

Protokoll Nr. 36 (2015-2019)

der öffentlichen Sitzung des Beirates Schwachhausen am 28.02.2019 in der Aula der Grundschule an der Freiligrathstraße

Beginn: 19:30 Uhr Ende: 21:50 Uhr

Anwesend waren:

- | | | |
|----------------|--|--|
| a) vom Beirat | Maike Baasen
Hela Dumas
Jens Ulrich Fischer
Mario Hasselmann
Gabriele Schmidt
Dr. Wolfgang Schober
Dr. Hans-Peter Volkmann | Christian Carstens
Gudrun Eickelberg
Almut Haker
Stefan Pastoor
Barbara Schneider
Maximilian Thieme |
| b) vom Ortsamt | Dr. Karin Mathes
Thomas Berger | |
| c) Gast | Dr. Ralf Zöllner (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV)) | |

Die vorgelegte Tagesordnung wird geändert: Neu eingefügt wird als TOP 3 „Vergabe von Mitteln aus dem Stadtteilbudget für die Begrünung der Parkbuchten in der Parkallee“. Mit dieser Änderung wird die Tagesordnung genehmigt.

Das Protokoll Nr. 35 der Beiratssitzung am 13.12.2018 wird ebenfalls angenommen.

TOP 1: Bürgeranträge, Wünsche, Anregungen und Mitteilungen in Stadtteilangelegenheiten

Mitteilungen aus dem Beirat

Herr Dr. Volkmann beklagt eine zunehmende Vermüllung des Stadtteils, v.a. die Örtlichkeiten Wachmannstraße und Kurfürstenallee/ Ecke Lothringer Straße seien ihm als belastete Orte zugetragen worden.

Frau Dr. Mathes sichert zu, dass das Ortsamt sich der Problematik annehmen werde. Darüber hinaus teilt sie mit, dass sich jede Person mit einem derartigen Anliegen direkt an die Stadtreinigung wenden könne; das Ortsamt habe keinen beschleunigenden Zugang.¹

Mitteilungen aus der Bevölkerung

Mehrere Anwohner*innen aus der Kirchbachstraße weisen darauf hin, dass die mehrwöchige Sperrung der Steubenstraße in Folge eines Wasserrohrbruchs einen Vorgeschmack darauf gegeben habe, was passieren werde, wenn anlässlich der Herstellung der Querverbindung Ost für einen langen Zeitraum die Steubenstraße gesperrt sein werde und die Umleitungsverkehre sich auch durch die Kirchbachstraße bewegen würden.² Die Anwohner*innen erkundigen sich danach, ob der Beirat mit dem Vorhaben befasst worden sei.

Frau Dr. Mathes macht deutlich, dass es dem Beirat Schwachhausen nicht gefordert gewesen sei, im sog. Trägerbeteiligungsverfahren eine Stellungnahme abzugeben, da das Vorhaben in baulicher Hinsicht den Stadtteil Schwachhausen nicht berühre. Im Gegensatz zum Beirat Vahr sei der Beirat Schwachhausen nicht um eine Stellungnahme gebeten worden. Das Beteiligungsverfahren der Beiräte sei inzwischen abgeschlossen. Für weitere Informationen stehe vorrangig das Ortsamt Hemelingen zur Verfügung.

¹ Die Bremer Stadtreinigung ist zu erreichen unter Tel. 361-36 11 oder unter info@dbs.bremen.de. Darüber hinaus steht unter <https://bremen.maengelmelder.de/bms?create=1#pageid=1> der Mängelmelder Bremen zur Verfügung, über den sich auch der Status der gemeldeten Verunreinigung nachverfolgen lässt.

² Nähere Informationen zur Straßenbahn-Querverbindung Ost finden sich auf der Homepage des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) unter https://www.bauumwelt.bremen.de/verkehr/aktuelle_projekte/strassenbahn_querverbindung_ost-22353.

Der Vorsitzende des Kleingartenvereins Schwachhausen beklagt, dass die Zuwegung zum Kleingartengebiet am Schenenkampsweg (gegenüber der Heinstraße) bei Niederschlag nur erschwert zu nutzen sei. Außerdem stünden an einer Allee im Kleingartengebiet mehrere stattliche Bäume, für deren Verkehrssicherheit der Verein zuständig sei; dies überfordere den Verein aber finanziell. Frau Dr. Mathes sichert zu, dass das Ortsamt die Problematik mit dem Amt für Straßen und Verkehr (ASV) und Umweltbetrieb Bremen (UBB) klären werde.

Anwohner*innen aus der Donandtstraße beklagen erneut, dass die Baumschutzmaßnahme in ihrer Straße nicht wie auf der Anwohnerversammlung dargestellt umgesetzt worden sei.³ Es seien nicht angekündigt Baumschutzbügel, sondern Poller gesetzt worden. Die Verkehrssituation habe sich nicht verbessert, im Gegenteil ständen Poller im Weg, größere Fahrzeuge würden wegen der Poller die Straße blockieren und in einem Fall würden die Poller die Zufahrt zu einer Garage behindern.

Frau Dr. Mathes erwidert, dass die Maßnahme dem Baumschutz diene und wie auf der Anwohnerversammlung dargestellt umgesetzt worden sei. Es habe Nachbesserungen gegeben, um weitere legale Stellplätze zu schaffen und trotzdem den Baumschutz zu gewährleisten. Dies sei zuvor mit dem Fachausschuss „Globalmittel und Koordinierung“ des Beirats abgestimmt worden. Hinsichtlich der Poller, die eine Garagenzufahrt behinderten, werde das Ortsamt nochmals an das ASV herantreten.

Mitteilungen aus dem Ortsamt

Frau Dr. Mathes begrüßt zunächst Herrn Feldmann als neuen Referatsleiter im Polizeikommissariat Ost I.

Herr Feldmann stellt sich kurz vor und teilt mit, dass er u.a. in Schwachhausen und der Vahr den Kontaktbeamten und Verkehrssachbearbeitern vorgesetzt sei.

Anschließend teilt Frau Dr. Mathes mit, dass die Senatorin für Soziales, Jugend, Frauen, Integration und Sport (SJFIS) auf den Beschluss des Beirats aus der Sitzung am 13.12.2018, dem Beirat Vahr den Betrag von €2.000 aus seinem Integrationsbudget zur Verfügung zu stellen, geantwortet habe.⁴ Sie zitiert aus dem Antwortschreiben:

„Für Entscheidungen über den Einsatz der den Stadtteilen zugeteilten Mittel liegt die Zuständigkeit gemäß Beschluss zum Rahmenkonzept offene Jugendarbeit bei den jeweiligen Controllingausschüssen der Stadtteile.“

Frau Dr. Mathes macht deutlich, dass Sie diese Antwort zurückgewiesen habe, weil das Beirätegesetz ausdrücklich vorsehe, dass die Vergabe des Integrationsbudgets nur im Einvernehmen mit dem Beirat erfolgen könne. Sollte kein Einvernehmen erzielt werden, sei zunächst der Jugendhilfeausschuss und anschließend die zuständige städtische Deputation zu befassen. Sie werde den Beirat über die weitere Entwicklung auf dem Laufenden halten.

Dann verweist Frau Dr. Mathes auf einen Antrag der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), auf der Linie 6 zwischen Universität und Hauptbahnhof mangels intakter Straßenbahnen zu bestimmten Zeiten erneut Gelenkbusse statt Straßenbahnen einsetzen zu können.⁵ Diese würden dann durch die Parkallee verkehren, so dass die Haltestellen zwischen Blumenthalstraße und Lise-Meitner-Straße nicht angefahren würden.

Der Beirat nimmt mit Bedauern Kenntnis.

Anschließend berichtet Frau Dr. Mathes, dass zu den vom Beirat gefassten Beschlüssen zu Tempo 30 aus der Sitzung am 27.09.2018 nun Antworten des ASV vorlägen. Sowohl die Forderung des Beirats, Tempo 30 vor Einrichtungen an der Hermann-Böse-Straße und an der Schwachhauser Heerstraße auf Straßenbahnen und Busse auszuweiten, als auch die Forderung, die Geschwindigkeitsreduzierung vor dem Kippenberg-Gymnasium auszuweiten, seien abgelehnt worden.⁶

³ Zum bisherigen Sachverhalt siehe im [Protokoll Nr. 35](#) der Beiratssitzung am 13.12.2018 unter TOP 1.

⁴ Das Antwortschreiben der Senatorin für Soziales, Jugend, Frauen, Integration und Sport (SJFIS) vom 24.01.2019 auf den Beschluss des Beirats vom 13.12.2018 ist als **Anlage 1** diesem Protokoll angefügt. Für die Diskussion des Beirats siehe in [Protokoll Nr. 35](#) der Sitzung am 13.12.2018 sowie unter der Anlage [Antrag zum Integrationsbudget](#).

⁵ Der Antrag der BSAG vom 14.02.2019 ist als **Anlage 2** diesem Protokoll angefügt.

⁶ Das Antwortschreiben des Amtes für Straßen und Verkehr (ASV) vom 22.02.2018 zu den Beschlüssen des Beirats in der Sitzung am 27.09.2018, die Temporeduzierung auf 30 km/h vor dem Hermann-Böse-Gymnasium, dem Kippenberg-Gymnasium und der Stiftungsresidenz Horn auch den Straßenbahn- und Busverkehr auszuweiten, ist als **Anlage 3a** diesem Protokoll angefügt. Das

Abschließend weist Frau Dr. Mathes auf eine Veranstaltung des Focke-Museums am 05.03.2019 unter dem Titel „Der umgedeutete Elefant. Workshop zu Denkmälern und Kolonialismus“ hin.⁷

TOP 2: Konsequenzen aus dem Gutachten zur Parksituation in einem Schwachhauser Quartier

Einleitend erinnert Frau Schneider daran, dass der Beirat für das Quartier rund um das St. Joseph-Stift ein Gutachten zum ruhenden Verkehr in Auftrag gegeben habe.⁸ Das Quartier weise einen erheblichen Parkdruck auf sowie viele Straßen, in denen aufgesetzt auf den Fußwegen geparkt werde. Obwohl das aufgesetzte Parken nicht angeordnet sei, werde dieser Regelverstoß nicht geahndet. An manchen Stellen verblieben auf den Fußwegen für den Fußverkehr Breiten von unter einem Meter. Das Gutachten habe sich dafür ausgesprochen, auf Fußwegen einen weißen Strich aufzubringen, bis zu dem Fahrzeuge einerseits aufgesetzt parken dürften und mit dem andererseits zu Fuß Gehenden eine Breite von 1,50 m verbleibe. Der Beirat sei sich bewusst, dass derartige Maßnahmen nicht regelkonform wären, sondern sowohl der Straßenverkehrsordnung (StVO) als auch der "Richtlinie zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten" widersprächen. Entsprechend habe auch der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) nach einem gemeinsamen Gespräch im November 2018 einem derartigen Vorhaben widersprochen.⁹ SUBV habe aber die Möglichkeit eröffnet, dass ein Modellversuch stattfinden könne, soweit der Landesbehindertenbeauftragte damit einverstanden sei, insbesondere mit Blick auf eine verbleibende Gehwegbreite von 1,50 m. Der Landesbehindertenbeauftragte Dr. Steinbrück habe nach einem weiteren Gespräch Ende Januar 2019 seine Zustimmung zu einem Modellversuch erteilt.¹⁰ Der Beirat habe nicht die Absicht, das aufgesetzte Parken grundsätzlich zu legalisieren, er wolle aber auch nicht einfach die Gegebenheiten akzeptieren und nichts tun. Deshalb schlage er vor, einen Modellversuch durchzuführen.

Zur Verdeutlichung des Standpunktes des Landesbehindertenbeauftragten zitiert Frau Dr. Mathes aus dem Schreiben von Dr. Steinbrück:

„In dem genannten Gespräch haben wir die Situation in einer Reihe von Straßen in Schwachhausen besprochen. Die Gesprächsteilnehmer*innen haben mich in diesem Zusammenhang vor allem auch darauf hingewiesen, dass in einer Reihe von Straßen unerlaubtes aufgesetztes Parken geduldet und hierdurch die nutzbare Gehwegbreite häufig unter 1,50 m liegen würde. Die in dem Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen würden darauf abzielen, das bisher geduldete illegale Parken so zu steuern, dass es auch eine Verbesserung für Fußgänger gebe.

Vor diesem Hintergrund haben wir uns sodann in dem Gespräch darauf verständigt, dass die Vorschläge aus dem Gutachten modellhaft in einigen Straßen ausprobiert werden könnten, um zu überprüfen, ob die erwarteten Verbesserungen tatsächlich eintreten.

Meines Erachtens sollte während einer solchen Modellphase auch darauf geachtet werden, dass die nutzbare Breite der Gehwege - abgesehen von kurzen Engstellen durch Einbauten (max. 1 m lang und max. 1m schmal) - nicht unterschritten wird. Um dies zu gewährleisten, sind möglicherweise flankierende Maßnahmen auch ordnungspolitischer Art notwendig.“

Herr Dr. Zöllner berichtet, dass SUBV das erstellte Gutachten zur Stellungnahme vorgelegt worden sei. Dazu habe im November vergangenen Jahres ein Gespräch mit Beirat und Ortsamt stattgefunden. Anschließend habe SUBV auch schriftlich Stellung genommen.

Das Gutachten werde grundsätzlich begrüßt. Es analysiere fundiert die gegebene Situation des ruhenden Verkehrs. Zur Überraschung des Ressorts stelle das Gutachten fest, dass der Motorisierungsgrad in Schwachhausen sehr hoch sei. Es bestehe ein Parkdruck – dies sei aus Sicht des Ressorts normal – der aber nicht als übermäßig eingeschätzt werde. Das Ressort begrüße

Antwortschreiben des ASV vom 25.02.2019 zum Beschluss des Beirats aus der gleichen Sitzung, die Tempo-Reduzierung vor dem Kippenberg-Gymnasium auszuweiten, ist als **Anlage 3b** diesem Protokoll angefügt. Zur Diskussion des Beirats siehe in [Protokoll Nr. 33](#) der Sitzung am 27.09.2018

⁷ Nähere Angaben zu dieser Veranstaltung finden sich in **Anlage 4** zu diesem Protokoll.

⁸ Das Gutachten wurde zunächst in der Sitzung des Fachausschusses „Verkehr“ am 14.03.2017 vorgestellt, siehe unter [Protokoll Nr. 15](#) und in der Anlage [Parkraumgutachten Schwachhausen BMO](#), sowie anschließend in der Beiratssitzung am 28.09.2017, siehe hierzu im [Protokoll Nr. 24](#) und in der Anlage [Präsentation BMO zum Parkraumgutachten](#).

⁹ Das Schreiben des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) vom 14.01.2019, „Stellungnahme zum Parkraumgutachten Schwachhausen“, ist als **Anlage 5a** diesem Protokoll angefügt.

¹⁰ Das Schreiben des Landesbehindertenbeauftragten Dr. Steinbrück ist als **Anlage 5b** diesem Protokoll angefügt.

ausdrücklich die vorgeschlagenen Maßnahmen, die auf zusätzlichen Baumschutz und die Freihaltung von 5m-Bereichen an Straßeneinmündungen abzielten.

Kritisch sehe das Ressort jedoch die Vorschläge zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs. Das Gutachten gehe davon aus, den ruhenden Verkehr ohne Stellplatzverlust neu ordnen zu können. Das Gutachten schlage hierzu eine lösungsorientierte Regelauslegung vor. Sowohl die Einschätzung als auch den Lösungsansatz teile das Ressort nicht. Grundsätzlich sei aufgesetztes Parken untersagt und könne nur unter bestimmten Voraussetzungen angeordnet werden: Der zu überfahrende Kantstein dürfe höchstens acht cm hoch, der Untergrund des Fußwegs müsse ausreichend befestigt und die verbleibende Breite für die Fußgänger*innen müsse ausreichend sein. Dabei sei „ausreichend“ in den einschlägigen Richtlinien nicht mit einer konkreten Zahl hinterlegt. Aus den bestehenden Regelwerken lasse sich aber eine Breite von 1,80 m herleiten, so dass zusammen mit einem Sicherheitsabstand von einer Gehwegbreite von 2,50 m auszugehen sei, die den Fußgänger*innen verbleiben müsse. Aus rechtlicher Sicht könne daher auch einem Modellvorhaben nicht zugestimmt werden. Hinzu komme, dass ein Regelverstoß durch das Überfahren des weißen Strichs aufgrund einer fehlender Rechtsgrundlage nicht sanktioniert werden könne.

Das Gutachten gehe bei seinen Vorschlägen mehrfach von falschen Voraussetzungen aus. Neben der Gehwegbreite betreffe dies auch die Breite von Stellplätzen und die Fahrbahnbreite. Das Gutachten veranschlage hier 1,80 m bzw. 3,40 m. Die Richtlinien veranschlagten aber mindestens 2 m und 3,50 m. Werde unter den Maßgaben des Gutachtens in einer 10 m breiten Straße beidseitig aufgesetztes Parken zugelassen, würden die Vorgaben aller Regelwerke missachtet.

Aus Sicht des Ressorts müsste das Gutachten für regelkonforme Maßnahmen nachgebessert werden. Wer etwas für die Fußgänger*innen tun wolle, solle dies mutig angehen und in Wohnstraßen für 2 m breite Fußwege sorgen. Dies hätte zur Folge, dass das Parken auf einer Straßenseite unterbunden werden müsste, um es auf der anderen Seite ordnungsgemäß auf der Straße zu belassen.

Herr Pastoor berichtet, dass er dem Gutachten anfangs auch mit Skepsis begegnet sei, dann aber habe feststellen müssen, dass es gut sei.

Augenblicklich reiche der Parkraum in der Summe noch aus. Die Zahl der Autos nehme aber zu, deren Größe und die Zahl der Einpendler*innen ebenso. Das Parkverhalten werde in der Regel nicht überwacht, das aufgesetzte Parken also nicht sanktioniert, und der Parkraum nicht bewirtschaftet. Was sei also zu tun? Auf den Fußwegen müsse eine Mindestbreite für die Fußgänger*innen eingehalten werden; hierzu könne der weiße Strich als Orientierung dienen. Der Modellversuch biete die Chance, etwas auszuprobieren. Selbstverständlich müsse er begleitend ausgewertet werden.

Frau Schneider betont, dass der Beirat die Bedenken gegen den Modellversuch durchaus teile. Es gehe jedoch nicht darum, einen illegalen Zustand zu rechtfertigen. SUBV habe aber die Möglichkeit eröffnet, nach Rücksprache mit dem Landesbehindertenbeauftragten einen Modellversuch durchzuführen. Es gehe jetzt darum auszuprobieren, ob die vorgeschlagene Maßnahme Abhilfe schaffen könne oder nicht.

Herr Dr. Schober betont, dass nirgendwo im Untersuchungsgebiet des Gutachtens die vorgeschriebenen Mindestbreiten eingehalten würden. Dem könne dadurch begegnet werden, dass das aufgesetzte Parken unterbunden werde. Dies geschehe aber nicht und sei auch für die Zukunft unrealistisch. Deshalb habe sich der Beirat mit allen Fraktionen auf einen Kompromiss verständigt, um den vorgeschlagenen Modellversuch durchzuführen.

Herr Hasselmann stellt fest, dass mit dem Modellversuch endlich die Möglichkeit bestehe, alle Verkehrsteilnehmer*innen einzubeziehen. Es gebe keinen Anlass, die Nutzer*innen von Kfz zu benachteiligen oder auszuschließen, der Verkehrsraum sei für alle da. Er sehe den Modellversuch als richtig und wichtig an.

Dem schließt sich Herr Dr. Volkmann an. Es bestehe Parkdruck. Dem zu begegnen, indem auf einer Straßenseite das Parken unterbunden werde, sei „aberwitzig“ und nicht im Interesse der Anwohner*innen. Das aufgesetzte Parken im Rahmen des Modellvorhabens zuzulassen, sei richtig. Allerdings müssten die Anwohner*innen einbezogen werden, um Missverständnisse über das Vorhaben auszuschließen.

Hingegen macht Frau Eickelberg deutlich, dass sie dem Vorhaben nicht zustimmen werde. Die Verkehrswende umfasse mehr, als aufgesetztes Parken zuzulassen. Im Grunde sei die Ordnung des ruhenden Verkehrs aufgegeben worden, eine Überwachung finde nicht statt. „Ein Fußweg ist aber ein Fußweg“ und müsse damit auch dem Fußverkehr zur Verfügung stehen. Das Augenmerk müsse weg vom motorisierten Verkehr und verstärkt auf die anderen Verkehrsteilnehmer*innen gerichtet werden. Es sei mehr für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und das Car-sharing zu unternehmen.

Ein Zuhörer bemängelt, dass das Gutachten die zunehmende Breite von Kfz unterschätze und damit von zu schmalen Parkständen ausgehe. Grundsätzlich sollte mehr Raum ohne motorisierten Verkehr zur Verfügung stehen. Er empfehle, das Modellvorhaben nicht durchzuführen, sondern das Parken wie von Herrn Dr. Zöllner dargelegt nur einseitig zuzulassen und durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit auf alternative Verkehrsmöglichkeiten aufmerksam zu machen.

Eine Teilnehmende stellt fest, dass es so nicht weitergehen könne. Für die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen stehe immer weniger Straßenraum zur Verfügung. Deshalb müssten bestehende Parkverbote durchgesetzt werden. Verständnis für das Vorhaben des Beirats habe sie nicht.

Herr Saxe (Mitglied der Bremischen Bürgerschaft) bezeichnet das Vorhaben des Beirats als „verkehrspolitische Katastrophe“. Das Modellvorhaben sei illegal und nicht genehmigungsfähig. Der weiße Strich sei nicht möglich. Außerdem gehe es nicht darum, Kfz abzuschaffen, sondern deren Verwendung zu regeln.

Frau Schlansky (Fuß e.V.) geht davon aus, dass der weiße Strich von den Verkehrsteilnehmer*innen nicht respektiert werde. Auf diesem Weg werde sich nicht ausreichend Platz für Fußgänger*innen ergeben. Darüber hinaus sei es auch nicht Aufgabe der Stadt, dafür zu sorgen, dass für alle Kfz Parkmöglichkeiten vorhanden seien.

Im Anschluss macht Herr Dr. Zöllner deutlich, dass die Aussage von SUBV, dass „im Rahmen eines Pilotversuchs eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs in ausgewählten Straßen des Stadtquartiers durch Anordnung von geeigneten Parkständen (...) erprobt werden kann“, bedeute, dass es sich um legale Parkmöglichkeiten handeln müsse. Es gehe nicht, einen bestehenden illegalen Zustand für rechtmäßig zu erklären. Verkehrsrechtlich sei es nicht möglich, einen weißen Strich anzuordnen. Ebenso sei es nicht zustimmungsfähig, in einem Straßenraum mit einer Breite von insgesamt zehn Metern auf jeder Fahrbahnseite einen Fußweg mit 1,50 m und einen Parkstreifen mit 2,0 m vorzusehen, weil damit nur noch eine Fahrbahnbreite von 3 m verbliebe.

Der Beirat sollte nochmals darüber nachdenken, welches Gewicht er dem motorisierten Verkehr einräumen wolle. Nahezu die Hälfte der Verkehrsteilnehmer*innen verfügten über kein eigenes Kfz. Da stelle sich doch die Frage, wie mit der Fläche des Straßenraums sinnvoll umgegangen werden sollte.

Mit Zustimmung des Beirats schließt Frau Dr. Mathes die Redeliste.

Frau Schneider stellt den Antrag vor.¹¹

Frau Baasen sieht in dem Modellversuch eine Chance für mehr Miteinander. Das jetzige Parkverhalten sei nicht erlaubt, werde aber stillschweigend akzeptiert. Die Möglichkeiten seien gering, zu einem legalen und gleichfalls akzeptierten Zustand zu gelangen. Aber es sei notwendig, den Modellversuch nach zuvor festgelegten Kriterien auszuwerten.

Herr Dr. Volkmann gibt jedoch zu bedenken, dass ein Vorhaben, das voraussichtlich von Seiten der Behörde abgelehnt werde, gar nicht erst beschlossen werden müsse.

Herr Dr. Schober gibt zu, dass niemand wisse, ob der weiße Strich akzeptiert werde, aber es sei ein Versuch wert, dies auszuprobieren. Deshalb hätten sich letztlich alle Fraktionen auf eine gemeinsame Position verständigt.

Herr Carstens gibt zu bedenken, dass es sich lediglich um einen auf ein Jahr begrenzten Modellversuch handele, die StVO werde nicht geändert. Er schlage jedoch vor, in der Begründung die „verkehrliche Anordnung“ zu streichen.

¹¹ Der Antrag ist als **Anlage 6** diesem Protokoll angefügt.

Herr Otten (Planungswerkstatt BMO – Stadt und Verkehr) macht als beauftragter Gutachter deutlich, dass es bei dem Modellversuch darum gehe, Straßenraum vom motorisierten Verkehr zurückzuerhalten. Der Versuch beschränke sich auf einzelne Straßen. In vielen Straßen ließe sich das Parkverhalten ohne weißen Strich ordnen, sie seien breit genug. Das Gutachten habe bewusst Mindestmaße aneinandergereiht, um Möglichkeiten für diejenigen Straßen zu eröffnen, in denen dies auf Grund ihrer Breite nicht möglich sei. Aber alle Mindestmaße des Gutachtens fänden sich in den einschlägigen Regelwerken und seien somit zulässig. Auch die Fußwegbreite von 1,50 m finde sich dort, ebenso die Breite von 2 m für Stellplätze und die Breite von 3 m für Fahrbahnen. Trotz einer Fahrbahnbreite von 3 m sei Begegnungsverkehr möglich, weil vor Grundstücks- und Garagenzufahrten nicht geparkt werde. Er halte den Modellversuch für einen gangbaren Weg. Das müsse durch positive Angebote ergänzt und fortentwickelt werden (z.B. Carsharing, Anwohnerparken). Eine weiße Linie ordne unmittelbar an, es bedürfe keines weiteren Schilds.

Nach diesen Ausführungen zieht Herr Carstens seinen Vorschlag, „verkehrliche Anordnung“ im Antrag zu streichen, zurück.

Herr Pastoor betont, dass viele Personen ihr Kfz auch dazu benötigten, ein Einkommen zu erzielen. Deshalb lege er bei dem vorgeschlagenen Modellversuch Wert darauf, dass niemand geschädigt werde. Er bitte, den vorgelegten Antrag wie folgt zu ergänzen:

- Nach der Nennung der Straßen solle eingefügt werden: „Das ASV wird gebeten, zu überprüfen, ob die Durchführung des Modellversuchs in den genannten Straßen möglich ist“;
- am Schluss solle stehen: „Eine abschließende Evaluation der Maßnahme soll mit allen Beteiligten (u.a. Anwohner*innen, Behörden, Polizei) stattfinden“;
- in der Begründung solle das Wort „überzeugt“ gestrichen und durch „derzeit der Ansicht“ ersetzt werden.

Frau Dr. Mathes stellt den durch den Vorschlag von Herrn Pastoor geänderten Antrag zur Abstimmung: Er wird mit sieben Ja-Stimmen (SPD, Linke, FDP, Frau Schneider) und vier Nein-Stimmen (CDU, Frau Eickelberg) bei zwei Enthaltungen (Frau Haker, Herr Thieme) angenommen.

TOP 3: Vergabe von Mitteln aus dem Stadtteilbudget für die Begrünung der Parkbuchten in der Parkallee

Frau Dr. Mathes ruft in Erinnerung, dass die Gestaltung der Fahrradstraße in der Parkallee im Grundsatz im vergangenen Jahr beschlossen worden sei.¹² Offen geblieben sei zunächst die Gestaltung aller Parkbuchten, die zukünftig nicht mehr zum Parken zur Verfügung ständen. Hier gebe es die Möglichkeiten, stattdessen Fahrradbügel aufzustellen, E-Ladesäulen anzubringen oder sie zu begrünen. Zur Klärung dieser Fragen habe der Fachausschuss „Verkehr“ in seiner Sitzung am 06.12.2018 beschlossen, hierzu eine Befragung der Anwohner*innen durchzuführen. Deren Ergebnisse seien in der Sitzung am 30.01.2019 beraten und einstimmig beschlossen worden.¹³ Für die Begrünung von Parkbuchten habe der Fachausschuss signalisiert, deren Kosten aus dem Stadtteilbudget des Beirats zu übernehmen. Kurzfristig habe nun hierzu das Ortsamt eine Kostenschätzung des ASV erreicht. Die Entsiegelung jeweils einer Parkbucht (Rückbau der Pflasterung und des Unterbaues, Angleichung der Borde, Auffüllung mit Mutterboden) lasse Kosten in Höhe von etwa € 3.000 brutto erwarten. Da die Anwohner*innen der Parkallee sich bei 13 (12,5) Parkbuchten für eine Begrünung ausgesprochen hätten, würden insgesamt Kosten in Höhe von etwa € 39.000 entstehen. Da die Neugestaltung der Parkallee bald beginnen solle, sei es notwendig, heute eine Entscheidung zu treffen, ob der Beirat diese Kosten übernehmen wolle. Damit ließe sich vermeiden, dass die Straße zwei Male abgesperrt werden müsse und in den zur Begrünung vorgesehenen Parkbuchten zunächst Poller gesetzt würden. Gegenwärtig könne der Beirat über knapp € 268.000 aus seinem Stadtteilbudget verfügen.

¹² Siehe zur grundsätzlichen Gestaltung der Fahrradstraße Parkallee das [Protokoll Nr. 34](#) der Beiratssitzung am 25.10.2018 sowie in der Anlage [RT Parkallee Protokoll](#).

¹³ Zur letzten Sitzung des Fachausschusses „Verkehr“ am 30.01.2019 siehe unter [Protokoll Nr. 29](#) sowie in den Anlagen [Präsentation Parkallee](#) und [beschlossene Gestaltung Parkbuchten Parkallee](#).

Der Beirat stimmt der Vergabe von € 39.000 aus seinem Stadtteilbudget einstimmig zu.

TOP 4: Verschiedenes

Frau Dr. Mathes berichtet, dass das Beirätegesetz neuerlich geändert worden sei. Die vor kurzem eingefügte Regelung, dass sich der Beirat nicht in den Schulferien konstituieren dürfe, sei wieder gestrichen worden, weil sie mit der Regelung, dass sich der Beirat innerhalb von zwei Monaten konstituieren müsse, in Konflikt gestanden habe. Nach der kommenden Beirätewahl am 26.05.2019 müsse mit einer Konstituierung in den Sommerferien gerechnet werden. Der Landeswahlleiter rechne erst für Anfang bis Mitte Juli mit den Ergebnissen der Beirätewahl. Sie bitte daher, möglichst alle Donnerstage im Juli dieses Jahres freizuhalten, damit der Beirat beschlussfähig sei und zumindest den oder die Sprecher*in wählen könne und die Geschäftsordnung verabschieden.

Sprecherin

Vorsitzende

Protokoll

Schneider

Dr. Mathes

Berger