

PROTOKOLL

Sitzung des Beirats Östliche Vorstadt vom 09. Februar 2021 SUNRISE Bewohner*innenparken - Zwischenauswertung

Anwesend

vom Beirat	Partei	Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt
Steffen Eilers	GRÜNE	Hellena Hartung (Ortsamtsleitung)
Harald Klussmeier		Manuela Jagemann (Protokoll)
Irmgard Lindenthal		Armin Willkomm (Technik)
Sona Terlohr		
Alexandra Werwath		
Helmut Kersting	LINKE	
Annika Port		Gäste
Rainer Ballnus	SPD	Michael Glotz-Richter (SKUMS, Ref. 5)
Janne Herzog		Susanne Findeisen (SKUMS, Ref. 5)
Anke Kozlowski		Uwe Papencord (Ordnungsamt)
Klaus-Peter Jonitz	CDU	Sebastian Eickenjäger (Senator für Inneres)
Peter Kadach		Andrea Twachtmann (Senator für Inneres)
Jürgen Schultz	FDP	Thomas Vinke (GeNo)
Aaron Teckemeier	Die PARTEI	Florian Kommer (GEG)
Stefan Schafheitlin-Derstadt	LiV	Sebastian Gerke (ADFC)

Beginn: 19:00 Uhr

Ende: 22:30 Uhr

Tagesordnung:

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. SUNRISE Bewohner*innenparken - Zwischenauswertung
3. Fragen, Wünsche & Anregungen aus der Bevölkerung
4. Verschiedenes

Begrüßung

Frau Hartung begrüßt die Gäste Frau Findeisen und Herrn Glotz-Richter vom Verkehrsreferat der Senatorin für Klima, Umwelt, Mobilität, Städtebau und Wohnungswesen (SKUMS), Herrn Papencord als Leiter des Ordnungsamtes, Herrn Eickenjäger und Frau Twachtmann vom Senator für Inneres (SI), Herrn Fr. Vinke von der Gesundheit Nord (GeNo), Herrn Kommer von der Grundstücksentwicklungsgesellschaft Neues Hulsberg Viertel (GEG) und Herrn Gerke vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC). Herr Willkomm vom Ortsamt gibt eine kurze technische Einweisung.

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Das Protokoll der letzten Sitzung wird einstimmig genehmigt.

TOP 2: SUNRISE Bewohner*innenparken – Zwischenauswertung

Herr Eilers führt ein in das Thema des Abends ein. In der Östlichen Vorstadt in einem Bereich westlich des Klinikums Mitte zwischen Bismarckstraße, St.-Jürgen-Straße, Humboldtstraße und

PROTOKOLL

Horner Straße wurde im Rahmen des SUNRISE¹-Projektes Bewohner*innenparken eingeführt. Bei dem SUNRISE-Projekt handelt es um ein vierjähriges europäisches Forschungsprojekt (2017- 2021) zur

Entwicklung und beispielhaften Erprobung von nachhaltigen Mobilitätslösungen auf Quartiersebene unter intensiver Beteiligung von Anwohnerinnen und Anwohnern und sonstigen Interessengruppen. Zur beispielhaften Einführung von Bewohner*innenparken in der Östlichen Vorstadt wurde das Quartier westlich des Klinikums Mitte ausgewählt, da auf dem bisherigen Gelände des Klinikums ein neuer Stadtteil entsteht und damit zu rechnen ist, dass sich bereits bestehende Verkehrsprobleme noch verstärken werden. Die Einführung des Bewohner*innenparkens ging einher mit einer umfangreichen Bürgerbeteiligung, u.a. in Form von Bürgergesprächen an mobilen Ständen, einer Online-Beteiligung, Bürgerversammlungen und 12 Straßenbegehungen à 1,5 Stunden sowie Workshops mit dem Projektbeirat. Bewohner*innenparken dient der Bevorrechtigung der Anwohnerschaft. Durch die aktive Unterbindung des illegalen Parkens (z. B. beidseitig aufgesetzt auf dem Bordstein, in den Straßeneinmündungen) wird ein Flächengewinn erzielt, der einen fairen Ausgleich der Nutzungen ermöglicht und die Rettungssicherheit gewährleistet.

Es gibt erste Wortmeldungen:

Eine Bürgerin beklagt sich, dass der Einfluss der Bürger limitiert gewesen sei und keine Verbesserung der Parksituation festzustellen sei.

Herr Glotz-Richter vom Verkehrsreferat zieht eine Zwischenbilanz. Vor Einführung des Bewohner*innenparkens habe es in den zu schmalen Straßen Probleme für Rettungs- u. Müllfahrzeug und zugeparkte Gehwege aufgrund illegalen Parkens gegeben, Behinderung der Barrierefreiheit für alle Nutzer*innen und hohen Parkdruck. Das habe zu Konflikten zwischen gegenläufigen Interessen geführt. Fußgänger hätten auf der Straße gehen müssen, die Feuerwehr habe nicht retten können und die Parkstände würden nicht mehr größere Pkw reichen.

Regelkonformes Parken heiße:

- Parken am Fahrbahnrand, nicht aufgesetzt
- 5 Meter vor der Straßeneinmündung

Die gesetzlichen Anforderungen an Gehwegbreiten betragen 2,5 m, bei einer Mindestbreite von 1,8 m. Aufräumen sei notwendig gewesen. In sechs Straßen von insgesamt zwanzig 20 sei das Parken neu geordnet worden. Hier sei so vorgegangen worden, dass man versucht habe, möglichst viele legale Stellplätze zu generieren. Ohne Bewohner*innenparken gebe es einen hohen Anteil von Besucherverkehren. Für diese gelte mit Einführung von Bewohner*innenparken Bezahlparken mit einer Parkhöchstdauer von zwei Stunden. Zeitgleich mit der Einführung von Bewohner*innenparken seien auf dem Gelände des Klinikums Bremen Mitte neue Mietparkplätze geschaffen (75 E / Woche, 28 € / Woche) worden.

¹ Sustainable Urban Neighborhoods – Research and Implementation Support in Europe

PROTOKOLL

Frau Findeisen beschreibt den Bürgerbeteiligungsprozess. Das Projekt sei in 2017 gestartet. In 2018 sei die Anwohnerschaft mit mobilen Ständen informiert worden. Man habe eine interaktive Straßenkarte auf der Homepage des SUNRISE-Projektes eingerichtet und eine Auftaktveranstaltung im Alten Fundamt durchgeführt. In 2019 seien Begehungen im Stadtteil, eine Onlinebeteiligung und eine groß angelegte Parkraumuntersuchung, eine Exkursion nach Köln und eine Diskussionsveranstaltung, auf der das „Kölner Bewohner*innenparken“ vorgestellt wurde, gefolgt. Außerdem habe man Befahrungen mit der Feuerwehr durchgeführt sowie an einem Fest auf dem Brommyplatz mit einem Stand teilgenommen. Auf zwei Beiratssitzungen 2019 und März 2020 sei die Bevölkerung informiert worden und der Beirat habe seinen Beschluss zur Einführung des Bewohner*innenparkens gefasst. Im Juni 2020 sei der Beschluss in der Verkehrsdeputation des Senats gefasst und die Finanzierung gesichert worden. Im Juli und August habe man die betroffenen Haushalte durch Flyer informiert, Anfang November Broschüren und Presseinformationen herausgegeben und Ende November das Bewohner*innenparken bei gleichzeitiger Sanktionierung des illegalen Parkens eingeführt

Michael Glotz-Richter macht eine Vorher- / Nachher Betrachtung. Es gebe nun freie Fahrt für Müllfahrzeuge, freie Straßeneinmündungen und freie Gehwege. Zur Einschränkung von illegalen Stellplätzen an kritischen Stellen (z.B. Lessingstraße) habe man Fahrradbügel parallel aufgestellt. Weiterhin habe man Restflächen für die Aufstellung von Fahrradbügeln genutzt. Die Parkraum-Bilanz laut Parkraumuntersuchung (einschließlich Daten v. Kraftfahrtbundesamt) ergebe 1436 ordnungsgemäße Stellplätze und 1090 Sonderparkberechtigungen. Es gebe keine Parkausweise für Garagenbesitzer. Unschärfen ergäben sich aus Zuwiderhandlungen (z. B. nicht genutzte private Stellplätze in Garagen), nicht regelgerechtes Parken und zu große Fahrzeuge. 42 Vollzeitstellplätze (St-Jürgen / Bismarckstraße) seien ursprünglich nur ab 18 Uhr für die Bewohner freigegeben gewesen. Hier habe man im Dezember nachgesteuert.

Frau Twachtmann, zuständig für die Parkraumüberwachung beim Senator für Inneres erklärt sich sehr dankbar für das geordnete Parken. Es mache die Überwachung einfacher durch die Neugestaltung

Herr Eichenjäger vom Senator für Inneres lobt die gute Zusammenarbeit mit dem Verkehrsreferat und dem Beirat

Herr Papencord vom Ordnungsamt erläutert zur Verkehrsüberwachung, dass eine gute und klare Verkehrsregelung wie z. B. durch Bewohner*innenparken leichter durchsetzbar sei.

Herr Vinke von der GeNo weist darauf hin, dass es für die Beschäftigten des Klinikums 110 Stellplätzen gebe, die in Kürze auf 160 Stellplätze erhöht würden. Betreiber sei die BrePark. Auf diesen Plätzen gebe es tagsüber eine Auslastung bis zu 100 %. Der neu geschaffene Parkplatz für Mietparkplätze sei noch nicht ausgelastet. Es gebe aber noch kein belastbares Zahlenmaterial, u. a. auch aufgrund der eingeschränkten Besucherverkehr durch die Pandemiebedingungen.

PROTOKOLL

Fragen / Bemerkungen

- Es gebe ab 16 -17 Uhr keinen Parkplatz in der Olgastraße
- Man finde keinen Parkplatz mehr seit der Einführung des Bewohner*innenparkens und fühle sich ausgenutzt
- Ein Bürger möchte wissen, warum die verstärkte Parkraumüberwachung gekoppelt worden sei mit bewirtschaftetem Parken – man hätte verstärkte Überwachung auch ohne Bewirtschaftung durchführen können
- Ein Bürger ist der Meinung, dass Müllfahrzeuge früher keine Probleme gehabt hätten
- Man habe nichts mitbekommen von der Bürgerbeteiligung im Vorfeld, auch keine Postwurfsendungen erhalten
- Warum sei nicht einfach eine Beschilderung „Anlieger Frei“ eingeführt worden, z. B. in der Kleinen Bismarckstraße?
- Es wird bezweifelt, dass keine legalen Parkplätze weggefallen seien
- Das ganze Verfahren sei sehr intransparent gewesen und nicht jeder Ausweisinhaber bekomme auch einen Parkplatz
- Ein Herr findet keinen Parkplatz mehr vor der Tür

Die Behördenvertreter*innen antworten.

- Es gebe zu wenig Parkraum im Quartier. Die heutigen Pkw seien recht groß, die Stellplätze auf dem Klinikgelände seien kostenpflichtig. Die Behörden seien verpflichtet, die Belange aller Bürger*innen durchzusetzen. Auch Senioren, Gehbehinderte, Kinder müssen berücksichtigt werden.
- Der Einsatz kleinerer Müllfahrzeuge bedeute mehr Einsätze und damit höhere Gebühren. Vor allen Dingen aber müssten auch Rettungsfahrzeuge durchkommen. Feuerwehr-Leiterwagen hätten nicht mehr zum Einsatzort kommen können. Die Behörden hätten tätig werden müssen, die Situation sei so nicht haltbar gewesen. Markierungen reichten dafür nicht aus.
- Zur Bürgerbeteiligung – man könne nicht jeden erreichen. Es seien Postwurfsendungen verteilt worden den Rundgängen und jeder hätte, auch bei den Terminen in den Straßen, die Möglichkeit gehabt, sich zu beteiligen.
- Die Lösung mit „Anlieger: Frei“ zu beschildern sei faktisch nicht überwachbar und auch rechtlich nicht umsetzbar in der kleinen Bismarckstraße.
- Zur Entkopplung der verstärkten Überwachung des geordneten Parkens vom Bewohner*innenparken. Bewohner*innenparken sei ein Mittel, den Parkdruck von außen abzuwehren, in diesem Fall durch die Mitarbeiter- und Besucherverkehre des Klinikums
- Es sei richtig – Parkraum sei nach wie vor knapp. Hier sei der neue Parkplatz auf dem Klinikgelände eine Hilfe.

PROTOKOLL

Diskussion

Ein Bürger gibt eine positive Rückmeldung

Herr Kersting vom Beirat äußert sich. Bewohner*innenparken biete die Chance, Gewohnheiten umzustellen. Das benötige Zeit. Es habe ein vorher definiertes Ziel gegeben, nämlich den Parkdruck durch Fremdarker zu reduzieren und die Anwohnerschaft zu privilegieren. Auch der Parkdruck in den angrenzenden Gebieten werde sich mit der Zeit regulieren. Er verweist, dass Parkdruck auch durch die heutigen größeren Fahrzeuge verstärkt werde.

Eine Bürgerin vertritt die Ansicht, dass aufgesetztes Parken mit klaren Regeln zugelassen werden könne.

Ein Bürger erklärt, dass öffentliche Flächen kein Selbstbedienungsladen darstellen würden. Die Frage „wo soll mein Auto hin“ sei mittelfristig mit Car-Sharing, dem Kauf eines kleineren Autos oder der Nutzung eines bezahlten Parkplatzes zu beantworten.

Frau Schlansky vom Verein „Fuß e. V.“ regt an, die Abschaffung des eigenen Pkw zu erwägen.

Der Beiratssprecher Herr Eilers macht geltend, der Verteilungskampf könne im Einzelfall schwierig sein, aber Bewohner*innenparken müsse ausgeweitet werden.

Herr Kommer von der GEG stellt fest, es gebe kein Recht auf einen Parkplatz. Eine Straße habe auch andere Nutzungsansprüche. Die von Frau Guthrie durchgeführte Nachbarschaftsbefragung sei nicht belastbar. Im Beteiligungsprozesse NHV sei die Mehrheit der Teilnehmenden zu dem Ergebnis gekommen, dass die Autos aus dem Straßenraum wegmüssten. Es werde eine Entkopplung von Wohneigentum und PKW-Besitz angestrebt. Ein Projekt wie das Bewohner*innenparken brauche Langmut und Geduld.

Eine Bürgerin vertritt die Meinung, es gebe zu viele Autos. Man müsse Maßnahmen zur Regulierung ergreifen. Auch Fahrräder seien Verkehrsmittel. Sie begrüßt, dass man mehr Fahrradbügel aufgestellt habe. Die Barrierefreiheit für schwächste Verkehrsteilnehmer müsse gewährleistet sein und die Feuerwehr müsse durchkommen können.

Ein Bürger fragt nach, wann das Bewohner*innenparken in seiner Straße eingeführt werde.

Herr Kadach vom Beirat, erklärt, die CDU habe sich lange gegen Bewohner*innenparken gewehrt, aber die Beschwerden über die mangelnde Rettungssicherheit etc. ließen keine andere Lösung zu. Er fragt nach, warum nicht gleich ein größeres Bewohner*innenparken-Gebiet geschaffen wurde.

Eine Dame aus der Neustadt wartet sehnsüchtig auf Bewohner*innenparken und berichtet von einem Brand, bei dem die Feuerwehr nicht durchgekommen sei. Außerdem brauchten die Kinder Platz zum Spielen.

Ein Bürger bedankt sich für die Einführung von Bewohner*innenparken. Allerdings seien Baustellensperrungen problematisch und das Autofahren sei immer noch günstiger als der ÖPNV. Das müsse geändert werden.

Ein Bürger weist darauf hin, dass Verkehrsregelungen eingehalten werden müssten. Es würden aber noch immer konstruktive zukunftsweisende Konzepte für Mobilität fehlen. Man müsse neue Parkflächen schaffen.

PROTOKOLL

Herr Vinke von der GeNo präzisiert auf Nachfrage die Anzahl der Stellplätze auf dem Klinikum-Gelände. Es gebe 110 Stellplätze für die Mitarbeiter*innen. Dieser Platz würde erweitert auf 160 Stellplätze. Es gebe weiterhin 160 Parkplätze für Besucher*innen. Diese würden erweitert auf 330. Diese würden bestehen bleiben, bis das geplante Parkhaus gebaut sei.

Herr Kommer von der GEG ergänzt, dass auf dem Neuen Hulsberg-Gelände an der Bismarckstraße neben der Kinderklinik eine Parkgarage entstehen werde. Er könne aber noch nicht genau sagen, wann.

Herr Ott von der Polizei und Frau Findeisen bestätigen, dass es neuerdings deutlich mehr Baustelleneinrichtungen als üblich gebe. Dies seien zum Teil privat (Umzüge, Bautätigkeit, u. ä.), aber auch durch öffentliche Träger wie der *swb* verursacht. Diese würden aber immer nur zeitlich begrenzt angeordnet.

Herr Glotz-Richter erläutert, dass für die Einführung von Bewohner*innenparken finanzielle Mittel aus dem SUNRISE-Projekt für die Finanzierung der Bürgerbeteiligung und der Parkraumuntersuchungen genutzt werden konnten. Die Größe für Bewohnerparkgebiete sei durch die geltende Rechtsprechung definiert. Er widerspricht, der Bürgerin, die meinte, dass in der Theresen Straße aufgesetztes Parken mit klaren Regeln zugelassen werden könne – in der Theresen Straße blieben für die Bürgersteige nur 1,40 m bei aufgesetztem Parken. Die Autos seien einfach zu breit.

Herr Werner aus dem Beirat stellt fest, der hohe Leidensdruck sei verständlich, aber in der Realität gebe es einfach zu wenig Raum, das müsse angegangen werden. Parken koste Geld.

Eine Dame gibt zu bedenken, dass die Kritik am Bewohner*innenparken durch Vertreter*innen von Eigeninteressen komme. Es gebe kein Problembewusstsein, keine Auseinandersetzung mit der Zukunft. Die Welt werde sich verändern. Die Parkplätze von der BrePark kosteten mind. 75 € / Monat und seien auf Jahre vergeben mit einer langen Warteliste.

Ein Bürger vertritt die Meinung, es sei eine nachhaltige Verkehrswende erforderlich, aber die Sorgen und Nöte der Anwohnerschaft würden nicht genug gehört. Was gelte z. B. wenn Werder spiele. Auch das Abholen von Schüler*innen von der Schule sorge für erhöhten Parkdruck.

Eine Bürgerin fordert, die Stimme der Autofahrer*innen müsse gehört werden. Man könne Kompromisse machen, aber sie wolle aufmerksam machen auf die Not der Autofahrer*innen.

Ein Anwohner plädiert für Bewohner*innenparken erst ab 17:00Uhr, die Nutzung von Cambio Parkplätzen und wünscht sich bei der Einrichtung weiterer Bewohner*innenparken-Gebiete einen ebensolchen Bürgerbeteiligungsprozess wie beim SUNRISE-Projekt.

Ein weiterer Anwohner ist für die Einrichtung von Quartiersgaragen.

Die Behördenvertreter*innen antworten, dass man sich wünschen könne, die so genannten Fremdarker aus dem Wohnquartier heraushalten zu wollen, dass aber auch Nicht-Anwohner ein Anrecht auf Straßennutzung hätten. Bewohner*innenparken nach dem so genannten Trennsystem (keine

Fremdarker in den Anwohnerstraßen), funktioniere nur in einem Verhältnis 25 % / 50%. Für das Fesenfeld-Quartier sei nur ein so genanntes Mischsystem realisierbar gewesen.

PROTOKOLL

Zur Errichtung von Quartiersgaragen erläutern die Behördenvertreter*innen, dass das neue Parkhaus auf dem Neuen Hulsberg-Gelände geplant sei, und zwar auf der Fläche der jetzt dort befindlichen Parkplätze. Es werde sich jedoch um ein Parkhaus für alle handeln. Man könne nicht ein Parkhaus nur für Anwohner*innen errichten oder eines, das für Anwohner*innen günstiger sei. Ein Stellplatz koste in der Herstellung derzeit rd. 40.000 €. Diese Summe könne nicht von der Stadt aufgebracht werden, sondern müsse sich über Bewirtschaftung refinanzieren.

Es gibt eine Nachfrage zu den neu zugelassenen E-Scootern, die ja offensichtlich überall einfach abgestellt werden dürften. Hierzu kommt der Hinweis auf die für die E-Scooter erlassene Sondernutzungserlaubnis. Diese sei jedoch temporär und man denke bereits über neue Regelung nach (z. B. Abstellflächen auszuweisen, Foto beim Abstellen machen und an Betreiber versenden). Eine weitere Frage betrifft die auf den Gehwegen abgestellten Blumenkübel. Hierbei handele es sich um eine Duldungspraxis, die man hingenommen habe, da sich die Anwohnerschaft damit gegen *illegal* parkende Fahrzeuge gewehrt hätten. Das Thema müsse nun aber in der Tat neu bewertet werden.

Die Not der Autofahrer, die keinen Stellplatz im öffentlichen Raum finden können stehe gegen die Bedürfnisse nach Rettungssicherheit und Barrierefreiheit anderer Verkehrsteilnehmer.

Für Car Sharing benötige klare Stationen, die durch Baken etc. genügend sichtbar sein müssten. Auch bei der Einführung von Bewohner*innenparken in anderen Quartieren seien Beteiligungskonzepte erforderlich und vorgesehen, z. B. eine Online Beteiligung und Begehungen. Zu der Frage, wie viele Parkplätze auf dem Klinikgelände an Anwohner*innen vermietet wurden, gebe es noch kein Zahlenmaterial von der BrePark.

Für Werder-Spiele seien keine besonderen Vorkehrungen vorgesehen.

Für die Schulbring- u. Abholverkehre sähe man keine Veränderungen, die Auswirkungen auf das Bewohner*innenparken hätten.

Herr Schafheitlin vom Beirat erklärt, die Kosten, die für Parken anfallen würden, seien in anderen Ländern deutlich höher als in Deutschland. Es gebe höhere Überwachungsfrequenzen mit höheren Strafen. Die Durchsetzung der StVO wurde jahrelang priorisiert – das müsse sich ändern.

Ein Anwohner aus der Feldstraße gibt zu bedenken, dass breitere Straßen zu höherem Tempo führen würden und fordert eine weitergehende Privilegierung der Anwohnerschaft.

Frau Wenke vom Beirat erläutert, die Entwicklung in den letzten Jahren habe es notwendig gemacht zu handeln. Alle würden von der verbesserten Rettungssicherheit profitieren. Es gebe nun zusätzliche Parkplätze für Mitarbeiter*innen des Klinikums und freie Gehwege seien wichtig im Sinne der Barrierefreiheit. Man müsse überlegen, welches Angebot noch an Autobesitzer gemacht werden könnten, um die Bereitschaft zu erhöhen, Car-Sharing zu nutzen. Sie fragt nach, wie sieht die Evaluierung aus? Wann werde die Evaluierung vorgestellt?

Die Umzugsfirma Cordes begrüßt das Projekt: Die Lkw der Firma könnten nun wieder durchkommen. Es gebe aber immer noch viele Falsch- und Fremdparker. Der Überwachungsdruck müsse aufrechterhalten werden.

PROTOKOLL

Frau Guthrie weist Kritik von Herrn Kommer an den aus der von ihr durchgeführte Nachbarschaftsbefragung ermittelten Daten als nicht belastbar zurück und fragt nach, wie man nachbessern wolle.

Die Behördenvertreter*innen antworten:

Es bleibt festzustellen, dass auch Fremdparker im öffentlichen Raum parken dürfen. Für die Entscheidung ob Bewohner*innenparken nach dem Wechsel-, Misch- oder Trennprinzip eingerichtet werden, gebe es in der StVO Vorgaben.

Höhere Gebühren für bewirtschaftetes Parken würden diskutiert, aber das müsse durch Bürgerschaft geregelt werden

Es bestehe die Möglichkeit, dass π freiere Straßen zu erhöhtem Tempo führen könnten. In so einem Fall müsse ggf. nachgesteuert werden durch Einengung der Fahrgassen.

Die Evaluierung werde im Februar beginnen. Erste Ergebnisse gebe es wohl im April, über Formate zur Information der Anwohnerschaft werde noch nachgedacht.

Zur Parkraumüberwachung führt Herr Papencord aus, dass Abschleppmaßnahmen und Verwarnungen kontinuierlich abgenommen hätten. Die Parkraumüberwachung sei jedoch nicht dafür da, dass jeder einen Parkplatz abends vor der Tür findet. Die Kolleg*innen der Verkehrsüberwachung seien weiterhin regelmäßig unterwegs. Es würden weiterhin mehr Kräfte für die Überwachung eingestellt. Car-Sharing müsse bekannter gemacht werden - jedes 6. Auto werde nicht regelmäßig bewegt. Man müsse mehr Solidarität der Verkehrsteilnehmer*innen untereinander erreichen. Letztendlich müsse die Politik muss entscheiden – ein Stellplatz könne nicht zweimal vergeben werden.

Der Beiratssprecher Herr Eilers fasst zusammen. Es habe kritische Stimmen gegeben, aber die Diskussion sei sachlich geblieben. Es sei insgesamt eine gute Diskussion gewesen. Der Beirat habe einen Beschluss vorbereitet. Der Beschluss wird verlesen.

Der Beschluss (im Anhang) wird einstimmig angenommen.

TOP 3: Fragen, Wünsche & Anregungen aus der Bevölkerung

entfällt

TOP 4: Verschiedenes

1. Für den Fachausschuss Mobilität und Klima des Beirats Östliche Vorstadt gibt es einen Wechsel. Herr Jürgen Schultz von der FDP verlässt den Ausschuss
Der Sachkundige Bürger Herrn Ehrhard Stange wird ihm nachfolgen

Der Beirat stimmt dem Wechsel einstimmig zu.

PROTOKOLL

2. Für die notleidende Gastronomie hat der Beirat einen Beschluss zur Unterstützung der Außengastronomie in der Saison 2021 vorbereitet. Der Beiratssprecher Herr Eilers verliest den Beschlusssentwurf.

Herr Schafheitlin wirft ein, dass aus seiner Sicht folgende Bedingungen für die Umsetzung des Beschlusses erforderlich seien: Es

- a) dürfe keine Außengastronomie für Kioske erlaubt werden
- b) müssten im Sinne der Barrierefreiheit mindestens 1,8 m Gehwegbreite erhalten bleiben
- c) müsse auf eine strikte Einhaltung der Schließzeiten geachtet werden
- d) müssten die Betriebe nachdrücklich auf ihre Verpflichtung zur Reinigung der Außenbereiche nach Bewirtschaftung hingewiesen werden
- e) müsse eine Kontrolle durch Ordnungsdienst mit Sanktionierungsmaßnahmen geben.

Der Beirat stimmt dem ~~der~~ Beschluss (s. Anlage) wie vorgelegt einstimmig angenommen.

Sitzung beendet: 22:30 Uhr

Vorsitz
Hellena Harttung

Sprecher Beirat ÖV
Steffen Eilers

Protokoll
M. Jagemann & M. Metin

Technik
Armin Willkomm