

Handlungsansätze für Kommunen und relevante Akteure zur 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 Kreutz und Prof. Antje Stokman (HafenCity Universität Hamburg HCU)

1 Einführung

Dieses Ergebnispapier fasst aus Perspektive des urbanen Umweltschutzes und der nachhaltigen Stadtentwicklung Handlungsansätze für die Entwicklung Grüner Infrastrukturen an den Schnittstellen von urbanen Räumen mit Bundesverkehrswegen, Bundesliegenschaften und -immobilien zusammen. Leitende Fragen für eine mögliche stadtintegrierte, multifunktionale Gestaltung und Nutzung sind dabei: Was können und was müssen Kommunen tun, um handlungsfähig gegenüber den für diese Infrastrukturen und Liegenschaften verantwortlichen Bundesakteuren zu sein? Welche kooperativen Ansätze eignen sich, um „auf Augenhöhe“ multifunktionale Lösungen für die Gestaltung, Nutzung und Pflege von Flächen zu finden? Wie können Maßnahmen möglichst Mehrwerte für Kommunen, Bund und Flächenhalter schaffen und wie können diese auf die jeweiligen Belange abgestimmt werden?

Dargestellt werden Handlungsansätze zu Prozessen und Instrumenten sowie zu baulich-räumlichen Strategien der Mehrfachnutzung, die auf Erkenntnissen der im Forschungsprojekt untersuchten Praxisprojekte sowie aus Interviews und Fachgesprächen mit Akteuren aus Kommunen und Bund basieren. In den untersuchten Beispielprojekten sind mal kommunale Akteure die Impulsgeber und Motoren, mal beruhen sie auf Initiativen des Bundes. In einzelnen Projekten sind auch private bzw. zivilgesellschaftliche Akteure Triebfedern für die Handlungsansätze. Gemeinsam haben die Projekte eine große Strahlwirkung auf das städtebauliche Umfeld und/oder sie sind beispielgebend für die Gestaltung koproduktiver Prozesse. Koproduktion meint Prozesse und Verfahren, bei denen Grüne Potenziale von Bundesliegenschaften und Stadträumen in enger Zusammenarbeit und Abstimmung der unterschiedlichen Akteure entwickelt werden. Dies sind gemeinschaftlich durchgeführte Prozesse, in die beide Seiten ihre Kompetenzen und Ressourcen einbringen.

Die untersuchten Praxisprojekte decken insgesamt ein breites Spektrum von Fallkonstellationen, räumlichen Situationen und Themenstellungen ab, die so oder ähnlich in vielen großen, mittleren und kleinen Städten auftreten. Daher lassen sich aus ihnen elf übertragbare Ansätze für die nachhaltige Stadtentwicklung formulieren, die sich an Kommunen, Bundesakteure und andere Stadtproduzenten richten. Es werden übertragbare Erkenntnisse und Empfehlungen zur Umsetzung von Prozessen, Planungen und Lösungen erläutert, die auf die Aufwertung von Bundesliegenschaften und die bessere Integration von Verkehrsräumen in ihr städtisches Umfeld abzielen. Kurze Verweise auf die Fallstudien und Referenzprojekte illustrieren die Handlungsansätze.

Die ausführlichen Beschreibungen der Praxisprojekte finden sich in den beiden UBA-Factsheets „Fallstudien“ und „Referenzprojekte“ für die Aktivierung von Bundesliegenschaften für die urbane Grüne Infrastruktur.

2 Übersicht über die Handlungsansätze

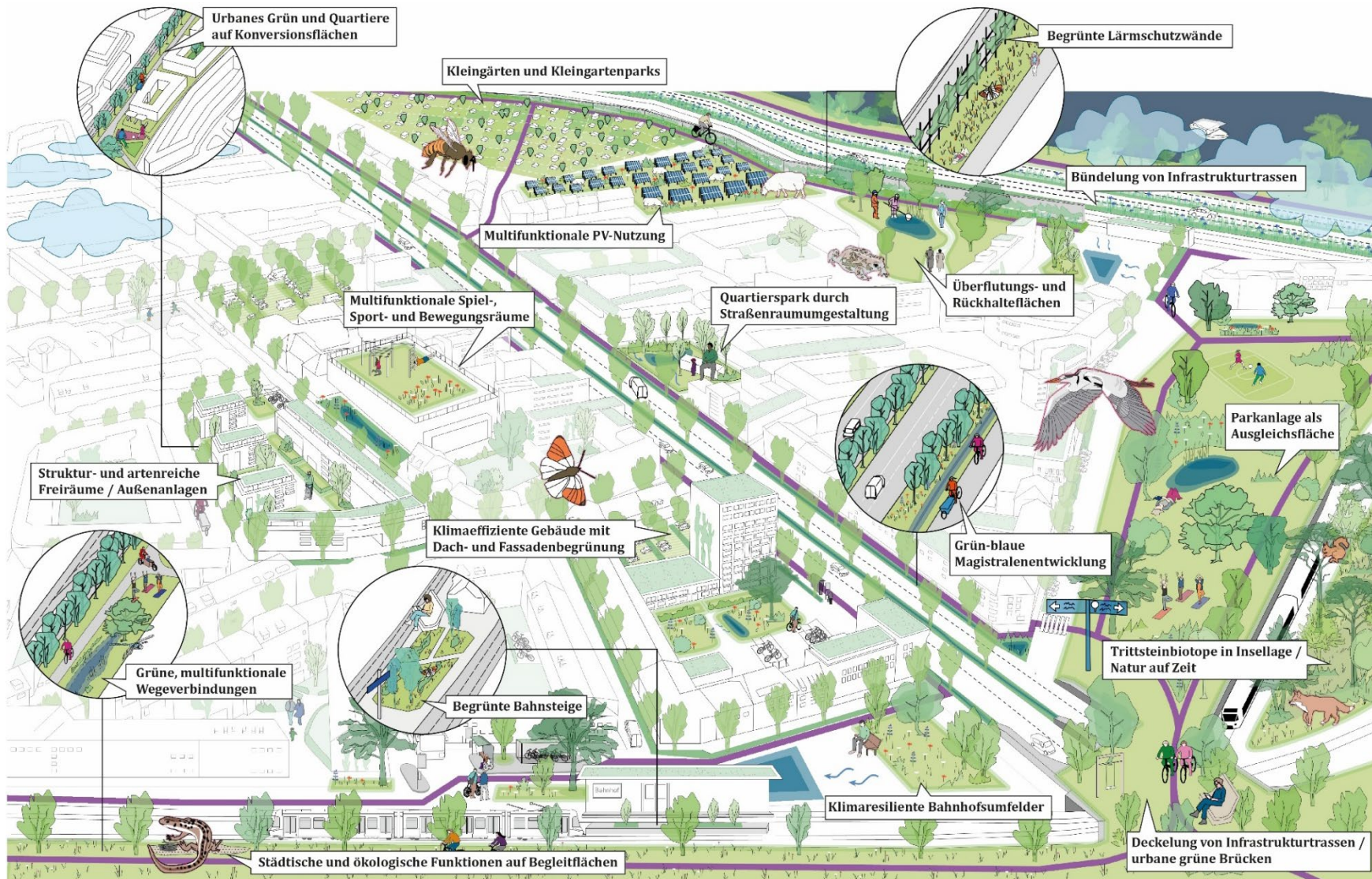
Koproduktive Prozesse und Instrumente für Mehrfachnutzungen

- ▶ Positive Leitbilder für städtische Infrastrukturlandschaften aufstellen
- ▶ Städtebauliche Begleitplanungen zu Planfeststellungsverfahren erarbeiten
- ▶ Potenziale für urbane Grüne Infrastrukturen systematisch identifizieren
- ▶ Phase Null für komplexe Projektentwicklungen etablieren
- ▶ Kommunikation zwischen Bund und Kommunen etablieren und verstetigen
- ▶ Finanzierungsinstrumente zusammendenken

Baulich-räumliche Strategien für Mehrfachnutzungen

- ▶ Begleitflächen von Verkehrsstrassen für städtische und ökologische Funktionen mitnutzen
- ▶ Bahnhofsumfelder klimaresistent umgestalten
- ▶ Mehrwerte bei der Umgestaltung innerörtlicher Hauptstraßen schaffen
- ▶ Bundesimmobilien mit Grüner Infrastruktur aufwerten
- ▶ Liegenschaften gewinnbringend für die Stadtgesellschaft entwickeln

Abbildung 1: Raumbild für multifunktionale Bundesliegenschaften



Quelle: Eigene Darstellung (bgmr/HCU)

3 Koproduktive Prozesse und Instrumente


► Positive Leitbilder für städtische Infrastrukturlandschaften aufstellen

Handlungsansätze und Maßnahmen

- **Leitbild erarbeiten** – Ein mit Blick auf die Lebensqualität positives Leitbild für das Umfeld von Bundesliegenschaften und Bundesverkehrswegen erarbeiten, das als konzeptionelle Grundlage für konkrete Planungen dienen kann, z. B. im Bereich eines Infrastrukturknotens mit großen Raumpotenzialen für Erholung, Landschaftsbild, Klimaanpassung und Biodiversität. Abbildung 1 zeigt beispielhaft als visuelles Leitbild die positiven Wirkungen für Stadt, Infrastrukturen und Umwelt, die durch eine multifunktionale Gestaltung von Flächen der Bundesimmobilien und Bundesverkehrswege mit einer entsprechenden Gestaltung der städtischen Übergangsbereiche erreicht werden können.
- **Vorausschauenden Planungsprozess initiieren** – Frühzeitig und proaktiv Kooperationen und Diskussionsprozesse zwischen Kommune und Vorhabenträgern mit dem Ziel initiieren, Maßnahmen möglichst im Huckepack vom Infrastrukturausbau zu realisieren, z. B. neue Wegeverbindungen, Erweiterung bestehender Freiräume oder neue Zugänge zu Gewässern.
- **Flächen für den naturschutzfachlichen Ausgleich bündeln** – Durch eine abgestimmte Planung lassen sich die Wirkungen solcher Maßnahmen erheblich steigern.

Freiraum- und stadtplanerisches Konzept für den Spreeraum, Berlin

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 den besonders übernutzten Spreeraum, den viele übergeordnete Infrastrukturtrassen (Wasserstraße, Autobahn und Bahnstrecke) queren, eine positive Vision mit Entwicklungsmöglichkeiten für Grüne Infrastruktur zu entwerfen.

 Weiterführende Informationen im Projektsteckbrief der Fallstudie

Übertragbare Erkenntnisse und Empfehlungen

Ein Leitbild hilft bei der **Kommunikation der kommunalen Ziele** mit Flächenhaltern und Vorhabenträgern des Bundes. Die freiraum- und stadtplanerische Konzeption nimmt eine **räumliche Gesamtbetrachtung** vor und blickt also nicht nur isoliert auf ein einzelnes Vorhaben und dessen mögliche Wirkungen. Planungs- und Betrachtungsräume werden größer gedacht und es lassen sich so weitreichendere Synergien und Mehrwerte durch die Mehrfachnutzung von Flächen und die **Bündelung von Maßnahmen** mit Grüner Infrastruktur für Flächenhalter und Kommune sichtbar machen.

Damit dieser Handlungsansatz ausreichend greifen kann, müssen Kommunen ein Leitbild und ein Rahmenkonzept möglichst **vor Beginn der formellen Planungsphasen** für den Aus- oder Neubau von Infrastrukturen und Liegenschaften des Bundes **aufstellen**. Dann können sie in der Planungsphase Null Berücksichtigung finden und liegen rechtzeitig zu Beginn der Erarbeitung der Landschaftsplanerischen Begleitplanung vor.

Koproduktion funktioniert allerdings nur, wenn die **Bereitschaft von beiden Seiten** gegeben ist: Der **Bund** muss **die kommunalen Akteure frühzeitig über Planungsabsichten** des Infrastrukturausbaus **informieren**. Und **Kommunen** müssen bei eigenen strategischen Planungen (z. B. Freiraumkonzepten, Klimaanpassungsstrategien, Stadtentwicklungsplänen) explizit Bundesflächen mitdenken und **gezielt die verantwortlichen Akteure des Bundes einbinden**.

► Städtebauliche Begleitplanungen zu Planfeststellungsverfahren erarbeiten


Handlungsansätze und Maßnahmen

- **Kommunalen Planungsbeitrag für einen erweiterten Betrachtungsraum aktiv einbringen** – Informelle Planung im Rahmen der integrierten Stadtentwicklung (keine Ausführungsplanung) durchführen, die frühzeitig Handlungsbedarfe und Planungsalternativen unter Berücksichtigung von städtebaulichen, baukulturellen, freiraumplanerischen, stadtklimatischen, ökologischen, verkehrlichen und ökonomischen Aspekten aufzeigt.
- **Alternative Lösungen zur vorausschauenden Konfliktvermeidung entwickeln** – Dieses Verfahren ermöglicht die Entwicklung von Alternativen bzw. Varianten und angepassten Lösungen, die bei einer Planung allein durch den Vorhabenträger nicht erarbeitet würden. Typische Anwendungsfälle sind z. B. der Lärmschutz und die stadtverträglichere Einbettung des Vorhabens.
- **Ergänzende Projektmittel aus verschiedenen Förderprogrammen einwerben** – Die Begleitplanung ist eine gute Grundlage und bietet Anknüpfungspunkte für die Einwerbung von Fördermitteln, die Kommunen nutzen können.

Modellvorhaben Städtebauliche Begleitplanung, Verden (Aller)

Die städtebauliche Begleitplanung mit Potenzialanalyse und Bedarfserhebung aus städtebaulicher Perspektive ermöglicht als informelles Planungsinstrument und kooperativer Prozess eine integrierte Betrachtung des urbanen Umfeldes entlang von Verkehrsstrassen, für die ein Aus- oder Neubau geplant ist. Hierbei werden alle relevanten Fachplanungen berücksichtigt.

Als Praxis-Check wurde dieses Instrument im Rahmen des geplanten Streckenausbaus der Bahnstrecke Hamburg/Bremen–Hannover (Alpha-E) 2020 für den Abschnitt Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) erprobt. Seit 2025 wird das Verfahren offiziell durchgeführt.

 Weiterführende Informationen im Projektsteckbrief der Fallstudie

Übertragbare Erkenntnisse und Empfehlungen

Idealerweise wird die Begleitplanung bereits **zu Beginn bzw. in einem frühen Stadium des Planungsprozesses** für die Verkehrsinfrastruktur durchgeführt, da hierdurch der potenzielle Beitrag bzw. der Einfluss auf das Vorhaben deutlich steigt. Als **Teil des Planfeststellungsverfahrens** würde die städtebauliche Begleitplanung durch die integrierte Betrachtung eine **Optimierung sowohl der Infrastrukturvorhaben als auch der Stadtentwicklung** ermöglichen.

Das **Verfahren fördert innovative Lösungen auf den Bundesliegenschaften**, die städtebaulich oft besser integrierbar sind, wie Gestaltungsvarianten für einen örtlich und **stadträumlich angepassten Lärmschutz** oder die **bessere landschaftliche und gestalterische Einbettung des Vorhabens**. Ein **ökonomischer Mehrwert** entsteht zusätzlich, wenn ein „volkswirtschaftlicher Schaden“ verhindert und die Akzeptanz für die Infrastrukturmaßnahme verbessert wird.

Umgekehrt ermöglicht das Verfahren die **Anpassung von städtebaulichen Zielen** in den betroffenen Stadt- bzw. Ortsteilen. Die kommunale Planungshoheit wird gestärkt, indem eigene Lösungsansätze für eine nachhaltige und zukunftsfeste Stadtentwicklung erarbeitet werden. Im Idealfall entsteht also eine **Win-Win-Situation** für Vorhabenträger und betroffene Kommune.

► Potenziale für urbane Grüne Infrastrukturen systematisch identifizieren


Handlungsansätze und Maßnahmen

- **Potenziale auf Bundesliegenschaften systematisch und gesamtstädtisch ermitteln** – Aufbauend auf vorhandenen Geodaten, Luftbildanalysen und Flächennutzungsplänen lässt sich eine erste Einschätzung zu den Entwicklungsmöglichkeiten für urbane Grüne Infrastrukturen vornehmen.
- **Methoden kombinieren**– Ein Methodenmix aus Fernerkundung, der Einbindung von lokalem ökologischem Wissen und einer flexiblen Flächenanalyse ermöglicht eine schnelle, intuitive und dennoch fundierte Auswahl potenziell geeigneter Standorte für die Weiterentwicklung der urbanen Grünen Infrastruktur (uGI).
- **Flächenverantwortliche und kommunale Fachdisziplinen frühzeitig einbeziehen** – Um geeignete Flächen zu priorisieren, erfolgt frühzeitig ein Abgleich der Entwicklungsziele der Flächenverantwortlichen mit den städtischen Planungszielen, Klimaanpassungsstrategien und Freiraumbedarfen.

Innerstädtische Bahntrassen, Erfurt

Das Erprobungs- und Entwicklungsvorhaben „Innerstädtische Bahntrassen – vernetzte Lebensräume für Pflanze, Mensch und Tier“ des Bundesamts für Naturschutz (BfN) in Erfurt erprobt, wie durch die gezielte gesamtstädtische Potenzialuntersuchung geeignete Flächen auf Bundesliegenschaften für eine Umgestaltung bzw. naturschutzfachliche Qualifizierung identifiziert sowie Mehrwerte für Flächenhalter und Stadtgesellschaft aktiviert werden können.

Das Vorhaben zeigt Wege auf, wie eine einheitliche Datengrundlage geschaffen 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 durch Rücksprache mit den Fachämtern. Ergänzt wird dieser fernerkundungsbasierte Zugang durch lokale Expertise, zum Beispiel von Expert:innen für unterschiedliche Arten.

 Weiterführende Informationen im Projektsteckbrief der Fallstudie

Übertragbare Erkenntnisse und Empfehlungen

Die im Rahmen der Fallstudie Erfurt erprobte **Methode der Luftbildanalyse mit anschließender Überprüfung des Planungsstatus** macht **ökologische Potenziale sofort sichtbar** und berücksichtigt **lokale Kenntnisse**. Als sekundäre Kriterien sollten u. a. Stadtnähe, Zugänglichkeit, Sicherheitsaspekte und Eigentumsverhältnisse in die Bewertung der Potenziale einfließen. Um planerische Konflikte oder zukünftige Entwicklungen rechtzeitig zu erkennen, ist eine **enge und frühzeitige Abstimmung mit Behörden und Eigentümer:innen notwendig**.

Die **Kombination von Fernerkundung** (Luftbildern) **und lokalem Wissen** hat sich im Vergleich zu klassischen planungsgestützten Ansätzen als **flexibler und aktueller** erwiesen.

Weitere hilfreiche Methoden sind die **Digitalisierung und Inventarisierung von Brachflächen und Biotopstrukturen**. Sie unterstützen bei der Koordination der weiteren Flächenentwicklung und lassen sich auch für die Bauleitplanung nutzen.

► Phase Null für komplexe Projektentwicklungen etablieren


Handlungsansätze und Maßnahmen

- **Planungsphase Null für komplexe Projekte einführen** – Die Planungsphase Null ist für komplexe Projektentwicklungen relevant, wie die Um- oder Neugestaltung von Verkehrsräumen oder großen Liegenschaften in städtischen Räumen. Dieser Planungsschritt ist zeitlich vor der Ausschreibung der nötigen HOAI-Planungsleistungen angesiedelt. Mit ihm sollen frühzeitig grundlegende Zielkonflikte identifiziert werden, um bereits zum Projektbeginn ggf. notwendige weitere Planungsschritte zu veranlassen. Weiteres Ziel ist ein auf Kooperation und Beteiligung angelegter Prozess, der den Grundstein für eine möglichst integrierte, multifunktionale Umsetzung von Infrastrukturplanungen legt. Kommunale Konzepte könnten hierfür als relevante Grundlage bzw. Schnittstelle dienen. (vgl. „Positive Leitbilder für städtische Infrastrukturlandschaften aufstellen“)
- **Zielfindung, Flächennutzung und -gestaltung fachübergreifend abstimmen** – In der Phase Null werden die Bedarfe aller Akteure gesammelt, auf Zielkonflikte hin untersucht und möglichst gemeinsam ein Lösungsansatz für die Raumaufteilung und -nutzung entwickelt, abgestimmt und bestätigt. Zu einem frühen Zeitpunkt werden außerdem wesentliche Fragen zur Zielfindung integriert bearbeitet und die grundlegenden Ziele möglichst verbindlich für den weiteren Planungsverlauf festgelegt. Auf dieser Basis kann dann eine zielgerichtete Vergabe der Planungsleistungen erfolgen und ein kontinuierlicher Planungsprozess vorbereitet werden.
- **Entscheidungsstrukturen etablieren** – Für die Planungsphase Null müssen, auch in Vorbereitung auf das weitere Verfahren, die geeigneten Strukturen und Methoden für die interdisziplinäre Bearbeitung mit einem offenen und kreativen Herangehen an die Lösungssuche und einer frühzeitigen Beteiligung der relevanten Akteure festgelegt werden. Für die Steuerung hat sich ein Arbeitskreis bewährt, der aus einem engeren Team für die Organisation und Durchführung sowie einer erweiterten Arbeitsgruppe aus weiteren relevanten Fachämtern und Planungsakteuren besteht. In einer Auftaktkonferenz zu Projektbeginn werden die unterschiedlichen Zielsetzungen, Wünsche und Bedarfe der Beteiligten artikuliert und das Verfahren festgelegt.

Umgestaltung der Georg-Schumann-Straße, Leipzig / Klimaresiliente Bahnhofsgestaltung

Die Stadt Leipzig hat die Planungsphase Null nachträglich in ein laufendes Planungsverfahren für die stadtvträgliche Umgestaltung einer zentralen Durchgangsstraße eingeführt. Hintergrund war die Erkenntnis, dass bei der klassischen Bedarfsplanung, die die angestrebten Projektziele definiert und so die nachfolgenden Planungs- und Bauphasen aus der HOAI vorbereitet, Zielkonflikte oft nicht ausreichend tief und fachübergreifend bearbeitet werden. Die Stadt Leipzig hat die Phase Null pilothaft bei der Umgestaltung der Georg-Schumann-Straße getestet und konnte die Planung erfolgreich in einem kooperativen Planungsprozess weiterführen.

Für die komplexe Planungsaufgabe der klimaresilienten Bahnhofsgestaltung hat die Deutsche Bahn die interne Arbeitshilfe „Der Klimacheck“ erstellt. Der Leitfaden ist als Werkzeug für die Planungsphase Null konzipiert. Er ermöglicht eine erste Standortanalyse und zeigt auf, ob und in welchem Umfang Handlungsbedarf zur Klimaanpassung besteht. Die bahninterne Arbeitshilfe richtet sich 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.

 Weiterführende Informationen im Projektsteckbrief der Fallstudie

Übertragbare Erkenntnisse und Empfehlungen

Die Planungsphase Null fungiert als Initialzündung für die frühzeitige Integration von Potenzialen, Anforderungen und Zielen der Grünen Infrastruktur in Planungsprozesse.

In den untersuchten Praxisprojekten geht die **Initiative** für die Stärkung von uGI auf Bundesflächen **von unterschiedlichen Planungsakteur:innen** in der Stadtentwicklung aus. Für die Umgestaltung von Straßenräumen, wie in Leipzig, übernehmen z. B. die Ämter für Mobilität, Tiefbau und Stadtentwicklung eine aktive Rolle bei der Koordination, Kommunikation und Integration. Für stark freiraumgeprägte Stadträume, wie den Spreeraum in Berlin, werden z. B. das Stadtentwicklungsamt und das Umwelt- und Naturschutzamt gemeinsam aktiv. Bei der Umgestaltung von Verkehrsknoten mit mehreren Verkehrsträgern, wie in Hamburg-Wilhelmsburg, hat sich ein Lenkungsgremium auf Führungsebene aus Fachbehörden und Flächenhaltern bewährt. Für die klimaresiliente Bahnhofsgestaltung liegt die Federführung bei der DB InfraGO AG – Bereich Personenbahnhöfe im engen Zusammenspiel mit dem lokalen Bahnhofsmanagement und den kommunalen Stadtplanungs- und Umweltämtern.

Generell bewährt sich für die Planungsphase Null sowie die sich anschließenden Phasen eine enge **Abstimmung innerhalb der kommunalen Verwaltung** als auch im **Zusammenspiel mit Bund, Ländern, Flächenhaltern und der Stadtgesellschaft**. Die frühzeitige Kommunikation und Zusammenarbeit, gemeinsame Zieldefinitionen und verlässliche Kooperationsformate sind dabei entscheidend.

Da sich komplexere Planungen, wie die von Verkehrsräumen, über einen langen Zeitraum erstrecken, braucht es einen „**langen Atem**“. Die in der Phase Null gebildeten **Strukturen legen den Grundstein** für eine enge Zusammenarbeit von Verkehrsplanung, Stadtplanung und anderen relevanten Fachämtern und ermöglichen die kontinuierliche fachübergreifende Abstimmung der Planungsbelange im gesamten Prozess.

Alle relevanten Ziele können so für einen komplexen Planungsraum **klarer gefasst**, frühzeitig untereinander abgestimmt und im Anschluss auch reibungsloser umgesetzt werden. Die fachübergreifende Planung bündelt die Ressourcen, und alle Beteiligten werden bei der Zielfindung frühzeitig berücksichtigt. Dadurch können komplexe Planungen optimiert und ggf. auch beschleunigt werden.

► Kommunikation zwischen Bund und Kommunen etablieren und verstetigen

Handlungsansätze und Maßnahmen

- **Regelmäßigen Austausch initiieren** – Mit geeigneten Austauschformaten soll die Kommunikation zwischen Bund und Kommunen verbessert werden. Inhalte eines solchen Austauschs sind städtebauliche und infrastrukturelle Entwicklungsabsichten und damit einhergehende mögliche Synergien sowie Gelegenheitsfenster für die Schaffung von Grünen Infrastrukturen. Auch absehbare Nutzungskonflikte und mögliche Lösungsansätze sollten Gegenstand sein.
- **Format „Kommune trifft Bundesliegenschaft“** etablieren – Hierfür kommen unterschiedliche – auch kombinierbare – Formate infrage: Kommunen können zu jährlichen Jour-fixe-Terminen oder auch anlassbezogen zu Sonderterminen einladen. Weitere Optionen sind Lenkungskreise auf Entscheider-Ebene oder gemeinsame Ortsbegehungen. Mit Hilfe solcher Formate lässt sich ein kontinuierlicher Austausch der Kommunen mit den Flächenhaltern des Bundes (z. B. BImA, Autobahn GmbH, DB) etablieren.
- **Kommunale Vorhaben und Planungen an Vorhabenträger/Flächenhalter kommunizieren** – Kommunen sollten Flächenhalter des Bundes frühzeitig über ihre Planungen informieren, wenn räumliche oder inhaltliche Schnittmengen bestehen. Umgekehrt sollten Kommunen verbindlich einfordern, dass Bundesplanungen frühzeitig offengelegt und kommunal abgestimmt werden.

Freiraum- und stadtplanerisches Konzept für den Spreeraum, Berlin

Mit der Konzepterstellung für den Spreeraum hat der Bezirk einen 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. Der Kommunikation und dem Spreeraum-Branding dienen bezirkliche Steuerungsrunden (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 eine Abschlussveranstaltung für den Ergebnistransfer mit der DEGES, DB InfraGO, infraVelo und WSV durchgeführt.



Weiterführende Informationen im Projektsteckbrief der Fallstudie

Übertragbare Erkenntnisse und Empfehlungen

Da der Dialogprozess zum Konzept Spreeraum noch andauert, gibt es noch keine abschließenden Erkenntnisse. Schwierige Abstimmungen in einem laufenden Planfeststellungsverfahren zeigen aber bereits, dass ein Kommunikationsprozess möglichst frühzeitig stattfinden muss, damit abgestimmte Anforderungen möglichst zu Beginn der konkreten Maßnahmenplanung für die Planfeststellung vorliegen und einfließen können.


► Finanzierungsinstrumente zusammendenken

Handlungsansätze und Maßnahmen

- **Fördermittel für die Stärkung von uGI auf Bundesliegenschaften** einwerben – Kommunen haben Zugang zu anderen Fördermitteln und Finanzierungsmöglichkeiten als die Flächenhalter des Bundes. Eine gemeinsame Projektentwicklung des Bundes mit Kommunen ermöglicht es daher, Mittel für Aufgaben und Maßnahmen einzuwerben, die in den Budgets des Bundes für die Vorhaben nicht enthalten sind. Hintergrund ist, dass Fördermittel des Bundes nicht von Bundeseinrichtungen verwendet werden dürfen.
- **Modellvorhaben/Pilotprojekte durchführen** – Mit Sondermitteln aus Programmen wie z. B. der Städtebauförderung oder dem ANK lassen sich Pilotprojekte zur Erprobung von Prozessen und Maßnahmen realisieren. Hierzu gehören auch eine Evaluation und Begleitforschung der Projekte, um übertragbare Erkenntnisse zu gewinnen.
- **Mischfinanzierungen ermöglichen** – Idealerweise werden für Maßnahmen zur Schaffung von Grüner Infrastruktur auf Bundesliegenschaften unterschiedliche Budgets kombiniert, also Mittel des Bundes, der Länder und der Kommunen. Hierbei müssen selbstverständlich haushaltsrechtliche Vorgaben berücksichtigt werden. Diese Mischfinanzierung kann sich sowohl auf die Planung und den Bau als auch auf die Pflege und Unterhaltung beziehen.

Modellvorhaben Städtebauliche Begleitplanung, Verden (Aller)

Die Städtebauliche Begleitplanung zur Ausbauplanung der DB für den Streckenabschnitt Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) konnte 2020 als Praxis-Check durch eine Förderung vom Land Niedersachsen erprobt werden. Auch die 2025 gestartete offizielle Begleitplanung wird aus Fördermitteln des Bundeslandes finanziert. Die Kommunen könnten alleine die erforderlichen Ressourcen nicht aufbringen und sind auf eine Förderung der Aktivitäten angewiesen.

 Weiterführende Informationen im Projektsteckbrief der Fallstudie

Übertragbare Erkenntnisse und Empfehlungen

Die systematische Dokumentation und Evaluation von Maßnahmen – etwa im Rahmen von Modellvorhaben und Pilotprojekten – stärkt die kommunale Lernkurve und erhöht die Übertragbarkeit auf andere Flächen und Städte. Zugleich werden für die kooperative Mitwirkung in kooperativen Planungsprozessen sowie für die Umsetzung von multifunktionalen Maßnahmen zusätzliche Ressourcen benötigt.

Die Einrichtung eines zusätzlichen Fonds könnte helfen, dass Kommunen – über den bisherigen Standard bzw. den gesetzlichen Rahmen hinaus – Planungen auf Bundesflächen aktiv begleiten können. Ein solcher Fonds zielt darauf ab, die Kooperation von Kommunen und Planungsverantwortlichen des Bundes zu stärken, um urbane Grüne Infrastrukturen besser aktivieren und eine verbesserte Stadtverträglichkeit für Infrastrukturplanungen erreichen zu können.

Kommunen sollten bestehende Förderprogramme (z. B. aus Klimaanpassung, Stadtnatur, Städtebauförderung) stärker auch für die Planung, Gestaltung sowie die Pflege und den Unterhalt von urbaner Grüner Infrastruktur auf Bundesflächen in Anspruch nehmen und sich auf Bundesebene gemeinsam mit den Ländern für eine Ausweitung bzw. Anpassung dieser Programme einsetzen, damit ausreichende Ressourcen zur Verfügung stehen.

In Kooperation mit Forschungseinrichtungen oder als Teil bundesweiter Modellprojekte können Kommunen eigene Pilotvorhaben zur Erprobung der Mitnutzung, Umnutzung oder Nachnutzung von Bundesliegenschaften als uGI-Flächen initiieren.

4 Baulich-räumliche Strategien für Mehrfachnutzungen

► Begleitflächen von Verkehrstrassen für städtische und sozio-ökologische Funktionen mitnutzen

Zu Bahn- und Autobahntrassen zählen vielerorts begleitende Grün- und Freiflächen oder auch ergänzende bauliche Anlagen, die ein hohes Potenzial als Grüne Infrastrukturen in städtischen Räumen haben. Hierzu zählen Begleitsäume und Schutzstreifen an Verkehrstrassen sowie Betriebswege und bauliche Anlagen für die Wartung (mit und ohne Grün). Typische Flächen sind z. B. Betriebswege, Lärmschutzwände, wasserwirtschaftliche Anlagen sowie Gebäude und Außenanlagen von Liegenschaften zur Reparatur und Wartung. Weitere Bewirtschaftungsflächen im Nahbereich oder auch abseits der Verkehrsflächen sind Ausgleichsflächen für naturschutzrechtliche Eingriffe.



Diese häufig wenig oder nicht aktiv genutzten Flächen haben potenziell einen hohen ökologischen Wert als Rückzugs- und Verbindungsräume für Pflanzen und Tiere sowie als grüne Räume und attraktive Verbindungen für Menschen in der Stadt. Einige der untersuchten Projekte zeigen beispielgebend, wie sich solche Flächen für die Biotop- und Grünvernetzung in urbanen Räumen aktivieren lassen. Um Betriebs- oder Ausgleichsflächen mit städtischen Nutzungen „aufladen“ zu können, müssen Vereinbarungen für eine abgestimmte Planung sowie Pflege und Unterhalt getroffen werden. Hierfür gibt es Beispiele sowohl für eine Übernahme der Pflege durch die Kommune als auch für die Beibehaltung der Pflege und Unterhaltung durch den Bund.

Innerstädtische Bahntrassen werden zu vernetzten Lebensräumen für Pflanzen, Mensch und Tier

In Erfurt wurden geeignete Entwicklungsflächen von Bahntrassen, Abstell- und Rangierflächen der DB sowie stillgelegte Bahnflächen ausgewählt und näher untersucht. In einer modellhaften Umsetzung sollen neun ausgewählte Bahnflächen ökologisch aufgewertet und zugleich als Erholungs- und Bildungsräume nutzbar gemacht werden. Beispielhafte Maßnahmen sind die Beräumung und der Rückbau versiegelter Flächen, die Entfernung invasiver Arten, die Entwicklung von Blühflächen und Rohbodenstandorten, die Einführung von Beweidung (z. B. durch Schafe oder Ziegen), die Erstellung von Pflegeplänen und die Gestaltung von Erlebnisflächen. Um die Gestaltung und Pflege mit Naturschutz, Verkehrsbetrieb und nachhaltiger Stadtentwicklung zu vereinbaren, werden die Maßnahmen intensiv mit den Haltern und Bewirtschaftern der Bahnflächen und der Kommune abgestimmt. Am Ende stehen gemeinsam entwickelte und abgestimmte Konzepte.

i Steckbrief Fallstudie „Innerstädtische Bahntrassen als vernetzte Lebensräume für Pflanzen, Mensch und Tier, Erfurt“

Ein Betriebsweg von Autobahn und Wasserstraße wird zur Fuß- und Radwegeverbindung


In Berlin konnte im Zuge der Planfeststellung für den Ausbau der A 113 eine Lösung gefunden werden, den ehemaligen Treidelweg des Teltowkanals als gemeinsame Trasse für einen Wartungsweg von Autobahn (Lärmschutzwand) und Wasserstraße sowie als eine überörtliche Fuß- und Radwegeverbindung zu gestalten und öffentlich zu widmen. Der Weg nutzt hierfür einen grünen Korridor zwischen Autobahn und Kanal, der eine Wegführung ohne Belästigung und Gefährdung durch den Autoverkehr ermöglicht. So lädt er heute zum Flanieren, Spazieren und Trainieren ein, steht für die täglichen Wege zur Verfügung, z. B. zur Arbeit oder zur Versorgung, und wird auch für längere Ausflüge in der Metropole und in das Umland genutzt. Entlang des

Weges qualifizierte Grünflächen sind gleichzeitig Ausgleichsmaßnahmen für naturschutzrechtliche Eingriffe. Die Kommune hat die Unterhaltung der Fuß- und Radwegeverbindung übernommen.

 Steckbrief Referenzprojekt „Betriebsweg A 113 / Teltowkanal, Berlin“


Eine Ausgleichsfläche der Autobahn wird zum Park mit Grünverbindungsfunktion

Der Hans-Baluschek-Park liegt neben dem Natur Park Südgelände und bildet mit der Fußgängerbrücke über die S-Bahngleise einen Abschnitt des Berliner Nord-Süd-Grünzuges. Auf diesem bahnbegleitenden Grünzug kann man durch den Flaschenhalspark, den Park am Gleisdreieck und den Tiergarten bis ins Regierungsviertel in Mitte barriere- und autofrei zu Fuß oder mit dem Rad durch die Stadtnatur flanieren. Herzstück der gestalteten Grünanlage auf einer ehemaligen Bahnfläche ist ein vier Meter breiter Asphaltweg. Am Weg liegen vier Aussichtsplätze zum Sonnen, Picknicken oder zur Nutzung von Spiel- und Sportangeboten. Ausgedehnte Trockenwiesen, Birken- und Robinienhaine bilden eine naturnahe Vegetation und sind für Pflanzen und Tiere sowie für die Stadtgesellschaft wertvolle bzw. erholsame Rückzugsorte im Stadtgrün. Nach Abschluss des Projekt- und Baumanagements durch Grün Berlin für diese Ausgleichsmaßnahmen hat die Autobahn GmbH das Liegenschaftsmanagement des Hans-Baluschek-Parks übernommen.

 Webseite <https://gruen-berlin.de/projekte/parks/hans-baluschek-park>

Trassenausbau stadtintegriert gestalten

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 und die kommunalen Perspektiven berücksichtigt und in die Planung für den Trassenausbau einbezogen. 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.

 Steckbrief Fallstudie „Städtebauliche Begleitplanung, Verden (Aller)“

Kombinierte Lärmschutzlösungen

Durch die Kombination mehrerer Funktionen an Lärmschutzbauwerken lassen sich Synergieeffekte für Klimaanpassung, Klimaschutz und das Landschaftsbild entlang von Schienenwegen und Straßen erzeugen. Beispiele aus der Praxis zeigen, dass mehrfachgenutzte Lösungen, wie begrünte Lärmschutzwände und -wälle, aber auch Kombinationen mit aufgeständerten PV-Modulen sowohl beim Ausbau bestehender Verkehrsinfrastrukturen als auch bei Neubauvorhaben gut integrierbar sind. Lärm- und Schallschutzwände gibt es in verschiedenen Materialien und Formen, darunter Beton, Metall, Glas und Holz. Eine besonders umweltfreundliche Option ist eine Kombination aus Lärmschutz, Photovoltaik und Begrünung. Diese Dreifach-Lösung fokussiert auf effektiven Lärmschutz mit ökologischem Nutzen. Die Installation von Solaranlagen auf Lärmschutzwänden steht aktuell stark im Wettbewerb mit anderen Aspekten wie Begrünung, transparenten Wänden sowie der farblichen und materiellen Gestaltung. Diese Konkurrenz kann jedoch durch geschickte Kombinationen überwunden werden.

 Steckbrief Referenzprojekt „Mehrfachgenutzte Lärmschutzlösungen“

► **Bahnhofsumfelder klimaresistent umgestalten**

Vorplätze und Umfeld der von Bahnhöfen sind wichtige Schnittstellenräume zwischen Verkehr/Mobilität, Stadtgestaltung, öffentlichem Raum sowie Umwelt und Klimaanpassung. Daher können mit der klimaresilienten Gestaltung von Bahnhofsumfeldern enorme Potenziale für Mehrfachnutzung und Komfort auf diesen Flächen aktiviert werden.



Da diese verkehrlichen Knoten i. d. R. baulich stark verdichtet sind und die Freiflächen intensiv genutzt werden, sind hier die Anforderungen an eine multifunktionale Gestaltung sehr hoch. Es gilt Verknüpfungen und Synergien zwischen Regenwasserbewirtschaftung und Überflutungsvorsorge, Hitze- und Dürrevorsorge sowie Nutzungsanforderungen und Aufenthaltsqualitäten im Klimawandel herzustellen. Eine gute Kombination von naturbasierten Lösungen und technischen Systemen ist hierfür eine wichtige Strategie.

Zukunftsbahnhöfe in Kooperation mit Kommunen entwickeln

Mit der Initiative „Zukunftsbahnhöfe“ verfolgt die DB das Ziel, jährlich etwa 100 Bahnhöfe (insgesamt 1.800 Bahnhöfe) nachhaltig und kundenfreundlich zu gestalten. Da sich nur ca. ein Drittel aller Bahnhofsvorplätze im Eigentum der DB befindet, erfordert die klimaresiliente Umgestaltung der Vorplätze und Umfeld der eine enge Kooperation von Bahn, Kommunen und anderen Flächeneigentümern. Die Herausforderung besteht darin, frühzeitig alle relevanten Perspektiven zu integrieren und tragfähige Kooperationsprozesse aufzusetzen. Hierfür hat die Bahn die interne Arbeitshilfe „Planungsphase Null: Der Klimacheck“ erarbeiten lassen. Sie hilft, Risiken wie Überflutung und Hitzebelastung systematisch zu analysieren, standortspezifische Ziele zu formulieren und erste Maßnahmenansätze abzuleiten. Zugleich bringt der Klimacheck die unterschiedlichen Akteure an einen Tisch, soll für ein gemeinsames Grundverständnis sorgen und die Diskussion über Zielsetzungen, Datenlagen und Maßnahmenpakete strukturieren. Die Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz der DB fungiert hierbei als Schnittstelle zwischen den unterschiedlichen Beteiligten.

i Steckbrief Fallstudie „Klimaresiliente Bahnhofsgestaltung“

Grüne Bahnhofsausstiege gestalten

In vielen Städten sind Bahnhöfe auch wichtige Anschlusspunkte für die Anbindung innerstädtischer oder stadtnah gelegener großer Parkanlagen, Kleingartengebiete, Gewässer, Wälder oder anderer überörtlicher Freizeit- und Grünflächen für die siedlungsnah Erholung. Besonders die Bahnhofsumfelder solcher „grünen Ausstiege“ eignen sich für eine klimawirksame Gestaltung des Bahnhofsumfeldes.

Ein gutes Beispiel ist die Gartenwirtschaft am Berliner S-Bahnhof Priesterweg, der am Innenstadtrand liegt und von Kleingärten und Parkanlagen umgeben ist. Küche und Ausschank befinden sich im denkmalgeschütztem Bahnhofsgebäude und die nach ökologischen Kriterien angelegten und gepflegten Außenanlagen des Gastronomiebetriebs sorgen für ein dem grünen Ausstieg angemessenes Umfeld. Zugleich steht die Gestaltung des Gartens im Einklang mit bahnnah gelegenen Ausgleichsflächen: Tische und Stühle stehen inmitten einer abwechslungs- und artenreich angelegten Gartenanlage. Der private Betreiber plant derzeit ein Konzept, um die gewerbliche Nutzung noch klima- und ressourcenschonender anzupassen.

i Steckbrief Referenzprojekt „Gartenwirtschaft im S-Bahnhof Priesterweg, Berlin“

► Mehrwerte bei der Umgestaltung innerörtlicher Hauptstraßen schaffen


Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen sind wichtige städtische Magistralen, die neben ihrer Bedeutung für Verkehr und Mobilität zugleich auch wichtige Räume für Wohnen, lokale Geschäfte, öffentliche Einrichtungen sowie Freizeit und Begegnung sind. Zugleich sind Magistralen wegen ihrer dichten Bebauung, hohen Versiegelung und der großen Verkehrsmengen oft auch ausgeprägte Hitzebänder sowie lärm- und schadstoffbelastete Zonen in der Stadt.



Die Umgestaltung und Anpassung von Magistralen und anderen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen bietet große Chancen für die Schaffung von neuen stadträumlichen Qualitäten und die Behebung städtebaulicher Missstände, indem z. B. die Umfelder aufwertet, grüne Elemente im Straßenraum integriert und neue Angebote zur Quartiersbelebung geschaffen werden. Zugleich erfordern diese Umgestaltungen komplexe und länger dauernde Planungsverfahren mit vielen Beteiligten. Um hierfür geeignete Lösungsansätze zu entwickeln, frühzeitig Zielkonflikte zu erkennen und die nötige Akzeptanz für den Umbau zu schaffen, sind meist umfassende Bürgerbeteiligungs- und moderierte Planungsverfahren erforderlich. Das Spektrum der baulichen Lösungen reicht von der Revitalisierung von Straßenräumen bis zum Umbau autogerechter Verkehrs(schnell)wege und Verkehrsknoten. Eine technisch sehr aufwändige und kostenintensive Maßnahme ist die Überdeckung von Verkehrsstraßen, die daher nur bedingt übertragbar ist. Da jedoch mit der erforderlichen Innenentwicklung auch die Notwendigkeit steigt, innerstädtische Verkehrsstraßen und ihr Umfeld verstärkt multifunktional umzugestalten, werden auch hierfür Beispielprojekte betrachtet.

Verlegung einer Bundesstraße für die Revitalisierung einer Magistrale nutzen


Die Georg-Schumann-Straße (GSS) in Leipzig 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 eröffnete für die Stadt ein Gelegenheitsfenster, komplexe städtebauliche Missstände entlang des ehemals stark frequentierten Straßenraums zu beseitigen und die Straße nachhaltig zu revitalisieren. 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 frühzeitig 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.

 Steckbrief Fallstudie „Umgestaltung der Georg-Schumann-Straße, Leipzig“

Landesgartenschau als Motor für Stadtreparatur nutzen


Die Stadt Ulm nutzt die Landesgartenschau (LGS) 2030 als Gelegenheitsfenster und Treiber für eine umfangreiche Infrastrukturmaßnahme: Bis zur Eröffnung soll die Trasse der Bundesstraße 10, die Ulm von Norden nach Süden durchschneidet und eine Barriere zwischen Innenstadt und Weststadt bildet, ein neues Gesicht erhalten: Ein ca. 200 Meter langer Tunnel wird die heutige Brücke über das historische Blaubeurer Tor ersetzen, ein Verkehrskreisel wird aufgelöst und eine marode Brücke über die Gleisanlage der DB ersetzt. Rund um das Blaubeurer Tor entsteht durch Entsiegelung von Verkehrsflächen auf 7.000 Quadratmetern ein neuer Quartiers-

park. Zu den Zielen der LGS zählen eine Reduzierung der Verkehrsdominanz und die Rückeroberung von an den Verkehr verloren gegangenen Freiräumen, speziell entlang der historischen Festungsanlage Bundesfestung. Durch die LGS werden Fördermittel für Maßnahmen verfügbar, die sonst nicht bereitstehen. Gleichzeitig verursacht sie auch einen Zeitdruck, denn bis 2030 müssen die Maßnahmen realisiert sein.

 Steckbrief Referenzprojekt „Blaubeurer Tor, Ulm“

Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen für die Schaffung von neuen stadträumlichen Qualitäten nutzen


Die Verlegung und der Neubau eines Abschnitts der B 75 in Hamburg wurden zur Umsetzung mehrerer Ziele unterschiedlicher Akteure genutzt: Die Bundesstraße wurde auf dem neuesten Stand der Technik und mit ausreichenden Kapazitäten für die hohe Verkehrsbelastung realisiert, um das Unfallgeschehen zu reduzieren und die Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Zugleich konnten durch die Bündelung von zwei Verkehrsinfrastrukturen (Straße und Schiene) in einem gemeinsamen Nord-Süd-Korridor umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen realisiert und so eine flächenhafte Reduzierung der Gesamtlärmbelastung in den angrenzenden Wohngebieten erreicht werden. Und schließlich wird der entstandene Entwicklungsraum auf und entlang der alten Trasse für eine städtebauliche Entwicklung genutzt. Nach Wegfall der trennenden Barriere wird der Inselfpark ausgebaut und es werden neue Quartiere mit mehreren Tausend Wohnungen als neue Wilhelmsburger Mitte entwickelt.

 Steckbrief Fallstudie „Wilhelmsburger Reichsstraße B 75, Hamburg“

Innerstädtische Autobahnabschnitte überdecken

Mit dem Petueltunnel in München wurden „im Huckepack“ des verkehrlichen Ausbaus Straßenräume überdeckelt. Dadurch konnten zusätzliche Grüne Infrastrukturen und Ergänzungen des Grünen Netzes sowie weitere Mehrwerte für die umgebenden Stadträume geschaffen werden. Neben der gewünschten verkehrlichen Leistungssteigerung der am stärksten belasteten Hauptverkehrsstraße Münchens führt die Überdeckung zu einer Reduktion der Schall- und Schadstoffmissionen im Umfeld der Trasse. Ebenso wurde die frühere räumliche Barrierewirkung durch die trennende Verkehrsschneise aufgehoben. Der Tunneldeckel eröffnete zudem ein Flächenpotenzial für die städtebauliche Entwicklung.

Ein weiteres Beispiel für eine Überdeckung ist der Ausbau der Autobahn A 7 nördlich des Elbtunnels in Hamburg (Hamburger Deckel). Für den dort erforderlichen Lärmschutz wurden drei Tunnelbauwerke realisiert. Auf den neuen Autobahndeckeln entstehen Grünzüge, Wegeverbindungen, Freizeitflächen und Kleingärten. Die zusätzlichen Kosten für die Maßnahme über den gesetzlichen Lärmschutz hinaus sollen durch die Veräußerung von nun lärmfreien Flächen im Umfeld der Autobahn für Wohnungsbau finanziert werden.

 Steckbrief Referenzprojekt „Petueltunnel und Petuelpark, München“

► **Bundesimmobilien mit Grüner Infrastruktur aufwerten**

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) verwaltet mit ihren verschiedenen Geschäftsbereichen ein sehr breites und heterogenes Immobilienportfolio. Ein großer Teil der baulich genutzten Liegenschaften liegt in Städten. Hierzu zählen u. a. Dienstgebäude und Büroimmobilien, Wohn-, Industrie- und Gewerbestandorte. Durch die Aktivierung des Potenzials dieser Gebäude und Außenanlagen für Grüne Infrastrukturen und durch eine gute räumliche und funktionale Einbindung der Liegenschaften kann der Nutzungswert für die Flächenhalter sowie auch für die nachhaltige Stadtentwicklung deutlich gesteigert werden.



Liegenschaftsbetrieb ökologisch aufwerten


Der ca. 436 Hektar große Thünen-BVL-Campus liegt im Nordwesten Braunschweigs und umfasst von Wiesen und Grünstreifen umgebene Gebäude, darunter Büro- und Laborgebäude, ein eigenes Straßennetz sowie landwirtschaftliche Versuchsfelder und Waldflächen. Der Campus ist öffentlich zugänglich und hat daher auch eine Bedeutung für die städtische Erholung.

In einem Pilotprojekt hat die BImA mit dem Thünen-Institut einen Maßnahmenkatalog für die Förderung der Biodiversität auf Außenanlagen entwickelt. Entstanden ist ein Leitfaden mit Steckbriefen für ein insektenfreundliches Management auf Liegenschaften des Bundes mit ökologischen Pflegegrundsätzen. Hierzu zählen u. a. die Umstellung von intensiver zu extensiver Pflege, die Verwendung natürlicher Strukturen statt Neuanlagen und der Verzicht auf chemisch-synthetische Düngemittel, Pflanzenschutzmittel, Torf sowie auf den Einsatz von Laubgebläse und Schnittgutsauger. Ebenso enthält der Leitfaden eine Anleitung zur Umsetzung und Pflege verschiedener Strukturelemente und Methoden. Die von der BImA verabschiedete verbindliche Regelung zur „Förderung der Biodiversität bei der Bewirtschaftung und Pflege der Außenanlagen“ für alle zivilen Dienstliegenschaften des Bundes definiert einen verbindlichen ökologischen Standard, der bei der Neuausschreibung und Vergabe von Grünpflege-Dienstleistungen, Neu- oder Ersatzpflanzungen sowie bei der Anlage, Bewirtschaftung und Pflege der Außenanlagen zu berücksichtigen ist. Der Rahmen ist damit verbindlich definiert, die konkrete Ausgestaltung wird vor Ort je nach Liegenschaft spezifisch entwickelt.

 Steckbrief Fallstudie „Thünen-BVL Campus, Braunschweig“


Gebäude und Außenanlagen nachhaltig bauen

Das Bewertungssystem Nachhaltiges Bauen (BNB) ergänzt den Leitfaden Nachhaltiges Bauen des Bundesbauministeriums und ist ein Instrument zur Planung und Bewertung nachhaltiger öffentlicher Bauvorhaben. Es betrachtet drei Dimensionen der Nachhaltigkeit: Ökologie, Ökonomie und soziokulturelle Aspekte. Darüber hinaus werden auch technische Qualitäten sowie die Prozessqualität betrachtet, die als Querschnittsqualitäten Einfluss auf alle Teilaspekte der Nachhaltigkeit haben. Für die BImA ist eine Zertifizierung für Bundesimmobilien und -liegenschaften im Neubau nach BNB verpflichtend, wobei für reine Neubauten der Silberstandard einzuhalten ist.

 Webseite BNB: <https://www.bnb-nachhaltigesbauen.de/>

Das Bewertungssystem wird aktuell zum BNB 2.0 weiterentwickelt und soll im Herbst 2025 veröffentlicht werden. Das BNB 2.0 setzt bereits bei der Planungsphase Null an und hat hierfür das sogenannte Basistool entwickelt. Mit dessen Hilfe werden vor Beginn der Leistungsphasen 1–9

die wesentlichen Planungsentscheidungen ermittelt und abgestimmt. Dabei betrachtet es sowohl Gebäude, Außenanlagen als auch das Umfeld der Liegenschaft gemeinsam. Dadurch sollen Synergien untereinander aufgezeigt und eine integrierte Entscheidung zur Standort- und Maßnahmenwahl vorbereitet werden. Bewertet werden die Potenziale und Risiken des Standorts, u. a. in Bezug auf die Kriterien Boden, Biodiversität und Wasser (Entsiegelung, Regenwasserspeicher und Regenwassernutzung). Neu ist auch ein Verbesserungsgebot für die Ausgangssituation der Liegenschaften, die durch Maßnahmen wie Dachbegrünung, Entsiegelung und Baumpflanzungen zusätzlich aufgewertet werden soll. Bei dem neuen Zielaspekt der „Suffizienz“, der im Basistool zur Vorbereitung der Planungsentscheidungen einfließt, geht es um den nachhaltigen Umgang mit Ressourcen, wesentliche menschliche Bedürfnisse und um Mehrfachnutzung. Ein Beispiel ist die Gestaltung der Freiflächen im Hinblick auf Biodiversität, Klimaresilienz, Starkregentoleranz und Aufenthaltsqualität.

 Dokumentation 3. Fachdialog „Aktivierung von Bundesliegenschaften“ am 28.01.2025

Gebäudebegrünung für Kühlung und Regenwasserbewirtschaftung

Auf dem DESY-Forschungscampus in Hamburg wurde an einer Forschungshalle eine umfangreiche Dach- und Fassadenbegrünung realisiert. Die Halle hat aufgrund ihrer Nutzung mit sensiblen Maschinen einen hohen Kühlbedarf und benötigt konstante Temperaturen. Die Gebäudebegrünung soll dabei helfen, die Innenraumtemperaturen im Sommer zu reduzieren und Temperaturschwankungen zu verhindern. Im Außenbereich sorgt die Begrünung ebenfalls für Kühlung und ein angenehmes Mikroklima. Darüber hinaus soll ein integriertes Regenwassermanagement auch bei Trockenwetter für eine ausreichende und gleichzeitig nachhaltige Versorgung der Fassadenbegrünung sorgen und ist damit zentrales Element von Green DESY.

 Steckbrief Referenzprojekt „Green DESY, Hamburg“

► **Liegenschaften gewinnbringend für die Stadtgesellschaft entwickeln**

Aufgelassene und nicht mehr für die ursprünglichen Funktionen erforderliche Flächen der Bundesliegenschaften lassen sich für den urbanen Umweltschutz und die nachhaltige Stadtentwicklung auf vielfältige Weise transformieren. Die folgenden Beispiele umfassen Nachnutzungskonzepte für ehemalige Bahnflächen und eine militärische Liegenschaft an einer Bundeswasserstraße. Alle Projekte haben gemeinsam, dass die extensive Vornutzung oder längere Zeiträume ohne Nutzung zu einer Steigerung des ökologischen Potenzials geführt haben.



Konversion eines Güterbahnhofes zu einem urbanen Quartier mit integriertem Regenwassermanagement

In der Essener Innenstadt wurde auf der 30 Jahre brachliegenden Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs Essen-Nord ein neues Quartier entwickelt. Dabei ist das 13 Hektar große Areal des Universitätsviertels durch Revitalisierungsmaßnahmen zu einem urbanen Wohn-, Arbeits- und Lebensort gewachsen, rund um einen vier Hektar großen Grünzug für das integrierte Regenwassermanagement und zahlreiche Aufenthalts-, Spiel-, Sport- und Bewegungsangebote. Die neue Grünanlage verknüpft zwei Wasserbecken und integriert gleichzeitig ein durchdachtes Regenwassermanagement. Dabei wird das anfallende Regenwasser der angrenzenden Bebauung in Becken gesammelt. Das gesammelte Regenwasser durchläuft über Filterelemente wie Pflanzinseln einen natürlichen Reinigungsprozess und kann dann in einem Kreislauf in den Becken zirkulieren. Dieses System und die Gestaltung als Teil der Grünflächen hält das Regenwasser zurück, entlastet die Kanalisation bei anfallendem Starkregen und sorgt für ein verbessertes lokales Mikroklima. Dadurch werden Hitze- und Dürrevorsorge sowie Stadtgestaltung zusammengeführt.

 Steckbrief Referenzprojekt „Universitätsviertel Grüne Mitte, Essen“

Konversion eines großen Bahnhofsgeländes zu einem Grünzug mit Urbanem Wald und Bürgerprojekten


Durch die Konversion eines Bahngeländes zum Gleis-Grünzug Plagwitz im dichtbebauten Leipziger Stadtteil Plagwitz wurden umfangreiche Freiraumqualitäten für Anwohnende und Besucher:innen geschaffen. Neben der Stadtverwaltung war eine zivilgesellschaftliche Initiative verantwortlich für die koproduktive Realisierung von Bürgerprojekten auf den ehemaligen Bahnflächen. Realisiert wurden – teilweise auf Flächen mit wertvoller Pioniervegetation – ein Grünzug und ein Urbaner Wald sowie Bürgerprojekte für Begegnung, Aneignung, Spiel und Bewegung, die von Initiativen und Einzelpersonen getragen werden. In Randbereichen kommt eine Immobilienentwicklung hinzu, die aktuell im Nordbereich noch nicht abgeschlossen ist. Die Bürgerprojektflächen, Kulturorte und Grünflächen in Plagwitz leisten durch den Nutzungswandel heute einen wichtigen Beitrag zur Identität des Stadtteils.

 Steckbrief Referenzprojekt „Gleis-Grünzug Plagwitz, Leipzig“

Aufgelassene Bahnfläche wird zur städtischen Naturoase und zum Bildungsraum


Auf dem Schöneberger Südgelände, einst Rangierbahnhof Tempelhof, hat sich mitten in der Stadt im Laufe der Jahrzehnte eine Naturoase mit vielfältiger Pflanzen- und Tierwelt entwickelt. Hier ist heute eine einzigartige Symbiose zwischen urbanem Stadtwald, offenen Trockenrasenflächen und alten Bahnrelikten in einem 18 Hektar großen Natur Park der besonderen Art für Alle erlebbar. Das Projekt zeigt beispielgebend, wie durch landschaftsarchitektonische und

künstlerische Gestaltung ein Natur- und Kulturraum für die Stadtgesellschaft entsteht und die Bewirtschaftung durch eine landeseigene Gesellschaft erfolgen kann. Hierfür wurden auf dem brachliegenden Rangierbahnhof unterschiedliche Naturerfahrungsräume entwickelt, landschaftsangepasste Wege und Plätze angelegt, ein Beschilderungs- und Informationskonzept umgesetzt und Bahnrelikte in das Gestaltungskonzept integriert. Gebäude und andere Flächen werden für weitere Kulturangebote genutzt (Parkcafé, Freilichttheater).

 Steckbrief Referenzprojekt „Natur Park Südgelände, Berlin“

Von der Bahntrasse zur übergeordneten Radwegeverbindung

Die Nordbahntrasse Wuppertal steht beispielgebend für die Initiative einer zivilgesellschaftlichen Gruppe, eine stillgelegte Bahntrasse zu einer übergeordneten Radwege- und Grünverbindung zu transformieren. Ein gemeinnütziger Verein gab den Impuls für die Planung, hat die Finanzierung eingeworben, Spenden gesammelt und die Planungen aktiv begleitet, vorangetrieben und in zahlreichen Aktionen selber Hand angelegt. Dabei haben Bürgerinnen und Bürger eng mit der Stadt und zahlreichen anderen Akteuren zusammengearbeitet und der Verein wirkt auch nach Abschluss des Umbaus bei der Unterhaltung und Weiterentwicklung des Projekts aktiv mit. Entstanden ist ein 24 Kilometer langes Rad-, Fuß- und Skatewegenetz als Grün- und Freizeitverbund im Wuppertaler Stadtgebiet. In dem reliefreichen Landschaftsraum können über neu angelegte Wege und instandgesetzte Brücken und Viadukte viele Alltags- und Freizeitwege umweltverträglich zu Fuß oder mit dem Rad auf ebenen, kreuzungsfreien Strecken zurückgelegt werden. An der Strecke liegen Cafés, Rastplätze und Kulturorte, sodass die Nordbahntrasse zu einem Raum der Begegnung, der Kultur und des Sports werden konnte.

 Steckbrief Referenzprojekt „Nordbahntrasse, Wuppertal“

Renaturierung einer Militärliegenschaft an einer Bundeswasserstraße

Da der ehemals militärisch genutzte Wasserübungsplatz Wouldham Camp in Hameln im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet der Weser liegt und durch die regelmäßigen Überschwemmungen ein hohes Potenzial für die Naturentwicklung aufweist, wurde beschlossen, diese Bundesliegenschaft in städtischer Randlage zum überwiegenden Teil zu renaturieren. Nach Rückbau von Lagerhallen und Garagen und der Entsiegelung eines Teilbereiches werden ca. 11,7 Hektar an die Natur zurückgegeben, damit sich hier ungestört ein Auwald und Trittstein-Biotope entwickeln können.

 Steckbrief Referenzprojekt „Wouldham Camp, Hameln“

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-8276>

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: Januar 2026