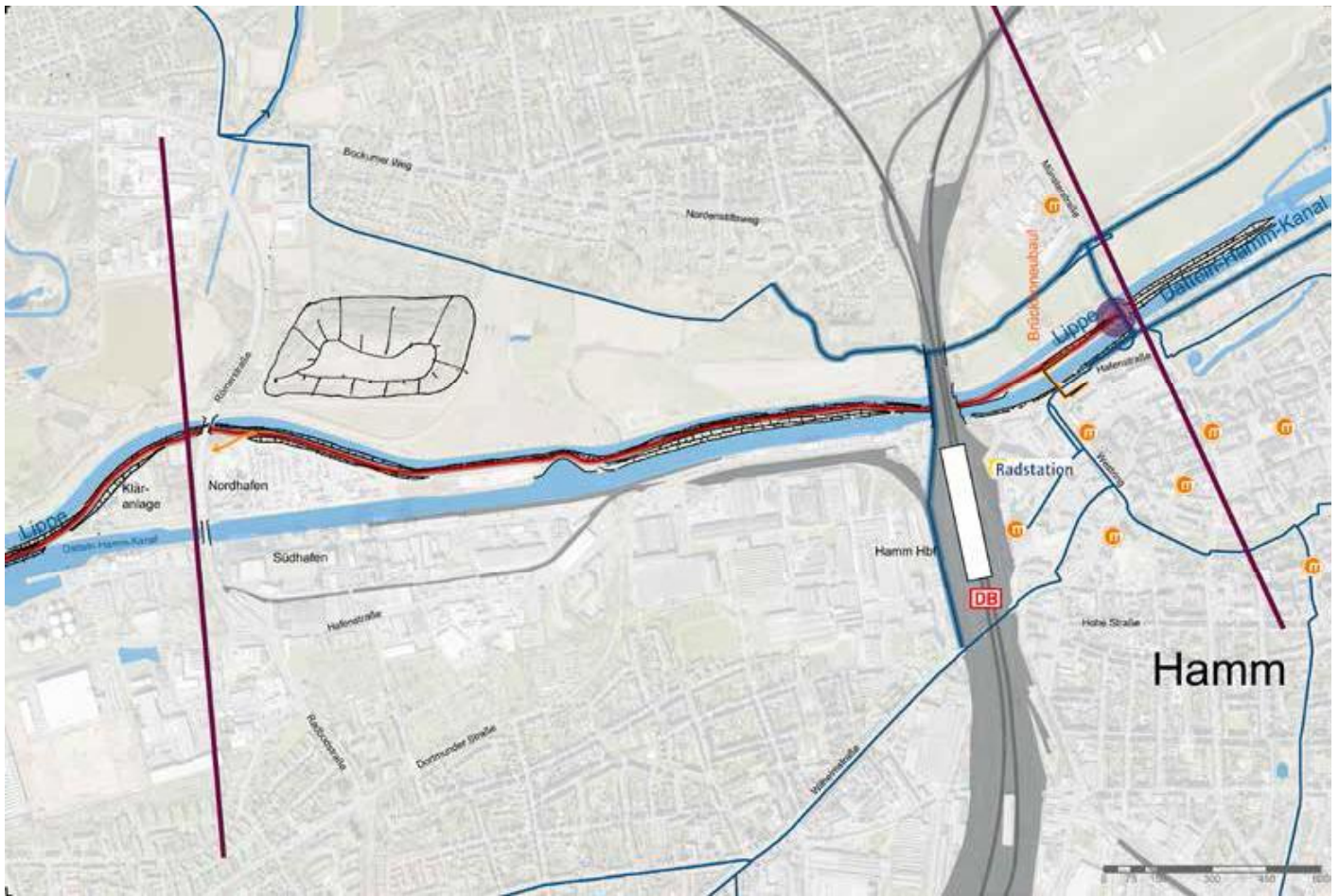




HAM⁰³ | Römerstraße – Münsterstraße

Kenndaten

Länge	2,5 km
Anschlussstellen	2
Fahrtzeit	8 Min. bei 20 km/h
Umfeld	

Maßnahmen

Brückenneubau	1
Unterführungs- instandsetzung	1

Gestalt

Regelquerschnitt



Im Straßenraum; gemeinsamer Geh- und Radweg
und Fahrradstraße

Streckentypologie



Landschaft,
Suburban

Streckenbeschreibung

Der RS1 führt vom Nordhafen auf dem Mitteldeich zwischen Lippe und Datteln-Hamm-Kanal bis in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof Hamm. Das Umfeld wandelt sich vor allem durch die Industrieansiedlungen an der Südseite des Kanals. Der Hauptbahnhof Hamm bildet als wichtige ÖPNV-Schnittstelle den Anfangs- bzw. Endpunkt des RS1.

Bauliche Belange

Die Kanaluferwege haben eine bestehende Breite von rund 3 m und sind wassergebunden. Die Ausweitung auf RS1-Standard stellt eine große Herausforderung dar (Dammage, Eingriffe in den Deichkörper, Leitungsrechte). Bei der Asphaltierung ist die Aufbaustärke der zukünftigen Belastung durch Pflege- und Baufahrzeuge anzupassen. Das Querprofil ist zur wasserabgewandten Seite hin auszubilden, um beispielsweise den Eintrag von Streusalzen zu verhindern. Eine Beleuchtung entlang des Kanals darf keine Blendwirkung auf die Schifffahrt haben. Geländer als Absturzsicherung sollen nach Absprache mit Vertretern des WSV möglichst nicht vorgesehen werden. Nach Unterquerung der Bahnbrücke ist ein Neubau der Brücke über den Kanal und die Hafenstraße B61 sowie des anschließenden Radweges vorgesehen.

Gestalterische Belange

Als Auftakt für den Radschnellweg ist der östliche Teil an der Lippeau gestalterisch hervorzuheben. Die bereits vorhandene Radstation ist mit dem Radschnellweg zu verknüpfen. Sichtachsen, Aussichtspunkte und Licht sind so entlang des Datteln-Hamm-Kanals einzurichten, dass sie den Ort inszenieren.

Nutzungskonflikte

- Abschnittsende liegt im Landschaftsschutzgebiet | Verbundfläche VB-A-4312-010 im Norden angrenzend | Flächen im Biotopkataster BK 4312-039 und BK 4312-0018
- Vorkommen planungsrelevanter Arten wahrscheinlich
- Betroffenheit wegebegleitender Gehölzstrukturen prüfen

Bewertung

Machbarkeit

+ -

Realisierungshorizont

2018

Nutzer pro Tag

3000–4000

Kostenschätzung

Kosten

5,8 Mio.

Kosten/km

2,3 Mio.