



Stadt Kamen

Niederschrift

PSV

über die
3. Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses
am Donnerstag, dem 18.06.2015
im Sitzungssaal II des Rathauses

Beginn: 18:00 Uhr
Ende: 21:12 Uhr

Anwesend

SPD

Frau Petra Hartig
Herr Hans-Dieter Heidenreich
Herr Peter Holtmann
Herr Maurice Keßler
Herr Martin Köhler
Herr Friedhelm Lipinski
Frau Ursula Müller
Herr Udo Theimann
Herr Theodor Wältermann
Frau Nicola Zühlke

CDU

Frau Susanne Middendorf
Frau Ina Scharrenbach
Herr Ernst-Dieter Standop
Herr Martin Wilhelm

Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Frau Anke Dörlemann
Herr Marian-Rouven Madeja

DIE LINKE / GAL

Herr Axel Margraf

FW/FDP

Frau Heike Schaumann

Sachverständige gem. Beschluss des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses

Herr Heinrich Hellekemper
Herr Heinrich Kissing
Herr Klaus-Bernhard Kühnapfel
Herr Klaus Michallik

Herr Marc Westerhoff

Ortsvorsteher

Herr Ulrich Klein

Verwaltung

Herr Matthias Breuer
Frau Monika Holtmann
Frau Ulrike Klein
Herr Dr. Uwe Liedtke

Gäste

Frau Haake, plan-lokal Dortmund
Herr Alfred Körbel, Firma plan lokal

Entschuldigt fehlten

Herr Karsten Diederichs-Späh
Frau Britta Dreher
Herr Michael Krause
Herr Andre Maiwald
Herr Bastian Nickel
Herr Klaus Slomiany
Herr Karl-Heinz Stoltefuß

Auf die in der Niederschrift hingewiesene Präsentation aus der Sitzung am 18.06.2015 kann über das Ratsinformationssystem zugegriffen werden.

Herr **Lipinski** eröffnete die form- und fristgerecht einberufene Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses, begrüßte die anwesenden Ausschussmitglieder, Zuhörer/innen sowie die Vertreter der Presse und stellte die Beschlussfähigkeit fest.

Er wies auf die zugestellte Änderung der Tagesordnung und nachgereichten Unterlagen hin.

Änderungen zur Nachtragstagesordnung vom 18.06.2015 ergaben sich nicht.

A. Öffentlicher Teil

TOP	Bezeichnung des Tagesordnungspunktes	Vorlage
1	Einwohnerfragestunde	
2	Integriertes Handlungskonzept „Kamen-Heeren-Werve“ hier: Vorstellung des Entwurfes durch das Büro plan-lokal, Dortmund und Einbringung des Entwurfs durch die Verwaltung	
3	Vorstudie zur Quartiersuntersuchung Karl-Arnold- Straße/Blumenstraße hier: Bericht durch das Büro plan-lokal, Dortmund	

4	1. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Kamen und Bebauungsplan Nr. 04.1 Ka „Gewerbegebiet Ost/Henry-Everling-Straße“ hier: Bericht der Verwaltung über die Verfahrensstände und die öffentliche Auslegung	
5	Ausweisung der Bahnhofstraße von Einmündung Koppelstraße bis zur Einmündung Sesekedamm als Fahrradstraße	032/2015
6	Radschnellweg Ruhr (RS 1)	
6.1	Kernaussagen der Machbarkeitsstudie und Perspektiven	026/2015
6.2	Radschnellweg Ruhr (RS 1) hier: Antrag der CDU-Fraktion	
7	Bauvorhaben im Stadtgebiet	
8	Reduzierung der Geschwindigkeit auf der Derner Straße auf einheitlich Tempo 50 hier: Antrag der Fraktion Die Linke / GAL	
9	Umsetzung Planungskonzept Sesekepark hier: Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN	
10	Förderung des Radverkehrs und des Radtourismus im Stadtgebiet hier: Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN	
11	Gewerblich-industrielle Flächenkontingente in der Stadt Kamen - Verfahren zur Neuaufstellung des Regionalplans Ruhr hier: Antrag der CDU-Fraktion	
12	Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen	

B. Nichtöffentlicher Teil

TOP	Bezeichnung des Tagesordnungspunktes	Vorlage
1	Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen	
2	Veröffentlichung von Tagesordnungspunkten der nichtöffentlichen Sitzung	

A. Öffentlicher Teil

Zu TOP 1.

Einwohnerfragestunde

Fragen im Rahmen der Einwohnerfragestunde ergaben sich nicht.

Zu TOP 2.

Integriertes Handlungskonzept „Kamen-Heeren-Werve“
hier: Vorstellung des Entwurfes durch das Büro plan-lokal, Dortmund und
Einbringung des Entwurfs durch die Verwaltung

Herr **Lipinski** begrüßte Frau Haake, Frau Frixen und Herrn Körbel vom Büro plan-lokal in Dortmund.

Frau **Haake** stellte anhand einer Präsentation, die im Ratsinformationssystem hinterlegt ist, den aktuellen Entwurfsstand zum Thema „Integriertes Handlungskonzept Kamen-Heeren-Werve“ vor. Im Detail wurden ein Rückblick, der Stand des Prozesses, die Vorstellung des Konzeptentwurfes und ein Ausblick mit nächsten Schritten thematisiert. Sie teilte mit, dass die Fraktionen den Berichtsentwurf mit einer detaillierten Maßnahmendarstellung Ende der 26. Kalenderwoche erhalten würden. Insbesondere wies sie auf das große Interesse der Bürgerinnen und Bürger im Beteiligungsprozess hin und hob das große Engagement im Stadtteil hervor. Auf jeden Fall sei geplant, den Bürgerinnen und Bürgern das Integrierte Handlungskonzept in einer öffentlichen Veranstaltung vorzustellen.

Eine Abstimmung des Entwurfs mit dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (kurz: MBWSV) und der Bezirksregierung sei nach der Sommerpause vorgesehen. Eine weitere Beratung im Planungs- und Straßenverkehrsausschuss mit einer Beschlussempfehlung für das IHK Kamen-Heeren-Werve sei für die Sitzung am 17.09.2015 vorgesehen. Der abschließende Beschluss sei in der Ratssitzung am 24.09.2015 zu treffen. Eine Beantragung von Zuwendungen aus dem Bereich Städtebauförderung sei bis zum 31.10.2015 bei der Bezirksregierung einzureichen.

Herr **Lipinski** bedankte sich für den Vortrag von Frau Haake und wies auf die Beratungen in den Fraktionen hin, sobald der Konzeptentwurf vorliegen würde.

Herr **Liedtke** ergänzte, dass es nach der nächsten Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses am 17.09.2015 nochmals eine Bürgerbeteiligung und Information im Ortsteil Kamen-Heeren-Werve geben werde, um den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit des Einblicks in den Konzeptentwurf geben zu können. Zahlreiche Vorschläge aus der Bevölkerung würden sich in dem Konzept wiederfinden.

Der Entwurf des IHK Kamen-Heeren-Werve würde Maßnahmvorschläge für den Bereich Städtebauförderung mit einem kalkulierten Kostenvolumen von rd. 4 Mio. € enthalten. Eine Darstellung der einzelnen Maßnahmen einschließlich Umsetzungszeiträumen, Kostenanschlag und Priorisierungsvorschlag würde mit der Bereitstellung des Entwurfs des IHK Kamen-Heeren-Werve für die weitere Beratung vorgelegt werden. Schlussendlich würde jedoch der Rat in seiner Sitzung am 24.09.15 über das Gesamtkonzept, dessen Umsetzung und auch den im Haushalt etatisierten Kostenrahmen

entscheiden. Es bleibe abzuwarten, ob alle Maßnahmen in dem Zeitraum von 2016 bis 2020 realisiert werden könnten. Die Maßnahmen seien in Prioritätsklassen von A-C eingeteilt worden, wobei die Maßnahmen der Kategorie A (z.B. Nebenzentrum) die höchste Priorität genießen würden. Verschiebungen der Prioritäten und Umsetzungszeiträume seien sicherlich denkbar. Das vom Rat beschlossene IHK Kamen-Heeren-Werve sei Grundlage für das weitere Handeln, die zeitliche Umsetzung von Maßnahmen und die Beantragung von Städtebaufördermitteln. Sowohl die Bezirksregierung als auch das Städtebauministerium hätten gegenüber der Stadt Kamen bereits signalisiert, dass der Kostenrahmen von 4 Mio. € für die Umsetzung eines IHK im Stadtteil Heeren-Werve durchaus angemessen sei.

Frau **Müller** bedankte sich bei Frau Haake für die Präsentation. Die Bürgerinnen und Bürger aus Kamen-Heeren-Werve würden sich sicherlich über die angekündigten Informationen freuen. Es sei schwierig, einen Gesamtkostenrahmen für alle Maßnahmen festzulegen. Bei einem Gesamtvolumen von rd. 4 Mio. € sei sie aber sicher, dass die Stadt Kamen den Eigenanteil von 800.000 Euro, verteilt auf 5 Jahre, aufbringen könne.

Zu TOP 3.

Vorstudie zur Quartiersuntersuchung Karl-Arnold-Straße/Blumenstraße
hier: Bericht durch das Büro plan-lokal, Dortmund

Herr **Körbel** erläuterte, dass er jetzt eine Vorstudie zur Quartiersuntersuchung Karl-Arnold-Straße/ Blumenstraße präsentieren werde. Der Bereich sei bereits im Handlungskonzept Wohnen betrachtet worden. Unter Berücksichtigung des Finanzbedarfs für die Umsetzung des IHK Kamen-Heeren-Werve, sei hier zunächst nach Maßnahmen für die Quartiersentwicklung gesucht worden, die ohne großen finanziellen Aufwand geleistet werden könnten. Beispielhaft nannte er den Einsatz eines Wohnungseigentümers- und Quartiersmanagers oder die Einberufung einer Sozialraumkonferenz. Inhaltlich stellte Herr Körbel einen Rückblick auf den Planungsprozess, die Beteiligung lokaler Akteure, die Ergebnisse der kleinräumigen Quartiersanalyse, die Handlungsempfehlungen und einen Ausblick vor. Die Präsentation kann im Ratsinformationssystem eingesehen werden. Die Vorstudie zur Quartiersentwicklung Karl-Arnold-Straße/Blumenstraße, die ebenfalls Handlungsempfehlungen enthalte, würde den Fraktionen nach der Sommerpause vorgelegt werden.

Herr **Lipinski** bedankte sich bei Herrn Körbel für die Vorstellung der Vorstudie.

Herr **Liedtke** wies darauf hin, dass die Präsentationen zu den Tagesordnungspunkten 2 und 3 ab Beginn der 26. Kalenderwoche im Ratsinformationssystem eingesehen werden könnten.

Frau **Müller** bedankte sich für den interessanten Vortrag bei Herrn Körbel. Die Einrichtung eines Wohnungsquartiersmanagements sei sicherlich sinnvoll. Hier könnte man an die Sozialraumanalyse, die im Jugendhilfeausschuss dargestellt worden sei, anknüpfen. Der Vorschlag zur Bildung einer Initiative durch die Wohnungsbaugesellschaften sei für das Quartier förderlich.

Frau **Scharrenbach** erläuterte, dass mit der Vorstudie für dieses Gebiet bereits die 3. Analyse, neben der Sozialraumanalyse und der kleinräumigen Analyse im Zusammenhang mit dem Handlungskonzept Wohnen, erstellt worden sei. Die Ergebnisse aller Analysen würden sich ähneln. Die CDU-Fraktion begrüße, dass ein Arbeitskreis für Wohnungseigentümer initiiert werden solle. Das sei der wohnungspolitische Dialog, den die CDU-Fraktion seinerzeit im Rat vorgeschlagen hätte, jedoch auf die Ablehnung der SPD-Fraktion gestoßen sei. Für diesen Dialog sei ein Initiator und Motor erforderlich. Diese Funktion solle, wie seinerzeit bereits vorgeschlagen, die Stadtverwaltung Kamen übernehmen. Frau Scharrenbach stellte die Frage, warum Herr Körbel ein integriertes Handlungskonzept nicht für sinnvoll halte, denn auch in diesem Quartier, wie in Kamen-Heeren-Werve, sei eine Vielzahl von Wohnungseigentümern betroffen.

Herr **Körbel** erläuterte auf die Frage von Frau Scharrenbach, dass in Kamen-Heeren-Werve viele öffentliche Flächen, wie u.a. die Heerener Mitte und das ehemalige Freibad, betrachtet werden würden. Integrierte Handlungskonzepte würden in der Regel darauf abzielen, Fördermittel für kommunal begleitete Fördermaßnahmen, für die die Gemeinde einen Eigenanteil zu leisten hätte, hervorzurufen. Für die Maßnahmen, die im Quartier Karl-Arnold/Blumenstraße notwendig erscheinen würden, seien die privaten Eigentümer der Wohnimmobilien zuständig, die dann ggf. auch öffentliche Mittel in Anspruch nehmen könnten. Um Wohnungsbaufördermittel in Anspruch zu nehmen, würde es nicht zwingend eines integrierten Handlungskonzeptes bedürfen, sondern lediglich eines Konzeptes, mit einem anderen Stellenwert und Status, so dass durchaus vorstellbar sei, mit einem deutlich reduzierten Ansatz die Begründung für die Inanspruchnahme von Wohnungsbaufördermitteln zu schaffen.

Auf den Hinweis von Frau **Scharrenbach**, dass durch die Sozialraumkonferenz bereits ein Präventionskreis eingerichtet worden sei, erwiderte Herr **Körbel**, dass aber auch die Wohnungsbaugesellschaften in diese Runde aufgenommen werden müssten, da sie eine hohe Verantwortung tragen würden. In dem ganzen Bereich, abgesehen vom Jugendzentrum und dem Sportplatz, seien nur private Freiflächen vorhanden. Insbesondere die Eigentümer dieser Freiflächen müssten angesprochen werden. Er würde vorschlagen, den Kreis der Sozialraumkonferenz um die Eigentümer der Wohnhäuser und das JobCenter zu erweitern.

Herr **Liedtke** ergänzte, dass es nach Rücksprache mit der Bezirksregierung gelingen könnte, für die Finanzierung des Kommunikations- und Moderationsprozesses auch ohne integriertes Handlungskonzept Fördermittel zu erhalten.

Auf die Frage von Frau **Scharrenbach**, ob sich das Moderationskonzept im Wesentlichen auf den wohnungspolitischen Dialog beziehen würde, erläuterte Herr **Liedtke**, dass es sich um die Initiierung des Wohnungs-Eigentums-Managements und des Quartiersmanagements handeln würde. Ggf. sei eine Verknüpfung möglich. Die Entscheidung des Fördergebers würde maßgebend sein, auch im Hinblick auf die Höhe der Fördergelder. In dem Bericht, der nach der Sommerpause veröffentlicht werden würde, sei zu erkennen, dass sich die Wohnungsbaugesellschaften UKBS und WBG auch im Quartier engagieren wollen.

Herr **Lipinski** bedankte sich nochmals bei den Vortragenden des Büros plan-lokal.

Zu TOP 4.

1. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Kamen und Bebauungsplan Nr. 04.1 Ka „Gewerbegebiet Ost/Henry-Everling-Straße“ hier: Bericht der Verwaltung über die Verfahrensstände und die öffentliche Auslegung

Herr **Breuer** erläuterte, dass der Planungs- und Straßenverkehrsausschuss im September 2014 die Aufstellung des Bebauungsplanes beschlossen hätte. Der Bebauungsplanentwurf sei Anfang 2015 dem Ausschuss vorgestellt worden. Gleichzeitig sei ein Änderungsbeschluss für die Anpassung des Flächennutzungsplanes am 26.02.2015 gefasst worden. Der bisherige Flächennutzungsplan hätte im Bereich der Praktikerfläche ein Sondergebiet für Einzelhandel ausgewiesen. Da beabsichtigt sei, den gesamten Bereich des Bebauungsplanes als Gewerbefläche zu deklarieren, sei die Anpassung des Flächennutzungsplanes erforderlich geworden. Die Planunterlagen für den Bebauungsplan und den Flächennutzungsplan seien mit dem beauftragten Büro Wolter & Partner weiter ausgearbeitet worden. Die frühzeitige Bürger- und Behördenbeteiligung sei für den Bebauungsplan im Dezember 2014/Januar 2015 und für den Flächennutzungsplan am 10.06.2015 abgeschlossen worden. Für beide Pläne seien zahlreiche Stellungnahmen eingegangen, aber diese hätten inhaltlich keine Änderungen ausgelöst. Für beide Pläne nebst Anlagen würde nun die öffentliche Auslegung auch über das Internet erfolgen, Träger öffentlicher Belange und Nachbargemeinden würden ebenfalls beteiligt werden. Es sei davon auszugehen, dass nach der Sommerpause alle Verfahrensschritte durchgeführt worden seien.

Auf die Frage von Herrn **Heidenreich** antwortete Herr **Liedtke**, dass es für die Praktiker- und Winkelhardtflächen keine neuen Entwicklungen und Sachstände geben würde.

Zur Nachfrage von Herrn **Kissing**, ob in einem reinen Gewerbegebiet Einzelhandel gänzlich ausgeschlossen sei, erläuterte Herr **Liedtke**, dass ausdrücklich beschlossenes Planungsziel der vollständige Ausschluss zentrenrelevanten Einzelhandels gewesen sei. Dies würde auch für kleinflächige Einzelhandelsbetriebe, vergleichbar Aldi im Hemsack, gelten.

Herr **Kissing** erkundigte sich, welche Flächengröße das regionale Einzelhandelskonzept im Hinblick auf eine Zentrumschädlichkeit vorgeben würde.

Herr **Liedtke** erläuterte, dass das regionale Einzelhandelskonzept nicht nach Verkaufsflächen differenzieren würde. Die Rechtsprechung hätte entwickelt, dass es sich ab einer Größe der Verkaufsfläche von 800 qm um einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb handeln würde. Ob der Einzelhandelsbetrieb zentrumschädlich sei, würde nicht immer von der Größe der Verkaufsfläche abhängen, sondern könnte auch am Sortiment festgemacht werden. Die Verkaufsfläche neuerer Discounter sei in der Regel über 800 qm, meistens zwischen 1000-1200 qm, also großflächig. Ein Discounter an der Henry-Everling-Straße sei kein Nahversorger, da dort niemand wohnen würde. Zudem sei in relativ räumlicher Nähe bereits der Discounter LIDL und der Vollsortimenter KAUF LAND. Addiere man die Verkaufsflächen für Südkamen, so würde dort eine gute Versorgung des Stadtteils vorliegen.

Zu TOP 5.
032/2015

Ausweisung der Bahnhofstraße von Einmündung Koppelstraße bis zur Einmündung Sesekedamm als Fahrradstraße

Aufgrund der aussagekräftigen Beschlussvorlage wurde auf eine inhaltliche Vorstellung der Thematik von Seiten der Verwaltung verzichtet.

Herr **Standop** erklärte, dass die CDU-Fraktion der Beschlussvorlage nicht zustimmen werde, da die Voraussetzungen für die Errichtung einer Fahrradstraße nicht gegeben seien. Die Voraussetzungen zu schaffen, würde bedeuten, den Individualverkehr erheblich zu reduzieren. Dies sei aber nicht möglich, da der Bus- und Anliegerverkehr weiterhin zugelassen werden müsse. Außerdem seien der Parkplatz unter der Hochstraße und das in der Bahnhofstraße ansässige Taxiunternehmen zu berücksichtigen. Die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30km/h verbleibe ebenfalls, da diese Geschwindigkeit für eine Fahrradstraße gesetzlich vorgeschrieben sei. Somit könne der Fahrradverkehr nicht bevorzugt werden und das Ziel einer Fahrradstraße würde verfehlt werden.

Frau **Müller** äußerte für die SPD-Fraktion die Unterstützung des Beschlussvorschlages, da dieser Vorschlag in die Richtung „fahrradfreundliche Stadt Kamen“ gehen würde, was von der SPD-Fraktion stets unterstützt werden würde.

Herr **Margraf** erklärte, dass sich die Fraktion DIE LINKE/GAL den Ausführungen des Herrn Standop ausdrücklich anschließen würde. Durch eine Fahrradstraße sollten die Fahrradverkehre geschützt werden. Dieses Schutzziel könnte jedoch durch den Busverkehr, den Individualverkehr bis 3,5 t und die Einbauten in der Bahnhofstraße nicht gewährleistet werden. Daher sei die Idee, eine Fahrradstraße einzurichten, nicht umsetzungsfähig.

Frau **Schaumann** sprach sich im Namen der FW/FDP-Fraktion für die Errichtung einer Fahrradstraße aus, weil es sich um eine sinnvolle Strecke handeln würde. Der Verkehr sei im Bereich der südlichen Bahnhofstraße nicht sehr schnell. Durch eine Fahrradstraße würde eine weitere Verkehrsberuhigung erfolgen, da der Individualverkehr mehr Rücksicht auf den Fahrradverkehr nehmen müsste. Problematisch könnte jedoch sein, dass viele Verkehrsteilnehmer die Rechtslage der Fahrradstraßen nicht kennen würden und somit regte sie die Aufbringung von Piktogrammen auf der Fahrbahn an.

Frau **Dörlemann** schloss sich für die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN den Ausführungen von Frau Schaumann und Frau Müller an. Die Errichtung einer Fahrradstraße sei sinnvoll, da durch diese Maßnahme der Fahrradverkehr gestärkt werden würde.

Herr **Standop** erklärte, dass die CDU-Fraktion das Prinzip, Kamen zu einer fahrradfreundlichen Stadt zu gestalten, unterstützen würde. Da jedoch die Voraussetzungen für eine Fahrradstraße in diesem Fall nicht gegeben seien, würde es zu Konflikten kommen.

Da der ADFC die Errichtung einer Fahrradstraße vor einiger Zeit angeregt hätte, würde der Beschlussvorschlag begrüßt, so Herr **Kissing**. Es würde darum gehen, die Gleichberechtigung zwischen Fahrrad- und Autoverkehr zu fördern. Die Bahnhofstraße hätte zwischen Bahnhof und Innenstadt eine sehr zentrale Funktion.

Man würde sich bewusst sein, dass auch eine Fahrradstraße keine Idealsituation bringen würde, aber es sei ein erster Ansatz. Die Verkehrsberuhigung hätte einen positiven Effekt auf die Anliegerstraße. Die Umgestaltung von Verkehren würde für die Verkehrsteilnehmer stets einen Gewöhnungs- und Lernprozess mit sich bringen. Hierfür sei beispielhaft die Zunahme von Pedelecs im Straßenverkehr zu nennen.

Herr **Breuer** erläuterte, dass die Einschätzung der Umsetzbarkeit sich auf Informationen aus dem Landes- bzw. Bundesverkehrsministerium stütze, die im Rahmen der StVO-Länderseminare zur Novellierung der StVO verbreitet wurden. Demnach kann bereits ein Spitzenaufkommen (Pulks) im Schülerradverkehr zu bestimmten Tageszeiten für die Ausweisung einer Fahrradstraße nach der Straßenverkehrsordnung und Verwaltungsvorschrift ausreichen. Es müsste nicht ganztägig mehr Radverkehr als Individualverkehr auf der Straße herrschen.

Ein Beschilderungskonzept würde erst erarbeitet, sobald der Beschluss gefasst worden sei. In Bezug auf die Anregung von Frau Schaumann teilte Herr Breuer mit, dass das Aufbringen von Piktogrammen auf der Fahrbahn nicht vorgesehen sei, da die Piktogramme der Darstellung der Schilder entsprechen müssten.

Herr **Liedtke** wies darauf hin, dass es im Stadtgebiet bereits Fahrradstraßen mit entsprechender Beschilderung geben würde.

Frau **Schaumann** erwiderte, dass z.B. die als Fahrradstraße ausgewiesene Borsigstraße nicht so stark frequentiert sei und als Einbahnstraße ausgewiesen sei. Durch die Ausweisung als Einbahnstraße mit entgegenkommendem Fahrradverkehr wären die Autofahrer besonders aufmerksam.

Herr **Breuer** ergänzte, dass es bei dem als Fahrradstraße ausgewiesenen Mühlentorweg keine Probleme geben würde.

Herr **Liedtke** stellte nochmals dar, dass das Beschilderungskonzept nach der Beschlussfassung erstellt werden würde.

Herr **Heidenreich** wies darauf hin, dass bereits jetzt intensiver Schülerradverkehr auf der Bahnhofstraße herrschen würde. Es sei bereits ein Lerneffekt eingetreten, dass immer weniger Radfahrer die vermeintliche Schienentrasse auf dem Fußweg als Radweg nutzen würden. Er hoffe, dass auch ein Lernprozess diesbezüglich einsetzen würde, dass durch die Ausweisung der Bahnhofstraße als Fahrradstraße künftig durch den Autoverkehr die Poststraße stärker genutzt werden würde.

Im Hinblick auf den Hinweis von Herrn **Standop** erläuterte Herr **Breuer**, dass VKU und Polizei im Vorfeld einbezogen wurden. Seitens der VKU seien keine Probleme gesehen worden, da die Busse relativ langsam durch die Bahnhofstraße fahren würden.

Frau **Scharrenbach** wies darauf hin, dass die Bahnhofstraße sicherlich nicht so aufwendig ausgebaut worden wäre, wenn von vornherein eine Fahrradstraße geplant gewesen wäre. Es sei immer Ziel gewesen, die Poststraße in die vorrangige Verkehrsverpflichtung zu nehmen. Von Seiten der Fraktionen CDU und Bündnis 90/DIE GRÜNEN sei allerdings immer darauf hingewiesen worden, dass durch den beschlossenen Umbau der Bahnhofstraße dieses Ziel wohl nicht erreicht werden würde, weil die Bahnhofstraße

nach wie vor die kürzeste Verkehrsverbindung zwischen der Innenstadt und der Ausfahrt nach Kamen-Methler darstellen würde. Den von Herrn Heidenreich dargestellten Lerneffekt bei den Fahrradfahrern könne Frau Scharrenbach nicht erkennen. Sie wies auf § 1 der Straßenverkehrsordnung hin und ermahnte alle Verkehrsteilnehmer zu gegenseitiger Rücksichtnahme. Durch die Betoneinbauten seien auf der Bahnhofstraße schwierige Situationen entstanden. Sie sei gespannt auf das Verkehrsexperiment, das heute beschlossen werde würde.

Herr **Heidenreich** stellte nochmals dar, dass ein Lerneffekt bei den Radfahrern eingetreten sei, die bisher die Schienentrasse als Fahrradweg genutzt hätten. Allerdings sei ein Verkehrsunterricht für Radfahrer an Schulen sicherlich sinnvoll.

Herr **Liedtke** erläuterte, dass die Bahnhofstraße bei einer Ausweisung als Fahrradstraße sicherlich nicht anderweitig ausgebaut worden wäre.

Auf Nachfrage von Frau **Schaumann** erklärte Herr **Breuer**, dass die Vorfahrtsregelungen auf einer Fahrradstraße nicht außer Kraft gesetzt werden würden.

Beschluss:

Die Bahnhofstraße ist ab Einmündung Koppelstraße bis zur Einmündung des Sesekedamms als Fahrradstraße einzurichten. Mit Zusatzzeichen ist Kraftfahrzeugverkehr bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht und Linienverkehr zuzulassen sowie Anlieger über einem zulässigem Gesamtgewicht von 3,5 t vom Kreisverkehr Bahnhofstraße/Koppelstraße aus.

Abstimmungsergebnis: bei 5 Gegenstimmen mehrheitlich angenommen

Zu TOP 6.

Radschnellweg Ruhr (RS 1)

Zu TOP 6.1.
026/2015

Kernaussagen der Machbarkeitsstudie und Perspektiven

Der Antrag der CDU-Fraktion wird in die Ausführungen der Verwaltung zum Tagesordnungspunkt 6 einbezogen.

Herr **Breuer** verwies inhaltlich auf die Beschlussvorlage. Es sei bereits im Planungs- und Straßenverkehrsausschuss die 1. Konzeptstudie und die Machbarkeitsstudie vorgestellt worden. Der Beschluss würde als Grundlage für die weiteren Verhandlungen, auch mit dem Land über Finanzierungsfragen, dienen. Seitens des Landes NRW würde es Überlegungen geben, das Straßen- und Wegegesetz im Hinblick auf die Finanzierung zu ändern. Der Radweg solle als Landesradweg klassifiziert werden. Bau- und Unterhaltskosten würden dann wie bei Landesstraßen abgerechnet werden. Für die Stadt Kamen würde das bedeuten, dass sämtliche Bau- und Unterhaltskosten durch das Land zu tragen wären. Ein endgültiger Beschlussvorschlag würde erst vorgelegt, wenn das Trägerschafts- und Finanzierungs-konzept erarbeitet worden sei.

Herr **Margraf** erkundigte sich, wie es zu der Prognose gekommen sei, dass der Radschnellweg bewirken würde, dass rd. 50.000 PKW-Fahrten pro Tag wegfallen würden.

Herr **Breuer** erläuterte, dass ein Konsortium beauftragt worden sei, die Machbarkeitsstudie zu erstellen. Aus den Potentialen der Gesamtstrecke zwischen Duisburg und Hamm sei dieses Verlagerungspotential errechnet worden. In der Machbarkeitsstudie (Link: www.rs1.ruhr) sei dies ausführlich dargestellt worden.

Frau **Schaumann** stellte dar, dass sie seinerzeit der Machbarkeitsstudie nur unter dem Vorbehalt zugestimmt habe, dass auf die Stadt Kamen keine Kosten zukommen würden. Aufgrund widersprüchlicher Aussagen in der Beschlussvorlage sei nicht eindeutig erkennbar, dass für die Stadt Kamen keine Kostenbeteiligung entstehen würde. Im Hinblick auf die gegenwärtige Haushaltslage der Stadt Kamen könnte sie bei einer Kostenbeteiligung der Stadt Kamen dem Beschlussvorschlag nicht zustimmen, obwohl sie den Radschnellweg RS1 für ein großartiges Projekt halten würde.

Herr **Breuer** erläuterte, dass die Machbarkeitsstudie den aktuellen Sachstand darstellen würde. Nach einer Änderung des Straßen- und Wegegesetzes würden Kommunen mit bis zu 80.000 Einwohnern an den Kosten nicht beteiligt werden. Außerdem sei im Beschlussvorschlag der Vorbehalt enthalten, dass das Finanzierungs- und Trägerschaftskonzept abgestimmt und tragbar sein müsste.

Frau **Scharrenbach** stellte dar, dass sich die CDU-Fraktion intensiv mit der Thematik beschäftigt hätte. Im Jahre 2012 hätte sich die CDU-Fraktion nicht an der Abstimmung zur Trassenvariante A beteiligt, weil man zunächst die Machbarkeitsstudie abwarten wollte. Der RS1 würde auf Kamener Stadtgebiet über die Klöcknerbahn-Trasse führen. Der Qualitätsstandard eines Radschnellweges würde zur Zeit nicht erfüllt, eine Verbreiterung auf 5 m sei erforderlich. Durch einen Ausbau der Klöcknerbahn-Trasse (Verbreiterung, Asphaltierung, Beleuchtung) würde ein erheblicher Eingriff in den ökologischen Wert der Trasse erfolgen, dem die CDU-Fraktion nicht zustimmen könnte. Zum Thema Beleuchtung sei zu sagen, dass die Stadt Kamen auf der Hochstraße die Beleuchtung abschaffen würde und an der Klöcknerbahn-Trasse eine Beleuchtung schaffen müsste. Außerdem sei bereits eine Radweganbindung durch das vorhandene Radwegenetz an den künftigen Radschnellweg vorhanden. Daher würde sich die Frage stellen, ob es sinnvoll sei, dass das Land für ein Teilstück diesen erheblichen Eingriff in die Ökologie der Klöcknerbahn-Trasse tätigen würde. Außerdem sei noch nicht abschließend klar, dass die Stadt Kamen an der Finanzierung des Radschnellweges nicht beteiligt werden würde. Aus den vorgenannten Gründen und Bedenken würde die CDU-Fraktion die Beschlussvorlage ablehnen.

Die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN würde die Beschlussvorlage der Verwaltung unterstützen, so Frau **Dörlemann**. Die Nahmobilität würde gestützt werden, wenn die Gleichstellung von Auto- und Fahrradverkehr gewährleistet werden würde. Bei den Diskussionen um das Radwegenetz würden immer die Kosten des Winterdienstes vorgetragen. Auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) würde erhebliche Winterdienstkosten verursachen. Wenn man die Nahmobilität auf das Fahrrad setzen wollte, müssten sich die Radwege so verändern, dass man als schneller Radfahrer oder mit einem Pedelec die Wege zur Arbeit täglich ohne Umwege und

Hindernisse, wie Hastgitter, Hundeführer oder spielende Kinder, meistern könnte. Aus diesem Grunde würde ihre Fraktion die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg unterstützen.

Herr **Kissing** erläuterte, dass noch vor 2 Jahren die Planungen ziemlich wage gewesen seien. Bei Studium der Machbarkeitsstudie würde man feststellen, dass sie methodisch sehr gut sei und fundierte Ansätze bieten würde. Der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Radtrasse sei eher konservativ und vorsichtig berechnet worden. Generell sei die Bundesrepublik Deutschland im Hinblick auf den Radverkehr Entwicklungsland. Andere Länder, wie z.B. die Niederlande und Metropolen, wie Kopenhagen, Barcelona und London, würden deutlich mehr Geld in den Radverkehr investieren. Die Klöcknerbahn-Trasse, mittlerweile 30 Jahre alt, sei nicht mehr so verkehrstauglich für den Radverkehr und in nasser und kalter Jahreszeit nicht benutzbar. Ziel sei es, nicht den touristischen Radverkehr, sondern den Alltagsradverkehr zu fördern. Nun würde die Möglichkeit bestehen, durch den Radschnellweg die desolate Situation des Klöcknerbahn-Trassenradweges zu verbessern. Somit hätten die Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt einen direkten Nutzen. Durch die Radwegeverkehrsverbindung des RS1 nach Unna würde eine Verbindung nach Unna hergestellt werden, die es bisher nicht geben würde. Mit dem Fahrrad sei derzeit die Kreisstadt Unna nur auf Umwegen zu erreichen. Der ADFC würde es begrüßen, wenn es zu weiteren Gesprächen im Sinne der Beschlussvorlage kommen würde, um eine tragfähige und umsetzungsfähige Lösung zu finden.

Herr **Liedtke** ergänzte, dass eine Beleuchtung des Radschnellweges im Bereich der Klöcknerbahn-Trasse nicht geplant und vorstellbar sei. Sicherlich würde der Ausbau einen Eingriff in Natur und Landschaft darstellen, allerdings sei die gesamtökologische Bilanz positiv und daher mögliche Eingriffe in die Natur vertretbar. Das Projekt sei zeitgemäß und mit Blick in die Zukunft erforderlich. Die Stadt Kamen würde keine finanzielle Beteiligung wollen. Das Ziel sei, dass das Land NRW in eigener finanzieller Zuständigkeit den Ausbau und die Unterhaltung durchführen würde. Das würde der Beschlussvorschlag auch aussagen. Sollte sich eine finanzielle Beteiligung abzeichnen, was heute nicht ersichtlich wäre, sei hierüber erneut zu diskutieren und ggf. ein geänderter Beschluss zu fassen.

Die Errichtung einer Fahrradautobahn sei aus Umweltgesichtspunkten sicherlich eine positive Sache, so Herr **Kühnapfel**. Die Umweltauswirkungen an der Klöcknerbahn-Trasse würden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung im Genehmigungsverfahren ermittelt und bewertet werden. Ggf. würde dann noch über verschiedene Varianten und Feintrassierung zu reden sein. In diesem frühen Stadium der Machbarkeitsstudie seien diese Diskussionen jedoch noch nicht angebracht. Das gesamte Projekt würde eine positive Bilanz für Natur und Umwelt haben.

Herr **Margraf** erkundigte sich, ob die Herstellungs- und Unterhaltskosten vom Land getragen werden würden. Dem Leser der Machbarkeitsstudie würde suggeriert werden, dass ein Radschnellweg entsprechend des „Cycle Superhighway“ in London gebaut werden würde. Dies sei aber sicherlich nicht der Fall.

Herr **Liedtke** und Herr **Breuer** verdeutlichten nochmals, dass, sofern die Gesetzesänderung in Kraft treten würde, das Land NRW für sämtliche Kosten aufkommen würde. Eine finanzielle Beteiligung der Stadt Kamen sei nicht vorgesehen.

Frau **Scharrenbach** stellte fest, dass auf Kamener Stadtgebiet nicht ein neuer Radweg gebaut würde, sondern der vorhandene Klöcknerbahn-Radweg entsprechend den Qualitätsstandards ausgebaut werden würde. Bisher seien die Radwege in Kamen für die touristische Nutzung ausgebaut worden. Die Förderung der Nahmobilität sei nachrangig gewesen. Die schlechten Nutzungsbedingungen im Winter und bei Nässe würden auch für den Seseke-Radweg und weitere Radwege in Kamen gelten. Bei Festlegung einer Trassenführung durch Beschlüsse sei eine spätere Änderung nicht mehr möglich. Sie würde bezweifeln, dass auf die Stadt Kamen keine Kosten zukommen würden.

Herr **Liedtke** verdeutlichte, dass eine neue Radwegequalität geschaffen werden würde. Die Stadt Kamen würde darüber hinaus die Kosten für die Sanierung und die weitere Unterhaltung des Klöcknerbahn-Radweges einsparen, wenn der Radschnellweg errichtet werden würde.

Wenn die Klöcknerbahn-Trasse oder eine ähnliche Trasse nicht Teil des Radschnellweges würde, wäre die Anbindung an den RS1 verloren, ergänzte Herr **Breuer**. Der Radschnellweg würde dann weiter südlich Richtung Bönen abschwenken.

Frau **Schaumann** stellte dar, dass der Klöcknerbahn-Radweg zurzeit als Naherholungsort von zahlreichen Joggern, Radfahrern und Hundeführern genutzt werden würde und fragte nach, ob dieser Personenkreis nach dem Ausbau die Trasse weiterhin nutzen könnte.

Herr **Breuer** erläuterte, dass bei dem geplanten Ausbau der Trasse ein Streifen für Fußgänger vorgesehen werde, der für diesen Personenkreis kenntlich gemacht werden würde. Beispielhaft nannte er den Ausbau am Phönixsee in Dortmund.

Frau **Müller** zeigte sich verwundert über die intensive Diskussion zu diesem Tagesordnungspunkt. Es würde sich zum jetzigen Zeitpunkt um Kernaussagen der Machbarkeitsstudie und Perspektiven handeln und daher werde die SPD-Fraktion der Beschlussvorlage zustimmen.

Herr **Hellekemper** kritisierte die Trassenführung des Radschnellweges, da sie nicht das Stadtgebiet berühren würde. Eine Anbindung an Industriegebiete sei sinnvoll.

Beschluss:

Die vorliegenden Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr RS1 werden unterstützt. Es ist ein Finanzierungs- und Trägerschaftskonzept zwischen Bund, Land und Kommunen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit zu erarbeiten. Die Verwaltung wird beauftragt, an Schritten zur Umsetzung sowie an den vom RVR initiierten Gesprächen zur Finanzierung und Trägerschaft aktiv mitzuwirken. Die Stadt Kamen bekennt sich aufgrund der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zu dem Ziel gemeinsam mit den beteiligten Kommunen und dem RVR den RS 1 nach dem Vorliegen eines abgestimmten und tragbaren Finanzierungs- und Trägerschaftskonzeptes zeitnah zu realisieren.

Abstimmungsergebnis: bei 1 Enthaltung und 5 Gegenstimmen
mehrheitlich angenommen

Zu TOP 6.2.

Radschnellweg Ruhr (RS 1)
hier: Antrag der CDU-Fraktion

Der Antrag wurde bereits in TOP 6.1 abgehandelt.

Zu TOP 7.

Bauvorhaben im Stadtgebiet

7.1 Alte Wasserkurler Schmiede

Herr **Liedtke** teilte mit, dass zwischenzeitlich ein Bauantrag „Umnutzung als Wohnhaus für die Jugendhilfe“ für die ehemalige Gaststätte „Wasserkurler Schmiede“ in Kamen-Methler eingegangen sei. Im Außenbereich des Gebäudes würden sich kaum Änderungen ergeben; es würde lediglich eine weitere Treppe und ein Geräteschuppen gebaut werden. Im Inneren des Gebäudes würden geringfügige Änderungen am Grundriss erfolgen. In dem Gebäude würden künftig 9 junge Menschen zwischen 9 und 21 Jahren mit regulärem Betreuungsbedarf in familienähnlicher Struktur wohnen. Jeder Bewohner würde ein eigenes Zimmer erhalten; zusätzlich würden Sozialräume und Gemeinschaftsräume geschaffen werden. Die betreuungsbedürftigen Menschen seien seit vielen Jahren in einem Gebäude an der Jacob-Koenen-Straße untergebracht gewesen. Da die Wohnsituation sehr beengt gewesen sei, würde sich für die Bewohner eine deutlich verbesserte Situation ergeben.

Auf Nachfrage von Frau **Middendorf** erklärte Herr **Liedtke**, dass in dem Gebäudekomplex ein separater Gastraum (Saal) und eine Kegelbahn vorhanden seien. Diese Räume würden für interne Veranstaltungen der evangelischen Stiftung Ummeln genutzt werden. Die Außenbereichsgestaltung sei nicht bekannt.

Die vorgestellten Ansichten und Grundrisse sind im Ratsinformationssystem hinterlegt.

7.2 Umbau Nebenzentrum Kamen-Methler

Herr **Liedtke** stellte dar, dass der Bauantrag zum Umbau des Nebenzentrums in Kamen-Methler zwischenzeitlich bei der Stadt Kamen eingegangen sei. Anhand von Lageplänen, die im Ratsinformationssystem hinterlegt sind, erläuterte er die beiden Bauabschnitte der Baumaßnahme.

Der 1. Bauabschnitt im Bereich des östlichen Wohnturmes an der Germaniastraße würde den Abbruch des bisherigen Getränkemarktes und den Neubau des REWE-Marktes mit 1570 qm Verkaufsfläche umfassen. In einem 2. Bauabschnitt im Bereich des westlichen Wohnturmes würde der jetzige REWE-Markt abgebrochen werden und ein neuer Getränkemarkt mit 625 qm Verkaufsfläche entstehen. Der zur Zeit an der Straße In der Kaiserau ansässige Pflegedienst würde ebenfalls im westlichen Bereich eine neue Betriebsstätte (350 qm) erhalten. Zusätzlich würde ein weiteres Ladenlokal mit 70 qm errichtet werden, für das die Nutzung noch nicht bekannt sei. Die Schneiderei würde erhalten werden, würde aber in ein neues Ladenlokal mit 32 qm Größe umziehen. Das Blumengeschäft würde ebenfalls am Standort verbleiben, würde jedoch in ein Ladenlokal mit 60 qm umziehen. Die bisherigen Nutzungen würden im Wesentlichen erhalten bleiben bei Erhöhung der Betriebsflächen. Das Erdgeschoss würde neu strukturiert und umgebaut werden. Die unter dem mittleren Wohnturm ansässigen zwei Praxen und die Apotheke würden im Bestand verbleiben. Im Bereich des jetzigen Spielplatzes würden zusätzliche Stellplätze errichtet werden. Der Spielplatz würde in einen ruhigeren Bereich im Westen umziehen. Der Bauantrag würde zurzeit geprüft werden. Probleme würden sich nicht abzeichnen. Die Gestaltung der Außenanlagen, die nicht Bestandteil des Bauantrages sei, würde noch mit dem Eigentümer des Grundstücks (LEG) abgestimmt werden. Es sei beabsichtigt, an der Germaniastraße und Einsteinstraße barriereärmere Zugänge zu schaffen. Die an der Einsteinstraße vorhandene Rampe würde abgeflacht werden.

Zu TOP 8.

Reduzierung der Geschwindigkeit auf der Derner Straße auf einheitlich Tempo 50

hier: Antrag der Fraktion Die Linke / GAL

Herr **Margraf** verwies inhaltlich auf den Antrag. Durch eine relativ einfache Maßnahme sei der Schutz der Verkehrsteilnehmer zu erreichen.

Frau **Schaumann** teilte für die Fraktion FW/FDP mit, dass sie dem Antrag nicht zustimmen würde. An der Gefahrenstelle sei bereits eine Tempobeschränkung auf 50 km/h vorhanden. Die Nichteinhaltung der Tempobeschränkung durch einige Verkehrsteilnehmer würde einen Gesetzesverstoß darstellen, der durch die Polizei kontrolliert werden müsste. Das Problem würde nicht dadurch gelöst werden, dass der gesamte Streckenabschnitt mit einer Tempobeschränkung versehen werden würde. Im Hinblick auf den Radwegeverkehr sei eine Erweiterung des Tempolimits auch nicht erforderlich, da ein gesonderter Radweg vorhanden sei.

Herr **Heidenreich** unterstützte für die SPD-Fraktion den Antrag der Fraktion Die Linke/GAL, da keine Gründe gegen eine Vereinheitlichung des Tempolimits auf der Derner Straße sprechen würden. Er fragte an, ob die Sicher-

heit an dem Querungspunkt Radtrasse/Sesekeradweg, im Hinblick auf die starke Nutzung, erhöht werden könnte.

Herr **Margraf** erläuterte im Hinblick auf die Ausführungen von Frau Schumann, dass auf einer kurzen Strecke 4 Geschwindigkeitswechsel vorhanden seien, für die es keinen ersichtlichen Grund geben würde.

Herr **Kissing** machte deutlich, dass der Radverkehrsweg an der Seseke, insbesondere am Wochenende, stark frequentiert sei. Daher würde der Antrag Sinn machen. Die Tempowechsel auf dieser kurzen Strecke würden fahrökonomisch keinen Sinn machen. Er regte an, die Tempo-30-Zone, die kurz vor dem Ortseingang an der Derner Straße Richtung Wohnstraße, vom Flugplatz kommend, beginnen würde, Richtung Autobahn vorzuziehen, damit der Fahrzeugverkehr gezwungen würde, früher abzubremsen.

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten, auf der Derner Straße von der Einmündung Heerener Straße bis zum Flugplatz Kamen-Heeren einheitlich Tempo 50 einzuführen, wie es in der nachfolgenden Fortführung schon der Fall ist.

Abstimmungsergebnis: bei 4 Gegenstimmen mehrheitlich angenommen

Zu TOP 9.

Umsetzung Planungskonzept Sesekepark
hier: Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN

Frau **Dörlemann** verwies inhaltlich auf den Antrag. Aus der letzten Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses habe sie die Aufforderung mitgenommen, das Planungskonzept zum Sesekepark zu überdenken. Ihrer Fraktion sei es wichtig in diesem Zusammenhang auf die vom Rat 2012 beschlossene Resolution „Biologische Vielfalt in Kommunen“ und auf deren Beachtung bei der Umsetzung des Sesekeparks hinzuweisen.

Frau **Scharrenbach** teilte mit, dass die CDU-Fraktion dem Antrag zustimmen werde. Die Einbeziehung der nördlichen Seseke-Seite, ein Beschilderungskonzept, die Biodiversität und die Anpflanzung von Obstbäumen seien sinnvoll. Die biologische Vielfalt in Kommunen würde schon heute als gegeben angesehen. Aus Kostengründen sollte Abstand genommen werden von der Realisierung der Gestaltung der Sesekeufer zwischen den beiden Brücken. Sie rege nochmals eine Beschlussfassung für die einzelnen Bauabschnitte an, sobald der endgültige Kostenrahmen feststehen würde.

Herr **Liedtke** stellte fest, dass es nie eine Abkehr vom Projekt „Öffnung der Seseke zur Innenstadt durch Einbeziehung der nördlichen Seseke-Seite im Bereich der Bahnhofstraße“ gegeben hätte. Räumlich gesehen, würde es sich um eine Öffnung der Seseke zur Innenstadt handeln, da die Seseke mitten in der Innenstadt liegen würde. Ein Beschilderungskonzept würde bereits Teil der Planungen sein. Das Thema „biologische Vielfalt“ sei sicherlich grundsätzlich wichtig. Hier sei wesentlicher Aspekt die Freizeitnutzung, durch Fallobst und Wespen könne diese stark eingeschränkt werden. Nutzungskonflikte seien absehbar, sollten jedoch mit Blick auf die Bedeutung der Anlage für Erholung und Freizeit vermieden werden. Insofern würde die Verwaltung empfehlen, den Antrag abzulehnen.

Frau **Schaumann** teilte mit, dass sie sich den Ausführungen von Herrn Liedtke anschließen würde und den Antrag ablehnen würde.

Frau **Müller** erklärte für die SPD-Fraktion, dass die Darstellungen von Herrn Liedtke zu diesem Tagesordnungspunkt geteilt würden. Äpfel würden nicht an diesen Standort gehören. Der Antrag würde abgelehnt werden.

Frau **Dörlemann** erläuterte, dass sich der Antrag bezüglich der Obstbaumanpflanzungen auf die Aussage des Planungsbüros Glück bezogen hätte, im Sesekepark Zierapfelbäume anpflanzen zu wollen. Aufgrund eines biologischen Miteinanders seien Fallobst und die entsprechenden Insekten auf einer Liegewiese akzeptabel.

Herr **Liedtke** erklärte, dass es einen Grundsatzbeschluss zu Zeiten der internationalen Bauausstellung gegeben hätte, dass im Bereich der Lippe die Ökologie und rund um die Seseke Freizeit und Erholung im Vordergrund stehen würden. Dieses grundsätzliche Ziel würde hier auch verfolgt werden.

Herr **Kühnapfel** stellte fest, dass der Insektenschutz im Stadtgebiet sicherlich auch aus pädagogischen Gründen sinnvoll wäre. Umfangreiche Obst-anpflanzungen in der Innenstadt würde er allerdings auch nicht befürworten. Hierfür seien die Ortsrandlagen besser geeignet. Dadurch könnten Konflikte vermieden werden. Bei Obstbäumen sei ein größerer Unterhaltsaufwand gegeben, da das Fallobst eingesammelt werden müsste. Die Anlage von Blühstreifen sei sicherlich sinnvoll, an denen Bienen und Schmetterlinge beobachtet werden könnten.

Frau **Middendorf** wies darauf hin, dass in dem Antrag lediglich von Obstbaumanpflanzungen die Rede gewesen sei und keine Streuobstwiesen angelegt werden sollten. Die Anpflanzung einzelner Obstbäume, nicht gerade in den Liegebereichen, sei sicherlich vertretbar.

Beschluss:

Der Planungs- und Straßenverkehrsausschuss möge beschließen, dass bei der Umsetzung der Planungen an der Seseke folgende Punkte zu beachten sind:

- Das Hauptaugenmerk ist auf die Rückkehr zu einem Konzept der städtebaulichen Öffnung der Seseke zur Innenstadt durch Einbeziehung der nördlichen Sesekeseite im Bereich der Bahnhofstraße zu legen.
- Ein deutliches Beschilderungskonzept für Radtouristen auf Gastronomie und Handel in der Innenstadt zur Förderung des Sesekeitourismus wird in die Planung aufgenommen.
- Die Anlage von naturnahen Räumen für den Bienen- und Insektenschutz (Blühpflanzen- und Kräuterwiesen) wird in das Planungskonzept aufgenommen. Entsprechende gebietsheimische ausdauernde Wildpflanzarten sind aktiv über Einsaaten einzubringen.

- Entsprechend der Resolution des Rates der Stadt Kamen vom 22.03.2012 zur Deklaration „Biologische Vielfalt in Kommunen“ sind Maßnahmen zur Erhaltung und Stärkung der biologischen Vielfalt in den Grün- und Freiflächen im Siedlungsbereich – bezogen auf die öffentlichen Grünflächen – zu ergreifen und die naturnahe Pflege mit weitgehendem Verzicht auf Pestizide und Düngung sowie die Reduktion der Schnittfrequenz (Ökologisches Grünflächenmanagement) sind zu gewährleisten.
- Bei der Bepflanzung sind Obstbaumanpflanzungen als Nahrungsquelle für Insekten und „Naschgarten“ für die Bürger/innen unserer Stadt zu berücksichtigen. Entsprechend der o.a. Deklaration sind nur ausschließlich heimische und gebietspezifische Sorten zu verwenden. Die Naturschutzverbände sind einzubeziehen, um alte, westfälische Obstbaumsorten zu benennen. Diese sind bevorzugt zu pflanzen. Durch eine gezielte vor Ort Information, kann den Bürger/innen die Sorte als auch ihre Relevanz für den Insektenschutz näher gebracht werden.

Abstimmungsergebnis: bei 1 Enthaltung und 13 Gegenstimmen mehrheitlich abgelehnt

Zu TOP 10.

Förderung des Radverkehrs und des Radtourismus im Stadtgebiet
hier: Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN

Frau **Dörlemann** erläuterte den Antrag dahingehend, dass die Nutzung des Radverkehrs in den Vordergrund gestellt werden sollte. In diesem Zusammenhang sei die Installation von E-Bike-Stationen und Luftpumpen angezeigt.

Frau **Schaumann** regte an, über die beiden Aspekte des Antrages, nämlich die Entwicklung von Fahrradparkplätzen im Stadtgebiet und die Installation von E-Bike-Ladestationen und öffentlichen Luftpumpen getrennt abstimmen zu lassen. Für die Errichtung von Fahrradabstellplätzen im innerstädtischen Bereich sei die Stadt Kamen zuständig und sie würde eine derartige Anlage begrüßen, da nicht ausreichend Fahrradabstellplätze vorhanden seien. Die Installation von öffentliche Luftpumpen und E-Bike-Stationen würde allerdings nicht in die Zuständigkeit der Kommune fallen, so dass hier eher eine Kooperation mit den GSW und einigen Fahrradhändler zu treffen sei. Auf Dauer sei ein erheblicher Wartungsaufwand zu erwarten, der von Fachleuten durchgeführt werden müsste.

Frau **Dörlemann** hatte keine Einwände gegen eine getrennte Abstimmung.

Frau **Scharrenbach** erkundigte sich nach der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, in dem auch der ruhende Fahrradverkehr thematisiert worden sei. Vor ca. 2 Jahren hätte es ein Förderprogramm für E-Bike-Stationen gegeben, das an die Energieversorger gerichtet gewesen sei. Daher würde die Entwicklung eines Konzeptes in Zusammenarbeit mit den GSW Sinn machen. Mit der Realisierung öffentlicher Luftpumpen könnte sich die CDU-Fraktion nicht anfreunden.

Herr **Liedtke** antwortete auf die Frage von Frau Scharrenbach, dass die Verwaltung an einem Fahrradabstellkonzept arbeiten würde. Das Konzept würde in der 2. Jahreshälfte vorgestellt werden. Da bekannt sei, dass an einem solchen Konzept gearbeitet würde, sei die Verwaltung über den Antrag überrascht gewesen. Er würde daher empfehlen, den Antrag zurück zu nehmen oder ruhen zu lassen.

Das Konzept für die Innenstadt würde inhaltlich über den Antrag hinausgehen, so Herr **Breuer**. Es würden Abstellplätze für Langzeit- und Kurzzeitparker thematisiert werden. Auch sei die Einbindung privater Eigentümer von Interesse. Letztlich würde ein Konzept erforderlich sein, um Fördermittel bis zu 75 % generieren zu können. Einzelmaßnahmen würden in der Regel nicht über die Bagatellgrenze der Förderung kommen.

Herr **Margraf** stellte dar, dass es um die Förderung des Radverkehrs und des Radtourismus gehen würde. Er könnte sich nicht vorstellen, dass die Attraktivität von Kamen gefördert werden würde, weil hier Fahrradpumpen und Abstellplätze vorhanden seien. Es würde sich lediglich um eine unterstützende Maßnahme handeln.

Herr **Kissing** regte an, vor Installation der E-Bike-Ladestationen die Praktikabilität und das Nutzerverhalten genau zu untersuchen, damit sie nicht lediglich Marketingzwecken dienen würden.

Auf Nachfrage von Frau **Dörlemann** sagte Herr **Liedtke** zu, dass mit dem Fahrradabstellkonzept in der 2. Jahreshälfte gerechnet werden könnte.

Frau **Dörlemann** widersprach den Ausführungen von Herrn Kissing. Die Förderung des Radtourismus für Kamen würde die Bereitstellung von E-Bike-Stationen beinhalten. Marketingstrategien seien hier nicht maßgeblich. Sie bat darum, den Antrag ruhen zu lassen. Demzufolge wurde über den vorliegenden Antrag nicht abgestimmt.

Zu TOP 11.

Gewerblich-industrielle Flächenkontingente in der Stadt Kamen
- Verfahren zur Neuaufstellung des Regionalplans Ruhr
hier: Antrag der CDU-Fraktion

Der Regionalverband Ruhr würde zur Zeit den Regionalplan aufstellen, so Frau **Scharrenbach**. Die Nachbarräte hätten sich bereits im letzten Jahr damit beschäftigt, welche Auswirkungen der Regionalplan Ruhr auf ihre weitere Entwicklungsmöglichkeit haben würde. Am 29.12.2014 seien die Bürgermeister über die Flächenbedarfsberechnung im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Regionalplans Ruhr informiert worden. Danach würde es für Kamen über die bereits ausgewiesenen Flächen für Gewerbe und Industrie hinaus keine weiteren Entwicklungsmöglichkeiten geben. Im Kreis Unna sei die Fläche Barenbräuker als Kooperationsstandort benannt worden. Da der Planungs- und Straßenverkehrsausschuss zu diesem entscheidenden Thema nicht beteiligt worden sei, würde nun diese Antragstellung erfolgen.

Herr **Liedtke** erläuterte, dass in dieser Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschuss zu diesem Antrag noch nicht Stellung genommen werden könnte. Die Aufstellung des Regionalplanes sei ein wichtiges Thema, mit dem sich die Verwaltung befassen würde. Die Aufstellung des Regionalplanes würde sich noch in einer frühen Aufstellungsphase befinden. Es würde noch Jahre dauern, bis es durch den RVR zu einer Beschlussfassung kommen würde. Aktuell würden sich für die Stadt Kamen keine nennenswerten Auswirkungen abzeichnen. Es sei geplant, einen Sachstandsbericht für die Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses am 05.11.2015 auf die Tagesordnung zu nehmen, da noch einige Arbeitsgespräche zu führen seien und die Tagesordnung für die nächste Sitzung im September bereits stark gefüllt sei.

Frau **Scharrenbach** erklärte, dass nach der Sommerpause die Kooperationsstandorte im Kreis Unna festgelegt werden sollten. Deshalb würde sich die Frage stellen, wie realistisch die Fläche Barenbräuker sein würde und welche Auswirkungen sich auf die Realisierbarkeit des interkommunal geplanten Gewerbegebietes Unna/Kamen ergeben würden. Über die Restriktionen, die der Regionalplan Ruhr jetzt auch im Entwurf für die Stadt Kamen vorsehen würde, im Hinblick auf die Ausweisung von neuen Siedlungsflächen und Gewerbegebieten, müsste beraten werden.

Herr **Liedtke** erwiderte, dass die Diskussionen zum Ende des Jahres nicht zu spät sein würden.

Frau **Scharrenbach** war damit einverstanden, die Thematik in der Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses am 05.11.2015 auf die Tagesordnung zu nehmen.

Zu TOP 12.

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

11.1. Mitteilungen

- 11.1.1 Sanierung von Straßen und Gehwegen im DSK-Verfahren
Herr **Liedtke** teilte mit, dass der Rat der Stadt Kamen in seiner Sitzung am 08.12.2014 die Straßen- und Gehwegreparatur im DSK-Verfahren beschlossen hätte. Folgende Fahrbahnen und Gehwege würden im Spätsommer/Herbst saniert werden:

Fahrbahnen

- Gottesbergstraße 1.300 qm
- Am Heck 300 qm
- Fliednerstraße 950 qm
- Im Erlensundern 1.100 qm
- Von Behring Straße 500 qm
- Wideystraße 1.900 qm

Gehwege

- Gottesbergstraße 500 qm
- Mechelnkamp 350 qm
- Bogenstraße 400 qm
- Bückeburger Straße 1.700 qm
- Fliednerstraße 200 qm
- Lindenallee 350 qm
- Schimmelstraße 1.500 qm

Für die Fahrbahnsanierungen (6.050 qm) würden Kosten in Höhe von rd. 120.000 Euro anfallen. Dieser Kostenrahmen würde dem Haushaltsansatz entsprechen. Für die Gehwegsanierung wäre ein Betrag von ca. 75.000 Euro kalkuliert worden.

Die Gehwegsanierung solle aus Überschüssen der Stadtentwässerung Kamen finanziert werden.

11.1.2 Tempo 30 und Nachtfahrverbot für LKW auf Lünener Straße

Herr **Breuer** teilte mit, dass es zum Thema „Tempo 30 und Nachtfahrverbot für LKW auf der Lünener Straße“ Ende April einen Behördentermin bei der Stadt Kamen gegeben hätte. An dieser Besprechung hätten Vertreter der Stadt Kamen, der Bezirksregierung, des Landesbetriebes Straßenbau als Straßenbaulastträger und Vertreter des Verkehrsministeriums NRW teilgenommen. Intensiv seien die Themen „Anordnung Tempo 30 in Nachtstunden“ und „Nachtfahrverbot für LKW über 7,5 t“ diskutiert worden. In Abstimmung mit den Behörden und mit Zustimmung des Verkehrsministeriums und der Bezirksregierung würde die Stadt Kamen als zuständige Straßenverkehrsbehörde die Anordnung von Tempo 30 zwischen 22.00 und 6.00 Uhr treffen. Grundlage für diese Anordnung sei der Lärmaktionsplan gewesen. In diesem Zusammenhang sei festgestellt worden, dass die in dem Lärmaktionsplan ausgewiesen einzuhaltenden Lärmgrenzwerte durch die Einführung der Tempo 30-Zone bereits unterschritten werden würden. Weitere Anordnungen, wie das Nachtfahrverbot, würden gegen das Übermaßverbot verstoßen. Neben der herkömmlichen Beschilderung der Tempo 30-Zone zu Nachtzeiten sei geplant, eine unterstützende digitale Beschilderung, wie an der Unnaer Straße, zu installieren. Die technische Umsetzung sei jedoch schwierig, da die Licht-/Blinkfunktion der Schilder nur in der Zeit zwischen 22.00 und 6.00 Uhr sichtbar sein dürften.

11.2 Anfragen

11.2.1 Gehwegsanierung

Frau **Scharrenbach** zeigte sich verwundert darüber, dass die Mittelbereitstellung für die Gehwegsanierung nicht im Betriebsausschuss am 15.06.2015 behandelt worden sei. Sie machte deutlich, dass die Gehwege dringend sanierungsbedürftig seien und eine Umsetzung noch in diesem Jahr erfolgen müsste. Um dies gewährleisten zu können, müsste entweder der Rat in seiner Sitzung am 25.06.2015 eine Teilausschüttung über 75.000 Euro beschließen oder es müsste noch eine Sondersitzung für die Ausschüttung anberaumt werden.

Herr **Liedtke** stellte zunächst fest, dass der Betriebsausschuss für diese Thematik nicht zuständig sein würde, sondern der Planungs- und Straßenverkehrsausschuss. Aus diesem Grunde sei die Sanierungsliste in der Sitzung des Betriebsausschusses am 15.06.2015 nicht vorgetragen worden. Der Betriebsausschuss habe laut Ratsbeschluss vom 08.12.2014 die Aufgabe, die zur programmtechnischen Aufnahme der Gehwege zusätzlich erforderlichen Mittel jahresbezogen aus Überschüssen der SEK, so vorhanden, zur Verfügung zu stellen. Der Betriebsleiter der Stadtentwässerung Kamen hätte signalisiert, dass voraussichtlich Überschüsse in der benötigten Höhe zur Verfügung stehen würden. Die Fahrbahn- und Gehwegsanierungen würden in einem Zug vollzogen werden.

11.2.2 Haltepunkt Methler

Herr **Margraf** fragte im Bezug auf den Antrag der CDU-Fraktion aus der letzten Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses nach, ob die Verwaltung beim ZRL nach zusätzlichen Haltepunkten für Kamen-Methler nachgefragt hätte.

Herr **Liedtke** teilte mit, dass es keine Antwort geben würde.

Herr **Margraf** stellte dar, dass er ebenfalls beim ZRL angefragt hätte und kurzfristig eine Antwort bekommen hätte. Danach seien zusätzliche Halte in Kamen-Methler nicht möglich, da die Bahnlinie nur begrenzt Halte aufnehmen könnte. Die Trassen der Linien seien bereits so ausgereizt, dass unabhängig von den Ein- und Aussteigern weitere Veränderungen nicht möglich seien. Die Fahrgastzahlen hätten sich in Kamen von 7.500 auf 20.000 gesteigert und in Kamen-Methler sei ein Rückgang von 3.000 in 1997 bis heute auf 1.150 zu verzeichnen. Daher sei der Antrag der CDU-Fraktion nicht nachvollziehbar.

Herr **Lipinski** stellte klar, dass die objektive Antwort auf die Anfrage von der Verwaltung kommen müsste und nicht aus der persönlichen Nachfrage beim ZRL von Herrn Margraf.

Herr **Liedtke** machte deutlich, dass die Verwaltung durch den Antrag beauftragt worden sei, sich beim Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe (ZRL) für mehr und regelmäßige schienengebundene Nahverkehrsverbindungen vom Bahnhof Kamen-Methler aus einzusetzen. Eine wie von Herrn Margraf dargestellte Nachfrage sei nicht beauftragt worden.

11.2.3 Gebührenfreies Parken in Kamen

Herr **Wilhelm** teilte mit, dass vom Stadtmarketing Kamen ein Flyer „Gebührenfreies Parken in Kamen“ ausgegeben würde, der nicht mehr aktuell sei, da sich die Parkflächen verändert hätten.

Herr **Liedtke** bedankte sich für die Anregung.

11.2.4 Geschwindigkeitsausweisung Heerener Straße

Herr **Wilhelm** stellte dar, dass in der 26. Kalenderwoche (laut Protokoll PSV TOP 5.2.10) ein Abstimmungsgespräch mit den Beteiligten zur Geschwindigkeitsausweisung an der Heerener Straße erfolgen würde und fragte nach der Haltung der Verwaltung zu diesem Thema.

Herr **Liedtke** erläuterte, dass das Ortseingangsschild nicht versetzt werden könnte. Somit sollte ein zusätzliches Tempo 50-Schild installiert werden.

11.2.5 Brücke über die Seseke an der Derner Straße

Herr **Wilhelm** teilte mit, dass die Holzbrücke über die Seseke an der Derner Straße sehr rutschig sei und gesäubert werden müsste.

Herr **Liedtke** bedankte sich für den Hinweis und sagte eine Weiterleitung an die zuständige Abteilung zu.

11.2.6 Farbkonzept für die Gestaltung des Gebäudes Kamen-Quadrat

Frau **Scharrenbach** fragte nach der Vorstellung des von Herrn Bürgermeister Hupe in der Presse für diese Sitzung angekündigten Farbkonzeptes für die Fassade des Gebäudes Kamen-Quadrat.

Herr **Liedtke** antwortete, dass es ein solches Farbkonzept noch nicht geben würde.

Herr **Lipinski** ergänzte, dass der Bürgermeister nicht für die Aufstellung der Tagesordnung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses zuständig sei, sondern der Vorsitzende.

Ein Farbkonzept sei Sache der Investoren und nicht des Bürgermeisters, ergänzte Herr **Liedtke**.

11.2.7 Einbringen von Leerrohren bei Straßensanierungen

Herr **Madeja** erkundigte sich, ob bei Straßensanierungen, wie z.B. in der Germaniastraße in Kamen-Methler, Leerrohre verlegt würden, um dort künftig Glasfaserkabel zu verlegen.

Herr **Liedtke** sagte zu, die Anfrage telefonisch mit Herrn Madeja zu besprechen.

11.2.8 Markierungen auf Wasserkurler Straße

Frau **Middendorf** erkundigte sich, wofür die Straßenmarkierungen auf der Wasserkurler Straße aufgebracht worden seien.

Der Grund für die Markierungen sei nicht bekannt, so Herr **Liedtke**.

Hinweis der Verwaltung:

Bereiche der Wasserkurler Straße, in denen Reparaturmaßnahmen durchgeführt werden sollten, wurden durch Straßen.NRW markiert.

11.2.9 Verkehrsschild Wiesenstraße

Frau **Hartig** teilte mit, dass am Schleppweg zur Abzweigung Wiesenstraße ein Verkehrsschild liegen würde.

Herr **Liedtke** bedankte sich für den Hinweis.

11.2.10 Geplanter Sesekepark – Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN vom 01.06.2015

Herr **Liedtke** sagte zu, die Anfrage schriftlich zu beantworten.

Antwort der Verwaltung:

Die Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN vom 01.06.2015 bezieht sich auf Nachfragen insbesondere zur Unterhaltung und Pflege des Sesekeparks. Der derzeitige Planungsstand (Entwurfsplanung) reicht nicht aus, um diese Anfrage detailliert beantworten zu können. Nähere Einzelheiten werden sich im Rahmen der Ausführungsplanung ergeben. Erst dann wird es möglich sein, detaillierte Angaben zum erwarteten Unterhaltungsaufwand geben zu können. Darüber hinaus sind bei Vorliegen der Ausführungsplanung für die detaillierte Beantwortung weitere Fachbereiche (z. B. Baubetriebshof, Personal) einzubeziehen. Dieses komplexe Thema bedarf einer umfänglichen und fachbereichsübergreifenden Betrachtung. Auf die Anfrage wird die Verwaltung zu gegebener Zeit zurückkommen.

B. Nichtöffentlicher Teil

Zu TOP 1.

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen im nichtöffentlichen Teil der Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses ergaben sich nicht.

Zu TOP 2.

Veröffentlichung von Tagesordnungspunkten der nichtöffentlichen Sitzung

Es wurden keine nichtöffentlichen Tagesordnungspunkte zur Veröffentlichung freigegeben.

Herr **Lipinski** schloss die Sitzung um 21.15 Uhr.

gez. Lipinski
Vorsitzender

gez. Breuer
Schriftführer