CDU
RATSFRAKTION BERGKAMEN

CDU-Fraktion Bergkamen, Rathausplatz 1, 59192 Bergkamen

Herrn
Bürgermeister Thomas Heinzel
- im Hause -




Bergkamen, 10.11.2026

**CDU-FRAKTION**
**im Rat der Stadt Bergkamen**

**Vorsitzender**
Stephan Wehmeier

**Geschäftsführerin**
Annette Adams

**Fraktionsgeschäftsstelle:**
Rathausplatz 1
59192 Bergkamen

Telefon: +49 2307 / 965 495
fraktion@cdu-bergkamen.de

Bürozeiten
Montag - Donnerstag
von 09:30 Uhr - 12:30 Uhr

**ÄNDERUNGSANTRAG**
**zu Drs. 13/0330 – Mobilitätsstrategie Bergkamen, Beschlussfassung über den Endbericht**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Heinzel,

die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Bergkamen beantragt, zu TOP 6 (Drs. 13/0330) im Haupt- und Finanzausschuss und im Rat am 12.11.2026 folgenden Änderungsantrag zu beraten und zu beschließen.

**BESCHLUSSVORSCHLAG**

Der Beschlussvorschlag der Verwaltung wird wie folgt gefasst:

„Der Rat der Stadt Bergkamen beschließt die Mobilitätsstrategie der Stadt Bergkamen gemäß Anlage 1 als strategischen Orientierungsrahmen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung mit folgenden Maßgaben:

1. Beschlossen werden die Handlungsfelder und der Projektrahmen der Strategie (Kapitel 4 und 5). Die Zielvision Bergkamen 2040 (Kapitel 3) nimmt der Rat zur Kenntnis.

   Der Beschluss ist keine Umsetzungsentscheidung, kein Planungsauftrag und keine Mittelbereitstellung für einzelne Projekte. Für die Umsetzung gilt der Grundsatz der diskriminierungsfreien und bedarfsgerechten Mobilität, bei dem der motorisierte Individualverkehr gleichberechtigt neben allen anderen Verkehrsträgern steht.

   Bei jeder Entscheidung werden die Ziele der Strategie mit den übrigen Belangen abgewogen, insbesondere Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Effizienz, Auswirkungen auf den Haushalt, Umwelt- und Klimaschutz sowie die Interessen der Betroffenen. Über jedes Projekt entscheidet der Rat gesondert.

2. Die Projekte Nr. 2 (Stellplatzsatzung), Nr. 3 (Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken) und Nr. 10 (Gestaltungsleitfaden Straßenraum) sind nicht Bestandteil des Beschlusses.

   Die Verwaltung kann die für eine spätere politische Beratung erforderlichen Bestands- und Bedarfsanalysen erstellen. Planungsaufträge, externe Beauftragungen, Förderanträge sowie Satzungs- oder Leitfadenentwürfe erfolgen erst nach einem Grundsatzbeschluss des Rates.

3. Vor jeder Umsetzungsentscheidung legt die Verwaltung, soweit nach dem Planungsstand belastbar möglich, dar:

   a) Investitions-, Betriebs- und Folgekosten einschließlich zusätzlicher Personalbedarfe,
   b) Finanzierung, Fördermittel und städtischen Eigenanteil,
   c) Handlungsalternativen,
   d) die Priorität innerhalb der Strategie und
   e) den erwarteten und möglichst messbaren Beitrag zu den mit dem Projekt verfolgten Zielen.

   Verkehrsversuche im Rahmen der Strategie beginnen nur auf Beschluss des Rates. Dauer, Zielsetzung und Bewertungskriterien werden vorher festgelegt. Über eine dauerhafte Umsetzung entscheidet der Rat nach Vorlage der Ergebnisse.

4. Die Verwaltung berichtet dem Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz jährlich über die Umsetzung, erstmals im ersten Halbjahr 2027. Der erste Bericht enthält einen Ausgangsstand für das Controlling und den Stand der Zielerreichung der Ratsbeschlüsse zum Klimanotstand (Drs. 11/1607) und zur Klimaneutralität 2040 (Drs. 12/0277).

5. Die Verwaltung setzt sich in Fortführung der Beschlüsse von 2019 und 2022 (Drs. 11/1545, 12/0502) gegenüber dem Kreis Unna, dem NWL, Schiene.NRW und dem Land weiterhin dafür ein, dass der SPNV-Anschluss Bergkamens nach Abschluss der Machbarkeitsstudie in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes aufgenommen und die weitere Planung und Umsetzung finanziert wird.

   Gegenüber dem Kreis Unna setzt sie sich dafür ein, dass die zusätzlichen Zubringerverbindungen aus den Ortsteilen zum Bahnhof Kamen (Projekt Nr. 7) Bestandteil des Kreisnetzes werden.

   Die Gutachten zu den Projekten Nr. 6 und 7 prüfen auch eine Finanzierung über das Kreisnetz sowie Alternativen einschließlich bedarfsgesteuerter Angebote. Über städtisch finanzierte Buslinien wird erst auf dieser Grundlage beraten."

## BEGRÜNDUNG

Die Mobilitätsstrategie geht auf einen Antrag der CDU-Fraktion zurück. Der Rat stellte am 25.11.2021 die Mittel für ein neues Mobilitätskonzept bereit (Drs. 12/0436). Ziel war insbesondere, den ÖPNV als „echte Mobilitätsalternative" zu entwickeln, die Anbindung an die Bahnhöfe in Werne, Kamen und Hamm zu verbessern und On-Demand-Angebote einzubeziehen. Am 20.06.2024 beauftragte der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz die Verwaltung einstimmig mit der Aufstellung der Strategie (Drs. 12/1352).

Viele Projekte entsprechen diesem Auftrag und werden von der CDU-Fraktion unterstützt. On-Demand-Angebote fehlen dagegen als eigenes Projekt. Stellplatzsatzung, Parkraumbewirtschaftung und Gestaltungsleitfaden gehen über den damaligen Schwerpunkt auf Angebotsverbesserungen hinaus und bedürfen aus Sicht der CDU-Fraktion zunächst einer gesonderten Bedarfsprüfung.

Auch die Bestandsaufnahme ist nicht durchgehend fehlerfrei: Auf S. 23 wird Bergkamen dem VRR-Tarifgebiet zugeordnet. Tatsächlich gehört Bergkamen zum „WestfalenTarif". Nur für Fahrten zwischen Bergkamen und dem VRR-Raum gilt der VRR-Tarif.

**Zu Ziffer 1**

Die Vorlage behandelt Klimaneutralität im Verkehr bis 2040, einen Modal Split von 50/50 und ein umweltfreundliches Mobilitätsangebot in fünf Gehminuten als „bereits beschlossene" Hauptziele (Vorlage, S. 2). Der Erstellung der Strategie hat die CDU-Fraktion 2024 unter vier Maßgaben zugestimmt: Gleichberechtigung des Autoverkehrs mit den anderen Verkehrsträgern, Klimaneutralität insbesondere durch umweltfreundliche Antriebstechnik, Modal Split 50/50 im Nahbereich und bei Binnenverkehren sowie Fünf-Minuten-Erreichbarkeit in den Siedlungsschwerpunkten (Niederschrift zu Drs. 12/1352).

Der Endbericht geht darüber hinaus: Der Gestaltungsleitfaden gibt dem Umweltverbund bei der Flächenaufteilung Vorrang (S. 80), die Mobilitätswende wird zum „Kern der Mobilitätsstrategie" erklärt (S. 56), das Ziel 50/50 auf sämtliche Wege einschließlich der Wege über die Stadtgrenze bezogen (S. 50, 55) und die Fünf-Minuten-Erreichbarkeit auf Wege „von der eigenen Haustür" ausgeweitet (S. 50). Ziffer 1 übernimmt deshalb den 2024 formulierten Gleichberechtigungsgrundsatz und nimmt die weitergehende Zielvision lediglich zur Kenntnis.

Die Klarstellung ist auch erforderlich, weil die Strategie Projekte bereits für Förderfenster vorbereiten und bei Zielabweichungen nachsteuern will (S. 57, 119). Der Hinweis, mit dem Beschluss gingen „keine Freifahrtscheine" einher (S. 59), muss deshalb auch im Beschluss selbst zum Ausdruck kommen.

Die Szenarien des Endberichts unterstreichen die Notwendigkeit einer Prüfung im Einzelfall: Ohne zusätzliche städtische Maßnahmen sinken die verkehrsbedingten $CO_2$-Emissionen nach der Prognose bis 2040 auf rund 42.000 Tonnen, in den Verlagerungsszenarien auf rund 37.000 Tonnen (S. 146). Klimaneutralität wird in keinem Szenario erreicht. Aus einem strategischen Ziel allein folgt daher nicht, dass eine bestimmte Einzelmaßnahme erforderlich oder verhältnismäßig ist.

Zu Ziffer 2

**Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken (Nr. 3):** Die Strategie stellt selbst „keinen hohen Parkdruck" fest (S. 19), sieht aber eine Ausweitung der Bewirtschaftung und Bewohnerparken vor und bewertet den Beitrag zur Klimaneutralität lediglich als „gering" (S. 71). Da Bewohnerparken nach § 45 Abs. 1b S. 2 StVO unter bestimmten Voraussetzungen auch auf Grundlage eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts angeordnet werden kann und die beschlossene Strategie hierfür künftig herangezogen werden könnte, sollte der konkrete Bedarf vor einem Grundsatzbeschluss quartiersbezogen nachgewiesen werden. Außerdem sollte die 2026 beschlossene Parkscheibenregelung (Drs. 13/0116) zunächst vollständig umgesetzt und ausgewertet werden.

**Stellplatzsatzung (Nr. 2):** Vorgesehen sind unter anderem Änderungen der Pkw-Stellplatzpflicht, zusätzliche Vorgaben und Ablösebeträge bei geschätzten Einmalkosten von 25.000 bis 100.000 Euro und wiederum nur „geringem" Beitrag zur Klimaneutralität (S. 70). Ob hierfür in Bergkamen ein zusätzlicher Regelungsbedarf besteht, sollte vor einem Grundsatzbeschluss geklärt werden.

**Gestaltungsleitfaden Straßenraum (Nr. 10):** Der Leitfaden soll „Grundsatzdiskussionen" vermeiden und sieht einen Vorrang des Umweltverbunds vor, gegebenenfalls durch den Entfall von Stellplätzen oder Fahrspuren (S. 80). Solche Eingriffe hängen von den örtlichen Verhältnissen ab und bleiben eine politische Entscheidung des Rates im Einzelfall.

Zu Ziffer 3

Die Vorlage erklärt, aus dem Strategiebeschluss entstünden „keine unmittelbaren zusätzlichen finanziellen Verpflichtungen" (Vorlage, S. 2). Die Projektsteckbriefe weisen jedoch bei zahlreichen Maßnahmen die Kosten als „nicht abschätzbar" aus (S. 61 ff.) und bei einzelnen Projekten dauerhafte Belastungen des städtischen Haushalts (S. 75 f.). Vor jeder Umsetzung müssen deshalb Kosten, Finanzierung, Alternativen, Priorität und erwartete Wirkung transparent sein.

Die Leuchtturmprojekte unterstützt die CDU-Fraktion als Verkehrsversuche. Weil die Strategie damit ausdrücklich „temporäre Veränderungen dauerhaft manifestieren" will (S. 105), sollen

Ziel, Dauer und Bewertungskriterien vor Beginn festgelegt und die Ergebnisse anschließend dem Rat vorgelegt werden.

**Zu Ziffer 4**

Die Strategie sieht selbst ein Evaluierungs- und Controllingkonzept vor und empfiehlt, den Umsetzungsstand „jährlich in der Politik" vorzustellen (Kap. 5.4, S. 125). Der erste Bericht sollte deshalb zugleich einen Ausgangsstand schaffen und Bilanz der bereits mit Berichtspflichten verbundenen Ratsbeschlüsse zum Klimanotstand (Drs. 11/1607) und zur Klimaneutralität 2040 (Drs. 12/0277) ziehen.

**Zu Ziffer 5**

Der Bahnanschluss bleibt das strukturelle Ziel. Die Strategie hält eine Fertigstellung vor 2040 selbst für „unrealistisch" (S. 76). Entscheidend ist deshalb, nach Abschluss der Machbarkeitsstudie die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und die Finanzierung der weiteren Planung voranzutreiben.

Bis dahin ist der Bahnhof Kamen für Bergkamen ein zentraler Zugang zum Schienenverkehr (S. 76). Projekt Nr. 7 sieht zusätzliche Zubringer aus den Ortsteilen abseits der bestehenden X-Buslinien vor (S. 76). Für dieses Projekt und die Stadtbuslinie (Nr. 6) sehen die Steckbriefe Gutachten mit „Berechnung des jährlichen Defizitaufwandes" der Stadt vor (S. 75 f.). Nach dem Nahverkehrsplan des Kreises verbinden aber Y-Linien die Stadtteile mit den Zentren und werden bei Erreichen der festgelegten Kennzahlen solidarisch über die Kreisumlage mitfinanziert. Die zusätzlichen Zubringer zum Bahnhof Kamen sind deshalb auch unter diesem Gesichtspunkt zu prüfen.

Bevor zusätzliche Buslinien dauerhaft aus dem städtischen Haushalt finanziert werden, müssen deshalb zunächst die Finanzierung über das Kreisnetz, die Auswirkungen auf bestehende Linien (S. 74) und Alternativen einschließlich bedarfsgesteuerter Angebote untersucht werden.

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Für die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Bergkamen

Stephan Wehmeier
Fraktionsvorsitzender