



Stadt Kamen

Der Bürgermeister

Fachbereich Recht und Ordnung

Beschlussvorlage

Vorlage

Nr. 151/2001

öffentlich

nichtöffentlich

TOP-Nr.	Beratungsfolge
	Straßenverkehrsausschuss

Bezeichnung des TOP

Erstellung eines Geschwindigkeitskonzeptes für Kamen
hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 25.03.2001

Fachbereichsleiter/in	Dezernent	Bürgermeister	Datum

Beschlussvorschlag:

Der Straßenverkehrsausschuss nimmt zur Kenntnis, dass für die Erarbeitung eines Geschwindigkeitskonzeptes mit Blick auf die inzwischen gebildeten verkehrsberuhigten Bereiche nach den VZ 325/326, die arrondierten Zonen nach der Zonengeschwindigkeitsverordnung und dem auch nach der jüngsten Novellierung der StVO geforderten leistungsfähigen Netz kein Raum bleibt.

Hinsichtlich der unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen auf Landstraßen (z.B. Dortmunder Allee, Massener Straße, Heerener Straße) nimmt der Straßenverkehrsausschuss zur Kenntnis, dass die Verwaltung in nach wie vor laufenden Gesprächen eine nachvollziehbare Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsvorgaben gegenüber dem zuständigen Straßenbaulastträger fordern wird.

Sachverhalt und Begründung (einschl. finanzielle Möglichkeit der Verwirklichung):

Mit Antrag vom 25.03.2001 bittet die CDU-Fraktion, im Rat der Stadt Kamen den Tagesordnungspunkt „Erstellung eines Geschwindigkeitskonzeptes für Kamen“ vorzusehen und dahingehend entscheiden zu lassen, dass die Verwaltung ein entsprechendes Konzept für die Stadt Kamen unter Berücksichtigung der ab dem 01.02.2001 novellierten Straßenverkehrsordnung und der im Antrag genannten Bewertungskriterien erarbeiten soll.

Die Bundesregierung hatte mit Datum vom 19.02.1985 die Verordnung über die versuchsweise Einführung einer Zonengeschwindigkeitsbeschränkung erlassen. Durch diese Verordnung war es nun möglich, in den überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durchzuführen und eine geringere Geschwindigkeit als 50 km/h auszuschildern.

Bereits zum damaligen Zeitpunkt bestand im hiesigen Stadtgebiet ein innerörtliches Vorfahrtstraßennetz (ausgeschildert mit Zeichen 306, Vorfahrtsstraße), welches mit dem heutigen so gut wie identisch ist.

Eine Ausnahme war seinerzeit die Weddinghofer Straße, die damals in ihrer gesamten Länge als Vorfahrtsstraße ausgeschildert war.

Von daher gesehen ist in diesem Bereich kein Handlungsbedarf im Hinblick auf die ab dem 01.02.2001 erfolgte Novellierung der Straßenverkehrsordnung gegeben.

Aufgrund eines Schreibens der SPD-Fraktion vom 29.03.1985 hatte der Straßenverkehrsausschuss der Stadt Kamen in seiner Sitzung am 30.04.1985 die Verwaltung einstimmig beauftragt, zu untersuchen, welche Wohngebiete sich in Kamen für eine flächenhafte Verkehrsberuhigung eignen.

Im Anschluss hatte die Verwaltung dem Straßenverkehrsausschuss in seiner Sitzung am 17.09.1985 und danach dem Planungsausschuss, dem Umweltausschuss und dem Hauptausschuss mit einer Beschlussvorlage vorgetragen, welche Wirkungen von der Einführung der flächenhaften Verkehrsberuhigung erwartet werden und wie diese sich vollziehen sollte (Anlage: Auszug als Abschrift der Beschlussvorlage III 61/443.85). Der Straßenverkehrsausschuss hatte dem Hauptausschuss darauf hin bei einer Stimmenthaltung empfohlen:

1. Der von der Verwaltung in der Sitzung des Straßenverkehrsausschusses am 17.09.1985 vorgestellte Plan mit der Festlegung der in Zukunft flächenhaft verkehrsberuhigten Bereiche wird zur Kenntnis genommen und fortgeschrieben.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Prioritätenliste zu erarbeiten.
3. Die Einführung der flächenhaften Verkehrsberuhigung in den einzelnen Bereichen ist den dort wohnenden Bürgern vorzustellen.
4. Erste Maßnahmen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung sind in dem Teilbereich der Grillostraße, von der Einmündung Lintgehrstraße bis zur Einmündung Lüner Höhe, vorzunehmen.

Im Anschluss wurde dann eine Prioritätenliste dem Straßenverkehrsausschuss in der Sitzung am 26.01.1987 vorgelegt.

Da die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt "Grillostraße" durchaus positiv bewertet worden waren, wurde im Jahre 1987 damit begonnen, sukzessiv Einrichtungen von Tempo 30-Zonen vorzunehmen.

Seit dem Auftakt im Frühjahr 1985 hatte das Thema "Flächenhafte Verkehrsberuhigung" ein zunehmend breiteres und starkes öffentliches Interesse hervorgerufen. Auch die Medien hatten regelmäßig über dieses Thema berichtet. In Folge dessen sind in diesen Jahren laufend bei der Verwaltung Anregungen von beispielsweise Siedlerverbänden und Einzelpersonen vorgetragen worden, die ebenfalls um Einrichtung ihrer Wohnquartiere als Tempo 30-Zonen baten.

Für die Verwaltung war damit klar, dass die Anwohner in geschlossenen, überschaubaren, nachbarschaftlich intakten Wohnbereichen nicht darauf warten wollten, dass "ihre Zone" im Rahmen der genannten Prioritätenliste beschlossen und mit einer Geschwindigkeitsreduzierung belegt wird.

Nachdem Ende des Jahres 1987 und im Jahre 1988 in Kamen-Heeren-Werve zwei große Wohnbereiche, in Kamen-Mitte drei und in Kamen-Methler ebenfalls 2 Wohnbereiche als Tempo 30-Zonen - mit teilweise integrierten verkehrsberuhigten Bereichen - ausgeschildert worden sind, wurden in der Folgezeit Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen, um die Akzeptanz dieser Zonen zu überprüfen. Da diese Ergebnisse positiv beurteilt werden konnten (es wurden von 94,4 % der gemessenen Fahrzeuge lediglich eine Geschwindigkeit bis 45 km/h gefahren), hat die Verwaltung auf der Basis der mit der Prioritätenliste festgelegten Bereiche im August 1988 die Ausweisung von weiteren 27 Wohngebieten vorgeschlagen. Diesem Vorschlag hat der Straßenverkehrsausschuss in seiner Sitzung am 15.11.1988 zugestimmt.

In den folgenden Jahren wurde die Einrichtung weiterer Tempo 30-Zonen stets infolge der Beratung von vorgelegten Bürgeranträgen oder Anträgen politischer Parteien durchgeführt. Es sind Gebiete mit Geschwindigkeitsreduzierungen durch die Bildung weiterer Tempo 30-Zonen oder durch Maßgabe einer Beschilderung mit dem Verkehrszeichen 274 unter Angabe der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach dem bewährten konzeptionellen Ansatz ausgewählt worden, die nach der Wohnbebauung, nach der Nutzung und nach der Straßenführung als zusammengehöriges Gebiet oder verkehrstechnisch problematischer Straßenraum verstanden und von den Autofahrern visuell auch so eingeschätzt wurden. Die von der Verwaltung zu diesen Anträgen vorgelegten Beschlussvorlagen sind immer nach Beteiligung der Sachverständigen und Betroffenen (z.B. VKU) unter Orientierung an den aus den konzeptionellen Entwicklungen erworbenen Leitlinien nach Abwägung formuliert worden und haben die Zustimmung des Straßenverkehrsausschusses erhalten.

Ende des Jahres 1997 waren diejenigen Straßen bzw. Wohngebiete, die mit einer Tempo 30-Zonen-Beschilderung bzw. mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit Verkehrszeichen 274 beschildert werden konnten, überprüft und mit der entsprechenden Beschilderung versehen worden.

Da man sich nun an einer Schnittstelle der bewährten kommunalen Kamener Praxis befand, sollten mögliche weitere Perspektiven mit Blick auf die anstehende Novellierung der Straßenverkehrsordnung in eine örtliche verkehrspolitische Konferenz gegeben werden, aus der man sich Anregungen und verkehrliche Wünsche der Bürger erhoffte.

Nach Abstimmung zwischen der damaligen Vorsitzenden des Straßenverkehrsausschusses, dem stellv. Vorsitzenden und der Verwaltung hatte der Straßenverkehrsausschuss in seiner Sitzung am 24.11.1998 über die Durchführung einer öffentlichen, örtlichen verkehrspolitischen Konferenz beraten und entschieden.

Diese Verkehrskonferenz fand am 18.02.1999 statt.

Um eine gewünschte, breite Beteiligung der zuständigen parlamentarischen Gremien, der Sachverständigen, insbesondere der Bevölkerungsgruppen, zu gewährleisten, wurden als Podiumbesetzung folgende Teilnehmer eingeladen:

- Vorsitzende u. Stellvertreter des Straßenverkehrsausschusses
- Vorsitzender des Planungsausschusses (im Verhinderungsfall: Vertreter)
- Vorsitzender des Umweltausschusses (im Verhinderungsfall: Vertreter)
- Vorsitzender des Behindertenbeirates (im Verhinderungsfall: Vertreter)
- 1 Vertreter der Polizeistation Kamen
- 1 Vertreter der Kreispolizeibehörde Unna
- 1 Vertreter des Straßenverkehrsamtes des Kreises Unna
- 1 Vertreter der VKU
- 1 Vertreter des örtlichen ADAC
- 1 Vertreter des örtlichen ADFC
- 1 Vertreter der Kamener Kaufmannschaft

- 1 Vertreter der örtlichen Siedlergemeinschaften
- 1 Vertreter der örtlichen Kindergärten
- 1 Vertreter der örtlichen Grundschulen
- 1 Vertreter der Schülerversretungen der weiterführenden Schulen
- 1 Vertreter des Stadtsportverbandes
- 1 Vertreter des Stadt seniorenringes

Ferner war beschlossen worden, den Vorsitz und die Moderation vom Bürgermeister oder einem von ihm benannten Vertreter vornehmen zu lassen.

Zu der öffentlichen Verkehrskonferenz waren alle interessierten Einwohnerinnen und Einwohner über die örtliche Presse geladen worden.

Gegenstand der Konferenz waren folgende Themen:

- Die Erörterung über die Wirkung der bisher beschlossenen Maßnahmen,
- Die Diskussion über die Möglichkeit, bereits jetzt stadtteildeckend ganze Stadtquartiere mit Tempo 30 km/h auszuweisen und - im Sinne der gewünschten Zügigkeit überörtlicher Verkehre - darum herum ein Netz von Straßen, auf denen 50 km/h (innerörtlich) erlaubt sind, vorzusehen.
- Die Frage, ob dieses zurückgestellt werden sollte, bis die avisierte Novellierung der Straßenverkehrsordnung mit der Absicht größerer verkehrspolitischer Spielräume zu schaffen Konzeptreife erreicht hat.

In der Verkehrskonferenz wurde dem Rat der Stadt Kamen sowie der Verwaltung seitens der Expertenrunde sowie der sich zu Wort meldenden Bürger bescheinigt, dass sie in den vergangenen 14 Jahren mit der "flächenhaften Verkehrsberuhigung" auf dem richtigen Weg gewesen ist und das Verhältnis zwischen Hauptverkehrsstraßen und Tempo 30-Zonen sowie verkehrsberuhigten Bereichen entsprechend der Straßenbedeutung ausgewogen ist (siehe beiliegende Presseberichte).

Die überwiegende Anzahl der sich zu Wort gemeldeten Bürger wünschte eine entsprechende - weitere - Bearbeitung erst nach Vorliegen der Novellierung.

Wie bereits in der Mitteilungsvorlage zu TOP 1 dargelegt, plant die Verwaltung im Rahmen der Reduzierung von Verkehrszeichen durch die Novelle der StVO vorgegebenen Änderungen nach Zustimmung durch den Straßenverkehrsausschuss umzusetzen.

Mit den zusammengefassten Zonen nach der Zonengeschwindigkeits-Verordnung und dem abseits dieser Zonen liegenden leistungsfähigen, auch den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs entsprechenden Vorfahrtsstraßennetz, ist in Kamen über eine kontinuierliche konzeptionelle Entwicklung eine für den Verkehrsteilnehmer klar erfassbare Geschwindigkeitsvorgabe mit Tempo 30 bzw. Tempo 50 gewachsen.

Allenfalls die Geschwindigkeitsvorgaben auf Landesstraßen sind Gegenstand häufiger Kritik. Hier strebt die Verwaltung nachdrücklich eine Vereinheitlichung mit Druck auf die Träger der Straßenbaulast an. Es handelt sich konkret um die nach Auffassung der Verwaltung unglücklichen Regelungen, insbesondere auf der Heerener Straße (L 663), der Dortmunder Allee (L 663), aber auch in Teilbereichen der Massener Straße (L 821) außerhalb der Ortsdurchfahrten.

Alle Ausführungen belegen, dass die Erstellung eines neuen Geschwindigkeitskonzeptes für das Stadtgebiet Kamen nicht notwendig ist.

Bezüglich der im Antrag angeführten Bewertungskriterien ist bezüglich Punkt 1 (Minimierung der Verkehrszeichen) zu erwähnen, dass in der Sitzung am 24.11.1998 auch die CDU-Fraktion einstimmig der vorgesehenen Verkehrszeichenminimierung zustimmte (siehe Vorlage zu TOP 1). Im Übrigen wird auf die Ausführung zu Punkt 1 der vorgelegten Tagesordnung verwiesen.

Zu den Bewertungskriterien 2, 3 und 4 ist zu bemerken, dass derlei Maßnahmen bereits Gegenstand von Arbeitsvorgängen sind, wie den obigen Ausführungen und der Beschlussvorlage zu TOP 1 zu ersehen ist. Bezüglich Optimierung des Verkehrsflusses für Fußgänger und Radfahrer sowie der Fußgänger- und Radverkehrssicherung wird auf die bereits abgeschlossene Überprüfung bzgl. Einrichtung von Radfahrstraßen und Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraßen sowie auf Entfernung der Hastsperrn verwiesen.

Ferner befindet sich innerhalb der Verwaltung die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes in Arbeit, welches nach derzeitigem Bearbeitungsstand Ende dieses Jahres vorgestellt werden kann.

Maßnahmen zur Schulwegsicherung sind nach aktueller Sicht ebenfalls abgearbeitet, wobei auf die Maßnahmen auf der Wasserkurler Straße, der Südkamener Straße, der Dortmunder Allee und neuerdings auf der Südkamener Straße (Westseite) verwiesen wird.

Im Übrigen wird auf den in der Sitzung des Schul- und Sportausschusses am 26.06.2001 zu behandelnden Antrag der CDU-Fraktion auf Erstellung eines Schulwegplanes verwiesen.



CDU-Fraktion • Postfach 15 80 • 59172 Kamen

An den
Bürgermeister der Stadt Kamen
Herrn Manfred Erdtmann
Rathausplatz 1

59174 Kamen

Kamen, 25. März 2001

Erstellung eines Geschwindigkeitskonzeptes für Kamen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

wir bitten, für die nächste Sitzung des Straßenverkehrsausschusses den Tagesordnungspunkt

Erstellung eines Geschwindigkeitskonzeptes für Kamen

vorzusehen sowie beraten und entscheiden zu lassen.

Beschlußvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Geschwindigkeitskonzept für die Stadt Kamen unter Berücksichtigung der novellierten Straßenverkehrsordnung sowie nachstehender möglicher Bewertungskriterien zu erarbeiten und in die entsprechenden Gremien einzubringen.

Bewertungskriterien:

1. Minimierung der Verkehrszeichen
2. Vereinfachung der Geschwindigkeitsregelungen für den motorisierten Individualverkehr
3. Schulweg-, Fußgänger- und Radverkehrssicherung
4. Optimierung des Verkehrsflusses

Begründung:

In der Vergangenheit sind eine Vielzahl von Einzelanträgen auf Einrichtung von Tempo-30-Straßen -und Zonen sowie auf Ausschilderung als Spielstraße an die Verwaltung gerichtet worden. Mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung besteht die Möglichkeit punktuell andere Regelungen als die bisherigen zu treffen. Die CDU-Fraktion hält es für mehr als sinnvoll, eine Gesamtbetrachtung der in Kamen geregelten Geschwindigkeiten vorzunehmen und -vor dem Hintergrund der StvO- neu zu bewerten. Dies kann insbesondere dazu dienen, die derzeit geltenden Geschwindigkeitsregelungen auf dem Kamener Stadtgebiet für die Verkehrsteilnehmer zu vereinfachen und allgemein zu neu organisieren.

Weitere Erläuterungen erfolgen ggf. in der Sitzung.

Mit freundlichem Gruß

Ina Scharrenbach
Fraktionsgeschäftsführung

**Auszugsweise Abschrift
der Beschlüßvorlage III 61/443.85 der Stadt Kamen vom 09.09.1985
(identisch mit Beschlüßvorlage III 61/536.85)**

Folgende **Beschlúßvorlage** wurde dem Umweltausschuß
dem Planungsausschuß und
dem Straßenverkehrsausschuß
vorgelegt:

Bezeichnung:

Flächenhafte Verkehrsberuhigung
- Tempo 30 in Wohngebieten -

Beschlúßvorschlag:

Der Straßenverkehrsausschuß empfiehlt dem Hauptausschuß:

1. Dem von der Verwaltung in der Sitzung des Straßenverkehrsausschusses am 17.09.1985 vorgestellten Plan mit der Festlegung der in der Zukunft flächenhaft verkehrsberuhigten Bereiche wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Prioritätenliste zu erarbeiten.
3. Die Einführung der flächenhaften Verkehrsberuhigung in den einzelnen Bereichen ist den dort wohnenden Bürgern vorzustellen.
4. Erste Maßnahmen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung sind in dem Teilbereich der Grillostraße von der Einmündung Lintgehrstraße bis zur Einmündung Lüner Höhe vorzunehmen.

Sachverhalt und Begründung:

Bisherige Situation:

Unbestritten ist der Verkehr mit seinen mittelbaren und unmittelbaren Wirkungen ein schwieriges städtebauliches Problem. Die Ansprüche einer mobilen Gesellschaft gaben dem Kraftfahrzeug als planungsbestimmende Größe des Städtebaus erste Priorität mit der Maßgabe, die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu gewährleisten. Mit zunehmender Verkehrsdichte wurde der Ruf nach Verkehrsberuhigung immer lauter. Das Auto entwickelte sich immer mehr zu einem enormen Störfaktor für die Umwelt. Die Folgen des dichten Verkehrs

- in Form hoher Unfallzahlen,
- häufig begleitet von Personenschäden mit Invalidität oder Todesfolge,
- enormer Lärmbelästigung und
- Luftverunreinigung in unmittelbarem Einwirkungsbereich des Menschen

mußten zwangsläufig planerische Konsequenzen haben mit dem Ziel, die vorhandenen Freiräume in Wohn- und Einkaufsbereichen nicht mehr vorrangig dem Kraftfahrzeug zur Verfügung zu stellen.

Absichten:

Die Ansprüche an die notwendigen Überlegungen sind offensichtlich. Es gilt u.a. insbesondere

- die Unfallzahlen zu reduzieren,
- die damit verbundenen Schäden in ihrer Wirkung herabzusetzen,
- die Lärmimmissionen zu verringern und
- die Schadstoffimmissionen einzuschränken.

Begonnen wurde zunächst mit der Beruhigung der Einkaufsbereiche. Fußgängerzonen, also sogenannte verkehrsverdünnte Bereiche, in denen der Verkehr zu bestimmten Tageszeiten ausgeschlossen ist, wurden geschaffen.

Auch für die in der Planung befindlichen Neubaubereiche wurde durch die verkehrsberuhigten Maßnahmen nach den Zeichen 325/326 der StVO mit den vorstehenden Ansprüchen Ernst gemacht.

Es gilt nun, den anderen Wohnbereichen Chance und Perspektive zu geben.

Lösung:

Mit der Verordnung über die versuchsweise Einführung einer Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkung ist das entscheidende Instrumentarium gegeben worden, eine flächenhafte Verkehrsberuhigung innerhalb geschlossener Ortschaften für abgrenzbare Bereiche, die Straßen gleichartiger Merkmale aufweisen, durchzuführen.

Somit kann, unabhängig von der bis dato bestehenden Möglichkeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch das Zeichen 274 der StVO auf Werte unter 50 km zu beschränken, eine Beschilderung mit flankierenden Maßnahmen in der Weise durchgesetzt werden, die dem Kraftfahrer deutlich macht, daß die Höchstgeschwindigkeit nicht wegen des Straßenzustandes, sondern eben zum Schutze der in einem Wohngebiet lebenden Menschen beschränkt ist.

Beschlußlage des Straßenverkehrsausschusses:

Nach der Beschlußlage des Straßenverkehrsausschusses der Stadt Kamen aus seiner Sitzung am 30.04.1985, in der erstmals die Problematik offensiv diskutiert worden ist, wurde die Verwaltung beauftragt zu untersuchen, welche Wohnbereiche sich für eine flächenhafte Verkehrsberuhigung eignen.

In dieser Sitzung wurde bereits deutlich gemacht, auf welche Weise die flächenhafte Verkehrsberuhigung realisiert werden sollte.

Insbesondere wurde für alle Bereiche eine Bürgerbeteiligung gefordert insofern, als der mögliche und mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretende Identifikationseffekt eine breite Akzeptanz in den Reihen der unmittelbar Betroffenen schafft.

Die Verwaltung ist sich bewußt, daß gerade die gemeinsam mit dem Bürger erbrachten Leistungen Verantwortungsbewußtsein und Gemeinschaftssinn zur Folge haben, deren positive soziale Rückwirkung Garant für die Effektivität einer Maßnahme ist.

Bereichsfestlegungen:

In Ausführung des Beschlusses unter Punkt 1 der Sitzung des Straßenverkehrsausschusses vom 30.04.1985 hat die Verwaltung nach ihrer Einschätzung sich eignende Bereiche

ausgewählt, die dem Ausschuß an Hand von Plänen vorgestellt werden. Hier sind die nach Auffassung der Verwaltung ausnahmslos alle sich eignenden Gebiete aufgenommen worden.

Ebenfalls in der Sitzung am 30.04.1985 wurde unter Punkt 2 beschlossen, für einen Bereich der Grillostraße Ausbaupläne für eine flächenhafte Verkehrsberuhigung zu erarbeiten.

Pilotprojekt:

Die Verwaltung schlägt vor, den Bereich Grillostraße von der Einmündung Lintgehrstraße bis zur Einmündung Lüner Höhe unter Berücksichtigung der Intentionen aus Punkt A.1 und A.2 der Sitzung des Straßenverkehrsausschusses vom 30.04.1985 als Pilotprojekt zu realisieren und die Erfahrungen auszuwerten.

Für die begleitende Beobachtung der sich letztlich der veränderten Realität anpassenden Verkehrssituation ist es erforderlich, flexible Einrichtungen in diesem Bereich einzubringen. Daher ist für die Pilotphase von kostenintensiven baulichen Veränderungen Abstand zu nehmen. Hier muß deutlich gesagt werden, daß die in dem Bereich einzubringende bewegliche Möblierung zunächst weder städtebaulich noch ästhetisch und ökologische Vorgaben erfüllt, die zweifelsfrei später auch Grundlagen der endgültigen Festschreibung sein werden. Die Pilotphase soll nach Meinung der Verwaltung ein halbes Jahr nicht überschreiten.

Prioritäten:

Parallel dazu beabsichtigt die Verwaltung, eine Prioritätenliste für die bereits vorgestellten, nach Meinung der Verwaltung sich eignenden Bereiche zu erstellen. Zweck dieser Prioritätenliste ist es, im Anschluß an das Pilotprojekt der Durchführung flächenhafter Verkehrsberuhigung nach der Zonen-Geschwindigkeitsverordnung den allseits gewünschten zügigen Fortgang zu geben. Hierbei steht nach Auffassung der Verwaltung außer Frage, daß in Erweiterung des Pilotprojektes "Grillostraße" das Gebiet der "Lüner Höhe" erste Priorität hat.

Finanzielle Möglichkeit der Verwirklichung:

Auf die Ausführungen zu dem Abschnitt "Pilotprojekt" wird hingewiesen. Die für die Einbringung beweglichen Mobiliars in das erste Planungsprojekt aufzuwendenden Kosten sind aus der HHSt. 1.630.510 01 "Unterhaltung der Straßen, Wege, Plätze und Brücken" zu finanzieren.

Verkehrskonferenz 16.02.99, Stadthalle Kamen, Beginn: 79.30h

STADT KAMEN

Überblick über die Entwicklung der flächenhaften Verkehrsberuhigung in Kamen - Kurzform -

- Ausgangspunkt war die Verordnung der Bundesregierung vom 19.02.1985 über die versuchsweise Einführung einer Zonengeschwindigkeitsbeschränkung.
- In der Sitzung des Straßenverkehrsausschusses (StVA) der Stadt Kamen am 30.04.1985 wurde die Verwaltung aufgrund eines Antrages der SPD-Fraktion vom 29.03.1985 einstimmig beauftragt zu untersuchen, welche Wohngebiete sich in Kamen für eine flächenhafte Verkehrsberuhigung eignen.
- Durch Hauptausschußbeschuß vom 07.11.1985 wurde die Verwaltung beauftragt, eine Prioritätenliste zur flächenhaften Verkehrsberuhigung aufzustellen und den betreffenden Bürgern vorzustellen.
- Entscheidungshilfe leistete die Kreispolizeibehörde Unna. Zur Ermittlung der Prioritätenliste wurden die Unfallbelastung, die Bevölkerungsdichte, das Geschwindigkeitsverhalten, die Unfalldichte und das Vorkommen von schutzwürdigen Einrichtungen (wie z.B. Schulen und Kindergärten) berücksichtigt.
- Gleichzeitig wurde die Grillostraße als Tempo 30-Zone im Rahmen eines beschlossenen Pilotprojektes ausgeschildert. Als „Möbel“ wurden bepflanzte Schachtringe in die Fahrbahn gestellt. Anschließend erfolgten Überprüfungen und Auswertungen.
- In der Sitzung des Straßenverkehrsausschusses am 26.01.1987 wurde der von der Verwaltung aufgestellten Prioritätenliste zugestimmt.
- In der Sitzung am 02.09.1987 billigte der Straßenverkehrsausschuß den Vorschlag der Verwaltung auf Einrichtung von 7 tempobeschränkten Bereichen **unter Verzicht auf bauliche Veränderungen**.
- Im Sommer 1988 erfolgten Überprüfungen in Form von Geschwindigkeitsmessungen in den genannten Zonen. Die Ergebnisse belegten, daß die Verkehrsberuhigung durch eine bloße Beschilderung, also unter Verzicht auf bauliche Maßnahmen, funktionierte.
- Durch Beschluß des Straßenverkehrsausschusses vom 15.11.1988 wurde festgelegt, dass die Ausweisung von weiteren 27 Wohngebieten als tempobeschränkte Bereiche erfolgen soll.
- In den folgenden Jahren erfolgte die Vornahme der Beschilderungsmaßnahmen und die Ausweisung weiterer Wohnstraßen aufgrund von Anregungen u.a. von Bürgern bzw. Siedlergemeinschaften.
- Durch den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Kamen wurde im Jahre 1994 vorgeschlagen, Sammelstraßen sowie auch Verbindungsstraßen je nach Problemlage und Charakteristik (sog. Straßenzonen) mit Tempo 30 bzw. -40 auszuschildern (Baustein 6).
- Ab Ende 1994 wurden in Kamen vereinzelt auch innerstädtische Verbindungsstraßen und größere Wohnsammelstraßen, die nicht in Tempo 30-Zonen integriert werden konnten, mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ausgeschildert.
- Nach erneuten Forderungen des Deutschen Städtetages aus Oktober 1998 soll auf innerörtlichen Straßen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gesetzlich normiert werden. Die Hauptverkehrsstraßen sollen von dieser Regelung ausgenommen werden. Durch diese Novellierung der StVO sollen sich größere Spielräume zum besseren Schutz von Fußgängern und Radfahrern sowie zur Reduzierung der Geschwindigkeiten in geschlossenen Ortschaften eröffnen.
- Nach Überlegungen der Bundesregierung im Oktober 1998 soll die Straßenverkehrsordnung unter Berücksichtigung der Forderungen des Deutschen Städtetages novelliert werden.

Ausführliche Darlegungen können Sie den beiliegenden Vorlagen entnehmen.

Ihr Fachbereich Recht und Ordnung

HELLWEGER
ANZEIGER

WESTFÄLISCHE
RUNDSCHAU

STADTSPIEGEL

VOM 18.02.49



Auf rege Resonanz stieß die erste Kamener Verkehrskonferenz am Dienstagabend in der Stadthalle. Gut 100 Bürger und Bürgerinnen fanden sich dort ein.

Erste Kamener Verkehrskonferenz: Rege Resonanz der Bürger und Bürgerinnen

Expertenrunde spricht der Stadtverwaltung ein Lob aus

Kamen (och) Auf rege Resonanz stieß am Dienstagabend die 1. Verkehrskonferenz. 100 interessierte Bürgerinnen und Bürger waren der Einladung der Stadtverwaltung in die Stadthalle gefolgt.

Schwerpunktthema der Konferenz war die Möglichkeit, flächendeckend ganze Stadtquartiere mit Tempo 30 zu bebauen und darum herum ein Netz von 50 km/h zusammenzuführen. Die Expertenrunde auf dem Podium, 21 Teilnehmer aus verschiedenen Verbänden, Behörden, Ausschüssen, Schulen und Parteien, stellten fest, dass in Kamen bereits die meisten Wohngebiete mit Tempo 30 abgedeckt sind.

Tempo-30-Zonen in meisten Wohngebieten

Nur noch an wenigen Stellen finden die Verkehrsteilnehmer keine Geschwindigkeitsbegrenzung vor.

Die Bundesregierung in Bonn plant derzeit eine Novellierung der Straßenverkehrs-



Die Expertenrunde auf dem Podium sprach der Stadtverwaltung ein Lob aus. Der eingeschlagene Weg volle auch in Zukunft fortgeführt werden. (Fotos: Bernd Paulitschke)

ordnung genau mit dem Ziel, Tempo-30-Zonen als demotivierungsgeschild einzuführen. Beinahe alle Experten sprachen sich jedoch dafür aus, nicht auf eine Entscheidung aus Bonn zu warten, sondern selbst der Stadt den eingeschlagenen Kurs weiterzuführen. Nur die Vertreter der Polizei warnten davor, jetzt übereilig Maßnahmen zur weiteren Geschwindigkeitsreduzierung einzuleiten. Bei einer Gesetzesänderung in Bonn müßten möglicherweise spä-

ter diese Schritte revidiert werden und es würden weitere Kosten auf die Verwaltung zukommen.

Bürgermeister Manfred Erdmann, der als Diskussionsleiter fungierte, betonte in seiner Begrüßung noch einmal, daß diese Konferenz kein Entscheidungsgremium sei.

In der anschließenden Bürgeranhörung nahmen die Anwesenden Stellung auch zu den Problemen vor ihrer eigenen Haustür und nicht nur zur allgemeinen Situation im Ka-

mener Stadtgebiet. Handlungsbedarf sehen die Bürger und Bürgerinnen beispielsweise an der Robert-Koch-Straße in Mettlar (wird als Rennstrecke mißbraucht), der Weddinghofener Straße (kaum oder keine Park- und Haltemöglichkeiten für Kunden der Sparkassen-Zweigstelle), der Oststraße (die Verkehrsmenge nimmt drastisch zu) oder im Südfeld (Lärmbelastung durch die „Berliner Kissen“).

Alle Anregungen werden geprüft

Der Bürgermeister versprach abschließend, alle Anregungen zu prüfen und mögliche Veränderungen und Verbesserungen innerhalb der Verwaltung zu prüfen. Einer Anregung stimmte der Bürgermeister nach während der Versammlung zu: Die früheren Parkplätze unter der Hochstraße, die wegen tiefen „illegaler“ Gruppen vor einiger Zeit „dicht“ gemacht worden, könnten bei größeren Veranstaltungen (Abendfest) wieder geöffnet werden.

Experten und Bürger sind sich einig: Tempo 30: Stadt ist auf dem richtigen Weg

Kamen. (ja-) Was die flächendeckende Verkehrsberuhigung betrifft, ist Kamen auf dem richtigen Weg. Als vorbildlich bezeichneten am Dienstagabend die Teilnehmer der ersten Kamener Verkehrskonferenz die bisherigen Maßnahmen. In weiten Teilen des Stadtgebiets herrscht Tempo 30, fast alle Wohngebiete sind verkehrsberuhigt. Völlig problemlos gestaltet sich die Verkehrsberuhigung freilich nicht. Hier und da wurde Detailkritik laut, und auch darüber, wie es weitergehen soll, sind die Meinungen geteilt.

Die rund 80 Zuhörer, die den Weg in die Stadthalle gefunden hatten, mühten sich lange geduldet, bevor sie selbst zu Wort kamen und zum Beispiel als betroffene Anlieger ihre Meinung sagen durften. Sie schilderten die Probleme vor ihrer Haustür und landeten Gellor. Alle Wortbeiträge wurden auf Tonband aufgezeichnet und werden nun nach und nach bearbeitet beziehungsweise bearbeitet.

Zuvor hatten aber die Teilnehmer des 22köpfigen Podiums das Wort. Verkehrsexperten aus Politik und Verwaltung aber auch Vertreter vieler Interessensgruppen gaben Statements zur Verkehrsberuhigung in Kamen ab. Unumstritten war die Geschwindigkeitsbeschränkung in reinen Wohnstraßen.

Konsenz bei Wohnstraßen

Flächendeckende Verkehrsberuhigungen gehen dagegen dem Vorsitzenden des Straßenverkehrsausschusses, Norbert Klein (CDU), aber zum Beispiel zu weit. Zufahrtsstraßen wie die Lünener und die Westtcker Straße müßten

klar ausgenommen, die Erreichbarkeit der Innenstadt sichergestellt werden, betonte er. Auf der Deiner Straße, der Ostianale und dem Sesekedamm solle man seiner Meinung nach ruhig wieder Tempo 50 fahren, generell könne man den Individualverkehr ohnehin nicht aufhalten. Anders sehen das die Grünen. Sprecher Kaus-Bernhard Kuhnapfel will den Verkehr auch in der Innenstadt reduziert wissen durch Parkgebühren, eine komplette Marktspernung und eine Verbilligung des ÖPNV. Für die SPD rückte Günter Stahlhut vor allem die Schulwegsicherung in den Blick. Er regte eine zusätzliche Beschilderung an. Das traf sich mit den Wünschen der Grundschulen, die individuelle Lösungen forderten und Ortstermine anregten.

Kritik an Kübeln

Kritisch wurde die einst hochgelobte Möblierung von verkehrsberuhigten Straßen gesehen. Ob Verkehrswekungen, Schwellen, Rillen, Kübel oder Kissen. All diese Hindernisse schaden mehr, als daß sie nutzen, meinten nicht nur die Anlieger von Tempo 30-Zonen, sondern auch die Experten. Aus Sicht der Senioren überfordert eine Slalomfahrt um Hindernisse vor allem viele ältere Autofahrer. Behinderte, die die Straße mit Rollstühlen befahren, würden durch Schwellen vor teilweise unüberwindbare Hürden gestellt.

Daß die flächendeckende Verkehrsberuhigung auch Risiken birgt, schilderte ein Vertreter des ADAC. Kinder fühlten sich in Tempo 30-Zonen und auf dem Kamener Markt oftmals zu sicher und würden leichtsinnig. Vollauff zufrieden mit dem Ist-Zustand zeigte sich

hingegen Detlef Knop von ADFC. Teuer kommen die vieler Tempo-30-Zonen allerdings die VKU und ihre Fahrgäste zu stehen. Alle durch die flächendeckende Verkehrsberuhigung seien die Kosten und damit die Preise um fünf Prozent gestiegen, erklärte ein Sprecher.

Streit um Zeitplan

Ob die Stadt Kamen nur sofort weitere verkehrsberuhigte Zonen einrichtet und die verbleibenden Lücken schließen soll, oder ob man die angekündigte Gesetzesnovelle abwarten soll, darüber waren die Meinungen geteilt. ADA und Polizei wiesen darauf hin, daß zum Beispiel die Frage der Beschilderung noch ungeklärt sei. Würde man jetzt nach allem Prinzip neue Zonen ausschließen, müßte man die Verkehrszeichen später vielleicht wieder austauschen. Keinen Anlaß zu hektik stehen SPD und Stadtsekioren. Bisher sei schon viel erreicht, die letzten Schritte könnte auch etwas später gemacht werden. Vertreter von Gymnasium, Gesamtschule, Grüne, CDU und ADFC forderten allerdings man solle nicht auf Gesetz warten, sondern Fakten schaffen.

Bürger sind zufrieden

Eine Entscheidung muß auf der Verkehrskonferenz ohnehin noch nicht fallen, vielmehr ging es darum, ein Meinungsbild einzufangen. Die zahlreich erschienenen Bürger zeigten sich zufrieden mit dem Verlauf des Abends. Sie wurden ihre Sorgen los und können sich sein, daß Verkehrsexperten den einen oder anderen Fall jetzt genau unter die Lupe nehmen.

Raser auf der R.-Koch-Straße

Kamen-Methler. (ja-) Die Verkehrssituation auf der Robert-Koch-Straße gerat in den Blick. Auf der Verkehrskonferenz am Dienstagabend in der Kamener Stadthalle legten gleich mehrere Bürger den Finger auf die sprichwörtliche Wunde. Sie berichteten von Rasern, die zur Gefahr für Fußgänger wurden. Wer aus dem Kreisel komme, gebe schon auf der Brücke Gas und fahre dann weiter mit hoher Geschwindigkeit, schilderte ein Methleraner die Zustände und vermutete: „Die Fahrer, die im Kreisel

sel nur langsam fahren konnten, lassen hier ihren ganzen Frust raus.“ Bürgermeister Manfred Erdtmann versprach den Anliegern Abhilfe. Die Schwierigkeiten der Robert-Koch-Straße seien der Verwaltung bekannt. Neben Geschwindigkeitsüberschreitungen sei auch die Parkplatzsituation problematisch. Die Suche nach Lösungen habe begonnen. Einen konstruktiven Vorschlag zur Verbesserung der Situation machte eine Bürgerin. Sie regte den Bau von Mittelseln an.



Gul besucht war die erste Kamener Verkehrskonferenz am Dienstag in der Stadthalle. Zahlreiche Bürger nutzten die Gelegenheit zur Diskussion mit Experten. Foto: Gzeay