



Stadt Kamen

Niederschrift

MuV

über die
3. Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsausschusses
am Mittwoch, dem 27.10.2021
im Sitzungssaal I des Rathauses

Beginn: 18:00 Uhr
Ende: 21:00 Uhr

Anwesend

SPD

Herr Denis Aschhoff
Frau Alexandra Bartosch
Herr Jan Isert
Herr Klaus Kasperidus
Herr Martin Köhler
Frau Elena Liedtke
Herr Volker Sekunde
Herr Lucas Sklorz
Herr Theodor Wältermann

CDU

Herr Kim Christopher Bock
Herr Rainer Fuhrmann
Herr Heinrich Kissing
Herr Oliver Romeo
Herr Martin Wilhelm
Herr Dietmar Wünnemann

Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Herr Timon Lütschen
Herr Marian-Rouven Madeja
Frau Anke Schneider

DIE LINKE / GAL

Frau Jana Bornemann

FDP

Herr Alfred Mallitzky

Sachverständige gem. Beschluss des Mobilitäts- Verkehrsausschusses

Herr Dieter Brinkmann
Herr Marc Westerhoff

Verwaltung

Herr Matthias Breuer
Frau Christine Brockmeyer
Frau Bugiel-Lake
Herr Karsten Harrach
Herr Dr. Uwe Liedtke
Frau Hanna Schulze

Entschuldigt fehlten

Herr Joachim Eckardt
Herr Peter Holtmann
Frau Renate Jung
Herr Dirk Preker
Frau Alexandra Schnell
Herr Martin Seidlitz

Auf die in der Niederschrift hingewiesenen Präsentationen aus der Sitzung am 27.10.2021 kann über das Ratsinformationssystem zugegriffen werden.

Der Vorsitzende Herr **Kasperidus** eröffnete um 18:03 Uhr die form- und fristgerecht einberufene Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsausschusses, begrüßte die Anwesenden und stellte die Beschlussfähigkeit fest.

Im Anschluss erfolgte die Verpflichtung von Frau Bornemann (Die Linke/GAL) und Herrn Westerhoff, Sachverständiger der Kreispolizeibehörde Unna.

Frau **Schulze** informierte die Anwesenden, dass zur Vereinfachung der Protokollierung die Sitzung aufgenommen werden solle und bat um Mitteilung, falls Einwendungen bestünden. Dies wurde von den Anwesenden verneint.

Auf die Frage nach Änderungswünschen zur Tagesordnung bat Herr **Madeja** um Unterbrechung der Sitzung nach dem Vortrag des Herrn Richard im Rahmen des TOP 2. Zwei der anwesenden Einwohner würden Fragen zum Lärmaktionsplan stellen wollen.

Herr **Kasperidus** entgegnete, dass außerhalb der Einwohnerfragestunde keine Wortmeldungen durch anwesende Besucher vorgesehen seien. Er schlug jedoch vor, den Bericht abzuwarten und für den Fall, dass es noch offene Fragen gebe, die Sitzung zu unterbrechen.

A. Öffentlicher Teil

TOP	Bezeichnung des Tagesordnungspunktes	Vorlage
1	Einwohnerfragestunde	
2	Lärmaktionsplan der Stadt Kamen, 3. Runde	
2.1	Vorstellung des Lärmaktionsplanes 3. Runde durch das beauftragte Planungsbüro Richter-Richard (PRR) Aachen	
2.2	Lärmaktionsplan der Stadt Kamen (3.Runde) hier: Beschluss	128/2021

- | | |
|---|--|
| 3 | Umsetzung von Maßnahmen aus dem Klimaschutzteilkonzept Nahmobilität für die Stadt Kamen
hier: Maßnahme R 5.1 „Freigeben von Fußgängerzonen“. Bericht der Verwaltung |
| 4 | Verkehrliche Planung für einen Teilabschnitt der Straße Am Schwimmbad im Zuge der Planungen zum Kombibad
hier: Bericht der Verwaltung |
| 5 | Schiienenanbindung Bergkamen – Dortmund
hier: Sachstandsbericht der Verwaltung |
| 6 | Beitritt der Stadt Kamen ins Zukunftsnetz Mobilität NRW
hier: Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen |
| 7 | Radwegführung in Wasserkurl
hier: Bürgeranregung gem. § 24 Gemeindeordnung NRW |
| 8 | Herstellung der gesetzkonformen Beschilderung von Fußgängerüberwegen
hier: Bürgeranregung gem. § 24 Gemeindeordnung NRW |
| 9 | 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 von anwesenden Einwohnern wurden zu diesem Zeitpunkt nicht gestellt.

Zu TOP 2.

Lärmaktionsplan der Stadt Kamen, 3. Runde

Zu TOP 2.1.

Vorstellung des Lärmaktionsplanes 3. Runde durch das beauftragte Planungsbüro Richter-Richard (PRR) Aachen

Herr **Dr. Liedtke** unterrichtete die Mitglieder des Mobilitäts- und Verkehrsausschusses, dass der Referent zu TOP 2 -Lärmaktionsplan der Stadt Kamen 3. Runde, Herr Richard, aus gesundheitlichen Gründen nicht persönlich zur Sitzung erscheinen könne. Der Vortrag werde mittels einer Videoschaltung übertragen.

Nach der Begrüßung durch den Vorsitzenden erläuterte Herr **Richard** die 3. Runde der Lärmaktionsplanung anhand seiner Präsentation. (Anm.: Herr Breuer übernahm dazu die Moderation und leitete die im Nachgang gestellten Fragen an Herr Richard weiter, da aus technischen Gründen die Fragen der Anwesenden dem Referenten nicht direkt gestellt werden konnten).

Herr Sklorz, SPD-Fraktion, erschien während des Vortrags um 18.14 Uhr.

Herr **Kasperidus** bedankte sich für den Vortrag.

Das Eisenbahnbundesamt habe in seiner Stellungnahme zum Lärmaktionsplan weitere Lärmschutzmaßnahmen in Heeren-Werve im Rahmen des Lärmkonzeptes angekündigt, die im Lärmaktionsplan der Stadt Kamen nicht aufgeführt worden seien. Ob Herr Richard näheres dazu sagen könne, erkundigte sich Herr Kasperidus.

Ihm lägen auch keine neuen Erkenntnisse vor, so Herr **Richard**. Es sei jeweils zu prüfen, ob Maßnahmen nach dem Lärmsanierungsprogramm des Eisenbahnbundesamtes oder in Bereichen neuerer Bebauung im Rahmen der Zuständigkeit der Stadt Kamen vorzunehmen seien.

Herr **Breuer** ergänzte, dass die entsprechende Information mit dem Protokoll der Sitzung erfolgen werde. ((Anm. der Verwaltung: Wie in der Stellungnahme des EBA vom 12.02.2020 beschrieben, wurden im Bereich Heeren-Werve (Strecke 2932) noch Sanierungsbereiche ermittelt, für die noch schalltechnische Untersuchungen und ggf. die Ermittlung von Lärmminierungsmaßnahmen ausstehen. Zeitschiene wurde dabei offen gelassen. Der Stadt liegen aktuell noch keine neuen Informationen vor.

(siehe S. 98/99 im LAP Kamen und dazu im Anhang I.2 Stellungnahme EBA 12.02.2020))

Herr **Wilhelm** erkundigte sich für die CDU Fraktion nach dem Stichtag der erhobenen DTV-Werte.

Es handele sich bei den DTV-Werten um die Erhebungen der Bundesverkehrswegezählung 2015, teilte Herr **Richard** mit.

Er begrüße, so Herr **Wilhelm**, die Zurückstellung des LKW-Lenkungs-konzeptes. Die Ansiedlung von Firmen wie Avarto und Woolworth habe zu erhöhtem LKW-Aufkommen von der A 2 in Bönen über Heeren nach Kamen geführt und daher sei es sinnvoll, zur Erstellung des LKW-Lenkungskonzeptes aktuelle Zahlen zugrunde zu legen.

Herr **Kasperidus** korrigierte, das LKW-Lenkungskonzept werde nicht zurückgestellt, sondern sei Bestandteil der 4. Runde der Lärmaktionsplanung mit dann aktuellen Zahlen.

Herr **Richard** bestätigte, es sei sinnlos, mit nicht repräsentativen Zahlen ein LKW-Lenkungskonzept zu erstellen, welches ggf. in zwei Jahren nach Erhebung aktueller Daten neu geschrieben werden müsse.

Herr **Kissing** bat unter Verweis auf die Beschlussvorlage betreffend der Lärmaktionsplanung um kurze Skizzierung der im begonnenen LKW-Lenkungskonzept erarbeiteten Vorschläge.

Herr **Breuer** erwiderte, zum aktuellen Zeitpunkt sei dies nicht möglich. Derzeit erfolge noch die Bestandserfassung und die Befragungen seien zudem auf Grund von Corona und der damit verbundenen fehlenden Repräsentativität zunächst abgebrochen worden. Ein konzeptioneller Teil des Konzeptes liegt daher noch nicht vor, auch nicht als Entwurfsfassung.

Bezug nehmend auf die Empfehlung in der Lärmaktionsplanung, die Bebauung der östlichen Seite der Lindenallee zu ergänzen, erkundigte sich Herr **Kissing** weiter, ob dazu neues Planungsrecht geschaffen werden müsse.

Herr Dr. Liedtke **bejahte** die Anfrage.

Herrn **Fuhrmann** interessierte, ob die Stellungnahmen zu den Hinweisen aus der Bürgerschaft von der Verwaltung erstellt oder in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro entstanden seien.

Die Lärmaktionsplanung, führte Herr **Richard** aus, sei eine hoheitliche Aufgabe, die von der Stadt wahrzunehmen sei. Sein Büro habe die Vorschläge in Tabellenform gebracht und mit Hilfe des vorhandenen Fachwissens seien die niedergeschriebenen Abwägungen erfolgt.

Der Lärmaktionsplan empfehle unter anderem auch Temporeduzierungen von 50 auf 30 km/h auf Landesstraßen. In der Vergangenheit seien schon des Öfteren von unterschiedlichen Fraktionen Temporeduzierungen, wie z. B. an der Wasserkurler Straße in Höhe der KiTa, beantragt worden. Dies sei jedoch immer an den Einwendungen der Straßenbulasträger, in diesem Falle dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, gescheitert.

Herr **Fuhrmann** bat um Mitteilung, ob Herr Richard Erfahrungen habe, wie bei den Straßenbulasträgern eine solche Temporeduzierung durchgesetzt werden könne.

Herr **Richard** erläuterte, die Zuständigkeit für die Anordnung einer Temporeduzierung läge ausschließlich bei der kommunalen Straßenverkehrsbehörde. Bei jeder Anordnung von Verkehrszeichen seien von dieser Einzelfallprüfungen vorzunehmen, die Baulastträger seien in diesem Verfahren zwingend anzuhören.

Bei entsprechenden Auslösewerten liege jedoch eine Ermessensreduzierung auf Null vor und die Straßenverkehrsbehörden hätten entsprechend Anordnungen zu treffen, auch gegen den Willen des Straßenbaulastträgers. Sofern die Straßenverkehrsbehörde im Rahmen ihrer Prüfung zu dem Ergebnis käme, der Einbau von z. B. lärmminderndem Asphalt stelle einen geeigneteren Schutz vor Verkehrslärm dar, müsse eine Temporeduzierung ggf. nur bis zum Einbau angeordnet werden

Herr **Madeja** nahm Bezug auf die Lärmkartierung zu den einzelnen Maßnahmen und erkundigte sich, ob es sich bei den gemessenen Werten um L_{den} oder L_{night} handele.

Beide Werte müssten betrachtet werden, so Herr **Richard**, da bei jeder belasteten Achse in Abhängigkeit zu den Werten ein Einzelfallprüfung vorzunehmen und eine Entscheidung über entsprechende Maßnahme zum Schutz der Bevölkerung zu treffen sei.

Herr **Dr. Liedtke** ergänzte, es handele sich nicht um gemessene, sondern berechnete Werte.

Herr **Kasperidus** fragte nach, ob es für Tag und Nacht unterschiedliche Darstellungen in den Lärmkarten gebe.

Die gebe es, entsprechend der Belastungen zu den unterschiedlichen Tageszeiten, bestätigte Herr **Richard**.

Für die Anordnung von Geschwindigkeiten, vergewisserte sich Herr **Kasperidus**, sei die Straßenverkehrsbehörde der jeweiligen Straße zuständig; für die Autobahn sei beispielsweise nicht die Stadt Kamen zuständig.

Herr **Dr. Liedtke** erläuterte, dass für die Straßen auf Kamener Stadtgebiet, ausgenommen die Autobahnen – hier sei die Autobahn GmbH zuständig - die Verkehrsordnungsbehörde der Stadt Kamen Anordnungen treffe.

Trotzdem könne z. B. auf Landesstraßen nicht ohne weiteres Tempo 10 angeordnet werden; der Straßenbaulastträger habe immer ein Mitspracherecht, um willkürliche Anordnungen zu unterbinden.

Um 18:34 Uhr wurde die Sitzung unterbrochen, um 18:43 Uhr fortgesetzt.

Herrn **Fuhrmann** interessierte im Hinblick auf die geplante zusätzliche Auffahrt der A 2 in Dortmund-Lanstrop und der damit verbundenen Verkehre, wie weit der räumliche Betrachtungsbereich der Lärmaktionsplanung sei und ob diese Zahlen schon in die Berechnungen eingeflossen seien.

Herr **Richard** erwiderte, dem aktuellen Lärmaktionsplan lägen die Werte der Bundesverkehrszählung 2015 zu Grunde. Bei Straßenneubauten seien vom Baulastträger Lärmvorsorgewerte zu berücksichtigen. Die konkreten Verkehrsdaten fließen jedoch erst dann in künftige Berechnungen ein, wenn sich die Daten für das Kamener Stadtgebiet änderten, da der LAP Kamen auch nur dieses abbilde.

Herr **Madeja** richtete seine Anfrage bzgl. der Priorisierung baulicher Maßnahmen an die Verwaltung. Ferner interessiere ihn die Umsetzung von Tempo 30 und Markierung von Schutzstreifen an der Lindenallee, die auch im Radverkehrskonzept des Kreises Unna aufgeführt seien.

Herr **Breuer** stellte zunächst klar, dass der Kreis, was die Lindenallee betreffe, nicht tätig werde, da es sich um eine Landes- und nicht um eine Kreisstraße handele. Es sei lediglich darauf aufmerksam gemacht worden, dass es für den Radverkehr wichtig sei, auch dort Maßnahmen zu ergreifen. Positiv sei, dass die gleichen Maßnahmen sowohl im Lärmaktionsplan als auch im Radverkehrskonzept des Kreises Unna zu finden sei. Bezüglich der Umsetzbarkeit verwies er auf das vorab zur Sprache gekommene Anordnungsverfahren.

Eine Priorisierung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans, führte Herr **Dr. Liedtke** aus, sei grundsätzlich schwierig. Im Hinblick auf die mit der Durchführung verbundenen Kosten, könnten bedauerlicherweise nicht alle gleichzeitig umgesetzt werden. Die Maßnahmen, die effektiv und mit wenig Aufwand ausgeführt werden könnten, wie z. B. die - natürlich rechtssichere - Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, bei der „nur“ ein paar Schilder erforderlich seien, könne eher erfolgen als kostenintensive bauliche Veränderungen. Hier verwies Herr Dr. Liedtke auf den im Lärmaktionsplan angeführten Umbau von Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen, für die die Stadt Kamen einerseits nicht zuständig sei und andererseits auch nicht über entsprechende finanzielle Mittel verfüge.

In diesem Zusammenhang machte Herr **Kasperidus** deutlich, dass hier lange Planungszeiträume erforderlich und damit Priorisierungen durch die Stadt Kamen auch gar nicht möglich seien.

Herr **Aschoff** nahm die Anfrage von Herrn Madeja zum Anlass, darauf hinzuweisen, dass den Fraktionen ein lange Liste von gewünschten Geschwindigkeitsreduzierungen vorliege, insbesondere die Lindenallee jährlich Thema sei. Sowohl seitens der Politik als auch der Verwaltung sei hier Rückgrat erforderlich und er wies diesbezüglich auf die Bürgerinitiativen, die sich derzeit in Lünen gegen Tempo 30 bildeten, hin. Er hoffe auch, dass auch die Straßenbaulastträger auf Grund der Lärmaktionsplanungen zu einem Umdenken bewegt werden könnten.

Weitere Wortmeldungen erfolgten nicht und Herr **Kasperidus** bat um Beschlussfassung.

Zu TOP 2.2.
128/2021

Lärmaktionsplan der Stadt Kamen (3.Runde)
hier: Beschluss

Beschlussempfehlung:

Der Rat der Stadt Kamen beschließt, nach Prüfung und Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung, den vorliegenden Lärmaktionsplan (3.Runde) auf Grundlage des § 47 d BImSchG in der derzeit gültigen Fassung und des RdErl. d.

Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 7.2.2008.

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen

Zu TOP 3.

Umsetzung von Maßnahmen aus dem Klimaschutzteilkonzept Nahmobilität für die Stadt Kamen
hier: Maßnahme R 5.1 „Freigeben von Fußgängerzonen“. Bericht der Verwaltung

Herr **Breuer** stellte anhand einer Präsentation die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept Nahmobilität vor; hier den Vorschlag zur Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr.

Herr **Aschhoff** begrüßte das Konzept und insbesondere die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr, die selbst am Kamen Quadrat gut funktioniere.

Trotzdem interessiere ihn die aktuelle Unfallstatistik aus den Bereichen, in denen der Radverkehr bereits freigegeben sei, vor allem vom Kamen Quadrat.

Persönlich sei er der Auffassung, es solle im Rahmen einer Testphase die gesamte Fußgängerzone für den Radverkehr freigegeben werden, außer an Markttagen u. ä. Dies sei aus seiner Sicht unproblematisch, da der Radfahrer Schritttempo fahren müsse, insbesondere unter dem Aspekt der Einheitlichkeit.

Herr **Breuer** erklärte, dass Unfälle nur in Statistiken eingingen, sofern die Polizei hinzugerufen werde; die übrigen Unfälle würden nicht erfasst. Aktuell seien ihm keine Unfälle am Kamen Quadrat unter Beteiligung von Radfahrenden und Fußgängern bekannt. Nachdem zu Beginn zunächst häufig Fußgänger angerempelt oder auch diese sich den Radfahrenden in den Weg gestellt hätten, nähmen die Verkehrsteilnehmer mittlerweile Rücksicht aufeinander, so sein Eindruck.

Herr **Aschhoff** bestätigte dies und bekräftigte den Wunsch nach Freigabe der gesamten Fußgängerzone für den Radverkehr.

Frau **Schneider** begrüßte ebenfalls das progressive Denken der Verwaltung, die Fußgängerzone freizugeben. Für Ortsunkundige sei es schwierig zu erkennen, in welchen Bereichen gefahren werden dürfe und in welchen nicht. Sich auf die in der Präsentation enthaltene Skizze mit den unterschiedlichen Bereichen beziehend, könne sie den Vorschlag der Verwaltung gut nachvollziehen, gerade was den Bereich der Weststraße betreffe.

Frau **Schulze** äußerte, dass die Hinweise aus dieser Sitzung gern mitgenommen und hinsichtlich der Umsetzung allerdings noch rechtlich zu prüfen seien. Man dürfe nicht aus den Augen verlieren, dass es eine Fußgängerzone und kein Radweg sei und werde daher besonderes Augenmerk auf die kritischen Stellen richten.

Herr **Fuhrmann** beurteilte die vorgestellte Konzeption positiv, gab jedoch zu bedenken, dass gerade der orange dargestellte Bereich stark von Kindern frequentiert werde. Er könne nicht beurteilen, ob Pedelec-Fahrende

ihre Geschwindigkeit anpassten, gehe jedoch davon aus, dass sowohl durch den Bezirksbeamten als auch den Ordnungsdienst der Stadt Kamen eine Überwachung erfolgen könne. Einer Testphase, wie vorgestellt, stimme er persönlich zu und werde im Rahmen der kommenden Fraktionssitzung das Konzept vorstellen und besprechen, um der Verwaltung kurzfristig eine Rückmeldung geben zu können.

Frau **Schulze** machte darauf aufmerksam, dass der Ordnungsdienst für den ruhenden Verkehr zuständig sei und keine Befugnisse habe, Einfluss auf den fließenden Verkehr, zu dem auch die Radfahrenden gehörten, auszuüben bzw. Verwarnungs- oder auch Bußgelder zu verhängen. Es sei jedoch möglich, wie bisher auch, entsprechende Hinweise zu geben.

Herrn **Sekunde** habe auch die Unfallstatistik interessiert. Er zeigte sich erfreut, dass derzeit keine Unfälle bekannt seien. Er betonte, die Fußgängerzone sei seinerzeit bewusst kinderfreundlich gestaltet worden, so dass Konfliktpotential, vor allem mit Kleinkindern, durchaus vorhanden sei. Er bat um Auskunft, ob die Verkehrssicherheitsexperten der Polizei schon in die Planungen miteinbezogen wurden.

Der Dialog sei angekündigt, verwies Herr **Breuer** auf seine Ausführungen zum Nahmobilitätskonzept.

Die FDP-Fraktion könne sich mit dem Vorschlag, die Fußgängerzone freizugeben, durchaus anfreunden, so Herr **Mallitzky**. Es sei seiner Erfahrung nach jedoch gar nicht möglich, am Kamen Quadrat als Radfahrender nicht abzusteigen, sofern z. B. an Markttagen viele Fußgänger unterwegs seien. Es sei jedoch ein guter Versuch und es müsse abgewartet werden, wie sich die Situation entwickle.

Frau **Liedtke** regte in diesem Zusammenhang an, dass die Polizei auch die Kraftfahrzeuge in der Fußgängerzone kontrollieren und verwarnen solle. Der Kraftfahrzeugverkehr in der Fußgängerzone nehme stetig zu und dies berge ein großes Gefahrenpotential, gerade für Kinder. Sie selbst habe zu Beginn des Jahres beobachten können, dass Fahrzeuge nicht mit Schrittgeschwindigkeit abends die Fußgängerzone befahren hätten und eine Verwarnung durch eine zufällig anwesende Polizeistreife nicht erfolgt sei.

Dieses Thema werde, sagte Herr **Kasperidus** zu, bei den anstehenden Gesprächen der Verwaltung mit der Polizei aufgegriffen. Er wies jedoch darauf hin, dass Lieferverkehre in der Fußgängerzone grundsätzlich gestattet seien.

Herr **Kissing** freute sich über die Vorstellung des Tagesordnungspunktes. Die Fußgängerzone habe schon lange nicht mehr die Frequenz, die sie noch vor einigen Jahren gehabt habe. Daher werde es Zeit, durch Änderungen, wie die Freigabe für Radfahrende, die Fußgängerzone wieder zu beleben, zumal die Fußgängerzone auch genug Raum dafür biete. Er erinnerte an den Antrag des ADFC vor ca. 2 Jahren, die Fußgängerzone für den Radverkehr freizugeben, zumal keine Hinderungsgründe ersichtlich seien. Ziel nach Durchführung einer Testphase solle dann die Öffnung der gesamten Fußgängerzone sein.

Herr **Madeja** erkundigte sich anhand eines Beispiels (Strecke Markt zum Fahrradparkhaus), wie die Verwaltung die Lenkung der Radfahrenden hinbekommen wolle. Der Radfahrende müsse dann vom Markt durch die

Weerengasse über die Kampfstraße fahren; ob die Verwaltung Radfahrer kenne, die so fahren würden.

In diesem Fall müsse der Radfahrende absteigen, machte Frau **Schulze** deutlich.

Herr **Madeja** erwiderte, seiner Auffassung nach sei diese Handhabung zu kompliziert. Er bevorzuge die Öffnung der gesamten Fußgängerzone mit einer Testphase.

Herr **Sklorz** rief in Erinnerung, dass vor einem Jahr aus Gründen der Einheitlichkeit gemeinsam beschlossen wurde, die Maskenpflicht in der gesamten Fußgängerzone und nicht nur in Teilbereichen vorzuschreiben. Nun stehe man vor einer ähnlichen Situation und ihm erschließe sich nicht, weshalb nicht die gesamte Fußgängerzone für den Radverkehr freigegeben werden solle.

Insgesamt, so fasste Herr **Kasperidus** zusammen, werde aus der Politik die Öffnung der Fußgängerzone begrüßt. Seitens der Verwaltung solle jedoch geprüft werden, ob nicht die gesamte Fußgängerzone freigegeben werden könne. Die bestehenden Bedenken hinsichtlich vorhandener Engstellen sowie Fußgängern und Kindern müssten natürlich noch mit den entsprechenden Stellen wie Ordnungsamt und Polizei besprochen werden. Er hoffe jedoch, so Herr Kasperidus, auf einen baldigen Start.

Herr **Breuer** teilte mit, dass die Umsetzung in diesem Jahr nicht mehr erfolgen werde, da auch die Kommunikation in der Öffentlichkeit einen entsprechenden Vorlauf benötige.

Zu TOP 4.

Verkehrliche Planung für einen Teilabschnitt der Straße Am Schwimmbad im Zuge der Planungen zum Kombibad
hier: Bericht der Verwaltung

Herr **Breuer** stellte mittels des dieser Niederschrift beigefügten Planauszuges die verkehrliche Erschließung des neu zu bauenden Kombibades einschließlich der vorgesehenen Parkflächen vor. Grundsätzlich werde sich zunächst an der Verkehrssituation nicht viel ändern, ausgenommen der Wegfall des Parkplatzes, an dem nun das Solarhaus gebaut werde. Die geplanten Parkflächen an der Wilhelm-Bläser-Straße, an der Straße Am Schwimmbad und auf dem Freibadgelände seien so dimensioniert, dass sie den regulären Schwimmbetrieb ohne weiteres aufnehmen könnten. Für zusätzliche Bedarfe in den Sommermonaten sei eine weitere Parkplatzanlage auf der Fläche der GSW an der Werkstraße mit Anschluss an den Eilater Weg geplant. Angebunden werden diese Parkflächen, im Gegensatz zur heutigen Situation, über die Werkstraße von der Westicker Straße aus über den dort im Zusammenhang mit der Erschließung des neuen Wohngebietes vorgesehenen Kreisverkehr. Wichtig sei, wie es die Verwaltung auch den Anwohnern gegenüber kommuniziert habe, dass die Verkehre nicht wie bisher über die Straße Am Schwimmbad geführt würden. Dies könne evtl. mit Beschilderung erreicht werden, ggf. seien aber auch Ein- bzw. Umbauten denkbar. Zu bedenken sei hier nur der Bus, der die Schüler zum Schwimmen bringe. Die Bushaltestelle befinde sich

direkt vor dem Eingang und der Bus könne natürlich in der Straße nicht drehen, sondern müsse über die Straße Am Schwimmbad ausfahren. Dafür liege noch keine endgültige Lösung vor.

Herr **Mallitzky** bat um Mitteilung, wo genau sich der auf dem Plan dargestellte zusätzliche Parkplatz befinden solle.

Herr **Breuer** teilte mit, der Parkplatz befinde sich an der Werkstraße direkt neben der Fläche des Wertstoffhofes.

Herr Dr. **Liedtke** ergänzte, die Fläche böte sich auf Grund der Nähe zum Schwimmbad und der möglichen Anbindung an den Eilater Weg an. Die Zielsetzung für die Verkehrlenkung zum neuen Kombibad müsse sein, die Durchgangsverkehre zwischen Hemsack und Koppelstraße und umgekehrt zu unterbinden und den durch Schwimmbadbesucher verursachten Parkdruck in der Straße Am Ufer zu reduzieren.

Die Haupteinfahrt zu den Parkplätzen des neuen Kombibades müsse daher von der Westicker Straße über die Werkstraße und die Wilhelm-Bläser-Straße erfolgen.

Die Parkplätze in der Straße Am Schwimmbad, die sowohl von Nutzern der Sporthalle als auch von Anwohnern und Besuchern des Bades aufgesucht würden, blieben bestehen und werden auch weiterhin über die Straße Am Schwimmbad erreichbar bleiben. Da die Vergangenheit gezeigt habe, dass die derzeitigen Regelungen mit Durchfahrverbot – Anlieger frei - nicht ausreichten, sei es denkbar, automatisierte Poller, die durch die Fahrer der Schülerschwimmbusse mittels Fernbedienung versenkt werden könnten, einzubauen. Von dieser beabsichtigten Vermeidung von Durchgangsverkehren profitiere auch die neue Fahrradstraße zwischen Koppelstraße und der Straße Am Ufer.

Herr **Aschhoff** begrüßte die von Herrn Dr. Liedtke angesprochene Lösung für den Busverkehr und lobte die Schaffung der Parkflächen in der Werkstraße. Diese kämen nicht nur den Besuchern des Kombibades zu Gute, sondern eröffneten auch neue Möglichkeiten für Nutzer des Bahnhofes.

Verständnishalber fragte Herr **Kasperidus** nach, ob der Parkplatz tatsächlich auch als Park & Ride-Parkplatz vorgesehen sei.

Eine Belegung der Parkflächen durch Pendler sei in den Sommermonaten nicht gewollt, so Herr Dr. **Liedtke**, da sie natürlich den Besuchern des Kombibades zur Verfügung stehen sollten.

Herr **Aschhoff** schlug vor, die Parkplatzbelegung mittels Beschilderung regeln, so dass in den übrigen Zeiten die Flächen von Pendlern genutzt werden könnten.

Frau **Schulze** warf ein, dass auf Grund der Entfernung zum Bahnhof der Parkplatz von Pendlern wohl nicht genutzt werde, anders als z. B. die Parkplätze in der Straße Am Schwimmbad.

Herr Dr. **Liedtke** konnte den Vorschlag bzgl. einer multifunktionalen, witterungsabhängigen Nutzung von Herrn Aschhoff nachvollziehen und stimmte dessen Auffassung, dies über Beschilderung regeln zu können, zu.

Frau **Schneider** erkundigte sich nach Standort und Anzahl der Fahrradparkplätze. Ferner könne sie auf dem Plan die Zufahrt des Solarhauses

nicht finden.

Die Zufahrt zum Solarhaus, informierte Herr Dr. **Liedtke**, sei auf diesem Plan nicht abgebildet.

Herr **Breuer** versicherte, qualitativ gute Fahrradparkplätze würden in ausreichender Anzahl auf der Fläche vor dem Haupteingang vorhanden sein. Auf eine Überdachung verzichte man jedoch.

Herr **Mallitzky** fand die geplante Verkehrsleitung über die Werkstraße /Wilhelm-Bläser-Straße und Westicker Straße auch hinsichtlich der neuen Wohnbebauung interessant, da die Verkehre durch die neue Wohnsiedlung ebenfalls zunehmen würden.

Herr **Majeda** bezog sich auf die Ausführungen bzgl. des Einbaus versenkbarer Poller und erkundigte sich nach dem geplanten Standort. Er befürchte, das Auffanglager in Unna-Massen ansprechend, es könne zu Störungen im Verkehrsablauf kommen, sofern die Poller nicht einwandfrei funktionierten.

Es stehe noch nicht fest, dass tatsächlich versenkbare Poller eingebaut würden, entgegnete Herr Dr. **Liedtke**. Dies sei nur eine der in Betracht gezogenen Möglichkeiten zur Verkehrslenkung.

Herr **Fuhrmann** bewertete die Heraushaltung der Hauptverkehre als wichtig. Er erkundigte sich, ob die vorgestellten Planungen hinsichtlich der Parkplatzsituation abschließend seien oder es sich um eine „Grobvorstellung“ handele.

Die Planungen, so Herr Dr. **Liedtke**, gäben den ermittelten Bedarf an Parkraum sowohl für Kraftfahrzeuge als auch Fahrräder wieder, so dass ausreichend Parkplätze für alle Verkehrsteilnehmer zur Verfügung stünden.

Herr **Sklorz** erkundigte sich, ob es Überlegungen gebe, neben dem Schulbusbetrieb auch Linienbusse, wie beispielsweise die Linie C 24 an den dann vorhandenen Bushaltestellen halten zu lassen. Dies sei auch hinsichtlich des geplanten Neubaugebietes in Erwägung zu ziehen, da Schüler dann nicht mehr die Bushaltestellen an der Westicker Straße nutzen müssten.

Diese Überlegungen, antwortete Herr Dr. **Liedtke**, seien bisher in diesem Zusammenhang nicht angestellt worden. Mit der räumlichen Nähe des Bahnhofes und des dort angegliederten Busbahnhofes gebe es bereits eine ideale ÖPNV-Anbindung. Dieser Vorschlag könne jedoch im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Unna aufgegriffen werden.

Die Anwohner, kritisierte Frau **Liedtke** den Vorschlag von Herrn Sklorz, würden durch zusätzliche Linienbushalte noch mehr belastet werden. Dies sei mit der geplanten Verkehrsberuhigung nicht vereinbar.

Herr **Fuhrmann** bat um Mitteilung, wo der Parkplatz an der Werkstraße sei.

Es handele sich um eine kleine Fläche zwischen dem Betriebshof der GSW und der Fläche der GWA, so Herr **Dr. Liedtke**.

Zu TOP 5.

Schiienenanbindung Bergkamen – Dortmund
hier: Sachstandsbericht der Verwaltung

Herr **Breuer** erläuterte anhand einer Präsentation des NWL, die dieser Niederschrift als Anlage beigefügt ist, ein Gutachten zum Wunsch der Stadt Bergkamen nach einer eigenen Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr.

Zusätzlich zu den bisherigen Planungen der Reaktivierung einer Güterbahnstrecke zwischen Dortmund Hbf und Bergkamen wurde eine zusätzliche Variante der Anbindung der Stadt Bergkamen an den Schienenpersonennahverkehr entwickelt („Südvariante“), die es erforderlich macht, eine neue Gleistrasse durch das Stadtgebiet Kamen zu bauen. Diese Variante könne umgesetzt werden, sofern die Bahnstrecke Dortmund – Hamm mit zumindest einem 3. Gleis ausgebaut werde.

Am 20. Dezember sei bzgl. der vorgestellten Südvariante ein Abstimmungsgespräch mit dem NWL, dem Kreis Unna und der Stadt Bergkamen geplant. Der NWL habe sich auch bereit erklärt, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben. Nun sei es wichtig, auch die Anforderungen der Stadt Kamen zu formulieren und bis zum Frühjahr zu konkretisieren. Dafür nehme er gern fachliche und politische Meinungen der Anwesenden entgegen.

Herr **Kasperidus** äußerte seine Verwunderung über das Anliegen der Stadt Bergkamen, sehe jedoch die Notwendigkeit der Auseinandersetzung mit diesem Thema.

Herr **Aschhoff** vertrat die Auffassung, der Kostenfaktor werde dazu führen, dass diese Anbindung nicht umgesetzt werde. Er bat um Auskunft, ob die Stadt Kamen überhaupt Einfluss auf die Planungen habe.

Auf Grund des durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens, so Herr **Breuer**, könne die Verwaltung Einfluss nehmen.

Herr Dr. **Liedtke** bezweifelte die Realisierungsnähe, es handele sich um reine Theorie.

Herr **Kasperidus** bemerkte, eine Reaktivierung alter Gleise sei naheliegend, aber ebenso schwierig umzusetzen.

Das Bedürfnis der Stadt Bergkamen an einer direkten Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr bewertete Frau **Schneider** als durchaus legitimes Interesse, ebenso wie die erfolgte Begutachtung der verschiedenen Anschlussmöglichkeiten. Eine Anbindung über die die Güterbahnstrecke (Hamm-Osterfelder Bahn) sei zwar auf den ersten Blick naheliegend aber bei Detailbetrachtung kaum umsetzbar, u.a. aufgrund der Problematik im Bereich des Dortmunder Hbf. Dahingehend sehe der aktuelle Bundesverkehrswegeplan ein drittes und viertes Gleis an der Strecke Dortmund – Hamm vor, so dass eine Anbindung der Stadt Bergkamen über die sog. Südvariante denkbar sein könnte.

Herr **Fuhrmann** erkundigte sich, ob für ein drittes Gleis Platz vorhanden sei.

Eine Realisierung, betonte Herr Dr. **Liedtke**, sei noch weit entfernt und verwies in diesem Zusammenhang auf die zusätzliche Schwierigkeit der Anlage weiterer Gleise auf Brückenbauwerken, die hierfür nicht ausgelegt seien.

Frau **Schneider** wies darauf hin, dass auch die Stadt Bergkamen sich zur Lage des Bahnhofes in Bergkamen positionieren müsste und unterstrich die Wichtigkeit für die Stadtentwicklung in Bergkamen.

Abschließend stellte Herr **Kasperidus** fest, die Stadt Bergkamen könne nicht so ohne weiteres über Kamener Gebiet verfügen und unterstrich die Notwendigkeit einer Abstimmung aller Beteiligten.

Zu TOP 6.

Beitritt der Stadt Kamen ins Zukunftsnetz Mobilität NRW
hier: Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen warb Frau **Schneider** für die Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW. Es werde oft ein Zusammenhang mit der AGFS hergestellt, den es ihrer Auffassung nach nicht gebe. Ihre Fraktion sehe großes Potential in der Mitgliedschaft; diese sei zum einen kostenlos und zum anderen könne von den Erfahrungen anderer Kommunen bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität profitiert werden.

Herr **Kissing** bat um Auskunft, wer Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW sei und wie die Mitgliedschaft nach außen vertreten werde.

Die Mitgliedschaft im Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW erfolgt über eine Rahmenvereinbarung, die durch die Bürgermeisterin zu unterzeichnen wäre, so Herr **Breuer**. Anders als für die Mitgliedschaft in der AGFS erfolgt jedoch keine Prüfung grundsätzlicher Fragen, Qualitäten oder Ziele der Stadt für eine zukünftige Mobilitätsentwicklung. In der Rahmenvereinbarung verpflichtet sich die Stadt, z.B. eine verantwortliche Person in der Verwaltung zu benennen, die als Vertreter im Netzwerk tätig ist und einen verwaltungsinternen Arbeitskreis einzurichten. Insofern sei eine Mitgliedschaft durchaus mit Kosten verbunden, da personelle Kapazitäten für die Arbeit in diesem Netzwerk vorzuhalten seien, sofern eine solche Mitgliedschaft auch ernst genommen und gelebt werden solle

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW behandle zwar auch andere Themen als die AGFS, aber ihm selbst, erklärte Herr Breuer weiter, seien durch die Teilnahme an gemeinsamen Abstimmungen der AGFS mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW die Inhalte bekannt und die Stadt Kamen könne derzeit so von den Erfahrungen und Leistungen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW profitieren ohne direkt Mitglied zu werden. Eine Vielzahl der Formate des Zukunftsnetzes Mobilität NRW stehe auch Nichtmitgliedern zur Verfügung, so nimmt die Stadt Kamen regelmäßig an Fachveranstaltungen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW teil. Eine Mitgliedschaft in einem Netzwerk solle aber nicht nur „pro forma“ erfolgen, sondern auch mit dem notwendigen personellen Aufwand für eine aktive Netzwerkarbeit begleitet werden können.

Die Stadt Kamen beabsichtige daher derzeit nicht, schloss Herr Breuer, dem Zukunftsnetz Mobilität NRW beizutreten.

Das könne sie nicht nachvollziehen, erwiderte Frau **Schneider**; die Stadt Kamen sei damit ein „weißer Fleck“ im Kreis Unna. Sie zog den Schluss, der Antrag sei wohl von der falschen Partei gestellt worden.

Die Parteizugehörigkeit spiele, entgegnete Herr **Aschhoff** für die SPD-Fraktion, in diesem Zusammenhang keine Rolle. Herr Breuer decke durch die aktive Mitgliedschaft im AGFS die Arbeit umfänglich ab. Herr Aschhoff stellte den Mehrwert der Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW im Verhältnis zu dem erforderlichen Personaleinsatz in Frage und lehnte für seine Fraktion den Antrag ab.

Herr **Fuhrmann** bewertete im Hinblick auf das Engagement von Herrn Breuer die Begrifflichkeit „weißer Fleck“ als peinlich. Für die CDU-Fraktion lehnte er zusätzliche „Manpower“ ab und schloss, sie werde dem Antrag ebenfalls nicht zustimmen.

Frau **Schneider** wies darauf hin, es gehe bei der Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität nicht um Radverkehr, sondern vielmehr um den ÖPNV.

Es sei schwierig, befand Herr **Mallitzky**, sich eine Meinung zu bilden, daher werde sich die Fraktion die Linke enthalten.

Herr **Kissing** äußerte, Netzwerke agierten unkonkret und führten nur mit dem Einsatz von „Manpower“ zum Erfolg; Personal sei jedoch dafür nicht verfügbar.

Beschluss:

Der Mobilitäts- und Verkehrsausschuss der Stadt Kamen beauftragt die Verwaltung, eine Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW zu beantragen.

Abstimmungsergebnis: bei 2 Enthaltungen und 15 Gegenstimmen mehrheitlich abgelehnt

Zu TOP 7.

Radwegführung in Wasserkurl
hier: Bürgeranregung gem. § 24 Gemeindeordnung NRW

Unter Hinweis auf die bestehende Beschilderung des Radwegenetzes nach dem Radverkehrsplan der Stadt Kamen erläuterte Frau **Schulze**, dass Radfahrer in Ost-West-Richtung über die Spiekerstraße und Am Lehacker bzw. über die Straße „An der Körne“ als ruhige Wohnstraßen geleitet werden, um die Einmündung Wasserkurler Straße/Afferder Straße/Massener Straße mit einer abknickenden Vorfahrtsregelung zu umfahren.

Dies sei zwar nicht der kürzere, aber dafür der sicherere Weg. Es stehe jedoch jedem Radfahrer frei, abweichend von der vorgeschlagenen Strecke über die Hauptstraßen zu fahren, insbesondere da es sich bei der bestehenden Beschilderung lediglich um hinweisende Beschilderung handele. Eine Änderung der Beschilderung sei aus diesen Gründen nicht beabsichtigt.

Die Erläuterungen wurden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Zu TOP 8.

Herstellung der gesetzkonformen Beschilderung von Fußgängerüberwegen hier: Bürgeranregung gem. § 24 Gemeindeordnung NRW

Frau **Schulze** legte dem Ausschuss dar, dass aufgrund der Bürgeranregung insgesamt 29 Fußgängerüberwege hinsichtlich der Beschilderung überprüft worden seien. Bei lediglich 9 FGÜ seien nur geringe Mängel festgestellt worden. Dabei seien bei 3 Fußgängerüberwegen zusätzliche, aber nicht rechtswidrige Beschilderungen festgestellt worden. Insofern seien lediglich 6 Fußgängerüberwege festgestellt worden, deren Beschilderung geringe Mängel aufwies. Diese sollen zeitnah behoben werden.

Zu TOP 9.

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

Mitteilungen:

Bezug nehmend auf die bestehende Rechtslage trug Frau **Schulze** im Hinblick auf die Bürgeranregung vom 20.04.21 – Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ – vor, dass VZ 1022-10 als (einziges) Zusatzzeichen ausdrücklich auch allein auf einem Gehweg dem Radverkehr die Erlaubnis erteile, den Gehweg mit besonderer Rücksichtnahme auf den Fußgängerverkehr zu benutzen.

Ein Benutzungszwang werde hierdurch nicht angeordnet.

Die Erläuterungen wurden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Bitte von Herrn **Fuhrmann** aus der Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsausschusses am 10.06.2021 hinsichtlich der Überprüfung der Parksituation an der Straße „Kamener Knapp“ aufgreifend, berichtet Frau **Schulze**, dass bei Kontrollen durch den Ordnungsdienst keine Auffälligkeiten festgestellt werden konnten.

Anfragen:

Herr **Madeja** monierte, seine Anfrage in einer der Ratssitzungen bzgl. der Parksituation an der Lindenallee sei bis heute nicht beantwortet worden. (Anm. der Verwaltung: eine entsprechende Anfrage konnte den Sitzungsprotokollen nicht entnommen werden).

Herr **Wilhelm** bat um Überprüfung des Fahrradschutzstreifens im Kamen-Karree zwischen L 678 und dem Kreisverkehr. Seiner Auffassung nach kollidiere die Markierung mit der bestehenden Beschilderung des Durchfahrverbots für Radfahrer. Desweiteren erkundigte er sich, ob im Rahmen der Ersatzneubauten der Autobahnbrücken an der Hammer Straße und der Münster Straße zeitgleiche Vollsperrungen geplant seien.

Gleichzeitige Vollsperrungen seien nicht geplant, versicherte Hr. Dr. **Liedtke**.

Herr **Fuhrmann** machte auf das rücksichtslose Parkverhalten der Besucher von Hof Ligges an der Wasserkurler Straße / Afferder Straße aufmerksam.

Obwohl in einer Entfernung von ca. 200 m ein Parkplatz vorhanden und auch ausgeschildert sei, parkten die Kunden bis in den Kreuzungsbereich.

Der Bereich werde durch den Ordnungsdienst der Stadt Kamen regelmäßig kontrolliert und Falschparker konsequent verwarnt, teilte Frau **Bugiel-Lake** dazu mit. Ferner sei ein Gespräch mit Herr Ligges geplant.

Weitere Mitteilungen und Anfragen lagen nicht vor und Herr **Kasperidus** schloss die Sitzung um 20:45 Uhr.

B. Nichtöffentlicher Teil

Zu TOP 1.

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

Zu TOP 2.

Veröffentlichung von Tagesordnungspunkten der nichtöffentlichen Sitzung

gez. Kasperidus
Vorsitzender

gez. Schulze
Schriftführerin