



**Stadt Kamen**

**Niederschrift**

**PSV**

über die  
5. Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses  
am Montag, dem 28.11.2016  
im Sitzungssaal II des Rathauses

Beginn: 18:10 Uhr  
Ende: 20:10 Uhr

Anwesend

SPD

Herr Denis Aschhoff  
Frau Petra Hartig  
Herr Hans-Dieter Heidenreich  
Herr Peter Holtmann  
Herr Maurice Keßler  
Herr Michael Krause  
Herr Friedhelm Lipinski  
Herr Bastian Nickel  
Herr Udo Theimann  
Herr Theodor Wältermann

CDU

Herr Karsten Diederichs-Späh  
Frau Ina Scharrenbach  
Herr Ernst-Dieter Standop  
Herr Martin Wilhelm

Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Frau Anke Dörlemann  
Herr Stefan Helmken

DIE LINKE / GAL

Herr Francesco Müller

FW/FDP

Frau Heike Schaumann

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

Frau Edith Sujatta

Sachverständige gem. Beschluss des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses

Herr Karl Breckner

Herr Heinrich Kissing  
Herr Klaus Michallik  
Herr Marc Westerhoff

Verwaltung

Herr Matthias Breuer  
Herr Dr. Uwe Liedtke  
Herr Bernd-Josef Neuhaus  
Frau Gabriela Schwering

Entschuldigt fehlten

Herr Heinrich Hellekemper  
Herr Martin Köhler  
Herr Klaus-Bernhard Kühnapfel  
Herr Marian-Rouven Madeja  
Frau Ursula Müller  
Herr Klaus Slomiany  
Herr Karl-Heinz Stoltefuß

Herr **Lipinski** eröffnete die form- und fristgerecht einberufene Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses, begrüßte die Anwesenden und stellte die Beschlussfähigkeit fest.

Anmerkungen zur Tagesordnung ergaben sich nicht.

Herr Lipinski führte die Verpflichtung von Herrn Aschhoff durch.

**A. Öffentlicher Teil**

TOP	Bezeichnung des Tagesordnungspunktes	Vorlage
1	Einwohnerfragestunde	
2	Integriertes Handlungskonzept Kamen-Heeren-Werve Sachstand Jahresprogramm 2016 und Anmeldung zum Städte- bauförderprogramm 2017	122/2016
3	Bebauungsplan Nr. 19 Ka-HW "Nikolaus-Otto-Straße" hier: Satzungsbeschluss	121/2016
4	Bebauungsplan Unna Nr. 87A „Interkommunales Gewerbegebiet Ka- men/Unna“ Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB hier: Stellungnahme der Stadt Kamen	125/2016
5	Fahrradabstellanlagenkonzept Innenstadt Beschluss des Konzeptes und weiteres Vorgehen	126/2016
6	Anlage eines Zebrastreifens auf der Robert-Koch- Straße/Lortzingstraße hier: Antrag der CDU-Fraktion	

7	Wohngebiet „Am Holze“ in Kamen-Methler – Entlastung der Parksituation hier: Antrag der CDU-Fraktion
8	Fit für den RRX: Weitere Optimierung des Bahnhofsumfeldes in Kamen-Mitte hier: Antrag der CDU-Fraktion
9	Verkehrssichernde Maßnahmen auf der Mühlhauser Straße in Kamen-Heeren-Werve hier: Antrag der CDU-Fraktion
10	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

Herr Rolf **Lepke** erkundigte sich nach den Regelungen zu der Streupflicht in der Gertrud-Bäumer-Straße. Diese sei am Morgen des 28.11.2016 nicht begehbar gewesen.

Herr **Liedtke** sagte eine Prüfung und telefonische Rückmeldung für den 29.11.2016 zu.

Zu TOP 2.  
122/2016

Integriertes Handlungskonzept Kamen-Heeren-Werve  
Sachstand Jahresprogramm 2016 und Anmeldung zum Städtebauförderprogramm 2017

Herr **Liedtke** verwies auf die Mitteilungsvorlage und den ausführlichen Bericht der Verwaltung in der letzten Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses zu diesem bedeutenden Projekt für den Stadtteil Kamen-Heeren-Werve. Er erinnerte an das Gesamttestat des Landes für das Integrierte Handlungskonzept mit zuwendungsfähigen Gesamtausgaben in Höhe von rund 4,3 Mio. Euro und an die in der Mitteilungsvorlage beschriebenen bewilligten Maßnahmen. Diese Fördermittel ermöglichen eine posi-

tive Entwicklung des Stadtteils. Im Produkthaushalt 2017 finden sich das gesamte beschlossene Integrierte Handlungskonzept und die entsprechenden Maßnahmen im Produktbereich 51 wieder. Der Sanierungsaufwand für die kleine Brücke ist nun im Produktbereich 54 „Aufwendungen für Unterhaltung des Infrastrukturvermögens“ mit rund 15.000 bis 20.000 € veranschlagt. Die Kalkulation war Ergebnis der aktuellen Brückenhauptprüfung. Es ist eine mittelfristige Umsetzung vorgesehen.

Mit Verweis auf die letzte Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses erläuterte Herr Liedtke, dass der Wettbewerb zur Umgestaltung des Nebenzentrums eines der zentralen Projekte des Integrierten Handlungskonzeptes darstelle und dieser derzeit vorbereitet werde. In den nächsten Tagen werde ein Gespräch mit dem beauftragten Büro plan-lokal stattfinden, um den Wettbewerb auszuarbeiten. Wie bereits angekündigt, ist für Anfang 2017 ein Workshop für interessierte Bürgerinnen und Bürger und die zahlreichen Akteure im Stadtteil geplant. Damit werde die intensive Bürgerbeteiligung des Integrierten Handlungskonzeptes fortgeführt. Der Wettbewerb und weitere Details werden u.a. auch Thema der nächsten Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses sein.

Frau **Scharrenbach** erkundigte sich nach der alten Investposition für die Brücke über den Mühlbach (230.000,- € für 2017), über die im vergangenen Jahr bereits sehr intensiv gestritten wurde. Sie bat um Erläuterung der Pläne für diese Brücke. Im Integrierten Handlungskonzept gäbe es zudem zwei Positionen im Bereich Nahmobilität, die von Anfang an nie mit Finanzmitteln hinterlegt waren: Lückenschluss Mühlbach und Zuwegung zum Radschnellweg Ruhr RS1. Frau Scharrenbach fragte, ob für die Fördermitelanmeldung eine Konkretisierung der beiden Positionen stattgefunden habe und wenn ja, in welcher Höhe.

Herr **Liedtke** erläuterte, dass bisher ein Betrag von 230.000,- € im Haushaltsplan veranschlagt worden sei. Mit dem beschlossenen Integrierten Handlungskonzept und dem entsprechenden Förderbescheid könne eine präzisere Aussage getroffen werden. Die Stadtteilkammer befinde sich wie alle anderen Projekte des IHK Kamen-Heeren-Werve in Produktbereich 51. Die Einordnung der Kosten für die Brücke (15.000 - 20.000 €) sei im Produktbereich 54 sinnvoll, da es sich um eine Sanierung handele.

Frau **Scharrenbach** erkundigte sich, ob es sich um eine Erneuerung bzw. deutliche Verbreiterung oder lediglich um eine Sanierung der Brücke handele.

Herr **Liedtke** erwiderte, dass eine Sanierung der Brücke geplant sei, wie im Integrierten Handlungskonzept nachzulesen. Es gäbe keine Absicht zur Erneuerung oder Verbreiterung der Brücke.

Herr **Breuer** ergänzte, dass es sich bei den angesprochenen Mitteln für die beiden nicht etatisierten Maßnahmen nicht um Städtebaufördermittel handele, sondern diese entsprechend der Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah) zu beantragen seien. Diese Maßnahmen seien für spätere Jahre vorgesehen. Da Förderanträge im Rahmen der FöRi-Nah bis Mai gestellt werden müssten, wäre eine Bewilligung demnach frühestens im Jahr 2018 möglich. Diese Maßnahmen wären entsprechend frühestens im Haushalt 2018 zu berücksichtigen. Die Detailplanung der Maßnahmen sei in die Planungen zum Bau des RS1 einzubringen und entsprechend abzustimmen, z. B. Fördermittel für den Bau von Anschlüssen zum RS1. Der Landesbetrieb Straßen NRW bereitet dies derzeit sehr

intensiv vor. Das Verfahren werde allerdings noch einige Zeit dauern, da es aus heutiger Sicht u.a. entsprechende Kreuzungsvereinbarungen für den Radschnellweg geben müsse. Herr Breuer schätzt, dass dies voraussichtlich erst nach 2018 der Fall sein werde.

Frau **Dörlemann** fragte nach, in welcher Weise die Prioritäten der Maßnahmen im Integrierten Handlungskonzept festgelegt wurden, beispielsweise die Brücke für die Stadtteilkammer. Zudem bat Frau Dörlemann um eine mögliche Teilnahme der Politik bei dem von Herrn Liedtke angesprochenen Workshop, wie dies auch bei dem Stadtteilspaziergang im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes der Fall gewesen sei.

Herr **Liedtke** erklärte, dass eine Teilnahme am Workshop selbstverständlich möglich sei. Hierbei sei kein Ausschluss der Politik vorgesehen. Herr Liedtke betonte, dass die Brücke getrennt vom Integrierten Handlungskonzept betrachtet werden solle. Diese habe im Rahmen des Projektes Stadtteilkammer lediglich eine Verbindungsfunktion. Die Brückenhauptprüfung habe einen mittelfristigen Sanierungsbedarf für diese Brücke ergeben. Dies werde entsprechend zeitlich eingetaktet.

Auf Nachfrage von Frau **Dörlemann** bestätigte Herr **Liedtke**, dass die Maßnahmen aus dem Integrierten Handlungskonzept alle bestehen bleiben würden.

Herr **Krause** bedankte sich für die umfassende Information zur Priorisierung der Projekte im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes und die ausführliche Stellungnahme zur Stadtteilkammer. Von einer Brückenverbreiterung sei nie die Rede gewesen. Der Fokus habe stets auf der Wegebeziehung zwischen den zwei Straßen gelegen.

Herr **Diederichs-Späh** bezog sich auf eine Veranstaltung des ADFC zum RS1 vor wenigen Wochen, bei der auch der RVR vorgetragen habe. Herr Diederichs-Späh habe die Information mitgenommen, dass der Bereich um Kamen sehr vorrangig betrachtet würde. Die Zuwegung zum RS1 solle den gleichen Ausbaustandard erhalten wie der RS1 selbst, also 4m für Radfahrer plus 2m für Fußgänger. Zudem würden diese Zuwegungen in den Aufgabenbereich der jeweiligen Kommune fallen, sowohl Bau als auch Betrieb. Dies betreffe alle Zuwegungen im Kamener Stadtgebiet. Er erkundigte sich, wie damit umgegangen würde.

Herr **Breuer** erwiderte, dass nicht geplant sei, alle Zuwegungen im RS1-Standard auszubauen. Dies erfolge nach Bedarf. Zudem liege die Zuständigkeit für die Zuwegungen nicht zwingend bei der Kommune. Bei regionalbedeutsamen Zuwegungen könne die Zuständigkeit beispielsweise beim RVR liegen (regionales Radwegenetz). Da es sich formal um eine Landesstraße handele, seien entsprechende Kreuzungsvereinbarungen zwischen Landesbetrieb und Kreis bzw. Kommune zu schließen, in denen die Zuständigkeit klar geregelt werde. Diese und weitere Punkte würden im Rahmen der Ausführungsplanung im Detail geprüft. Diese Ergebnisse werden den Planungs- und Straßenverkehrsausschuss erreichen und entsprechend zu diskutieren sei.

Herr Breuer erläuterte darüber hinaus, dass der Abschnitt Unna/Hamm nicht prioritär betrachtet werde. Dieser Abschnitt werde allerdings vom Landesbetrieb selbst bearbeitet, während für andere Abschnitte entsprechende Planungs- und Bauvereinbarungen getroffen würden. Unter Umständen können dennoch andere Abschnitte eher in die Umsetzung kommen, bei-

spielsweise in Bochum, Gelsenkirchen oder Dortmund. Die Planungen würden vorangetrieben und zeitnah ein entsprechendes Planungsbüro mit der Ausführungsplanung beauftragt. Erst dann könne man entsprechende Details besprechen.

Herr **Helmken** erkundigte sich, für was genau die Kosten in Höhe von 15.000 - 20.000,- € im Rahmen der Brückensanierung eingesetzt würden.

Herr **Liedtke** verwies auf den angekündigten Bericht zu den Brückenprüfungen im Stadtgebiet. Es werde entsprechend ausführlich berichtet, wenn die aufbereiteten Informationen zu den Brücken vom beauftragten Büro vorgelegt worden sind.

Frau **Scharrenbach** erkundigte sich, ob es mittlerweile Neuigkeiten zum Freibadgelände in Heeren-Werve gäbe. Herr **Liedtke** verwies auf die Mitteilungsvorlage und verneinte dies.

Herr **Lipinski** bat darum, das umfangreiche Integrierte Handlungskonzept für Kamen-Heeren-Werve nicht auf die Stadtteilkammer zu reduzieren. Das Konzept enthielte mehrere Schwerpunkte mit umfassenden Maßnahmen, die die Gesamtentwicklung des Stadtteils positiv vorantreiben würden.

Zu TOP 3.  
121/2016

Bebauungsplan Nr. 19 Ka-HW "Nikolaus-Otto-Straße"  
hier: Satzungsbeschluss

Herr **Lipinski** rief den Tagesordnungspunkt 3 auf und erkundigte sich nach Wortmeldungen. Dies war nicht der Fall.

#### **Beschlussempfehlung:**

Der Rat der Stadt Kamen beschließt nach Prüfung und Abwägung gem. § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) in der derzeit gültigen Fassung:

1. über die im Rahmen der Beteiligung der Betroffenen vorgebrachten Stellungnahmen entsprechend des beigefügten Abwägungsvorschlags der Verwaltung;
2. den Bebauungsplan Nr. 19 Ka-HW "Nikolaus-Otto-Straße" gem. § 10 BauGB in der derzeit gültigen Fassung als Satzung.
3. Die 1. Berichtigung des Flächennutzungsplanes der Stadt Kamen zum Bebauungsplan Nr. 19 Ka-HW „Nikolaus-Otto-Straße“ wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplans sind in dem beigefügten Lageplan dargestellt.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig angenommen

Zu TOP 4.  
125/2016

Bebauungsplan Unna Nr. 87A „Interkommunales Gewerbegebiet Kamen/Unna“

Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
hier: Stellungnahme der Stadt Kamen

Zum Tagesordnungspunkt 4 verwies Herr **Lipinski** auf die letzte Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses vom 19.09.2016, in der das Thema bereits behandelt wurde. Er erinnerte daran, dass Herr **Keßler** in dieser Sitzung bereits seine Befangenheit erklärt habe und aus diesem Grund auch diesmal nicht an der Beratung und Beschlussfassung teilnehmen werde.

Herr **Breuer** bestätigte, dass es bereits in der letzten Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses einen ausführlichen Bericht und umfangreiche Diskussionen zu den wesentlichen Themen des Bebauungsplanentwurfes der Stadt Unna gegeben habe. Es sei ein entsprechender Beschluss gefasst worden. Die Betroffenheit der Stadt Kamen läge im Wesentlichen in der Frage der Verkehrsanbindung, -abwicklung und -belastung. Die vorliegende Stellungnahme der Stadt Kamen entspräche dem Vorschlag aus der letzten Sitzung. Herr Breuer teilte mit, dass die Stellungnahme unter Vorbehalt der Zustimmung des Ausschusses bereits abgegeben werden musste, um die entsprechende Abgabefrist des formalen Verfahrens einzuhalten.

Herr **Krause** bestätigte die Aussage von Herrn Breuer, dass die vorliegende Stellungnahme dem Ergebnis der letzten Sitzung entspräche und begrüßte das Vorgehen der Verwaltung, die Stellungnahme vor Beschlussfassung bereits fristgerecht eingereicht zu haben.

Herr **Diederichs-Späh** erklärte, die CDU stimme der vorliegenden Stellungnahme ebenfalls zu, stellte jedoch heraus, dass der Aspekt der hohen Verkehrsbelastung auf Kamener Seite in der Beschlussvorlage zu kurz gegriffen dargestellt sei.

### **Beschluss:**

Der Planungs- und Straßenverkehrsausschuss der Stadt Kamen billigt die Stellungnahme der Verwaltung für den Bebauungsplan Unna Nr. 87A „Interkommunales Gewerbegebiet Kamen/Unna, westliches Teilgebiet“ im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB im Verfahrensschritt der öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) BauGB.

Ergebnis des Mitwirkungsverbot nach § 31 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW S. 666 ff), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 03.05.2005 (GV. NRW S. 498)

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig angenommen

Fahrradabstellanlagenkonzept Innenstadt  
Beschluss des Konzeptes und weiteres Vorgehen

Herr **Breuer** erinnerte an die umfangreichen Erläuterungen und die Beratung zum Fahrradabstellanlagenkonzept in der letzten Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses. Es wurden einige kleine Änderungen vorgenommen, die sich aus der umfangreichen Bürgerbeteiligung zum Fahrradabstellanlagenkonzept ergaben. Zudem seien auch die Anregungen der Fraktion Freie Wähler/FDP inhaltlich aufgearbeitet und im Konzept berücksichtigt worden. Dies sei in der Stellungnahme der Verwaltung entsprechend erläutert. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Fahrradabstellanlagenkonzept eingegangene Beiträge, die nicht unmittelbar das vorliegende Konzept betreffen, würden entsprechend bei der Erarbeitung des Nahmobilitätskonzeptes aufgegriffen. Der Beschluss des Fahrradabstellanlagenkonzeptes legitimiere die Verwaltung, auf dieser Grundlage die Einzelstandorte in mehreren Bauabschnitten zur Förderung im Rahmen der Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) anzumelden. Die Umsetzung erfolge sukzessive, beginnend mit dem Förderantrag im Frühjahr 2017.

Frau **Dörlemann** lobte den Prozess zur Erarbeitung des Fahrradabstellanlagenkonzeptes und kündigte an, dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Frau **Schaumann** schloss sich den Ausführungen von Frau Dörlemann an. Sie freue sich, dass ihre Anregungen in das Konzept eingearbeitet wurden, betonte jedoch, dass die Förderung des Radverkehrs nicht auf Kosten anderer Verkehrsträger geschehen dürfe. Sie begrüße, dass in der Kampstraße kein Nettoparkplatzverlust entstanden sei. Ein Verlust von fünf Pkw-Stellplätzen für die gesamte Innenstadt sei zu verkraften.

Herr **Krause** bestätigte, dass das Fahrradabstellanlagenkonzept auf eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung stoße und die eingegangenen Anregungen angemessen berücksichtigt seien. Er kündigte an, der Vorlage ebenfalls zuzustimmen.

Herr **Müller** erkundigte sich, ob auch die Steckbriefe ohne Zustimmung im Rahmen der Bürgerbeteiligung (siehe Anlage 2) im weiteren Verfahren berücksichtigt würden.

Herr **Breuer** erklärte, dass alle im Fahrradabstellanlagenkonzept aufgeführten Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Die Liste in Anlage 2 gebe lediglich das Ergebnis der Onlinebeteiligung wieder. Nicht zu allen Steckbriefen hätten sich Bürger geäußert. Er betonte, dass es sich zum derzeitigen Stand lediglich um Prinzipskizzen handele, die sich im Zuge der Detailplanung gegebenenfalls noch verändern könnten.

Herr **Kissing** stellte mit Verweis auf den Beitrag von Frau **Schaumann** fest, dass die derzeitige Verkehrsinfrastruktur nicht den Anforderungen an den Alltagsradverkehr entspräche. Eine Investition in den Radverkehr würde sich lohnen. Er nannte das Beispiel Nijmegen in den Niederlanden, wo eine funktionierende Fahrradinfrastruktur bestünde und beispielsweise zwei Drittel der Arbeitnehmer mit dem Rad zum Arbeitsplatz fahren würden. Der hohe Radverkehrsanteil entspräche somit einer Substitution des Autoverkehrs, ohne Einschränkung anderer Verkehrsteilnehmer.

Frau **Schaumann** machte deutlich, dass sie eine Förderung des Radverkehrs für sinnvoll und notwendig erachte, der Pkw-Verkehr in diesem Zusammenhang aber nicht vergessen werden dürfe.

### **Beschluss:**

Der Planungs- und Straßenverkehrsausschuss der Stadt Kamen beschließt das Konzept zu Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt als Grundlage für die weitere Entwicklung des Fahrradparkens in der Innenstadt.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig angenommen

Zu TOP 6.

Anlage eines Zebrastreifens auf der Robert-Koch-Straße/Lortzingstraße  
hier: Antrag der CDU-Fraktion

Herr **Diederichs-Späh** nahm Bezug auf den vorliegenden Antrag und erläuterte den vorhandenen Bedarf für Fußgängerquerungen. Die CDU-Fraktion rege, insbesondere mit Blick auf den Schülerverkehr, die Anlage eines Zebrastreifens auf der Robert-Koch-Straße an.

Herr **Krause** machte deutlich, dass die Anlage eines Zebrastreifens aufgrund des vorhandenen Straßenquerschnittes sehr aufwendig und kostenintensiv sei, da die Robert-Koch-Straße drei Fahrspuren aufweise. Der Antrag der CDU-Fraktion berücksichtige zudem nicht alle Verkehrsteilnehmer. Rückblickend verwies Herr Krause auf einen Antrag der SPD-Fraktion aus dem Jahr 2000 für ein Kreisverkehrskonzept für das Kamener Stadtgebiet. Bis auf die angesprochene Kreuzung seien inzwischen alle Kreisverkehre für den Stadtteil Methler umgesetzt. Laut Kreisverkehrskonzept sei auch an dieser Stelle ein Kreisverkehr mit separater Radwegführung räumlich möglich. Herr Krause schätzt dies vor dem Hintergrund der Nahmobilitätsförderung als die beste Lösung für alle Verkehrsteilnehmer ein. Basierend auf dem Antrag aus dem Jahr 2000 solle die Verwaltung mit der Abstimmung und Umsetzung eines Kreisverkehrs beauftragt werden. Darüber hinaus bat Herr Krause um Prüfung der Anlage eines Zebrastreifens zur Querung der Robert-Koch-Straße und Verbindung des Bereichs Mozartstraße mit der Physikersiedlung.

Frau **Schaumann** zeigte sich überrascht, da ein Erweiterungsantrag aufgrund der bestehenden Beschlusslage angeblich nicht möglich gewesen sei. Ein Kreisverkehr an dieser Stelle sei sinnvoll, auch um den Rückstau infolge der Bahnschranke in Husen zu reduzieren.

Frau **Dörlemann** sagte, die Grünen-Fraktion habe sich die Situation im Rahmen eines Ortstermins angeschaut und es handele sich um eine schwierige Verkehrssituation, insbesondere aufgrund der drei Fahrspuren. Sie befürworte ebenfalls eine Kreisverkehr-Lösung an dieser Stelle.

Herr **Breuer** ergänzte, dass ein Zebrastreifen über drei Fahrspuren generell unzulässig sei, was entweder eine Mittelinsel-Lösung mit deutlich verkürzter Abbiegespur oder eine Verschiebung des Zebrastreifens außerhalb des Kreuzungsbereiches erforderlich mache, was einen aufwendigen Umbau des Kreuzungsbereiches nach sich ziehe.

Herr **Müller** stimmte den Vorrednern zu. Auch er halte einen Kreisverkehr für sinnvoll und betonte die Notwendigkeit der Verbesserung der Kreuzungssituation.

Herr **Diederichs-Späh** räumte ein, dass ein Kreisverkehr an dieser Stelle unbestritten die beste Lösung sei. Seit der Beschlusslage aus dem Jahr 2000 sei jedoch eine lange Zeit vergangen. Die Prüfung des Zebrastreifens wurde u.a. eingebracht, um die Diskussion um die Querungssituation neu in Gang zu bringen. Der Verkehr aus Husen werde vor dem Hintergrund der geplanten Eisenbahnüberführung auf Dortmunder Stadtgebiet und der dann ausgebauten Autobahnanschlussstelle Dortmund-Lanstrop zukünftig noch zunehmen.

Herr **Krause** erinnerte daran, dass sich das Kreisverkehrskonzept aus dem Jahr 2000 nach den Unfallschwerpunkten richtete. Auch heute sei der Kreuzungsbereich Robert-Koch-Straße/Lortzingstraße kein Unfallschwerpunkt, dennoch wäre ein Kreisverkehr die beste Lösung.

Mit Bezug auf die Ausführungen von Herrn **Diederichs-Späh** erklärte Herr **Liedtke**, dass seit dem Beschluss im Jahre 2000 eine Prioritätenliste abgearbeitet worden wäre und dies entsprechend lange Zeit in Anspruch nehme. Bis auf den angesprochenen Standort seien alle Kreisverkehre inzwischen umgesetzt. Herr Liedtke betonte, dass in diesem Fall die Straßenbaulastträger Straßen.NRW bzw. Kreis Unna tätig werden müssten. Die Verwaltung gehe auf Basis des bestehenden Beschlusses auf die Straßenbaulastträger zu, um entsprechende Gespräche zu führen. Er äußerte die Bitte um Rückenwind durch den Ausschuss in Form eines entsprechenden Beschlusses.

Herr **Krause** machte deutlich, dass der alte Antrag erneuert und intensiv mit den Straßenbaulastträgern gesprochen werden solle. Dies sei Konsens der Fraktionen. Er erinnerte an seinen zweiten Vorschlag der Anlage eines Zebrastreifens an anderer Stelle der Robert-Koch-Straße.

Herr **Breuer** sagte, die Anlage eines Zebrastreifens erfordere eine detaillierte Prüfung und die Einhaltung der jeweiligen Richtlinien. Straßenbaulastträger sei auch in diesem Fall der Landesbetrieb Straßen.NRW, sodass es entsprechende Abstimmungen geben müsse.

Herr **Lipinski** fragte, ob die CDU-Fraktion mit der Vorgehensweise eines weiter gefassten gemeinsamen Beschlusses aller Fraktionen einverstanden wäre.

Herr **Diederichs-Späh** begrüßte dieses Vorgehen und zog den Antrag zurück.

Herr **Lipinski** fasste zusammen, dass demnach über einen mündlichen Antrag abgestimmt werde, der eine Kreisverkehrslösung an der Kreuzung Robert-Koch-Straße/Lortzingstraße vorsehe und darüber hinaus auch die Prüfung eines Zebrastreifens im Bereich Mozartstraße/Physikersiedlung umfasse.

### **Beschluss:**

Der Planungs- und Straßenverkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, mit dem Straßenbaulastträger Straßen.NRW entsprechende Gespräche bezüglich der Umsetzung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Robert-Koch-Straße/Lortzingstraße aufzunehmen. Darüber hinaus ist die Anlage eines Zebrastreifens im Bereich Mozartstraße/Physikersiedlung zu prüfen.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig angenommen

Zu TOP 7.

Wohngebiet „Am Holze“ in Kamen-Methler – Entlastung der Parksituation  
hier: Antrag der CDU-Fraktion

Herr **Diederichs-Späh** erläuterte den vorliegenden Antrag. Der bestehende Parkdruck in der Siedlung „Am Holze“ werde durch Parken auf dem Seitenstreifen der Lindenallee ausgeglichen. Dies sei nicht zulässig, da es sich um eine Vorfahrtstraße außerhalb geschlossener Ortschaften handele. Die CDU-Fraktion rege deshalb in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger eine Verschiebung des Ortsausgangsschildes in Richtung Kreisverkehr an.

Herr **Liedtke** antwortete, dass eine willkürliche Verschiebung von Ortsausgangsschildern nicht möglich sei, da hier die entsprechend Richtlinie zu beachten sei. Der vorhandene Mehrzweckstreifen sei in einer entsprechenden Breite ausgebaut und bereits derzeit verkehrsrechtlich legal uneingeschränkt als Parkstreifen nutzbar.

Herr **Diederichs-Späh** führte hierzu aus, dass das Parken außerhalb geschlossener Ortschaften auf Vorfahrtstraßen nicht zulässig sei und verwies auf eine vergleichbare Situation auf der Westicker Straße.

Daraufhin erklärte Herr **Breuer**, dass gemäß Verwaltungsvorschrift zum Zeichen 306 „Vorfahrtstraßen“ außerhalb geschlossener Ortschaften auf Vorfahrtstraßen kein Parken auf der Fahrbahn zulässig sei. Neben dem Halten am rechten Fahrbahnrand sei demnach auch das Parken auf dem Seitenstreifen erlaubt.

Herr **Diederichs-Späh** nahm dies zur Kenntnis und zog den Antrag zurück.

Auf Nachfrage von Herrn **Helmken** bestätigte Herr **Breuer**, dass es sich bei Seitenstreifen und Mehrzweckstreifen um die gleiche Regelung handele.

Zu TOP 8.

Fit für den RRX: Weitere Optimierung des Bahnhofsumfeldes in Kamen-Mitte  
hier: Antrag der CDU-Fraktion

Frau **Scharrenbach** begründete den vorliegenden Antrag ihrer Fraktion. Dieser schließe an den Vortrag zu intermodalen Verknüpfungspunkten in der letzten Sitzung an. Durch den RRX werde es deutlich mehr Zugänge zum schienengebundenen Personennahverkehr geben. Dieser Verkehr

müsse organisiert und entsprechende Angebote gemacht werden, beispielsweise im Bereich der Fahrradabstellanlagen. Die Analyse des Kreises Unna habe für die Fahrradabstellanlage am Bahnhof eine Auslastung von 150 % aufgezeigt, was Handlungsbedarf deutlich mache. Aus diesem Grund rege die CDU-Fraktion den Bau eines Fahrradparkhauses auf der Grünfläche gegenüber des Pkw-Parkhauses an. Desweiteren werden Gespräche zur Erschließung der Südseite des Bahnhofs vorgeschlagen, sowohl durch die Zuwegung als auch im Zusammenhang mit der Frage der Nachnutzung der ehem. Autobahnpolizei. Zudem werde eine Bewirtschaftung des Parkhauses im Rahmen der zulässigen Möglichkeiten unter Berücksichtigung der Förderrichtlinien befürwortet. Frau Scharrenbach regte eine Abstimmung der Einzelpunkte an, falls dies einer Mehrheitsfindung dienlich sei.

Frau **Schaumann** befürwortete eine Abstimmung der Einzelpunkte. Sie halte eine zusätzliche Fahrradabstellanlage für sinnvoll und verwies in diesem Zusammenhang auf das Fahrradabstellanlagenkonzept. Vor dem Hintergrund des kostenlosen Parkens für Autos sei ein erweitertes kostenloses Parkangebot für Fahrräder angebracht. Die Anlage von E-Bike-Ladestationen wird aufgrund hoher Wartungskosten kritisch beurteilt. Frau Schaumann äußerte, die Bewirtschaftung des Parkhauses werde abgelehnt, u.a. aufgrund der rechtlichen Vorgaben durch die Förderrichtlinie.

Herr **Krause** verwies auf das Nahmobilitätskonzept als Maßnahme aus dem vom Rat der Stadt Kamen beschlossenen Integrierten Klimaschutzkonzept. Im Umwelt- und Klimaschutzausschuss vom 06.10.2016 sei durch Herrn Breuer umfassend zum Nahmobilitätskonzept berichtet worden. Die entsprechenden Mittel seien bereits beantragt und auch bewilligt. Zudem erfolge die Gesamtfortschreibung des Nahverkehrsplans durch den Kreis Unna in den Jahren 2017/2018. In diesem Zusammenhang regte Herr Krause für den Bahnhof Kamen die weitergehende und das Nahmobilitätskonzept ergänzende Erstellung eines Konzeptes zur Pendlerinfrastruktur in Kamen gemeinsam mit dem Kreis Unna und dem Zweckverband Ruhr-Lippe an. Der Neubau einer Abstellanlage auf der Grünfläche gegenüber des Parkhauses erscheine aufgrund der Entfernung zum Bahnhof und der Breite und Belastung der zu querenden Straße ungeeignet. Es sollen zunächst die Potenziale der bestehenden Radstation ausgeschöpft werden, auch im Zusammenhang mit Lademöglichkeiten für E-Fahrräder. Weitere Angebote würden die Frequenz der Radstation weiter reduzieren. Zum Zugang auf der Südseite habe es in der Vergangenheit bereits ausführliche Diskussionen gegeben. Die Idee zur Verlängerung des Tunnels wurde vor dem Hintergrund des erforderlichen aufwendigen Umbaus aus Kostengründen verworfen. Zudem würde ein Durchstich zum Verlust von P+R Parkraum auf der Borsigstraße führen. In diesem Zusammenhang müsse auch eine mögliche Rückzahlung von Fördergeldern beachtet werden. Der nah gelegene vorhandene Tunnel sei außerdem aus Mitteln des KP1-Paketes umfassend barrierefrei saniert worden. Ein weiterer Durchstich sei somit nicht sinnvoll.

Zur Nutzung der ehem. Polizeikaserne äußerte Herr Krause, dass die Immobilie im Eigentum des Landes NRW und einige Gebäude unter Denkmalschutz stünden. Er plädiere auch hier für ein Gesamtkonzept statt Einzelmaßnahmen.

Die Parkraumbewirtschaftung werde ebenfalls kritisch gesehen. Herr Krause verwies auf den gültigen Ratsbeschluss aus 2011, der bindend sei. Abschließend erinnerte er an die umfangreiche Umgestaltung des Bahnhofsumfelds in den letzten Jahren unter Zuhilfenahme von Fördergeldern

und mit Eigenanteilen der Stadt Kamen. Die Bedeutung des Bahnhofs beschränke sich nicht auf Kamen. Vor diesem Hintergrund forderte Herr Krause eine Förderung von künftigen Investitionen im Zusammenhang mit dem RRX durch ZRL, Kreis und Bezirksregierung.

Frau **Scharrenbach** betonte, dass die CDU-Fraktion das zuvor auch durch ihre Fraktion initiierte Integrierte Klimaschutzkonzept abgelehnt habe, da Inhalte nicht ausreichend berücksichtigt worden seien. Das Nahmobilitätskonzept würde ausgekoppelt betrachtet. Es gäbe eine gesonderte Beschlussfassung. Frau Scharrenbach warf der SPD-Fraktion vor, keine Lösung für den Radverkehr und die steigenden Pendlerverkehre zu zeigen. Insbesondere in Verbindung mit dem kommenden RRX und steigenden Bedarfen sei dies zwingend notwendig. Die intermodale Untersuchung zeige schließlich, dass man bei entsprechendem Angebot noch mehr Pendler erreichen könne. Die Kosten von damals 3 Mio. DM für den Südzugang zum Bahnhof seien verhältnismäßig zu sehen und die Zukunftsfähigkeit des Bahnhofs Kamen als Kragenkopf zum VRR in den Fokus zu stellen. Es gäbe heute bereits 6.000 Ein-/Ausstiege täglich und es sei perspektivisch mit bis zu 10.000 Ein-/Ausstiegen täglich zu rechnen. Die Teilfortschreibung des ÖPNV-Planes sei gemeinsam im Planungs- und Straßenverkehrsausschuss beschlossen worden, wonach der Kamener Bahnhof 2017 besser angebunden sein wird. Die Vollfortschreibung des Nahverkehrsplanes beginne 2017/2018 und berücksichtige auch die Anbindung des Bahnhofs Methler an den RRX. Frau Scharrenbach drängte auf eine zeitnahe Lösung und stellte die Frage, wie der Bahnhof Kamen zukunftsfähig für den RRX ertüchtigt werden solle. Darüber hinaus sei ihre Fraktion überrascht, da der Kauf der Polizeikaserne durch die Stadt angekündigt worden sei.

Herr **Krause** erwiderte, dass kein Kauf der Polizeikaserne durch die Stadt vorgesehen gewesen sei. Diese habe lediglich einen Kauf der Immobilie durch Investoren angeregt.

Frau **Scharrenbach** erinnerte an die Nutzung der ehem. Autobahnpolizei als Asylunterkunft und in diesem Zusammenhang angeregte Gespräche mit dem Land über eine Reduzierung des Kaufpreises der Immobilie. Die Nachnutzung der ehem. Autobahnpolizei sei kontrovers diskutiert worden.

Herr **Liedtke** erklärte, die Diskussion zur Parkraumbewirtschaftung habe insbesondere auch das Bahnhofsumfeld betroffen. Dennoch habe es einen Beschluss dagegen gegeben. Für den Durchstich zur Borsigstraße wären aktuell mehrere 8 Mio. Euro zu kalkulieren. Die Stadt Kamen habe keine Kaufabsicht der ehem. Polizeikaserne gehabt, sondern lediglich mit Partnern gesprochen. Das Land verkaufe die Polizeikaserne nur in Gänze und sei nicht bereit, Teilflächen zu veräußern. Zudem handele es sich um ein Baudenkmal. Herr Liedtke regte eine Wohnbebauung auf der Südseite an. Das Wohnen in Bahnhofsnähe vermeide zusätzliche Parkverkehre.

Herr **Breuer** nahm Bezug auf die Ausführungen von Frau Scharrenbach und stellte fest, dass die genannte Auslastung von Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Kamen sich lediglich auf die Anlage direkt am Gleis beziehe. Darüber hinaus bestünden am Bahnhof freie Kapazitäten, sowohl in Form von Bügeln am Parkhaus als auch in der Radstation, die auch im Sommer noch Potenzial habe.

Herr **Diederichs-Späh** erinnerte daran, dass die prognostizierten Zuwachsraten die Stadt Kamen bereits im Sommer 2017 erreichen würden. Demnach herrsche Zeitdruck und dringender Handlungsbedarf. Er verwies beispielhaft auf den Bahnhof in Soest, der eine ideale Lösung für alle Verkehrsteilnehmer darstelle.

Herr **Müller** begrüßte eine Einzelabstimmung der Punkte des Antrags ebenfalls. Er begrüße die Nutzung der Wiese für Fahrradparkplätze. Dem Zugang von der Südseite könne zugestimmt werden, wenn dies realisierbar sei. Der Wegfall von Pkw-Parkplätzen müsse dann allerdings an der Dortmunder Allee ausgeglichen werden. Eine mögliche Parkraumbewirtschaftung müsse differenziert betrachtet werden. Die ersten 24 Stunden sollten kostenlos bleiben und eine Berechnung erst darüber hinaus erfolgen. Eine Bewirtschaftung günstiger als das Niveau von Flughafenparkhäusern halte er hingegen für kontraproduktiv.

Herr **Heidenreich** wies auf den hohen Parkdruck im Süden aufgrund der Pendlerverkehre hin, insbesondere in den Nebenstraßen. Die Deutsche Bahn werde nicht weiter investieren wollen, da andere Projekte priorisiert seien. Vor dem Hintergrund, dass der RRX bis Hamm gehe, regte Herr Heidenreich Gespräche an, den VRR-Übergangstarif auszuweiten. Hier bestünde ein Ansatz, Pendlerverkehre von Kamen nach Hamm und Bönen zu lenken. Die Verkehre von Unna nach Dortmund sollen langfristig anders getaktet werden.

Frau **Scharrenbach** betonte die Rolle der Stadt Kamen als Kragenkopf. Vor dem Hintergrund der laufenden DB-Modernisierungsoffensive 3 bis 2023 und der Modernisierungsoffensive 4 ab 2023 müssten entsprechende Gespräche geführt werden, um langfristig eine direkte Anbindung von Süden zu schaffen und den Nordzugang zu entlasten.

Herr **Liedtke** erinnerte, dass die Südanbindung bereits vor längerer Zeit geprüft und aus Kostengründen abgelehnt worden wäre. Bereits Anfang der 2000er habe diese Maßnahme ca. 6,5 Mio. Euro kosten sollen.

Herr **Krause** griff zusammenfassend noch einmal das Nahmobilitätskonzept auf, das auch das Bahnhofsumfeld einschließe. Zur Parkraumbewirtschaftung liege ein bindender Ratsbeschluss vor. Der Südzugang sei aus Kostengründen nicht möglich und sinnvoll. Herr Krause befürwortete außerdem, Hamm und Bönen mit in den VRR zu nehmen.

Herr **Diederichs-Späh** äußerte, durch den RRX werde sich die Abkopplung des Bahnhofs Methler endlich ändern. Ab dem Jahr 2017 würden entsprechend steigende Fahrgastzahlen erwartet. Da die Deutsche Bahn ein Interesse an funktionierenden Bahnhöfen habe, könnten auch Maßnahmen wie der Südzugang am Bahnhof Kamen neu diskutiert werden.

Herr **Breuer** erklärte, für die Überlegung VRR ja oder nein spiele sicherlich der Westfalentarif eine wichtige Rolle, der im nächsten Jahr eingeführt werden solle. Dadurch seien Verschiebungen zu erwarten, da der Westfalentarif von ganz Westfalen bis nach Dortmund gelte. So könnte beispielsweise auch von Hamm ein günstigerer Fahrpreis bis nach Dortmund gelten. Der RRX werde zudem sukzessive ab dem Jahr 2017 eingesetzt. Es sei demnach mit einem länger andauernden Prozess der RRX-Einführung und entsprechend steigenden Fahrgastzahlen zu rechnen.

Herr **Lipinski** ließ über die einzelnen Punkte des Antrags abstimmen. Zu Punkt 4 erfolge keine Abstimmung, da zur Parkraumbewirtschaftung ein bindender Ratsbeschluss bestehe.

#### **Beschlussvorschlag 1:**

Der Planungs- und Straßenverkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, zu prüfen, ob auf der Grünfläche gegenüber dem Parkhaus am Bahnhof Radabstellanlagen unter Berücksichtigung von Ladestationen für Elektrofahrräder und einer modernen Stadtbegrünung errichtet werden können. Es sind verschiedene Varianten von Radabstellanlagen auf ihre Realisierbarkeit hin zu überprüfen. Dem Planungs- und Verkehrsausschuss ist das Ergebnis der Prüfung inkl. einer Kostenschätzung für die Errichtung und dem Betrieb unter Berücksichtigung von Fördergeldern zur Beschlussfassung vorzulegen.

**Abstimmungsergebnis:** bei 13 Gegenstimmen mehrheitlich abgelehnt

#### **Beschlussvorschlag 2:**

Der Planungs- und Straßenverkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, Gespräche mit dem NWL mit dem Ziel der Schaffung eines Zugangs zum Bahnhof Kamen von der Südseite her aufzunehmen; es ist Bericht zu erstatten.

**Abstimmungsergebnis:** bei 13 Gegenstimmen mehrheitlich abgelehnt

#### **Beschlussvorschlag 3:**

Der Planungs- und Straßenverkehrsausschuss fordert die Verwaltung auf, in einer der nächsten Sitzungen (bis zum Sommer 2017) Vorstellungen für eine Nachnutzung der Landesliegenschaft an der Dortmunder Allee – u.a. unter Berücksichtigung einer Planvariante mit einem Bahnhofszugang von der Südseite – vorzulegen.

**Abstimmungsergebnis:** bei 12 Gegenstimmen mehrheitlich abgelehnt

Zu TOP 9.

Verkehrssichernde Maßnahmen auf der Mühlhauser Straße in Kamen-Heeren-Werve  
hier: Antrag der CDU-Fraktion

Frau **Scharrenbach** verwies auf den vorliegenden Antrag.

Herr **Krause** verwies noch einmal auf das Nahmobilitätskonzept als Maßnahme aus dem beschlossenen Integrierten Klimaschutzkonzept, für das bereits Fördermittel beantragt und auch bewilligt seien. Da dieses Konzept auch Fragestellungen wie die des vorliegenden Antrags umfasse, sei dieser überflüssig.

Frau **Scharrenbach** erkundigte sich nach dem Zeitpunkt der Fertigstellung des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem seien trotz beschlossenenem Klimaschutzkonzept bereits ähnliche Anträge zum Thema Radverkehrssicherheit beraten und abgestimmt worden. Die Verkehrssituation an der Mühlhauser Straße betreffe viele Bürger. Frau Scharrenbach kritisierte, dass es im Umwelt- und Klimaschutzsausschuss keine Mitteilungsvorlage zum Nahmobilitätskonzept gegeben habe. Ein Protokoll dieser Sitzung wäre ebenfalls nicht vorhanden.

Daraufhin erklärte Herr **Liedtke** dass die Vorgehensweise zur Erarbeitung des Nahmobilitätskonzeptes als Klimaschutzteilkonzept bereits ausführlich vorgestellt worden sei. Das Konzept sei beauftragt und umfasse die Fuß- und Radverkehrsförderung im gesamten Stadtgebiet, so auch diesen Bereich. Das Protokoll der Sitzung des Umwelt- und Klimaschutzsausschusses vom 06.10.2016 sei im Ratsinformationssystem abrufbar.

Zum weiteren Verfahren ergänzte Herr **Breuer** mit Verweis auf die Fördermodalitäten, dass der Förderzeitraum für das Nahmobilitätskonzept ein Jahr betrage und dementsprechend zum Ende des Jahres 2017 mit Ergebnissen zu rechnen sei. Eventuelle Verlängerungen seien entsprechend abzustimmen.

Frau **Scharrenbach** fragte daraufhin nach, ob es demnach bis zur Fertigstellung des Nahmobilitätskonzeptes keine Änderungen an Verkehrssituationen und keine Verbesserung der Fußgänger- und Radwegesicherheit geben würde.

Herr **Liedtke** verwies diesbezüglich auf die laufende Untersuchung des gesamten Stadtgebietes.

Herr **Diederichs-Späh** teilte ergänzend mit, dass das Protokoll erst am 28.11.2016 in das Ratsinformationssystem eingestellt worden sei. Dies wurde von Herrn **Liedtke** und Herrn **Krause** dementiert.

Herr **Helmken** beurteilte die im Antrag angeführte Verkehrssituation ebenfalls als schwierig für Fußgänger und Radfahrer. Diese bedürfe einer dringenden Prüfung. Da der Antrag jedoch doppelt sei, könne seine Fraktion dem Antrag nicht zustimmen.

Herr **Müller** schlug vor, die Ausweisung einer Tempo 30-Zone statt der derzeit zulässigen 50 km/h zu beantragen.

Herr **Krause** antwortete, dass viele Bereiche im Stadtgebiet ähnlich der beschriebenen Verkehrssituation seien. Die Verwaltung arbeite bereits daran und werde den Sachverhalt entsprechend prüfen. Er erklärte, eine Mittelmarkierung der Fahrbahn könnte das Gefahrenpotenzial reduzieren. Eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit halte er für nicht zielführend.

### **Beschluss:**

Der Planungs- und Straßenverkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Verkehrssituation für Fußgänger und Radfahrer bei der Benutzung der Mühlhauser Straße (Werwer Mark/Mühlhauser Straße bis Mühlhauser Straße/ Vöhdeweg) hinsichtlich der Gefahrenpotentiale für Radfahrer zu untersuchen, mit dem Ziel den Bereich für Radfahrer und Fußgänger sicherer zu gestalten. Das Ergebnis der Untersuchung und erforderliche Maßnahmen werden im Planungs- und Straßenverkehrsausschuss vorgestellt.

**Abstimmungsergebnis:** bei 13 Gegenstimmen und 1 Enthaltung mehrheitlich abgelehnt

Zu TOP 10.

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

Mitteilungen der Verwaltung

### **Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030**

Herr **Breuer** erläuterte den aktuellen Stand zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Im 1. Quartal d. J. sei ein Beteiligungsverfahren für den BVWP 2030 durchgeführt worden. Beteiligt wurden dabei die kreisfreien Städte sowie die Kreise, die Stadt Kamen war somit nicht unmittelbar beteiligt. Der Kreis Unna habe eine Stellungnahme zum BVWP gegenüber dem Bundesverkehrsministerium abgegeben, die auch vorab mit den einzelnen Kommunen im Kreis abgestimmt worden sei. Im Sommer sei der Entwurf des BVWP in Bundeskabinett beraten und mit kleinen Änderungen, z.B. zu Radschnellwegen, beschlossen worden. Herr Breuer äußerte, dass nach seiner Kenntnis derzeit noch die parlamentarische Beratung laufe, ein Beschluss läge noch nicht vor. Wesentlicher Punkt der Stellungnahme des Kreises Unna sei die Forderung der Berücksichtigung des Ausbaubedarfes für die Bahnstrecken Dortmund – Kamen – Hamm sowie Dortmund – Lünen – Münster, wobei die erste im BVWP erstmalig aufgenommen und die zweite wieder als vordringlicher Bedarf eingestuft werden solle. Für die Bahnstrecke Dortmund – Kamen – Hamm entspräche dies auch der Beschlusslage des Rates der Stadt Kamen. In diesem Zusammenhang erinnerte Herr Breuer an die gemeinsame Resolution der Räte aus Dortmund, Kamen und Hamm zum Ausbau der Bahnstrecke. Die Stellungnahme des Kreises berücksichtige zudem die dringend erforderlichen Umbauarbeiten an den Ausleitungen des Dortmunder Bahnhofs sowie des Bahnhof Hamm, die die Leistungsfähigkeit dieser Strecke wesentlich beeinflussen. Zudem gäbe es einen Hinweis zum 8-streifigen Ausbau der A1, dass auch die Abschnitte für die derzeit kein Bedarf begründet werden konnte als „Weiterer Bedarf“ eingestuft werden sollen. Der Abschnitt vom Autobahnkreuz Westhofen bis zum Autobahnkreuz Dortmund/Unna ist im BVWP mit „Vordringlichem Bedarf“ enthalten. Weitere Aspekte der Stellungnahme des Kreises Unna beträfen die A44 (Knotenpunkt Dortmund/Unna), die B54, die B 236 sowie die Anschlussstelle Dortmund-Lanstrop an der A2 (Berücksichtigung des Vollausbau).

### Verkehrsmessungen an der Lindenallee (L 821)

Herr **Breuer** erklärte, die Verkehrserfassungen an der Lindenallee gingen auf einen Wunsch der CDU-Fraktion aus einer Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses Ende des Jahres 2015 hervor. In den letzten Monaten habe die Verwaltung an drei Stellen der L 821 (Lindenallee) Verkehrsmessungen durchgeführt, also die Geschwindigkeiten und die Verkehrsbelastung erfasst. Die Messstellen lagen verteilt über die Lindenallee zwischen der Straße Altenmethler und der Lortzingstraße. Im Ergebnis zeige sich zunächst, dass die Gesamtverkehrsbelastung an allen Messstellen für die Verkehrsbedeutung der Lindenallee als Landesstraße nicht außergewöhnlich seien. Im Vergleich zu anderen Landesstraßen im Stadtgebiet finde sich hier eine eher geringere Belastung. Bei der Auswertung der Geschwindigkeiten zeige sich für alle Messstellen ein ähnliches Bild. Die V 85 – also die Geschwindigkeit, die von 85% aller Fahrzeuge eingehalten wird – liege an allen Messstellen über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, also zwischen 50 und 60 km/h. Diese Werte seien in der statistischen Bewertung nicht besonders besorgniserregend. Da die zulässige Höchstgeschwindigkeit jedoch regelmäßig nicht eingehalten werde, seien die Ergebnisse ein Hinweis für eine nähere Betrachtung. Der Kreis Unna habe die Ergebnisse von der Stadt Kamen bekommen und werde als zuständige Behörde auf dieser Grundlage prüfen, an welchen Stellen der Lindenallee Geschwindigkeitsüberwachungen möglich seien und entsprechend tätig werden. Wiederholte Geschwindigkeitskontrollen seien in der Regel gut geeignet, die V85 nachhaltig positiv zu beeinflussen.

Anfragen

### Zustand der Dortmunder Allee

Herr **Krause** wies auf den schlechten Zustand der Dortmunder Allee hin und bat eindringlich um Gespräche mit dem Straßenbaulastträger, um die Fahrbahn in einen angemessenen Zustand zu versetzen, der auch die Geräuschmissionen deutlich reduziere.

Herr **Müller** stimmte den Ausführungen von Herrn Krause zur Dortmunder Allee zu.

### Parkplatzproblematik am Krankenhaus

Zudem erinnerte Herr **Müller** an seine Anfrage von vor ca. 1 Jahr, in der er die Parkplatzproblematik am Krankenhaus angesprochen habe. Von der Verwaltung seien entsprechende Gespräche zugesagt worden, nach den Ergebnissen er sich nun erkundige.

Herr **Liedtke** reflektierte, es handle sich hierbei um die Höhe der Zäune und den Zugang aus der Straße Mechelnkamp auf das Grundstück. Die vorhandenen Zäune durch höhere Zäune zu ersetzen, sei nicht zielführend. Es handle sich letztlich auch um eine Privatangelegenheit.

### Beleuchtung der Hochstraße

Frau **Hartig** erinnerte an die erfolgte Abschaltung der Beleuchtung auf der Hochstraße aus Kostengründen und schlug vor, zumindest die Auf- und Abfahrten zu beleuchten. Dies wäre hilfreich für viele Autofahrer.

Herr **Liedtke** erklärte, dass die Auf- und Abfahrten der neu zu bauenden Kreuzung in Südkamen zukünftig beleuchtet sein werden. Bei der Sanierung der Hochstraße im Weiteren Verlauf durch Straßen.NRW werde die alte Beleuchtungsanlage zurückgebaut. In diesem Zuge befürworte die Stadt Kamen, auch die Abfahrtsäste zum Sesekedamm und zur Koppelstraße in die Beleuchtung mit einzubeziehen. Auf der Hochstraße selbst werde es auch zukünftig keine Beleuchtung geben.

#### Sachstand Nordring / Jubiläumswald / Brücken

Frau **Scharrenbach** führte aus, dass laut Aussage von Herrn Liedtke im Sommer 2016 für den Nordring bereits eine unterschriftsreife Vereinbarung zwischen Landesbetrieb und Kreis Unna vorläge und erkundigte sich nach dem Sachstand. Darüber hinaus habe die Verwaltung am 25.4.2016 einen einstimmigen Auftrag zur Entwicklung eines Jubiläumswaldkonzeptes erhalten, nach dessen Stand sich Frau Scharrenbach erkundigte. Im Haushalt 2017 seien zudem vier Brücken mit insgesamt 530.000 € Investitionen veranschlagt: Wittenberger Str., Mühlentorweg, Siegeroth, Jägerweg/Lohheide. Frau Scharrenbach fragte, was mit dem genannten Betrag an den Brücken gemacht werden solle.

Herr **Liedtke** verwies auf die kommende Woche bzw. die Haushaltssitzung des Rates. Die Umsetzung des Jubiläumswaldes sei ein Thema für den Wirtschaftsausschuss. Zum Nordring erläuterte Herr Liedtke, die entsprechende Vereinbarung liege unterschriftsreif vor und sei in der finalen Abstimmung. Es habe Verzögerungen durch weitere Details und Anforderungen gegeben, z. B. den Einsatz eines taktilen Leitsystems im Bereich der Kreuzung mit der Münsterstraße. Vorlaufend finde eine große Kanalbaumaßnahme durch die Stadtentwässerung statt.

#### Wiederherstellung Bahnhofstraße

Herr **Diederichs-Späh** fragte nach dem aktuellen Stand zu den provisorisch eingebauten Asphaltflächen an den Ein- und Ausfahrten der Bahnhofstraße.

Herr **Liedtke** erklärte, dass zunächst eine schriftliche verbindliche Erklärung mit dem Unternehmer erforderlich sei, die sich derzeit in der Schlussabstimmung befinde. Eine kurzfristige Umsetzung sei ggf. aufgrund der Wetterbedingungen schwierig.

#### Lärmschutzwall Weizenweg/Schimmelstraße – Präsentation

Herr **Diederichs-Späh** verwies zum Lärmschutzwall Weizenweg auf die letzten Sitzungen des Planungs- und Straßenverkehrs- sowie des Umwelt- und Klimaschutzsausschusses vom 6.10.2016, in denen die Maßnahme durch Herrn Neuhaus umfangreich vorgestellt worden sei. Die Präsentation sei sehr umfangreich und auch erst am 23.11.2016 eingestellt worden.

Herr **Breuer** äußerte dazu, dass eine Reduzierung der Datengröße schwierig sei, da es sich um extern erstellte Pläne handele.

### Absenkung der Grenzwerte zur Luftreinhaltung

Frau **Scharrenbach** fragte, ob die durch die europäische Kommission beschlossene Absenkung der Grenzwerte zur Luftreinhaltung auch Auswirkungen auf den Kamener Luftreinhalteplan habe. Die Unnaer Straße habe beispielsweise knapp die Grenzwerte unterschritten und sei deshalb im Luftreinhalteplan nicht berücksichtigt worden.

Herr **Liedtke** verwies hierzu auf die Zuständigkeit der Bezirksregierung Arnsberg, die bei Handlungsbedarf entsprechend tätig werde.

### Lärmschutzwall Weizenweg/Schimmelstraße – Bodenverfügbarkeit

Herr **Helmken** nahm noch einmal Bezug auf den Lärmschutzwall Schimmelstraße und fragte, ob vor dem Hintergrund der Situation in Bergkamen überhaupt genug Boden vorhanden sei.

Herr **Liedtke** verwies auf die entsprechende Ausschreibung. Klarheit für die Errichtung des Walles bringe das Ausschreibungsergebnis.

## **B. Nichtöffentlicher Teil**

Zu TOP 1.

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

keine

Zu TOP 2.

Veröffentlichung von Tagesordnungspunkten der nichtöffentlichen Sitzung

keine

Herr Lipinski schloss die Sitzung um 20.10 Uhr.

gez. Lipinski  
Vorsitzender

gez. Breuer  
Schriftführer