

- das Projekt-Gebiet sei anfangs nicht abgegrenzt gewesen. Inzwischen seien vier Sektoren festgelegt worden. Die Sinnhaftigkeit der Grenzziehung werde beobachtet und ggf. angepasst, falls sich deutliche Verlagerungen im ruhenden Verkehr ergäben;
- die Nutzergruppen unter den Parkenden (Folie 14) seien nicht berechnet oder gezählt, sondern qualitativ geschätzt worden;
- Ziel des Projekts sei es auch, das Abstellen von Fahrrädern zu ordnen und damit Fußwege und Übergänge freizuhalten;
- es werde eine Parkberechtigung für Anwohner*innen erteilt, diese koste € 30/ Jahr bzw. € 50 für zwei Jahre. Für Gäste von Anwohner*innen könnten auf Antrag beim Amt für Straßen und Verkehr (ASV) Besucherkarten erworben werden. Besucher*innen müssten ansonsten kostenpflichtig Parkscheine lösen;
- die Umsetzung des Modellvorhabens solle nach den Sommerferien 2020 beginnen.

Auf Nachfrage äußert Herr Weiland:

- Die Zahl der Straßen im Modell-Quartier, in denen beidseits aufgesetzt geparkt werde, sei gering. Die Zahl der illegal genutzten Stellplätze belaufe sich auf lediglich 187;
- die Straßenverkehrsordnung (StVO) lasse eine Legalisierung des aufgesetzten Parkens bei einer verbleibenden Gehweg-Breite unter 2,50 m nicht zu. Die StVO spreche hierbei lediglich davon, dass die Bewegungsfreiheit von Fußgänger*innen sichergestellt und Begegnungsverkehre ermöglicht werden müssten. Die Gehwegbreite von 2,50 m finde sich ausdrücklich erst in nachgeordneten Vorschriften. Das hausinterne Referat für Straßen- und Verkehrsrecht habe dies nochmals geprüft und sei zu der Auffassung gelangt, dass eine durchgehende Restbreite von 1,50 m nicht rechtskonform sei;
- in den Quartieren betrage die Gehwegbreite in der Regel unter 2,50 m;
- die tatsächliche Nutzung von Stellplätzen auf Privatgrund sei ohne Druck nicht zu erreichen;
- es habe im Vorfeld des Modellversuchs eine umfassende Bürgerbeteiligung gegeben. Dabei hätten sich v.a. die „Straßengespräche“ bewährt. Die Bürgerbeteiligung werde fortgesetzt.

Ergänzend macht Frau Twachtmann deutlich, dass ihr Haus hinsichtlich der verbleibenden Gehwegbreite eine andere Auffassung vertrete; die Richtlinien seien nicht so eng auszulegen wie von SKUMS angewandt. Aktuell hätten SKUMS und SI ein gemeinsames „Strategiepapier zum Parken in Quartieren“ veröffentlicht.² Frau Twachtmann macht deutlich, dass der öffentliche Raum allen gehöre, die Nutzung durch Kfz augenblicklich aber im Überhang sei. Aufgesetztes Parken werde nicht geduldet, es bestehe aber ein Ermessensspielraum, inwieweit es gehandelt bzw. legalisiert werden könne. Lösungen ließen sich nicht am Reißbrett erreichen, sondern müssten für jede einzelne Straße vor Ort gemeinsam erarbeitet werden. Dabei komme örtlich auch eine Parkstandsmarkierung (weißer Strich) in Betracht, wenn die Restgehwegbreite unter 2,50 m betrage.

TOP 2: Sachstand zum Modellversuch „weißer Strich“ und Ausweitung des Bewohnerparkens

Frau Auras erinnert daran, dass der Beirat 2016 ein Gutachten beauftragt habe, um in dem Quartier rund um das St. Joseph-Stift beispielhaft den ruhenden Verkehr neu zu ordnen, Barrierefreiheit zu gewährleisten und damit den Straßenraum für alle attraktiver zu machen. 2019 habe der Beirat dann einen Modellversuch für die Claussenstraße, die Gabriel-Seidl-Straße und die Lürmanstraße beschlossen, in dem das halb aufgesetzte Parken auf Gehwegen legalisiert werden und durch eine weiße Markierung (weißer Strich) kenntlich gemacht werden sollte. Ziel sei es gewesen, mehr legale Parkplätze zu schaffen (als Voraussetzung für die nachfolgende Einführung von Bewohnerparken) und ein Mindestmaß an Gehwegbreite von 1,50 m freizuhalten.³

² Das genannte Strategiepapier ist als **Anlage 2** diesem Protokoll angefügt.

³ Das Verkehrsgutachten, aus dem die Idee des Modellversuchs hervorgegangen ist, kann abgerufen werden unter http://www.bmo-stadtundverkehr.de/SchwachhausenParken/Parkraumuntersuchung_Schwachhausen_20170718.pdf. Die dazugehörigen Anlagen finden sich unter: http://www.bmo-stadtundverkehr.de/SchwachhausenParken/Parken_Schwachhausen_20170718_Kataster_Zeichen_Topographie.pdf und

Zu dem Beschluss des Beirats sei heute eine ablehnende Antwort von SKUMS eingegangen.⁴

Ergänzend macht Herr Weiland deutlich, dass im Rahmen der Modellvorhaben im Hulsberg-Quartier und in Findorff geklärt werde, inwieweit von der Maßgabe, dass eine restliche Fußwegbreite von 2,50 m verbleiben müsse, abgewichen werden könne. „Linienhaftes, aufgesetztes Parken“ – wie im Antwortschreiben benannt – könne bei einer Restbreite von 1,50 m nicht ermöglicht werden, denn Begegnungsverkehre müssten nach wie vor möglich sein („Ausweichstellen“).

Auf Nachfragen erwidert Herr Weiland, dass weitere zeitgleiche Modell-Quartiere aus personellen Gründen nicht zu bewerkstelligen seien. Die weiträumige Aufstellung von Pollern sehe er kritisch, denn auch diese engten den Fußweg ein. Ein weißer Strich als Begrenzung des zulässigen Parkraums könne grundsätzlich angeordnet werden. Die Vorschriften zur Einführung von Bewohnerparken sähen eine Stellplatz-Quote von 50% (tagsüber) bzw. 25% (nachts) für Besucher*innen vor, es gebe jedoch keine Vorgaben, wie viele Stellplätze für die Inhaber*innen von Bewohnerpark-Ausweisen vorgehalten werden müssten. Aus eigener Erfahrung in einer anderen Stadt wisse er, dass bei weitem nicht für alle Ausweis-Inhaber*innen gleichzeitig ein Stellplatz vorhanden sein müsse. Die maximale Ausdehnung eines Quartiers mit Bewohnerparken liege bei 1.000 m. Der Beirat könne beschließen, dass die Einführung von Bewohnerparken geprüft werde. Dies erfolge dann und werde mit einem Betriebsplan hinterlegt, sollte es möglich sein. Anschließend werde erneut der Beirat beteiligt, um mit ihm die Bedingungen des Bewohnerparkens zu klären.

Frau Twachtman sichert zu, dass sie den Hinweis eines Anwohners auf die schwierige Verkehrssituation in der Schubertstraße vor dem St. Joseph-Stift mitnehmen und sowohl mit dem örtlich zuständigen Kontaktbeamten als auch mit der Verkehrsüberwachung besprechen werde. Sie macht deutlich, dass eine Bewohner-Parkzone eine Privilegierung der Anwohner*innen darstelle.

Der Fachausschuss ist sich einig, die Einführung von Bewohner-Parkzonen weiter zu beraten, um möglichst für die Beiratssitzung am 26.03.2020 zu einem fraktions-übergreifenden Antrag zu gelangen.

TOP 3: Bürgerantrag: Einrichtung des Bewohnerparkens im Bereich Benquestraße

Frau Auras weist darauf hin, dass der Antragsteller heute Abend leider verhindert sei.⁵

Der Fachausschuss ist sich einig, dass Bewohnerparken für eine einzelne Straße nicht zielführend sei. Er stellt den Antrag zunächst „wohlwollend“ (bis Juni 2020) zurück, bis weitere Einzelheiten zu eventuellen Bewohner-Parkzonen geklärt seien.

TOP 4: Verschiedenes

Anhörung: Parkverbot in der Findorffallee (entlang des Torfkanals)⁶

Der Fachausschuss stimmt einstimmig zu.

Anhörung: Radverkehr in Grünanlagen⁷

Frau Auras erklärt, dass Punkt „b) das Aufstellen von Verkehrszeichen 254 ‚Verbot für Radfahrer‘ an wenigen ausgewählten Brennpunkten“ in einer gesonderten Anhörung erfolge.

http://www.bmo-stadtundverkehr.de/SchwachhausenParken/Parken_Schwachhausen_Gehweghoeehen.pdf (Kataster und Topografie); http://www.bmo-stadtundverkehr.de/SchwachhausenParken/Parken_Schwachhausen_Vormittags_20170620.pdf, http://www.bmo-stadtundverkehr.de/SchwachhausenParken/Parken_Schwachhausen_Nachmittags_20170620.pdf und http://www.bmo-stadtundverkehr.de/SchwachhausenParken/Parken_Schwachhausen_Nachts_20170620.pdf (Stellplatz-Erhebungen zu verschiedenen Tageszeiten); http://www.bmo-stadtundverkehr.de/SchwachhausenParken/Parken_Schwachhausen_20170714_Profile.pdf (Kataster mit Vorschlägen bzw. Bestandsdarstellung zu allen Straßenprofilen im Längsschnitt).

Beirat und Fachausschuss haben sich mehrfach mit dem Modellvorhaben und dem zugrundeliegenden Gutachten befasst, siehe zuletzt **Protokoll Nr. 36** der Beiratssitzung am 28.02.2019 mit den Anlagen **SUBV zum Parkraumgutachten**, **Stellungnahme des Landesbehindertenbeauftragten zum Parkraumgutachten** und **Antrag Parkraumgutachten weißer Stich**.

⁴ Das Antwortschreiben von SKUMS ist diesem Protokoll als **Anlage 3** angefügt.

⁵ Der Bürgerantrag ist als **Anlage 4** diesem Protokoll angefügt.

⁶ Die Anhörung ist als **Anlage 5** diesem Protokoll angefügt.

⁷ Die Anhörung ist als **Anlage 6** diesem Protokoll angefügt.

Herr Land bittet zunächst zu klären, ob das grundsätzliche Fahrverbot für Radfahrende in Grünanlagen noch bestehe und ob die Neuregelung Rad-Premiumrouten in Grünanlagen noch zulasse.

Damit wird der Beschluss zu dieser Anhörung vertagt.

Antrag zu Protected Bike Lanes

Frau Auras verweist auf die zwischenzeitlich eingegangene Antwort.⁸

Der Fachausschuss nimmt Kenntnis.

Busestraße: aufgesetztes Parken (Bürgerantrag Sommer)⁹

Frau Auras berichtet, dass das ASV am 23.01.2020 hierzu Folgendes mitgeteilt habe:

„Aus Sicht der Straßenerhaltung bestehen gegen das Parken auf den Radwegen in der Busestraße folgende Bedenken: In der Busestraße sind die Bordvorstände zurzeit ca. 10 cm und müssten entsprechend abgesenkt werden. Nach unserem Kenntnisstand verfügen die Radwege, bis auf kleinere Teilabschnitte, über keinen entsprechenden Unterbau.“

Der Fachausschuss ist sich einig, das weitere Vorgehen zunächst in den Fraktionen zu beraten.

Antrag zum Lärm-Gutachten für die Kirchbachstraße (Bürgerantrag Hermans)

Frau Auras verweist auf die zwischenzeitlich eingegangene Antwort zur Forderung des Fachausschusses, das Lärm-Gutachten dahingehend zu vervollständigen, dass im nördlichen Abschnitt der Kirchbachstraße zusätzlich die Lärmemissionen durch Busse und Straßenbahnen nachberechnet oder -gemessen werden, damit sich ein Gesamtbild aller Lärmemissionen ergibt.¹⁰

Der Fachausschuss ist sich einig, das weitere Vorgehen zunächst in den Fraktionen zu beraten.

Antrag der Fraktion Die Linke¹¹ zum Parken in der Rita-Bardenheuer-Straße¹²

Der Fachausschuss bittet um Wiedervorlage im Juni 2020.

Bushaltestelle Kulenkampffallee der Linie 22 (Informationsanfrage Findeisen)

Frau Auras teilt mit, dass die Anfrage auf dem letzten Jour fixe beraten worden sei. Dabei habe sich ergeben, dass kein Handlungsbedarf bestehe. Im Einzelnen sei festzuhalten:

- Die Verlegung der Haltestelle sei notwendig, um Barrierefreiheit herzustellen;
- die Zick-Zack-Markierung sei notwendig, weil der Bus dort wende, wenn die Haltestelle Endhaltestelle sei;
- die Beschilderung sei eindeutig, dass (von der Kulenkampffallee in die Crüsemannallee) rechts abzubiegen bzw. hinter dem Bus zu halten sei;
- die Möglichkeit eines Zusammenstoßes zwischen Bus und Straßenbahn werde nicht gesehen;
- die Zick-Zack-Markierung und die Mittellinie zur Trennung der Fahrstreifen müsse nachgebessert werden. Dies werde derzeit vom ASV geprüft und dann ggf. in das Markierungsprogramm 2020/ 2021 aufgenommen.

GMT

Frau Auras teilt mit: Die GMT werde absehbar aus der Emmastraße in die Kulenkampffallee, Fahrtrichtung Parkallee, Höhe Nr. 111 verlegt. In der Emmastraße hätten sich keine Auffälligkeiten ergeben.

Stadtteilbudget

Frau Auras teilt mit: Das Stadtteilbudget stehe in der haushaltslosen Zeit nicht zur Verfügung. Beirat und Fachausschuss könnten jedoch Vorhaben prüfen lassen.

⁸ Die Antwort von SKUMS vom 17.01.2020 auf den Beschluss aus der Fachausschusssitzung am 09.12.2019 ist als **Anlage 7** diesem Protokoll angefügt. Zum Sachverhalt siehe unter [Protokoll Nr. 3](#) der Fachausschusssitzung am 09.12.2019.

⁹ Zum Sachverhalt siehe unter [Protokoll Nr. 1](#) der Fachausschusssitzung am 23.09.2019 sowie der Anlage [Bürgerantrag Busestraße](#) und unter [Protokoll Nr. 2](#) der Fachausschusssitzung am 05.11.2019 sowie der Anlage [ASV Stellungnahme Bürgerantrag Busestraße](#).

¹⁰ Die Antwort des ASV vom 17.12.2019 auf den Beschluss aus der Fachausschusssitzung am 09.12.2019 ist als **Anlage 8** diesem Protokoll angefügt. Zum Sachverhalt siehe unter [Protokoll Nr. 3](#) der Fachausschusssitzung am 09.12.2019.

¹¹ Der Antrag wurde gemeinsam mit einem Anwohner erarbeitet.

¹² Der Antrag ist als **Anlage 9** diesem Protokoll angefügt.

Dehnungsfugen auf der Brücke Kurfürstenallee über die Kirchbachstraße¹³

Frau Auras teilt mit, dass sie sich beim ASV nach dem aktuellen Sachstand erkundigen werde.

Neuer Termin: 22. oder 27.04.2020, 18:30 Uhr.

Sprecher	Vorsitz	Protokoll
Dr. Volkmann	Auras	Berger

¹³ Der Fachausschuss hatte am 11.08.2014 auf Antrag der SPD-Fraktion beschlossen: „Bei der nächsten Sanierung des Straßenbelages sollen lärmemissionsarme Dehnungsfugen auf der Hochbrücke in der Kurfürstenallee verwendet werden.“