



MH⁰³ | Mülheim an der Ruhr Hauptbahnhof – Hardenbergbrücke (A40)

Kenndaten

Länge

3,1 km

Anschlussstellen

1

Fahrtzeit

9 Min.
bei 20 km/h

Umfeld

**Zentrum,
Innenstadt**

Maßnahmen

Streckenuebau

3,1 km

Brueckeninstandsetzung

2

Rampenneubau

1

Gestalt

Regelquerschnitt



Streckentypologie



MH⁰³ | Mülheim an der Ruhr Hauptbahnhof – Hardenbergbrücke (A40)**02****Streckenbeschreibung**

Der Abschnitt führt vom Hauptbahnhof Mülheim an der Ruhr bis zur Hardenbergbrücke (A40) in Mülheim an der Ruhr-Heissen. Die Strecke wird im südlichen Bereich der Bahnstrecke Mülheim an der Ruhr–Essen geführt. Der nordöstliche Streckenabschnitt befindet sich in Troglage.

Die Stadtteile Eppinghofen und Heissen sind durch lockere Wohnbebauung geprägt. Frequenzbringer für den RS1 im Binnenverkehr sind Schulen und öffentliche Einrichtungen. Für den regionalen Zielverkehr sind der Mülheim an der Ruhrer Hauptbahnhof, die Innenstadt und das Gewerbegebiet Schieferbank bedeutsam. Der Hauptbahnhof kann als Frequenzbringer über eine multimodale Schnittstelle gestärkt werden. Der Abschnitt hat vorwiegend Verbindungsfunktion.

Bauliche Belange

Die Strecke muss einschließlich der Rampe Max-Kölges-Straße und der Brücke Eppinghofer Straße neu gebaut werden. Die Strecke erfüllt die Qualitätsstandards. Durch die Troglage sind Rampen notwendig. An der Kreuzung Eppinghofer Bruch und Leybankstraße ist ein nahezu niveaugleicher Zugang zu errichten. Aufgrund der Parallelführung zu den Bahnstrecken des Regional- und Fernverkehrs ist eine bauliche Trennung durch einen 1,80 m hohen Zaun inklusive Oberleitungsschutz zu errichten. Die Ausbauarbeiten dieses Abschnittes sollen in 2014 erfolgen.

Gestalterische Belange

Es ist darauf zu achten, frühzeitig und eindeutig auf umliegende Radwege, Anschlussstellen und deren Ziele zu verweisen, da sich der Streckenabschnitt größtenteils in einer Troglage befindet. Der Monotonie der Strecke kann durch die Gestaltung der Lärmschutzwände, des Straßenbelags und der Brücken entgegengewirkt werden. Ebenso gilt es, den Radschnellweg nach außen hin sichtbar zu machen (siehe Kap. 06, S. 187).

Nutzungskonflikte

- Verbundfläche VB-D-4506-0003 Bahnkörper
- Wald südlich der Trasse; mögliche Betroffenheit prüfen

Bewertung

Machbarkeit

++

Realisierungshorizont

2016

Nutzer pro Tag

3000–4000**Kostenschätzung**

Kosten

3,5 Mio.

Kosten/km

1,1 Mio./km