Bezirksämter übertragen werden. Sofern sich strukturelle Mehrbedarfe abzeichnen, werden diese von der BVM in den folgenden Haushaltsplanaufstellungen berücksichtigt. Dadurch wird die Handlungsfähigkeit der Bezirke – die Unterhaltung und die Aufrechthaltung der Wirksamkeit der Elemente der Klimaanpassung – sichergestellt.

Für die vermehrte Berücksichtigung der Klimaanpassung im Straßenraum werden absehbar keine zusätzlichen Personalressourcen benötigt, da hierfür vor allem deren frühzeitige und höhergewichtete Berücksichtigung im Planungsprozess notwendig ist.

Die Unterhaltung der Elemente klimaangepasster Infrastruktur kann mit einem erhöhten Aufwand einhergehen und von den regelhaften Abläufen der Unterhaltung abweichen. Hier sind eine weitere Betrachtung und Bewertung in den kommenden Jahren erforderlich. Voraussichtlich kann diesen Herausforderungen durch die Umstellung oder Ergänzung der bisherigen Unterhaltungsabläufe begegnet werden.

Mit wachsenden Erkenntnissen und einhergehend mit einem überregionalen Austausch zum Thema ist zukünftig eine Weiterentwicklung von Wirksamkeit und Operabilität der Maßnahmen zu erwarten.



Martin Bill  
Staatsrat