

Landes-
hauptstadt Kiel



Niederschriften der Sitzungen der Ratsversammlung ab1946

Stadtarchiv Kiel
Bestand Protokolle der Ratsversammlung
Signaturen: P II/64 fortlaufend

Hinweis: Die Qualität und Lesbarkeit des digitalen Dokuments ist abhängig von der Qualität der Vorlage. Bei einigen Protokollen muss daher mit Abstrichen bei der Lesbarkeit und der Durchsuchbarkeit des Dokuments gerechnet werden!

Kulturausschuß
Kulturamt
- Theaterverwaltung -

Kiel, den 28. August 1981

Drucksache 360

Betreff: Entgeltsordnung für die Durchführung der Konzerte der Bühnen der Landeshauptstadt Kiel

Berichterstatter: Stadtrat Schöning

Antrag:

Der Entgeltsordnung für die Durchführung der Konzerte der Bühnen der Landeshauptstadt Kiel wird zugestimmt.

- Endgültiger Beschluß durch die Ratsversammlung -

Begründung:

Nach Übernahme der durchzuführenden Konzerte durch die Landeshauptstadt Kiel ist der Kartenverkauf für diese Veranstaltungen durch die Bühnen der Landeshauptstadt Kiel übernommen worden. Die Preise für die Konzertsaison 1981/82 wurden vom Verein der Musikfreunde übernommen.

Rechtsamt, Rechnungsprüfungsamt und Kämmereiamt haben im Rahmen der Mitzeichnung den Entwurf zur Stellungnahme erhalten. Die Stellungnahmen sind beigefügt. Nicht berücksichtigt wurde die Änderung aufgrund der Stellungnahme des Rechnungsprüfungsamtes Nr. 2.3.

Der Kulturausschuß hat der Entgeltsordnung einstimmig zugestimmt.

Schöning
Stadtrat

Diese Vorlage wurde zu Beginn der Sitzung auf den Tisch gelegt, die Dringlichkeit bei der Beratung der Tagesordnung anerkannt.

Stadtrat S c h ö n i n g trägt dazu vor, daß in § 6 der Entgeltsordnung eingefügt werden muß: "Diese Entgeltsordnung tritt am 1. Oktober 1981 in Kraft."

Beschluß: N a c h A n t r a g - einstimmig - mit dem Zusatz, daß die Entgeltsordnung am 1. Oktober 1981 in Kraft tritt.

Entgeltordnung

der Bühnen der Landeshauptstadt Kiel für die Durchführung
der Konzerte der Landeshauptstadt Kiel
vom 1981

Aufgrund der §§ 27 Abs. 1 Satz 1 und 28 Abs. 2 Nr. 10 der
Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der Fassung vom
11. November 1977 (GVOB1. Schl-Holst. S. 410), geändert durch
Gesetz vom 15. Februar 1978 (GVOB1. Schl.Holst.S. 28) wird
nach Beschlußfassung durch die Ratsversammlung vom
folgende Entgeltordnung erlassen:

§ 1

Die Eintrittspreise für die Konzerte werden nach der anliegenden
Preisliste festgesetzt.

§ 2

Die erzielten Einnahmen aus dem Verkauf von Eintrittspreisen der
Konzerte, Programmhefte und Werbung fließen ausschließlich den
Bühnen der Landeshauptstadt Kiel zu.

Der VdM liefert die der Stadt Kiel gehörenden Einnahmen bis zum
20. Werktag nach einem durchgeführten Konzert ab.

§ 3

Der Preis für die Programmhefte der Konzerte beträgt 1,-- DM. Bei
erhöhten Herstellungskosten wird die Theaterverwaltung ermächtigt,
einen entsprechend höheren Preis festzusetzen.

§ 4

Die Höhe der Ausgaben für die Konzerte bestimmen die im jeweiligen
Wirtschaftsplan der Bühnen der Landeshauptstadt Kiel zugewiesenen
Geldmittel.

§ 5

Die Ausgabe von Dienstkarten, verbilligten Eintrittskarten und Frei-
karten regelt die vom Kulturausschuß beschlossene Freikartenordnung.

§ 6

Diese Entgeltordnung tritt am 1981 in Kraft.

Kiel, den 1981

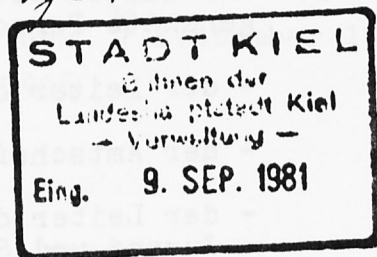
Der Oberbürgermeister

Konzertpreise ab 1981/82

Gruppe	Platzzahl je Gruppe	Platzzahl	Platzart	Kassenpreis	Kassenpreis VdM-Mitgl.	Abonnementspreis für 9 Konzerte			Jugendkonzert ring
						Abonnementen	VdM-Mitgl.	Schüler, Studenten	
I	438	330 70 38	Parkett Mitte 1-10 Rang Mitte 1-2 Rang Seite Block A 1	29,-	25,-	235,- (2 x 117,50)	196,- (2 x 98,-)	167,-	7,-
II	278	72 114 70 22	Parkett Mitte 11-12 Parkett Block A 3-6 Rang Seite Block A 2-3 Rang Seite Block B 1	27,-	23,-	219,- (2 x 109,50)	183,- (2 x 91,50)	140,-	7,-
III	250	78 32 108 32	Parkett Mitte 13-14 Parkett Block A 7 Rang Mitte 3-5 Rang Seite Block B 2-3	24,-	21,-	195,- (2 x 97,50)	162,- (2 x 81,-)	117,-	7,-
IV	189	40 113 36	Parkett Block A 1-2 Parkett Block B 3-7 Rang Mitte 6	21,-	18,-	170,- (2 x 85,-)	142,- (2 x 71,-)	102,-	7,-
V	54	16 38	Parkett Block B 1-2 Rang Mitte 7	16,-	14,-	130,- (2 x 65,-)	108,- (2 x 54,-)	78,-	7,-
	146	146	Empore						7,- Kammerkonzert 5,-
usammen		1355							

Vollmacht f. Müll. Aussch. fertige!
2) für Sitzung am
11.9. auf oben Titel
liegen.
Schöning 9/9/81

An
das Kulturamt
h i e r



durch Herrn Stadtrat Schöning

Entgelts- und Freikartenordnung der Bühnen der Landeshauptstadt
Kiel für die Durchführung der Konzerte
- Vorlage der Theaterverwaltung vom 28.8.1981 -

Die gewünschte Mitzeichnung der Vorlage sowie der dazugehörigen
Anlagen wird von uns aus nachstehenden Gründen versagt:

1. Gem. § 55 Abs. 3 AGA ist das Rechnungsprüfungsamt zu hören, bevor Entgeltsordnungen erlassen werden. Wie verlautet, ist der uns jetzt zur Mitzeichnung vorgelegte Entwurf der Entgelts- und Freikartenordnung bereits in der Sitzung des Kulturausschusses am 28.8.1981 beraten und verabschiedet worden.
2. Die erst jetzt beratene noch nicht rechtskräftige Preisliste läßt keine Gestaltungsänderungen mehr zu, da sie bereits im Konzertwerbeheft für die Saison 1981/82 auf S.37 veröffentlicht ist und die ersten Abonnementseinzeichnungen geschehen sind.

Zur Entgeltsordnung im einzelnen:

- ✓ 2.1 § 2 müßte hinter dem Wort "Eintrittskarten" um die Worte "Programmhefte und Werbung" ergänzt werden.
- ✓ 2.2 Folgender Satz ist § 2 anzufügen: "Der VdM liefert die der Stadt gehörenden Einnahmen bis zum 20. Werktag nach einem durchgeführten Konzert ab."
- 2.3 Die Preisliste müßte die im Werbeheft angekündigten Kammerkonzerte, Kinder- und Jugendkonzerte im Opernhaus und die "Musik des 20. Jahrhunderts" im Orchesterprobe-
raum des Opernhauses enthalten.
3. Nach dem vorliegenden Entwurf der Freikartenordnung haben rd. 75 Personen Anspruch auf Dienst- oder Freikarten. In Anbetracht der wirtschaftlichen Gesamtsituation empfehlen wir, das Kontingent noch einmal zu überdenken.

Zur Freikartenordnung im einzelnen:

3.1 Wir halten es z.B. nicht für erforderlich, daß nachstehend genannte Personen 2 Dienstkarten erhalten:

- der Leiter des Presseamtes
- der Amtschef des Kultusministeriums
- der Leiter der Abteilung Kunst, Volksbildung, Jugend und Sport des Kultusministeriums und dessen Sachbearbeiter. Bei den zuletzt Genannten ist zu fragen, mit welcher Anzahl an Dienstkarten zu rechnen ist.

Darüber hinaus erhält ab sofort das Kultusministerium als "Hausherr des Schlosses" 10 Karten (s. Ziffer 3.3).

3.2 Überprüft werden sollten auch die Berechtigungen folgender Personen:

- der Ministerpräsident
- der Kultusminister
- der Finanzminister

Diese Personen können nach Bedarf gem. § 4 Abs. 2 der Freikartenordnung Karten erhalten.

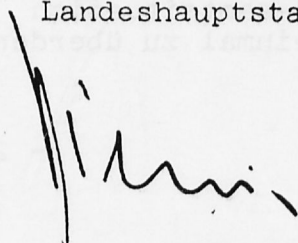
(-) 3.3 § 2 der Freikartenordnung ist noch um die Anzahl der Karten zu ergänzen, die lt. Vertrag das Schloß beansprucht:

- 10 Karten Kultusministerium
- 2 Karten Schloßverwaltung
- 2 Karten NDR
- 2 Karten Feuerwehr

erhöht (-) 3.4 In § 3 Abs. 1 sind hinter dem Wort "Solisten" die Worte "und Orchestermusiker" anzufügen.

3.5 Gem. § 3 Abs. 2 erhalten auf Wunsch u.a. auch der Schauspielregisseur, der Ballettmeister und der Technische Direktor je 2 Freikarten. Wir möchten die Bevorzugung in Frage stellen, da ein dienstliches Interesse kaum vorliegen wird.

4. Nach Einsicht in die Akten der Theaterverwaltung ist der Gesamtbeirat bei der Abonnementgestaltung nicht gehört worden, obwohl seine Mitwirkung gem. Ziffer 5.4 der Grundzüge für die Mitwirkung der Beschäftigten der Bühnen der Landeshauptstadt Kiel vorgesehen ist.



K ä m m e r e i a m t
90 Dü/Ni

Kiel, den 9. September 1981
App. 2906

Kulturamt
- Theaterverwaltung -

h i e r



Entgeltsordnung/Freikartenordnung der Bühnen der Landeshauptstadt Kiel für die Durchführung der Konzerte;

h i e r : Vorlage vom 28. August 1981

Da die Abonnements für die Konzertsaison 1981/82 schon nach der noch zu beschließenden Entgeltsordnung verkauft wurden, verzichtet das Kämmereiamt auf einen Vorbehalt zu dieser Vorlage.

Wir halten es aber für unbedingt erforderlich, schon jetzt Untersuchungen über den Grad der Kostendeckung im Konzertwesen anzustellen, damit ggf. für die Konzertsaison 1982/83 Preisanhebungen vorgenommen werden können. Bei dieser Gelegenheit sollte auch geprüft werden, ob der Kreis der Freikartenberechtigten weiter eingeschränkt werden kann.

Zu Punkt 3) der Tagesordnung

Kulturamt
- Theaterverwaltung -

Kiel, den 28. August 1981

- 1) Folgende Vorlage für den Kulturausschuß
ist zu fertigen:

Betr.: a) Entgeltsordnung der Bühnen der Landeshauptstadt Kiel
für die Durchführung der Konzerte;

b) Freikartenordnung der Bühnen der Landeshauptstadt Kiel
für die Durchführung der Konzerte.

Berichterstatter: Stadtrat Christian Schöning.

Antrag: Zu a): Der Entgeltsordnung der Bühnen der Landeshauptstadt Kiel
für die Durchführung der Konzerte wird zugestimmt;

Zu b): Der Freikartenordnung der Bühnen der Landeshauptstadt
Kiel für die Durchführung der Konzerte wird zugestimmt.

- Zu a): Endgültiger Beschluß durch die Ratsversammlung -
- Zu b): Endgültiger Beschluß -

Begründung:

Zu a):

Nach Übernahme der durchzuführenden Konzerte durch die Landes-
hauptstadt Kiel ist der Kartenvorverkauf für diese Veranstaltungen
durch die Bühnen der Landeshauptstadt Kiel übernommen worden. Die
Preise für die Konzertsaison 1981/82 wurden vom Verein der Musik-
freunde übernommen.

Zu b):

Unter Zugrundelegung der erarbeiteten Entgeltsordnung ist die Frei-
kartenordnung für die durchzuführenden Konzerte ausgearbeitet worden.
Die Vergabe der Dienstkarten wurde im Vergleich zur vorherigen
Regelung des Vereins der Musikfreunde auf das Wesentliche reduziert.
Das gleiche gilt für die Freikarten.


Stadtrat

- 2) Durchschrift der Vorlage erhalten: Bitte, sofort!
a) das Rechnungsprüfungsamt Mit der Bitte um Erledigung bis
b) das Kämmereiamt 10. 9. 81 .
c) das Rechtsamt gez. Schöning

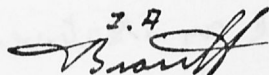
mit der Bitte um Mitzeichnung übersandt. Der Vorlage wurde bereits
in der Sitzung des Kulturausschusses am 28. 8. 81 zugestimmt.

Rechtsamt

Landeshauptstadt Kiel
Rechtsamt

3. SEP 1981

41



02. 11. 30 MZ 172/81
Mitgezeichnet mit folgender
Maßgabe: hw

1) Gegen die Fassung der Freibartenordnung bestehen keine rechtlichen Bedenken.

Der Klammersatz im Eingang "Beschluss des Kulturausschusses vom 11. 9. 1981" kann entfallen.

2) Die Fassung der Entgeltordnung bedarf folgender Berücksichtigung und Ergänzung:

a) In der Überschrift sollte bestimmt werden, um welche Konzerte es sich handelt: Konzerte des Landestheater Orchesters Kiel?, Konzerte des Vereins der Musikfreunde e.V.?

b) Der Eingang muß anstelle der jetzt gewählten Formulierung wie folgt berücksichtigt werden:

infolge der §§ 27 Abs. 1 Satz 1 und 28 Abs. 1 Nr. 10 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der Fassung vom 11. November 1977

(GVOB. Schl.-H. S. 410), geändert durch Gesetz vom 15. Februar 1978 (GVOB. Schl.-H. S. 28), wird nach Beschlussfassung durch die Ratversammlung vom folgende Entgeltordnung erlassen:

c) In § 1 muß auf die Preisliste Bezug genommen werden, also z.B.: "Die Eintrittspreise ~~bestimmen sich nach~~ werden nach der anliegenden Preisliste festgelegt."

d) Bei der Unterschrift muß es heißen: "Der Oberbürgermeister

i. R.
Hbet

Via
zurück an Theaterverwaltung

Kiel

10. 9. 81 vfl.

Bauausschuß
Tiefbauamt

Kiel, den 14. August 1981

Drucksache Nr. 322

Betreff: Überplanmäßige Ausgabe
Haushaltsstelle 65.902.950 - Ausbau der Gutenbergstraße

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

Antrag: Bei der Haushaltsstelle 65.902.950 - Ausbau Gutenbergstraße - wird gem. § 82 (2) Gemeindeordnung einer überplanmäßigen Ausgabe bis zu einer Höhe von 400.000,-- DM - in Worten: Vierhunderttausend Deutsche Mark - zugestimmt.

Die Deckung der überplanmäßigen Ausgabe erfolgt durch Vorgriff auf die im Haushalt 1982 einzustellenden weiteren Baumittel (Fortsetzungsmaßnahme).

Gleichzeitig wird die Höhe der im Haushaltsplan 1981 bei der Haushaltsstelle 65.902.950 - Ausbau Gutenbergstraße - vorgesehenen Verpflichtungsermächtigung um den gleichen Betrag reduziert.

- Endgültiger Beschluß durch die Ratsversammlung -

B e g r ü n d u n g

Im Haushalt 1981 stehen an Kassenmitteln 380.000,- DM und an Verpflichtungsermächtigungen 903.000,- DM bereit. Mit den aus dem Vorjahr übernommenen Resten in Höhe von rd. 832.000,- DM stehen damit für das Haushaltsjahr 1981 Kassenmittel von insgesamt 1.212.000,- DM zur Verfügung. Alle Kassenmittel und auch die Verpflichtungsermächtigung sind mit Aufträgen abgedeckt.

Zur Zeit sind folgende Teilabschnitte der Gesamtmaßnahme in Arbeit:

- a) Westring von der Gutenbergstraße bis zur Schauenburgerstraße
- b) Gutenbergstraße vom Grasweg bis zur Eckernförder Straße.

Die Bauarbeiten beider Bauabschnitte gehen schneller voran als ursprünglich angenommen werden konnte. Offensichtlich hat die abflauende Konjunktur im Tiefbau eine Konzentration der Firmkapazitäten auf den inzwischen weniger anstehenden Baustellen verursacht.

Der Bauabschnitt Westring zwischen Gutenbergstraße und Schauenburgerstraße wird im Monat August fertig, einschließlich der Fahrbahndeckschicht. Der Bauabschnitt Gutenbergstraße vom Grasweg

bis zur Eckernförder Straße wird aus heutiger Sicht bis Ende des Jahres verkehrsbereit sein, so daß im nächsten Jahr lediglich noch Restarbeiten durchzuführen sind.

Um dem sehr zügigen Bauablauf Rechnung zu tragen, ist für den Nachtrags- haushaltsplan 1981 die Umwandlung von Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 750.000,- DM in Kassenmittel beantragt worden.

Vor Rechtskraft des Nachtrags werden jedoch Abschlagsrechnungen in Höhe von rd. 400.000,- DM fällig, die nicht durch Kassenmittel abge- deckt sind.

Der Beschluß des Bauausschusses am 6. August 1981 erging einstimmig nach Antrag.

B a r t e l s
Stadtbourat

Diese Vorlage wurde zu Beginn der Sitzung auf den Tisch gelegt, die Dringlich- keit bei der Beratung der Tagesordnung anerkannt.

Beschluß: N a c h A n t r a g - einstimmig -

Ausschuß für Zu Punkt 32 der Tagesordnung
Kieler Woche und
Städtefreundschaften
P r e s s e a m t
- Kieler Woche -

Drucksache 321

Kiel, den 4.8.81

Betr.: Punkt 3.2 des Arbeitsplanes 100 Jahre Kieler Woche
Stand: 2. April 1981

BE.: Oberbürgermeister Luckhardt

Antrag: Das Thema des Schülerwettbewerbs zur Kieler Woche 1982
lautet nicht "Unsere Welt im Jahre 2082", sondern
"Kiel 1882
1982
2082
Leben an der Förde"

- Endgültiger Beschluß durch die Ratsversammlung -

Begründung:

In dem von der Ratsversammlung am 27. März 1981 beschlossenen
Arbeitsplan Kieler Woche 1982 ist unter Punkt 3.2 ein Wett-
bewerb vorgesehen, in dem die Schüler aufzeigen sollen, wie
sie sich unsere Welt im Jahre 2082 vorstellen.

In Gesprächen mit den Kunsterziehern der Kieler Schulen
durch das Schulamt haben diese eine Konzeptionsänderung
für den Schülerwettbewerb zur Kieler Woche 1982 beschlossen.
Der neue Wettbewerbstitel soll lauten:

"Kiel 1882
1982
2082
Leben an der Förde"

Auf das beiliegende Schreiben des Schulamtes vom 18.5.1981
wird verwiesen.


Hochheim

Der Ausschuß für Kieler Woche und Städtefreundschaften hat der
Vorlage in seiner Sitzung am 18.8.1981 einstimmig zugestimmt.

Diese Vorlage wurde zu Beginn der Sitzung auf den Tisch gelegt, die Dringlichkeit bei der Beratung der Tagesordnung anerkannt.

Beschluß: Nach Antrag - einstimmig -

Der Ausschuss für Kleier Woche und Stützstellenuntersuchen hat die Vorlage in seiner Sitzung am 18.8.1981 einstimmig zugestimmt.

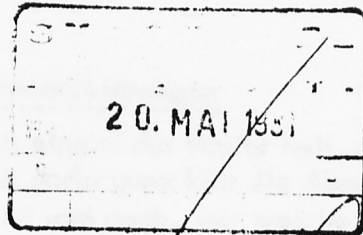
Hochheim

Schulamt
Az.: 20.0 - Schu/Jä -

Kiel, den 18. 5. 81
App.: 2262

An
das Kieler Woche-Büro

hier



Herr Eggstedt

b. Kiel

Schülerwettbewerb zur Kieler Woche 1982 - ursprünglicher Titel
"Unsere Welt im Jahre 2082"

Wie Ihnen bereits mitgeteilt wurde, haben die Kunsterzieher der Kieler Schulen eine Konzeptionsänderung für den Schülerwettbewerb zur Kieler Woche 1982 beschlossen. Die Jury hat sich als neuen Titel für den Wettbewerb "Kiel ⁸² ₂₂ Leben an der Förde" gesetzt.

Als Untertitel für diesen Wettbewerb sind Arbeitswelt, Freizeit, Umwelt und Schifffahrt vorgesehen. Die Teilnehmer sollen sich einen dieser Untertitel für ihre Arbeit auswählen.

Teilnahmeberechtigt sind alle Schüler von allgemeinbildenden Schulen in und um Kiel. Zugelassen sind alle Arbeiten wie Zeichnung, Malerei, Druck, Foto, Film, Plastik, Objekt.

Die Arbeiten sollen in der Zeit vom 11.6.-6.7.1982 in der Hauptstelle der Kieler Spar- und Leihkasse ausgestellt werden. Falls dort nicht alle Arbeiten ausgestellt werden können, bieten sich die in allen Stadtteilen liegenden Zweigstellen der Kieler Spar- und Leihkasse dafür an.

Für die Jurierung werden Altersgruppen der einzelnen Teilnehmer gebildet. Es sind die Altersgruppen 6 - 9 Jahre, 10 - 13 Jahre, 14 - 16 Jahre und 17 Jahre und älter. Alle Teilnehmer dieses Wettbewerbs sollen einen Anerkennungspreis, der noch nicht genau benannt wird, erhalten. Nur die drei Besten in jeder Altersgruppe erhalten einen herausragenden Preis (z.B. Buchpreis). Über die Preisverteilung wird nach Kenntnis der noch zur Verfügung stehenden Mittel beschlossen.

Wir bitten Sie, die Änderung der Konzeption dem Kieler Woche-Ausschuß zum Beschluß vorzulegen. Eine Beibehaltung der vorgesehenen Konzeption würde zu einer sehr geringen Beteiligung führen.

A handwritten signature in cursive script, appearing to be "L. Eggstedt".

3.

Verschiedenes

1. Gespräch mit dem Vorstand der Pumpe

Anläßlich der Beratung des Punktes 19) bezweifelte Ratsherr P e t e r s, ob der geänderte Vertrag mit dem Vorstand der Pumpe besprochen ist.

Ratsherr Prof. S p i c k h o f f teilt dazu mit, daß Gespräche zwischen dem zuständigen Dezernenten und dem Vorstand der Pumpe stattgefunden haben. Hierbei hat es vollinhaltliche Zustimmung gegeben.

2. Zuständigkeit der Ausschußvorsitzenden für Presseerklärungen

Ratsherr Joachim L a n g e, CDU, spricht noch einmal das Papier betr. die Stellung der Ausschußvorsitzenden an. Er weist darauf hin, daß darin ganz klar die Abgrenzung zwischen Dezernenten und Ausschußvorsitzenden geregelt ist und auch, wer welche Presseerklärung abzugeben hat.

Stadtrat I p s e n fragt an, warum dieses Thema nochmals angesprochen wird. Er hofft, daß sich jeder an diese Formulierung hält. Außerdem weist er darauf hin, daß auch Ratsherr Bergien als Vorsitzender des Ordnungsausschusses sich zum Jahrmarkt in der Presse geäußert hat. Ratsherr L a n g e erwidert, daß er keinen besonderen Fall angesprochen, sondern ganz allgemein noch einmal darauf hingewiesen hat.

Ratsherr B e r g i e n entgegnet, daß sein Fall nicht vergleichbar ist, weil bezüglich des Jahrmarktes eine Pressekonferenz stattgefunden hat, zu der er auch eingeladen war und nur Fragen der Journalisten beantwortet hat.

3. Öffentliche Toiletten am Asmus-Bremer-Platz

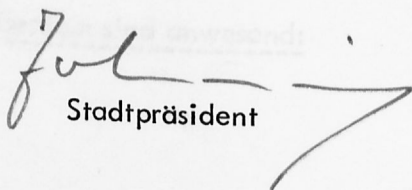
Ratsherr K u e s s n e r weist darauf hin, daß kürzlich in der Presse berichtet wurde, daß auf dem Asmus-Bremer-Platz öffentliche Toiletten fehlen. Er fragt an, ob beabsichtigt ist, dort welche zu errichten.

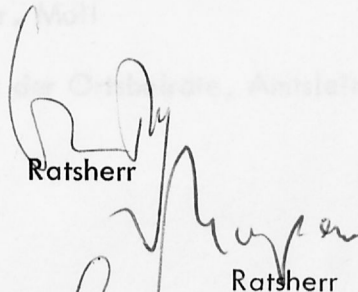
Stadtrat M ö l l e r entgegnet, daß ihm das Problem hinreichend bekannt sei, aber über konkrete Maßnahmen noch nicht entschieden wurde. Gleichzeitig spricht er auch die Problematik wegen öffentlicher Toiletten auf dem Holstenplatz während der 100. Kieler Woche an. Konkrete Maßnahmen wurden bisher noch nicht getroffen.

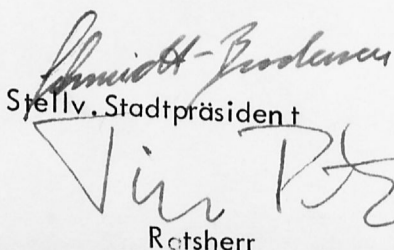
In diesem Zusammenhang wird auch auf Hinweisschilder für öffentliche Toiletten in Frankreich verwiesen, die wesentlich kostensparender seien. Außerdem weist er noch darauf hin, daß eine französische Firma der Stadt Einzeltoiletten angeboten und sich dabei bereit erklärt habe, diese den zuständigen Mitarbeitern vorzuführen. Diese Angelegenheit wird noch von den zuständigen Stellen geprüft.

4. Nächster Sitzungstermin der Ratsversammlung

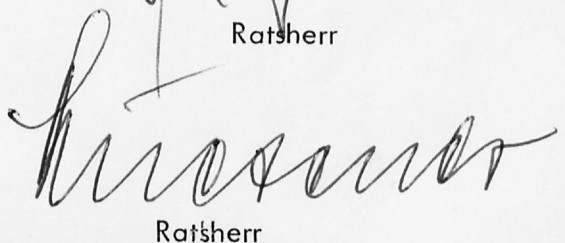
S t a d t p r ä s i d e n t teilt mit, daß die nächste Ratssitzung am 22. Oktober 1981 stattfindet.

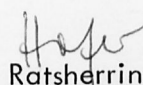

Stadtpräsident


Ratsherr


Stellv. Stadtpräsident


Ratsherr
(Schriftführer)


Ratsherr


Ratsherrin

Kurznotiz

über die Sitzung der Ratsversammlung
am 17. September 1981

- Nichtöffentliche Sitzung -

Beginn: 21.06 Uhr

Ende: 21.14 Uhr

Sitzungsunterbrechung: Keine

Vorsitzender: Stadtpräsident J o h a n n i n g

1. Schriftführer: Rats Herr Timm P e t e r s

2. Schriftführer: Rats Herr K u e s s n e r

Anwesend:

<u>Stadträte:</u>	Balzersen , Diekelmann, Diesel, Engelmann, Hagelstein, Ipsen, Lüth, Sauerbaum, Schöning, Stegemann
<u>Ratsherren:</u>	Bergien, Dr. Bernhardt, Breitkopf, Boysen, Frau Detlef, Fröhlich, Günther, Hänslers, Heilig, Dr. Hermann, Heß, Frau Hofer, Höfer, Krumrey, Kuessner, Küster, Frau Lange, Hans-Joachim Lange, Wolfgang Lange, Leest, Nykamp, Peters, Petersen, Rapsch, Raupach, Dr. Reimers, Frau Reyer, Rösser , Rüdel, Graf von Schlieben, Schmidt-Brodersen, Schultz, Frau Sievers, Prof. Spickhoff, Stein , Tschorn , Frau Witt, Frau Zörner-Goetzke

Es fehlen entschuldigt:

Stadträte:	Balzersen und Stegemann
Ratsherren:	Rösser, Stein, Tschorn

Es fehlen unentschuldigt: -----

Anwesende hauptamtliche
Magistratsmitglieder:

Oberbürgermeister Luckhardt, Bürgermeister
Hochheim, Stadtbaurat Bartels, Stadtschulrat
Zimmer, Stadtrat Lütgens, Stadtrat Möller,
Stadtrat Dr. Moll

Außerdem sind anwesend: Mitglieder der Ortsbeiräte, Amtsleiter

Hauptamt

Verschiedenes

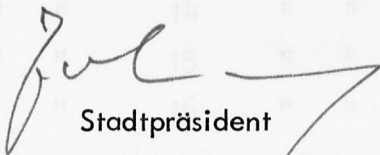
1) Je eine Abschrift über die Sitzung der Ausschussberatung am 17. September 1961 (besonders die Beschlüsse des Stadtpräsidenten und des Rechnungsprüfungsamts am 29. September 1961) erstellt.

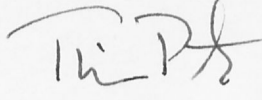
2) Weitere Auszüge: Es liegen keine Wortmeldungen vor.

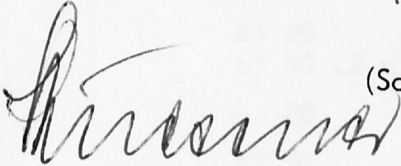
Öffentliche Sitzung

Von Punkt	Z	der Niederschrift	Nach Stadtpräsident	Z. K.
" "	2a	" "	46	Z. K.
" "	5b	" "	47-50	Z. K. u. W. V.
" "	5c	" "	51-53	Z. K.
" "	5d	" "	54-55	Z. K.
" "	6a	" "	56	Z. K.
" "	6b	" "	57	Z. K.
" "	7a	" "	58	Z. K.
" "	8	" "	59	Z. K.
" "	9	" "	60	Z. K.
" "	10a	" "	61	Z. K.
" "	10b	" "	62-63	Z. K.
" "	11	" "	a) Nach Stadtpräsident b) 64-65	Z. K. u. W. V. Z. K.
" "	12	" "	66-67	Z. K.
" "	13	" "	68-69	Z. K. u. W. V. Z. K.
" "	14	" "	70	Z. K. u. W. V.
" "	15	" "	71	Z. K. u. W. V.
" "	16	" "	72	Z. K. u. W. V.
" "	17	" "	73	Z. K. u. W. V.
" "	18	" "	74	Z. K. u. W. V.
" "	19	" "	75	Z. K. u. W. V.

Nach Wiederherstellung der Öffentlichkeit gibt Stadtpräsident die in nichtöffentlicher Sitzung gefaßten Beschlüsse bekannt.


Stadtpräsident


Ratsherr
(Schriftführer)


Ratsherr
(Schriftführer)x

Stadt Kiel
Der Oberbürgermeister Kiel, den 25.9.87

- Hauptamt -
1.) Widerspruch Nein
2.) U
Herrn Stadtpfarrer Johanning
Ruckhardt

Da die Stiftung über ein Grundstück verfügt ist ferner beabsichtigt den im Antrag aufgeführten Bedingungen zuzustimmen. Um bei der augenblicklichen angespannten Kapitalmarktlage günstigere Zinskonditionen zu erreichen, hat der Stiftungsvorstand aufgrund seines Beschlusses vom 14. September 1987 die Stadt Kiel als Stifterin gebeten, eine Ausfallbürgschaft zu übernehmen.

Da weitere Beschädigungen am Gebäude auszuscheiden, duldet die Baumaßnahme keinen Aufschub. Da zahlreiche Mietverordnungen vorliegen, könnte das Haus nach seiner Instandsetzung sofort Wohnzwecken zugeführt werden.

Der Stiftungsvorstand hat erst am 14. September 1987 über die Aufnahme des Darlehens entschieden. Daher war es nicht möglich, einen Beschluss des Finanzausschusses einzuholen.

Der Antrag zu a) enthält die vom Liegenschaftsamt als geschäftsführende Stelle der Stiftung ausgehandelten Bedingungen für den erforderlichen Kredit. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, bei einem Auszahlungskurs von 90 v.H. insgesamt ein Darlehen von 256.000 DM aufzunehmen, da 26.000 DM als Disagio anzusetzen sind und insoweit nicht ausgezahlt werden.

Unter Berücksichtigung des Auszahlungskurses und der Zinsfestschreibung für zwei Jahre von 6,25 % ergibt sich ein Effektivzins von 11,94 %.

Bei den sich täglich ändernden Konditionen auf dem Kreditmarkt hält das Kammeramt bei der gegenwärtigen Situation günstigere Bedingungen für erreichbar. Daher erhebt der Antrag zu b) eine Ermächtigung vor, die Bedingungen auszusuchen und mit dem Vorstand der Stiftung auszuhandeln.

Nach Wiederherstellung der Öffentlichkeit gibt Stadtpfarrer die in nichtöffentlicher Sitzung gefassten Beschlüsse bekannt.

Hochachtungsvoll

Stadtpfarrer
Stadtpfarrer
Stadtpfarrer

Stadtpfarrer
(Stadtpfarrer)

- 1) Je eine Abschrift der Kurzniederschrift über die Sitzung der Ratsversammlung am 17. September 1981 haben das Büro des Stadtpräsidenten und das Rechnungsprüfungsamt am 29. September 1981 erhalten.

- 2) Weitere Auszüge erhalten:

ab 6/10 f9

Öffentliche Sitzung

Von Punkt	2	der Niederschrift	Büro Stadtpräsident	z. K.
" "	5a	" "	66	z. K.
" "	5b	" "	a) 60 b) 61 c) 62 d) 66	z. K. u. w. V. z. K. z. K. z. K.
" "	5c	" "	66	z. K.
" "	5d	" "	81	z. K.
" "	6a	" "	42	z. K.
" "	6b	" "	92	z. K.
" "	7a	" "	64	z. K.
" "	8	" "	05	z. K.
" "	9	" "	72	z. K.
" "	10a	" "	00	z. K.
" "	10b	" "	a) 00 b) 42	z. K. z. K.
" "	11	" "	a) Büro Stadtpräsident b) 00.0	z. K. u. w. V. z. K.
" "	12	" "	a) 30 b) 90 (2 x) c) 92	z. K. z. K. z. K. u. w. V.
" "	13	" "	a) 00.0 b) 00.1 c) 02	z. K. u. w. V. z. K. z. K.
" "	14	" "	06	z. K. u. w. V.
" "	15	" "	20	z. K.
" "	16	" "	a) 20 b) 90 (2 x)	z. K. u. w. V. z. K.
" "	17	" "	20	z. K.
" "	18	" "	a) 30 b) 90 (2 x)	z. K. u. w. V. z. K.
" "	19	" "	30	z. K. u. w. V.

Von Punkt	20	der Niederschrift	61		z. K. u. w. V.
" "	21	" "	61		z. K. u. w. V.
" "	22	" "	61		z. K. u. w. V.
" "	23	" "	61		z. K. u. w. V.
" "	24	" "	61		z. K. u. w. V.
" "	25	" "	a) 02 b) 03 c) 60 d) 90		z. K. z. K. z. K. u. w. V. z. K.
" "	26	" "	a) 02 b) 03 c) 60 d) 90		z. K. z. K. z. K. u. w. V. z. K.
" "	27	" "	a) 02 b) 03 c) 71 (2 x) d) 90		z. K. z. K. z. K. u. w. V. z. K.
" "	28	" "	81		z. K.
" "	29	" "			
		(Nachtragshaushaltsplan)	a) 30 b) 42 c) 66 d) 92 e) 90 (2 x)		z. K. z. K. z. K. z. K. z. K. u. w. V.
" "	29	" "			
		(Nachtragsbewirtschaftungsplan der Bühnen der Landeshauptstadt Kiel für das Wirtschaftsjahr 1982)	a) 30 b) 90 (2 x)		z. K. z. K. u. w. V.
" "	29	" "			
		(1. Nachtragswirtschaftsplan des Städtischen Krankenhauses)	a) 52 b) 90 (2 x)		z. K. z. K. u. w. V.
" "	29	" "			
		(Nachtragswirtschaftsplan für die Hafen- und Verkehrsbetriebe 1981)	a) 81 b) 90		z. K. z. K. u. w. V.
" "	29	" "			
		(Nachtragsstellenplan)	a) 00.1 (3 x) b) 01 c) 90 (2 x)		z. K. u. w. V. z. K. z. K. u. w. V.
" "	30	" "	a) 02 b) 03 c) 30 d) 90		z. K. z. K. z. K. u. w. V. z. K.
" "	31	" "	a) 66 b) 90 (2 x)		z. K. u. w. V. z. K.
" "	32	" "	05		z. K. u. w. V.
" "	33.1	" "	30		z. K.
" "	33.2.	" "	a) 00.0 b) 02		z. K. z. K.

Von Punkt 33.3 der Niederschrift a) 10 z. K.
 b) 66 z. K.
 c) 71 z. K.

Einen Auszug der Niederschrift über die Sitzung

des Magistrats
 der Ratsversammlung Nichtöffentliche Sitzung

heute erhalten

Von Punkt	2	der Niederschrift	a) 02	z. K.
			b) 03	z. K.
			c) 10	z. K. u. w. V.
			d) 90	z. K.
" "	3	" "	92	z. K.
" "	4	" "	a) 01	z. K.
			b) 30	z. K. u. w. V.
" "	5	" "	90 (4x)	z. K. u. w. V.

Sygnus

Punkt:

Punkt:

Punkt:

Punkt:

Punkt:

Punkt:

Punkt:

Punkt:

Punkt:

Punkt:

Punkt:

Punkt:

Punkt:

Punkt:

Punkt:

S I T Z U N G

des Magistrats vom

der Ratsversammlung vom 17.9.81

zur

Einen Auszug der Niederschrift über die Sitzung

des Magistrats
der Ratsversammlung (nicht-)öffentlich

heute erhalten:

A m t	Betrifft:	Unterschrift - Datum
Büro d. Stadtpräsident.	Punkt: 2, 11	<i>[Signature]</i>
00	Punkt: 10a, 10b, 11, 13, 33.2,	<i>[Signature]</i>
00.1.	Punkt: 13, 29h, 29g, 31o	<i>[Signature]</i>
01	Punkt: 29h,	<i>[Signature]</i>
02	Punkt: 13, 25, 26, 27, 30, 33.2,	<i>[Signature]</i>
03	Punkt: 25, 26, 27, 30,	Bjunkt 6/10. 81
05	Punkt: 8, 32,	<i>[Signature]</i>
06	Punkt: 14,	We 6/10
10	Punkt: 33.3	<i>[Signature]</i>
20	Punkt: 15, 16, 17,	<i>[Signature]</i>
30	Punkt: 18, 19, 29e, 30, 33.1, 12	<i>[Signature]</i>
	Punkt:	
42	Punkt: 6a, 10b, 29e,	<i>[Signature]</i>
	Punkt:	
52	Punkt: 29e,	<i>[Signature]</i>
	Punkt:	
60	Punkt: 5b, 25, 26,	} <i>[Signature]</i> 2/10. 81
61	Punkt: 5b, 20-24,	
62	Punkt: 5b,	

A m t	Betrifft:	Unterschrift - Datum
64	Punkt: 7a	6/10 foy
66	Punkt: 5a, 5c, 29e, 31, 33.3,	6/10 foy
	Punkt:	
71	Punkt: 2P, 33.3e,	6/10 foy
72	Punkt: 9	6/10 foy
	Punkt:	
81	Punkt: 5a, 29e, 2P	6/10 foy
	Punkt:	
90	Punkt: 12, 16, 18, 25, 26, 29e, 29f, 29g, 30, 31	6/10 foy
92	Punkt: 6b, 12, 27, +	6/10 foy
	Punkt:	
	Punkt: <u>Nicht öffentliche Sitzung</u>	
	Punkt:	
01	Punkt: 4 +	6/10 foy
02	Punkt: 2 -	6/10 foy
03	Punkt: 2	6/10 foy
10	Punkt: 2	6/10 foy
30	Punkt: 4 -	6/10 foy
90	Punkt: 2, 5	6/10 foy
92	Punkt: 3, +	6/10 foy
	Punkt:	
	Punkt:	
	Punkt:	
	Punkt:	
	Punkt:	

Kiel-Information Verkehrsberuhigung



Informationen des Baudezernats
der Landeshauptstadt Kiel
zum Generalverkehrsplan

Verkehrsberuhigung

als Beitrag zur
Wohnumfeldverbesserung

Herausgeber:
Landeshauptstadt Kiel
Der Magistrat
Tiefbauamt

Text und Gesamtbearbeitung:
Tiefbauamt (Henning Hempel)

Zeichnungen:
Tiefbauamt (Margit Lorsch)
Umschlaggestaltung und Layout:
Stadtplanungsamt (Wolfgang Stöhr,
Doris Franzke)

Einzelne Text- und Bildbeiträge:
Stadtplanungsamt
Kartenbeilage und Kartengrundlagen:
Stadtvermessungsamt

Druck:
Carius Druck Kiel KG

Mai 1981

Vorwort

Im Juli 1977 beschloß die Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel nach einjähriger öffentlicher Diskussion den Generalverkehrsplan.

Das der Erarbeitung des GVP von der Selbstverwaltung vorangestellte Oberziel — „Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung durch verkehrliche Maßnahmen“ — und eins der vom Bauausschuß 1973 daraus abgeleiteten 5 Bewertungskriterien — „Verringerung der Umweltbeeinträchtigung“ — haben seitdem zusätzliche Bedeutung erlangt. Dazu haben die kritischere Einstellung der Öffentlichkeit zu den negativen Begleiterscheinungen des motorisierten Verkehrs und das Handeln der Bundesregierung gleichermaßen beigetragen.

Ein beachtlicher Anteil der Umweltbeeinträchtigung in Wohngebieten und in der Innenstadt entsteht durch Kraftfahrzeugverkehr, der die Gebiete durchfährt, ohne dort Ziel oder Quelle zu haben. Er wählt solche Wege deshalb, weil ihm andere, „unschädlichere“ Wege überhaupt nicht zur Verfügung stehen oder jene gegenüber den Durchfahrten nicht attraktiv genug sind.

Folgerichtig entwickelt der GVP Kiel ein abgestuftes Straßennetz, das geeignet ist, einen möglichst großen Anteil des Verkehrs so an die Ziele heranzuführen, daß der durch empfindliche Gebiete führende Weg auf ein Minimum beschränkt bleibt. Dieses Bemühen ist, den vorgegebenen Zielen entsprechend, ein beherrschendes Motiv des GVP Kiel. Es spiegelt sich wider in dem „relevanten Netz“ und in den damit verbundenen Verkehrsverlagerungen „von innen nach außen“. Detailliert und auch für den Laien anschaulich dargestellt wird das, weil im Auftrag expressis verbis gefragt, für die Innenstadt und wenige andere Gebiete; generell und deshalb weniger ins Auge fallend für die übrigen Stadtteile.

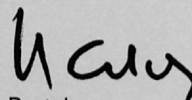
Um diese Aussagelücke, die in der Natur eines großstadtbezogenen GVP liegt, auszufüllen, erhielt das Tiefbauamt schon mit der Verabschiedung des GVP durch die Ratsversammlung den Auftrag, aus dem „relevanten Netz“ ein Grobkonzept für die

Verkehrsberuhigung der belasteten Stadtteile abzuleiten und, gemeinsam mit dem Stadtplanungsamt und dem Garten- und Friedhofsamt, Vorschläge für Einzelmaßnahmen zu entwickeln. Andere dringende Arbeiten und vorzeitig angestoßene Einzelmaßnahmen zur Verkehrsberuhigung, schließlich auch das Abwarten der Erfahrungen aus dem Großversuch in Nordrhein-Westfalen führten dazu, daß diese Gesamtübersicht erst heute vorgelegt werden kann.

Die so entstandene Verzögerung hat jedoch ihre positiven Seiten. Eine nüchterne Einschätzung der Möglichkeiten aufgrund fremder und erster eigener Erfahrungen sowie das Wechselspiel zwischen Verkehrsberuhigung, Wohnumfeldverbesserung und der Städtebaulichen Rahmenplanung konnten neben ersten baureifen Vorschlägen nun schon in diese Ausarbeitung einfließen.

Mit dieser Schrift wendet sich die Bauverwaltung ebenso an die Mitglieder der Selbstverwaltung wie an die interessierte Öffentlichkeit. Den einen mag sie als Orientierungshilfe für anstehende Entscheidungen und für die Arbeit in den Fraktionen, den anderen als Hilfe für die öffentliche Diskussion konkreter Maßnahmen in den Quartieren dienen. Wir hoffen, damit über

- Zweck, Voraussetzung und Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung,
 - die Notwendigkeit der Entwicklung zusammehängender Konzepte vor der Realisierung von Einzelmaßnahmen und
 - die elementare Rolle der Verkehrsberuhigung im Rahmen konzertierter Aktionen zur Wohnumfeldverbesserung
- einige nützliche Informationen zu geben. Informationen nicht als Selbstzweck, sondern zur Förderung des gemeinsamen Bemühens von Selbstverwaltung, Verwaltung und Bürgern um die Verbesserung der Wohnqualität unserer Stadt.



Bartels
Stadtbaurat

Inhalt

1	Die Unwirtlichkeit der Städte	7
2	Verkehrsberuhigung - ein Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt	15
3	Maßnahmen, mit denen Verkehrsberuhigung erreicht werden kann	16
3.1	Maßnahmen gegen Durchgangsverkehr	16
3.2	Maßnahmen zur Herabsetzung der Geschwindigkeit	18
3.2.1	Allgemeines	18
3.2.2	Beschilderung	20
3.2.3	Fahrgassenversätze	21
3.2.4	Teilaufpflasterungen der Fahrbahn	24
3.2.5	Mischflächen	26
3.2.6	Fahrbahnverengungen	31
3.2.7	Wechselblinkzeichen	31
3.3	Maßnahmen zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs	32
3.4	Maßnahmen zur Verbesserung des Straßenbildes	32
3.5	Maßnahmenkombinationen	35
3.6	Provisorische Maßnahmen	40
3.7	Nicht geeignete und weniger geeignete Maßnahmen	40
3.8	Ergänzende Maßnahmen der Anlieger	41
3.9	Maßnahmen der Zukunftsplanung	41
4	Rechtliche und finanzielle Aspekte der Verkehrsberuhigung	42
4.1	Rechtliche Situation	42
4.2	Finanzierung	42
5	Beteiligung der Bürger	43
6	Erfahrungen anderer Städte mit Verkehrsberuhigung	44
6.1	Das Beispiel Holland	44
6.2	Der Großversuch „Verkehrsberuhigung in Wohngebieten“ in Nordrhein-Westfalen	50
7	Beispiele für Verkehrsberuhigung in Kiel	52
7.1	Vorbemerkung	52
7.2	Neubaugebiete	52
7.3	Altbauggebiete	54
7.3.1	Auswahl der zu beruhigenden Gebiete	54
7.3.2	Beispiele	56
8	Verkehrsberuhigung als Zauberformel?	64
9	Resümee	67

1. Die Unwirtlichkeit der Städte

„Die Unwirtlichkeit unserer Städte“ - seit in den sechziger Jahren der Psychologe und Sozialwissenschaftler Alexander Mitscherlich ein Buch mit diesem Titel veröffentlichte, macht das Wort die Runde. Nicht nur die Unpersönlichkeit mancher Betonarchitektur, sondern auch die allgegenwärtigen Belästigungen durch den wachsenden Kraftfahrzeugverkehr, die Öde vieler Straßenbilder hat zunehmendes Unbehagen beim Bürger in der Stadt erzeugt. Das ist nicht nur in Kiel so, diese Stimmung trifft man in allen größeren Städten an.

Eine zentrale Rolle spielt hierbei das private Auto. Es ist heute für viele Menschen zu einem bequemen und — noch — erschwinglichen individuellen Verkehrsmittel geworden. Niemals zuvor hatte der einzelne eine solche Beweglichkeit, eine solche persönliche Freizügigkeit in der Wahl seiner Ziele wie im Zeitalter des Automobils. Niemals war andererseits auch ein so großer Teil der Bevölkerung auf das eigene Kraftfahrzeug angewiesen wie heute. Und noch nimmt die Zahl der Automobile zu. Dabei ist das Kraftfahrzeug zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor geworden, von dem in allen westlichen Industrieländern heute viel Arbeitsplätze und in erheblichem Maße der allgemeine Wohlstand abhängig sind (Schon vor fast fünfzig Jahren sagte in Amerika Henry Ford I: „Wir haben nicht so viele Autos, weil wir reich sind, sondern wir sind reich, weil wir viele Autos haben.“).

Wenn auch — nicht zuletzt wegen der Begrenzung der Energiereserven — weitere Zunahmen des Kraftfahrzeugverkehrs nicht mehr den in den vergangenen Jahren beobachteten Umfang erreichen werden, deutet doch gegenwärtig noch alles darauf hin, daß wir — zumindest in absehbarer Zukunft — weiter mit dem Auto leben werden. Deshalb hat die Frage, wie den vom Kraftfahrzeug ausgehenden Umweltbelastungen begegnet werden kann, nichts von ihrer Dringlichkeit verloren. Hier ist zunächst die Automobilindustrie selbst angesprochen. Mehr als früher ist auch schon das Bestreben zu erkennen, die Pkw umweltfreundlicher, energiesparender und auch wieder kleiner zu machen. Zweifellos

wird auch die Gesetzgebung verstärkt ihren Beitrag dazu leisten müssen, diese Bestrebungen voranzubringen.

Mit den Bemühungen der Kraftfahrzeugindustrie allein ist es in Anbetracht der unangenehmen Begleiterscheinungen, die die private Motorisierung in vielen Stadtteilen mit sich gebracht hat, indessen nicht getan. Große Teile unseres Stadtgebietes sind bebaut worden, bevor der Kraftfahrzeugverkehr zu einer Massenerscheinung wurde. Das Auto ist dort in eine Siedlungsstruktur eingedrungen, die nicht für seine Ansprüche geplant worden war. Wo früher der Fußgänger dominierte vor Fahrzeugen, die in geringer Zahl und mit geringer Geschwindigkeit den Straßenraum mitbenutzten, ist er heute ohne Bewegungsraum. Die Altbaugebiete wurden ganz allgemein zu laut, zu grau und zu eng. Überall in diesen Gebieten haben sich erhebliche Probleme eingestellt.

Und das sind sie:

Problem 1: Die Straßen in der Umgebung der Wohnung sind nicht genügend verkehrssicher.

Viele Wohngebiete sind mit zu hohen Verkehrsmengen belastet, weil „Schleichverkehr“ Engpässe in den umgebenden Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen und die Signalanlagen an diesen Straßen umgeht. Darüber hinaus sind die Geschwindigkeiten, die — auch von den Anliegern — in den Wohngebieten gefahren werden, vielerorts zu hoch.

Kinder können deshalb nicht mehr ungefährdet auf der Straße spielen, alte Menschen können sich dort nicht mehr unbesorgt bewegen. Fußgänger und Radfahrer werden zunehmend vom Kraftfahrzeugverkehr behindert.

Die Unfallstatistiken belegen dies durch bedrückende Fakten:

Im Jahre 1977 ereigneten sich im Bundes-

gebiet 379.000 Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Etwa 70 % dieser Unfälle entfielen auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften [6,8].

Fast jeder zweite Verkehrstote innerhalb geschlossener Ortschaften war ein Fußgänger. Mehr als 70 % dieser Fußgänger waren Kinder und alte Menschen [8].

Wenn auch die Unfallzahlen trotz der Zunahme des Straßenverkehrs schon seit Jahren nicht mehr wesentlich anwachsen und zum Teil sogar zurückgehen (die Zahl der Verkehrstoten nahm von 14.978 im Jahre 1977 auf rund 13.400 im Jahre 1979 ab), hält die Bundesrepublik z.B. bei den Kinderunfällen im internationalen Vergleich immer noch einen traurigen Spitzenplatz. Im Jahre 1978 verunglückten im Bundesgebiet 67.000 Kinder unter 15 Jahren im Verkehr, davon 1.250 tödlich [7].

Die Unfallsituation in den Wohngebieten ist dadurch charakterisiert, daß auf den Straßen dieser Gebiete etwa ein Viertel aller Unfälle passiert, aber ein Drittel der Fußgängerunfälle und ein noch höherer Anteil der Kinderunfälle [12].

Mehr als die Hälfte aller Kinder bis zu 6 Jahren, die als Fußgänger innerhalb geschlossener Ortschaften Opfer von Verkehrsunfällen sind, werden auf ausgesprochenen Wohnstraßen angefahren [24]. Kinder sind also von Verkehrsunfällen in Wohngebieten besonders stark betroffen!

Untersuchungen haben ergeben, daß die relative Unfallgefahr, die von den einzelnen Kraftfahrzeugen ausgeht, in Wohnstraßen — begründet durch das höhere Konfliktpotential (spielende Kinder udgl.) — bis zu sieben mal höher ist als in Verkehrsstraßen [24].

Problem 2: Die Belästigungen durch Verkehrslärm nehmen zu.

Dieses Problem macht vor allem den Anliegern der Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen zu schaffen. Innerhalb der Wohngebiete tritt es verstärkt dort auf, wo starker „Schleichverkehr“ Engpässe in den

Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen und die Signalanlagen an diesen Straßen umgeht.

Allerdings ist festzustellen, daß das Problem der Lärmbelästigung sich innerhalb der Wohngebiete im wesentlichen auch auf Straßen mit Schleichverkehr beschränkt. In den übrigen Wohnstraßen mit „normaler“ Verkehrsbelastung ist der Verkehrslärm, wie durch eine Vielzahl von Messungen belegt ist, auch ohne besondere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung relativ gering.

Problem 3: Der wohnungsbezogene Freiraum ist eingengt.

Nur noch ältere Mitbürger erinnern sich daran, daß Wohnstraßen einmal in ihrer Gesamtbreite Bewegungs- und Verweilraum der Anlieger und Spielfläche für die Kinder waren. Heute ist der Kraftfahrer uneingeschränkter „Herr und Meister“ der Straße, dem sich Fußgänger und auch Radfahrer bedingungslos unterordnen.

Den Erfordernissen des Kraftfahrzeugverkehrs entsprechend gilt heute generell das Separationsprinzip, nach dem die Fahrbahn als Fläche für den Fahrverkehr und die Gehwege als Flächen für die Fußgänger getrennt ausgewiesen werden. Dabei werden aber auch die Gehwege dem Fußgänger immer mehr durch das Auto streitig gemacht: Bedingt durch die allgegenwärtige Parkplatznot werden sie häufig so weit von parkenden Fahrzeugen zugestellt, daß schließlich nur noch schmale Reststreifen mit einer Breite von 1 m und weniger für die Benutzung durch den Fußgänger übrig bleiben.

Die dichten Reihen parkender Autos erzeugen dabei zusätzliche Gefahren, indem sie dem Kraftfahrer den Blick auf die Gehwege versperren. Die Folge sind Unfälle mit Kindern, die zwischen den parkenden Autos spontan auf die Fahrbahn springen. Nicht selten treten schwere Verletzungen auf.

Viele Straßen in Wohngebieten laden somit nicht mehr zum Verweilen ein. Sie laufen

Gefahr, ihre Bedeutung als Ort nachbarschaftlicher Begegnung zu verlieren.

Problem 4: Straßen wirken als öde Verkehrsbänder.

Auch in Wohngebieten sind Straßen zum Teil schon auf ihre Funktion als Transportband und Parkplatz reduziert. Wo aber Asphalt und parkende Autos, Peitschenmasten und kahle Häuserfronten das Bild bestimmen, stellt sich nicht mehr der Eindruck von Wohnlichkeit ein. Wohnlichkeit — auch in der Erscheinung des Straßenraumes — gehört aber zu den Grundbedingen dafür, daß man sich „zu Hause“ fühlen kann.

Problem 5: Für viele Bewohner von Altbaugebieten ist der Kampf um den Parkplatz zum täglichen Ärger geworden.

Bei Neubauten schreibt die Landesbauordnung dem Bauherrn vor, eine ausreichende Zahl von Pkw-Stellplätzen zu schaffen. Es fehlt aber eine wirksame gesetzliche Regelung, die auch Besitzer von Altbauten dazu anhalten kann, für eine hinreichende Zahl von Stellplätzen zu sorgen. Bei der hohen Bebauungsdichte vieler Altbaugebiete ist es auch räumlich häufig nicht überall möglich, Stellplätze auf dem eigenen Grundstück anzulegen.

Für das Abstellen ihrer Fahrzeuge sind die Kraftfahrer in folgedessen überwiegend auf die öffentlichen Verkehrsflächen angewiesen. Nicht selten stehen ausreichende Flächen — zumindest zeitweise — zwar noch in der Nähe von Wohnstraßen zur Verfügung (Wilhelmsplatz, Blücherplatz usw.). Die Bereitschaft, größere Fußwege zwischen dem geparkten Auto und der Wohnung in Kauf zu nehmen, ist jedoch gering. Der Parkplatz wird fast immer in der eigenen Straße oder den Nachbarstraßen gesucht. Diese können dem auftretenden Bedarf — zumindest in ihrem gegenwärtigen Ausbauzustand — aber meist nicht gerecht werden, so daß es überall in Altbaugebieten zu ungeordnetem Parken

kommt. Es entsteht das — leider vertraute — Bild eines von parkenden Fahrzeugen überbordenden Straßenraumes.

Ist das Wohnen in der Stadt also gänzlich unattraktiv geworden?

Das sicherlich nicht. Immer noch gibt es große Bereiche in der Stadt, in denen es sich auch heute angenehm wohnen läßt. Immer noch bietet die Wohnung in der Stadt die Nähe zum Arbeitsplatz, zu Bildungsstätten, zu vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten und den direkten Zugang zu einem breiten Freizeitangebot. Dies gilt gerade für die innenstadtnahen Altbaugebiete, die darüber hinaus über eine besonders gute Erschließung im öffentlichen Personennahverkehr verfügen.

Aber eben diese Gebiete sind häufig mit den geschilderten Problemen — wenn auch nicht immer mit allen zugleich — belastet. Es gibt solche Probleme in der südlichen Innenstadt, in Gaarden und in manchem anderen Stadtteil. Durch das überbelastete Wohnumfeld sinkt der Wohnwert dieser Stadtteile und das führt — in einem Teufelskreis — nicht selten wiederum zu geringerer Investitionsbereitschaft der Hauseigentümer.

Dies hat zweifellos mit zu dem seit Jahren zu beobachtenden Zug der Menschen aus der Stadt ins Umland beigetragen. Wer es sich leisten kann, baut sich draußen ein Haus im Grünen. Das wiederum bringt neue Probleme mit sich: Die freie Landschaft wird zersiedelt und der tägliche Pendlerstrom läßt die Verkehrsbelastungen der Straßen weiter anschwellen. Die Sozialstruktur in den städtischen Altbauquartieren ändert sich einseitig — die jungen und gut verdienenden Familien ziehen fort, die alten Menschen bleiben, Gastarbeiter und Studenten rücken in die freigewordenen Wohnungen nach. Junge Menschen betrachten diese Quartiere vielfach nur noch als „Durchgangsstationen“.

Wertvolle, innenstadtnahe Wohn- und Gewerbegebiete haben sich auf diese Weise immer mehr zu sanierungsbedürftigen Vierteln entwickelt. Diesen

Prozeß gilt es zu stoppen und umzukehren, um dem Wohnen in der Stadt — und insbesondere in den benachteiligten Altbaugebieten — wieder eine neue Qualität zu geben.

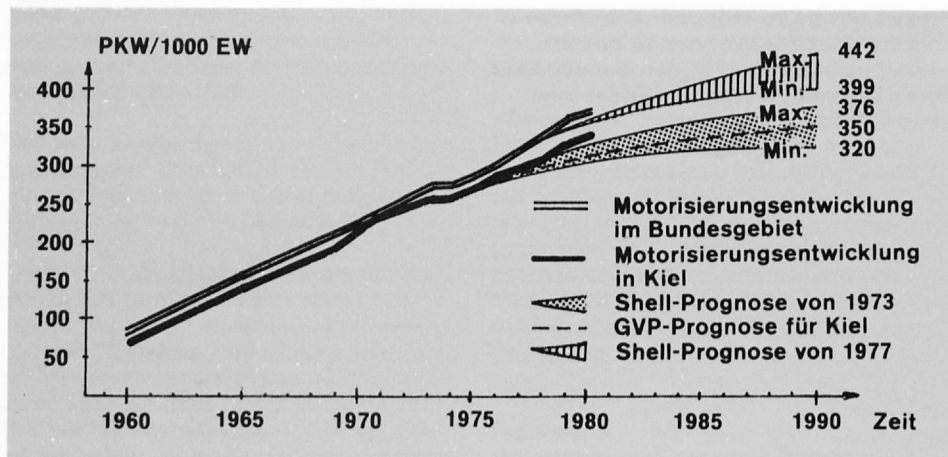


Abb. 1: Entwicklung der Motorisierung in Kiel und im Bundesgebiet unter Verwendung der Motorisierungsprognosen der Deutschen Shell AG [1; 2]

Die Zahl der Kraftfahrzeuge ist bislang stets stärker angewachsen, als dies vorausgeschätzt worden war. Sie nimmt immer noch zu. Erst im letzten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts rechnet man mit einer Sättigung.

	1970		1980		1990 ²⁾		1990 ³⁾	
	Pkw-Bestand	Pkw-Dichte	Pkw-Bestand	Pkw-Dichte	Pkw-Bestand	Pkw-Dichte	Pkw-Bestand	Pkw-Dichte
	1000	Pkw/1000 Einw.	1000	Pkw/1000 Einw.	1000	Pkw/1000 Einw.	1000	Pkw/1000 Einw.
Region Kiel ⁴⁾	155	225	251	363	277	430	—	—
Schleswig-Holstein	573	230	968	371	1 050	409	—	—
Bundesgebiet	13 913	229	23 144	376	23 000	385	27 700	464
zum Vergleich: Stadtgebiet Kiel	58	214	85	338	—	—	—	—

1) einschließlich Kombinationskraftwagen 3) DIW-Prognose von 1980 [4]
 2) DIW-Prognose von 1977 [3] 4) Kiel + Neumünster + Landkreis Rendsburg-Eckernförde + Landkreis Plön

Abb. 2: Regionale und überregionale Entwicklung des Pkw-Bestandes¹⁾ und der Pkw-Dichte von 1970 bis 1990 unter Verwendung der Motorisierungsprognosen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW)

	Arbeitskräfte Bevölkerung insgesamt	Kraftwagenprodukt. einschl. Zubehör	Verkauf und Reparatur	Taxi- und Busverkehr	Gütertransport	sonstige Hilfsdienste	Summe Sp. 3 - 7
	1	2	3	4	5	6	7
1976 England	25 310	690	440	260	1 500	N.A.	> 2 890
1976 Frankreich	22 414	918	240	70	495	280	2 003
1975 Bundesrepublik Deutschland	26 878	1 164	359	207	1 031	343	3 104
1975 Italien	19 436	667	450	194	539	N.A.	> 1 850
1975 Japan	52 740	653	934	638	789	N.A.	> 3 014
1975 Spanien	13 145	630	630	140	290	170	1 860
1976 Schweden	3 962	81	74	40	185	20	400
1972 USA	93 240	1 411	2 752	369	9 050	1 248	14 630

Abb. 3: Beschäftigte in Abhängigkeit von Motorfahrzeugen in verschiedenen Industrieländern (Beschäftigte in 1000) [5]

In allen westlichen Industrieländern hängt der Wohlstand vieler Menschen vom Auto ab.

Abb. 4: Im Bundesgebiet 1977 innerorts tödlich verunglückte Verkehrsteilnehmer [8]

Etwa 70 % aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden ereignen sich innerorts. Einen erheblichen Anteil der Unfallopfer innerhalb geschlossener Ortschaften stellen Fußgänger und Radfahrer. Unter diesen sind wiederum Kinder und alte Menschen besonders gefährdet.

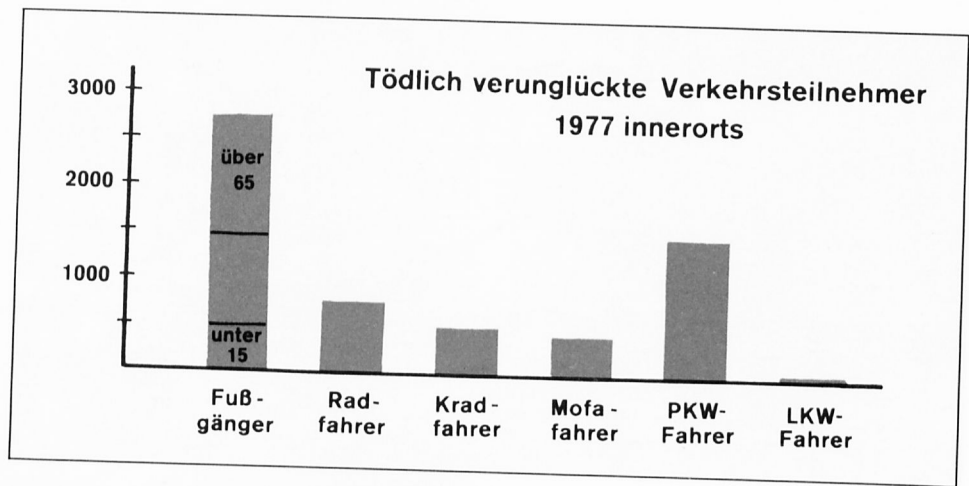


Abb. 5: Harmsstraße in der südlichen Innenstadt



Abb. 6: Von-der-Tann-Straße in der südlichen Innenstadt

Auch Straßen in Wohngebieten sind zu „Autotransportbändern“ und Parkplätzen geworden. Der wohnungsbezogene Freiraum der Anwohner ist erheblich eingegengt.



Abb. 7: Lüdemannstraße in der südlichen Innenstadt



Abb. 8: Straße in einem Wohngebiet in Köln [9]

Viele Straßen in Wohngebieten bieten ein tristes Erscheinungsbild.

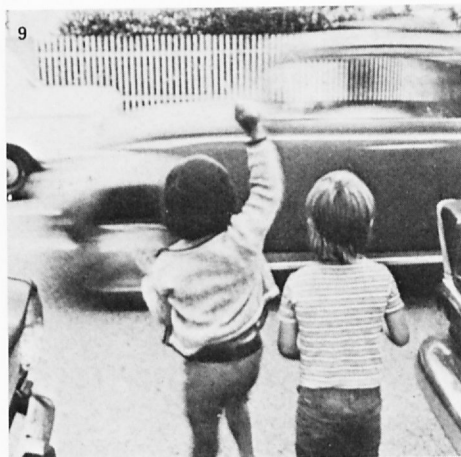


Abb. 9: Unfallgefährdung spielender Kinder [8]



Abb. 10: Unfallgefährdung durch sichtbehindernd geparkte Fahrzeuge [31]

Die große Zahl zum Teil ungeordnet parkender Fahrzeuge trägt erheblich zur Unfallgefahr auf den Straßen von Wohngebieten bei.



Abb. 11 - 13: Parkplatznot in Altbaugebieten [18, 8, 31]

Gehwege werden häufig bis auf einen schmalen Reststreifen mit Autos zugestellt. Trotzdem finden viele Anwohner keinen Parkplatz in der Nähe ihrer Wohnung.

2 Verkehrsberuhigung — ein Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität in der Stadt

Das Raumordnungsgesetz des Bundes vom 8. April 1965 hat mit seiner Forderung nach „Verbesserung der Lebensqualität“ ein Leitbild für eine Vielzahl von Planungen im öffentlichen Bereich geschaffen.

Diesem Leitbild folgend haben sich im letzten Jahrzehnt die planerischen Prioritäten erheblich gewandelt. Der durch die Nachkriegszeit geprägte Wiederaufbau der Städte nach überwiegend quantitativen Gesichtspunkten ist abgeschlossen, so daß der Schwerpunkt stadtplanerischer Tätigkeit heute mehr qualitative Merkmale beinhaltet.

Dem gesellschaftlichen Leitbild „Verbesserung der Lebensqualität“ entspricht auch das Entwicklungsziel der Landeshauptstadt Kiel, die Wohnqualität in den innerstädtischen Wohngebieten zu stabilisieren und — wo möglich und erforderlich — zu verbessern.

Abb. 15: Verkehrsberuhigung als Bestandteil der Maßnahmen zur Stadterneuerung

Verbesserung der Wohnqualität eines Stadtteiles		
Verbesserung der Bausubstanz <ul style="list-style-type: none"> Wohnungsmodernisierung Blockentkernung Stadtbildpflege (Fassadenrenovierung, Vorgartengestaltung und dgl.) usw. 	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsberuhigung Stärkung des Rad- und Fußgängerverkehrs Stärkung des ÖPNV usw. 	Verbesserung der Standortfunktion <ul style="list-style-type: none"> Auslagerung störender Gewerbebetriebe Stärkung standortgebundenen Gewerbes, insbesondere des Einzelhandels Verbesserung der Ausstattung mit öffentl. Einrichtungen usw.

Der Generalverkehrsplan, der im Juli 1977 von der Ratsversammlung beschlossen wurde, berücksichtigt diese Zielsetzung. Ein wesentliches Oberziel der Generalverkehrsplanung lautet „Verringerung der Umweltbeeinträchtigung“.

Dem schließt sich eine Reihe von Einzelzielen unter dem Begriff „Verkehrsberuhigung“ an, die eine Beseitigung der Probleme anstreben, die in den Wohngebieten als Begleiterscheinungen des Verkehrs entstanden sind. Diese Ziele sind:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Verminderung der Lärm- und Abgasbelastung,
- Erweiterung des Bewegungsraumes für den Fußgänger auf der Straße,
- Vermehrung der Frei- und Grünflächen,
- Verbesserung des Straßenbildes und
- bessere Ordnung des ruhenden Verkehrs.

Den Einzelzielen lassen sich vielfältige Maßnahmen zuordnen, mit denen die Straßen in den Problemgebieten — also insbesondere in den Altbaugebieten — als Bestandteil des Wohnumfeldes aufgewertet werden sollen.

Verkehrsberuhigung soll dabei einerseits durch Bündelung, Verringerung und Verlangsamung des fließenden Verkehrs so-

wie durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs, andererseits durch die Stärkung des nicht motorisierten Individualverkehrs sowie des öffentlichen Personenverkehrs bewirkt werden.

- Im wesentlichen geht es darum,**
- **den Verkehr in dem Wohngebiet auf das unbedingt notwendige Maß zu reduzieren, indem Fremdverkehre, die dort weder Quelle noch Ziel haben, auf die tangierenden Verkehrsstraßen abgedrängt werden und**
 - **den verbleibendem, zum Gebiet gehörenden Verkehr zu mäßiger Geschwindigkeit und rücksichtsvoller Fahrweise anzuregen.**

Die Bewohner eines Stadtteiles haben jedoch nur halb soviel von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, wenn ihre Wohnungen modernen Anforderungen nicht gerecht werden. Ebenso ist die Modernisierung der Wohnungen nur von begrenztem Nutzen, wenn die Straßen weiter laut und unwirtlich bleiben.

Das umfassende Ziel einer Verbesserung der Wohnqualität wird deshalb erst dann erreicht, wenn die Maßnahmen der Stadt zur Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung und die Initiativen Privater zur Modernisierung

Abb. 16 [27]



des Wohnungsbestandes in einer „konzertierten Aktion“ wirkungsvoll ineinandergreifen.

Verkehrsberuhigung sollte deshalb in ein Geflecht von Maßnahmen der Stadterneuerung eingebettet sein. Das Planungsinstrument, mit dem diese Maßnahmen optimal aufeinander abgestimmt werden können, ist die Stadtteilrahmenplanung.

3 Maßnahmen, mit denen Verkehrsberuhigung erreicht werden kann

Eine Reihe holländischer Städte war wegweisend in dem Bestreben, die nachteiligen Auswirkungen des Kraftfahrzeugverkehrs in den Wohngebieten einzuschränken. Im Bundesgebiet sind umfangreiche Erfahrungen in einem Großversuch „Verkehrsberuhigung in Wohngebieten“ gesammelt worden, der vom November 1977 bis zum Januar 1979 in zahlreichen Städten Nordrhein-Westfalens durchgeführt wurde.

Die in den nachfolgenden Abschnitten getroffenen Aussagen über das Instrumentarium der Verkehrsberuhigung stützen sich im wesentlichen auf die Ergebnisse des Großversuches ab [8, 9], beziehen aber auch die holländischen Planungsgrundsätze und die ersten, jetzt schon in Kiel vorliegenden Erfahrungen mit ein.

3.1 Maßnahmen gegen Durchgangsverkehr

Verkehrsströme, die weder Quelle noch Ziel in Wohngebieten haben, sollen gebündelt auf den Straßen mit übergeordneter Verkehrsbedeutung am Rand der Wohngebiete geführt werden.

Der Generalverkehrsplan Kiel baut auf diesem Grundsatz auf. Er legt ein Netz verkehrsbedeutsamer Straßen fest, die in folgende Hierarchie eingestuft werden:

- Autobahnen/Schnellstraßen,
- Hauptverkehrsstraßen,
- Verkehrsstraßen und
- Sammelstraßen.

Von diesen Straßen umschlossen ergeben sich Zellen, die nur noch Anliegerstraßen und Sammelstraßen mit örtlich eng begrenztem Einzugsbereich enthalten. Diese Zellen sind diejenigen Gebiete, die vom durchgehenden Verkehr befreit und im Zusammenhang verkehrsberuhigt werden können. Entsprechend der „Maschenweite“ des Netzes der übergeordneten Verkehrsstraßen haben sie eine Ausdehnung von etwa 500 bis 1000 Metern. Die Zahl der Einwohner liegt demgemäß in der Regel nicht über 5000 bis 10000.

Ist in den Straßen eines Wohngebietes in größerem Umfang durchgehender Verkehr vorhanden, so kann dieser meist nicht allein durch Vorschriften (z.B. Verkehrszeichen „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ mit dem Zusatz „Anlieger frei“) ferngehalten werden. Auch zusätzliche Appelle an die Kraftfahrer („Achtung Wohngebiet“, „spielende Kinder“) fruchten wenig, wie entsprechende Beschilderungsversuche in Nordrhein-Westfalen gezeigt haben. Der Großversuch in Nordrhein-Westfalen hat auch ergeben, daß Schleichverkehr, der sich einmal auf eine Linie in einem Wohngebiet eingependelt hat, nicht besonders umwegempfindlich ist und sich im Gebiet andere Wege sucht, wenn die normalen Durchgänge unterbrochen werden.

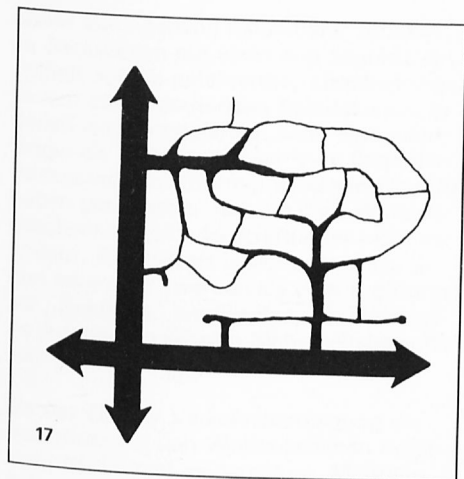
Häufig ist durchgehendem Verkehr deshalb nur dadurch beizukommen, daß die Wohngebiete für diesen Verkehr „dicht gemacht“ werden.

Dies kann z.B. durch Straßensperrungen erreicht werden, durch die Sackgassen entstehen. Bei Straßen, die im „Schachbrettmuster“ verlaufen, wie dies bei Altbaugebieten häufig der Fall ist, kommen Sperrungen im Bereich der Kreuzungen infrage (sogenannte Diagonalsperrungen), die zu Schleifenstraßensystemen führen. Schließlich ist auch die Anordnung von Abbiegegebots und der gezielte Einsatz von Einbahnregelungen zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs denkbar.

Sperrungen — ob im Verlauf einer Straße zwischen den Kreuzungen oder direkt im Kreuzungsbereich — als wirksamstes Mittel gegen den Durchgangsverkehr sollen in der Regel so ausgebildet werden, daß sie von Notfallfahrzeugen und nach Möglichkeit auch von Entsorgungsfahrzeugen überfahren werden können. Hierzu werden Feuerwehroposten verwendet, die im Bedarfsfall herausgenommen oder umgelegt werden können. Radfahrer sollten ebenfalls die Möglichkeit haben, die Sperrungen zu überfahren, um ihnen Umwege zu ersparen.

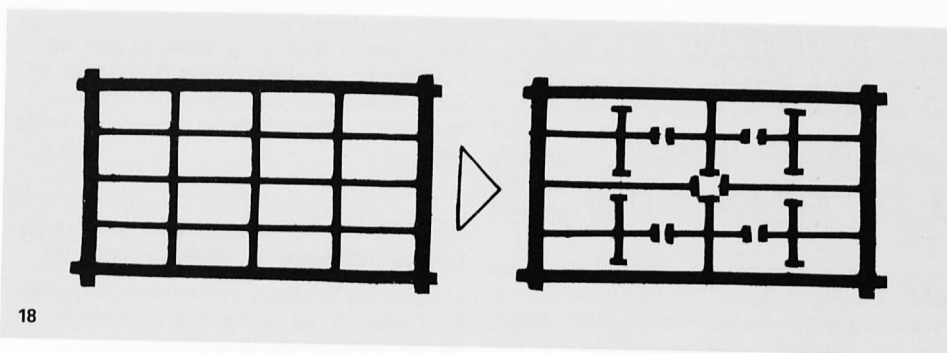
Anzustreben ist, daß in einem Gebiet, in dem Sperrungen endgültig eingerichtet werden, die Straßennamen dem neu entstandenen Sackgassen- und Schleifenstraßensystem angepaßt werden, um die Orientierung in dem Gebiet weiterhin zu gewährleisten.

Die vollständige Abriegelung eines Gebietes für den Durchgangsverkehr mit Hilfe von Sperrungen bedeutet jedoch immer einen erheblichen Eingriff. Auch wenn die Straßennamen der veränderten Netzstruktur angepaßt werden, wird die Orientierung für den Ortsunkundigen erschwert. Die Bewohner des Gebietes selbst werden in der Regel Umwege in Kauf zu nehmen haben. Es muß deshalb immer geprüft werden, ob wirklich in nennenswertem Umfang Durchgangsverkehr vorhanden ist.



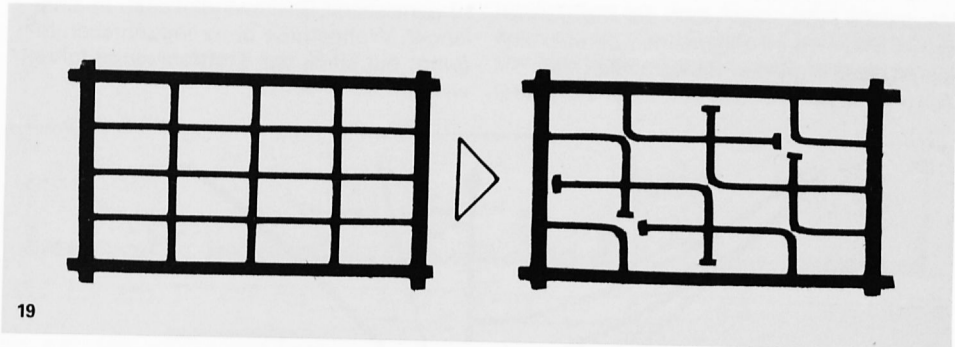
17

Abb. 17: Abstufung der Verkehrsbelastung bei den Straßen eines Wohngebietes, in dem Durchgangsverkehr nicht auftritt [20]



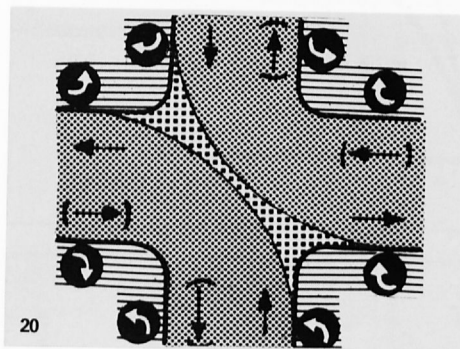
18

Abb. 18: Verhinderung des Durchgangsverkehrs durch Bildung von Sackgassen [31]



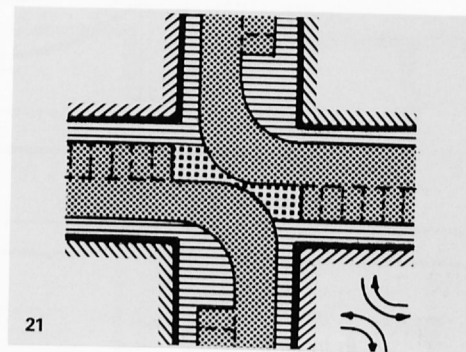
19

Abb. 19: Verhinderung bzw. Erschwerung des Durchgangsverkehrs durch Bildung von Schleifenstraßen [31]



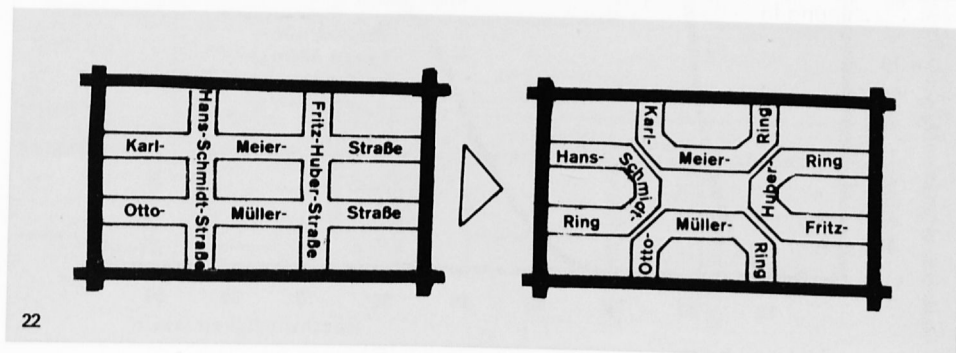
20

Abb. 20: Diagonalsperren in Kreuzungen [11]



21

Abb. 21: Bordsteinführung bei Diagonalsperren [31]



22

Abb. 22: Anpassung der Straßennamen bei Anordnung von Sperren im Straßennetz [31]

3.2 Maßnahmen zur Herabsetzung der Geschwindigkeit

3.2.1 Allgemeines

Abb. 23: Aufprallgeschwindigkeit und Anhalteweg an Hindernissen in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit [25]

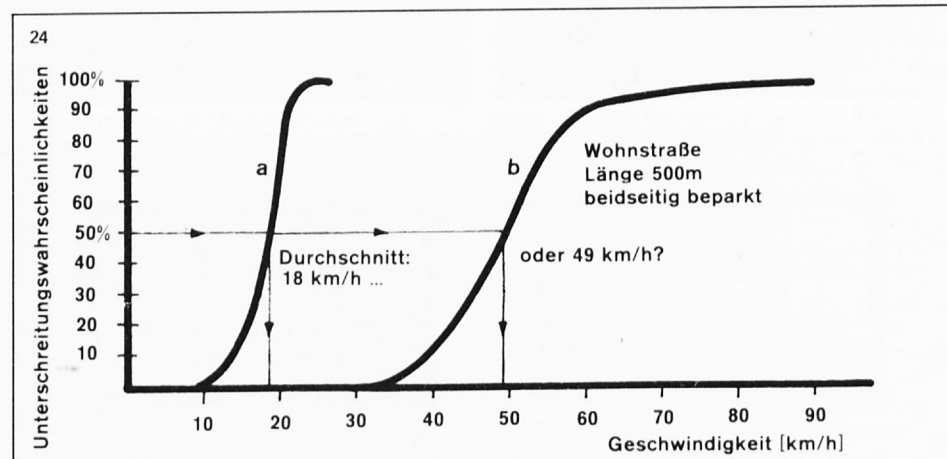
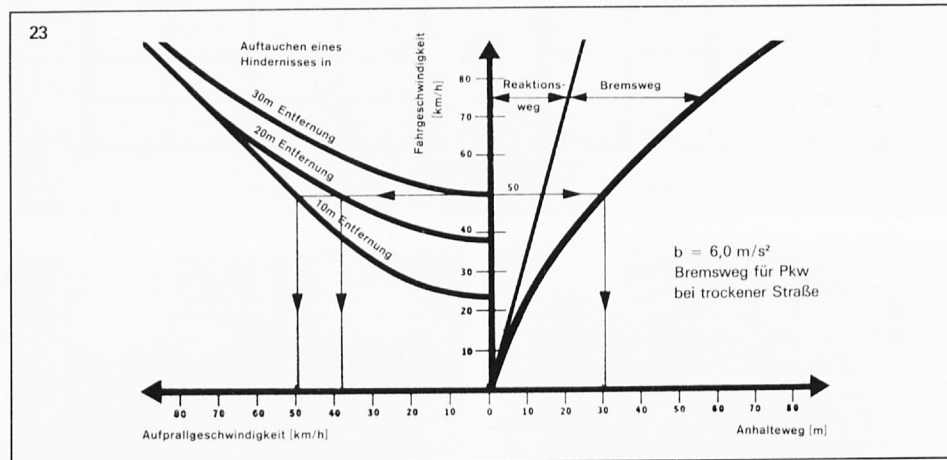
Weder die Fußgänger noch die Kraftfahrer selbst sind sich im allgemeinen darüber im klaren, welch großen Risikobereich das Auto „vor sich her schiebt“. Der Anhalte-

weg, der diesen Risikobereich darstellt, ist bei 50 km/h 30 m lang. Bewegt sich der Fußgänger innerhalb dieses Bereiches, ist die Aufprallgeschwindigkeit oft noch so hoch, daß schwere Verletzungen die Folge sind.

Abb. 24: Häufigkeitsdiagramm gefahrener Geschwindigkeiten in Wohngebieten [8]

a) optimale Wirkung verkehrsberuhigender Maßnahmen: 50 % der Kraftfahrzeuge fahren weniger als 18 km/h

b) gemessene Geschwindigkeiten in einer langen Wohnstraße ohne Verkehrsberuhigung: nur 50 % der Kraftfahrzeuge fahren weniger als 49 km/h



Das Fernhalten des Durchgangsverkehrs verringert zwar die Verkehrsmenge, hat aber noch keinen Einfluß auf die Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge im Wohngebiet. Es ist nicht allein der Durchgangsverkehr, der in bestimmten Straßen schnell fährt, sondern es sind alle Fahrer, auch die Anlieger. Dem Fußgänger, der auf kürzestem Wege anhalten und die Richtung ändern kann, wird oft nicht bewußt, daß der Kraftfahrer bei den heute üblichen Geschwindigkeiten und gleicher Reaktionszeit ein Vielfaches an Weg benötigt.

Nur eine geringere Fahrgeschwindigkeit erlaubt es dem Kraftfahrer, auf Distanzen zu reagieren, die der Vorstellungswelt des Fußgängers angepaßt sind und sich damit leichter auf Kinder und alte Menschen einzustellen [31].

Zusätzliche Eingriffe sind deshalb notwendig, die zu einer „wohngebietsbewußten“, verhaltenen und rücksichtsvollen Fahrweise Anlaß geben.

Diese Eingriffe können punktwise oder flächenhaft wirken.

Punktwise wirken z.B. sogenannte fahrdynamische Schwellen, die quer zur Fahrtrichtung angeordnet werden. Die Kraftfahrer verringern ihre Geschwindigkeit nur im unmittelbaren Bereich solcher „Holperschwellen“. Ähnlich hat die Umwandlung

bisher durchgehend befahrbarer Straßen zu Sackgassen nur einen eng begrenzten Einfluß auf die gefahrenden Geschwindigkeiten: die entstehenden Schutzzonen, in denen langsam gefahren wird, sind nicht länger als 50 m, gemessen vom Ende der Sackgasse. Punktförmig wirkende Eingriffe haben gemeinsam, daß sie die „Wunschgeschwindigkeit“ der Kraftfahrer nicht verändern. Sind sie als isolierte Behinderungen erkennbar, werden sie vom Kraftfahrer als „Schikane“ empfunden, die mehr seine Aggression als sein Sicherheitsbewußtsein steigern.

Da das Ziel der Verkehrsberuhigung die Beeinflussung von Wohnbereichen insgesamt ist, kommt es darauf an, Maßnahmen mit linienhaften bzw. flächenhaften Auswirkungen zu finden. Solche Auswirkungen lassen sich nur dann erreichen, wenn es gelingt, die „Wunschgeschwindigkeit“ zu verringern.

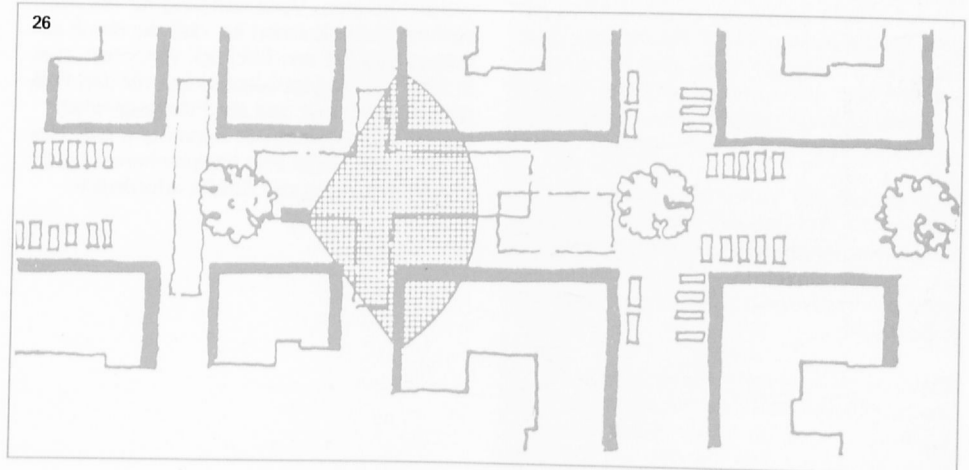
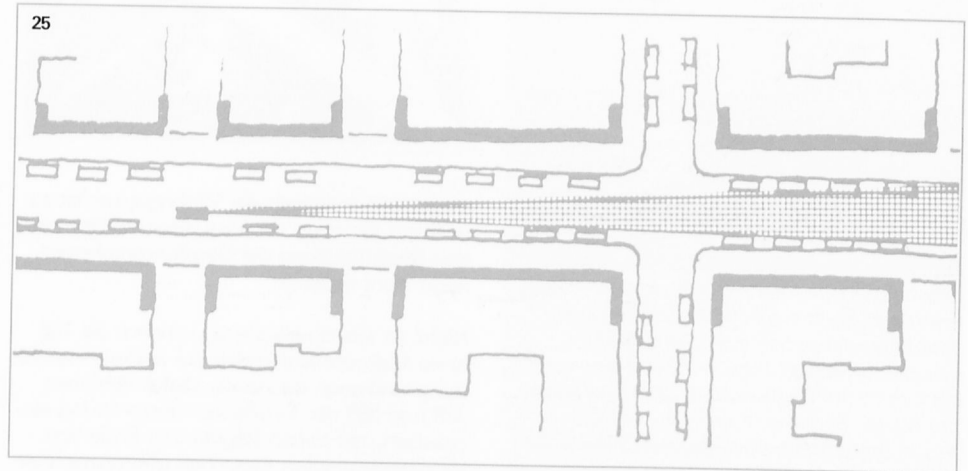
Der Großversuch in Nordrhein-Westfalen hat ergeben, daß das gesamte Erscheinungsbild der Straße geändert werden muß, damit der Kraftfahrer eine andere Geschwindigkeit für angemessen hält.

Der Nachteil der längeren Fahrzeit infolge der niedrigeren Geschwindigkeit im Wohngebiet ist nur gering. Der Weg innerhalb des Wohngebietes stellt bei der überwiegenden Zahl der Fahrten nur einen kleinen Anteil der gesamten Fahrtlänge dar. Selbst, wenn die Geschwindigkeit stark herabgesetzt wird, sind bei den üblichen Weglängen in den Wohngebieten keine Fahrzeitverlängerungen zu erwarten, die einen Wert von einer halben bis einer Minute übersteigen.

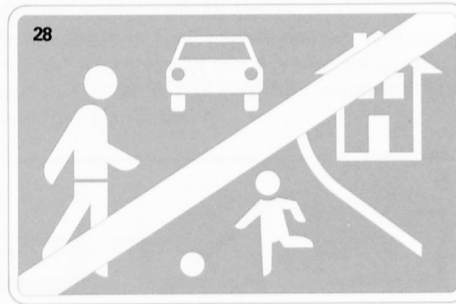
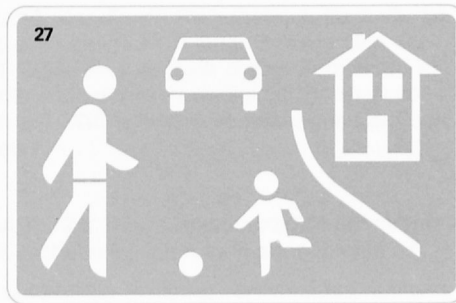
Die Herabsetzung der Geschwindigkeit ist die wichtigste Voraussetzung für die Steigerung der Verkehrssicherheit in den Wohngebieten. Die Lärm- und Abgasbelastung wird dadurch jedoch kaum gesenkt. Hierzu ist es vielmehr erforderlich, die Verkehrsmengen in den Wohngebieten durch die im Abschnitt 3.1. beschriebenen Maßnahmen zu verringern.

Abb. 25: In herkömmlichen Wohnstraßen verleiten „beschleunigende Leitlinien“ (z.B. lange Reihen parkender Autos) zu unangemessen hohen Geschwindigkeiten. Der Blick des Fahrers eilt weit voraus. Was links und rechts am Fahrbahnrand geschieht, wird nur undeutlich wahrgenommen [8].

Abb. 26: Bei kleinteiliger Gestaltung des Straßenraumes und niedriger Geschwindigkeit konzentriert sich die Aufmerksamkeit des Kraftfahrers auf den Bereich unmittelbar vor dem Auto. Jetzt liegen auch die Straßenränder voll im Blickfeld. Der Kraftfahrer kann deshalb besser reagieren [8].



3.2.2 Beschilderung



Verschiedentlich in Wohngebieten durchgeführte Aktionen „Tempo 30“, die sich auf das Aufstellen von Verkehrsschildern „30 km/h“ beschränkten, haben sich als wenig wirksam erwiesen. Auch wenn diese Schilder dem Kraftfahrer durch das zusätzliche Zeichen „Achtung Kinder“ begründet wurden, sank die Geschwindigkeit nicht in dem gewünschten Maße. Es hat sich gezeigt, daß Geschwindigkeitsbegrenzungsschilder das Fahrverhalten des Kraftfahrers kaum ändern, wenn ihn nicht bereits der optische Eindruck einer Straße zu langsamem Fahren veranlaßt. Für diese Schilder gilt leider, daß sie nur soviel wert sind, wie ihre Überwachung. Eine dauernde Überwachung ist aber — aus verständlichen Gründen — nicht möglich.

Im Rahmen der Verkehrsberuhigung kommt die Aufstellung von Schildern zur Geschwindigkeitsbegrenzung deshalb weniger als Einzelmaßnahme, sondern mehr als Ergänzung zu anderen Eingriffen in Betracht.

Ähnliches gilt, wenn zur Herabsetzung der Geschwindigkeit Vorfahrtregelungen durch die Regelung „rechts vor links“ ersetzt werden sollen. Ein vollständiger Verzicht auf Vorfahrt-

regelungen innerhalb der Wohngebiete ist zudem aus Gründen der Verkehrssicherheit nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung nicht möglich.

Nicht als Einzelmaßnahme, sondern als Teil eines Maßnahmenbündels zur Verkehrsberuhigung sind auch die neuen Verkehrszeichen 325 und 326 der Straßenverkehrsordnung einzusetzen, mit denen Beginn und Ende von verkehrsberuhigten Bereichen gekennzeichnet werden können. Voraussetzung für die Aufstellung dieser Zeichen ist, daß die damit erfaßten Straßen den Eindruck vermitteln, daß in ihnen die Aufenthaltsfunktion für den Fußgänger überwiegt und der Fahrzeugverkehr nur eine untergeordnete Bedeutung hat. Hierzu ist in der Regel eine entsprechende bauliche Veränderung der Straße erforderlich.

Abb. 27 u. 28: Zeichen 325 und 326 der StVO zur Abgrenzung derjenigen verkehrsberuhigten Bereiche, in denen besondere Verhaltensregeln für alle Verkehrsteilnehmer gelten

Abb. 29: Beschilderung einer verkehrsberuhigten Zone (Woonerf) in Holland [15]

Abb. 30: Zeichen „Achtung Kinder“ auf der Fahrbahn [10]

3.2.3 Fahrgassenversätze

Wohnstraßen können den Autofahrer zu einer unangemessen hohen Geschwindigkeit verleiten, wenn sie den – falschen – Eindruck einer schnell und sicher befahrbaren Straße erwecken. Dies kann geschehen, wenn lange Geraden vorhanden sind („optischer Durchschuß“) und beschleunigend wirkende Leitlinien, wie z.B. lange Reihen an den Fahrbahnrändern parkender Fahrzeuge, das Straßenbild bestimmen.

Es kommt deshalb darauf an, das durchlaufende Straßenband optisch zu unterbrechen und das Blickfeld des Fahrers in Fahrtrichtung zu begrenzen.

Dies kann durch Fahrgassenversätze erreicht werden. Sie lassen sich in vorhandenen Straßen erzielen, indem z.B. das Parken in der Weise neu geordnet wird, daß in bestimmten Abständen wechselnd nur auf der einen oder anderen Fahrbahnseite geparkt werden darf (sogenanntes alternierendes Parken). Je nach Fahrbahnbreite kann dabei Parken längs oder schräg zum Bordstein gestattet werden.

Dort, wo das Parken von der einen zur anderen Straßenseite wechselt, ergibt sich zwangsläufig ein Fahrgassenversatz. Der Abstand der Versätze soll etwa 50 m sein.

Zwischen den Versätzen wird die Übersichtlichkeit im Nahbereich des Kraftfahrzeuges dadurch erheblich verbessert, daß jeweils an einem Fahrbahnrand der Sichtkontakt zwischen Kraftfahrern und Fußgängern nicht mehr durch eine Barriere parkender Fahrzeuge unterbrochen wird: Autofahrer können Fußgänger jetzt auf dieser Straßenseite beobachten und ihre Fahrweise auf eventuell auftretende plötzliche Ereignisse („Spielendes Kind stürzt auf Fahrbahn“ – Hauptunfallursache in Wohngebieten!) einrichten.

Abb. 31a, b: Fahrgassenversätze durch Neuordnung des Parkens [8]

a) durchlaufendes fahrbahnparalleles Parken (vorher): „optischer Durchschuß“ in Fahrtrichtung, Sichtbehinderung zu beiden Gehwegen

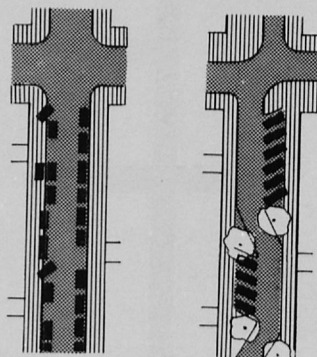
b) wechselseitiges Parken (nachher): Sichtbegrenzung in Fahrtrichtung, aber auf einer Fahrbahnseite immer freie Sicht auf den Gehweg, Möglichkeiten für Straßengün auf den Restflächen in den Versatzpunkten

Abb. 32: Versatz im Knotenpunkt [9]

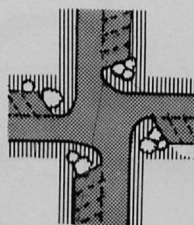
Abb. 33: Einbahnstraße mit Versatz [19]

31a

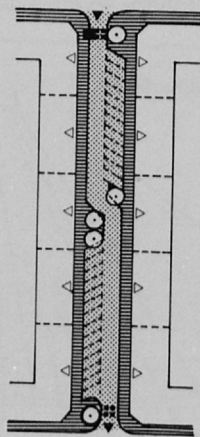
31b



32



33



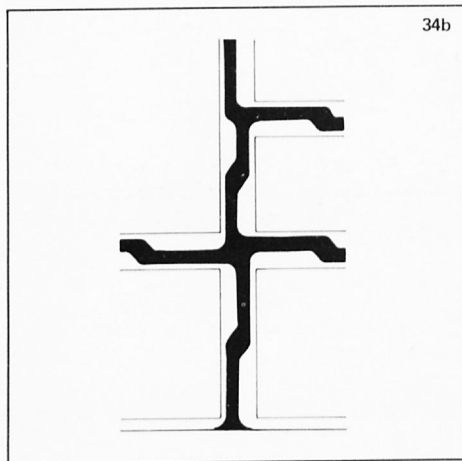
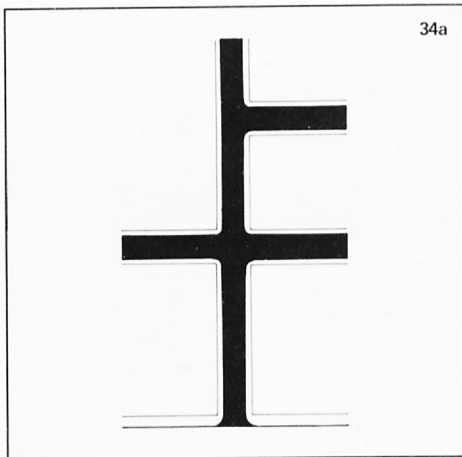


Abb. 34 a, b,: Fahrgassenversatz durch Verschmälerung der Fahrbahn auf die notwendige Fahrgassenbreite und wechselseitiges Parken auf den restlichen Fahrbahnflächen [13]

Abb. 36: Wechselseitiges Parken mit Sicherung der nicht zu befahrenden Flächen durch Poller [9]

Abb. 35 a, b, c: Neugestaltung des Straßenraumes mit versetzter Fahrgasse [19]

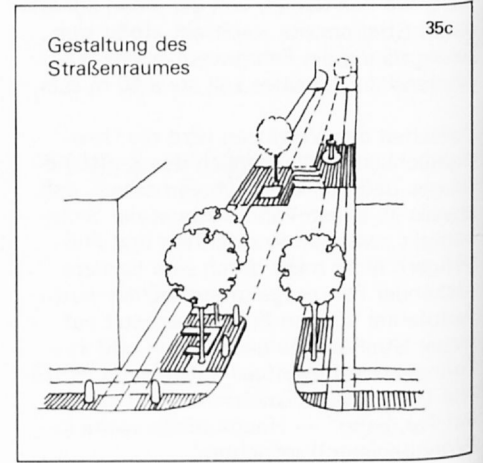
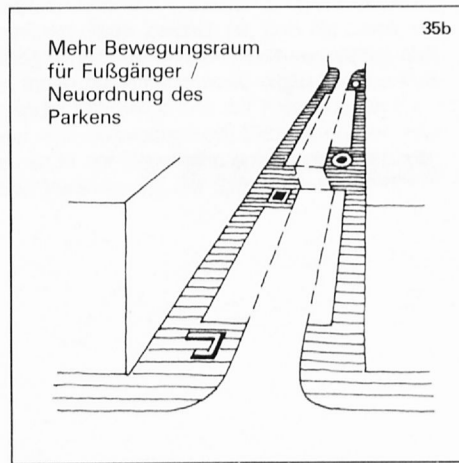
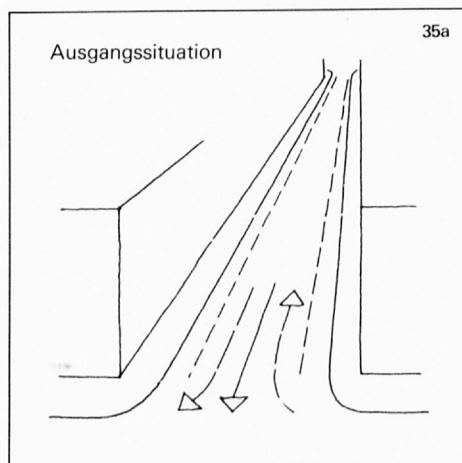
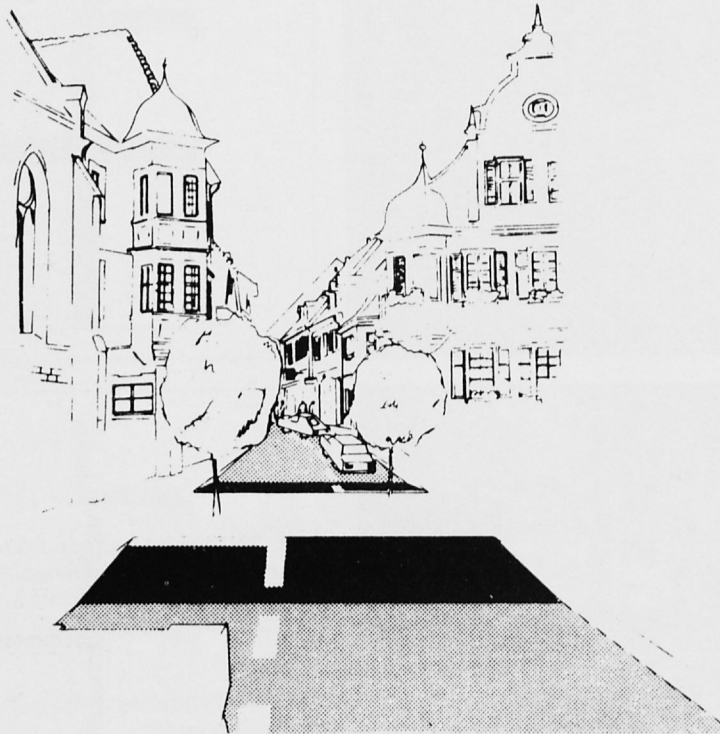




Abb. 37: Wechselseitiges Parken mit begrünten Restflächen in einem Straßenabschnitt, der vorher kein Straßengrün hatte (Gelsenkirchen) [12]

Abb. 38: Fahrgassenversatz mit Pflanztrögen (Bonn) [9]

Abb. 39: Fahrgassenversatz im Knotenpunkt mit Pflanztrögen (Bonn)



3.2.4 Teilaufpflasterungen der Fahrbahn

Eine weitere Möglichkeit, die Fahrbahn in Fahrtrichtung optisch in Abschnitte begrenzter Länge zu gliedern und Wohnstraßen im Erscheinungsbild damit deutlich von Verkehrsstraßen zu unterscheiden, stellen Teilaufpflasterungen (sogenannte partielle Aufpflasterungen) dar.

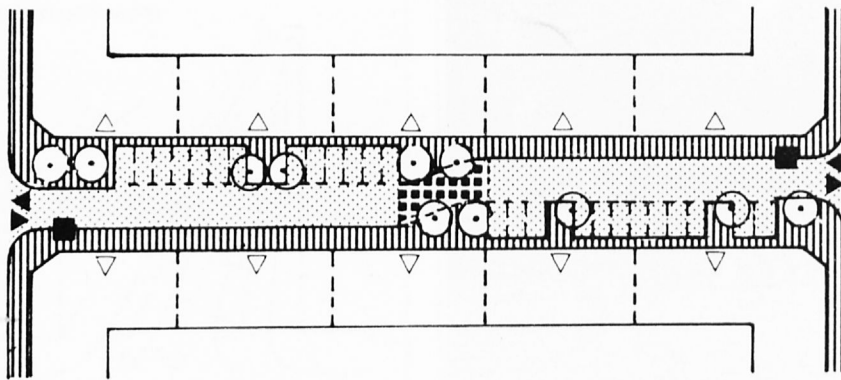
Hierbei wird die Fahrbahn auf kurzer Länge, die etwa ihrer Breite entspricht, annähernd auf die Höhe der Gehwege angehoben. Damit die Aufpflasterungen deutlich in Erscheinung treten, müssen andere Materialien verwendet werden, als für den übrigen Fahrbahnbelag. Sie sollen sich aber auch von den Gehwegen abheben, damit sie für Fußgänger nicht als „Gehwegüberfahrten“ erscheinen. Teilaufpflasterungen sollen optisch und nicht als fahrdynamische Hindernisse (Schwellen) wirken und werden deshalb mit flachen Rampen ausgeführt.

Bei wechselseitigem Parken bieten sich die Fahrgassenversätze als aufzupflasternde Flächen an. Teilaufpflasterungen können auch an den Rändern verkehrsberuhigter Gebiete angeordnet werden. Sie tragen dann dazu bei, den einfahrenden Kraftfahrern deutlich zu machen, daß sie sich nun in einem Gebiet bewegen, in dem erhöhte Vorsicht geboten ist. Unter Umständen können auch die Kreuzungen und Einmündungen im Wohngebiet selbst aufgepflastert werden.

Abb. 40: Teilaufpflasterung der Fahrbahn kombiniert mit wechselseitigem Parken [11]

Abb. 41: Teilaufpflasterung der Fahrbahn kombiniert mit Fahrbahneinengung [11]

Abb. 42: Teilaufpflasterung der Fahrbahn in Kombination mit wechselseitigem Parken [19]



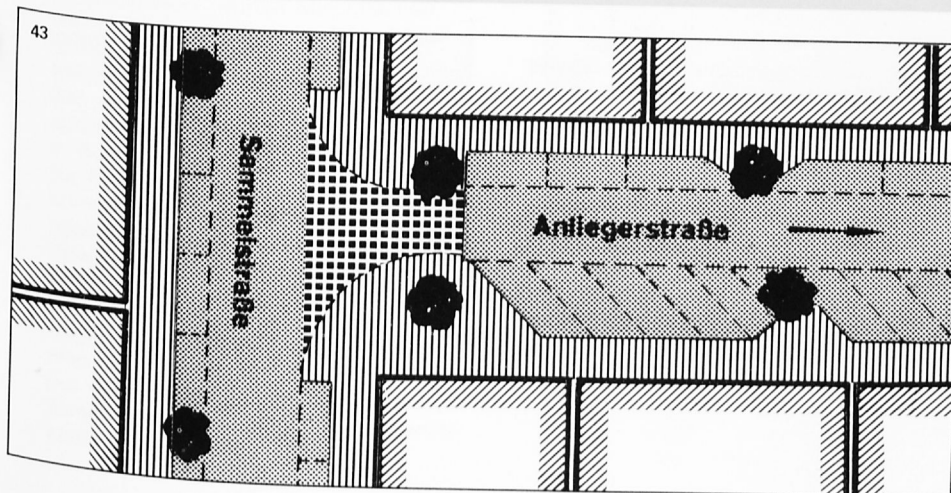
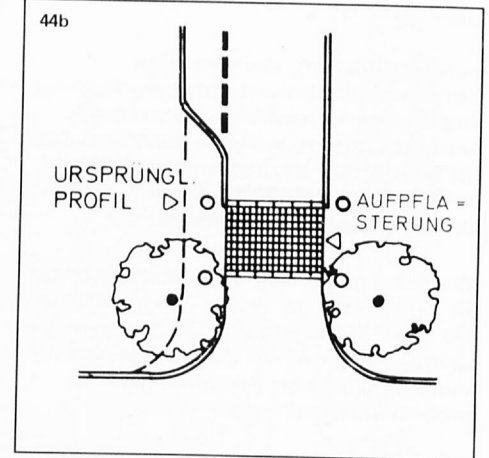
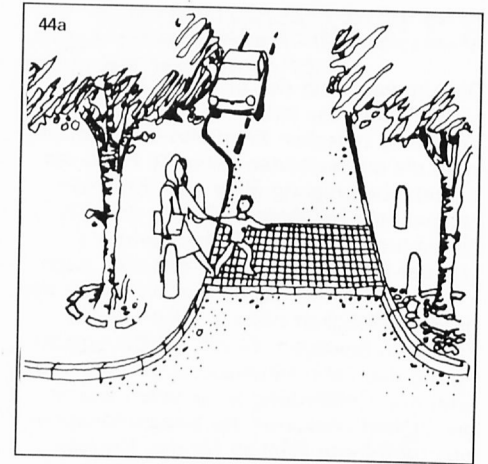


Abb. 43: Zufahrt zu einer Anliegerstraße als Gehwegüberfahrt [17]

Abb. 44 a, b: Teilauffpflasterung im Einmündungsbereich [19]

3.2.5 Mischflächen

Die Umwandlung der Straße in eine Mischfläche, das heißt die Aufhebung der Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg, stellt die am weitesten gehende Form der Verkehrsberuhigung einer vom Kraftfahrzeugverkehr befahrenen Straße dar. Die Einrichtung der Mischflächen geht u.a. von der Beobachtung aus, daß sich auch in herkömmlichen Wohnstraßen Kinder mit großer Häufigkeit beim Spielen auf der Fahrbahn bewegen. Durch die Bevorzugung des Fahrverkehrs sind sie dort einer erhöhten Gefährdung ausgesetzt, womit der Sicherheitsvorteil des Separationsprinzips (getrennte Flächen für den Fahrverkehr und die Fußgänger) weitgehend verloren geht [31].

In Mischflächen, die von allen Verkehrsteilnehmern unter Aufhebung des Separationsprinzips gemeinsam genutzt werden, werden die Vorrechte für bestimmte Verkehrsarten deshalb aufgehoben. Es gilt der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme.

Mischflächen erfüllen die Bedingungen für die Aufstellung der neuen Verkehrszeichen 325 und 326 (Beginn und Ende verkehrsberuhigter Bereiche) der Straßenverkehrsordnung. Innerhalb der hierdurch gekennzeichneten Bereiche gilt:

1. Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.
2. Der Fahrzeugverkehr muß Schrittgeschwindigkeit einhalten.
3. Die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig, müssen sie warten.
4. Die Fußgänger dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.
5. Das Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig, ausgenommen zum Ein- und Aussteigen, zum Be- oder Entladen.

Auch in Mischflächen empfiehlt es sich allerdings, durch entsprechende farbliche Gestaltung des Pflasters einen bestimmten Fahrgassenverlauf vorzuzeichnen, womit

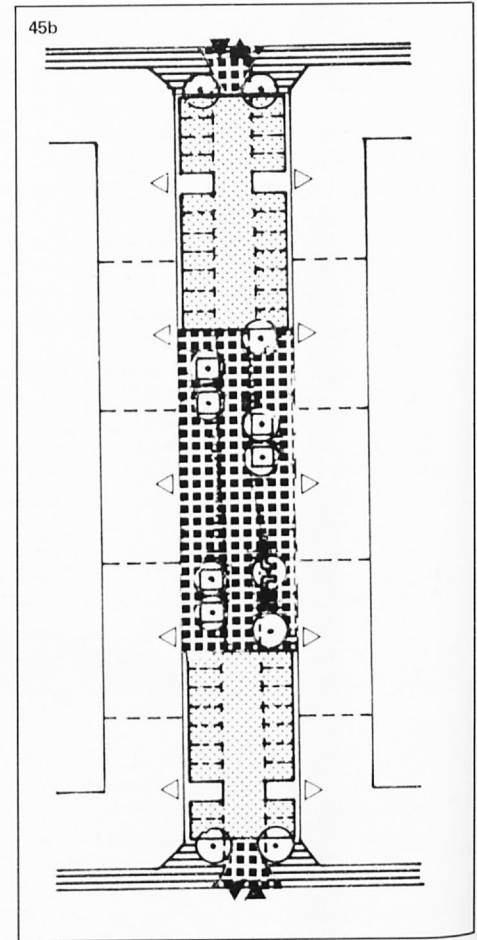
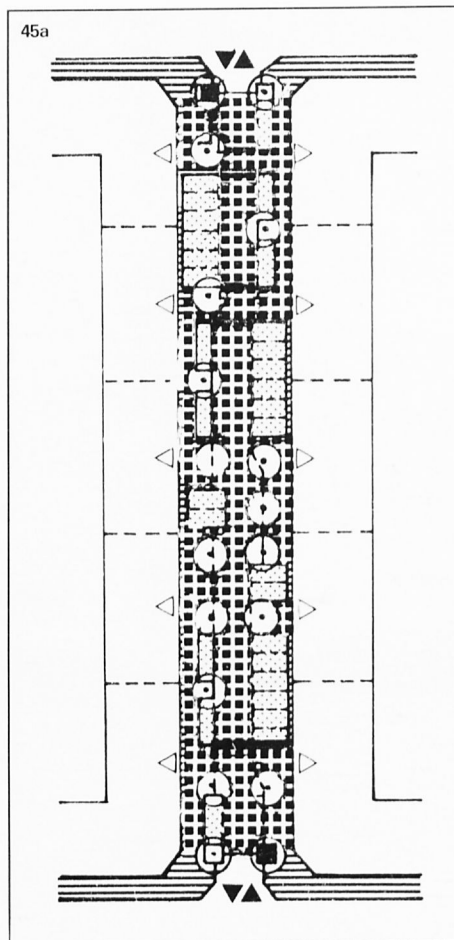
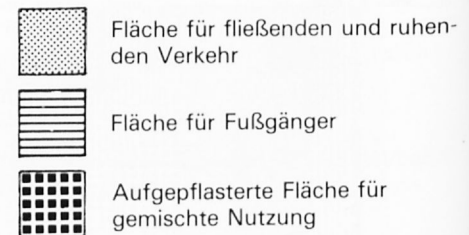


Abb. 45 a, b: Vollständige oder abschnittsweise Umgestaltung einer Straße in eine Mischfläche [19]



andererseits auch vor den Grundstücken liegende Streifen angedeutet werden, die als „Rückzugsbereiche“ überwiegend den Fußgängern vorbehalten bleiben sollen. Ebenso sollten auch hier Fahrgassenversätze vorgesehen werden. Diese lassen sich wiederum durch die Anordnung der Flächen für parkende Fahrzeuge sowie durch die „Straßenmöblierung“ (Straßenleuchten, Bänke, Poller usw.) und das Straßengrün erzielen.

Die Gestaltung soll insgesamt ein besonders fußgängerfreundliches, kleinteiliges und abwechslungsreiches Straßenbild ergeben.

Durch die vollständige Änderung des Erscheinungsbildes der Straße lassen sich in Mischflächen die stärksten Geschwindigkeitsreduzierungen erzielen. Die Forderung nach der Verbesserung des Wohnumfeldes wird durch die Umwandlung von Straßen in Mischflächen am wirkungsvollsten erfüllt.

Der Einsatzbereich von Mischflächen ist allerdings begrenzt:

- Der Ausbau als Mischfläche kommt nur infrage für Straßen, die ausschließlich dem Anliegerverkehr dienen. Diese Straßen sollen nicht länger als 100 m sein und durch Einmündungen begrenzt werden bzw. Sackgassen sein.
- Wegen ihrer möglichen Eigenschaft als „Spielstraßen“ dürfen Mischflächen nicht unmittelbar an Verkehrsstraßen grenzen.
- Mischflächen kommen nicht für Straßen mit Sammelfunktion und dementsprechend stärkerer Verkehrsbelastung in Betracht. Hier wäre die Sicherheit für Fußgänger geringer als bei herkömmlichem Straßenausbau, da der gesonderte Gehweg als ausschließlich dem Fußgänger vorbehaltener „Schutzbereich“ fehlt.
- Zu beachten ist weiter, daß die nachträgliche Umwandlung einer Straße in eine Mischfläche sehr teuer ist, da sie nur durch vollständigen Umbau des gesamten Straßenraumes erreicht werden kann.

Abb. 46: Fußgängerfreundliches Erscheinungsbild einer Anliegerstraße nach Umbau in eine Mischfläche [19]



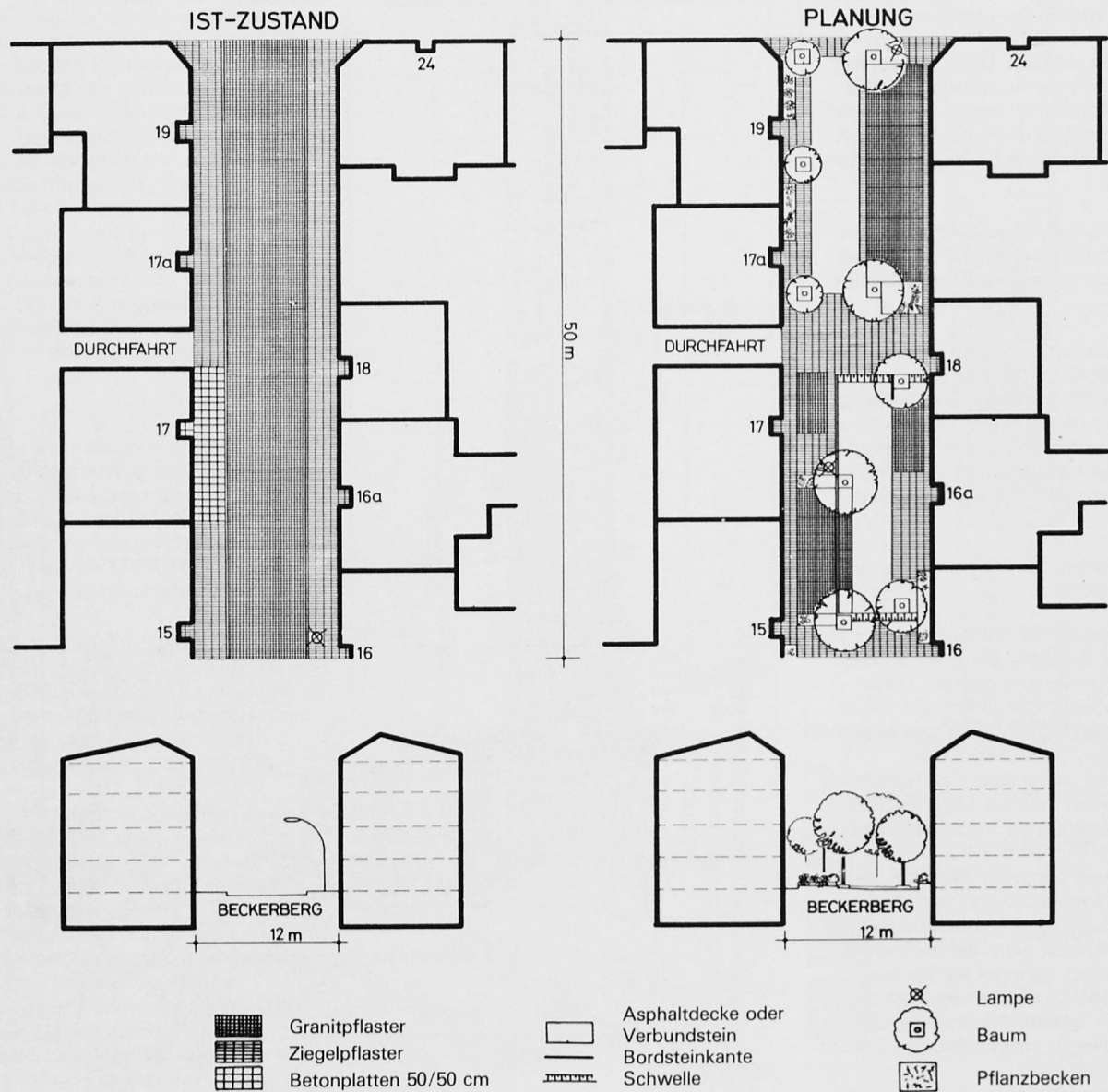


Abb. 47: Planungsbeispiel für vollständigen Straßenumbau mit abwechslungsreicher Pflasterung und vielfältiger Begrünung in Hamburg-Harburg [26]

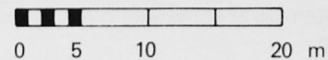




Abb. 48: Wohnstraßenausbau als Mischfläche in Bonn

Abb. 49: Wohnstraße als Mischfläche in Essen [15]





Abb. 50 und 51: Anliegerstraße vor und nach Umgestaltung in eine Mischfläche (Gelsenkirchen) [9]

Abb. 52: Dieselbe Anliegerstraße aus anderer Perspektive [8]

Der Umbau von Straßen in Mischflächen ist ein besonderes wirkungsvolles, aber auch sehr aufwendiges Mittel für eine grundlegende Verbesserung des Wohnumfeldes.



3.2.6 Fahrbahnverengungen

Mit Fahrbahnverengungen (sogenannten Verkehrsschleusen) kann der Verkehr noch stärker verlangsamt werden, als dies z.B. durch Fahrgassenversätze mit Zweirichtungsverkehr möglich ist. Die Fahrbahn wird dabei auf kurzen Abschnitten so eingeeengt, daß dort Begegnungen nicht mehr stattfinden können.

Fahrbahnverengungen erfordern aber eine umfangreiche Beschilderung zur Klärung des Vorfahrtsrechts. Außerdem bringen sie zusätzliche Immissionsbelastungen (Lärm, Abgase) durch Halten und Anfahren mit sich. Sie sollten deshalb nur in besonderen Fällen angewendet werden.

3.2.7 Wechselblinkzeichen

Um die Geschwindigkeiten in schnell befahrenen Sammelstraßen größerer Wohngebiete zu senken, können Warn-Blinkzeichenanlagen in Betracht kommen.

Hierbei werden Geschwindigkeits-Meßeinrichtungen fest an der Straße installiert. Überschreiten Kraftfahrer die vorgeschriebene Geschwindigkeit, so werden sie durch „mißbilligende“ Lichtblitze (weithin sichtbare, automatisch aufleuchtende Wechselblinkzeichen, „Hüpflicht“ genannt) gewarnt.

Blinkzeichenanlagen sind rein verkehrstechnische Einrichtungen, die zwar zur Geschwindigkeitsreduzierung führen können, aber keinen Beitrag zur Verbesserung des Wohnumfeldes leisten. Sie kommen deshalb im wesentlichen dort in Betracht, wo nicht auch gleichzeitig Wohnumfeldmängel behoben werden müssen (z.B. in Neubaugebieten).

53



Abb. 53: Fahrbahnverengung zur Herabsetzung der Geschwindigkeit in einem Wohngebiet in Münster [12]

Abb. 54: Wechselblinkzeichen zur Warnung beim Überschreiten der vorgeschriebenen Geschwindigkeit in Köln [32]

54



3.3 Maßnahmen zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs

Das ungeordnete Abstellen der Fahrzeuge zählt zu den zentralen Problemen in dicht bebauten Altbaugebieten. Von den Bewohnern wird der Parkplatzmangel als einer der Hauptnachteile dieser Gebiete empfunden.

Bei der Neuordnung des Parkens geht es um

- die Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- die Erweiterung des Bewegungsraumes für den Fußgänger und
- die Sicherung der erforderlichen Abstellflächen für die Kraftfahrzeuge.

Der Erhöhung der Verkehrssicherheit dient die Einführung des in Abschnitt 3.2.3 beschriebenen wechselseitigen Parkens.

Um den Bewegungsraum für den Fußgänger zu erweitern, müssen die Gehwege von Fahrzeugen freigemacht werden. Zum Ausgleich dafür müssen die für den fließenden Verkehr freizuhaltenden Fahrgassen im Fahrbahnbereich soweit wie möglich eingeengt werden, um dort Raum für das Abstellen der Fahrzeuge zu schaffen. Unter Umständen kommt dabei die Einführung von Einbahnregelungen in Betracht, da Einbahnstraßen eine geringere freie Fahrgassenbreite benötigen als in beiden Richtungen befahrbare Straßen. Es ist auch nicht auszuschließen, daß überbreite, aber heute weitgehend von Kraftfahrzeugen blockierte Gehwege verschmälert werden müssen, um Raum für den ruhenden Verkehr zu gewinnen. Da die restliche Gehwegbreite dann von Fahrzeugen frei gehalten werden kann, ergibt sich hierbei immer noch ein Vorteil für den Fußgänger. Dabei wird es nicht immer zu umgehen sein, Gehwege durch Poller gegen die Fahrbahn abzugrenzen, um regelwidriges Parken zu verhindern.

Generell sollte angestrebt werden, daß in Gebieten mit hohem Parkplatzbedarf die Zahl der Parkstände durch die

verkehrsberuhigenden Maßnahmen nicht verringert wird. Wenn nicht verhindert werden kann, daß Parkstände im Straßenraum verlorengehen, muß nach Möglichkeiten gesucht werden, Ersatzparkflächen zu schaffen.

Dies wird – zumindest langfristig – in fast allen dichtbebauten Altbaugebieten geschehen müssen.

3.4 Maßnahmen zur Verbesserung des Straßenbildes

Die Gestaltung des Straßenraumes soll einen Beitrag zur Verbesserung des Wohnumfeldes leisten. Das Erscheinungsbild einer Wohnstraße soll dem Kraftfahrer deutlich machen, daß er sich in einem Bereich bewegt, in dem die Belange der Fußgänger Vorrang gegenüber denen des Kraftfahrzeugverkehrs haben.

Diesen Zielen können folgende Gestaltungsmittel dienen:

- Straßenpflasterung mit Materialien, deren Oberflächenstruktur und Maßstäblichkeit den Wohn- und Fußgängerstraßencharakter unterstreicht
- Begrünung des Straßenraumes und insbesondere Pflanzung von Straßenbäumen

Bei schmalen Gehwegen können Bäume z.B. auf Gehwegausbuchtungen, in Parkstreifen oder am Anfang oder Ende von Parkstreifen auf den Restflächen an Fahrgassenversätzen gepflanzt werden. Bäume brauchen nicht immer lange Reihen zu bilden. Sie können zur besseren räumlichen Gliederung der Straße auch in Gruppen gepflanzt werden („Bäume schaffen Räume“).

Sofern die Platzverhältnisse dies erlauben, kommt die Anlage von Pflanzbeeten in Betracht.

- „Möblierung“ der Straße

Zur „Möblierung“ einer Straße gehören z.B. die Straßenleuchten, die dem Charakter einer Wohnstraße angepaßt sein sollen. Wo es die Situation erlaubt, können Bänke aufgestellt werden. Poller halten Gehwegflächen von Fahrzeugen frei. Fahrradständer, Papierkörbe, Baumschutzgitter und dergleichen können weitere Bestandteile der Straßenmöblierung sein.

Die „Möblierung“ der Straße sollte sich allerdings — nicht zuletzt im Hinblick auf den Unterhaltungsaufwand — auf das wirklich Notwendige beschränken. Es besteht kein Anlaß, durch unpassende „Möblierung“ den Straßencharakter als vertrautes und bewährtes Gliederungselement der Stadt aufzulösen. Spielgeräte sollten deshalb nur in dafür besonders geeigneten Ausnahmefällen in Straßen aufgestellt werden. Einrichtungen wie Grillplätze und dergleichen gehören in der Regel nicht in die Straße, auch nicht in die Wohnstraße.

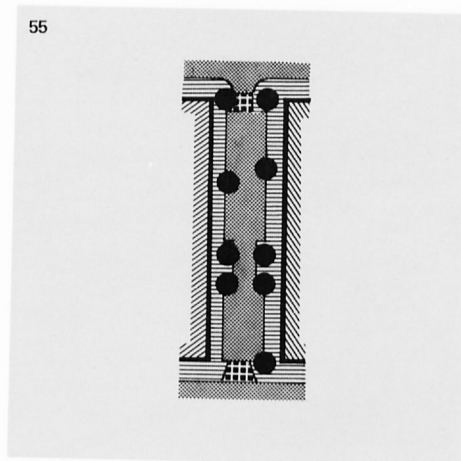


Abb. 55: Baumanpflanzung in Gruppen [19]

Abb. 56: Verbesserung des Straßenbildes durch Baumanpflanzung, hier in Form einer Allee [8]

Abb. 57: Straßenbäume und Vorgärten in einer zur Mischfläche umgestalteten Wohnstraße in Hannover [28]

Grünanlagen und Bäume können sehr zur Verbesserung des Erscheinungsbildes von Straßen in Wohngebieten beitragen. Bei der Anpflanzung von Bäumen muß aber auf die Leitungen im Straßenraum Rücksicht genommen werden.

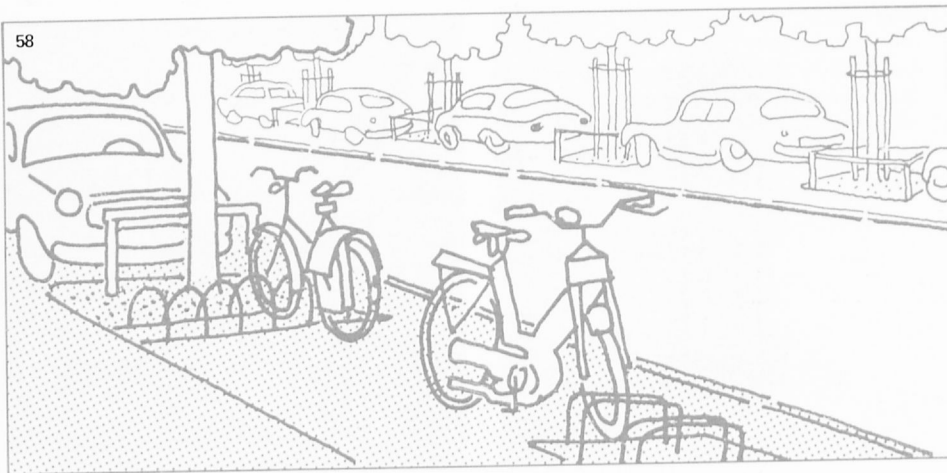


Abb. 58: Fahrradständer als Bestandteil der „Möblierung“ einer Straße [33]

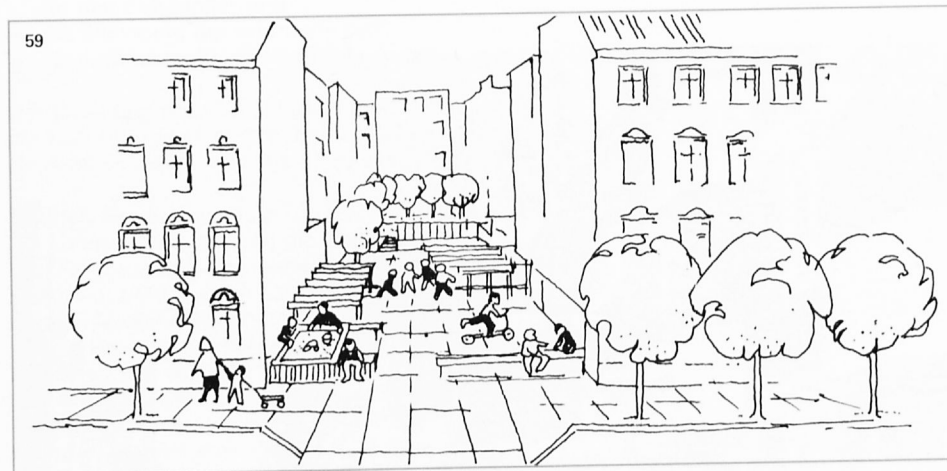


Abb. 59: Nutzung von Baulücken z.B. durch Spielplätze als Beitrag zur Verbesserung des Straßenbildes und des Wohnumfeldes [29]

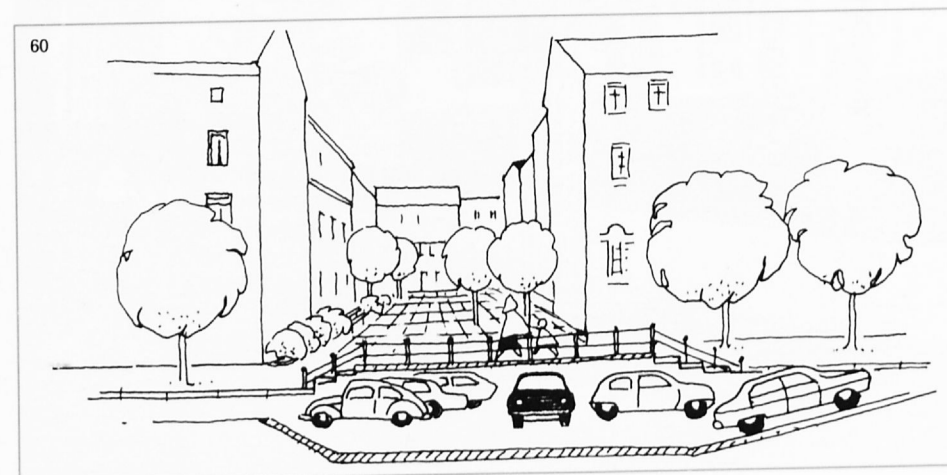


Abb. 60: Nutzung der Blockinnenbereiche durch Abstellplätze in Tieflage mit begrüntem Überdachungen, die als Aufenthaltsflächen genutzt werden können

3.5 Maßnahmenkombinationen

Als wichtiges Ergebnis des Großversuches „Verkehrsberuhigung in Wohngebieten“ in Nordrhein-Westfalen hat sich herausgestellt, daß in der Regel nur mit einer Kombination verschiedener Maßnahmen ein spürbarer Verkehrsberuhigungseffekt in Wohngebieten zu erzielen ist. Die Art der Maßnahmenkombination ist nach der jeweiligen örtlichen Situation zu bestimmen.

Der Ausbau von Straßen zu Mischflächen wird dabei — nicht zuletzt aus Kostengründen — als Bestandteil der Maßnahmenbündel nur auf relativ wenigen Straßenabschnitten angewendet werden können.

Im Hinblick auf eine Beruhigung des Verkehrsablaufes hat aber ein Teilumbau der Straßen nach dem sogenannten „Frohnhauser Modell“ (benannt nach dem Stadtteil Essen-Frohnhausen, in dem das Modell erfolgreich angewendet wurde) zu ähnlich günstigen Ergebnissen geführt wie die völlige Umgestaltung zu einer Mischfläche. Beim Straßenumbau nach dem „Frohnhauser Modell“ wird der ruhende Verkehr in Form des wechselseitigen Parkens neu geordnet. Die entstehenden Fahrgassenversätze werden durch abschnittsweise Aufpflastern der Fahrbahn betont. Ebenso werden Aufpflasterungen im Bereich von Straßeneinmündungen angeordnet.

In Kombination mit dem Straßenumbau nach dem „Frohnhauser Modell“ kommen alle übrigen geschilderten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie die Abriegelung von Straßen zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs, die Anpflanzung von Straßenbäumen sowie andere gestalterische Maßnahmen und schließlich auch die Umgestaltung einzelner Straßenabschnitte in Mischflächen in Betracht. Im allgemeinen werden auch verkehrsregelnde Maßnahmen (Verkehrsbeschilderung, Fahrbahnmarkierung, ggf. auch Lichtsignalanlagen) Bestandteil des Maßnahmenbündels sein.

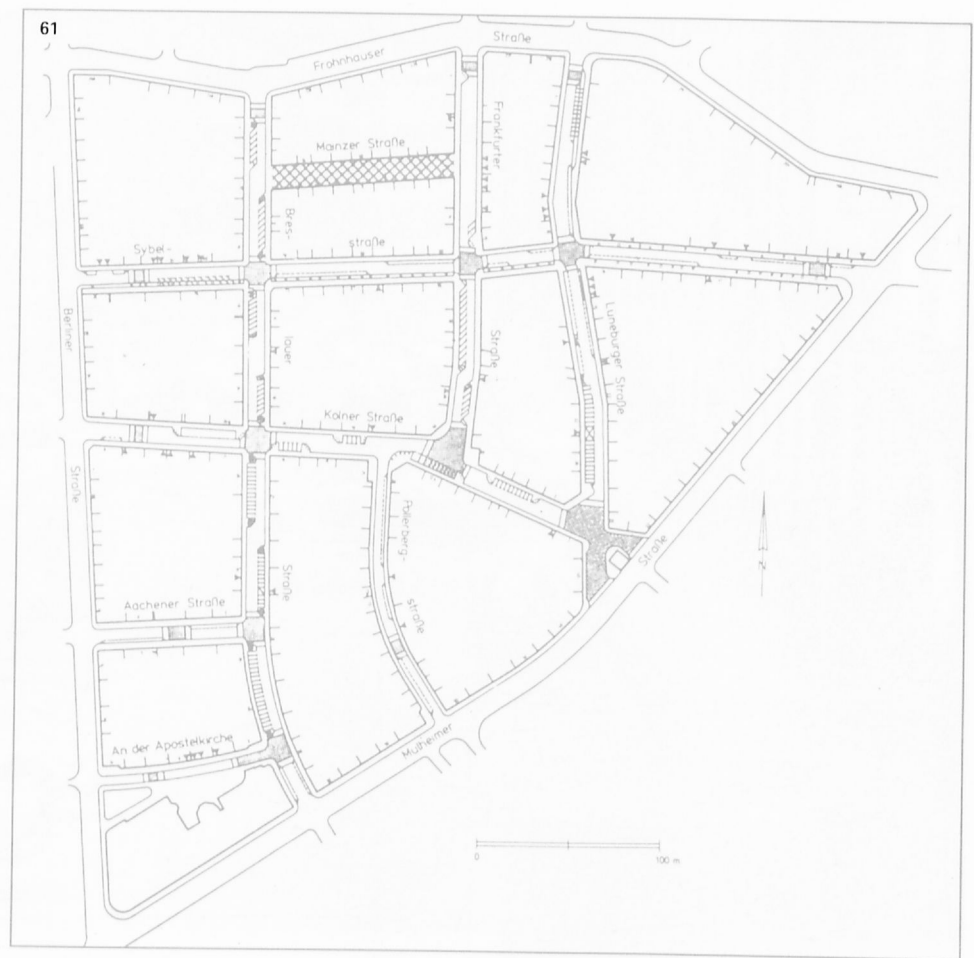


Abb. 61: Beispiel für die Kombination von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in einem Wohngebiet in Essen [9]

- Neuordnung des ruhenden Verkehrs in Form des wechselseitigen Parkens
- Teilaufpflasterung der Fahrbahn auf den Straßenabschnitten und in den Knotenpunkten innerhalb des Wohngebietes
- Umbau einer Straße in eine Mischfläche (Mainzer Straße)
- Weiterhin: Schilder „Wohnbereich“ und „Tempo 30“, Anpflanzung von Straßenbäumen



Abb. 62: Nach dem „Frohnhauser Modell“
umgestaltete Straße in Essen: wechselseitiges
Parken, Teilaufpflasterung, Begrünung
[9]

Maßnahmen-Übersicht

Maßnahmen	Wirkungen							
	Fahrverhalten	Verdeutlichung der Wohnfunktion	Flächenangebot für Fg., Radfahrer und Kinder	Städtebauliche Gestaltung	Verringerung der Geschwindigkeiten	Verminderung des Durchgangsverkehrs	Verbesserung des Sichtkontakts	Annahme durch Bewohner
Umgestaltung der Straße								
– Aufpflasterung (Mischflächen)	•••	•••	•••	•••	••	••	••	•••
– Teilweise Aufpflasterung	••	••	•	•	••	••	•	•••
– Einengungen	••	•	•	•	••	•	•	•••
– Wechelseitiges Parken und Fahrgassenversätze		•	••	•	••	••	••	•••
– Restflächen	•	•••	•••	•••		•	•	•••
– Markierungen auf der Straße	•		•		•			•
Änderung im Straßennetz								
– Sackgassen	•		••		••	•••		•
– Schleifenstraßen	•					•••		•
– Einbahnstraßen						••		•
Änderungen der Beschilderung								
– Rechts-vor-Links-Regelung	•	•			•	•		••
– Zeichen 325 und 326 StVO ¹⁾	•	•			•	•		••
– Zeichen 250 StVO und 803 ²⁾	•	•			•	•		••
– Tempo 30 (Z 274 StVO)	•	•			•	•		••
Schwellen	•	•			•	•		

Abnahme der Wirksamkeit

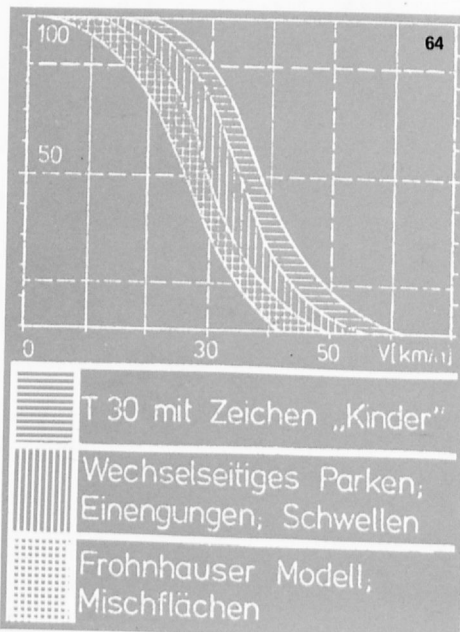
Wirkungsgrad: ••• hoch •• mittel • gering

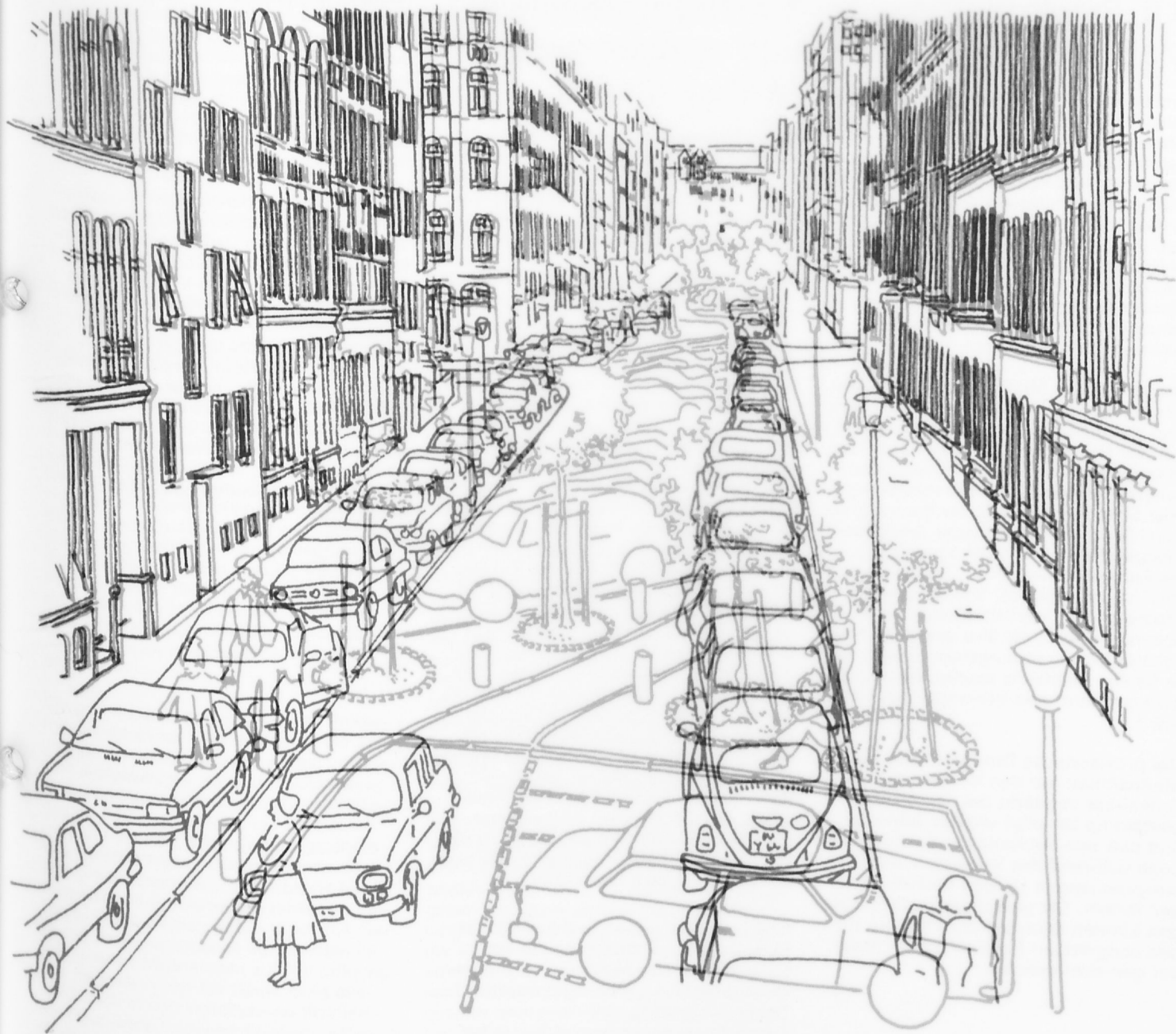
- 1) Verkehrsberuhigter Bereich mit besonderen Verhaltensregeln
 2) „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ und „Anlieger frei“

Abb. 63: Wirksamkeit verschiedener verkehrsberuhigender Maßnahmen (Maßnahmen-Übersicht) [16]

Abb. 64: Vergleich des erzielbaren Geschwindigkeitsverhaltens durch verschiedene verkehrsberuhigende Maßnahmen nach Messungen im Großversuch zur Verkehrsberuhigung in Nordrhein-Westfalen [9]

Die Abbildung zeigt, daß bei ausschließlicher Anordnung von Verkehrszeichen die Geschwindigkeiten noch im oberen Bereich liegen, während der Umbau von Straßen nach dem „Frohnhauser Modell“ oder nach dem Prinzip der Mischfläche zu den stärksten Geschwindigkeitsreduzierungen führt.





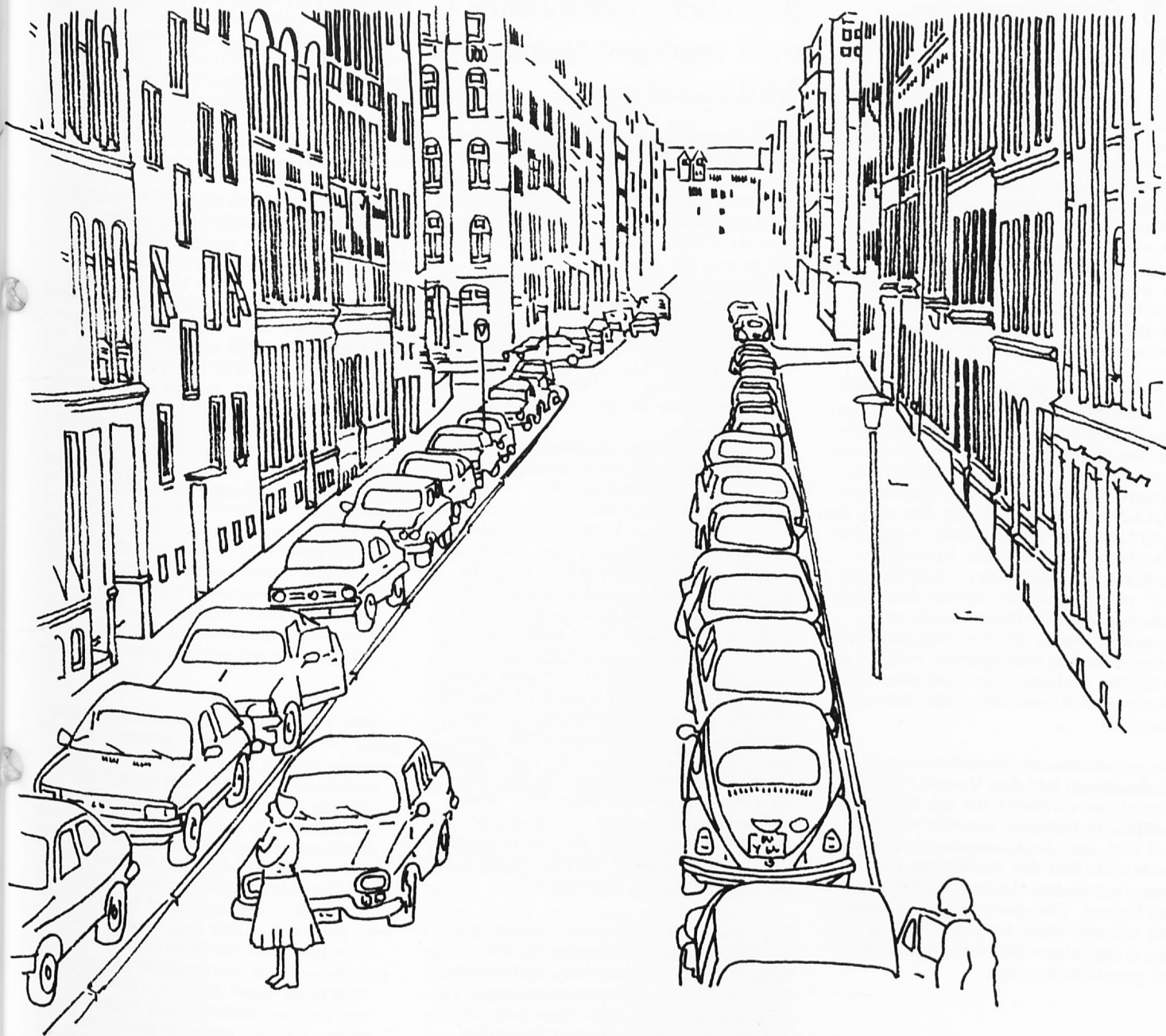


Abb. 65

3.6 Provisorische Maßnahmen

Trotz der zahlreichen Beispiele verkehrsberuhigender Maßnahmen, die aus Nordrhein-Westfalen und vereinzelt auch aus anderen Bundesländern bekannt sind, darf nicht übersehen werden, daß die Verwirklichung der Verkehrsberuhigung sich — nicht nur in Kiel — noch im Anfangsstadium befindet. Insbesondere solange umfangreiche, örtlich gewachsene Erfahrungen noch fehlen, kann es in bestimmten Situationen deshalb angebracht sein, verkehrsberuhigende Maßnahmen zunächst nur versuchsweise durchzuführen.

Hierbei wird die Straße mit einfachen Mitteln provisorisch umgestaltet. Infrage kommen Farbmarkierungen der Straßenfläche, z.B. zur Neuordnung des Parkens und zur Vorzeichnung von Fahrgassenverschwenkungen, die Aufstellung von Pflanzkübeln oder Schachtringen (z.B. zur Sperrung der Durchfahrt), die provisorische Anlage von Pflanzbeeten mit Hilfe von Kanthölzern, die Aufstellung einfacher „Straßenmobiliars“ und dergleichen. Soweit dabei Veränderungen im Fahrbahnbereich vorgenommen werden, die über eine reine Fahrbahnmarkierung hinausgehen, müssen diese für den Kraftfahrer deutlich erkennbar gekennzeichnet sein (rot-weiße Schraffen usw.).

Die provisorische Durchführung der Maßnahmen hat den Vorteil, daß die Anwohner verstärkt bei der Straßengestaltung beteiligt werden können und daß sich Änderungswünsche auch noch während des Versuches durch entsprechenden Umbau berücksichtigen lassen. Die gewonnenen Erfahrungen können dann bei der Planung für den endgültigen Straßenumbau nutzbar gemacht werden.

3.7 Nicht geeignete und weniger geeignete Maßnahmen

Einige Maßnahmen werden wegen ihrer vermeintlich einleuchtenden Wirksamkeit immer wieder zur Anwendung im Rahmen der Verkehrsberuhigung vorgeschlagen. Bei diesen Maßnahmen, die allenfalls in Ausnahmefällen in Betracht kommen, handelt es sich um

- die Festsetzung von Spielstraßen durch Beschilderung ohne bauliche Veränderung der Straße,
- die Anordnung fahrdynamischer Schwellen und
- die Aufstellung von Pflanzschalen und empfindlicher Straßen-„Möblierung“.

Die Festsetzung von Spielstraßen lediglich durch Beschilderung (z.B. Zeichen „Verbot für Kraftfahrzeuge aller Art“ mit dem Zusatz „für Anlieger frei“ und „Spielstraße“) hat sich schon in der Vergangenheit als nicht zweckmäßig erwiesen. Auch die neuen Verkehrszeichen 325 und 326 (Beginn und Ende eines verkehrsberuhigten Bereiches) der Straßenverkehrsordnung dürfen in herkömmlichen Straßen nicht aufgestellt werden, wenn keine bauliche Veränderung vorgenommen wurde. Zum einen besteht nämlich in diesen Fällen die Gefahr, daß die Beschilderung von den Kraftfahrern nicht ausreichend beachtet wird. Zum andern fehlen ins Auge fallende Unterscheidungsmerkmale, die den Kindern die Ausnahmesituation einer Spielstraße deutlich machen. Infolgedessen kann es dazu kommen, daß sie ihr sorgloses Verhalten in einer solchen Straße auch auf andere Straßen übertragen.

Fahrdynamisch wirksame Schwellen als Maßnahme zur Reduzierung der Geschwindigkeit sind aus dem Ausland bekannt geworden („sleeping policeman“). Es hat sich gezeigt, daß diese quer zur Fahrtrichtung angeordneten Schwellen vom Kraftfahrer als Schikane empfunden werden, weshalb die Geschwindigkeit nur in der unmittelbaren Nachbarschaft der Schwelle herabgesetzt wird (sie haben also

nur eine „punktweise“ Wirkung). Zudem können fahrdynamische Schwellen eine erhebliche Gefährdung für Notfallpatienten beim Befahren mit Rettungswagen darstellen. In der Bundesrepublik ist die Anwendung solcher Schwellen daher umstritten. Im Ausland, z.B. in England, wird mit besonderen Formen der „Holperschwellen“ (humps) aber weiterexperimentiert.

Pflanzschalen, die durchaus in innerstädtischen Fußgängerbereichen, auf Vorplätzen von repräsentativen Gebäuden und in ähnlichen Situationen angebracht sind, erscheinen zur allgemeinen Verschönerung des öffentlichen Straßenraumes in Wohnstraßen wegen des hohen Bepflanzungs- und Pflegeaufwandes weniger geeignet. Sie können allenfalls in Betracht kommen, wenn es darum geht, bei der versuchsweisen Durchführung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen schnell eine Wirkung zu erzielen. Ebenso sollte eine reichhaltige „Möblierung“ von Wohnstraßen, die über das wirklich Notwendige hinausgeht, unterbleiben.

3.8 Ergänzende Maßnahmen der Anlieger

Maßnahmen der Anlieger, die als Bestandteil der Stadterneuerung die Verkehrsberuhigung im privaten Bereich wirkungsvoll ergänzen, sind

- die Wohnraummodernisierung,
- die Fassadeninstandsetzung,
- die verbesserte Nutzung der Blockinnenbereiche und
- die Vorgartengestaltung.

Besondere Bedeutung kommt im Zusammenhang mit der Verkehrsberuhigung und der Verbesserung des Wohnumfeldes der Nutzung der Blockinnenbereiche zu.

Modelle, die eine kombinierte Nutzung dieser Bereiche durch Abstellanlagen für Fahrzeuge und Grünflächen für die Bewohner ermöglichen, sind in einigen Städten bereits erprobt worden. In Betracht kommen unter anderem überdachte Abstellplätze, die zum Teil unter der Erdoberfläche liegen, wobei die Dächer begrünt und als Aufenthaltsflächen genutzt werden können. Durch die Überdachung können dabei die auch in Blockinnenbereichen sehr störenden Lärmbelästigungen durch Türenschlagen und dergleichen abgefangen werden.

Die gemeinsame Bewältigung der Probleme des ruhenden Verkehrs durch die Stadt und die Hausbesitzer zählt zu den wichtigsten Aufgaben der Wohnumfeldverbesserung überhaupt. Denn gerade in dicht bebauten Altbauquartieren, die zur Besserung der Wohnqualität die neugestaltete Wohnstraße am ehesten benötigen, sind die vorhandenen Verkehrsprobleme häufig überwiegend Probleme des ruhenden Verkehrs. Diese werden sich – auch mit den in den vorangegangenen Abschnitten beschriebenen Maßnahmen zur Neuordnung des Parkens – auf die Dauer nicht ausschließlich in den vorhandenen Straßen mit ihren meist knappen Straßenprofilen lösen lassen.

3.9 Maßnahmen der Zukunftsplanung

Einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Wohnverhältnisse wird schon in den nächsten Jahren die Kraftfahrzeugindustrie zu leisten haben. Verbesserungen der Fahrzeugkonstruktion mit dem Ziel, die Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs (Lärm, Abgase) zu senken, sind unumgänglich.

Ebenso wird das Ziel weiter zu verfolgen sein, den individuellen Kraftfahrzeugverkehr durch Förderung seiner Alternativen zu begrenzen oder nach Möglichkeit zu verringern.

Hierzu gehören

- die Verbesserung des Systems der öffentlichen Nahverkehrsmittel,
- die Verbesserung des Radwegnetzes und
- die Verbesserung der Fußwegverbindungen.

Der Ausbau dieser Bestandteile des Gesamtverkehrssystems wird auch aus anderen Gründen vorangetrieben. Ein wesentliches Ziel des Radwegeprogrammes der Landeshauptstadt Kiel ist z.B. die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr. Hierzu kann Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten einen wichtigen Beitrag leisten. Sie erlaubt die Führung der Radfahrer in verkehrsberuhigten Straßen, die somit Teil des innerstädtischen Radwegnetzes werden.

Auch in Kiel wird angestrebt, durch die Verbesserung der Alternativen zum Kraftfahrzeugverkehr zumindest einen teilweisen Verzicht auf die Benutzung des eigenen Pkw zu erreichen. Wunschvorstellungen, die sich allein hiervon die Lösung der Probleme des Kraftfahrzeugverkehrs erhoffen, ist jedoch mit Vorsicht zu begegnen. Solange das Auto seine Rolle als bequemes und erschwingliches Individualverkehrsmittel behält, wird es allen vorliegenden Erkenntnissen zufolge auch in Zukunft in großem Umfange als Möglichkeit zur Erweiterung der individuellen Freizügigkeit genutzt werden.

4 Rechtliche und finanzielle Aspekte der Verkehrsberuhigung

4.1 Rechtliche Situation

Durch Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes, der Straßenverkehrsordnung und der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, die im Jahre 1980 rechtskräftig wurden, sind die Maßnahmen der Verkehrsberuhigung auf eine verkehrsrechtlich tragfähige Grundlage gestellt worden.

Das **Straßenverkehrsgesetz (StVG)** bestimmt u.a., welche Belange im einzelnen vom Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften geregelt werden können.

Durch die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 6. April 1980 wird u.a. die Möglichkeit eröffnet, daß Beschränkungen und Verbote des Kraftfahrzeugverkehrs nicht nur aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, sondern auch zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen und zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ausgesprochen werden können.

Im einzelnen wird z.B. ermöglicht,
— verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerbereiche zu kennzeichnen, in denen Beschränkungen oder Verbote des Fahrzeugverkehrs gelten und
— das Halten und Parken zugunsten der Anwohner zu beschränken oder — anders ausgedrückt — Parkvorrechte für Anwohner zu schaffen.

Die Kennzeichnung verkehrsberuhigter Bereiche zielt im wesentlichen auf die Einrichtung von Mischflächen und schafft die Grundlage für die gemeinsame Benutzung

dieser Flächen durch alle Verkehrsteilnehmer nach dem Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme.

Parkvorrechte für Anwohner können die z.B. in innerstädtischen und innenstadtnahen Wohnstraßen zu beobachtende Parkplatzkonkurrenz zwischen dem Anliegerverkehr einerseits und dem Berufs-, Einkaufs- und Wirtschaftsverkehr andererseits beenden. In solchen Straßen kann diese Regelung die Situation im ruhenden Verkehr für die Anwohner schon erheblich verbessern. Allerdings wird dann auch eine intensive Überwachung erforderlich.

Die Änderung der **Straßenverkehrsordnung (StVO)** vom 21. Juli 1980 enthält u.a. die Verkehrszeichen 325 und 326, mit denen Mischflächen gekennzeichnet werden können und legt die Verhaltensregeln fest, die innerhalb der durch diese Schilder gekennzeichneten Bereiche zu beachten sind (siehe Abschnitt 3.2.5).

Die **allgemeine Verwaltungsvorschrift (VwV - StVO)** zur Straßenverkehrsordnung vom 21. Juli 1980 trifft u.a. Aussagen über die Einsatzbedingungen für die Zeichen 325 und 326 („Verkehrsberuhigter Bereich“). Diese Zeichen sollen nur in Straßen aufgestellt werden, die überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktion haben. Die Straßen sollen den Eindruck vermitteln, daß der Fahrzeugverkehr dort nur eine untergeordnete Bedeutung hat. Dies kann dadurch erreicht werden, daß der Ausbau der Straße sich deutlich von angrenzenden Straßen, die nicht mit den Zeichen 325 und 326 beschildert sind, unterscheidet. Hierzu soll die Straße in der Regel auf ganzer Breite niveaugleich ausgebaut sein.

Soll eine Straße oder ein Straßenabschnitt für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werden, muß ein straßenrechtliches Teileinziehungsverfahren nach § 8 des **Straßen- und Wegegesetzes (StrWG)** des Landes Schleswig-Holstein durchgeführt werden. Von dieser Möglichkeit wird z.B. bei innerstädtischen Fußgängerzonen Gebrauch gemacht, wo Straßen nur dem Fußgängerverkehr gewidmet werden. Diese Widmung enthält jedoch so starke Beschrän-

kungen für den motorisierten Anliegerverkehr, daß sie bei Wohnstraßen nur in Ausnahmefällen in Betracht kommt.

Beim Neubau von Wohnstraßen eröffnet das **Bundesbaugesetz (BBauG)** die Möglichkeit, in den Bebauungsplänen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung auszuweisen (§ 9 Abs. 1 BBauG) und damit eine Straße z.B. als Mischfläche zu gestalten.

4.2 Finanzierung

Verkehrsberuhigung bestehender Straßen ist im allgemeinen mit baulichen Veränderungen verbunden, die beträchtliche Kosten zur Folge haben. Besonders aufwendig ist die Umwandlung von Straßen in Mischflächen. Die Kosten dafür kommen einem Straßenneubau gleich.

Zu den Kosten des Straßenumbaues bestehender Straßen können die Anlieger unter bestimmten Voraussetzungen zu Straßenausbaubeiträgen nach § 8 des **Kommunalabgabengesetzes (KAG)** herangezogen werden.

Bei erstmaliger Herstellung der Straße sind Anliegerbeiträge nach dem Erschließungsbeitragsrecht des **Bundesbaugesetzes (BBauG)** zu zahlen.

Werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Zusammenhang mit solchen zur städtebaulichen Neuordnung nach dem **Städtebauförderungsgesetz (StBauFG)** erforderlich, so können auch diese Maßnahmen in die Förderung einbezogen werden. Dies ist der Fall, wenn es sich um förmliche festgesetzte Sanierungsgebiete handelt.

Möglichkeiten, für verkehrsberuhigende Maßnahmen Zuschüsse des Bundes nach dem **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)** in Anspruch zu nehmen, bestehen praktisch nicht.

Insgesamt sind die Städte bei der Finanzierung verkehrsberuhigender Maßnahmen weitgehend auf sich al-

lein gestellt. Wegen der schlechten Finanzausstattung müssen deshalb gerade bei verkehrsberuhigenden Maßnahmen die Prioritäten besonders sorgfältig gesetzt werden.

Privaten Hausbesitzern, die in Ergänzung der Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung Wohnungsmodernisierungen durchführen wollen, ist demgegenüber mit dem **Modernisierungs- und Energieeinsparungsgesetz (ModEnG)** eine wirksame Hilfe gegeben. Sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind, können Eigentümer von Wohnraum, die Modernisierungsmaßnahmen durchführen wollen, staatliche Förderungsmittel beantragen oder steuerliche Vergünstigungen in Anspruch nehmen.

5 Beteiligung der Bürger

Verkehrsberuhigende Maßnahmen wirken sich unmittelbar auf die Anwohner aus. Für eine sachgerechte Planung sind ihre ortsspezifischen Kenntnisse, Erfahrungen und Bedürfnisse von großer Bedeutung.

In Kiel werden die Bürger deshalb von Anfang an informiert und eingehend an der Planung verkehrsberuhigender Maßnahmen beteiligt.

Die betroffenen Bürger werden z.B. durch Hauswurfsendungen über Anlässe und Ziele unterrichtet, die Planungen werden mit verschiedenen Interessengruppen erörtert, und es finden Einzeldiskussionen statt. Die Ausführungspläne werden nach vorheriger Bekanntmachung vier Wochen lang zu jedermanns Einsicht im Rathaus ausgelegt, wobei alle gewünschten Erläuterungen zu der Planung gegeben werden und von den Bürgern wiederum Anregungen und Bedenken vorgebracht werden können. Im Zusammenhang damit finden Versammlungen z.B. in Schulen statt, in denen die geplanten Maßnahmen von den Politikern und der Verwaltung gemeinsam mit den Bürgern diskutiert werden.

Schließlich werden die von den Betroffenen geäußerten Anregungen und Bedenken den zuständigen gewählten Selbstverwaltungsgremien zur Entscheidung vorgelegt und entsprechend in die Pläne eingearbeitet.

Gesetzlich festgelegte besondere Formvorschriften für die Bürgerbeteiligung bestehen in Sanierungsgebieten.

Auch nach Verwirklichung der Maßnahmen ist die weitere Mitwirkung der Bürger erforderlich, um den Zielen der Verkehrsberuhigung zum Erfolg zu verhelfen. Denn die Möglichkeiten, den Bürger durch Verkehrsberuhigung in seinem Verhalten als Kraftfahrer zu „verplanen“, sind beschränkt: Die kleine Grünanlage vor dem Haus nützt nichts, wenn das Auto hineingefahren wird. Fahrgassenverschwenkungen und Fahrbahnaufpflasterungen verlieren ihren Sinn, wenn sie als Markierungen für Slalomkurse mißverstanden werden.

Ein geändertes Sozialverhalten, zu dem Eltern schon ihre Kinder anhalten sollten (das Umherrasen mit dem Fahrrad sollte dort, wo ältere Menschen sich bewegen, ebenso unterbleiben, wie es Jugendlichen bewußt sein sollte, daß röhrendes Fahren ihrer „Öfen“ in Wohngebieten unangebracht ist), muß auch vom Autofahrer erwartet werden. Ein etwas längerer Weg zum Auto, kleinerer Umwege bei der Fahrt zur Arbeitsstelle, ein etwas größerer Zeitaufwand, wenn in Wohngebieten zu schnelles Fahren unterlassen werden muß: Der Kraftfahrer muß bereit sein, dies in Kauf zu nehmen, damit seine Familie und er selbst sicherer in „bewohnbaren“ Straßen leben können.

6 Erfahrungen anderer Städte mit Verkehrsberuhigung

6.1 Das Beispiel Holland

In holländischen Städten wird schon seit Anfang der siebziger Jahre Verkehrsberuhigung in großem Umfang betrieben. Man ist bestrebt, die Wohnfunktion der Straßen, wo dies möglich ist, wieder über die Verkehrsfunktion zu stellen.

Besonders das Beispiel der Stadt Delft ist weithin bekannt geworden. Das dort entwickelte Konzept des „Woonerf“ (Wohnhof) hat sich — insbesondere im Hinblick auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit — so sehr bewährt, daß es heute in Holland als allgemein gültiges Muster für die Umgestaltung und den Neubau von Wohnanliegerstraßen angewandt wird.

In die holländische Straßenverkehrsordnung wurden spezielle Verkehrsvorschriften für das Verhalten in „Wohnhöfen“ aufgenommen, die zum Vorbild für entsprechende Regelungen in der deutschen Straßenverkehrsordnung z.B. für das Verhalten in Mischflächen geworden sind (siehe Abschnitt 3.2.5). In Holland gilt für Wohnstraßen nach dem „Woonerf“-Konzept schon seit längerem, daß

- die Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg aufgehoben wird (es gibt in diesen Wohnstraßen also keine Bordsteine mehr),
- die Kraftfahrer durch die Straßengestaltung zu verhaltener Fahrweise veranlaßt werden sollen (Vorschrift ist Schrittgeschwindigkeit für den Kraftfahrzeugverkehr),
- der motorisierte Verkehr nicht mehr gegenüber Fußgängern und Radfahrern bevorrechtigt ist,

- Parken nur an besonders gekennzeichneten Stellen gestattet ist (Parkplätze erhalten eine besondere Pflasterung und ein in das Pflaster eingelassenes „P“),
- die Gestaltung der Straße auf das Spielen der Kinder Rücksicht nimmt und das Straßenbild insgesamt fußgängerfreundlich ist (statt Asphalt werden „wohnlichere“ Materialien wie z.B. rote Pflastersteine verwendet, es werden Straßenbäume gepflanzt, Sitzbänke aufgestellt usw.).

In diesen Straßen hat das Prinzip Gültigkeit „Fußgänger haben Vorrang, das Auto ist nur Gast“.

Demzufolge wird für den Kraftfahrzeugverkehr die Regel „Alles, was nicht verboten ist, ist erlaubt“ (eine Regel, die ja z.B. für das Parken in „normalen“ Straßen Gültigkeit hat) ersetzt durch die Vorschrift „Alles, was nicht erlaubt ist, ist verboten“. Zur Verkehrserziehung der Kraftfahrer sollen bauliche Maßnahmen beitragen wie Kurven, Schwellen, Poller oder auch Blumenbeete und Baumpflanzungen.

Es hat sich in Holland gezeigt, daß es nicht zweckmäßig ist, einzelne Straße isoliert in „Wohnhöfe“ umzubauen. Die Probleme des ruhenden Verkehrs, des durchgehenden Schleichverkehrs usw. verlagern sich dann häufig nur in die Nachbarstraßen. Grundsatz ist deshalb, bei der Einrichtung von Wohnbereichen alle Straßen eines zusammenhängenden Gebietes in die Verkehrsberuhigenden Maßnahmen einzubeziehen.

Diese Maßnahmen werden in der Regel sehr eingehend mit den betroffenen Bürgern diskutiert. Man benötigt für die Planung deshalb sehr viel Zeit und man läßt sich auch Zeit dafür.

Schwierigkeiten sind zum Teil beim Umbau von Straßen in dicht bebauten Gebieten aufgetreten. Obwohl darauf geachtet wurde, daß nach dem Umbau ebenso viele Fahrzeuge wie vorher abgestellt werden konnten und hierfür teilweise auch Parkplätze neu angelegt wurde, ist in den „Woonerf“-Straßen dicht bebauter Gebiete

Abb. 66: Typische verkehrsberuhigte Wohnstraße in einem Wohnbereich (Woonerf) in Holland [14]

Abb. 67: „Woonerf“ - Straße mit Fahrgassenverschwenkung zur Herabsetzung der Geschwindigkeit und Straßenmöblierung [14]



auf Flächen geparkt worden, die dafür nicht vorgesehen waren. Infolgedessen mußten die freizuhaltenden Flächen teilweise doch wieder von den Flächen abgegrenzt werden, die vom Kraftfahrzeug befahren werden können. In einigen Fällen ist dabei ein „Wald von Pollern“ (Abgrenzungspfählen) entstanden. Auch üben die in den verkehrsberuhigten Gebieten selbst wohnenden Kraftfahrer nicht immer die notwendige Disziplin und fahren gelegentlich noch zu schnell.

In der Summe sind die Erfahrungen mit dem „Woonerf“-Modell aber eindeutig positiv. Bemerkt werden muß allerdings, daß die holländischen Erfahrungen sich überwiegend auf Gebiete mit ein- bis zweigeschossiger Bebauung sowie auf solche Gebiete mit mehrgeschossigem Wohnungsbau beziehen, in denen genügend Raum zur Anlage von Parkplätzen außerhalb der eigentlichen Straßenfläche vorhanden war (also meist Neubaugebiete). Die in Holland gewonnenen Erfahrungen können deshalb zwar wertvolle Anregungen geben. Sie sind jedoch nicht immer auf unsere – häufig anders gearteten – Verhältnisse übertragbar.



Abb. 68: „Woonerf“ - Straße mit wechselseitigem Parken, Fahrgassenversatz und Teilaufpflasterungen [14]

Abb. 69: Wohnanliegerstraße geringer Breite mit Bepflanzung und Möblierung [14]

Abb. 70 - 72: „Woonerf“ - Details [14]





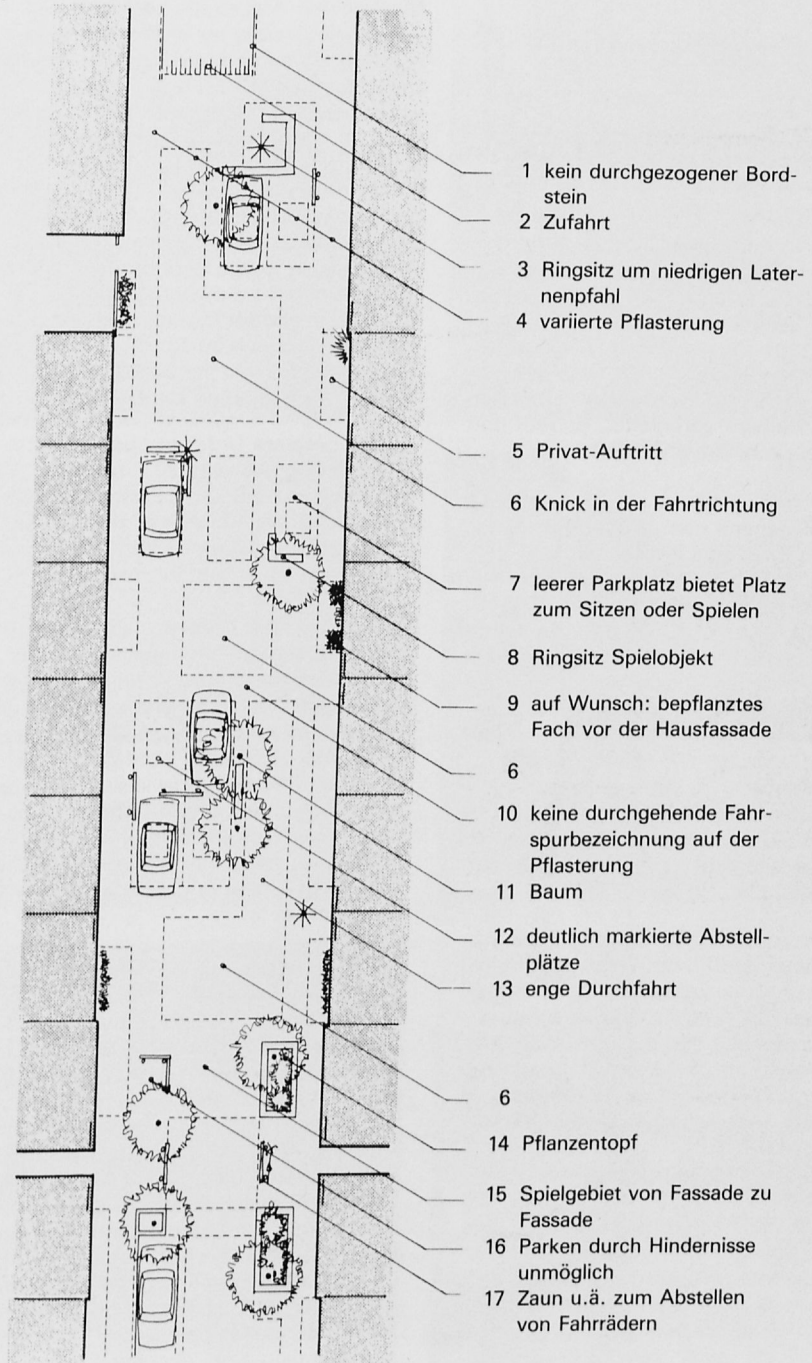
Abb. 73: „Woonerf“ - Straße mit Neuordnung des ruhenden Verkehrs und „Geschwindigkeitsbremse“ an der Einmündung [14]

Abb. 74: Kennzeichnung der zum Parken bestimmten Flächen in einem „Woonerf“ [14]



Abb. 75: Teilaufpflasterung der Fahrbahn zur Herabsetzung der Geschwindigkeit in einer „Woonerf“-Straße [14]

Abb. 76: Gestaltungselemente einer Wohnstraße nach dem holländischen „Woonerf“-Modell [14]



6.2 Der Großversuch „Verkehrsberuhigung in Wohngebieten“ in Nordrhein-Westfalen

Mit dem Großversuch „Verkehrsberuhigung in Wohngebieten“, der in Nordrhein-Westfalen durchgeführt wurde, konnten umfangreiche Erfahrungen gesammelt werden. Der Großversuch lief vom November 1977 bis zum Januar 1979 in 30 unterschiedlich strukturierten Wohngebieten von 21 Städten. Er wurde von namhaften Wissenschaftlern vorbereitet, betreut und in allen Einzelheiten analysiert.

Wohngebiete im Sinne des Großversuchs sind überwiegend dem Wohnen dienende Stadtteile zwischen verkehrsreichen Straßen. Auch Gewerbebetriebe können in diesen Gebieten angesiedelt sein, sollten aber nicht in der Überzahl sein. Es wurde darauf geachtet, daß alle infrage kommenden Gebietstypen in dem Versuch vertreten waren, um unterschiedliche Maßnahmen in Abhängigkeit von verschiedenen Randbedingungen auswählen und testen zu können. Denn in dicht bebauten Altbaugebieten stellen sich andere Probleme als in großzügigen Neubausiedlungen. Im Stadtzentrum sieht es anders aus als am Stadtrand.

Alle in Nordrhein-Westfalen untersuchten Maßnahmen hatten die Verbesserung der Wohnverhältnisse innerhalb der Wohngebiete zum Ziel. Von Anfang an bestand aber kein Zweifel darüber, daß die Verkehrsstraßen am Rand der Wohngebiete, die aufgrund ihrer Netzverknüpfung in erheblichem Maße durchgehenden Verkehr (also überbezirklichen Ortsverkehr und überörtlichen Verkehr) aufnehmen müssen, für die Verkehrsberuhigung ungeeignet sind. Die Wohnruhe der Anwohner dieser Straßen kann nur durch Lärmschutzmaßnahmen (also durch den Einbau von Lärmschutzfenstern, in besonderen Fällen auch durch den Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen) gesichert werden.

Die in dem Großversuch angewendeten Maßnahmen decken ein breites Spektrum von Möglichkeiten ab — von der einfachen Beschilderung und von Straßenmarkierungen mit „Pinsel und Farbe“ bis zum vollständigen Straßenumbau nach holländischem Vorbild. Im Rahmen des versuchsweisen Einsatzes wurden bewußt auch Provisorien und einfache, mit geringem Aufwand durchführbare Regelungen erprobt, deren Wirkung nicht ohne weiteres als sicher gelten konnte. Es wurde also nicht immer das denkbare Optimum verkehrsberuhigender Maßnahmen eingesetzt. Trotzdem hat sich im Durchschnitt der untersuchten Gebiete ein bemerkenswerter Gewinn an Sicherheit ergeben [8]:

- Das gesamte Unfallgeschehen verringerte sich um etwa 20 Prozent.
- Unfälle mit Personenschäden gingen um mehr als 40 Prozent zurück.
- Unfälle mit schweren Personenschäden nahmen sogar um 50 Prozent ab.

Der Versuch hat gezeigt, daß durch Verringerung der Gefahrenquellen und der Lärmbelästigung, durch Steigerung der gegenseitigen Rücksichtnahme und der allgemeinen Verkehrssicherheit die Wohnqualität spürbar verbessert werden kann. Einen wichtigen Beitrag hierzu leistet nicht zuletzt ein freundlicheres Straßenbild, das durch geordnete Parkverhältnisse, mehr Freiflächen, mehr Grün, mehr Platz und Schutz für Kinder und alte Menschen gekennzeichnet ist.

Die Erfahrungen mit der Verkehrsberuhigung von Wohngebieten sind also auch in Nordrhein-Westfalen überwiegend positiv. Der Versuch hat allerdings deutlich gemacht, daß die Maßnahmen sehr sorgfältig auf die jeweilige Situation abgestimmt sein müssen und zu „billige“ Lösungen (also z.B. lediglich das Aufstellen von Verkehrsschildern oder die Neumarkierung der Fahrbahnflächen) meist nur geringe Wirkung haben. Im allgemeinen führt nur ein ganzes Bündel von Maßnahmen zu dem gewünschten Effekt der Verkehrsberuhigung. Der Versuch hat darüber hinaus gezeigt, daß in dicht bebauten Altbaugebieten die Lösung der Probleme des ruhenden Verkehrs eine hohe Bedeutung hat.

Da es im Rahmen des Versuchs nicht möglich war, Stellplatzanlagen außerhalb des Straßenraumes zu schaffen, sind in Gebieten mit hohen Stellplatzdefiziten weiterhin alle freien Flächen auf der Straße zum Parken genutzt worden. Eine umfassende Verbesserung des Wohnumfeldes konnte in diesen Fällen noch nicht erreicht werden.

Die holländische Erfahrung, daß verkehrsberuhigende Maßnahmen nach Möglichkeit in zusammenhängenden Gebieten und nicht nur in einzelnen Straßen angewendet werden sollten, hat sich auch in Nordrhein-Westfalen bestätigt. Es muß also besonderes Augenmerk darauf gelenkt werden, daß sich mit der Verkehrsberuhigung einer Straße nicht nur die Probleme in die Nachbarstraßen verlagern.

Abb. 77: Diagonalsperre [36]

Abb. 78: Aufpflasterung einer Kreuzung

Abb. 79: Wohnstraße als Mischfläche [10]

Abb. 80: Fahrbahnaufpflasterung [8]

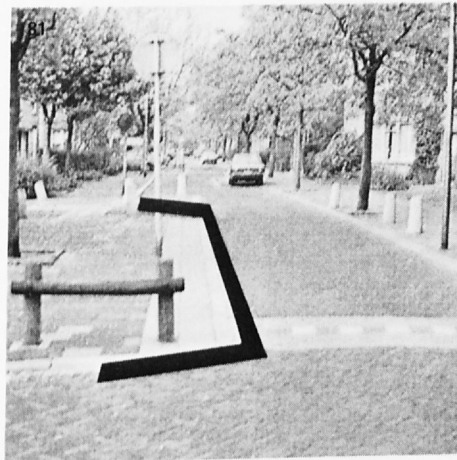
Abb. 81: Fahrbahneinengung [8]

Abb. 82: Fahrgassenverschwenkung [10]

Abb. 83 [14]

Abb. 84: Fahrbahnmarkierung [10]

Abb. 85: Bäume in Wohnstraßen [8]



7 Beispiele für Verkehrsberuhigung in Kiel

7.1 Vorbemerkung

Kiel gehörte zu den ersten Städten in Deutschland, die Verkehrsberuhigung in der Innenstadt durchführten, indem sie den Fahrverkehr aus den Haupteinkaufstraßen verbannten und diese zu einem Fußgängerbereich umgestalteten. Schon in den Jahren 1955 bis 1958 wurde die Holstenstraße als „Herz“ der innerstädtischen Fußgängerzone fertiggestellt.

Heute erstreckt sich ein zusammenhängendes System von Fußgängerstraßen über eine Länge von mehr als einem Kilometer vom Hauptbahnhof im Süden bis zum Schloß im Norden. Dort grenzt die Fußgängerzone an den Erholungsbereich des Fördeufers an und findet ihre Fortsetzung in der Kiellinie als Uferpromenade.

Am weiteren Ausbau des innerstädtischen Fußgängerbereiches wird gearbeitet. Entsprechende Vorhaben wurden abgeschlossen (Asmus-Bremer-Platz, Fußgängerbrücke am Seegarten), sind im Bau (Seegartenbereich, Europaplatz vor der Ostseehalle) oder in der Planung (Verlängerung des Holstentörns im Sanierungsgebiet am Sophienblatt, Umgestaltung des Bootshafenbereiches).

Nicht zuletzt der außerordentliche Erfolg des Fußgängerbereiches in der Innenstadt hat Anlaß zu der Frage gegeben, ob ähnliche Planungen nicht auch in Wohngebieten durchgeführt werden können. Dabei darf nicht übersehen werden, daß der unterschiedlichen Situation entsprechend Verkehrsberuhigung in Wohngebieten zu anderen Lösungen führen muß. Verkehrsberuhigung als Beitrag zur Verbesserung des Wohnumfeldes muß insbesondere soziale Aspekte berücksichtigen. Die Vorbilder aus den Einkaufsstraßen der Innenstadt können deshalb nicht ohne weiteres auf Wohngebiete übertragen werden.

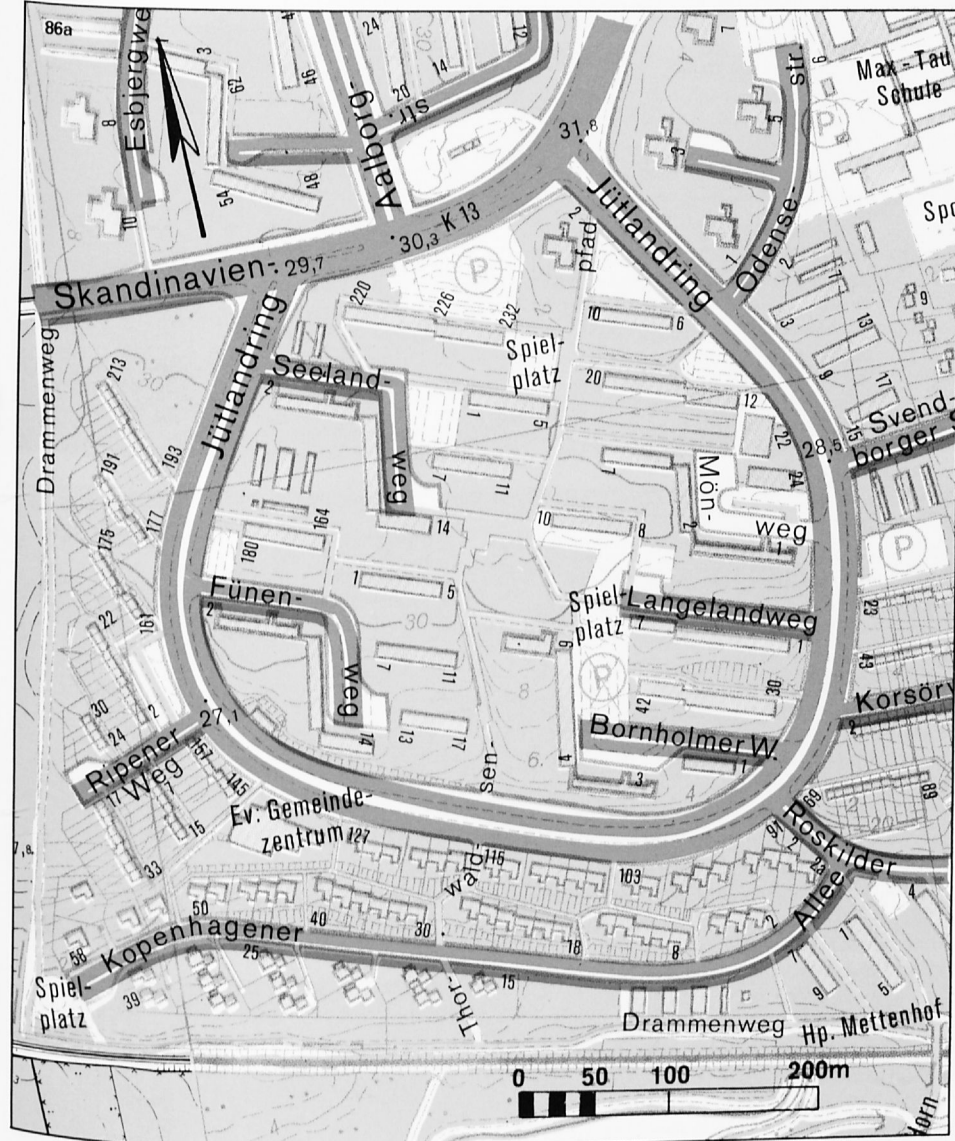
7.2 Neubaugebiete



Die Grundsätze der Verkehrsberuhigung sind in den vergangenen Jahren auch bei der Planung neuer Wohngebiete schon berücksichtigt worden.

In Wohngebieten wie Schilksee-Süd, Projensdorf, Suchsdorf, Mettenhof oder Dietrichsdorf sind die Wohnstraßen als Schleifen- oder Stichstraßen so angelegt worden, daß in ihnen durchgehender gebietsfremder Verkehr nicht mehr auftritt. Ausgedehnte Systeme selbständig geführter Fußwege bieten dem Fußgänger in diesen Wohngebieten einen vom Kraftfahrzeugverkehr nicht beeinträchtigten Bewegungsraum. Ausreichende Parkplätze sind ebenso vorhanden wie große Grünflächen und zahlreiche Kinderspielplätze.

Verschiedentlich führt allerdings auch in Neubaugebieten der ruhende Verkehr noch zu Problemen, die dadurch entstehen, daß Fahrzeuge nicht auf den zahlreichen Parkplätzen, sondern aus Bequemlichkeit auf der Straße — nach Möglichkeit direkt vor der Haustür — abgestellt werden. Zum Teil erlaubt auch die zügige Führung von Wohnstraßen noch eine zu hohe Geschwindigkeit. Diesen Problemen wird jedoch bei der Planung weiterer Neubaugebiete verstärkt Beachtung geschenkt.

Insgesamt ist aber festzustellen, daß es in den Neubaugebieten weitgehend gelungen ist, die Erfordernisse des Verkehrs mit den übrigen Wohnbedürfnissen der Bewohner dieser Gebiete in Einklang zu bringen. Hier kommt es deshalb nicht mehr auf nachträgliche flächendeckende Maßnahmen an. Vielmehr kann den Forderungen nach Verkehrsberuhigung in diesen Gebieten bereits weitgehend dadurch Genüge getan werden, daß an einzelnen Stellen bestehende Mängel abgestellt werden.



 Übergeordnete Verkehrsstraßen
gem. Generalverkehrsplan
 Haupterschließungsstraßen
(Sammelstraßen)



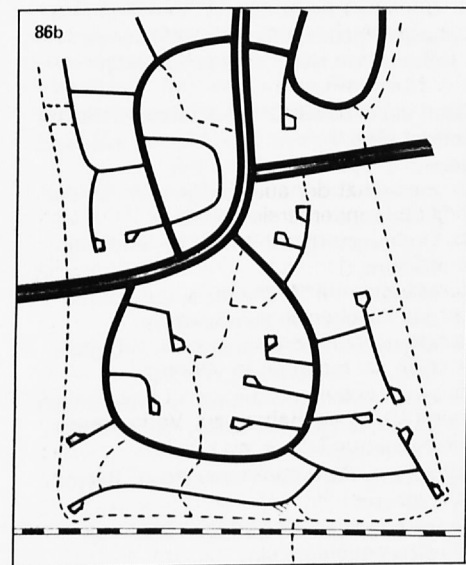
 Erschließungsstraßen
 Selbständig geführte Gehwege

Abb. 86 a, b: Verkehrserschließung eines neuen Wohngebietes (Mettenhof) mit weitgehender Verkehrsberuhigung innerhalb des Gebietes durch Führung der Straßen als Schleifen- und Stichstraßen, selbständig geführte Fußwege u. dgl.



7.3 Altbaugelbiete

7.3.1 Auswahl der zu beruhigenden Gebiete

In Anbetracht der relativ günstigen Verhältnisse in Neubaugebieten müssen sich die Bemühungen um eine nachträgliche Durchführung verkehrsberuhigender Maßnahmen auf die Altbaugelbiete konzentrieren. Insbesondere die dicht bebauten Altbaugelbiete um den inneren Teil der Förde zwischen der Wik und Gaarden sind es, in denen vorrangig mit Verkehrsberuhigung den am Anfang dieser Schrift geschilderten Problemen begegnet werden muß.

Die Prioritätenreihung der zu beruhigenden Gebiete wird im einzelnen den vorhandenen Problemen und den in Kapitel 2 definierten Zielen entsprechend nach verkehrlichen und städtebaulich-sozialen Auswahlkriterien vorgenommen (siehe auch [36]).

Verkehrliche Kriterien sind

- Belastung mit Durchgangsverkehr,
- Unfallgefährdung,
- Umweltbelastung durch Lärm und Abgase,
- Situation des ruhenden Verkehrs und
- Leistungsfähigkeit der umgebenden übergeordneten Verkehrsstraßen.

Nach **städtebaulich - sozialen Kriterien** kommt eine Verkehrsberuhigung insbesondere in Frage in Gebieten mit

- mangelndem Bewegungsraum für den Fußgänger auf der Straße,
- Unterversorgung mit Grün- und Freiflächen,
- Mängeln im Straßenbild, z.B. durch das Fehlen von Straßengrün,
- allgemeiner Erneuerungsbedürftigkeit (z.B. in Sanierungsgebieten),
- einer guten Zuordnung zu öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Spielplätzen, Parkanlagen und dgl.),
- einer großen Zahl betroffener Bewohner und
- einer möglichst geringen Zahl von Gewerbebetrieben.

Für die Auswahl eines Gebietes ist weiterhin von Belang, daß

- ein übergeordnetes Planungskonzept für die Gesamtentwicklung des betreffenden Stadtgebietes vorliegt (in der Regel ein Stadtteilrahmenplan) und daß
- mit der Zustimmung der Mehrzahl der Bewohner gerechnet werden kann.

Die Einstufung der Wohngebiete nach der Dringlichkeit der Verkehrsberuhigung, die sich aus diesen Kriterien ergibt, stellt der im Anhang beigefügte Übersichtsplan dar.

Planungen verkehrsberuhigender Maßnahmen größeren Umfanges liegen für folgende Gebiete vor:

- Südliche Innenstadt,
- Quartier Schrevenpark und
- Gaarden.

In der südlichen Innenstadt und im Quartier Schrevenpark ist eine Reihe von Maßnahmen bereits im Jahr 1980 fertiggestellt worden, weitere Maßnahmen sind im Bau.

Wegen der begrenzten, für die Verkehrsberuhigung zur Verfügung stehenden Finanzmittel wird angestrebt, verkehrsberuhigende Maßnahmen auch weiterhin schwerpunktartig zunächst in der südlichen Innenstadt und in Gaarden durchzuführen. Damit soll in diesen Gebieten, die auch durch andere strukturelle Mängel besonders belastet sind, möglichst bald zu einer spürbaren Verbesserung des Wohnumfeldes beigetragen werden.

Die notwendige Konzentration der Mittel auf diese Gebiete bedingt allerdings, daß in den übrigen Stadtteilen zunächst nach Möglichkeit nur solche verkehrsberuhigenden Maßnahmen vorgesehen werden, die ohne größeren finanziellen Aufwand realisiert werden können. Beispiele hierfür sind die in der Vaasastraße in Mettenhof und die in dem Wohngebiet um die Eichendorffstraße und die Nietzschestraße durchgeführten Maßnahmen.



Abb. 87: Wie hier die südliche Innenstadt weisen viele Altbaugemeinde eine hohe Bebauungsdichte auf. Diese Gebiete benötigen Verkehrsberuhigung in der Regel besonders dringend.



Abb. 88: Auch Mängel im Straßenbild (hier Fehlen jeglichen Grüns in der Harriesstraße, südliche Innenstadt) sollen behoben werden, wenn durch Verkehrsberuhigung eine Wohnumfeldverbesserung erreicht werden soll.



Abb. 89: Zu den Hauptproblemen der zu beruhigenden Wohngebiete zählt das ungeordnete Parken (hier Zweckentfremdung des breiten Gehweges auf der rechten Seite der Straße Brunsrade zum Parkplatz; Zustand vor Umbau der Straße).

7.3.2 Beispiele

Südliche Innenstadt

Die südliche Innenstadt ist das durch die Straßen Ziegelteich, Schützenwall, Theodor-Heuss-Ring und Kaistraße begrenzte Gebiet, in dem etwa 19 000 Menschen leben. Neben reinen Wohnstraßen gibt es Straßen, in denen die Wohnbebauung stark mit gewerblicher Nutzung durchsetzt ist und Bereiche, die überwiegend durch Gewerbebetriebe geprägt sind. Die unmittelbare Nachbarschaft zum Stadtzentrum einerseits und zu Grünflächen und Sportanlagen andererseits (Schützenpark, Moorteichwiese, Waldwiese, Viehburger Gehölz) bieten gute Voraussetzungen für innerstädtisches Wohnen.

Diese Standortqualität wird jedoch durch erhebliche Mängel beeinträchtigt. Offensichtlich besteht ein Zusammenhang zwischen mangelhaftem Wohnungsstandard, sich stetig verschlechternden Wohnumfeldverhältnissen, negativen Veränderungen der Bau- und Nutzungsstruktur und den vorhandenen Verkehrsverhältnissen, insbesondere Beeinträchtigungen infolge von Durchgangs- und Schleichverkehren.

Diese Problematik und offensichtliche Mißstände waren Anlaß, die südliche Innenstadt schon 1968 als besonders sanierungs- und erneuerungsbedürftig einzustufen. Auf der Grundlage vorbereitender Untersuchungen und Gutachten wurde für den lenkenden und nachvollziehbaren Eingriff in den Entwicklungsprozeß dieses städtischen Teilbereiches eine Rahmenplanung eingeleitet. Wesentlicher Bestandteil dieser Rahmenplanung ist ein Verkehrsberuhigungskonzept.

Dieses Konzept legt zunächst Teilquartiere fest, die von Straßen begrenzt werden, die nach dem Generalverkehrsplan eine übergeordnete Verkehrsbedeutung haben und deshalb selbst nicht für eine Verkehrsberuhigung infrage kommen. Solche Straßen sind in der südlichen Innenstadt die Ringstraße, der Schülperbaum, der Königs-

weg, die Kirchhofallee westlich der Ringstraße und die Saarbrückenstraße.

Innerhalb der Teilquartiere sind die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgesehen, auf die im Kapitel 3 hingewiesen wurde. Das sind insbesondere:

- Straßensperrungen (Einbau sogenannter „Verschlußstücke“) und Einbahnregelungen zur Verhinderung von Durchgangsverkehr,
- Einbahnregelungen zur Verringerung der für den fließenden Verkehr freizuhaltenden Fahrgassenbreite,
- Neuordnung des Parkens und Sicherung der nicht zu beparkenden Gehwegbereiche,
- Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit wie Fahrgassenverschwenkungen (wechselseitiges Parken) und Teilaufpflasterungen der Fahrbahn,
- Umgestaltung einzelner hierzu geeigneter Wohnstraßenabschnitte in Mischflächen mit vollständigem Umbau des gesamten Straßenraumes (Schaffung einer gemeinsam von allen Verkehrsteilnehmern zu benutzenden Straßenfläche ohne Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg) und
- Verbesserung des Straßenbildes durch Neuanpflanzung von Straßenbäumen, die Schaffung von Pflanzbeeten und eine insgesamt möglichst fußgängerfreundliche Gestaltung.

Zur Verringerung des Parkdrucks wird darüber hinaus angestrebt, langfristig eine größere Zahl von Stellplatzanlagen im Grundstücksbereich zu schaffen.

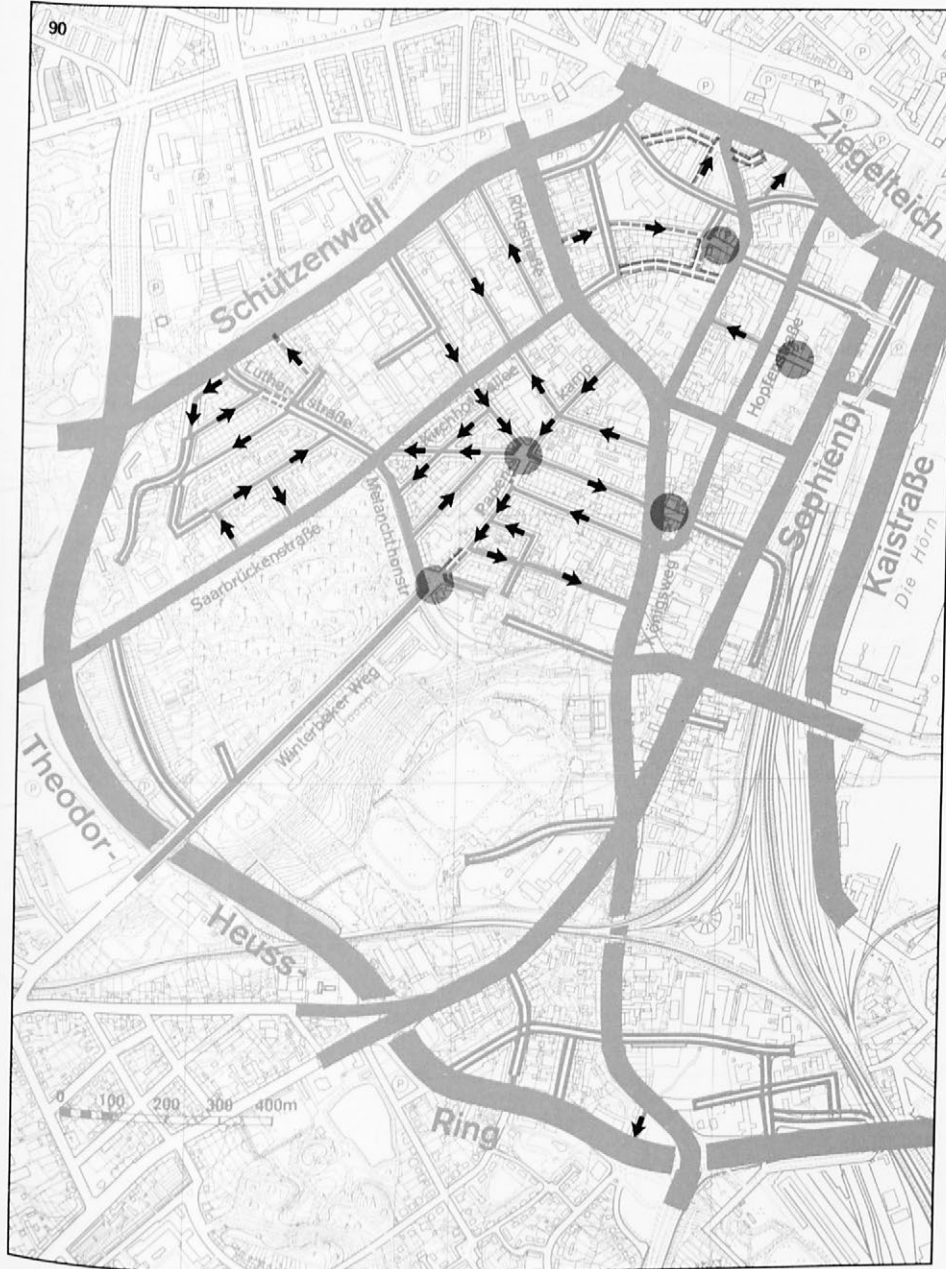







Abb. 90: Konzept für die Verkehrsberuhigung der südlichen Innenstadt

- Schleifenstraßen durch Einbau von Verschlussstücken zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs
- Einbahnstraßen zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs und zur Gewinnung von Raum für den ruhenden Verkehr
- Wohnbereichsstraßen mit völligem Straßenumbau zu Mischflächen als bevorzugte Aufenthaltsbereiche
- Weiterhin:
 - Teilaufpflasterungen der Fahrbahn in den Erschließungsstraßen
 - Neuordnung des ruhenden Verkehrs z.B in Form des wechselseitigen Parkens
 - Gemeinschaftstellplatzanlagen außerhalb des Straßenraumes
 - Schilder „Tempo 30“
 - „Straßenbegrünung (Bäume, Pflanzbeete)
 - Straßenmöblierung

-  Übergeordnete Verkehrsstraßen gemäß Generalverkehrsplan
-  Erschließungsstraßen mit Zweirichtungsverkehr
-  Erschließungsstraßen mit Einbahnverkehr

-  Wohnbereichsstraßen (Mischflächen)
-  Verschlussstücke

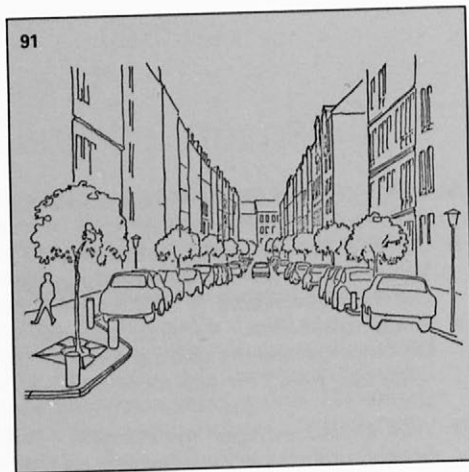


Abb. 91: Einfachste Form der Straßenumgestaltung: Gehwegvorsprünge in den Parkstreifen zur Anpflanzung von Straßenbäumen und zur Erleichterung der Fahrbahnüberquerung durch den Fußgänger

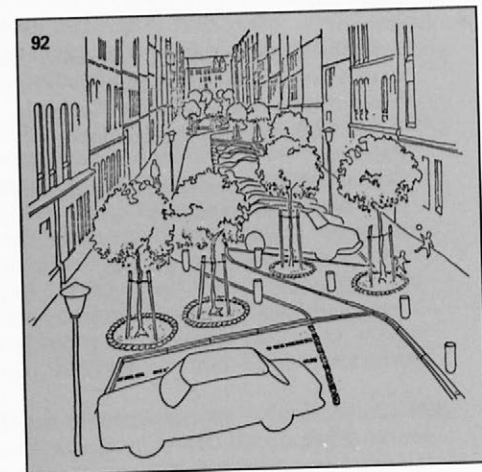


Abb. 92: Teilumbau der Straße nach dem „Frohnhauser Modell“: Wechselseitiges Parken, Fahrgassenverschwenkungen, Teilaufpflasterungen, Begrünung der „Restflächen“

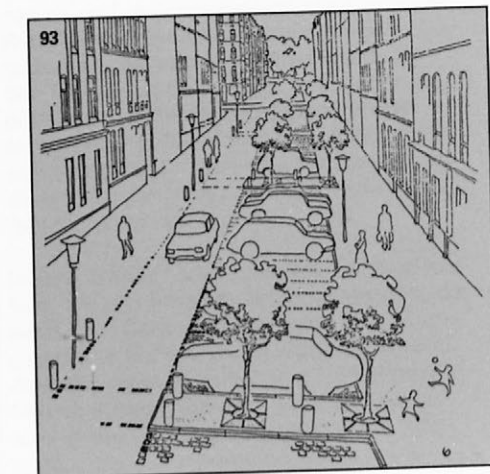


Abb. 93: Vollständiger Straßenumbau als besonders fußgängerfreundlich gestaltete Mischfläche mit besonderen Verhaltensregeln für alle Verkehrsteilnehmer und Beschilderung durch die Zeichen 325 und 326 StVO

Abb. 91-93: Für die Verkehrsberuhigung in der südlichen Innenstadt vorgesehene verschiedene Formen des Straßenumbaues

Abb. 94 und 95: Freihalten der Gehwege in den Straßen Brunstraße und Dubenhorst durch Neuordnung des Parkens bei gleichzeitiger Verschmälerung der freizuhaltenden Fahrgassenbreite

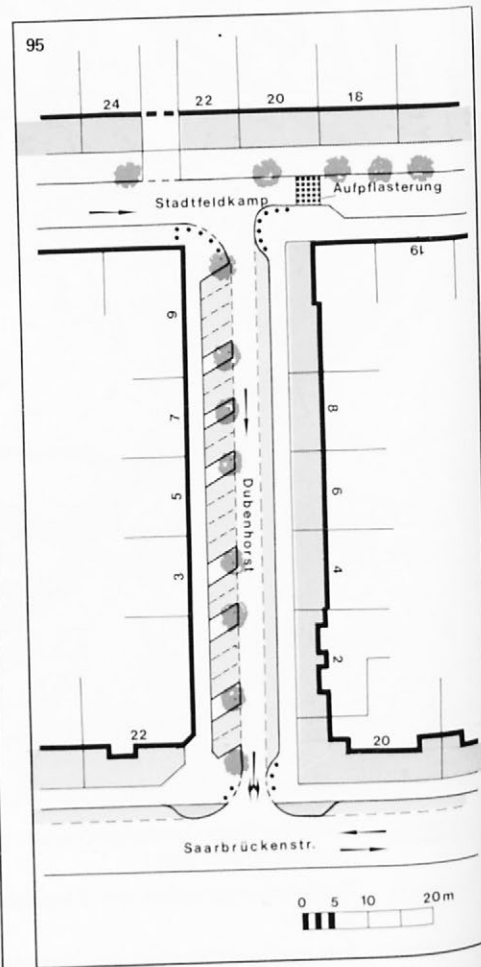
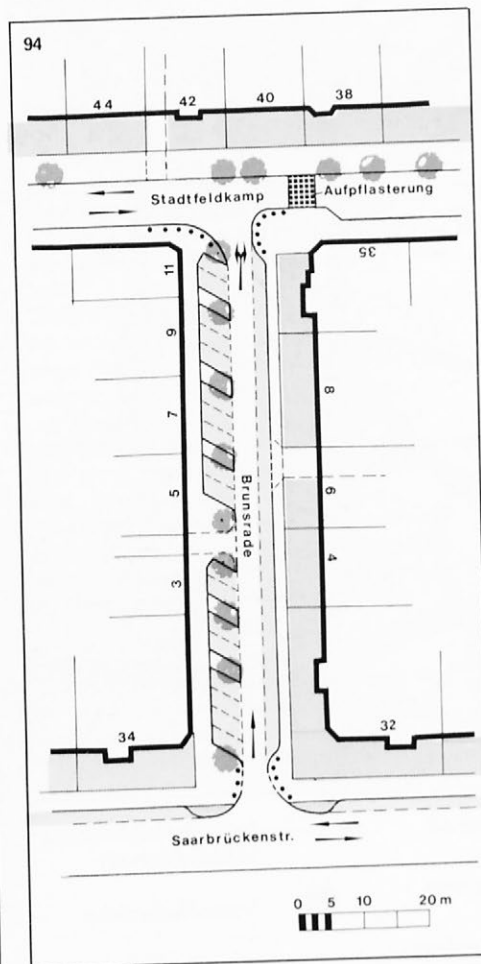
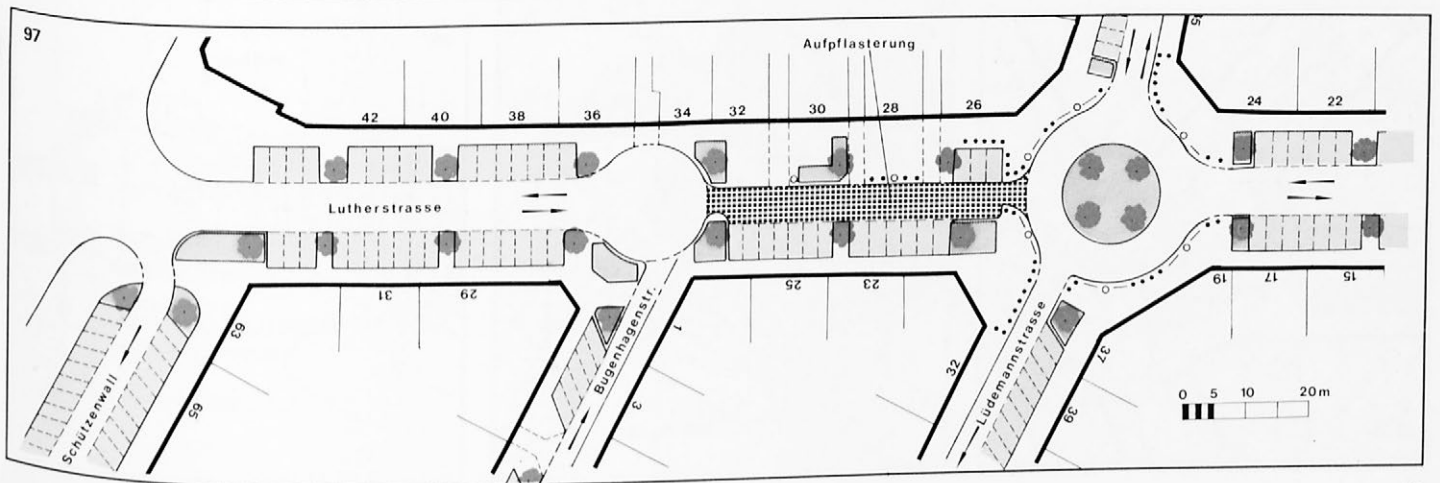
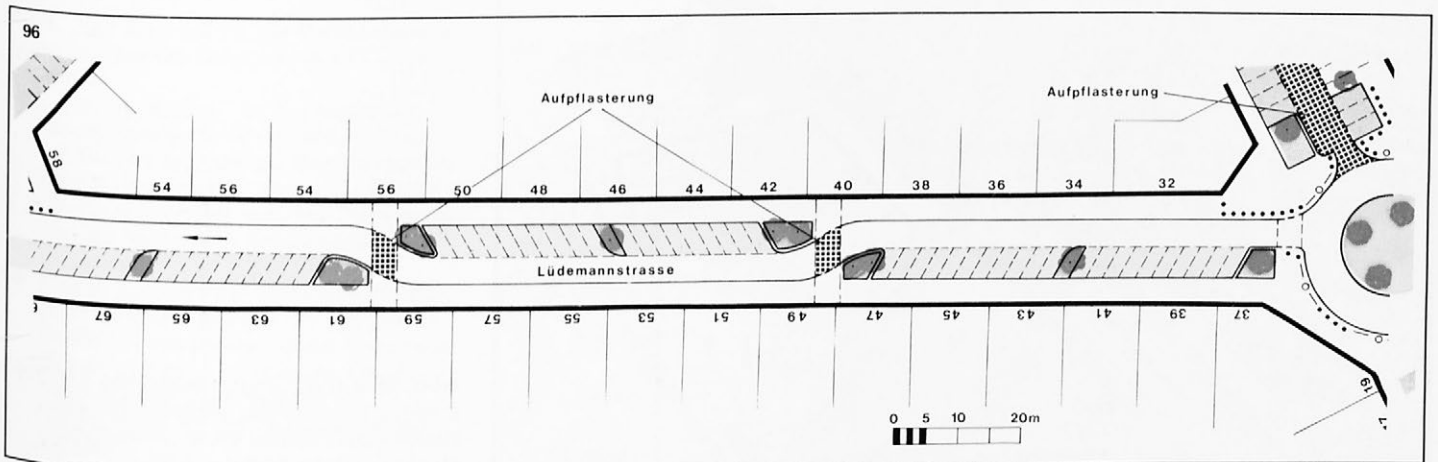


Abb. 96: Wechselseitiges Parken mit Begrünung der Restflächen und Teilaufpflasterung der Fahrbahn in der Lüdemannstraße

Abb. 97: Umgestaltung der Lutherstraße in eine Mischfläche in dem Abschnitt zwischen Bugenhagenstraße und Lüdemannstraße



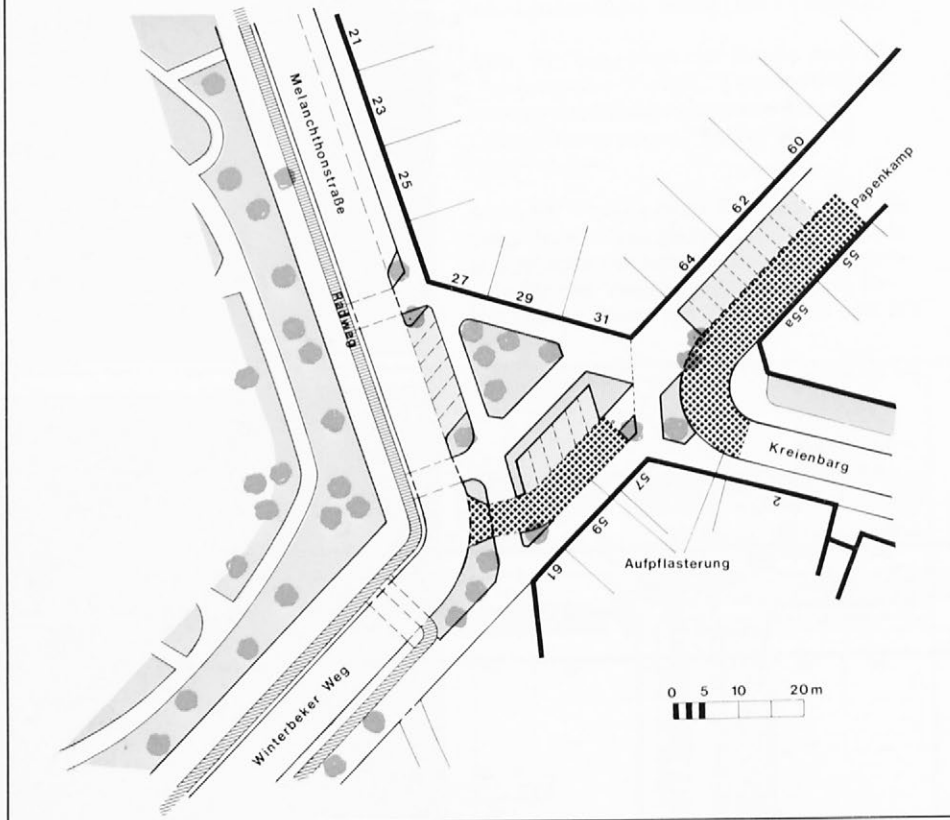
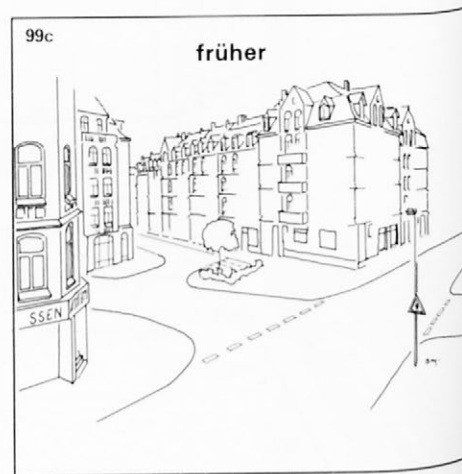
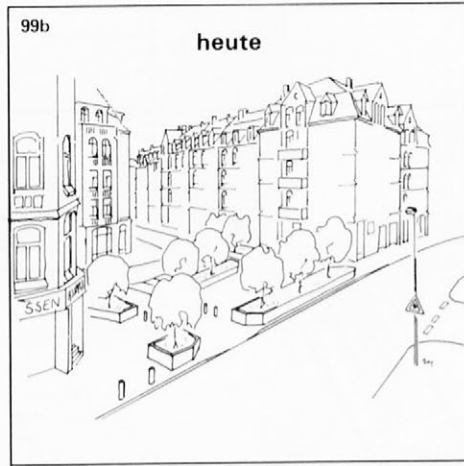
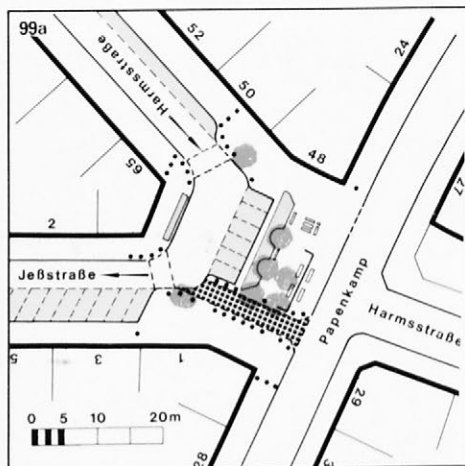


Abb. 98: „Verschlussstück“ im Knotenpunkt Papenkamp/Winterbeker Weg/Melanchthonstraße/Kreienberg mit vollständigem Umbau des Papenkamps im anschließenden Straßenabschnitt in eine Mischfläche (Vorplanung)

Abb. 99 a,b,c: Umgestaltung des Knotenpunktes Papenkamp/Harmsstraße/Jeßstraße durch Einbau eines „Verschlussstückes“ (Hans-Söhnker-Eck)



Quartier Schrevenpark

Das Quartier Schrevenpark ist durch die Gutenbergstraße, den Westring, die Eckernförder Straße und den Knooper Weg begrenzt und hat etwa 5000 Einwohner. Die Nähe zum Stadtzentrum, die Lage am Schrevenpark und die leichte Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen aller Art machen das Quartier zu einem bevorzugten Wohnstandort.





Probleme bestanden aber durch einen umfangreichen „Schleichverkehr“ auf den Straßen um den Park (Goethestraße,

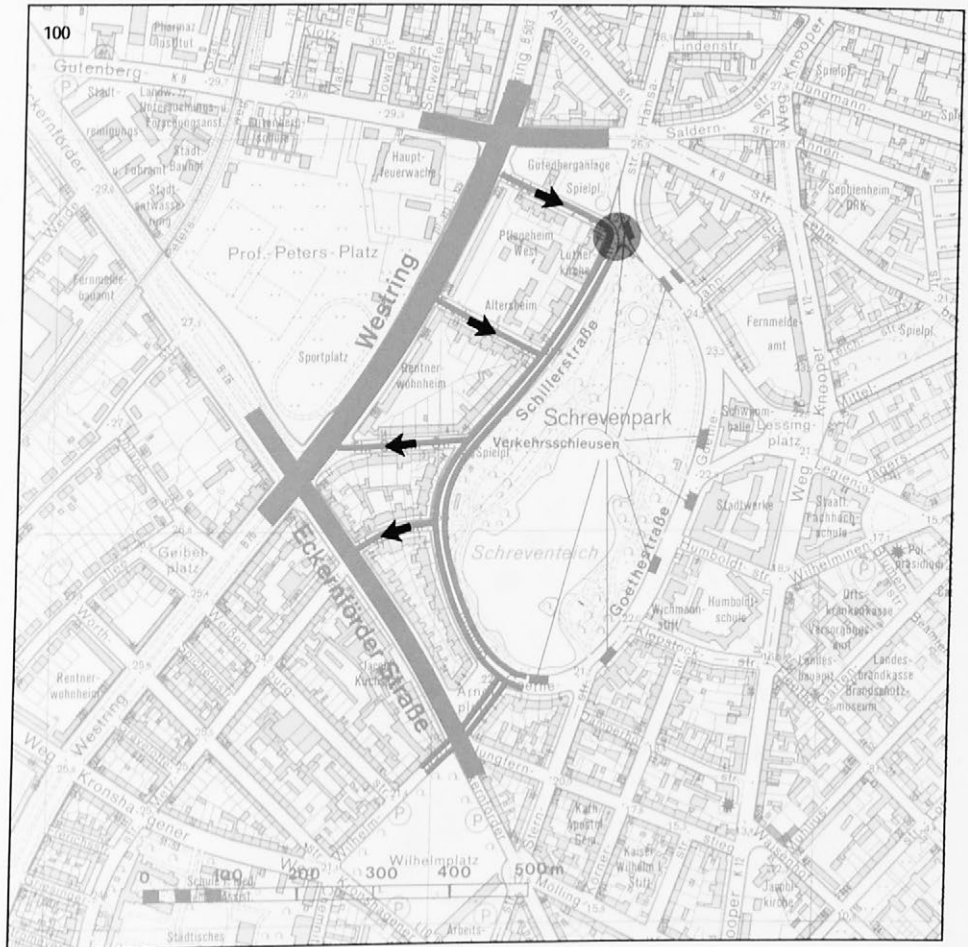
Schillerstraße) und deren Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz. Hierdurch ergaben sich nicht nur Belästigungen für die Anwohner des Gebietes selbst, sondern es wurde durch die Erschwerung des Zuganges zum Park ein Einzugsbereich betroffen, der weit über das umgebende Quartier hinausreicht. Wie in allen innenstadtnahen Gebieten wirft der ruhende Verkehr besondere Probleme auf.

Das Gesamtkonzept zur Verkehrsberuhigung des Quartiers Schrevenpark enthält einen Katalog ähnlicher Maßnahmen, wie sie für die südliche Innenstadt vorgesehen sind. Die Maßnahmen sollen stufenweise realisiert werden.

Abb. 100: Konzept für die Verkehrsberuhigung im Quartier Schrevenpark (1. Ausbaustufe)

- „Verschlußstück“ im Knotenpunkt Goethestraße/Schillerstraße/Hebbelstraße und ergänzende Einbahnregelungen in den Straßen, die in die Schillerstraße einmünden, um den Durchgangsverkehr im Bereich Schillerstraße zu unterbinden
- Einbau sogenannter Verkehrsschleusen (Fahrbahnverengungen) in der Goethestraße zur Herabsetzung der Geschwindigkeit und zur Verringerung der Attraktivität der Goethestraße als Schleichweg für den durchgehenden Verkehr

-  Übergeordnete Verkehrsstraßen gemäß Generalverkehrsplan
-  Erschließungsstraßen mit Zweirichtungsverkehr
-  Erschließungsstraßen mit Einrichtungsverkehr
-  Verschlußstücke



Zunächst sind durch ein „Verschlußstück“ in der Kreuzung Goethestraße/Schillerstraße/Hebbelstraße die Schillerstraße und die Hebbelstraße von durchgehendem Verkehr befreit worden.

Gleichzeitig wurden versuchsweise sogenannte „Verkehrsschleusen“ (Fahrbahneinengungen) in die Goethestraße eingebaut. Damit sollen die Kraftfahrer zu einer verhaltenen Fahrweise veranlaßt, und es soll den durch hohe Geschwindigkeiten verursachten Unfallgefahren beim Zugang zum Park entgegengewirkt werden.

Diese Maßnahme stellt einen Kompromiß dar, mit dem noch nicht alle Ziele der Ver-

kehrsberuhigung erreicht werden können. Bei der späteren Vervollständigung des Gesamtberuhigungskonzeptes soll aber auch die Goethestraße abgeriegelt werden, sobald die Voraussetzungen dafür durch entsprechenden Ausbau des übergeordneten Straßennetzes, z.B. des Knooper Weges, gegeben sind. Ohne diesen Ausbau würden bei vollständiger Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Goethestraße nur wieder erhebliche neue Probleme auf den Randstraßen des Quartiers und in den benachbarten Wohngebieten geschaffen.

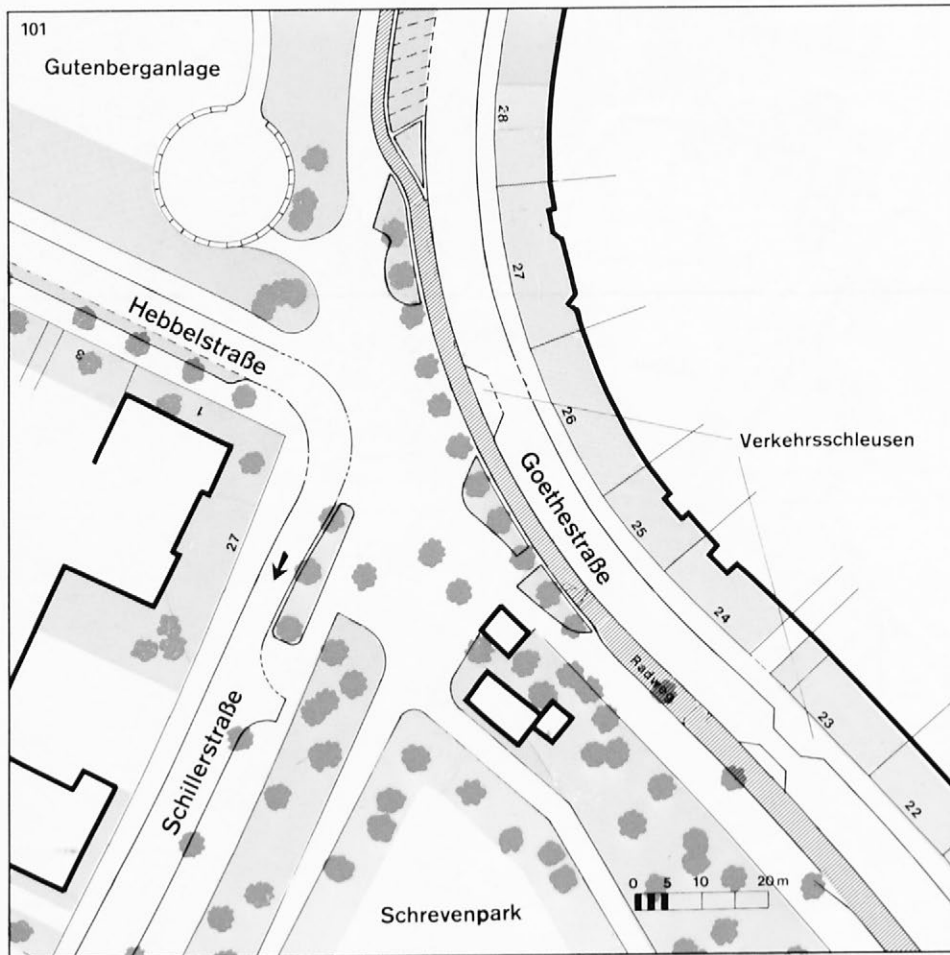


Abb. 101: Verschlußstück im Knotenpunkt Goethestraße/Schillerstraße/Hebbelstraße

Durch das Verschlußstück wird der Durchgangsverkehr im Bereich der Schillerstraße unterbunden und die Zugänglichkeit des Schrevenparks von Norden her verbessert. Das mit Pflanzbeeten, Bäumen, Sitzbänken usw. gestaltete Verschlußstück stellt gleichzeitig eine nicht mehr durch den Kraftfahrzeugverkehr gestörte Verbindung für Fußgänger zwischen dem Schrevenpark und der Gutenberganlage dar.

Gaarden

Als stark sanierungs- und erneuerungsbedürftiges Gebiet mit etwa 20000 Einwohnern weist Gaarden ähnliche Probleme wie die südliche Innenstadt auf. Durch die Elisabethstraße ist Gaarden Einkaufszentrum für das gesamte Ostufer.

Das Verkehrsberuhigungskonzept folgt den auch in der südlichen Innenstadt angewandten Planungsgrundsätzen.

Eine Besonderheit stellt die geplante Umwandlung des Vinetaplatzes und eines Teils der Elisabethstraße in eine Fußgängerzone dar. Das Einkaufszentrum Gaarden wird damit eine ähnlich attraktive Gestaltung erhalten wie das innerstädtische Einkaufszentrum.

Zur Verbesserung der Situation des ruhenden Verkehrs soll in Gaarden eine Reihe von Parkhäusern beitragen. Das erste dieser Parkhäuser liegt an der Schulstraße und ist 1980 fertiggestellt worden. Es dient nur zum Teil den Kunden des Einkaufszentrums, zum anderen Teil aber den Anwohnern. Angestrebt wird, in Gaarden weitere Parkhäuser zu errichten, die sogar überwiegend den Anwohnern zur Verfügung stehen sollen.

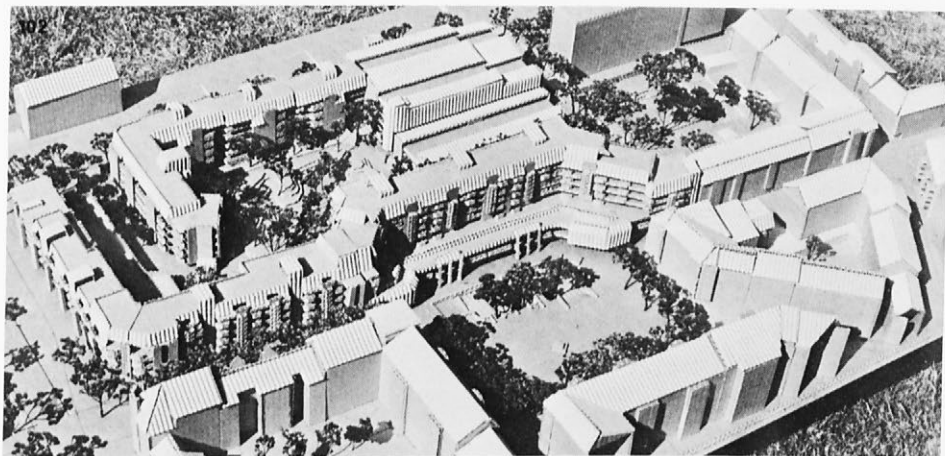


Abb. 102: Geplanter Fußgängerbereich Vinetaplatz/Elisabethstraße (Modell)

Abb. 103: Parkhaus an der Schulstraße

8 Verkehrsberuhigung als Zauberformel?

Die bahnbrechende Entwicklung des „Woonerf“-Modells für die Gestaltung von Wohnstraßen in Holland hat auch bei uns zu einer Verkehrsberuhigungs-Euphorie beigetragen, die nicht gerechtfertigt ist und die Gefahren in sich birgt. Man meint, die Belange des Kraftfahrzeugverkehrs bei der Nutzung von Wohnstraßen vernachlässigen zu können und spricht — im Vergleich zu den „kommerziellen“ Fußgängerzonen der Innenstädte — von einer weitgehenden Umwandlung der Wohnstraßen in „soziale“ Fußgängerbereiche. Man träumt von einer vollständigen Erneuerung des sozialen Lebens auf der Straße. Im Hintergrund steht — ausgesprochen oder unausgesprochen — nicht selten die Parole „Autos raus“.

Übersehen wird oft, daß das holländische „Woonerf“-Modell überwiegend in Gebieten mit geringer Bebauungsdichte (ein- bis zweistöckige Bebauung) praktiziert wird, in denen z.B. die Unterbringung der Kraftfahrzeuge der Anlieger keine Schwierigkeiten bereitet. In Wohngebieten, die für Verkehrsberuhigende Maßnahmen infrage kommen, liegen bei uns aber meist andere Voraussetzungen vor.

Auch die Möglichkeiten, den Kraftfahrzeugverkehr durch Förderung seiner Alternativen zu reduzieren und damit Verkehrsberuhigung zu erreichen, werden häufig überbewertet. Wunschvorstellungen, daß sich hierdurch die Probleme des Kraftfahrzeugverkehrs gewissermaßen „von selbst“ lösen lassen, ist — so verlockend solche Vorstellungen auch sein mögen — mit großer Skepsis zu begegnen.

Zwar ist der Ausbau des Radwegenetzes — nicht zuletzt aus Gründen der Verkehrssicherheit — eine wichtige Aufgabe, die durch Verknüpfung mit der Verkehrsberuhigung noch wirksamer bewältigt werden kann. Ebenso hat die Aussage des Generalverkehrsplanes weiterhin uneingeschränkt Gültigkeit, daß die Funktionsfähigkeit und Attraktivität des öffentlichen

Personennahverkehrs vorrangig verbessert werden muß. Große Teile der Bevölkerung sind ja ausschließlich auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Und in bestimmten Relationen, die auch zahlenmäßig ins Gewicht fallen, kann durchaus von Verkehrsverlagerungen vom Individualverkehr weg zum öffentlichen Personennahverkehr hin ausgegangen werden. Dies gilt z.B. für den Berufspendelverkehr von und zur Innenstadt.

Grundlegende Änderungen in den Verkehrsgewohnheiten sind aber weder durch den Ausbau des Radwegenetzes noch — unter den Bedingungen von Städten der Größe und Siedlungsstruktur Kiels — durch die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs zu erwarten. Realitätsbezogene Planung darf den hohen Stellenwert, den der private Pkw als Mittel zur Steigerung der individuellen Mobilität und damit zur Erweiterung der Entfallungsmöglichkeiten des einzelnen im Bewußtsein des Bürgers gewonnen hat, nicht verkennen.

Nicht Maßnahmen, die aus einer Autofeindlichkeit entstehen, sondern Maßnahmen, die uns mit dem Verkehr leben lassen, verbessern deshalb die städtebauliche Situation zum Wohl der Bürger.

Auch die Vorstellung, daß sich durch Verkehrsberuhigende Maßnahmen die Pkw-Benutzung nachhaltig reduzieren ließe, hat sich bislang noch nirgends bestätigt. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung an einer Stelle führen deshalb zu „Verkehrsbeunruhigungen“ in anderen Gebieten, wenn die erforderliche Voraussetzung eines leistungsfähigen übergeordneten Verkehrsnetzes nicht gegeben ist. Der verdrängte Verkehr, der nicht auf solche übergeordneten Verkehrsstraßen ausweichen kann, sucht sich seinen Weg dann selbst und belastet dabei Nachbarbereiche zusätzlich.

Schließlich darf die Bedeutung des Kraftfahrzeugverkehrs für die Wohngebiete nicht unterschätzt werden. Nicht nur der Ver- und Entsorgungsverkehr, auch der umfangreiche Kraftfahrzeugverkehr der

Anwohner muß aufrechterhalten werden. Ob zur Ausübung des Berufes, für Einkäufe und Erledigungen oder bei der Gestaltung der Freizeit — für viele Lebensbereiche ist das Auto kaum noch wegzudenken. Die Anwohner selbst legen deshalb großen Wert auf eine gute verkehrliche Erschließung.

Untersuchungen haben ergeben, daß auch von den Bewohnern innenstadtnaher Wohngebiete die Benutzbarkeit des eigenen Pkw als wesentlicher Bestandteil der Wohnqualität eines Wohngebietes angesehen wird. Trotz der günstigen Lage zu öffentlichen Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und dergleichen sowie der guten Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr lehnen sie Einschränkungen der Pkw-Benutzung entschieden ab.

Verkehrsberuhigung kann somit nur erfolgreich sein, wenn eine Reihe wichtiger verkehrlicher Randbedingungen beachtet wird:

- Aus den Wohnbereichen verdrängter Verkehr muß auf leistungsfähigen, tangentialen Verkehrsstraßen gebündelt werden. Ein flüssiger Verkehrsablauf auf diesen Straßen muß auch zukünftig gewährleistet sein. Stop-and-go-Verkehr — und sei es auch nur zu den Berufsverkehrszeiten — beeinträchtigt nicht nur die Belange der Anlieger — auch an den Verkehrsstraßen liegen ja viele Wohnungen — sondern widerspricht auch den Forderungen nach sparsamem Umgang mit Energie und nach ungehindertem Ablauf des öffentlichen Personennahverkehrs, dessen Träger die Verkehrsstraßen ja auch sind. Nur wenn das Netz der Verkehrsstraßen ausreichend ausgebaut ist, kann somit die menschliche Wohnumwelt durch Verkehrsberuhigung umfassend geschützt werden.
- Umwege und Suchfahrten müssen begrenzt werden. Die Erschwerung oder Verhinderung des Durchgangsverkehrs in den Wohngebieten durch die Einführung von Einbahnregelungen, die Einrichtung von Schleifenstraßen, Sackgassen und dergleichen darf nicht zu Straßenlabirinth führen. Das Straßen-

netz muß auch für den gebietsfremden Verkehr noch überschaubar sein.

- Der Ver- und Entsorgungsverkehr des Wohngebietes darf nicht über Gebühr behindert werden.
- Eine ausreichende Verkehrserschließung der in dem Gebiet ansässige Gewerbebetriebe muß gewährleistet bleiben.
- Straßenreinigung und Winterdienst dürfen nicht unzumutbar erschwert werden.
- Die Zugänglichkeit für Notfallfahrzeuge muß uneingeschränkt gesichert sein.

Schließlich ist zu beachten, daß im Straßenraum eine Vielzahl von Leitungen verlegt ist. Im Rahmen verkehrsberuhigender Maßnahmen können deshalb auch Straßenbäume nicht „beliebig“ gepflanzt werden, wenn nicht teure Leitungsverlegungen vorgenommen werden sollen.

Verkehrsberuhigung ist somit einer Vielzahl von Zielkonflikten ausgesetzt und kann infolgedessen nicht ohne Kompromisse verwirklicht werden.

Kurzfristig wird insbesondere das zentrale

Problem des ruhenden Verkehrs kaum umfassend zu lösen sein. Eine gewisse Erleichterung könnten zwar in bestimmten innerstädtischen Gebieten die in das Straßenverkehrsrecht neu aufgenommenen Parkvorrechte für Anlieger bringen, die aber nur wirksam sind, wenn sie intensiv überwacht werden können.

In Gebieten mit hohem Stellplatzdefizit — das sind in Kiel fast alle innerstädtischen und innenstadtnahen Althausquartiere — kann eine durchgreifende Verbesserung der Situation aber nur erreicht werden,

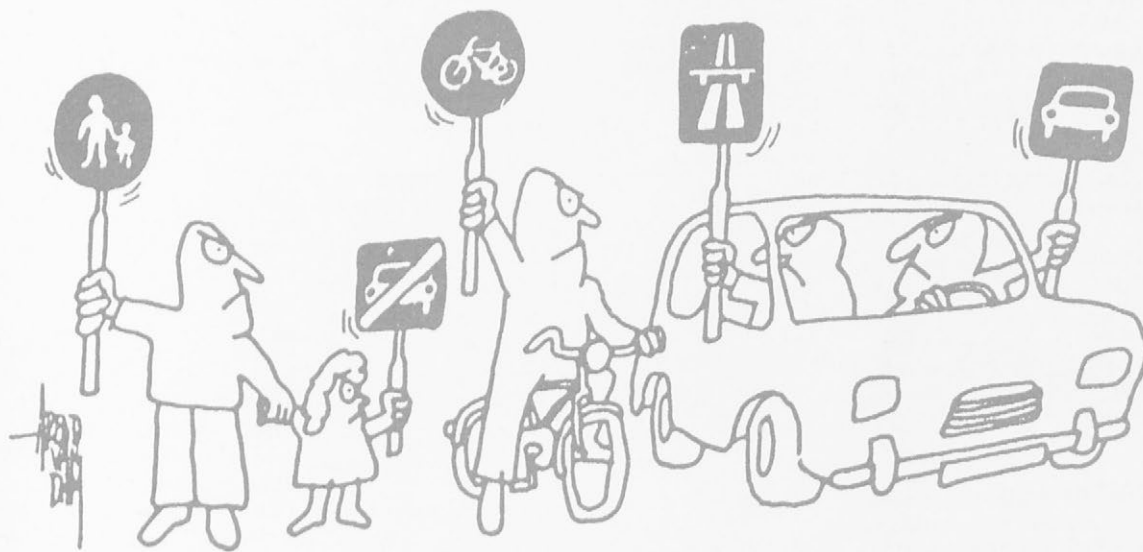


Abb. 104 [23]

wenn ausreichende Stellplatzanlagen außerhalb des Straßenraumes geschaffen werden. Einen Schritt in diese Richtung stellen die Planungen für die Parkhäuser in Gaarden dar. Der Bau von Wohnparkhäusern stößt indessen insbesondere in Altbaugebieten noch auf kaum zu überwindende finanzielle Schwierigkeiten.

Solange die Stellplatzbilanz durch ausreichende Entlastungsanlagen jedoch nicht verbessert werden kann, werden die Kraftfahrer weiterhin alle sich bietenden Möglichkeiten im Straßenraum zum Parken nutzen. Der Grundsatz, in Wohnstraßen dem Kraftfahrzeugverkehr nur die unbedingt notwendigen Flächen zuzuteilen, wird deshalb allenfalls zu einer Verringerung der freien Flächen für den fließenden Verkehr, zunächst aber noch nicht zu einer generellen Einschränkung der Abstellflächen für die Kraftfahrzeuge im Straßenraum führen können. Die Erfüllung der Forderung nach einer umfassenden Verbesserung des Wohnumfeldes durch Straßenumgestaltung ist damit noch weit entfernt.

Wenn es jedoch gelingt, z.B. durch Straßenabriegelungen Durchgangsverkehr aus den Wohngebieten zu verdrängen, wenn solche „Verschlußstücke“ möbliert und begrünt werden können, wenn einzelne Straßenabschnitte schon in fußgängerfreundliche Mischzonen umgestaltet und alle sich bietenden Möglichkeiten zur Vermehrung des Straßengrüns genutzt werden, ist trotzdem viel gewonnen. Dann werden auch kurzfristig schon spürbare Verbesserungen erzielbar sein, ohne daß Verkehrsberuhigung gleich wahre Wunder bewirken wird.

Das Ziel einer umfassenden Verbesserung des Wohnumfeldes ist langfristig zu verfolgen als Teil der Bestrebungen zur Gesamterneuerung der bislang benachteiligten Althausquartiere. Der Umfang dieser auch als „Stadtreparatur“ bezeichneten Aufgabe ist beträchtlich. Sie wird nur mit dem Einsatz erheblicher Mittel zu lösen sein und wird heute vielfach als größte Herausforderung für die Städte seit

den Jahren des Wiederaufbaus angesehen.

Auch Verkehrsberuhigung wird demzufolge nur einen wirksamen Beitrag zur Stadterneuerung leisten können, wenn sie nicht als neue stadtplanerische Mode, sondern als langfristige Aufgabe verstanden wird.

Die in Kiel bereits durchgeführten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung haben gezeigt, daß auch bei uns auf den Erfahrungen aufgebaut werden kann, die bei dem Großversuch „Verkehrsberuhigung in Wohngebieten“ in Nordrhein-Westfalen und in Holland gesammelt worden sind. Insbesondere die Ergebnisse des Großversuches haben bewiesen, daß durch Verkehrsberuhigung die Verkehrssicherheit deutlich erhöht und z.B. die Kinderunfallzahlen spürbar gesenkt werden können und daß Verkehrsberuhigung einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des Wohnumfeldes leisten kann.

Die Regeln der Verkehrsberuhigung sind im Grundsatz auf alle Wohngebiete in der Stadt anzuwenden. Festzustellen ist allerdings, daß bei der Planung der Neubaugebiete die Grundsätze der Verkehrsberuhigung schon weitgehend beachtet worden sind. Auch sind die Verkehrsprobleme in den übrigen Wohngebieten am Stadtrand (Holtenau, Siedlung Kronsburg, Gartenstadt Elmschenhagen usw.) weniger schwer. Vorhandene Mängel beziehen sich dort häufig auf Einzelsituationen und können deshalb auch durch Einzelmaßnahmen abgestellt werden.

Demgegenüber sind die innerstädtischen und innenstadtnahen Althausquartiere überwiegend in ihrer gesamten Fläche durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinträchtigt. Dort muß Verkehrsberuhigung flächendeckend durchgeführt werden. Diese Gebiete sind überdies zum Teil mit weiteren Wohnumfeldmängeln und Mängeln der Bausubstanz belastet und benötigen Verkehrsberuhigung als Beitrag zur Wohnumfeldverbesserung daher besonders dringend.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen sollten deshalb vorrangig in den Schwerpunktbereichen der Stadterneuerung vorgesehen werden.

Für die übrigen Stadtteile sollten nach Möglichkeit zunächst nur solche verkehrsberuhigenden Maßnahmen in Betracht gezogen werden, die ohne großen finanziellen Aufwand realisiert werden können. Nur so kann erreicht werden, daß in den be-

sonders benachteiligten Gebieten schon frühzeitig ein spürbarer Nutzen erzielt werden kann. Umfassend wird Verkehrsberuhigung wegen der erforderlichen erheblichen Finanzmittel und der Schwierigkeiten ihrer Bereitstellung aber nur als langfristige Aufgabe zu bewältigen sein.

Für dichtbebaute Altbaugemeinden haben sich Maßnahmenkombinationen als besonders geeignet erwiesen, wie sie in Nordrhein-Westfalen im Rahmen des sogenannten „Frohnhauser Modells“ erprobt worden sind. Hierbei werden im Wohngebiet Straßen abgeriegelt, soweit dies zur Vermeidung von Durchgangsverkehr erforderlich ist. Durch einen Teilumbau der Straßen wird der verbleibende gebietsbezogene Verkehr zu vorsichtiger Fahrweise veranlaßt und der ruhende Verkehr neu geordnet. Ergänzende gestalterische Maßnahmen, insbesondere die Anpflanzung von Bäumen, verbessern das Straßenbild. Der aufwendige vollständige Umbau von Straßen zu Mischflächen, die von allen Verkehrsteilnehmern gemeinsam genutzt werden, bleibt beim „Frohnhauser Modell“ auf einzelne, dafür besonders geeignete Straßenabschnitte beschränkt.

Wohnumfeldverbesserung durch Verkehrsberuhigung bedingt aber eine deutliche Änderung des Straßenbildes und kommt in der Regel ohne eine — zumindest teilweise — bauliche Umgestaltung des Straßenraumes nicht aus. Ansatzpunkte für verkehrsberuhigende Maßnahmen können dann gegeben sein, wenn z.B. nach Kanalbaumaßnahmen, der Verlegung von Fernheizungsleitungen oder bei der Notwendigkeit einer Grunderneuerung der Straßendecke nach schweren Winterschäden ohnehin Straßenbauarbeiten durchgeführt werden müssen. Generell gilt, daß allein mit verkehrsregelnden Maßnahmen (Aufstellen von Verkehrsschildern und dergleichen), also ohne bauliche Veränderungen, nur ein sehr unvollkommener Beitrag zur Wohnumfeldverbesserung geleistet werden kann.

Beachtet werden muß, daß verkehrsberuhigende Maßnahmen nicht zu einer unzumutbaren Behinderung des gebietsbezogenen Erschließungsverkehrs führen dürfen.

Nichtgebietsbezogener Verkehr (durchgehender Schleichverkehr) soll auf die das Wohngebiet umgebenden Verkehrsstraßen und nicht in benachbarte Wohnbereiche abgedrängt werden.

Wohnumfeldverbesserung durch Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten bedingt somit eine entsprechende Aufnahmefähigkeit der Verkehrsstraßen am Rand und ist deshalb nur realisierbar im Rahmen eines tragfähigen Gesamtverkehrskonzeptes, wie es durch den Generalverkehrsplan ausgewiesen wird.

Die Verbesserung der Wohnqualität durch die Maßnahmen der Stadt zur Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung bleibt aber unvollkommen, wenn dazu nicht Initiativen im privaten Grundstücksbereich treten.

Zur Aufwertung eines Wohngebietes sind auch Anstrengungen der Hausbesitzer erforderlich, wie z.B.

- Wohnungsmodernisierung,
- Fassadeninstandsetzung
- Begrünung und Neuordnung der Blockinnenbereiche,
- Schaffung von Stellplatzanlagen für die Hausbewohner sowie
- Vorgartengestaltung.

Wohnumfeldverbesserung durch Verkehrsberuhigung soll ein Anreiz für solche Anstrengungen sein und als Initialzündung für ein Zusammenspiel von öffentlichen und privaten Investitionen wirken. Das Planungsinstrument, das zu einem optimalen Zusammenwirken der verschiedenen öffentlichen und privaten Aktivitäten führen soll, ist die Stadtteilrahmenplanung.

In einer „konzertierten Aktion“ von Bürgern, Politikern und Verwaltung wird es möglich sein — das zeigen die schon vorhandenen Beispiele in anderen Städten und die nun erkennbaren Ansätze in Kiel — die Wohnverhältnisse in den bisher benachteiligten Altbauquartieren umfassend zu verbessern und durch die Erneuerung dieser Stadtteile einen entscheidenden Beitrag zur Hebung der Lebensqualität in der Stadt zu leisten.

Quellenverzeichnis

- [1]
F.H. Kocks KG - Beratende Ingenieure:
Untersuchungen zum Generalverkehrsplan
für den Verdichtungsraum Kiel
Auftrag der Landeshauptstadt Kiel, Tief-
bauamt
Düsseldorf 1976
- [2]
Deutsche Shell AG:
Motorisierungswille weiterhin ungebro-
chen, Shell-Prognose des Pkw-Bestandes
bis 1990
September 1977
- [3]
Deutsches Institut für Wirtschaftsfor-
schung (DIW):
Integrierte Langfristprognose für die Ver-
kehrsnachfrage im Güter- und Personen-
verkehr in der Bundesrepublik Deutschland
bis zum Jahre 1990 Band I
Berlin 1977
- [4]
Deutsches Institut für Wirtschaftsfor-
schung (DIW):
Wochenbericht 34/80
Die voraussichtliche Entwicklung des Per-
sonenverkehrs in der Bundesrepublik
Deutschland bis 2000
Berlin 1980
- [5]
International Road Federation (IRF):
Die Straße - Dokumentation zum dreißig-
jährigen Bestehen der IRF
Genf/Washington 1978
- [6]
Walper, Karl Heinz:
Kinder und Straße — Ein Beitrag zum
innerörtlichen Verkehr
Herausgeber: Deutsche Straßenliga
Köln 1979
- [7]
Deutscher Verkehrssicherheitsrat:
Angst vor Unfällen mit Kindern
in: Tiefbau — Berufsgenossenschaft,
Heft 8, 1979
- [8]
Bundesministerium für Raumordnung,
Bauwesen und Städtebau:
Wohnstraßen der Zukunft — Verkehrsbe-
ruhigung zur Verbesserung des Wohnum-
feldes
Bonn 1979
- [9]
Der Minister für Wirtschaft, Mittelstand
und Verkehr des Landes Nordrhein-
Westfalen:
Verkehrsberuhigung in Wohngebieten —
Schlußbericht über den Großversuch des
Landes Nordrhein-Westfalen
Bonn-Bad Godesberg, Kirschbaum-Verlag,
1979
- [10]
Der Minister für Wirtschaft, Mittelstand
und Verkehr des Landes Nordrhein-
Westfalen:
Verkehrsberuhigung von Wohngebieten:
Maßnahmen und Ergebnisse des NRW-
Großversuches
in: z.B. - Beispiele aus der Arbeit des
Ministeriums für Wirtschaft, Mittel-
stand und Verkehr NRW, Heft 13, 1979
- [11]
Pfundt, Konrad; Meewes, Volker; Maier,
Reinhold:
Verkehrsberuhigung in Wohngebieten —
Hinweise für den versuchsweisen Einsatz
von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
Herausgegeben vom Ministerium für Wirt-
schaft, Mittelstand und Verkehr des Lan-
des Nordrhein-Westfalen
Köln 1977
- [12]
Pfundt, Konrad; Meewes, Volker; Maier,
Reinhold:
Der Großversuch des Landesverkehrsmini-
sters Nordrhein-Westfalen zur Verkehrsbe-
ruhigung in Wohngebieten
in: Schriftenreihe „Städtebauliche For-
schung“ des Bundesministers für
Raumordnung, Bauwesen und Städte-
bau
Heft 03.071 Verkehrsberuhigung
Bonn 1979
- [13]
Pfundt, Konrad; Meewes, Volker; Maier,
Reinhold:
Verkehrsberuhigung in Wohngebieten
in: Nr. 1 Empfehlungen der Beratungsstel-
le für Schadensverhütung des HUK-
Verbandes der Autoversicherer
Köln 1980
- [14]
Königlich Niederländischer Automobilclub
ANWB:
Woonerf
Den Haag 1978/1980
- [15]
Allgemeiner Deutscher Automobilclub
(ADAC):
Sicherheit für Fußgänger II,
Verkehrsberuhigung
München 1978
- [16]
Allgemeiner Deutscher Automobilclub
(ADAC):
Verkehrsberuhigung in Wohngebieten
Ein Informationsbeitrag des ADAC für Bür-
ger, Politiker und Planer
München 1980
- [17]
Deutsches Institut für Urbanistik:
Räumliche Entwicklungsplanung
Teil 2: Auswertung
Heft 6: Dokumentation zur Verkehrsberu-
higung. Maßnahmen in innenstadtnahen
Wohngebieten.
Berlin 1979
- [18]
Deutsches Institut für Urbanistik:
Räumliche Entwicklungsplanung
Teil 2: Auswertung
Heft 7: Ruhender Verkehr in Althausquar-
tieren
Berlin 1979
- [19]
Machtemes, Alois u.a.:
Leben in der Straße
in: Raum für Fußgänger. Ein Beitrag zur

- Stadtplanung.
Forschungsvorhaben des Innenministers des Landes Nordrhein-Westfalen
Düsseldorf 1977
- [20]
Eichenauer, Max:
Konzepte zur Verkehrsberuhigung
in: Städte- und Gemeindebund, Heft 5,
1978
- [21]
Weber, J.:
Das Wohnen hört nicht vor der Haustür
auf
in: Frankfurter Rundschau, 8. Juli 1978
- [22]
Schönemann, Michael:
Verkehrsberuhigung — ein Beitrag zur
Wohnumfeldverbesserung
in: Bundesbaublatt, Heft 11, 1978
- [23]
Hövelmann, Andreas H.:
Verkehrsberuhigung in den Niederlanden
in: Harder, Spengelin, Umweltqualität und
Verkehrsberuhigung in der Stadt- und
Verkehrsplanung
Heft 4 der Reihe „Gemeinde, Stadt,
Land“
Universität Hannover 1979
- [24]
Pfundt, Konrad:
Verkehrsberuhigung in Wohngebieten —
erste Eindrücke
in: Straßenverkehrstechnik, Heft 2, 1979
- [25]
Eichenauer, Max; Wennig, Hans-Henning;
Streichert, Edgar:
Planung und Gestaltung verkehrsberuhi-
gender Maßnahmen
veröffentlicht wie [12]
- [26]
Richard, Jochen; Richter, Hildegard:
Verkehrsberuhigung — Ein Überblick über
erste deutsche Planungsbeispiele
veröffentlicht wie [12]
- [27]
Dyckhoff, Claus; Guggenthaler, Heribert;
Timmermann, Olaf:
Stadtreparatur wird nicht „von oben“
verordnet
in: neue heimat, Monatshefte für neuzeitli-
chen Wohnungs- und Städtebau,
Heft 1/2, 1979
- [28]
Gerlach, Ulrich; Machold, Ronald:
Dem Fußgänger mehr Raum und mehr
Rechte
veröffentlicht wie [27]
- [29]
Ohrt, Timm; von Seggern, Hille:
Kinder in der inneren Stadt
veröffentlicht wie [27]
- [30]
Lindemann, Hans-Eckhard:
Das Verständnis für Verkehrsberuhigung
ist gewachsen
veröffentlicht wie [27]
- [31]
Teichgräber, Wolfgang:
Verkehrsberuhigte Zonen in Hamburg
Teil I: Grundlagen für Planung und
Entwurf
Untersuchung im Auftrag der Bau-
behörde der Freien und Hansestadt
Hamburg
Bochum 1978
- [32]
Müller, Willy:
Schlußbericht zu den Kölner Testmaßnah-
men für eine Verkehrsberuhigung in
Wohnstraßen und Wohnbereichen
Stadtverwaltung Köln, 1979
- [33]
Stadtverwaltung Hannover:
Wohnstraßenrichtlinien 1979
Hannover 1979
- [34]
Tiefbauamt der Stadt Essen:
Verkehrsberuhigte Zonen in Essen
Essen 1979
- [35]
Stadtplanungsamt Mannheim:
Generalverkehrsplan Stadt Mannheim
Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung —
Verkehrsplannerische Voraussetzungen
Mannheim 1979
- [36]
Baubehörde der Freien und Hansestadt
Hamburg:
Verkehrsberuhigung als Bestandteil der
Stadtentwicklungsplanung
in: Berichte und Dokumente aus der
Freien und Hansestadt Hamburg
(Staatliche Pressestelle Hamburg),
Nr. 608, 23. Januar 1980
- [37]
Verkehrsberuhigung — mehr Leben auf
unseren Straßen
Arbeitspapier der Konferenz leitender kom-
munaler Verkehrsplaner im Deutschen
Städtetag (unveröffentlicht)
September 1980

Generalverkehrspla

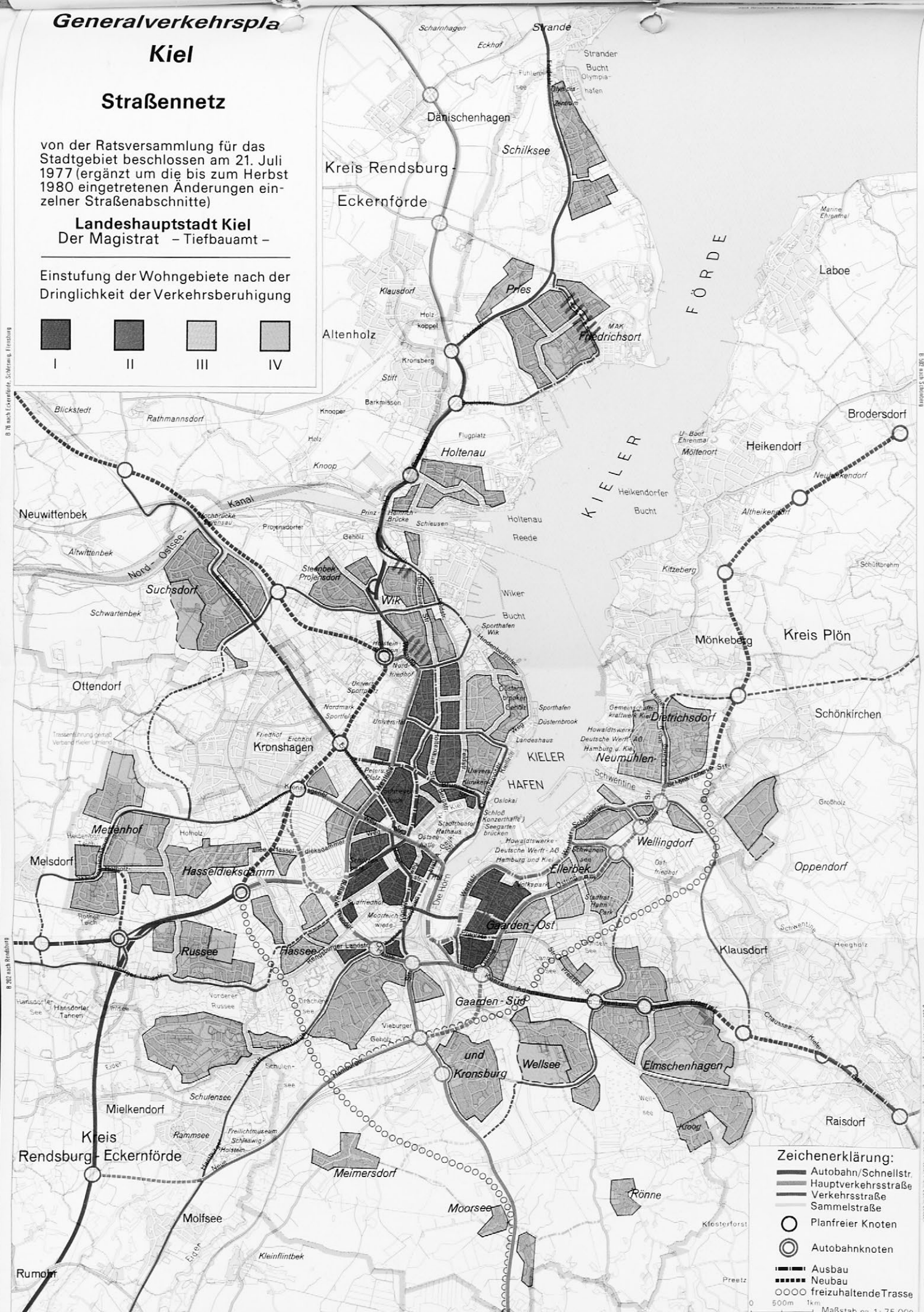
Kiel

Straßennetz

von der Ratsversammlung für das Stadtgebiet beschlossen am 21. Juli 1977 (ergänzt um die bis zum Herbst 1980 eingetretenen Änderungen einzelner Straßenabschnitte)

Landeshauptstadt Kiel
Der Magistrat - Tiefbauamt -

Einstufung der Wohngebiete nach der Dringlichkeit der Verkehrsberuhigung



Zeichenerklärung:

- Autobahn/Schnellstr.
- Hauptverkehrsstraße
- Verkehrsstraße
- Sammelstraße
- Planfreier Knoten
- Autobahnknoten
- Ausbau
- Neubau
- freizuhaltende Trasse

0 500m 1km
Maßstab ca. 1: 75 000

B 78 nach Eckernförde, Schären u. Friesing

B 202 nach Rendsburg

N I E D E R S C H R I F T

über die Sitzung der Ratsversammlung

am 17. September 1981

Rathaus, Ratssaal

Öffentliche Sitzung

Beginn: 15.14 Uhr

Ende: 21.05 Uhr

Sitzungsunterbrechung: 18.00 - 18.21 Uhr nach Punkt 12)

Anwesend:

Stadträte:

Diekelmann, Diesel, Engelmann,
Hagelstein, Ipsen, Lüth, Sauerbaum,
Schöning

Ratsherren:

Bergien, Dr. Bernhardt, Breitkopf, Boysen,
Frau Detlef, Fröhlich, Günther, Hänslar,
Heilig, Dr. Hermann, Heß, Frau Hofer,
Höfer, Krumrey, Kuessner, Küster, Frau
Lange, Hans-Joachim Lange, Wolfgang
Lange, Leest, Nykamp, Peters, Petersen,
Rapsch, Raupach, Dr. Reimers, Frau Reyer,
Rüdel, Graf von Schlieben, Schmidt-
Brodersen, Schultz, Frau Sievers, Prof.
Spickhoff, Frau Witt, Frau Zörner-Goetzke

Anwesende hauptamt-
liche Magistratsmit-
glieder:

Oberbürgermeister Luckhardt, Bürgermeister
Hochheim, Stadtbaurat Bartels, Stadtschul-
rat Zimmer, Stadtrat Lütgens, Stadtrat
Möller, Stadtrat Dr. Moll

Es fehlen ent-
schuldigt:

Stadtrat Balzersen, Stadtrat Stegemann,
Ratsherr Rösser, Ratsherr Stein,
Ratsherr Tschorn

Vorsitzende:

Stadtpräsident Johanning

N I E D E R S C H R I F T

über die Sitzung der Ratsversammlung

am 17. September 1981

Rathaus, Ratssaal

Öffentliche Sitzung

Beginn: 15.14 Uhr

Ende: 21.05 Uhr

Sitzungsunterbrechung: 18.00 - 18.21 Uhr nach Punkt 12)

Anwesend: Stadträte: Diekelmann, Diesel, Engelmann,
Hagelstein, Ipsen, Lüth, Sauerbaum,
Schöning

Ratsherren: Bergien, Dr. Bernhardt, Breitkopf, Boysen,
Frau Detlef, Fröhlich, Günther, Hänslar,
Heilig, Dr. Hermann, Heß, Frau Hofer,
Höfer, Krumrey, Kuessner, Küster, Frau
Lange, Hans-Joachim Lange, Wolfgang
Lange, Leest, Nykamp, Peters, Petersen,
Rapsch, Raupach, Dr. Reimers, Frau Reyer,
Rüdel, Graf von Schlieben, Schmidt-
Brodersen, Schultz, Frau Sievers, Prof.
Spickhoff, Frau Witt, Frau Zörner-Goetzke

Anwesende hauptamt-
liche Magistratsmit-
glieder: Oberbürgermeister Luckhardt, Bürgermeister
Hochheim, Stadtbaurat Bartels, Stadtschul-
rat Zimmer, Stadtrat Lütgens, Stadtrat
Möller, Stadtrat Dr. Moll

Es fehlen ent-
schuldigt: Stadtrat Balzersen, Stadtrat Stegemann,
Ratsherr Rösser, Ratsherr Stein,
Ratsherr Tschorn

Vorsitzende: Stadtpräsident Johanning
Stellv. Stadtpräsident Schmidt-Brodersen

1. Schriftführer: Ratsherr Heß, Ratsherrin Hofer, Ratsherr
Peters

2. Schriftführer: Ratsherr Krumrey, Ratsherr Boysen, Rats-
herr Kuessner

Außerdem sind
anwesend: Mitglieder der Ortsbeiräte, Amtsleiter

Die Niederschrift
wurde gefertigt von: Frau Gregorius

1) Genehmigung der Tagesordnung

S t a d t p r ä s i d e n t eröffnet die Sitzung, begrüßt die Teilnehmer und teilt mit, daß sich fünf Ratsmitglieder entschuldigt haben, so daß 44 Mitglieder anwesend sind. Er stellt die Beschlußfähigkeit der Ratsversammlung fest.

Danach stellt er fest, daß die Einladung zu der Sitzung rechtzeitig zugestellt worden ist. Zusätzlich zu dem übersandten Material wurden mit einer Zusammenstellung auf den Tisch gelegt:

a) Für die öffentliche Sitzung

Zu Punkt 5 d) - Geschäftliche Mitteilungen -

eine Geschäftliche Mitteilung des Wirtschaftsdezernenten, betr. Abzug der Frachtfähre Kiel-Göteborg nach Lübeck.

Es wurde in der gestrigen Magistratssitzung festgelegt, daß diese Geschäftliche Mitteilung nicht als Punkt 1 a) der nichtöffentlichen Sitzung, sondern als Punkt 5 d) der öffentlichen Sitzung behandelt werden soll.

Zu Punkt 6) - Kleine Anfragen - Fragestunde -

b) Eine Anfrage der SPD-Fraktion, betr. das Grundstück Feldstraße Ecke Beselerallee

Zu Punkt 7) - Große Anfragen - Fragestunde -

a) Entwicklung des Wohnungsbestandes in Kiel

die Antwort des Dezernenten.

Zu Punkt 10) - Ausschußumbesetzungen -

ein neuer Punkt b) Umbesetzung im Jugendwohlfahrtsausschuß - Drs. 358 -
- Dringlichkeitsantrag der CDU-Fraktion -

Zu Punkt 12) - Kommunikationszentrum Hansasträße 48 -

der Antrag der SPD-Fraktion

Zu Punkt 19) - Änderung des Nutzungsvertrages zwischen dem Verein
"die Pumpe" e. V. und der Landeshauptstadt Kiel -

ein neuer Vertragsentwurf, der gegen den übersandten auszutauschen ist.

Zu Punkt 26) - Änderung von Entgelten im Friedhofswesen -

die Stellungnahme des Rechnungsprüfungsamtes.

Außerdem

eine Dringlichkeitsvorlage - Entgeltsordnung für die Durchführung der Konzerte der Bühnen der Landeshauptstadt Kiel - Drucksache 360 -, die bei Anerkennung der Dringlichkeit als Punkt 30) zu behandeln ist.

Eine Vorlage, betr. überplanmäßige Ausgabe für den Ausbau der Gutenbergstraße - Drucksache 322 -, die bei Anerkennung der Dringlichkeit als Punkt 31) zu behandeln ist.

Eine Vorlage, betr. Änderung des Arbeitsplanes Kieler Woche 1982 - Drucksache 321 -, die bei Anerkennung der Dringlichkeit als Punkt 32) zu behandeln ist.

b) Für die nichtöffentliche Sitzung

Eine Dringlichkeitsvorlage, betr. Übernahme einer Ausfallbürgschaft - Drucksache 355 -

Bei den Vorlagen zu Punkt 6 b) - Drucksache 359, 10 b) - Drucksache 358, 30) - Drucksache 360, 31) - Drucksache 322 und 32) - Drucksache 321 - handelt es sich um dringende Angelegenheiten, zu deren Anerkennung eine Zweidrittelmehrheit erforderlich ist, und bei dem Antrag der SPD-Fraktion zu Punkt 12) - Drucksache 335 - um eine dringende Angelegenheit, zu deren Anerkennung der Dringlichkeit eine einfache Mehrheit erforderlich ist.

Widerspruch gegen die Anerkennung der Dringlichkeit wird nicht erhoben. Damit ist die Dringlichkeit aller Punkte anerkannt. Gleichzeitig wird festgelegt, daß der bisherige Punkt 30) "Verschiedenes" als Punkt 33) behandelt wird.

In der Magistratssitzung am 16. September wurde der Punkt 17) - Drucksache 339 - Einrichtung von Werkklassen - vom Stadtschulrat z u r ü c k g e - z o g e n , so daß er nicht behandelt wird.

Weitere Änderungen liegen bisher nicht vor.

Stadtbaurat B a r t e l s zieht den Punkt 5 c) - 55. Änderung des Flächennutzungsplanes - zurück.

Ratsherr P e t e r s e n beantragt namens der F.D.P.-Fraktion, den Punkt 7 a) zu vertagen, da die Antwort auf die Große Anfrage erst heute auf den Tisch gelegt wurde und die Fraktionen sich bisher damit nicht befassen konnten.

Weitere Änderungswünsche werden nicht vorgebracht. Damit ist die Tagesordnung in der geänderten Form genehmigt.

- Kontrolle gegeben -

2) Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung am 13. August 1981

Die Niederschrift über die Sitzung der Ratsversammlung am 13.08.1981 hat im Büro des Stadtpräsidenten zur Einsicht ausgelegt. Einwendungen wurden nicht erhoben. Damit ist die Niederschrift genehmigt.

3) Bürgerfragestunde

- Es liegen keine Bürgeranfragen vor -

4) Geschäftliche Mitteilungen des Stadtpräsidenten

- Es liegen keine Mitteilungen vor -

5) Geschäftliche Mitteilungen des Magistrats und des Oberbürgermeisters

a) Verkehrsberuhigung als Beitrag zur Verbesserung des Wohnumfeldes

- Kenntnis genommen -

b) Beschluß der Ratsversammlung vom 13. August 1981 zur Beteiligung der Bürger bei Maßnahmen nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG)

Stadtrat I p s e n (SPD) trägt vor, daß der Haus- und Grundeigentümerverein von Kiel und Umgebung gebeten habe, auch diesen Verein als Interessenvertretung der privaten Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümer zu beteiligen, das Schwergewicht soll aber beim Ortsbeirat liegen. Er unterstützt diese Bitte, ohne jedoch einen Antrag zu stellen, bittet aber gleichzeitig, auch den Mieterverein gleichzubehandeln und von Veranstaltungen zu unterrichten und zu überlegen, ob der Kreis der zu Beteiligten noch erweitert werden kann.

Stadtrat S a u e r b a u m (CDU) unterstützt das, da dadurch Prozesse vermieden werden können. Man sollte jedoch überlegen, wen man noch im Vorfeld informieren sollte. Er bittet Stadtbaurat Bartels, zu prüfen, ob der Kreis nicht noch vergrößert werden kann.

Stadtbaurat B a r t e l s (parteilos) versteht die Anregungen in der Weise, daß keine besonderen Veranstaltungen stattfinden sollten, sondern daß nur diese Vereine in den Verteiler zusätzlich aufgenommen werden sollten.

Diese Auffassung wird von Stadtrat Ipsen und Stadtrat Sauerbaum bestätigt.

- Kenntnis genommen -

c) 55. Änderung des Flächennutzungsplanes;

hier: Verkehrliche Anbindung des Nordhafens

Diese Geschäftliche Mitteilung wurde von Stadtbaurat Bartels bei der Beratung der Tagesordnung zurückgezogen.

d) Verhandlungen in Göteborg mit der Geschäftsführung der Stena-Line AB Göteborg und Herrn Reeder Olsson

Bei der Beratung der Tagesordnung wurde festgelegt, daß dieser Punkt als 5 d) der öffentlichen Sitzung behandelt werden soll.

- Kenntnis genommen -

6) Kleine Anfragen - Fragestunde -

a) Herrichtung der Zuwegung zum Jugendheim II in Mettenhof - Drs. 365 -

Hierzu liegt folgende Kleine Anfrage von Ratsherrin Reyer (SPD) vor:

1. Welches Amt ist zuständig für die Herrichtung der Zuwegung zum Jugendheim II in Mettenhof von der Hofholzallee zum Jugendheim?
2. Wenn feststeht, welches Amt zuständig ist, ist dieses Amt in der Lage, noch bis Ende Oktober eine Befestigung des Weges so vorzunehmen, daß kein Kind mehr im Schlamm steckenbleibt.

Nachdem Ratsherrin Reyer (SPD) die Kleine Anfrage verlesen und begründet hat, beantwortet Stadtrat L ü t g e n s (SPD) diese im Namen / des Magistrats wie in Anlage 1 zu dieser Niederschrift wiedergegeben.

- Kenntnis genommen -

b) Grundstück Ecke Feldstraße/Beselerallee - Drs. 359 -

Diese Anfrage wurde mit einer Zusammenstellung auf den Tisch gelegt, die Dringlichkeit bei der Beratung der Tagesordnung anerkannt.

Hierzu liegt folgende Kleine Anfrage von Ratsherrn R ü d e l (SPD) vor:

1. Trifft es zu, daß sich das unbebaute Grundstück Ecke Feldstraße/Beselerallee seit mehr als 3 Jahrzehnten im Eigentum und Besitz der Stadt Kiel befindet?
2. Wie groß ist das Grundstück, wie teuer wäre heute - grob geschätzt - eine vergleichbare bebauungsfähige Liegenschaft?
3. Wie wurde das Grundstück bisher genutzt, welche Nutzungserträge sind angefallen?
4. Ist dem Magistrat bekannt, ob es in der Vergangenheit in bezug auf diese Liegenschaft Kaufinteressen gegeben hat? Wenn ja, für welche Nutzungen war dieses Grundstück vorgesehen?

5. Woran liegt es, daß mit diesem Grundstück noch nichts Sinnvolles geschehen ist, obwohl der Baulückenbebauung nach dem Kieler Städtebaukonzept ein sehr hoher Stellenwert zukommt?
6. Welche planerischen Möglichkeiten gibt es, um die Voraussetzung für eine ökonomisch und städtebaulich sinnvolle Nutzung zu schaffen?

Nachdem Ratsherr R ü d e l (SPD) die Anfrage verlesen und begründet hat, beantwortet Bürgermeister H o c h h e i m (CDU) diese im Namen des Magistrats wie in Anlage 2 zu dieser Niederschrift wiedergegeben.

In einer Zusatzfrage möchte Ratsherr R ü d e l (SPD) wissen, ob bei der derzeitigen Überarbeitung des geltenden Bebauungsplanes auch untersucht wird, ob die bisherige Parkplatznutzung durch eine andere Nutzung ersetzt werden kann.

Bürgermeister H o c h h e i m (CDU) erwidert, daß die Verwaltung auch die Möglichkeit habe, von der bisherigen Vorstellung abzukommen. Diese Vorstellungen müssen aber zuerst im Fachausschuß geprüft werden, dafür müsse die Verwaltung zunächst aber Vorschläge machen, wie das Gebiet neu überplant werden kann.

- Kenntnis genommen -

7) Große Anfragen - Fragestunde -

a) Entwicklung des Wohnungsbestandes in Kiel

- Drs. 331 -

Hierzu liegt eine Große Anfrage der F.D.P.-Fraktion vor.

Die Antwort zu der Großen Anfrage der F.D.P.-Fraktion wurde mit einer Zusammenstellung zu Beginn der Sitzung auf den Tisch gelegt.

Ratsherr P e t e r s e n (F.D.P.) beantragte bei der Beratung der Tagesordnung Vertagung dieser Anfrage, da die Antwort auf die Große Anfrage erst heute auf den Tisch gelegt wurde, und die Fraktionen sich bisher noch nicht damit befassen konnten.

- Damit ist die Beantwortung der Großen Anfrage vertagt -

8) Erfahrungsbericht Kieler Woche

Oberbürgermeister L u c k h a r d t (SPD) gibt einen mündlichen Erfahrungsbericht über die Kieler Woche 1981.

Er ist der Auffassung, daß es für uns alle sicher nicht so einfach ist, nach so langer Zeit (2 1/2 Monate) über die diesjährige Kieler Woche zu sprechen. Wie immer im Leben, das Unangenehme ist vergessen, und das Erfreuliche bleibt in der Erinnerung. Die Gespräche im engsten Mitarbeiter-

kreis am 27. August, im Kieler Woche-Hauptausschuß am 10. September, im Ausschuß für Kieler Woche und Städtefreundschaften und im Magistrat haben aber angezeigt, daß die Kieler Woche im positiven wie im negativen uns doch noch recht gut in Erinnerung ist.

Presseecho: Durchweg positiv.

Farbbeutel standen anfangs im Vordergrund. Später gingen die Journalisten zur Tagesordnung über. Die Bemühungen der Stadt, 1981 zu sparen, um 1982 um so größer feiern zu können, wurden anerkannt. Es gab keine Zeitung in Deutschland, die nicht über die Kieler Woche berichtet hat. Selbst die Bild-Zeitung brachte einen Artikel über die Spiellinie. Betont wurde immer wieder der große Wert, den die Kieler Woche als Stätte der Begegnung für Menschen aus aller Welt hat. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch die Meinung des Diplomatischen Korps.

Die Diplomaten betrachten den Besuch der Kieler Woche als das Top-Ereignis des Jahres. Der Segelsport kommt in der Fachpresse allerdings nicht so gut weg. Das mag zum Teil an der für Segler ungünstigen Wetterlage gelegen haben. Auf die politischen Diskussionen, die dieser Kongreß ausgelöst hat, möchte ich wie folgt eingehen: Nur so viel, keiner kann erwarten, daß unsere Kieler Woche-Kongresse immer konfliktfrei und ohne Konfrontation über die Bühne gehen werden. Der DGB und GEW bewerten den Ablauf des Kongresses alles in allem als zufriedenstellend; sind aber selbst im Zweifel, ob es ihnen gelungen ist, den Kongreß für die Bürger zu öffnen. Bundesweit - aber auch international - hat er bei den Bildungspolitikern ein großes Echo gefunden. Wenn wir die den Kieler Woche-Kongressen zugrundeliegende Idee als Maßstab an den Kongreß des DGB anlegen, können wir nicht ganz zufrieden sein und müssen für die Zukunft folgende Rückschlüsse ziehen:

1. Verbesserung der Öffentlichkeit. Wir müssen dem Bürger klarmachen, welchen hohen Stellenwert der Kongreß für ihn hat.
2. Es genügt nicht, nur die Aufmerksamkeit der Medien für sich zu haben. Der Kongreßveranstalter muß sich überlegen, wie er für sein Thema den Bürger interessieren kann. Die Bürgernähe ist wichtig.
3. 1.100 Besucher bei 11 Stadtteilveranstaltungen sind sicher nicht viel weniger als in den Vorjahren. Die Stadt muß aber selbst in der Zukunft darauf achten, daß die Zahl der Stadtteilveranstaltungen eingeschränkt wird. Höchstens 8! Träger müssen in jedem Fall örtliche Organisationen sein, die sich in den Kieler Verhältnissen auskennen.
4. Eröffnungsveranstaltung und Abschlußveranstaltung müssen noch mehr in das Bewußtsein der Bürger gerückt werden. Es dürfen keine reinen Funktionsversammlungen werden.
5. Ergebnis für uns: Die Stadt muß verstärkt darauf achten, daß die dem Kieler Woche-Kongreß zugrundeliegende Idee noch mehr durchgesetzt wird.

Nach nur 4 Jahren hat diese Veranstaltung ihren festen Platz im Kieler Woche-Geschehen und bei unseren Partnerstädten und befreundeten Städten gewonnen. Wir müssen uns allerdings überlegen, das Thema stärker mit dem jeweiligen Generalthema oder Kongreßthema zu verknüpfen.

Auch dieses Jahr ist es uns nicht gelungen, den Bürger für diese Veranstaltung zu interessieren. Hier müssen wir uns für die Zukunft etwas einfallen lassen. Vielleicht müssen wir über den Kieler Kreis hinaus die Bürger gezielt einladen. Mit einer besseren Abstimmung der Inhalte einzelner Reden ist die Veranstaltung für die Besucher sicherlich interessanter zu machen. Bewährt hat sich der Termin und richtig ist es, anlässlich der Kulturpreisverleihung die Arbeit des Preisträgers vorzustellen. Ich persönlich hatte einen sehr guten Eindruck von der Veranstaltung. Ich glaube nicht, daß es richtig ist, diese gesellschaftspolitisch hochrangige Veranstaltung unbedingt volkstümlich zu gestalten. Sie sollte schon ihr Niveau behalten. Wir müssen uns - wie gesagt - überlegen, wie wir sie attraktiver und für den Bürger interessanter gestalten können. Das Gespräch im Kieler Woche-Hauptausschuß hat gezeigt, daß die Organisation durchweg zufrieden mit den von ihnen durchgeführten Veranstaltungen sind. Ohne das dies eine Wertung sein soll, möchte ich besonders zwei ganz unterschiedliche Veranstaltungen erwähnen. 40 Wissenschaftler (Fachleute) aus aller Welt diskutierten über neue Technologien für unsere Wirtschaft. Der Wert dieser Tagung liegt darin, daß die hier gesammelten Erkenntnisse und Erfahrungen weltweit Aufmerksamkeit finden.

Deutsche Hochschulmeisterschaften in der Leichtathletik - veranstaltet von der Universität Kiel. Auch wenn die ganz großen Namen in der einen oder anderen Disziplin fehlten, waren die Veranstalter mit dem Erfolg zufrieden.

Bemängelt wurde, daß es besonders zu Beginn der Kieler Woche zu viele Veranstaltungen gibt und es für Bürger, Gäste und Offizielle schwer ist, eine Auswahl zu treffen. Wir müssen versuchen, die Veranstaltungen besser über die Woche zu verteilen. Hierzu brauchen wir aber auch die Hilfe und das Verständnis der Organisationen.

Auch wenn es vielleicht noch etwas voreilig ist, aber ich glaube, so langsam räumen wir das Vorurteil bei den Kieler Bürgern aus, daß es nur Karten für Ehrengäste gibt. Wir müssen - besonders im Hinblick auf 1982 - diesen Weg konsequent weiterverfolgen. Beide Bühnen waren mit durchschnittlich fast 90 % Besuchern gut ausgelastet.

Überrascht haben mich die Besucherzahlen:

Kunsthalle: Heute-Norwegen-Heute
während der Kieler Woche 1.000
insgesamt ca. 5000

Warleberger Hof: Gulbransson
während der Kieler Woche 5.000
insgesamt 15.000

Ich habe ein stärkeres Interesse der Kieler Bürger, besonders für die Norwegen-Ausstellung erwartet. Ich muß aber sagen, daß es sicher sehr schwer ist, Interesse für relativ unbekanntes norwegisches Kunstwerk zu wecken. Sehr positiv bewerte ich, daß auf sinnfällige Weise das Generalthema "Vom Nachbarn lernen" inhaltlich in beiden Ausstellungen zum Ausdruck gekommen ist. Ich wünsche mir diese Übereinstimmung auch für die Zukunft.

Folgende Punkte sind besonders hervorzuheben:

- Höhere Besucherzahlen
- Die neue Konzeption ist verstanden worden. Das Angebot war transparent, die Besucher konnten von Station zu Station wandern.
- Die Vorbildfunktion ist mittlerweile im Bundesgebiet anerkannt
- Die Spiellinie ist aus dem Kieler Woche-Geschehen nicht mehr wegzudenken. Nicht mehr wegzudenken ist aber auch das Theaterschiff aus Hamburg, das sich mittlerweile einen Stammplatz in Kiel erworben hat und im nächsten Jahr auch wieder mit einem Theaterstück für Kinder nach Kiel kommen wird.

Bevor ich auf die einzelnen Veranstaltungen eingehe, lassen Sie mich bitte vier grundsätzliche Anmerkungen machen!

Volksfestliche Veranstaltungen

1. Dieser Bereich war in diesem Jahr besonders von den Sparmaßnahmen betroffen. Wir haben uns bemüht, von der Eröffnungsveranstaltung bis hin zum Feuerwerk trotzdem ein gutes Programm zu gestalten. Das wäre uns aber sicher nicht gelungen, wenn die Kieler Bürger mit ihren Initiativen und Aktivitäten bei den Straßenfesten und Stadtteilfesten nicht so aktiv mitgeholfen hätten. Ich meine, besser kann nicht dokumentiert werden, daß die Kieler Woche das Fest einer ganzen Stadt geworden ist.
2. Unser Versuch, die Preise für Bier und die sogenannten Grundnahrungsmittel in den Griff zu bekommen, hat fast ausnahmslos geklappt. Die Schausteller haben sich an das zwischen uns und ihren Verbänden vereinbarte Abkommen gehalten. Ich glaube, die Kieler Bürger und unsere Gäste können zufrieden sein.
3. Nicht so gut geklappt haben unsere Bemühungen, die Anzahl der Schausteller im Bereich der Kiellinie einzuschränken. Soweit öffentliche oder städtische Flächen betroffen waren, haben wir keine Genehmigungen erteilt. Leider haben Privateigentümer nach wie vor - trotz eindringlicher Bitten - weiterhin Standplätze vermietet. Darunter auch die Landesregierung. Wir werden unsere Bemühungen, die Kiellinie nicht zu einer Jahrmarktzeile werden zu lassen, unverändert fortsetzen.
4. Der Beschluß, das "Open-Air-Festival" ausfallen zu lassen, hat uns sehr viel Kritik von den jungen Leuten eingetragen. Dieses Festival ist für sie das bedeutendste Ereignis der Kieler Woche. Mit dieser Veranstaltung treffen wir genau den Geschmack der jungen Generation. Es muß weiterhin stattfinden. Es gilt jetzt nur noch, den richtigen Ort zu finden.

Ich glaube, die unerfreulichen Begleitumstände sind uns noch allen in Erinnerung. Wir und die Polizei sind immer wieder gefragt worden, ob dies zu verhindern gewesen wäre. Ich will jetzt keine Nachhilfestunde in Polizeitaktik abhalten. Aber, wenn der Polizei und uns Erkenntnisse vorgelegen hätten, daß mit gewaltsamen Störungen zu rechnen sei, hätten wir entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Es lagen aber tatsächlich keinerlei Erkenntnisse vor. Wir müssen aber für die Zukunft die Lehre daraus ziehen, daß Gewalt nach Meinung der Extremisten heute bei öffentlichen Auftritten von Politikern - bei denen das Fernsehen und der Rundfunk und viele Menschen dabei sind - dazu gehört. Übergriffe müssen immer mit einkalkuliert werden. Die Polizei und wir werden in Zukunft entsprechend reagieren. Den absoluten Schutz kann aber keiner garantieren, denn wir haben es mit hochintelligenten kriminellen Tätern zu tun. Da wir gerade bei Gewalt sind, glücklicherweise ist beim Holstenbummel auch dieses Jahr nichts Ernsthaftes passiert. Wer aber sieht, wie die Menschenmassen sich dichtgedrängt durch die Holstenstraße schieben, und wer die vielen - auch jugendlichen Betrunkenen sieht - kann Angst bekommen. Der Holstenbummel ist ein Phänomen. Ich glaube, auch wenn wir keine Aktivitäten veranstalten würden, die Massen wären trotzdem da und würden das nicht einmal merken. Er schafft ein negatives Bild - vor allem in den Medien - von unserer Kieler Woche. Wir müssen uns für diese Veranstaltung, die wir sicher nicht abschaffen können, etwas Neues einfallen lassen.

Das neue Konzept eines Mitmachangebotes ist angenommen worden. Die Einbindung der Verbände - auch mit dem Verkauf der Getränke - hat sich bewährt.

Große Namen sind nicht erforderlich. Die Mischung aus Musik und Kabarett war richtig. Vielleicht sind zwei Moderatoren besser.

Positiv hat sich ausgewirkt, daß Standorte gewechselt wurden, so z. B. in Friedrichsort und Dietrichsdorf, wirkte belebend auf die Veranstaltungen. Vielleicht greifen andere Veranstaltungen diese Erfahrungen auf. Große Sorge bereitet uns die Frage, wie die Stadt Kiel die Segler aus aller Welt würdig und angemessen begrüßt und ihnen in Schilksee einen Platz schafft, an dem sie sich nach den Wettkämpfen zurückziehen können, und wo sie unter sich sind. Die auf völlig privater Initiative eingerichtete Bootshalle Nord war sicher nicht der richtige Rahmen. Der Willkommensgruß mit Gutscheinen für Bier und Wurst war auch nicht richtig. Ich meine, KYC und wir müssen intensiv nach einer neuen Form suchen. Eine erfreuliche Bilanz ist aus dem Bereich der Marine zu melden:

430 ausländische Matrosen wurden durch die Aktion "Gäste an unserem Tisch" in viele Kieler Familien eingeladen.

10.-12.000 Besucher haben die Gelegenheit wahrgenommen, die Schiffseinheiten zu besichtigen. Ich meine, diese beiden Zahlen sprechen deutlich aus, daß die Besuche von Flotteneinheiten befreundeter Nationen einen Beitrag zur Verständigung der Völker leisten.

Herzlichen Dank für die Mitarbeit und Hilfe an: die Damen und Herren der Ratsversammlung, die vielen Organisationen und Institutionen, die Sportvereine, die vielen Bürger, die ehrenamtlich und mit viel Engagement die Festwoche mitgestalten, die Mitarbeiter im Rathaus und diesmal ganz besonders an die Polizei, die es eigentlich nie jemand recht machen kann, die aber unbeirrt ihren Dienst versieht und ohne deren Hilfe wir die Kieler Woche nicht durchführen könnten.

Zur Perspektive merkt er an, daß man die Vergangenheit Revue passieren lassen sollte. Man könne jedoch sagen, daß die Kieler Woche auf einem hohen Qualitätsniveau stehe, dieses sei auch insbesondere ein Verdienst des früheren Oberbürgermeisters Bantzer, so etwas verpflichte. Auch neue Ideen seien erwünscht, sie sollten aber nicht zu kostspielig sein. Als Motto für künftige Kieler Woche gelte, Qualität gehe vor Quantität.

Ratsherr Dr. H e r m a n n (CDU) schließt sich namens der CDU-Fraktion dem Bericht weitgehend an, möchte aber 3 Punkte besonders hervorheben:

1. Er möchte sich auch dem Dank anschließen und diesen noch ausweiten auf die Medien, hier insbesondere die Presse, die entscheidend dafür gesorgt hat, daß die Bevölkerung mit reger Beteiligung Anteil an der Kieler Woche nahm,
2. unterstreicht er, daß er zum Vorfall bei der Eröffnung der Kieler Woche nichts hinzuzufügen habe, was die Beurteilung und die daraus zu folgernden Konsequenzen angehe. Er möchte noch einen politischen Gedanken hinzufügen, nämlich der, der diese Farbbeutel geworfen hat, und dessen Freunde, wissen nicht, was sie getan haben, denn sie haben den Präsidenten des Bundestages, den obersten Repräsentanten der Bundesrepublik Deutschland, der stellvertretend für alle Bürger diese Eröffnung vornimmt, getroffen,
3. möchte er eine Wertung zum Kieler-Woche-Kongreß abgeben. Seine Fraktion denke anders über diesen Kongreß. Sie hatte die Hoffnung, daß man dabei etwas lernen könnte und von dem Nachbarn profitieren könnte. Nach seiner Meinung hat der Oberbürgermeister es sich zu leicht gemacht, zu sagen, daß man Konflikte schwer vermeiden könnte, und daß nach Auffassung des Oberbürgermeisters auch die Grenze des Zumutbaren nicht überschritten wurde. Er ist aber der Auffassung, daß ein großer Teil der Bevölkerung anders über diesen Kongreß denke. Herr Frister habe die Gelegenheit wahrgenommen, gesellschaftliche und parteipolitische Themen vorzubringen. Der maßgebliche Träger dieses Kongresses hat nicht den Stil dieser Kieler Woche erkannt. Dieser Kongreß sollte nicht zur Angriffslust oder zum Klassenkampf führen. Falls Herr Frister den gewünschten Stil kannte, so hat er das Gastrecht der Stadt mißachtet. Seiner Auffassung nach hat das Klima der Kieler Woche durch den Kongreß gelitten. Er spricht die Warnung aus, bei der Auswahl weiterer Kieler Woche-Themen an diesen Vorfall zu denken, und verweist in diesem Zusammenhang auf die Entwicklung der olympischen Spiele. Durch den andauernden politischen Streit geraten die Olympischen Spiele ins Wanken, man solle doch der Kieler Woche dieses Schicksal ersparen. Die Kieler Woche soll bleiben was sie ist, ein Fest der Sportler und der Bürger, getragen von einem harmonischen Geist.

Ratsherrin R e y e r (SPD) meint, daß es ganz einfach wäre, nur den Bericht des Oberbürgermeisters zu unterstützen. Zum Kongreß habe man Anmerkungen der CDU erwartet, man sollte sich jedoch über den Kongreß an sich einig sein, denn selten fand ein konfliktfreier Kieler Woche-Kongreß statt. Nach ihrer Auffassung war der Kongreß so richtig, wie er gelaufen ist. Von der CDU-Fraktion fordert sie etwas mehr Gleichmut. Zur Person von Herrn Frister meint sie, daß dieser über eine bildreiche Sprache verfüge. Man sollte dem Kongreß mehr Anerkennung von Seiten der CDU zollen und ihn akzeptieren.

Stadtrat S a u e r b a u m (CDU) bemerkt in einer Zwischenfrage, ob man zuerst beleidigen müsse, damit man danach nachdenken könne.

Ratsherrin R e y e r (SPD) meint, daß man zu den Problemen Stellung nehmen muß. Sie kenne auch andere Bürger, die Gefallen an dem Kongreß gefunden hätten. Nach Ihrer Auffassung steht die Bildung nicht im luftleeren Raum. Das Werfen von Farbbeuteln bezeichnet sie als ungehörig, dieses ist nicht die richtige und angemessene Art der Diskussion. Die Verwaltung müßte für das nächste Jahr Überlegungen anstellen, inwieweit die Polizei solche Vorfälle in den Griff kriegen kann.

Die neue Konzeption der Spiellinie wurde nach ihrer Meinung angenommen, sie bittet, so weiterzumachen. Dieses gilt auch für die Krusekoppel mit ihrem Mit-mach-Angebot. Dadurch, daß es kein Open-Air-Festival gab, wurde sehr viel Kritik von den jungen Leuten laut. Nach ihrer Auffassung scheint dieses Open-Air-Festival sehr begehrt zu sein. Sie will dafür sorgen, daß dieses Open-Air-Festival nächstes Jahr wieder im Programm aufgenommen wird.

Anschließend gilt ihr herzlicher Dank auch der Verwaltung, die, auch wenn diese Kieler Woche sparsam war, gute Leistungen erbracht habe.

Ratsherr K ü s t e r (CDU) meint, daß man sehr viel über den Kongreß gesprochen habe. Diese Problematik hätte man im nächsten Jahr nicht, da kein Kongreß stattfinden würde. Der Oberbürgermeister ist aufgefordert worden, die Idee der Kongresse zu überprüfen. Nach seiner Auffassung habe man viel attraktivere Kongresse bis jetzt gehabt. Er räumt aber ein, daß nicht jeder Kongreß so viel Öffnung bringt, wie die Bürger es sich wünschen. Der Kieler Woche-Ausschuß ist aufgefordert, einen Weg zu suchen, um die Bürger mehr einzubeziehen. Danach spricht er das Problem Holstenbummel an. Nach seiner Auffassung lebt der Holstenbummel von sich. Auch wenn kein Angebot seitens der Stadt gemacht werden würde, würde er da sein. Nach seiner Meinung sollte man bei dieser Veranstaltung den Kleinen Kiel bis hin zur Kiellinie voll einbinden, damit das Gedränge in der Holstenstraße entzerrt würde und es zu keinen schwerwiegenden Zwischenfällen kommt. Die Kieler Woche sei eine Imagewerbung für die Stadt. Das jetzige Image sei aber nicht mehr so gut. Danach geht Sprecher auf die Stadtteilveranstaltungen ein, die mit 30.000,-- DM im Haushalt veranschlagt worden sind. Nach seiner Ansicht wird aus diesem Geld viel gemacht, da die Bürgerbeteiligung hier am größten ist. Diese Stadtteilveranstaltungen leben vom ehrenamtlichen Element, dem gebührt Dank. Nach seiner Auffassung ist der Meinungs austausch hier am größten. Diese Stadtteilveranstaltungen sollten gefördert werden, nicht nur in finanzieller Hinsicht. Er bittet den Ober-

bürgermeister, einmal ein Wort im Magistrat einzulegen und alle Ämter aufzurufen, mitzumachen. Zur Krusekoppel meinte er, daß dieses neue Konzept auch seine Anerkennung finde, und man den Weg weiter gehen sollte. Herr Frister habe sich in einer Art und Weise verabschiedet, wie er es nicht gutheiße. Als jetziger Arbeitsdirektor bei der Neuen Heimat werde er sicher weicher gebettet sein und sich nicht mehr in dem Maße äußern. Daß der Sport in der Rede des Oberbürgermeisters so herausgestrichen wurde, finde er erfreulich, denn Segeln und der Sport sind eine der drei Säulen der Kieler Woche, dieses müßte klar gesagt werden. Das Segeln als Hauptpfeiler der Kieler Woche stand auch diesmal in der Berichterstattung im Vordergrund, schließlich wird das Image der Kieler Woche vom Sport mitgetragen.

- Kenntnis genommen -

9) Einbindung des Taxiverkehrs in den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) - Drs. 332 -

Hierzu liegt folgender Antrag der F.D.P.-Fraktion vor:

Der Magistrat wird gebeten, einen Bericht über die Einbindung des Taxiverkehrs in den ÖPNV zu geben. Dabei sollte u. a. auf folgende Punkte eingegangen werden:

1. Überblick über die Situation (Anzahl der Taxen, Zahl der Beschäftigten, wirtschaftliche Lage der Unternehmen).
2. Angaben über Konzessionsbedarf und Vergabepraxis.
3. Angaben über Tarifgestaltung- und Genehmigung.
4. Lage und Ausnutzung der Taxenstandorte.
5. Aussage über Benutzung der Busspuren und Busschleusen durch Taxen; Stellung zum ÖPNV.
6. Erfahrungen mit Taxen im Linienverkehr.
7. Einrichtung von Sammel- und Großtaxen.
8. Einsatz elektronischer Steuerungen bei der Betriebs- und Bedarfsabwicklung.

Nachdem Ratsherr P e t e r s e n (F.D.P.) den Antrag seiner Fraktion verlesen und begründet hat, bittet er die Ratsversammlung, diesem Antrag zuzustimmen.

Stadtrat D i e k e l m a n n (CDU) ist in der Tendenz auch der Meinung der F.D.P., denn auch er sieht Schwierigkeiten, den ÖPNV attraktiver zu machen. Zu Punkt 6) des Antrages der F.D.P.-Fraktion "Erfahrungen mit Taxis im Linienverkehr" meint er, daß Erfahrungen bereits vorliegen, es jedoch Grenzen in der Gesetzgebung gebe. Der Hauptansprechpartner für diesen Antrag sei für ihn die KVAG. Er beantragt daher Verweisung an den Ordnungsausschuß. Dieser sollte dann prüfen, inwieweit der Antrag realisierbar ist.

Ratsherr P e t e r s (SPD) stimmt der Verweisung in den Ordnungsausschuß nicht zu. Seine Fraktion werde dem Antrag der F.D.P. zustimmen. Er begrüßt alle Initiativen, die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs zu erhöhen. Vor Jahren habe die KVAG einmal den Versuch mit Linientaxis unternommen. Dieser sei bei der damaligen Lage aber nicht günstig ausgegangen. Wenn die Lage sich jetzt aber anders darstelle, dann ist es sinnvoll, eine neue Untersuchung vorzubereiten. Er bittet auch, an die Integration des Taxi- und Mietwagengewerbes zu denken. Er bittet zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes und den Möglichkeiten, zu deren Stärkung Stellung zu nehmen.

Stadtpräsident J o h a n n i n g läßt über die beiden Anträge abstimmen.

Antrag der CDU-Fraktion Verweisung an den Ordnungsausschuß.

Beschluß: Mit Mehrheit a b g e l e h n t

Beschluß über die Drucksache 332:

Nach Antrag
- Mit Mehrheit beschlossen -

10a) Rechts- und Verfassungsausschuß im Deutschen Städtetag - Drs. 333 -

Hierzu liegt folgender Antrag der SPD-Fraktion vor:

Als Nachfolger für das verstorbene Mitglied Gerhard Hirte benennt die SPD-Ratsherrenfraktion

Ratsherrn Timm P e t e r s

zur Wahl als Mitglied des Rechts- und Verfassungsausschusses im Deutschen Städtetag - Landesverband Schleswig-Holstein.

Beschluß: Nach Antrag
- einstimmig -

10b) Umbesetzung im Jugendwohlfahrtsausschuß - Drs. 358 -

Hierzu liegt folgender Antrag der CDU-Fraktion vor:

Für das bisherige bgl. Mitglied Thomas Wunder wird als neues bgl. Mitglied Arno W i t t , Elisabethstr. 29, Kiel 14, gewählt.

Dieser Dringlichkeitsantrag wurde mit einer Zusammenstellung auf den Tisch gelegt, die Dringlichkeit bei der Beratung der Tagesordnung anerkannt.

Beschluß: Nach Antrag
- einstimmig -

- 11) Richtlinien über die Pflege der Ehrengräber und Ehrung der in Kiel beigesetzten Ehrenbürger der Landeshauptstadt Kiel - Drs. 334 -

Hierzu liegt folgender Antrag der SPD-Fraktion vor:

Die Ratsversammlung möge die beigefügten Richtlinien über die Pflege der Ehrengräber und Ehrung der in Kiel beigesetzten Ehrenbürger der Landeshauptstadt Kiel beschließen.

Ratsherr R a p s c h (SPD) verliest und begründet den Antrag der SPD-Fraktion über den Erlaß der Richtlinien über die Pflege der Ehrengräber und Ehrung der in Kiel beigesetzten Ehrenbürger der Landeshauptstadt Kiel.

Beschluß: Nach Antrag
- einstimmig -

- 12) Kommunikationszentrum HansasträÙe 48 - Drs. 335 -

Hierzu liegt folgender Antrag der SPD-Fraktion vor:

1. Der Magistrat wird beauftragt, Verhandlungen mit dem Eigentümer des Grundstückes HansasträÙe 48, der Wankendorfer Siedlungs- und Baugenossenschaft e. G., mit dem Ziel aufzunehmen, dem Verein "HansasträÙe 48 e. V." den Kauf des bebauten Grundstückes zu ermöglichen.
2. Der Magistrat wird weiter beauftragt, mit dem Verein "HansasträÙe 48 e. V." Verhandlungen zu führen, die von dem Verein eingeleiteten Bemühungen um den Aufbau eines Kommunikationszentrums auf dem Grundstück HansasträÙe 48 vertraglich zu fördern und zu sichern. Dabei ist die finanzielle Beteiligung der Landeshauptstadt Kiel in angemessenem Rahmen zu halten. Für einen Zeitraum von zunächst 5 Jahren ist dem Verein für die Führung des Kommunikationszentrums ein jährlicher Betriebskostenzuschuß von 100.000,-- DM zu gewähren. Der Verein "HansasträÙe 48 e. V." legt dem Kulturausschuß und dem Jugendwohlfahrtsausschuß jährlich einen Tätigkeitsbericht vor.
3. Um die vorgesehene Nutzung des Grundstückes als Kommunikationszentrum auf Dauer zu sichern, ist zugunsten der Stadt eine Auflassungsvormerkung in das Grundbuch einzutragen. Wird das Grundstück in Wahrnehmung des durch die Vormerkung gesicherten Anspruches auf die Stadt übertragen, ist der von dem Verein "HansasträÙe 48 e. V." aufgewendete Grundstückskaufpreis, gemindert um 12.000,-- DM für jedes Jahr der Nutzung zu erstatten.

Der Antrag der SPD-Fraktion wurde auf den Tisch gelegt, die Dringlichkeit bei der Beratung der Tagesordnung anerkannt.

Stadtrat I p s e n (SPD) begründet den Antrag ausführlich und weist nochmals ausdrücklich auf den Mangel an preiswertem Wohnraum hin. Er verweist darauf, daß hier ein Kommunikationszentrum entsteht, durch die Selbsthilfe der Mitglieder. Hier werden keine hauptamtlichen Mitarbeiter beschäftigt. Nach seiner Auffassung ist ein weiteres Kommunikationszentrum notwendig, aber eine maßgebliche städtische Beteiligung für ein Kommunikationszentrum nicht möglich. Hier könne auch dem Bedarf der heimatlosen Musikgruppen abgeholfen werden. Zur rechtlichen Seite merkt er an, daß hier eine Mischlage bestehe, da sich nicht nur Hausbesetzer, sondern auch reguläre Mieter in dem Haus befinden. Seiner Auffassung nach sollte man die rechtliche Seite aber nicht überbewerten, er meint, daß wir gut daran täten, wenn wir dies nicht tun würden. Der Kaufpreis des Grundstücks beträgt 900.000,-- DM, wovon der Verein aus Eigenmitteln 150.000,-- DM aufbringt. Die Finanzierung des Restbetrages wird grundsätzlich für möglich gehalten. Diese Aufbringung des Kapitals durch die Mieter selber unterscheidet sie von anderen Kommunikationszentren, dort standen früher nur gute Ideen aber kein Geld zur Verfügung.

Ratsherrin W i t t (CDU) fragt sich, ob hier der Arbeiterwohlfahrt ein Vorwurf gemacht werden solle.

Stadtrat I p s e n (SPD) verneint dieses und bestätigt ihr, daß das für die Arbeiterwohlfahrt gerade nicht gelte.

Stadtrat I p s e n (SPD) fährt fort und verweist noch einmal auf das nicht unerhebliche Eigenkapital der Vereinsmitglieder bei diesem Projekt. Er ist davon überzeugt, daß es sich hierbei auch um keine Eintagsfliege handele, da die Mittel von keinen wohlhabenden Leuten aufgebracht werden. Dennoch würde eine Auflassungsvormerkung zugunsten der Stadt eingetragen werden. Die Stadt werde einen Betrag für jedes Jahr einbehalten, so trage jedes Vereinsmitglied das finanzielle Risiko mit. Zusammengefaßt möchte er sagen, daß ein Bedarf an preiswertem Wohnraum und Kommunikationszentren in Kiel bestehe. Hier solle ungeachtet der Geldknappheit des Haushalts 1982 in dieser Situation gehandelt werden, zumal auch der Eigentümer "mitspielt", weil er ein städtisches Interesse an der Sache sieht.

Stadtrat S a u e r b a u m (CDU) hat die Auffassung der CDU-Fraktion in sachlicher Begründung schon der Presse mitgeteilt. Diese möchte er nun vor der Ratsversammlung ergänzen und vertiefen. Nach seiner Auffassung geht es Stadtrat Ipsen wohl darum, alternative Lebensformen zu unterstützen und zu fördern. Er habe überhaupt nichts gegen solche Lebensformen, solange sie sich im Rahmen der Gesetze bewegen. Was "alternativ" heißt, fragt er, dieses heißt doch individuell leben, und dies gilt wohl für uns alle. Diese Lebensformen müssen aber im Rahmen der Gesetze sein, und dieses ist für ihn der entscheidende Punkt, denn auch dieses Grundstück wurde wie das Grundstück im Sophienblatt besetzt. Das Haus wurde trotz Aufforderung nicht geräumt. Seiner Ansicht nach versucht die SPD, eine andere Situation darzustellen. Nach Ankauf des Grundstückes sollen die Besetzer darin legal wohnen können. Aber im Sophienblatt handelt es sich seiner Ansicht nach auch um eine Mischlage. Den Hinweis von Stadtrat Ipsen zur Mischlage betrachte er als Vernebelung einer rechtlich klaren Ausgangsposition. Wenn dieser unrechtmäßige Dauerzustand anhält und die Stadt Kiel als Makler auftritt, um den Ankauf zu ermöglichen, so macht sie aus Unrecht Recht. Dies will seine Fraktion

nicht mitmachen. In Berlin gebe es keine Nutzungsverträge, sondern nur vorübergehende Duldung. Die rechtswidrige Position hindert seine Fraktion daran, diesem Vorhaben zuzustimmen. Er betont nochmals, daß die SPD die Folgen nicht überdacht hätte. Für ihn sei dies eine Aufforderung an andere Hausbesetzer "Bitte stellt uns die Räume zur Verfügung und gebt uns Zuschüsse". Auch wenn das nicht die politische Absicht der SPD sein mag, so ist es doch das Ergebnis dessen, was sie beschließen wollen. Die Kernzellen der Demokratie sind die Vereine in vielfältiger Form und hiervon sind Sportvereine die größte positive Bewegung dieser Gesellschaft. Was sollen denn deren ehrenamtlichen Mitarbeiter dazu sagen, wenn hier 500.000,-- DM zur Verfügung gestellt werden, die Vereinsvorsitzenden werden sich doch an den Kopf fassen. Er verweist in diesem Zusammenhang auf die Räumerei und die Abwerbung von Vereinsmitgliedern durch sie mit dem Hinweis, wir haben Sozialarbeiter hier, hier kostet es kein Mitgliedsbeitrag. Nach seiner Ansicht könne man alles auf den Staat verlagern, aber dann würde der gesunde Geist des Vereinslebens untergraben, und wenn dieses Schule machen würde, würde man bald die Quittung hierfür erhalten. Wer kann es Vereinen denn verdenken, wenn sie mehr fordern als bisher. In der gegenwärtigen Phase sei man aber außerstande, der Bindung von einer halben Million DM für 1982 zuzustimmen. Außerdem, wenn heute 500.000,-- DM genannt werden, so könne er Brief und Siegel darauf geben, daß in ein bis zwei Monaten oder ein bis zwei Jahren ganz andere Summen herauskommen werden. Und wenn die Summen fehlen, sei man im Zugzwang, um keine "Ruinen" stehen zu lassen, man sehe dies doch am Beispiel Eggerscher Hof. Hier wurden im Nachtrag auch 60.000,-- DM zusätzlich für die Entwässerung angefordert. Auch bei vielen "Spielplatzinitiativen" wollten Eltern ehrenamtlich etwas machen, entweder sind diese Initiativen inzwischen zusammengebrochen oder aber, ehrenamtlich geht es nicht mehr weiter und dann kommt die Forderung dieser Initiativen, nach Personal. Dies befürchtet die CDU auch in diesem Fall, denn die Vergangenheit hat sie nach Ansicht des Sprechers klüger gemacht. Die Stadt Kiel habe das Geld nicht zusätzlich für das Projekt HansasträÙe. Man wolle die vorhandenen Gelder konzentriert anlegen, z. B. der Pumpe den geforderten Zuschuß von 120.000,-- DM geben. Dies soll nicht geschehen, weil man gegen alternative Lebensformen sei, sondern man sollte die Vergabe von Mitteln konzentrierter machen und dem Kommunikationszentrum Pumpe auch eine Chance geben. Die CDU-Fraktion würde es gerne sehen, wenn aus der HansasträÙe Studentenwohnungen gemacht werden, da diese sich ganz in der Uni-Nähe befänden. Es muß nicht in Form eines Heimes sein. Man sei auch Wohngemeinschaften gegenüber aufgeschlossen, denn bei großen Wohnungen sind auch Preise von 800 - 1.000,-- DM erschwinglich, da sich mehrere zusammen tun können und der Betrag für den einzelnen danach nicht mehr so hoch ausfallen wird. Nach seiner Ansicht ist das die einzige Alternative. Er teilt mit, daß man zwischenzeitlich vorsichtig schon mit dem Land gesprochen habe. Er stellt die Frage, ob die Verfechter alternativen Lebensformen verlangen können, daß die Anderen diese Formen finanzieren und der kleine Mann das Wagnis eingehen muß, dieses Objekt zu finanzieren.

Ratsherr R ü d e l (SPD) möchte in einer Zwischenfrage wissen, wie hoch die Subvention an die alternative Szene seien, im Gegensatz zu den Subventionen des Theaters.

Stadtrat **Sauerbaum** (CDU) sagt, daß er die Summen kenne. Man werde auch weiterhin Geld an die Pumpe zahlen und das Defizit dieses Jahres übernehmen, damit sie für das Jahr 1982 einen guten Start habe.

Stadtrat **Hagelstein** (F.D.P.) merkt an, daß es in der Tradition der F.D.P. liege, daß erhaltenswerte Bausubstanz auch erhalten bleibt. Die F.D.P. hätte sich auch damals für die Milchküche eingesetzt und auch die Große Anfrage betreffend der Wohnraumsituation in Kiel gestellt. Er sieht aber die Problematik, alternative Wohnformen zu fördern. Nach seiner Ansicht gebe es hier einiges, was dagegen sprechen könnte. Hier würde zusätzlich ein Angebot gemacht, man müsse sehen, ob dieses Angebot auch vom Verein erfüllt werden könnte. Hier handele es sich zunächst um eine illegale Inbesitznahme des Gebäudes, und jetzt darum für die Stadt ein Kommunikationszentrum zu schaffen; dies sei auch der Unterschied zum Sophienblatt. Man hätte den Eigentümern von Wohnraum deutlicher machen müssen, daß es eine Sozialbindung des Wohnraumes, die im Grundgesetz verankert ist, gebe. Er sehe aber auch hier die Legalisierung von Unrecht und eine Aufforderung an Folgetäter. Ein Blick in die Geschichte gebe hierfür Beispiele. Wenn der Eigentümer aber bereit ist, die Konsequenzen aus der Situation zu ziehen, so wollen wir auch keine Prinzipienpolitik treiben, denn dann käme es zur Verhärtung der Fronten, dieses wolle man aber nicht. Zur Überlebenschance des Vereins und zur Finanzierung sehe er eine Herausforderung an die Stadt, denn dieses Geld sei eigentlich nicht vorhanden. Deshalb sollte die Finanzierung kostenneutral sein, und den Gesamttopf für die Kommunikationszentren dadurch nicht ausweiten. Zur CDU-Fraktion gewandt meint er, daß deren Begeisterung für die Pumpe nicht allzu alt sei, da die Situation früher anders ausgesehen hätte. Jetzt hätte die Pumpe für die CDU-Fraktion eine Alibi-Funktion. Er gesteht ein, daß er die Überlebenschance des Vereins nicht so positiv wie andere Mitglieder der Ratsversammlung beurteilt, er würde sich aber gern angenehm überraschen lassen. Diese 500.000,-- DM sollen verteilt auf 5 Jahre gezahlt werden, wenn dies nicht geschehe, so hätte man immer noch die Auflassungsvormerkung als Sicherheit und sollte sich dann darum bemühen, aus der HansasträÙe 48 Studentenwohnungen zu machen. Denn dann wären die Kontakte zum Land auch noch da. Seine Fraktion will dem Antrag der SPD zustimmen.

Ratsherr **Heß** (SPD) meint, es gehe hier um kollektive Lebensformen, deren Grenzen und Sanktionierungen. Er warne vor einem Streit um Legalität und Normen.

In einer Zwischenfrage möchte Stadtrat **Diekmann** (CDU) wissen, wie hoch bei einer Kaufpreissumme von 750.000,-- DM der Kapitaldienst sei. Für ihn stellt sich die Frage, was im Endeffekt für die Unterhaltung übrig bleibt.

Ratsherr **Heß** (SPD) gibt zu, daß er zunächst auch Bedenken bei der Finanzierung gehabt habe. Es sei jedoch nicht legal, die Förderung von anderen Vereinen herunter zu spielen. Man sollte sich hier jedoch nicht die Chance nehmen lassen, ein Kommunikationszentrum zu unterstützen, zumal auch der Eigentümer einverstanden ist. Wir sollten es ernst nehmen, wenn Jugendliche nach anderen Lebensformen streben. Wenn eine Chance besteht, diese Jugendlichen auf dem Weg der Legalität zurückzuholen, so sollte man diese ergreifen. Er glaube nicht an ein Scheitern dieses Experiments. Es sind dort rd. 30 Leute untergebracht, und es finden dort Veranstaltungen wie Klönabende, Musik, Film etc. statt. Hervorzuheben seien die dort tätigen Werk-

stätten, die Hilfe für den Alltag der jungen Leute anbieten. Er spricht die Bitte aus, daß man nicht allein wegen der Illegalität das Projekt blockieren sollte.

Stadtrat I p s e n (SPD) spricht die Äußerungen von Stadtrat Sauerbaum betreffend der Sportangebote der Räumerei an. Er teilt mit, daß kürzlich ein Gespräch mit Gaardener Sportlern stattgefunden hat. In diesem Gespräch wurden die Bedenken zerstreut, daß die Räumerei Mitglieder aus Gaardener Vereinen abwerben könnte. Viel kritischer steht man hingegen dem Sportangebot der Volkshochschule gegenüber.

Zum Eggerschen Hof meint er, daß nicht immer neue Zahlen genannt werden. Diese 60.000,-- DM seien nur erforderlich, weil sich ein Privateigentümer auf Kosten des Staates der Sozialbindung des Eigentums verschließt.

Zum Projekt HansasträÙe 48 meint er, daß beim Projekt der Wankendorfer Baugesellschaft 38 Einheiten geplant werden. Für ihn gehe es aber um preiswerten Wohnraum, die CDU tue aber so, als wenn andere Vereine dadurch geprellt werden. Hier gehe es nicht um Vereine, sondern um ein neues Kommunikationszentrum. Die 100.000,-- DM als Zuschuß sind als Zuschuß für Dienstleistungen veranschlagt. Wer in den Werkstätten tätig sein möchte, muß einen Kostenbeitrag zahlen. Zur rechtlichen Situation möchte er bemerken, daß das Recht aus einem dauernden Wandel unterworfen ist. Er zitiert danach aus einer Ausgabe der kommunalpolitischen Blätter vom 5. Juni 1981, danach habe dieses Blatt ermittelt, daß 15 % der Jugendlichen im Alter von 16 - 25 Jahren bereit sind, Gewalt anzuwenden. Die schweigende Mehrheit stehe weiter indifferent und ablehnend der heutigen Gesellschaftsform gegenüber. Hierzu könnte man auch harmlose Hausbesetzungen zählen. Man sollte versuchen, die Sprachlosigkeit zwischen den Generationen zu überwinden, um dadurch eine Konfrontation, die unvermeidbar wäre, abzuwehren. Man sollte einen Dialog mit der Jugend führen, statt eines Monologs.

Ratsherr R a u p a c h (SPD) meint zu Stadtrat Sauerbaum gewandt, daß er wohl nichts gegen die Arbeiterwohlfahrt habe, wohl aber gegen Zahlungen an die Arbeiterwohlfahrt. Nach seiner Ansicht ist Besetzung statt Abriß besser. In diesem Fall hat die Besetzung der Erhaltung von Wohnraum gedient. Er gesteht ein, daß die Besetzung nicht eine Eigentumsform ist und merkt an, daß man auch versucht habe, dieses Vorhaben in einen konkreten Gang zu bringen. Wer sich zur alternativen Form bekennt, muß es hinnehmen, daß das Theater mit 20 Mio. DM bezuschußt werde. Diese alternativen Lebensformen brauchen aber auch Geld. Er meint zur CDU gewandt, daß diese wohl Schwierigkeiten haben werden, das abzulehnen, da dadurch billiger Wohnraum erhalten wird. Hier wäre doch das, was die CDU fordere, Privatinitiative statt staatlicher Unterstützung, das ehrenamtliche Engagement ist wieder da. Und es entstehen auch keine ausufernden Kosten und auch keine Risiken für die öffentliche Hand, sondern das Risiko liegt bei den Mitgliedern des Vereins. Er gesteht ein, daß auch ein gewisses Risiko übrig bleibt, da Experimente auch scheitern könnten. Dieses inhaltliche Risiko möchte er jedoch gerne mittragen, denn er ist begeistert von dem spontanen kulturellen Angebot.

Stadtrat S c h ö n i n g (CDU) hat den Eindruck, daß versucht wird, das Problem zu vernebeln. Er spricht aus seiner Funktion als z. Z. amtierender Kulturdezernent. Dem Ansatz von dieser Initiative ist durchaus Rechnung zu tragen. Man sollte das Objekt aber differenzierter betrachten. Er stimme

einer Verrechnung mit der Pumpe zugunsten der HansasträÙe nicht zu. Wenn er sich andere Bereiche ansehe, mit welcher Sorgfalt und wieviel Vorbereitungen darangegangen wird z. B. bei anderen Kulturzentren, und mit welcher Oberflächlichkeit hierfür 5 Jahre eine halbe Million DM bereitgestellt werden. Diese Maßstäbe hätten vor 3 Jahren bei der Pumpe angelegt werden sollen. Hier werden 100.000,-- DM von vornherein nur für die Unterhaltung (Bewirtschaftung) gezahlt. Er hat Zweifel, ob diese Mittel zur Bewirtschaftung dienen. Denn hier wird gesagt, daß man alternativ wohnen will. Es wundert ihn, daß auch Motorradwerkstätten neuerdings unter Kultur fallen. Er meint, daß leere und nette Ideen dahinterstecken und wenn Geld da wäre, hätte er auch Verständnis dafür. Man kann den Antrag aber nur so verstehen, daß dies ein Freifahrtschein für einen größeren Kreis potenter Hausbesetzer wäre. Aus kulturpolitischer Sicht steht seiner Ansicht nach nicht mehr dahinter, als nette Ideen und daß sie Geld brauchen. Wenn er hingegen andere Bereiche sehe, so verstehe er diese Großzügigkeit nicht. Wenn diese 500.000,-- DM in den Haushalt kommen, so muß in anderen Bereichen gespart werden, als kulturpolitischer Sicht in ist das Ganze für ihn nicht ausgegoren genug, er wird sich gegen Kürzungen zu Lasten anderer Kulturzentren wehren.

Stadtrat I p s e n (SPD) fragt Stadtrat Schöning, ob er im Rahmen seiner Aufgaben als amtierender Kulturdezernent die Gelegenheit wahrgenommen hat, sich das Projekt anzusehen und sich zu informieren. Zweitens weist er ihn darauf hin, daß er gegen Pflichten verstoßen würde, wenn er sich dem Verhandlungsauftrag verschließen würde, wenn er mit Mehrheit beschlossen würde.

Stadtrat S c h ö n i n g (CDU) erklärt, daß solche Befürchtungen gegenstandslos seien. Im Antrage stände im übrigen Magistrat drin, das muß nicht der "Kulturdezernent" sein. Er fragt sich aber, wo man sich über die Sache hätte informieren können, wenn die Angelegenheit erst heute auf den Tisch gelegt wurde. Er findet dieses Verhalten bezeichnend für die SPD.

Ratsherr Prof. S p i c k h o f f (CDU) ist der Auffassung, daß die spritzige Diskussion der Sache nicht gerecht wird. Ein Antrag in solch einer Höhe bedeutet für ihn, was die Verantwortlichkeit angeht, eine frivole Leichtfertigkeit im Umgang mit öffentlichen Geldern. Er merkt an, daß er selbst Mitglied in einer Abenteuerspielplatzinitiative war, und der Bereich für ihn dadurch nicht neu sei. Alle diese Vorstellungen, die hier verwirklicht werden sollen, habe er als Idee dort auch vorgefunden, aber weder dort noch anderswo ist es gelungen, sie zu verwirklichen. Nach Ansicht der SPD findet die neue alternative Kultur, die nirgendwo gelungen ist, in der HansasträÙe statt. In dem bestehenden Kommunikationszentrum findet diese Art von Kultur schon lange statt. Seiner Auffassung nach unterliegt die SPD ständig der Versuchung, progressiver zu sein, ohne Altes zu konsolidieren. Wir wissen von der Pumpe, daß dann, wenn das Defizit nicht jetzt im Nachtragshaushalt abgedeckt wird, wir dann, wenn der Betrag nicht abgebaut werden kann, im nächsten Jahr die gleiche Diskussion führen müssen, weil der Betrag gleich bleibt. Dieses wird rein rechnerisch nicht laufen, jetzt wird ein neues Projekt angefangen, das nicht wäÙbar ist und diese Gelder müssen in anderen Bereichen abgezogen werden, die durch diese Defizite gefährdet wurden. Zu Stadtrat Hagelstein gewandt merkt er an, daß sich Stadtrat Schöning und Ratsherr Heilig oft in der Pumpe befinden und auch andere Politiker, die nicht für die Pumpe 480.000,-- DM geben wollten.

Die F.D.P. habe aber immer die Rolle des Taubstummen gespielt und habe schließlich auch auf den Kulturausschuß verzichtet. Er hätte ihn aber auch gern einmal in der Pumpe gesehen. Der Vorbehalt der CDU hätte sich früher nicht gegen die Institution, sondern war gegen eine bestimmte Person gerichtet.

Stadtrat Sauerbaum (CDU) meint, daß seine Kollegen schon das gesagt haben, was er sagen wollte. Als politisches Resümee zieht er, daß sich das heutige Verhalten der SPD dem Verhalten in der letzten Ratsversammlung angepaßt habe. Nach seiner Auffassung ist es legitim um Wählerstimmen zu kämpfen. Es ist aber tödlich durch ständiges Ja-sagen zu versuchen, es allen Recht zu machen, so könne es aus Versehen einmal sein, daß man gegen ehemalige eigene politische Entscheidungen stimme. Danach zeichnet er das Bild vom Karpfenzüchter, der die Karpfen in seinem Teich pflegt und hegt und selbst schlachten will, ein anderer ihm aber die Karpfen vorher rausholt.

Ratsherrin Zörrer-Goetzke (SPD) meint, daß ein Punkt noch nicht genügend zur Geltung gekommen wäre, und zwar, daß man nochmals feststellen muß, daß es viele junge Leute auf sich nehmen würden, Gesetze zu brechen; und wenn man die Möglichkeit habe, dieses Unrecht abzustellen, so hätte man auch keinen Grund, auf eine solche Möglichkeit zu verzichten. Das Experiment Hansasträße sei ihrer Auffassung nach nicht mit einem Vereinsleben vergleichbar. Ihrer Ansicht nach gehe es um die Individualität für junge Leute, denn nicht zu helfen in dieser Situation, würde zu noch schlimmeren Ausuferungen führen.

Danach läßt Stadtpräsident Johanning über die Drucksache 335 abstimmen.

Beschluß: Mit Mehrheit angenommen

Nach Punkt 12) fand eine Pause statt.

Nach Wiedereröffnung der Sitzung teilt Stadtpräsident Johanning mit, daß im Einvernehmen aller drei Fraktionen der Punkt 29) - Haushalt - vorgezogen und jetzt beraten wird.

Zur Erhaltung der Lesbarkeit des Protokolls wird er aber in der Reihenfolge der Tagesordnung protokolliert, also hiernach Punkt 13) und der Haushalt bei Punkt 29).

13) Betr.: Hauptsatzung

- a) Neufassung der Hauptsatzung - Drs. 336 -
- b) Antrag der SPD-Fraktion zu § 5 der Hauptsatzung - Drs. 337 -
- Ortsbeiräte -

Berichterstatter: Stadtrat Ipsen

- Antrag:
1. Das Schulamt erhält ab sofort die Bezeichnung "Amt für Schulwesen".
 2. Die Abteilung des Sozialamtes Fürsorgestelle für Kriegsoffer und Behinderte trägt ab sofort folgende Bezeichnung:
"Sozialamt - Abteilung Amt für Kriegsoffer und Behinderte - Fürsorgestelle für Kriegsoffer -"
 3. Die anliegende Neufassung der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Kiel wird beschlossen.

Diese Vorlage - Drucksache 336 - wurde mit weiterem Material mit Schreiben vom 14. September 1981 übersandt, die Dringlichkeit mit einfacher Mehrheit bei der Beratung der Tagesordnung anerkannt.

Stadtrat I p s e n (SPD) als Vorsitzender des Sonderausschusses zur Beratung und Änderung der Hauptsatzung, der Geschäftsordnung sowie der Zuständigkeitsordnung teilt mit, daß die Neufassung der Hauptsatzung notwendig geworden war, da mittlerweile 23 Nachträge zur Hauptsatzung vorgekommen wurden. Zu § 5 - Ortsbeiräte - bemerkt er, daß die SPD es für sinnvoll halte, ein flächendeckendes System zu schaffen, um die Bürger rechtzeitig zu informieren. Dieses Mittel sei auch geeignet, im Vorfeld manches zu regeln. Von den ursprünglich vorgesehenen 16 Ortsbeiräten sei man nach Anhörung der Orts- und Sanierungsbeiräte am 4. August 1981 dazu gekommen, sich für 18 Ortsbeiräte zu entscheiden. Mit der Regelung im Kieler Süden, so wie es die CDU vorsehe, sei man jedoch nicht einverstanden. Die SPD möchte nur zwei Ortsbeiräte im Kieler Süden einrichten, nämlich

a) Meimersdorf/Moorsee

b) Wellsee, Russee, Rönne, Poppenbrügge.

Sie halte es nicht für vertretbar, für ein paar hundert Einwohner einen selbständigen Ortsbeirat zu schaffen. Nach Ansicht der SPD-Fraktion ist dieses Modell tragfähig und praktikabel. Die Sanierungsbeiräte sollen nicht wieder in Urwahl entstehen, sondern nun als Ortsbeiräte fortgeführt werden. Bei der Anhörung der Orts- und Sanierungsbeiräte betonten die Vorsitzenden, daß sie keine zusätzlichen Befugnisse übertragen haben möchten. Es besteht nunmehr aber die Möglichkeit für die Ortsbeiräte, unmittelbar Anträge an die Ratsversammlung und die Ausschüsse zu stellen. Der Sonderausschuß hat noch nicht restlos alle Aufträge verfolgt, so muß noch über den "Eingabeausschuß" beschlossen werden. Das wird als erster Nachtrag zur neuen Hauptsatzung verabschiedet werden.

Stadtrat H a g e l s t e i n (F.D.P.) meint, wenn man mehr Bürgernähe erreichen will, müsse man es so weiträumig und umfassend machen. Daher komme der CDU-Antrag seinen Vorstellungen näher. Man sollte das historisch gewachsene Ortsbewußtsein dabei berücksichtigen. Alles andere ist Verschleierung. Die Anhörung der bisherigen Vorsitzenden hat das deutlich gemacht. Die Erhöhung des 16er Modell auf ein 18er Modell sowie es die SPD-Fraktion vorsieht, ist seiner Meinung nach eine unwesentliche Kaschierung. Man müsse auch die Kosten dieser Maßnahme sehen, denn bei einem Konzept von 21 Orts-

beiräten entstehen 110.000,-- DM Fixkosten. Diese stünden nunmehr für Investitionsmaßnahmen nicht mehr zur Verfügung. Der erwünschte Effekt steht mit diesen Kosten nicht im Einklang. Er plädiert für die Beibehaltung des bisherigen Systems. Eine Ausweitung ist nicht sinnvoll, rechtlich könne ihnen keine weiteren Kompetenzen übertragen werden und eine Urwahl sei nicht möglich. Nach seiner Ansicht würden nicht die Bürger bestimmen, sondern die Parteien, das sei eine demokratische "Grauzone". Die F.D.P.-Fraktion möchte am liebsten die Sanierungsbeiräte beibehalten, daher werde die F.D.P.-Fraktion weder dem CDU-Antrag noch dem SPD-Antrag zustimmen, sie sei für den status quo.

Stadtrat S c h ö n i n g (CDU) trägt vor, daß die heutigen Anträge von der CDU initiiert wurde. Sie hat damals die Landtagsfraktionen um eine Änderung der bisher geltenden Gemeindeordnung gebeten. 1977 trat die Änderung der Gemeindeordnung in Kraft. Danach sollte der Bürger in überschaubaren Grenzen am politischen Leben teilhaben. Hingegen mußte der Idealismus mittlerweile der Erkenntnis weichen, daß dieses an rechtlichen Hindernissen scheiterte. Ein gewisser Fortschritt ist das Antragsrecht. Die bisherigen Ortsbeiräte wollten auch keine weitergehenden Befugnisse. Er dankt der Verwaltung für dieses erfreuliche Ergebnis und merkt an, daß beide großen Fraktionen im Prinzip einer Meinung sind. Die SPD-Fraktion habe zunächst das 16er Modell vorgeschlagen. Der Hauptkritikpunkt der CDU war, Russee und Hassee wurden zusammengefaßt, dieses ist im 18er Modell getrennt vorgesehen. Die entscheidende Frage ergibt sich, ob im Kieler Süden jetzt zwei oder fünf Ortsbeiräte entstehen sollen. Der Vorschlag, nur 2 zu schaffen, sei für die CDU nicht kompromißfähig. Stadtrat Hagelstein hat zu Recht gesagt, daß ein Überortsbeirat gegründet werden soll. Man könne nicht schlechterdings über geographische Gegebenheiten hinweggehen. Diese Ortsbeiräte seien selbständige "Gemeinden". Meimersdorf und Moorsee machen rd. 1/4 der Kieler Stadtfläche aus. Der wahre Hintergrund, warum die SPD das 18er Modell befürwortete, ist nicht das Motiv, daß man den Ortsbeiräten helfen wollte, sondern das, daß dort evtl. andere Machtverhältnisse entstehen könnten. Man hat sich auch mit der Frage auseinandergesetzt, ob in allen Stadtteilen Ortsbeiräte geschaffen werden sollen, oder ob es, wo aktive Gesprächskreise in Gange sind, keine Ortsbeiräte geben soll. Diese Gesprächskreise arbeiten auch überparteilich. Wenn man hingegen eine flächendeckende Lösung will, dann kann man keinen Stadtteil ausnehmen. Seiner Auffassung nach ist auch ein Nebeneinander von Gesprächskreis und Ortsbeirat möglich, da der ehemalige Gesprächskreis quasi der Initiator der Ortsbeiräte ist.

Stadtrat S c h ö n i n g (CDU) stellt namens der CDU-Fraktion folgenden Änderungsantrag:

§ 5 Abs. 1 der Hauptsatzung

Im Kieler Süden werden folgende 5 Ortsbeiräte gebildet:

- a) Meimersdorf
- b) Moorsee
- c) Wellsee
- d) Kronsburg
- e) Rönne

Die CDU-Fraktion hält das für einen so wichtigen Gesichtspunkt, daß, falls die SPD diesem Antrag nicht zustimme, die CDU die gesamte Vorlage betreffend Neufassung der Hauptsatzung ablehnen werde.

Ratsherr H ä n s l e r (SPD) erläutert die Probleme, die sich aus dem Nebeneinander von Ortsbeiräten und dem Gesprächskreis ergeben. Er sehe die Notwendigkeit, daß die Sachzwänge von übergeordneter Bedeutung Vorrang haben. Ein Nebeneinander ist nach seinen Worten möglich.

Im Einvernehmen mit Stadtrat Ipsen (SPD) stellt Stadtrat S c h ö n i n g (CDU) im Namen der SPD-Fraktion und der CDU-Fraktion folgenden Antrag:

1. § 5 Abs. 1 zur Hauptsatzung tritt mit dem Tage der nächsten Kommunalwahl in Kraft. Die bestehenden Ortsbeiräte bleiben bis zu diesem Tage tätig.
2. Die Beschlüsse der Ratsversammlung betreffend die Sanierungsbeiräte vom 15. März 1973 (Sanierungsbeirat Gaarden), vom 18.10.1973 (Sanierungsbeirat Südliche Innenstadt) werden zum Tage vor der nächsten Kommunalwahl aufgehoben. Gleichzeitig tritt in der Zuständigkeitsordnung vom 12. Dezember 1977 die Anlage D Nr. 15 Sanierungsbeiträge außer Kraft.
3. Die Sanierungsbeiträge Gaarden und Südliche Innenstadt bleiben bis zum Tage vor der nächsten Kommunalwahl tätig. Danach werden ihre Aufgaben von den für das Gebiet zuständigen Ortsbeiräten wahrgenommen.
4. Der Magistrat wird ermächtigt, die aus den Beschlüssen erforderlichen redaktionellen Änderungen vorzunehmen.

Stadtpräsident J o h a n n i n g läßt über den Änderungsantrag der CDU zu § 5 Abs. 1 der Hauptsatzung betreffend Anzahl der Ortsbeiräte alternativ zum Hauptantrag der SPD-Fraktion - Drs. 337 - abstimmen.

Dabei erhält der Hauptantrag - Drs. 337 - die Mehrheit und ist damit a n g e n o m m e n und der Alternativantrag der CDU-Fraktion a b g e l e h n t .

Sodann läßt der Stadtpräsident über den gemeinsamen Antrag der SPD-Fraktion und der CDU-Fraktion abstimmen:

Beschluß: Mit Mehrheit a n g e n o m m e n

Stadtpräsident J o h a n n i n g weist darauf hin, daß für die Festlegung der Dezernate eine 2/3-Mehrheit erforderlich ist. Er läßt deshalb über diesen Teil der Hauptsatzung getrennt abstimmen.

Beschluß über diesen Teil der Hauptsatzung:

Nach Antrag
- einstimmig -

Sodann läßt Stadtpräsident J o h a n n i n g über den gesamten Tagesordnungspunkt 13 (13a und 13b) - Hauptsatzung - abstimmen.

Beschluß: Nach Antrag
- Mit Mehrheit beschlossen -

- 14) Betr.: Änderung der Gemeindegrenze zwischen Klausdorf/
Schwentine und Kiel - Drs. 323 -

Berichterstatter: Oberbürgermeister Luckhardt

Antrag: Im Bereich Preetzer Chaussee/Klosterweg wird die Gemeindegrenze wie in aushängendem Plan dargestellt verändert. Den in der Anlage beigefügten Grenzänderungsverträgen mit der Gemeinde Klausdorf und dem Kreis Plön wird zugestimmt.

Beschluß: Nach Antrag
- einstimmig -

- 15) Betr.: Neubesetzung im Kuratorium der Volkshochschule - Drs. 338 -

Berichterstatter: Stadtschulrat Zimmer

Antrag: In das Kuratorium der Volkshochschule der Landeshauptstadt Kiel wird Herr Prof. Dr. Otto Fränzle als Vertreter der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel gewählt.

Beschluß: Nach Antrag
- einstimmig -

- 16) Betr.: Errichtung von Werkklassen - Drs. 339 -

Berichterstatter: Stadtschulrat Zimmer

Antrag: 1. Vorbehaltlich der Zustimmung der Schulaufsichtsbehörde wird beschlossen:

Ab Schulbeginn nach den Herbstferien 1981 wird eine besondere Unterrichtseinrichtung "Werkklassen" für türkische Schüler errichtet. Sie wird provisorisch in der Muhliusschule untergebracht.

2. Bei der Ausstattung mit Gerät sind die besonderen Anforderungen des Unterrichts in Werkklassen zu berücksichtigen. Ein Werkstattunterricht sollte in einer entsprechenden Einrichtung vorgesehen werden.

2.1. Der sofortigen Leistung einer außerplanmäßigen Ausgabe in Höhe von

16) Betr.: Erweiterung des Schulneubaus für die Muhliusschule - Drs. 251 -
siehe Statuten

a) 36.000,-- DM bei der HHSt. 21.132.941 - Herrichtung
von Räumen der Muhliusschule für Werkklassen -

Berichterstatter:

b) 84.000,-- DM bei der HHSt. 21.132.9353 - Ausstattung
der Werkklassen mit Inventar und Lehrmitteln -

Antrag:

wird zugestimmt.

2.2 Die Deckung erfolgt

- aus der HHSt. 21.342.9353 - Ausstattung der neuen Ver-
waltungsräume in der Andreas-Gayk-Schule mit Inventar-
mit 20.000,-- DM

Beschluß:

- aus der HHSt. 21.342.941 - Ausbau von Verwaltungsräumen
in der Andreas-Gayk-Schule für Zwecke der Sonderschule -
mit 35.000,-- DM

17) Betr.: Anlage

- durch Bereitstellung von 65.000,-- DM im Rahmen des Nach-
tragshaushaltsplanes.

Berichterstatter:

Antrag:

3. Von einer Sondermaßnahme auf dem Seefischmarkt für Werk-
klassen wird abgesehen (neue Drs. 251 der Ratsversammlung
vom 11. Juni 1981).

Beschluß:

Nach Antrag
- einstimmig -

17) Betr.: Einrichtung von Werkklassen im Gebäude der Muhlius- - Drs. 340 -
schule;
hier: Außerplanmäßige Ausgaben

Berichterstatter: Stadtschulrat Zimmer

Antrag: 1. Der sofortigen Leistung einer außerplanmäßigen Ausgabe in
Höhe von

a) 36.000,-- DM bei der HHSt. 21.132.941 - Herrichtung von
Räumen der Muhliusschule für Werkklassen -

Berichterstatter:

b) 84.000,-- DM bei der HHSt. 21.132.9353 - Ausstattung der
Werkklassen mit Inventar und Lehrmittel -

Antrag:

wird zugestimmt.

Bei der Beratung der Tagesordnung wurde mitgeteilt, daß diese Vorlage
in der Magistratssitzung am 16. September vom Stadtschulrat
z u r ü c k g e z o g e n worden ist.

- 18) Betr.: Erweiterung des Stipendiumprogramms für ausländische Studierende - Drs. 341 -

Berichterstatter: Stadtschulrat Zimmer

Antrag: Die Landeshauptstadt Kiel vergibt zusätzlich ab 01.10.1981 alljährlich - vorbehaltlich der Bereitstellung der Haushaltsmittel - ein zehnmonatiges Stipendium an eine(n) Studenten(in) bzw. junge(n) Wissenschaftler(in) aus Polen zum Stipendium an der Christian-Albrechts-Universität Kiel in Höhe von 1.100,-- DM monatlich für die Zeit vom 1. Oktober bis zum 31. Juli des folgenden Jahres.

Beschluß: Nach Antrag
- einstimmig -

- 19) Betr.: Änderung des Nutzungsvertrages zwischen dem Verein "Die Pumpe" e. V. und der Landeshauptstadt Kiel - Drs. 342 -

Berichterstatter: Stadtrat Schöning

Antrag: Dem in der Anlage beigefügten Entwurf eines Änderungsvertrages zum Nutzungsvertrag vom 2. August 1978 zwischen dem Verein "die Pumpe" e. V. und der Landeshauptstadt Kiel wird zugestimmt.

Hierzu wurde mit einer Zusammenstellung ein neuer Vertragsentwurf des Änderungsvertrages auf den Tisch gelegt, der statt des bisher übersandten die Beratungsgrundlage bildet.

Stadtrat S c h ö n i n g (CDU) bemerkt, daß der vorliegende Vertrag zurückgeht auf eine Prüfung des Rechnungsprüfungsamtes. Er habe diesen Vermerk aufgegriffen, Anlaß war sein persönliches Gefühl, daß besonders im Personalbereich nicht alles so lief wie es sein sollte. Es ist beabsichtigt, sobald hauptamtliche Stellen besetzt werden, vorher den Kulturausschuß zu fragen, der auch die Besoldung festlegt. Es wurden auch andere Punkte, die der Revision bedürfen, meist auch redaktioneller Art berichtet. Die gesamte Änderung des Nutzungsvertrages wurde in Zusammenarbeit mit dem Rechtsamt erarbeitet. Hierbei ist die wichtigste Änderung die Verpflichtung von der Einstellung von Mitarbeitern den Kulturausschuß zu fragen. Die Pumpe wird dadurch vertraglich verpflichtet, ein Sanktionspassus ist in dem Vertrag enthalten. Zusätzlich wird der Betrag, der unnütz aufgewandt wurde, vom Zuschuß abgezogen. Man hält dieses für unabweichlich. Die Stadt Kiel tritt damit an die Seite der Pumpe, die nun nicht mehr allein gestellt ist.

Ratsherr Dr. B e r n h a r d (CDU) stellt noch einmal fest, daß der neue Nutzungsvertrag vorgelegt werden mußte, um in Zukunft Verantwortlichkeiten klarer als bisher abgrenzen zu können. Man habe mit der Pumpe Einvernehmen erzielt. Es bleibt daher unverständlich, daß erst heute ein solcher Vertrag eingebracht wurde. Er ist froh, nicht mehr erleben zu müssen, wenn ein solcher Vertrag für die HansasträÙe geschlossen werden muß.

Ratsherr P e t e r s (SPD) stellt die Frage an Herrn Dr. Hermann, ob ihm bekannt sei, daß die Verhandlungen über den Vertragsentwurf nicht mit dem Pumpenvorstand geführt worden sind.

Ratsherr Dr. H e r m a n n (CDU) verneint dieses.

Stadtrat S c h ö n i n g (CDU) teilt mit, daß der § 1 Abs. 2 des Nutzungsvertrages zu streichen ist.

Beschluß mit der Änderung, daß § 1 Abs. 2 des Nutzungsvertrages zu streichen ist:

Nach Antrag
- einstimmig -

- 20) Betr.: 1. Änderung des Bebauungsplanes 445 b (Aufstellungs- - Drs. 343 - beschluß)

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

Antrag: Für das Baugebiet Kiel-Mettenhof, nördlich Skandinaviendamm gegenüber der Einmündung der Straße Bergenring wird die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 445 b aufgestellt. Das Gebiet ist in dem beigegeführten Übersichtsplan gekennzeichnet.

Beschluß: Nach Antrag
- einstimmig -

- 21) Betr.: Teil 2 des Bebauungsplanes Nr. 411 d (Entwurfsbeschluß) - Drs. 344 -

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

Antrag: Für das Baugebiet Eisenbahn von Kiel nach Raisdorf, Kruppallee, Marienbader Straße, Allgäuer Straße, Sonthofener Straße wird der mit Teil 2 bezeichnete räumliche Bereich des B-Planes Nr. 411 d zwischen der Allgäuer Straße, Sonthofener Straße und Reichenhaller Straße entsprechend dem in der Sitzung aushängenden Plan als Entwurf beschlossen.

Beschluß: Der Entwurfsbeschluß vom 08.01.1981 für den Bereich der Teilfläche 2 wird aufgehoben.

Der städtebaulichen Begründung wird zugestimmt.

Beschluß: Nach Antrag
- einstimmig -

- 22) Betr.: Aufhebung eines räumlichen Teilbereiches aus dem Bebauungsplan Nr. 323 (Satzungsbeschluß) - Drs. 345 -

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

Antrag: Die Aufhebung eines räumlichen Teilbereiches aus dem Bebauungsplan Nr. 323 mit dem Baugebiet Kiel-Friedrichsort, Nordrand Friedrichsort, östlich der Straße nach Schilksee, wird für den Bereich nördlich der Straße Koppelberg, östlich der Flurstücke 3/28, 3/46 und 3/41, Gemarkung Seekamp, Flur 3, entsprechend dem in der Sitzung aushängenden Plan als Satzung beschlossen.

Der städtebaulichen Begründung wird zugestimmt.

Beschluß: Nach Antrag
- einstimmig -

- 23) Betr.: 1. vereinfachte Änderung des Bebauungsplanes Nr. 533 - Drs. 346 - (Satzungsbeschluß)

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

Antrag: I. Die im Rahmen der Beteiligung nach § 13 BBauG abgegebenen Stellungnahmen der Eigentümer

- a) Dr. Johann-Michael Reiche, Lämmerstücken 14
- b) T. u. H. Pfitzner, Klosterkamp 15
- c) Dieter Petersen, Klosterkamp 17

werden bei a) insoweit berücksichtigt, als die Umfassungswände der Gemeinschaftsgaragen weiß zu schlämmen sind, im übrigen nicht berücksichtigt.

II. Die vereinfachte Änderung des B-Planes Nr. 533 für das Baugebiet Lämmerstücken/Ecke Klosterkamp wird entsprechend dem in der Sitzung aushängenden Plan als Satzung beschlossen.

Der städtebaulichen Begründung dazu wird zugestimmt.

Beschluß: Nach Antrag
- einstimmig -

- 24) Betr.: Bebauungsplan Nr. 613 (Satzungsbeschluß) - Drs. 347 -

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

Antrag: Der Bebauungsplan Nr. 613 für das Baugebiet südlich Mühlenweg, zwischen Sedanstraße und Industriebahngleis wird entsprechend dem in der Sitzung aushängenden Plan als Satzung beschlossen.

Antrag: Der städtebaulichen Begründung wird zugestimmt.

Beschluß: Nach Antrag
- einstimmig -

25) Betr.: Änderung von Gebühren im Friedhofswesen - Drs. 348 -

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

Antrag: Der anliegenden 9. Nachtragssatzung zur Gebührensatzung für Friedhöfe und Feuerbestattungsanlagen der Landeshauptstadt Kiel vom 27. Dezember 1972 in der Fassung der 8. Nachtragssatzung zur Gebührensatzung vom 18. Dezember 1980 wird zugestimmt.

Stadtbaurat B a r t e l s (parteilos) teilt hierzu mit, daß er immer bei Änderung der Gebühren im Friedhofswesen gefragt werden würde, ob nicht endlich eine Kostendeckung erzielt werden kann. In der Bundesrepublik Deutschland ist es allgemein üblich, daß das Friedhofswesen nicht zu 100 % kostendeckend arbeitet, da ein Teil der Friedhofsanlagen als öffentliche Grünanlagen ausgewiesen sind. Man müsse daher einen Teil absetzen. In Kiel läge dieser Prozentsatz extrem niedrig. 1978 betrug die Kostendeckung bei kommunalen Friedhöfen im Bundesdurchschnitt 65 %, in Kiel 92 %. 1981 kamen die kommunalen Friedhöfe im Durchschnitt auf 59,4 % Kostendeckung, die Stadt Kiel hingegen auf über 94 % Kostendeckung. Seiner Ansicht nach wäre es schlecht, wenn diese 6 % auch noch auf einmal abgebaut werden würden. Man sollte den nichtgedeckten Teil festschreiben und nicht versuchen, ihn mit einem Gewaltakt auf Null zu bringen.

Beschluß: Nach Antrag
- einstimmig -

26) Betr.: Änderung von Entgelten im Friedhofswesen - Drs. 349 -

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

Antrag: Dem anliegenden 9. Nachtrag zur Entgeltsordnung für die städtischen Friedhöfe in Kiel vom 27. Dezember 1972 in der Fassung des 8. Nachtrags zur Entgeltsordnung vom 18. Dezember 1980 wird zugestimmt.

Die Stellungnahme des Rechnungsprüfungsamtes zu der Vorlage wurde zu Beginn der Sitzung auf den Tisch gelegt.

Beschluß: Nach Antrag
- einstimmig -

- 27) Betr.: Änderung der Satzung über die Müllabfuhr im Stadtgebiet Kiel - Drs. 328 -

Berichterstatter: Stadtrat Möller

Antrag: Die beigefügte 4. Nachtragssatzung zur Satzung über die Müllabfuhr im Stadtgebiet Kiel wird beschlossen.

Beschluß: Nach Antrag
- einstimmig -

- 28) Betr.: Vertreter der Landeshauptstadt Kiel in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Hafen Strände im Verhinderungsfall des Mitgliedes aus dem Ortsbeirat Schilksee - Drs. 326 -

Berichterstatter: Stadtrat Dr. Moll

Antrag: Als Vertreter der Landeshauptstadt Kiel in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Hafen Strände im Verhinderungsfall des Mitgliedes aus dem Ortsbeirat Schilksee wird Herr Dr. Dietrich Graner, Seehundweg 7, 2300 Kiel 17, bestimmt.

Beschluß: Nach Antrag
- einstimmig -

- 29) Beratung der 2. Nachtragshaushaltssatzung der Landeshauptstadt Kiel für das Haushaltsjahr 1981 und Nachträge zu den Wirtschaftsplänen - Drs. 350 -
- Drs. 351 -

Als Beratungsunterlagen liegen dazu vor:

- a) Der Druckentwurf der 2. Nachtragshaushaltssatzung der Landeshauptstadt Kiel für das Haushaltsjahr 1981
- b) der Vorbericht dazu
- c) eine Zusammenstellung der Kürzungsvorschläge
- d) eine Zusammenstellung der Nachmeldungen zum Entwurf des 2. Nachtragshaushaltsplans 1981
- Diese Unterlagen wurden bereits mit Schreiben vom 13. August und 25. August 1981 übersandt -
- e) die Vorlage der 2. Nachtragshaushaltssatzung der Landeshauptstadt Kiel für das Haushaltsjahr 1981, Nachtragsbewirtschaftungsplan der Bühnen der Landeshauptstadt Kiel für das Wirtschaftsjahr 1981/82 und 1. Nachtragswirtschaftungsplan 1981 der Hafen- und Verkehrsbetriebe - Drs. 350 -

- f) ein Veränderungsnachweis zum Entwurf des 2. Nachtragshaushaltsplanes 1981 (Beschluß des Finanzausschusses vom 07.09.1981)
- Drs. 351 -
- g) die Vorlage des 2. Nachtragsstellenplanes 1981 - Drs. 352 -

Außerdem wurde heute auf den Tisch gelegt:

der Veränderungsnachweis aufgrund der gestrigen Beschlüsse des Magistrats.

Zum Verfahren schlägt Stadtpräsident J o h a n n i n g vor, daß, wenn gewünscht, zunächst der Bürgermeister, dann der Personaldezernent zum Stellenplan und die Fraktionsvorsitzenden zum Nachtragshaushaltsplan Grundsatzausführungen machen.
Danach werden die Einzelpläne des Verwaltungshaushaltes und gleichzeitig des Vermögenshaushaltes zur Beratung aufgerufen werden.

Eventuelle Anträge bittet er jeweils bei den Einzelplänen zu stellen.

Über jeden Einzelantrag wird gesondert abgestimmt, ebenso über jeden Einzelplan des Verwaltungs- und Vermögenshaushaltes.

Nach der Beratung der Einzelpläne wird über den gesamten Verwaltungshaushalt und anschließend über den gesamten Vermögenshaushalt einschließlich der Veränderungsnachweise und aller beschlossenen Änderungen abgestimmt.

Es folgen

der Nachtragsbewirtschaftungsplan der Bühnen der Landeshauptstadt Kiel für das Wirtschaftsjahr 1982 (01.08.1981 - 31.07.1982) - Seiten 409 - 413 des Druckentwurfes -,

der 1. Nachtragswirtschaftsplan des Städtischen Krankenhauses 1981 - Seiten 415 - 418 des Druckentwurfes -

und der Nachtragswirtschaftsplan für die Hafen- und Verkehrsbetriebe 1981 - Seiten 419 - 426 des Druckentwurfes -.

Wenn über diese Nachtragswirtschaftspläne abgestimmt ist, wird über den gesamten Nachtragshaushalt abgestimmt.

Dann wird der 2. Nachtragsstellenplan 1981 - Drucksache 352 - einschließlich des Veränderungsnachweises aufgrund der gestrigen Magistratsbeschlüsse zur Beratung aufgerufen und abschließend über die Gesamtvorlage 2. Nachtragsstellenplan 1981 - Drucksache 352 -, einschließlich der beschlossenen Änderungen abgestimmt.

Zum Schluß der Beratungen wird die Drucksache 350 - 2. Nachtragshaushaltsatzung der Landeshauptstadt Kiel für das Haushaltsjahr 1981 - einschließlich der Wirtschaftspläne - zur Abstimmung aufgerufen.

Stadtrat S a u e r b a u m beantragt namens der CDU-Fraktion zur Vereinfachung des Verfahrens und aufgrund dessen, daß von der CDU-Fraktion nur einige Anträge zum Haushalt gestellt werden, daß über diese Anträge vorweg abgestimmt wird und dann insgesamt über den Verwaltungs- und Vermögenshaushalt, ohne daß die Einzelpläne zur Beratung aufgerufen werden.

Widerspruch dagegen wird nicht erhoben, so daß so verfahren werden kann.

Bürgermeister H o c h h e i m (CDU) legt den zweiten Nachtragshaushalt für das Haushaltsjahr 1981 und die Nachträge zu den Wirtschaftsplänen vor, und bittet namens des Magistrats um Zustimmung. Hierbei handelt es sich um die vom Kämmereiamt zusammengestellten Nachträge einschließlich der Veränderungen mit Ausnahmen der positiven Veränderungen, die in der gestrigen Magistratssitzung beschlossen wurden, diese sind nochmals gesondert aufgestellt worden. Bei dem vorgelegten Haushalt handelt es sich um einen der sich negativ auszeichnet, da nicht nur geringfügige Korrekturen vorgenommen worden sind, die sich aus erheblichen Steuereinbrüchen ergaben. Im laufenden Haushaltsjahr wurden 10,2 Mio. DM Mindereinnahmen im Steuerbereich verzeichnet. Durch diesen Nachtragshaushalt muß deshalb in verschiedene Bereiche eingegriffen werden, um dieses Loch auszufüllen. Er möchte hierzu kritisch anmerken, daß trotz dringender Hinweise eine ganze Anzahl von Ämtern den Ernst der Situation immer noch nicht erkannt und unzählige Anträge gestellt haben. Bei den jetzigen Mindereinnahmen kann keine Rede von zusätzlichen Maßnahmen sein. Im Nachtragshaushalt ergeben sich damit folgende Änderungen:

Der Verwaltungshaushalt wird um 7,8 Mio. DM, der Vermögenshaushalt um 14,7 Mio. DM gekürzt, und die Zuführung zum Vermögenshaushalt verringert sich um 10,9 Mio. DM. Man wollte jedoch den Kreditbedarf auf der von der Ratsversammlung beschlossenen Grenze halten. Hauptziel der Haushaltsberatung in dem Finanzausschuß war es, die Rücklagen so hoch wie irgend möglich zu halten, da für 1982 ein Defizit von 35 Mio. DM erwartet wird. Insgesamt wurden bei der Beratung des Nachtragshaushalts 24,7 Mio. DM bewegt. Dieses geschah durch erhebliche Kürzungen und Streichungen. Die Entnahme aus der Rücklage von 1,7 Mio. DM mußte man hinnehmen. Es stehen z. Z. noch 46,5 Mio. DM im Baubereich zur Verfügung.

Zum S t e l l e n p l a n möchte er bemerken, daß die Personalstellenentwicklung ein großes Sorgenkind ist. Ihr Anteil liegt mittlerweile über 43 % an dem Verwaltungshaushalt. Hier hat man sich bemüht, ganz strenge und sparsame Maßstäbe anzulegen. Die Kommunalaufsichtsbehörde hat bereits bei der Genehmigung des Haushalts 1981 auf diese bedrohliche Entwicklung hingewiesen, und im Haushaltserlaß 1982 noch einmal darauf hingewiesen, daß jede freie Stelle überprüft werden muß, ob sie auch wieder neu besetzt werden muß. Es wurden im Nachtrag dennoch neue Stellen geschaffen, die jedoch keine Mehrkosten erfordern. Die Gesamtpersonalkosten betragen 249,4 Mio. DM. Es wurden eine ganze Zahl von Planstellen eingespart, aber hierbei handelt es sich nur um eine rechnerische Einsparung und nicht um eine tatsächliche Einsparung. Da alle nicht besetzten Stellen bisher nach dem Ist-Bestand veranschlagt worden sind, dadurch sind 900.000,-- DM Mehrkosten entstanden. Das Zukunftsrisiko liegt darin, daß Bundesregierung und Opposition Einsparungsvorschläge in Milliardenhöhe vorgelegt haben, die in welchem Bereich auch immer, letztlich entscheidende Mehrbelastungen auf dem sozialen Bereich der Kommunen durchschlagen lassen. Sprecher weist auf die gefährliche Entwicklung hin, da keine zusätzlichen Mittel veranschlagt wurden.

Danach geht er auf die E n t w i c k l u n g V V K ein. Bisher bestand bei den Stadtwerken immer ein gesunder Zuwachs. Aber 1981 gab es andere Tendenzen, hervorgerufen durch die Appelle zum Energiesparen. Diese führten

zu Mindereinnahmen der Stadtwerke.

Zu den P f l e g e s ä t z e n i m S t ä d t i s c h e n K r a n k e n - h a u s ist zu sagen, daß durch die bisher noch andauernde Auseinander- setzung mit dem Sozialministerium über die Höhe der Pflegesätze hier noch eine Mehrbelastung ins Haus steht, da in 4 - 8 Wochen die endgültigen Pflege- sätze bekanntgemacht werden.

Er bemerkt, daß man mit dem jetzigen Haushalt eben noch mal über die Runden gekommen ist. Für 1982 sieht er Probleme, deren Ausmaße heute mit Sicherheit noch nicht zu übersehen sind. Er dankt den Fraktionen, die weitestgehend Spar- willen gezeigt haben und die Sparnotwendigkeit erkannt haben. Bei der Be- ratung des Haushalts soll man eiserne Sparsamkeit im Auge behalten, damit die dringend für 1982 benötigte Rücklage in Höhe von 18 Mio. DM vorhanden bleibt, weil man ansonsten nicht über die Runden kommen würde. Er bittet nochmals um Zustimmung zum vorgelegten Nachtragshaushalt.

Stadtrat M ö l l e r (SPD) zeigt sich als Personaldezernent zufrieden, da 1.) der Innenminister mit Erlaß vom 04.09.1981 grünes Licht für den 1. Nachtragshaushalt der Stadt gegeben hat und 2.) weil ihm der Nachtrags- stellenplan in der Fassung nach der Beratung in den Ausschüssen und im Ma- gistrat als angemessen erscheint. Es werden 36 neue Stellen geschaffen, hiervon werden 21 Arbeitsplätze Teilzeitarbeitskräften zur Verfügung stehen. 41 Stellen werden fortfallen. Bei den 36 neu zu besetzenden Stellen handelt es sich nicht nur um freiwerdende Stellen, sondern auch 11 Stellen für Poli- tessen sind darunter, für diese erwarte man aber für das nächste Jahr Kosten- deckung. Nur 10 Stellen mit einem Gehaltsvolumen von 130.000,-- DM waren bei den Beratungen im Personalausschuß umstritten. Die CDU hatte im Personal- ausschuß 5 Planstellen, die für einen Grundlehrgang für arbeitslose Jugend- liche dienen und die noch 1 Jahr vom Arbeitsamt unterstützt werden, abge- lehnt.

Man ist sich wohl der Verantwortung bewußt, daß auch hier gespart werden muß, eine zunächst vorgesehene Steigerungsrate von 5,5 % habe durch Ver- ständigung auf 3,5 % zurückgeschraubt werden können. Er wird versuchen, der Selbstverwaltung einen entsprechenden Stellenplan für 1982 vorzulegen. Der Magistrat habe beschlossen, Sparvorschläge zu unterbreiten. Er war über das Verständnis der Ämter hierbei sehr überrascht. Er betont aber, daß der Personalrat ausdrücklich miteinzubeziehen ist, es wird aber keinen Einstel- lungs-, Beförderungs- oder Wiederbesetzungsstop geben, sondern es werden die Stellenpläne aller Ämter durchforstet.

Stadtrat I p s e n (SPD) meint, daß schon im Frühjahr 1981 der Haushalt mit Risiken behaftet war, man hatte jedoch die Hoffnung, daß sich dieses irgendwie regeln würde, aber im Laufe dieses Jahres entstand ein nicht er- hebliches Loch von 12 Mio. DM. Aber auch weitere Risiken, wie die weltweit steigenden Energiekosten, die Hochzinspolitik und auch hausgemachte Ursachen werden auf den Haushalt der Stadt drücken. Er merkt an, daß Bund, Länder und Gemeinden eine anspruchsvolle Politik getrieben haben, wohin jedoch ein rigoroser Sparkurs führt, sieht man an dem Beispiel Großbritanniens. Er merkt an, daß wir keine soziale Not haben. Aber Kommunalpolitiker beklagen

laut, daß Bund und Länder ihre Haushalte auf Kosten der Gemeinden sanieren, hier sind der Wegfall der Lohnsummensteuer, die Änderung der Einkommens- und Gewerbesteuer anzuführen. Das Land habe die Finanzausgleichsmasse um 100 Mio. DM gekürzt und die Bagatellsteuern wegfallen lassen. Das Ergebnis sei, daß der Etat 1982 um 22 Mio. DM reduziert wird, und man bis zur Grenze gehende Sparmaßnahmen im Verwaltungs- und Vermögenshaushalt getroffen hat. Im Vermögenshaushalt ist man dazu übergegangen, bei der Bereitstellung der Mittel auf die Kassenfälligkeit abzustellen. Die Entwirtschaftung einer Rücklage in Höhe von 18 Mio. DM wird aber dringend zum Ausgleich des Haushalts 1982 benötigt, ungeachtet dieser Sparmaßnahmen hält die SPD jedoch einige Korrekturen aus politischen und sachlichen Gesichtspunkten für notwendig. Hier sind anzuführen:

- 20.000,-- DM für die Feuerwehr,
- 6.000,-- DM Zuschuß an das spanische Zentrum,
- 118.200,-- DM Zuschuß an die Pumpe,
- 105.000,-- DM Altenhilfe,
- 72.000,-- DM Kindergärten,
- 2.300,-- DM für einen Behindertenführer.

Für den Vermögenshaushalt hat die SPD folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Ausbau der Gustav-Friedrich-Meyer-Schule,
hier: Übernahme einer Verpflichtungsermächtigung,
2. Schülerbootshäuser,
hier sind Zuschüsse zu gewähren,
3. Vorbereitung Kindertagesheim Gaarden,
4. Hof Eggers,
5. Regeneration von Bäumen,
6. Wohnungsbaumaßnahme für das Gebiet Papenkamp Ecke Michelsenstraße,
hier ist eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 826.000,-- DM für zwei Jahre aufzunehmen,
7. 150.000,-- DM Zuschuß für die Milchküche,
8. Radwegeprogramm,
das Radwegeprogramm ist um 120.000,-- DM zu erhöhen.

Hier ist Punkt 2 des Antrages zu streichen, da keine Deckungsmittel vorhanden sind Punkt 3 wird Punkt 2.

Er bemerkt, daß eine Reihe wünschenswerter Maßnahmen auf der Strecke geblieben sind, auch stehen keine Mittel mehr für die Straßenunterhaltung zur Verfügung, hier ist aber die Substanz gefährdet. Zum Stellenplan bemerkt er, daß eine nicht unerfreuliche Einsparung in Höhe von rechnerisch 420.000,-- DM erzielt wurde. Auch der Personalbereich darf bei Einsparung

nicht ausgenommen werden, obwohl es sich hierbei um Dienstleistungen für den Bürger handelt. In der Vorlage des Finanzausschusses befinden sich nur 1/3 der Stellen in der klassischen Verwaltung und 2/3 der Stellen in der unmittelbaren Daseinsvorsorge. Man sollte eine behutsame Stellenbesetzungspolitik betreiben und die Notwendigkeit der Wieder- und Neubesetzung kritisch prüfen. Sein Dank gilt abschließend dem Kämmereramt und dem Stadtkämmerer.

Stadtrat Sauerbaum (CDU) bemerkt, daß Stadtrat Ipsen schon beim letzten Haushalt Risiken gesehen hat, aber in der Zwischenzeit nichts geschehen sei. Er bemängelt, daß selbst Anhänger seiner Partei es nicht wagen, die wirtschaftlichen Schwierigkeiten den Ölscheichs in die Schuhe zu schieben. Seine Fraktion habe beim letzten Haushalt diese Risiken gesehen und gesagt, daß der Haushalt am Scheideweg stehe und man 10 % einsparen wollte. Dieses wäre auch machbar gewesen und hätte mit 1,5 Millionen zu Buche geschlagen. Er unterstütze das, was Stadtkämmerer Hochheim gesagt hat. Zum Vorschlag der SPD, daß man im Baubereich abklopfen wolle, was kassenfällig wird, hält er für eine vordergründige Lösung und hält dies auch nicht für richtig, man würde die Probleme nur ins nächste Jahr verschieben. Er hält dies für keine gute Lösung, denn wenn es noch schlimmer kommen würde, müßte man die Rücklagen noch mehr anknabbern und man käme dann evtl. an die Mindestrücklagen heran, dies sei jedoch der Tod jeder Finanzpolitik. Nach seiner Ansicht habe die SPD versagt, eigene Vorstellungen zu entwickeln. Seine Fraktion sage ja zum Hans-Geiger-Gymnasium und zum Ausbau der Iltis-Sporthalle. Er rufe aber die bedrohliche Situation der Personalkosten in Erinnerung, und daß das Einfrieren von Personalstellen kein Tabu mehr für ihn sei. 10 % des Personalbestandes soll nach seiner Auffassung eingespart werden, dabei wollte man aber nicht schematisch vorgehen. Nach seiner Meinung sollte man von der teuflischen Automatik der früheren Jahre weg, daß jede freierwerdende Stelle wieder besetzt wird. Es soll in Zukunft geprüft werden, ob die Stelle überhaupt wieder besetzt werden muß, wenn dies bejaht werde, so müsse man prüfen, ob sie durch eine Umsetzung im Hause wieder besetzt werden kann und wenn auch dies nicht möglich ist, dann ist eine Neueinstellung zugelassen.

Bei den von Stadtrat Möller angegebenen 400.000,-- DM Einsparungen im Personalbereich handelt es sich um Stellen, die nie besetzt waren und daher auch keine Einsparungen bringen. Wer meint, hierüber Witze machen zu können, der verniedliche dieses Problem. Er habe seine Vorstellungen der Presse bekannt gegeben, seine Fraktion wollte rund 500.000,-- DM einsparen, wenn die Vorstellungen der CDU durchgehen würden.

Er erläutert seine Anfrage:

Zuschuß für die Pumpe in Höhe von 120.000,-- DM

Stadtrat Schöning habe die Zeit genutzt, um Gespräche mit der Pumpe zu führen. In diesen Gesprächen wurde der Betrag von fast 150.000,-- DM auf 120.000,-- DM verringert. Man habe auch daran gedacht, nur einen Teil als Zuschuß zu geben und den Rest als Verlust zu verrechnen. Das halte er aber für keine gute Lösung, die CDU wollte auch dem neuen Geschäftsführer keine Hypothek mit auf den Weg geben. Man wollte im Haus-

halt 1982 auch die Pumpe kurz fahren, wie andere Bereiche leider auch.

Er meint, daß die CDU-Fraktion den Versuch unternehmen würde, einige Positionen herauszustimmen, da die Vorstellungen des Kämmerers verwischt worden sind. Falls die CDU-Fraktion dieses Vorhaben nicht durchsetzen könne, so werden sie gegen den Haushalt stimmen. Die CDU beantragt, die 6.000,-- DM für das spanische Zentrum, die 60.000,-- DM für die Entwässerung des Eggerschen Hofes und 150.000,-- DM Zuschuß an die Milchküche nicht bereitzustellen. Nach Auffassung der CDU-Fraktion handelt es sich bei dem letzten Antrag um einen Fensterantrag. Ein reines Gefälligkeitsnicken. Durchsichtiger könne ein solches Manöver wohl nicht sein.

Sprecher stellte zwei zusätzliche Anträge:

1. 15.000,-- DM für den Einbau von schalldichten Fenstern in der Probebühne im Schauspielhaus,
2. 18.900,-- DM für die Anmietung von Räumen für die Requisiten des Opernhauses.

Er sei von der Dringlichkeit der beiden Anträge überzeugt. Es sei ein sozialistischer Aberglaube, daß durch erweiterte öffentliche Personalkosten von den Anträgen Abstand genommen werde und die Mitarbeiter darunter leiden. Trotzdem wolle man einen kurzen Haushalt fahren.

Stadtrat H a g e l s t e i n (F.D.P.) spricht die Anmeldungen der Ämter an. Er bittet die Dezernenten zur Kenntnis zu nehmen, daß eine Arbeitsgruppe für die mittelfristige Finanzplanung eingerichtet wurde, die die derzeitige Finanzsituation überprüft. Er spricht die Personalkosten an, die früher einmal unter 40 % des Verwaltungshaushaltes lagen. Die jetzige Entwicklung sei schmerzlich. Er ist jedoch positiv überrascht, daß Stadtrat Möller, nachdem er einmal über 100 Stellen durchgebracht hat, nunmehr auch für den Abbau der Planstellen plädiert. Der Ausspruch von Herrn Stadtrat Ipsen, es werde sich schon irgendwann regeln, sei beispielgebend für die Haltung der SPD. Zum Radwegeprogramm meint Sprecher, daß die F.D.P. dieses inszeniert hätte, es täte ihm aber weh, daß er nicht zustimmen kann, da eine solide Finanzierung nicht möglich ist. Zu den eingebrachten Anträgen von der CDU bemerkt er, daß er die 15.000,-- DM für den Einbau von schalldichten Fenstern in der Probebühne des Schauspielhauses ablehnen werde, den Antrag zusätzlich 18.200,-- DM für Anmietung von Räumen zur Verfügung stelle, werde seine Fraktion zustimmen. Gleichzeitig stellt er den Antrag, das Geld für die Pumpe zu streichen.

Stadtrat S c h ö n i n g (CDU) gibt zu, daß es für den Dezernenten auch Situationen gäbe, in denen er sich kurzfristig entscheiden müßte. Er habe gestern im Magistrat versucht, die Stadträte davon zu überzeugen und er wird heute versuchen, die Fraktionen zu überzeugen. Er bittet insbesondere die Mehrheitsfraktion in sich zu gehen, und teilt mit, daß der Bewirtschaftungsplan der Bühnen der Landeshauptstadt Kiel erst 6 Wochen in Kraft sei, diese Besonderheit ist deshalb zu berücksichtigen. Man sollte bei den Anträgen für das Theater nicht auf die Gesamtsumme für Sachkosten verweisen, denn diese betragen eigentlich nur 2 % des gesamten Haushalts und daher sei

ein Spielraum von fast 0 vorhanden. Er wäre mit solch einer Handlungsweise nicht einverstanden, da er nicht weiß, woher er das Geld nehmen sollte. Er gibt aber zu bedenken, daß evtl. die VVK bereit wäre, etwas von dem Mietpreis für die Kulissenräume abzulassen. Die Situation habe sich durch Beanstandungen des Bauordnungsamtes und der Berufsfeuerwehr ergeben. Die Stadwerke seien bereit, die von ihr angemietete Lagerhalle an das Theater zu vermieten. Dieses würde jedoch zusätzliche Kosten von 18.900,-- DM verursachen, er wüßte somit nicht, wohin er mit den Requisiten sollte. Zu den 15.000,-- DM für den Einbau von Fenstern in der Probephöhne des Schauspielhauses gibt er zu bedenken, daß dies nicht seit 30 Jahren so gewesen sei, sondern nach dem Ausbau vor 1 bis 2 Jahren wurden alle anderen Räume mit schalldichten Fenstern ausgestattet, nur bei der Probephöhne hatte man dieses nicht getan. Er gibt zu bedenken, daß die Schauspieler konzentriert arbeiten müssen, dies aber bei dem Lärm der Holtenauer Straße nicht möglich sei. Sollte der beantragte Ansatz im Nachtragshaushalt abgelehnt werden, so könnte man frühestens in einem Jahr mit dem neuen Bewirtschaftungsplan dieses Geld zur Verfügung gestellt bekommen. Zum Antrag der CDU-Fraktion zur Pumpe, dessen Urheber er ist, bemerkte er, daß er erst kurzfristig davon Kenntnis bekommen hat. Er sehe die Notwendigkeit 120.000,-- DM zur Verfügung zu stellen. Kurzfristig und innerhalb weniger Monate sind solche drastischen Einsparungen nicht möglich. Wenn man diesmal die Zuschüsse im Nachtragshaushalt 1981 ablehnen würde, würde man im nächsten Jahr die gleiche Situation vorfinden. Auch handele es sich bei dem Gesamtzuschuß in Höhe von 120.000,-- DM mit Ausnahme von 8.000,-- DM ausnahmslos um Altschulden. Man sollte nach seiner Ansicht die neuen "Leute" nicht dafür strafen, was die Vorgänger gemacht haben. Wenn man es mit den "Pumpen-Leuten" ehrlich meint, dann sollte man ihnen einen neuen Start ab 1982 ermöglichen. Alle anderen Maßnahmen führen zum neuen Defizit der Pumpe, dies müsse man auch wissen, wenn man es beschließe.

Von der CDU-Fraktion wird folgender Antrag gestellt:

Verwaltungshaushalt

Haushaltsstelle 3020/7011 - Ausbau Spanisches Zentrum -
Streichung des Ansatzes von DM 6.000,-- .

Beschluß: Mit Mehrheit a b g e l e h n t

Von der F.D.P.-Fraktion wird folgender Änderungsantrag gestellt:

Verwaltungshaushalt

Der Ansatz von 118.200,-- DM bei der Haushaltsstelle 341/7010 wird gestrichen.

Beschluß: Mit Mehrheit a b g e l e h n t

Von der CDU-Fraktion wird folgender Antrag gestellt:

Verwaltungshaushalt

Zur HHSt. 341.7010 - Zuschuß an die Pumpe -
einen einmaligen Zuschuß von 120.000,-- DM zu gewähren.

Beschluß: Nach Antrag

Beschluß: Mit Mehrheit a b g e l e h n t

Verwaltungs- und Vermögenshaushalt

Stadtrat I p s e n stellt namens der SPD-Fraktion folgenden
Antrag:

- I.a) Dem Nachtragswirtschaftsplan des Kultur- und Kommunikationszentrums "Die Pumpe e. V." für das Jahr 1981 wird zugestimmt, mit der Maßgabe, daß der Zuschuß der Landeshauptstadt Kiel 521.800,-- DM beträgt und die Landeshauptstadt Kiel der "Pumpe" im Jahre 1981 ein Darlehen in Höhe von 75.000,-- DM gewährt.
- I.b) Bei der Haushaltsstelle 341.7010 - Zuschuß an den Trägerverein des Kultur- und Kommunikationszentrums "Die Pumpe e. V." - werden für das Jahr 1981 45.000,-- DM zum Nachtragshaushaltsplan angemeldet.
- I.c) Im Nachtragshaushaltsplan für das Jahr 1981 wird im Unterabschnitt 341 eine Ausgabehaushaltsstelle "Darlehen an den Trägerverein des Kultur- und Kommunikationszentrums "Die Pumpe e. V." in Höhe von 75.000,-- DM eingerichtet; das Darlehen ist rückzahlbar in drei gleichen Raten in Höhe von je 25.000,-- DM jeweils zum 01.10. der Jahre 1982, 1983 und 1984.
- II.a) Dem Wirtschaftsplan 1982 für das Kultur- und Kommunikationszentrum "Die Pumpe e. V." wird zugestimmt, mit der Maßgabe, daß eine Rückzahlung einer Rate von 25.000,-- DM auf das von der Landeshauptstadt Kiel zum Bewirtschaftungsjahr 1981 zu gewährende Darlehen vorgesehen wird.

Abteilung insgesamt über den Verwaltungs- und Vermögenshaushalt einschließlich des Veränderungsschweises und der beschlossenen Änderungen

Beschluß: Nach Antrag

- Mit Mehrheit a n g e n o m m e n -

II.b) Bei der Haushaltsstelle 341.7010 - Zuschuß an den Trägerverein des Kultur- und Kommunikationszentrums "Die Pumpe e. V." - werden für das Haushaltsjahr 1982 530.000,-- DM angemeldet.

II.c) Im Haushaltsplan 1982 wird eine neue Einnahmehaushaltsstelle "Rückzahlung eines Darlehens durch den Trägerverein des Kultur- und Kommunikationszentrums "Die Pumpe e. V." - 1. Rate - " in Höhe von 25.000,-- DM eingerichtet.

Beschluß: Nach Antrag
- Mit Mehrheit a n g e n o m m e n -

Vermögenshaushalt

Von der CDU-Fraktion wird folgender Antrag gestellt:

Haushaltsstelle 475 - Entwässerung Hof Eggers -
Streichung des Ansatzes von 60.000,-- DM.

Beschluß: Mit Mehrheit a b g e l e h n t

Von der SPD-Fraktion wird folgender Antrag gestellt:

1. Der Haushaltsansatz bei 63.091.950 - Ausbau des Radwegenetzes - im Vermögenshaushalt wird von 400.000,-- DM um 120.000,-- DM auf insgesamt 520.000,-- DM aufgestockt.

2. Die weitere Deckung erfolgt durch Einsparungen bei 63.953.950 - Beruhigung von Wohnstraßen - durch Einsparungen beim Umbau der Franckestraße in Höhe von rd. 90.000,-- DM - Reste aus Vorjahren - Allgemeine Rücklagen.

Beschluß: Mit Mehrheit a n g e n o m m e n

Vermögenshaushalt

Von der CDU-Fraktion wird folgender Antrag gestellt:

Haushaltsstelle 880/007.941 - Sanierung Milchküche -
Streichung des Ansatzes von 150.000,-- DM.

Beschluß: Mit Mehrheit a b g e l e h n t

Abstimmung insgesamt über den Verwaltungs- und Vermögenshaushalt einschl. des Veränderungsnachweises und der beschlossenen Änderungen

Beschluß: Nach Antrag
- Mit Mehrheit a n g e n o m m e n -

Nachtragsbewirtschaftungsplan der Bühnen der Landeshauptstadt Kiel für das Wirtschaftsjahr 1982

Von der CDU-Fraktion werden hierzu folgende Anträge gestellt:

- a) Neue HHSt. 331.000.941 - Einbau von schalldichten Fenstern, Probebühne Schauspielhaus -
in der o.g. HHSt. werden 15.000,-- DM eingesetzt.

Beschluß: Mit Mehrheit **a b g e l e h n t**

- b) HHSt. 331.530 - Miete für Räume -
der Ansatz wird um 18.900,-- DM erhöht auf 73.100,-- DM:

Beschluß: Mit Mehrheit **a b g e l e h n t**

Gesamtabstimmung über den Nachtragsbewirtschaftungsplan der Bühnen der Landeshauptstadt Kiel für das Wirtschaftsjahr 1982

Beschluß: Nach Antrag
Der Beschluß ergeht einstimmig

1. Nachtragswirtschaftsplan des Städtischen Krankenhauses

Hierzu werden keine Anträge gestellt.

Gesamtabstimmung über den 1. Nachtragswirtschaftsplan des Städtischen Krankenhauses

Beschluß: Nach Antrag
Der Beschluß ergeht einstimmig

Nachtragswirtschaftsplan für die Hafen- und Verkehrsbetriebe 1981

Es werden keine Anträge gestellt.

Abstimmung über den Nachtragswirtschaftsplan für die Hafen- und Verkehrsbetriebe

Beschluß: Nach Antrag
Der Beschluß ergeht einstimmig

Ratsherr F r ö h l i c h (SPD) meint, daß man bis gestern eigentlich der Ansicht war, daß man den Stellenplan fast einhellig verabschieden würde, dies sei aber vor dem Presseartikel gewesen. Für ihn handele es sich bei dem Stellenplan um einen Stellenplan für Insider. Er möchte auf die neuen Stellen eingehen und begründen, warum er sie für erforderlich halte. Danach geht er auf die einzelnen Stellen ein und begründet die Notwendigkeit. Er hält die vorgelegte Stellenplanänderung für angemessen, außerdem wurde etlichen Stellenplananträgen nicht zugestimmt. Er hält diesen Nachtragsstellenplan insgesamt für ausgewogen und seine Fraktion werde daher zustimmen.

Ratsherr Dr. R e i m e r s (CDU) bemängelt, daß in einer Zeit, wo überall gespart werde, sich Kiel einen Anstieg in Höhe von über 848.000,-- DM im Personalkostenbereich leiste. Die Einsparung in Höhe von 420.000,-- DM, die Herr Stadtrat Möller vorausgesagt hat, hält er für eine reine Augenwischerei. Nach seiner Ansicht handelt es sich dabei um "Stellenplanleichen". Als Beispiele führt er die 18 Angestellten des Altenheimes Hangstraße an, das nie gebaut wurde und die 5 Angestellten des Einwohnermeldeamtes, die bei einer Volkszählung benötigt werden würden. Diese hätte die SPD zum Leben gezaubert und würde sie gegenrechnen. Er fragt sich, woher Stadtrat Möller den Mut nehme, zu sagen, daß er zufrieden ist. Die rd. 800.000,-- DM kommen als Neukosten auf die Stadt zu. Dabei handelt es sich nicht nur um neue Planstellen, sondern auch um aufgewertete Planstellen. Er hätte etwas mehr Ernst erwartet, da auch der Haushaltserlaß des Innenministers auf die bedrohliche Situation hingewiesen hat. Bei einer solchen weiteren Entwicklung wird irgendwann mal nichts mehr von der Kommunalaufsichtsbehörde genehmigt. Er ist der Meinung, daß man anfangen müßte mit den Einsparungen. Warum müssen hoch bewertete Stellen plötzlich besetzt werden? Man solle jetzt aber anfangen, sie nicht mehr zu besetzen. Auch trage seine Fraktion wieder drei neue Sozialpädagogen-Stellen mit. Es ist ja bekannt, welche enge Beziehungen die Stadt Kiel zur Fachhochschule für Sozialpädagogik und Sozialwesen hat; allein durch ihre Ratsmitglieder. Die Stadt habe aber keine Verpflichtung, eine bestimmte Quote der Absolventen aufzunehmen. Die Stadt muß sparsam sein und nicht übermäßig Abgänger aufnehmen. Er fragt sich, wie es Stadtrat Möller fertig bringen würde, ein Veto einzulegen, die CDU wäre jedoch bereit, Vorschläge zu erarbeiten, wie mit seinem Vorgänger 1975. Die CDU ist bereit mitzuhelfen, aber keine Augenwischerei zu betreiben, sondern auf solider Basis dieses vorzunehmen.

Stadtrat H a g e l s t e i n (F.D.P.) ist im Prinzip mit der CDU einig. Allerdings habe sie einen "Ellerbeker Rundschlag" gemacht, aber keine konkreten Vorstellungen unterbreitet. Er beantragt die Streichung von etlichen Stellen. Man solle auch jede einzelne Stelle unter die Lupe nehmen. Er räumt ein, daß sich einige, z. B. die Politessen selbst tragen würden. Er stellt folgenden Antrag, folgende neuen Planstellen werden gestrichen:

031/A 9 gD BBO	Stadtinspektor
062/IX/VII BAT	Telefonisten (2 Planstellen)
4600/VIII/VII BAT	Angestellter in der Tätigkeit eines Erziehers (4 Planstellen zu 20 Wochenstunden)

Stadtrat M ö l l e r (SPD) meint, daß die CDU angekündigt und jetzt geboten hätte, hätte ihn nicht überrascht. Er stimmt der Auffassung von Stadtrat Hagelstein zu, daß hier viel Lärm um nichts gemacht wird. Er gibt zu bedenken, daß in den Stellenplänen 1978 bis 1981 rund 350 neue Stellen geschaffen wurden. Diese insbesondere im sozialen Bereich und im Bereich der Bauämter. Er bemängelt es, daß die CDU - wenn es konkret wird - keine konkreten Vorschläge unterbreiten könnte. Sie selbst habe doch über 200 Stellen zugestimmt. Er räumt ein, daß es im Stellenplan auch "Stellenplanleichen" gibt, diese will er aber auch streichen. Es gäbe auch heute noch 200 unbesetzte Stellen. Bei den jetzt zu beschließenden neuen Stellen handelt es sich um Stellen, die im überwiegenden Maße dieses Jahr nicht mehr besetzt werden. Es gäbe auch die Möglichkeit, daß evtl. nachträglich aufgrund der Haushaltsberatung mehrere Stellen gestrichen werden können. Wenn die CDU schon die Rechnung aufstellt, daß 868.000,-- DM Mehrbelastung auf die Stadt zukommen würde, dann müsse sie auch die Gegenrechnung aufstellen, daß die Politessen kostendeckend arbeiten würden und für die jugendlichen Arbeitslosen 200.000,-- DM vom Arbeitsamt gezahlt werden würden. Man solle auch von der 40 %-Idiologie herunterkommen, da natürlich immer diese 40 % auch in der Relation zu den Möglichkeiten zu sehen sind. Außerdem verweist er auf die 43 Mio. DM, die vollkostendeckend im Personaletat erwirtschaftet werden. Er räumt ein, daß es Einnahmeverluste in Höhe von 35 Mio. DM geben wird. Zusätzlich würden Einsparungen in Höhe von 14 Mio. DM im Personalhaushalt gemacht. Es stellt sich die Frage, wo denn im nächsten Jahr die 300 Mitarbeiter eingespart werden sollen, die die CDU fordert. Das WIBERA-Gutachten ist nach Abschluß unter dem Strich zu der Auffassung gekommen, daß mehr Stellen eingespart werden müssen, dies sollte man doch nicht nur bei den Putzfrauen tun und die 2-Tage-Regelung der Schulreinigung wieder einführen. Auch werde man im nächsten Jahr neue Stellen brauchen. So würden z. B. 2 neue Schulen und Turnhallen vom Land in die Verwaltung der Stadt übernommen. Er geht auf die Kürzungsvorschläge der F.D.P. ein, er zeige sich erstaunt über die Beanstandung des Rechnungsprüfungsamtes, wo doch in der Telefonzentrale 2 Blindenarbeitsplätze geschaffen werden sollten, die auch nur dann besetzt werden sollten, wenn auch Blinde auf dem Arbeitsplatz arbeiten könnten. Bei der Planstelle des Stadtinspektors in der Stadtkasse war der Personalausschuß damit einverstanden, zu den Erziehern meint er, daß vier halbe Planstellen geschaffen werden würden, dafür würden aber 2 Berufspraktikantenstellen entfallen, so daß das fast kostenneutral sei.

Danach wird über den F.D.P.-Antrag abgestimmt.

031/A 9 gD BBO Stadtinspektor streichen.

Beschluß: Mit Mehrheit a b g e l e h n t.

062/IX/VII BAT Telefonistinnen (2 Planstellen) streichen

Beschluß: Mit Mehrheit a b g e l e h n t

4600/VIII/VII BAT Angestellter in der Tätigkeit eines Erziehers
(4 Planstellen zu 20 Wochenstunden) streichen

Beschluß: Mit Mehrheit a b g e l e h n t

Danach wird der Nachtragsstellenplan inclusive der Veränderungen zur Abstimmung gestellt.

Beschluß: Nach Antrag
Mit Mehrheit a n g e n o m m e n

Danach wird die Drucksache 350 inclusive der Wirtschafts- und Bewirtschaftungspläne zur Abstimmung gestellt.

Beschluß: Nach Antrag
Mit Mehrheit beschlossen

30) Entgeltsordnung für die Durchführung der Konzerte der Bühnen der
Landeshauptstadt Kiel - Drs. 360 -

Berichterstatter: Stadtrat Schöning

Antrag: Der Entgeltsordnung für die Durchführung der Konzerte der Bühnen der Landeshauptstadt Kiel wird zugestimmt.

Diese Vorlage wurde zu Beginn der Sitzung auf den Tisch gelegt, die Dringlichkeit bei der Beratung der Tagesordnung anerkannt.

Stadtrat S c h ö n i n g (CDU) trägt dazu vor, daß in § 6 der Entgeltsordnung eingefügt werden muß: "Diese Entgeltsordnung tritt am 1. Oktober 1981 in Kraft."

Beschluß: Nach Antrag mit Zusatz, daß die Entgeltsordnung am 1. Oktober 1981 in Kraft tritt.
Der Beschluß ergeht einstimmig

31) Betr.: Überplanmäßige Ausgabe
Haushaltsstelle 65.902.950 - Ausbau der Guten- - Drs. 322 -
bergstraße -

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

Antrag: Bei der Haushaltsstelle 65.902.950 - Ausbau der Gutenbergstraße - wird gem. § 82 (2) Gemeindeordnung einer überplanmäßigen Ausgabe bis zu einer Höhe von 400.000,-- DM - in Worten: Vierhunderttausend Deutsche Mark - zugestimmt.

Die Deckung der überplanmäßigen Ausgabe erfolgt durch Vorgriff auf die im Haushalt 1982 einzustellenden weiteren Baupmittel (Fortsetzungsmaßnahme).

Gleichzeitig wird die Höhe der im Haushaltsplan 1981 bei der Haushaltsstelle 65.902.950 - Ausbau Gutenbergstraße - vorgesehenen Verpflichtungsermächtigung um den gleichen Betrag reduziert.

Diese Vorlage wurde zu Beginn der Sitzung auf den Tisch gelegt, die Dringlichkeit bei der Beratung der Tagesordnung anerkannt.

Beschluß: Nach Antrag
Der Beschluß ergeht einstimmig

- 32) Betr.: Punkt 3.2 des Arbeitsplanes 100 Jahre Kieler Woche - Drs. 321 -
Stand: 2. April 1981

Berichterstatter: Oberbürgermeister Luckhardt

Antrag: Das Thema des Schülerwettbewerbs zur Kieler Woche 1982 lautet nicht "Unsere Welt im Jahre 2082", sondern
"Kiel 1882
1982
2082
Leben an der Förde".

Diese Vorlage wurde zu Beginn der Sitzung auf den Tisch gelegt, die Dringlichkeit bei der Beratung der Tagesordnung anerkannt.

Beschluß: Nach Antrag
Der Beschluß ergeht einstimmig

- 33) Verschiedenes

- a) Gespräch mit dem Vorstand der Pumpe

Anlässlich der Beratung des Punktes 19) bezweifelte Ratscherr P e t e r s (SPD), ob der geänderte Vertrag mit dem Vorstand der Pumpe besprochen ist.

Ratscherr Prof. S p i c k h o f f (CDU) teilt dazu mit, daß Gespräche zwischen dem zuständigen Dezernenten und dem Vorstand der Pumpe stattgefunden haben. Hierbei hat es vollinhaltliche Zustimmung gegeben.

b) Zuständigkeit der Ausschußvorsitzenden für Presseerklärungen

Ratsherr Joachim L a n g e (CDU) spricht noch einmal das Papier betr. die Stellung der Ausschußvorsitzenden an. Er weist darauf hin, daß darin ganz klar die Abgrenzung zwischen Dezernenten und Ausschußvorsitzenden geregelt ist und auch, wer welche Presseerklärung abzugeben hat.

Stadtrat I p s e n (SPD) fragt an, warum dieses Thema nochmals angesprochen wird. Er hofft, daß sich jeder an diese Formulierung hält. Außerdem weist er darauf hin, daß auch Ratsherr Bergien als Vorsitzender des Ordnungsausschusses sich zum Jahrmarkt in der Presse geäußert hat.

Ratsherr L a n g e (CDU) erwidert, daß er keinen besonderen Fall angesprochen, sondern ganz allgemein noch einmal darauf hingewiesen hat.

Ratsherr B e r g i e n entgegnet, daß sein Fall nicht vergleichbar ist, weil bezüglich des Jahrmarktes eine Pressekonferenz stattgefunden hat, zu der er auch eingeladen war und nur Fragen der Journalisten beantwortet hat.

c) Öffentliche Toiletten am Asmus-Bremer-Platz

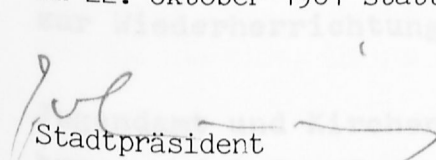
Ratsherr K u e s s n e r (CDU) weist darauf hin, daß kürzlich in der Presse berichtet wurde, daß auf dem Asmus-Bremer-Platz öffentliche Toiletten fehlen. Er fragt an, ob beabsichtigt ist, dort welche zu errichten.

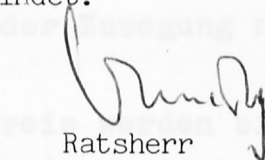
Stadtrat M ö l l e r (SPD) entgegnet, daß ihm das Problem hinreichend bekannt sei, aber über konkrete Maßnahmen noch nicht entschieden wurde. Gleichzeitig spricht er auch die Problematik wegen öffentlicher Toiletten auf dem Holstenplatz während der 100. Kieler Woche an. Konkrete Maßnahmen wurden bisher noch nicht getroffen.

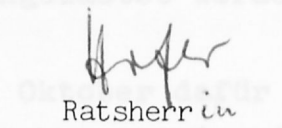
In diesem Zusammenhang wird auch auf Hinweisschilder für öffentliche Toiletten in Frankreich verwiesen, die wesentlich kostensparender seien. Außerdem weist er noch darauf hin, daß eine französische Firma der Stadt Einzeltoiletten angeboten und sich dabei bereiterklärt habe, diese den zuständigen Mitarbeitern vorzuführen. Diese Angelegenheit wird noch von den zuständigen Stellen geprüft.

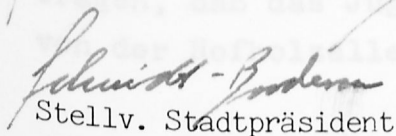
d) Nächster Sitzungstermin der Ratsversammlung

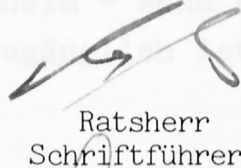
Stadtpräsident J o h a n n i n g teilt mit, daß die nächste Ratssitzung am 22. Oktober 1981 stattfindet.


Stadtpräsident

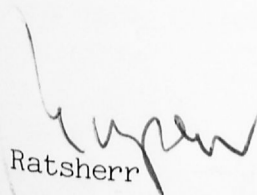

Ratsherr

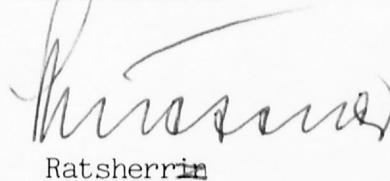

Ratsherrin


Stellv. Stadtpräsident


Ratsherr
Schriftführer


Ratsherr


Ratsherr


Ratsherrin

- Anlage A

Kiel, den 17. September 1981

Liegenschaftsamt
Az.: 821-II Op

Kiel, den 18. September 1981
Wapp.: 2324

Betr.: Jugendtreff Mettenhof II

Die Kleine Anfrage der SPD-Ratsherren-Fraktion vom 9.9.1981
beantworte ich namens des Magistrats wie folgt:

Kleine Anfrage der SPD-Ratsherrenfraktion
zur Ratversammlung am 17. 9. 1981

Zu 1):

Nach dem zwischen der Landeshauptstadt Kiel und dem Kirchenkreis
geschlossenen Nutzungsvertrag ist die Kirche verpflichtet, Ge-
bäude und Außenanlagen in einem guten Zustand zu halten.

Hierunter fällt somit auch die Zuwegung.

Zu 2):

Vorab folgende Feststellung:

Die jetzt eingetretene Situation ist durch das Anlegen eines
Rodelberges entstanden. Seit einigen Monaten wird mit schweren
Lkw's Erdreich angefahren. Hierdurch wurde die Zuwegung zerstört.
Vom Rodelberg abgespültes Erdreich verursachte darüber hinaus den
jetzigen Zustand.

Von daher kann dem Kirchenkreis Kiel die alleinige Verpflichtung
zur Wiederherrichtung der Zuwegung nicht angelastet werden.

Jugendamt und Kirchenkreis werden bis Ende Oktober dafür Sorge
tragen, daß das Jugendheim - wenn auch zunächst provisorisch -
von der Hofholzallee zugänglich ist.

Zur Zeit wird das Grundstück nur insoweit genutzt, als dort drei Reklametafeln
von der Deutschen Städte-Reklame GmbH aufgestellt sind. Diese zahlt der Staat
das dafür übliche Entgelt.

- Anlage 2 -

Liegenschaftsamt
Az.: 921-11 Op

Kiel, den 16. September 1981
App.: 2924

Herrn
Bürgermeister Hochheim

h i e r

Kleine Anfrage der SPD-Ratsherrenfraktion
zur Ratsversammlung am 17. 9. 1981

Als Antwort auf die Kleine Anfrage schlage ich folgenden Text vor:

" Im Namen des Magistrats beantworte ich die Kleine Anfrage der
SPD-Ratsherrenfraktion vom 13. 9. 1981 wie folgt:

Zu 1.:

Das Grundstück Beselerallee 32 a wurde von der Stadt durch Ausübung ihres gesetzlichen Vorkaufsrechtes durch Erklärung vom 10. 3. 1966 erworben. Das Vorkaufsrecht wurde ausgeübt, um die Anlegung des öffentlichen Parkplatzes entsprechend den Ausweisungen des B-Planes sicherzustellen. Das Grundstück Beselerallee 32 wurde mit Vertrag vom 15. 12. 1972 erworben.

Zu 2.:

Das Grundstück ist insgesamt 1.204 qm groß. Der Preis ist abhängig von der baulichen Ausnutzbarkeit des Grundstücks. Der z. Z. gültige Bodenrichtwert beträgt bei einer III bis IVgeschossigen Wohnnutzung ca. 350,- DM/qm.

Zu 3.:

Zur Zeit wird das Grundstück nur insoweit genutzt, als dort drei Reklametafeln von der Deutschen Städte-Reklame GmbH aufgestellt sind. Diese zahlt der Stadt das dafür übliche Entgelt.

Über die Sitzung der Ratversammlung

am 17. September 1951

Rathaus, Ratssaal

Zu 4.:

Es gab für das Grundstück mehrere Kaufinteressenten. So hatten zwei Lebensmittelketten an dem Grundstück ein Interesse, um dort Supermärkte zu errichten. Ferner wollte ein Privatmann das Grundstück mit gemeinnützigen Einrichtungen und zwei Eigentumswohnungen bebauen. Außerdem plante dort eine kirchliche Einrichtung ein Gemeindezentrum.

Zu 5. und 6.:

Das Grundstück ist im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 28 als öffentliche Parkplatzfläche ausgewiesen. Eine Änderung des Bebauungsplanes nur für dieses ein Grundstück ist unzulässig.

Das Stadtplanungsamt untersucht den gesamten Block mit der Zielsetzung, einen neuen Bebauungsplan - Nr. 617, für den es bereits einen Aufstellungsbeschuß gibt - aufzustellen. Über den Inhalt und den Zeitpunkt der möglichen Rechtswirksamkeit können z. Z. noch keine konkreten Aussagen getroffen werden.

A. J. / / / / /

Anwesende Hauptamtliche Magistratsmitglieder:

Oberbürgermeister Leckardt, Bürgermeister Hochheim, Stadtbaurat Bartels, Stadtschulrat Zimmer, Stadtrat Lübbens, Stadtrat Müller, Stadtrat Dr. Hill

Es fehlen unter anderem:

Stadträte: Balzerhorn und Stegmann, Ratsherren: Köster, Stein, Lehner

Vorsitzender:

Stadtpräsident Johannes

1. Schriftführer:

Ratsherr Tim Peters

2. Schriftführer:

Ratsherr Kuesner

Außerdem sind anwesend:

Mitglieder der Ortsbeiräte, Amtsdirektor

Die Niederschrift

wurde gefertigt von Frau Gregorius

N I E D E R S C H R I F T

über die Sitzung der Ratsversammlung

am 17. September 1981

Rathaus, Ratssaal

Nichtöffentliche Sitzung

Beginn: 21.06 Uhr

Ende: 21.14 Uhr

Sitzungsunterbrechung: ./.

Anwesend:

Stadträte:

Diekelmann, Diesel, Engelmann,
Hagelstein, Ipsen, Lüth, Sauerbaum,
Schöning, Stegemann

Ratsherren:

Bergien, Dr. Bernhard, Breitkopf,
Boysen, Frau Detlef, Fröhlich, Günther,
Hänsler, Heilig, Dr. Hermann, Heß,
Frau Hofer, Höfer, Krumrey, Kuessner,
Küster, Frau Lange, Hans-Joachim Lange,
Wolfgang Lange, Leest, Nykamp, Peters,
Petersen, Rapsch, Raupach, Dr. Reimers,
Frau Reyer, Rüdell, Graf von Schlieben,
Schmidt-Brodersen, Schultz, Frau Sievers,
Prof. Spickhoff, Frau Witt, Frau
Zörner-Goetzke

Anwesende hauptamt-
liche Magistrats-
mitglieder:

Oberbürgermeister Luckhardt, Bürgermeister
Hochheim, Stadtbaurat Bartels, Stadtschul-
rat Zimmer, Stadtrat Lütgens, Stadtrat
Möller, Stadtrat Dr. Moll

Es fehlen ent-
schuldigt:

Stadträte: Balzersen und Stegemann
Ratsherren: Rösser, Stein, Tschorn

Vorsitzender:

Stadtpräsident Johanning

1. Schriftführer:

Ratsherr Timm Peters

2. Schriftführer:

Ratsherr Kuessner

Außerdem sind
anwesend:

Mitglieder der Ortsbeiräte, Amtsleiter

Die Niederschrift

wurde gefertigt von: Frau Gregorius

Hauptamt

Kiel, den 22.10.81.

1) Abschriften der Niederschrift über die Sitzung der Ratsversammlung
am 17. September 1981 erhalten das Büro des Stadtpräsidenten,
Rechnungsprüfungsamt, die SPD-Fraktion, die CDU-Fraktion
F.D.P.-Fraktion zu Kenntnis.

2) Weitere Absätze erhalten:

- An
- a) das Rechtsamt
 - b) Herrn Oberbürgermeister

Key
Rechtsamt
11/23/10

hier

Betr.: Niederschrift über die Sitzung der Ratsversammlung am *17.9.81*.

Nach Abstimmung mit dem Rechtsamt (Schreiben vom 4.2.1977, Az.: 02.10.05 - He/La) kann bei den Niederschriften über die Sitzung der Ratsversammlung auf das Widerspruchsverfahren verzichtet werden, da nach der Rundverfügung I. Teil Nr. 11 vom 1. August 1966 gemäß C. 1. (1) Satz 3 hierfür die Kurzniederschrift maßgebend ist. Von den Niederschriften nimmt das Rechtsamt entsprechend C. 2. (5) Satz 4 der genannten Rundverfügung lediglich Kenntnis.

Die Beschlüsse der Kurzniederschrift und der Niederschrift sind inhaltsgleich, da sie zwischen dem Büro des Stadtpräsidenten und dem Hauptamt abgestimmt werden.

Gegen die Kurzniederschrift der oben angegebenen Sitzung wurde kein Widerspruch erhoben.

/Wir bitten, von der beigelegten Niederschrift Kenntnis zu nehmen.



Hauptamt

Kiel, den

27.10.81.

1) Abschriften der Niederschrift über die Sitzung der Ratsversammlung am 17. September 1981 erhalten das Büro des Stadtpräsidenten, das Rechnungsprüfungsamt, die SPD-Fraktion, die CDU-Fraktion und die F.D.P.-Fraktion zu Kenntnis.

2) Weitere Auszüge erhalten:

ab 2/11.81

Von Punkt	2	der Niederschrift	Büro	
"	"	5 a	"	z. K.
"	"	5 b	"	z. K.
"	"	"	a) 60	z. K. u. w. V.
"	"	"	b) 61	z. K.
"	"	"	c) 62	z. K.
"	"	"	d) 66	z. K.
"	"	5 c	"	z. K. u. w. V.
"	"	5 d	"	z. K.
"	"	6 a	"	z. K.
"	"	6 b	"	z. K. u. w. V.
"	"	7 a	"	z. K.
"	"	8	"	z. K.
"	"	9	"	z. K.
"	"	10a	"	z. K.
"	"	10b	"	z. K.
"	"	"	a) 00	z. K.
"	"	"	b) 42	z. K.
"	"	11	"	z. K. u. w. V.
"	"	"	a) Büro	z. K. u. w. V.
"	"	"	Stadtpräsident	z. K.
"	"	"	b) 00.0	z. K.
"	"	12	"	z. K.
"	"	"	a) 30	z. K.
"	"	"	b) 90 (2x)	z. K.
"	"	"	c) 92 (2x)	z. K. u. w. V.
"	"	13	"	z. K. u. w. V.
"	"	"	a) 00.0 (2x)	z. K.
"	"	"	b) 00.1	z. K.
"	"	"	c) 02	z. K.
"	"	"	d) 60	z. K. u. w. V.
"	"	14	"	z. K. u. w. V.
"	"	15	"	z. K.
"	"	16	"	z. K. u. w. V.
"	"	"	a) 20	z. K.
"	"	"	b) 90 (2x)	z. K.

Von Punkt	17	der Niederschrift	20		z. K.
" "	18	" "	a) 30 b) 90 (2x)		z. K. u. w. V. z. K.
" "	19	" "	a) 30		z. K. u. w. V.
" "	20	" "	b) 61		z. K. u. w. V.
" "	21	" "	a) 61		z. K. u. w. V.
" "	22	" "	b) 61		z. K. u. w. V.
" "	23	" "	c) 61 (2x)		z. K. u. w. V.
" "	24	" "	a) 61		z. K. u. w. V.
" "	25	" "	a) 02 b) 03 c) 60 d) 90		z. K. u. w. V. z. K. z. K. u. w. V. z. K.
" "	26	" "	a) 02 b) 03 c) 60 d) 90		z. K. u. w. V. z. K. z. K. u. w. V. z. K.
" "	27	" "	a) 02 b) 03 c) 71 (2x) d) 90		z. K. z. K. z. K. u. w. V. z. K.
" "	28	" "	81		z. K.
" "	29	" "			
		(Nachtragshaushaltsplan)	a) 30 b) 42 c) 66 d) 92 e) 90 (2x)		z. K. z. K. z. K. z. K. z. K. u. w. V.
" "	29	" "	a) 30 b) 90 (2x)		z. K. z. K. u. w. V.
" "	29	" "			
		(1. Nachtragswirtschaftsplan des Städtischen Krankenhauses)	a) 52 b) 90 (2x)		z. K. z. K. u. w. V.

SITZUNG

Von Punkt 29 der Niederschrift

(Nachtragswirtschaftsplan für die Hafen- und Verkehrsbetriebe 1981)

- a) 81 z. K.
- b) 90 z. K. u. w. V.

" " 29 " " (Nachtragsstellenplan)

- a) 00.1 (3x) z. K. u. w. V.
- b) 01 z. K.
- c) 90 (2x) z. K. u. w. V.

" " 30 " "

- a) 02 z. K.
- b) 03 z. K.
- c) 30 z. K. u. w. V.
- d) 90 z. K.

" " 31 " "

- a) 66 z. K. u. w. V.
- b) 90 (2x) z. K.

" " 32 " "

- 05 z. K. u. w. V.

" " 33a " "

- 30 z. K.

" " 33b " "

- a) 00.0 z. K.
- b) 02 z. K.

" " 33c " "

- a) 10 z. K.
- b) 66 z. K.
- c) 71 z. K.

Nichtöffentliche Sitzung

Von Punkt 2 der Niederschrift

- a) 02 z. K.
- b) 03 z. K.
- c) 10 z. K. u. w. V.
- d) 90 z. K.

" " 3 " "

- 92 z. K. u. w. V.

" " 4 " "

- a) 01 z. K.
- b) 30 z. K. u. w. V.

" " 5 " "

- 90 z. K. u. w. V.

Grejonius

30

42

52

S I T Z U N G

des Magistrats vom
 der Ratsversammlung vom 17. 9. 81.

Einen Auszug der ^(Lang) Niederschrift über die Sitzung
 des Magistrats
 der Ratsversammlung (nicht-)öffentlich

heute erhalten:

A m t	Betrifft:	Unterschrift - Datum
Büro Stadtpräsident	Punkt: 2, 11. Punkt:	2/11. 81 fep.
00	Punkt: 10a, 10b, 11, 13(2x) 33b Punkt:	feyonius 4/11.
00.1.	Punkt: 13, 29g(3x) Punkt:	feyonius 4/11.
01.	Punkt: 29g, 14 nös Punkt:	fep 2/11. 81
02	Punkt: 13, 25, 26, 27, 30, 33b Punkt:	2(nös) 3/11. 81
03	Punkt: 25, 26, 27, 30 Punkt:	2(nös) Punkt 8/11. 81
05	Punkt: 8, 32 Punkt:	Dal.
06	Punkt: 14 Punkt:	Urban
10	Punkt: 33c, 2(nös) Punkt:	fep 2/11. 81
20	Punkt: 15, 16, 17 Punkt:	fep 2/11. 81
30	Punkt: 12, 18, 19, 29(2x), 30, 33a, 4(nös) Punkt:	2/11. 81 fep
42	Punkt: 6a, 10b, 29 Punkt:	fep 2/11. 81
52	Punkt: 29 Punkt:	fep 2/11. 81

