



SV

über die
2. Sitzung des Straßenverkehrsausschusses
am Dienstag, dem 10.03.2009
im Sitzungssaal II des Rathauses

Beginn: 17:00 Uhr
Ende: 19:20 Uhr

Anwesend

SPD

Frau Ute Ebeler
Herr Wolfgang Gockel
Frau Astrid Gube
Herr Peter Holtmann
Herr Klaus Kasperidus
Herr Friedhelm Lipinski
Frau Ursula Müller
Herr Werner Schlüter
Herr Hans-Jürgen Senne
Frau Nicola Zühlke

CDU

Herr Rainer Fuhrmann
Frau Susanne Middendorf
Herr Rüdiger Plümpe
Frau Ina Scharrenbach
Herr Wilfried Weigel
Herr Martin Wilhelm

Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Herr Jo Achim Sandrock

FDP

Herr Detlef Knop

Sachverständige gem. Beschluss des Straßenverkehrsausschusses

Herr Manfred Böttcher
Herr Andreas Feld
Herr Ulrich Lenz
Herr Norbert Mannke
Herr Wolfgang Schmücker
Herr Thomas Stoltefuß

Ortsvorsteher

Herr Heinz Henning

Verwaltung

Herr Matthias Breuer
Herr Reiner Brüggemann
Frau Ulrike Bublit
Herr Jörg Grudnio
Herr Norbert Koßmann
Herr Uwe Liedtke

Gäste

Herr Kühnert, Ing.-Büro Kühnert
Herr Michael Meerkötter, Kreis Unna
Herr Middelmann
Herr Pohnke, Fa. SVT Consult
Herr Günter Sparbrod, Kreis Unna

Entschuldigt fehlten

Frau Britta Dreher
Herr Norbert Drüke
Herr Uwe Frank
Herr Manfred Grod
Herr Hans-Peter Kaminski
Herr Wilhelm Kemna
Herr Karl-Adolf Schneider

Die Ausschussvorsitzende, Frau **Müller**, begrüßte die Ausschussmitglieder sowie die Mitarbeiter der Verwaltung, die Vertreter der Presse und insbesondere die Referenten, stellte die Beschlussfähigkeit fest und eröffnete die form- und fristgerecht einberufene Sitzung.

Änderungen der Tagesordnung wurden nicht gewünscht.

A. Öffentlicher Teil

TOP	Bezeichnung des Tagesordnungspunktes	Vorlage
1	Kinderunfallatlas hier: a) Einführung in die Thematik durch Herrn Günter Sparbrod, Fachbereichsleiter Verkehr bei der Kreisverwaltung Unna b) Kurzbericht der Verwaltung aufgrund der Unterlagen der Bundesanstalt für Straßenwesen c) Bericht des Dezernenten für Verkehrsangelegenheiten bei der Kreispolizeibehörde Unna, Herrn Thomas Stoltefuß, über die aktuelle Situation im Kreis Unna und in Kamen	
2	Kreisverkehrsplatz Lindenallee (L 821) / Westicker Straße (K 40) hier: Bericht des Leiters des Bauamtes bei der Kreisverwaltung Unna, Herrn Michael Meerkötter	

3	Planung Bahnhofsumfeld hier: Bericht der Verwaltung	
4	Optimierung der Lichtzeichenanlagen an den Kreuzungen Hochstraße / Lünener Straße / Westring und Auf dem Spiek / Kämertorstraße / Westring sowie Nordring / Stormstraße	008/2009
5	Analyse der Situation der Fußgänger und Fahrradfahrer an Kreisverkehrsplätzen hier: Zwischenbericht zur Bestandsaufnahme	009/2009
6	Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen	

B. Nichtöffentlicher Teil

TOP	Bezeichnung des Tagesordnungspunktes	Vorlage
1	Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen	
2	Veröffentlichung von Tagesordnungspunkten der nichtöffentlichen Sitzung	

A. Öffentlicher Teil

Zu TOP 1.

Kinderunfallatlas
hier: a) Einführung in die Thematik durch Herrn Günter Sparbrod, Fachbereichsleiter Verkehr bei der Kreisverwaltung Unna
b) Kurzbericht der Verwaltung aufgrund der Unterlagen der Bundesanstalt für Straßenwesen
c) Bericht des Dezernenten für Verkehrsangelegenheiten bei der Kreispolizeibehörde Unna, Herrn Thomas Stoltefuß, über die aktuelle Situation im Kreis Unna und in Kamen

Eingangs teilte Herr **Sparbrod** mit, dass sich die Unfallzahlen in der BRD und in NRW seit 1970 erfreulicherweise rückentwickelt hätten.

So habe es 1970 noch 41.000 Verkehrsunfälle bundesweit gegeben. Im Jahre 2008 hätten die Unfallzahlen dagegen, obwohl sich die Fahrzeugmenge verdoppelt habe, nur noch 1/5 des Wertes von 1970 betragen. Dies läge einerseits an den Verbesserungen im Rettungswesen und der Medizin, aber auch an stetigen Optimierungen der Verkehrsräume (z. B. durch Tempo 30-Zonen, Umleitung von Lkw-Verkehren usw.) und einer verbesserten Aufklärungsarbeit.

Herr Sparbrod führte weiter aus, dass sich im Vergleich der Jahre 2007 zu 2008 das Unfallaufkommen allein um 5,5% verringert habe. Dies würde auch auf den Kreis Unna zutreffen, welcher Verkehrsunfälle betreffend, einer der sichersten in ganz NRW sei.

Trotzdem könnten immer mal wieder solche Trends durch Unfallsteigerungen durchbrochen werden, was z.B. die Zahlen verunglückter Kinder in der Stadt Unna belegen. Dort hätte sich eine Steigerung der Unfälle mit Kindern vom Jahr 2007 zu 2008 ergeben.

Gleichwohl sollten die guten Ergebnisse als Ansporn gewertet werden, alles menschenmögliche zu unternehmen, um die Unfallzahlen weiter zu senken.

Anschließend stellte er anhand eines Tageslichtschreibers die Unfallzahlen des Landes NRW sowie die der einzelnen Gemeinden des Kreises Unna und die Zahlen der im Straßenverkehr verunglückten Kinder vor. Hierbei erläuterte er die Spezifika, die bei Unfällen mit Kindern beachtet werden müssten (Erfahrungs- und Sozialisationselemente, Spiel, Sport und Gruppenaktivitäten).

Die Aufstellung eines Kinderunfallatlases sei ein guter Ansatzpunkt, um Prävention punktuell für Kinder betreiben zu können. In diesem Zusammenhang sei in Dortmund eine Kinderunfallkommission und ein runder Tisch gegründet worden, an dem auch Institutionen wie der Kinderschutzbund eingebunden seien.

Die vorgestellten Tabellen sind der Niederschrift beigelegt.

Dadurch erledigte sich der Kurzbericht der Verwaltung aufgrund der Unterlagen der Bundesanstalt für Straßenwesen (TOP 1 b).

Frau **Müller** bedankte sich bei Herrn Sparbrod für die Ausführungen und bemerkte, dass sich die Stadt Kamen dieses Themas annehmen solle. Anschließend übergab sie das Wort an Herrn Stoltefuß.

Herr **Stoltefuß** merkte an, dass seitens der Polizei jede geplante Aktivität in dieser Richtung unterstützt werde.

Anschließend verwies er auf die Ausführungen des Herrn Sparbrod und vertrat die Auffassung, dass auch 11 im Straßenverkehr im Kreis Unna im Jahre 2008 getöteten Kinder zu viel seien.

Seitens des zuständigen Ministeriums werde ebenfalls darauf hingewiesen, dass alles getan werden müsse, um das Leben der schwächsten Verkehrsteilnehmer zu schützen.

Anschließend stellte er anhand eines Tageslichtschreibers die Zahlen verunglückter Kinder, Jugendlicher sowie junger Erwachsener vor.

Zu den beiden letztgenannten Gruppen merkte er an, dass die Altersgruppe von 18 – 25 Jahren in der Unfallhäufigkeit bereits seit Jahren an erster Stelle stehen würde.

Speziell für diese Altersgruppe sei eine Präsentationsarbeit in Form der Konfrontation mit den Folgen von zu schnellem bzw. unter Alkoholeinfluss stehenden Fahrens entwickelt worden.

Die Polizei betreibe seit Jahren Präventionsarbeit und beteilige sich an Netzwerkarbeiten, Kinderunfallkommissionen und vergleiche die Unfälle in den Kommunen miteinander.

Insbesondere die Unfälle mit Kindern hätten sehr unterschiedliche Gründe, da Kinder als Beifahrer, als Fußgänger oder Radfahrer als auch in spielender Weise am Straßenverkehr teilnahmen.

Herr **Lipinski** erfragte, ob bei Fahrradunfällen mit Kindern die Unfälle, bei denen Kinder angefahren werden oder die Unfälle, die von ihnen selbst verursacht werden, überwiegen.

Herr **Stoltefuß** erwiderte hierzu, dass dies nicht ad hoc beantwortet werden könne.

Die Unfallvorgänge müssten einzeln und detailliert beleuchtet werden.

Die vorgestellten Tabellen sind der Niederschrift beigelegt.

Zu TOP 2.

Kreisverkehrsplatz Lindenallee (L 821) / Westicker Straße (K 40)
hier: Bericht des Leiters des Bauamtes bei der Kreisverwaltung Unna, Herrn Michael Meerkötter

Herr **Meerkötter** unterrichtete die Mitglieder des Straßenverkehrsausschusses vorab darüber, dass sich an dieser Stelle eine viel befahrene Landstraße mit einer viel befahrenen Kreisstraße kreuze und es in der Vergangenheit immer wieder zu teilweise schweren Unfällen gekommen sei. Die in mehreren Jahren vorgenommenen entschärfungsmaßnahmen, wie Ausschildern von Stop-Schildern in Peitschenform, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 50 km/h, das Aufbringen von Sperrflächen und Aufstellen von Pollern, hätten leider nicht zur generellen Unfallbeseitigung beigetragen.

Aus diesem Grund habe sich die Unfallkommission darauf geeinigt, dass hier nur noch die Anlegung eines Kreisverkehrs oder die Errichtung einer Lichtzeichenanlage Abhilfe schaffen könne.

Die anschließend zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und der Kreisverwaltung Unna geführten Gespräche liefen darauf hinaus, dass das Land NRW einen Kreisverkehr frühestens 2015 / 2016 würde realisieren können.

In weiteren Gesprächen sei vereinbart worden, dass, um einen Kreisverkehr kurzzeitiger zu realisieren, die Kreisverwaltung Unna einen größeren finanziellen Anteil übernehmen werde und der Landesbetrieb Straßenbau NRW die Kosten, die für die Errichtung einer Lichtzeichenanlage hätten aufgewendet werden müssen, für den Bau eines Kreisverkehrs einsetzen werde.

Der finanzielle Zuschuss der Bezirksregierung Arnsberg sei angekündigt und werde wohl im Mai 2009 die Kreisverwaltung Unna erreichen. Dann werde sofort mit der Ausschreibung begonnen, so dass mit einem Baubeginn bereits im September 2009 gerechnet werden könne. Es werde davon ausgegangen, dass bis zum Jahresende 2009 die Baumaßnahme beendet sein werde.

Von Frau **Müller** und den übrigen Mitgliedern des Straßenverkehrsausschusses wurden diese Ausführungen begrüßt.

Anhand einer Power-Point-Präsentation stellte Herr **Meerkötter** anschließend die geplante Ausbauvariante vor, die auf Planungen des Ing.-Büros Kühnert basiert.

Er betonte, dass es sich bei der gewählten Variante um eine einfache Ausführung handele, die aber voll funktionsfähig sei.

Frau **Scharrenbach** bat um Unterrichtung, wie die Fußgänger- und Radfahrerführung geplant sei.

Von Herrn **Meerkötter** und Herrn **Kühnert** wurde zu dieser Anfrage mitgeteilt, dass geplant sei, den Rad- und Fußgängerverkehr über die Mittelinseln zu führen.

Die Führung des Radverkehrs sei überdies so geplant, dass die Radfahrer von den Seitenstreifen in den Kreisverkehr einfahren und diesen auch wieder über die Seitenstreifen verlassen können.

Herr **Brüggemann** merkte an, dass bezüglich des Kreiselbaus Herr Dr. Timpe und Herr Meerkötter im Sinne der Stadt Kamen in der Vergangenheit sehr flexibel reagiert hätten, was an dieser Stelle auch zu würdigen sei.

An Frau Scharrenbach gewandt führte er aus, dass ihre Anfrage bereits unter den Tagesordnungspunkt 5 subsumiert werden könne, welcher sich bekanntlich mit Fußgänger- und Radfahrerführungen an den Kamener Kreisverkehrsplätzen befasse.

Wie gerade ausgeführt worden sei, werde mit der Ausbauvariante eine gute Führung des Fußgänger- und Radverkehrs erreicht.

Gleichwohl werde an dieser Stelle angefragt, ob seitens der Mitglieder des Straßenverkehrsausschusses noch Vorschläge bzw. Änderungswünsche bestünden.

Änderungswünsche bzw. Anregungen bestanden nicht.

Die vorstellte Ausbauplanung wurde zustimmend zur Kenntnis genommen.

Zu TOP 3.

Planung Bahnhofsumfeld
hier: Bericht der Verwaltung

Frau **Müller** begrüßte noch einmal die Herren Kühnert und Liedtke und merkte an, dass Herr Kühnert bereits des Öfteren zu dem Thema referiert habe.

Eingangs erklärte Herr **Liedtke**, dass bereits seit 10 Jahren an dem Projekt „Netzschluss Innerer Ring“ geplant werde, wovon einiges bereits umgesetzt sei. An allen diesen Planungen sei Herr Kühnert beteiligt gewesen. Bezüglich des nun vorzustellenden Bereichs habe Herr Kühnert vor einigen Jahren mit den Planungen begonnen.

Herr **Kühnert** erläuterte anhand von 2 per Power-Point-Präsentation dargestellten Plänen die geplanten Änderungen und Neuanlagen.

Er zeigte den Netzschluss auf und führte aus, dass sich die geplanten Neuerungen auf den Bereich ab dem Kreisverkehr Poststraße / Sesekedamm beziehen. Es sei vorgesehen, die Poststraße entlang der Bahnlinie auszubauen und zum Busbahnhof bzw. Bahnhof Kamen zu führen, wobei der Busbahnhof in die Ringführung eingeschlossen werden soll.

Durch die Anbindung an die Westicker Straße und anschließend an die Koppelstraße sei auch die Hochstraßenauf-/abfahrt mit in den Netzverbund „Innerer Ring“ integriert.

Die einzelnen Knotenpunkte sollen mit Kreisverkehren verbunden werden, wobei an der Westicker Straße / Busbahnhof ein normaler Kreisverkehr vorgesehen sei und an den Kreuzungen Koppelstraße / Sesekedamm und Bahnhofstraße / Sesekedamm der Einbau von Minikreisverkehren.

Zukünftig sei geplant, die Bahnhofstraße umzubauen. Der ÖPNV solle auch weiterhin über die Bahnhofstraße geführt werden.

Wie bereits überprüft wurde, würden sich für den Kfz-Verkehr und den ÖPNV keine Schwierigkeiten ergeben.

Es sei vorgesehen, die Radfahrer im Bereich der Kreisverkehre auf eigenen Radfahrspuren zu führen und die Fußgänger über Fußgängerüberwege. Es würden die gleichen Standards angeboten, wie sie an den Kreisverkehren Poststraße / Sesekedamm, Nordstraße / Nordenmauer und Derner Straße / Hammer Straße / Ostenallee / Oststraße vorzufinden seien.

Radwege seien entlang der Westicker Straße vorgesehen, wobei eine Verbindung zum Bahnhof - Anbindung Radstation – und anschließend eine Führung auf den bereits auf der Poststraße vorhandenen Radweg geplant sei.

Das Parkhaus werde über den geplanten Kreisverkehr am Busbahnhof / Westicker Straße angebunden, in der Art bereits existent am Kreisverkehr Poststraße / Sesekedamm, Zufahrt zum GSW-Gelände.

Herr **Kasperidus** begrüßte die vorgestellten Planungen, insbesondere die Führungen des Radverkehrs und meinte, dass durch den vorgesehenen Rückbau der Bahnhofstraße ebenfalls mehr Sicherheit für den Radverkehr geschaffen werde.

Anschließend teilte Herr **Liedtke** mit, dass für die Maßnahme insgesamt ein Kostenvolumen von 10 Millionen Euro eingeplant sei, wovon für den Kanalbau 2 Millionen und für den Parkhausneubau 3,5 – 4 Millionen vorgesehen seien.

Der Restbetrag sei für den Straßenbau / -umbau eingeplant.

Zur Zeitschiene führte Herr Liedtke Folgendes aus:

Als erstes sei ab Beginn der Sommerferien geplant, mit dem Abriss des Parkhauses zu beginnen und den Neubau bis Ende des Jahres 2009 fertig zu stellen.

Die übrigen Arbeiten seien so eingeplant, dass sie sukzessive im Jahre 2010 fortgesetzt und im Jahre 2011 beendet seien könnten.

Herr **Fuhrmann** bat um Mitteilung, ob geplant sei, die Kreisverkehre zur gleichen Zeit in Angriff zu nehmen, wie den Neubau des Parkhauses.

Die Anfrage wurde von Herrn **Kühnert** verneint. Es sei vorgesehen, die Arbeiten sukzessive durchzuführen.
Als erstes sei geplant das Parkhaus fertig zu stellen, dann den Kanal und anschließend die Kreisverkehre und die Straßenumbauten.
Da nicht mit Vollsperrungen gearbeitet werden könne, seien keine anderweitigen Planungen möglich.

Zu TOP 4.
008/2009

Optimierung der Lichtzeichenanlagen an den Kreuzungen Hochstraße / Lünener Straße / Westring und Auf dem Spiek / Kämertorstraße / Westring sowie Nordring / Stormstraße

Frau **Müller** begrüßte Herrn Pohnke als unabhängigen Gutachter, welcher die Mitglieder des Straßenverkehrsausschusses bereits in der Sitzung des Straßenverkehrsausschusses am 10.03.2008 und in der gemeinsamen Sitzung des Straßenverkehrsausschusses und des Planungs- und Umweltausschusses am 20.01.2009 umfangreich über die geplanten Verbesserungen und die dadurch erforderlichen Aufgaben der Linksabbiegespuren vom Nordring in die Kämertorstraße und vom Westring in die Straße „Auf dem Spiek“ unterrichtet habe.

Wie wohl jedes Mitglied wisse, werde seit Jahren in diesem Ausschuss über Verbesserungsmaßnahmen an den Lichtzeichenanlagen der beiden Kreuzungen gesprochen.

Laufend seien Staubildungen und zu kurze Querungszeiten für Fußgänger von allen Fraktionen beklagt worden.

Von den Staus seien nicht nur Auswärtige sondern in erster Linie Kamener Bürger betroffen, welche über die Lünener Straße bzw. über die Hochstraße von der Arbeitsstelle oder von einem Einkauf kommend nach Hause führen.

Auch ihre Fraktion sehe, dass es bei Wegfall der Linksabbiegespur vom Westring in die Straße „Auf dem Spiek“ Betroffene geben werde.
Dieses werde aber durch den Komfort der viel kürzeren Wartezeiten für alle Bürger einschließlich der Betroffenen aufgehoben.

Wie bereits von der Frau Vorsitzenden festgestellt, so Herr **Brüggemann**, werde es immer Betroffene geben.

Seitens des Gutachters, des Landesbetriebes Straßenbau NRW und der Verwaltung sei die für alle Verkehrsteilnehmer sicherste und leistungsfähigste Variante ausgewählt worden.

Ebenso sei darauf geachtet worden, dass auch Betroffene, wie in dem anstehenden Fall die Linksabbieger, so wenig wie möglich belastet werden.
So müssten nur geringe Umwege in Kauf genommen werden, was durch die kürzeren Wartezeiten wieder wett gemacht würde.

Es müsse in einem solchen Fall ein Abwägungsprozess erfolgen.
In diesem Prozess müsse nicht nur die Situation für den KFZ-Verkehr beleuchtet werden, sondern insbesondere die der querenden Fußgänger.

Bei 70 Fußgängerquerungen in der Zeit von 7.00 bis 8.00 Uhr und 90 in der Zeit von 15.00 bis 16.00 Uhr müsse alles Mögliche getan werden, um eine sichere Führung der Fußgänger zu gewährleisten.

Auch der Fußgängerverkehr erhalte zukünftig durch die verbesserten Schaltungen kürzere Wartezeiten und längere Querungszeiten. Die Verwaltung sei davon ausgegangen, dass mit der Präsentation und den Erklärungen des Gutachters am 20.01.2009 der Wegfall der Linksabbiegespur für alle nachvollziehbar dargestellt worden sei. Die Verwaltung lege eine Beschlussvorlage vor, um die noch zu leistenden Arbeiten zügig fortsetzen zu können, da durch die jetzigen Einwände der Zeitplan bereits unterbrochen worden sei. Anschließend übergab die Vorsitzende das Wort an Herrn Pohnke.

Herr **Pohnke** verwies auf die Power-Point-Simulation am 20.01.2009, welche die Verbesserungen an allen Kreuzungen und auch die Gründe für den geplanten Wegfall der beiden Linksabbiegespuren aufgezeigt hatte.

Es seien alle Möglichkeiten überprüft worden.

Da in der heutigen Sitzung lediglich die Situation der Linksabbieger vom Westring in die Straße „Auf dem Spiek“ erörtert werden solle, werde er die 4 möglichen Varianten nochmals vorstellen und aufkommende Fragen beantworten.

Zuerst nahm er zu der 1. Variante Stellung, welche er anhand einer Projektion vorstellte.

Nach den Zählungsergebnissen fahren an der in Rede stehenden Kreuzung in einer $\frac{1}{4}$ Stunde 200 Fahrzeuge in nördliche Richtung, davon biegen 100 anschließend nach links in die Stormstraße ab, während die restlichen 100 weiter in Fahrtrichtung Hamm bzw. Werne fahren.

Nur 7 KFZ biegen im gleichen Zeitraum nach links in die Straße „Auf dem Spiek“ ab.

Ohne Wegfall der Linksabbiegespur könnte man nur eine Verbesserung von 5 % anstelle der maximalen 30 % erreichen, weil nur eine Fahrspur zur Linksabbiegespur in die Stormstraße vorhanden wäre (Variante 1).

Die Variante 2 (Tasche) hätte den Nachteil, dass sich die Abbiegesituation für größere KFZ als sehr schwierig gestalten könne und in den Fällen, in denen z.B. 3 PKW zur gleichen Zeit beabsichtigten nach links abzubiegen, mindestens eines dieser Fahrzeuge in die Fahrspur hineinrage. Dadurch komme es zu unfallträchtigen Situationen.

Verkehr könne zudem nicht in mathematischen Formeln ausgedrückt werden, mal komme kein Fahrzeug, zu einem anderen Zeitpunkt ggf. 3 Fahrzeuge auf einmal.

Als Wunsch, alle bedienen zu können, sei diese Version optimal; aber aufgrund der vom Landesbetrieb Straßenbau NRW anhand von Vergleichssituationen prognostizierten Unfälle leider nicht machbar. Der Landesbetrieb trage diese Lösung auch nach einer erneuten Erörterung nicht mit. Diese Einschätzung werde auch von der Polizei bestätigt.

Die beiden Sachverständigen der Polizei stimmten dieser Aussage zu.

Anschließend ging Herr Pohnke auf die Variante 3 ein.

Bei dieser Variante werde die Linksabbiegespur zur Geradeausspur ummarkiert und zur Linksabbiegespur in die Stormstraße geführt.

Hierdurch werde absolute Sicherheit vorherrschen, da keine Linksabbieger mehr vorhanden sein werden.

Die Fußgänger wären in der Lage, den Westring in einem Zug zu überqueren, weil dem Überweg mehr Grünzeit zugestanden werden könne. Auch Sehbehinderte würden optimal geführt, da akustische Signale sie über die Mittelinsel und dann hinüber zur anderen Straßenseite führen werden.

Bei der Variante 4 (4 Fahrspuren) ist insbesondere der Fußgängerverkehr in Hauptrichtung (südliche Seite der Straße „Auf dem Spiek“ / „Kämertorstraße“ zu berücksichtigen.

In diesem Fall müssten die Fußgänger auf die gegenüberliegende Seite (nördliche Seite „Auf dem Spiek“ / „Kämertorstraße“) ausweichen, was erfahrungsgemäß nicht stattfinden wird, da Fußgänger in der Regel immer die kürzeste Wegeverbindung wählen.

Weiterhin müssten auf beiden Straßenseiten die Radfahrerspurten verkleinert werden, was auch Gefahrensituationen nach sich ziehen könnte. Ferner müssten Umbaumaßnahmen vorgenommen werden. Darüber hinaus müssten Zwischenzeiten eingespielt werden, was eine Verlängerung einer Phase um 8 Sekunden nach sich ziehen würde. Es müsse dabei gesehen werden, dass in dieser Zeit 8 Fahrzeuge bedient werden können. In einer Stunde würden sich 40 Umläufe ergeben. In der Gegenrichtung würde dies ebenfalls der Fall sein.

Von daher könne er sich als unabhängiger und unpolitischer Sachverständiger im Sinne der Fußgänger und einer optimalen Leistungsfähigkeit von Lichtzeichenanlagen nur für die Variante 3 entscheiden. Zu bedenken sei, dass die Umwege für den KFZ-Verkehr zumutbar seien.

Frau **Müller** bedankte sich bei Herrn Pohnke für die Ausführungen und richtete an die Sachverständigen der Polizei die Frage, wie denn von dort der Wegfall der Linksabbiegespur bewertet werde.

Herr **Stoltefuß** und Herr **Böttcher** berichteten, dass es bei mit Lichtsignalanlagen geregelten Kreuzungen immer wieder zu Auffahrunfällen komme. Die Zahl der Unfälle steige mit der Belastungszahl. Wie gerade mitgeteilt, handele es sich bei der in Rede stehenden Kreuzung um einen verkehrlich sehr stark belasteten Bereich. Es sei vorhersehbar, dass dann, wenn Fahrzeuge auch noch mit den Heck in eine viel befahrene Fahrspur ragen, es insbesondere in den Hauptbelastungszeiten -morgens und nachmittags- zu Auffahrunfällen kommen werde. Dies läge daran, dass morgens ein Teil der KFZ-Führer nicht ausgeschlafen und am Nachmittag müde von der geleisteten Arbeit sei. Die prognostizierte hohe Leistungsfähigkeit der geplanten LZA`en müsse in diesem Fall auch als erhöhte Sicherheit bewertet werden.

Um die Meinung eines Anwohners zu diesem Thema zu hören, unterbrach Frau **Müller** nach kurzer Nachfrage bei den übrigen Mitglieder des Straßenverkehrsausschusses die Sitzung um 18.30 Uhr.

Anschließend stellte sich Herrn **Schwarz** als Anwohner der Lessingstraße und pensionierter Busfahrer vor. Er vertrat die Auffassung, dass die Linksabbiegespur dann beibehalten werden könne, wenn die Mittelinsel auf der Straße „Auf dem Spiek“ in Richtung Schlängelstraße zurück gebaut werde.

Ferner sah er Schwierigkeiten bei der Durchfahrt durch die Bergkamener Straße, da diese oft auf einer Seite zugeparkt sei. Deshalb müsse dort schon mal mit dem KFZ zurück gesetzt werden, um entgegen kommende Fahrzeuge passieren zu lassen.

Herr **Pohnke** merkte hierzu an, dass ein Umbau zu höheren Zwischenzeiten und damit zu einer Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit führe. Weiterhin würden die Fußgänger zu Umwegen gezwungen.

Herr **Brüggemann** führte an, dass die Kosten für den Umbau der Mittelinsel die Stadt Kamen tragen müsse. Ferner seien in einer ¼ Stunde nur 7 KFZ betroffen, bei einer wesentlich höheren Anzahl von querenden Fußgängern. Wie richtigerweise wohl von Herrn Eisenhardt in einem Pressebericht festgestellt worden sei, würden von KFZ-Führern zurzeit Schleichwege durch die Wohnsiedlungen genutzt, um die Staus zu umfahren. Durch die höhere Leistungsfähigkeit der LZA`en werden sich die Staus zurück entwickeln und die Umfahrungen abnehmen, was zu einer Entlastung der Wohnbevölkerung führen werde.

Die Sitzung wurde um 18.40 Uhr fortgesetzt.

Herr **Knop** nahm Bezug auf den genannten Pressebericht und teilte mit, dass die Aussage dort, die FDP sei gegen den Wegfall der Linksabbiegespur, so nicht richtig sei.

Seine Fraktion hätte gerne die Simulation ausführlicher betrachtet, was allerdings nicht möglich gewesen sei.

Als stichhaltiges Argument werte seine Fraktion die Aussage, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW die Aufgabe der Linksabbiegespur wünsche. Dies sei in der klaren Form bislang noch nicht gesagt worden. Ferner werde bemängelt, dass die Bürger in die vorherigen Planungen nicht eingebunden gewesen seien.

Im Übrigen möchte er darauf hinweisen, dass an der Afferder Straße eine Abbiegetasche in die Straße „An der Körne“ vorhanden und dort kein hohes Unfallaufkommen zu verzeichnen sei.

Herr **Brüggemann** bestätigte, dass an der genannten Kreuzung eine Tasche vorhanden sei. Allerdings sei die Situation dort nicht vergleichbar, da dort bei weitem keine so hohe Verkehrsbelastung vorläge und Unfälle durch spezielle Situationen an Kreuzungen entstünden.

Es werde hierzu auf die Vorträge der Experten verwiesen.

Auf die Simulation eingehend merkte er an, dass in der Niederschrift zu der Sitzung am 20.01.2009 darauf hingewiesen worden sei, dass die Präsentation im Internet, Ratsinformationssystem, eingesehen werden könne.

Er betone an dieser Stelle, dass die Verwaltung seit Jahren aufgefordert werde, die Kreuzungsbereiche zu verbessern und die vorhandenen Missstände auszuräumen.

Diese Aufforderungen hat die Verwaltung verstanden und sukzessive alle nötigen Schritte unternommen, die dazu geführt haben, einen Gutachter mit der Signalplanung zu beauftragen und den Landesbetrieb Straßenbau NRW davon zu überzeugen, dass neue LZA`en mit den neuesten Steuerelementen errichtet werden müssen.

Herr Pohnke habe bereits vor einem Jahr vorab einen Expertenkreis, bestehend aus der Vorsitzenden des Straßenverkehrsausschusses, den Sachverständigen sowie Vertretern der Polizei, darüber informiert, dass zur Verbesserung des Verkehrsflusses die Linksabbiegespur vom Nordring in

die Kämertorstraße aufgegeben werden müsse. Hierüber seien kurze Zeit später auch alle Mitglieder des Straßenverkehrsausschusses unterrichtet worden.
Bedenken seien nicht geäußert worden.

Die Signalplanung wäre daraufhin dem Landesbetrieb Straßenbau NRW vorgestellt worden. Dieser forderte aus den bekannten Gründen auch die Aufgabe der Linksabbiegespur vom Westring in die Straße „Auf dem Spiek“. Über die Haltung des Landesbetriebes seien Ende November 2008 die Vorsitzende und die Vertreterin des stellvertretenden Vorsitzenden des Straßenverkehrsausschusses, die Sachverständigen des ADAC und des ADFC sowie Bedienstete des Planungs- und Umweltamtes informiert worden.

Bedenken gegen die Aufhebung der Linksabbiegespur vom Westring in die Straße „Auf dem Spiek“ seien seinerzeit nicht erhoben worden.
Die Kreis- als auch die örtliche Polizei hätten ebenfalls keine Bedenken geäußert.

Auch nach Vorstellung der Planung und der Simulation in der gemeinsamen Sitzung des Straßenverkehrs- und des Planungs- und Umweltausschusses am 20.01.2009 seien ebenfalls keine Bedenken erhoben worden.

Erst nach der Presseberichterstattung über letztgenannte Sitzung sei ein Schreiben der Wohnungsbaugesellschaft Lünen bei der Verwaltung eingegangen und Pressemitteilungen über Sitzungen der CDU-Fraktion erschienen, in denen mitgeteilt wurde, dass sich die CDU-Fraktion gegen die Aufgabe der Linksabbiegespur ausspreche.

Daraufhin habe die Verwaltung kurzfristig nochmals Kontakt mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW aufgenommen, welcher bestätigte, dass im Sinne der Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs die Linksabbiegespur vom Westring in die Straße „Auf dem Spiek“ aufgegeben werden müsse.

Ebenso hätten neue Zählungen die bekannten Zählergebnisse bestätigt.

Ferner habe sich herausgestellt, dass nur rd. 30 % der abbiegenden Fahrzeuge Anliegern des unmittelbaren Wohnbereiches zuzurechnen seien.

Frau **Middendorf** verwies auf die Pressemitteilungen, die die Meinung der CDU-Fraktion wiedergäben.

Während der Sitzungen habe die CDU-Fraktion die Varianten 2 und 3 diskutiert und sei dabei zu der Meinung gelangt, dass durch leichte Änderungen die Variante 2 (Tasche) möglich sei. Bei einer auf den Ringen vorgegebenen Geschwindigkeit von 50 km/h und der hohen Verkehrsbelastung seien KFZ-Führer ständig aufmerksam und bremsbereit, was auch gesetzlich nominiert sei.

Bisher müsste in diesem Bereich auch auf Rechtsabbieger und Radfahrer geachtet werden, was bisher nicht zu vermehrten Unfallsituationen geführt habe.

Herr **Wilhelm** war der Meinung, dass in der Variante 2 die möglichen Auffahrsituationen überdeutlich dargestellt worden seien.

Das Risiko möglicher Auffahrunfälle sei auch bei der Variante 3 nicht auszuschließen, zumal auf Rechtsabbieger weiterhin geachtet werden müsse.

Er könne sich vorstellen, die Mittelinsel in der Straße „Auf dem Spiek“ zurück zu nehmen, um die Aufstellspur auf dem Westring zu erweitern. Seines Erachtens könne diese Variante umgesetzt werden. Falls sich Schwierigkeiten ergäben, könne dann immer noch die Linksabbiegespur aufgegeben werden.

Hierauf entgegnete Herr **Pohnke**, dass die Verschiebung der Mittelinsel im Sinne der Fußgänger unsinnig sei, weil diese in der Regel die kürzeste Entfernung wählten.
Ferner wiederholte er seine vorherigen Ausführungen.

Herr **Lipinski** teilte mit, dass auch die SPD-Fraktion die Betroffenheit einiger Anwohner des umliegenden Wohnquartieres nachvollziehen könne. Seine Fraktion sehe jedoch in der Variante 3 (Wegfall der Linksabbiegespur) die einzige Möglichkeit, eine Optimierung zu erreichen und gleichzeitig die schwächsten Verkehrsteilnehmer, die Fußgänger, sicherer zu führen.

Er bedauere, dass aus der Politik eine Emotionalisierung in die Angelegenheit gebracht worden sei; dieses sei in einer Demokratie aber nicht vermeidbar.

Seitens der SPD-Fraktion werde die übereinstimmende Meinung der Fachleute in Bezug auf Verbesserungsmaßnahmen für die Kamener Bürger akzeptiert, da Betroffene durch die kürzeren Wartezeiten an den 2 verkehrsreichsten Kreuzungen in der Kamener Innenstadt ihre Wohnbereiche eher und ohne größere Staus erreichen werden.

Auch brächten diese Maßnahmen weniger CO₂-Ausstoß und Feinstaubbelastung für die Bürgerschaft.

Frau **Scharrenbach** stimmte den Aussagen von Herrn Brüggemann insoweit zu, dass die Politik auf Verbesserungen an den Lichtzeichenanlagen gedrängt habe.

Es dürfe aber nicht an den Interessen der Bürger vorbei geplant werden.

Nach Meinung der CDU-Fraktion sehe der Landesbetrieb Straßenbau NRW in erster Linie die Flüssigkeit des Verkehrs, so dass von dort die Variante 3 favorisiert werde.

Auch die CDU-Fraktion sehe, dass die Varianten 1 und 4 ungeeignet seien. Da nicht bewiesen sei, dass sich die Kreuzung durch die Linksabbieger zu einem unfallträchtigen Bereich entwickle, würde ihre Fraktion im Sinne der Anwohner die Variante 2 favorisieren.

Auf der Heerener Straße sei auch eine Tasche vorhanden. Das Unfallaufkommen sei diesbezüglich nicht angestiegen.

Herr **Lipinski** verwies darauf, dass beim Landesbetrieb Straßenbau NRW Erfahrungswerte vorlägen.

Frau **Scharrenbach** erwiderte hierzu, dass dies allerdings nicht bewiesen sei. Da KFZ-Führer die StVO zu beachten hätten, sehe sie keine Gefahrenmomente.

Herrn **Kasperidus** begrüßte die Simulation als sehr eindeutig. Es sei anschaulich dargestellt worden, dass die Variante 3 für alle Verkehrsteilnehmer das Optimale an Sicherheit biete.

Von daher habe sich auch der Landesbetrieb Straßenbau NRW richtigerweise für diese Variante entschieden.

Herr Weigel verließ um 18.55 Uhr die Sitzung.

Um festzustellen, wie sich bezüglich der Staus die Umfahrvorgänge vor den Kreuzungen verteilen, schlug Frau **Scharrenbach** vor, an den Einmündungen der Weddinghofer Straße / Lünener Straße, Auf dem Spiek / Westring, Bergkamener Straße / Stormstraße und Stormstraße / Waterkamp Zählungen vorzunehmen.

Falls dies nicht erfolge, werde die CDU-Fraktion der Aufhebung der Linksabbiegespur vom Westring in die Straße „Auf dem Spiek“ nicht zustimmen.

Herr **Brüggemann** teilte hierzu mit, dass die Verwaltung keine neuen Zählungen durchführen werde, da erschöpfende Vorarbeiten geleistet worden seien und ausreichend Zählergebnisse vorlägen. Weiterhin werde auch kein weiterer Beschlussvorschlag formuliert werden. Über die vorliegenden Beschlussvorschläge solle nunmehr abgestimmt werden.

Gegen eine getrennte Abstimmung ergaben sich seitens der Ausschussmitglieder keine Bedenken.

Anschließend brachte Frau **Müller** die beiden Beschlusspunkte zur Abstimmung.

Beschluss zu Punkt 1:

Der Straßenverkehrsausschuss befürwortet im Sinne einer flüssigeren Verkehrsführung und der Verringerung von Wartezeiten für Fußgänger, Fahrradfahrer und für den motorisierten Individualverkehr, dass die o. a. Lichtzeichenanlagen, wie vom Gutachter vorgeschlagen und vom Landesbetrieb NRW gestützt, geschaltet werden und in diesem Zusammenhang die Linksabbiegespur vom Westring in die Straße Auf dem Spiek aufgegeben wird.

Abstimmungsergebnis: bei 5 Gegenstimmen ohne Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Beschluss zu Punkt 2:

Der Straßenverkehrsausschuss nimmt zustimmend zur Kenntnis, dass an der bereits in der Sitzung am 11.03.2008 vorgestellten Aufgabe der Linksabbiegespur in die Kämertorstraße festgehalten wird.

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen

Zu TOP 5.
009/2009

Analyse der Situation der Fußgänger und Fahrradfahrer an Kreisverkehrsplätzen
hier: Zwischenbericht zur Bestandsaufnahme

Frau **Müller** verwies auf die Vorlage und teilte mit, dass die Verwaltung - wie in der letzten Sitzung zugesagt - einen Zwischenbericht vorlege. Aufgrund der jahreszeitlichen Witterung sei es nicht sinnvoll, zurzeit Zählungen des Fußgänger- und Radverkehrs vorzunehmen, da momentan keine aussagekräftigen Ergebnisse zu erzielen wären.

Herr **Fuhrmann** wies auf einen redaktionellen Fehler in der Vorlage bzgl. des Kreisverkehrs Westicker Straße (K 40) / Germaniastraße hin. Der Fußgängerüberweg sei dort auf der westlichen und nicht auf der östlichen Seite vorhanden.

Die Mitteilungsvorlage wurde zustimmend zur Kenntnis genommen.

Zu TOP 6.

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

6.1 Mitteilungen der Verwaltung

6.1.1 Herr **Liedtke** informierte die Mitglieder des Straßenverkehrsausschusses darüber, dass durch den strengen Winter die Straßen in Kamen schwerer gelitten hätten, als in den Vorjahren. Dies sei u. a. auch darauf zurückzuführen, dass aufgrund der Kälte vermehrt Tausalz auf den Straßen eingesetzt werden musste. Dass sich die sichtbaren Schäden nach Beendigung des Bodenfrostes noch verstärken werden, sei sehr wahrscheinlich. Der Servicebetrieb sei täglich im Einsatz, um die gravierendsten Schäden zu beseitigen.

6.2 Anfragen

6.2.1 Herr **Knop** unterrichtete die Mitglieder des Straßenverkehrsausschusses über eine problematische Radfahrerführung über die Bahnüberführung am Bahnhof Methler, an der dortigen Bushaltestelle. Durch Wartende an der Bushaltestelle würden Radfahrer ab und an veranlasst, den kombinierten Rad- / Gehweg zu verlassen. Die Radfahrer könnten dann wegen der dort vorhandenen Hochborde nicht wieder auf den Radweg zurückkehren.

Von der Verwaltung wurde erklärt, dass dieses Problem bekannt sei. Es habe bereits eine Inaugenscheinnahme stattgefunden. Um eine Lösung zu finden, werde ein Termin mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW vereinbart.

6.2.2 Herr **Kasperidus** verwies darauf, dass die Bepflanzungen in den Kreisverkehren in Heeren zurück geschnitten werden müssen.

Weiterhin wünsche er sich, dass die Mittelinseln auf der Heerener Straße – innerhalb der Ortsdurchfahrt – stärker aufgeforstet werden.

Von der Verwaltung wurde eine Weitergabe an den Landesbetrieb Straßenbau NRW als zuständigem Straßenbaulastträger zugesagt.

6.2.3 Frau **Middendorf** teilte mit, dass auf der Straße „Am Geist“, im Bereich des türkischen Grillimbisses, verbotswidrig geparkt werde. Durch die sich anschließende Kurvenführung könne der Bereich nicht eingesehen werden.
Sie bat daher um verstärkte Überwachung.

Von der Verwaltung wurde mitgeteilt, dass die Information unverzüglich an die Bediensteten zur Überwachung des ruhenden Verkehrs weiter geleitet werde.

Anmerkung: bereits geschehen

B. Nichtöffentlicher Teil

Zu TOP 1.

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

Mitteilungen und Anfragen ergaben sich nicht

Zu TOP 2.

Veröffentlichung von Tagesordnungspunkten der nichtöffentlichen Sitzung
entfällt

Frau **Müller** schloss die Sitzung um 19.20 Uhr.

gez. Ursula Müller
Vorsitzende

gez. Jörg Grudnio
Schriftführer