

3.1 (I) Planungsprinzipien im klimaresilienten Stadt- und Verkehrsraum

Info | 1/3

Klimaanpassungsmaßnahmen sollten – wie in der Grafik gezeigt – als kontinuierlicher Kreislauf geplant werden: Zunächst werden die Folgen des Klimawandels und die Betroffenheit analysiert, darauf aufbauend Strategien und Maßnahmen definiert, anschließend umgesetzt und schließlich in einem Monitoring- und Bewertungsprozess überprüft und nachgeschärft. Nur wenn diese Schritte regelmäßig durchlaufen werden, entsteht ein lernendes System kommunaler Klimaanpassung.

Die Planung klimaresilienter Stadt- und Verkehrsräume setzt dabei auf eine systematische Betrachtung von Exposition, Sensitivität und Anpassungskapazität:

Wo treffen Hitze, Starkregen oder Trockenheit besonders auf dichte Bebauung, hohe Versiegelung und kritische Infrastrukturen? Welche Bevölkerungsgruppen, Nutzungen und Netze sind besonders verletzlich und müssen prioritär geschützt werden?

Für den Verkehrsraum knüpft die Praxishilfe an das Konzept der blau-grün-coolen Straßenräume an:

- blau – wassersensible Straßenentwässerung, Rückhalt und Versickerung von Regenwasser, Entlastung der Kanalisation
- grün – vitale Bäume und Grünstrukturen, multifunktionale Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität
- cool – Verdunstung und Verschattung als zentrale Bausteine der Hitzevorsorge.

Zentrales Planungsprinzip ist die interdisziplinäre Zusammenarbeit: Stadtplanung, Tiefbau, Stadtentwässerung, Grünflächenamt, Umwelt- und Katastrophenschutz sollten frühzeitig auf einer gemeinsamen fachlichen Datenbasis arbeiten – darunter z. B. Klima- und Hitzekarten, Starkregen- und Hochwassergefahrenkarten, Boden- und Versickerungsinformationen, Baum- und Grünflächenkataster, Kanalnetz- und Notabflusswege sowie relevante Fachkonzepte. Auf dieser Grundlage werden Zielbilder abgestimmt und Maßnahmen räumlich wie zeitlich aufeinander bezogen. Klimaanpassung wird so von der einmaligen „Zusatzaufgabe“ zu einem querschnittlichen Standard, der in allen Phasen der Verkehrs- und Stadtplanung – von der Bestandsanalyse über die Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis hin zu Bau, Betrieb und Evaluation – systematisch mitgeführt wird.

Flächenumwidmung ist ein zentraler Hebel, um klimaresiliente Elemente überhaupt in den Straßenraum zu bekommen. Ausgangspunkt ist die Frage, welche zusätzlichen Funktionen ein Querschnitt künftig leisten soll –

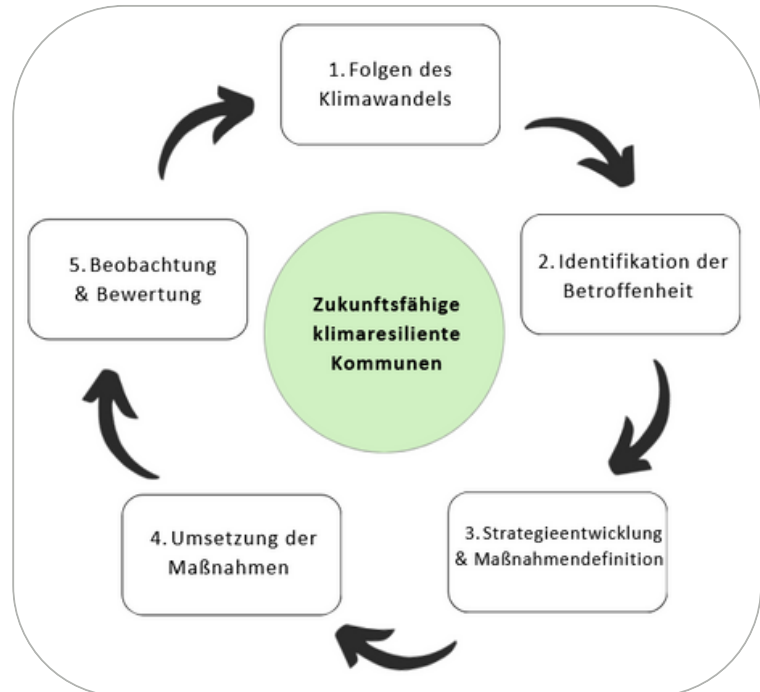


Abbildung 1: Klimaanpassung als kontinuierlicher Prozess
(Eigene Darstellung in Anlehnung an Zentrum für Klimaanpassung, o.J.)

Quelle: ZKA n.d., BGS 2022

3.1 (I) Planungsprinzipien im klimaresilienten Stadt- und Verkehrsraum

Info | 2/3

etwa Baumpflanzungen mit ausreichendem Wurzelraum, Versickerungs- und Rückhalteflächen oder breitere, verschattete Geh- und Radwege.

Straßenquerschnitte müssen dafür neu gedacht werden: Die in BlueGreenStreets (2023) dargestellten Beispielquerschnitte für Wohnstraßen (Abb. 2) zeigen, wie sich der Flächenanteil für blau-grüne Maßnahmen schrittweise erhöhen lässt – etwa durch schmalere Fahrstreifen, Parken auf der Fahrbahn, Reduktion von Parkständen oder einen BGS-Korridor mit flexiblem Streifen. Für Planungsämter sind diese Querschnittsvarianten eine wichtige Argumentationshilfe, weil sie sichtbar machen, wie sich verkehrliche Anforderungen, Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz in engen Bestandsquerschnitten austarieren lassen.

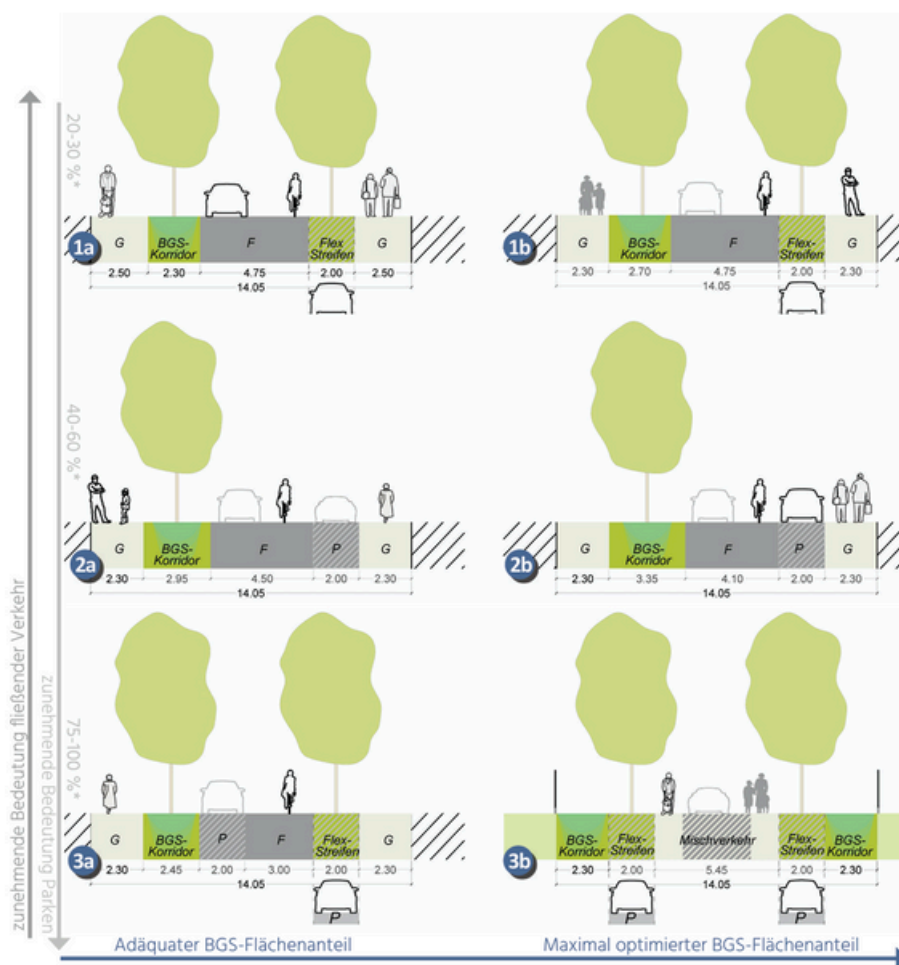


Abbildung 2: Beispielquerschnitte für Wohnstraßen (BGS, 2022)

3.1 (I) Planungsprinzipien im klimaresilienten Stadt- und Verkehrsraum

Info | 3/3 - Zusammenfassung

Interdisziplinarität

Klimaanpassung im Verkehrsraum gelingt nur, wenn Stadtplanung, Tiefbauamt, Stadtentwässerung, Grünflächenamt, Klimaleitstelle und weitere Fachstellen früh und systematisch zusammenarbeiten. Gemeinsame Scoping-Termine und Steuerungsgruppen helfen, Konflikte früh zu erkennen und Lösungen zu bündeln. Mehr dazu in *Kapitel 3.1 VII*.

Analyse der Betroffenheit

Bevor Maßnahmen geplant werden, sollte geprüft werden, wie stark ein Raum von Hitze, Starkregen, Überflutung oder Trockenheit betroffen ist (z. B. Klimakarten, Starkregengefahrenkarten, lokale Erfahrungsberichte). Diese Analyse ist Basis für Prioritätensetzung und Maßnahmendesign. Mehr dazu in *Kapitel 3.1 III*.

Wassersensible Planung

Ein klimaangepasster Verkehrsraum integriert den Umgang mit Regenwasser systematisch in die Planung: Ziel ist es, Niederschlagswasser möglichst vor Ort zu halten, zu versickern, zu speichern und verdunsten zu lassen, anstatt es ausschließlich schnell in die Kanalisation abzuleiten. Straßenprofile, Gefälleführung und Notabflusswege werden so gestaltet, dass Wasser gezielt geführt und geeignete Retentionsräume bereitgestellt werden. Mehr dazu in *Kapitel 3.1 II*.

Hitzeschutz durch Begrünung und Verschattung

Bäume, Vegetationsflächen und gegebenenfalls bauliche Verschattungselemente reduzieren Oberflächentemperaturen, verbessern das Mikroklima und tragen wesentlich zum Gesundheitsschutz bei. In stark hitzebelasteten Bereichen sollten Verschattung und Verdunstung als zentrale Entwurfsziele verankert und planerisch abgesichert werden. Mehr dazu in *Kapitel 5.2 IX*.

Flächen umwidmen

Straßenquerschnitte bieten häufig versteckte Flächenpotenziale: Überbreite Fahrstreifen, wenig genutzte Abbiegespuren, Verkehrsinseln oder Parkstände können schrittweise zugunsten von Bäumen, Versickerungsmulden und Aufenthaltsflächen umgewidmet werden. Grundlage ist eine nüchterne Analyse von Verkehrsfunktion und Nachfrage sowie eine politisch mitgetragene Priorisierung von Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität und aktiver Mobilität. Mehr dazu in *Kapitel 3.2 VI*.

Bürgerbeteiligung

Anwohner:innen kennen Nutzung, Probleme und Potenziale ihrer Straßenräume sehr gut und können wichtige Hinweise für wirksame und akzeptierte Klimaanpassungsmaßnahmen geben. Transparente Information und zielgerichtete Beteiligungsformate erhöhen Akzeptanz und Qualität der Planung. Mehr dazu in *Kapitel 4*.