



Stadt Kamen

Niederschrift

PSV/UKA

über die
gem. Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrs- und Umwelt- und
Klimaschutzausschusses
am Dienstag, dem 27.10.2015
in der Stadthalle

Beginn: 18:00 Uhr
Ende: 20:00 Uhr

Anwesend

SPD

Herr Heinrich Behrens
Herr Thomas Blaschke
Frau Britta Dreher
Herr Hans-Dieter Heidenreich
Herr Daniel Heidler
Herr Peter Holtmann
Herr Maurice Keßler
Herr Martin Köhler
Herr Michael Krause
Herr Gökcen Kuru
Herr Friedhelm Lipinski
Herr Udo Theimann
Herr Theodor Wältermann

CDU

Herr Karsten Diederichs-Späh
Herr Wilhelm Kemna
Frau Susanne Middendorf
Herr Ingolf Pätzold
Herr Ernst-Dieter Standop
Herr Martin Wilhelm

Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Frau Anke Dörlemann
Herr Timon Lütchen
Herr Marian-Rouven Madeja

DIE LINKE / GAL

Herr Francesco Müller
Herr Andreas Meier

FW/FDP

Frau Heike Schaumann
Herr Helmut Stalz

Sachverständige

Herr Heinrich Kissing
Herr Klaus Michalik
Herr Marc Westerhoff

Verwaltung

Herr Matthias Breuer
Herr Karsten Harrach
Frau Monika Holtmann
Herr Dr. Uwe Liedtke

Ortsvorsteher

Herr Ulrich Klein

Gäste

Herr Richard, Planungsbüro Richter-Richard

Entschuldigt fehlten

Frau Kerstin Heidler
Herr Heinrich Hellekemper
Herr Klaus-Bernhard Kühnapfel
Herr Andre Maiwald
Herr Adrian Mork
Frau Ursula Müller
Herr Bastian Nickel
Herr Friedhelm Retzlaff
Frau Ina Scharrenbach
Herr Volker Sekunde
Herr Klaus Slomiany
Herr Karl-Heinz Stoltefuß
Herr Martin Wiggermann
Herr Heinrich Wortmann

Auf die in der Niederschrift hingewiesenen Präsentationen aus der Sitzung am 27.10.2015 kann über das Ratsinformationssystem zugegriffen werden.

Zunächst erklärte Herr **Lipinski**, dass er in Abstimmung mit dem Vorsitzenden des Umwelt- und Klimaschutzausschusses, Herrn Blaschke, die Leitung dieser gemeinsamen Sitzung übernehmen werde. Sodann eröffnete er die form- und fristgerecht einberufene gemeinsame Sitzung des Planungs- und Straßenverkehrsausschusses und des Umwelt- und Klimaschutzausschusses, begrüßte die anwesenden Ausschussmitglieder, Zuhörer/innen sowie den Vertreter der Presse und stellte die Beschlussfähigkeit fest.

Im Rahmen dieser gemeinsamen Sitzung werde der Entwurf des Lärmaktionsplanes 2. Stufe durch Herrn Richard vom Büro Richter u. Richard, Aachen, beiden beteiligten Ausschüssen vorgestellt. Anschließend böte sich Gelegenheit für die gemeinsame Diskussion. Die Abstimmung erfolge allerdings für jedes Gremium einzeln. Auf Nachfrage von Frau **Dörlemann**, die als ordentliches Mitglied im Planungs- und Straßenverkehrsausschuss sowie als Vertreterin für Herrn Mork im Umwelt- und Klimaschutzausschuss teilnehme, erläuterte Herr

Lipinski, dass sie in diesen v. g. Funktionen zum einen für den Planungs- und Straßenverkehrsausschuss und zum anderen für den Umwelt- und Klimaschutzausschuss bei Aufruf der Abstimmung ihr Votum abgeben könne. Zuerst werde die Abstimmung für den Planungs- und Straßenverkehrsausschuss aufgerufen und danach die Abstimmung für den Umwelt- und Klimaschutzausschuss.

Änderungen zur Tagesordnung ergaben sich nicht.

A. Öffentlicher Teil

TOP	Bezeichnung des Tagesordnungspunktes	Vorlage
1	Einwohnerfragestunde	075/2015
2	Lärmaktionsplan der Stadt Kamen (2.Stufe) hier: Beschluss	
3	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

- 1.1 Herr **Neute**, wies auf einen Gefährdungspunkt im Bereich der Lünener Straße (VKU)/Einmündung mit dem Eilater Weg hin. Insbesondere durch einen Palisadenzaun sei die Einsichtsmöglichkeit für Radfahrer aus dem Eilater Weg stark eingeschränkt.
Herr **Liedtke** bot einen Rückruf und Vereinbarung eines gemeinsamen Ortstermins an, um die Situation vor Ort miteinander besprechen zu können und ggf. Lösungsansätze zu entwickeln.

Des Weiteren lobte Herr **Neute** die Stadt Kamen für die Bemühungen und den Einsatz für Flüchtlinge. Darüber hinaus erkundigte er sich nach einer Einschätzung zu der zahlenmäßigen Entwicklung der Flüchtlinge. Herr **Lipinski** entgegnete, dass diese Ausschüsse fachlich nicht zuständig seien und diese Anfrage im Rahmen einer Sitzung des zustän-

digen Fachausschusses sicherlich beantwortet werden könne. Er empfahl Herrn Neute, sich diesbezüglich im Rahmen der Einwohnerfragestunde der Sitzung des Rates der Stadt Kamen einzubringen; dies sei die zeitlich nächste Möglichkeit.

- 1.2 Herr **Ewald** meldete sich zur Beschilderung der Südkamener Straße von Kaufland in Richtung Friedhof und der damit zusammenhängenden Vorfahrtsregelung zu Wort. Es werde bei der Einfahrt aus der Südkamener Straße in die Seitenstraßen ein Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Aber es sei gem. StVO auch das Ende des Verkehrsberuhigten Bereiches auszuschildern. Dies sei s. E. nicht der Fall. Wer aus dem verkehrsberuhigten Bereich herausfahre sei wartepflichtig. Es sei jedoch so, dass hier in der Praxis die Regelung rechts vor links angewendet werde. Dies entspreche nicht den Regelungen der StVO.

Herr **Liedtke** sagte eine Prüfung und Rückmeldung an Herrn Ewald zu.

Zu TOP 2.
075/2015

Lärmaktionsplan der Stadt Kamen (2.Stufe)
hier: Beschluss

Herr **Lipinski** begrüßte Herr Dipl.-Ing. Jochen Richard vom PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin, der auch für alle Rückfragen in dieser Sitzung zur Verfügung stehe.

Sodann informierte Herr **Richard** anhand einer Präsentation ausführlich über den vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans, 2. Stufe. In seinem Vortrag ging er u. a. ein auf:

Grundlagen zum Lärmschutz:

- Belästigungen > 65 dB(A) tags u. >55 dB(A) nachts führen zu Stress u. Gesundheitsgefährdung insbesondere Herz-, Kreislauferkrankungen.
- Allgemeiner Rahmen der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie.
- Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm und Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit sowie die Annahme von Aktionsplänen durch Ratsbeschluss.
- Hinweis auf Satzungscharakter und Herstellung des Einvernehmens mit den Straßenbaulastträgern als Eigentümer (keine Möglichkeit über fremdes Eigentum zu bestimmen).

Strategische Lärmkarten:

- Zweite Stufe des LAP hätte bis 18.07.2013 erstellt werden sollen – Verzug u.a. durch verspätete Vorlage der Lärmkarten – Kamen liegt im NRW-Vergleich jedoch im vertretbaren Rahmen.
- 2. Stufe umfasst für Kamen Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/Jahr bzw. 8.200 Kfz/Tag und Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr.
- Vorstellung der Lärmkarten tags und nachts sowie Übersicht der definierten Lärmbelastungsachsen.
- Lärmkarten des Eisenbahnbundesamtes – fraglich ist die rechtl. Verbindlichkeit und der derzeitige Stand – EBA erstellt zunächst Pilotlärmaktionsplan – Einschätzung unbefriedigend für Anwohner an Bahnstrecken.

Maßnahmen des Lärmaktionsplanes, u. a.:

- Übernahme der Maßnahmen, die aus dem LAP 1. Stufe noch offen oder zwischenzeitlich überholt sind – Evaluierung.
- Strategische Maßnahmen: Verkehrsentwicklungsplanung mit schrittweiser Überarbeitung einzelner Bausteine, Fortentwicklung Straßenkataster mit Erhebung des Straßenzustandes – Einbindung von Einzelmaßnahmen in ein Gesamtkonzept – ganzheitlicher Ansatz.
- Darstellung von geeigneten Maßnahmen bezogen auf die untersuchten Straßenabschnitte und des jeweils erwarteten Minderingspotenzials.

Insgesamt habe die Stadt Kamen viele Maßnahmen des LAP 1. Stufe umgesetzt. Beispielhaft nannte er die Unnaer Straße und die Lünener Straße. Details zu seinem Vortrag können der Präsentation entnommen werden, die im Ratsinformationssystem zu dieser Sitzung hinterlegt wurde.

Herr **Lipinski** dankte Herrn Richard für die ausführliche Information.

Auch Herr **Krause** bedankte sich für die Berichterstattung bei Herrn Richard. Im Zusammenhang mit der Reflexion auf den LAP 1. Stufe und die bereits erfolgreich umgesetzten Maßnahmen könne er das Lob von Herrn Richard - auch im Sinne der Bürgerinnen und Bürger - nur unterstützen. Damit seien bereits Maßnahmen umgesetzt worden, die erheblich zu einer Lärminderung beigetragen hätten. Trotzdem bleibe noch viel zu tun, wie die Umsetzung von noch offenen Maßnahmen aus der 1. Stufe und die Bearbeitung neuer Maßnahmen aus der 2. Stufe. Wobei nach seiner Einschätzung auch Maßnahmenmodifizierungen, z. B. durch neue technische Entwicklungen, im Laufe der Bearbeitung möglich und sinnvoll seien.

Herr **Richard** erläuterte, dass lediglich Lärminderungspotentiale dargestellt werden. Eine Anpassung an neue Gegebenheiten sei im Laufe des Prozesses, der i. d. R. mehrere Jahre betrage, immer möglich.

Herr **Richard** bestätigte auf Nachfrage von Herrn **Krause**, dass die dargestellten Kreis- und Gemeindestraßen freiwillig in den LAP 2. Stufe aufgenommen worden seien.

Mit Blick auf den Tatbestand, dass Lindenallee / Robert-Koch-Straße aufgrund der Belastungszahlen bisher nicht in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt worden seien, bat Herr **Heidler** die Verwaltung nachdrücklich, neue Verkehrszählungen und Messungen nach heutigem Stand der Technik in diesem Bereich durchzuführen. Eine Überprüfung der Situation für die Anwohnerinnen und Anwohner der Lindenallee bis zur Aufstellung des nächsten Lärmaktionsplanes sei ein nachhaltiger und dringender Wunsch.

In diesem Zusammenhang wies Herr **Richard** auf bestimmte Vorgaben hin, die für die Berücksichtigung im LAP i. d. R. zu erfüllen seien. Darüber hinaus könnten freiwillig Bereiche hinzugenommen werden, wie dies auch schon von der Stadt Kamen praktiziert worden sei. Ferner bleibe nach wie vor der Anspruch auf Lärmsanierung z. B. nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) erhalten.

Die CDU-Fraktion, so erklärte Herr **Diederichs-Späh**, habe noch zu vielen

Punkten des vorliegenden Entwurfs Erläuterungsbedarf. Fraglich erscheine die Umsetzbarkeit von Maßnahmen, da diese im Einvernehmen mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger erfolgen müsse. Im Rahmen der Verfahrensbeteiligung habe der Landesbetrieb Straßen.NRW mit Schreiben vom 22.06.2015 mitgeteilt, dass die Festsetzungen und Maßnahmen des Lärmaktionsplans zur Kenntnis genommen würden, aber damit kein Einvernehmen gegeben sei. Aus technischen und wirtschaftlichen Gründen habe Straßen.NRW den Einsatz von lärmmindernden Asphalten bisher abgelehnt. Insofern stelle sich die Frage, was der eigentliche Beschlussgegenstand sei.

Des Weiteren werde im Rahmen der Beteiligungsabwägung, 1. Phase, zur Stellungnahme des Landesbetriebes zur Einbringung von lärmoptimiertem Asphalt auf Veröffentlichungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und des Umweltbundesamtes (UBA) verwiesen. Darüber hinaus sei im LAP eine Tabelle dargestellt, aus der die lärmmindernden Auswirkungen verschiedenen Asphaltdecken hervorgingen. Dabei sei ihm aufgefallen, dass lediglich Werte für Pkw eingetragen seien. Mit Blick auf das hohe Aufkommen an Lkw, insbesondere durch die bedeutende Verkehrsachse Kamener Kreuz, frage er sich, welche Lärminderungswerte überhaupt erreicht werden könnten, wenn für die Lkw keine Werte angegeben seien. Insofern würden sich für ihn daraus keine Lärminderungspotentiale ergeben. Darüber hinaus bemängelte er, dass der LAP zum Thema akustische Dauerhaftigkeit keine oder kaum Angaben enthalte. Damit sei nicht bekannt, wie lange eine Maßnahme wirke und die angestrebte Lärminderung eintrete. Zudem sei ein sehr hoher Planungsaufwand für die Ausstattung mit lärmoptimiertem Asphalt erforderlich. Seiner Meinung nach sei ein umfassendes Aufbruchmanagement notwendig, da Eingriffe in den Straßenbelag immer Lärm verursachen würden. Diese Thematik vermisse er im LAP (z. B. Vermeidung von Aufbrüchen, Einbringung von Leerrohren für die Breitbandversorgung).

An mehreren Stellen werde im LAP auf Lärmschutzwände hingewiesen. Die Lärmschutzwände, z. B. auf der Hochstraße, seien sehr niedrig und sehr alt, die Lärmschutzwände entlang der Bahn würden durch die Verschmutzung an Wirkung verlieren. Er vermisse die Einbeziehung des Themas der Wartung und Unterhaltung von Lärmschutzwänden. Die Bahn habe u.a. erklärt, dass sie keine wesentlichen Unterhaltungsmaßnahmen vornehmen würde.

Zur Thematik Lindenallee habe es in der vergangenen Woche Hinweise gegeben, dass im Rahmen des Lkw-Lenkungskonzeptes die Lindenallee als Vorrangroute ausgewiesen worden sei. Hierzu bat er Herrn Liedtke um nähere Informationen.

Zu den Nachfragen von Herrn Diederichs-Späh führte Herr **Richard** aus, dass der LAP grundsätzlich eine Laufzeit von 5 Jahren habe. Dies sei bei der Darstellung zu berücksichtigen. Gerade in Bezug auf die angesprochenen Asphaltbauweisen sei momentan eine ständige Dynamik festzustellen. Beispielhaft wies er auf eine aktuelle Veröffentlichung über PMA-Asphalt hin, der auch für innerörtliche Straßen, für alle Bauweisen geeignet und viel haltbarer sei. Immer wieder lägen neue Erkenntnisse vor. Eine ständige Anpassung sei nicht möglich. Zudem beziehe sich Straßen.NRW immer wieder auf die RLS-90 (Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen aus dem Jahr 1990). Momentan sei eine neue Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen vor der Beschlussfassung, die die für die Lärminderung angesetzten Werte (DESTRO-Werte) definiere. Damit werde sich ein aufwändiges Verfahren zur Ermittlung erübrigen. Somit sei über die Laufzeit des LAP damit zu rechnen, dass sich diese Fragen im Wesentlichen beantworten würden.

In Bezug auf die Punkte, in denen kein Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger erzielt worden sei, sei diese Position von einer konkreten Maßnahmenumsetzung, auch mit Blick auf die Mittelverfügbarkeit des Straßenbaulastträgers, in einen Prüfauftrag umgewandelt worden. Damit sei diese weiter dokumentiert. Dies gelte im Übrigen auch für alle verkehrsrechtlichen Anordnungen, die im Einzelprüfverfahren gegenüber dem Landesbetrieb aufgerufen werden sollen.

Zur Frage Lkw und Lärmbelastung sei oftmals die Maßnahmen Tempo 30 und lärmoptimierter Asphalt mit Lkw Verboten kombiniert. Ein Lkw-Durchfahrverbot in allen lärmbelasteten Straßen zu erlassen, sei unmöglich. In diesem Zusammenhang erhalte eine Verkehrsentwicklungsplanung eine entscheidende Bedeutung, da auf diesem Weg analysiert werden könne, welche Wegeverbindungen zwingend erforderlich und darzustellen seien.

Bezüglich der geplanten Baumaßnahme Nordring, ergänzte Herr **Liedtke**, wolle die Stadt Kamen nochmal die Frage des lärmreduzierenden Asphalts in den Gesprächen mit Straßen.NRW diskutieren. Zur Aussage von Herrn Diederichs-Späh zu den Lärmschutzwänden Hochstraße entgegnete Herr Liedtke, dass diese vor einigen Jahren erst erneuert und punktuell erhöht worden seien (z. B. zum Wohnsiedlungsbereich Kalthof). Darüber hinaus reinige und unterhalte der Landesbetrieb die Lärmschutzwände regelmäßig. Zum angesprochenen Aufbruchsmanagement erklärte er, dass dieses nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanes sei. Es handele sich um eine Aufgabe, die die Verwaltung schon immer und dauerhaft erfülle. Straßenaufbrüche würden nur genehmigt, wenn diese auch erforderlich seien (u.a. Erneuerung von Versorgungsleitung, Hausanschlüssen). Zudem achte die Verwaltung darauf, dass bei neuen Straßenbaumaßnahmen alle Versorger einbezogen werden; dies vermeide spätere Aufbrüche. Darüber hinaus würden die Versorger die Gelegenheit bekommen, bei Neubauten Leerrohre einzubringen. Notfälle seien allerdings nie auszuschließen.

Zur Nachfrage von Herrn **Heidler** zur Lindenallee, sagte Herr **Liedtke** zu, Verkehrszählungen (Mengen, Arten, Geschwindigkeiten) durch die Verwaltung zeitnah vorzunehmen. Eine Auswertung werde zu gegebener Zeit zur Verfügung gestellt. Dann sei es auch möglich, Rückschlüsse zu ziehen und geeignete Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitskontrollen durch den Kreis Unna) auf den Weg zu bringen. Zu berücksichtigen sei allerdings, dass es sich bei der Lindenallee um eine Landesstraße handeln würde.

Schlussendlich verdeutlichte Herr **Liedtke** nachdrücklich, dass der Lärmaktionsplan die Verwaltung mit einem Handlungsrahmen ausstatte, der es erst ermögliche, Maßnahmen zur Lärminderung anzustoßen. Ohne den LAP 1. Stufe sei es seiner Meinung nach nicht möglich gewesen, Ende April 2015 die Maßnahmen für die Lünener Straße (Tempo 30 nachts) gegenüber Straßen.NRW durchzusetzen.

Für die klare und übersichtliche Darstellung des Planungsbüros Richter u. Richard bedankte sich Herr **Stalz** im Namen seiner Fraktion FDP/FW. Er hätte es sehr begrüßt, wenn für die Beantwortung seiner Fragen auch Vertreter des Landesbetriebes zugegen gewesen wären. Aber er hoffe, dass seine Fragen auch von Herrn Richard bzw. der Verwaltung beantwortet werden können. Zur Möglichkeit, eine nächtliche Temporeduzierung auf den Autobahnen A 1 und A 2 auf 100 km/h wegen Lärmschutz vorzunehmen, werde dies kategorisch vom Straßenbaulastträger abgelehnt, da in Bezug auf Lkw keine Lärmreduzierung erwartet werde. Beispielhaft nannte er andere Bundesländer, wo dies als geeignete Maßnahme zum Schutz vor

Lärm durchaus angewandt würde.

Ebenfalls das nächtliche Lkw-Durchfahrverbot für die Lünener Straße werde kategorisch vom Landesbetrieb abgelehnt, erklärte Herr **Stalz**. Dieses sei eine Hauptforderung der Anwohner der Lünener Straße gewesen. Die ablehnende Haltung von Straßen.NRW sei für ihn unverständlich, zumal es auch in Nordrhein-Westfalen zahlreiche nächtliche Lkw-Durchfahrtsverbote auf Bundesstraßen gebe, auf die auch bereits auf den Autobahnen hingewiesen werde. Auch die Kamener Autobahnen würden die Möglichkeit der Umfahrung der Lünener Straße eröffnen. Darüber hinaus fragte er nach, ob die Umwandlung der Lünener Straße von einer Bundesstraße in eine Landesstraße Auswirkungen auf die Anordnung des „Tempo 30, nachts“ gehabt habe (S. 33 Entwurf LAP). Des Weiteren erkundigte er sich nach dem Inhalt der Aussage auf S. 34 des Entwurfs des LAP zur Lenkung des Güterverkehrs auf der Lünener Straße, in Bezug auf ein Lkw-Durchfahrverbot nachts.

Herr **Richard** wies darauf hin, dass in Nordrhein-Westfalen für die Anordnung der Temporeduzierung auf Bundesautobahnen die Bezirksregierung zuständig sei. Hierbei sei zwischen Lärmsanierung (bestehende Autobahn, > 67 dB(A) sind nachzuweisen) und Lärmvorsorge (Ausbau mit wesentlicher Änderung, strengere Werte als im LAP berücksichtigt) zu unterscheiden. Bei der Sanierung der A 2 müsste somit eine Belastung > 67 dB(A) nachgewiesen werden, um einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz zu haben. Dies sei ggf. nochmal nach dem Ausbau zu prüfen. Hinsichtlich der Einreichung einer Klage bestehe der Grundsatz, dass bei einer Belastung > 70 dB(A) der Abwägungsspielraum gen „Null“ tendiere. Aber nach aktueller Betrachtung der vorliegenden Lärmkarten befinde sich kein Gebäude über 67 dB(A). Gleiches gelte im Grunde auch für die Lünener Straße. Die bereits durchgeführten Maßnahmen zur Lärmsanierung hätten zwischenzeitlich Wirkung gezeigt und eine Belastung von über 67 dB(A) sei nicht mehr gegeben. Zur Unterscheidung Bundesstraße / Landesstraße liege der Unterschied in dem Eigentumsverhältnissen sowie der Verkehrsfunktion.

Zur Nachfrage von Herrn Stalz zum nächtlichen Lkw-Durchfahrtsverbot auf der Lünener Straße, erläuterte Herr **Liedtke**, dass z. B. das damit verbundene Thema der Lkw-Lenkung weiter von der Verwaltung verfolgt werde. Beispielhaft nannte er die Anbringung von Hinweisschildern, mit denen Fahrer über die Autobahn in Richtung Unna und nicht über die Lünener Straße geleitet werden könnten. Mit der nächtlichen Temporeduzierung auf 30 km/h würden die erforderlichen Richtwerte für weitere Lärminderungsmaßnahmen – wie z. B. ein nächtliches Durchfahrverbot für Lkw – nicht mehr erreicht. Hierbei sei der Tatbestand des Übermaßverbotes zu beachten. Aus diesen Gründen sei es nicht möglich, das Ziel der Anwohner gänzlich zu erreichen.

Auf Nachfrage von Herrn **Stalz** erläuterte Herr **Richard** die unterschiedlichen Berechnungsmethoden für Verkehrslärm nach nationalem Recht (RLS-90 und VBUS), die zu voneinander abweichenden Ergebnissen führen können. Eine Einzelgebäudeprüfung mache daher ggf. Sinn, um im Einzelfall weitere Möglichkeiten zu prüfen, bis hin zu einer Klageerhebung.

Eine besondere Bedeutung habe, sowohl in Bezug auf die Durchsetzung von Handlungsempfehlungen, aber auch im Klageverfahren, eine umfassende Verkehrsentwicklungsplanung, die als Gesamtkonzept Aussagen zu Verkehrsbelastung und Verkehrssteuerung treffe, ergänzte Herr **Richard**.

Einige Fragen seien zwischenzeitlich bereits beantwortet worden, erklärte Frau **Dörlemann**. Auf Seite 32 des vorliegenden LAP-Entwurfs sei verwiesen auf eine Förderung multimodaler Verkehre als Daueraufgabe mit fortlaufender Maßnahmenumsetzung. Informationen zu Bearbeitungsständen von Projekten wie z.B. „Mobil u. Job“, Car Sharing, Fahrradverleih-System seien jedoch nicht gegenüber der Politik publiziert sowie auch den Bürgerinnen und Bürgern nicht bekannt. Darüber hinaus würden auf Seite 4 mögliche Beiträge der Bürger zur Lärmsanierung genannt. Zunächst sei der Umstieg der Bürgerinnen und Bürger vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) angesprochen. Dies werde auch gerade im Rahmen der Erstellung des Klimaschutzkonzeptes bearbeitet. Hier erkundigte sie sich nach neuen Erkenntnissen, die ggf. noch einbezogen und im Zusammenhang mit der Aufstellung des LAP diskutiert werden könnten. In Bezug auf Maßnahmen zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs erinnerte sie an einen bereits von ihrer Fraktion am 15.03.2007 vorgelegten Antrag, wonach für städtische Mitarbeiter Eco-Drive-Trainings zur Einsparung von Kraftstoff angeregt worden seien. Dieser Antrag sei damals jedoch mehrheitlich abgelehnt worden.

Zum letzten Punkt erklärte Herr **Liedtke**, dass die Stadt Kamen zwischenzeitlich ein Hybridfahrzeug angeschafft habe. Es zeichne sich ab, dass die Fahrzeugflotte schrittweise erneuert werde und hier absehbar eine Entwicklung zu energie sparenden Fahrzeugen zu erwarten sei. Eine Reihe von Vorschläge des LAP 1. Stufe seien noch nicht umgesetzt worden und tauchen somit im LAP 2. Stufe wieder auf, erläuterte Herr Liedtke. Zu beachten sei, dass diese als Maßnahmen erhalten blieben und eine Weiterverfolgung erfolge. Es sei nicht möglich, alle Maßnahmen auf einmal umzusetzen, gab er zu bedenken. In diesem Zusammenhang sei die im Entwurf enthaltene Evaluation von besonderer Bedeutung. Dass in Kamen vergleichsweise viel erreicht worden sei, darauf habe Herr Richard in seinem Vortrag bereits hingewiesen. Beide Lärmaktionspläne werden regelmäßig fortgeschrieben.

Herr **Müller** erklärte, dass auch zahlreiche seiner offenen Fragen bereits beantwortet worden seien. In Bezug auf die Lünener Straße merkte er an, dass er beobachtet habe, dass häufig in den Nachtzeiten teilweise immense Geschwindigkeitsüberschreitungen zu verzeichnen seien. Dies stelle eine erhebliche Lärmquelle dar, die durch geeignete Maßnahmen unterbunden werden müsse.

Herr **Richard** erläuterte, dass die Ausschilderung Tempo 30 als erste Maßnahme umgesetzt worden sei. Zwischenzeitlich sei eine Displayanzeige hinzugekommen. Zudem sei geplant, die Aufmerksamkeit durch blinkende Tempo 30-Schilder zu erhöhen. Die Wirksamkeit sei zu beobachten und abzuwarten. Bei Nichtbeachtung könne auch als wirksames Mittel der Aufbau von „Starenkästen“, zunächst an Gefährdungsstellen (z.B. Schulweg, Querungen), eingesetzt werden. Aus seinen Erfahrungen sei ein stufenweises Vorgehen zu empfehlen.

Ergänzend wies Herr **Liedtke** darauf hin, dass die Beschilderung Tempo 30 in der Zeit von 22 bis 6 Uhr, Lärmschutz, erst seit 3 – 4 Wochen aufgebaut sei. Eine erste Zeit der Eingewöhnung sei bei der Betrachtung der derzeitigen Situation zu berücksichtigen. Eine erhöhte Wirksamkeit erwarte er jedoch von den blinkenden Tempo-30-Schildern, die zeitnah angebracht werden sollen.

Ein umfangreiches Werk sei mit dem Entwurf des LAP 2. Stufe vorgelegt worden, stellte Herr **Standop** fest. Ihm fehle jedoch der Hinweis auf neue und zukunftsweisende Handlungsempfehlungen. Immer wiederkehrende Handlungsempfehlungen seien Umgestaltung des Straßenquerschnitts, Einbringen von Flüsterasphalt und letztendlich Tempo 30. Dies ginge ihm nicht weit genug. In Bezug auf den Nordring erkundigte er sich, wann die Sanierung umgesetzt werde. Im Bereich der Hochstraße seien neben zahlreichen Fahrbahnaufbrüchen auch die einzelnen Fahrbahnfugen eine wesentliche Lärmquelle. Er fragte, wann dort endlich mit der Baumaßnahme begonnen werde. Diese v. g. Maßnahmen hätten schon längst umgesetzt werden sollen. Notwendig sei zudem ein Verkehrslenkungskonzept und damit einhergehend Fahrverbote für Lkw. Tempo 30 auf der Lünener Straße sei seines Erachtens nicht ausreichend. Er fordere vielmehr ein deutliches Lkw-Fahrverbot für die Stadt Kamen.

Diese Auffassung der CDU-Fraktion, rigorose Lkw-Verbote zu fordern, sei für ihn sehr überraschend, entgegnete Herr **Liedtke**. Der LAP sehe vor, Maßnahmen wie das Lkw-Verbot in Abstimmung mit den Gewerbetreibenden zu prüfen und nach umfänglicher Interessenabwägung umzusetzen. Die Maßnahmen Hochstraße und Nordring wolle die Stadt Kamen zusammen mit Straßen.NRW umsetzen. Hier sei eine zeitliche Verzögerung eingetreten, auch mit Bezug auf im Umfeld stattfindende Baumaßnahmen des Landesbetriebes. Die Umsetzung sei nach wie vor vorgesehen und erfolge auch im Sinne des Lärmschutzes.

Herr **Heidler** teilte mit, dass er mit großem Interesse auf die angekündigten zukunftsweisenden Maßnahmen zum Lärmschutz blicke; es sei spannend, die Entwicklung der nächsten 20 bis 40 Jahre zu diesem Thema zu erwarten. Mit diesem Lärmaktionsplan mache es aber Sinn, zunächst auf bewährte Verfahren zurück zu greifen.

Zur Nachfrage von Herrn **Heidler**, was ein "Kiss & Ride"-Parkplatz sei, entgegnete Herr **Richard**, dass dies mit „Absetzparkplatz“ übersetzt werden könne.

Zum vorangegangenen Einwand von Herrn Standop, dass die Innovation im Lärmaktionsplan fehle, entgegnete Herr **Richard**, dass z. B. die Thematik Elektromobilität keine wesentliche Rolle spiele. Ein prognostizierter Anteil von 2 Mio. Elektromobilen in 2020 sei noch kein Kollektiv, welches sich lärm mindernd auswirke. Darüber hinaus seien durch Rollgeräusche ab einem Tempo von 50 km/h Elektroautos genauso laut wie herkömmliche Pkw. Insofern seien durch den Einsatz von Elektromobilität keine wesentlichen Lärm minderungen zu erwarten.

Herr **Diederichs-Späh** bestätigte, dass durch Straßen.NRW derzeit ein lärm armer Splittmastixasphalt auf der A 2 eingebaut werde. Beim Durchblättern des Lärmaktionsplanes habe er nur Prüfaufträge zu Lkw-Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Seiten 61 u. 68 gefunden, dagegen keine diesbezüglichen Aussagen zum Thema „lärm optimierter Asphalt“. Er erkundigte sich nach den Kosten für LOA gegenüber dem normalen Asphalt. Den Unterlagen des Umweltbundesamtes und der BAST sei zu entnehmen, dass die Kosten um 15 % höher seien, bei einer deutlich geringeren Lebensdauer. Dies sei auch für die Investitionsentscheidung der Kommunen wichtig, bei Planung und Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen.

Eine Aussage, welcher Asphalt auf der A 2 eingebaut werde, konnte Herr **Richard** nicht machen. Bei Einbau eines PMA sei eine Minderung von 5 dB(A) zu erwarten; bei SMA liege das Minderungspotenzial bei 2 dB(A). Der SMA sei von den Kosten nicht höher als ein normaler Asphalt. Dies gelte auch für den Düsseldorfer Asphalt, wenn der Unterbau mit erneuert werde. Sofern die Tragschicht nicht hätte erneuert werden müssen, lägen die Mehrkosten bei ca. 30 € pro Quadratmeter. Aussagen zu Langzeitstudien über die Lebensdauer des Düsseldorfer Asphalts würden noch nicht vorliegen. Letztlich sei es eine Abwägungsentscheidung dahingehend, was der Lärmschutz wert sei und in welcher Höhe investiert werden solle. Bei offenporigem Asphalt (Lärminderung ab 70 km/h), der in Innenstadtstraßen nicht infrage komme, würden sich Straßenaufbrüche katastrophal auswirken. Aber grundsätzlich würden Straßenaufbrüche immer eine Lärmsteigerung bedeuten – selbst bei sorgfältiger Ausführung. Dem zufolge werde es immer im Interesse der Stadt sein, die Straßenaufbrüche so gering wie möglich zu halten und ein entsprechendes Aufbruchsmanagement zu installieren.

Ein anderer Kritikpunkt, sagte Herr **Diederichs-Späh**, sei der formulierte Abstimmungsbedarf (u.a. Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklung) und die Öffentlichkeitsbeteiligung. Hier habe ihn überrascht, dass die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zu Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Weizenweg damit abgewiesen worden sei, dass dies nicht Bestandteil des LAP sei. Hier hätte er sich eine umfängliche Beteiligung der Öffentlichkeit gewünscht, zumal dieses Thema bereits des Öfteren auch im Fachausschuss diskutiert und behandelt worden sei. Dieses Verhalten passe nicht zum eingangs formulierten, ganzheitlichen Ansatz und widerspreche einer umfänglichen Öffentlichkeitsbeteiligung.

Einerseits sei das EBA mit den freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen, die sich auf Gebäude erstreckten, die vor dem 01.01.1974 errichtet wurden, fertig, andererseits erstelle das EBA einen eigenen Lärmschutzplan für die Schiene. Dafür laufe momentan die aktuelle Bürgerbeteiligung, führte Herr **Diederichs-Späh** aus. Er erkundigte sich, was in diesem Zusammenhang zu erwarten sei. Andere Themen wie LL-Zonen, Trassenmanagement und Trassenpreissystem seien ihm bekannt. Es sei von besonderem Interesse, welche Aussagen in der Lärmaktionsplanung des EBA getroffen würden.

Herr **Richard** erklärte, dass das EBA derzeit einen Pilotlärmaktionsplan erstelle, von dem aber keine Maßnahmen ausgehen sollen. Dies werde so auf der Internetseite des EBA dargestellt. In diesem Pilotlärmaktionsplan erfolge lediglich ein Abgleich der bisherigen Listen mit den neuen Daten und es würden keine neuen Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Veröffentlichungen des EBAs würden ständig aktualisiert. Zum Teil gebe es auch widersprüchliche Aussagen zur Zuständigkeit des EBA für den LAP 2. Stufe, der dann doch wieder bei den Kommunen liegen solle. Insofern sei die weitere Entwicklung abzuwarten.

Zur Thematik Lärmschutzwall Schimmelstraße/Weizenweg sei der Sachstand bekannt, erklärte Herr **Liedtke**. Der Grunderwerb sei erfolgt und zwischenzeitlich ein Büro mit der Genehmigungsplanung beauftragt. Mit Blick auf die Behandlung von Bahnlärm wäre dieser Punkt nur zurückhaltend im LAP berücksichtigt worden.

Für die SPD-Fraktion verdeutlichte Herr **Krause**, dass diese den LAP für eine geeignete Grundlage halte, um in klar definierten Bereichen durch ge-

eignete Maßnahmen eine Lärminderung erreichen zu können. Zudem sei es durch die Fachausschüsse PSV und UKA immer möglich, die Maßnahmen zu modifizieren und dem aktuellen Stand der Technik anzupassen. Seine Fraktion werde der Beschlussvorlage und dem vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplanes 2. Stufe zustimmen.

Herr **Heidenreich** wies auf die Betroffenheit der Anwohner und Anwohnerinnen der Schäferstraße durch Lärmbelastungen (Eisenbahn, A 1, Hochstraße, Heerener Straße) hin. Bezüglich der Heerener Straße, die unterschiedliche Geschwindigkeitsfestsetzungen habe, bat er die Verwaltung in erneute Abstimmungsgespräche mit dem Landesbetrieb einzutreten, mit dem Ziel, eine einheitliche Tempo 50-Regelung zu erreichen.

Herr **Liedtke** sagte zu, dass diese Anregung von der Verwaltung aufgegriffen werde.

Bei der Germaniastraße sei die Markierungsaufgabe so hoch, dass davon beim Überfahren eine erhöhte Geräuscentwicklung ausgehen würde, teilte Herr **Diederichs-Späh** mit.

Für die CDU-Fraktion erklärte Herr **Diederichs-Späh**, dass diese noch erheblichen Aufklärungsbedarf zu offenen Fragen sowie zum dargestellten Gesamtkonzept des LAP-Entwurfs habe und vom Verfahren eine Beratung der Fachausschüsse und Abstimmung im Rat vorschlage. Bei einer Abstimmung in der heutigen Sitzung werde die CDU-Fraktion daher gegen die Beschlussvorlage stimmen.

Dem entgegnete Herr **Krause**, dass die Fachausschüsse über die erforderliche Kompetenz auch der sachkundigen Bürgerinnen und Bürger aller Fraktionen verfüge, so dass einer Abstimmung durch die Fachausschüsse nichts entgegen spreche.

Die Abstimmung durch den Planungs- und Straßenverkehrsausschuss wurde durch Herrn **Lipinski**, in seiner Funktion als Vorsitzender, wie folgt durchgeführt:

Beschlussempfehlung:

Der Rat der Stadt Kamen beschließt, nach Prüfung und Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung, den vorliegenden Lärmaktionsplan (2.Stufe) 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: bei 4 Gegenstimmen mehrheitlich angenommen

Anschließend erfolgte unter der Leitung des Vorsitzenden, Herrn **Blaschke**, die Abstimmung für den Umwelt- und Klimaschutzsausschuss wie folgt:

Beschlussempfehlung:

Der Rat der Stadt Kamen beschließt, nach Prüfung und Abwägung der ein-

gegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung, den vorliegenden Lärmaktionsplan (2.Stufe) 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: bei 4 Gegenstimmen mehrheitlich angenommen.

Zu TOP 3.

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

3.1 Mitteilungen

Es ergaben sich keine Mitteilungen der Verwaltung

3.2 Anfragen

Zur Baumaßnahme des Landesbetriebes im Bereich der Unnaer Straße, Höhe Kamen Karree / Schattweg, erkundigte sich Herr **Diederichs-Späh** nach dem Sachstand, der Dauer der Baumaßnahme und ob mit Schadenersatzforderungen der Gewerbetreibenden zu rechnen sei. Erhebliche Verkehrsbeeinträchtigungen seien eingetreten und weiter zu erwarten.

Herr **Liedtke** führte aus, dass es sich um eine Baumaßnahme des Landesbetriebes handele, so dass er dazu keinerlei Angaben machen könne. Der Landesbetrieb habe eine Firma mit der Einrichtung der Baustelle beauftragt.

B. Nichtöffentlicher Teil

Zu TOP 1.

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

1.1 Mitteilungen

Es ergaben sich keine Mitteilungen der Verwaltung

1.2 Anfragen

Anfragen wurden nicht gestellt.

Zu TOP 2.

Veröffentlichung von Tagesordnungspunkten der nichtöffentlichen Sitzung

entfällt

Herr **Lipinski** schloss die Sitzung um 20.00 Uhr.

gez. Lipinski
Vorsitzender Planungs- u.
Straßenverkehrsausschuss

gez. Blaschke
Vorsitzender Umwelt- und
Klimaschutzausschuss

gez. Breuer
Schriftführer