



**DO05 | Im Defdahl – Leni-Rommel-Straße**

**Kenndaten**

Länge	<b>2</b> km
Anschlussstellen	<b>6</b>
Fahrtzeit	<b>7</b> Min. bei 20 km/h
Umfeld	<b>Innenstadt</b>

**Maßnahmen**

Streckenausbau	<b>0,3</b>
Unterführungs-instandsetzung	<b>1</b>
Rampenneubau	<b>1</b>

**Gestalt**

Regelquerschnitt

Streckentypologie

### Streckenbeschreibung

In weiten Teilen in direkter Parallelführung entlang der S-Bahnlinie 4 Richtung Unna, durchquert der RS1 auf bestehenden Wegen die Stadtteile Körne, Wambel, Bracken und erschließt weite Teile der Wohnbebauung. In seinem Verlauf tangiert der RS1 dabei auch die Golf Range auf der ehemaligen Galopprennbahn und den Hauptfriedhof.

### Bauliche Belange

Entlang der Straße Lange Reihe Richtung Bahnhof Körne West ist die Ausweisung als Fahrradstraße mit bevorrechtigter Führung geplant. Die Querungen mit Semerteichstraße und Am Bertholdshof sollen als Minikreisel ausgebaut werden. An der Kreuzung mit der Düsterstraße ist eine Fahrbahnanhebung mit Rechts-vor-links-Regelung vorgesehen. Im Weiteren wird der RS1 nördlich des Bahnhofs Körne geführt. Nach Unterquerung der Bahnlinie östlich des Bahnhofs soll die Peter-Paul-Rubens-Straße als Fahrradstraße gekennzeichnet werden. Die Querungsstellen mit einmündenden Straßen sollen mittels Fahrbahnanhebungen mit Rechts-vor-links-Regelung angepasst werden. Die Querung des Nußbaumwegs ist mit der Einrichtung einer LSA vorgesehen. Anschließend wird er entlang der Bahnlinie nördlich der Golf Range geführt. Die Qualitätsstandards hinsichtlich Oberfläche und Breite werden hier nicht erfüllt, um die Strecke als Fahrradstraße auszuweisen. Der RS1 wird an den Querungen Wiekesweg und Talweg bevorrechtigt.

### Gestalterische Belange

Richtung Osten ist die Grund- und Warnmarkierung bis zum Ortsausgang auf die innerstädtischen Verhältnisse aufmerksamkeitssteigernd abzustimmen. Im peripheren Abschnitt entlang der Pferderennbahn ist die Markierung zurückhaltender einzusetzen. Wegweisende Elemente sind sichtbar zu platzieren, um Orientierung zu gewährleisten. Es ist zu prüfen, ob Unterführungen und Brücken ebenfalls zur Markierung des Radwegs genutzt werden können. Die tangierten S-Bahnhöfe sind in ihrer Funktion als Umsteigeorte und als Rast- oder Service-Stationen (Größe M/L) einzurichten.

### Nutzungskonflikte

- Niveaugleiche Kreuzungssituationen an Friedhof und Rennweg
- Engstelle am Ende der Straße Lange Reihe (Sackgasse, Durchfahrt für Fahrrad frei) – Qualitätsstandards können nicht eingehalten werden (2 m Breite für Fahrrad und Fußgänger)
- Keine gesetzlich geschützten Flächen und Objekte

#### Bewertung

Machbarkeit

++

Realisierungshorizont

2019

Nutzer pro Tag

3000–4000

#### Kostenschätzung

Kosten

0,8 Mio.

Kosten/km

0,4 Mio./km