



**Stadt Kamen**

**Niederschrift**

# PUA/SV

über die  
1. gem. Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses und des  
Straßenverkehrsausschusses der Stadt Kamen  
am Montag, dem 11.11.2013  
in der Stadthalle

Beginn: 17:00 Uhr  
Ende: 20:15 Uhr

Anwesend

## SPD

Herr Thomas Blaschke  
Herr Dieter Hartig  
Herr Hans-Dieter Heidenreich  
Herr Peter Holtmann  
Frau Renate Jung  
Herr Klaus Kasperidus  
Herr Martin Köhler  
Herr Friedhelm Lipinski  
Frau Ursula Müller  
Herr Marco Pincus  
Herr Heinrich Rickwärtz-Naujokat  
Herr David Rodriguez Blanco  
Herr Hans-Jürgen Senne  
Herr Klaus Slomiany  
Herr Udo Theimann  
Herr Theodor Wältermann

## CDU

Herr Karsten Diederichs-Späh  
Herr Wilhelm Kemna  
Herr Heinrich Kissing  
Frau Susanne Middendorf  
Frau Ina Scharrenbach  
Herr Ernst-Dieter Standop

## Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Herr Stefan Helmken  
Herr Klaus-Bernhard Kühnapfel

## DIE LINKE / GAL

Herr Axel Margraf

FDP

Frau Heike Schaumann

DIE LINKE / GAL

Herr Klaus-Dieter Grosch

fraktionslos

Herr Dieter Kloß

Sachverständige gem. Beschluss des Planungs- u. Umweltausschusses

Herr Heinrich Hellekemper

Herr Friedhelm Retzlaff

Sachverständige gem. Beschluss des Straßenverkehrsausschusses

Herr Manfred Grod

Herr Ulrich Lenz

Andreas Schultze

Ortsvorsteher

Herr Heinz Henning

Herr Ulrich Klein

Verwaltung

Herr Matthias Breuer

Herr Reiner Brüggemann

Herr Karsten Harrach

Frau Monika Holtmann

Herr Uwe Liedtke

Herr Jens Neunert

Gäste

Herr Dr. Blanke

Herr Richard, Planungsbüro Richter-Richard

Entschuldigt fehlten

Herr Cetin Bahcekapili

Herr Peter Büchel

Frau Marion Dyduch

Frau Beate Fastnacht

Herr Andreas Feld

Herr Friedhelm Grüneberg

Herr Michael Krause

Herr Norbert Mannke

Herr Adrian Mork

Herr Frank Murmann

Herr Thomas Neubert-Heinemann

Frau Anke Schneider

Herr Volker Sekunde

Herr Karl-Heinz Stoltefuß

Herr Martin Wiggermann

Auf die in der Niederschrift hingewiesenen Präsentationen/Unterlagen aus der Sitzung am 11.11.2013 kann über das Ratsinformationssystem zugegriffen werden.

Herr **Lipinski** eröffnete die form- und fristgerecht einberufene Sitzung, begrüßte die Anwesenden sowie den Vertreter der Presse und stellte die Beschlussfähigkeit fest.

Änderungen zur Tagesordnung ergaben sich nicht.

In Abstimmung mit der Vorsitzenden des Straßenverkehrsausschusses, Frau Müller, sei im Vorfeld besprochen worden, dass er die Leitung dieser gemeinsamen Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses und des Straßenverkehrsausschusses übernehmen werde.

Nunmehr begrüßte er die anwesenden Anwohner und Anwohnerinnen, Bürgerinnen und Bürger und rief den Tagesordnungspunkt 1 auf.

#### **A. Öffentlicher Teil**

| TOP | Bezeichnung des Tagesordnungspunktes                                                                                                                                                                                                                                                | Vorlage |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 1   | Einwohnerfragestunde                                                                                                                                                                                                                                                                |         |
| 2   | Lärmaktionsplan der Stadt Kamen – 2. Stufe<br>hier: Sachstandsbericht des Büros Richter – Richard, Aachen                                                                                                                                                                           |         |
| 3   | Verkehrsplanung zum Knotenpunkt B 233 / Unnaer Straße / Henry-Everling-Straße unter Berücksichtigung der angrenzenden Kreuzungsbereiche und Verkehrsbeziehungen<br>hier: Vortrag des Herrn Dr. Blanke, Ingenieurbüro Ambrosius-Blanke, Bochum*<br>* siehe auch Anlage zur Einladung |         |
| 4   | Umgestaltung der Straßen „Am Schwimmbad“ u. „Am Koppelteich“<br>hier: Vorstellung der Planungen und Erläuterung der verkehrlichen Änderungen                                                                                                                                        |         |
| 5   | Anbindung der neuen Gewerbeansiedlung Kampstraße 8 an die Kreisverkehrsanlage Nordenmauer / Nordstraße<br>hier: Bericht der Verwaltung                                                                                                                                              |         |
| 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.

#### Einwohnerfragestunde

Der Vorsitzende erläuterte zunächst das Prinzip der Einwohnerfragestunde und erkundigte sich, ob ein Einwohner anwesend sei, der eine Anfrage an die Verwaltung stellen wolle.

Herr Klaus **Holzer**, Anwohner der Bahnhofstraße, meldete sich zu Wort. Zunächst teilte er mit, dass die Anwohner der Bahnhofstraße mit dem Umbau nicht ganz zufrieden seien. Er selbst wohne am Kreisel an der Seseke. Nach dem Umbau erlebe er täglich ca. 25 – 30mal größere und schwere Erschütterungen. S. E. verursacht im Wesentlichen durch Busse der VKU, die über den Kreisel in die Bahnhofstraße einfahren. Der Gutachter sei bereits drei Mal zur Nachbegehung dort gewesen und habe nicht unerhebliche Schäden festgestellt, die demnächst repariert werden sollen. Seine Frage sei, was die Stadt zu unternehmen gedenke, um die Ursache zu beseitigen und künftige Schäden zu vermeiden.

Herr **Liedtke** erwiderte, dass er im Nachgang dieser Sitzung auf Herrn Holzer zukommen und gemeinsam mit ihm die Angelegenheit besprechen werde. Da ihm die gutachterlichen Ergebnisse in diesem Moment nicht vorliegen, könne er auf die Inhalte heute nicht detailliert eingehen. Er sagte Herrn Holzer zu, ihn in den kommenden Tagen anzurufen.

Herr **Lipinski** erteilte einem weiteren Einwohner das Wort.

Herr Dieter **Lankeit** stellte sich vor. Seit über 40 Jahren sei er Anwohner der Unnaer Straße. Insofern verfüge er über umfangreiche Erfahrungen über LKW-Verkehre auf der B 233, der Heerener Straße und der Dortmunder Allee. Er freue sich nun, dass Herr Dr. Blanke und Herr Richard heute anwesend seien, um die Fragen zu diesen Themen beantworten zu können. Bezüglich der Ausführungen von Dr. Blanke zur Minderung der Verkehrsmengen der Unnaer Straße um ca. 33 % interessiere die Anwohner die Grundlagenermittlung sowie die erwarteten Verkehre auf der B 233. Es sei sehr entscheidend, auch für die Ampelschaltung, dass man wisse, welche Verkehrsmengen sich dort bewegen würden. Er habe persönlich versucht, die Daten für sich aufzuschlüsseln und sei zu dem Ergebnis gekommen, dass mit Verkehrsmengen gearbeitet worden sei, die bezüglich der B 233 für 2005 relevant gewesen seien. Er bat um Aufklärung, wie dieses Ergebnis zustande gekommen sei. Es sei ebenfalls interessant zu wissen, welche Verkehrsmengen sich auf der Heerener Straße und auch der Unnaer Straße bewegen würden und von welchen Daten die Gesamtmengen resultieren. Herr Lankeit sei persönlich dafür, dass die LKW-Verkehre über die B 233 gezogen würden. In diesem Zusammenhang bedankte er sich für den Einsatz des Herrn Dr. Liedtke in dieser Angelegenheit. Herr Lankeit befürchte jedoch, dass trotz der Ampelschaltung eine Verkehrsminderung auf der Unnaer Straße nicht in dem prognostizierten Maße eintreten werde, zumal hier noch Verkehre der Spange hinzukommen würden. Hier bat er insbesondere Herrn Richard um Erläuterung, welche Verkehre über die Spange gezogen würden und welche Auswirkungen für die Unnaer Straße, aber auch die Dortmunder Allee und die anderen Straßen zu erwarten seien. Abschließend betonte er, dass die von ihm vorgestellten Punkte die Anliegen der Anwohner der Unnaer Straße darstelle.

Herr **Brüggemann** bedankte sich und stellte fest, dass sich die Fragen nicht an die Verwaltung richten würden. Herr Richard und auch Herr Dr. Blanke würden in ihren Sachvorträgen sicherlich speziell auf diese Fragen eingehen.

Weitere Wortmeldungen lagen nicht vor.

Vor Eintritt in die weiteren Tagesordnungspunkte wurde Herr **David Rodriguez Blanco** als neues Mitglied im Straßenverkehrsausschuss durch den Vorsitzenden verpflichtet.

Zu TOP 2.

Lärmaktionsplan der Stadt Kamen – 2. Stufe  
hier: Sachstandsbericht des Büros Richter – Richard, Aachen

Zur Einleitung des Tagesordnungspunktes erteilte Herr **Lipinski** zunächst Herrn Liedtke das Wort.

Herr **Liedtke** erklärte, dass die zweite Stufe des Lärmaktionsplanes neben der Fortschreibung ebenfalls eine Erfolgskontrolle der Maßnahmen der ersten Stufe umfasse. In diesem Zusammenhang werde Herr Richard auch auf das Thema Unnaer Straße eingehen. Insofern würden die Anwesenden ausreichend informiert werden.

Die erste Stufe der Lärmaktionsplanung, erinnerte Herr Liedtke, habe sich mit Straßen befasst, die eine jährliche Belastung von Kraftfahrzeugen von mindestens 6 Mio. aufweisen, das hieße, 16.400 Kfz/Tag. Nunmehr befasse sich der Sachstandsbericht zur zweiten Stufe mit Straßen, die eine jährliche Belastung von 3 Mio. Fahrzeugen jährlich, also 8.200 Kfz/Tag aufweise. Es handele sich somit um eine Halbierung der Belastungszahlen. Die Lärmaktionsplanung, rief Herr Liedtke in Erinnerung, gehe auf rechtliche Regelungen der EU zurück. Demzufolge sei die Verwaltung zur Lärmaktionsplanung verpflichtet. Er unterstrich dabei, dass er dies nicht als negativ, sondern vielmehr als wichtig und sinnvoll empfinde. Im Ergebnis werde für betroffene Bürgerinnen und Bürger Lärmschutz erreicht. In diesem Zusammenhang stehe auch die mit Herrn Lankeit geführte Diskussion zur B 233 und Unnaer Straße.

Herr Liedtke schlug vor, dass nach dem Vortrag von Herrn Richard und den sich anschließenden Diskussionen und Beratungen besprochen werde, wie mit dem Entwurf der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung perspektivisch umgegangen werden solle.

Herr **Lipinski** dankte Herrn Liedtke, stellte Herrn Richard vor und erteilte diesem anschließend das Wort.

Einleitend begrüßte Herr **Richard** die Anwesenden und stellte fest, dass er auf eine ausführliche Grundlagendarstellung zur Lärmaktionsplanung verzichten könne, da diese bereits dem Gremium aus der Befassung mit der 1. Stufe hinreichend bekannt sein dürfe.

In einem ausführlichen Vortrag gab Herr **Richard** einen Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan – 2. Stufe. Die Einzelheiten sind der Präsentation zu TOP 2 zu entnehmen.

Herr **Lipinski** danke Herrn Richard für den informativen Vortrag.

Zahlreiche Themen seien bereits mehrfach inhaltlich behandelt worden, erklärte Frau **Scharrenbach**. Die Ausführungen von Herrn Richard zur Dortmunder Allee, bauliche Maßnahmen zur Veränderung des Chaussee-Charakters zu ergreifen, habe die CDU-Fraktion aufgegriffen. Sie habe angeboten, in die Prüfung und Planung geeigneter Maßnahmen einzusteigen. Dies sei leider von der Mehrheitsfraktion abgelehnt worden. Sie hoffe, dass sich in der Folge entsprechend des Lärmaktionsplanes eine weitere Entwicklung des Themas abzeichne. Vernetztes Denken zu Verkehren und Verkehrslogistik werde ausdrücklich von der CDU-Fraktion unterstützt. In der Vergangenheit habe die CDU-Fraktion immer wieder eine Gesamtverkehrsbetrachtung unter Einbeziehung der Auswirkungen verschiedener Eingriffe in Verkehrsabläufe eingefordert. Im Januar 2013 habe ihre Fraktion vorgeschlagen, die Untersuchungsbereiche des Lärmaktionsplanes 2. Stufe freiwillig auszuweiten und um stark belastete Straßen zu erweitern.

Beispielhaft nannte sie die Derner Straße und weitere Straßen in Südkamen, für die sich durch den Lärmaktionsplan eine entsprechende Bindungswirkung für Bürger und Politik hätte begründen können. Sie erkundigte sich bei Herrn Richard, ob eine derartige Erweiterung möglich gewesen sei.

EU-Richtlinien gäben lediglich die Mindestanforderungen vor, antwortete Herr **Richard**. Bei Ergänzungen sei sicherzustellen, dass bei der Abgrenzung eine klare Linie gezogen werde, wie z. B. die Festlegung einer täglichen Verkehrsbelastung. Dies bedürfe natürlich auch kommunaler Beschlüsse. Klare Abgrenzungskriterien sollten bestimmt sein; eine willkürliche Auswahl gelte es zu vermeiden.

Ergänzend erinnerte Herr **Liedtke** an die Diskussion im Januar 2013, wo genau die Verwaltung darauf hingewiesen habe, dass eine nachvollziehbare und klare Abgrenzung zwingend erforderlich sei. Sachliche und nachvollziehbare Kriterien seien anzuwenden. Gerade mit Blick darauf wäre damals entschieden worden, Straßen ab 8.200 Kfz/Tag im Rahmen der 2. Stufe zu berücksichtigen. Auch mit Blick auf die Vertretbarkeit gegenüber den Anwohnern, welche Straßen nun einbezogen würden und welche nicht, seien sachlich nachvollziehbare und klare Abgrenzungen wichtig. Damit seien die Aussagen der Verwaltung und die in diesem Zusammenhang getroffene Entscheidung nunmehr durch Herrn Richard bestätigt.

Vor dem Hintergrund des Pilotprojektes der WMR (Wirtschaftsmetropole Ruhr) zur LKW-Navigation, erklärte Frau **Scharrenbach**, sei ihr bekannt geworden, dass die Kommunen zwischenzeitlich die LKW-Vorrangrouten weitergemeldet hätten. Eine Vorstellung dieser Routen sei in den Fachausschüssen bislang nicht erfolgt. Sie erkundigte sich bei Herrn Liedtke nach dem Sachstand dazu und bat ggf. die Vorrangrouten noch vorzustellen. Ein detaillierter Sachstandsbericht zum LKW-Lenkungskonzept sei in der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses am 03.12.2012 durch die Verwaltung gegeben worden, erklärte Herr **Breuer**. Zwischenzeitlich hätten sich keine wesentlichen Änderungen dazu ergeben. Die Verwaltung habe die erforderlichen Unterlagen (u.a. Eingabe von Restriktionen) zur Verfügung gestellt. Die Datenübergabe an TomTom war Aufgabe des WMR. Nach seiner Information seien die von der Stadt Kamen erfassten Daten brauchbar gewesen. Ende Dezember werde ein Termin mit den beteiligten Kommunen zur Abstimmung der weiteren Vorgehensweise stattfinden. Im Übrigen sei dies der erste Termin in dieser Sache, der nach dem Sachstandsbericht im PUA im Dezember 2012 stattfinden werde. Im System vorhandene Routen seien noch in keiner Weise mit Nachbarkommunen oder Politik abgestimmt und dienen zunächst nur als interne Diskussionsgrundlage. Er bat darum, die weitere Entwicklung abzuwarten.

Den Vortrag des Herrn Richard sähe ihre Fraktion als ersten Einstieg in die Lärmaktionsplanung der 2. Stufe an, sagte Frau **Müller**. Die vorgestellten Informationen und bereitgestellten Unterlagen würden nunmehr in der Fraktion als Arbeitsgrundlage weiter diskutiert und aufgearbeitet. Gegenüber Herrn Richard sprach sie ein besonderes Lob für die Verfahrensabwicklung, insbesondere auch für die umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung nebst Abwägung und Einbeziehung in den Lärmaktionsplan der 1. Stufe aus. Leider sei es der Stadt Kamen trotz aller Bemühungen nicht gelungen, eine Tempo 30 Regelung auf der Lünener Straße gegenüber dem Landesbetrieb durchzusetzen. Im Rahmen der Diskussion um die Aufbringung von lärmoptimierten Asphalt gebe es die unterschiedlichsten Auffassungen; teilweise befänden sich noch Belagsarten in der Erprobung. Sie erkundigte sich, ob bei Tempo 50 die Ausstattung mit lärmoptimierten Asphalt eine spürbare Auswirkung auf die Lärmsituation darstelle.

Herr **Richard** erklärte, zwischenzeitlich habe Straßen.NRW. die Strategie gewechselt. Ursprünglich war immer dargestellt worden, dass der Einbau abgelehnt wurde, weil der Belag nicht halte, dann sei von fehlenden Nachweisen zur Lebensdauer gesprochen worden, nunmehr werde auf den fehlenden Nachweis von Lärminderungswerten hingewiesen. In Verbindung mit der Erstellung einer neuen Richtlinie für Lärmschutz an Straßen, die die LRS 90 ersetzen wird, hoffe er in 2014 darauf, dass dann in der Richtlinie standardisierte Werte festgelegt werden. Dann werde ein einheitliches und anerkanntes Messverfahren verfügbar. Insofern sei perspektivisch davon auszugehen, dass lärmindernde Asphalte zukünftig zum Standard gehören werden. Städte wie Essen oder Mönchengladbach hätten beispielsweise im Rahmen der Lärmaktionsplanung lärmoptimierten Asphalt bei belasteten Straßen eingebaut bzw. dahingehende Beschlüsse gefasst, diesen einzubauen. In Anbetracht von Mehrkosten gegenüber dem normalen Asphalt in Höhe von ca. 1 €/qm, sei dies s. E. angemessen und wirtschaftlich vertretbar.

Herr **Margraf** erkundigte sich, ob hinsichtlich der Lärmsanierung an Schienenwegen – hier die Eisenbahnstrecke Dortmund – Hamm – ebenfalls eine Fortschreibung erfolge, zumal die umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen jetzt umgesetzt wurden bzw. kurz vor der Fertigstellung seien. In Zusammenhang mit dem Flüsterasphalt wies er auf einen Bericht im WDR hin, in dem darauf hingewiesen worden sei, dass dieser weniger haltbar sei und ein höherer Sanierungsbedarf bestehe. Darüber hinaus sei über Probleme der Verkehrssicherheit (Rutschgefahr bei Nässe und Frost) berichtet worden. Dies sei in die Diskussion der Rentabilität mit einzubeziehen.

Die nächsten Lärmkarten zur Bahnstrecke werden 2017 erwartet, führte Herr **Richard** aus. Insoweit werde bei der aktuellen Fortschreibung noch keine Berücksichtigung der Maßnahmen an der DB-Strecke erfolgen.

Langzeitstudien zum Flüsterasphalt oder lärmoptimierten Asphalt (LOA) liegen noch nicht vor, erklärte Herr **Richard**, so dass ein gewisses Risiko immer bestehen werde. Hinzuweisen sei auf die lärmindernden Wirkungen dieser noch neuen Straßenbeläge. Die Technologie sei verfügbar und es sei für den Bürger nicht nachvollziehbar, weshalb diese nicht auch angewendet werden solle. Beispielhaft nannte er die Schweiz. Hier würde LOA eingebaut, ständige Messungen erfolgen, wird es zu laut, gelte der Belag als verschlissen und werde erneuert.

Diese Diskussion sei u. a. auch in Zusammenhang mit der B 233 intensiv geführt worden, erinnerte Herr **Liedtke**. Ziel sei es auch in den Gesprächen mit dem Landesbetrieb zur Sanierung der B 233 lärmreduzierender Asphalt durchzusetzen. Dies sei im Sinne der Lärmreduzierung schlussendlich nach langen und wiederkehrenden Diskussion mit Straßen.NRW. gelungen.

Herr **Diederichs-Späh** merkte an, dass es letztendlich die Entscheidung des Straßenbaulastträgers sei, welcher Asphalt eingebaut werde. Dies sei deutlich geworden.

Für verschiedene Straßen im Stadtgebiet sei die Maßnahme der Temporeduzierung von 50 km/h auf 30 km/h im Lärmaktionsplan vorgesehen, wies Herr **Diederichs-Späh** hin. Aktuell sei geplant, z. B. die B 61 als Landesstraßen zurückzustufen. Er erkundigte sich, ob dann eine Temporeduzierung besser durchzusetzen sei. Darüber hinaus erkundigte er sich, ob die im LAP aufgeführten Maßnahmen mit einer gewissen Wertigkeit / Priorisierung versehen werden könnten.

Eigentlicher Wert des Lärmaktionsplanes sei es auch, eine Grundlage zu haben, um mit dem Straßenbaulastträger ins Gespräch zu kommen und Maßnahmenumsetzungen nachdrücklich fordern zu können, erklärte Herr **Richard**.

Auch der Zeitfaktor spiele eine Rolle, da sich mit der Zeit auch neue Verfahren und Straßenbauweisen ergeben, mit denen Lärminderungen erreicht werden können. Insofern sei dies auch ein fließender Prozess. Zur Nachfrage der Einstufung als Landesstraße oder Bundesstraße sei zunächst vom gleichen Straßenbaulastträger – Straßen.NRW. – auszugehen, sagte Herr Richard. Ob eine Unterscheidung zwischen Bundesstraße und Landesstraße bei der Abwägung der Belange Gesundheitsschutz – Verkehrsfunktion getroffen werde, könne er nicht beantworten. Hinsichtlich der Priorisierung sei diese bewusst offen gelassen worden, führte Herr **Richard** aus. Die Lärminderung ergebe sich immer aus einer Bündelung verschiedener Einzelmaßnahmen. Dies sei auch in der Beratung zum LAP 1. Stufe bereits herausgestellt worden. Bestes Beispiel dazu sei die B 61. Obwohl hier viel erreicht worden sei, gelte die B 61 immer noch als belastet. Ohne Prioritäten bliebe zudem ein „Zeitfenster für Gelegenheiten“ offen. Zudem sei die Umsetzung der Maßnahmen an die Finanzierbarkeit gebunden. Je nach Mittelverfügbarkeit können die Maßnahmen dann unabhängig von einer Priorisierung Schritt für Schritt umgesetzt werden. Der Handlungsrahmen sei nicht vorgegeben und damit mehr Flexibilität möglich. Mit Blick auf die Verkehrssicherungspflicht machte Herr **Kloß** darauf aufmerksam, dass Berichte über Probleme mit Flüsterasphalt (u.a. Rutschgefahr bei Nässe u. Frost) durchaus ernst genommen werden sollten. Er richtet die Frage an Herrn Richard, ob ihm solche Ereignisse bekannt seien. Ihm sei nicht bekannt, dass ein Fußgänger oder Radfahrer durch LOA zu Schaden gekommen wäre, entgegnete Herr **Richard**. Beim Kölner Asphalt stehe sogar die Aussage im Raum, dass die Rutschgefahr geringer sei. Diesen Gummiasphalt könne er z. Zt. jedoch nicht empfehlen, da die Auswirkungen durch den Gummiabrieb noch unklar seien. Herr **Harrach** skizzierte abschließend den weiteren Umgang mit dem Entwurf des LAP 2. Stufe wie folgt:

- Feinabstimmung des Entwurfs (z. B. redaktionelle Verbesserungen)
- Offenlage des Entwurfs Mitte Januar 2014 (öffentliche Auslegung für 6 Wochen, Veröffentlichung auf der Internetplattform der Stadt Kamen) und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (parallel)
- Bereitstellung eines Entwurfes für die jeweiligen Ratsfraktionen zur weiteren internen Beratung, Diskussion und Meinungsbildung
- Durchführung einer Bürgersprechstunde
- Es folgt die Bearbeitung der eingebrachten Anregungen und Bedenken mit der entsprechenden Abwägung und deren Aufnahme in den LAP-Entwurf.
- 2. Offenlage des überarbeiteten Entwurfs
- Ziel: Erledigung aller formalen Schritte im ersten Halbjahr 2014

Nachfragen zum Beitrag von Herrn Harrach ergaben sich nicht.

### Zu TOP 3.

Verkehrsplanung zum Knotenpunkt B 233 / Unnaer Straße / Henry-Everling-Straße unter Berücksichtigung der angrenzenden Kreuzungsbe-  
reiche und Verkehrsbeziehungen

hier: Vortrag des Herrn Dr. Blanke, Ingenieurbüro Ambrosius-Blanke,  
Bochum\*

\* siehe auch Anlage zur Einladung

Zunächst begrüßte Herr **Lipinski** den Referenten, Herrn Dr. Blanke, zum  
aufgerufenen Tagesordnungspunkt.

Einleitend wies Herr **Liedtke** auf den engen Bezug dieser, aus dem Lärm-  
aktionsplan heraus entwickelten, Maßnahme zur Lärmaktionsplanung  
„Unnaer Straße“ hin. In diesem Zusammenhang stellte er die Bedeutung  
des Lärmaktionsplanes heraus. Ohne das vom Rat beschlossene Instru-  
mentarium des Lärmaktionsplanes sei es nicht möglich, nennenswerte  
Maßnahmen, die im Ergebnis zu Lärminderungen führen, zu planen und  
umzusetzen. Als besonderes Beispiel führte er die Maßnahme am Knoten-  
punkt B 233 / Unnaer Straße / Henry-Everling-Straße an. Der Landesbe-  
trieb habe in Gesprächen gegenüber der Verwaltung deutlich das beste-  
hende Lärmproblem der Unnaer Straße anerkannt und signalisiert, bei des-  
sen Lösung mitzuhelfen. In einem ersten Gutachten seien zunächst Lösun-  
gen für eine andere Verkehrsführung im Bereich des Knotenpunktes unter-  
sucht worden. Die favorisierte Lösung, einen Turbokreisverkehr im Kreu-  
zungsbereich zu bauen, sei verworfen worden. Im Rahmen einer weiteren  
Überprüfung seien andere Lösungsmöglichkeiten in Richtung Verkehrs-  
steuerung durch Lichtsignalanlagen untersucht worden. Auf eine detaillierte  
Darstellung dieser Ergebnisse verzichte er, da diese bereits hinreichend  
bekannt seien (siehe u. a. Anlage zur Einladung zu TOP 3). Zwischenzeit-  
lich seien in Abstimmung mit Straßen.NRW. weitere Arbeitsaufträge zum  
ersten Entwurf des Gutachtens zur Verkehrsuntersuchung abgearbeitet  
worden. Am 06.11.2013 habe ein Gesprächstermin beim Landesbetrieb  
stattgefunden. Im Ergebnis dazu sei festzuhalten, dass nunmehr ein mit  
dem Landesbetrieb schlussabgestimmter Leistungsnachweis zur Umge-  
staltung des Knotenpunktes vorliege und im Rahmen der Baumaßnahme  
B 233 des Landesbetriebes der Einbau von lärmreduzierendem Asphalt  
vorgesehen sei. Weitere Arbeitsaufträge zur Umsetzung der Maßnahme  
seien mit dem Landesbetrieb vereinbart worden. So seien die Erarbeitung  
einer Ausführungsplanung und einer Lichtsignalanlagenplanung sowie die  
Abstimmung und der Abschluss einer gemeinsamen Vereinbarung bis Ende  
März 2014 vorgesehen. Die Sanierungsmaßnahme des Landesbetriebes  
umfasse die gesamte B 233 von der Lünener Straße bis zur Straßen  
„Zollpost“. Damit würden lärmreduzierende Maßnahmen auch auf andere  
Bereiche des Stadtgebietes wirken, die durch die B 233 tangiert sind. Der  
Baustart sei für Sommer 2014 vorgesehen.

Anhand einer Präsentation (s. Ratsinformationssystem „*Präsentation zu  
TOP 3*“) erläuterte Herr **Dr. Blanke** die Verkehrsplanung unter Berücksich-  
tigung aktueller Verkehrsdaten sowie der Entwicklung der K 40 n und stellte  
die damit verbundenen Maßnahmen vor. Insgesamt sei die Leistungsfähig-  
keit nachgewiesen; auch auf Grundlage der aktuellen bzw. zukünftig ab-  
sehbaren Verkehrsentwicklung. Seitens des Landesbetriebes werde nun-  
mehr kurzfristig ein Sicherheitsaudit durchgeführt. Es folge dann die Aus-  
führungsplanung im Frühjahr 2014. Die Präsentation ist über das Ratsin-  
formationssystem verfügbar.

Herr **Lipinski** dankte Herrn Dr. Blanke für die ausführliche Erläuterung.

Eingehend auf die anfangs gestellte Frage von Herrn Lankeit, stellte Herr **Liedtke** fest, sei in dem Vortrag klargestellt worden, dass die Leistungsfähigkeit mit aktuellen Zahlen (2011 bzw. 2013) nachgewiesen sei. Insgesamt sei durch Herrn Dr. Blanke dargestellt worden, dass mit negativen Veränderungen für die Unnaer Straße nicht zu rechnen sei. Mit der abgestimmten Leistungsfähigkeitsberechnung könne nunmehr weiter an der Maßnahmenumsetzung gearbeitet werden.

Herr **Diederichs-Späh** erkundigte sich, welche der präsentierten Verkehrszahlen (2010, 2011, 2013) nunmehr gültig seien, zumal auch in Zusammenhang mit der L 663 n wieder andere Prognosen vorgestellt worden seien. Des Weiteren berichtete er von aktuellen Stauereignissen in den Kreuzungsbereichen Kamen Karree und Zollpost sowie langandauernden Rotphasen auf der B 233 und damit verbundenen Rückstauereignissen. Im Rahmen einer abschließenden Meinungsbildung sei es erforderlich, die verschiedenen Lösungsansätze gegenüber zu stellen und zu betrachten. Aus diesem Grunde bitte er darum, diese nochmals darzustellen und zu erläutern.

Anhand einer Folie erläuterte Herr **Dr. Blanke**, dass Vorfahrtregelungen zu Ungunsten einer Bundesstraße nicht in Frage kämen. Ein Kreisverkehr müsse an dieser Stelle eine so große Dimension annehmen, die in der Praxis zu Verkehrsunsicherheiten führen könnte. Zudem sei auch die Leistungsfähigkeit nicht im angestrebten Rahmen nachgewiesen. Darüber hinaus sei die Kreisverkehrslösung strikt vom Straßenbaulastträger abgelehnt worden. Einzig mögliche Variante war die Regelung mit einer Lichtsignalanlage. Hier seien zunächst die Fahrbeziehungen zur Unnaer Straße geprüft worden. Ziel sei dabei gewesen, die Unnaer Straße von Verkehren zu entlasten. Deshalb sei eine Vollarbindung der Unnaer Straße an den Kreuzungsbereich (einschl. Linksabbieger B 233 aus Richtung Unna) nicht in Betracht gekommen. Dies war im Sinne der Lärminderung keine vertretbare Lösung. Auch die Überlegung einer Einbahnstraßenregelung für die Unnaer Straße von Süden nach Norden sei verworfen worden, da dies eine Verschlechterung für die Anbindung der Anwohner der Unnaer Straße bedeutet hätte. So sei die nunmehr vorliegende Präferenzlösung entstanden, die zwei neue Verkehrsbeziehungen ermögliche. In Bezug auf die verwendeten Verkehrszahlen erläuterte Herr Dr. Blanke, dass er sich in seinen Darstellungen auf die sog. Spitzenstunden stütze. Diese Zahlen seien aktuell durch sein Büro ermittelt worden. Bei anderen Untersuchungen seien unterschiedliche Basiszahlen (z. B. Tageswerte) zugrunde gelegt worden. Aktuell habe sein Büro die von der Stadt Kamen ausgewerteten 24-Stunden-Daten mit den ermittelten Spitzenstundenbelastungen abgeglichen und keinen Widerspruch feststellen können. Die Betrachtung von Stunden- und Tageswerten sei insofern unproblematisch.

Zur von Herrn Diederichs-Späh angesprochenen derzeitigen Situation am Kreuzungsbereich „Kamen Karree“ wies Herr **Liedtke** darauf hin, dass in diesem Zusammenhang noch eine Information der Verwaltung unter dem Tagesordnungspunkt „Mitteilungen der Verwaltung“ zur aktuellen Situation folge. Des Weiteren erklärte er, dass Herr Dr. Blanke in seinem Vortrag dargestellt habe, dass eine Koordinierung mit der Ampelschaltung „Zollpost“ einhergehen solle. Auswirkungen auf die Lichtsignalanlagen Kamen Karree und Lünener Straße seien nicht zu erwarten.

Herr **Dr. Blanke** ergänzte, dass mit der zusätzlichen Lichtsignalanlage keine Verbesserung der Verkehrsflüsse auf der B 233 einherginge. Diese Situation könne nicht dadurch beeinflusst werden. Die Planung sei unter der Maßgabe erfolgt, dass eine Koordinierung mit den vorhandenen Anlagen erfolge, die ÖPNV-Beschleunigung mit integriert werden solle sowie ein minimaler Eingriff in die Störläufe der Bundesstraße bei Zeiten höherer

Belastung. In Schwachlastzeiten könne die Bundesstraße häufiger angehalten werden. Bei Spitzenzeiten sei ein sehr sensibler Umgang damit notwendig. Auch die neue Anlage müsse eine entsprechende Koordinierung der Verkehre ermöglichen.

Herr **Diederichs-Späh** ergänzte, dass vielmehr am Samstag der Abbiegeverkehr auf die BAB problematisch gewesen sei, der zusätzlich die Geradeauspur Richtung Kamen blockiert habe.

Frau **Scharrenbach** erklärte nachdrücklich, dass der mündliche Bericht im Rahmen der Sitzung ihrer Fraktion nicht ausreiche, um sich ordnungsgemäß vorbereiten zu können. Dies habe sie vor dieser Sitzung der Verwaltung bereits mitgeteilt. Es sei nicht möglich, die Zahlen im Rahmen eines mündlichen Vortrages in Gänze nachzuvollziehen. Ihre Fraktion könne, da die Unterlagen nicht umfassend geprüft werden konnten, die Aussagen zur Leistungsfähigkeit nicht abschließend beurteilen. Sie forderte zur gezielten Vorbereitung die Bereitstellung von Gutachten vor den jeweiligen Sitzungen. Gegebenenfalls seien in dem Gutachten noch Hinweise oder Punkte zu finden, die einer genaueren Betrachtung bedürfen. In dem Vortrag habe Dr. Blanke sich auf die Betrachtung der Verkehrsbeziehungen Unnaer Straße, Dortmunder Allee, Heerener Straße und Henry-Everling-Straße beschränkt. Davon ausgehend, dass die nähere Beratung zu dieser Planung ggf. in der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses am 28.11.13 erfolgen werde, hoffe sie, dass die entsprechenden Unterlagen den Fraktionen zur Vorbereitung von der Verwaltung noch zur Verfügung gestellt werden. Des Weiteren habe ihre Fraktion deutlich gemacht, dass es vielmehr gelte, die Planungen auch in eine Gesamtverkehrsbetrachtung einzu beziehen und die Verkehrssteuerung auf der B 233 zu betrachten. Die Ansprüche der Bundesstraße in ihrer Funktion als überörtliche Verkehrsverbindung seien zu gewährleisten. Die Bundesstraße müsse allgemeine Verkehre flüssig zulassen und für die Allgemeinheit tragfähig sein. Letztendlich, so betonte sie, würden aus dem Lärmaktionsplan keine Rechtsansprüche auf Maßnahmenumsetzungen erwachsen. Sie stelle in Frage, ob die dargestellte Neuregelung zu einer Verbesserung der Lärmsituation auf der Unnaer Straße beitrage. Ein entsprechender Nachweis – auch der bereits getroffenen Maßnahmen auf der Unnaer Straße – sei von ihrer Fraktion gefordert, aber durch die Verwaltung bisher nicht erbracht worden. Ggf. könne auch nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Lichtsignalanlagen die bisherigen Verbesserungen wieder aufgehoben werden könnten. Des Weiteren widersprach sie der Annahme, dass durch die K 40n keine Mehrbelastung entstehe, gerade in Bezug auf den LKW-Anteil. Darüber hinaus bat sie, auch in Richtung an die SPD-Fraktion, Kreisverkehrslösungen im Bereich der Knotenpunkte Heerener Straße / Dortmunder Allee / Unnaer Straße sowie Heerener Straße / Henry-Everling-Straße weiter anzustreben, auch wenn der Landesbetrieb dies nicht unterstütze. Ampelschaltungen an diesen Knotenpunkten seien als suboptimal zu bewerten. Durch entsprechende Kreisverkehrsanlagen würde nicht nur die Lärmbelastung abnehmen, sondern auch der Verkehrsfluss positiv beeinflusst. Ausdrücklich und letztmalig, so erklärte Herr **Brüggemann**, weise er nunmehr darauf hin, dass die Umsetzung dieses Vorhabens bereits mit der Aufstellung des Haushaltes 2013 beschlossen worden sei. Ein weiterer, besonderer Beschluss sei nicht erforderlich. Mittel seien etatisiert und damit die Durchführung der Maßnahme vorgetragen. Darüber hinaus verwies er auf den bestehenden Beschluss des Lärmaktionsplanes, der als eine Maßnahme zur Lärminderung „Unnaer Straße“ die Ausstattung des Knotenpunktes mit einem Kreisverkehr bzw. die Regelung über Lichtsignalanlagen vorsehe. Grundsätzlich sei davon auszugehen, dass die Herausnahme von Verkehren, insbesondere der LKW-Verkehre, aus der Unnaer Straße zu

einer erheblichen Lärmreduzierung beitragen werde, führte Herr Brüggemann aus. Die einzige Möglichkeit, Verkehre aus der Unnaer Straße in Richtung Unna herauszunehmen, bestehe in der Schaffung einer neuen Verkehrsanbindung zur B 233 über die Henry-Everling-Straße. Insofern appellierte er an Frau Scharrenbach, die gefassten Beschlüsse aus dem LAP ernst zu nehmen. Ohne ersthafte Verfolgung der Umsetzung des Lärmaktionsplanes der ersten Stufe sei der beschlossene LAP an dieser Stelle sinnlos. In der folgenden Konsequenz müsse auch dann den Anwohnern der Unnaer Straße vermittelt werden, dass nicht alle zu einer Lärm-minderung führenden Maßnahmen ausgeschöpft würden. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes durch LSA-Steuerung sei durch Dr. Blanke auf Grundlage eines anerkannten Verfahrens nachgewiesen und auch vom Landesbetrieb bestätigt worden. Er betonte, dass alle Rahmendaten bereits in der Sitzung des Straßenverkehrsausschusses am 26.09.2012 vorgestellt worden seien, im Ratsinformationssystem verfügbar und zusätzlich zu der Einladung zu dieser Sitzung versandt worden seien. Damit sei es möglich gewesen, sich mit den vorgelegten Daten und Inhalten auseinander zu setzen. Darüber hinaus habe die Verwaltung auf Anfrage von Frau Scharrenbach die Auswertung der Verkehrsmengen auf der Unnaer Straße zur Verfügung gestellt. Auch diese Zahlen seien im Rahmen der Leistungsfähigkeitsbetrachtung durch Dr. Blanke abgeglichen worden. Er ersuchte Frau Scharrenbach zu akzeptieren, dass die Verwaltung nicht „Herrin des Verfahrens“ sei und in Gesprächen mit dem Landesbetrieb ein Baubeginn für Mitte 2014 abgestimmt sei, der möglichst einzuhalten sei. Er bat Frau Scharrenbach eindringlich darum, von ihren Einwänden, dass es noch Beschlussvorbehalte gebe, Abstand zu nehmen und die bereits mehrfach erläuterte Beschluss-situation zur Umsetzung der Maßnahme zu akzeptieren. Aufgabe der Verwaltung sei die Maßnahmenumsetzung und diese sei auch in Abstimmung mit dem Landesbetrieb auf den Weg gebracht.

Zur Nachfrage bezüglich der zu erwartenden Lärmreduzierung äußerte sich Herr **Dr. Blanke** nicht, da nicht dies, sondern die Verkehrsuntersuchung Gegenstand seines Gutachtens gewesen sei. Bezug nehmend auf die Nachfrage bzgl. der K 40 n erläuterte er, Grundlage der einbezogenen Daten zur K 40 n und seiner diesbezüglich getroffenen Aussage sei eine aktuelle Untersuchung des Büros ISO, die durch den Kreis Unna im Rahmen der Baumaßnahme K 40 n in Auftrag gegeben worden sei. Die Ergebnisse der Untersuchung des Büros ISO seien qualitativ mit in seine Untersuchung eingeflossen und berücksichtigt. Im Ergebnis sei wichtig, dass in seiner Leistungsfähigkeitsuntersuchung keine signifikanten Verkehrszunahmen durch die K 40 n berücksichtigt werden mussten, also keine negativen Einflüsse durch die K 40 n zu erwarten seien.

In Bezug auf den Einwand von Herrn Brüggemann, dass die Beschlüsse zum LAP ernst zu nehmen seien, entgegnete Frau **Scharrenbach**, dass ihre Fraktion diese sehr wohl ernst nehme. Neben den konkreten Vorschlägen zur Unnaer Straße (Tempo 30, Neuregelung des Querschnittes) habe es in der ursprünglichen Fassung des LAP erste Stufe keine entsprechende Maßnahme zur Verkehrsregelung am Knotenpunkt Unnaer Straße / Henry-Everling-Straße / B 233 gegeben. Dies sei erst im Laufe des Verfahrens durch die Verwaltung eingebracht worden. Sie weise darauf hin, dass dies lediglich als Prüfauftrag an die Verwaltung angelegt worden sei. Die Maßnahme als solche sei in der ersten Stufe des Lärmaktionsplanes nicht enthalten. Sie bestätigte, dass die eingeforderten Verkehrszahlen zur Unnaer Straße zwar vorgelegt wurden, aber damit die eigentliche Frage, wie sich die Maßnahmen zum LAP im Bereich der Unnaer Straße auf die angestrebte Lärm-minderung ausgewirkt habe, damit nicht beantwortet wor-

den sei. Dies werde nicht belegt und in Zusammenhang mit der Frage der Sinnhaftigkeit der Maßnahme von wesentlicher Bedeutung. Des Weiteren sei auch nicht geprüft, wie sich eine Lichtsignalanlage auf der Hochstraße auf die Lärmsituation der Unnaer Straße auswirke. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass mit den Ampelanlagen auf der Hochstraße Lärmbelastungen für die Anwohner der Unnaer Straße hervorrufen könnten (Rollgeräusche, Anfahrgeräusche, Bremsgeräusche). Dies sei ggf. kontraproduktiv hinsichtlich der bereits umgesetzten Maßnahmen im Bereich der Unnaer Straße. Mit Blick auf die hohe Investition für Land, Kommune und Steuerzahler sei die Klärung dieser Frage zwingend erforderlich. Hinsichtlich der dargestellten Zahlen zur K 40 n sei mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Dortmunder Allee und der Heerener Straße zu rechnen. In diesem Zusammenhang bestärkte sie nochmals ihre Forderung nach einer integrierten Gesamtverkehrsbetrachtung. Tangiert seien neben der Dortmunder Allee und der Heerener Straße auch u. a. die Schäferstraße von möglichen zusätzlichen Lärmbelastungen durch die Verkehrszunahmen. Nachdrücklich wies sie diesbezüglich auf ihre Forderung der Überplanung auch der Dortmunder Allee hin, die nunmehr wieder an Bedeutung gewinne. Insgesamt fordere Sie jedoch nach wie vor eine Darstellung der eingetretenen und zu erwartenden Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen auf die Lärmsituation.

Herr **Brüggemann** erklärte, mit der Umsetzung der Maßnahme könne erreicht werden, dass insbesondere die Lkw-Verkehre nicht mehr über die Unnaer Straße geleitet werden, sondern über die Henry-Everling-Straße. Dies führe im Ergebnis zu einer Entlastung der Unnaer Straße. Das Thema „Kreisverkehrsplätze“ im Zuge der L 663 sei mit dem Landesbetrieb Mitte des vergangenen Jahres mit dem Ergebnis erörtert worden, dass die Realisierung aufgrund fehlender Mittel beim Landesbetrieb nicht erfolgen könne. Diesbezüglich habe die Verwaltung damals in den Ausschüssen umfänglich berichtet. Die Aussage von Frau Scharrenbach, dass die Maßnahme im Bereich des Knotenpunktes Unnaer Straße / Henry-Everling-Straße / B 233 nicht beraten sei, sei falsch. In der Sitzung am 21.07.2011 habe der Rat der Stadt Kamen einstimmig die Verwaltung beauftragt, die Möglichkeiten entsprechend der aufgestellten Präferenz zu prüfen und je nach Prüfergebnis umzusetzen. Dies sei immer in dieser Form kommuniziert worden und entspreche der Beschlusslage, zumal der Maßnahmenbeschluss über den Haushalt das Vorgehen der Verwaltung desgleichen bestätige. Insofern sei auch der Aussage zu widersprechen, dass bei der Aufstellung des LAP 1. Stufe nichts über derartige Überplanungen des Knotenpunktes bekannt gewesen sei.

Herr **Margraf** äußerte die Befürchtung, dass Verkehrsteilnehmer, die die vorhandene Trinkhalle anfahren sowie Ortskundige in Spitzenstundenzeiten weiterhin die Unnaer Straße als Verbindung nutzen könnten, so dass nicht die erwartete Entlastung für die Anwohner der Unnaer Straße eintreten werde. Er spreche sich dafür aus, die Unnaer Straße, z. B. durch Einbauen, unattraktiver für den motorisierten Individualverkehr zu gestalten. Dazu führte Herr **Liedtke** aus, dass wesentliches Ziel dieser Maßnahme sei, die Unnaer Straße vom Schwerlastverkehr zu entlasten. Der Anteil an Schwerlastverkehr auf der Unnaer Straße, der dort eine wesentliche Lärmquelle darstelle, sei mit 13 % relativ hoch.

Auf Nachfrage von Frau **Scharrenbach**, ob die LKW-Verkehre ausschließlich über die Henry-Everling-Straße geleitete werden sollen, erklärte Herr **Dr. Blanke**, dass dies so beabsichtigt sei.

Frau **Scharrenbach** gab zu bedenken, dass bei kurzen Grünphasen im Kreuzungsbereich mit der Henry-Everling-Straße ggf. die Unnaer Straße weiter stark frequentiert werden könne, um Rückstauzeiten zu vermeiden.

In diesem Zusammenhang verdeutlichte Herr **Dr. Blanke**, dass die Steuerungen für die LSA entsprechend des Verkehrsaufkommens ausgelegt werden sollen. In seiner Prognose gehe er davon aus, dass eine Entlastung von Verkehren in der Unnaer Straße zwischen 40 % und 50 % eintreten werde. Es sei nicht möglich, jedweden Durchgangsverkehr aus der Unnaer Straße heraus zu bekommen. Fakt sei, dass nur über die Schaffung eines Ersatzangebotes überhaupt die Möglichkeit geschaffen werde, die Verkehre Richtung Norden aus der Unnaer Straße herauszuhalten, um eine Entlastung herbeiführen zu können. Dies sei ein nicht unwesentlicher Beitrag zur Lärminderung für die Anwohner der Unnaer Straße.

Einige von Frau Scharrenbach dargestellte Meinungen zu Verkehrsentwicklungen erschienen Herrn **Heidenreich** unrealistisch. Er sehe vielmehr durch die Umverteilung von Verkehren eine Entlastung für die Anwohner der Unnaer Straße. Unter Berücksichtigung der Ausrichtung der Wohngebäude zur Unnaer Straße hin sei der Abstand der Bebauung zur Hochstraße aufgrund der Grundstückstiefen weitaus größer und damit die Belastung durch die Hochstraßenverkehre geringer einzuschätzen. Insofern trete durch eine Entlastung der Unnaer Straße eine Verbesserung ein. Mit Blick auf die angestrebten Verbesserungen für die Anwohner der Unnaer Straße, aber auch der Schäferstraße, seien die Maßnahmen nachdrücklich zu befürworten. Es sei im Sinne der Anwohner, an den vorgestellten Planungen festzuhalten. Darüber hinaus sei die weitere Entwicklung zu beobachten, da auch Verkehrsentwicklungen einem stetigen Wandel unterliegen würden. Die von Frau Scharrenbach geäußerten grundsätzlichen Bedenken in Bezug auf den Schwerlastverkehr teile er auch. Hier sei eine mögliche Option, dass der Bund beispielsweise entsprechende Bundesstraßen sowie andere verkehrswichtige Straßen ebenfalls mit einer Maut belege, um etwa Umfahrungen von Mautstrecken zu vermeiden. Bezug nehmend auf den von Anliegern der Schäferstraße immer wieder aufgezeigten Parkdruck habe die SPD angeregt, unterhalb der Hochstraße durch eine Bordsteinabsenkung weitere Parkplätze zu erschließen und bereit zu stellen. Herr **Heidenreich** erkundigte sich nach dem Stand dieses Umbaus.

Dazu führte Herr **Neunert** aus, dass das Vorhaben Straßen.NRW. vorgestellt worden sei. Eine vertragliche Vereinbarung sei diesbezüglich mit dem Landesbetrieb geschlossen worden. Die Umsetzung solle in den nächsten zwei bis vier Wochen erfolgen. Es handele sich um 7 zusätzliche Parkplätze.

Aus seiner beruflichen Erfahrung berichtete Herr **Grod**, gehe er davon aus, dass bei Kreuzungsbereichen mit Lichtsignalanlagensteuerung immer ein verstärktes Lärmaufkommen aufgrund des allgemeinen Verkehrsverhaltens zu erwarten sei. Insofern wäre die nicht umsetzbare Kreisverkehrslösung besser gewesen. Aber schlussendlich lasse sich für die Unnaer Straße nur die Ampellösung realisieren.

Grundsätzlich könne das geschilderte Verhalten von Verkehrsteilnehmern nicht abgestellt werden, stimmte Herr **Dr. Blanke** zu. In Bezug auf die angesprochene Problematik zu verkehrsarmen Zeiten könne jedoch eine Lösung herbeigeführt werden, indem die Lichtsignalsteuerung z. B. nachts eine sog. bedarfsorientierte Dunkelschaltung erhalte, d. h. bei Bedarf schalte sich die Anlage an. Darüber hinaus könne er nur bestätigen, dass sich die Stadt Kamen mit den Belangen der Anwohner sehr wohl auseinandergesetzt habe. Einzige verbliebene und auch realistisch umsetzbare Maßnahme sei die Regelung über die Lichtsignalanlagen.

Herr **Kasperidus** erinnerte nochmals an die Ausgangssituation der Unnaer Straße im Zuge der Lärmaktionsplanung.

Ein Hauptproblem habe die hohe Belastung der Straße durch Schwerlastverkehre dargestellt. Insofern seien zur Lösung dieser Problematik Prüfaufträge an die Verwaltung ergangen. Die verschiedenen Lösungsansätze seien hinsichtlich der Machbarkeit und der Leistungsfähigkeit gutachterlich untersucht worden. Die Verträglichkeit mit anderen Verkehrsströmen sei ebenfalls geprüft worden. Mit der vorgestellten Maßnahme sei es möglich, die Verkehrsströme von der Unnaer Straße auf die von Wohnbebauung freie Henry-Everling-Straße umzuleiten und damit die Lärmbelastung auf der Unnaer Straße zu mildern, insbesondere in Bezug auf die stark belastenden Schwerlastverkehre. Die SPD-Fraktion begrüße die vorgestellte Lösung, die eingehend diskutiert und anhand der vorliegenden Untersuchungen und Belastungszahlen als nachvollziehbar angesehen werde. Insgesamt stelle diese Maßnahme eine gute und zielführende Lösung für die Lärmproblematik an der Unnaer Straße dar, könne jedoch nicht insgesamt die Probleme von stark verkehrsbelasteten Verkehrswegen aufgreifen. Zielführend sei die Maßnahme jedoch geeignet, eine Entlastung der Unnaer Straße herbeizuführen.

Ergänzend wies Herr **Dr. Blanke** darauf hin, dass diese Lösung sich als verträglichste Möglichkeit darstelle. Im Ergebnis sei eine deutliche Verbesserung für die Anwohner der Unnaer Straße anzunehmen.

Sodann erkundigte sich Herr **Standop** nach der Einschätzung der Lärmbelastung, die durch die Verkehre auf der B 233 Richtung Süden zwischen Bahnunterführung und der neuen signalregelten Kreuzung im Rahmen der Neuplanung verursacht werde, zumal bereits jetzt eine deutliche Überschreitung des zulässigen Lärmpegels auch für die Anwohner der Schäferstraße zu verzeichnen sei.

Herr **Brüggemann** erklärte, dass allein durch die Fahrbahnsanierung auf der Hochstraße, mit dem Einbau eines lärmreduzierenden Asphalts und der Fugensanierung mit einer erheblichen Lärminderung auch in dem Bereich der Schäferstraße zu rechnen sei. Durch neue Verkehrsbeziehungen würden sich darüber hinaus auch die Verkehre anders verteilen. So würden zukünftig die Verkehre aus Heeren-Werve in Richtung Unna bereits vorher über die Henry-Everling-Straße abgeleitet. Auch durch die K 40 n könnten Entlastungen im Bereich der B 233 eintreten. Eine konkrete Bewertung der zukünftigen Entwicklung und Nutzung der Verkehrswege könne er jedoch nicht im Detail darstellen. Von wesentlichen Änderungen im Bereich der B 233 sei aber nicht auszugehen. Tendenziell werde es auf der Dortmunder Allee zu einer Zunahme der Verkehrszahlen kommen, aber nicht zu einem überdimensionierten Anstieg, auch nicht durch die Entwicklung der K 40 n. Daraufhin erläuterte Herr **Dr. Blanke** nochmals die Änderungen durch die Verkehrsverlagerungen, die im Bereich der Unnaer Straße zu einer Minderung der Verkehrsbelastung um 30 % bis 40 % führe. Auch er unterstrich, dass wesentliche Änderungen auf der B 233 nicht zu erwarten seien.

Grundsätzlich teile er die Auffassung von Herrn Brüggemann, dass eine Lärminderung allein durch den neuen Fahrbahnbelag eintreten werde. Einwände gegen Verkehrszahlen und die vorgestellte Verkehrsverteilung habe er nicht, sagte Herr **Standop**, sondern Bedenken hinsichtlich der Anfahrtgeräusche insbesondere von LKW im Bereich der Haltepunkte an den Lichtsignalanlagen auf ansteigender Strecke. Dies sei Lärm verstärkend. Diese Problematik habe er ansprechen wollen.

Bezug nehmend auf die bereits durch Frau Scharrenbach formulierte Anfrage zum Ausmaß der Lärmreduzierung durch bereits umgesetzte Maßnahmen im Bereich der Unnaer Straße erinnerte Herr **Diederichs-Späh** an die ausstehende Beantwortung, da ihn dieser Punkt ebenfalls interessiere.

In diesem Zusammenhang sei auch berichtet worden, dass die Verkehrsmenge in der Unnaer Straße abgenommen habe und sich ebenfalls die Geschwindigkeit reduziert habe.

Herr **Brüggemann** antwortete, es sei davon auszugehen, dass eine Lärminderung in der Unnaer Straße eingetreten sei. Dafür spräche auch die Geschwindigkeitsreduzierung. Konkrete Erkenntnisse zum tatsächlichen Umfang der Lärminderung lägen jedoch nicht vor. Er wies erneut darauf hin, dass weitere Lärmreduzierungen zudem durch die Neuorganisation des Knotenpunktes Unnaer Straße / Henry-Everling-Straße / B 233, u. a. Herausnahme der LKW-Verkehre aus der Unnaer Straße, sowie die Deckensanierung der B 233 für die Unnaer Straße zu erwarten seien.

In Ergänzung zu den Ausführungen von Herrn Brüggemann erklärte Herr **Liedtke**, dass im Ergebnis immer eine Kombination von verschiedensten Maßnahmen zu Lärminderungen führe. Für den Bereich der Unnaer Straße führte er als Maßnahmen an: die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h, Neuordnung des Verkehrsraumes und die geplante Herausnahme der LKW-Verkehre. Darüber hinaus stelle sich auch durch die anstehende Fahrbahnsanierung eine gänzlich neue Situation dar.

Perspektivisch sei zu erwarten, dass die Lärmbelastungen sowie sonstige Beeinträchtigungen wie Vibrationen deutlich abnehmen werden.

Im Zusammenhang mit den geplanten Baumaßnahmen an der B 233 regte Herr **Diederichs-Späh** an, bei der Bauausführung die Einbringung von Leerrohren für die Breitbandversorgung mit zu berücksichtigen.

Diesbezüglich erklärte Herr **Brüggemann**, dass diese Bitte an den Landesbetrieb als Straßenbaulastträger weitergegeben werde. Grundsätzlich sei von der Verwaltung bereits im Rahmen der Themenbehandlung „Breitbandversorgung“ vor rd. 2 Jahren erklärt worden, dass im Zuge von Straßenbaumaßnahmen generell entsprechende Vorkehrungen, wie z. B. die Einbringung von Leerrohren, überlegt werden.

Die Prüfung sei nur vor dem Hintergrund eingeleitet worden, dass eine Lärmreduzierung für die Anwohner der Unnaer Straße erreicht werden sollte, sagte Frau **Scharrenbach**. Nunmehr sei nach einem  $\frac{3}{4}$  Jahr die Leistungsfähigkeitsbetrachtung zur Neuentwicklung des Knotenpunktes vorgestellt worden, die jedoch nur auf einer punktuellen Betrachtung beruhe und nicht auf die Gesamtverkehrszusammenhänge abstelle. Sie warf vor, dass es in der Leistungsfähigkeitsbetrachtung nicht darum ginge zu untersuchen, ob das was erreicht werden solle auch am Ende tatsächlich erreicht werde. Zudem sei auch nicht festgestellt worden, ob die Maßnahmen, die bisher umgesetzt wurden auch schlussendlich zu einer Lärminderung beigetragen haben. Durch die Geschwindigkeitsreduzierung sei eine Lärminderung anzunehmen. Als weitere Maßnahme folge die Ausstattung mit Flüsterasphalt auf der Hochstraße. Zusätzlich werde eine weitere Maßnahme mit der Lichtsignalanlagensteuerung von der Verwaltung verfolgt, ohne die Wirkung der Deckensanierung B 233 abzuwarten. Sie warf der Verwaltung vor, mit der Neugestaltung des Knotenpunktes eine weitere Maßnahme zu platzieren, von der nicht detailliert bekannt sei, in welchem Umfang diese zur Lärmreduzierung beitrage. Es werde vielmehr eingegriffen in die Verkehrsabläufe auf einer der wichtigsten Straßen im Stadtgebiet. Der Verkehrsfluss sei insgesamt schon sehr verzögert. Beispielsweise nannte sie die bereits 7 vorhandenen Ampelanlagen zwischen Münsterstraße und Schattweg. Die Fahrdauer dieser Strecke sei annähernd mit der von Kamen nach Dortmund vergleichbar. Und nunmehr sei eine weitere Ampelanlage nur 410 m von der Anlage Zollpost vorgesehen. Des Weiteren könne nicht belegt werden, wie der Zusatzverkehr der Henry-Everling-Straße in angemessener Zeit abfließen solle.

Aussage sei, der Linksabbieger werde deutlich kürzer geschaltet als der Geradeausverkehr. Dies sei erforderlich, um die Aussagen zur Leistungsfähigkeit in Zusammenhang mit den Gesamtverkehrsabläufen darstellen zu können. Aus ihrer Sicht seien weder die Machbarkeit noch das Ausmaß der Lärminderung in Bezug auf diese Maßnahme hinreichend dargestellt. Ein Hauptproblem sehe sie darin, dass nicht an einem integrierten Verkehrskonzept für den Stadtteil Südkamen gearbeitet werde. Ergänzungen in Richtung Dortmunder Allee u. Schäferstraße, u.a. wurde hier begleitender Lärmschutz für die B 233 bereits abgelehnt, seien dringend in die Betrachtung einzubeziehen. Solange all diese Punkte nicht geklärt seien, werde die CDU-Fraktion diese Maßnahme nicht mittragen. Viele der aufgeführten Punkte beurteilte Herr **Liedtke** als nicht nachvollziehbar. Die Machbarkeit sei nachgewiesen. Gerade lärmbringende LKW-Verkehre könnten nur mit dieser Lösung aus der Unnaer Straße herausgenommen werden. Im Resultat führe dies zu Lärminderungen. Besonders unverständlich erschien ihm der Einwand, dass zunächst die Sanierung der B 233 abgewartet werden solle. Es sei im höchsten Maße unwirtschaftlich, erst die B 233 zu sanieren und dann eine Kreuzung zu bauen. Im Zusammenhang mit der Herausnahme von LKW-Verkehren regte Herr **Margraf** eine grundsätzliche Änderung der Verkehrsleitung an (z. B. LKW aus Richtung Heeren über das Gewerbegebiet Schattweg führen). Herr **Grosch** befürwortete die bereits durchgeführten Maßnahmen an der Unnaer Straße, wie Tempo 30 und die Veränderung des Fahrbahnquerschnitts mit Park- u. Angebotsstreifen für Radfahrer. Er sprach sich für eine baldige Umsetzung der weiteren Maßnahmen (Lärmoptimierter Asphalt, Umbau des Knotenpunktes) aus. Vorrangig sei, mit geeigneten Maßnahmen die Lärmbelastung für die Anwohner zu reduzieren. Die Auswirkungen für die Anwohner der Schäferstraße seien u. a. mit Blick auf die Ampelanlage und Deckensanierung abzuwarten. Eine weitere Betrachtung im Straßenverkehrs- und Planungs- und Umweltausschuss sei aufgrund der vom Büro ISO vorgelegten Zahlen zur K 40 n erforderlich. Hier gelte es, eine genaue Auswertung noch vorzunehmen, um durch die zusätzlichen Verkehre stark belastete Bereiche (z. B. Dortmunder Allee) näher zu untersuchen und geeignete Maßnahmen einzuleiten (z. B. Straßenumgestaltung).

Herr **Heidenreich** stimmte Herrn Grosch zu, dass eine Auseinandersetzung mit den Zahlen des Büros ISO zur K 40 n erforderlich sei. Dies gelte u. a. auch hinsichtlich der Dortmunder Allee. An dieser Stelle brachte er zum Ausdruck, dass sich der SPD-Ortsverein Südkamen intensiv mit den Problemen der Anwohner auseinandersetze und mit diesen im Gespräch sei. In Bezug auf die Lärmproblematik in der Schäferstraße habe er gemeinsam mit Frau Hartig bereits vor 3 Jahren das Gespräch mit dem Landesbetrieb geführt. Daraufhin habe der Ortsverein schriftlich den Landesbetrieb darum gebeten, die Ursachen für die Lärmentwicklung (Belag, Verbindungsstücke der Brückenelemente) zu beheben und falls möglich, Teilmaßnahmen bereits im Vorfeld zu ergreifen. Insofern habe sich die SPD intensiv für die Belange der Bürgerinnen und Bürger eingesetzt. Nachdrücklich und abschließend wies Herr **Brüggemann** darauf hin, dass die Verwaltung die Maßnahme zusammen mit dem Landesbetrieb nunmehr umsetzen werde.

Bezüglich der zur durch das Büro ISO vorgelegten Prognose zur K 40 n handele es sich um eine Auswertung, die der Kreis Unna für seine Maßnahme in Auftrag gegeben habe, erklärte Herr **Brüggemann**. Diese Daten seien nur ergänzend in die Studie von Dr. Blanke eingeflossen, mit dem Ergebnis, dass hinsichtlich der Leistungsfähigkeit keine wesentlichen Auswirkungen durch die Verkehrsentwicklung K 40 n zu erwarten seien.

*Hinweis der Verwaltung:*

*Die Folie mit der ISO-Prognose zur K 40 n ist im Ratsinformationssystem hinterlegt (Ergänzung zu TOP 3 – ISO-Prognose K40 n).*

Zu TOP 4.

Umgestaltung der Straßen „Am Schwimmbad“ u. „Am Koppelteich“ hier: Vorstellung der Planungen und Erläuterung der verkehrlichen Änderungen

Herr **Neunert** erläuterte anhand von Folien (Ratsinformationssystem, Präsentation zu TOP 4 u. 5, Seiten 2 bis 8) die Planungen. In dem angesprochenen Bereich sei ein enormer Parkdruck zu verzeichnen. Ziel war es, eine für alle Beteiligten (u. a. Anwohner, Besucher von Freibad u. Sporthalle) verträgliche Optimierung der Parksituation zu erhalten. Im Einzelnen seien folgende Maßnahmen durch entsprechende Markierungen und Beschilderungen vorgesehen, um die Parksituation vor Ort – auch durch Schaffung zusätzlicher Parkangebote - zu verbessern und neu zu regeln:

- Beschilderung des Bereiches „Am Schwimmbad“, von der „Westicker Straße“ bis zur Straße „Am Ufer“ als Haltverbotszone (Details s. Abbildungen 1a bis 1c)
- Aufbringen von Parkmarkierungen im Bereich der Straße „Am Schwimmbad“, von der Einmündung „Westicker Straße“ bis „Am Koppelteich“ (s. Abbildung 1). Hierdurch werden u. a. zusätzliche Parkmöglichkeiten geschaffen.
- Schaffung zusätzlicher Parkflächen vor der Koppelteichhalle (s. Abbildung 2)
- Legitimierung von Gehwegparken im Teilbereich zwischen „Koppelstraße“ und „Am Ufer“ (s. Abbildung 3) durch entsprechende Beschilderung.

Der Vorschlag gem. Abbildung 2 sei u. a. bereits im Planungs- und Umweltausschuss im Zusammenhang mit der Vorstellung des Bauvorhabens „Seniorenwohnheim Am Koppelteich“ (ehem. Glückaufschule) vorgestellt worden, ergänzte Herr **Brüggemann**. Die Planung zu Abbildung 1 werde noch mit den Anwohnern differenziert abgestimmt.

*Anmerkung der Verwaltung:*

*Die Anwohner wurden im Vorfeld der Markierungsarbeiten schriftlich informiert.*

Zur Realisierung der vorgestellten Planung zu Abbildung 3 erkundigte sich Frau **Scharrenbach**, ob hier nicht ebenfalls eine Markierung vorgesehen sei. Ihr Einwand erfolgte in Anbetracht der Bestrebungen, den „Schilderwald“ abzubauen sowie der allgemeinen Wirkung von Schildern. Ihrer Meinung nach sei die Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme nochmal zu diskutieren. Sodann äußerte Herr **Diederichs-Späh** Bedenken zu den in Vorschlag zu Abbildung 1 zusätzlich geschaffenen Parkmöglichkeiten zwischen den Baumscheiben. Hintergrund sei der gerade an Wochenenden zu verzeichnende rege Busverkehr durch die Straße „Am Schwimmbad“ Richtung „Westicker Straße“. Hier könne es insbesondere Probleme bei Begegnungsverkehren aufgrund mangelnder Ausweichmöglichkeiten (Nischen) geben. Darüber hinaus sei absehbar zu erwarten, dass durch die Seniorenpflegeeinrichtung zusätzliche Busverkehre verursacht werden – dies habe sich zumindest am „Pastoratsfeld“ so ergeben. Er gab dies zu Bedenken.

Diese Begegnungssituation sei bei der Überplanung bedacht worden, entgegenete Herr **Neunert**. Es befänden sich nicht zwischen allen Baumscheiben markierte Parkflächen, sondern es seien Lücken gelassen worden. Seiner Einschätzung nach seien diesbezüglich keine Probleme zu erwarten. Auch bei Besichtigungen in der Örtlichkeit sei bereits unerlaubt zwischen den Baumscheiben geparkt worden. Somit stelle sich keine gänzlich neue Situation dar.

Herr **Margraf** regte an, ein Hinweisschild auf das Parkhaus am Bahnhof in dem Bereich anzubringen.

Da das Parkhaus bereits in den Morgenstunden ausgelastet sei, mache dies wenig Sinn, erklärte Herr **Brüggemann**. Aufgrund des Parkdrucks beabsichtige die Verwaltung jedoch, Handzettel mit Hinweisen zu weiteren Parkausweichmöglichkeiten im Umfeld an die dort Parkenden zu verteilen. Herr **Henning** berichtete, dass sich der Parkdruck im Umfeld des Krankenhauses in den Bereichen „Kämerstraße“ und „Mechelnkamp“ immens verstärkt habe. Probleme mit zugeparkten Bürgersteigen und Einschränkungen bei der Straßenreinigung per Kehrmaschine seien zu beobachten. Insbesondere Letzteres ärgere die Anwohner, die für die Straßenreinigung bezahlen. Er erkundigte sich, ob es Möglichkeiten gebe, die Parksituation zu verbessern und verträglich zu regeln.

Die Verwaltung werde dies Thema aufgreifen und die Situation im Umfeld des Krankenhauses analysieren, sagte Herr **Liedtke** zu.

Zu TOP 5.

Anbindung der neuen Gewerbeansiedlung Kampstraße 8 an die Kreisverkehrsanlage Nordenmauer / Nordstraße  
hier: Bericht der Verwaltung

Eingangs wies Herr **Lipinski** darauf hin, dass diese Planung bereits in der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses am 07.10.13 vorgestellt worden sei. Insofern solle im Rahmen dieser Sitzung auch der Straßenverkehrsausschuss entsprechend informiert werden.

Zunächst erklärte Herr **Liedtke**, dass zwischenzeitlich die Abrissgenehmigung für das Altbau „Hertie“ erteilt worden sei. Er informierte die Ausschussmitglieder, dass am 14.11.2013 eine öffentliche Abrissparty in dem Gebäude stattfinden werde, zu der auch die Parlamentarier herzlich eingeladen seien.

Anschließend erläuterte er die neue Erschließung des Parkdecks über die Kreisverkehrsanlage anhand eines Planes (s. Präsentation zu TOP 4 + 5, Seite 10). Die Funktionsfähigkeit sei mit einem Verkehrsgutachten nachgewiesen. Mit Blick auf die Vorbereitungen zum Abbruch finden derzeit bereits Arbeiten im Bereich unter der Spindel statt (Verlegung Verteilerkasten GSW).

Herr **Holtmann** zeigte sich erfreut, dass mit dem Start der Bauarbeiten zeitnah begonnen werde und damit eine Neuentwicklung des alten Hertie-Standortes erfolge. Er fragte nach, ob mit der Baumaßnahme verkehrliche Einschränkungen (Umleitungen, Sperrungen) verbunden sein werden. Zwar liege momentan der Bauantrag noch nicht vor, aber das Baugrundstück sei definiert und es sei auch schon im Vorfeld mit dem Bauherren bzw. Architekturbüro die Frage der Abwicklung der Baustelle besprochen worden, antwortete Herr **Liedtke**. Deshalb könne er aufgrund der derzeitigen Erkenntnisse die Aussage treffen, dass kaum Einschnitte in verkehrliche Abläufe auf den umliegenden Straßen durch die Baumaßnahme zu erwarten seien. Lediglich bei den Abbrucharbeiten im Bereich der Spindel, die in den Verkehrsraum hineinragen, könnten Sperrmaßnahmen im Rahmen der Sicherungspflicht partiell erforderlich werden.

Die LKW-Verkehre sollen im Rahmen des Baustellenmanagements so optimiert werden, dass die Beeinträchtigungen vertretbar blieben. Bezüglich der Anbindung der Auffahrt an den Kreisel erkundigte sich Herr **Diederichs-Späh**, ob es ein Konzept zur verkehrlichen Erschließung sowohl während der Bauphase als auch für die spätere Nutzungsphase gebe. Er stellte diese Frage auch unter dem Aspekt, dass der Kreisverkehr auch durch momentan wenig belastbare Äste wie z. B. Nordstraße, Ängelholmer Straße, verfüge und die Erschließung diese Bereiche dann ggf. höher belasten könne. Dies sei mit untersucht worden, führte Herr **Liedtke** aus. Das neue Parkdeck weise weniger Stellplätze aus, als das vorhandene. Signifikante Änderungen seien hinsichtlich des Verkehrsaufkommens nicht zu erwarten.

Zu TOP 6.

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

## **6.1 Mitteilungen der Verwaltung**

### **6.1.1**

Unter Bezugnahme auf Verkehrsstörungen im Bereich der B 233, teilte Herr **Brüggemann** mit, dass insbesondere an Wochenenden Probleme mit dem Verkehrsfluss im Bereich IKEA aufgetreten seien. Die Verwaltung habe dieses Problem aufgegriffen und die Möglichkeiten einer Änderung der Signalanlagensteuerung geprüft, um die verkehrlichen Abläufe in Zeiten mit hohen Verkehrsaufkommen zu optimieren. Im Ergebnis könne festgehalten werden, dass durch eine Anpassung der Steuerung die Abflusszeiten aus dem Kamen Karree im Bedarfsfall erweitert werden können. Zudem bestehe die Möglichkeit, durch einen qualifizierten Mitarbeiter der Signalanlagenfirma an besonders belasteten Wochenenden den Verkehrsablauf manuell über eine sogenannte „Polizeitaste“ zu regeln. Die Änderung der Steuerung erfolge mit Blick auf die Belastung der B 233 und werde entsprechend berücksichtigt bzw. angepasst. Die Verwaltung werde zeitnah diese Lösungsmöglichkeiten mit der Fa. IKEA besprechen und hoffe, dass sich auch bezüglich der Kostentragung eine Regelung finden werde.

*Hinweis der Verwaltung:*

*In Absprache mit IKEA wurden die beschriebenen Optimierungsmöglichkeiten (Steuerungsänderung, Polizeitaste) umgesetzt. Die Kosten wurden / werden durch die Fa. Ikea in vollem Umfang übernommen.*

### **6.1.2**

Herr **Lipinski** berichtete als Vertreter der Stadt Kamen in der ständigen Kommission für den öffentlichen Personennahverkehr über die Kommissionssitzung am 05.11.2013. Gegenstand dieser Sitzung sei der Nahverkehrsplan Kreis Unna gewesen. Dazu könne er mitteilen, dass die vom Planungs- und Umweltausschuss der Stadt Kamen beschlossene und dem Kreis Unna vorgelegte Stellungnahme der Stadt Kamen mit den Anregungen angenommen wurde. Ein Vorbehalt der Stadt Unna zur Verbindung Unna – Heeren-Werve sei in dieser Sitzung aufgehoben worden. Nunmehr werde der Nahverkehrsplan Kreis Unna dem Kreistag am 17.12.2013 zur Beschlussfassung vorgelegt.

## 6.2 Anfragen

### 6.2.1

Unter Bezugnahme auf aktuelle Pressemitteilungen erkundigte sich Herr **Standop**, ob sich zwischenzeitlich ein Investor für die ehemalige Polizeikaserne an der Dortmunder Allee gemeldet habe.

Interessensbekundungen von Investoren seien geäußert worden, so erklärte Herr **Brüggemann**. Die Verwaltung sei jedoch nicht legitimiert, diese öffentlich zu machen. Die Entwicklung sei zudem noch nicht konkret genug und noch ungewiss. Bei einem neuen Sachstand werde er informieren. Er bat um Verständnis, dass dies zu diesem Zeitpunkt noch nicht erfolgen könne.

### 6.2.2

Ebenfalls aus der Presse habe Herr **Standop** erfahren, dass ein aktueller Rattenbefall in der Villa Hammer Straße beobachtet worden sei. Er fragte nach, welche Eingriffsmöglichkeiten die Stadt Kamen habe, um dem entgegen zu wirken.

Herr **Brüggemann** sagte eine Klärung dieser Anfrage mit der Niederschrift zu.

*Die Verwaltung hat gefordert, geeignete Maßnahmen zur Rattenbekämpfung zu ergreifen. Weitere Beschwerden sind anschließend nicht bekannt geworden, so dass die Verwaltung davon ausgeht, dass das bestehende Problem behoben ist.*

### 6.2.3

Herr **Margraf** erinnerte an seine Anfrage bezüglich der Verkehrszahlerhebung im ÖPNV.

Zwischenzeitlich, so erklärte Herr **Breuer**, habe er die Anfrage mit der VKU besprechen können. Grundsätzlich erfolge alle 4 Jahre eine Zählung durch die VKU. Eine Herausgabe von Fahrgastzahlen in Gänze lehne die VKU jedoch ab. Es handele sich um sensible Unternehmensdaten, die ggf. auch von Konkurrenten genutzt werden könnten und damit der Vertraulichkeit unterlägen. Die Stadt Kamen habe jedoch als Miteigentümer die Möglichkeit, differenziert Zahlen für einzelne Linien bei der VKU anzufragen. Dies könne, falls gewünscht, für eine der nächsten Sitzungen vorbereitet werden.

### 6.2.4

Herr **Diederichs-Späh** hat der Presse entnommen, dass die energetische Sanierung der Astrid-Lindgren-Schule abgeschlossen sei. Dies wolle er zum Anlass nehmen, um sich zu erkundigen, in welcher Form eine Lärmoptimierung in den Klassenräumen im Rahmen der Maßnahmenumsetzung berücksichtigt worden sei. Als Bezugspunkt gab er den diesbezüglich vor 2 Jahren vorgelegten Antrag der CDU-Fraktion an. Damals sei zugesagt worden, dass auch dies im Rahmen von Sanierungen berücksichtigt werde.

Aus diesem Grunde habe die CDU-Fraktion den Antrag zurückgezogen. Nunmehr die Nachfrage - auch mit Blick auf die Stichworte „Grundschulkin-der“, „Inklusion“, „Integration“ - inwieweit diese Zusage bei der Umsetzung der Maßnahme Astrid-Lindgren-Schule berücksichtigt worden sei.

Inwieweit insbesondere bei Räumen mit spezifischer Nutzung (Technikräume, Werkräume) bauseits Lärmschutz vorhanden sei, könne er nicht beantworten, sagte Herr **Brüggemann**. Für Themenfelder wie Inklusion und Integration in Schulen seien andere Fachgremien federführend. Er sagte eine Prüfung der Anfrage und Information zu.

**B. Nichtöffentlicher Teil**

Zu TOP 1.

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

keine

Zu TOP 2.

Veröffentlichung von Tagesordnungspunkten der nichtöffentlichen Sitzung

entfällt

Herr **Lipinski** schloss die Sitzung um 20.15 Uhr.

gez. Lipinski  
Vorsitzender  
Planungs- u. Umwelt-  
ausschuss

gez. Müller  
Vorsitzende  
Straßenverkehrs-  
ausschuss

gez. Liedtke  
Schriftführer