



Stadt Kamen

Niederschrift

PUA

über die
1. Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses
am Montag, dem 27.01.2014
im Sitzungssaal II des Rathauses

Beginn: 17:00 Uhr
Ende: 19:55 Uhr

Anwesend

SPD

Frau Marion Dydych
Herr Dieter Hartig
Herr Hans-Dieter Heidenreich
Frau Renate Jung
Herr Klaus Kasperidus
Herr Martin Köhler
Herr Michael Krause
Herr Friedhelm Lipinski
Frau Ursula Müller
Herr Volker Sekunde
Herr Klaus Slomiany
Herr Udo Theimann
Herr Theodor Wältermann

CDU

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

Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Herr Klaus-Bernhard Kühnapfel
Frau Anke Schneider

DIE LINKE / GAL

Herr Axel Margraf

FDP

Frau Heike Schaumann

fraktionslos

Herr Dieter Kloß

Sachverständige Bürger gem. § 23 Abs. 2 Satz 3 DSchG NRW

Herr Karl-Heinz Stoltefuß

Sachverständige gem. Beschluss des Planungs- u. Umweltausschusses

Herr Heinrich Hellekemper

Ortsvorsteher

Herr Ulrich Klein

Verwaltung

Herr Matthias Breuer

Herr Reiner Brüggemann

Frau Monika Holtmann

Frau Ulrike Klein

Herr Uwe Liedtke

Herr Jens Neunert

Gäste

Herr Johannes Auge, B.A.U.M Consult GmbH

Herr Alfred Körbel, Firma plan lokal

Frau Stefanie Tack, Firma plan lokal

Entschuldigt fehlten

Herr Cetin Bahcekapili

Herr Thomas Blaschke

Herr Friedhelm Retzlaff

Auf die in der Niederschrift hingewiesenen Präsentationen aus der Sitzung am 27.01.2014 kann über das Ratsinformationssystem zugegriffen werden.

Herr **Lipinski** eröffnete die form- und fristgerecht einberufene Sitzung, begrüßte die anwesenden Ausschussmitglieder, Zuhörer/innen sowie den Vertreter der Presse und stellte die Beschlussfähigkeit fest. Änderungen zur Tagesordnung ergaben sich nicht.

A. Öffentlicher Teil

TOP	Bezeichnung des Tagesordnungspunktes	Vorlage
1	Einwohnerfragestunde	
2	Integriertes Handlungskonzept Heeren-Werve Sachstandsbericht des Büros plan-lokal GbR, Dortmund	
3	Erstberatung Kommunaler Klimaschutz im Rahmen der Kommunalrichtlinie Kommunaler Klimaschutz Bericht des Büros B.A.U.M. Consult GmbH, Hamm	
4	Neuaufstellung des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) - Beteiligung der in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen gem. § 10 Abs. 1 und 2 Raumordnungsgesetz (ROG) hier: Stellungnahme der Stadt Kamen	025/2014
5	Verkehrssituation in der Bahnhofstraße hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 16.01.2014	
6	Bauvorhaben im Stadtgebiet	
7	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

Fragen im Rahmen der Einwohnerfragestunde wurden nicht gestellt.

Zu TOP 2.

Integriertes Handlungskonzept Heeren-Werve
Sachstandsbericht des Büros plan-lokal GbR, Dortmund

Herr **Lipinski** begrüßte die beiden Referenten, Herrn Körbel und Frau Tack vom Büro plan-lokal aus Dortmund. Herr **Körbel** stellte zunächst das Büro plan-lokal vor und Frau **Tack** erläuterte die Einzelheiten zum Projekt „Integriertes Handlungskonzept Heeren-Werve“. Die Einzelheiten können der im Ratsinformationssystem hinterlegten Präsentation entnommen werden.

Herr **Lipinski** bedankte sich bei Frau Tack und Herrn Körbel für die Vorträge und stellte das Thema zur Diskussion.

Mit Blick auf die Altersstruktur im Stadtteil, erklärte Herr **Margraf**, sei es sinnvoll, den Ortsteil für jüngere Leute attraktiver zu machen. In diesem Zusammenhang erkundigte er sich nach der groben Zielrichtung der Planungen.

Frau **Scharrenbach** stellte fest, dass es im vergangenen Jahr zwischen dem Planungsbüro und der Verwaltung bereits eine erste Arbeitssitzung gegeben habe, in der Arbeitsschwerpunkte und Zeitplan festgelegt worden seien. Allerdings sei zu diesen Themenbereichen nicht vorgetragen worden. Aus der Presse sei lediglich zu entnehmen gewesen, dass insbesondere der Ortsteil Heeren überplant werden solle. Sie rege daher an, dass der Stadtrat und der Planungs- und Umweltausschuss bei der Festsetzung der Arbeitsschwerpunkte mit einbezogen werde und auch Werve bei diesen Planungen berücksichtigt werde.

Das Büro plan-lokal könne aufgrund seiner vielfältigen Projekte in anderen Städten in NRW einen breiten Vergleich ziehen, stellte Herr **Kissing** fest. Er fragte daher nach, was dem Planungsbüro bezüglich der Charakteristika des Stadtteiles Heeren-Werve aufgefallen sei. Gehe es bei der Untersuchung um die Aufarbeitung touristischer Punkte oder um die allgemeine Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen oder eher um die Verbesserung von Einkauf und Einzelhandel.

Herr **Heidenreich** erkundigte sich nach der Form der Gespräche, die mit den Bürgern geführt werden sollen. Werde nach Interviewplänen vorgegangen oder werde das freie Gespräche gesucht. Würden Checklisten und Fragestellungen zum Einsatz kommen, die schon an anderen Orten eingesetzt worden seien, um vergleichende Werte zu erzielen oder werde eine individuelle Befragung durchgeführt werden.

Herr **Körbel** nahm zu den gestellten Fragen dahingehend Stellung, dass er zunächst die Zielrichtung erläuterte. Bisher sei lediglich eine Außenbetrachtung des Stadtteiles Heeren-Werve vorgenommen worden. Demnächst komme noch der Blick innen, also der der Bürger /innen hinzu. Erst im Rahmen einer Gesamtbetrachtung aus diesen beiden Perspektiven werde eine mögliche Zielrichtung klar.

Es gehe bei Stadterneuerungsprozessen immer darum, die Lebensqualität zu erhalten. Außerdem seien Änderungen der demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen und im Rahmen der Überlegungen einer zukünftigen Entwicklung zu bewerten und einzubeziehen. Zunächst würden sorgfältige Analysen im Hinblick auf die Qualitäten und Quantitäten und das Wohlfühlen der Bürger im Ort durchgeführt. Darauf aufbauend könnten sich erste Zielformulierungen bis hin zum Leitbild entwickeln.

Im Weiteren stellte er klar, dass bei dem ersten Abstimmungsgespräch mit der Verwaltung lediglich formale Dinge, wie z.B. Datenzugang und -abgleich, der Erhalt von Luftbildern und Statistiken und ein Zeitplan abgesteckt worden seien. Zielrichtungen seien nicht besprochen. Diese würden sich insbesondere erst im engen Dialog mit den Bewohnerinnen und Bewohnern sowie den Multiplikatoren (u. a. Vereine, Verbände, Organisationen) im Stadtteil ergeben. Das Planungsbüro plane eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung. Zunächst erfolgen Gespräche mit den Schlüsselpersonen/Multiplikatoren des Ortsteiles. In einem weiteren Schritt werde mit den Bürgerinnen und Bürgern ein öffentlicher Spaziergang vor Ort durchgeführt werden, der sich erfahrungsgemäß großer Resonanz erfreue. Im Rahmen der Beteiligungsverfahren und des damit intensiven Austausches mit den Beteiligten vor Ort werde ein Konzept entwickelt, in dem sich viele Bürgerinnen und Bürger wiederfinden würden. Es sei wichtig, dass der Entwicklungsprozess vor Ort mitgetragen werde.

Frau **Tack** ergänzte, dass die Bürgerbefragungen anhand eines Interviewleitfadens durchgeführt und protokolliert würden. Zum Zeitplan erläuterte sie, dass beabsichtigt sei, im Jahre 2014 das Konzept fertig zu stellen. Ggf. sei es möglich, zum Ende des Jahres bereits ein integriertes Handlungskonzept zu beschließen. Danach könne die Einbringung des Handlungskonzeptes mit entsprechenden Maßnahmen ins Städtebauförderprogramm erfolgen. Der beauftragte Untersuchungsraum erstreckte sich auf den gesamten Ortsteil Heeren-Werve.

Herr **Margraf** stellte fest, dass die Einbindung des Einzelhandels äußerst wichtig sei und fragte in diesem Zusammenhang nach, ob es vorwiegend um die Förderung des bestehenden Einzelhandels gehe oder eher um die Erweiterung des Einzelhandels durch Neuzugänge.

Eine Aussage dazu, erklärte Herr **Körbel**, könne er noch nicht treffen. Gerade mit Blick auf den demografischen Wandel sei die Versorgung vor Ort sicherzustellen. Aufgabe der Kommune sei es, entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen, die dies ermöglichen.

Auf Nachfrage von Herrn **Kasperidus** erklärte Herr **Körbel**, dass die Erhebungen und Erkenntnisse aus dem bereits vorliegenden Handlungskonzept Wohnen in die Untersuchung einbezogen würden.

Herr **Brüggemann** wies nochmal ausdrücklich darauf hin, dass eine breite öffentliche Beteiligung von der Verwaltung ausdrücklich angestrebt werde. Vor diesem Hintergrund sei das Büro plan-lokal ausgewählt worden. Die breite Öffentlichkeitsbeteiligung sei ein fester Bestandteil im Rahmen der Konzepterarbeitung durch dieses Planungsbüro. Zu den Einwänden von Frau Scharrenbach erwiderte Herr Brüggemann, dass nach dem Ortsteilspaziergang und den Gesprächen mit den Ortsvorstehern, Ortsheimatpflegern, Kirchengemeinden, Siedlergemeinschaften, Vereinsvorsitzenden etc. sich etwas ergeben werde, aus dem man einen Arbeitsauftrag und Maß-

nahmenkatalog entwickeln könne. Man sei ergebnisoffen und es sei abzuwarten, ob alle Anregungen umgesetzt werden könnten. Zur Frage der Zeitachse hoffe die Verwaltung, dass ggf. zur späten Sommerpause ausreichende Erkenntnisse vorliegen würden, um Maßnahmen für 2015 und Folgejahre im Haushalt zu etatisieren. Er sei überzeugt, dass man überzeugende Planungen vorlegen werde, die am Ende das Qualitätssiegel einer Förderung finden werden.

Zum Themenbereich Verkehr erkundigte sich Herr **Diederichs-Späh**, ob nur der innerörtliche Ortsteilverkehr Berücksichtigung finde oder auch die Verkehrsbelastungen aus den großen überörtlichen Straßen (wie z. B. Werwer Mark und Heerener Straße) einfließen würden. Bei der Betrachtung des Untersuchungsgebietes werde es sicherlich auch Interaktionen mit den angrenzenden Ortsteilen, wie Bönen und Südkamen, geben, so dass er sich die Frage der örtlichen Abgrenzung stelle.

Zur Frage des Untersuchungsgebietes erläuterte Herr **Körbel**, dass die Städtebauförderung eine Gebietskulisse verlange, somit eine klare räumliche Abgrenzung erfolgen müsse. Diese soll zweckdienlich sein und möglichst alle geplanten Projekte umfassen. In Bezug auf Wirkungen und Effekte werde über die Grenze des Förderbereiches hinausgedacht, da sich die Menschen nicht an den Stadtteilgrenzen, sondern an ihren Lebensbeziehungen orientieren würden. Es sei ausgeschlossen, Fördermaßnahmen für Südkamen oder Bönen einzubeziehen. Außerhalb des Fördergebietes könne keine Förderung erfolgen. Des Weiteren seien Art und Umfang der Förderung vom jeweiligen Förderprogramm abhängig. Die Abstimmung mit der Bezirksregierung über die Förderhorizonte und den Förderetat bleibe abzuwarten.

Von Interesse seien verkehrliche Themen soweit sie örtliche Belange seien. Im Rahmen der Städtebauförderung seien verkehrliche Belange nur bedingt zu berücksichtigen (z. B. Wohnumfeldmaßnahmen). Bei der Stadtteilentwicklung gehe es vorrangig um Fuß- und Radverkehre und um Ziel- und Quellverkehre, die sich im Ort bewegen. Die Verkehre die hierüber hinausgehen, mögen eine Belastungen für den Ort darstellen, seien aber wahrscheinlich mit örtlichen Maßnahmen nicht zu lindern. Geringe Einflussmöglichkeiten seien gegeben, wenn z.B. das Landesstraßenbauamt Entscheidungsträger sei.

Herr **Brüggemann** ergänzte, dass Verkehrsräume in bestimmten verdichteten Bereichen analysiert werden sollen, um evtl. eine veränderte Zuordnung der Verkehrsräume zu erreichen.

Allerdings könne nicht das Verkehrsnetz beeinflusst werden, erwiderte Herr **Körber**. Beeinflussen könne man z.B. Verkehrsströme an Schulen, indem man die Bürger darauf aufmerksam mache, die Kinder nicht alle mit PKWs zur Schule zu fahren.

Herr **Margraf** stellte fest, dass Heeren-Werve ein historisch geprägter Stadtteil mit zahlreichen Denkmälern sei und fragte nach, ob dadurch die Möglichkeiten eingeschränkt seien.

Dieser Umstand könne sowohl als Einschränkung aber auch als Qualität gewertet werden, erläuterte Herr **Körber**. Im Rahmen des Denkmalschutzes könnten ggf. Fördermittel akquiriert werden, die zusätzlich zu Städtebaufördermitteln eingesetzt werden könnten.

Er sehe darin eher eine Qualität als eine Restriktion.

Herr **Lipinski** begrüßte abschließend, dass sich das Planungsbüro bereits intensiv mit dem Gebiet beschäftigt habe. Das vorgestellte Konzept sei überzeugend und mache klar, dass der Bürger keine Angst haben müsse, dass ein Konzept übergestülpt werde. Er freue sich auf die nächsten Treffen mit plan-lokal.

Zu TOP 3.

Erstberatung Kommunalen Klimaschutz im Rahmen der Kommunalrichtlinie
Kommunalen Klimaschutz
Bericht des Büros B.A.U.M. Consult GmbH, Hamm

Herr **Auge**, Geschäftsführer des Büros B.A.U. H., trug zum Thema „Initialberatung Klimaschutz in der Stadt Kamen“ vor. Die Inhalte des Vortrages können der im Ratsinformationssystem hinterlegten Präsentation entnommen werden.

Herr **Lipinski** bedankte sich bei Herrn Auge für den interessanten Vortrag und gab die Diskussion frei.

Frau **Scharrenbach** erklärte, dass ihre Fraktion das Thema Klimaschutz sehr ernst nehme und daher als Initiator frühzeitig eine Beschlussfassung dazu auf den Weg gebracht habe. Mit der heutigen Initialberatung seien inhaltlich einige Punkte formuliert worden, die man bereits begründet habe. Eine diesbezügliche Verständigung mit der SPD-Fraktion habe jedoch leider nicht gelingen können. Beispielhaft nannte sie aufgegriffene Themenfelder wie Stadtstruktur und Stadtökonomie, Entwicklung von Potentialen für eine klimafreundliche Flächennutzung und für eine klimagerechte Bauleitplanung, wirksame Öffentlichkeitsarbeit, klimafreundliches Beschaffungswesen in der Verwaltung, Förderung von Energieeinsparkonzepten in Schulen und Kitas, energetische Sanierung von öffentlichen Gebäuden und die verbesserte Durchgrünung im Stadtgebiet. Der Ansatz der CDU-Fraktion sei weitergehend gewesen, als sich nur auf Energieziele zu konzentrieren. Zum Thema Mobilität würden seit kurzem die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung vorliegen. Hieraus habe sich ergeben, dass knapp 70% aller Kurzstrecken in Kamen mit dem Auto gefahren würden. Hieraus ergebe sich sicherlich ein besonderer Ansatzpunkt im Rahmen der Förderung der Nahmobilität auch für die Zukunft. Durch die Initialberatung habe man erreicht, dass sich die Beteiligten innerhalb der Stadtverwaltung an einen Tisch setzen, um sich über Möglichkeiten auszutauschen. Für die CDU-Fraktion stelle sich nunmehr die Frage, inwieweit die Verwaltung einen Förderantrag für weitere Fördermittel für die Erstellung eines Kamener Klimaschutzkonzeptes beantragen werde.

Herr **Liedtke** erläuterte, dass es sowohl für die Initialberatung als auch für die Entwicklung eines Klimaschutzkonzeptes Ratsbeschlüsse gebe. Diesem Sachverhalt entsprechend werde die Verwaltung fristgerecht einen Förderantrag stellen.

Frau **Schaumann** erfragte bei Herrn Baum konkrete Maßnahmen, außer der energetischen Sanierung, die eine Stadt wie Kamen vollziehen könnte, um der konkreten CO₂ Einsparung näher zu kommen.

Herr **Baum** erläuterte, dass trotz aller KfW-Programme und günstiger Zinsen die Sanierungsquote im Altbestand nach wie vor bei unter 1% liege.

Es sei erforderlich, neue Wege zu finden, um die Bereitschaft zur Umsetzung energetischer Maßnahmen zu fördern. Möglich seien die gezielte Ansprache von Zielgruppen (z. B. Siedlergenossenschaften) und die Kooperation mit Partnern vor Ort, wie z.B. der Verbraucherberatung und der Kreishandwerkerschaft. Im Bereich Industrie und Gewerbe sei es möglich durch Beratungsangebote gezielt Effizienzpotentiale aufzuzeigen. Schlussendlich seien Instrumente wie Kommunikation, Vernetzung und Darstellung der guten Fördersituation dienlich.

Frau **Dyduch** erläuterte, dass im Zusammenhang mit dem Handlungskonzept Wohnen geprüft werde, Anreize an private Eigentümer zur energetischen Sanierung der Immobilien zu geben (z. B. unter Mithilfe und Gewinnung von Partnern wie der Sparkasse oder Volksbank). Sie verstehe ein Klimaschutzkonzept als einen längerfristig angelegten Prozess, der eine nachhaltige Wirkung auslöse. Insofern halte sie 2015 für sehr ambitioniert. Vielmehr sei dies ein stetiger Prozess, der immer wieder der Prüfung und Anpassung bedürfe. Sie wünsche sich auch die Entstehung einer Gemeinschaft auf Kreisebene. Sie wisse, dass z.B. die Stadt Schwerte auch an einem Konzept arbeite. Frau Dyduch fragte in Bezug auf die Fördergelder, für welchen Teil und für welchen Zeitraum diese Fördergelder bewilligt würden.

Herr **Auge** erläuterte, dass es im Jahr 2015 konkret um die Erstellung des Konzeptes gehe. Ab Bewilligung der Fördergelder sei das Klimaschutzkonzept innerhalb von 12 Monaten zu erstellen. Es umfasse verschiedene Themenbereiche und beziehe sich auf verschiedene Zielgruppen. Möglichkeiten, Effekte und Potentiale seien zu untersuchen und aufzugreifen. Das Konzept solle dazu dienen, Weichen zu stellen und Lücken sowie ungenutzte Potenziale aufzuzeigen. Es handele sich um ein strategisches Papier zum Klimaschutz. Die Umsetzung des Konzeptes stelle dagegen eine Daueraufgabe dar.

Zur Anregung von Herrn **Margraf**, durch gezielte Schulungen für einen verantwortungsvollen Umgang mit Energie zu sensibilisieren, erklärte Herr **Auge**, dass dies ein wichtiges Handlungsfeld darstelle. Schulung und Bildung, insbesondere schon bei Kindern, seien extrem wichtig und erhöhen die Bereitschaft, sich mit diesem Thema auseinander zu setzen. Letztlich sollte sich jeder unwohl fühlen, wenn er Energie verschwende. Umdenken sei auf vielen Ebenen erforderlich und die Themenfelder zahlreich und vielfältig. Insofern seien in jedem Klimaschutzkonzept Schwerpunktthemen festzulegen, erläuterte Herr Auge.

Herr **Diederichs-Späh** erläuterte, dass aus seiner Erfahrung die Akzeptanz im Bereich der Sanierung von Wohngebäuden im Altbestand sehr gering sei. Es sei dringend erforderlich, die Energieberatung zu zentralisieren und zu verbessern. Verschiedene Energieberater würden bei der Bewertung eines Gebäudes zu völlig unterschiedlichen Sanierungsvorschlägen kommen, bis hin zur Falschberatung. Dies führe bei Wohnungseigentümern ggf. zu Unsicherheiten und Zweifeln, so dass diese sich gegen eine Sanierung entscheiden können.

Auch für die Erreichung des Zieles bis 2020, Neubauten in Passivhausbauweise zu bauen, sei noch viel Überzeugungsarbeit, auch durch Fachfirmen und Architekten, zu leisten.

Herr **Auge** bestätigte, dass die Qualität der Energieberatung einen wichtigen Stellenwert habe.

Er berichtete von Energieberatungsagenturen (z.B. eza! Allgäu), die klare Kriterien formulieren und im Beraterwesen ein Qualitätswesen eingeführt hätten. Die Stadt Dortmund baue derzeit auch ein solches System auf.

Herr **Sekunde** habe dem Vortrag von Herrn Auge entnommen, dass die Wirtschaft einen wesentlichen Bestandteil an der Klimabilanz habe. Bei der Vertiefung von Handlungsschwerpunkten sei jedoch nicht deutlich geworden, inwieweit die Wirtschaft, auch bei der Bilanzierung und Potentialanalyse, eine Rolle spielen werde.

Herr **Auge** erläuterte, dass die verschiedenen Zielgruppen betrachtet worden seien. Es gebe in Kamen einige Großunternehmen, mit denen man den Dialog führen sollte. Kleinteilige, mittelständige Strukturen würden nicht den Hauptschwerpunkt eines kommunalen Klimaschutzkonzeptes bilden, würden aber trotzdem berücksichtigt werden. Hierbei biete sich vielleicht eher die Nutzung vorhandener Strukturen an, wie z. B. die Kreishandwerkerschaft, überregionale Abdeckung durch den Kreis Unna, die WFG o. ä.

Herr **Kissing** sprach noch das Thema Investoren an, denn wer Energie einsparen wolle, müsse investieren. Es lohne sich jedoch auch bei guter Energieberatung nicht, eine Bestandssanierung in Privathäusern aus den 60er oder 70er-Jahren vorzunehmen. Bei einer rein betriebswirtschaftlichen Betrachtung sei es günstiger, höhere Öl- oder Gaspreise zu bezahlen. In diesem Zusammenhang müsse sich die Steuergesetzgebung dahingehend ändern, dass die Investitionen in Privathäusern in den Folgejahren abgeschrieben werden könnten, so wie es das in der Vergangenheit bereits schon gegeben hätte. Solange diese Steuervergünstigungen nicht eingeführt würden, sei es pure Theorie, über energetische Sanierung im Altbestand zu sprechen.

Herr **Heidenreich** schloss sich den Äußerungen von Herrn Kissing an und stellte fest, dass es eine zentrale Frage sei, wie man Immobilieneigentümer, die eigentlich nicht investieren wollen, weil es sich nicht lohne oder sie bereits zu alt seien, motivieren könne. Anreize seien zu schaffen. Das Klimaschutzkonzept allein reiche da nicht aus. Möglicherweise nutze ein Anderer, der die Investition finanziere, steuerliche Vorteile. Hier denke er z.B. an das Modell, dass der Energieversorger selbst dafür Sorge, dass die Energiekosten geringer werden und diese Einsparung zur Rückzahlung des notwendigen Kapitalbedarfs verwendet werde. Er rege an, dass die Energieversorger mit den staatlichen Stellen über solche Konzepte nachdenken sollten. Querdenken sei hier gefragt.

Herr **Auge** gab zu bedenken, dass in ein Klimaschutzkonzept lediglich die Fragen einbezogen werden könnten, die auch aus städtischer Sicht realisierbar seien. Ein Bewusstseinswandel sei erforderlich, der hier vor Ort angestoßen werden könne. Daher sei es erforderlich, sich eine gemeinsame Strategie zu überlegen und dieses Ziel gemeinsam zu verfolgen.

Herr **Lipinski** dankte Herrn Baum für seine Ausführungen. Im Mittelpunkt müsse die Zielorientierung stehen. Bis zu einer endgültigen Abstimmung werde es sicherlich noch weitere Veranstaltungen geben, die den Klimaschutz zum Thema hätten. Heute habe es sich um eine Auftaktveranstaltung gehandelt. Am Ende würde ein beschlossenes Klimaschutzkonzept mit konkreten Zielsetzungen und Handlungsrahmen stehen.

Zu TOP 4.
025/2014

Neuaufstellung des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) - Beteiligung der in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen gem. § 10 Abs. 1 und 2 Raumordnungsgesetz (ROG)
hier: Stellungnahme der Stadt Kamen

Herr **Liedtke** wies auf die umfassende Beschlussvorlage hin, die inhaltlich in wesentlichen Punkten mit den Städten und Gemeinden im Kreis Unna abgestimmt worden sei. In den anderen Städten und Gemeinden seien die Vorlagen in den Grundintentionen identisch.

Frau **Schaumann** merkte an, dass die Vorranggebiete für die Windenergienutzung kritisch zu sehen seien, da sie sich mit dem Artenschutz überschneiden würden.

Herr **Kühnapfel** zeigte sich hocheifrig über die umfangreiche und fachlich fundierte Beschlussvorlage. Die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN werde dieser Beschlussvorlage auch zustimmen. Allerdings habe er noch Anmerkungen zu einigen Punkten.

Zum Punkt Klimaschutzziel führte Herr Kühnapfel aus, dass das Klimagesetz mit seiner Zielsetzung noch nicht vorliege. Daher müsse nochmal ein verkürztes Beteiligungsverfahren für die Kommunen nachgeschoben werden, wenn die Schutzziele geklärt seien.

In Bezug auf den Punkt „Siedlungsraum“ gebe es viele Schwachpunkte, weil keine verbindlichen, landesweit gültigen Ziele von dem Auftraggeber des Landesentwicklungsplanes formuliert worden seien.

Die Kritik an der Rücknahme von Siedlungsflächenreserven werde durch die Fraktion nicht so dramatisch gesehen. Es sei sinnvoll, wenn Flächen lange nicht gebraucht worden seien oder nicht vermarktet seien, auf diese zu verzichten. In Kamen seien auch nicht viele Flächen hiervon betroffen. Bezüglich des „5-ha-Zieles“ stimme Herr Kühnapfel mit der Einschätzung der Verwaltung überein, dass es sich bei der Festlegung dieser Größe um eine beliebige Zahl handle. Eine solide Begründung müsse erfolgen. Grundsätzlich sei jedoch die Festlegung einer solchen Zahl aufgrund der schrumpfenden Bevölkerung sinnvoll.

Das Ziel, mit den bestehenden Siedlungen nicht so nahe an Gewerbegebiete heranzurücken, werde als sehr wichtig angesehen. Nur so könne man eine Bauzersiedelung in der Außenbereichslandschaft eindämmen bzw. reduzieren. Ein ähnlicher Fall entstehe zurzeit im Hemsack, wo ein Wohnbaugebiet in direkter Nähe zu einem Gewerbegebiet entwickelt werde. Sicherlich werde es dort emissionsschutzrechtliche Probleme geben, jedoch solle an dem grundsätzlichen Ziel, kompakt an Siedlungsräume angrenzend zu bauen, festgehalten werden.

Herr **Liedtke** erwiderte, dass es sich bei dem Bereich Hemsack um eine völlig andere Konstellation handle. Die Vorlage betreffe völlig neue Flächen, die entwickelt würden und nicht solche, wie im Hemsack. Das Thema Siedlungsflächenrücknahme sei aus seiner Sicht ein durchaus wichtiges Thema, was Kamen jedoch nicht sehr betreffe. Insbesondere verwies er auf die Planungshoheit der Kommunen. Hierbei handle es sich um ein sensibles Gut, insbesondere für Stadtplaner. Allerdings sei bereits angekündigt worden, in diesem Ausschuss über das Thema Siedlungsflächenrücknahme im Zusammenhang mit der Wohnflächenentwicklung und dem Handlungskonzept Wohnen in Kamen zu sprechen.

Frau **Scharrenbach** stellte für die CDU-Fraktion fest, dass sie dieser Vorlage, allerdings mit einigen Einschränkungen, so wie sie Herr Kühnapfel bereits ausgeführt habe, zustimmen werde. Die Analyse gehe davon aus, dass in einzelnen Regionen des Landes Nordrhein-Westfalen die Bevölkerung um mehr als 10 % abnehmen werde und man deshalb auch landesplanerisch aktiv werden müsse. Dieses werde insbesondere für den Kreis Unna und auch für die Stadt Kamen gelten. Deutlich nachteilig bei diesem Landesentwicklungsplanentwurf von Seiten der Landesregierung sei, dass hier mit der Ankündigung einer Methode einer landeseinheitlichen Siedlungsflächenbedarfsanalyse gearbeitet werde, diese Methode aber gar nicht fest stehe und infolge dessen Städte, so wie Kamen, überhaupt nicht wissen, was auf sie zukomme. Die Verwaltung habe allerdings in ihrer Stellungnahme geschrieben, dass es derzeit keine landeseinheitliche Methode zur Ermittlung der Bedarfe gebe. Der Regionalverband Ruhr habe als einzige Regionalplanungsbehörde ein Siedlungsflächenmonitoring, an dem auch die Stadt Kamen angeschlossen sei, welches regelmäßig fortgeschrieben werde. Dem Grunde nach hätte sich aus einer Darstellung der Ergebnisse dieses Siedlungsflächenmonitorings schon sehr konkret ergeben, dass die Entwicklung der Gewerbefläche Barenbräuker als nicht realistisch betrachtet werde. Insofern käme eine solche Fläche für einen potentiellen Flächentausch in Frage. Insgesamt werde deutlich, dass der neue Landesentwicklungsplan künftig mehr auf Bedarfe abstellen wolle. Die zentrale Frage, wer am Ende diese Bedarfe definiere, sei noch völlig ungeklärt. Bezüglich der Wohnbauflächen werde man in diesem Planungsausschuss schneller eine Einigung erzielen als bei Gewerbeflächen. Aus Sicht der CDU-Fraktion bestehe bei den Gewerbeflächen ein deutliches Aufholpotential. Einige Kommunen im Kreis Unna würden noch zügig in diesem Jahr versuchen, neue Industrie- und Gewerbegebiete auszuweisen, weil sie befürchten würden, dass sie durch diesen Landesentwicklungsplan in ihrem Handlungsmöglichkeiten deutlich beschränkt werden würden. Deshalb mache es Sinn, dass sich dieser Planungsausschuss sehr dezidiert mit Gewerbe, Gewerbeflächenentwicklung und Reaktivierung auseinandersetze. Was das implizierte 5-ha-Ziel angehe, so lehne die CDU-Fraktion die Formulierung aus der Stellungnahme ab. Die CDU-Fraktion halte diese Regelung vor dem Hintergrund, dass Flächen nicht frei verfügbar und nicht vermehrbar seien, für sinnvoll. Die langfristige Forderung von Rot-Grün, zu einem Netto-Null-Verbrauch zu kommen, sei eher unrealistisch. Daher werde diese Forderung abgelehnt.

Die CDU-Fraktion hätte es begrüßt, wenn die Verwaltung im Bereich Siedlungsraumentwicklung ausdrücklich nochmal aufgenommen hätte, dass auch Fördermittel zur Brachflächenreaktivierung, gerade im gewerblichen Bereich, zur Verfügung gestellt würden. Ihre Fraktion habe bereits mehrfach aufgerufen, dass die Vermarktung leer stehender Gewerbeflächen in Kamen intensiver begleitet werden müsse, da dort enorme Flächenpotentiale einfach brach liegen würden.

Die Formulierung der Verwaltung, dass man die Aufnahme des Klimaschutzplanes in den LEP-Entwurf ablehne, halte die CDU-Fraktion aus ihrer Sicht für richtig, weil einerseits der Klimaschutzplan gar nicht konkret vorliege und andererseits über das Klimaschutzgesetz in Anwendung des künftigen Klimaschutzplanes die Kommunen in erheblicher Weise gebunden würden in ihrer grundgesetzlich garantierten Selbstbestimmung. Zusammenfassend erklärte sie, dass die CDU-Fraktion den Punkt der Stellungnahme bezüglich der ablehnenden Haltung zur Zielformulierung 6.1 -10 „Flächensparende Siedlungsentwicklung“ bezogen auf das implizierte 5-ha-Ziel ablehne. Diese Regelung werde von der CDU entgegen der Stellungnahme der Verwaltung als sinnvoll erachtet.

Trotzdem werde dieser Stellungnahme der Verwaltung zugestimmt werden, weil sie in weiten Teilen den richtigen Weg weise.

Ergebnis des Mitwirkungsverbot nach § 31 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der derzeit gültigen Fassung.

Es erklärte sich kein Ausschussmitglied für befangen.

Beschluss:

Der Planungs- und Unterausschuss der Stadt Kamen beschließt die nachstehende Stellungnahme zum Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Die Stellungnahme ist der Staatskanzlei NRW zuzuleiten.

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen

Zu TOP 5.

Verkehrssituation in der Bahnhofstraße
hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 16.01.2014

Auf Nachfrage von Herrn **Lipinski** verzichtete Frau **Scharrenbach** auf eine Antrags erläuterung.

Herr **Liedtke** nahm zu denen im Antrag gestellten Fragen wie folgt Stellung:

Die Jahresmessergebnisse 2013 des von der Bezirksregierung/Landesumweltamt eingerichteten Passivsammlers im Bereich der Bahnhofstraße würden noch nicht vorliegen. Er sagte zu, dass nach Erhalt der Werte diese kommuniziert würden.

Neben der städtebaulichen Verbesserung hätten sich die Verkehre in der Bahnhofstraße dahingehend verändert, dass deutlich weniger LKW- bzw. Schwerlastverkehr dort vorherrsche. Der Großteil der Lastkraftwagen fahre über die Poststraße, den Netzschluss Innerer Ring. Gleiches gelte für die Busverkehre. Mindestens die Hälfte der Busse, die früher über die Bahnhofstraße gefahren seien, würde jetzt die Poststraße nutzen. Aufgrund der nicht unbedeutenden Bushaltestelle „Stadthalle“ würden allerdings immer noch ca. 4 Busse pro Stunde die Bahnhofstraße passieren. Aufgrund der „Rendezvous-Verkehre“ an der Haltestelle „Markt“ könne es dazu kommen, dass mehrere Busse hintereinander auf der Bahnhofstraße fahren würden. Außerdem werde die Verwaltung auf die VKU einwirken, die Busse – soweit wie möglich - über die Poststraße zu führen (Beispiel: S 80 bediene die Haltestelle „Stadthalle“ nicht, fahre aber durch die Bahnhofstraße).

Bezüglich der LKW-Verkehre sei, auch nach Gesprächen mit Anwohnern vor Ort, letztmalig Mitte Dezember, festgestellt worden, dass immer noch einige Lastkraftwagen die Bahnhofstraße nach Abfahrt von der Hochstraße nutzen würden. Wesentliche Gründe hierfür seien die gewohnten Fahrbeziehungen und die noch nicht auf die aktuelle Verkehrsführung umgestellten Navigationssysteme. Die Beschilderung „Durchfahrt verboten für LKW – Anlieger frei“ könne noch vergrößert und damit die Sicht darauf verbessert werden. Außerdem solle die „Anlieger-frei“-Regelung entfernt werden, um die Fahrrelationen aus Richtung Osten und von der Hochstraße kommend komplett für LKW zu sperren.

Es verbleibe allerdings bei der Zufahrtsmöglichkeit für LKW als Anlieger aus Richtung Westen. Die Bahnhofstraße in eine Einbahnstraße umzuwidmen, sei keine Option für die Verwaltung, da dies nicht funktional sei. Auch die Anlieger hätten sich mehrheitlich gegen eine Einbahnstraßenregelung ausgesprochen. Der ADFC habe angeregt, die Bahnhofstraße zu einer Fahrradstraße zu machen. Das Ziel, erhebliche Verkehre aus der Bahnhofstraße herauszunehmen, sei durch den Netzschluss innerer Ring erreicht worden. Eine Optimierung sei sicherlich noch möglich und werde auch in der beschriebenen Form noch durchgeführt werden.

Herr **Breuer** erläuterte, dass in Kamen bereits Fahrradstraßen existieren würden und daher die Thematik bekannt sei. Eine Fahrradstraße würde dazu führen, dass der Fokus dieser Straßennutzung mehr zum Fahrrad verschoben würde. Der ADFC habe in seinem Antrag geschrieben, dass Kraftfahrzeugführer nur noch geduldet seien. Wenn man die Fahrradstraße einrichte, könne es dazu führen, dass sich Verkehre nochmals andere Wege suchen würden. Die neue Straßenverkehrsordnung einschließlich der Verwaltungsvorschrift eröffne grundsätzlich die Möglichkeit, Fahrradstraßen einzurichten. Gespräche dazu werde die Verwaltung mit der Polizei, VKU und dem Kreis Unna noch führen. Bei der Meinungsbildung werde auch die Bedeutung der Errichtung einer Fahrradstraße für die umliegenden Verkehre berücksichtigt. Er hoffe, dass bis zum Sommer 2014 eine Entscheidung getroffen werden könne.

Herr **Margraf** widersprach den Ausführungen von Herrn Liedtke in Bezug auf die von den LKW-Fahrern genutzten Navigationsgeräte. Die LKW-Fahrer würden meistens die deutlich preiswerteren Navigationssysteme für PKW nutzen, die eben nicht die Durchfahrtsverbote für LKW anzeigen würden. Es liege somit nicht an den veralteten Karten in den Navigationsgeräten.

Auf Nachfrage von Herrn **Margraf** erläuterte Herr **Liedtke**, dass das Schild „Durchfahrtsverbot für LKW-Anlieger frei“, nicht für Busse gelte.

Herr **Margraf** regte an, das Verbotsschild auf Busse zu erweitern.

Der Verwaltung gehe es darum, mit der VKU nach Optimierungsmöglichkeiten zu suchen, erwiderte Herr **Liedtke** und nicht den ÖPNV gänzlich aus der Bahnhofstraße zu verbannen. Der wesentliche Grund für den Netzschluss Innerer Ring und Optimierung des Bahnhofsumfeldes sei die Attraktivierung und Beschleunigung des ÖPNV gewesen. Erneut sei zu prüfen, ob die S80 auch ohne nennenswerten Verlust über die Poststraße fahren könne.

Herr **Diederich-Späh** erkundigte sich nach den von dem Anwohner der Bahnhofstraße Herrn Holzer, im Rahmen der Einwohnerfragestunde des Planungs- und Umweltausschusses am 11.11.2013 vorgetragene Schäden an den Gebäuden, ob mittlerweile die Ursachen bekannt seien und ggf. Abhilfe geschaffen worden sei.

Mit Herrn Holzer sei ein Gespräch geführt worden, antwortete Herr **Liedtke**.

Herr **Neunert** ergänzte, dass noch eine Kante zwischen Ausfahrt Kreisverkehr und Einfahrt Bahnhofstraße verringert werde und ein defektes Pflaster im Rahmen der Gewährleistung repariert werde.

Dieses Arbeiten könnten jedoch erst bei einer durchgängigen Außentemperatur von über 5 Grad Celsius ausgeführt werden.

Herr **Liedtke** führte aus, dass es im Vorfeld der Umbaumaßnahmen in der Bahnhofstraße eine Beweissicherung über einen externen Sachverständigen/Gutachter gegeben habe. Nach Abschluss der Maßnahmen sei ebenfalls eine Abschlussaufnahme mit Dokumentation erfolgt. Sollten Schäden auftreten, die durch die baulichen Aktivitäten verursacht worden seien, sei unstrittig, dass Schadenersatz gewährt würde.

Frau **Scharrenbach** dankte für den Bericht, allerdings seien drei Fragen noch nicht beantwortet worden. Sie erkundigte sich nach der Führung zu den Parkplätzen unter der Hochstraße und Organisation der Besucherströme, insbesondere bei Veranstaltungen und auch im Hinblick auf den Neubau des Jobcenters. Weiter stelle sich die Frage, ob mit der VKU eine Umorganisation der Haltestelle besprochen werden könne, dass die Haltestelle „Stadthalle“ weg falle. Darüber hinaus fragte sie, ob weitere Einbauten vorgesehen seien.

Herr **Liedtke** erläuterte, dass es bezüglich des motorisierten Individualverkehrs, z.B. zum Rathaus, Familienbande, Jobcenter, keiner Veränderungen bedürfe.

Bereits bei den Planungen sei der Erhalt dieser einen Bushaltestelle in der Bahnhofstraße in Richtung Methler besprochen worden. Das Rathaus und die Stadthalle seien Ziele, die im ÖPNV anzubieten seien. Es bestehe eine relative Nähe zur Familienbande und der Lebenshilfe, es sei ein Buscup gebaut worden und ein niveaugleicher Ausbau durchgeführt worden, so dass der Wegfall dieser Haltestelle keine Option darstelle.

Weitere Einbauten seien nicht geplant, da der für Feuerwehr/Notarzt/Krankentransport notwendige Rettungsweg sonst nicht eingehalten werden könne. Die Rettungswege auf die Hochstraße in Richtung Südkamen und Autobahn würden über die Bahnhofstraße führen, insofern sollte auf weitere Hindernisse verzichtet werden.

Herr **Kissing** bedankte sich bei der Verwaltung, dass das Thema „Fahrradstraße“ angesprochen worden sei. Dem ADFC sei bewusst, dass sich Verkehre entwickeln müssten und sich Fahrer erst umgewöhnen müssten. Man strebe keine „entweder-oder“-Lösung an, sondern es sei das Ziel, Verkehre zu harmonisieren und zu reduzieren. In diesem Zusammenhang sei Kommunikation wichtig. Der Begriff „Fahrradstraße“ suggeriere zunächst die Präferenz einer bestimmten Gruppe von Verkehrsteilnehmern, nämlich die, die Fahrrad fahren. Der Autofahrer solle auch weiterhin Raum haben und diese Straße aus allen Richtungen befahren können.

Zu TOP 6.

Bauvorhaben im Stadtgebiet

Neubau auf dem ehemaligen Hertiegelände

Herr **Liedtke** berichtete, dass der Bauantrag Ende Dezember 2013 in der Verwaltung eingegangen sei. Die Grundstruktur, wie sie seinerzeit schon vorgestellt worden sei, bleibe unverändert. Er erklärte anhand einer Präsentation, die im Ratsinformationssystem hinterlegt ist, die Einzelheiten der Grundrisse des Erd- und Obergeschosses und der Ansichten. Der Abbruch habe heute begonnen. „Netto“ werde in das 2. OG einziehen; von einem Umzug der bisherigen Filiale in das neue Gebäude sei bisher nicht die Rede. Die große Kastanie bleibe erhalten.

Der Bauantrag befinde sich zurzeit in Bearbeitung. Externe Stellen seien zu beteiligen. Es würden sich zurzeit überhaupt keine Probleme inhaltlicher oder technischer Art abzeichnen. Der Abbruch werde, je nach Wetter, 8 bis 10 Wochen in Anspruch nehmen. Wahrscheinlich sei es bis zum Abschluss der Abbrucharbeiten möglich, die Baugenehmigung zu erteilen. Der Investor plane, das neue Einkaufszentrum im Frühjahr 2015 zu eröffnen. Bis vor einiger Zeit sei Ziel gewesen, das Einkaufszentrum bis Weihnachten 2014 zu eröffnen, aber hier gehe die Inanspruchnahme von Zeit zu Gunsten der Qualität, insofern sei es richtig, sich etwas mehr Zeit zu lassen, was die Möglichkeit biete, in einer deutlich höheren Qualität die Maßnahme auszuführen. Das gelte auch für den Innenausbau des Gebäudes. Da das Grundstück zu nahezu 100 % bebaut werde, sei es nicht möglich, eine baustellenbedingte Infrastruktur, z.B. für Baucontainer, zu schaffen. In einem leer stehenden Ladenlokal gegenüber der Baustelle werde, nach Vermittlung durch die Verwaltung, ein Baubüro eingerichtet werden. Die erforderlichen Baucontainer würden an der gegenüberliegenden Wiese vor der Sporthalle für ca. 1 Jahr aufgestellt werden. Die Bäume würden durch diese Maßnahme nicht tangiert werden. Es gebe zu diesem Standort keine Alternative, außer man nehme öffentliche Verkehrsfläche oder Stellplätze in Anspruch, was nicht gewollt sei.

Die Aussage von Frau **Schaumann**, dass das neue Gebäude aufgrund der 2-geschossigen Bauweise doppelt so hoch werde, wie das bisherige Gebäude, verneinte Herr **Liedtke** teilweise, da der bisherige Baukörper zur Seite der Adenauerstraße bisher auch 2-geschossig gewesen sei. In der Mitte der Gebäudefläche befinde sich das Parkdeck und angrenzend zur Nordenmauer werde dann ebenfalls ein 2. Geschoss für den Discounter errichtet.

Auf die Frage von Frau **Schaumann** nach der Anzahl der Stellplätze im Vergleich zu der bisherigen Anzahl, erläuterte Herr **Liedtke**, dass sich die Anzahl von bisher 240 auf 180 Stellplätze verringere.

Die Frage von Frau **Scharrenbach**, ob die Parkplätze an der Kampstraße am Gebäude dauerhaft wegfallen würden, bejahte Herr **Liedtke**.

Frau **Scharrenbach** erkundigte sich weiter nach dem Anlieferbereich an der Straße Nordenmauer für das neue Einkaufsgebäude und stellte die Frage, ob die neugestaltete Nordenmauer wieder aufgebrochen werden müsse, um eine entsprechende Anfahrtssituation zu schaffen.

Die eingehaute Lieferzone greife nicht in die „Konjunkturpaket 2-Maßnahme“ ein, erklärte Herr **Liedtke**. Auf der Ecke seien lediglich einige Leitungen zu verlegen

Herr **Diederichs-Späh** stellte fest, dass zwischen der LBS an der Adenauer Straße und dem Severinshaus eine sehr frequentierte Wegebeziehung bestehe und ob man die angrenzende schlicht gestaltete Fassade des neuen Gebäudes freundlicher gestalten könne.

Herr **Liedtke** erläuterte, dass die Fassadengestaltung letztlich eine Frage des Farbkonzeptes sei. Die innere Struktur lasse in diesem Bereich keine Schaufenster zu.

Auf Anfrage von Herrn **Standop** erklärte Herr **Liedtke**, dass der Gehweg an der Kampstraße erhalten bleibe.

Herr **Kissing** erkundigte sich nach der Organisation der Anliefersituation In Bezug auf die Ein- und Ausfahrt.

Herr **Liedtke** erklärte, dass der Standort der Anlieferung wie in der Vergangenheit bleibe. Die LKW würden das Gelände befahren und rückwärts unter die Einhausung stoßen. Neu sei, dass die Ladezone zu und überdacht sei.

Die von Herrn **Heidenreich** gemachte Feststellung, dass sich der Haupteingang gegenüber den ersten Planungen verschoben habe, bestätigte Herr **Liedtke**.

Zu TOP 7.

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

7.1 Mitteilungen

7.1.1

Herr **Lipinski** wies darauf hin, dass eine Mitteilung mit der Einladung bereits schriftlich zugegangen sei.

7.1.2

Herr **Neunert** teilte mit, dass entsprechend der Konsolidierungsmaßnahme 48 „Einsparungen bei Straßenbeleuchtung und Lichtsignalanlagen“ im Rahmen des Contractings I der Austausch der U-Röhren gegen LED durch die GSW letzte Woche abgeschlossen worden sei. Im Rahmen der Unterhaltung seien bereits bei einigen Standorten die Leuchtmittel ausgetauscht worden, so dass sich die Gesamtzahl der durch das Contracting I erfassten Standorte von 481 auf 466 verringert habe.

7.2 Anfragen

7.2.1

Die Frage von Herrn **Standop**, ob eine Resonanz aus der Bevölkerung in Bezug auf die Veränderung der Lichtverhältnisse gekommen sei, verneinte Herr **Neunert**.

7.2.2

Herr **Standop** stellte die Anfrage an Herrn Brüggemann, ob es mittlerweile einen neuen Sachstand zur Entwicklung der ehemaligen Autobahnpolizei an der Dortmunder Allee gebe.

Herr **Brüggemann** erläuterte, dass die seinerzeit vorliegenden Interessenbekundungen sich aufgelöst hätten. Es würden zurzeit keine konkreten Kontakte bestehen.

7.2.3

Herr **Margraf** fragte an, ob angedacht werde, Ampeln nachts abzuschalten.

Herr **Neunert** erläuterte, dass im Rahmen des Umbaus der Hochstraße die Ampelanlagen an der L663 umgerüstet werden müssen, auch das Land habe bereits diese Notwendigkeit erkannt. Es sei vereinbart worden, dass eine Umrüstung erst nach Ablauf der Baumaßnahme erfolge. Genauso werde die Folgeampel an der Gutenbergstraße demnächst saniert werden. Die Ampeln würden wahrscheinlich nicht abgeschaltet werden können, sondern es werde, wie an der Lünener Straße auch, eine sogenannte „All-Rot Schaltung“ geben, d.h. alle Ampeln würden auf rot stehen und auf Anforderung, wenn man mit einer bestimmten Geschwindigkeit auf die Ampel zufahre und kein anderer Verkehr vorliege, schalte die Ampel auf Grün.

7.2.4

Frau **Dydurch** erfragte den Sachstand zu dem Bürgerantrag bezüglich der Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet und den Stadtteilen.

Herr **Breuer** erläuterte, dass zurzeit durch die Verwaltung zu dieser Thematik ein umfassender Bericht, bezogen auf das gesamte Stadtgebiet erstellt werde. Das hieraus entwickelbare Programm könne später dann auch Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln sein. Ziel sei es, voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte diesen Bericht vorzulegen, um darauf aufbauend Förderprojekte, gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft „fahrradfreundliche Städte“, zu entwickeln.

7.2.5

Frau **Middendorf** teilte mit, dass es in der Bevölkerung Bedenken zum Parkplatzangebot am Schulzentrum gebe, wenn die neuen Sportplätze errichtet worden wären, da jetzt schon die Parkplätze belegt seien, da insbesondere Oberstufenschüler oftmals mit dem Auto zu Schule fahren würden.

Herr **Brüggemann** bestätigte, dass die aktuelle Nutzung der Parkplätze intensiv sei und auch bleibe. Allerdings werde sich eine zeitliche Verlagerung ergeben. Vormittags bis nachmittags werde die Nutzung durch die Schüler vorherrschen und ab dem späten Nachmittag und am Wochenende erfolge die Nutzung durch die Sportler. Daher gehe er davon aus, dass die derzeit vorhandenen Parkplätze ausreichen werden.

7.2.6

Auf die bereits in der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses vom 11.11.2013 gestellte Anfrage von Herrn **Diederichs-Späh** bezüglich des bauseits eingebauten Lärmschutzes bei Technik und Werkräumen bei der energetischen Sanierung der Astrid-Lindgren-Schule erklärte Herr **Brüggemann**, dass zurzeit noch keine Antwort gegeben werden könne, da die für die Beantwortung der Frage erforderlichen Einzelheiten aus den einzelnen Fachbereichen noch nicht vorliegen würden.

7.2.7

Frau **Scharrenbach** fragte an, ob überlegt worden sei, dass sich die Stadt Kamen in Zusammenarbeit mit der UKBS evtl. um das Gelände bewerbe. Weiterhin erkundigte sie sich nach dem Sachstand zu den Sanierungsarbeiten an der B233, die im Jahre 2014 am Nordring beginnen sollen und nach der Nachnutzung der Gewerbefläche von Max-Bahr unter Planungsgesichtspunkten.

Herr **Brüggemann** antwortete, dass der Bürgermeister voraussichtlich im Wirtschaftsausschuss zu der Nachnutzung bei Max-Bahr Stellung nehmen werde. Bezüglich der Vermarktung der Immobilie der ehemaligen Auto-bahnpolizei werde eine Kooperation mit der UKBS und ggf. weiterer Wohnungsbaugesellschaften angestrebt. Das Gelände werde nach dem zweiten Bieterverfahren wohl auch preislich attraktiv. Der Denkmalschutz einiger Gebäudeteile sei jedoch auch zu beachten.

Herr **Liedtke** teilte zu der Frage nach dem Sanierungsbeginn der B233 mit, dass der Baubeginn mit Beginn der Sommerferien durch Straßen.NRW geplant sei. An welcher Stelle der Baubeginn erfolge, sei jedoch nicht bekannt. Die Förderungswürdigkeit sei, wie bereits bekannt, bestätigt worden.

Herr **Neunert** ergänzte zum Ausbau des Nordrings, dass Anfang Februar 2014 die Vereinbarung getroffen werde. Die Ausschreibung sei zurzeit in Vorbereitung. Sobald die Vereinbarung geschlossen sei, könne das Leistungsverzeichnis abgeschlossen und veröffentlicht werden. Bei gutem Verlauf sei das Vergabeverfahren evtl. bis Ostern abgeschlossen.

7.2.8

Herr **Kloß** fragte bei Herrn Brüggemann nach, ob der Pressebericht bezüglich des Überlaufes an den Sportstätten an der Gutenbergstraße von der Verwaltung veranlasst worden sei.

Herr **Brüggemann** erklärte, dass dieser Artikel aufgrund einer Veranstaltung mit der CDU-Fraktion entstanden sei. Der Referent habe darauf hingewiesen, dass es ein bestimmtes Hochwasserrisiko bei Regenereignissen gebe, die außerhalb der berechneten 100 Jahre-Szenarien eintreten könnten, wenn alle technischen Voraussetzungen versagen würden. Gleichwohl werde sich die Verwaltung mit dem Lippeverband auseinandersetzen und aus Gründen des Feuer- und Katastrophenschutzes ein solches Szenario bewerten. Es handele sich um ein „worst-case-Szenario“, von dem niemand ausgehe, dass es jemals eintrete.

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 19.55 Uhr.

gez. Lipinski
Vorsitzender

gez. Liedtke
Schriftführer