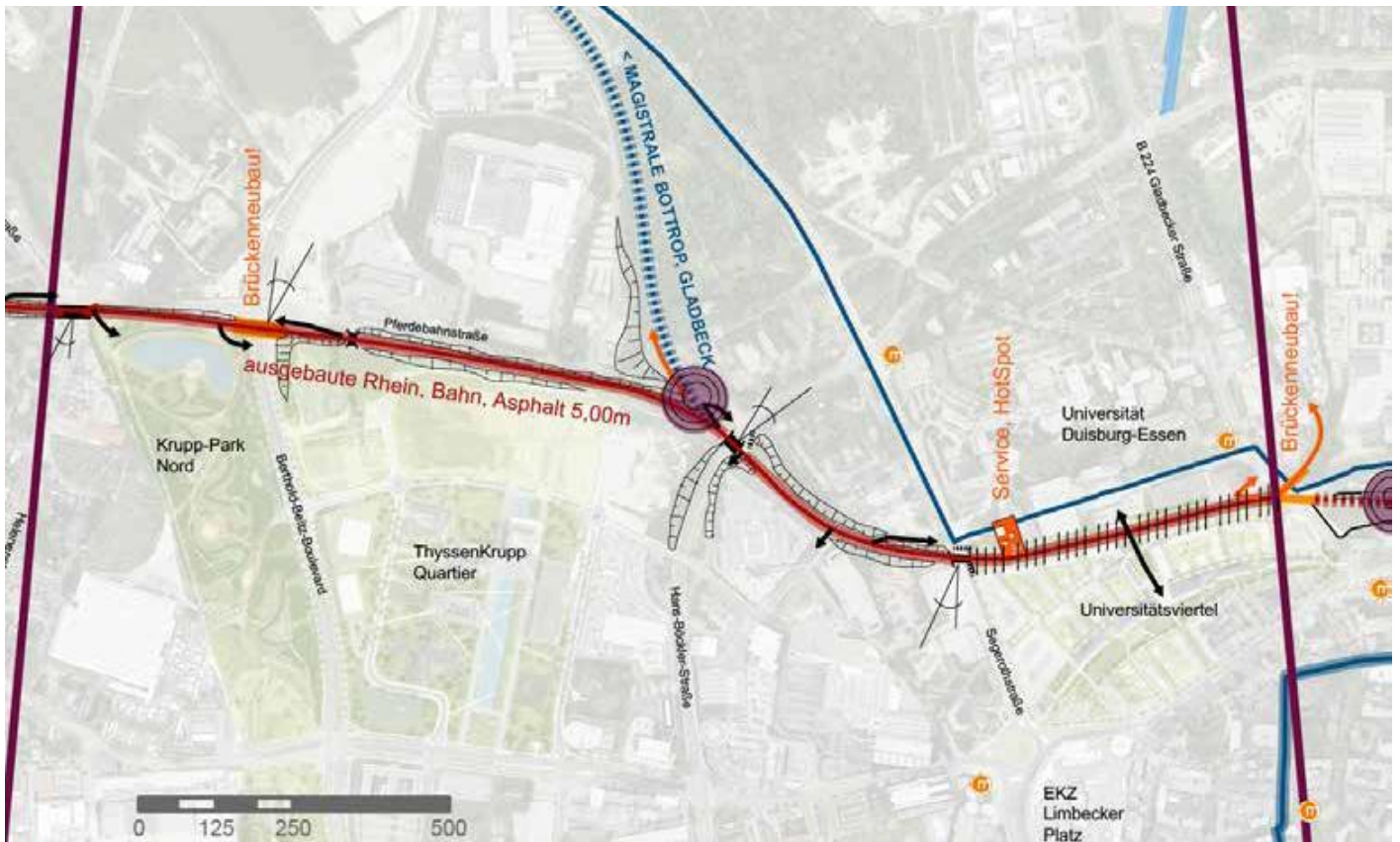




E⁰³ | Hamborner Straße – Universitätsviertel

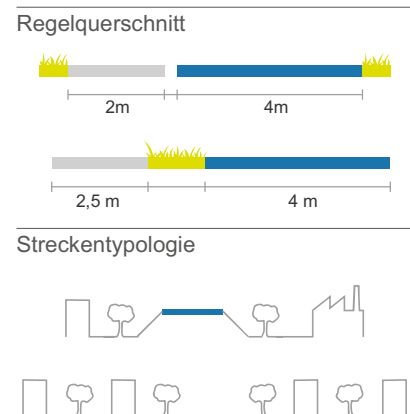
Kenndaten

Länge	2,2 km
Anschlussstellen	5
Fahrtzeit	7 Min. bei 20 km/h
Umfeld	Innenstadt, Gewerbe

Maßnahmen

Brückenneubau / -erweiterung	4/1
Rampenneubau	1

Gestalt



Streckenbeschreibung

Der Abschnitt führt von der Hamborner Straße bis zum Universitätsviertel. Die Trasse folgt dem vorhandenen Radweg auf der Rheinischen Bahn bis zur Seggerothstraße und verläuft anschließend südlich der Universität bis zur Altenessener Straße. Das gesamte Umfeld ist durch einen dichten Mix aus Gewerbe, Dienstleistungen, Parks, Universität und hochwertigem Wohnen in innerstädtischer Randlage geprägt. Über Hamborner Straße und Helenenstraße bestehen Verbindungen zum Straßenbahnnetz, an der Ecke Seggerothstraße/Berliner Platz zum U-Bahnnetz.

E03 ist ein urbaner, abwechslungsreicher Streckenabschnitt. Die Brücke an der Helenenstraße ist ein markanter Kreuzungspunkt, der Berthold-Beitz-Boulevard mit dem ThyssenKrupp Quartier, die Universität und das Universitätsviertel, IKEA, Möbel Kröger, das Arbeitsamt und die Nähe zur Essener Innenstadt lassen eine hohe Frequenz erwarten. Der Bereich ist eine der zentralen Schnittstellen des RS1 in den Stadtraum.

Bauliche Belange

Der derzeitige Ausbaustandard besteht aus einer 5 m breiten Asphaltdecke. Es gibt ein hohes Aufkommen von Fußgängern, insbesondere Hundebesitzern. Zur Erreichung des RS1-Standards soll die Trasse auf 2 m (Fußweg) plus 4 m (Radweg) ausgebaut werden. Aufgrund des in weiten Teilen vorhandenen Flächenpotenzials wird die Trennung von Fußgängern und Radfahrern zum Beispiel durch Grünstreifen vorgeschlagen.

Die Anschlusspunkte sind vorhanden und gegebenenfalls an den neuen Standard anzupassen. Für die Querungen des Berthold-Beitz-Boulevards und der Gladbecker Straße ist der Bau ausreichend breiter Brückenneubauten vorgesehen. Die sonstigen straßenüberführenden Brücken in diesem Abschnitt sollen je um eine weitere Fußgängerbrücke ergänzt werden. Das Universitätsviertel stellt sich aufgrund des hohen Fußverkehrsaufkommens als sensibler Bereich dar und erfordert daher eine spezielle Betrachtung.

Gestalterische Belange

Aufgrund von Konflikt- und Engstellen sowie einem zu erwartenden hohen Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern sind die Grund- und Warnmarkierungen auf diesem Abschnitt für die Verkehrssicherheit besonders aufmerksamkeitssteigernd einzusetzen. Die Anbindung an die Universität und zum ThyssenKrupp Quartier muss entsprechend der Bedeutung im Netz gestaltet werden.

Neben der multimodalen Verknüpfung mit dem U-Bahnnetz sollen an der Rast- und Service-Station der Universität eine Pumpstation, eine Zähsäule, ein Medien-Display bis hin zu einem Cycle-Café als mögliche Gestaltungselemente integriert werden (Größe L; siehe Kap. 06, S. 185). Gesonderte Aussichtspunkte sind wichtig, um den Verkehrsfluss nicht zu stören. Sie dienen der Inszenierung des Stadtraums. Licht ist einzusetzen, um markante Orte (Universität, Thyssen-Krupp, Anschlussstelle, Brücken) hervorzuheben.

Nutzungskonflikte

- Keine gesetzlich geschützten Flächen und Objekte

Bewertung

Machbarkeit

++

Realisierungshorizont

2019

Nutzer pro Tag

2000–4000

Kostenschätzung

Kosten

9,6 Mio.

Kosten/km

4,4 Mio./km