



STADT KAMEN

Planungs- und Straßenverkehrsausschuss

1. Sitzung, 14. Februar 2017

- Einwohnerfragestunde
- Integriertes Handlungskonzept Kamen-Heeren-Werve
Wettbewerbsverfahren Nebenzentrum
→ Vorstellung des Konzeptes durch das Büro plan-lokal, Dortmund
→ Beschluss
- Wettbewerb StadtUmland.NRW
RS 1 (Radschnellweg 1) – Innovationsband für eine integrierte Stadtentwicklung
hier: Bericht der Verwaltung
- Spange Südkamen (K40n)
hier: Sachstandsbericht der Verwaltung
- Sachstandsbericht Lärmaktionsplan in Südkamen
hier: Antrag der SPD-Fraktion
- Bauvorhaben im Stadtgebiet
- Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen



Einwohnerfragestunde



Integriertes Handlungskonzept Kamen-Heeren-Werve Wettbewerbsverfahren Nebenzentrum

→ Vorstellung des Konzeptes durch das Büro plan-lokal, Dortmund

WETTBEWERB ZUR UMGESTALTUNG DES NEBENZENTRUMS IN KAMEN HEEREN-WERVE

14.02.2017, VORSTELLUNG IM PLANUNGS- UND STRASSENVERKEHRSAUSSCHUSS



INHALTE

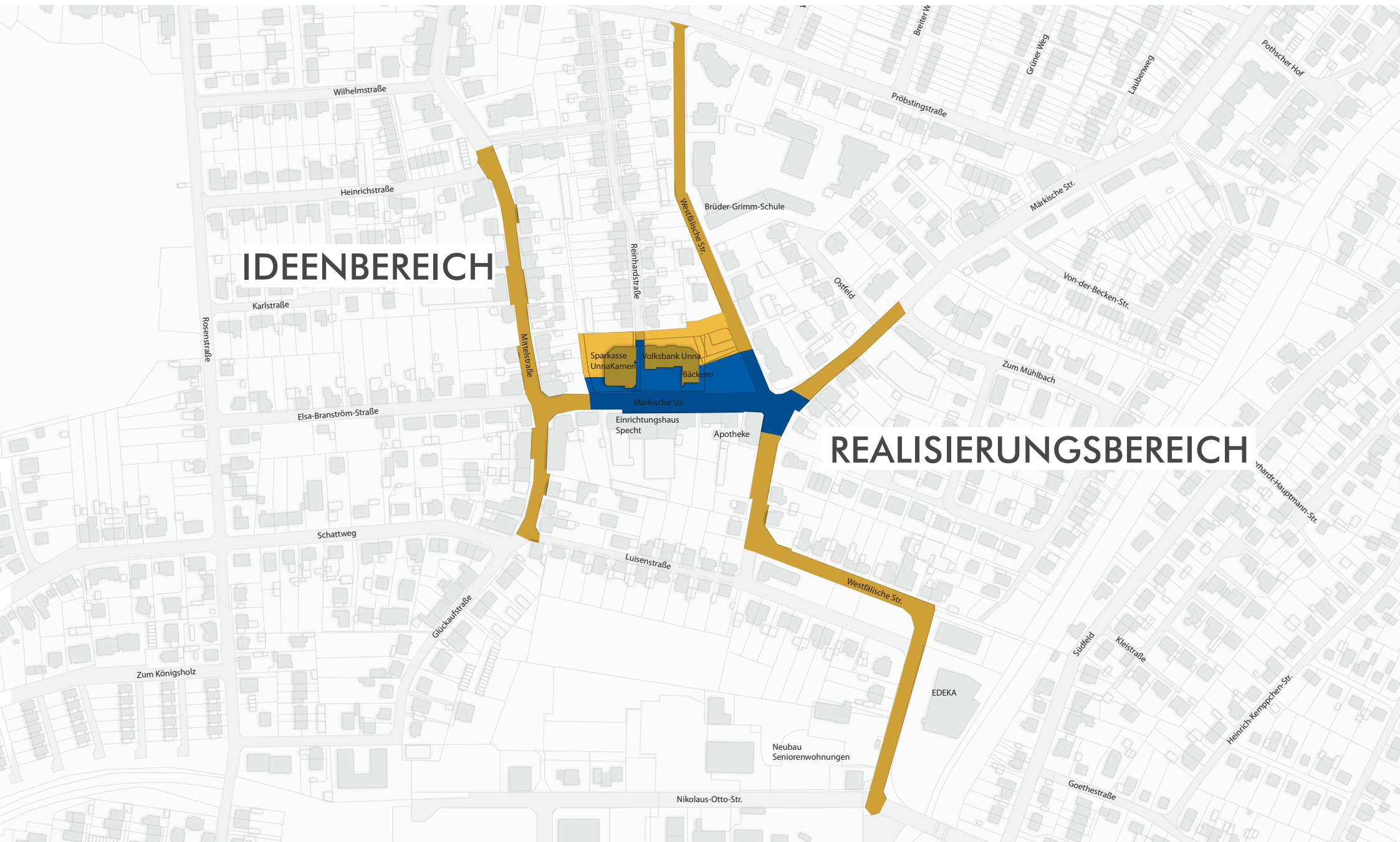
- 1 Anlass und Ziel des Wettbewerbs
- 2 Wettbewerbsgebiet
- 3 Wettbewerbsverfahren und Zeitplan

ANLASS UND ZIEL DES WETTBEWERBS

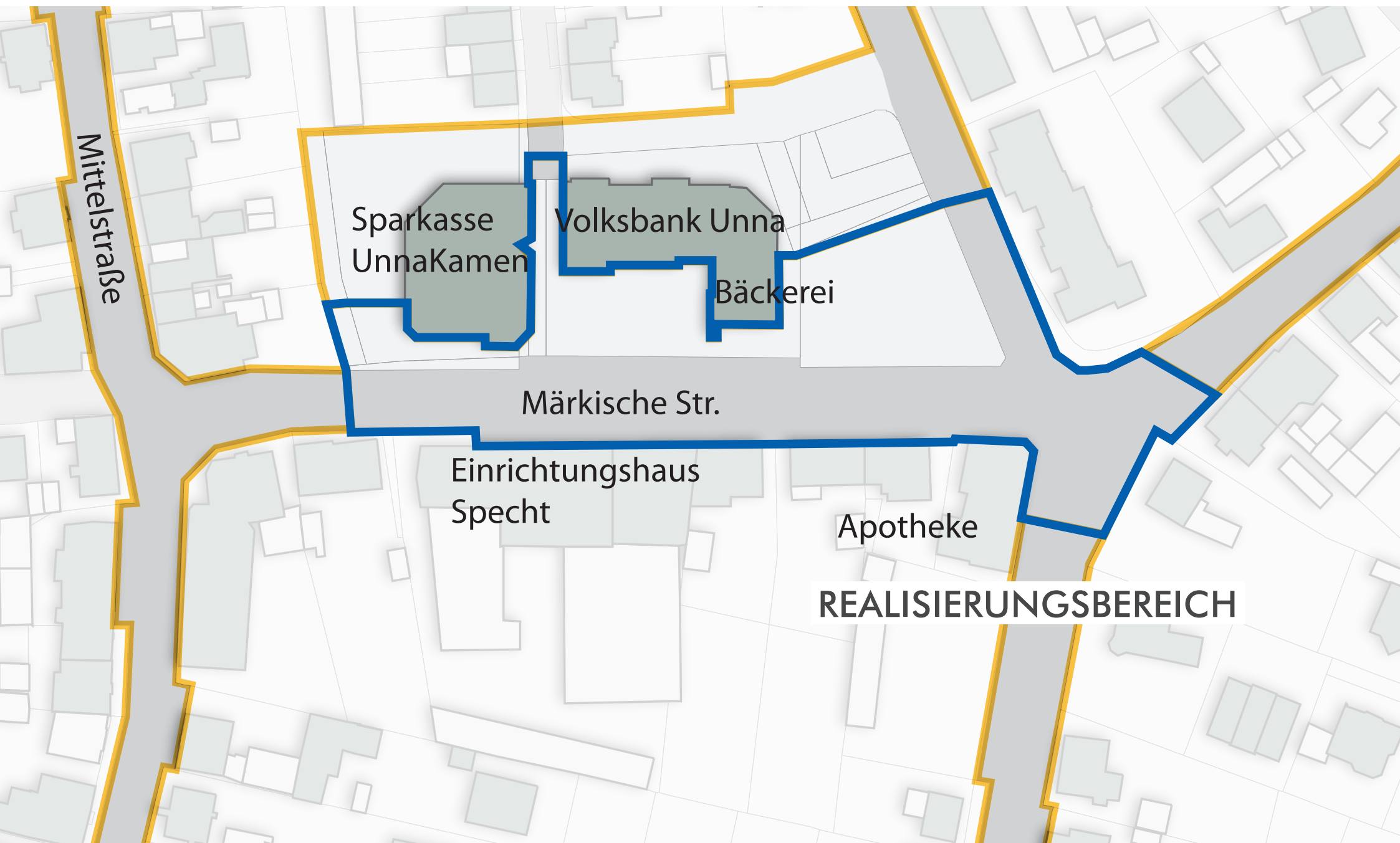
- » Umsetzung der Maßnahmen aus dem Integrierten Handlungskonzept
Kamen Heeren-Werve mit Unterstützung von Städtebaufördermitteln
- » Der Wettbewerb dient der Konkretisierung der Planung und ist Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln für die Umsetzungs-/Baukosten



WETTBEWERBSGEBIET



WETTBEWERBSGEBIET



WETTBEWERBSGEBIET



WETTBEWERBSGEBIET



WETTBEWERBSGEBIET



WETTBEWERBSGEBIET



WETTBEWERBSGEBIET

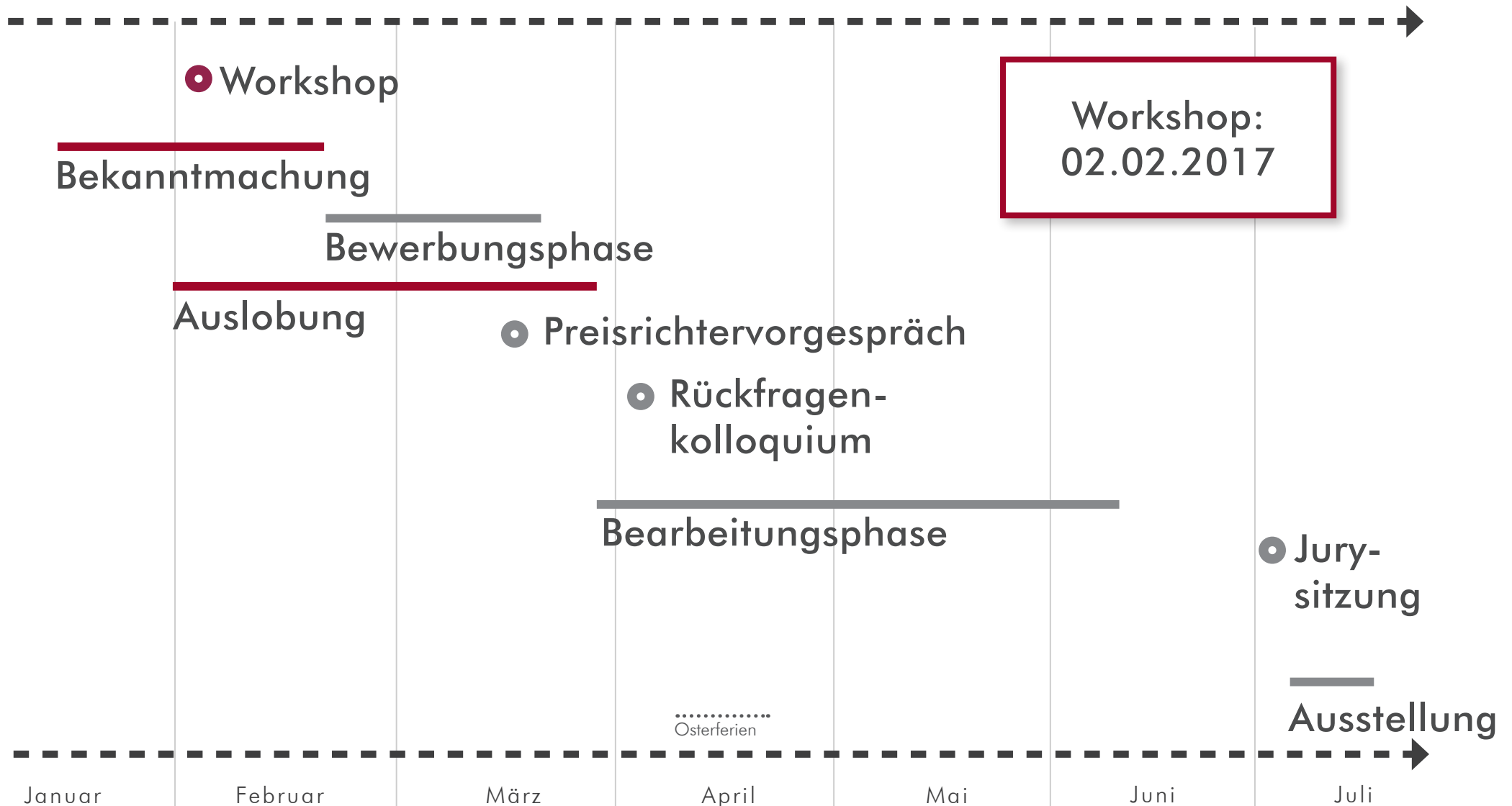


WETTBEWERBSVERFAHREN

Begrenzter freiraumplanerischer Wettbewerb
mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren

Realisierungsversprechen bis zur
Ausführungsplanung für einen Preisträger

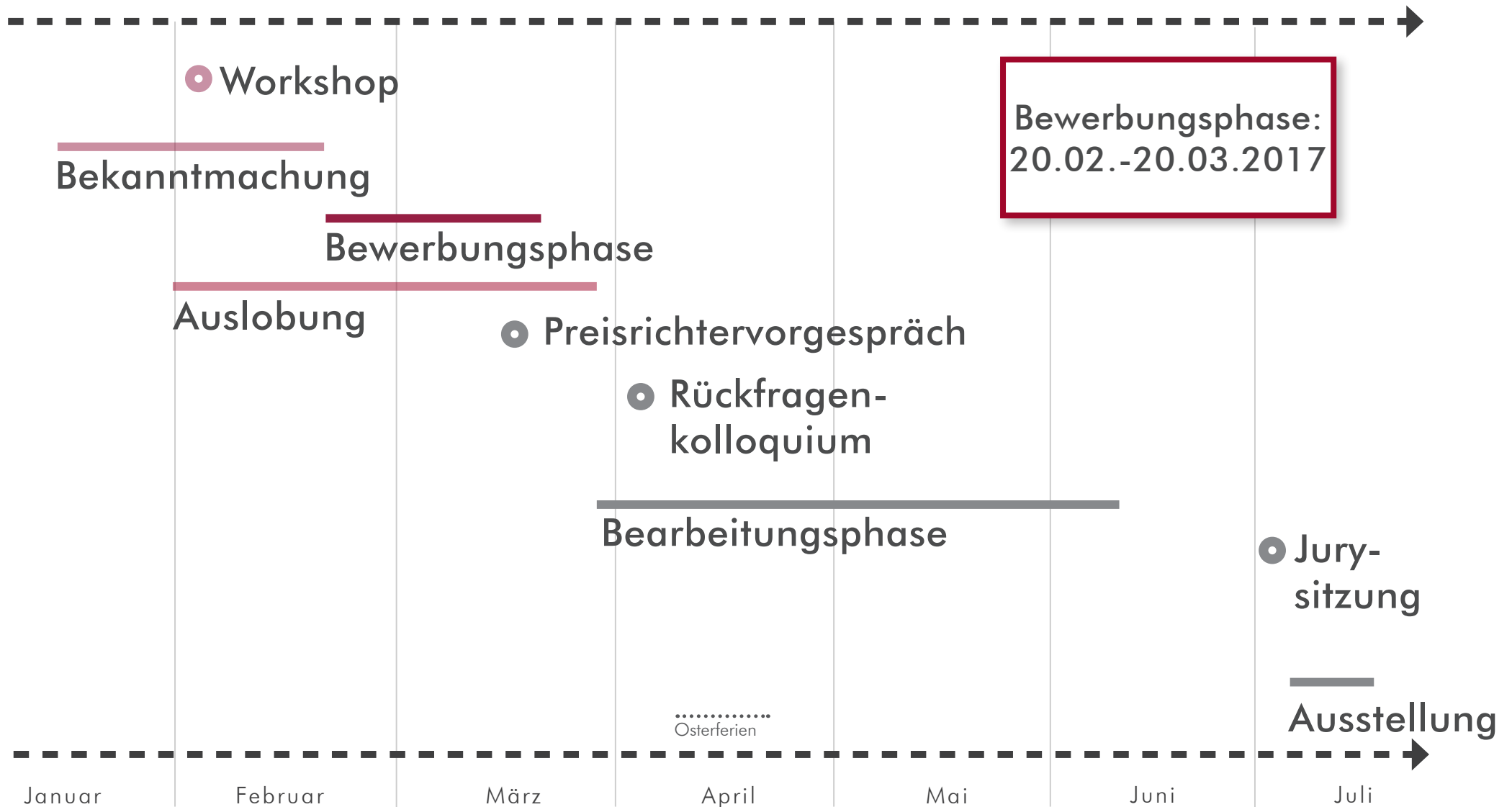
ZEITPLAN DES WETTBEWERBS



ÖFFENTLICHER WORKSHOP

- » Diskussion mit rund 60 Bürgerinnen und Bürgern am 02.02.2017 im evangelischen Gemeindehaus in Heeren-Werve
- » Zentrale Themen
 - » Parken, Erreichbarkeit von Dienstleistern und Ärzten
 - » Barrierefreiheit
 - » Aufenthaltsqualität und fußgängerfreundliche Gestaltung
 - » Veranstaltungen und Belebung
 - » Grünflächen
 - » Verkehrssicherheit, ggf. Geschwindigkeitsreduzierungen

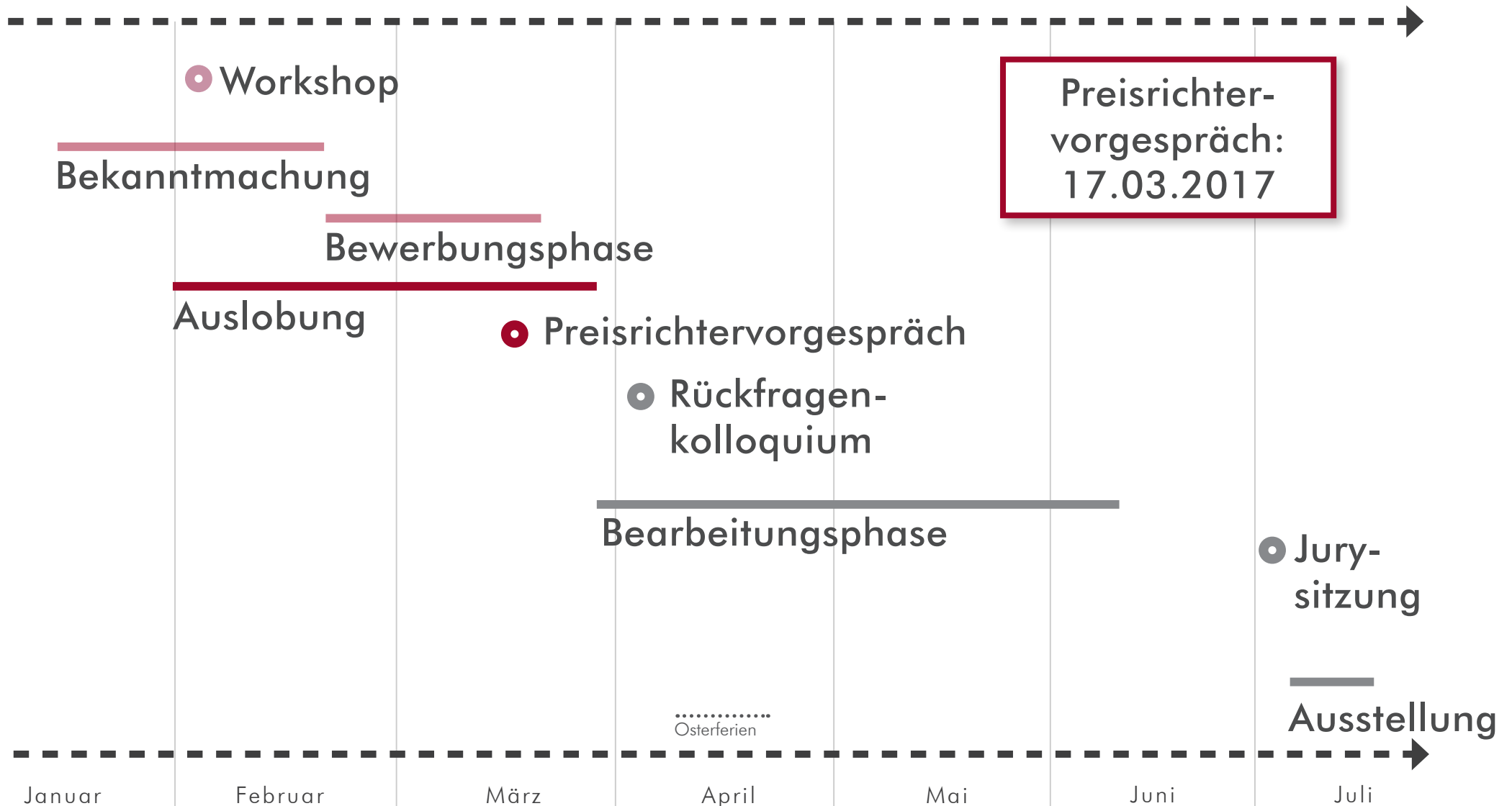
ZEITPLAN DES WETTBEWERBS



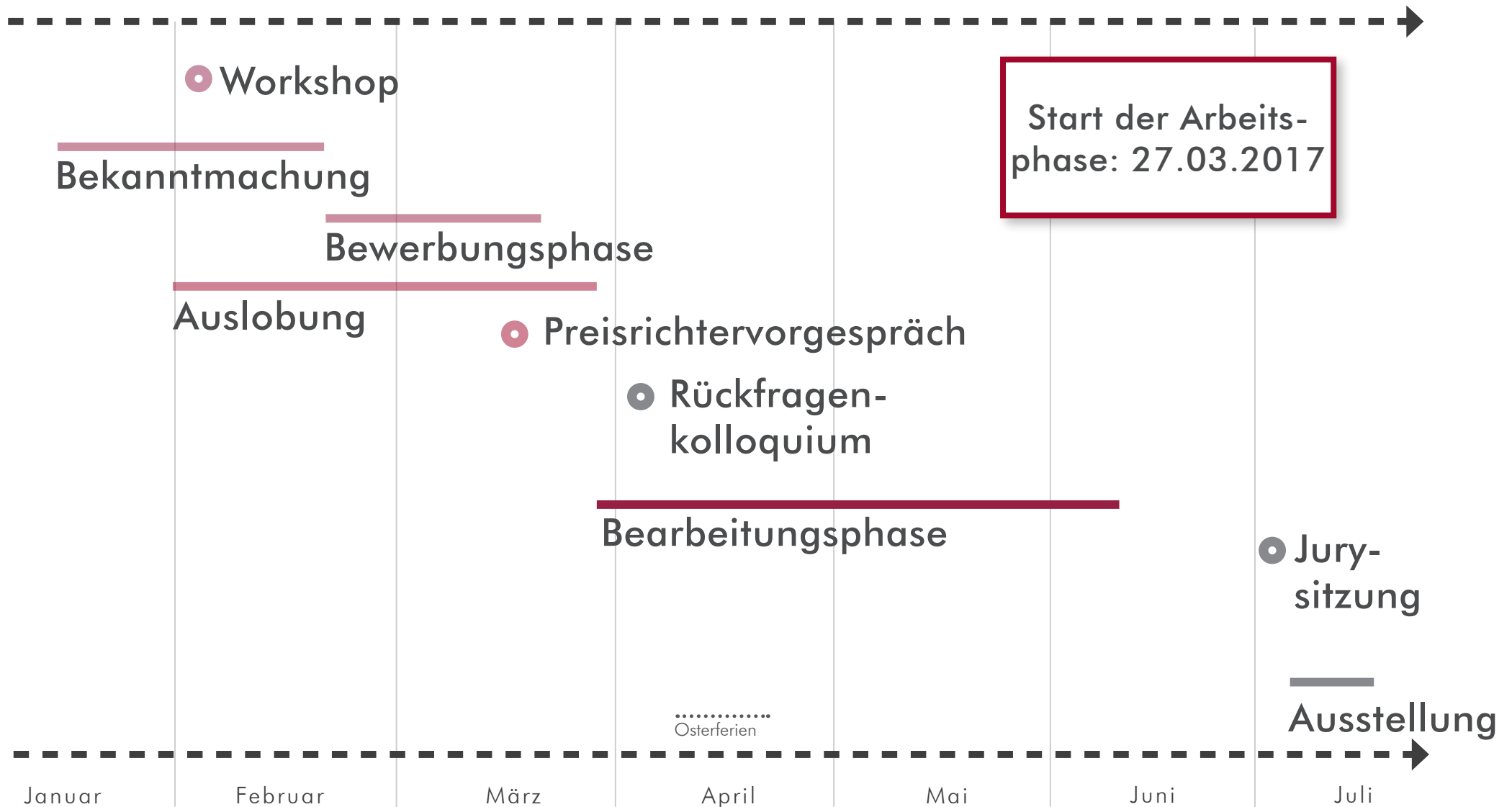
BEWERBUNGSVERFAHREN

- » Bekanntmachung, Kurzbeschreibung der Aufgabe
- » Landschaftsplaner
- » 15 Teilnehmer, davon werden 3 Teilnehmer gesetzt, 12 weitere Bewerber werden per Los aus dem Bewerberfeld ermittelt
- » Zeitraum für die Bewerbungen: 20.02.-20.03.2017

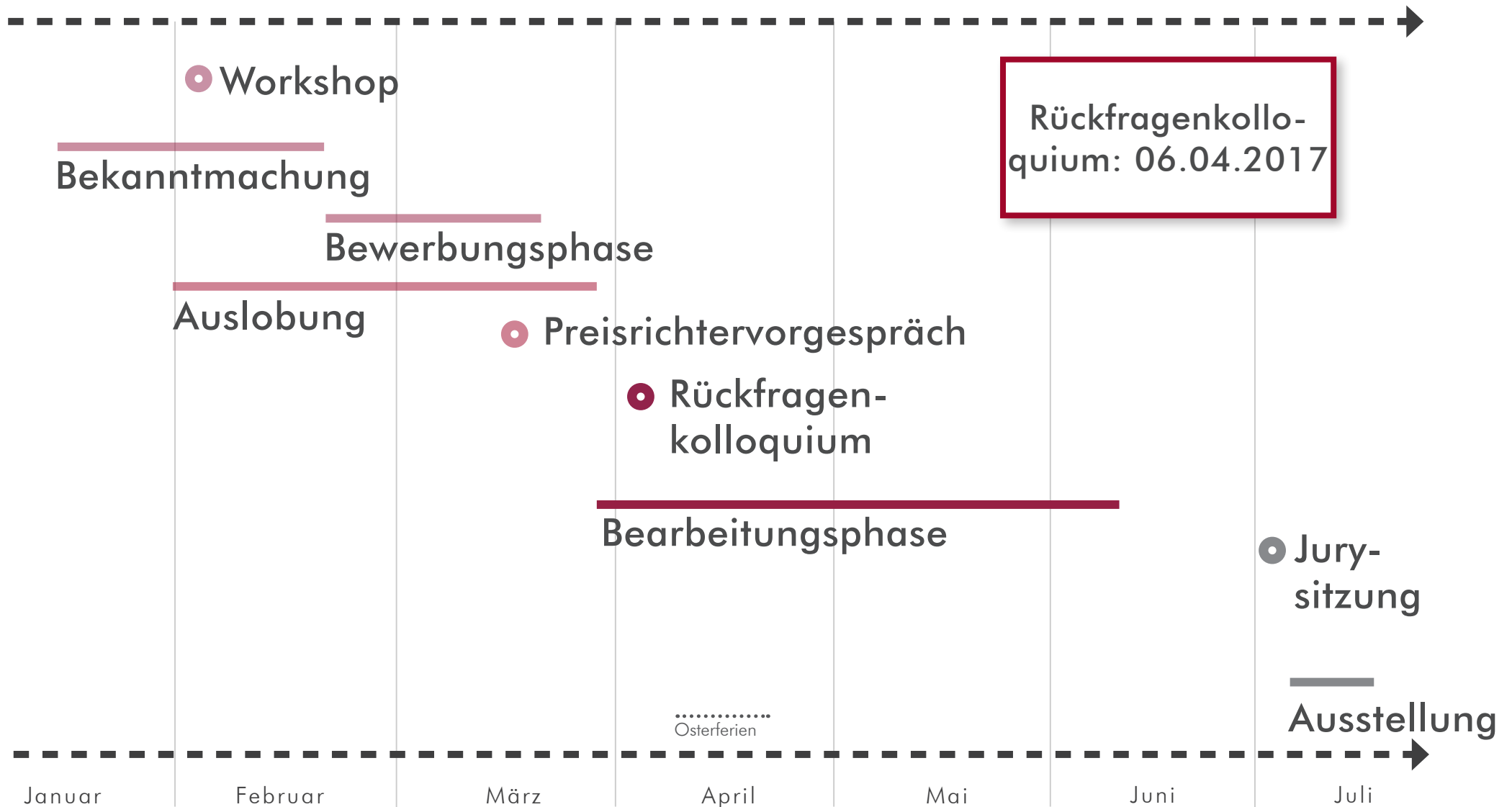
ZEITPLAN DES WETTBEWERBS



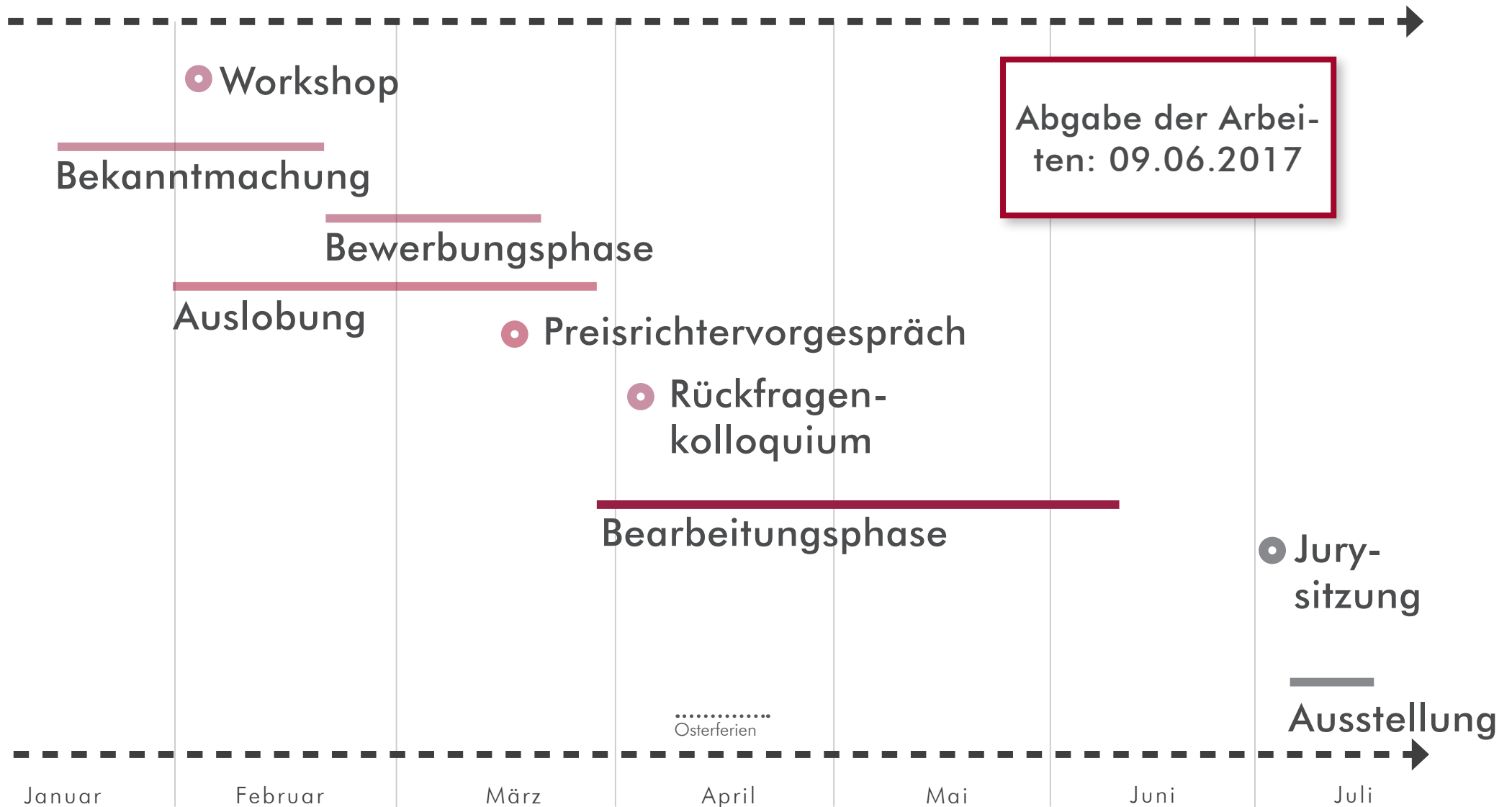
ZEITPLAN DES WETTBEWERBS



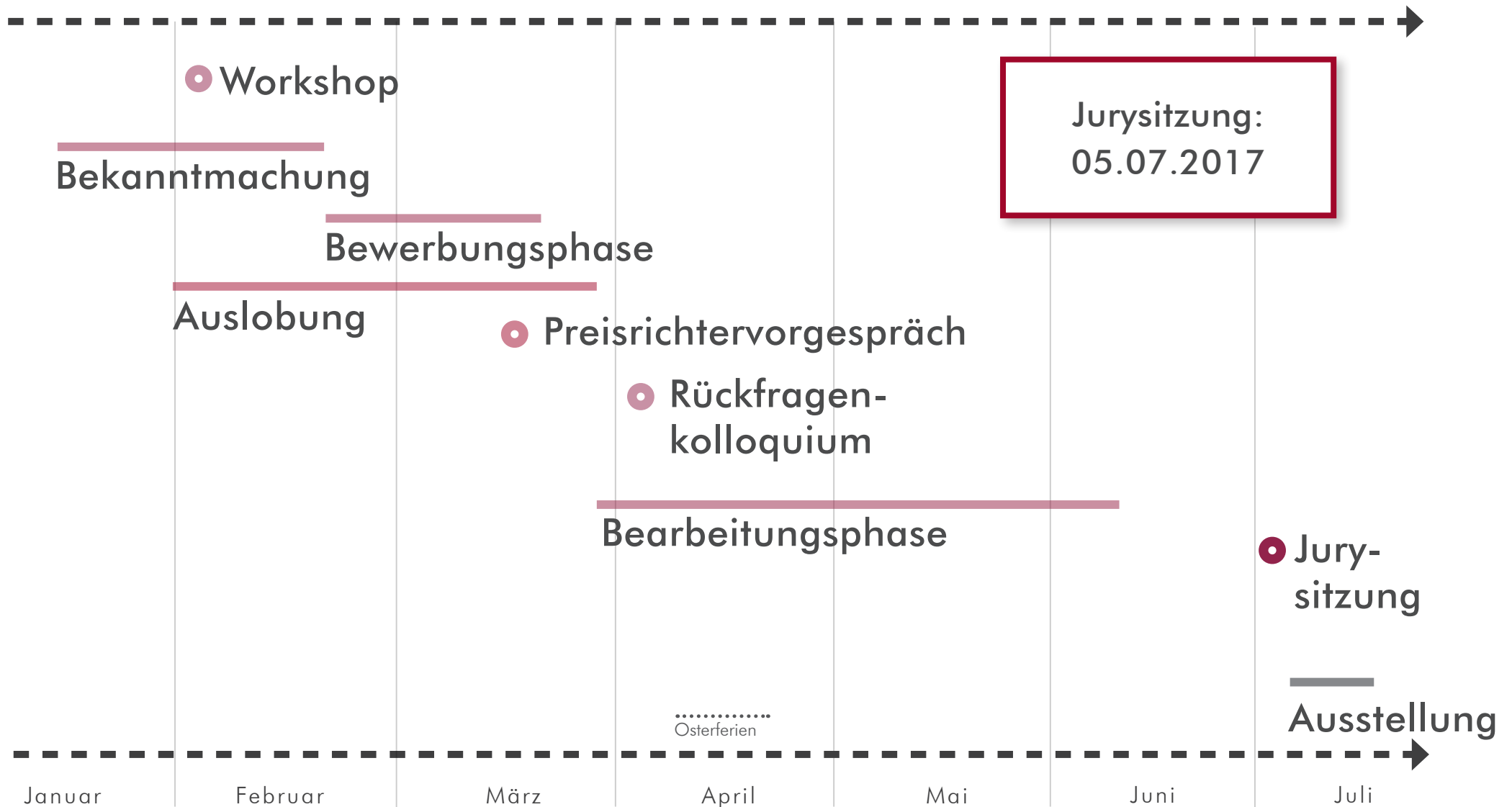
ZEITPLAN DES WETTBEWERBS



ZEITPLAN DES WETTBEWERBS



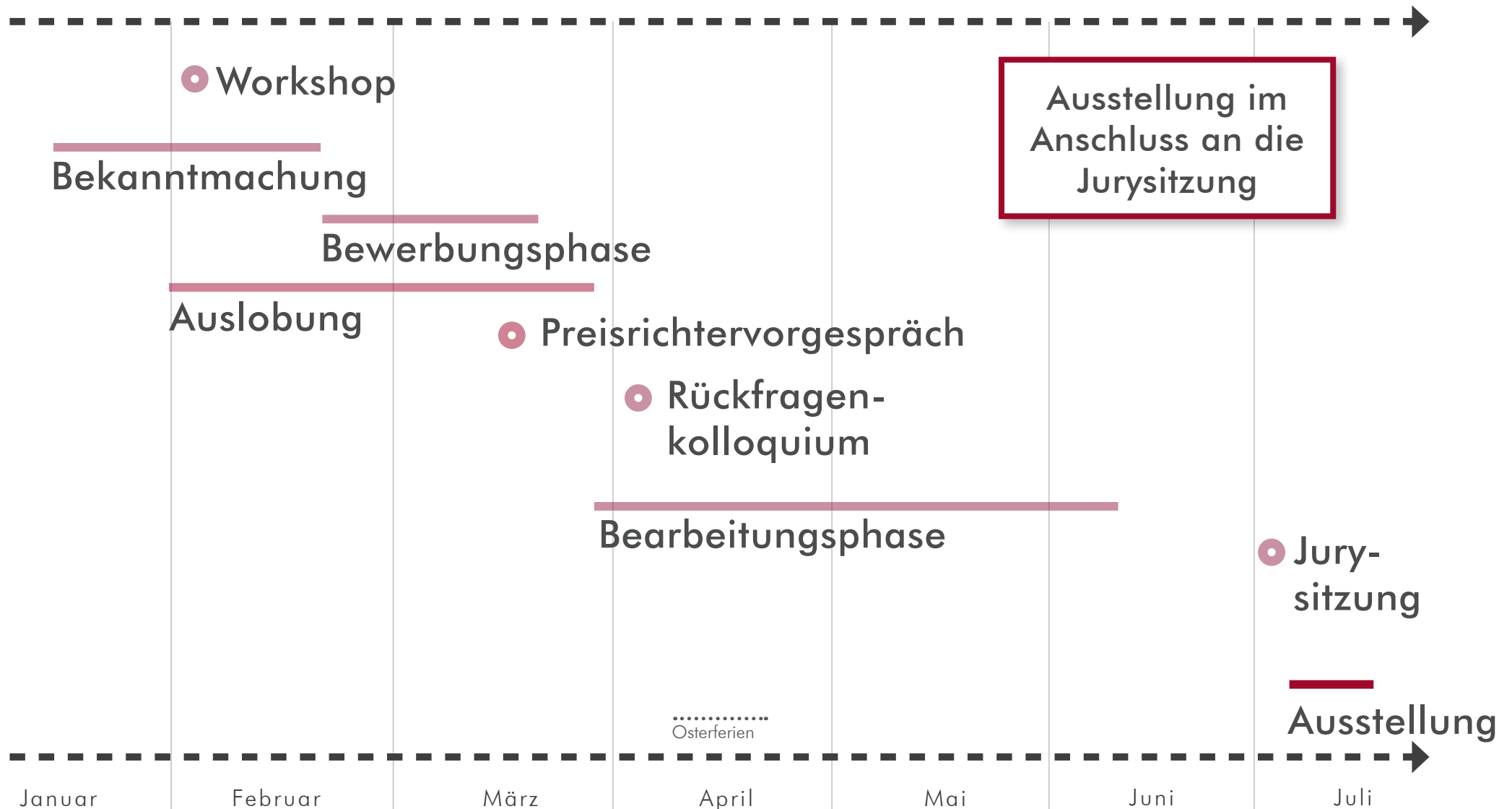
ZEITPLAN DES WETTBEWERBS



JURYSITZUNG

- » Mitglieder der Jury
 - » Hermann Hupe, Bürgermeister der Stadt Kamen
 - » Dr. Uwe Liedtke, Beigeordneter der Stadt Kamen
 - » Friedhelm Lipinski, Ausschussvorsitzender des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses
 - » Rainer Fuhrmann, Ausschussvorsitzender des Wirtschaftsausschusses
 - » Karl-Heinz Stoltefuß, Ortsheimatpfleger Heeren-Werve
 - » Fachpreisrichter Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung
- » Preisgeldsumme 20.000 €

ZEITPLAN DES WETTBEWERBS





Sparkasse

Volksbank

Geldautomat

HERZLICHEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!



**Integriertes Handlungskonzept
Kamen-Heeren-Werve
Wettbewerbsverfahren Nebenzentrum**

→ Beschluss



**Wettbewerb StadtUmland.NRW
RS 1 (Radschnellweg 1) – Innovationsband
für eine integrierte Stadtentwicklung**

hier: Bericht der Verwaltung

StadtUmland.NRW

Zukunftskonzepte für Großstädte und ihre Nachbarkommunen im Metropolraum Nordrhein-Westfalen

Ein Projektaufruf des Ministers für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW

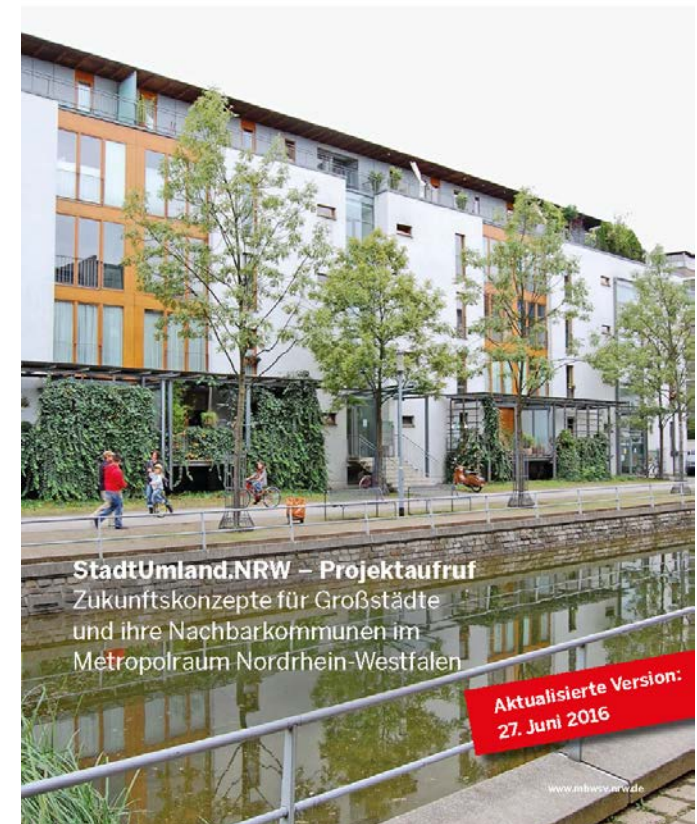
Gesucht:

- Zukunftskonzepte für Großstädte und ihre Nachbarkommunen im Metropolraum NRW
- Konzepte, die eine Verbesserung der Lebens- und Lagequalität auf mehreren Handlungsebenen Quartier, Stadt und Region aufzeigen

Kriterien:

- Vorbildcharakter: vorbildliche Wege interkommunaler Zusammenarbeit und innovative und nachhaltige Lösungsansätze sollen aufgezeigt werden
- Interkommunale Kooperation: Voraussetzung für die Teilnahme ist ein Verbund aus Großstädten und ihren Nachbarkommunen
- Integrierter Ansatz: Wohnen, Arbeiten, Siedlungs- & Stadtentwicklung, Mobilität und neue Infrastrukturen sollen thematisiert werden

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



StadtUmland.NRW – Projektaufruf
Zukunftskonzepte für Großstädte
und ihre Nachbarkommunen im
Metropolraum Nordrhein-Westfalen

Aktualisierte Version:
27. Juni 2016

www.mhwv.nrw.de

2 Stufiges Verfahren

Phase 1 – Kandidatur

Die Stadtumlandverbünde bewerben sich für eine Teilnahme mit einem Exposé. Nach Eingabe der Konzeptvorschläge erfolgt als Erstes die Prüfung der formalen Zulassungskriterien durch die Verfahrensbetreuung in Zusammenarbeit mit dem MBWSV.

Fällt diese Vorprüfung positiv aus, werden die Konzeptvorschläge als Kandidaten dem Auswahlgremium vorgelegt. Dieses trifft auf inhaltlicher Ebene eine Auswahl von max. 12 Stadtumlandverbünden, die für die zweite Projektphase zugelassen werden.

Phase 2 - Ausarbeitung der Kooperationsprojekte

Durch die Nominierung eines Stadtumlandverbunds für die zweite Phase steht diesem für die Ausarbeitung des Projektes die finanzielle Unterstützung durch das MBWSV und die fachliche Beratung durch das Team zur Verfügung, das dieses Verfahren betreut. Auf diesem Weg werden die nominierten Projekte aktiv begleitet.

Abschließend reichen die Stadtumlandverbünde ausgearbeitete Zukunftskonzepte ein. Das MBWSV benennt auf Empfehlung des Auswahlgremiums einen oder mehrere Sieger des Verfahrens.

Phase 1

03. Juni 2016

Symposium als Auftaktveranstaltung
Veröffentlichung des Projektablaufs

Bis 01. Juli 2016

Fragenbeantwortung

**Verlängerter
Abgabetermin:**

03. Juni bis 14. September 2016

Erarbeitung der Exposés durch die Städte und Stadtverbünde
Abgabe Exposé: 14.09.2016 bis 16:00 Uhr

Bis 07. September 2016

Nachreichung der Projektunterlagen (bis 16. September)
Vorprüfung der eingereichten Exposés

21. September 2016

1. Sitzung des Auswahlgremiums

Phase 2

Ende September/Anfang Oktober 2016

Auftakt der zweiten Phase
Ausstellung der Exposés

Anfang Oktober 2016 bis Anfang April 2017

Ausarbeitung der Zukunftskonzepte durch die Städte und Stadtverbünde; Fachliche Begleitung/Beratung beteiligter Kommunen

Ende Januar 2017

Werkstatt „Zukunft Stadt“

Ende April 2017

Vorprüfung der Zukunftskonzepte

Anfang Mai 2017

2. Sitzung des Auswahlgremiums
Prämierung

Anfang Juli 2017

Ergebniskongress

StadtUmland.NRW

Zukunftskonzepte für Großstädte und ihre Nachbarkommunen

Kurzfristiger Einstieg des RVR mit den Städten am RS 1 in das Verfahren Anfang September 2016 mit dem Konzept „Innovationsband RS1“

Auswahl des „Innovationsbandes“ für die zweite Phase mit 7 weiteren Konzepten aus NRW

Ausarbeitung des Zukunftskonzeptes durch den RVR gemeinsam im Arbeitskreis „Innovationsband RS 1“ mit den 10 Städten am RS 1 (Duisburg, Mülheim, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Dortmund, Unna, Kamen, Bergkamen, Hamm) – Abgabe: 7.4.17

Phase 1

03. Juni 2016

Symposium als Auftaktveranstaltung
Veröffentlichung des Projektablaufs

Bis 01. Juli 2016

Fragenbeantwortung

**Verlängerter
Abgabetermin:**

03. Juni bis 14. September 2016

Erarbeitung der Exposés durch die Städte und Stadtverbünde
Abgabe Exposé: 14.09.2016 bis 16:00 Uhr

Bis 07. September 2016

Nachreichung der Projektunterlagen (bis 16. September)
Vorprüfung der eingereichten Exposés

21. September 2016

1. Sitzung des Auswahlgremiums

Phase 2

Ende September/Anfang Oktober 2016

Auftakt der zweiten Phase
Ausstellung der Exposés

Anfang Oktober 2016 bis Anfang April 2017

Ausarbeitung der Zukunftskonzepte durch die Städte und Stadtverbünde; Fachliche Begleitung/Beratung beteiligter Kommunen

Ende Januar 2017

Werkstatt „Zukunft Stadt“

Ende April 2017

Vorprüfung der Zukunftskonzepte

Anfang Mai 2017

2. Sitzung des Auswahlgremiums
Prämierung

Anfang Juli 2017

Ergebniskongress

StadtUmland.NRW

Zukunftskonzepte für Großstädte und ihre Nachbarkommunen im Metropolraum Nordrhein-Westfalen

- Stadt Umland Netzwerk
(Köln + linksrheinisch)
- Raumperspektive 2035
(Köln + rechtsrheinisch)
- Zwischen Rhein und Wupper:
zusammen – wachsen
- RegioNetzWerk
(Duisburg/Düsseldorf, u.a.)
- Innovationsband Radschellweg
Ruhr
- Stadtregion Münster
- Regiopolregion Paderborn



**Ausgewählte Stadtumlandverbünde für
die zweite Phase**



RS1 ALS INNOVATIONSBAND

für eine integrierte Stadtentwicklung

 metropoleruhr

DER WORKSHOP AM 3.11.2015

Erkenntnisse & Hinweise aus dem Workshops

- Die Grundtendenz übereinstimmend: Nicht nur Verkehrsthemen denken, sondern die anderen Aspekte (Stadtentwicklung/Wirtschaft/Freizeit/...) sofort mitdenken!
- Schwerpunktthemen u.a. Wohnen am RS1, Anbindung an die Innenstädte, Knotenpunkte, Wirtschaftsstandorte, ...
- Große Chance für die Region: Der RS 1 als Imageträger für die Gesamtregion und für das Thema Radschnellwege insgesamt

Ablauf des Workshops



TEIL I: FACH-WORKSHOP

10:00	Begrüßung & Ziel der Veranstaltung (Martin Tönnies, Bereichsleiter Planung, RVR)
10:15	Der Entwicklungsraum RS1 aus regionaler Sicht (Martin Tönnies, Bereichsleiter Planung, RVR)
10:30	Kommunale Projekte im Entwicklungsraum RS1 (Martin Wirtz, Thomas Pott, Dr. Hadia Straub, Referat Regionalentwicklung, RVR)
11:30	Kaffeepause
11:45	Workshop-Phase 1
12:45	Plenum mit den Ergebnissen aus der Gruppenphase, Diskussion und Schlussfolgerungen
13:30	Mittagspause mit Imbiss
14:15	„Eine Stadt fährt Rad – Wie Kopenhagen zur fahrradfreundlichen Stadt wurde“ Film-Beitrag aus Quarks & Caspers vom 08.09.2015, WDR
14:30	Workshop-Phase 2
15:30	Plenum mit den Ergebnissen aus der Gruppenphase, Diskussion und Schlussfolgerungen
16:15	Zusammenfassung der Ergebnisse des Tages (Martin Tönnies, Bereichsleiter Planung, RVR/Ronald Graf, SSR 2030)
17:00	Pause mit Imbiss

Moderation: Maria T. Wagener (Referatsleiterin Regionalentwicklung, RVR)

TEIL II: POLITISCHE BEWERTUNG DER WORKSHOP-ERGEBNISSE

18:00	Präsentation der Ergebnisse für Politik-Vertreter/innen
18:45	Erfahrungs-/Meinungsaustausch
20:00	Ende der Veranstaltung

Moderation: Jens Stachowitz (Jens Stachowitz Kommunalberatung)

RS1 als Innovationsband für eine integrierte Stadtentwicklung VOM INFRASTRUKTURPROJEKT ...



RS1 ALS INNOVATIONSBAND

Ausgangslage



Vom Infrastrukturprojekt zum Innovationsband ...

Die städtische Umfeld entlang des Radschnellweges Ruhr nicht mit seiner Realisierung in den Fokus einer zukunftsorientierten Betrachtung. Es bedarf die einmalige Chance, die Innovationskraft dieses Infrastrukturbandes zugleich auch als Innovationsband für eine städteübergreifende, länderspezifische Entwicklung für die Stadtentwicklung und Stadterneuerung zu begreifen und miteinander zu verknüpfen.

LEITBILD: RS1 ALS INNOVATIONSBAND FÜR RHEINISCHES STADTENTWICKLUNG

Projektsziel ist ein Masterplan „RS1 als Innovationsband für eine integrierte Stadtentwicklung“, der Basis für das jeweilige, spezifische kommunale Handeln im Rahmen der Stadtentwicklung und Stadterneuerung in diesem Entwicklungsraum ist. Gleichzeitig und darüber hinaus soll dieser Masterplan die Funktion einer integrierenden Bauplan für andere Kommunen in NRW und über die Landesgrenzen hinweg, weil Übergrößen für sämtliche künftige Spezifika (Urban, Suburban und Exurban) in diesem Band gemeinsam mit den beteiligten Städten aufgestellt werden können.

- Die Infrastruktur nicht ohne den Raum denken
- Neue Akteure einbeziehen
- Verschiedene Disziplinen einbeziehen
- Innovationsfreundliches Milieu schaffen
- In verschiedenen Maßstäben denken
- In verschiedenen Zeitskalen denken

Der Masterplan „RS1 als Innovationsband für eine integrierte Stadtentwicklung“ soll mit dem Band des Radschnellweges Ruhr wechselnde und zukunftsorientierte Impulse für den Bereich der Stadtentwicklung und Stadterneuerung assoziieren und in konkrete kommunale Handeln überführen. Das Land Nordrhein-Westfalen wird von dieser zielgerichteten Handlungswelt im besonderen Maße profitieren, weil die Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur mit einem gezielten und gleichzeitigen Aufwandsmanagement des städtischen Umfeldes verbunden werden. Für die öffentlichen und privaten Akteure der Immobilienwirtschaft wird ein abgestimmter Rahmen an öffentlichen Investitionen ausgebaut, auf dieser Basis durch privatrechtliche Investitionen effizient ergänzt werden kann.

„Der Radschnellweg ist mehr als ein Infrastrukturprojekt. Er muss integriert betrachtet werden.“

Die Innovationskraft des RS1 soll insbesondere in den Kernstädten auch für spezifische zusätzliche Wohnbedürfnisse in den Wohngebieten entstehen. Angesichts der immensen Nutzungsmöglichkeiten der Radschnellwege in Verbindung mit dem RS1 zu einer attraktiven Adresse im Wohn- und Geschäftsbereich. Das Quartier am Neander-Fluss in Essen steht beispielhaft für die Projekte, die mit diesem Masterplan in diesem

Entwicklungsraum zu einem projektscharfen „Roll-out“ gebracht werden soll.

Von grundlegender Bedeutung ist, dass mit dem RS1 in den beteiligten Städten zu diesem Thema bereits im November 2013 ein gemeinsamer Workshop durchgeführt worden ist. Die hierbei vorliegenden Ergebnisse sind durch den RVR als Projektträger des RS1 dokumentiert und veröffentlicht worden. Die Basis für eine weitere Qualifizierung der Projektschritte mit den beteiligten Städten ist bereits vorhanden. Es kann auf eine große Bereitschaft in der Region und eine große Motivation in den beteiligten Städten aufgebaut werden, diese Projekte zu verfolgen und in eine gemeinsam abgestimmte „Road Map“ für die Umsetzung zu überführen.

„In der Zeit, in der Nachhaltigkeit ein besonders wichtiger Aspekt ist, können und sollten wir diese Chance nicht verpassen. Stadtraum, Freiraum, Mobilität, Entwicklung und neue Lebensstile einzubeziehen.“

Die am Masterplan beteiligten Städte:

FÜR EINE INTEGRIERTE

Themen

DER ENTWICKLUNGSRAUM RS1



Der RS1 verläuft durch einen Raum dichter Bebauung und hoher Umweltbelastung.



Große Entwicklungspotenziale am RS1: Von der Wohnzone bis hin zu Gewerbe- und Industriezonen (Info: AG202)



2,4 Millionen Einwohner und Einwohnerinnen leben im Einzugsbereich des RS1. Dieser umfasst mehrere städtische Zentren, die durch einen guten öffentlichen Nahverkehr verbunden sind.



Im Einzugsbereich des RS1 befinden sich rund 430.000 Einwohner und Einwohnerinnen. Im RS1-Einzugsbereich befinden sich rund 130.000 Einwohner und Einwohnerinnen.



Im Einzugsbereich des RS1 befinden sich rund 130.000 Einwohner und Einwohnerinnen.

Die Entwicklung des Masterplans birgt die Chance, die Innovationskraft und die Wechselwirkungen des teilweise noch in Planung befindlichen RS1 für die umgebende Raumstruktur (metropolitan, sub-urban, Exurban) zu nutzen und auf der Entwicklungs- und in der Realisierungsphase für eine integrierte Stadtentwicklung umzusetzen. Dabei sollen im Dialog mit den beteiligten Kommunen und unter Berücksichtigung der Gender Mainstreaming integrierte Handlungsansätze und Aufwandsstrategien entwickelt werden. Akteure unterschiedlicher Ebenen und Themenfelder (Bürger, Politik, Wissenschaftler, Nicht-Regierungsorganisationen, ...) sollen in den Planungs- und Realisierungsprozess einbezogen werden.

Für den Korridor entlang des Innovationsbandes werden Potenzialräume in den nachfolgenden fünf Handlungsfeldern identifiziert, priorisiert und abgestimmt. Diese können dann durch die jeweilige Kommune als Impuls und Grundlage für den konkreten Entwicklungs- und Umsetzungsprozess der Stadterneuerung genutzt werden.

Für die Potenzialräume soll der Masterplan Wege in folgenden Handlungsfeldern identifizieren:

- 1) **Integrierte Stadtentwicklung**, z.B. Beibehaltung städtebaulicher Altsiedle, soziale Stadtentwicklung, Quartiersentwicklung, Investition von Quartieren, Erschließung städtischer Wohnpotenziale
- 2) **Impulse für die Wirtschaft**, z.B. lokale kleine und mittlere Unternehmen, Gewerbetreibende, Einzelhandel und damit auch Attraktivierung des Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandortes (Arbeitsplätze für Unternehmen) sowie im Wettbewerb der Region um Arbeitskräfte
- 3) **Verbesserung nachhaltiger und zukunftsorientierter Mobilität** in diesem urbanen Ballungsraum mit der Stadtentwicklung und -erneuerung u.a. durch Förderung der Nahmobilität und Verbesserung der Erreichbarkeit, Vernetzung von Pendlerverkehrs, Verschönerung des Mobilitäts- und Umweltbewusstseins und Mobilität für alle.

4) **Berücksichtigung und Integration der Pendlerentwicklung**, z.B. für Klimaschutz und -anpassung, Ausbau und Aufwertung von aquatischen Frei- und Wasserflächen sowie Grünverbindungen als grüne Infrastruktur in diesem Entwicklungsraum.

5) **Positive Synergieeffekte** mit den vorhandenen, umliegenden, kommunalen und regional bestimmten Entwicklungspotenzialen (z.B. Route der Industriekultur und Essener Landschaftspark) ausschöpfen und hinsichtlich ihrer Potenziale für die Stadterneuerung einbinden und nutzen.

Die bestehende Datenbasis aus dem Flächeninformationssystem Ruhr (InfoRS) des RVR und dem Atlas der Gewerbe- und Industriezonen (InfoAG202) der Wirtschaftsförderung metropoluhr GmbH (www) wird hierfür genutzt, ebenso wie die bereits bestehende PO-Datenbank beim RVR (www.stadtplanwerk.metropoluhr.de) sowie RVR-interne Datenbanken.

In einem ersten Workshop am 3. November 2013 gab es einen intensiven und regen Austausch über das Potenzial des Innovationsbandes. Gemeinsam wurden Schwerpunkte und die ersten Handlungsfelder identifiziert. Die Ergebnisse wurden aufgearbeitet und dokumentiert und eine gemeinsame Strategie formuliert.

Mit der Einbindung des Masterplans in vorhandene Arbeitskreise beim RVR ist das Projekt hervorgehoben in den Prozess der Neuaufstellung des Regionalplans eingebunden. Das Handlungsprogramm, das dem zukünftigen Regionalplan Ruhr als informelle strategische Plan zur Seite steht, bildet hierfür die Grundlage.

Der 2013 begonnene Prozess des Regionalplans Ruhr bietet die relevanten Akteure der Metropol Ruhr in den Entwicklungsprozess des neuen Regionalplans ein. Im Rahmen des Regionalplans identifiziert Themen und Handlungsansätze, die aufgrund rechtlicher Vorgaben nicht im Regionalplan aufgeführt werden können, finden sich in diesem Handlungsprogramm wieder.

STADTENTWICKLUNG

Prozess

POTENZIALRÄUME IM INNOVATIONSBAND



POTENZIALRÄUME IN ESSEN



Die Stadt Essen befindet sich am südlichen Ende des RS1. Die Stadt ist ein wichtiger Knotenpunkt für den öffentlichen Nahverkehr.

Einbindung in die regionalen Arbeitskreise



RESSOURCEN UND ZEITLICHER ABLAUF



60 Projekte der zehn an den RS1 angrenzenden Kommunen haben bereits eine enge Verknüpfung zum Band des Innovationsbandes. Sie können in Zukunft eine zentrale Rolle für die Stadtentwicklung spielen.

Die Potenzial für einen Masterplan „RS1 als Innovationsband für eine integrierte Stadtentwicklung“ wurden bereits in einem ersten Workshop am 3. November 2013 intensiv diskutiert. Alle zehn RS1-Anrainer brauchen potenzielle Entwicklungsfelder für Gewerbe, Wohnen, Freizeit/Kultur/Sport etc. Synergieeffekte und Wechselwirkungen wurden ebenso diskutiert wie die Verknüpfung der einzelnen Projekte untereinander.

Mit der Einbindung des Masterplans in vorhandene Arbeitskreise beim RVR ist das Projekt vollständig in bestehende Fachdiskussionen als auch in den Prozess der Neuaufstellung des Regionalplans eingebunden. Der 2013 begonnene Prozess des Regionalplans Ruhr bindet die relevanten Akteure der Metropol Ruhr in den Entwicklungsprozess des neuen Regionalplans ein und behandelt auch Themen und Handlungsansätze, die aufgrund rechtlicher Vorgaben nicht im Regionalplan aufgeführt werden können. Für den Masterplanprozess bietet der regelmäßig tagende Arbeitskreis Regionalplan in Verbindung mit dem seit 2012 tagenden Arbeitskreis Radschnellweg Ruhr eine funktionierende Arbeitsweise an die Themenfeldern.

PROJEKTRÄGERSCHAFT
Das vorliegende Projekt ist eine Kooperation des Regionalverbandes Ruhr mit den zehn RS1-Anrainerkommunen und dem Kreis Unna. Als Projektträger bietet sich der RVR an, da dieser bereit ist, die Gesamtkoordination innezuhalten. Sollte die Auswahl einer Kommune aus formalen Gründen notwendig werden, wird die Auswahl mit allen Beteiligten kurzfristig abgestimmt.

LETTER OF INTENT
Die Anrainer-Städte des Radschnellweges Ruhr und der Kreis Unna haben bereits ihre Bereitschaft erklärt, im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens des Landes NRW unter dem Titel „Stadt-Umland-Kooperation“ gemeinsam mit dem RVR das Projekt „RS1 als Innovationsband für eine integrierte Stadtentwicklung“ als Kooperationspartner durchzuführen und sich für den Fall einer positiven Auswahl an der Durchführung zu beteiligen.

Die Region steht hinter dem Projekt



... ZUM INNOVATIONSBAND

ANSATZ

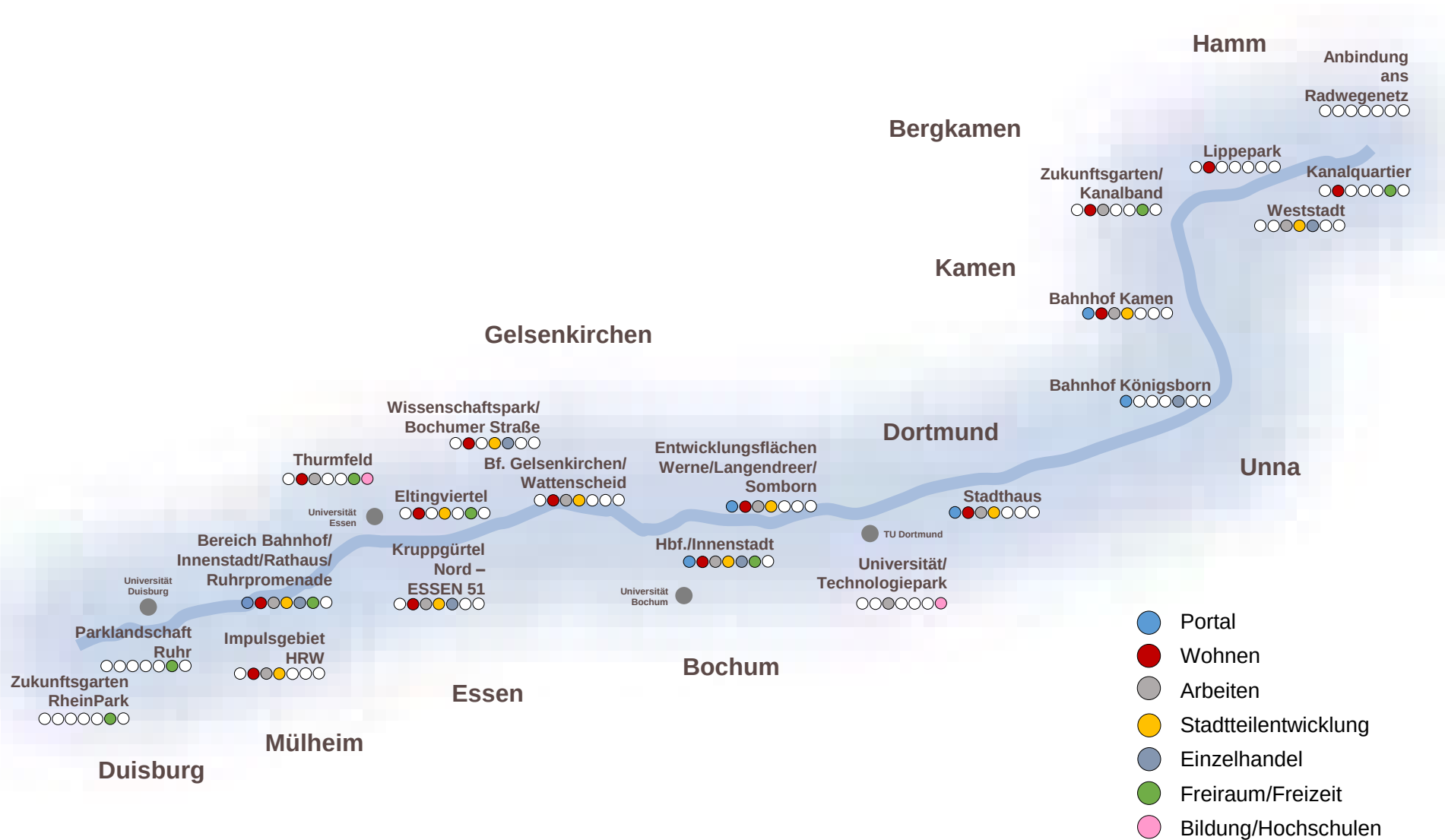
„Gemeinsam wollen wir herausfinden und zeigen,
wie sich ein Raum entwickelt
und wie sich Projekte verändern,
wenn sie konsequent und integriert
- ausgehend vom Ansatz der Nahmobilität -
entwickelt werden.“

SELBSTVERSTÄNDNIS

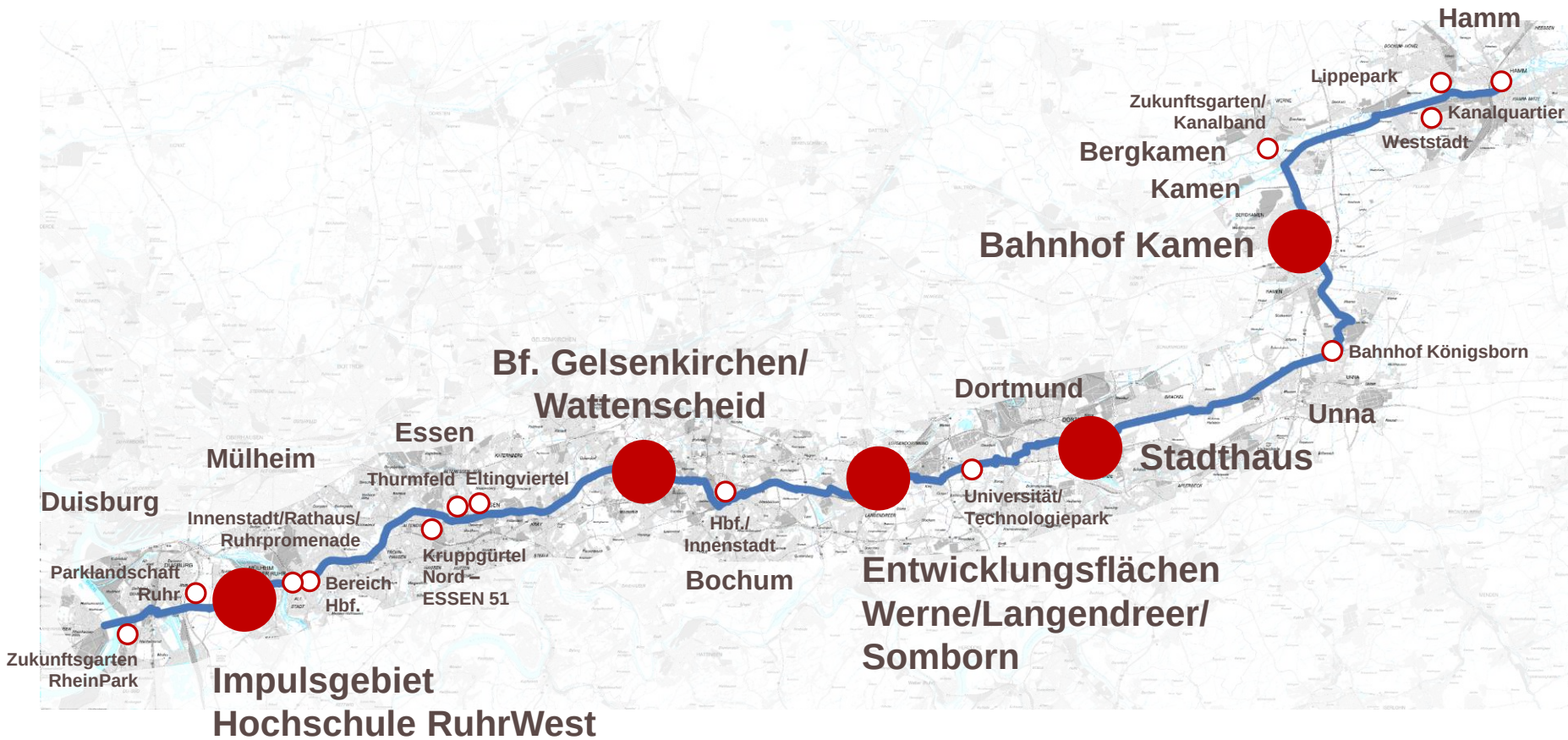
- » Innovationskraft der Infrastruktur RS1 für städteübergreifende Stadtentwicklung und Stadterneuerung nutzen
- » Städtebauliches Umfeld entlang RS1 Ruhr in den Fokus einer zukunftsorientierten ganzheitlichen Betrachtung nehmen
- » Wechselseitige und zukunftsorientierte Impulse auslösen und in konkretes kommunales Handeln überführen
- » Verschiedene Ebenen zusammendenken: Gesamtraum, Stadt und Quartier
- » Vielfalt ermöglichen
- » Innovationen provozieren
- » Qualitäten vereinbaren
- » Kein fertiges Konzept entwerfen, sondern Veränderungen ermöglichen
- » Leitgedanken in konkreten Projekten veranschaulichen
- » Sich als lernendes Projekt verstehen - evaluieren

Nr.	Stadt	Projekt	Portal	Wohnen	Arbeiten	Stadtentwicklung	Einzelhandel	Freiraum/ Freizeit	Hochschulen/ Bildung	Sonstiges
1	Duisburg	Parklandschaft Ruhr								
2	Duisburg	Zukunftsgarten RheinPark/Rheinpromenade								
3	Mülheim an der Ruhr	Impulsgebiet Hochschule RuhrWest								
4	Mülheim an der Ruhr	Bereichsplanung Hauptbahnhof/ nördliche Innenstadt								
5	Mülheim an der Ruhr	Innenstadt/Rathaus/Ruhrpromenade								
6	Essen	Kruppgürtel Nord – ESSEN 51								
7	Essen	Erbslöhstraße								
8	Essen	Thurmfeld								
9	Essen	Stadterneuerung Eltingviertel								
10	Essen	Gewerbegebiet Hubert (ehem. DMT)								
11	Essen	Ehem. Zeche Bonifacius								
12	Gelsenkirchen	Wissenschaftspark/ Revitalisierung Bochumer Straße								
13	Gelsenkirchen	Bahnhof Gelsenkirchen/Wattenscheid								
14	Bochum	Bahnhof Gelsenkirchen/Wattenscheid								
15	Bochum	Entwicklung der Opelflächen II + III								
16	Dortmund	Universität/Technologiequartier								
17	Dortmund	Stadthaus								
18	Unna	Kampagne zum Radfahren								
19	Kamen	Bahnhof Kamen								
20	Bergkamen	Zukunftsgarten/Kanalband								
21	Hamm	Soziale Stadt Hamm: Weststadt								
22	Hamm	Anbindung an das überregionale Radtourennetz								
23	Hamm	Lippepark								
24	Hamm	Kanalquartier/Erlebnisraum Lippeaue								
25	Hamm	Regionaler Ost-West-Grünzug								

PROJEKTÜBERSICHT



PROJEKTE – ERSTE VERTIEFUNGEN





Spange Südkamen (K40n)

hier: Sachstandsbericht der Verwaltung



Klärantl.

Reith.

Sp.Pl. Sp.Pl.

Wilhelm-Bläser-Str.

Paul-Vahle-Str.

Weststr.

Tennish.

Westtöcker Str.
Ulmen-Pl. Am Bahnhof

Borsigstr.

Schäfer-Str.

Heerener Str.

Hemsack

Hemsack

Buschweg

Dortmunder Allee

Meer-
kamp

Schleppweg

Nicola-
weg

Schöner Fleck

Claudiusstr.

Südkaamener Str.

(gepl.)

Pappelweg

Feuerw.

Sch.

Perthesstr.

Friedrichstr.

Südkaamener Str.

Südkaamener Str.

Lohr-
kamp

Nietzsche-
weg

Kantstr.

Fichtestr.
Feuerbachstr.

Baren-
bach

Am

Heide

Heide

Lütge

Schöpenhauer-
str.

Schellingstr.

Bachweg

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

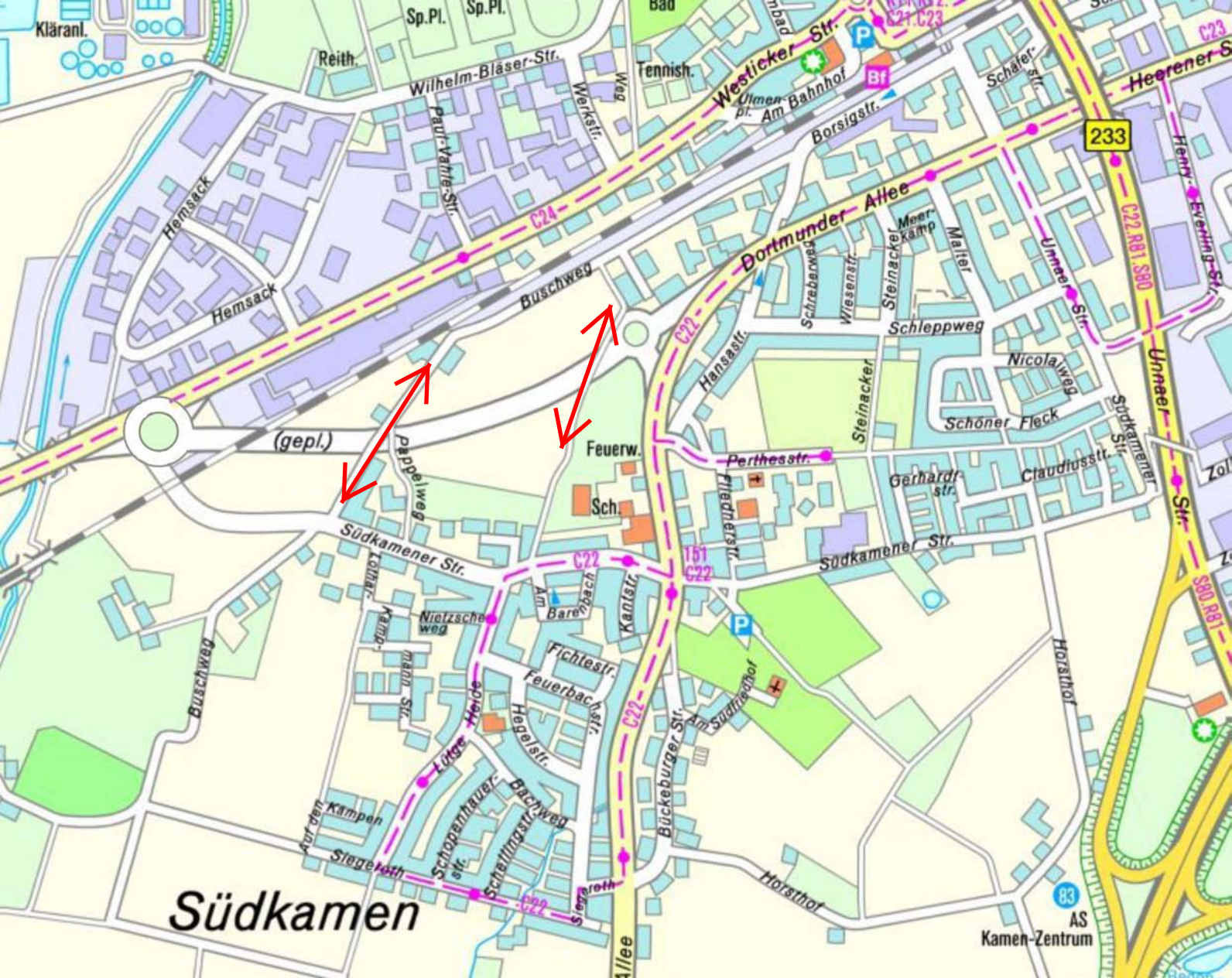
Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth

Siege-
roth



Klärantl.

Reith.

Sp.Pl. Sp.Pl.

Wilhelm-Bläser-Str.

Paul-Vahle-Str.

Weststr.

Tennish.

Westtöcker-Str.

Olmen-Pl. Am Bahnhof

Borsigstr.

Schäfer-Str.

Heerener-Str.

Hemsack

Hemsack

Buschweg

Dortmunder Allee

Meer-Platz

Steinacker

Wiesenstr.

Schreibweg

Steinacker

Schleppweg

Gerhard-Str.

Südkaamener Str.

Schöner Fleck

Nicola-Str.

Claudius-Str.

Südkaamener Str.

Südkaamener Str.

Südkaamener Str.

Südkaamener Str.

Südkaamener Str.

Südkaamener Str.

Südkaamener Str.

Südkaamener Str.

Südkaamener Str.

Südkaamener Str.

Südkaamener Str.

Südkaamener Str.

Südkaamener Str.

Südkaamener Str.

Südkaamener Str.

(gepl.)

Pappelweg

Südkaamener Str.

Lohr-Str.

Kamp-Str.

Heide-Str.

Heide-Str.

Heide-Str.

Heide-Str.

Heide-Str.

Heide-Str.

Heide-Str.

Heide-Str.

Heide-Str.

Heide-Str.

Heide-Str.

Nietzsche-Str.

Nietzsche-Str.

Nietzsche-Str.

Nietzsche-Str.

Nietzsche-Str.

Nietzsche-Str.

Nietzsche-Str.

Nietzsche-Str.

Nietzsche-Str.

Nietzsche-Str.

Nietzsche-Str.

Nietzsche-Str.

Nietzsche-Str.

Feuerw.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Feuerw.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Feuerw.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Feuerw.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Feuerw.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Feuerw.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Feuerw.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Feuerw.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Feuerw.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Feuerw.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Feuerw.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Feuerw.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Feuerw.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Feuerw.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Feuerw.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Feuerw.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.

Sch.



Ingenieurbüro Spitzbarth & Oertel
Beratende Ingenieure
STRASSE · WASSER · UMWELT
45770 MARL, Am Petersberg 4
59174 KAMEN, Willy-Brandt-Platz 13

Mantel
Kamen

Kreis Unna

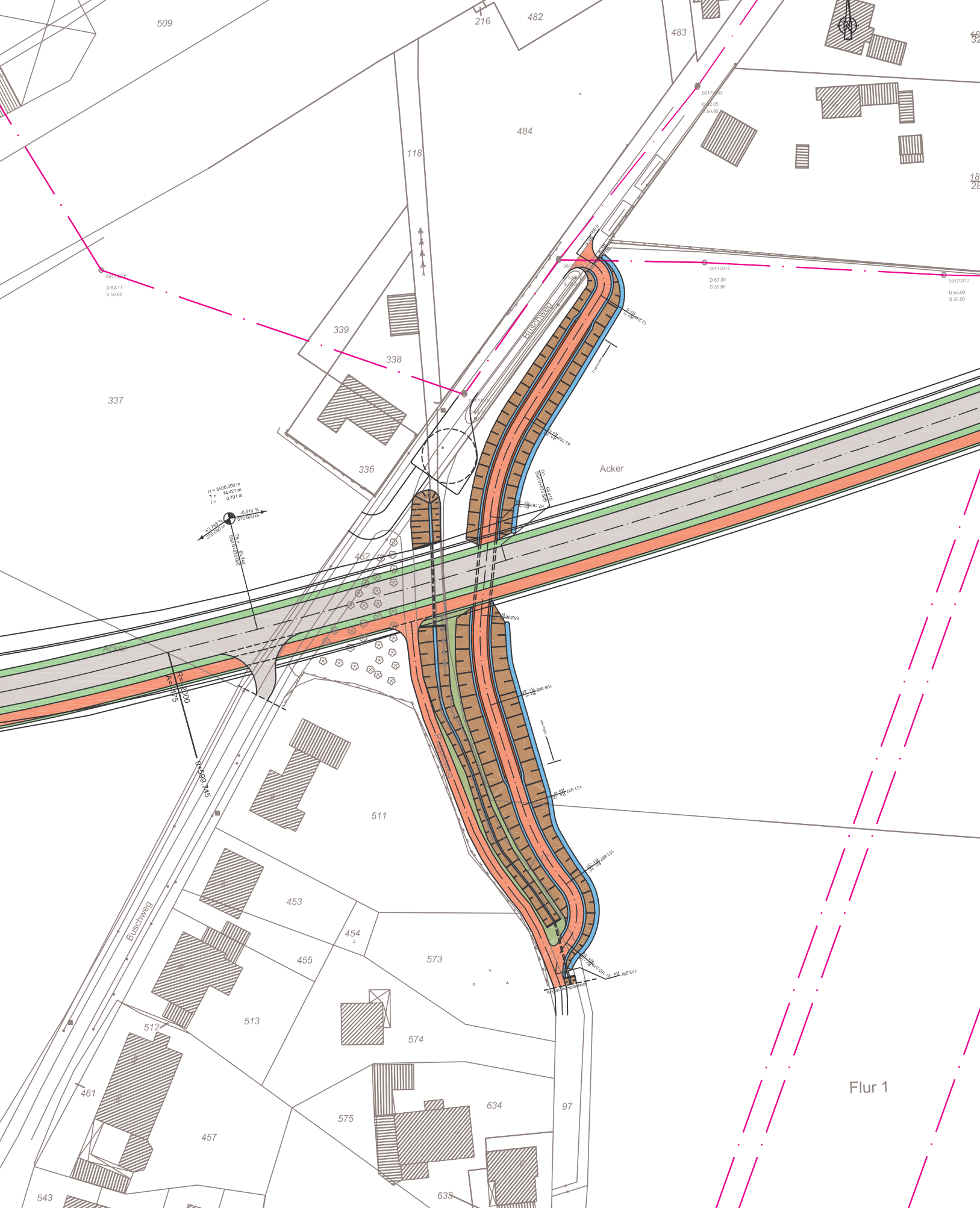
Neubau K 40n

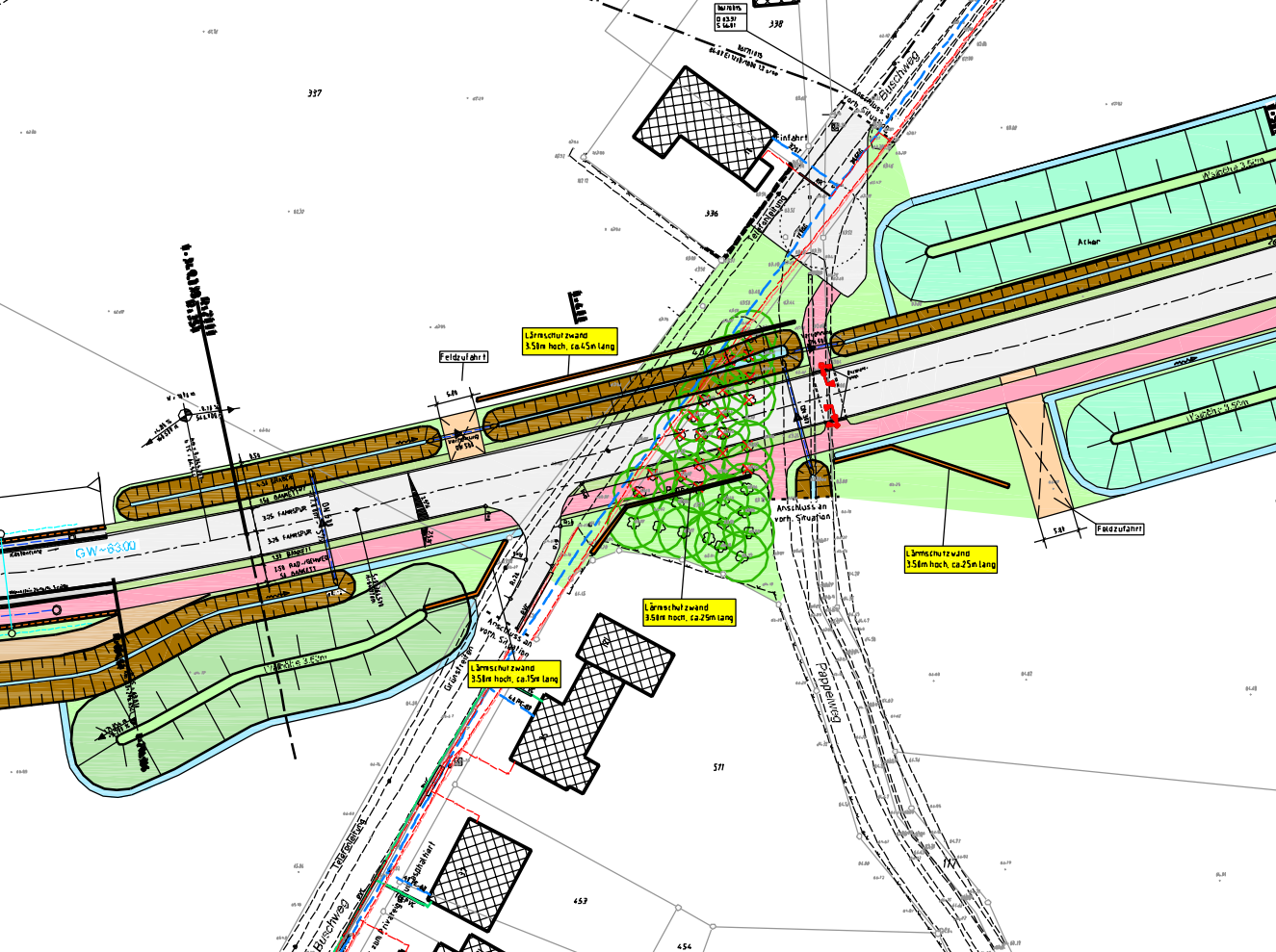
Anlage:
Blatt: 1(1)
Maßstab: 1: 1.000
bearb.: 03.09 Oe
gez.: 03.09 Me/Fe
ppp:

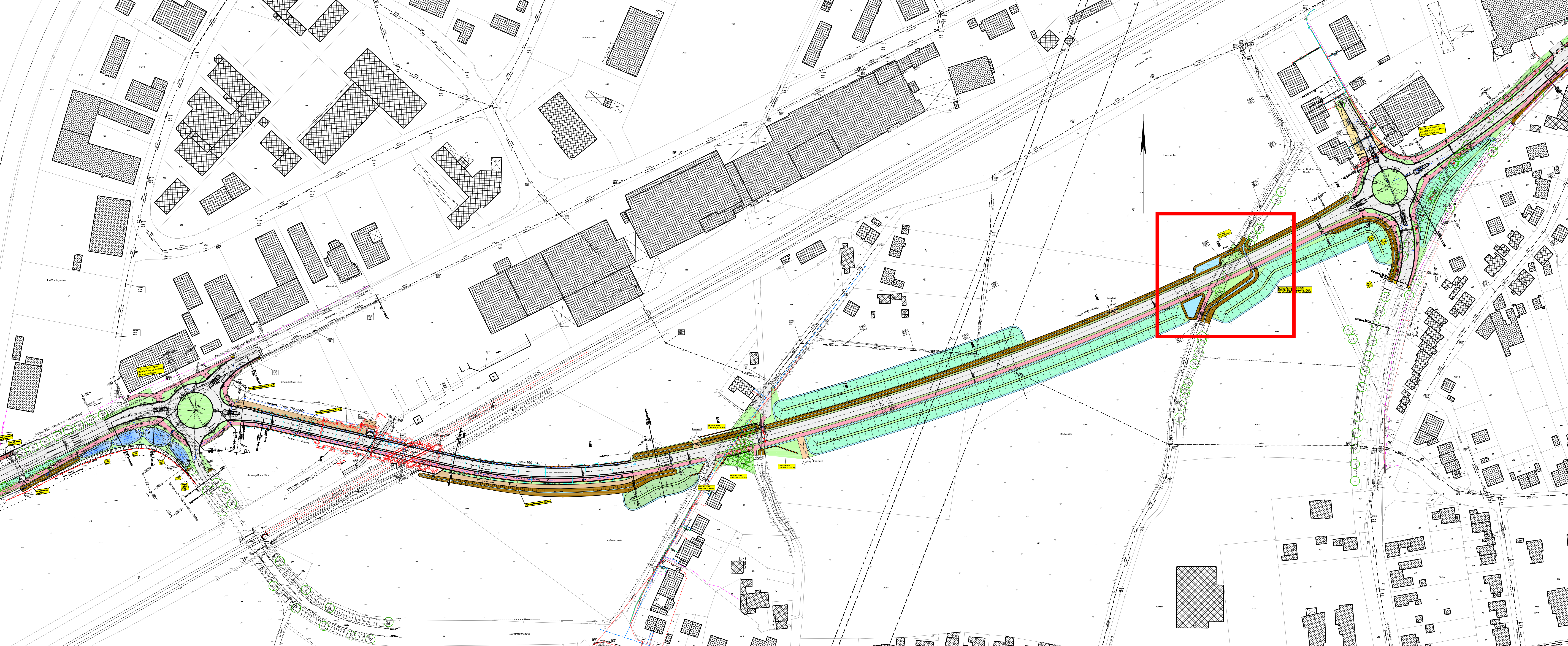
Übersichtslageplan

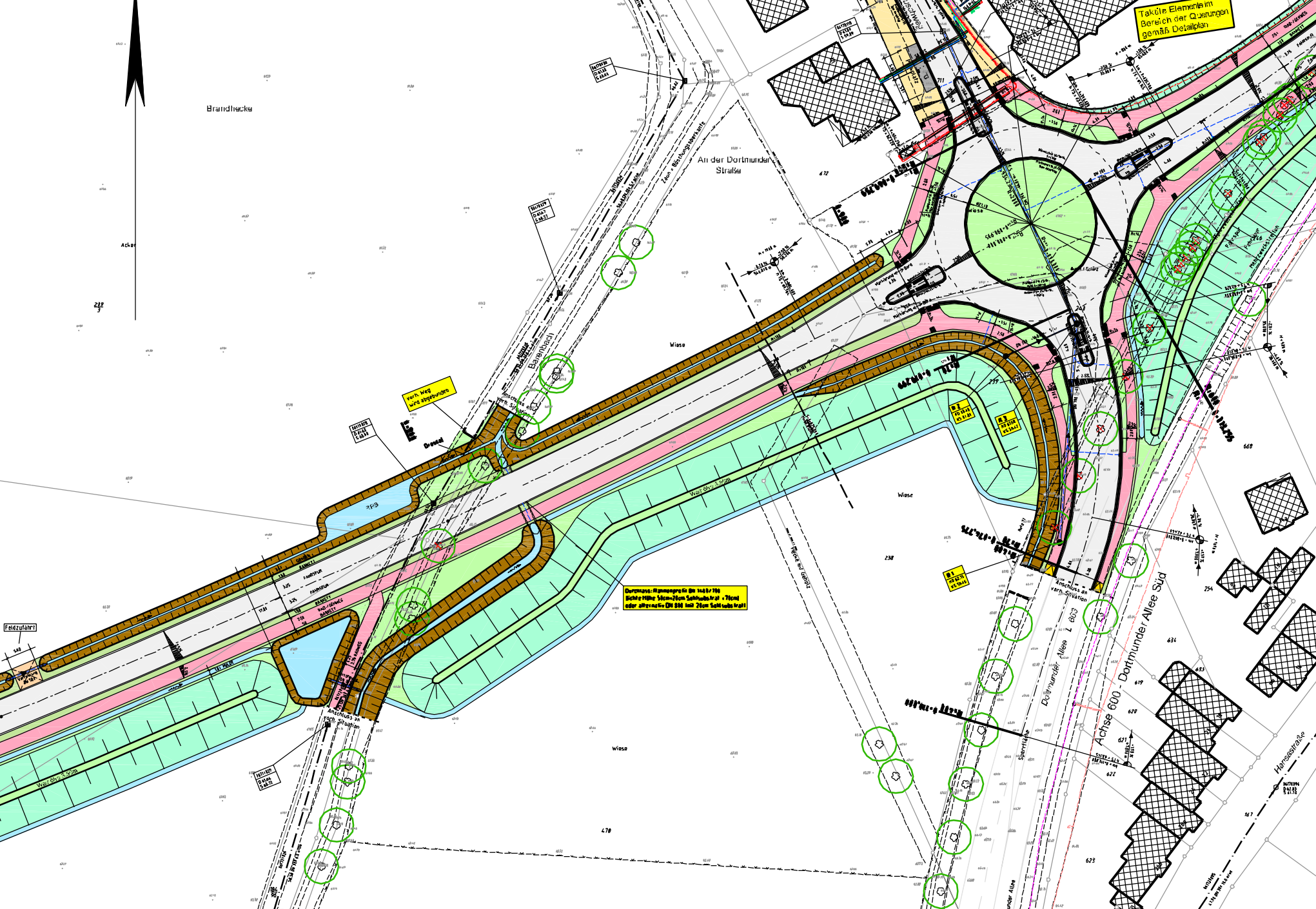
1. Änderung		
2. Änderung		
3. Änderung		
4. Änderung		
5. Änderung		

Südschule











Sachstandsbericht Lärmaktionsplan in Südkamen

hier: Antrag der SPD-Fraktion

Lärmaktionsplan Stadt Kamen 2015

- belastete Straßenabschnitte -

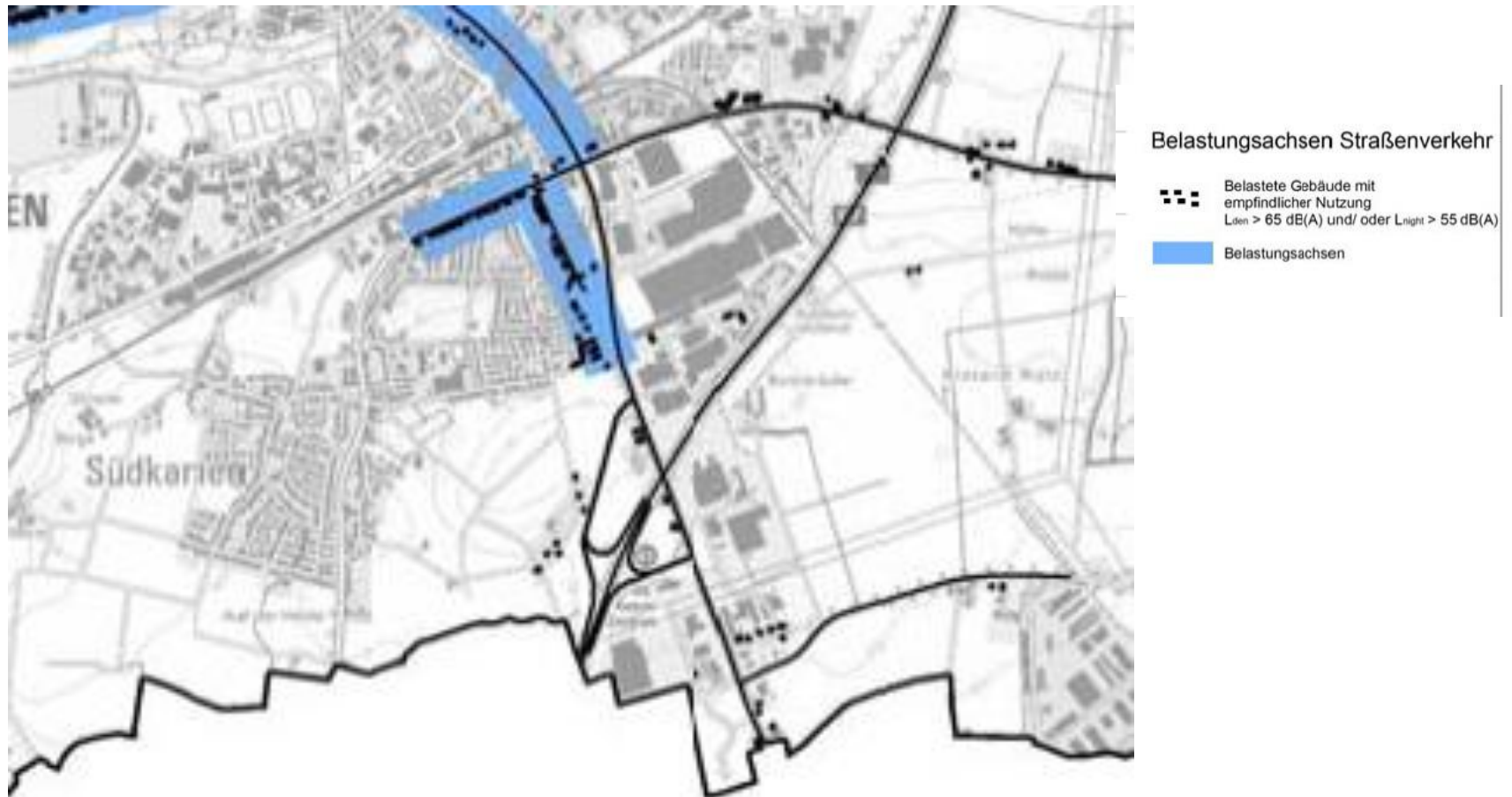


Tabelle 9.7: Rahmenbedingungen Unnaer Straße (Hochstr. – Dortmundur Allee)

Unnaer Straße (Hochstraße – Dortmundur Allee)		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
von	bis	L _{den}	L _{nicht}					
	Hochstraße	Dortmunder Allee	6 150	5,9/7,4	30	66,5	57,1	
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Fahrbahnbreite ca. 11,50 m, zweistreifig, sanierungsbedürftiger Zustand. Knotenpunkt Dortmundur Allee/ Unnaer Straße/ Heenerer Straße mit LSA und separaten Linksabbiegestreifen			Keine Querungssicherung			
	Nebenanlagen	Gehweg sanierungsbedürftig, beidseitig durch Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt						
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h mit dem Zusatzzeichen "Lärmschutz"			Beschilderung mit LED-Beleuchtung, leuchtet auf, wenn sich ein Fahrzeug nähert			
Unfallaufkommen		Unfallschwerpunkt am Knotenpunkt mit Hochstraße (jedoch nur knotenpunkttypische Unfälle)						
ÖPNV		Haltestelle Dienstleistungszentrum Süd, von zwei Stadtlinien bedient, Haltestelle als Buskap ausgebaut						
Realnutzung		Mischnutzung: Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel, jedoch überwiegend Wohnen						
Baustruktur Wohnbebauung		1- bis 2-geschossige Einzelhäuser und 2- bis 3-geschossige Mehrfamilienhäuser, lockere Baustruktur						
								
Unnaer Straße: Blick Richtung Nordwesten		Tempo 30 Beschilderung mit Zusatz Lärmschutz		Unnaer Straße: Blick Richtung Südosten				

Maßnahmen

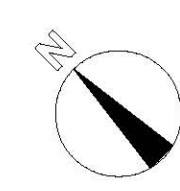
- Einzelfallprüfung: Lkw-Verbot. Diese Maßnahme sollte im Zuge des Knotenpunktumbaus Unnaer Straße/ Hochstraße/ Henry-Everling-Straße erfolgen (ca. -1,5 dB(A)). Zuständig: Stadt Kamen.

Tabelle 9.8: Rahmenbedingungen Dortmundur Allee (Borsigstr. – Unnaer Str.)

Dortmunder Allee (Borsigstraße – Unnaer Straße)						
Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
von	bis				L _{den}	L _{nicht}
Borsigstraße	Unnaer Straße	7.400	4, 1/4,6	50	67,9	59,4
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen		
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Sehr breite, zweistreifig ausgebaute Fahrbahn (beide Hauptfahrstreifen 11,00 m) und beidseitige Mehrzweckstreifen, die beparkt werden (insgesamt ca. 14,50 m). Knotenpunkt Dortmunder Allee/ Unnaer Straße/ Heener Straße dreistreifig ausgebaut und mit LSA. Aufweitung der Fahrbahn am Knotenpunkt auf ca. 15 m. Linksabbiegefahrstreifen über 100 m lang, schlechter Fahrbahnzustand (Risse, Ausbrüche und Verformungen), zwei mit Bord ausgebaute Querungssicherungen (Hohe Borsigstraße und Straße Steinacker).				
	Nebenanlagen	Gehwege für Radfahrer freigegeben, schlechter baulicher Zustand, durch Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Auf der Nordseite mit durchgehender Baumreihe (Allee).				
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine				
Unfallaufkommen		Kein Unfallhäufungspunkt auf der Belastungsachse				
ÖPNV		Bushaltestelle Steinacker, Buslinie C 22 im Stundentakt (ab 20 Uhr keine Anbindung), Buskap ohne Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten				
Realnutzung		Südseite: fast ausschließlich Wohnnutzung, Nordseite: überwiegend Gewerbe und Einzelhandel, vereinzelt auch Wohnen				
Baustruktur Wohnbebauung		2-geschossige Reihenhäuser mit Vorgärten, durch Vorgärten von der Fahrbahn abgesetzt				
						
Blick in Richtung Unnaer Straße		Überbreiter Straßenraum		Parksituation in der Dortmunder Allee		

Maßnahmen

- Anlage von Radfahrstreifen (beidseitig) zur Förderung des Radverkehrs. Zuständig: Straßen.NRW.
- Prüfung: Anlage von Parkstreifen (wäre in Höhe der ehemaligen Autobahnpolizei einseitig möglich). Zuständig: Stadt Kamen.
- Ausbau der Bushaltestelle Steinacker nach aktuellen Standards. Zuständig: Straßen.NRW.
- Einrichtung eines Dialog-Displays Höhe Einmündung Borsigstraße in Richtung Unnaer Straße zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Zuständig: Stadt Kamen.
- Bei Erneuerung der Verschleißschicht: Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (≥ -4 dB(A)). In diesem Zusammenhang sollte eine Neuaufteilung des Straßenraumes zur Abstandsgewinnung und Radverkehrsförderung erfolgen. Zuständig: Straßen.NRW.



 Westring 25 44701 Bochum Telefon: 02049131-0 Fax: 02049131-200 Email: info@blankambrosius.de Internet: www.blankambrosius.de				Prüfvermerk: Datum: 17.05.2016 gez.: Wdh. Projekt-Nr.: 1441 Plan-Nr.: UP Blattgröße: 1189x841mm			
Stadt Kamen FB 60.2 Planung, Umwelt Rathausplatz 1, 59174 Kamen				Prüfvermerk: Projekt-Nr.:			
 Regionalniederlassung Ruhr Abt. Planung Harpener Hellweg 1, 44791 Bochum				 Straßen.nrw Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Projekt-Nr.: 02-0882			
Nr.		Art der Änderung		Datum		Zeichen	
AUSFÜHRUNGSENTWURF							
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen						Unterlage / Blatt-Nr.: 3 / 1 Übersichtslageplan ÜP	
Straße: B 233		Station: 0+000 - 0+980		PRGUIS-Nr.:		Maßstab: 1 : 1.000	
B233 / Henry-Everling-Straße							
Alle Maße und Höhenangaben sind vom Auftragnehmer verantwortlich zu prüfen!							
Für die Bausausführung freigegeben							
Datum: Der Leiter der Regionalniederlassung XY i.A.							

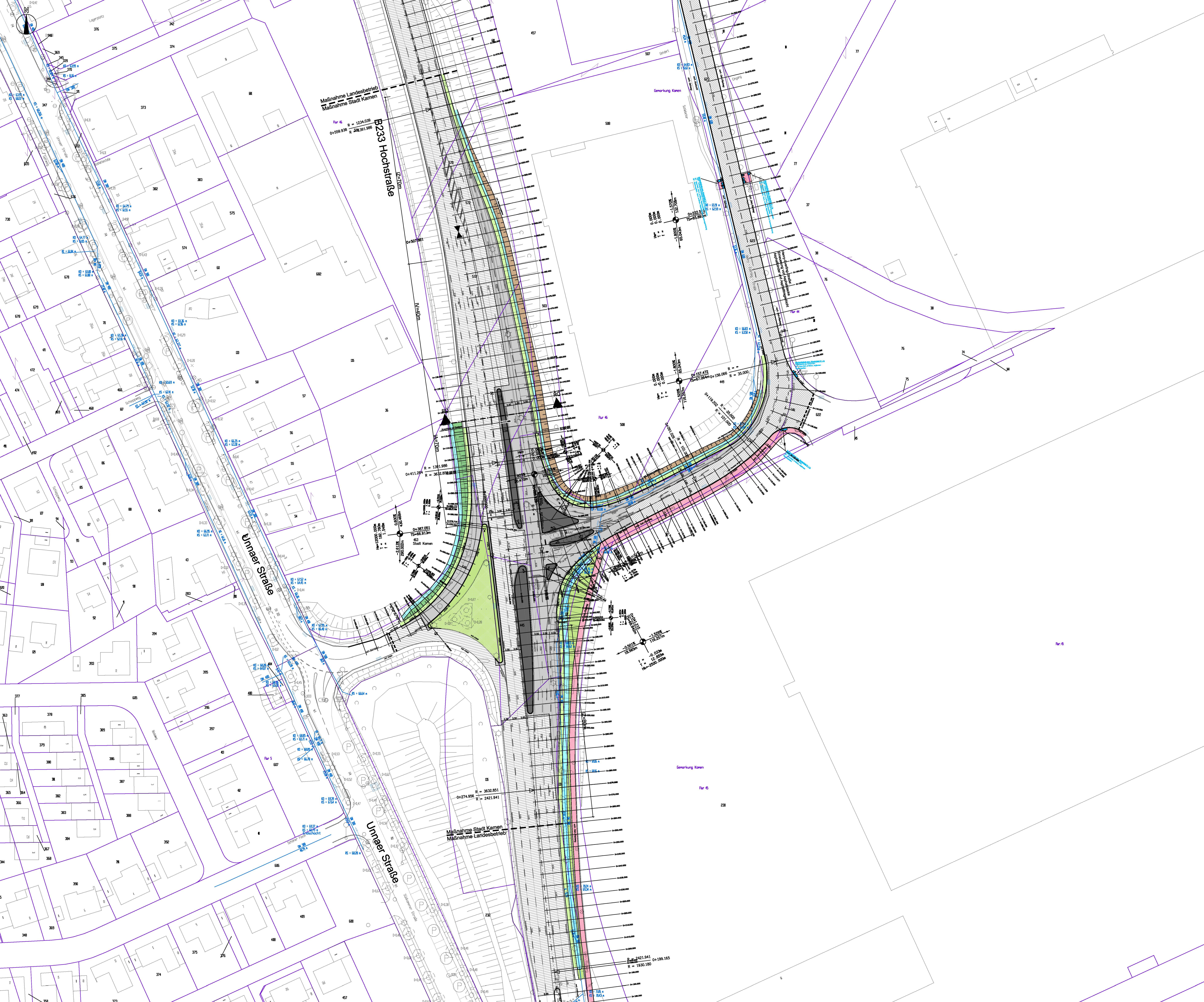
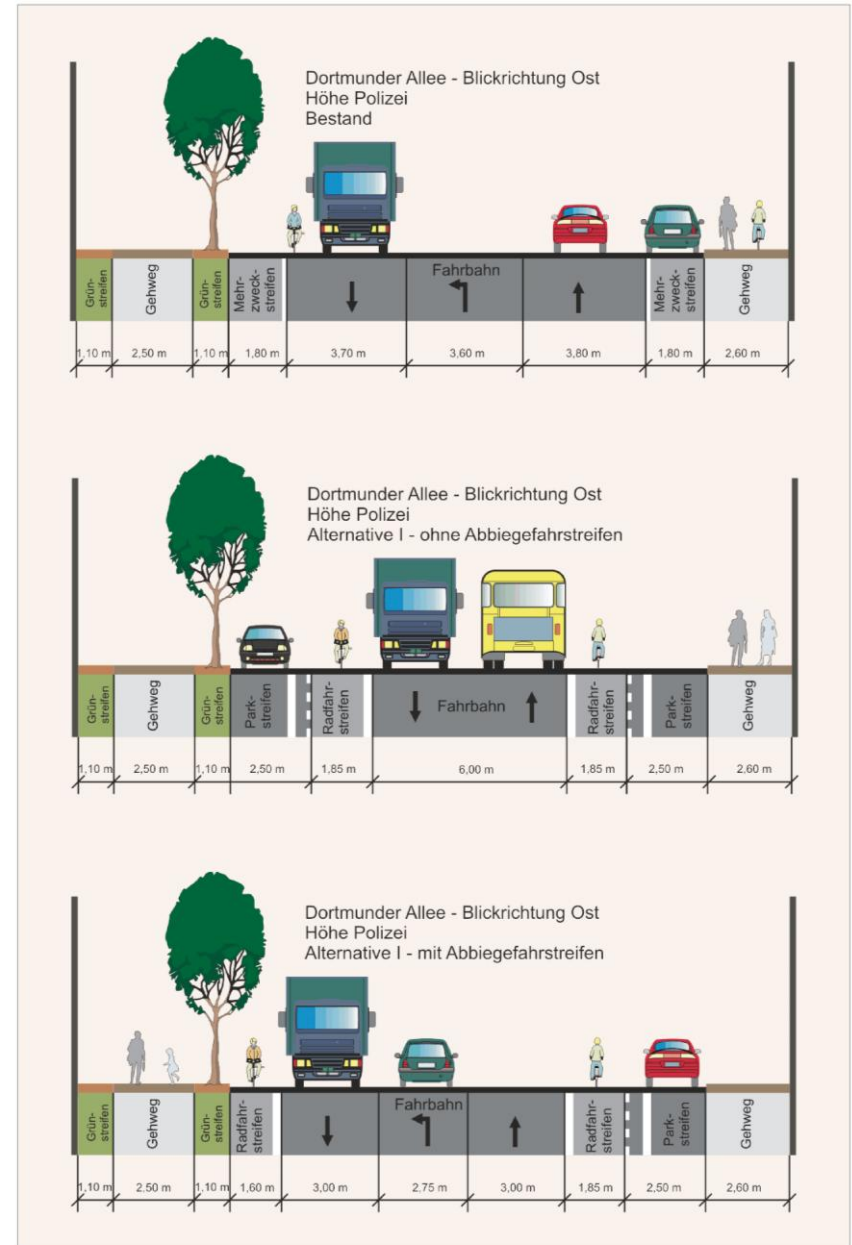
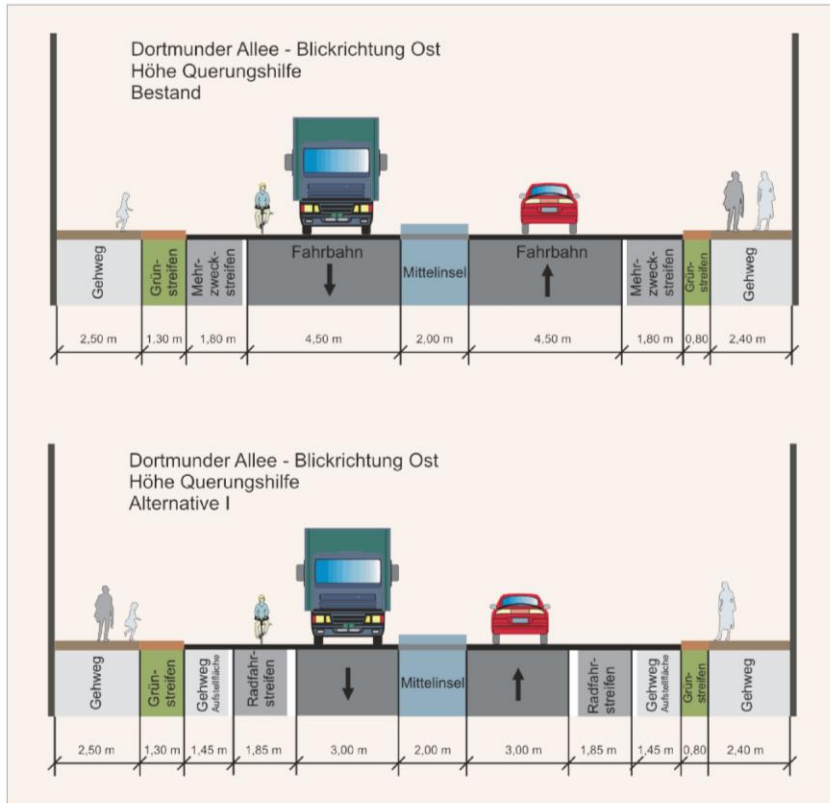


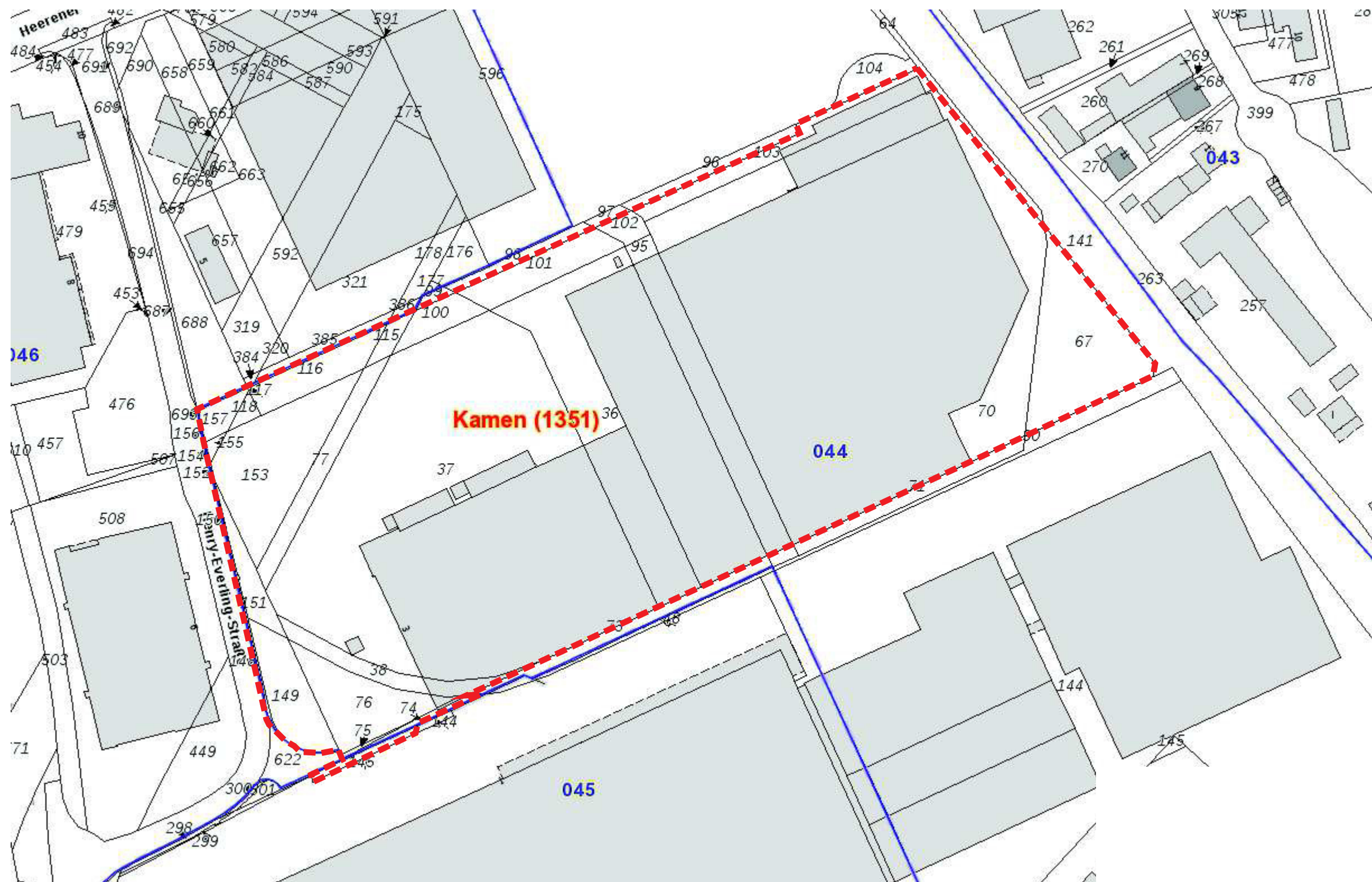
Abb. B 9.11: Neuaufteilung Straßenquerschnitt Dortmunder Allee (2)

Abb. B 9.10: Neuaufteilung Straßenquerschnitt Dortmunder Allee (1)

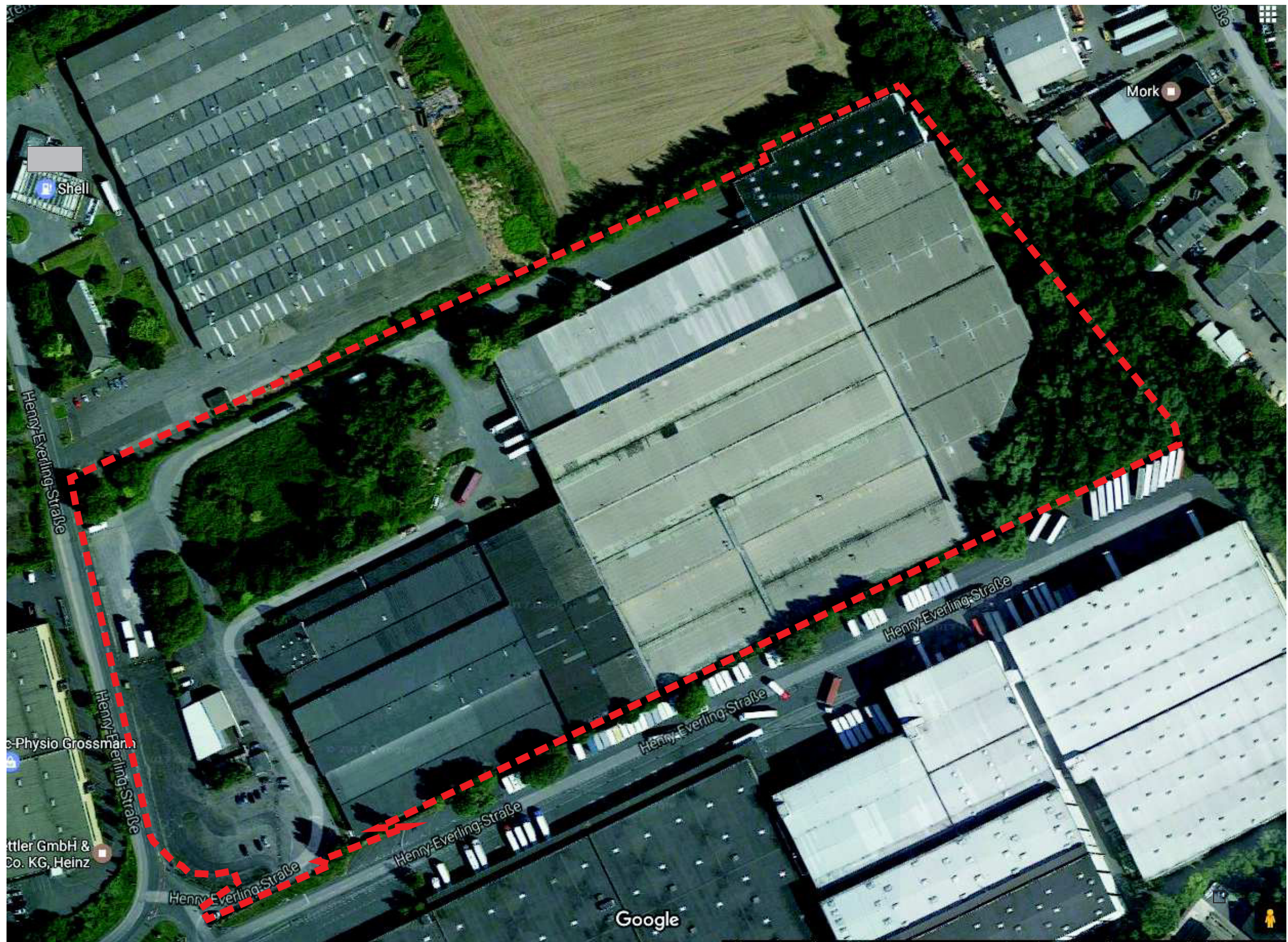




Bauvorhaben im Stadtgebiet



Datum	10.01.2017	Anlage	1
Maßstab	ca. 1 : 2.000	Projektnummer	16-2873
Projekt	BV Logistikzentrum P3 Kamen II Henry-Everling-Straße 3 59174 Kamen		
Inhalt	Lageplan mit Darstellung des Abbruchgeländes		
Legende	 Abbruchgelände		



c-Physio Grossman

ttler GmbH &
Co. KG, Heinz

Mork

Google

Datum	06.02.2017	Anlage	2
Maßstab	ca. 1 : 2.000	Projektnummer	16-2873
Projekt	BV Logistikzentrum P3 Kamen II Henry-Everling-Straße 3 59174 Kamen		
Inhalt	Luftbild mit Darstellung des Abbruchgeländes		
Legende	 Abbruchgelände		





Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen