

Niederschrift

über die	2. Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsausschusses
Tag:	06.05.2025
Dauer:	18:00 Uhr - 19:19 Uhr
Ort:	im Sitzungssaal I des Rathauses

Anwesend:

SPD

Herr Denis Aschhoff
Herr Peter Holtmann
Herr Jan Isert
Frau Renate Jung
Herr Klaus Kasperidus
Herr Martin Köhler
Frau Elena Liedtke
Herr Lucas Sklorz
Herr Theodor Wältermann

CDU

Herr Michael Bierhoff
Herr Kim Christopher Bock
Herr Rainer Fuhrmann
Herr Marco Korte
Herr Carsten Schriefer
Herr Martin Wilhelm

Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Herr Marian-Rouven Madeja
Herr Stefan Rath

DIE LINKE / GAL

Frau Jana Bornemann

WG Kamen

Herr Martin Seidlitz

FDP

Herr Fabian Gulcz

Sachverständige gem. Beschluss des Mobilitäts- Verkehrsausschusses

Herr Marc Westerhoff

Verwaltung

Herr Matthias Breuer
Frau Sylwia Bugiel-Lake
Marina Dörmann
Christine Lewald
Frau Hanna Schulze

Gäste

Herr Johannes, Planersocietät Dortmund Pickert

Entschuldigt fehlten

Frau Ramona Bornemann
Herr Joachim Eckardt
Herr Heinrich Kissing
Herr Timon Lütchen
Herr Dirk Preker
Frau Anke Schneider
Herr Luca Wittky
Herr Dietmar Wünnemann

Auf die in der Niederschrift hingewiesenen Präsentationen aus der Sitzung vom 06.05.2025 kann über das Ratsinformationssystem zugegriffen werden.

Der Vorsitzende Herr **Kasperidus** eröffnete die form- und fristgerecht einberufene Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsausschusses, begrüßte die Anwesenden und stellte die Beschlussfähigkeit fest. Änderungen an der Tagesordnung ergaben sich nicht.

Seitens des Gremiums gab es keine Einwände, zur Vereinfachung der Protokollierung die Sitzung aufzuzeichnen.

Tagesordnung

A. Öffentlicher Teil

TOP	Bezeichnung	Vorlage
1	Einwohnerfragestunde	
2	Erstellung eines nachhaltigen integrierten Gesamtverkehrsplans (Sustainable Urban Mobilityplan – SUMP) für die Stadt Kamen hier: Vorstellung Projektablauf durch das beauftragte Planungsbüro Planersocietät, Dortmund hier: Bericht der Verwaltung	
3	Aktuelle Baumaßnahmen hier: Bericht der Verwaltung	
4	Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen	

B. Nichtöffentlicher Teil

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

A. Öffentlicher Teil

Zu TOP 1

Einwohnerfragestunde

Herr **Goßmann**, wohnhaft in der Massener Straße 6 in Kamen Methler, erinnerte an seine Anfrage aus dem MuV vom 26.11.2024 und übergab diese nunmehr in schriftlicher Form mit dem Angebot zu einer Teilnahme an einem Ortstermin an Frau **Schulze**.

Herr **Heuchel**, wohnhaft in Wasserkurl, regte zunächst an, die Vorfahrtsregelung an der Einmündung Buschweg auf die Südkamener Straße zu ändern und die Vorfahrt auf der Südkamener Straße aufzuheben, da diese nach dem Bau der Südkamener Spange erheblich an Verkehrsbedeutung verloren habe.

Weiterhin gab er den Hinweis, dass in der Königstraße auf Höhe des ehemaligen Bahnübergangs bzw. auf Höhe der Einmündung Mühlenstraße keinerlei Beschilderung am Ende des Fußweges vorhanden sei. Er regte daher die Aufstellung der Verkehrszeichen „Radweg Ende“ und „Achtung Radfahrer kreuzen“, wie in Gegenrichtung vorhanden, an.

Ferner beanstandete er in der Straße An der Körne die Beschilderung des Verkehrszeichens „Sackgasse“, mit der Begründung, dass es sich um eine Ringstraße handelt. Er regte an, das Verkehrszeichen alternativ in die Straße „Schmiedeweg“ zu versetzen. Zuletzt war in den Schmiedeweg ein im Rahmen von Schienenersatzverkehr eingesetzter Gelenkbus bis in den Wendehammer eingefahren und benötigte mindestens ½ Stunde, um diesen wieder zu verlassen, was u. a. zu einer erheblichen Lärmbelastigung geführt hatte. Frau **Schulze** sagte eine Prüfung zu.

Überdies regte Herr **Heuchel** unter Vorlage einer Skizze die Verlängerung des sich auf der Wasserkurler Straße gegenüber der Einmündung Ahornweg bereits befindlichen Haltverbotes um weitere 10 Meter in nördliche Richtung an, sodass die derzeit durch die parkenden Fahrzeuge am rechten Fahrbahnrand in Kombination mit der gegenüber markierten Sperrfläche (Höhe Tankstelle) entstehende Engstelle, welche zu unnötigen Staus führe, beseitigt werde.

Auf Anfrage von Frau **Schulze** stellte Herr **Heuchel** seine Skizze zur Verfügung.

Weiter bewertete er im Stadtgebiet die Beschilderung an Kreisverkehrsanlagen mit Fußgängerüberwegen als unzureichend. Entsprechend der Verwaltungsvorschrift zu Straßenverkehrsordnung sei an Fußgängerüberwegen mit Zeichen 350 auf diese hinzuweisen; in wartepflichtigen Zufahrten sei dies entbehrlich.

Folglich müsse an den Kreisverkehrausfahrten dieses Verkehrszeichen beschildert werden.

Zuletzt fragte er an, ob es sinnvoll wäre, im Stadtzentrum sämtliche vorfahrtsregelnde Verkehrszeichen durch die „Rechts-vor-links-Regel“ zu ersetzen, um den Verkehrsfluss zu beruhigen. Daneben verwies er auf eine Kostenersparnis durch den Wegfall der vorfahrtregelnden Beschilderung.

Herr **Kasperidus** bedankte sich für die Eingaben und sagte eine Prüfung zu.

Zu TOP 2

Erstellung eines nachhaltigen integrierten Gesamtverkehrsplans (Sustainable Urban Mobilityplan – SUMP) für die Stadt Kamen

hier: Vorstellung Projektablauf durch das beauftragte Planungsbüro Planersocietät, Dortmund

hier: Bericht der Verwaltung

Herr **Pickert** gab Informationen zum Projekt SUMP und dessen Ablauf. Die detaillierten Informationen sind der Präsentation zu entnehmen.

Herr **Kasperidus** bedankte sich für die Präsentation und eröffnete den Frageteil.

Herr **Fuhrmann** erklärte, dass sich ihm durch den sehr theoretischen Vortrag die Wirksamkeit bzw. die Konsequenz des Gutachtens für die Stadt Kamen nicht ganz erschlossen habe. Er begrüßte eine visuelle Darstellung, wie sich dieses z. B. auf die Nahmobilität oder die Umwelt auswirke.

Herr **Breuer** erläuterte, dass die bereits erstellten Konzepte nur eine sektorale Betrachtung darstellen. Durch das SUMP werden diese nicht nur integriert betrachtet, sondern bringen darüber hinaus neue Blickwinkel, da das Projekt auch Nachhaltigkeit beinhaltet.

Auch wird z. B. der Nahverkehrsplan nochmals kritisch beleuchtet.

Durch eine Gesamtbetrachtung wird aufgezeigt, wo Lücken entstehen und wie diese gefüllt werden können. Die Hoffnung ist daher, dass die Stadt Kamen am Ende besser dasteht bzw. Mithilfe des Projektes nachhaltigere Entwicklungsszenarien für den Verkehr haben wird.

Herr **Pickert** legte zur Verdeutlichung der angefragten Ziele dar, dass bereits bei den für Kamen durch das Planungsbüro erstellten Verkehrskonzepten diese im Wesentlichen an Punkte gekommen sind, welche eine strategische Zielsetzung voraussetzen. Er zeigte hierzu auf, dass in Kamen relativ viel Kfz-Verkehr, große Straßen (darunter eine Bundesstraße die im Wesentlichen durch das Stadtzentrum verläuft) und relativ viele parkende Autos vorhanden seien. Um nunmehr etwas für den Fuß-/ Radverkehr tun zu können, muss in den Bereich des Kfz- Verkehrs eingegriffen werden, da der vorhandene Platz nicht vermehrbar ist (begrenzte Ressource). Solche Eingriffe könnten z. B. breitere Gehwege oder längere Ampelzeiten für den Fußverkehr sein. Der Kfz-Verkehr soll hierbei jedoch nicht verdrängt, sondern vielmehr eine Chancengleichheit hergestellt werden.

Als weiteres Thema benannte er die relativ großen Gewerbegebiete in Kamen, deren Erschließung während der Randzeiten des ÖPVN für nichtmotorisierte Arbeitnehmer als strategische Frage zu behandeln sei.

Abschließend erklärte er, dass die Themen aus den einzelnen Konzepten bekannt sind und man jetzt im Prinzip die strategischen Fragen im Rahmen der politischen Zielsetzung anpacken muss. Aufgrund der bevorstehenden Kommunalwahl sei derzeit noch keine Aussage möglich, wie das Ergebnis konkret aussehen wird, da hier die strategische Ausrichtung der Politik als wichtiger Bestandteil noch nicht bekannt ist. Wichtig sei hier ein möglichst konsensuales Ergebnis.

Herr **Aschoff** bedankte sich für die Projektvorstellung und befürwortete die Zusammenführung der Konzepte. Für die bereits angesprochene Anbindung der Logistikstandorte wünschte er sich eine strategische Zielsetzung, welche zugleich auch die umliegenden Gemeinden berücksichtigt. Weiter bedauerte er, dass trotz der Investitionen in Fahrradwege das Radverkehrsaufkommen nicht nennenswert größer geworden ist; ebensowenig der Wechsel auf den öffentlichen Personennahverkehr. Er erwarte gespannt das Ergebnis Mitte 2026, um zukünftig auf dieser Grundlage die beste Entscheidung für die Stadt treffen zu können.

Auf die Frage von Herrn **Kasperidus** bestätigte Herr **Breuer**, dass das vorherige Gesamtkonzept für alle Verkehrsarten (Verkehrsentwicklungsplan) aus dem Jahr 1992 stammt. Neben der Hoffnung, dass die künftigen Ideen des neuen Konzeptes ebenso umgesetzt werden, wie die aus dem alten Konzept in den letzten Jahrzehnten, erfragte Herr **Kasperidus** weiter, inwiefern dieses kleinteilige Aspekte wie z. B. den zuvor angefragten Abbau von Verkehrszeichen im Stadtzentrum beinhalte. Zuletzt fragte er an, in welchem Umfang die Betrachtungsweisen und Ziele aus der Politik eingebunden werden.

Herr **Pickert** bestätigte, dass die Einbindung von Impulsen aus Politik sowie eine Öffentlichkeitsbeteiligung wesentliche Merkmale des Projektes SUMP sind. Die eingangs gestellten Fragen nach einer weniger verkehrsgeregelten Innenstadt oder nach einer Tempobegrenzung würden beispielsweise in der dritten Phase (Maßnahmenentwicklung) als Thema mit aufgenommen und aus fachlicher Sicht betrachtet und geprüft werden.

Herr **Bierhoff** erkundigte sich, was bei den Definitionen der Ziele zur Gestaltung einer realistischen zukünftigen Entwicklung berücksichtigt werde. Er fragte außerdem, wie Berufs- und Freizeitmobilität sinnvoll zusammengebracht werden können, sodass kein Konfliktpotenzial entsteht. Daneben erkundigte er sich, ob neue Straßenbeläge ins Auge gefasst werden bzw. ob bereits in der Planungsphase die Entwicklung von Verkehrsbelastungen hinsichtlich der Lebensdauer von Straßen sowie erforderlicher Sanierungsmaßnahmen berücksichtigt werde. Überdies bat er um Mitteilung, ob gegebenenfalls ein Zeitrahmen für die Umsetzung der Projekte, die jetzt entwickelt werden, festgelegt wurde. Zuletzt erkundigte er sich nach den Kosten.

Herr **Breuer** erklärte, die Skepsis, ob das alles auf die Zukunft trägt, ein wenig zu verstehen. Demgegenüber veranschaulichte er an dem zuvor bereits erwähnten Verkehrsentwicklungsplan jedoch Beispiele erfolgreicher Umsetzungen der damaligen Ziele (Förderung von Fußgänger- und Radverkehr, Stadtbussystem) und befand daher ein solches Entwicklungsprojekt in vielerlei Hinsicht als sehr hilfreich.

Hinsichtlich der Detailfragen erklärte er weiter, dass die Stadt Kamen und das Planungsbüro in die Analysephase, welche der erste Schritt bei der Erstellung des nachhaltigen Mobilitätskonzepts ist, eingetreten sind. Hierbei geht es im ersten Schritt um die Bestandsaufnahme und Analyse der aktuellen Mobilitätssituation (z. B. Austausch von Unterlagen, Begehungstermine). Es wird also zunächst geschaut werden, in welche Richtungen es in Kamen gehen muss. Natürlich werde hier der Zustand von Straßen oder die Oberflächen von Radwegen Thema sein. Wenn die Stadt und das Planungsbüro eine gemeinsame Richtung gefunden haben, erfolgt die Beteiligung der Politik und der Bürgerschaft, sodass diese, wie von Herrn Pickert bereits dargelegt, den Prozess mitsteuern.

Anschließend wies Herr **Pickert** darauf hin, dass Verkehrsplanung grundsätzlich eine Angebotsplanung ist; d. h., wenn Angebote geschaffen werden (z. B. Anlage eines Fußgängerüberweges), folgt in der Regel auch der Verkehr.

Durch das Projekt habe auch die Politik ein Steuerungsmittel in der Hand.

Er erklärte daher, wenig Bedenken zu haben, hier gemeinsam positiv in die Zukunft zu planen und auch positive Wirkung haben zu können. Am Beispiel der Verkehrsprognosen des Ministeriums, wonach zukünftig insbesondere der LKW-Verkehr ansteigen wird, stellte er

dar, wie wichtig der politische Impuls hinsichtlich der Frage, in welche Richtung hier ein Ziel definiert werden könnte (Befürwortung oder Gegensteuern), sein kann.

Auf Anfrage des Herrn **Sklorz** nach Best Practices Beispielen, stellte Herr Pickert das Konzept "Summer Street" (Sommerstraßen) vor, wobei Straßen tageweise für den Kfz-Verkehr gesperrt werden, um sie für Fußgänger und Radfahrer zugänglich zu machen.

Als weiteres Beispiel führte er die temporäre Umwandlung von Parkplätzen in den Sommermonaten an (Aufstellung von Fahrradbügeln oder als Erweiterung für die Außengastronomie).

Weiter stellte er fest, dass für den Radverkehr in Kamen schon relativ viel gemacht worden ist. Die neue Oberfläche des Eilater Weg sei ein gutes Beispiel; ebenso die Verknüpfungen am Bahnhof (Multimodalität, Intermodalität).

Auch zeigte er Beispiele für den PKW-Verkehr auf, wie z.B. eine erhebliche Lärminderung an einer Hauptzufahrtstraße in Dortmund durch die Kombination einer Temporeduzierung auf 30 km/h und dem Einbau von Flüsterasphalt.

Ein weiteres Beispiel war die Untertunnelung einer Hauptverkehrsstraße in Düsseldorf.

In Kamen könnte geschaut werden, wie man gegebenenfalls die Hochstraße stadtvträglicher gestalten kann.

Abschließend erklärte er, dass es eine Menge guter Beispiele gibt, die auch auf Kamen übertragen werden können.

Herr **Fuhrmann** wertschätzte die erhellende Diskussion und sei nunmehr auf das Ergebnis des Projektes gespannt. Letztlich hoffe er, in künftigen Fachausschüssen noch öfter von dem Projekt zu hören.

Herr **Kasperidus** bedankte sich abschließend für die Diskussion und insbesondere für die Darstellung der Best Practices Beispiele.

Zu TOP 3

Aktuelle Baumaßnahmen
hier: Bericht der Verwaltung

Frau **Dörmann** stellte anhand der beigefügten Präsentation die geplanten und bereits laufenden Straßenbaumaßnahmen sowie – soweit bereits bekannt – die Verkehrsführung während der Baumaßnahmen vor.

Es ergaben sich keine Wortmeldungen.

Zu TOP 4

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

Herr **Breuer** informierte zu den im Februar eingerichteten Dauerzählstellen für den Radverkehr an der Klöcknerbahntrasse, des Radweges an der Gießlerstraße sowie am Sesekeradweg darüber, dass die hierdurch erhobenen Zahlen in Kürze über die Homepage der Stadt Kamen für die Öffentlichkeit unter dem folgenden Link verfügbar sein werden.

<https://stadt-kamen.eco-counter.com/>

Weiter stellte er anhand der beigefügten Präsentation erste Entwicklungen der Radfahrerzahlen für die drei Bereiche vor, wonach das Radverkehrsaufkommen am Sesekeradweg und der Klöcknerbahntrasse insbesondere an den Wochenenden hoch sei.

An einigen Tagen wurden hier Werte von 500- 1000 Radfahrten binnen 24 Stunden registriert. In der Gießlerstraße hingegen wurde eine Radfahrerspitze in den Morgenstunden (4 bis 6 Uhr) in Fahrtrichtung des Gewerbegebiets registriert.

Auf Nachfrage des Herrn **Kasperidus** bestätigte Herr **Breuer**, dass die Daten jede Nacht aktualisiert werden.

Herr **Fuhrmann** fragte an, wie lange die Zählung läuft. Herr **Breuer** erklärte, dass es sich hier um Dauerzählstellen handelt. Die Batterien halten 1 Jahr und sind austauschbar. Er habe im Hinblick auf künftige Radschnellwege die Hoffnung, dass die Zählungen weiter betrieben werden.

Anknüpfend an den Bericht aus Februar über die Fortschreibung des Fahrradabstellanlagenkonzeptes, welches künftig auch Teil des SUMP wird, informierte Herr **Breuer** weiter darüber, dass die derzeit in Vorbereitungen befindliche Onlinebefragung am kommenden Montag starte.

Hierdurch kann sich jeder Bürger in Kamen, aber auch von außerhalb, innerhalb von 6 Wochen dazu äußern, wie sich die Fahrradabstellanlagen – außerhalb der zentralen Innenstadt- weiterentwickeln sollen (z. B. an Schulanlagen, Sportplätzen). Auch wenn man sich derzeit erst in den Planungsvorbereitungen befindet und mit einer anschließenden Umsetzung frühestens in 2026/ 2027 gerechnet werden könne, wies er abschließend darauf hin, dass die Fördersätze nun auf 50 Prozent gesetzt wurden.

Frau **Bugiel-Lake** informierte zu der Anfrage aus der letzten Sitzung, ob von der Mühlenstraße auf die Westicker Straße fahrend, das Zusatzzeichen „kreuzender Radverkehr von links und rechts“ beschildert werden kann, dass der Kreis Unna im Rahmen der Fortführung des Zweirichtungsradweges einen Beschilderungsplan übermittelt hat. Unabhängig von der ausstehenden Prüfung bzw. der anschließenden Anordnung, erklärte diese weiter, dass das angefragte Zusatzzeichen Bestandteil dieses Planes ist.

Herr **Madeja** fragte an, ob darüber hinaus die Aufstellung eines Verkehrsspiegels zur Entschärfung der eingeschränkten Einsehbarkeit beabsichtigt sei. Frau **Bugiel-Lake** klärte darüber auf, dass Verkehrsspiegel keine Verkehrszeichen und somit auch nicht (im Rahmen des Beschilderungsplanes) anordnungsfähig sind. Herr **Aschhoff** bewertete die Einsehbarkeit als ausreichend und sah den Grund für ein mögliches Konfliktpotenzial in der Unaufmerksamkeit der Autofahrer.

Herr **Wilhelm** erklärte zunächst, dass es nach Beendigung der Kanalbaumaßnahme an der Hammer Straße für zwischen den Bäumen geparkte Fahrzeuge auf den sich optisch abgrenzenden Flächen (gepflastert, geschottert, asphaltiert) Knöllchen gegeben haben soll und fragte daher an, wo z. B. Besucher des Kunsthause Kasper parken sollen. Er beurteilte die verbleibenden Breiten zwischen diesen Flächen bis zu den jeweiligen Grundstücksgrenzen als ausreichend und regte daher an, hier das Parken wieder zuzulassen.

Frau **Schulze** gab den Hinweis, dass es sich vermutlich um reine Gehwege handelt und somit das Parken grundsätzlich nicht zulässig sei. Davon unabhängig sagte sie eine Prüfung der Anfrage zu.

Auf weitere Frage des Herrn **Wilhelm**, warum es beim letzten Starkregen zu einer Überschwemmung an der Hammer Straße gekommen sei, sagte Frau **Schulze** eine Beantwortung nach interner Abklärung zu.

Herr **Fuhrmann** regte aufgrund der Länge der Südkamener Spange eine Beleuchtung der Unterführung an, um insbesondere in der dunklen Jahreszeit schwierige Situationen

zwischen Radfahrern und Fußgängern zu verhindern. Frau **Schulze** sagte eine Weiterleitung seiner Anfrage an den Kreis Unna als zuständigen Baulastträger zu.

Herr **Madeja** wies darauf hin, dass von Methler in Fahrtrichtung Südkamen an der Brücke über die Körne (Schweineberg) ein Verbot für Fußgänger und Radfahrer beschildert sei. Frau **Schulze** sagte die Prüfung seiner Anfrage, warum dieses dort beschildert oder ob dieses womöglich im Rahmen einer beendeten Baumaßnahme vergessen worden ist, zu.

Weiter erklärte Herr **Madeja** festgestellt zu haben, das an der Park & Ride Anlage in Methler vermehrt Zugmaschinen von LKW abgestellt werden und erkundigte sich nach einer entsprechenden Anpassung der Beschilderung.

Frau **Bugiel-Lake** antwortete, dass die Situation bekannt ist und daher bereits entsprechende Kontrollen veranlasst worden sind, da allein schon das Parken außerhalb der Markierungen andere Verkehrsteilnehmer nicht behindern dürfe. Daneben sagte diese die Prüfung der Beschilderung zu.

Zuletzt erklärte Herr **Schriefer** in der dunklen Jahreszeit am Koepeplatz gegen ca. 21.00 Uhr geparkt und hierbei festgestellt zu haben, dass die Beleuchtungsstärke des Parkplatzes zu gering sei. Frau **Schulze** und Herr **Kasperidus** konnten diesen Erfahrungswert nicht bestätigen. Unabhängig hiervon sagte Frau **Schulze** die Mitnahme seiner Anregung zu.

B. Nichtöffentlicher Teil

Zu TOP 1

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

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

Zu TOP 2

Veröffentlichung von Tagesordnungspunkten der nichtöffentlichen Sitzung

entfällt

Herr **Kasperidus** schloss die Sitzung um 19:18 Uhr.

gez. Kasperidus
Vorsitzender

gez. Dörmann
Schriftführerin