

1. Anlass der Planung

Im Jahr 2014 wurde in Barmbek-Nord das „Rungehaus“ eröffnet. Das Pilotprojekt der SAGA/GWG, bietet älteren und körperlich eingeschränkten Menschen einen Wohnort mit bedarfsgerechter Unterstützung. Zudem bildet es das Zentrum für das Projekt „LeNa“ (lebendige Nachbarschaft), dessen Ziel es ist, die größtmögliche Vernetzung der vielen Stadtteileinrichtungen herzustellen.

Aufgrund des neuen „Rungehauses“ haben sich Nutzung und Anforderung an die Verkehrsinfrastruktur verändert. Insbesondere für körperlich eingeschränkte Menschen gestaltet sich die Querung des Elligersweg's schwierig - sowohl durch den Verkehr, als auch durch, die nicht PLAST gerechte, bauliche Ausgestaltung. Zudem nutzen Kindergärten und örtliche Schulen die beidseits des Elligerswegs vorhandenen Spielplätze und müssen dafür ebenfalls den zeitweise stark frequentierten Elligersweg queren. In der Gehbeziehung Parkausgang Grünzug - Eingang Spielplatz Rungestraße befindet sich der Rundwanderweg Langenfort - Appelhoff, der den Elligersweg quert.

Im Verkehrsgutachten „Verbesserung des Rad- und Fußwegnetzes im RISE-Themengebiet Langenfort/Barmbek-Nord“ aus dem Jahr 2011 wurde an dieser Stelle eine fehlende/ungünstige Querung dargestellt.

Vor der Eröffnung des Rungehauses (im Jahr 2013) wurde die Querungssituation verbessert, indem – in Höhe des Parkausganges des Grünzuges ein Hochbord im Elligersweg abgesenkt wurde und auf der gegenüberliegenden Seite, die Überfahrt zum Spielplatz mit einer ebenen Oberfläche hergestellt wurde.

In der Drs. 20-2249 hat der Regionalausschuss Barmbek/Uhlenhorst/Hohenfelde/Dulsberg beschlossen, dass:

1. auf dem Elligersweg, in Höhe der Rungestraße, zur Verbesserung der Querungssituation eine Fußgänger-Sprunginsel errichtet wird.
2. Der Bau der Sprunginsel in den Katalog für Maßnahmen, die aus der bezirklichen Rahmenzuweisung „Neu-, Ausbau und Grundinstandsetzung von Straßen“ zur finanzieren sind, aufgenommen wird.

2. Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die Baumaßnahme liegt im Bezirksamt Hamburg-Nord, Stadtteil Barmbek-Nord. Der Elligersweg ist eine Bezirksstraße und verbindet die Fuhlsbüttler Straße, im Westen mit der Rümkerstraße, die im Osten liegt. In Höhe Meister-Francke Straße knickt der Elligersweg senkrecht ab.

Entlang des Elligersweg befindet sich Wohnbebauung. Höhe Rungestraße befinden sich ein Spielplatz und ein Grünzug. Zwischen Matthias-Scheits-Weg und Rungestraße befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite das rückwärtige Grundstück der St. Gabriel Kirche.

Im direkten Bereich Elligersweg /Rungestraße liegen keine Verkehrszählungen vor. In der Nähe liegende Zählstellen haben folgende Verkehrsmengen:

- Meister-Francke-Straße, südlich Nordheimstraße (Zählung vom 25.09.2012/Dienstag):
ca. 3.900 Kfz/24 Std. mit ca. 1% Schwerverkehrsanteil
- Elligersweg östlich Fuhlsbüttler Straße (Zählung vom 19.03.2014/ Mittwoch):
ca. 1.700 Kfz/24 Std. mit ca. 1% Schwerverkehrsanteil.

2.2 Verkehrssituation

Im Elligersweg, zwischen den Einmündungen Rungestraße liegt folgender Querschnitt vor:

Gehweg, nördlich	1,50 m
Trennstreifen	1,20 m
Radweg:	1,20 m
Fahstreifen:	3,55 m
Fahstreifen:	3,60 m
Parkstreifen:	2,00 m
Radweg:	1,20 m
Grünstreifen:	1,25 m
<u>Gehweg:</u>	<u>1,50 m</u>
<u>Gesamt:</u>	<u>17,00 m</u>

Im Elligersweg, zwischen Rungestraße und Rümkerstraße teilt sich der Querschnitt, wie folgt, auf:

Gehweg, nördlich	1,50 m
Grünstreifen	1,80 m
Radweg:	1,20 m
Parkstreifen:	2,00 m
Fahstreifen:	3,00 m
Fahstreifen:	3,00 m
Radweg:	1,20 m
Grünstreifen:	1,80 m
<u>Gehweg:</u>	<u>1,50 m</u>
<u>Gesamt:</u>	<u>17,00 m</u>

Busverkehr durchfährt den Elligersweg nicht.

Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr befinden sich in den Nebenflächen.

Die beidseitigen Radwege, zwischen Matthias-Scheits-Weg und Rungestraße sind in sehr schlechtem baulichem Zustand. Ihre Abmessungen entsprechen nicht den Empfehlungen der PLAST. Da die Radwegbenutzungspflicht im Elligersweg aufgehoben wurde, stehen die baulichen Radwege als sogenannte „andere Radwege“ zur Verfügung.

Der ruhende Verkehr ist am Fahrbahnrand angeordnet.

Im Elligersweg darf 50 km/h gefahren werden. Zur Verkehrsberuhigung sind beidseitig drei Verkehrsinseln - versetzt am Fahrbahnrand - angeordnet. Diese befinden sich im Bereich der östlichen Rungestraße und sind aus Asphalt hergestellt.

3. Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Durch die Anlage einer Fußgängersprunginsel im Elligersweg wird eine sichere Querungsmöglichkeit für Fußgänger geschaffen. Da die Insel die Fahrbahn in zwei – zu querende Fahrstreifen – teilt, wird die Überquerung erleichtert, weil jeweils nur ein Fahrstreifen zu queren ist.

Die Ausbildung der Sprunginsel erfolgt gemäß PLAST 10, als ungesicherte, getrennte Querung. Durch diese Ausgestaltung werden auch die gehbehinderten Fußgänger, Rollstuhlfahrer, sowie Fußgänger mit Kinderwagen oder Handstock und sehbehinderte Personen berücksichtigt.

3.2 Einzelheiten der Planung

Im Rahmen der Vorplanung wurde auch die Anlage von vorgezogenen Warteflächen untersucht. Diese Querungsvariante wurde nicht weiter verfolgt, weil bei dieser Maßnahme eine Fußgängersprunginsel den Anforderungen des Fußgängerverkehrs gerechter wird.

Die Sprunginsel erhält eine Breite von 2,55 m und eine Länge von ca. 7 m. Die Fahrbahnbreite neben der Querungshilfe erhält eine Breite von jeweils 3,25 m.

Die Abrundungsbereiche der Sprunginsel werden mit Pflastersteinen aus Beton 10/20/8 befestigt. Die Aufstell-/Gehwegflächen werden mit Gehwegplatten befestigt. Die Einfassung erfolgt mit Betonhoch-/tiefbordsteinen. Die Querung wird als ungesicherte, getrennte Querung mit Mittelinsel (gemäß PLAST 10, Abschnitt 3, Blatt 9) barrierefrei hergestellt. Auf der Insel und auf den Aufstell-/Warteflächen werden taktile Leitelemente vorgesehen. Die Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und dem KFZ-Verkehr auf der Mittelinsel und am Fahrbahnrand sind ausreichend.

Die baulichen Radwege, im Bereich dieser Maßnahmen, werden zurückgebaut. Die endenden sogenannten „anderen Radwege“, die in schlechtem baulichem Zustand sind - aber als solche noch erkennbar sind, werden über Radwegableitungen mit der Fahrbahn verknüpft.

Der Radverkehr, aus Richtung Meister Francke Straße kommend, wird auf der Südseite des Elligersweg vom baulichen Radweg auf die Fahrbahn abgeleitet. Da die Ableitung im ehemaligen Längsparkstreifen erfolgt, wird zwischen Längsparkplätzen und Radwegableitung eine bauliche Insel hergestellt, die das widerrechtliche Parken verhindert. Im Bereich der Fußgängersprunginsel fährt der Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn, um anschließend - in Höhe der einmündenden südlichen Rungestraße – ggf. wieder (über die vorhandene Hochbordabsenkung) auf den baulichen Radweg gelangen zu können.

Der Radverkehr, aus Richtung Rümkerstraße kommend, wird auf der Nordseite des Elligersweg (vor der einmündenden Rungestraße) vom baulichen Radweg auf die Fahrbahn, im ehemaligen Längsparkstreifen, abgeleitet. Auch hier wird – zur Verhinderung des wiederrechtlichen Parkens - zwischen den Längsparkplätzen und der Radwegableitung eine bauliche Insel hergestellt. Hinter der Querung mit der Rungestraße - in Höhe der Fußgängersprunginsel - wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. In Höhe der einmündenden nordwestlichen Rungestraße kann der Radfahrer ggf. wieder (über die vorhandene Hochbordabsenkung) auf den baulichen Radweg gelangen.

Die Verschwenkungsparameter der Radwegableitung werden mit einem Mindestradius von $R=11$ m angesetzt, um eine möglichst kurze Verschwenkung zu erreichen. Die PLAST sieht dagegen eine langgestreckte Verschwenkung mit Radien von $R=20$ m vor.

Die drei vorhandenen asphaltierten Inseln müssen entfernt werden, weil die Flächen für die Radwegableitungen genutzt werden. Die Inseln werden zurück gebaut und der Fahrbahnfläche zugeschlagen.

Aufgrund der neuen Radwegableitungen müssen Längsparkplätze aufgehoben werden. So entfallen auf der Nordseite ca. 2 Längsparkplätze und auf der Südseite ca. 5 Längsparkplätze. Der Entfall der Parkplätze verbessert gleichzeitig die Sichtverhältnisse in Höhe der Fußgängersprunginsel.

Der beidseitigen baulichen Radwege - zwischen den beiden einmündenden Armen Rungestraße - werden zurück gebaut. In Höhe des Rungehauses wird eine Baumscheibe vergrößert.

Die vorhandene Absenkung – auf der Südseite, in Höhe Parkausgang – wird wieder „hoch“ gebaut und zusätzlich mit einem Schutzgitter versehen, damit Fußgänger nicht ungeordnet und breitflächig die Fahrbahn queren.

Für Transporter bzw. Kleinfahrzeuge ist das Rechtsabbiegen aus der Spielplatz-Überfahrt nach rechts in den Elligersweg möglich.

Die öffentliche Beleuchtung wird nicht verändert. Ein Auslegermast befindet sich unmittelbar neben der geplanten Fußgängersprunginsel. Die Beleuchtungssituation wird als ausreichend beurteilt.

Die Entwässerung erfolgt weiterhin über die vorhandenen Gussasphaltrinnen und Trümmen am Fahrbahnrand. Die schadhafte Anschlussleitungen werden mit Inliner saniert bzw. eine gebrochene Anschlussleitung muss baulich erneuert werden.

4. Planungsrechtliche Grundlagen

Baustufenplan Barmbek-Nord, festgestellt am 04.03.1955, geändert am 11.10.1960. Die angrenzenden Flächen sind als Wohngebiet bzw. Grünfläche dargestellt. Der Baustufenplan weist keine Straßenverkehrsflächen aus.

Die Umbautätigkeiten werden innerhalb der gewidmeten Straßenverkehrsflächen stattfinden.

5. Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

- Entfällt –

5.2 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Finanziert wird die Maßnahme aus der bezirklichen Rahmenezuweisung „Neu-, Um- und Ausbau von Straßen“. Gemäß Drucksache 20-2398 werden dafür 80.000,- € bereitgestellt. Restmittel aus dem RISE – Titel (in Höhe von ca. 24.000,- €) werden unter dem PSP-Element ebenfalls zur Verfügung gestellt.

Das PSP lautet.: 2-22003010-10003.42.

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau.

5.4 Terminierung der Bauausführung

Die Realisierung der Maßnahme ist für das 2. Quartal 2017 vorgesehen. Die Dauer der Baumaßnahme wird auf 4-5 Wochen geschätzt.