

Protokoll
der öffentlichen Sitzung (Nr. 28/23-27) des Beirates Neustadt
am Donnerstag, den 28.05.2026,

in der Mensa der Oberschule am Leibnizplatz, Schulstraße 24, von 19:00 bis 21:20 Uhr

Anwesend:

Ulrike Heuer	Vibke Martens	Britta Schmidt (bis 20:49 Uhr)
Anita Ipach	Judith Maschke	Udo Schmitz
Christian Kok	Anke Maurer	Martina Tallgauer-Bolte
Lars Köke (bis 20:35 Uhr)	Janne Müller	Azalea Rahman (ab 19:32 Uhr)
Gabriele Mahro	Johannes Osterkamp	

Fehlend: Kai Stührenberg (e), Colin Nolte, Renee Wagner

Referent:innen: Herr Prof. Dr.-Ing. Seebo (shp Verkehrsplanung), Frau Findeisen (Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, SBMS) und Herr Bengard (Amt für Straßen und Verkehr, ASV)

Gäste: Vertreter:innen der Polizei, der Presse und weitere interessierte Bürger:innen

Vorsitz: Uwe Martin

Protokoll: Fionn Heinemann (beide Ortsamt Neustadt/Woltmershausen)

Abkürzungen: BM = Beiratsmitglied, BS = Beiratssprecher, OAL = Ortsamtsleitung, FA = Fachausschuss

TOP 1. Feststellung der Beschlussfähigkeit und Genehmigung der Tagesordnung

Beschluss: Die Beschlussfähigkeit wird festgestellt und die Tagesordnung genehmigt. (einstimmig)

Zudem begrüßt die OAL Judith Maschke als neues BM für Bündnis 90/ Die Grünen. Sie ist für den aus dem Beirat ausgeschiedenen Marlin Meier nachgerückt.

TOP 2. Vorstellung und Beteiligung zum Konzept „Parken in Quartieren“

Herr Prof. Dr.-Ing. Seebo (shp Verkehrsplanung), Frau Findeisen (Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, SBMS) und Herr Bengard (Amt für Straßen und Verkehr, ASV) stellen sich vor und präsentieren das Konzept „Parken in Quartieren“ mit dem Pilotprojekt Neustadt-West anhand einer [Präsentation](#).

Das Konzept reagiert auf ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 6. Juni 2024 (BVerwG 3 C 5.23), das das weit verbreitete Gehwegparken für unzulässig erklärt hat. Es sieht einen stadtweiten 4-Stufen-Plan vor, der die Rettungssicherheit gewährleisten und das Parken in Quartieren mit hohem Handlungsbedarf ordnen soll. Die Neustadt gehört zur ersten Prioritätsstufe. Das Pilotprojekt Neustadt-West umfasst das Gebiet zwischen Westerstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Neuenlander Straße und der B6 bzw. Oldenburger Straße und sieht neben dem Ordnen des Parkens die Einführung von Bewohnerparken sowie Begleitmaßnahmen (z.B. den Ausbau von Fahrradbügeln und Carsharing-Stationen) vor. Die Umsetzung ist ab Mitte Juli 2026 geplant, der Start des Bewohnerparkens für November 2026.

Im Anschluss an die Präsentation erkundigt sich ein Beiratsmitglied der FDP-Fraktion, wie der Parkdruck ermittelt werde und ob jede Person mit einem Fahrzeug einen Bewohnerparkausweis erhalten könne. Herr Prof. Dr.-Ing. Seebo erläutert, dass flächendeckende Auslastungserhebungen durchgeführt worden seien und genauere Informationen hierzu in der Sitzung am 18.06. vorgestellt würden. Frau Findeisen bestätigt, dass grundsätzlich jede erwachsene Person im Haushalt einen Bewohnerparkausweis beantragen könne — zu einem Jahresbeitrag von 75 € —, dieser berechtige jedoch lediglich zum Parken im Bewohnerparkraum, garantiere aber keinen freien Stellplatz.

Ein Beiratsmitglied der SPD-Fraktion fragt, wie die Einhaltung der neuen Regelungen überprüft und durchgesetzt werde und wie viele Ausweise pro Betrieb ausgestellt würden. Frau Findeisen antwortet,

dass pro Betrieb eine Ausnahmegenehmigung (88,50 €/Jahr) ausgestellt werde; für dringend notwendige Fahrzeuge seien Einzelgenehmigungen nach Einzelfallprüfung möglich. Die Parkraumüberwachung werde zu Beginn der Umsetzung des Bewohnerparkens vom ASV informiert, sodass Überprüfungen unmittelbar stattfinden könnten.

Der BS erkundigt sich, wie mit Schulen und anderen großen Institutionen wie Krankenhäusern umgegangen werde, deren Mitarbeitende auf das Fahrzeug angewiesen seien. Frau Findeisen antwortet, dass das Bewohnerparken die Anwohnenden privilegiere; Pendlerinnen und Pendler müssten auf Park-and-Ride-Angebote oder andere Alternativen umsteigen. Man sei sich bewusst, dass dies Härten mit sich bringe, sehe jedoch keine andere Möglichkeit, eine tatsächliche Verhaltensänderung zu erzielen. Diese sei jedoch zwingend erforderlich, um geltendes Recht durchzusetzen. Zudem fragt der BS, ob bei mehreren Ausweisen für ein Unternehmen eine Kennzeichenbindung bestehe. Herr Bengard bestätigt, dass Ausweise mit entsprechenden Aufklebern an einzelne Fahrzeuge gebunden seien.

Ein Beiratsmitglied der Partei DIE PARTEI fragt, wie Sonderfahrzeuge wie breite Tandems behandelt würden. Frau Findeisen teilt mit, dass Bewohnerparkausweise ausschließlich für Kraftfahrzeuge ausgestellt würden. Tandems oder andere nicht-motorisierte Fortbewegungsmittel dürften jedoch ebenfalls in den Bewohnerparkzonen abgestellt werden.

Ein Beiratsmitglied der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN erkundigt sich nach der Barrierefreiheit bei Begegnungen von Rollstuhlfahrenden auf den Gehwegen. Frau Findeisen erläutert, dass im Ausnahmefall eine verbleibende Gehwegbreite von 1,20 bis 1,50 m zulässig sei, sofern in kurzen Abständen — etwa alle fünf Fahrzeuge bzw. ca. 27,5 m — Begegnungsstellen eingerichtet würden. Sie verweist auf das einschlägige Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, das eine differenzierte Einzelfallabwägung der betroffenen Interessen ermögliche und genau dieses Vorgehen als rechtlich zulässig anerkenne.

Ein Beiratsmitglied der Fraktion DIE LINKE äußert den Eindruck, dass Gehwegbreiten unter 1,80 m in der Praxis eher die Regel als die Ausnahme darstellten, und äußert die Sorge, dass der Interessenkonflikt zulasten der Fußgänger:innen ausgelegt werde. Es wird gefragt, in wie vielen Fällen vollständige Barrierefreiheit hergestellt werde. Herr Prof. Dr.-Ing. Seebo antwortet, dass lediglich in sechs Prozent der Fälle die verbleibende Gehwegbreite unter 1,50 m liege. Auf die Folgefrage, wie Wohnmobile bis 3,5 t behandelt würden, antwortet Herr Bengard, dass hier die gleichen Regelungen wie bei Kraftfahrzeugen gelten.

Auf eine weitere Frage der Fraktion DIE LINKE, ob Schilder und Parkscheinautomaten zulasten des verfügbaren Parkraums gingen, und warum keine Zickzacklinien zur Markierung eingesetzt würden, antwortet Frau Findeisen, dass Parkscheinautomaten nur für das Kurzzeitparken vorgesehen seien und eine Mindestanzahl vorgehalten werden müsse, da insbesondere ältere Menschen nicht auf Smartphone-basierte Buchungssysteme zurückgreifen könnten.

Aus dem Publikum werden folgende Fragen gestellt:

Auf die Frage nach einer Erhebung zum Anteil von Fremdparkenden antwortet Herr Prof. Dr.-Ing. Seebo, dass dies ein aufwendiges Verfahren sei, das exemplarisch durchgeführt worden sei; die Ergebnisse würden am 18.06. vorgestellt.

Zur Frage, ob Antragstellende für einen Bewohnerparkausweis einen Führerschein benötigen, teilt Frau Findeisen mit, dass dieses Kriterium noch nicht abschließend definiert sei, jedoch beobachtet werde, um Missbrauch auszuschließen.

Auf die Frage, ob das Konzept neben Fußwegebeziehungen auch den Radverkehr berücksichtige, antwortet Herr Prof. Dr.-Ing. Seebo, dass das Konzept kein eigenes Radverkehrskonzept umfasse; beim Ordnen des Parkens sei der Radverkehr kein gesondertes Thema. Die Fahrradpremiumrouten würden jedoch weiterhin ausgebaut.

Eine Anwohnerin aus dem Bereich Hohentor weist darauf hin, dass auf Investorengeländen Garagenflächen vorhanden gewesen seien, die nicht mehr zugänglich seien, und erkundigt sich, ob seitens der Politik Bestrebungen bestünden, mit Investoren ins Gespräch zu kommen, um Garagenflächen wieder

zur Verfügung zu stellen. Herr Polzin (Abteilungsleiter Mobilität, SBMS) antwortet, dass alle Möglichkeiten geprüft würden. Gespräche mit Supermarktbetreibern und der Hochschule hätten stattgefunden, letzteres mit negativem Ergebnis. Auch Erkundungen zu möglichen Quartiersgaragen liefen.

Auf die Frage, ob jenseits der Neuenlander Straße vorhandener Leerraum genutzt werden könne, antwortet Herr Polzin, dass eine flächendeckende Anmietung aus finanziellen Gründen nicht möglich sei, jedoch viele weitere Möglichkeiten geprüft würden.

Auf die Frage, wie mit der Tatsache umgegangen werde, dass insgesamt zu wenig Parkraum zur Verfügung stehe, antwortet Herr Polzin, dass das Gerichtsurteil bindend sei. Zwar bestehe ein langjähriges Gewohnheitsrecht, jedoch sei es nicht möglich, alle wegfallenden Parkplätze zu kompensieren. Prüfungen zu Quartiersgaragen hätten ergeben, dass nur sehr wenige Flächen zur Verfügung stünden. Ab Sommer seien Taktverbesserungen im ÖPNV geplant; Carsharing werde ausgebaut. Viele Pendlerinnen und Pendler müssten auf den ÖPNV umsteigen. Erfahrungen aus anderen Städten zeigten, dass sich Verschiebungen zugunsten der Wohnqualität im Stadtteil ergeben würden.

Auf die Frage nach Spielstraßen, da aufgrund weniger Fahrzeuge mit höherem Durchfahrtstempo zu rechnen sei, antwortet Frau Findeisen, dass dies nicht Gegenstand des Konzepts sei. Die OAL bietet an, sich diesbezüglich an das Ortsamt zu wenden.

Auf die Frage, was passiere, wenn mehr Ausweise beantragt würden als Stellplätze vorhanden seien, antwortet Frau Findeisen, dass jede Person, die einen Ausweis rechtmäßig beantrage, diesen auch erhalte; es bestehe jedoch kein Anspruch auf einen konkreten Stellplatz. Da Fremdpendler künftig wegfielen, werde sich die tatsächliche Verfügbarkeit jedoch verbessern.

Auf die Frage, wie mit abgesenkten Bordsteinkanten bei nicht genutzten Garagen umgegangen werde, antwortet Herr Bengard, dass das Parken an diesen Stellen voraussichtlich nicht gehandelt werde, da die betreffenden Garagen historisch zu betrachten seien und aufgrund zu geringer Breite für moderne Fahrzeuge zweckentfremdet worden seien.

Ein Beiratsmitglied der Fraktion DIE LINKE erkundigt sich abschließend, was am 18.06. zu erwarten sei. Herr Prof. Dr.-Ing. Seebo antwortet, dass sich die Betriebspläne zum Ordnen des Parkens sowie die Auslastungserhebung derzeit in der Auswertung befänden und am 18.06. vorgestellt würden.

Der BS bedankt sich abschließend für die aus seiner Sicht sehr gelungene Vorstellung. Es sei deutlich geworden, dass die Maßnahmen aus einer Notwendigkeit heraus erarbeitet worden seien. Das Konzept bringe klare Vorteile für Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität; der Preis dafür seien weniger Parkplätze. Wer sichere Wege für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden wolle, müsse diesen Kompromiss eingehen. Der Ausgleich der verschiedenen Interessen sei äußerst komplex — die Ausführungen würden einigen zu weit gehen, anderen zu kurz greifen. Der BS freut sich auf das Gesamtpaket am 18.06. und hofft, dass der Beirat sich auf die Maßnahmen einigen werde, um das Konzept in Gänze umsetzen zu können.

Johannes Osterkamp
Beiratssprecher

Uwe Martin
Sitzungsleitung

Fionn Heinemann
Protokollführung