

## 1. PHASE: GRUNDLAGENERMITTLUNG

Vorbereitend zu jeder Straßenplanung erstellen wir eine grobe Zeitplanung für die notwendigen Bauarbeiten und erfassen diese digital. So können wir die Baumaßnahmen frühzeitig mit andere Maßnahmen im Umfeld abstimmen.

In der ersten Phase des Planungsprozesses ermitteln wir zuerst die Randbedingungen. Hierbei legen wir den Rahmen fest in dem unsere Ingenieur:innen verschiedene Planungsvarianten entwickeln.

Häufige Fragestellungen für die Ermittlung der Randbedingungen sind:

- Wie ist der Zustand der Rad- und Gehwegenanlagen sowie der Fahrbahn? (Asphaltuntersuchung, Probebohrungen)
- Wie sieht der Baumbestand aus? (Erfassung und Analyse)
- Gibt es denkmalgeschützte Bereiche?
- Müssen wir Maßnahmen zur Reinigung des Straßenabwassers einplanen (Regenwasserbehandlung)?
- Wie ist der Zustand der Straßenentwässerung? (Lage und Zustand von Straßenabläufen)
- Sind Kampfmittel im Boden zu erwarten?
- Gibt es Unfallschwerpunkte, z.B. an Kreuzungen?
- Wieviel Auto-, Fuß-, Bus- und Radverkehr haben wir in welchen Bereichen?
- Wie sieht der Planungsraum genau aus? (exakte Vermessung)
- Wie gewährleisten wir den Lärmschutz für Anwohnende?
- Welche Bedarfe haben Anlieger:innen wie z.B. Schulen, Kitas, Alten-, Pflege-, Blindenheime oder Gewerbetreibende? (Barrierefreiheit, Parkständen für PKW/Fahrräder, etc.)
- Gibt es übergeordnete städtebauliche Aspekte? (z.B. das Innenstadt- oder das Magistralenkonzept)
- Wie kann die Mobilitätswende mit der Planung gestärkt werden?
- Gibt es weitere individuelle Besonderheiten im Planungsraum?

Ergänzend können wir in dieser Phase Befragungen nutzen, um Hinweise und Anregungen aus der Öffentlichkeit in die Planung mit einfließen lassen zu können.

## 2. PHASE: VORPLANUNG

In der zweiten Phase des Planungsprozesses entwickeln wir mehrere Planungsvarianten, prüfen diese und erstellen daraus eine Vorzugsvariante (Lösungsvariante).

Dafür stimmen wir uns mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) ab. Hierzu gehören Interessensverbände (z.B. Handels- und Handwerkskammer Hamburg, Seniorenbeiräte, Verein Barrierefrei Leben e.V., Taxiverbände etc.), sowie andere Behörden, Ämter, Landesbetriebe oder städtische Institutionen (z.B. Polizei, Bezirksamt, Landesplanung, Hamburg Verkehrsanlagen GmbH für Ampeln und Beleuchtung, Stadtreinigung Hamburg, Verkehrsbetriebe wie HOCHBAHN oder den Verkehrsverbund HVV) sowie Werbeträger (z.B. WallDecaux oder Ströer).

Die Anforderungen der TÖBs versuchen wir bestmöglich in die Entwicklung einer Vorzugsvariante zu integrieren.

Zu diesem Zeitpunkt der Planung setzen wir außerdem vermehrt auf Beteiligungsmöglichkeiten für Stakeholder (z.B. anliegendes Gewerbe, Mobilitätsverbände, Kitas, Schulen) und die allgemeine Öffentlichkeit. So lernen wir Bedarfe kennen, die über die der TÖB hinausgehen.

Schließlich erstellen wir eine genauere Kostenschätzung für die Baumaßnahme und arbeiten eine formale Abstimmungsunterlage aus. Diese wird Erste Verschickung genannt. Sie besteht aus einem Erläuterungsbericht und einer Plandarstellung der Vorzugsvariante. Die formale Abstimmungsunterlage verschicken wir offiziell an die TÖB zur Stellungnahme und veröffentlichen sie im Internet.

## 3. PHASE: ENTWURFSPLANUNG

In der dritten Phase des Planungsprozesses erstellen wir die finale Planung.

Auf Wunsch der Bezirkspolitik stellen wir die Planung im zuständigen Ausschuss (z.B. Regionalausschuss) vor und diskutieren diese. Unsere Ingenieur:innen prüfen die Rückmeldungen/Stellungnahmen der TÖB und wägen sie gegeneinander ab. Im Bedarfsfall, findet ein weiterer Austausch statt, um eine tragfähige Lösung zu finden. Auch in dieser Phase können wir die Möglichkeit zur Beteiligung für Stakeholder und die allgemeine Öffentlichkeit anbieten. Die Gestaltungsspielräume sind aufgrund der bereits erfolgten Abstimmungen schon deutlich eingeschränkter. Nach diesem Abstimmungsprozess überarbeiten unsere Ingenieur:innen die formale Abstimmungsunterlage. Gibt es deutliche Änderungsbedarfe, müssen wir den Verschickungsprozess wiederholen (Zweite Verschickung).

Die für den Planungsraum zuständige Straßenverkehrsbehörde prüft, ob die Planung die Anforderungen an die Straßenverkehrsordnung einhält. Ist dies der Fall erhalten wir eine Erlaubnis zur Umsetzung der vorliegenden Planung (Straßenverkehrsbehördliche Anordnung).

Schließlich berechnen wir auf Grundlage dieses Planungsfortschrittes die zu erwartenden Kosten genauer.

Am Ende dieser Phase liegt eine überarbeitete, abgestimmte Planung vor – die sogenannte Schlussverschickung. Sie besteht, wie die Erste Verschickung, aus einem Erläuterungsbericht und einer Plandarstellung. Die abgestimmte Planung verschicken wir an die TÖB und veröffentlichen sie im Internet. Die Planung ist final und das Baurecht liegt vor.

## 4. PHASE: GENEHMIGUNGSPLANUNG UND AUSFÜHRUNGSPLANUNG

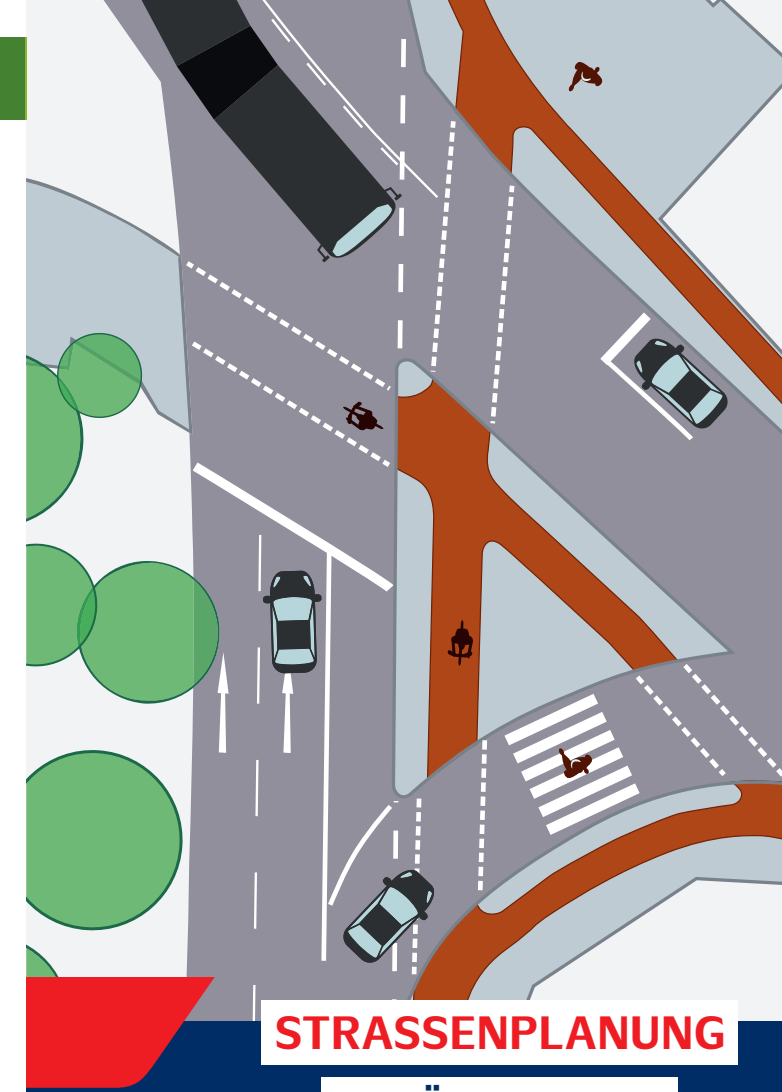
In der vierten Phase geht es um die Vorbereitung der eigentlichen Baumaßnahme.

Zuerst erstellen wir die Kostenunterlage. Mit ihrer Genehmigung wird bestätigt, dass das erforderliche Geld für die Baumaßnahme zur Verfügung steht und die Ausschreibung der Bauleistungen erfolgen kann.

Um eine bestmögliche Durchführung der Baumaßnahme gewährleisten zu können stimmen wir folgende weitere Punkte aufeinander ab:

- Zur genauen Bestimmung des Bauzeitfensters ist die Koordinierung mit anderen Baumaßnahmen notwendig. Dafür stimmen wir die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme mit denen anderer geplanter Baumaßnahmen im Umfeld des Planungsraums aufeinander ab, so dass möglichst wenige Verkehrsbeeinträchtigungen entstehen.
- Wir definieren die einzelnen Bauphasen und legen fest wann welche Bautätigkeit ausgeführt wird.
- Mit aktuellen Luftbildern prüfen wir die Kampfmitteluntersuchung aus der ersten Phase erneut.
- Wir stimmen uns mit den Leitungsunternehmen, wie z.B. Hamburg Wasser, Stromnetz Hamburg oder Wärme Hamburg, ab (Leitungsbesprechung). So können wir eventuell notwendige Verlegungen unterirdischer Leitungen mit einplanen.
- Wir prüfen die Verkehrsführung für die Bauzeit und die eventuell notwendigen Umleitungen und legen diese fest. Hierzu gehört auch die Einrichtung eventuell notwendiger Ersatzhaltestellen für den Busverkehr.
- Wir stimmen uns mit der Polizei ab, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer:innen während der gesamten Bauzeit gewährleisten zu können.

Am Ende dieser Phase schreiben wir die Bauleistungen aus und vergeben sie an eine Baufirma. Der Planungsprozess ist beendet und wir können mit der konkreten Vorbereitung der Baumaßnahme beginnen.



## STRASSENPLANUNG

### EIN ÜBERBLICK

Wie sieht ein Planungsprozess zur Überplanung einer innerstädtischen Straße aus?

## IMPRESSUM

### Herausgeber

Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Sachsenfeld 3 – 5, 20097 Hamburg

E-Mail: [lsbgkommunikation@lsbg.hamburg.de](mailto:lsbgkommunikation@lsbg.hamburg.de)  
Internet: [www.lsb.g.hamburg.de](http://www.lsb.g.hamburg.de)

V.i.S.d.P.: Henning Grabow  
Konzept, Redaktion, Layout: LSBG

Auflage: 2000 Exemplare gedruckt auf 100% Recyclingpapier  
Erscheinungstermin und Stand: November 2021

