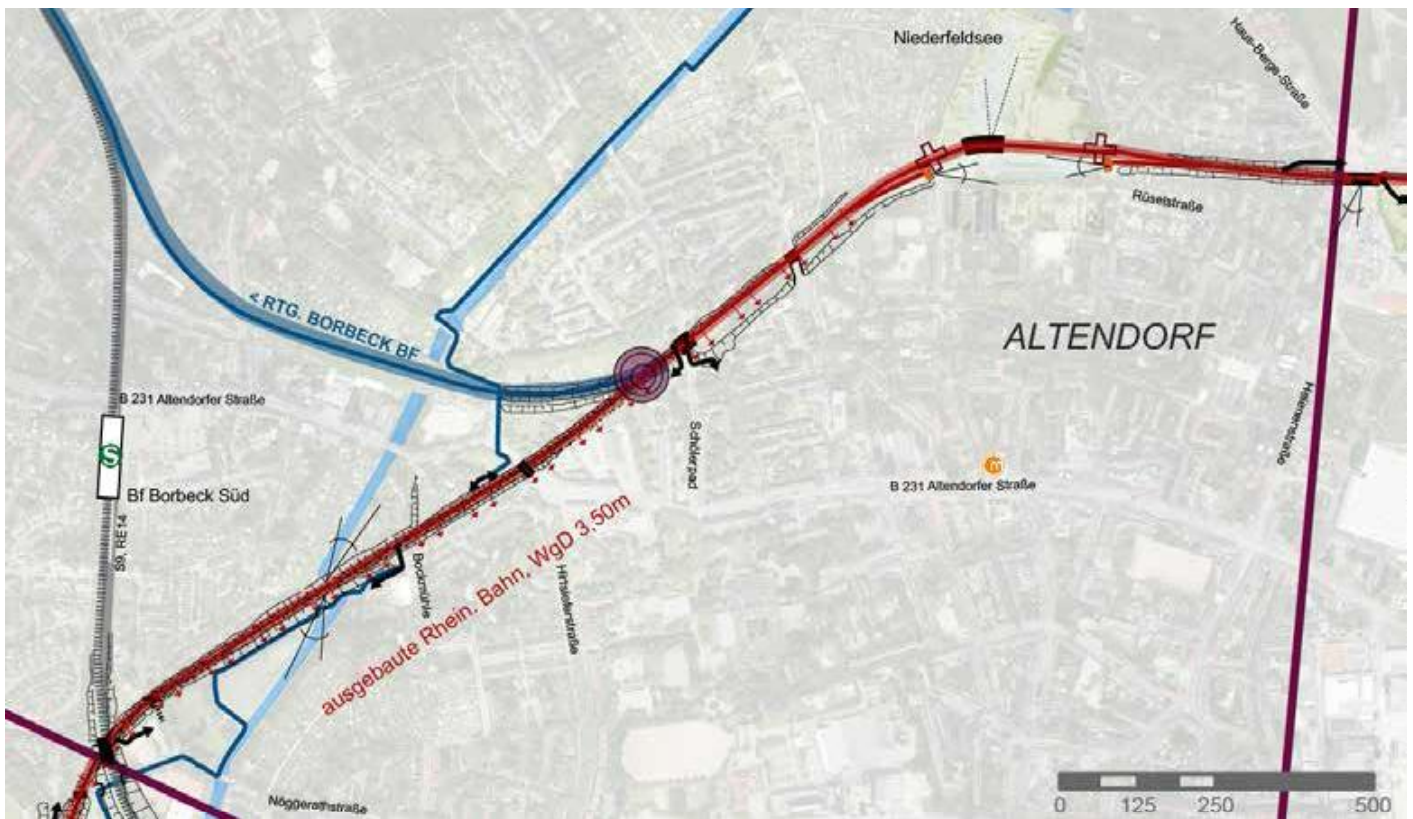




E⁰² | Brücke Herbrüggenstraße – Hamborner Straße

Kenndaten

Länge **2,3** km

Anschlussstellen **6**

Fahrtzeit **7** Min.
bei 20 km/h

Umfeld

**Suburban,
Innenstadt**

Maßnahmen

Streckenausbau **1,6** km

Brückenneubau **3**

Treppenneubau **1**

Gestalt

Regelquerschnitt



Streckentypologie



Streckenbeschreibung

Der Abschnitt führt von der Unterführung an der Herbrüggenstraße weitestgehend in Dammlage bis zur Rampe Grieperstraße, ab dort auf abgesenktem Niveau entlang des Niederfeldsees zur Hamborner Straße. Die Trasse folgt dem vorhandenen Radweg auf der Rheinischen Bahn. Das gesamte Umfeld ist durch einen dichten Mix aus Zeilenbebauung und Kleingärten geprägt. Trotz der dichten Umfeldnutzungen bleibt die Trasse durch das Begleitgrün visuell isoliert. Der Rast- und Aussichtspunkt am Niederfelder See illustriert die Potenziale von Blickpunkten, ist aber auch eine mögliche Engstelle. Über die Nöggerathstraße besteht Anschluss an den S-Bahnhof Frohnhausen. An der Bockmühle bestehen Verbindungen zum Straßenbahnnetz.

Bauliche Belange

Die Querungsstellen mit Grieperstraße (westl. Niederfeldsee) und Holtener Straße (östl. Niederfeldsee) sollen für den Begegnungsfall mit Fußgängern besonders gesichert werden. Der derzeitige Ausbaustandard besteht aus einer 3,50 m breiten, wassergebundenen Decke. Es besteht ein hohes Aufkommen von Fußgängern, insbesondere Hundebesitzern. Zur Erreichung des RS1-Standards soll die Trasse auf 2 m (Fußweg) plus 4 m (Radweg) in Asphaltbauweise ausgebaut werden. Parallel zu den vorhandenen Brücken sind Neubauten erforderlich, um eine komfortable Trennung der verschiedenen Nutzer sicherzustellen. Die Anschlusspunkte sind vorhanden und gegebenenfalls an den neuen Standard anzupassen.

Gestalterische Belange

Aufgrund des hohen Aufkommens an Fußgängern ist die Markierung an Engstellen entsprechend sichtbar auszuführen. Es ist die Anbindung an den S-Bahnhof Frohnhausen zu verdeutlichen und auf den Standort von metropolradruhr in der Altendorfer Straße hinzuweisen. Die Anschlussstelle zum anschließenden Radwegenetz Richtung Borbeck ist als einfache Rast- und Service-Station (Größe XS oder S; siehe Kap. 06, S. 185) auszubilden. Bei der Querung von Gewässern sind Sichtbeziehungen zum Stadt- und Landschaftsraum herzustellen.

Nutzungskonflikte

- Keine gesetzlich geschützten Flächen und Objekte

Bewertung

Machbarkeit

++

Realisierungshorizont

2019

Nutzer pro Tag

1000–3000

Kostenschätzung

Kosten

3,3 Mio.

Kosten/km

1,5 Mio./km