



über die 3. Sitzung
des Straßenverkehrsausschusses
am Dienstag, dem 20. November 2001
im Sitzungssaal II des Rathauses

Beginn: 16:32 Uhr
Ende: 18:30 Uhr

Anwesend

Ratsmitglieder SPD

Herr Henning
Herr Kaminski
Herr Müller
Frau Müller
Herr Skodd
Herr Stahlhut

Ratsmitglieder CDU

Herr Klein
Frau Scharrenbach
Herr Weigel

Ratsmitglieder BG

Herr Lehmann

Sachkundige Bürger/Bürgerinnen SPD

Herr Gockel
Herr SchulteBraucks
Herr Schulze-Braucks

Sachkundige Bürger/Bürgerinnen CDU

Herr Fuhrmann
Herr Oppel
Herr Wilhelm

Beratendes Mitglied FDP

Herr Oertel

Sachverständige

Herr Breitbarth
Herr Knop
Herr Matthies

Verwaltung

Herr Brüggemann
Frau Bublitz
Herr Grudnio
Herr Koßmann
Herr Liedtke

entschuldigt fehlten

Herr Bachmann
Herr Feld
Herr Grod
Herr Grosch
Herr Gube
Herr Muermann
Herr Schmücker
Herr Wiebusch
Herr Zimmer

Der Ausschussvorsitzende, Herr **Klein**, begrüßte die Anwesenden, stellte die ordnungsgemäße und fristgerechte Zustellung der Einladung sowie die Beschlussfähigkeit fest und eröffnete die Sitzung.

Vor Eintritt in die Tagesordnung nahm der Vorsitzende, Herr Klein, die Verpflichtung des Sachverständigen, Herrn Matthies, als Vertreter von Herrn Feld für die VKU vor.

Anschließend wurde nach folgender Tagesordnung verfahren:

A. Öffentlicher Teil

TOP	Bezeichnung des Tagesordnungspunktes	Vorlage
1.	Entwurf Radverkehrskonzept Kamen hier: Zwischenbericht der Verwaltung	
2.	Zeitliche Befristung von Geschwindigkeitsbeschränkungen hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 07.06.2001	243/2001
3.	Bürgeranregung auf Ergreifen von Maßnahmen zur Senkung der Geschwindigkeit auf der Germaniastraße im Bereich der Hausnummer 12	246/2001
4.	Verkehrliche Veränderungen im Bereich Unnaer Straße hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 12.11.2001	249/2001
5.	Kreuzungsbereich Ängelholmer Straße/Ostring hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 12.11.2001	
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.

Entwurf Radverkehrskonzept Kamen
hier: Zwischenbericht der Verwaltung

Eingangs führte Herr **Brüggemann** aus, dass die endgültige Erstellung des Radverkehrskonzeptes zwangsläufig wegen weiterer prioritärer Arbeiten wie z. B. Flächennutzungs- und Gebietsentwicklungsplan in einen Gesamtarbeitsplan gegeben und die parlamentarisch vorgetragene Zeitachse verändert worden sei.

Einige Teilbereiche seien bereits überprüft und abgearbeitet. Herr Liedtke vom Fachbereich 61 werde im Folgenden näher darauf eingehen. Über den Fortgang der Arbeiten würden die zuständigen parlamentarischen Gremien selbstverständlich unterrichtet. Aller Wahrscheinlichkeit werde eine entsprechende Vorlage Ende des Jahres 2002 vorgelegt.

Herr **Liedtke** stellte anhand von Folien bereits überprüfte bzw. bearbeitete Bereiche des Radverkehrskonzeptes vor.

Eine Aufstellung über den ermittelten Bestand an Radverkehrsanlagen ist diesem Protokoll beigefügt.

Ferner unterrichtete Herr Liedtke die Mitglieder des Straßenverkehrsausschusses darüber, dass zurzeit ca. 12 km Radwege in konkreter Planung – z. B. Straße "Am Langen Kamp" (K 9) und Germaniastraße – seien, wobei der Radweg im Bereich der Straße "Am Langen Kamp" im 1. Bauabschnitt von der Westicker Straße (K 40) bis zur Straße "Altenmethler" (K 14) geführt werde.

Weiterhin sei beabsichtigt, mit Hilfe von Landesförderung zwischen dem Ortsteil Heeren-Werve und Kamen einen neuen Radweg, z.B. entlang der Seseke, anzulegen. Dies solle unabhängig von dem durch den Landesbetrieb Straßenbau entlang der Heerener Straße (L 663) geplanten Radweg erfolgen.

Darüber hinaus verwies er auf weitere Verbesserungen für den Radverkehr im Bereich der Westicker Straße (K 40).

Zur Beschilderung der Radwege führte er aus, dass der überwiegende Teil Ende der 80-er Jahre erfolgt sei und dringend einer Überholung bedürfe. Es sei angedacht, diese zusammen mit der vom Land NRW landesweit geplanten Erneuerung des Radwegenetzes anzugehen.

Bezüglich des vom Landesbetrieb Straßenbau NRW geplanten Radweges entlang der Heerener Straße (L 663) bzw. der Dortmunder Allee (L 663) ergänzte Herr **Brüggemann**, dass nach mehreren mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, Niederlassung Hagen, geführten Gesprächen diese Radwegtrassen im Jahre 2004 angelegt würden.

Frau **Scharrenbach** bedankte sich für die CDU-Fraktion für den Bericht. Sie bemerkte, dass dem Straßenverkehrsausschuss bereits vor mehreren Jahren die Vorlage eines Radverkehrskonzeptes im Stadtgebiet Kamen avisiert worden sei. Sie hoffe, dass nunmehr tatsächlich Ende des Jahres 2002 das fertige Konzept vorgelegt werde.

Insbesondere würde sie sich freuen, wenn dieses Konzept in den Nebenzentren Methler und Heeren-Werve auch Abstellplätze für den Radverkehr vorsehen würde.

Für die SPD-Fraktion stellte Herr **Stahlhut** fest, dass bezüglich des Radverkehrs in der Vergangenheit in Kamen wie auch in anderen Städten Fehler gemacht worden seien.

Dies insbesondere in Bezug auf Fahrradabstellplätze.

Allerdings sei nach Fertigstellung des Verkehrsentwicklungsplanes schon einiges verbessert worden.

Beispielsweise seien in allen Stadtteilen Querungshilfen angelegt und eine Fahrradstation in Kamen-Mitte und eine weitere in Methler errichtet worden.

Weiterhin seien teilweise stabile Radfahrhalter installiert worden.

Ein besonderes Anliegen seiner Fraktion sei es, dass zur Schulweg-sicherung entlang der Heerener Straße ein Radweg angelegt werde. Hier solle die Verwaltung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW weiter im Gespräch bleiben.

Abschließend merkte er an, dass seine Fraktion Verständnis für die noch nicht erfolgte Vorlage des kompletten Radverkehrskonzeptes habe, da bekannt sei, dass die Erstellung des Flächennutzungsplanes und des Gebietsentwicklungsplanes Priorität genieße.

Bezüglich des auf der Straße "Am Langen Kamp" (K 9) geplanten Radweges fragte Herr **Fuhrmann** an, wann denn eine Fortführung in Richtung Bergkamen vorgenommen werde.

Hierzu wurde von Herrn **Brüggemann** erwidert, dass die Kreisverwaltung Unna plane, den 1. Teilabschnitt nur bis zur Straße "Altenmethler" (K 14) zu errichten.

Erst in einem 2. Bauabschnitt sei eine Weiterführung bis zur B 61 (Lünener Straße) geplant.

Hier sei der Verwaltung eine Zeitachse jedoch noch nicht bekannt.

Frau **Scharrenbach** richtete an Herrn Liedtke die Frage, ob vorgesehen sei, im Radwegekonzept eine Prioritätenliste für den Radwegbau zu erstellen.

Herrn **Liedtke** antwortete, dass dies grundsätzlich vorgesehen sei.

Von Herrn **Brüggemann** wurde hierzu ergänzt, dass solche Projekte insbesondere abhängig von der Vergabe von Fördermitteln seien. Von daher könne im Einzelnen keine Priorität vorgegeben werden.

Von Herrn **Knop** wurde angemerkt, dass mit den bisher erfolgten Aussagen zum Radverkehrskonzept die wichtigsten Bereiche des Radverkehrs angesprochen worden seien.

Ebenso wie die Verwaltung sei er der Auffassung, dass das Priorität genießen solle, was finanziell realisierbar sei.

Er hoffe, dass im noch zu erstellenden Radwegekonzept eine Aussage zum Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraßen getroffen werde. Weiterhin sollten Abbiegehilfen für Radfahrer - z.B. im Bereich der Kreuzung Bahnhofstraße/Sesekedamm - eingerichtet werden.

Die Anfrage von Frau **Schneider**, ob auch die Qualität der Radwege untersucht werde, wurde von Herrn **Liedtke** bejaht.

Da Herr Liedtke momentan noch anwesend sei, bat Herr **Brüggemann** die Mitglieder des Straßenverkehrsausschusses vor Eintritt in die Beratungen zu TOP 2 um Zustimmung, die Mitteilung „Minikreisverkehrsplatz im Kreuzungsbereich Koppelstraße/Lünener Straße/Westenmauer/Weststraße“ vorziehen zu können.

Es sei bekannt, dass sich Nachfragen bzgl. der im Kreisverkehr vorgesehenen "Nase" ergeben hätten. Eine Klärung solle an dieser Stelle erfolgen.

Die Mitglieder des Straßenverkehrsausschusses stimmten dieser Vorgehensweise zu.

Anhand eines Planes erläuterte Herr **Liedtke** im Folgenden die Bedeutung der "Nase", welche auf dem vorgestellten Plan zwischen den Einmündungen der Koppelstraße und der Weststraße angelegt sei. Es handele sich um einen leicht erhöhten Bereich, der nur vom Schwerlastverkehr überfahren werden dürfe. Da aufgrund des knapp bemessenen Verkehrsraumes im Bereich Koppelstraße/Weststraße eine direkte Anbindung dieser Straßen an den Kreisverkehr nicht möglich sei, sei die "Nase" an dieser Stelle notwendig, um hier Vorfahrtsverletzungen zu umgehen. Falls die „Nase“ nicht angelegt würde, würden Personenkraftwagen aus Richtung Koppelstraße nicht in den Kreisverkehr einfließen.

Von Herrn **Breitbarth** wurde ergänzt, dass auf Grund rechtlicher Probleme seitens der Polizei die Einrichtung der "Nase" gewünscht worden sei.

Aufgrund der ab 01.02.2001 geltenden Novellierung der Straßenverkehrsordnung habe der im Kreisverkehr befindende fließende Verkehr Vorrang gegenüber dem einmündenden Verkehr.

Da es Personenkraftwagen ohne die "Nase" möglich gewesen wäre, ohne Nutzung des Kreisverkehrs von der Koppelstraße direkt in die Weststraße einzufahren, hätten die im Kreisverkehr befindlichen Fahrzeuge - denen gesetzlich die Vorfahrt innerhalb des Kreisverkehrs gewährt wurde - in diesem Bereich die Rechts-vor-Links-Regelung beachten müssen. Es sei sicher ersichtlich, dass dieses zu einem erhöhten Unfallaufkommen innerhalb des Kreisverkehrs geführt hätte.

Herr **Stahlhut** bedankte sich bei Herrn Liedtke und Herrn Breitbarth für die Ausführungen.

Bedenken seiner Fraktion in Bezug auf die Größe der "Nase" seien nunmehr ausgeräumt.

Herr Liedtke verließ gegen 17.17 Uhr die Sitzung.

Zu TOP 2.

243/2001

Zeitliche Befristung von Geschwindigkeitsbeschränkungen
hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 07.06.2001

Für die Antragstellerin, die CDU-Fraktion, trug Frau **Scharrenbach** vor, dass sie die ablehnende Begründung der Verwaltung nicht nachvollziehen könne.

Den Kraftfahrzeugführern sei es nicht verständlich zu machen, dass auf den verhältnismäßig breit dimensionierten Fahrbahnen des inneren Ringes nachts bzw. früh morgens nur mit 30 km/h gefahren werden dürfe. Schüler seien zu diesem Zeitpunkt nicht mehr bzw. noch nicht unterwegs. Da die von der CDU-Fraktion vorgeschlagene Regelung gesetzlich möglich und sinnvoll sei, werde ihre Fraktion dem Beschlussvorschlag nicht zustimmen.

Herr **Brüggemann** machte deutlich, dass die Verwaltung auf keinen Fall bereit sei, die Sicherheit von Radfahrern und querenden Fußgängern Verkehrsversuchen zu opfern.

Tatsache sei, dass bis 21.00 Uhr in den den Schulen angegliederten Sporthallen Aktionen stattfänden und infolge dessen um diese Zeit auch Jugendliche unterwegs seien.

Ferner würden die Anwohner an den Straßen des inneren Ringes – insbesondere am Sesekedamm - mit zusätzlichen Umweltbelastungen wie Immissionen und Abrollgeräuschen verstärkt des Nachts konfrontiert, so dass die Verwaltung auch unter Berücksichtigung dieses Aspektes eine Ablehnung des Antrages vorschläge.

Für die SPD-Fraktion trug Herr **Stahlhut** vor, dass seine Fraktion nachvollziehen könne, dass die Verwaltung mit der gewünschten Regelung Probleme habe, wie es in der Vorlage zum Ausdruck komme. Bei Abwägen aller Kriterien halte seine Fraktion eine derartige Ausschilderung für zu gefährlich, da es durchaus zu Fehlinterpretationen kommen könne. Zurzeit bestehe eine klare Geschwindigkeitsvorgabe, die von den Kraftfahrzeugführern verinnerlicht sei.

Weiterhin würde eine derartige Maßnahme das Aufstellen von weiteren Verkehrszeichen mit sich bringen, wogegen sich seine Fraktion mit einem entsprechenden Antrag ausgesprochen habe. Dieser Antrag sei seinerzeit vom Straßenverkehrsausschuss einstimmig angenommen worden.

Herr **Breitbarth** merkte an, dass die beantragte Ausschilderung gesetzlich möglich sei.

Zur Aussage von Herrn Brüggemann bezüglich der Radfahrer vertrat er die Meinung, dass diejenigen Radfahrer, die nachts unterwegs seien, auch mit den erschwerten verkehrlichen Situationen umgehen könnten. Weiterhin wies er darauf hin, dass in anderen Bundesländern diesbezügliche Ausschilderungen mittels Klappschildern vorgenommen würden, die in schulfreien Zeiten eingeklappt würden.

Zu den Aussagen von Herrn Brüggemann merkte Frau **Scharrenbach** an, dass auf den in Rede stehenden Straßen nachts keine Kinder mehr unterwegs seien.

Als Beweismittel habe sich die CDU-Fraktion Statistiken zu Verkehrsunfällen mit Kindern zusenden lassen.

Aus diesen sei zu ersehen, dass Schulkinder vermehrt montags morgens bzw. freitags mittags in Unfälle verwickelt seien.

Herr **Kaminski** verwies darauf, dass unter der vorherigen Straßenverkehrsausschussvorsitzenden, die auch der CDU-Fraktion angehört habe, die bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h im gegenseitigen Einvernehmen beschlossen worden seien.

Er plädiere daher dafür, auf diesen Straßen die Geschwindigkeit durchgehend auf 30 km/h zu belassen, weil die Bürger Anspruch auf Bestandsschutz hätten.

Zu diesem Stichwort wurde von Herrn **Klein** und Herrn **Weigel** angemerkt, dass diese Aussage für die Unnaer Straße, Teilbereich zwischen Kreuzung Dortmunder Allee/Heerener Straße und Auf-/Abfahrt der Hochstraße, nicht gelten würde, da hier die Geschwindigkeit wieder auf 50 km/h angehoben worden sei.

Herr **Brüggemann** stellte klar, dass der Unnaer Straße von der Verwaltung und den an der Signalschau beteiligten Vertretern des Landes, des Kreises und der Polizei eine ganz andere Funktion und Wertigkeit bescheinigt worden sei.

Die Unnaer Straße sei bzgl. Ausbau und Verteilerfunktion für den überregionalen Verkehr, ihre Funktion als „Autobahnzubringer“, und der damit verbundenen untergeordneten Rolle des Anliegerverkehrs nicht mit den Straßen des inneren Ringes vergleichbar. In der letzten Sitzung des Straßenverkehrsausschusses sei dieses auch klar begründet und dargestellt worden.

Frau **Scharrenbach** wies nochmals darauf hin, dass es der CDU-Fraktion wichtig sei, bei Kraftfahrzeugführern eine höhere Akzeptanz von Geschwindigkeitsvorgaben zu erreichen, da die bauliche Ausgestaltung dieser Straßen eine Geschwindigkeit von 50 km/h, insbesondere des Nachts, zulassen würde.

Herr **Stahlhut** vertrat die Auffassung, dass die Unnaer Straße nicht mit den Straßen des inneren Ringes verglichen werden könne, was ja bereits mehrfach ausgeführt worden sei.

Beschluss:

Nach Vornahme von Überprüfungen durch die Verwaltung ist die zeitliche Befristung von Geschwindigkeitsbegrenzungen im Stadtgebiet Kamen nicht vorzunehmen.

Abstimmungsergebnis: bei 7 Gegenstimmen mehrheitlich angenommen

Zu TOP 3.

246/2001

Bürgeranregung auf Ergreifen von Maßnahmen zur Senkung der Geschwindigkeit auf der Germaniastraße im Bereich der Hausnummer 12

Herr **Brüggemann** erläuterte die Beschlussvorlage und wies insbesondere auf die aufgeführten Untersuchungsergebnisse hin. Er legte dar, dass vereinzelt auch mit überhöhten Geschwindigkeiten fahrende Kraftfahrzeuge gemessen worden seien. Gleichwohl könne der Bereich nicht als ein sich entwickelnder Unfallschwerpunkt bezeichnet werden.

Obwohl er die Betroffenheit der Anwohner verstünde, könnten seitens der Verwaltung keine Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung empfohlen werden.

Für die SPD-Fraktion stellte Herr **Stahlhut** fest, dass die Polizei und die Verwaltung eine gute Arbeit geleistet hätten. Auch seine Fraktion könne das Anliegen der Antragsteller, die auf Grund einiger weniger "Raser" eine Temporeduzierung wünschen, nachvollziehen.

Da es sich jedoch bei der Germaniastraße um eine vielbefahrene Vorfahrtsstraße handele, würde - ebenso wie auf der Unnaer Straße - eine Temporeduzierung nicht akzeptiert und nur eine Pseudosicherheit vorgetauscht.

Um gleichwohl der Interessenlage der Antragsteller entgegen zu kommen, bittet er die Verwaltung um Prüfung, ob Piktogramme (z.B. 50 km/h) auf die Fahrbahn aufmarkiert werden könnten.

Herr **Oertel** merkte für die FDP-Fraktion an, dass seine Fraktion mit einem der Antragsteller gesprochen habe. Es sei mitgeteilt worden, dass in dem Bereich tieferliegende Straßenteile bzw. Kanaldeckel vorhanden seien, die möglicherweise auch zu problematischem Fahrverhalten führen.

Herr **Fuhrmann** bedankte sich im Namen der CDU-Fraktion ebenfalls für die von der Polizei und der Verwaltung geleistete Arbeit und die vorgelegten Untersuchungsergebnisse.
Auch seine Fraktion könne keine andere Aussage treffen als die im Beschlussvorschlag aufgeführte.

Abschließend teilte Herr **Brüggemann** mit, dass die Verwaltung das Aufbringen von Piktogrammen sowie die von Herrn Oertel beschriebene baulichen Auffälligkeiten überprüfen werde.

Beschluss:

Der Bürgeranregung des Herrn Jürgen Martin, Germaniastr. 8, 59174 Kamen, und weiterer Anwohner der Germaniastraße auf Ergreifung von Maßnahmen zur Senkung der Geschwindigkeit auf der Germaniastraße im Bereich der Hausnummer 12 kann nicht gefolgt werden.

Abstimmungsergebnis: bei 1 Enthaltung einstimmig angenommen

Zu TOP 4.

249/2001

Verkehrliche Veränderungen im Bereich Unnaer Straße
hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 12.11.2001

Für die Antragstellerin, die CDU-Fraktion, stellte Herr **Weigel** den Antrag, dass über die einzelnen Punkte des Beschlussvorschlags getrennt abgestimmt werden sollte.

Hiermit erklärten sich die Mitglieder des Straßenverkehrsausschusses einverstanden.

Im Anschluss lobte Herr **Weigel** die sorgfältige Vorbereitung dieses Tagesordnungspunktes. Gleichwohl sähe er langfristig Probleme für die auf den Gehwegen fahrenden Radfahrer, selbst wenn die die Bäume umgebenden Baumscheiben sukzessiv mit Platten versehen würden. Durch Baumwuchs könne es immer wieder dazu kommen, dass Platten hochgedrückt würden. Auch die Astentwicklung stelle eine Gefahr für den Radverkehr dar.

Herr **Stahlhut** stellte die Frage, ob innerhalb der Sperrfläche zwischen der Ein-/Ausfahrt der Firma Hülpert & Braucks GmbH ein Parkplatz von ca. 6,0 m Länge zumindest für einen Pkw geschaffen werden könne. Der Firma würde durch eine solche Parkbucht die Ein-/Ausfahrt nicht versperrt, da aufgrund der Länge dort keine Lkw halten könnten.

Herr **Brüggemann** fasste zusammen, dass sowohl von der SPD- als auch von der CDU-Fraktion eine Verbesserung der Parkmöglichkeit gewünscht werde.

Ebenso würden Verbesserungen für den Radverkehr an den Baumscheiben gewünscht.

Auch seitens der Verwaltung werde gesehen, dass die Entwicklung der Wurzeln langfristig aus Gründen der Verkehrssicherheit für Radfahrer im Auge behalten werden müssten.

Die sukzessive Ausstattung der Baumscheiben mit Platten bzw. Steinen

bzw. Wurzelanierungen seien nur langfristig möglich, da im Haushalt des Jahres 2002 keine Haushaltsmittel für derartige Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden könnten.

Herr Brüggemann erklärte weiterhin, falls die Fraktionen dies wünschten, dass die Verwaltung bezüglich der Schaffung des einen Parkplatzes zwischen der Ein-/Ausfahrt der Firma Hülpert & Braucks GmbH Überprüfungen vornehmen werde.

An dieser Stelle schlug Herr **Weigel** für die CDU-Fraktion vor, im 2. Satz des Beschlussvorschlages die Worte „bis auf weiteres“ zu ergänzen, um die Option für eine derartige Maßnahme zu schaffen. Er schlage daher vor, den 2. Satz des Beschlussvorschlages wie folgt zu fassen:

"Die zwischen der Ein- und Ausfahrt der Firma Hülpert und Braucks aufmarkierte und mit Betonpollern sowie Warnbaken versehene Sperrfläche wird bis auf weiteres beibehalten."

Mit diesem Ergänzungsvorschlag erklärten sich die Mitglieder des Straßenverkehrsausschusses einverstanden.

Ferner betonte Herr **Weigel**, dass nach Meinung seiner Fraktion die Bushaltestelle zu groß konzipiert sei.

Herr **Breitbarth** führte aus, dass die in der Beschlussvorlage geschilderten Verkehrsverhältnisse im Bereich des Kioskes von der Polizei bestätigt werden könnten.

In Einzelfällen käme es durch Falschparker (Gehwegparken, Zweite-Reihe-Parken u.ä.) im Bereich der Ein-/Ausfahrten zu Sichtbehinderungen.

Frau **Scharrenbach** richtete an Herrn Knop die Frage, wie denn der ADFC die Verkehrssituation für Radfahrer beurteile. Ihre Fraktion halte z.B. das Aufbringen eines Suggestivstreifens für sinnvoll.

Herr **Knop** erwiderte, dass die Aussagen der Verwaltung bzgl. des Radverkehrs zutreffend seien. Für die kurzen Radwegestrecken, die auf dem in Rede stehenden Teilbereich der Unnaer Straße vorhanden seien, würden Radwege bzw. Suggestivstreifen nur eine Pseudosicherheit vortäuschen. Die Verweisung der Radfahrer auf den Gehweg sei daher die einzig richtige Entscheidung.

Herr **Weigel** fragte an, ob im Kreuzungsbereich Dortmunder Allee/ Heereener Straße/Unnaer Straße eine Alles-Rot-/Sofort-Grün-Lichtzeichenanlage installiert werden könnte.

Hierzu wurde von Herrn **Brüggemann** erwidert, dass bereits vor Jahren durchgeführte Überprüfungen ergeben hätten, hiervon Abstand zu nehmen.

Anschließend brachte Herr **Klein** die einzelnen Punkte des Beschlussvorschlages mit der gewünschten Ergänzung in Satz 2 getrennt zur Abstimmung.

Beschluss:

1. An dem Benutzungsrecht für Radfahrer auf den beidseitig angelegten Gehwegen ist festzuhalten.
2. Die zwischen der Ein- und Ausfahrt der Firma Hülpert & Braucks aufmarkierte und mit Betonpollern sowie Warnbaken versehene Sperrfläche wird bis auf weiteres beibehalten.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit der VKU die Möglichkeit der Verlegung der Bushaltestelle zu erörtern oder hilfsweise die Länge der Bushaltestelle auf ein benötigtes Mindestmaß zu reduzieren.

Abstimmungsergebnis:

- zu 1. bei 7 Gegenstimmen mehrheitlich angenommen
zu 2. einstimmig angenommen
zu 3. einstimmig angenommen

Bezüglich des ergänzten Beschlussvorschlages zu Punkt 2 gehe die Verwaltung davon aus, dass damit auch der Prüfauftrag bezüglich der Schaffung einer weiteren Parkbucht für Pkw im Bereich der Sperrfläche vor der Firma Hülpert & Braucks GmbH erteilt wurde, so Herr **Brüggemann** abschließend.

Herr Müller verließ um 18.10 Uhr die Sitzung.

Zu TOP 5.

Kreuzungsbereich Ängelholmer Straße/Ostring
hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 12.11.2001

Frau **Scharrenbach** begründete für die CDU-Fraktion den Antrag wie folgt:

Seitens ihrer Fraktion sei festgestellt werden, dass die Ängelholmer Straße - z.B. zur Erreichung des Arbeitsamtes oder des Gymnasiums - von westlicher in östlicher Richtung oder umgekehrt vermehrt von Fußgängern gequert würde.

Um eine Verbesserung der Sichtverhältnisse zu erreichen, wäre es wünschenswert, einen Radfahrstreifen anzulegen und die am Ostring bereits vorhandenen Seitenstreifen teilweise mit einer Sperrfläche zu versehen.

Herr **Brüggemann** teilte mit, dass die vom Städt. Gymnasium und der Diesterwegschule beantragte Fußgängerschutzinsel in der Fahrbahnmitte des Ostringes im Laufe des Jahres 2002 vom Landesbetrieb Straßenbau NRW errichtet werde.

Eine Notwendigkeit habe sich dadurch ergeben, dass oft ganze Klassenverbände dieser Schulen den Ostring queren müssten, um zum gegenüberliegenden Sportplatz zu gelangen.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt zu überprüfen, inwieweit in dem Kreuzungsbereich Ängelholmer Str. / Ostring ein farbiger Radfahrstreifen sowie Sperrflächen für den ruhenden Verkehr abmarkiert werden können.

Die Ergebnisse dieser Überprüfung werden in einer der nächstfolgenden Straßenverkehrsausschusssitzungen durch die Verwaltung eingetragen.

Die Verwaltung wird ferner aufgefordert, über andere Möglichkeiten zur Sicherung des Fußgänger- und Radverkehrs in diesem Bereich zu berichten.

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen

Zu TOP 6.

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

6.1 Mitteilungen der Verwaltung

6.1.1 Herr **Grudnio** unterrichtete die Mitglieder des Straßenverkehrsausschusses darüber, dass die Phasenschaltung der Lichtzeichenanlage für die Rechtsabbieger von der Stormstraße in den Westring (Fahrtrichtung Unna) zwischenzeitlich verlängert worden sei. Es liegen insoweit positive Erfahrungen vor.

Die Ummarkierung - also die Einrichtung einer separaten Linksabbiegespur vom Nordring in die Münsterstraße - im Kreuzungsbereich Friedhofstraße/Münsterstraße/Nordring/Ostring erfolge in nächster Zeit.
Außerdem würden die Induktionsschleifen reaktiviert.

6.1.2 Herr **Brüggemann** verwies auf den in der letzten Sitzung gefassten Beschluss bezüglich der „nördlichen Mühlenstraße“ und teilte hierzu mit, dass den Anwohnern die Vorschläge zur Einrichtung von Parkplätzen auf der Fahrbahn unterbreitet wurden. Die Anlieger hätten hierzu Stellung genommen.

Nach erfolgten Rücksprachen und erneuten Überprüfungen würden die überarbeiteten Vorschläge lediglich von einem Anwohner, welcher in der Nähe der Einmündung der Westicker Straße wohne, nicht akzeptiert, obwohl alle von den Anwohnern der nördlichen Mühlenstraße gewählten Sprecher die Vorschläge der Verwaltung für gut heißen hätten.

Ebenso habe der Kreis Unna der Einrichtung einer eingeschränkten Haltverbotszone und den damit verbundenen Aufmarkierungen von Parkplätzen auf der Fahrbahn zugestimmt und zugesagt, die Maßnahme in nächster Zeit umzusetzen. Mit Blick auf die Witterung werde dies allerdings erst im Jahre 2002 umgesetzt werden können.

6.1.3 Bezüglich der Schaltung der Lichtzeichenanlage an der Kreuzung Mühlhauser Straße (K 37)/Schillerstraße (K 36) trug Frau **Bublitz** vor, dass vom Straßenbaulastträger, dem Kreis Unna, diese LZA auf Grund wiederholter Beschwerden bzw. Störungen komplett überprüft und anschließend vollständig überarbeitet worden sei.

Beschwerden bzw. Störungen sollen nun nicht mehr zu befürchten sein.

- 6.1.4 Anschließend unterrichtete Frau **Bublitz** die Mitglieder des Straßenverkehrsausschusses über die Sitzungstermine des Jahres 2002. Sie lauten wie folgt:

Donnerstag, 14.03.2002

Donnerstag, 06.06.2002

Mittwoch, 06.11.2002

- 6.1.5 Herr **Koßmann** verwies auf die Sitzung des Straßenverkehrsausschusses am 20.03.2001, in der auf Grund eines Antrages der SPD-Fraktion die Aufstellung einer Prioritätenliste der im Stadtgebiet Kamen gewünschten Kreisverkehre in nicht städtischer Baulast beschlossen worden war.
Mittlerweile seien Teilbereiche der vorgegebenen Prüfungskriterien, wie Unfallhäufigkeit und Schulwegsicherung, bearbeitet worden.
Vorbereitende Gespräche mit den Straßenbaulastträgern würden während der Ende November stattfindenden Signalschau und der Anfang Januar 2002 stattfindenden Sitzung der Unfallkommission geführt.
Eine entsprechende Vorlage werde den Mitgliedern des Straßenverkehrsausschusses aller Wahrscheinlichkeit nach in der 1. Sitzung des Jahres 2002 vorgelegt.

- 6.1.6 Herr **Brüggemann** trug vor, dass die Erneuerung des Schattweges/Gießelstraße wie folgt geplant sei:

Die Submission werde Anfang Februar 2002 erfolgen.
Die Vergabe sei in der Bauausschusssitzung am 11.04.2002 vorgesehen und der Baubeginn auf Ende April/Anfang Mai 2002 terminiert worden.
Mit der Fertigstellung werde frühestens im Juli 2003 gerechnet.

Hierzu fragte Herr **Klein** an, ob denn eine Grundsanie rung geplant sei.

Von Herr **Brüggemann** wurde hierauf erwidert, dass hierzu der Bauausschuss als zuständiger Ausschuss befragt werden müsse.

6.2 Anfragen

- 6.2.1 Herr **Stahlhut** bat um Information bezüglich der Fußgängerschutzinsel auf der Koppelstraße, Kreuzungsbereich der Straßen "Bollwerk" und "Kalthof".

Herr **Brüggemann** teilte mit, dass die Fußgängerschutzinsel als Querungshilfe für die Grundschulkinder gedacht sei, die aus dem Wohngebiet Sesekeau bzw. der Straße "Kalthof" zur Josefschule gingen.
Die Fußgängerschutzinsel werde gleichzeitig mit dem Mini-kreisverkehr am Kreuzungsbereich Koppelstraße/Lünener Straße/Westenmauer/Weststraße fertiggestellt.

- 6.2.2 Weiterhin fragte Herr **Stahlhut**, welche Maßnahmen seitens des Straßenbaulastträgers geplant seien, um den Wasseraustritt aus dem Kreisverkehr im Kreuzungsbereich Westicker Straße (K 40)/Germaniastraße zu unterbinden.

Herr **Brüggemann** erwiderte, dass der Straßenbaulastträger, der Kreis Unna, eine Fachfirma mit der Überarbeitung beauftragt habe. Diese werde in Kürze mit den Sanierungsarbeiten beginnen.

- 6.2.3 Herr **Skodd** unterrichtete die Mitglieder des Straßenverkehrsausschusses darüber, dass in der neu aufgetragenen Fahrbahndecke der Heidestraße bereits Erhebungen vorhanden seien.

Von der Verwaltung wurde zugesagt, dies an den Fachbereich Bauen weiterzuleiten.

- 6.2.4 Herr **Schultebraucks** fragte an, ob die Verwaltung bereits bezüglich der Gefahrenlage, die von einem Baum mit starker Schrägneigung auf einem Privatgelände in der Bückeburger Straße ausgehe, tätig geworden sei.

Hierauf teilte Herrn **Koßmann** mit, dass durch den Baubetriebshof festgestellt wurde, dass der Baum erkrankt sei und beseitigt werden müsse.

Der Eigentümer des Grundstückes sei von der Verwaltung zum Rückschnitt auf eine für die Umgebung ungefährliche Höhe aufgefordert worden, habe sich jedoch nicht kooperativ gezeigt, so dass in nächster Zeit eine Ordnungsverfügung erlassen werde.

B. Nichtöffentlicher Teil

Zu TOP 1.

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

Mitteilungen der Verwaltung lagen nicht vor.

Anfragen ergaben sich keine.

Zu TOP 2.

Veröffentlichung von Tagesordnungspunkten der nichtöffentlichen Sitzung

- entfällt -

Zum Ende der Sitzung wünschte Herr **Klein** allen Anwesenden eine schöne Adventszeit und bedankte sich für die geleistete Arbeit und die Zusammenarbeit.

gez. Klein
Vorsitzender

gez. Grudnio
Schriftführer

Radverkehrskonzept Kamen

- Bestand Radverkehrsanlagen-

1. Abstellanlagen: 3.000 Abstellplätze
50 % an Schulen
25% Rahmenhalter
2 Radstationen mit Service
3 Anlagen mit Wetterschutz

2. Querungshilfen: 83 insgesamt
52 Mittelinseln
10 Bedarfsampeln
7 Zebrastreifen
12 an KfZ LSA

3. Barrieren: 64 Diagonalsperren (1999)
Netzbarrieren, z.B. Bahntrasse

4. Beschilderung: Radverkehrsziele Ende 80er
IBA-Radweg 1995

5. Radwege: 43 km ausgew. Radwege
4,7 km „andere Radwege“
12 km Planung
> 30 km Wirtschaftswege
100 km T 30-Zonen

1. Abstellplätze für Fahrräder

Im Stadtgebiet gibt es knapp 3.000 Abstellplätze für Fahrräder, davon sind ca. 50% an den Schulen.

Nur ein kleiner Teil der Radständer entsprechen den heutigen Anforderungen. Ca. 25% der Radständer bieten die Möglichkeit den Rahmen anzuschließen. Überdachte Abstellanlagen gibt es nur am Bahnhof Kamen, am Haltepunkt Methler und am Krankenhaus. Dafür gibt es an den DB Haltepunkten bewachte Radstationen mit Serviceangeboten.

In Zukunft sollen Mindeststandards berücksichtigt werden. Neue Abstellplätze sollen in den zentralen Bereichen der Innenstadt und der Nebenzentren in kleinen Einheiten errichtet werden. Des Weiteren soll zur besseren Verknüpfung zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV an stark frequentierten Bushaltestellen Radständer, evtl. überdacht, aufgestellt werden.

2. Querungshilfen

Im Stadtgebiet gibt es insgesamt 81 Querungshilfen, davon wurden 52 in der Form von Mittelinseln und 10 als Bedarfsampel errichtet. Des Weiteren gibt es noch 19 Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“). 11 Querungshilfen sind Fußgängerlichtzeichenanlagen im Zusammenhang mit Lichtsignalanlagen für Kfz an Kreuzungen.

Der überwiegende Teil der Querungshilfen im Stadtgebiet wurde für den Fußgängerverkehr konzipiert und errichtet. Dennoch dienen viele auch dem Radverkehr, z.B. Querungshilfe in der Stormstraße (Eilater Weg). Weitere Querungshilfen für den Radverkehr sollen vor allem in Bereichen angelegt werden, wo Radwegeverbindungen bzw. Radrouten Hauptverkehrsstraßen kreuzen, z. B. Westicker Straße auf der Höhe der Straße im Haferfeld.

3. Barrieren

Der Radverkehr wird in Kamen durch eine Vielzahl von Barrieren behindert. Neben Zwangspunkten, wie zum Beispiel die Bahntrasse (Unterführung Unnaer Straße), zählen hierzu auch eine Vielzahl von Diagonalsperren, z. B. auf den ehemaligen Zechenbahntrassen. Die Diagonalsperren waren teilweise so eng, dass sie von Rollstuhlfahrern oder mit Radanhängern nicht passierbar waren. Von diesen Sperren gab es 1999 im gesamten Stadtgebiet 64. Ein Teil dieser Barrieren wurden nach einer Überprüfung abgebaut (z.B. Eilater Weg/Am Schwimmbad) bzw. umgebaut.

4. Radverkehrsbeschilderung

Die vorhandene Radverkehrsbeschilderung stammt noch aus den 80er Jahren und ist inzwischen nicht mehr vollständig. Im Rahmen einer Beschilderung landesweiter Radwegeschilderung durch das Land NRW wird Kamen voraussichtlich im nächsten Jahr für die überörtlichen Verbindungen eine Beschilderung erhalten. Diese beinhaltet auch die Wegweisung in die Ortsteile Methler und Heeren-Werve. Dieses System soll dann durch ein kommunales System ergänzt werden. Hierfür muss zunächst ein Kataster über die vorhandene Beschilderung erstellt werden.

5. Radwege

Das vorhandene Radwegenetz im Kamen hat eine Länge von ca. 43 km.

Im Zuge der Novellierung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 1999, in der neue Mindestbreiten für Radwege festgelegt wurden, mussten ein Teil der in Kamen vorhandenen Radwege entwidmet werden. In diesen Fällen wurde i.d.R. von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Gehwege für Radfahrer freizugeben. Insgesamt gibt es 4,7 km für den Radverkehr freigegebene Gehwege.

Das Radwegenetz wird ergänzt durch asphaltierte Wirtschaftswege, die in den Außenbereichen wichtige Verbindungen für den Radverkehr darstellen. Berücksichtigt man nur die Wirtschaftswege mit besonderer Verbindungsfunktion im Rahmen des Radwegenetzes beläuft sich die vorhandenen Streckenlänge auf knapp 30 km.

Große Teile des Stadtgebietes Kamen sind als T 30 Zone bzw. verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. In diesen Bereichen soll der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn abgewickelt werden, d.h. hier werden keine Radwege angelegt. (knapp 100km)

Aufgrund der Neuregelungen in der StVO können Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben werden. Von den insgesamt 4,3 km Einbahnstraßen konnten bislang ca. 1,7 km für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

Neue Radwege sind in erster Linie als direkte Verbindung zwischen den Ortsteilen und an den Hauptverkehrsstraßen notwendig. (z. B. Westicker Straße zwischen Kamen und Kaiserau) [Baulast]

Derzeit sind ca. 12 km Radwege in konkreter Planung (Am Langen Kamp, Germaniastraße)

6. Konzept

Laufend werden Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs geplant und umgesetzt, Bsp: Planung Radweg Germaniastraße, Beschilderungskonzept im Rahmen landesweite Radwegebeschilderung, Abbau der Diagonalsperren.

Das Konzept wird folgende Maßnahmenbereiche berücksichtigen:

- Ergänzung der vorhandenen Radwege, Neubau und Lückenschließung → langfristig
- Abbau von Barrieren (Diagonalsperren, sonst. Netzbarrieren) → kurzfristig-langfristig
- Optimierung der Verkehrsführung in Querungs- und Kreuzungsbereichen → kurzfristig-mittelfristig
- Einrichtung weiterer Abstellplätze mit definierten Standart in Verknüpfungsbereichen zum ÖPNV und in den Nebenzentren/Zentrum → mittelfristig
- Beschilderungskonzept für das gesamte Stadtgebiet, als Ergänzung des landesweiten Beschilderungskonzeptes → mittelfristig