



**Stadt Kamen**

**Niederschrift**

# MuV/PuS

über die  
gemein. Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsausschusses und des Planungs- und  
Stadtentwicklungsausschusses  
am Mittwoch, dem 26.04.2023  
im Sitzungssaal I des Rathauses

Beginn: 18:00 Uhr  
Ende: 20:30 Uhr

Anwesend

## SPD

Herr Mehmet Akca  
Herr Denis Aschhoff  
Herr Roland Borosch  
Herr Joachim Eckardt  
Herr Peter Holtmann  
Herr Jan Isert  
Frau Renate Jung  
Herr Klaus Kasperidus  
Herr Martin Köhler  
Herr Bastian Nickel  
Herr Jan Skodd  
Herr Oliver Syperek  
Herr Theodor Wältermann

## CDU

Herr Kim Christopher Bock  
Herr Rainer Fuhrmann  
Frau Sarah Grüneberg  
Herr Stefan Helmken  
Herr Heinrich Kissing  
Herr Peter Nittka  
Herr Dr. Oliver Romeo  
Herr Martin Wilhelm  
Herr Dietmar Wünnemann

## Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Herr Michael Brauckmann  
Frau Anke Dörlemann  
Frau Christina Kollmann  
Herr Marian-Rouven Madeja  
Frau Anke Schneider

FW Kamen

Herr Dennis Kobus  
Herr Martin Seidlitz

FDP

Frau Alexandra Werthmann

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

Herr Karl-Heinz Stoltefuß

FDP

Herr Alfred Mallitzky

Sachverständige gem. Beschluss des Mobilitäts- Verkehrsausschusses

Herr Marc Westerhoff

Verwaltung

Herr Matthias Breuer  
Frau Sylwia Bugiel-Lake  
Marina Dörmann  
Frau Monika Holtmann  
Herr Dr. Uwe Liedtke  
Frau Hanna Schulze

Gäste

Herr Franz Linder

Entschuldigt fehlten

Herr Winfried Borgmann  
Frau Jana Bornemann  
Herr Dieter Brinkmann  
Herr Peter Gerwin  
Frau Sylke Heiber  
Herr Klaus-Bernhard Kühnapfel  
Herr Timon Lütschen  
Herr Andreas Meier  
Herr Klaus Michallik  
Frau Nadine Pasalk  
Herr Dirk Preker  
Herr Lucas Sklorz  
Herr Andreas Sude  
Herr Luca Wittky

Herr **Kasperidus** eröffnete die form- und fristgerecht einberufene gemeinsame Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsausschusses und des Planungs- und Stadtentwicklungsausschusses, begrüßte die Ausschussmitglieder sowie die Zuhörerinnen und Zuhörer - auch im Namen des Vorsitzenden des Planungs- und Stadtentwicklungsausschusses, Herrn Kissing. Er stellte die Beschlussfähigkeit fest.

Änderungen zur Tagesordnung ergaben sich nicht.

Vor Einstieg in die Tagesordnung wurde Herr **Nittka** durch den Ausschussvorsitzenden verpflichtet.

Die Ausschussmitglieder stimmten auf Nachfrage von Herrn **Kasperidus** einer Tonaufzeichnung zu.

## A. Öffentlicher Teil

TOP	Bezeichnung des Tagesordnungspunktes	Vorlage
1	Einwohnerfragestunde	
2	ZUKUNFT: Stadt-Raum-Mobilität	
2.1	Vortrag zu aktuellen verkehrspolitischen Herausforderungen, u.a.: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktuelle verkehrspolitische Herausforderungen</li> <li>- Welche Mega-Trends und Entwicklungen prägen die zukünftige Stadt- und Verkehrsplanung?</li> <li>- Klimawandel-/Anpassung, Nachhaltigkeit und Gesundheit als neue Planungsparameter</li> <li>- Alles Fahrrad oder was?</li> <li>- Digitalisierung, Elektrifizierung, Automatisierung und so weiter?</li> <li>- Auto: Teilen statt Besitzen?</li> <li>- Parken und Pakete ohne Ende?</li> </ul> Referent: Franz Linder, Inhaber Büro re:start mobility, Köln	
2.2	Diskussion und Austausch	
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 1 Einwohnerfragestunde

Herr **Heuchel** erkundigte sich nach der Bauzeit für die Brücke „Wasserkurler Straße“, die seiner Meinung nach mit 3 Monaten viel zu lang angesetzt sei. Die Beeinträchtigung durch weite Umwege sei enorm. Er selbst habe nur eine schleppe Bautätigkeit in der letzten Woche beobachtet.

Herr **Dr. Liedtke** entgegnete, dass diese Anfrage durch die Verwaltung nicht beantwortet werden könne, da die Stadt Kamen weder Bauherr, weder Auftraggeber noch ausführendes Unternehmen sei. Es sei aber davon auszugehen, dass diese Problematik allen Seiten bewusst sei.

Frau **Schulze** ergänzte, dass die Witterung ein Grund für die Verzögerung gewesen sei. Derzeit liege der Verwaltung kein Hinweis vor, dass der Zeitplan der Baumaßnahme nicht eingehalten werden könne. Sie versicherte, dass eine zügige Abwicklung auch im Interesse der Verwaltung liege, um die Beeinträchtigungen für Bürgerinnen und Bürger so kurz wie möglich zu halten.

Herr **Heuchel** berichtete, dass ihm zwischenzeitlich eine Antwort des Ministeriums vorliege, dass die Schilder „Fahrradfahrer frei“ rechtswidrig seien. Er erkundigte sich, weshalb diese noch nicht abgebaut oder verhängt worden seien.

Frau **Schulze** erklärte, dass der Rückbau der Schilder bereits angelaufen sei. Aufgrund der hohen Schilderzahl sei ein entsprechend hoher Zeitaufwand einzuplanen bis die Umsetzung in Gänze abgeschlossen werden könne.

Des Weiteren wies Herr **Heuchel** darauf hin, dass er in der Ratssitzung im Dezember 2022 darauf aufmerksam gemacht habe, dass die Beschilderung der Fußgängerüberwege an den Kreisverkehren nicht korrekt sei.

Diesbezüglich habe Herr Heuchel bereits eine ausführliche schriftliche Rückmeldung erhalten, führte Frau **Schulze** aus.

Daraufhin entgegnete Herr **Heuchel**, diese Antwort nicht erhalten zu haben, so dass Frau **Schulze** eine nochmalige Übermittlung an ihn zusagte. Bei Interesse könne diese Rückmeldung auch den Ausschussmitgliedern zur Verfügung gestellt werden, fügte sie hinzu.

## zu 2      **ZUKUNFT: Stadt-Raum-Mobilität**

### zu 2.1    **Vortrag zu aktuellen verkehrspolitischen Herausforderungen, u.a.:**

- **Aktuelle verkehrspolitische Herausforderungen**
- **Welche Mega-Trends und Entwicklungen prägen die zukünftige Stadt-und Verkehrsplanung?**
- **Klimawandel-/Anpassung, Nachhaltigkeit und Gesundheit als neue Planungsparameter**
- **Alles Fahrrad oder was?**
- **Digitalisierung, Elektrifizierung, Automatisierung und so weiter?**
- **Auto: Teilen statt Besitzen?**
- **Parken und Pakete ohne Ende?**

**Referent: Franz Linder, Inhaber Büro re:start mobility, Köln**

Herr **Kasperidus** begrüßte den Referenten, Herrn Franz Linder.

Es erfolgte eine Kurzvorstellung des Referenten durch Herrn **Breuer**. In diesem Zusammenhang wies Herr Breuer darauf hin, dass Herr Linder im Rahmen seiner Tätigkeit als Eigentümer des Planerbüros Südstadt, Köln und die Kommunikationsagentur P3 sehr erfahren und fachkundig sei und u.a. auch Berater der

AGFS fungiere. In dem heutigen Vortrag ginge es um einen Gesamtblick auf die Frage „Wie muss man Mobilität gestalten, um zukunftsfähig zu sein? Mit welchen gesellschaftlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen ist in Zukunft zu rechnen?“

Herr **Linder** bedankte sich für die Einladung und begrüßte die Anwesenden. Nach dem Verkauf seiner o.g. Büros habe er nunmehr seit eineinhalb Jahren eine intensive Vortrags- und Beratertätigkeit übernommen. In seinem Vortrag werde er eingehen auf Stadtmobilität und gesellschaftliches Leben mit Blick auf die Zukunft. Stadtentwicklung und Mobilität seien gekennzeichnet von den Wechselwirkungen zwischen Menschen und Umfeld. Stadtentwicklung, Mobilität und Klima seien von einem epochalen Wandel geprägt. Eine Transformation, bezogen auf alle Lebensbereiche, habe bereits begonnen. Maßgebliche Themenbereiche seien z. B. Parken, Grün, Infrastruktur, E-Mobilität, Digitalisierung, Maßnahmen zur Klimaanpassung. Kommunen würden in diesem Kontext eine wesentliche Funktion als Entscheider haben. Allein 75 % der Ressourcen würden von und in Städten verbraucht. In Städten würden entstehen 50 % des weltweiten Abfalls und 60 % bis 80 % der weltweiten Treibhausgase würden dort entstehen. Großstädte würden als wesentliche Impulsgeber fungieren. Im Vergleich zu Großstädten könne durch kurze Wege und schnelle Entscheidungen bei Klein- und Mittelstädten der Transformationsprozess aber schneller vorangehen. Nach Darstellung der Mobilitätsentwicklung von 1950 bis heute verdeutlichte er, dass das lineare Prinzip der Mobilitätsentwicklung durch Ressourcenverbrauch, den Klimawandel und die erforderlichen Maßnahmen der Klimaanpassung nunmehr nicht mehr greifen werde. Der Politik komme dabei eine wesentliche Funktion bei der Gestaltung der Zukunft in Bezug auf Mobilität, Verkehr, Gesellschafts- und Stadtentwicklung zu. Er stellte anhand seiner Präsentation unterschiedliche Zukunftsperspektiven vor, ohne diese zu bewerten (Begrifflichkeiten wie z.B. Smart-City, klimafreundliche Stadt, nachhaltige Stadt, Stadt als Lebensraum, wassersensible Stadt, healthy Town, progressive Provinz). Wesentliche Aufgabe, auch der kommunalen Politik, sei es, aus den vielfältigen Handlungsansätzen, Ideen und unterschiedlichen Konzepten eine zukunftsfähige Stadt zu gestalten. Neue Verkehrskonzepte wie Seilbahn, Up-Bus, autonomes Fahren nannte er beispielhaft. Weltweites Thema sei die fahrradfreundliche Stadt, verbunden mit der Schaffung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur. Hier erfülle Kamen bereits eine gewisse Vorbildfunktion als AGFS-Kommune. Im Sinne der nahmobilitätsfreundlichen Stadt sei jedoch auch der Fußverkehr ein wesentliches Thema. Er spreche sich für den Ansatz einer nahmobilitätsfreundlichen Stadt aus. Er plädiere für eine Stadt als Lebens- und Bewegungsraum, als Naturraum, in der ein Großteil der Wege mit dem Rad und zu Fuß erledigt würden.

Des Weiteren erläuterte er die aktuelle Trendbetrachtung indem er die 12 Megatrends (nach Matthias Horx, Frankfurt), die für die nächsten 30 bis 50 Jahre prägend sein sollen, darstellte (Gesundheit, Urbanisierung, Konnektivität, Mobilität, Silver Society, New Work, Globalisierung, Neo-Ökologie, Sicherheit, Individualisierung, Wissenskultur, Gender Shift – Link:

<https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrends/#12-megatrends>). Eine entsprechende Gewichtung in Planungsprozessen sei erforderlich. Diesbezüglich wies er insbesondere auf Aspekte des Klima-, Natur- und Umweltschutz hin. Land und Natur seien die neuen Sehnsuchtsorte als Wohn-, Erholungs- u. Freizeitraum. Es zieht die Leute raus aus den großen Städten. Natur sei ein wichtiger Planungsparameter. Digitalisierung sei vergleichbar mit der Elektrifizierung am Anfang des 19. Jahrhunderts. Sie umfasse alle Lebensbereiche und spiele auch eine wichtige Rolle in der Mobilität. Unter anderem könnte Digitalisierung die Qualität und Taktung der ÖV-Verkehre wesentlich verbessern. Gesundheit verbinde sich eng mit der Fußgänger- und Fahrradfreundlichen Stadt, die zu Bewegung beitragen würde und die Gesundheit fördere (u.a. Herz- und Kreis-

lauferkrankungen nehmen ab, Gehirntätigkeit wird gefördert).

Er informierte über den Status Quo der Verkehrsmittel (z. B. über 64 Mio. Kraftfahrzeuge, davon 48,5 Mio. Autos, seit 10 Jahren eklatant steigende Zahl von Wohnmobilen, Roller, E-Skooter, 4 Mio. Rollatoren, Zunahme von Kurier- u. Paketsendungen, 82 Mio. Fahrräder, 8,5 Mio. E-Bikes).

Das Auto sei immer noch ein etabliertes Verkehrsmittel (70 % wollen nicht darauf verzichten, Autobestand soll bis 2030 noch um 10 % steigen). In diesem Zusammenhang empfehle er die Lektüre „Der Spiegel“, Ausgabe Nr. 9 / 2023 vom 25.02.2023, „Kulturkampf ums Auto“.

Deutschland sei ein Volk der Pendler. Bei rd. 50 % der Pendler liege die Entfernung unter 10 km. Dies rechtfertige den Ausbau der Fahrradinfrastruktur, insbesondere auch Stadtumlandradwege, Expresstrassen und Radschnellwege. Dieses stelle ein großes Potenzial für klimafreundliche Mobilität, den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad oder E-Bike, dar. Wenn dies gelinge könnte dies u.a. zur Abnahme der Feinstaubbelastung, des Park-Such-Verkehres, Abnahme der CO<sub>2</sub>-Belastung und einer Förderung der Gesundheit durch Bewegung führen. Als weiteres Problem nannte er den Warentransport in und aus Städten. Der Lastentransport mit Lastenrädern liege aktuell bei der sog. „letzten Meile“ unter 20 %. Hieraus ergibt sich Handlungsbedarf. Beispielhaft nannte er Hamburg, das momentan ein unterirdisches Transportsystem für Lasten erprobt.

Er wies auf das Thema Mikromobilität hin (u.a. mit Elektrorädern, E-Scootern, Leihrädern, E-Rollern, Sharing-Systemen).

Insgesamt werde die Mobilität weiterhin durch das Auto mitgeprägt. Nur der Verbrenner sei als Auslaufmodell zu betrachten. Problematisch zu sehen sei in diesem Zusammenhang auch der Flächenverbrauch durch Parkplätze. Zielführend sei es, einen Umschwung im Mobilitätsverhalten herbeizuführen (z.B. vermehrte Nutzung von E-Bikes, Car-Sharing und Auto-Abo). Dafür seien Maßnahmen erforderlich, wie z.B. Schaffung einer qualifizierten Infrastruktur für die Nahmobilität (Radwege, Gehwege), Verbesserung des ÖPNV-Angebots. Leitthemen für die Stadtentwicklung der Zukunft seien „Grüne Stadt“, „Nachhaltige Stadt“. Beispielhaft zeigte und erläuterte er Fotos aus Singapur, Hamburg, Mönchengladbach, Zingst. Es seien Leitlinien für eine neue Architektur zu entwickeln (Vertikales Bauen, neue Bauformen – vertikales Bauen, Kreislaufprinzip, recycelte Baustoffe). Insbesondere sei auch die Schaffung von „Grüner Infrastruktur“ ein wesentliches Thema mit Blick auf Klimaanpassung, Biodiversität, Schwammstadt. Der Wirkungszusammenhang Mensch – Umwelt sei bedeutend. Nachhaltiges Verhalten sei erforderlich. Beim gewohnheitsgeprägten Mobilitätsverhalten sei ein Umdenken erforderlich. Das Mobilitätsverhalten sei ein wesentlicher Bestandteil für die Erreichung einer nachhaltigen und klimaneutralen Stadtentwicklung. Verhaltensveränderungen und der Weg zu einer Naturstadt beinhalte viele Themen und Herausforderungen, insbesondere auch für die Kommunalpolitik, wie Flächenentsiegelung, einladende und großzügige Infrastruktur Nahmobilität, Verbindung Grün und Wasser für ein gutes Stadtklima, Straßenraum neu planen mit Blick auf Rad- u. Fußwege, Neuordnung des Parkraumes, Parken in Quartiersanlagen, Nutzung von Wirtschaftswegen für Radfahrer, Schaffung einer Blau-Grünen-Infrastruktur, neue Konzeptionierung des ÖPNV (Qualität u. Komfort), und vieles mehr. Grundsätzlich solle ein ganzheitlicher Ansatz gewählt werden, der alle Generationen einbeziehe, insbesondere die, die unsere Zukunftsgesellschaft heute abbilden, unsere Kinder und Jugendlichen (beispielhaft nannte er die Schulwerkstatt Grevenbroich). Schlussendlich gehe es um die Frage: „In welcher Welt wollen wir leben?!“

*Weitergehende Informationen und Literaturempfehlungen sind der Anlage zu TOP 2.1 dieser Niederschrift zu entnehmen.*

## zu 2.2 Diskussion und Austausch

Herr **Kasperidus** eröffnete die Diskussion.

Für die SPD-Fraktion bedankte sich Herr **Aschhoff** für den sehr anschaulichen Vortrag bei Herrn Linder. Im Nachhinein würden sich sicherlich noch zahlreiche Anregungen und Themen daraus ergeben. So sei der Ansatz aus Zingst, das Parken im öffentlichen Raum durch die Anpflanzung von Hecken zu beschränken, eine gute Idee.

Der hervorragende Vortrag von Herrn Linder zeige auch die Aufgaben auf, die auf kommunaler Ebene anfallen würden, sagte Herr **Dr. Liedtke**. Er regte eine weitere Einladung von Herrn Linder zu detaillierten Fragestellungen an.

Herr **Helmken** war von der Tiefe des Vortrags zu den Themenbereichen „neue Mobilität“, Gesundheit, Lebensqualität, Mobilitätsumdenken beeindruckt. Es habe ihn überrascht, dass der Umgang mit der 3. Dimension nur unwesentlich beachtet worden sei. Auch der ökonomische Aspekt sei nicht weiter erläutert worden.

Herr **Linder** ergänzte, dass sich bereits viele Startups mit der Nutzung der 3. Dimension auseinandersetzen würden. Es gäbe aber auch Kritik seitens der Biologen, den Luftraum verstärkt zu nutzen. Das Ökosystem Luft könne stark beeinträchtigt werden. Dies sei nicht zielführend. Darüber hinaus werde das elitäre „Lufttaxi“ nicht ansatzweise die Dimensionen des ÖPNV erreichen können und stets ein Nischenprodukt sei. Darüber hinaus seien auch andere Systeme denkbar, z.B. Wassertaxis, Seilbahnen und autonome Sammeltaxen.

Herr **Nickel** erklärte, dass der Vortrag verdeutlicht habe, dass ein Umdenken im Mobilitätsverhalten stattfinden müsse. Eine Verbesserung im SPNV u. ÖPNV sei dringend erforderlich. In der Metropole Ruhr fehle es zudem noch an Mobilitätsangeboten wie z.B. das MOIA in Hamburg.

Von Herrn Linder sei eine Pluralität von Optionen aufgezeigt worden, die die gesellschaftlichen Meinungen berücksichtige, so Herr **Borosch**. Ein Orientierungsrahmen mit Leitfaden und Checkpunkten sei gegeben worden. In der Kürze der Zeit sei es leider nicht möglich gewesen, detailliert auf die Gestaltung des Transformationsprozesses, mögliche Beteiligungsverfahren, Anstoß und Umgang mit unpopulären Entscheidungsprozessen, demokratische Entscheidungsverfahren, Kriterien im politischen und verwaltungsmäßigen Handeln einzugehen. Hierzu sehe er noch Informations- und Diskussionsbedarfe.

In seinem Vortrag habe Herr Linder von einer bedarfsgerechten Nutzung des Autos, einem zukünftigen Weggang vom Besitz hin zur Benutzung, referiert, fasste Herr **Kissing** zusammen. Zudem würden Lastenräder und Mikromobilität als Ergänzung zum motorisierten Verkehr zur Verfügung stehen. Er erkundigte sich nach Herrn Linders Einschätzung über die Dauer dieses Umdenkungsprozesses.

Auch ihn hätten die Zahlen im Spiegel-Artikel über die Verbundenheit der Deutschen zum Auto überrascht, erklärte Herr **Linder**. Statistisch sei derzeit eine Verkehrswende nicht absehbar. Die lineare Entwicklung, geprägt vom Fortschrittsversprechen, dem Glauben an eine bessere Zukunft sei ins Stocken geraten. Dies habe zu Verunsicherungen in der Gesellschaft beigetragen. Es sei heute die große Aufgabe der Politik, gemeinsam mit allen Menschen aus unterschiedlichsten Lebensmodellen einen Konsens herbeizuführen und ein Umdenken zu erreichen.

Frau **Schneider** erkundigte sich, ob autonomes Fahren sich auch im ländlichen Raum realisieren lassen könne. Sie stimmte Herrn Linder zu, dass Mobilitätsverhalten eine Gewohnheit sei, die es zu durchbrechen gelte. Eine artenreiche Bepflanzung im Bereich von Kreisverkehrsplätzen sei sehr sinnvoll. Zudem sollte bei der Entwicklung von Wohngebieten auch der Faktor Mobilität mitbetrachtet werden.

Autonomes Fahren sei neben anderen Optionen (Autobahn) insbesondere für den ländlichen, dünn besiedelten Raum, eine Chance für eine neue Mobilität, führte Herr **Linder** aus. Er bestätigte, dass das Mobilitätsverhalten stark von Gewohnheiten geprägt sei und es Menschen schwerfallen würde, sich zu verändern. Aber, das Angebot präge die Mobilität. Hier sei es Aufgabe der Politik, neue Präferenzen zu schaffen. Beispielhaft nannte er eine Umgestaltung des Straßen- und Parkraumes, neue und komfortable Angebote für den Fuß- und Radverkehr. Mit der Fahrradstadt laufe es sehr gut, aber der Fußverkehr würde ein noch größeres Potenzial darstellen. Leider laufe dies bei der AGFS nur am Rande.

Herr **Kobus** bedankte sich für den Vortrag. Der Radverkehr habe in den letzten Jahren einen deutlichen Zuwachs erhalten. Grund sei auch die vermehrte Anschaffung von e-Bikes, die auch eine größere Reichweite haben würden. Hier sei durch die Politik mutiges und konsequentes Handeln gefordert. Neue Verkehrsachsen seien in der Stadt und in den Nebenzentren aufzubauen. Er erkundigte sich, welche Möglichkeiten eine Kommune habe, die Planung der Radschnellwege voranzubringen.

Zum einen sei die Anlage von Achsen durch den Flächenbedarf nicht überall möglich, zum anderen bestehe Bedarf an Expressradrouten, um das Angebot und damit die Nutzung des Rades voranzubringen, antwortete Herr **Linder**. Mit dem e-Bike sei es möglich, längere Strecken in kürzerer Zeit zurückzulegen. Kurzfristig fördern lasse sich diese Mobilitätsart z.B. durch die Einräumung von Bevorrechtigungen bei Ampelanlagen, die Nutzung von Wirtschaftswegen als schnelle und komfortable Verbindung. Der Radschnellweg 1 (RS1) komme nur schleppend voran. Heute seien erst 12 km von 100 km fertiggestellt. Zudem sei der RS 1 mit einer Breite von 4 m s. E. viel zu schmal.

Sodann erkundigte sich Herr **Kobus** nach dem Sachstand zum RS1.

Herr **Dr. Liedtke** erläuterte, dass beim RS1 das Planungsrecht für Landstraßen gelte. Dies sei viel zu langwierig und komplex, so dass er eine Realisierung des RS1 in dieser Wahlperiode nicht erwarte. So sei z.B. der Klöcknerbahnweg als Route nach der TÖB-Beteiligung als zu wertvoll für Natur und Umwelt angesehen worden, so dass eine Alternativroute über die Kastanienallee vorgeschlagen worden sei. Dies werde die Verwaltung so nicht akzeptieren. Er kündigte an, dass hierzu absehbar Gespräche mit dem Landesbetrieb geführt werden sollen. Die Ergebnisse würden den Ausschuss wieder erreichen.

In Bezug auf den Transformationsprozess war Herr **Madeja** der Auffassung, dass dieser heute mit einem höheren Tempo ablaufen können, da es mehr Möglichkeiten gebe.

Herr **Kasperidus** verdeutlichte, dass sich die Radverkehre in den letzten 20 bis 30 Jahren wesentlich verändert hätten. Viele Ideen würden auch in der Bevölkerung diskutiert. Viele Überlegungen würden jedoch von den Menschen nicht angenommen. Hier sei eine realistische Betrachtung erforderlich.



Qualitätsverbesserung sei das eine, die Durchsetzung eines Veränderungsprozesses das andere. Er fragte nach der Einschätzung von Herrn Linder.

Dazu führte Herr **Linder** aus, dass sich mittlerweile das Denken geändert habe, das Handeln aber weniger. Ausgelöst durch Ereignisse wie Starkregen und Dürre seien die Erfordernisse zu klimafreundlichen Verhalten in das Denken eingezogen. Eine grundlegende Verhaltensänderung sei jedoch noch nicht angekommen. Er stimmte Herrn **Dr. Liedtke** zu, dass das Verfahren zur Realisierung des RS1 durch die Anwendung der Bestimmungen für Landesstraßen als überreguliert anzusehen sei. Für die Realisierung des RS1 würde er einen Zeitraum von 5 bis 7 Jahren ansetzen. Um den Transformationsprozess voranzubringen, sei unbedingt eine Beschleunigung erforderlich.

Herr **Kissing** stimmte den Ausführungen seiner Vorredner zum RS1 zu. Auch seiner Meinung nach sei eine Entbürokratisierung und eine Verkürzung der Genehmigungszeiträume dringend erforderlich, um die Nahmobilität zu fördern. Er wies auf das Vorhaben der Neugestaltung des Marktes hin. In das Konzept sollten auch Aspekte wie Fahrradfreundlichkeit, Steigerung der Aufenthaltsqualitäten, Stadtklimaaspekte mit Grün und Wasser, Parken in der Innenstadt oder die Neuordnung des Straßenraums (ggf. Sperrung der Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr) einbezogen werden. Hier sehe er viele Diskussionspunkte.

Die Meinungsbildung solle in den Fraktionen weiter fortgesetzt werden, empfahl Herr **Kasperidus**. Eine weitere Diskussion dieser vielfältigen Thematik würde den Sitzungsrahmen sprengen.

Herr **Nickel** wies auf die Notwendigkeit hin, dass die Bürgerinnen und Bürger in die Prozessgestaltung unbedingt einzubeziehen seien.

Der Bau der neuen Fahrradabstellanlagen sei eine positive Entwicklung, die den Komfort deutlich erhöhen würden. Beim Fahrradparkhaus in Methler sei aber der Chip in Kamen-Mitte bei der Radstation abzuholen. Er bat um Prüfung, ob für Methler eine andere Bereitstellung des Chips möglich sei.

Mit Blick auf die nächsten Sitzungen wies Herr **Dr. Liedtke** darauf hin, dass sich die Stadt derzeit in wesentlichen Planungsprozessen befinde. Er nannte die Fortschreibung des Klimaschutz- und Nahmobilitätskonzeptes mit entsprechenden Beteiligungsverfahren. Er wies auf das Ergebnis des Klimatests des ADFC hin, wo Kamen den Platz 36 von 447 Städten einnehme. Es würden noch zahlreiche Aufgaben in der Zukunft anstehen. So plane die Verwaltung z.B. Vorrangrouten Städt. Gymnasium - Markt - Bahnhofstraße, Buschweg – Borsigstraße – Dortmunder Allee. In diesem Zusammenhang gebe es Überlegungen, die Bahnhofstraße als Einrichtungsverkehr für Kfz auszuweisen und die Stärkung der Fahrradstraße zu erreichen. Mitunter sei dies eine mutige Entscheidung, bei der Politik, Bürgerinnen und Bürger mit einbezogen werden sollen.

Neben dem Mobilitätsthema seien auch Themen wie z.B. die Entsiegelung von Flächen im Rahmen des Städtebaus mit zu berücksichtigen, ergänzte Herr **Kasperidus**.

Abschließend erklärte Herr **Linder**, dass er die Präsentation nicht zur Verfügung stellen werde. In seinem Schlusswort rief er dazu auf, des Weg hin zu einer grünen, schönen und ästhetischen Stadt zu beschreiten. Wohlstandsverluste werde es geben. Insofern empfahl er, das Moderationsverfahren von den Problemstellungen abhängig zu machen. Zukunft und Mobilität seien positiv zu gestalten.

Herr **Dr. Liedtke** dankte Herrn Linder für den Vortrag. Er würde es begrüßen, wenn Herr Linder zu weiteren Thematiken referieren könnte.

Auch Herr **Kasperidus** bedankte sich bei Herrn Linder.

## zu 3 **Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen**

### **3.1 Mitteilungen der Verwaltung**

Es wurden keine Mitteilungen der Verwaltung gegeben.

### **3.2 Anfragen**

Herr **Eckhardt** bat um Mitteilung, inwieweit nach Einführung von Tempo 30 auf der Lindenallee sich der Verkehr zur Autobahn auf die Straße Am langen Kamp verlagert habe und ob dort nicht auch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 angebracht sei.

Frau **Schulze** wies unter Hinweis auf die erst kürzlich erfolgte Beschilderung auf der Lindenallee sowie die Straßenbaulast des Kreises auf die insoweit eingeschränkten Möglichkeiten der Stadt Kamen hin und erklärte, dass die Situation weiterhin bezüglich der Geschwindigkeiten und Belastungen auf der Straße Am langen Kamp beobachtet werde und ggf. Maßnahmen ergriffen werden.

Frau **Schneider** bat um Angaben zum Sachstand hinsichtlich des bereits angekündigten Umbaus des Radwegenetzes im Bereich der Kreuzung Unnaer Straße/Schattweg/Kamen Karree (IKEA-Kreuzung).

Herr **Breuer** erläuterte kurz die bereits erfolgten und noch erforderlichen Planungs- und Abstimmungsschritte. Derzeit erfolge die Kostenschätzung mit anschließender Kostenvereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW. Danach könne die Ausschreibung der Baumaßnahme erfolgen. Ob in diesem Jahr noch ein Baustart erfolgen könne, sei jedoch nicht abzuschätzen.

Herr **Helmken** erkundigte sich nach dem Stand der Planung hinsichtlich des früheren „Malibu“-Bereichs.

Herr Dr. **Liedtke** teilte hierzu mit, dass es ganz aktuell einen Planungsentwurf gäbe, der mit der Denkmalbehörde, den Eigentümern und den Investoren abgestimmt sei. Diese sehe die Schaffung geförderten Wohnraumes in einer sehr zentralen Lage der Stadt vor. Mit einem Bauantrag sei in der 2.Jahreshälfte zu rechnen.

Herr **Kissing** bat um Prüfung, ob vor dem Severinshaus kurzzeitigen Parken (bis zu 15 min) zugelassen werden könnte, um Angehörige zu den dort ansässigen Praxen begleiten zu können.

Frau **Schulze** sagte eine Prüfung der Anfrage zu, wies jedoch auf die Notwendigkeit und Praxisnähe einer Überprüfbarkeit hin.

In diesem Zusammenhang bat Herr **Wilhelm**, die enge Zufahrt zum Severinshaus gemeinsam mit der UKBS als Eigentümerin breiter zu gestalten, da diese Enge viele Besucher des Severinshauses davon abhalte, das Parkhaus zu nutzen.

Herr **Kobus** fragte unter Hinweis auf die im Kamen Karree eröffneten Ladeparks nach den konkreten Vor- und Nachteilen dieser für die Kommune selbst.

Hierzu entgegnete Herr Dr. **Liedtke**, dass Ladeparks mit herkömmlichen Tankstellen zu vergleichen seien, die in der Nähe des Kamener Kreuzes durchaus als Erweiterung des bestehenden Tankstellennetzes zu sehen seien.

Herr **Borosch** regte an, an den Kreisverkehren im Verlauf der Westicker Straße die Vorrangregelungen für Radfahrer zu verbessern.  
Hierzu sagte Frau **Schulze** eine Prüfung zu.

Herr **Eckhardt** wies unter Hinweis auf die Anregung des Herrn Kissing auf die planerischen Konzepte des Platzes vor dem Severinshaus hin und bat um Auskunft, ob diese weiterhin Geltung hätten.  
Hierzu erklärte Herr Dr. **Liedtke**, dass bei der bereits zugesandten Prüfung auch diese Aspekte Berücksichtigung fänden.

## **B. Nichtöffentlicher Teil**

### **zu 1 Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen**

Es ergaben sich keine Mitteilungen der Verwaltung. Anfragen wurden nicht gestellt.

### **zu 2 Veröffentlichung von Tagesordnungspunkten der nichtöffentlichen Sitzung**

entfällt

Herr **Kasperidus** schloss die Sitzung um 20.30 Uhr.

gez. Kasperidus  
Vorsitzender Mobilitäts- und  
Straßenverkehrsausschuss

gez. Dörmann  
Schriftführerin

gez. Kissing  
Vorsitzender Planungs- und  
Stadtentwicklungsausschuss

gez. Breuer  
Schriftführer