

Stand: 12. Januar 2026

Fallstudien als Praxisbeispiele für die Aktivierung von Bundesliegenschaften für die urbane Grüne Infrastruktur

Forschungskennzahl 3723 NK 7010

Erstellt von Dr. Carlo Becker, Sven Hübner und Pia Müller (bgmr Landschaftsarchitekten), Stefan Kreuz und Prof. Antje Stokman (HafenCity Universität Hamburg HCU)

1 Projekthintergrund

Ein Schwerpunkt des Forschungsvorhabens war die Analyse von Praxisbeispielen, die als Lernfeld für Gelingensbedingungen, Erfolgsfaktoren, Herausforderungen und Hemmnisse bei der Umsetzung dienen können. Hinsichtlich der Untersuchungsmethode und -tiefe werden Fallstudien und Referenzprojekte unterschieden: Die hier dokumentierten Fallstudien wurden anhand von Desktopanalysen und vertiefender Fachgespräche mit Projektakteuren untersucht. Zu bestimmten Themen und Fragestellungen des Forschungsprojektes wurden ergänzend bereits gut dokumentierte Projektbeispiele als Referenzen ausgewertet. Die Erkenntnisse hierzu sind im Factsheet "Referenzprojekte für die Aktivierung von Bundesliegenschaften für die urbane Grüne Infrastruktur" dokumentiert.

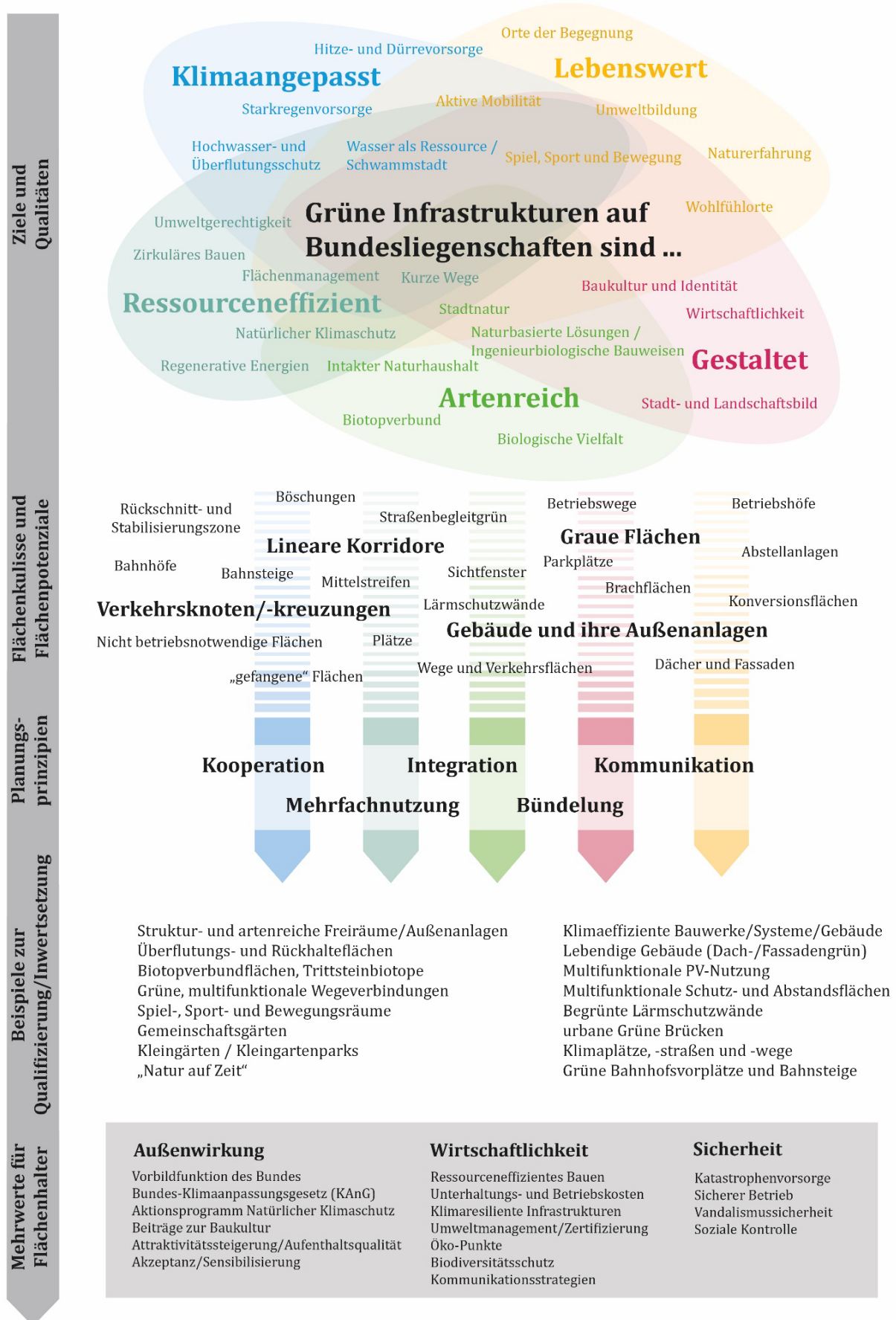
Die sieben Fallstudien-Steckbriefe sind ein Ergebnis der zweijährigen Forschung im Auftrag des Bundesumweltministeriums (BMUKN) und des Umweltbundesamtes (UBA) zur Aktivierung von Liegenschaften und Infrastrukturflächen in Bundesverwaltung für die urbane Grüne Infrastruktur. Die leitenden Fragen waren: Wie gelingt es, geeignete Bundesflächen mit den verantwortlichen Akteuren für und mit urbaner Grüner Infrastruktur (uGI) zu gestalten und zu bewirtschaften – und wie kommt dieser Ansatz verstärkt in die Planungsprozesse und in die Fläche?

Als Fallstudien wurden Projekte untersucht, die bestehende Nutzungen auf oder im Umfeld von Bundesfernstraßen, von Bundesschienenwegen und Bahnhöfen sowie von Gebäuden und Außenanlagen auf BImA-Liegenschaften weiterentwickeln. Ein Projekt befasst sich mit einem Stadtraum, der von mehreren Verkehrsinfrastrukturen des Bundes (Autobahn, Bahn, Wasserstraße) geprägt ist und große Entwicklungspotenziale für Grüne Infrastrukturen aufweist. Bei zwei Projekten werden Grüne Infrastrukturen auch durch einen Nutzungswandel ermöglicht.

Diese Fallstudien zeigen, wie mit Grünen Infrastrukturen auf Bundesliegenschaften vielfältige Wirkungen und Qualitäten im Sinne des Natürlichen Klimaschutzes und der Daseinsvorsorge erzielt werden können: Von der besseren Anpassung an die Folgen des Klimawandels mit naturbasierten Lösungen über die ressourceneffiziente und klimaoptimierte Gebäude- und Freiflächengestaltung bis zum Erhalt und zur Verbesserung der Artenvielfalt sowie zu Maßnahmen, die die Begegnung, aktive Mobilität, Bildung, Naturerfahrung und die Identifikation fördern.

Die folgende Zielgrafik zeigt die Qualitäten und vielfältigen Mehrwerte, die mit uGI erreicht werden können. Die Fallstudien sowie die gesondert dokumentierten Referenzprojekte sind gute Praxisbeispiele für die Erreichung von Mehrfachzielen der Grünen Infrastruktur im städtischen Umfeld durch eine multifunktionale Gestaltung und Nutzung. Zugleich zeigen sie Prozesse und Verfahren auf, die auf Kooperation, Integration, Kommunikation, Mehrfachnutzung und Bündelung von Funktionen angelegt sind.

Abbildung 1: Potenziale für die urbane Grüne Infrastruktur durch Aktivierung von Bundesliegenschaften



Quelle: Eigene Darstellung (bgmr/HCU)

2 Übersicht über die sieben Fallstudien

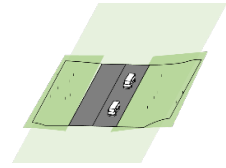
Fallstudien Bundesfernstraßen

Weiterentwicklung bestehender Nutzungen

Umgestaltung der Georg-Schumann-Straße, Leipzig

Weiterentwicklung bestehender Nutzungen und Nutzungswandel

Wilhelmsburger Reichsstraße B 75, Hamburg



Fallstudien Bundesschienenwege

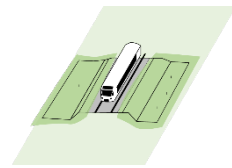
Weiterentwicklung bestehender Nutzungen

Klimaresiliente Bahnhofsgestaltung

Städtebauliche Begleitplanung, Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller)

Weiterentwicklung bestehender Nutzungen und Nutzungswandel

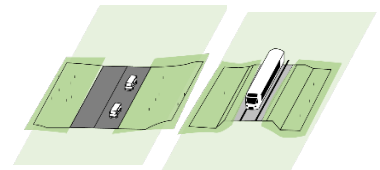
Innerstädtische Bahntrassen als vernetzte Lebensräume für Pflanzen, Mensch und Tier, Erfurt



Fallstudie Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen

Weiterentwicklung bestehender Nutzungen

Freiraum- und stadtplanerisches Konzept für den Spreeraum, Berlin



Fallstudie BImA / Bundesliegenschaften

Weiterentwicklung bestehender Nutzungen

Thünen-BVL Campus, Braunschweig



3 Umgestaltung der Georg-Schumann-Straße, Leipzig

Magistralenentwicklung einer ehemaligen Bundesstraße mit intensivem interdisziplinären Fachaustausch und Beteiligungsprozess in der frühen Planungsphase

Die Georg-Schumann-Straße (GSS) verbindet den nördlichen Stadtrand mit dem Stadtzentrum. Mit ihren knapp sechs Kilometern Länge ist sie eine der bedeutendsten Magistralen in Leipzig. Die Verlegung der ehemaligen Bundesstraße 6 (B 6) eröffnete für die Stadt ein Gelegenheitsfenster, komplexe städtebauliche Missstände entlang des ehemals stark frequentierten Straßenraums zu beseitigen und die Straße nachhaltig zu revitalisieren.

Abbildung 2: Georg-Schumann-Straße in Leipzig



Ein Abschnitt der bereits umgebauten Georg-Schumann-Straße mit Baumpflanzungen, Grünflächen, großzügigen barrierefrei gestalteten Geh- und Überwegen sowie platzartig angelegten Flächen

Quelle: Eigenes Foto, bgmr

3.1 Kontext und Ausgangslage

Ursprünglich wies die GSS als Bundesstraße 6 und als eine der wichtigsten Verbindungen nach und aus Leipzig eine hohe Verkehrsbelastung auf. Als zentrale Durchgangsstraße mit einem hohen Anteil an Schwerlastverkehr war sie vor allem auf schnelle Verkehrsdurchleitung ausgelegt. Städtebauliche Missstände waren Gebäudeleerstand und ungeordnete ruhende Verkehre. Die schrittweise Verlagerung der Bundesstraße begann 2012. Dies führte zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung um etwa die Hälfte und hatte positive Effekte für das Umfeld der GSS.

Die Neuaufteilung des Straßenraums der GSS gilt als ein Pilotprojekt des Dezernates Stadtentwicklung und Bau mit intensiver fachübergreifender Kommunikation und Bürgerbeteiligung als wichtigem Bestandteil im Rahmen einer „Phase Null“. Es wurde auch eine Bürgerbeteiligung durchgeführt, in der sich die Anwohner:innen, Gewerbetreibenden und andere Interessensgruppen in die Gestaltung des Multifunktionsstreifens einbringen konnten. Ebenfalls wurde eng mit den städtischen Verkehrs-, Umwelt- und Planungsämtern sowie den städtischen Versorgern zusammengearbeitet, um sicherzustellen, dass alle relevanten Fachaspekte berücksichtigt werden.

3.2 Ziele

Die Umgestaltung der GSS von einer Hauptverkehrsachse zu einer städtischen Straße erfolgte in mehreren Schritten, die eine Verkehrsentslastung ermöglichten. Der Prozess für die Umgestaltung der Magistrale startete 2007 mit der Erarbeitung eines integrierten Handlungskonzeptes und einem Leitbild, das eine neue Straßenraumaufteilung und eine „Perlenkette von Plätzen“ als Gesamtstrategie für die Umgestaltung in drei Bauabschnitten vorsieht. Vorrangig zielte das Projekt auf die Verbesserung der Lebensqualität im Straßenumfeld und auf die Verbesserung der ökonomischen Situation des Kleingewerbes in den Erdgeschosszonen entlang der Magistrale (Reduzierung von Leerstand). Weitere Ziele waren die

- ▶ Umsetzung von Sofortmaßnahmen und anschließend die konkrete Straßenumgestaltung in Teilschritten (Verengung von Fahrstreifen, Verkehrsberuhigungszonierung, Geschwindigkeitsreduzierungen),
- ▶ Bündelung von verkehrlicher und sozialer Infrastruktur sowie der Ausbau und die Förderung von alternativen Mobilitätsformen,
- ▶ Integration von grünen Elementen (Grünflächen, Baumpflanzungen, Multifunktionsstreifen) entlang der Straße, um die Luftqualität und das Mikroklima zu verbessern, mit punktuellen Gestaltungselementen für eine höhere Aufenthaltsqualität sowie die
- ▶ Verbesserung des Regenwassermanagements nach dem Schwammstadtprinzip.

Der Beteiligungsprozess mit Bürger:innen, Gewerbetreibenden und politischen Akteuren wurde vom Orga-Team der Phase Null im Dezernat Stadtentwicklung und Bau gesteuert und inhaltlich fokussiert. Im Vordergrund stand dabei die Gestaltung von Multifunktionsstreifen, da hier technische Normen weniger im Vordergrund stehen und Gestaltungsspielraum vorhanden ist. Sie sollen im neu gestalteten Straßenraum wichtige Funktionen für den Aufenthalt, die Anlieferung, die Klimaanpassung, die technische Infrastruktur und die Straßenquerung übernehmen.

3.3 Prozesse, Instrumente und Maßnahmen

Beteiligte Akteure

Das Orga-Team setzt sich zusammen aus Vertreterinnen und Vertretern vom Mobilitäts- und Tiefbauamt (MTA), Stadtplanungsamt (SPA, Federführung) und den Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB) in inhaltlicher Abstimmung mit den Ämtern für Bauordnung und Denkmalpflege (ABD), Umwelt und Verkehr (AfU), Wirtschaftsförderung (AfW), Stadtgrün und Gewässer (ASG), Wohnungsbau und Stadterneuerung (AWS), der Branddirektion (BD), den Leipziger Wasserwerken (LWW) und den Leipziger Stadtwerken (SWL). Diese Akteure bilden das „Team Phase Null“ als fachlicher Arbeitskreis.

Der Arbeitskreis ermöglicht fachübergreifende Kooperationen zwischen Verwaltung und Teilen der Stadtkonzerne und bringt diese gemeinsam an einem Tisch – thematisch insbesondere auf die Flächenaufteilung im Straßenraum fokussiert. Ergebnis war ein Agreement für die Straßenraumaufteilung und die weitere Zusammenarbeit in der Straßenplanung.

Weitere Beteiligte, die an dem fachlichen Teil des anschließenden Beteiligungsbausteins zur Erlangung der Verbindlichkeit teilgenommen haben, sind die politischen Gremien sowie Bürger:innen und Gewerbetreibende.

Einführung der Phase Null

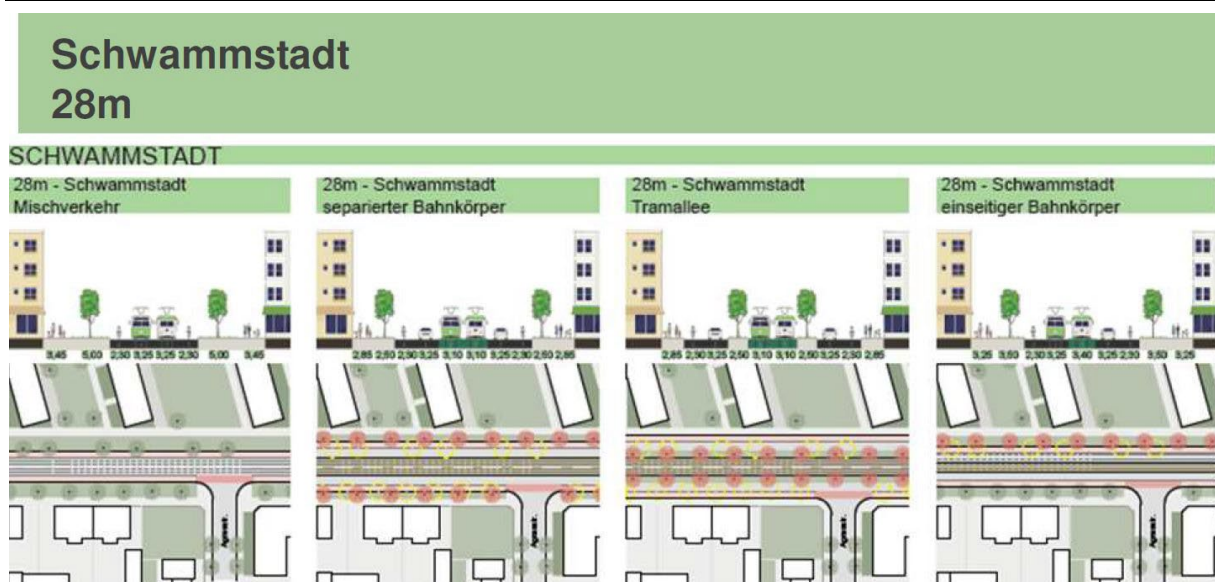
Die Planung für die Straßenumgestaltung begann mit einer detaillierten Bestandsaufnahme der bestehenden Straßeninfrastruktur. Anhand einer Analyse (städtebauliche Struktur, Verkehrsmengenerfassung, Verkehrsarten, unterirdische Infrastruktur) wurden relativ früh in der HOAI-Planung erhebliche Zielkonflikte identifiziert, die die weiteren Planungen erschwerten. Hierzu zählten Flächenkonkurrenzen im Straßenraum, Verkehrsfluss vs. Aufenthaltsqualität, unterschiedliche fachliche Perspektiven und Prioritätensetzungen sowie Integration Grüner Infrastruktur vs. Technische Infrastruktur.

In der Reflexion der bisherigen Planungsschritte wurde für die Stadt Leipzig deutlich, dass die Bedarfsplanung, die die angestrebten Projektziele definiert und somit die nachfolgenden Planungs- und Bauphasen aus der HOAI vorbereitet, nicht ausreichend tief bearbeitet worden war. Ein Problem, dass bei HOAI-Planungsprozessen immer wieder zu Ziel- und Grundsatzkonflikten führt und einen kontinuierlichen Planungsprozess verhindert.

Daher wollte die Stadt Leipzig bei der Umgestaltung der Georg-Schumann-Straße die Phase Null in einem Pilotprojekt testen. Mit dieser zusätzlichen, der HOAI-Planung vorgeschalteten Phase, sollten die Bedarfe aller Akteure gesammelt, auf Zielkonflikte hin untersucht und ein Lösungsansatz für die Straßenraumaufteilung entwickelt, abgestimmt und bestätigt werden. Außerdem sollten zu einem frühen Zeitpunkt wesentliche Fragen zur Zielfindung und Straßenraumaufteilung fachübergreifend und integriert abgestimmt und möglichst verbindlich für den weiteren Planungsverlauf festgelegt werden. Auf dieser Basis sollte dann eine zielgerichtete Vergabe der Planungsleistungen erfolgen und ein kontinuierlicherer Planungsprozess gewährleistet werden.

In der Phase Null wurden für die drei Teilabschnitte der Magistrale eine Aufteilung des Straßenraums und konkrete Lösungsansätze für die Umgestaltung in verschiedenen Handlungsfeldern erarbeitet. Aufgrund der Tragweite dieser Festlegungen wurden bereits in der Phase Null auch die Öffentlichkeit (inkl. Gewerbebetreibenden) und die politischen Gremien beteiligt. Durch Beschlussfassung der Ergebnisse im Stadtrat wird eine höhere Verbindlichkeit angestrebt.

Abbildung 3: Lösungsansätze „Schwammstadt“ aus der Phase Null für die Straßenraumaufteilung



Quelle: Stadt Leipzig

3.4 Herausforderungen und Perspektiven

Verbesserte fachübergreifende Abstimmungsprozesse und Beteiligungsverfahren mit der Öffentlichkeit sollten für eine Optimierung der Planungsprozesse sorgen. Die Herausforderung bestand darin, sowohl die verschiedenen Fachämter als auch die Bürger:innen sowie Interessengruppen frühzeitig einzubinden und ihre Anliegen ernst zu nehmen, ohne dass der Prozess dadurch zu sehr verzögert wird.

Der Aufwand für eine zusätzliche Phase Null hängt immer von den konkreten Rahmenbedingungen, Handlungsmöglichkeiten und Spielräumen im Projekt ab. Daher gibt es keine übertragbare Patentlösung für spezifische Maßnahmen, sondern vielmehr eine Übertragbarkeit in den Prozessen. Die personellen Ressourcen für die Phase Null konnten intern durch die Stadt aufgebracht werden und erzeugten somit keine Mehrkosten.

3.5 Innovationen und Synergien

Ein übertragbarer Ansatz für andere Projekte, die mit ähnlichen komplexen Herausforderungen wie dem Umbau einer Magistrale zu tun haben, ist die Einführung einer Phase Null für eine integrierte und kooperative Bearbeitung der Straßenraumaufteilung. Diese Phase ermöglicht es, Abläufe so auszurichten, dass die städtischen Ziele für einen komplexen Planungsraum klarer gefasst, frühzeitig untereinander abgestimmt und im Anschluss auch reibungsloser umgesetzt werden können. Die fachübergreifende Planung bündelt die Ressourcen und alle Perspektiven werden frühzeitig bei der Zielfindung berücksichtigt. Die interne Abstimmung und die Mitwirkung der Öffentlichkeit und der politischen Gremien in dieser Phase erhöhen den Wissenstransfer, die Verbindlichkeit und die Transparenz der Planung.

Der kooperative Prozess der Phase Null hilft auch, Akzeptanz für die weiteren Umsetzungsschritte herzustellen – andere Ämter erkennen, dass sie jetzt mit ihren Belangen frühzeitig gehört und eingebunden werden. Letztlich ergeben sich auch Erleichterungen für die weiterführenden Partizipations- und Planungsprozesse.

Abbildung 4: Qualitäten der multifunktionalen Gestaltung mit urbaner Grüner Infrastruktur



Visualisierung der durch die multifunktionale Umgestaltung der Georg-Schumann-Straße angestrebten Ziele und Mehrwerte
Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Zielgrafik (bgmr/HCU)

Erkenntnisse

Die Umgestaltung von Straßenräumen erstreckt sich über einen langen Zeitraum und braucht darum einen „langen Atem“. Ohne eine enge Zusammenarbeit von Stadtplanung, Verkehrsplanung und anderen Fachämtern hätte die Umgestaltung nicht in der geplanten Zeit und mit den gewünschten Ergebnissen umgesetzt werden können. Die dafür eingeführte Phase Null wird in der Stadt Leipzig als Erfolgsmodell bewertet, da alle beteiligten Ämter und Betriebe frühzeitig im Prozess gehört und in die Zielformulierung einbezogen wurden. Dies sorgt für bessere Argumentationen. Durch die frühzeitige Offenlegung aller Belange können außerdem die für die Abwägungsprozesse wichtigen unterschiedlichen Anforderungen an den Straßenraum besser und differenzierter identifiziert werden.

Gleichermaßen wurde erkannt, dass nicht nur verwaltungsintern frühzeitige Abstimmungsbedarfe bestehen, sondern auch Beteiligungsprozesse von Bürger:innen, Gewerbetreibenden und der Politik so früh wie möglich angegangen werden müssen, um bereits zu Beginn des Planungsprozesses mit der Sensibilisierung anzufangen.

Wenn der politische Beschluss zur Verkürzung der Planungsphasen und der Verbesserung der internen Zusammenarbeit langfristig erfolgreich umgesetzt wird, könnte dies auch in anderen Bereichen der Stadtentwicklung von Vorteil sein und helfen, weitere Projekte schneller und effektiver umzusetzen.

Tabelle 1: Zeitleiste Projektverlauf

Jahr	Projektaktivitäten
2007	Erarbeitung eines integrierten Handlungskonzeptes mit Leitbild
2010	Start des Magistralenmanagements und Experimentierlabor
2012–2022	Städtebauliche Aufwertungs- und Umgestaltungsmaßnahmen von Plätzen
2022	Weiterführung der Magistralenentwicklung im Rahmen neuer Bauabschnitte, inhaltliche Vorbereitung für die Phase Null
2023–2024	Einführung der Phase Null und verschiedene Bürgerbeteiligungen in Form von Werkstätten und Online-Infoveranstaltungen zu den verschiedenen Bauabschnitten
2025	Zusammenführung der Ergebnisse der Phase Null in eine Beschlussvorlage
2026–2027	Geplanter Baubeginn für mehrere Abschnitte

Weitere Informationen und Kontakt

Webseite der Stadt Leipzig: <https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/unterwegs-in-leipzig/grossbaustellen/archiv/georg-schumann-strasse>

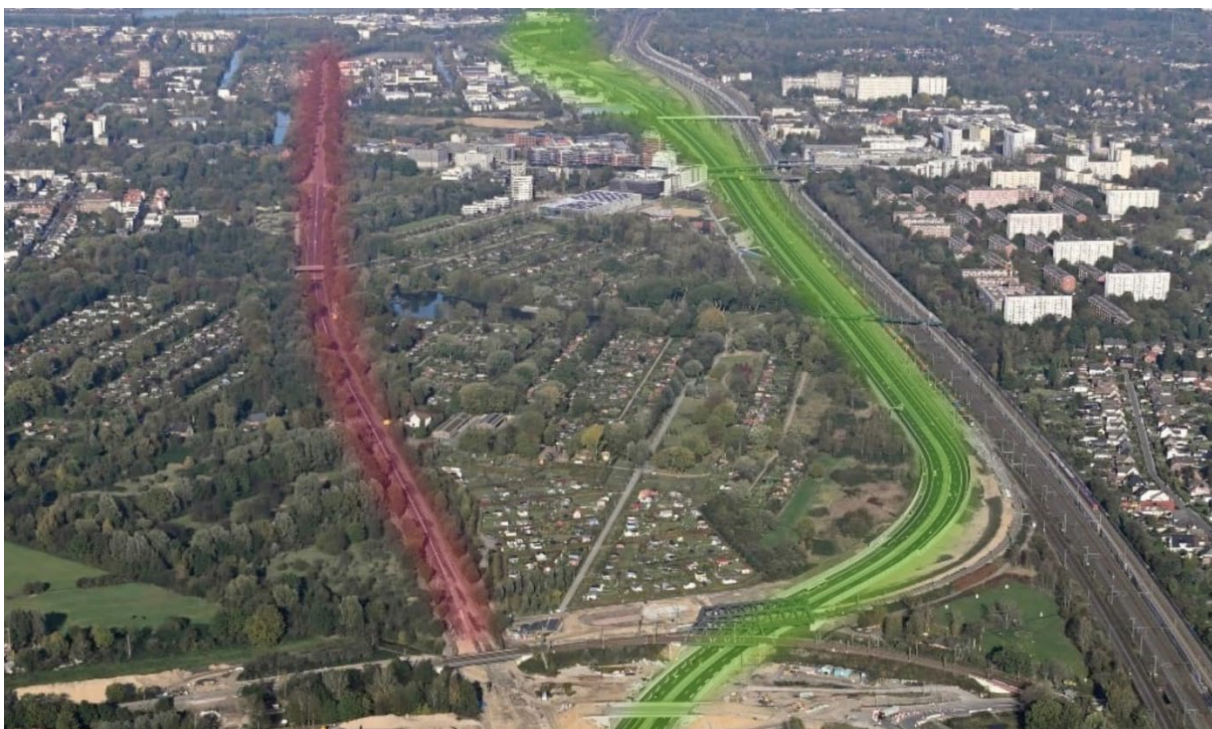
Kontakt: Stadtplanungsamt Stadt Leipzig, stadtplanungsamt@leipzig.de

4 Wilhelmsburger Reichsstraße B 75, Hamburg

Bündelung von Verkehrsträgern und Nachnutzung der freiwerdenden Verkehrsstrasse für Grüne Infrastruktur und Wohnungsbau

Die Verlegung der B 75 (Wilhelmsburger Reichsstraße) in einen gemeinsamen Verkehrskorridor mit Bahngleisen schaffte Raum, um die alte Trasse im Zentrum der Elbinsel Wilhelmsburg für die Stadtentwicklung zu nutzen. Durch die Bündelung der Bundesstraße mit dem Schienenweg wurde die Lärmbelastung der Umgebung deutlich reduziert. Auf den so gewonnenen Flächen wird der Wilhelmsburger Inselepark als zentrale Grüne Infrastruktur vervollständigt und drei Quartiere mit knapp 5.000 Wohneinheiten befinden sich aktuell in der Planung.

Abbildung 5: Alte und neue Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße



Verlauf der alten rückgebauten Trasse links (rot) und der neuen Trasse an den Gleisen rechts (grün)
Quelle: DEGES

4.1 Kontext und Ausgangslage

Die B 75 (Wilhelmsburger Reichsstraße) ist als zentrale Verbindung der Stadtgebiete nördlich und südlich der Elbe eine der meistbefahrenen Bundesstraßen in und um Hamburg: Rund 55.000 Fahrzeuge fahren täglich auf dieser Strecke, 10 Prozent davon sind LKWs. Als sogenannte freie Strecke (anbaufreie Bundesstraße in der geschlossenen Ortslage) ist dieser Abschnitt der Bundesstraße in der Baulast des Bundes. Vor der Gründung der Autobahn GmbH war die Freie und Hansestadt Hamburg bei der Planung und dem Bau der neuen Trasse bis zur Inbetriebnahme 2019 noch in Auftragsverwaltung des Bundes für die Bundesfernstraßen in Hamburg zuständig.

Anfang der 2000er Jahre bestand großer Handlungsbedarf. Die alte Trasse von 1951 verfügte über keine Standstreifen und keinen Lärmschutz. Außerdem war sie ein Unfallschwerpunkt und konnte den zunehmenden Verkehr nicht mehr aufnehmen. Statt einer erforderlichen Sanierung inkl. Ausbau der Bundesstraße auf der alten Trasse haben sich der Bund und das Land Hamburg für einen Neubau der Verkehrsstrasse entschieden. Nach sechs Jahren Bauzeit konnte die neue Trasse im

Jahr 2019 in Betrieb genommen werden. Wichtige Treiber bei der Realisierung dieses Vorhabens waren die Planungen für die Internationale Bauausstellung (IBA) und die Internationale Gartenschau (IGS) 2013 auf der Elbinsel Wilhelmsburg unter der Leitidee „Sprung über die Elbe“.

4.2 Ziele

Mit der Verlegung und dem Neubau dieses Abschnitts der B 75 wurden mehrere Ziele von unterschiedlichen Akteuren verfolgt. Die Bundesstraße selbst sollte auf dem neuesten Stand der Technik und mit ausreichenden Kapazitäten für die hohe Verkehrsbelastung realisiert werden (Reduzierung des Unfallgeschehens und Stabilisierung der Leistungsfähigkeit). Durch die Bündelung von zwei Verkehrsinfrastrukturen (Straße und Schiene) in einem gemeinsamen Nord-Süd-Korridor konnten zudem umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen realisiert werden, um eine flächenhafte Reduzierung der Gesamtlärmbelastung in den angrenzenden Wohngebieten zu erzielen. Und schließlich sollte der so entstehende Entwicklungsraum auf und entlang der alten Trasse für eine positive städtebauliche und soziale Entwicklung genutzt werden. Dort sollten nach Wegfall der trennenden Barriere insbesondere der Inseipark ausgebaut und neue Quartiere mit mehreren Tausend Wohnungen als neue Wilhelmsburger Mitte entwickelt werden.

4.3 Prozesse, Instrumente und Maßnahmen

Bei diesem Projekt handelt es sich um ein besonders herausforderndes Verfahren: Verschiedene Belange und Interessen mussten verschnitten und unterschiedliche Akteure koordiniert werden, um den Sanierungsbedarf der Bundesstraße, die Anforderungen der DB für die Nachnutzung ehemaliger Bahnflächen sowie die Interessen der Stadt Hamburg an der Stadtentwicklung in Wilhelmsburg in Einklang zu bringen. Die Stadt Hamburg hat für die Umsetzung in Auftragsverwaltung des Bundes als erstes westdeutsches Bundesland die DEGES mit der Planung und Realisierung des Vorhabens beauftragt.

Beteiligte Akteure

Die Federführung des Gesamtprojektes lag bei einem Lenkungskreis aus der Verkehrsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) in Auftragsverwaltung des Bundes für den Straßenbau, der Deutschen Bahn (DB) für den Schienenbau sowie der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) als Projektsteuerin. Für die Nachnutzung der alten Trasse waren und sind vor allem das Bezirksamt Hamburg-Mitte (Inseipark), die für Stadtentwicklung zuständige Behörde und die städtische Projektentwicklungsgesellschaft IBA Hamburg GmbH (Quartiersentwicklung) verantwortlich. Der Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) war für die Grundstücksgeschäfte zuständig.

Neubau der verkehrlichen Infrastrukturen

Zentrale Maßnahme war die Verlegung der Reichsstraße an die vorhandene Bahntrasse mit acht Gleisen Fernbahn und S-Bahn. Erforderlich waren hierfür der Neubau von 4,6 Kilometern neuer Straßenstrecke zwischen den Anschlussstellen Wilhelmsburg-Süd und Georgswerder. Die erforderliche Neustrukturierung der Bahnflächen erforderte den Rückbau von 3 Kilometern alter und den Neubau von 5,5 Kilometern neuer Gleisanlagen (Strecken-, Dispositions- und Abstellgleise). Ebenso mussten vier Brücken und ein Trog neugebaut sowie vorhandene Brücken umgebaut werden. Zudem wurde in diesem Kontext ein zweites Gleis für die Hafenbahn (Hohe Schaar) gebaut, das zentrale Bedeutung für den Gütertransport vom bzw. zum Hamburger Hafen hat.

Das Investitionsvolumen betrug insgesamt ca. 339 Mio. Euro, davon 184,4 Mio. Euro für die Bahnflächen. Die Kosten für den Neubau wurden in großen Teilen vom Bund getragen. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat die Planungskosten übernommen (ca. 62 Mio. Euro).

Lärmschutz

Ein wesentlicher Baustein der Maßnahmen war die Realisierung von 15 Kilometern Lärmschutz nach neuestem Standard für die Bundesstraße und die Bahngleise, davon 6,6 Kilometer nur für die Bahnstrecke. Die realisierten Lärmschutzwände sind zwischen 4,0 und 5,5 Meter hoch. Die Kosten für den Lärmschutz betragen ca. 59 Mio. Euro. Durch die Verlagerung der Trasse und den effizienten Lärmschutz wurden 240 Hektar Flächen von Grenzwert überschreitender Verlärmung entlastet und können so hochwertigen städtebaulichen Nutzungen zugeführt werden.

Abbildung 6: Rückbau der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße im Inseipark



Der Rückbau der Alttrasse wird im südlichen Abschnitt für den Lückenschluss des Inseiparks genutzt

Quelle: Bezirksamt Hamburg-Mitte, Stefan Melchior

Nachnutzung der Alttrasse für die Stadtentwicklung

Nach Rückbau der ca. 16,3 Hektar großen Trasse, die teilweise auf einem Damm erhöht verlaufen ist, stehen dieser Korridor und angrenzende Flächen für die Stadtentwicklung zur Verfügung. Im südlichen Teil entstehen Grünflächen für die Vergrößerung des Wilhelmsburger Inseiparks bzw. den Lückenschluss zwischen den beiden für die IGS realisierten Parkteilen. Vorgesehen sind hier die Pflanzung von 580 Bäumen und 6.000 Sträuchern, die Freilegung von Gewässern, die Schaffung von Wegeverbindungen sowie die Realisierung eines Radschnellweges.

Im nördlichen Teil ist in drei Quartieren umfangreicher Wohnungsbau mit insgesamt ca. 4.800 Wohneinheiten (WE) geplant. Davon entstehen im Elbinselquartier und im Wilhelmsburger Rathausviertel ca. 1.200 WE auf den Flächen der alten Trasse. Hinzu kommt perspektivisch auch noch das Inseiparkquartier ganz im Süden der Alttrasse. Den Wohnungsbau realisieren unterschiedliche Wohnungsbau-träger, darunter viele Baugemeinschaften sowie auch die BImA, die 375 Wohneinheiten im Rahmen der Wohnungsfürsorge für Bundesbedienstete plant. Gesteuert wird die Quartiersentwicklung von der IBA Hamburg GmbH, einer städtischen Projektentwicklungsgesellschaft.

Projektmanagement

Um dieses Pilotprojekt mit seiner komplexen Akteursstruktur gut zu steuern, wurden beim Projektmanagement neue Wege gegangen. Für die Planung der Bundesstraße lag die Federführung bei der Freien und Hansestadt Hamburg in Auftragsverwaltung für den Bund und für die Gleisanlagen bei der DB. Gemeinsam traten diese beiden Partner:innen auch als Vorhabenträger im Planfeststellungsverfahren auf. Mit der Durchführung beauftragte die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) die DEGES, die damit erstmals in West-deutschland tätig wurde. Sie hat als Projektmanagementgesellschaft den Um- bzw. Neubau von Straße und Schiene aus einer Hand geplant und realisiert. Dabei übernahm die DB die Bauherrenfunktion für den Gleisbereich.

Ein gemeinsames Lenkungsgremium auf Führungsebene (FHH, DB, DEGES) hat den Prozess während der Planungs- und Bauphase gesteuert. Gemeinsame Verträge zwischen FHH, DEGES und DB bildeten die Grundlage für die Zusammenarbeit.

4.4 Herausforderungen und Perspektiven

Wesentliche Entscheidungen, die bei der komplexen Akteurskonstellation für den Projektfortschritt notwendig waren, konnten unter anderem durch ein Lenkungsgremium auf Führungsebene herbeigeführt werden.

Für das gemeinsame Planfeststellungsverfahren waren aufwändige und ressourcenintensive Fachabstimmungen zwischen den beiden Vorhabenträgern FHH (Straße) und DB (Schiene) erforderlich. Auch der Kauf bzw. Tausch von Grundstücken für die Realisierung des Vorhabens war für die Akteure kein Alltagsgeschäft.

Der ursprünglich sehr ambitionierte Zeitplan mit einer Projektrealisierung bis zur IGS 2013 erwies sich als unrealistisch, da die Planung und der Bau mehr Zeit in Anspruch genommen haben. Daher mussten temporäre Zwischenlösungen realisiert werden, z. B. eine Fußgängerbrücke über die Bundesstraße sowie Flüsterasphalt auf der Fahrbahn, um die Beeinträchtigung der Gartenschau durch den Verkehr auf der bestehenden Bundesstraße möglichst gering zu halten.

Die Quartiersentwicklung im nördlichen Abschnitt der alten Trasse verzögert sich aktuell durch Herausforderungen bei der Schaffung von Baurecht für den geplanten Wohnungsbau. Daher können die Potenziale durch den Rückbau der Bundesstraße erst in einigen Jahren umfassend genutzt werden.

4.5 Innovationen und Synergien

Das Projekt verfolgte bei verschiedenen Aspekten innovative Ansätze. So wurden der Um- bzw. Neubau von Straße und Schiene und die Bündelung von Trassen verschiedener Verkehrsträger aus einer Hand durch die DEGES im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg realisiert. Dadurch konnten die Maßnahmen zeitlich und inhaltlich koordiniert aufeinander abgestimmt realisiert werden.

Beim Lärmschutz konnte eine signifikante Reduzierung der Lärmbelastung erreicht werden. Heute belasten beide Emissionsquellen (Bundesstraße und Bahntrasse) zusammen die angrenzenden Stadtgebiete weniger stark als in der Vergangenheit die Bahntrasse allein. Gleichzeitig wird durch die Nutzung zuvor ungenutzter Bahnflächen für die Straße und den Rückbau der alten Trasse im Sinne der Ressourceneffizienz heute eine höhere Verkehrsleistung auf weniger Fläche erreicht.

Besonders ausgeprägt sind die Synergien dieses Infrastrukturvorhabens mit der Stadtentwicklung. Durch den Rückbau der Bundesstraße können der Wilhelmsburger Inseelpark als wesentliche urbane Grüne Infrastruktur für den Stadtteil weiterentwickelt und vervollständigt sowie perspektivisch drei Quartiere als „Neue Mitte Wilhelmsburg“ realisiert werden.

Abbildung 7: Qualitäten der multifunktionalen Gestaltung mit urbaner Grüner Infrastruktur



Visualisierung der durch die multifunktionale Nachnutzung der alten Trasse sowie die Gestaltung der neuen Bundesstraße angestrebten Ziele und Mehrwerte

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Zielgrafik (bgmr/HCU)

Erkenntnisse

Trotz der Sonderbedingungen der IBA und IGS liefert das Projekt wertvolle Erkenntnisse für andere Vorhaben, wie durch die Verknüpfung des Aus- oder Neubaus von Verkehrsinfrastrukturen mit Stadtentwicklungszielen Qualitäten der multifunktionalen Nutzung und Gestaltung mit urbaner Grüner Infrastruktur geschaffen werden können.

Der Handlungsdruck bei den Verkehrsinfrastrukturen (Sanierungs- und Ausbaubedarfe bei Straße und Schiene) konnte durch die Verbindung mit zwei Großprojekten (IBA und IGS) mit stadtentwicklungspolitischen Zielen (Quartiersentwicklung und Inseipark) kombiniert werden.

Erfolgsfaktoren bei der Realisierung waren insbesondere die intensive Kommunikation zwischen den unterschiedlichen Beteiligten im gesamten Prozess und die klaren Entscheidungsstrukturen auf Leitungsebene – mit dem Vorteil, dass in einem Stadtstaat die Wege kurz sind und die Freie und Hansestadt Hamburg damals für die Bundesstraße in Auftragsverwaltung des Bundes verantwortlich war. Kommunikationsstrategien sind für derartige Projekte und Prozesse hilfreich, ebenso die frühzeitige und umfassende Kommunikation des Vorhabens im Stadtraum (Bürgerbeteiligung).

Auch die Zusammenarbeit mit einer im Bereich komplexer Verkehrsprojekte erfahrenen Projektentwicklungs- und Realisierungsgesellschaft wie der DEGES war von großem Nutzen, um die Vielzahl der einzelnen Maßnahmen zu bündeln und das Gesamtprojekt aus einer Hand zu steuern. Um Kompetenzen zusammenzuführen, Maßnahmen abzustimmen und das Vorgehen zu koordinieren, wurde das Planfeststellungsverfahren von beiden Vorhabenträgern Straße und Schiene gemeinsam durchgeführt.

Die rückgebaute alte Trasse der Bundesstraße bietet nun Raum für umfangreiche Stadtentwicklungsprojekte. Neben dem Lückenschluss des Wilhelmsburger Inseiparks als zentraler Grüner Infrastruktur für die Elbinsel (vorher durch die B 75 zerschnitten) mit neuen Wegeverbindungen und

der Öffnung von Gewässern ist hier die geplante und noch zu realisierende Quartiersentwicklung im Norden mit insgesamt knapp 5.000 Wohneinheiten (davon ca. 1.200 WE auf den Flächen der alten Trasse) zu nennen. Diese Entwicklung profitiert auch von der reduzierten Lärmbelastung durch die neue Trassenführung bzw. den verbesserten Lärmschutz.

Tabelle 2: Zeitleiste Projektverlauf

Jahr	Projektaktivitäten
2008	Hamburg beauftragt (als erstes westdeutsches Bundesland) die DEGEG/Machbarkeitsstudie
2009	Beteiligungsverfahren zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße sowie zur Hafenerweiterung
2009/10	Planung Bahnanlagen und Entwurf
2011	Gemeinsames Planfeststellungsverfahren von FHH und DB wird eingeleitet
2012	Bezirkliches Beratungsgremium zum Verkehr in Wilhelmsburg und Veddel
2013	Planfeststellung (Juni 2013) und 1. Spatenstich
2013	IGS Wilhelmsburg und IBA Wilhelmsburg: Erste Maßnahmen (Lärmschutz Bahn und Fußgängerbrücke) bereits realisiert
2015	Alle Klagen gegen die Planfeststellung abgeschlossen/geklärt
2017	Aufstellungsbeschluss B-Plan Wilhelmsburg 91 „Wilhelmsburger Rathausviertel“ (bis heute keine Feststellung)
2019	Inbetriebnahme/Freigabe der neuen Strecke für den Verkehr (6. Oktober 2019) und Stilllegung der alten Trasse
2019	IBA Hamburg bekommt Auftrag für den Rückbau der alten Trasse
ab 2020	Rückbau der alten Trasse durch die IBA (Entsiegelung, Rückbau Technik)
2021	Endgültige Fertigstellung der neuen Trasse
ab 2021	Erste vorgezogene Maßnahmen im 1. BA Inselepark
2022	Der Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) erwirbt die 163.000 Quadratmeter große ehemalige Trassenfläche für rund 6,4 Mio. Euro vom Bund/der BImA (Februar 2022)
2023	LIG kauft Flächen im südlichsten Abschnitt der alten Trasse vom Bund (Streuobstwiese Kückenbracksweg) für die Entwicklung des Inseleparkquartiers
2024	Bebauungsplanung für das Rathausviertel (B-Plan Wilhelmsburg 91) wird abgeschlossen

Weitere Informationen und Kontakt

Projektwebseite der DEGEG: <https://www.deges.de/projekte/projekt/b-75-wilhelmsburger-reichsstrasse/>

Kontakt: Sebastian Haß, Bereichsleiter, DEGEG Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Hass@degges.de

5 Klimaresiliente Bahnhofsgestaltung

Arbeitshilfe „Der Klimacheck“ in der Planungsphase Null

Die Arbeitshilfe „Planungsphase Null: Der Klimacheck“ der Deutschen Bahn (DB) bietet einen strukturierten Einstieg zur frühzeitigen Integration von Klimaanpassungsmaßnahmen in die Planung von Bahnhöfen und deren Umfeld. Sie hilft, Risiken wie Überflutung und Hitzebelastung systematisch zu analysieren, standortspezifische Ziele zu formulieren und erste Maßnahmenansätze abzuleiten.

Abbildung 8: Umgestalteter Bahnsteig am Bahnhof Hamburg-Harburg



Großzügige Grünflächen und Sitzgelegenheiten auf dem Bahnsteig

Quelle: Eigenes Foto, bgmr

5.1 Kontext und Ausgangslage

Die Arbeitshilfe „Der Klimacheck“ der DB im Bereich Personenbahnhöfe der DB InfraGO AG ist ein interner Leitfaden, der sich konkret mit der Planungsphase Null beschäftigt und diese als vorgeschaltetes Instrument zur Prüfung vor Planungsbeginn versteht. Es besteht der Anspruch, die Bahnhofsplanung der DB systematisch auf die Herausforderungen des Klimawandels auszurichten und erste Schritte zu einer klimaresilienten Umgestaltung von Bahnhofsumfeldern (Bahnhofsvorplätze und Bahnsteige) zu unternehmen. Anlass ist die zunehmende klimatische Belastung urbaner Räume – insbesondere der stark versiegelten und häufig überhitzten Bahnhofsvorplätze. Diese Orte, die täglich bundesweit von Millionen Menschen genutzt werden, sind nicht nur Verkehrsknotenpunkte, sondern auch Transiträume und Aufenthaltsorte in den Stadtzentren. Gleichzeitig stehen sie exemplarisch für urbane Problemzonen im Hinblick auf Überflutung, Hitzestress und mangelnde Kühlungsreserven. Mit ihren 5.400 Bahnhöfen liegen ein erhebliches Flächenpotenzial und eine besondere Verantwortung zur Prävention/Klimaanpassung bei der DB. Doch bislang fehlt es an einer strukturierten Herangehensweise, um Klimathemen frühzeitig in die Planungs- und Umbauprozesse zu integrieren.

Hier setzt die Arbeitshilfe der DB an: Sie wurde entwickelt, um ein praxistaugliches Werkzeug für die früheste Planungsphase bereitzustellen – die sogenannte Planungsphase Null – also noch

vor konkreten Entwürfen oder Investitionsentscheidungen. Herzstück dieser Phase ist der Klimacheck, der eine erste Standortanalyse ermöglicht und aufzeigt, ob und in welchem Umfang Handlungsbedarf zur Klimaanpassung besteht. Die Arbeitshilfe richtet sich als bahninterne Orientierungshilfe insbesondere an die Planungsverantwortlichen der DB. Es werden aber auch die Schnittstellen zu den kommunalen Akteur:innen im Planungsumfeld aufgezeigt und Hinweise für die Einbindung von Fachplaner:innen gegeben, die an der Transformation von Bahnhofsvorplätzen beteiligt sind. Der Klimacheck dient dabei als Orientierungshilfe, um lokale Gegebenheiten frühzeitig zu bewerten, relevante Akteure einzubinden und erste Zielsetzungen zu formulieren. Auf Basis dieser Vorprüfung können im Anschluss weiterführende Planungsschritte – etwa eine Machbarkeitsstudie oder konkrete Investitionsplanungen – gezielt angestoßen werden.

5.2 Ziele

Das zentrale Ziel der Arbeitshilfe ist es, Klimaanpassung als festen Bestandteil in die Planung und Umgestaltung von Bahnhofsvorplätzen und deren Umfeld zu integrieren. Die frühe Integration ist entscheidend, um Fehlplanungen und teure Nachbesserungen zu vermeiden. Im Fokus stehen drei übergeordnete thematische Zielbereiche:

- ▶ Regenwasserbewirtschaftung und Überflutungsvorsorge,
- ▶ Hitze- und Dürrevorsorge sowie
- ▶ Nutzungsanforderungen und Aufenthaltsqualität.

Diese drei Zielbereiche sind nicht isoliert zu betrachten. Vielmehr liegt ein zentrales Anliegen der Arbeitshilfe darin, Verknüpfungen und Synergien zwischen ihnen herzustellen.

Die Zielsetzung der Arbeitshilfe ist dabei bewusst mehrdimensional: Sie richtet sich sowohl an die strategische Steuerungsebene innerhalb der DB als auch an die konkreten Planungsverantwortlichen vor Ort. Die Arbeitshilfe zielt somit nicht nur auf konkrete bauliche Veränderungen, sondern auch auf einen Paradigmenwechsel in der Planung. Ein zentrales strategisches Ziel ist darüber hinaus die Weiterentwicklung der Zukunftsbahnhöfe. Zukunftsbahnhöfe der DB sind modernisierte Bahnhöfe, die nach einem ganzheitlichen Konzept gestaltet werden, um den Komfort und die Barrierefreiheit für Reisende zu verbessern. Dabei werden neben den Bahnhofsgebäuden auch Vorplätze und die Anschlussmobilität berücksichtigt. Das Ziel ist es, insgesamt 1.800 Bahnhöfe, jährlich etwa 100 Bahnhöfe, zu Zukunftsbahnhöfen zu entwickeln, um die Schieneninfrastruktur nachhaltig und kundenfreundlich zu gestalten. Dafür bedarf es einer Schaffung von Grundlagen zur Priorisierung von Handlungsempfehlungen auf Basis einer differenzierten Bewertung der einzelnen Bahnhöfe. Die DB verfolgt mit diesem Programm das Ziel, ausgewählte Bahnhöfe zu innovativen Vorreitern einer modernen, nachhaltigen und kundenorientierten Infrastruktur zu machen und in die Umsetzung zu bringen. Ziel aller Aktivitäten ist eine Verstetigung als Standardinstrument, auch über das Programm der Zukunftsbahnhöfe hinaus.

5.3 Prozesse, Instrumente und Maßnahmen

Beteiligte Akteure

Federführung: DB InfraGO AG – Bereich Personenbahnhöfe

Weitere zentrale Akteure:

- ▶ Lokale Bahnhofsmanagements
- ▶ Kommunale Stadtplanungs- und Umweltämter
- ▶ DB-Beteiligte (u. a. Zukunftsbahnhöfe-Programm)
- ▶ Externe Fachplaner:innen

Drei-Stufen-Modell

Die Arbeitshilfe formuliert keine starren Vorgaben, sondern leitet durch Fragen, Methoden und Analysen zur Ableitung standortbezogener Ziele. Dabei wird eine klare dreistufige Struktur für die klimaresiliente Planung von Bahnhöfen und deren Umfeldern vorgeschlagen.

1. Klimacheck

Basis ist eine fundierte Grundlagenrecherche. Es wird geprüft, welche kommunalen und bahnseitigen Planungsunterlagen, Karten, Gutachten und Konzepte bereits vorliegen. Dazu gehören u. a. Starkregengefahrenkarten, Hitzekarten, Freiraumkonzepte, Klimaanpassungsstrategien oder Bodenuntersuchungen. Anschließend erfolgen eine Vor-Ort-Begehung und Stakeholder-Abstimmungen. Neben der Analyse von Daten ist die Ortskenntnis zentral. Eine Ortsbegehung mit Vertreter:innen der DB, der Stadtverwaltung sowie weiteren Schlüsselakteuren dient dazu, konkrete Problemlagen (z. B. Wasseransammlungen bei Starkregen, fehlender Schatten, Engstellen) zu erkennen und lokal verortete Kenntnisse aufzunehmen. Basierend auf der Analyse erfolgt eine Einschätzung der bestehenden Defizite und Potenziale in den drei Handlungsfeldern (Regenwasser, Hitze/Dürre, Nutzung). Daraus werden erste Ziele und Empfehlungen für das weitere Vorgehen formuliert.

2. Klimaanpassungskonzept/Machbarkeitsstudie

Wenn sich im Klimacheck ein signifikanter Handlungsbedarf zeigt, folgt die zweite Stufe: ein vertiefendes Klimaanpassungskonzept. Dieses wird in der Regel in Form einer Machbarkeitsstudie erarbeitet. Über eine vertiefte Bestandsaufnahme und Vulnerabilitätsanalyse können Erkenntnisse aus der Planungsphase Null vertieft, ergänzt und fachlich konkretisiert werden. Die bereits skizzierten Ziele werden ausdifferenziert und in konkrete planerische und technische Maßnahmen übersetzt. Die Klimaanpassungsmaßnahmen müssen mit anderen Anforderungen – wie Mobilität, Sicherheit, Gestaltung, Denkmalschutz – in Einklang gebracht werden. Das Klimaanpassungskonzept verfolgt dabei einen integrativen Ansatz, der verschiedene Planungsdimensionen verknüpft. Die Machbarkeitsstudie bietet zudem eine Grundlage, um den finanziellen Aufwand abzuschätzen, Fördermöglichkeiten zu prüfen und eine solide Grundlage für politische oder administrative Entscheidungsprozesse zu schaffen. Daraufhin folgt die Umsetzung in den Leistungsphasen 1–9 nach HOAI.

3. Modellprojekte/Umsetzung

Die Planungsphase Null und insbesondere der Klimacheck sind ein neues Instrument. Ausgewählte Bahnhöfe sind daher besonders geeignet, um diese Methodik praxisnah zu testen: Wie funktioniert der strukturierte Einstieg in die Klimaanalyse vor Ort? Welche Daten liegen vor, welche müssen ergänzt werden? Wie lassen sich Ziele konkret formulieren und wo liegen Hür-

den bei der Umsetzung? Die Erkenntnisse aus diesen Projekten fließen zurück in die Weiterentwicklung der Arbeitshilfe – ein klassisches „Learning by doing“-Prinzip. Im Rahmen der Zukunftsbahnhöfe wurden 16 Bahnhöfe als Modellversuch ausgewählt und umgesetzt mit dem Ziel, schließlich alle 1.800 Zukunftsbahnhöfe zu qualifizieren. Die ersten Modellprojekte zum Klimacheck wurden bereits in Hamburg-Harburg, Potsdam Griebnitzsee und Flensburg umgesetzt – weitere sollen folgen. Die weiteren Planungsschritte nach der Phase Null differenzieren sich aus. Aufgrund der Komplexität der unterschiedlichen Belange wurde in Hamburg-Harburg eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. In Flensburg wurde unter Berücksichtigung der Planungsphase Null durch die Stadt Flensburg ein Freiraumwettbewerb ausgelobt. In Potsdam Griebnitzsee konnte die Umgestaltung der Freianlagen konkret eingeleitet werden.

Abbildung 9: Umgestalteter Bahnhof Erfstadt



Neu gestaltetes Wetterschutzhaus und Wildblumenwiese auf dem Bahnsteig in Erfstadt
Quelle: Deutsche Bahn AG/Axel Hartmann Fotografie

5.4 Herausforderungen und Perspektiven

Bahnhofsvorplätze sind Schnittstellenräume zwischen Verkehr/Mobilität, Stadtgestaltung, öffentlichem Raum und Umwelt. Entsprechend groß ist die Zahl der beteiligten Akteure: DB InfraGO, Bahnhofsmanagement, kommunale Stadtplanungs- und Umweltämter sowie Tiefbauämter, Verkehrsplaner:innen, Wasserwirtschaft, ggf. Denkmalschutz, Anwohner:innen und zivilgesellschaftliche Gruppen.

Die Herausforderung besteht darin, frühzeitig alle relevanten Perspektiven zu integrieren und tragfähige Kooperationsprozesse aufzusetzen. Zudem unterscheiden sich Bahnhofsvorplätze stark in ihrer baulichen, funktionalen und klimatischen Ausgangslage. Hinzu kommt, dass sich von 2.900 Bahnhöfen mit Flächen im Umfeld nach Schätzungen der DB weniger als 10 Prozent in ihrem alleinigen Eigentum befinden. Ungefähr ein Drittel der Flächen befindet sich im ausschließlichen Eigentum Dritter. Die Handlungsspielräume sind daher komplex und abhängig von den jeweiligen Kommunen und den Eigentümer:innen. Zudem gehört die Umgestaltung der

Bahnhofsplätze nicht zum Kerngeschäft der DB und andere Themen haben oftmals Priorität, was sich auch in der finanziellen Ausstattung solcher Maßnahmen widerspiegelt. Ein standardisiertes Vorgehen ist daher nicht möglich. Stattdessen erfordert jede Planung eine kontextspezifische Anpassung der Instrumente und Herangehensweisen.

Eine finanzielle Herausforderung ist dabei, dass die DB zu Infrastrukturförderprogrammen oft keinen Zugang hat, da diese i. d. R. nicht von Bundeseinrichtungen genutzt werden können, sondern vorrangig den Kommunen vorbehalten sind. Dies führt in der Praxis zu einer komplizierten „Spaghetti-Förderung“, die Mittel aus ganz unterschiedlichen Quellen und Strängen zusammenführt. Wünschenswert wäre ein Förderprogramm, in dem alle relevanten Themen im Bahnhofsumfeld förderfähig sind (Anschlussmobilität, Aufenthaltsqualität, Klimaanpassung etc.) oder Zugangsbedingungen in aktuell horizontal aufgestellten Programmen erleichtert werden.

Die Arbeitshilfe der DB versucht eine zentrale Lücke in der bisherigen Planungspraxis zu schließen: Sie schafft einen verbindlichen, nachvollziehbaren Einstieg in die klimaresiliente Bahnhofsgestaltung. Der Klimacheck bietet eine methodische Klammer, um technische, gestalterische und städtebauliche Anforderungen miteinander zu verknüpfen. Er kann als moderierendes Instrument dienen, um die unterschiedlichen Akteursgruppen zusammenzubringen, Wissenslücken zu identifizieren und auf gemeinsame Ziele hinarbeiten. Durch die fundierte Herleitung des Handlungsbedarfs entsteht eine klare Argumentationsbasis für Entscheidungsträger:innen und mögliche Fördermittelgeber.

5.5 Innovationen und Synergien

Klimaanpassung an Bahnhöfen ist weit mehr als ein Pflichtprogramm zur Gefahrenabwehr und zum Schutz kritischer Infrastruktur. Sie birgt ein enormes Potenzial für Mehrfachnutzung und Komfort auf diesen Flächen. Multifunktionale Räume können einen hohen Nutzwert bei begrenztem Platzangebot bieten. Dies bietet einen entscheidenden Vorteil in dichten, funktional überlasteten Bahnhofsumfeldern. Die Verknüpfung von technischen Systemen und naturbasierten Lösungen kann ein wichtiger Anknüpfungspunkt sein. Dabei versteht die DB eine Generalisierung dieser Themen als Chance für Klimaanpassungsmaßnahmen und sucht nach Gelegenheitsfenstern für die Umsetzung dieser Maßnahmen.

Mit der Arbeitshilfe entsteht ein neues Instrument, welches fachliche Komplexität strukturiert und übersetzbar macht. Der Klimacheck bringt unterschiedliche Akteure an einen Tisch, sorgt für ein gemeinsames Grundverständnis und strukturiert die Diskussion über Zielsetzungen, Datenlagen und Maßnahmenpakete. Er dient als erster elementar wichtiger Baustein jeder Planung und steckt die wichtigsten Ziele ab.

Relevante Aspekte für den Prozess und die Umsetzung sind die Priorisierung von Maßnahmen und Investitionen bzw. die Auswahl von Standorten, die Akzeptanz der Themen durch die Verantwortlichen, die Ableitung von Standards für die Gestaltung und die Unterhaltung sowie die Herausarbeitung von Mehrwerten und Synergien.

Abbildung 10: Qualitäten der multifunktionalen Gestaltung mit urbaner Grüner Infrastruktur



Visualisierung der durch die multifunktionale Planung und Gestaltung von Bahnhofsumfeldern mit urbaner Grüner Infrastruktur angestrebten Ziele und Mehrwerte

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Zielgrafik (bgmr/HCU)

Erkenntnisse

Klimaanpassung beginnt früher als gedacht und wirkt langfristiger als geplant. Die Planungsphase Null ist Voraussetzung und keine optionale Zusatzleistung für eine Zielfindung und eine zielgerichtete, wirksame Umsetzung.

Die Planung muss ortsbezogen und flexibel erfolgen – Standardlösungen greifen zu kurz. Jeder Standort bringt eigene Herausforderungen, Akteurskonstellationen und räumliche Bedingungen mit sich. Entsprechend wichtig ist ein flexibles Instrument wie der Klimacheck, das strukturgebend ist, aber nicht schematisch einen Standard vorgibt.

Frühzeitige Abstimmungen mit lokalen Akteur:innen/relevanten Stakeholdern sparen Zeit und vermeiden spätere Planungsverzögerungen.

Umfangreiche Datengrundlagen existieren meist bei den verschiedenen Beteiligten, werden aber häufig nicht systematisch verknüpft oder sind schwer zugänglich. Das Modellprojekt zeigt Wege auf, wie vorhandenes Wissen aktiviert und eingebunden werden kann, um uGI auf den Weg zu bringen.

Tabelle 3: Zeitleiste Projektverlauf

Jahr	Projektaktivitäten
2021–2022	Erarbeitung der Arbeitshilfe „Planungsphase Null: Der Klimacheck“
Seit 2024	In Anwendung
Bis 2030	Umsetzung von 1.800 Zukunftsbahnhöfen

Weitere Informationen und Kontakt

Webseite Zukunftsbahnhöfe:

<https://www.dbinfrago.com/web/unternehmen/zielbild-infrastruktur/zukunftsbahnhof>

Webseite Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz:

<https://bahnhofsvorplatz.dbinfrago.com/kompetenzstelle>

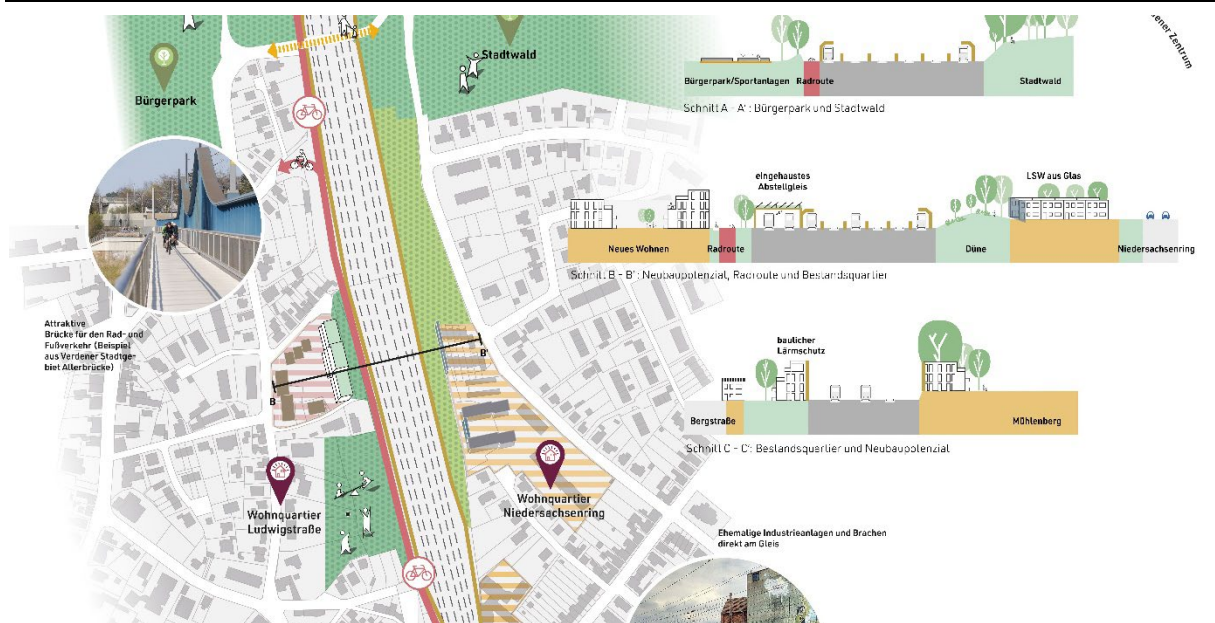
Kontakt: Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz und Anschlussmobilität der DB, vorplatz@deutschebahn.com

6 Städtebauliche Begleitplanung, Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller)

Instrument zur Verknüpfung von Stadtentwicklung und Infrastrukturentwicklung

Die städtebauliche Begleitplanung ermöglicht als kooperatives Verfahren und informelles Planungsinstrument eine integrierte Betrachtung des urbanen Umfeldes entlang von Verkehrsstraßen, für die ein Aus- oder Neubau geplant ist. Hierbei werden nach Möglichkeit alle relevanten Fachplanungen berücksichtigt. In einem Praxis-Check wurde dieses Instrument im Rahmen des geplanten Streckenausbaus der Bahnstrecke Rotenburg–Verden u. a. für die Stadt Verden (Aller) 2020 erprobt. 2025 wurde das Verfahren für die gesamte Strecke zwischen Rotenburg und Verden offiziell gestartet.

Abbildung 11: Perspektivplan Verden (Aller) aus der Städtebaulichen Begleitplanung



Quelle: Stadt Verden (Aller) und BPW Stadtplanung

6.1 Kontext und Ausgangslage

Für das Großprojekt Hamburg/Bremen–Hannover (Alpha-E) wurde im „Dialogforum Schiene Nord“ ein Schienenausbau im Konsens zwischen der DB und den betroffenen Kreisen und Gemeinden angestrebt. Ende 2015 wurde der Ergebnisbericht des Dialogforums vorgelegt. Hieran hat der Praxis-Check für die Städtebauliche Begleitplanung angeknüpft, der im Rahmen einer wissenschaftlichen Begleitung des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU) in Kooperation mit zwei Planungsbüros (Lärmkontor GmbH und BPW Stadtplanung) durchgeführt wurde. Der Praxis-Check wurde vom Land Niedersachsen gefördert. Das Projekt fokussierte sich räumlich auf den zweigleisigen Ausbau der Strecke Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) in den Siedlungsbereichen der beteiligten Kommunen und die potenziellen, vor allem städtebaulichen Auswirkungen für die betroffenen Quartiere und deren Einwohnerschaft.

2020 wurden im Anschluss an eine Begehung der untersuchten Streckenabschnitte zum Auftakt ein Verwaltungsworkshop und eine Ideenwerkstatt mit Bürger:innen und der Politik durchgeführt. Begleitet wurde das Vorhaben durch einen Projektbeirat für das Gesamtvorhaben.

Im ersten Schritt ging es um die Folgewirkungen des Schienenausbauvorhabens für die betroffenen Kommunen, insbesondere um den zu realisierenden Lärmschutz. Im zweiten Schritt stand die Erarbeitung von möglichen Szenarien und Lösungsansätzen in Alternativen im Fokus.

Ein zentrales Ergebnis dieses Verfahrens ist ein Bundestagsbeschluss aus dem Juni 2021 (Drucksache 19/31088) zur Ausbaustrecke Rotenburg–Verden als Grundlage für die Realisierung und die Finanzierung des übergesetzlichen Schallschutzes entlang der Strecke. Die Bereitstellung von Fördermitteln des Landes Niedersachsen ermöglicht nun die reale Durchführung einer städtebaulichen Begleitplanung für diesen Streckenabschnitt, die Anfang 2025 vergeben worden ist.

6.2 Ziele

Das informelle Instrument der städtebaulichen Begleitplanung zielt auf eine integrierte Betrachtung des städtebaulichen Umfeldes von Infrastrukturmaßnahmen unter Einbeziehung aller relevanten Fachplanungen. Dabei werden städtebauliche, baukulturelle, freiraumplanerische, stadtklimatische, ökologische, verkehrliche und ökonomische Aspekte berücksichtigt. Es handelt sich hierbei um keine Ausführungsplanung, sondern um einen Prozess zur Erarbeitung eines Fachgutachtens, das Handlungsbedarfe aufzeigt und Alternativen bzw. Varianten entwickelt. Angestrebt wird in dem Prozess ein regionaler Konsens zur Ausbauplanung der DB.

Aus planerischer Sicht bietet das Verfahren verschiedene Chancen. Hierzu zählen zum Beispiel die Erarbeitung kreativer städtebaulicher Alternativen statt rein ingenieurstechnischer Lösungen, die Erweiterung des Kompetenzspektrums im Lärminderungsdiskurs, die Erhöhung der Akzeptanz durch das Aufzeigen von Perspektiven für einen erweiterten Betrachtungsraum sowie die vorausschauende Verhinderung von Konflikten, Vorkaufsrechtssatzungen und Anpassungen von Planungsrecht. Insbesondere Schallschutzmaßnahmen sollen städtebaulich so verträglich wie möglich realisiert und in das Orts- oder Stadtbild integriert werden. Ebenso bietet der Prozess die Möglichkeit, Grundlagen für die Einwerbung verschiedener Förderprogramme zu schaffen.

6.3 Prozesse, Instrumente und Maßnahmen

Beteiligte Akteure

Federführung: Alle betroffenen Anrainerkommunen (Stadt Rotenburg (Wümme), Samtgemeinde Sottrum, Samtgemeinde Bothel, Gemeinde Kirchlinteln und Stadt Verden (Aller)) und die beauftragten Planungsbüros (BPW Stadtplanung, LÄRMKONTOR GmbH und Horeis+Blatt Landschaftsarchitekten)

Weitere zentrale Akteure:

- ▶ DB InfraGO AG
- ▶ Anlieger, Politik und Verwaltung
- ▶ Land Niedersachsen (Fördermittelgeber)
- ▶ Wissenschaftliche Begleitung des Praxis-Checks: DIFU (Deutsches Institut für Urbanistik)

Stadträumliche Betrachtung

Im Rahmen einer detaillierten stadträumlichen Betrachtung/Umfeldbetrachtung werden verschiedene Aspekte analysiert. Genauer untersucht werden z. B. Bausubstanz, Nutzungen, Sanierungsbedarfe, Barrieren und Verbindungen (Fußgängertunnel, Überwege), Lärmbelastung, Grünvernetzung und Potenzialflächen. Diese Analyse ermöglicht eine integrierte Zusammenschau von städtebaulichen, baukulturellen, freiraumplanerischen, stadt-klimatischen, ökologischen, verkehrlichen und ökonomischen Aspekten. Dabei stehen die möglichen Folgewirkungen des verkehrsinfrastrukturellen Vorhabens im Fokus.

Szenarien und Handlungsempfehlungen

Nach der detaillierten Umfeldanalyse werden Szenarien und Handlungsempfehlungen erarbeitet. Hierzu zählen auch Vorschläge für Instrumente und Verfahren, wie die Empfehlungen umgesetzt werden können, z. B. Voruntersuchungen, städtebauliche Rahmenplanungen, städtebauliche Entwürfe oder Nutzungskonzepte. Die integrative Betrachtung ermöglicht die Identifizierung von Potenzialen und Synergien, deren Nutzung sowohl das Infrastrukturvorhaben als auch die Stadtentwicklung optimieren kann.

Perspektivplan

In einem Perspektivplan werden die Maßnahmenvorschläge im Umfeld der betroffenen Verkehrsstrasse zusammengeführt.

Gute Beispiele/Referenzen

Ergänzt werden diese Empfehlungen mit Hinweisen auf Best-Practice-Beispiele aus der Praxis, etwa für Lärmschutz oder Gestaltung. Hierdurch können städtebauliche Alternativen zu den bislang üblichen rein ingenieurstechnischen Lösungen aufgezeigt werden.

6.4 Herausforderungen und Perspektiven

Die Zusammenstellung und Verschneidung von Informationsgrundlagen sowohl von den beteiligten Kommunen als auch von der DB ist eine wesentliche Voraussetzung für den Prozess der Städtebaulichen Begleitplanung.

Lokale Expertise aus der kommunalen Verwaltung und aus der Bevölkerung muss gebündelt werden. Zusätzlich bedarf es – abhängig von den identifizierten Problemen und Aufgaben – der Expertise von beauftragten Fachgutachtern für spezifische Fragestellungen und die Recherche guter Beispiele.

Aus lokal unterschiedlichen Gegebenheiten (z. B. Stadt – Dorf, Innenstadt – Ortslagen) resultieren auch differenzierte Fragestellungen und Vertiefungsbedarfe. Neben der strategischen Auseinandersetzung mit dem Gesamtraum müssen daher auch konkrete Einzelfälle berücksichtigt werden.

In regionalen Zusammenhängen, wie in diesem Praxisbeispiel, sind interkommunale Austauschformate zusätzlich zur stadt- oder ortsbezogenen Einzelbetrachtung wichtig. Dabei muss jedoch die Entscheidungshoheit der Kommunalpolitik berücksichtigt bleiben.

Eine besondere Herausforderung für die Kommunen ist die Finanzierung der Städtebaulichen Begleitplanung. Auch ein begleitendes Budget muss gesichert sein – sowohl für den Planungs- und Beteiligungsprozess in den Kommunen als auch für die Beauftragung von Gutachten, Prüfungsaufträgen, Wettbewerben, Vertiefungs- bzw. Machbarkeitsstudien oder Visualisierungen. Insbesondere für kleine Kommunen ist diese Aufgabe aufgrund personeller Engpässe, fehlender Expertise und hoher Kosten in der Regel nicht leistbar. Entsprechend sollten das Verfahren und der kommunale Zusatzaufwand als Teil der Infrastrukturmaßnahme (Vorplanung oder Teil der Planfeststellung) gewertet und entsprechend vom Planungsträger finanziert werden.

Abbildung 12: Bestandsgebäude an der Ausbaustrecke in Verden (Aller)



Quelle: BPW Stadtplanung

6.5 Innovationen und Synergien

Wenn die städtebauliche Begleitplanung Teil des Planfeststellungsverfahrens werden würde oder diesem zwingend vorgeschaltet wäre wie der Landschaftspflegerische Begleitplan, würde dies eine Optimierung sowohl der Infrastrukturvorhaben als auch der Stadt- und Gemeindeentwicklung durch die integrative Betrachtung und die mögliche Ausschöpfung von Potenzialen und Synergieeffekten zwischen den Vorhaben und den Fachdisziplinen ermöglichen. So können durch einen solchen Prozess innovative Lösungen erarbeitet werden, die städtebaulich oft besser integrierbar sind als rein technisch geplante Lärmschutzmaßnahmen. Letztlich kann durch eine entsprechende vorausschauende Planung sogar ein ökonomischer Mehrwert geschaffen und ein „volkswirtschaftlicher Schaden“ verhindert werden.

Die kooperative Bearbeitung fördert durch rechtzeitige Partizipation nicht nur die Akzeptanz für die Infrastrukturmaßnahme, sie ermöglicht auch die Anpassung städtebaulicher Ziele in betroffenen Quartieren. Die kommunale Planungshoheit wird zudem gestärkt, indem eigene Lösungsansätze für eine nachhaltige und zukunftsfeste Stadtentwicklung erarbeitet werden. Die Erarbeitung von Gestaltungsvarianten ermöglicht die rechtzeitige Abstimmung über die landschaftliche und optische Einbettung des Vorhabens. Im Idealfall entsteht also eine Win-Win-Situation für Vorhabenträger und betroffene Kommune.

Auch wenn das Verfahren noch in der Erprobung ist, kann der Dialogprozess bereits erste Erfolge verzeichnen. So stellt der Bund auf Grundlage eines Bundestagsbeschlusses 193 Mio. Euro für übergesetzliche Lösungen in der Region zur Verfügung, vor allem für den Vollschutz vor Bahnlärm – u. a. 10 Mio. Euro für die Gestaltung und Begrünung der Lärmschutzwände sowie Mehrkosten von 200.000 Euro für den Bau einer Stützwand in Verden (Aller), um parallel zur Bahnstrecke eine Trasse für einen künftigen Radschnellweg ab dem Verdener Bahnhof Richtung Norden (Bremen), aber auch innerstädtisch (z. B. Richtung Berufsschule) zu ermöglichen. Die 2025 gestartete Städtebauliche Begleitplanung wird zudem durch das Land Niedersachsen gefördert.

Abbildung 13: Qualitäten der multifunktionalen Gestaltung mit urbaner Grüner Infrastruktur



Visualisierung der Qualitäten, die durch eine städtebauliche Begleitplanung für die urbane Grüne Infrastruktur erzielt werden können

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Zielgrafik (bgmr/HCU)

Erkenntnisse

Es handelt sich bei der städtebaulichen Begleitplanung für Infrastrukturvorhaben nicht um eine kommunale Ausführungsplanung, sondern um einen informellen Planungsprozess im Rahmen der integrierten Stadtentwicklung. Durch diesen Prozess sollen die Handlungsbedarfe im urbanen Umfeld aufgezeigt werden, die sich aus den Planungen für die Verkehrsstrasse ergeben.

Idealerweise wird die Begleitplanung frühzeitig im Planungsprozess für die Verkehrsinfrastruktur durchgeführt. Denn je früher begonnen wird, desto höher sind der potenzielle Beitrag bzw. der Einfluss auf das Vorhaben. Allerdings braucht es schon eine erste Vorplanung für die Infrastruktur, um die konkreten Auswirkungen der Planung abschätzen zu können.

Ein typischer Anwendungsfall in der Praxis betrifft das Thema Lärmschutz. Im Rahmen der städtebaulichen Begleitplanung können hier Alternativen und innovative Lösungen entwickelt werden, die bei einer alleinigen Planung durch den Vorhabenträger nicht erarbeitet würden. Ein solch kooperativer Prozess kann zudem die Akzeptanz des Vorhabens in der Bevölkerung erhöhen und mögliche Konflikte oder Klagen verhindern.

Gerade für kleinere Kommunen ist ein solches Verfahren allerdings nicht ohne weiteres leistbar, da es hierfür an Ressourcen und ggf. Expertise fehlt. Daher sollte der Zusatzaufwand der Kommunen für die städtebauliche Begleitplanung als Teil der Infrastrukturmaßnahme betrachtet werden.

„Es gibt keine Alternative zum Klimawandel und Klimaschutz, daher gibt es auch keine Alternative zum Schienenausbau im Konsens. Die städtebauliche Begleitplanung ist ein unverzichtbarer Bestandteil davon!“ (Lutz Brockmann, Bürgermeister der Stadt Verden)

Tabelle 4: Zeitleiste Projektverlauf

Jahr	Projektaktivitäten
2015	Abschluss „Dialogforum Schiene Nord“
2016	Leistungsphasen 1 und 2 für den zweigleisigen Streckenausbau: Grundlagenermittlung und Vorplanung
2020	Praxis-Check mit wissenschaftlicher Begleitung entlang der Strecke Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller)
seit 2022	Leistungsphasen 3 und 4 für den zweigleisigen Streckenausbau: Entwurfs- und Genehmigungsplanung
2024	Förderantrag für städtebauliche Begleitplanung beim Land Niedersachsen
2025	Vergabe der städtebaulichen Begleitplanung an eine Arbeitsgemeinschaft aus BPW Stadtplanung, Lärmkontor GmbH und Horeis + Blatt (April 2025)

Weitere Informationen und Kontakt

DB-Webseite zum Ausbauprojekt Hamburg/Bremen–Hannover:
<https://www.hamburg-bremen-hannover.de/>

DIFU-Publikation zum Praxis-Check: <https://difu.de/publikationen/2021/staedtebauliche-begleitplanung-zum-streckenausbau-der-bestandsstrecke-rotenburg-verden-alpha-e>

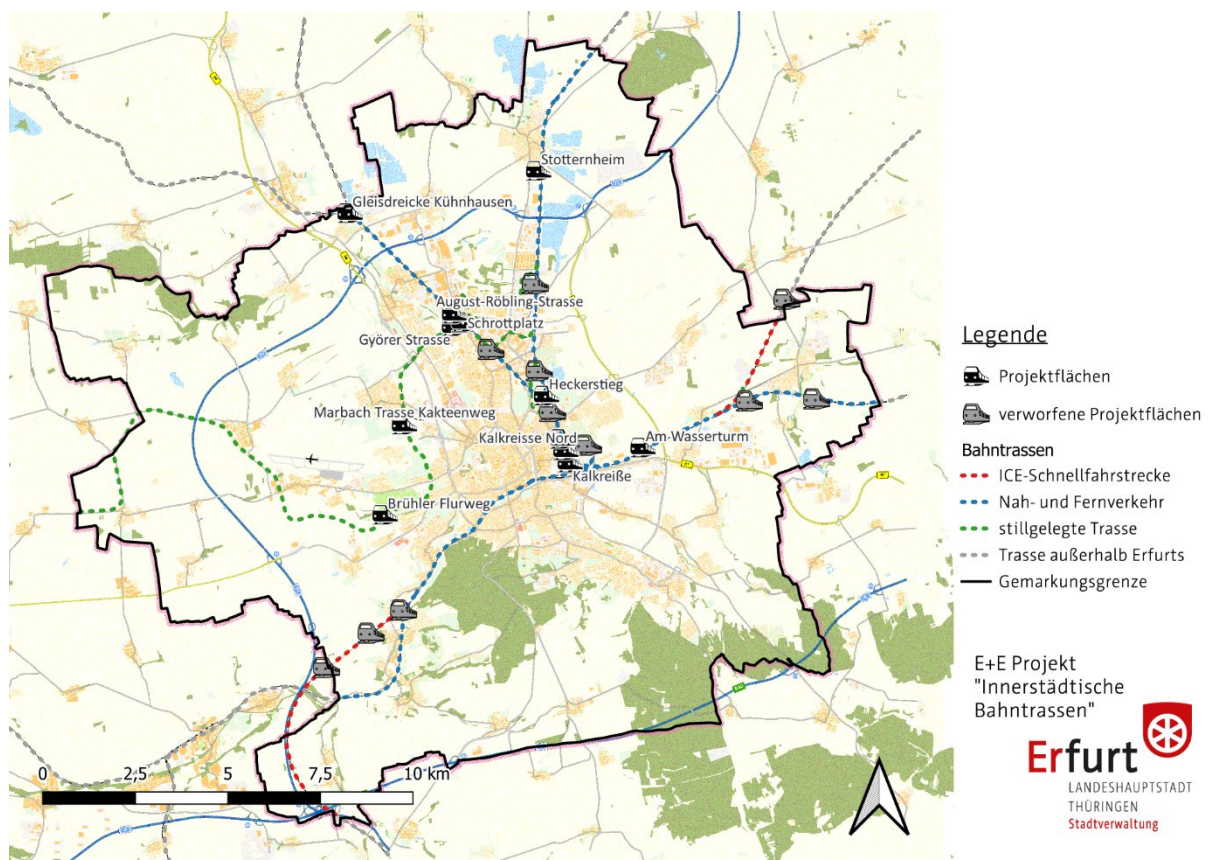
Kontakt: Fachbereich Stadtentwicklung – Abteilung Stadtplanung Stadt Verden (Aller): stadtplanung@verden.de

7 Innerstädtische Bahntrassen als vernetzte Lebensräume für Pflanzen, Mensch und Tier, Erfurt

Umgang mit innerstädtischen Bahnbrachen und aktiven Bahnstrecken für Grünflächenvernetzung und Biotopverbund, E+E-Vorhaben

Das Erprobungs- und Entwicklungsvorhaben in Erfurt untersucht die Potenziale von innerstädtischen Bahntrassen und ihren Nebenflächen – sowohl 49 Kilometer aktiv genutzte als auch 13 Kilometer stillgelegte Trassen. Ziel des Vorhabens ist, Flächen zukünftig so zu gestalten und zu pflegen, dass Naturschutz, Bahnbetrieb und nachhaltige Stadtentwicklung zusammenwirkend stattfinden können.

Abbildung 14: Bahntrassen in Erfurt



Verlauf der Bahntrassen im Stadtgebiet mit Verortung von Pilotprojektflächen und Flächen, die als nicht geeignet erkannt wurden

Quelle: Stadtverwaltung Erfurt

7.1 Kontext und Ausgangslage

Das vom Bundesamt für Naturschutz (BfN) geförderte Erprobungs- und Entwicklungsvorhaben (E+E-Vorhaben) in Erfurt testet praxisnah innovative Naturschutzansätze. Das Projekt ist modellhaft und auf Übertragbarkeit in andere Städte ausgerichtet. Beispielhaft soll die Umsetzung der nationalen Biodiversitätsstrategie und der Ziele des Bundesnaturschutzgesetzes in urbanen Landschaften in einer Voruntersuchung (2021–2023) vorbereitet und im anschließenden Hauptvorhaben (2024–2027) erprobt werden. Grundlage ist ein Stadtratsbeschluss von 2010 zur Unterzeichnung der Deklaration „Biologische Vielfalt in Kommunen“, der u. a. Bahntrassen mit ihren gehölzbestandenen Böschungen und Saumstrukturen einschließlich der stillgelegten

Strecken sowie die Entwicklung und Erhaltung von Biotoptrittsteinen als extensive Grünflächengestaltung im Sinne des Landschaftsplanes einschließt.

Erfurt wird von einem dichten Netz an Bahntrassen durchzogen – rund 62 Kilometer, wovon etwa 49 km aktiv genutzt und 13 km stillgelegt sind. Viele Begleitflächen sind oftmals schwer zugänglich, werden ungenutzt gelassen oder liegen brach. Gleichzeitig besitzen sie einen hohen ökologischen Wert: Bahnanlagen beherbergen oft vielfältige Tier- und Pflanzenarten, da sie Struktureichtum und Rückzugsräume bieten. Die Idee hinter dem Projekt ist es, diese linearen Elemente als ökologische Korridore zu begreifen – als Biotopverbund, aber auch als grüne Räume für Menschen in der Stadt. Besonders im urbanen Raum mit seinen Flächenkonkurrenzen ist eine Mehrfachnutzung sinnvoll.

7.2 Ziele

Ein Ziel des Vorhabens ist die Identifizierung von Synergien zwischen Biotopvernetzung, Schienenverkehr und angrenzenden Flächen. Es soll ein innerstädtisches Netz aus Trockenbiotopen und naturnahen Flächen entlang der Bahntrassen entstehen, das Lebensräume für bedrohte Arten bietet und diese miteinander verbindet. Angestrebt werden dabei multifunktionale Nutzungen dieser Flächen. Im Ergebnis soll der Biotopverbund durch Trittsteinflächen entlang der 62 Kilometer Gleisstrecke vom Stadtrand bis in den Stadtkern von Erfurt gefördert werden.

Die Flächen sollen nicht nur dem Naturschutz dienen, sondern auch als Erholungsräume, Bildungsorte und soziale Treffpunkte genutzt werden. Es geht um die Vereinbarkeit von Naturschutz und urbaner Nutzung. Ziel ist es, eine hohe Aufenthaltsqualität und ein Naturerlebnis mitten in der Stadt zu schaffen. Bürger:innen sollen die Natur im urbanen Raum erleben, beobachten und besser verstehen können – durch Umweltbildungsangebote, Beteiligungsprozesse und öffentliche Kommunikation.

Bausteine des Vorhabens sind die Flächenauswahl, die Erprobung von Kooperationen und Beteiligungsformaten – sowohl mit der Deutschen Bahn (DB) als auch zur Implementierung innerhalb der städtischen Verwaltung – sowie die Kartierung zur Eignungsprüfung. Mithilfe der gewonnenen Daten und Erkenntnisse soll eine Handlungsempfehlung zur Entwicklung und Pflege von multifunktionalen Biotopflächen entlang von Bahntrassen und die Verknüpfung von geeigneten Teilflächen im urbanen Raum erarbeitet werden, die deutschlandweit angewendet werden kann. Das Projekt versteht sich als übertragbares Beispiel, von dem auch andere Kommunen profitieren sollen.

7.3 Prozesse, Instrumente und Maßnahmen

Beteiligte Akteure

Federführung: Umwelt- und Naturschutzamt der Stadt Erfurt

Finanzierung: Bundesamt für Naturschutz (BfN)

Weitere zentrale Akteure:

- ▶ Begleitforschung durch Naturkundemuseum Erfurt, Fachhochschule Erfurt
- ▶ Deutsche Bahn AG
- ▶ Soziale Träger, Bürger:innen (Beteiligung)

Voruntersuchung (2021–2023)

Diese erste Projektphase diente der Bestandsaufnahme, Bewertung und Auswahl geeigneter Flächen sowie der Entwicklung erster Maßnahmenkonzepte. In der ersten Untersuchung wurden die Flächen über Nah- und Fernerkundung identifiziert – zunächst unabhängig von Eigentumsverhältnissen oder Flächenwidmungen, sondern mit der „Potenzialbrille“ aus Sicht des Natur- und Artenschutzes. Untersucht wurde das gesamtstädtische Bahnnetz mit seinen Bahntrassen, Abstell- und Rangierflächen der DB sowie stillgelegte Bahnflächen. Zunächst wurden 23 potenziell geeignete Flächen identifiziert. Davon kamen neun Flächen in die engere Auswahl.

Daraufhin erfolgte eine umwelt-sozialplanerische Bewertung der Flächen hinsichtlich verschiedener Aspekte: Eigentumsverhältnisse, Lage im Stadtgebiet, Erschließung und Zugänglichkeit, Anschlussmöglichkeiten an bestehende Grün- und Erholungsräume sowie Potenzial für Naherholung, Bildung und Umweltkommunikation. Anschließend folgte die Entwicklung von flächenspezifischen Maßnahmenvorschlägen für die jeweiligen Standorte. Beispielhaft hier einige Maßnahmen: Beräumung und Rückbau versiegelter Flächen, Entfernung invasiver Arten, Einführung von Beweidung (z. B. durch Schafe), Erstellung von Pflegeplänen und Gestaltung von Erlebnisflächen.

Methodik der Fernerkundungsdatenerfassung

Das Vorhaben zeigt Wege auf, wie eine einheitliche Datengrundlage geschaffen werden kann und Kenntnisse der Flächenverfügbarkeiten gewonnen werden können. Anstelle einer aufwändigen flächendeckenden Analyse wird vereinfachend die sogenannte Piratenmethode empfohlen. Anders als herkömmliche planungsbasierte Verfahren, die zunächst auf Kartenmaterial und Planwerke zurückgreifen, setzt diese Methode auf eine umgekehrte Herangehensweise. Zuerst werden mithilfe aktueller Luftbilder unbebaute, offene und überwiegend trockene Flächen mit Bezug zu Bahntrassen identifiziert. Erst im Anschluss erfolgt die Prüfung anhand offizieller Planwerke und Rücksprache mit den Fachämtern. Ergänzt wird dieser „fernerkundungsbasierte“ Zugang durch lokale Expertise, etwa von Artenkenner:innen.

Vorteile dieser Methode sind die schnelle Identifizierung von Flächen, die sofortige Sichtbarkeit ökologischer Potenziale und die Berücksichtigung lokaler Kenntnisse. Als sekundäre Kriterien flossen u. a. Stadtnähe, Zugänglichkeit, Sicherheitsaspekte und Eigentumsverhältnisse in die Bewertung ein. Nachteile bestehen darin, dass planerische Konflikte oder zukünftige Entwicklungen erst später erkannt werden. Daher ist eine enge Abstimmung mit Behörden und Eigentümer:innen notwendig, um die langfristige Umsetzbarkeit sicherzustellen.

Hauptuntersuchung (2024–2027)

Diese zweite Projektphase basiert auf den Erkenntnissen der Voruntersuchung und strebt eine modellhafte Umsetzung an. Die neun ausgewählten Bahnflächen sollen ökologisch aufgewertet und zugleich als Erholungs- und Bildungsräume nutzbar gemacht werden. Jede Fläche erhält ein standortspezifisches Maßnahmenpaket, z. B. Blühflächen, Rohbodenstandorte, Beweidung oder Aufenthalts- und Lernorte. Eine Pilotfläche ist die ehemalige Haltestelle Györer Straße an einer stillgelegten Trasse. Diese wird als erste Modellfläche entwickelt. Geplante Nutzungen beziehen sich auf die Synergieeffekte zwischen Artenschutz, Umweltbildung und Erholung. Die Einbindung der Öffentlichkeit erfolgt über Beteiligungsformate und Bildungs Kooperationen. Vorrangig werden städtische Flächen bearbeitet, aber auch Gespräche mit privaten Eigentümer:innen und der DB sind Teil des Konzeptes.

Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung

Ein weiterer Baustein des Forschungsprojekts bezieht sich auf die Bewusstseinsbildung und ein transparentes Verfahren. Notwendige Schritte, um die Bevölkerung sowie private und gewerbliche Anrainer bei der Gestaltung und Pflege der Flächen miteinzubeziehen, müssen frühzeitig unternommen werden. So kann für die Thematik sensibilisiert und Akzeptanz geschaffen werden. Wie es gelingt, die Informationen und Erkenntnisse in die operative Praxis zu bringen, ist noch zu klären.

Abbildung 15: Böschungspflege durch Ziegenbeweidung



Quelle: Stadt Erfurt/Projektteam Innerstädtische Bahntrassen InBa

7.4 Herausforderungen und Perspektiven

Das Zusammenspiel von Bahnbetrieb und Naturschutz birgt oftmals Konfliktpotenzial, da Akteure mit unterschiedlichen Interessenshintergründen, wie etwa Wirtschaft, Verkehrssicherung und Naturschutz, aufeinandertreffen, deren Ziele abgewogen werden müssen. Im Rahmen des Projekts sollen die Möglichkeiten des Zusammenarbeitens von DB und Kommunen auf den Gebieten Bahnbetrieb, Naturschutz und stadträumlicher Entwicklung erprobt werden.

Die Klärung eigentumsrechtlicher und verfahrenstechnischer Belange auf den einzelnen Flächen ist eine wesentliche Aufgabe und gleichzeitig die größte Herausforderung. Hierbei wurde festgestellt, dass die Koordination von verfügbaren Flächen sowohl in der Verwaltung als auch bei der DB verbessert werden muss. Rahmenbedingungen und Entwicklungsspielräume müssen bislang oftmals mühsam ausgelotet werden. Hilfreich wäre hierfür ein Brachflächenkataster, um die nutzbaren Potenziale leichter identifizieren zu können. Eine Digitalisierung und Inventarisierung von Brachflächen und Biotopstrukturen würde nicht nur bei der Koordination für die Weiterentwicklung von Bahnflächen helfen. Sie ließe sich etwa auch für die Bauleitplanung nutzen, um die Auswirkung von Planungen auf die Biodiversität und die Zerschneidung wertvoller Biotopstrukturen prüfen zu können.

Auch die Kommunikation mit den unterschiedlichen städtischen und externen Beteiligten ist herausfordernd. Die Abstimmung über mögliche Nutzungen oder Pflegeverantwortlichkeiten erfordert intensive Kommunikation, Abstimmungen und teilweise langwierige Verhandlungen. Naturnahe Flächen – insbesondere Trockenbiotope – benötigen spezifische, langfristig angelegte Pflegekonzepte. Diese Pflege darf nicht aus Budgetgründen vernachlässigt werden, da sonst das ökologische Potenzial verloren geht. Gleichzeitig muss die Pflege ressourcenschonend, effektiv und auf Dauer realisierbar sein – eine planerisch wie finanziell anspruchsvolle Aufgabe.

7.5 Innovationen und Synergien

Ein zentrales Innovationsmerkmal des Projekts liegt in der Nutzung bislang wenig beachteter Infrastrukturflächen: urbaner Bahntrassen. Diese linearen Räume, deren Begleiträume bislang oft als „Restflächen“ galten, werden in diesem Vorhaben als eine wertvolle ökologische und soziale Ressource erkannt und systematisch entwickelt. Die Verbindung von Artenschutz, Naherholung, Umweltbildung und sozialräumlicher Aufwertung auf ein und derselben Fläche stellt dabei eine Neuerung dar. Darüber hinaus wird durch das Projekt ein funktionaler ökologischer Korridor innerhalb der Stadt etabliert, der an bestehende Biotopverbünde von Landes- und Bundesnetzwerken anschließt. So entsteht eine durchgängige Verbindung zwischen städtischen, suburbanen und ländlichen Lebensräumen, die der Mobilität von Arten ebenso dient wie dem Aufenthaltserlebnis von Menschen.

Besonders innovativ ist auch die methodische Herangehensweise: Die Kombination aus Fernerkundung, lokalem ökologischem Wissen und flexibler Flächenanalyse („Piratenmethode“) erlaubt eine schnelle, intuitive und dennoch fundierte Auswahl geeigneter Standorte.

Ein weiteres synergetisches Element ist die Verknüpfung von Akteursgruppen, die im klassischen Naturschutz oft getrennt agieren: Stadtverwaltung, Naturschutzbehörden, Bahnunternehmen, Bildungsinstitutionen, soziale Träger und Bürger:innen werden in einem gemeinsamen Prozess zusammengeführt.

Abbildung 16: Qualitäten der multifunktionalen Gestaltung mit urbaner Grüner Infrastruktur



Visualisierung von Qualitäten der urbanen Grünen Infrastruktur, die im Projekt „Innerstädtische Bahntrassen“ angestrebt werden

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Zielgrafik (bgmr/HCU)

Erkenntnisse

Das Projekt zeigt, dass das lineare gesamtstädtische Netz der Bahntrassen als Teil der Grünen Infrastruktur verstanden und systematisch in Entwicklungskonzepten integriert werden kann. Bahntrassen sind unterschätzte ökologische Potenzialräume – insbesondere stillgelegte oder wenig genutzte Bahnflächen bieten durch ihre lineare Struktur wertvolle Lebensraumkorridore im urbanen Raum.

Multifunktionale Nutzung erhöht die Akzeptanz und Wirkung. Die Mehrfachnutzung steigert nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern auch die Akzeptanz in der Bevölkerung – ein entscheidender Faktor bei innerstädtischen Projekten.

Klassische planungsbasierte Methoden (z. B. ausschließlich über verbindliche Bauleitplanung) sind oft zu starr oder veraltet. Die Kombination von Fernerkundung (Luftbilder) und lokalem Wissen hat sich im Projekt als besonders effektiv erwiesen. Digitalisierung und Inventarisierung von Brachflächen können ein hilfreiches Mittel bei der Potenzialermittlung von Flächen sein.

Ein frühzeitiger Abgleich der Eigentumsverhältnisse (z. B. Bahn, Stadt, Private) sowie der rechtlichen und sicherheitsbezogenen Anforderungen ist entscheidend, um spätere Umsetzungsprobleme zu vermeiden.

Wichtig ist es vor allem, die für die Pflege der Flächen zuständigen Stellen und Dienstleister (Fahrgewegdienste und Sicherheitsverantwortliche) einzubeziehen. Pflegekonzepte sind unverzichtbar für langfristigen Erfolg. Ohne abgestimmte Pflegekonzepte droht der Verlust der ökologischen Qualität. Pflege muss daher von Anfang an mitgedacht werden.

Tabelle 5: Zeitleiste Projektverlauf

Jahr	Projektaktivitäten
2021–2023	Voruntersuchung und Analyse
2024–2027	Hauptvorhaben mit Erprobung auf ausgewählten Flächen
Ab 2025	Umsetzung erster Pilotmaßnahmen

Weitere Informationen und Kontakt

Erprobungs- und Entwicklungsvorhaben Innerstädtische Bahntrassen InBa: <https://www.erfurt.de/ef/de/leben/oekoumwelt/projekte/143372.html>

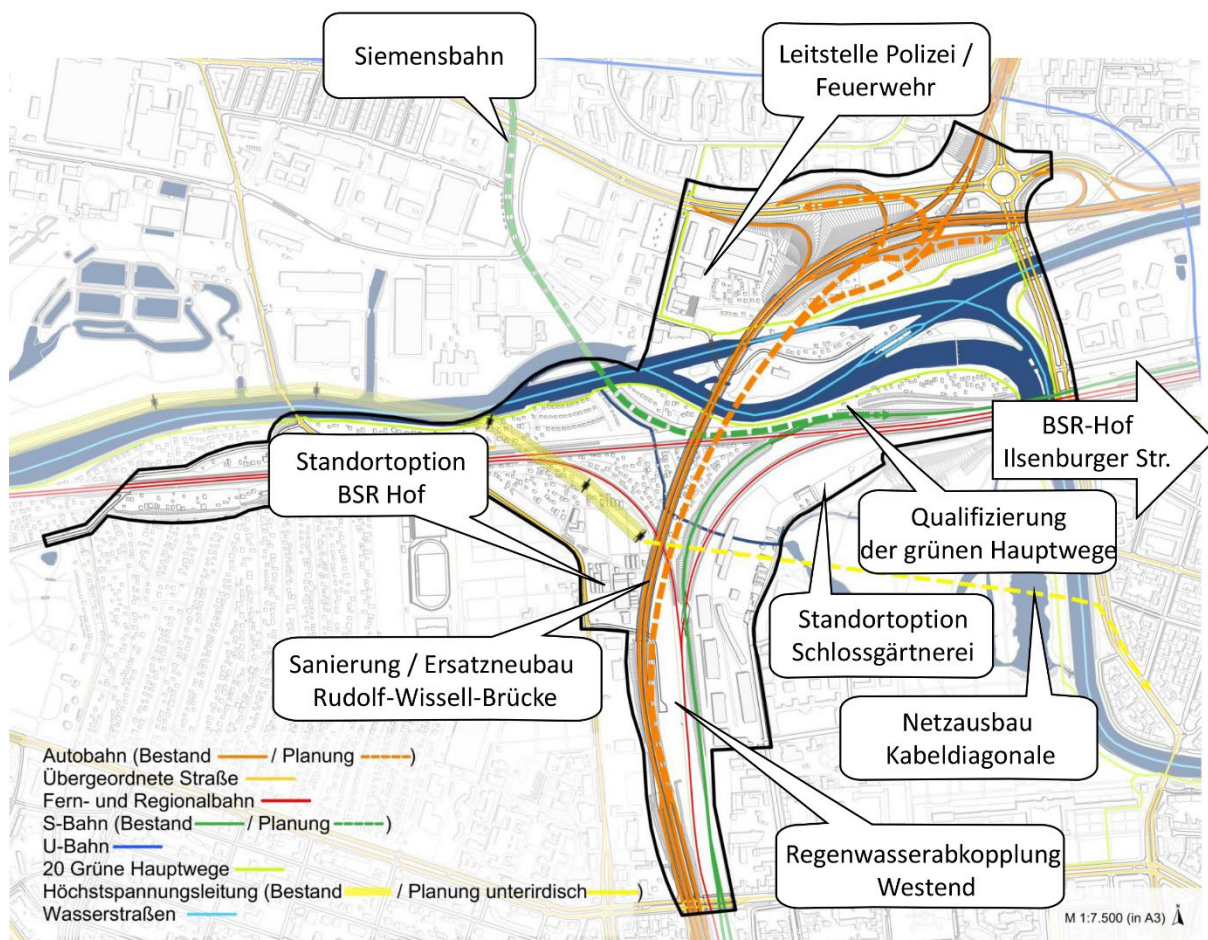
Kontakt: Andreas Tränkner, Umwelt- und Naturschutzamt Erfurt, umweltamt@erfurt.de

8 Freiraum- und stadtplanerisches Konzept für den Spreeraum, Berlin

Ein Konzept für einen Infrastrukturknoten als positives Leitbild für eine gestaltete Infrastruktur- und Ausgleichslandschaft

Mit dem freiraum- und stadtplanerischen Konzept zum Spreeraum haben das Stadtentwicklungsamt und das Umwelt- und Naturschutzamt im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin die Initiative ergriffen, um für einen Teilbereich des Spreeraums, der durch viele übergeordnete Infrastrukturtrassen (Wasserstraße, Autobahn und Bahnstrecke) geprägt ist, eine positive Vision mit viel Potenzial für Grüne Infrastruktur zu entwerfen.

Abbildung 17: Infrastrukturplanungen im Spreeraum Berlin



Quelle: Bezirksamt Charlottenburg Wilmersdorf, Umwelt und Naturschutzamt

8.1 Kontext und Ausgangslage

Der Spreeraum ist eine von zahlreichen Infrastrukturen dominierte Wasserlage am nordwestlichen Rand der vom S-Bahn-Ring begrenzten Berliner Innenstadt. Hier verlaufen die Wasserstraße Spree, die A 100 mit der über 900 m langen Rudolf-Wissell-Brücke sowie die geplante S-Bahn-Erweiterung auf der Trasse der ehemaligen Siemensbahn. Angesiedelt sind dort außerdem weitere Infrastrukturliegenschaften wie die Schleuse Charlottenburg und die Leitstelle der Feuerwehr, die zukünftig als gemeinsame Leitstelle von Polizei und Feuerwehr geplant ist. Es existieren im Landschaftsraum der Spree zwar bereits Uferwege. Gleichzeitig machen Barrieren, unzugängliche Uferabschnitte und potenzielle Angsträume den Freiraum jedoch unattraktiv.

Durch die teilweise bereits begonnenen oder projektierten Infrastrukturentwicklungen wird sich der Spreeraum in den kommenden Jahren weiter stark verändern. Zu diesen Projekten zählen unter anderem die Sanierung und der Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke, die Wiederinbetriebnahme der S-Bahnstrecke Siemensbahn, der Stromnetzausbau durch eine unterirdische Kabeltrasse sowie der übergeordnete Fuß- und Radweg entlang der Spree.

Diese Projekte werden alle in ihrer jeweiligen Eigenlogik von den Vorhabenträgern entwickelt und haben damit auf den ersten Blick nichts miteinander zu tun. Sie nutzen bzw. prägen aber alle den gleichen städtischen Raum. Das im Sommer 2024 durch die Kommunalpolitik beschlossene freiraumplanerisch-stadtplanerische Konzept für den Spreeraum zeigt Wege auf, wie in Anbetracht laufender und anstehender Infrastrukturprojekte freiräumliche sowie ökologische Vernetzungen und Qualitäten gesichert, stadtnahe Erholungsräume qualifiziert und städtebauliche Entwicklungen ermöglicht werden können.

8.2 Ziele

Mit der Konzepterarbeitung wurden von der städtischen Fachverwaltung die Raumpotenziale für Erholung, Landschaftsbild, Klimaanpassung und Biodiversität identifiziert sowie die Ziele für die Raumentwicklung konkretisiert. Unter den Stichworten „Verflechten, Erleben und (Natur) Kultivieren“ zielt das Konzept für den Spreeraum unter anderem auf die Entwicklung einer Ausgleichslandschaft vom Charlottenburger Schlossgarten bis zur Spree. Durch ein neues Wegenetz soll diese Ausgleichslandschaft in dem stark verdichteten Innenstadtbezirk für die Naherholungsnutzung und das Naturerleben nutzbar gemacht werden – im Rahmen des massiven Ausbaus der Verkehrsinfrastrukturen.

Ziele sind darüber hinaus die Entwicklung neuer Zugänge zur Spree sowie insgesamt eine Aufwertung der Landschaft. Auch die Bündelung von Flächen für den naturschutzfachlichen Ausgleich und die gemeinsame Entwicklung komplexer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist Bestandteil des Konzeptes.

Durch Kooperationen und Diskussionsprozesse zwischen Bezirk und Vorhabenträgern soll darüber hinaus ein vorausschauender Planungsprozess initiiert werden.

8.3 Prozesse, Instrumente und Maßnahmen

Beteiligte Akteure

Federführung: Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin – vertreten durch das Umwelt- und Naturschutzamt und das Stadtentwicklungsamt

Weitere zentrale Akteure:

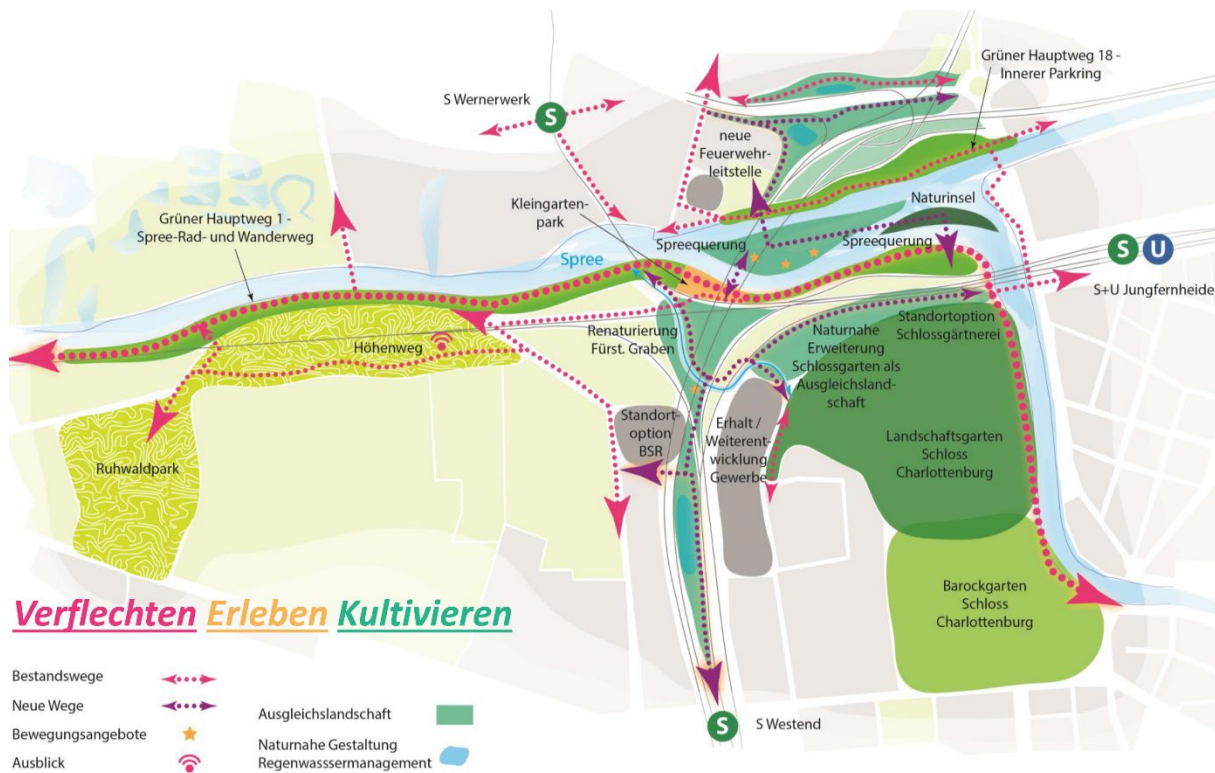
- ▶ DEGES
- ▶ DB InfraGO
- ▶ Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV, WNA)
- ▶ Verschiedene Berliner Senatsverwaltungen
- ▶ infraVelo GmbH (Berliner Infrastruktur- und Verkehrsgesellschaft für den Radverkehr)

Maßnahmenkonzept und Leitbildvisualisierung

Das Maßnahmenkonzept für den Spreeraum umfasst über 30 Maßnahmen zu neuen Wegevernetzungen für die Erholungsnutzung, für Ausgleichsmaßnahmen, Spiel- und Bewegungsangebote und eine städtebauliche Neuordnung.

Um eine städtebauliche Vision zu entwerfen und diese den Flächenhaltern zu kommunizieren, wurde ein positives Leitbild der Infrastruktur- und Ausgleichslandschaft für den Spreeraum entwickelt und anschaulich dargestellt. Mit diesen Bildern können zugleich Chancen als auch Gestaltungsspielräume aufgezeigt werden. Außerdem dient das Leitbild dazu, Grenzen zwischen den Bauflächen und der Landschaft zu ziehen.

Abbildung 18: Strukturkonzept und Leitlinien für den Spreeraum



Quelle: Bezirksamt Charlottenburg Wilmersdorf, Umwelt und Naturschutzamt

Dialogprozess und Huckepack-Strategie

Mit dem Konzept werden die zahlreichen sektoralen Nutzungsansprüche – insbesondere der Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen – in eine integrierte Entwicklung dieses Natur- und Stadtraumes eingebunden. Es wurde ein Dialogprozess mit dem Ziel angestoßen, die Entwicklungsmaßnahmen der freiraum- und stadtplanerischen Konzeption in zukünftigen Planungen zu verankern und im Zuge der Infrastrukturprojekte soweit wie möglich mit zu realisieren.

Instrumente

Um die Verbindlichkeit des Konzeptes zu stärken, hat das Bezirksamt die freiraumplanerisch-stadtplanerische Konzeption der Bezirksverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt. Der Beschluss der Bezirkspolitik als städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 (6) Nr. 11 BauGB führt dazu, dass diese Planung abwägungsrelevant wird.

Der Kommunikation und dem Spreeraum-Branding dienen bezirkliche Steuerungsrounds (Umwelt- und Naturschutzamt gemeinsam mit Stadtentwicklungsamt) und die verwaltungsinterne Kommunikation der bezirklichen Ämter mit den Senatsverwaltungen. Darüber hinaus wurden zu den großen Infrastrukturprojekten Einzelgespräche mit der DEGES und der DB InfraGO sowie im April 2024 eine Abschlussveranstaltung für den Ergebnistransfer mit der DEGES, DB InfraGO, infraVelo und WSV durchgeführt.

Bezüglich der Umsetzung der „Ausgleichsmaßnahmen Schleusenausbau“ aus der Planfeststellung 1999 formuliert das Konzept eine konkrete Aufforderung an die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Der Bezirk regt einen Abstimmungsprozess zwischen WNA, DB InfraGO und infraVelo an, um die planfestgestellte Verbreiterung eines Steges unter einer Bahnbrücke im Zuge des Baus der Siemensbahn zu erreichen.

Mit der Umsetzungsstrategie „Sammelausgleichsmaßnahme Naturnahe Erweiterung des Schlossgartens als Ausgleichslandschaft“ setzt das Bezirksamt darauf, dass anstelle von Einzelmaßnahmen eine Landschaftsgestaltung durch den/die Eingreifer erfolgt. Dies fordert der Bezirk in seiner Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsfahrens zur Rudolf-Wissell-Brücke und wird dabei auch durch die auf Landesebene zuständige Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt unterstützt.

8.4 Herausforderungen und Perspektiven

Mit dem Konzept will der Bezirk beim Ausbau technischer Infrastrukturen einen flächen- und ressourcenschonenden Umgang durch Mehrfachnutzung von Flächen und Bündelung von Maßnahmen erreichen. Erste Erfahrungen zur möglichen Integration des Konzeptes in Planfeststellungsverfahren wurden mit der laufenden Planung für die Sanierung und den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke gesammelt. Beispielsweise strebt der Bezirk die Nutzung von Betriebswegen und die Gestaltung von Baustraßen als öffentlich nutzbare Wege sowie die naturnahe Einbindung von Regenwasseranlagen an.

Die Beantwortung der Stellungnahme des Bezirks durch die Projektmanagementgesellschaft der Autobahn zeigt jedoch erstmal die unterschiedlichen Perspektiven: Die Planenden der Autobahn weisen vordergründig auf die Verantwortlichkeit für die Umsetzung ihrer Aufgaben und fachlichen Belange hin. Die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes wird vor allem beim Bezirk gesehen. Der Bezirk wird dennoch versuchen, die Realisierung wichtiger Maßnahmen des Konzeptes im weiteren Planfeststellungsverfahren zu vertreten. Der breite Konsens, der bei der Konzepterarbeitung innerhalb der Verwaltung (Bezirksämter/Senatsverwaltung) erreicht wurde, ist eine wichtige Voraussetzung, um Maßnahmen in die Vorhabenplanungen für Verkehrsinfrastrukturen aufzunehmen und umzusetzen.

8.5 Innovationen und Synergien

Die Besonderheit des Projektes für die Aktivierung von Grüner Infrastruktur auf Bundesliegenschaften liegt darin, dass der Bezirk die Initiative ergriffen hat und für einen komplexen Stadt- und Landschaftsraum, der besonders von technischen und verkehrlichen Infrastrukturen geprägt ist, ein Konzept zur zielgerichteten und abgestimmten Entwicklung von grauer und Grüner Infrastruktur aufgestellt hat.

Liegt ein solches Konzept, das potenzielle Mehrwerte für beide Seiten zeigt, frühzeitig vor und gelingt die Einbringung in die frühe Planungsphase von Infrastrukturvorhaben des Bundes, kann die spätere Umsetzung erleichtert werden.

Abbildung 19: Qualitäten der multifunktionalen Gestaltung mit urbaner Grüner Infrastruktur



Visualisierung von Qualitäten der urbanen Grünen Infrastruktur, die im Konzept Spreeraum berücksichtigt werden
 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Zielgrafik (bgmr/HCU)

Erkenntnisse

Das Instrument der Leitbildentwicklung und der freiraumplanerisch-stadtplanerischen Rahmenkonzeption für einen Planungsraum durch die Kommune dient insbesondere der Kommunikation der Kommune mit Flächenhaltern und Vorhabenträgern. Mit einem positiven räumlichen Leitbild und einer anschaulichen Konzeption können Kommunen potenzielle Synergien und Mehrwerte der Grünen Infrastruktur sichtbar machen.

Ein großer Vorteil ist, dass ein solches Konzept nicht isoliert nur ein einzelnes Vorhaben und dessen mögliche Wirkungen betrachtet, sondern eine konzeptionelle Gesamtbetrachtung über die einzelnen räumlichen Planungsgrenzen hinaus vornimmt. Das Konzept zeigt auf, wie durch die Bündelung von Maßnahmen und die Mehrfachnutzung von Flächen Mehrwerte für Flächenhalter und Kommune generiert werden könnten.

Aufgrund der konkreten Erfahrungen mit dem laufenden Planfeststellungsverfahren für den Autobahnausbau ist eine wesentliche Erkenntnis des Bezirksamtes, dass ein solches Konzept möglichst frühzeitig aufgestellt werden muss und die Einbindung von Akteuren entsprechend erfolgt. Es sollte bereits in der Planungsphase Null erarbeitet werden, sodass es zu Beginn der Erarbeitung der Landschaftsplanerischen Begleitplanung vorliegt.

Tabelle 6: Zeitleiste Projektverlauf

Jahr	Projektaktivitäten
2024	Beschluss freiraumplanerisch-städtebauliches Konzept für den Spreeraum
2024–2025	Planung erster Maßnahmen
2025–2030	Umsetzung von Maßnahmen – Ziel ist die Umsetzung „im Huckepack“

Weitere Informationen und Kontakt

Freiraumplanerisch-stadtplanerisches Konzept für den Spreeraum im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf: <https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/politik/bezirksamt/beschluesse/6-wahlperiode/2024/artikel.1458227.php>

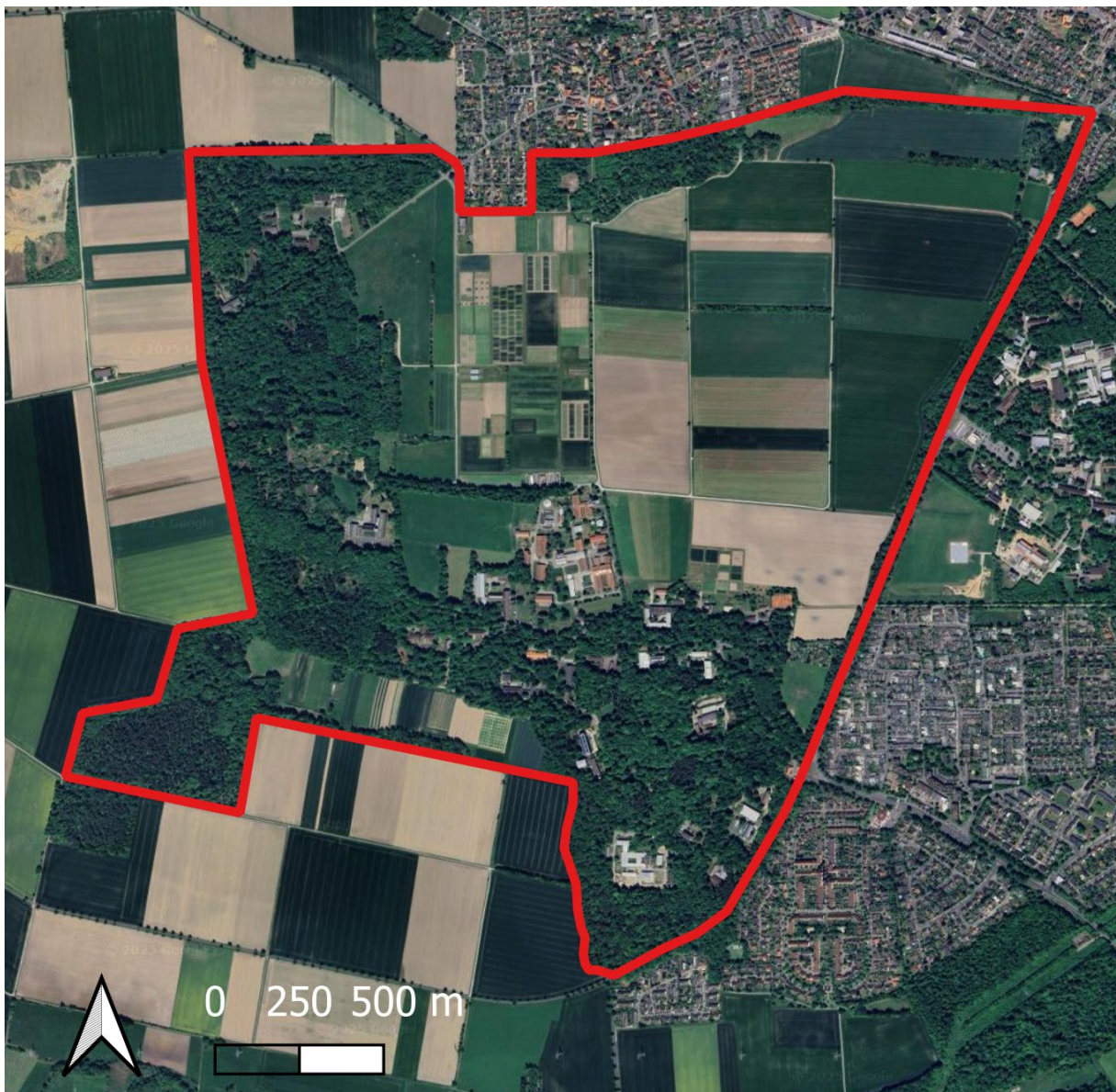
Kontakt: Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Umwelt- und Naturschutzamt, helga.krueger@charlottenburg-wilmersdorf.de

9 Thünen-BVL-Campus, Braunschweig

Ökologische Aufwertung im Liegenschaftsbetrieb

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) hat mit dem Thünen-Institut in einem Pilotprojekt zur insektenfreundlichen Gestaltung des Thünen-BVL-Campus in Braunschweig einen Maßnahmenkatalog für die Förderung der Biodiversität auf Außenanlagen entwickelt. Dieser Katalog ist auf Grundlage einer verbindlichen Regelung für zivile Dienstliegenschaften zum neuen Standard der BImA weiterentwickelt worden, um die ökologische Aufwertung im Liegenschaftsbetrieb zu fördern.

Abbildung 20: Thünen-BVL-Campus



Das Satellitenbild des Thünen-BVL-Campus in Braunschweig zeigt die Dimensionen der Anlage
Quelle: Thünen-Institut

9.1 Kontext und Ausgangslage

Die ca. 436 Hektar große Bundesliegenschaft Thünen-BVL-Campus liegt im Nordwesten Braunschweigs. Der Campus ist öffentlich zugänglich und hat daher als Freiraum auch eine Bedeutung für angrenzende Stadtteile. 180 Hektar Fläche werden als Versuchsfelder landwirtschaftlich genutzt, 160 Hektar sind von Wald bedeckt. Ca. 10 Hektar Wiesen und Grünstreifen umgeben die Gebäude, darunter Büro- und Laborgebäude, und säumen das 20 Kilometer lange Straßennetz. Der Forschungsstandort wird hauptsächlich vom Thünen-Institut und dem Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (BVL) des Landwirtschaftsministeriums genutzt. Ebenso sind das Julius-Kühn-Institut (JKI), der Deutsche Wetterdienst (DWD) und das Friedrich-Loeffler-Institut hier ansässig. Auf dem Gelände befinden sich außerdem 16 Ein- und Mehrfamilienhäuser, eine Kindertagesstätte, ein Tennisverein und zwei Schrebergartenkolonien.

Der Campus wird von der BImA verwaltet. Das Objektmanagementteam (Geschäftsbereich Facility Management FM) ist für die Vermietung, Gebäudeunterhaltung, Instandhaltung und Bewirtschaftung im Sinne des „Einheitlichen Liegenschaftsmanagements“ für Bundesbehörden verantwortlich. Zum Standardgeschäft gehörten bislang im Schwerpunkt die Immobilien und die Bewirtschaftung der Außenanlagen sowie die Pflege von Grün- und Grauf Flächen im unmittelbaren Gebäudeumfeld. In jüngster Zeit spielen hierbei Biodiversitätsaspekte eine zunehmende Rolle. Der Geschäftsbereich Bundesforst ist im Regelfall für das „grüne Facility Management“ der aktiv oder ehemals militärisch genutzten BImA-Liegenschaften verantwortlich. Der Thünen-BVL-Campus stellt einen Sonderfall dar und wird aufgrund seiner Flächengröße vom Bundesforst in Kooperation mit dem Facility Management unterhalten.

Das Projekt „Lebenswerter Insekten-Campus (LInCa)“ (Juli 2020 bis Mai 2024) wurde ab 2021 vom Thünen-Institut und der BImA auf dem Campus als Pilotstandort umgesetzt – mit dem Ziel einer insektenfreundlichen Gestaltung der Grünanlagen. LInCa setzt an der Schnittstelle zwischen den ökologischen Ansprüchen der Insekten, Bildungsarbeit, Kommunikation sowie Partizipation der Nutzenden an. Bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen wurden stets beide Perspektiven eingenommen: die naturschutzfachliche Perspektive und die menschliche Perspektive. Die menschliche Perspektive kann sich dabei auf die Praxistauglichkeit und Umsetzbarkeit einer Maßnahme beziehen, aber auch auf gesundheitliche oder ästhetische Aspekte.

9.2 Ziele

Die BImA setzt in ihrem Liegenschaftsmanagement Zielsetzungen relevanter Bundesstrategien wie der „Strategie zur vorbildlichen Berücksichtigung von Biodiversitätsbelangen auf allen Flächen des Bundes“ (StrÖff) von 2016 und dem „Aktionsprogramm Natürlicher Klimaschutz“ (ANK) um. Ebenso wird das 2022 auf Grundlage des „Aktionsprogramm Insektenschutz“ von 2019 in Kraft getretene „Insektenschutzgesetz“ berücksichtigt, das beim Betrieb und der Unterhaltung von Bundesliegenschaften eine Optimierung auf die Förderung der Insekten und ihrer Vielfalt fordert.

Entsprechende Ziele der BImA sind daher die Entwicklung der Außenanlagen der Bundesliegenschaften zu mehr Naturnähe, die Förderung der biologischen Vielfalt sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und die Anpassung an den Klimawandel.

Das LInCa-Projekt hat mit dem Pilotvorhaben auf dem Campus ein übertragbares Modell für die insektenfreundliche Gestaltung von Liegenschaften entwickelt – von der Planung bis zur Umsetzung. Hierfür wurde ein Leitfaden für ein insektenfreundliches Management auf Liegenschaften des Bundes erarbeitet. Die im Pilotvorhaben erprobten Maßnahmen und Strategien werden mittlerweile bereits in das operative Geschäft der BImA-Liegenschaftsverwaltung übertragen („Mainstreaming“).

9.3 Prozesse, Instrumente und Maßnahmen

Das Pilotvorhaben hat sowohl konkrete Maßnahmen auf dem Thünen-BVL-Campus realisiert als auch Maßnahmensteckbriefe für andere BImA-Liegenschaften erarbeitet. Auch Erkenntnisse aus dem Vorgehen im LInCa-Projekt lassen sich auf andere Standorte übertragen.

Beteiligte Akteure

Federführung: BImA Geschäftsbereiche Facility Management und Bundesforst sowie Thünen-Institut

Weitere zentrale Akteure: Nutzer:innen des Campus

Bestandsanalyse und Einbindung der Nutzenden

Zur Berücksichtigung der spezifischen Bedarfe und Gegebenheiten im sehr diversen Portfolio der BImA-Liegenschaften ist zunächst eine Bestandsanalyse des Geländes zur groben Erfassung des ökologischen Zustandes und einer Beurteilung über das Aufwertungspotenzial der Flächen erforderlich.

Da nicht nur die naturschutzfachliche, sondern auch die menschliche Perspektive Beachtung finden soll, wird Wert auf die frühzeitige und aktive Einbindung der Nutzenden gelegt. Auf dem Thünen-BVL-Campus wurde im Herbst 2021 eine Umfrage unter den Nutzenden (insgesamt 329 Befragte) zur Erfassung der Ansprüche durchgeführt, um ein auch an die Bedarfe der Menschen angepasstes Konzept zur ökologischen Aufwertung der Liegenschaft zu entwickeln. Dabei ging es um die Einstellung der Nutzenden zum Schutz von Insekten und potenzielle Hindernisse bei der Umsetzung von Insektenschutzmaßnahmen auf der Liegenschaft. Zu berücksichtigen war dabei, dass es auf dem Campus unterschiedliche Nutzungen gibt – neben den Büro- und Labornutzungen gibt es auch in kleinerem Umfang Wohnnutzungen und eine Kita. Entsprechend heterogen waren die Bedarfe und Interessen (und Bedenken) der Nutzenden, die berücksichtigt werden mussten.

Verbindliche Regelung und Leitfaden mit Pflegegrundsätzen

Ein wesentliches Produkt aus dem LInCa-Projekt ist ein Leitfaden zur Einleitung von ersten Schritten zu einer insektenfreundlichen Außenanlage. Dieser formuliert folgende Pflegegrundsätze für die Liegenschaften:

- ▶ Von intensiver zu extensiver Pflege
- ▶ Natürliche Strukturen statt Neuanlagen
- ▶ Nicht Mulchen
- ▶ Regio-Saatgut und heimische Arten verwenden
- ▶ Verzicht auf chemisch-synthetische Düngemittel, auf Pflanzenschutzmittel und auf Torf
- ▶ Verzicht auf Laubgebläse und Schnittgutsauger

Ebenso enthält der Leitfaden eine Anleitung zur Umsetzung und Pflege verschiedener Strukturelemente und Methoden.

Die BImA hat eine verbindliche Regelung zur „Förderung der Biodiversität bei der Bewirtschaftung und Pflege der Außenanlagen“ für alle zivilen Dienstliegenschaften des Bundes verabschiedet. Diese Regelung definiert einen Standard für die sehr heterogenen BImA-Liegenschaften, Außenanlagen zu mehr Naturnähe zu entwickeln und die biologische Vielfalt zu fördern. Diese Pflegegrundsätze sind für Neuausschreibungen und Vergaben von Grünpflege-Dienstleistungen,

Neu- oder Ersatzpflanzungen sowie bei der Anlage, Bewirtschaftung und Pflege der Außenanlagen zu berücksichtigen. Der Rahmen ist damit verbindlich definiert, die konkrete Ausgestaltung wird vor Ort je nach Liegenschaft spezifisch entwickelt.

Abbildung 21: Insektenfreundliche Blühfläche auf dem Thünen-BVL-Campus



Quelle: Thünen-Institut/Michael Welling

Maßnahmenkatalog und -steckbriefe

Als praktische Anleitung für die Umsetzung der Regelung werden im internen BI mA-Fachinformationssystem 32 Maßnahmensteckbriefe zu unterschiedlichen Handlungsfeldern (z. B. Pflanzenvielfalt, Artenschutz, naturverträgliche Alternativen, Bewirtschaftung) zur Verfügung gestellt.

Der Maßnahmenkatalog ist in sechs Kategorien untergliedert: Die Kategorie „Extensive Bewirtschaftung“ fasst Mahdkonzepte und Grundlagen zum Verzicht auf chemisch-synthetische Düngemittel und Pflanzenschutzmittel zusammen. Die Kategorie „Pflanzenvielfalt fördern“ beinhaltet alle Pflanzmaßnahmen und gibt für jede Maßnahme Beispiele geeigneter heimischer Pflanzenarten an. Die Kategorie „Gebäudebegrünung“ beinhaltet Steckbriefe zur Begrünung von Dach und Fassade, während die Kategorie „Strukturelemente“ Maßnahmen zur Förderung der Strukturvielfalt zusammenfasst. Unter „Naturverträgliche Alternativen“ finden sich Vorschläge für die insektenfreundliche Begleitung bautechnischer Maßnahmen. Als „weitere Maßnahmen“ werden zusätzliche künstliche Elemente zur Förderung von Insekten genannt, die lediglich eine Ergänzung zu anderen Kategorien darstellen. Zusätzlich gibt es Empfehlungen für heimische, insektenfreundliche Alternativen zu häufigen Zierpflanzen sowie Empfehlungen zu heimischen Gehölzen, die sich für eine Bepflanzung von Parkplätzen eignen.

Qualifizierung und Weiterbildung

Die Anwendung in der operativen Praxis wird seit 2021 durch Online-Schulungen von BI mA-Beschäftigten und Exkursionen zu Best-Practice Beispielen gefördert. Diese werden gemeinsam

von den Geschäftsbereichen FM und Bundesforst organisiert. Ebenso erfolgt eine Wissensvermittlung durch begleitende Informationsbeiträge. Thematisch stehen dabei Biodiversität, Klimafolgeanpassung und Erneuerbare Energien (Photovoltaik) im Fokus. Durch diese Aktivitäten soll das „Mainstreaming“ in der operativen Praxis gefördert werden.

9.4 Herausforderungen und Perspektiven

Bei der ökologischen Aufwertung im Liegenschaftsbetrieb stellen sich vor allem in der operativen Umsetzung unterschiedliche Herausforderungen. Die Umgestaltung von Flächen bedeutet zudem zunächst einen erhöhten Abstimmungsaufwand, da ökologisch gestaltete und gepflegte Flächen andere Ansprüche haben, die die beteiligten Akteure erstmal kennenlernen müssen. Zudem sind Flächen- und Nutzungskonkurrenzen zu berücksichtigen und es müssen Lösungen z. B. für technische Installationen (Stromkästen, Hydranten) oder Feuerwehrezufahrten gefunden werden.

Die Umstellung auf eine ökologische Pflege ist anfangs ebenfalls mit erhöhtem Aufwand bei der Planung und Vergabe verbunden. So bedarf es einer umfangreicheren saisonalen Vorbereitung/Planung von Pflegemaßnahmen und auch der logistische Aufwand ist größer. Laufende Pflegeverträge können zudem nicht einfach von konventioneller auf naturverträgliche Pflege verändert werden. Auch kann es zu Konflikten mit etablierten Techniken und Prozessen kommen – z. B. Maschineneinsatz vs. Handarbeit bei der Grünpflege. Die Pflege von ökologischen Maßnahmen erfolgt nach strengeren Auflagen und muss dementsprechend von geschultem Fachpersonal für angepasste Pflegeaufgaben durchgeführt werden, ggf. auch ohne Maschineneinsatz, was den Aufwand erhöht (z. B. manueller Einsatz von Sense oder Balkenmäher). Die Auswahl an geschulten Pflegedienstleistern ist bislang gering, denn es mangelt in der Praxis noch an Wissen zur ökologischen Pflege. Der Aufwand für die Grünflächenpflege verschiebt sich daher – einem geringeren Zeitaufwand und Maschineneinsatz bei der eigentlichen Pflege stehen intensivere Vergabeverfahren sowie Kommunikationsprozesse mit den Nutzenden gegenüber.

Bei der Umstellung ist auch ein erhöhter kommunikativer Aufwand durch das Objektmanagement zu leisten, um für Akzeptanz der Maßnahmen bei den Nutzenden zu werben.

Bei der Entwicklung von Maßnahmen ist immer eine Einzelfallbetrachtung der Liegenschaft erforderlich. Die spezifischen Anforderungen an Flächen und die Ansprüche der Nutzenden im heterogenen BImA-Portfolio (mehrere Tausend Liegenschaften, Immobilien und Nutzende) sind sehr unterschiedlich (z. B. Sicherheitsliegenschaften). Maßnahmen können daher nicht einfach übertragen werden, sondern es sind jeweils ortsspezifisch flächenbezogene Lösungen notwendig.

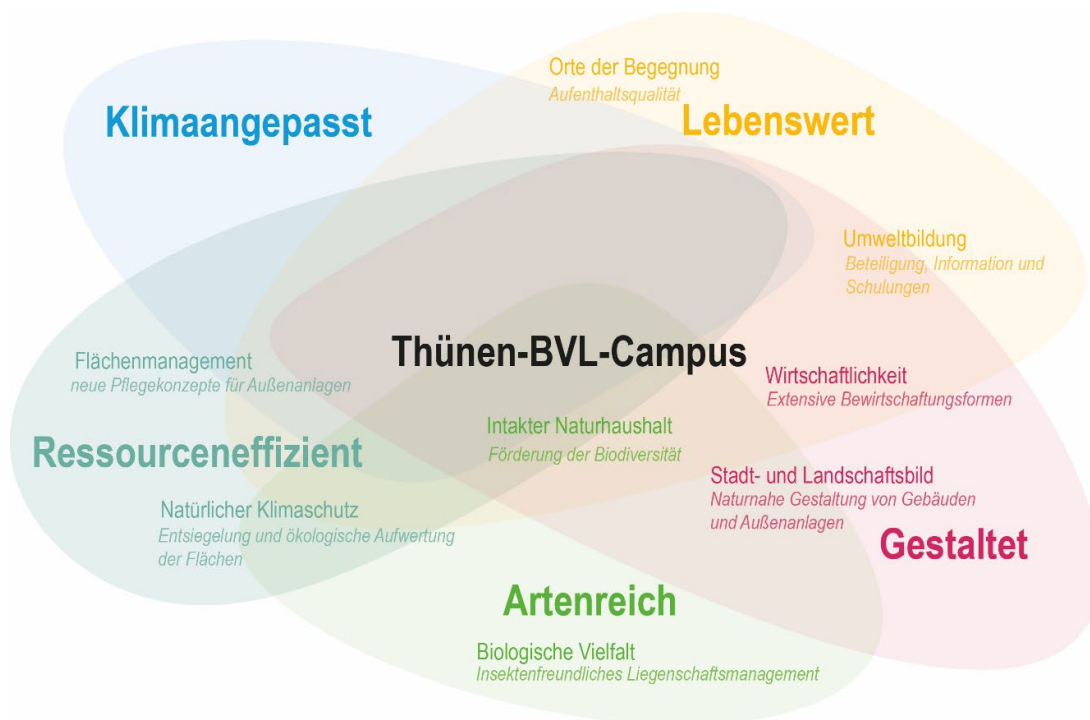
9.5 Innovationen und Synergien

Die Förderung der Biodiversität wurde verbindlich in einer Regelung zur „Förderung der Biodiversität bei der Bewirtschaftung und Pflege der Außenanlagen“ für zivile Dienstliegenschaften der BImA festgeschrieben und im internen Fachinformationssystem hinterlegt. Die Regelung definiert erstmals einen verbindlichen Standard für diese Bundesliegenschaften. Sie ist bei Neuausschreibungen und Vergaben von Grünpflege-Dienstleistungen, bei Neu- oder Ersatzpflanzungen sowie bei der Anlage, Bewirtschaftung und Pflege der Außenanlagen zu berücksichtigen.

Zu den Inhalten zählen u. a. die Verwendung von gebietseigenen bzw. standortgerechten Gehölzen, der Verzicht auf Pflanzenschutzmittel und Biozide sowie auf andere insektenschädigende Verfahren, der Verzicht auf chemisch-synthetischen Dünger sowie auf torfhaltige Produkte in der Pflege, die Verringerung der Lichtemissionen und insektenfreundliche Beleuchtung sowie der Umgang mit invasiven gebietsfremden Arten. Konkretisiert wird die Regelung in 32 Maßnahmensteckbriefen mit Informationen zur Planung und Ausführung.

Die Anwendung in der operativen Praxis wird seit 2021 durch Online-Schulungen und Exkursionen zu Best-Practice Beispielen gefördert.

Abbildung 22: Qualitäten der multifunktionalen Gestaltung mit urbaner Grüner Infrastruktur



Visualisierung von Qualitäten der urbanen Grünen Infrastruktur durch das LinCa-Modellprojekt und die BImA-Richtlinie zur Förderung der Biodiversität

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Zielgrafik (bgmr/HCU)

Erkenntnisse

Modellprojekte zur Erprobung von neuen Verfahren und Prozessen bieten die Möglichkeit, Erfahrungen in der Praxis zu sammeln und hieraus Schlüsse für die Übertragbarkeit zu ziehen. Das LInCa-Modellprojekt zeigt entsprechende Wirkung auf die Standardprozesse im Liegenschaftsmanagement der BImA.

Um den Transfer der Erkenntnisse von einem Modellprojekt in die breite Anwendung zu gewährleisten, ist die Integration in die Standardprozesse erforderlich. Es braucht verbindliche Standards für den Neubau, wie z. B. das Bewertungssystem Nachhaltiges Bauen BNB, aber insbesondere für die Bestandsentwicklung. Dies ist durch die Integration der Richtlinie und der Maßnahmensteckbriefe in das BImA-Fachinformationssystem gelungen.

Um die Anwendung in der Praxis zu fördern, müssen Steckbriefe so konkret und praxistauglich wie möglich gestaltet werden. So braucht es z. B. konkrete Formulierungen für die Ausschreibung von Leistungen. Auch die möglichen Konsequenzen von Umgestaltungen müssen berücksichtigt werden, z. B. bezüglich Arbeitsschutz, Verkehrssicherung, Ersatz und Ausgleich.

1:1 übertragbare „Standardlösungen“ sind in der Praxis eher selten und die Maßnahmensteckbriefe sind nicht für alle Liegenschaften geeignet. Jede BImA-Liegenschaft ist anders – an manchen Standorten gibt es Potenziale, an anderen Standorten eher nicht. Daher muss für jede Liegenschaft spezifisch ein eigenes flächenbezogenes Konzept entwickelt werden.

Eine Anpassung der Pflege stellt eine Herausforderung dar, welche auf die seit vielen Jahren etablierten ökonomisierten Pflegekonzepte zurückzuführen ist, die sich auf Praktikabilität und Kostenminimierung konzentrieren. Dementsprechend fordert naturverträgliche Grünflächenpflege im urbanen Kontext eine Anpassung der Pflegemaßnahmen auch an das Sicherheitsbedürfnis und die Nutzungsansprüche der Menschen.

Eine Herausforderung in der Praxis ist die Überzeugung und Qualifizierung der operativ Verantwortlichen, z. B. Hausmeister oder Dienstleister. Es fehlt oft an Know-how für die Umsetzung ökologischer Maßnahmen. Hierfür braucht es ausreichende Personalkapazitäten, die Bereitschaft oder den Zwang zur Umstellung auf neue Verfahren sowie entsprechende Kenntnisse und technische Ausstattung. Hilfreich sind Kommunikationsstrategien und Wissenstransfer für alle beteiligten Akteure und Nutzenden. Eine Erkenntnis ist daher, mit kleinen, niedrighwelligen und möglichst günstigen Maßnahmen anzufangen.

Die Einbindung der Nutzenden in die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung von Liegenschaften sollte möglichst von Anfang an erfolgen, um Akzeptanz zu fördern und Verantwortungsgefühl zu wecken. Die Erfahrungen in Braunschweig zeigen, dass im Laufe der Zeit das Verständnis für die Maßnahmen gewachsen ist und es weniger Nachfragen bzw. Rückmeldungen gibt.

Tabelle 7: Zeitleiste Projektverlauf

Jahr	Projektaktivitäten
Juli 2020	Projektstart LInCa
2021	Pilotstandort Thünen-BVL-Campus Braunschweig
Herbst 2021	Umfrage bei den Nutzenden auf dem Campus
April 2024	Publikation „Leitfaden für insektenfreundliches Liegenschaftsmanagement“
Mai 2024	Projektende LInCa

Weitere Informationen und Kontakt

LInCa-Projekt: <https://www.linca-projekt.de/>

Leitfaden für insektenfreundliches Liegenschaftsmanagement – Thünen Working Paper 238
https://www.linca-projekt.de/fileadmin/linca/Leitfaden_f%C3%BCr_insektenfreundliches_Liegenschaftsmanagement_ThuenenWorkingPaper_238.pdf

Kontakt: Sarah Rensner, Facility Management, Sarah.Rensner@bundesimmobilien.de

Impressum

Herausgeber

Umweltbundesamt

Wörlitzer Platz 1

06844 Dessau-Roßlau

Tel: +49 340-2103-0

buergerservice@uba.de

Internet: www.umweltbundesamt.de

DOI:

<https://doi.org/10.60810/openumwelt-8278>

Autorenschaft, Institution

bgmr Landschaftsarchitekten GmbH

Dr. Carlo Becker,

Dipl.-Ing Sven Hübner,

M. Eng. Pia Müller

Prager Platz 6

10779 Berlin

berlin@bgmr.de

<https://www.bgmr.de/de>

HafenCity Universität Hamburg HCU

Dipl.-Ing. Stefan Kreutz,

Prof. Antje Stokman

Henning-Voscherau-Platz 1

20457 Hamburg

stefan.kreutz@hcu-hamburg.de

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

Stand: Oktober 2025