

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: Öffentlichkeitsstatus:	VO/2014/4087 öffentlich
Bebauungsplan Nr. 525 - Neumarkt - o Satzungsbeschluss		
Beratungsfolge:		
Gremium	Datum	Sitzungs- art
		Zuständigkeit
		TOP- Nr.
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	08.05.2014	Ö
Verwaltungsausschuss	20.05.2014	N
Rat der Stadt Osnabrück	20.05.2014	Ö
		Vorberatung
		Vorberatung
		Entscheidung

Beschluss:

Über die zum

Bebauungsplan Nr. 525 - Neumarkt -

Planbereich: Neumarkt und angrenzende Bereiche

vorgebrachten Stellungnahmen wird entsprechend dem der Vorlage beigefügten Abwägungsvorschlag beschlossen.

Der Bebauungsplan wird in der vorliegenden Fassung gem. § 1 Abs. 3 und § 10 BauGB i. V. m. § 58 NKomVG als Satzung mit der vorgelegten Begründung beschlossen.

A. Finanzielle Auswirkungen:

- Ja
 Nein

B. Personelle Auswirkungen:

Keine

C. Integrationspolitische Auswirkungen:

Keine

D. Ggf. Alternativen zum Beschlussvorschlag:

Keine

E. Beteiligte Stellen:

Keine

Der Inhalt der Vorlage unterstützt folgende/s strategische/n Stadtziele/e:

nicht zutreffend

Sachverhalt:

Der *Neumarkt* als zentraler Platz der Stadt Osnabrück soll aufgewertet und verkehrlich sowie städtebaulich neu geordnet werden. Dazu sollen insbesondere die Platzraumkanten neu definiert werden. Die Bauleitplanung ist erforderlich, um Planungsrecht für neue Gebäude und die Weiterentwicklung der bestehenden Bebauungsstruktur zu schaffen.

Im Zuge des anstehenden Entwicklungs- und Revitalisierungsprozesses des *Neumarkts* verlaufen mehrere städtebauliche Planungen parallel und formal unabhängig voneinander.

Insbesondere die an diesen Bebauungsplan angrenzenden Bebauungspläne Nr. 593 – *Neumarkt/Kollegienwall* – und Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* – (vorhabenbezogener Bebauungsplan) umschreiben zwei zentrale Entwicklungsschwerpunkte, die zu einem Gelingen des Gesamtprojekts beitragen sollen.

Die Möglichkeiten zur Neugestaltung der Verkehrsflächen am *Neumarkt*, *Neuer Graben* und in der *Johannisstraße* wurden im Rahmen eines freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ (2013) ausgelotet. Die politischen Beschlüsse zum Umbau erfolgten in der Vergangenheit unabhängig von einem Bauleitplanverfahren. Auch die Umsetzung der Planung kann somit unabhängig von Bauleitplanverfahren erfolgen.

Am Ende des Entwicklungsprozesses soll der *Neumarkt* nicht nur ein Mehr an Aufenthaltsqualität aufweisen, sondern auch als funktionierendes Bindeglied zwischen nördlicher und südlicher Innenstadt dienen.

Die baulichen Veränderungen der Vergangenheit rund um den *Neumarkt*, insbesondere durch die Zerstörung des Baublocks zwischen *Neumarkt* und *Grüner Brink* während des zweiten Weltkriegs, haben in Verbindung mit der Zunahme des innerstädtischen Verkehrsaufkommens in den letzten Jahrzehnten - trotz aller Lebendigkeit des Platzes - zu einer stetig abnehmenden Aufenthaltsqualität des *Neumarkts* geführt. Heute vermittelt der Stadtplatz einen eher trennenden als verbindenden Charakter zwischen nördlicher und südlicher Innenstadt.

Auch der zwischenzeitlich geschaffene ebenerdige Fußgängerüberweg zwischen *Großer Straße* und *Johannisstraße* konnte nicht entscheidend zur notwendigen Verknüpfung beider Innenstadtbereiche beitragen. Die städtebaulichen Zielsetzungen, die Barrierewirkung der Verkehrsachse so weit wie möglich aufzuheben und dem Platz eine angemessene Aufenthaltsqualität zu verleihen, sollen nun durch gestalterische, bauliche und funktionale Veränderungen am *Neumarkt* erreicht werden.

Der Rat der Stadt Osnabrück hat in seiner Sitzung am 13.06.2006 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 525 - *Neumarkt* - beschlossen. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) erfolgte vom 05.11.2007 bis 05.12.2007. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte vom 08.10.2007 bis 11.11.2007. Der Planentwurf wurde vom 11.10.2011 bis 11.11.2011 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt. Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte parallel dazu.

Die Berücksichtigung diverser Einwendungen sowie die sich daraus ergebenden Modifikationen an der städtebaulichen Planung (insbesondere Reduzierung des Geltungsbereichs durch Berücksichtigung der Geltungsbereiche des Bebauungsplans Nr. 593 – *Neumarkt / Kollegienwall* – und des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* –) führten zu einem überarbeiteten Planentwurf.

Der geänderte Bebauungsplanentwurf wurde vom 26.11.2013 bis 03.01.2014 erneut öffentlich ausgelegt. Die erneute Beteiligung der Behörden erfolgte parallel dazu.

Nach der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne des § 4a Abs. 3 BauGB wurde aufgrund des Hinweises des niedersächsischen Kampfmittelbeseitigungsdienstes die Kennzeichnung von Kampfmittelverdachtsflächen in den Bebauungsplan aufgenommen.

Anlagen:

Zusammenfassende Erklärung

Bebauungsplanausschnitt

Legende zum Bebauungsplan

Textliche Festsetzungen

Begründung

Abwägungsvorschlag gemäß § 3 BauGB

Abwägungsvorschlag gemäß § 4 BauGB

Bebauungsplan Nr. 525 - Neumarkt -

Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB)

Stand: 09.04.2014

1 Berücksichtigung der Umweltbelange

Die Umweltbelange fanden im Bebauungsplan Berücksichtigung durch die Festsetzung von Lärmpegelbereichen (Verkehrslärm), durch den Ausschluss von festen Brennstoffen für ortsfeste Feuerungsanlagen (Umweltzone), durch die Forderung nach extensiver Dachbegrünung (Kleinklima), durch ein generelles Baumpflanzgebot für Pkw-Stellplätze mit mehr als zehn Pkw-Einstellplätzen sowie durch Erhaltungsgebote für besonders schutzwürdige Großbäume im Planbereich.

Die Ermittlung der einzelnen Umweltbelange erfolgte verfahrensbegleitend auch durch die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange.

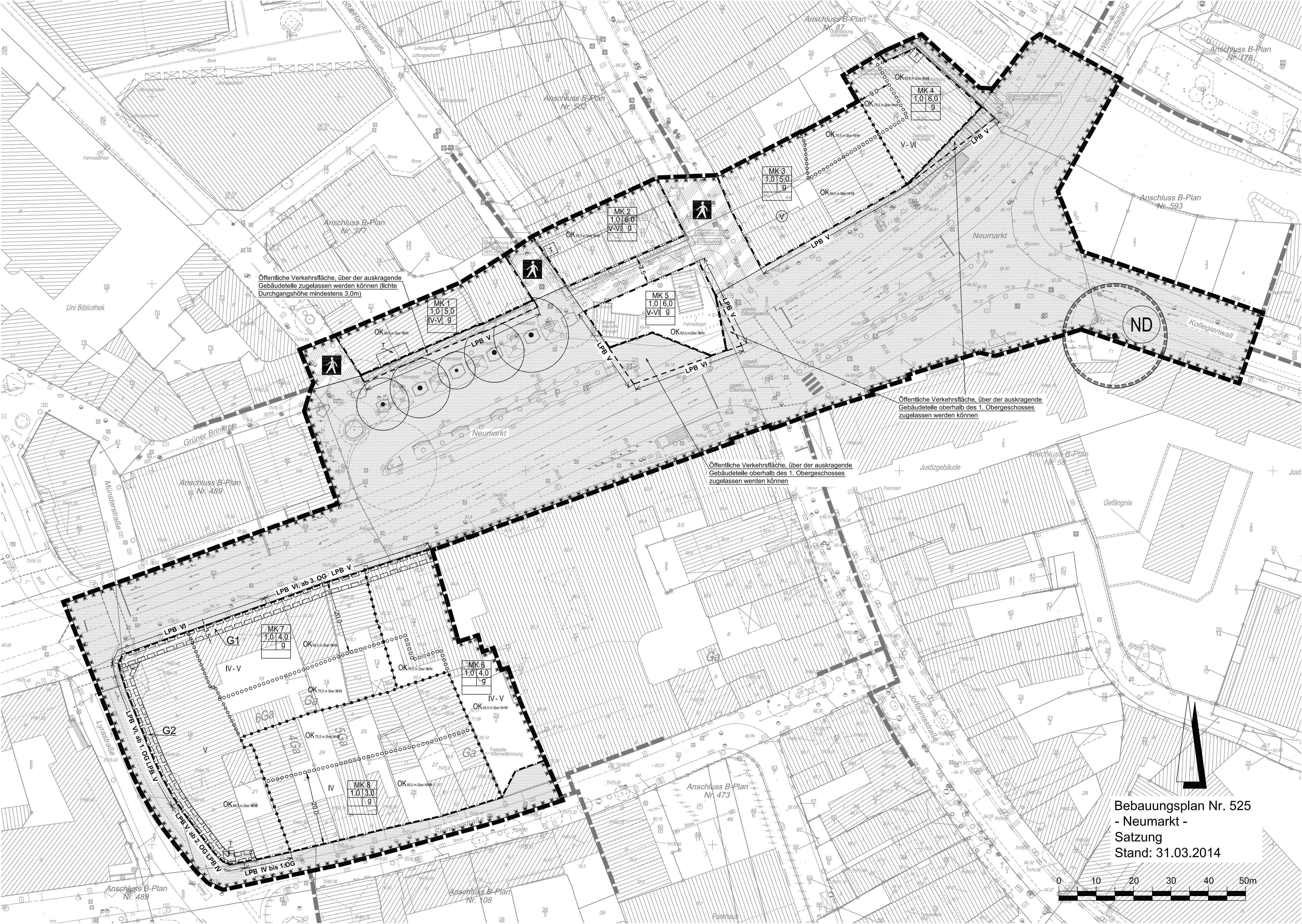
Im Entwurf zum Bebauungsplan waren die einzelnen Umweltbelange auch aufgrund der Darstellung im Umweltbericht umfassend enthalten.

2 Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

In der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung sind Stellungnahmen zur Alternativplanung „Neue Mitte“ der Initiative „Lebendiges Osnabrück“, zum Busverkehr im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt/Johannisstraße*, zum geplanten Einkaufszentrum am *Neumarkt*, zu geplanten Gehrechtsflächen entlang *Lyrastraße/Neuer Graben* zugunsten der Allgemeinheit, zum freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ (2013), zur Lufthygiene im Planbereich und auf dem Wallring, zum geplanten MK 5-Gebiet (Projektbereich 2), zur Möglichkeit der Etablierung einer Stadtbahn in Osnabrück, zum Verkehrslärm, zur allgemeine Verkehrssituation im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* und Wallring sowie zum Thema Wohnen innerhalb eines Kerngebiets eingegangen. Die Stellungnahmen führten nicht zu einer Änderung des Planentwurfs.

3 Abwägung anderer Planungsmöglichkeiten

In die Abwägung ist auch die Alternativplanung „Neue Mitte“ der Initiative „Lebendiges Osnabrück“ eingeflossen. In Anbetracht einer Gegenüberstellung von Vor- und Nachteilen der Alternativplanung sowie unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück (PlaNOS) vom 16.05.2013 hat die Stadt allerdings beschlossen, diesen Konzeptansatz aufgrund der festgestellten Nachteile und der unbelegten Wirtschaftlichkeit der Planung nicht weiter zu verfolgen.

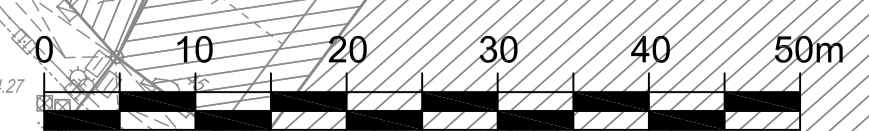


Öffentliche Verkehrsfläche, über der auskragende Gebäudeteile zugelassen werden können (lichte Durchgangshöhe mindestens 3,0m)

Öffentliche Verkehrsfläche, über der auskragende Gebäudeteile oberhalb des 1. Obergeschosses zugelassen werden können

Öffentliche Verkehrsfläche, über der auskragende Gebäudeteile oberhalb des 1. Obergeschosses zugelassen werden können

Bebauungsplan Nr. 525
- Neumarkt -
Satzung
Stand: 31.03.2014



MK 2
1,0 6,0
V-VI 9

MK 3
1,0 5,0
9

MK 4
1,0 6,0
9

MK 1
1,0 5,0
IV-V 9

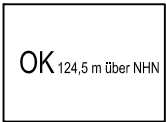
MK 5
1,0 6,0
V-VI 9

MK 7
1,0 4,0
9

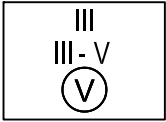
MK 6
1,0 4,0
9

MK 8
1,0 3,0
9

Maß der baulichen Nutzung



Höhe baulicher Anlagen in m über einem Bezugspunkt als Höchstmaß
 OK Oberkante
 NHN Normalhöhennull



Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß als Mindest- und Höchstmaß zwingend

Bauweise, Baulinien, Baugrenzen

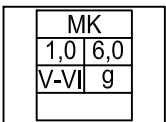


Baulinie



Baugrenze

Füllschema der Nutzungsschablone



Art der baulichen Nutzung
 MK Kerngebiet

Grundflächenzahl (GRZ)
 Verhältnis der überbaubaren Fläche zur Grundstücksfläche

Geschossflächenzahl (GFZ)
 Verhältnis der Summe der Geschossflächen zur Grundstücksfläche

Anzahl der Vollgeschosse
 V-VI als Mindest- und Höchstmaß

Bauweise
 g geschlossene Bauweise

Verkehrsflächen



öffentliche Straßenverkehrsflächen



öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung: Fußgängerbereich



Wohngebäude, Gebäude für öffentliche Zwecke *



Wirtschafts-, Gewerbe- und Nebengebäude *

Abgebrochen



abgebrochene Gebäude *

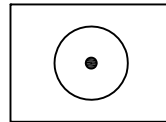
* Inhalt des Liegenschaftskatasters



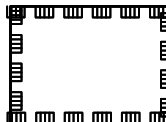
Bauliche Anlage, nicht Inhalt des Liegenschaftskatasters

Legende zum Bebauungsplan Nr. 525

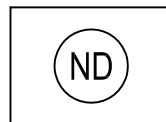
Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft



Erhaltung: Bäume

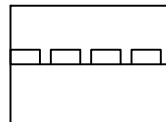


Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechtes



Naturdenkmal

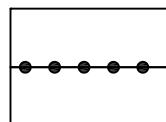
Sonstige Planzeichen



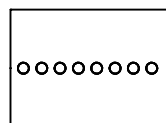
Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen



Grenze des räumlichen Geltungsbereiches



Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung, z.B. von Baugebieten, oder Abgrenzung des Maßes der Nutzung innerhalb eines Baugebietes



Abgrenzung zwischen unterschiedlichen Vollgeschosshöhen bzw. Gebäudehöhen



- LPB IV - Lärmpegelbereich



Abgrenzung der angrenzenden Bebauungspläne



Umgrenzung der Flächen, deren Böden mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sein können. - Bombenblindgänger / Kampfmittel -



Trafostation

Bebauungsplan Nr. 525 - Neumarkt -

Textliche Festsetzungen

Stand: 31.03.2014

Für diesen Bebauungsplan ist die Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548), maßgebend.

1. Gemäß § 1 Abs. 5 i. V. m. Abs. 9 BauNVO sind in den Kerngebieten (MK) nach § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässige Sexkinos sowie Spielhallen und ähnliche Unternehmen im Sinne des § 33i Gewerbeordnung (GewO) nicht zulässig.
2. Gemäß § 1 Abs. 7 BauNVO sind in den Kerngebieten 7 und 8 (MK 7 und MK 8) außerhalb der Erdgeschosse nach § 7 BauNVO Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässige Einzelhandelsbetriebe nicht zulässig.
3. Gemäß § 23 Abs. 2 Satz 3 BauNVO sind im Planbereich Gebäuderücksprünge von festgesetzten Baulinien im Erdgeschoss sowie im obersten Geschoss bis zu 3,5 m zulässig.
4. Gemäß § 12 Abs. 6 BauNVO sind im Planbereich Großgaragen im Sinne der Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (Garagen- und Stellplatzverordnung - GaStpIVO) nicht zulässig.
5. Gemäß § 9 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 18 BauNVO sind im Bebauungsplan Höchstmaße für Gebäudehöhen festgesetzt. Als unterer Bezugspunkt gilt Normalhöhennull (NHN), als oberer Bezugspunkt der obere Gebäudeabschluss. Ausnahmsweise kann zugelassen werden, dass die jeweiligen Gebäudehöhen durch Staffelgeschosse sowie technische Dachaufbauten, Antennen, Geländer, Schornsteine und untergeordnete Gebäudeteile überschritten werden, soweit sie von Gebäudefassaden so weit zurückspringen, dass sie von den angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen aus gesehen nicht in Erscheinung treten, und das Ortsbild nicht beeinträchtigt wird.
6. Zwischen den Kerngebieten 2 und 5 (MK 2 und MK 5) ist gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB die Tiefe der bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen abweichend von § 5 Niedersächsische Bauordnung (NBauO) mit $0,125 H$, mindestens jedoch 3,0 m, zu berechnen. Dabei dürfen benachbarte Verkehrsflächen öffentlicher Straßen für die Bemessung des Grenzabstandes bis zu ihrer Mittellinie dem Baugrundstück zugerechnet werden.
7. Die gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB mit G 1 gekennzeichneten Flächen sind mit einem Gehrecht im Erdgeschoss zugunsten der Allgemeinheit zu belasten. Die lichte Durchgangshöhe muss mindestens 6,0 m betragen. Ausnahmsweise kann eine geringere lichte Durchgangshöhe zugelassen werden, sofern aus lufthygienischer Sicht keine Bedenken bestehen.

8. Die gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB mit G 2 gekennzeichneten Flächen sind mit einem Gehrecht im Erdgeschoss zugunsten der Allgemeinheit zu belasten. Die lichte Durchgangshöhe muss mindestens 3,0 m betragen.
9. Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 23 Buchstabe a) BauGB dürfen im Planbereich ortsfeste Feuerungsanlagen nicht mit festen Brennstoffen betrieben werden. Davon ausgenommen sind Brennstoffe in dafür geeigneten Feuerungsanlagen, die einen Emissionsgrenzwert für Staub von 0,02 g/m³ gemäß § 5 der ersten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - 1. BImSchV - vom 26. Januar 2010 (BGBl. I S. 38, Aktualisierung März 2010) nicht überschreiten.
10. Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB sind an den in der Planzeichnung mit Lärmpegelbereichen (LPB) gekennzeichneten, parallel zu diesen oder in einem Winkel bis 90° zu diesen stehenden Gebäudefronten für straßenlärmszugewandte Außenbauteile von Gebäuden oder Gebäudeteilen, in den nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räumen, bauliche Vorkehrungen zum Schutz vor Verkehrslärm (passiver Schallschutz) zu treffen. Die Außenbauteile müssen hinsichtlich der Schalldämmung zum Schutz gegen Außenlärm mindestens den Anforderungen der DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) an das erforderliche resultierende Schalldämmmaß (erf. R'w,res) entsprechen. Hiervon können Ausnahmen zugelassen werden, soweit durch eine Sachverständige oder einen Sachverständigen der Nachweis erbracht wird, dass geringere Schallschutzmaßnahmen ausreichen.

Lärmpegelbereich (LPB) nach DIN 4109	maßgeblicher Außenlärmpegel	erforderliches resultierendes Schalldämmmaß R'w, res des Außenbauteils
IV	66 - 70 dB(A)	40 dB für Wohnungen 35 dB für Büros
V	71 - 75 dB(A)	45 dB für Wohnungen 40 dB für Büros
VI	76 - 80 dB(A)	50 dB für Wohnungen 45 dB für Büros

11. Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB sind im Bereich der straßenlärmszugewandten und im Lärmpegelbereich (LPB) ≥ III gelegenen Fassaden Aufenthaltsräume, die zum Schlafen genutzt werden, dem Aufenthalt von Kindern dienen oder in denen sauerstoffzehrende Heizanlagen aufgestellt werden, mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen auszustatten, sofern die Grundrissanordnung keine Belüftungsmöglichkeit über die lärmabgewandten Gebäudeseiten zulässt. Die Lüftungseinrichtungen sind beim Nachweis der resultierenden Schalldämmmaße der Außenbauteile zu berücksichtigen.
12. Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 Buchstabe a) BauGB sind Gebäudedachflächen mit einer Neigung < 15° flächendeckend mit einer mindestens extensiven Dachbegrünung dauerhaft zu begrünen.
13. Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 Buchstabe a) BauGB sind Pkw-Stellplätze mit mehr als zehn Pkw-Einstellplätzen mit standortgerechten Laubbäumen (Hochstamm, Stammumfang mindestens 18-20 cm in 1,0 m Höhe über Wurzelhals (Pflanzenauswahl: Pflanzliste B (s. Begründung)) gleichmäßig zu bepflanzen. Dabei ist mindestens ein Baum je angefangene fünf Pkw-Einstellplätze bei Einzelreihung bzw. ein Baum je angefangene zehn Pkw-Einstellplätze bei Doppelreihung entsprechend den anerkannten Regeln der Technik anzupflanzen, dauerhaft zu erhalten und nach Abgang zu ersetzen (dabei ist ein ausreichend dimensionierter Wurzelraum von mindestens 12 m³ zu gewährleisten). Die Baumscheiben sind gegen Befahren zu sichern.

14. Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 Buchstabe b) BauGB sind Bäume, für die ein Erhaltungsgebot festgesetzt ist, fachgerecht zu pflegen und dauerhaft zu unterhalten. Bei Baumaßnahmen im Wurzelbereich dieser Bäume sind Maßnahmen zum Baumschutz von einem qualifizierten Garten- und Landschaftsbaubetrieb durchzuführen.
- a. Ausnahmsweise kann zugelassen werden, dass ein Baum, für den ein Erhaltungsgebot festgesetzt ist, gefällt wird, wenn die Standsicherheit des Baumes nachweislich gefährdet ist.
 - b. Wird ein Baum, für den ein Erhaltungsgebot festgesetzt ist, beseitigt, wesentlich beeinträchtigt, zerstört oder aufgrund einer Ausnahme nach Buchstabe a. gefällt, ist er durch Pflanzung eines heimischen standortgerechten Laubbaumes gleicher Art (Hochstamm, Stammumfang mindestens 18 - 20 cm in 1,0 m Höhe über Wurzelhals) zu ersetzen. Die Ersatzpflanzung ist entsprechend den anerkannten Regeln der Technik durchzuführen, zu pflegen und dauerhaft zu erhalten. Stehen private Rechte Dritter einer Ersatzpflanzung an gleicher Stelle entgegen, ist die Ersatzpflanzung an anderer Stelle vorzunehmen.

Örtliche Bauvorschriften nach § 84 Niedersächsische Bauordnung (NBauO):

15. Die Dacheindeckungen der Hauptdächer der Hauptgebäude sind nur in einem ziegelroten, braunen oder grau/schwarzen Farbspektrum zulässig. Dauerhaft begrünte Dächer und Anlagen zur Gewinnung regenerativer Energien (Photovoltaik, Solarthermie) sind zulässig.

Hinweise:

1. Die der Planung zugrunde liegenden Rechtsquellen (Verfassung, Gesetze, Rechtsverordnungen, Satzungen) und DIN-Normen können bei der Stadt Osnabrück, Fachbereich Städtebau, Fachdienst Bauleitplanung, Hasemauer 1 eingesehen werden.
2. Zu der Planung liegen folgende Untersuchungen vor:
 - a. Schalltechnische Untersuchung (RP Schalltechnik, 2013)
 - b. Untersuchung zur Lufthygiene (GEONET, 2013)
 - c. Verkehrstechnische Untersuchung (TSC, 2013)
3. Auf vorhandenen unterirdischen Ver- und Entsorgungsleitungen (Schutzstreifen 5,0 m) sowie auf Flächen, die mit entsprechenden Rechten belastet sind, besteht ein generelles Bauverbot, ein Verbot der Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern sowie ein Verbot von Geländeänderungen (Niveauperänderungen). Jegliche Bau- und Bepflanzungsmaßnahmen bedürfen der vorherigen Zustimmung der Ver- und Entsorgungsträger.
4. Standorte von Trafostationen und Kabelverteilerschränken können im Einvernehmen mit der Stadtwerke Osnabrück AG geändert werden.
5. Sollten bei Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht oder Denkmale der Erdgeschichte (hier: Überreste oder Spuren – z.B. Versteinerungen –, die Aufschluss über die Entwicklung tierischen oder pflanzlichen Lebens in vergangenen Erdperioden oder die Entwicklung der Erde geben) freigelegt werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) meldepflichtig und müssen der Denkmalbehörde der Stadt Osnabrück (Stadt- und Kreisarchäologie im Osnabrücker Land, Lotter Straße 2, 49078 Osnabrück, Tel. 0541/323-2277 oder -4433) unverzüglich gemeldet werden. Meldepflichtig ist der Finder,

der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

6. Das Gebiet der Stadt Osnabrück war im zweiten Weltkrieg Ziel zahlreicher Luftangriffe. Innerhalb der im Bebauungsplan gekennzeichneten Flächen ist mit Bombenblindgängern zu rechnen. Sondierungsmaßnahmen sind vor Durchführung von Tiefbaumaßnahmen mit der Stadt Osnabrück, Fachbereich Bürger und Ordnung abzustimmen. Sollten bei der Sondierung Bombenblindgänger oder andere Kampfmittel festgestellt werden, ist unverzüglich die zuständige Polizeidienststelle, der Fachbereich Bürger und Ordnung der Stadt Osnabrück oder der niedersächsische Kampfmittelbeseitigungsdienst zu benachrichtigen.
7. Die Vorschriften des besonderen Artenschutzes des § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind zu beachten. Zur Vermeidung des Tötungs- und Verletzungsverbots, der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten und des Verbots von erheblichen Störungen während sensibler Zeiten für besonders und streng geschützte Arten (vgl. § 7 Abs. 2 Nrn. 13 und 14 BNatSchG) sind insbesondere
 - a. Bestandsgebäude vor Durchführung von Baumaßnahmen daraufhin zu kontrollieren, ob dort geschützte Vogel- und Fledermausarten oder Quartiere dieser Arten vorhanden sind,
 - b. Abrissarbeiten und Umbauarbeiten an Bestandsgebäuden nur dann durchzuführen, sofern dabei keine geschützten Vogel- und Fledermausarten getötet oder erheblich gestört werden und mit den Baumaßnahmen keine Zerstörungen oder Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten geschützter Arten einhergehen,
 - c. Baumaßnahmen, die Fortpflanzungs- und Ruhestätten von geschützten Vogel- und Fledermausarten beeinträchtigen können, außerhalb der Brut- und Fortpflanzungszeit und der Winterruhezeit durchzuführen,
 - d. potenzielle Quartiere geschützter Vogel- und Fledermausarten rechtzeitig vor Beginn von Bauarbeiten auf dort lebende Tiere zu überprüfen (Sofern ein Tierbesatz in den Quartieren nicht sicher ausgeschlossen werden kann, müssen die Bauarbeiten von einem artenschutzkundigen Fachmann begleitet werden.) und
 - e. zulässige Gehölzarbeiten (Fällen, Roden, Abschneiden und auf den Stock setzen von Bäumen, Hecken, Gebüsch und anderen Gehölzen) nur dann vorzunehmen, sofern dabei keine geschützten Vogel- und Fledermausarten getötet oder erheblich gestört werden und mit den Gehölzarbeiten keine Zerstörungen oder Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (Vogelnester, Baumhöhlen) geschützter Arten einhergehen. Zulässige Gehölzarbeiten sind in der Regel außerhalb der Vogelbrutzeit durchzuführen. Baumhöhlen sind rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten auf dort lebende Arten zu überprüfen. Sofern ein Tierbesatz in den Baumhöhlen nicht sicher ausgeschlossen werden kann, müssen die Fällarbeiten von einem artenschutzkundigen Fachmann begleitet werden.
8. Werden Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG berührt, ist eine Ausnahmeprüfung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 BNatSchG bei der Unteren Naturschutzbehörde zu beantragen.
9. Bei der Platane am Amtsgericht handelt es sich um ein eingetragenes Naturdenkmal (ND-OS-1). Die Bestimmungen der Verordnung zur Sicherung von Naturdenkmalen im Gebiet der Stadt Osnabrück vom 28. Januar 1958 (Amtsbl. 1958, Seite 114 ff, zuletzt geändert durch Verordnung vom 21. November 2006) sind zu beachten.

10. Gemäß § 213 Abs. 1 Nr. 3 Baugesetzbuch (BauGB) handelt ordnungswidrig, wer nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 Buchstabe b BauGB als zu erhalten festgesetzte Bäume wesentlich beeinträchtigt oder zerstört. Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 10.000 EUR geahndet werden.

Widmung von Verkehrsflächen:

Gemäß § 6 Abs. 5 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) wird die Widmung der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen mit der Maßgabe verfügt, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird.

Einziehung von Verkehrsflächen:

Gemäß § 6 Abs. 5 und § 8 Abs. 5 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) wird die Einziehung der im Planbereich vorhandenen unterirdischen Verkehrsflächen mit der Maßgabe verfügt, dass die Einziehung zu dem Zeitpunkt wirksam wird, in dem die Verkehrsfläche dem öffentlichen Verkehr tatsächlich entzogen wird.

Bebauungsplan Nr. 525 - Neumarkt -

Begründung

Stand: 09.04.2014

A Rahmenbedingungen

1 Planungsanlass

Der *Neumarkt* als zentraler Platz der Stadt Osnabrück soll aufgewertet und verkehrlich sowie städtebaulich neu geordnet werden. Dazu sollen insbesondere die Platzraumkanten neu definiert werden. Die Bauleitplanung ist erforderlich, um Planungsrecht für neue Gebäude und die Weiterentwicklung der bestehenden Bebauungsstruktur zu schaffen.

Im Zuge des anstehenden Entwicklungs- und Revitalisierungsprozesses des *Neumarkts* verlaufen mehrere städtebauliche Planungen parallel und formal unabhängig voneinander. Insbesondere die an diesen Bebauungsplan angrenzenden Bebauungspläne Nr. 593 – *Neumarkt/Kollegienwall* – und Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* – (vorhabenbezogener Bebauungsplan) umschreiben zwei zentrale Entwicklungsschwerpunkte, die zu einem Gelingen des Gesamtprojekts beitragen sollen.

Die Möglichkeiten zur Neugestaltung der Verkehrsflächen am *Neumarkt*, *Neuer Graben* und in der *Johannisstraße* wurden im Rahmen eines freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ (2013) ausgelotet. Die politischen Beschlüsse zum Umbau erfolgten in der Vergangenheit unabhängig von einem Bauleitplanverfahren. Auch die Umsetzung der Planung kann somit unabhängig von Bauleitplanverfahren erfolgen.

Am Ende des Entwicklungsprozesses soll der *Neumarkt* nicht nur ein Mehr an Aufenthaltsqualität aufweisen, sondern auch als funktionierendes Bindeglied zwischen nördlicher und südlicher Innenstadt dienen.

1.1 Verfahren

Der Rat der Stadt Osnabrück hat in seiner Sitzung am 13.06.2006 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 525 - *Neumarkt* - beschlossen. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) erfolgte vom 05.11.2007 bis 05.12.2007. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte vom 08.10.2007 bis 11.11.2007. Der Planentwurf wurde vom 11.10.2011 bis 11.11.2011 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt. Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte parallel dazu.

Die Berücksichtigung diverser Einwendungen sowie die sich daraus ergebenden Modifikationen an der städtebaulichen Planung (insbesondere Reduzierung des Geltungsbereichs durch Berücksichtigung der Geltungsbereiche des Bebauungsplans Nr. 593 – *Neumarkt / Kollegienwall* – und des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* –) führten zu einem überarbeiteten Planentwurf.

Der geänderte Bebauungsplanentwurf wurde vom 26.11.2013 bis 03.01.2014 erneut öffentlich ausgelegt. Die erneute Beteiligung der Behörden erfolgte parallel dazu.

Nach der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne des § 4a Abs. 3 BauGB wurde aufgrund des Hinweises des niedersächsischen Kampfmittelbeseitigungsdienstes die Kennzeichnung von Kampfmittelverdachtsflächen in den Bebauungsplan aufgenommen.

2 Ausgangssituation

2.1 Lage im Stadtgebiet

Der Planbereich befindet sich im Stadtteil Innenstadt zwischen *Kleine Hamkenstraße*, *Georgstraße*, Hase, Landgericht, *Seminarstraße*, *Kolpingstraße*, *Lyrastraße* und *Alte Münze*. Die Größe des Planbereichs beträgt ca. 2,4 ha.

2.2 Bestandsanalyse

Der heutige *Neumarkt* stellt einen zentralen Stadtplatz zwischen der nördlichen sowie südlichen Innenstadt dar. Er wird durch die in Ost-West-Richtung verlaufende Verkehrsverbindung *Neuer Graben/Wittekindstraße* in seiner Längsachse befahren. Zugleich ist er in der Verbindung von *Große Straße* und nördlicher *Johannisstraße* der zentrale Umsteigeplatz für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Aufgrund dieser zentralen Lage haben sich im Planbereich weitgehend kerngebietstypische Nutzungen mit einer hohen Kundenfrequenz angesiedelt.

Bis zum Zusammenschluss der Alt- und Neustadt 1307 bildete der *Neuer Graben* die südöstliche Grenze der historischen Altstadt. Diese Begrenzung hat sich im Laufe der Jahrhunderte im Stadtgrundriss und in der Namensgebung der Straße erhalten.

Der heute als *Neumarkt* bezeichnete Platz umfasst eine größere Fläche als der am Anfang der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts angelegte historische *Neumarkt*. Ursprünglich wurde dieser vor dem Landgericht im Zuge der östlichen Stadterweiterung zum Hannoverschen Bahnhof (eröffnet 1855) und Bahnhofsviertel angelegt. Die Bebauung zwischen *Große Straße*, *Grüner Brink* und *Neuer Graben* bildete damals die westliche Platzkante des *Neumarkts*, das Dreieckgrundstück zwischen *Kollegienwall* und der damaligen *Bahnhofstraße* (heute *Wittekindstraße*) die östliche Platzkante. Die heutige Ausdehnung des Platzes geht auf seine nachkriegszeitliche Entwicklung zurück, indem der Bereich zwischen *Neuer Graben* und ehemals *Grüner Brink* nicht mehr bebaut bzw. als Busterminal genutzt und die Fläche so dem *Neumarkt* zugeordnet wurde.

Der *Neumarkt* hat seine beachtliche Bedeutung nicht zuletzt durch die sprunghafte Entwicklung des Bahnverkehrs und den ebenso sprunghaften Aufbau des ehemaligen Straßenbahnnetzes erlangt. Der Platz wurde sehr schnell zum belebtesten Kreuzungspunkt der einstmals wichtigsten Verkehrsachsen und zum zentralen Punkt für den öffentlichen Nahverkehr.

2.3 Planerische Ausgangslage

2.3.1 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2012 (Verordnung zu Änderung der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen, 03.10.2012, LROP 2012)

Die Stadt Osnabrück ist gemäß Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2012 als Oberzentrum festgelegt (LROP 2012, 2.2.04)

Oberzentren sind multifunktionale, großstädtische Standorte und Verkehrsknoten mit überregionaler Ausstrahlung und Vernetzung, haben eine Standortpräferenz für landesweit bedeutsame Einrichtungen und Angebote, und sollen durch inner- und überregionale Zentrenverflechtung in ihrer internationalen Standort und Verkehrsgunst gestärkt werden. (s. Begründung zum LROP 2012, S. 31)

Die Zielsetzung nach LROP 2012 ist es, die Leistungsfähigkeit der Zentralen Orte der jeweiligen Festlegung entsprechend zu sichern und zu entwickeln. In den Oberzentren sind dies zentralörtliche Einrichtungen und Angebote für den spezialisierten höheren Bedarf (LROP 2012, 2.2.03 Satz 3). Oberzentren haben zugleich die mittel- und grundzentralen Versorgungsaufgaben zu leisten. (LROP 20012, 2.2.03 Satz 4)

2.3.2 Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Osnabrück stellt den Planbereich als gemischte Baufläche dar. Die in Ost-West-Richtung verlaufende Verkehrsverbindung *Neuer Graben/Wittekindstraße* wird als Hauptverkehrsstraße dargestellt.

Da sich die vorliegende verbindliche Bauleitplanung aus dem FNP entwickelt, ist eine Änderung des FNP nicht erforderlich.

2.3.3 Märkte- und Zentrenkonzept für die Stadt Osnabrück - Fortschreibung 2009/2010 (MZK OS 2009/2010)

Mit dem „Märkte- und Zentrenkonzept für die Stadt Osnabrück – Fortschreibung 2009/2010“ liegt ein gesamtstädtisches Konzept zur funktionsräumlichen Verteilung der Einzelhandelsstandorte in der Stadt Osnabrück vor, welches ebenfalls verbunden ist mit Handlungsempfehlungen für die städtebauliche Entwicklung der jeweiligen städtebaulichen Lagen und Zentralen Versorgungsbereiche. Weitergehend wird mit der „Osnabrücker Liste“ eine Klassifizierung in zentren-, bzw. nicht-zentrenrelevante und nahversorgungsrelevante Sortimentsgruppen vorgenommen, die ebenfalls einen Orientierungsrahmen für die planungsrechtliche Steuerung des Einzelhandels in der Bauleitplanung bildet.

Gemäß Beschluss des Rates der Stadt Osnabrück vom 31.08.2010 findet das „Märkte- und Zentrenkonzept für die Stadt Osnabrück - Fortschreibung 2009/2010“ - als städtebauliches Konzept Berücksichtigung

- bei der Neuaufstellung oder Änderung von Bauleitplänen (i. S. des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB),
- bei der Vorhabenprüfung von Neuansiedlungen, Erweiterungen und Sortimentsänderungen von Einzelhandelsbetrieben.

Das Plangebiet liegt innerhalb des Zentralen Versorgungsbereichs „Hauptzentrum Innenstadt“. Das MZK OS 2009/2010 (*CIMA Beratung + Management, Lübeck, 2010 S. 60, 127*) trifft hierzu folgende Grundaussagen und Handlungsempfehlungen:

„Der zentrale Versorgungsbereich Innenstadt ist das Handels- und Dienstleistungszentrum der Stadt Osnabrück. Dies wird insbesondere durch den hohen Verkaufsflächenanteil bei den innenstadttypischen Leitsortimenten, wie Bekleidung/Wäsche, Schuhe/Lederwaren oder Uhren/Schmuck/Optik, deutlich.

Die Innenstadt profitiert vor allem von ihren Magnetbetrieben [...], von der Vielzahl inhabergeführter Fachgeschäfte (vgl. Kap. 2.5.1) und von der Altstadt mit ihrer attraktiven kleinteiligen Struktur und städtebaulichen sowie kulturellen Sehenswürdigkeiten.

Neben dem breiten Angebot im aperiodischen Bedarfsbereich deckt die Innenstadt auch nahezu sämtliche Angebote im periodischen Bedarfsbereich ab. [...]

Um die Attraktivität der Osnabrücker Innenstadt nachhaltig zu sichern, sollte insbesondere eine qualifizierte Lösung für die Leerstandsproblematik am Neumarkt gefunden werden.

Um die Bedeutung des Hauptzentrums Innenstadt zu erhalten und weiter zu stärken, sollte dieser Bereich auch weiterhin der Schwerpunkt der Einzelhandelsentwicklung sein - insbesondere bei zentrenrelevanten Sortimenten.

Bei der Realisierung neuer Vorhaben / Verkaufsflächen sollten die folgenden Punkte berücksichtigt werden:

- *qualitativ und quantitativ ansprechende Angebotsstruktur des Vorhabens*

- *sinnvolle Ergänzung der bestehenden Angebote*
- *attraktive Anbindung an die bestehende Hauptgeschäftslage*
- *ansprechende Gestaltung*

Um die innerstädtischen Verkaufsflächenanteile stückweise auszubauen, ist idealerweise die Nachnutzung derzeit leerstehender Immobilien anzustreben. Dazu gehören Großflächen wie das ehemalige Kaufhaus Wöhrl am Neumarkt ebenso wie kleinteilige Ladenlokale. [...] Bei dem quantitativen Verkaufsflächenausbau sollte außerdem auf einen qualitativen Ausbau, also die Schließung von Angebotslücken, geachtet werden.“ (aus CIMA: MZK Osnabrück 2009/2010, S. 127f)

Die Empfehlungen des Märkte- und Zentrenkonzepts für die Stadt Osnabrück sind in die vorliegende Bauleitplanung eingeflossen.

Die städtebaulichen Planungen zur Entwicklung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* werden im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* – weiter verfolgt.

2.3.4 Städttebauliche Machbarkeitsstudie „Masterplan Neumarkt“

Zur Vorbereitung dieser Bauleitplanung wurde die städtebauliche Machbarkeitsstudie „Masterplan *Neumarkt*“ durch das Büro GEWERS KÜHN+KÜHN (Berlin, 2005) erarbeitet. Die Bauleitplanung fußt auf diesem umfangreich diskutierten und teilweise modifizierten Masterplan.

2.3.5 Verkehrliche Machbarkeitsstudie zum „Masterplan Neumarkt“

In Ergänzung zum „Masterplan *Neumarkt*“ wurden die verkehrlichen Möglichkeiten in einer begleitenden verkehrlichen Machbarkeitsstudie vom Büro GEVAS HUMBERG & PARTNER (Essen, 2006) näher betrachtet.

Die verkehrliche Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass sich die geplanten Änderungen am *Neumarkt* umsetzen lassen, wenn die Abwicklung des ÖPNV neu organisiert und der *Neumarkt* in zwei Bereiche, einer Platzfläche vor dem Landgericht sowie einem westlich anschließenden neuen Busterminal, gegliedert wird. Die Flächen für den Individualverkehr sollten dabei zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bus- und Radverkehr) reduziert werden.

Die verkehrliche Machbarkeitsstudie wurde 2008/2009 durch weitere Detailbetrachtungen der Verkehrsabläufe ergänzt und in seinen grundsätzlichen Aussagen bestätigt.

In einer weiteren „Machbarkeitsstudie ÖPNV Osnabrück“ (LINDSCHULTE + KLOPPE INGENIEURGESELLSCHAFT MBH, Düsseldorf, 2013) wurde zudem untersucht, ob auch im Bereich des *Neumarkts* ein Straßenbahn- bzw. ein Oberleitungsbussystem integriert werden könnte. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Straßenraumprofile zu keinem grundsätzlichen Ausschluss eines der Systeme führt.

Abschließend wurde eine verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück durch das Büro TSC BERATENDE INGENIEURE FÜR VERKEHRSWESEN GMBH & CO. KG (Essen, 2013) durchgeführt.

2.3.6 „Masterplan Mobilität“

Der 2010 vom Rat der Stadt Osnabrück verabschiedete „Masterplan Mobilität“ befasst sich ebenfalls mit den geplanten verkehrlichen Veränderungen im Bereich des *Neumarkts* und kommt zu folgendem Fazit:

„Die Umgestaltung des Neumarktes ist in der Innenstadt von Osnabrück eines der wichtigsten Projekte des Masterplans Mobilität mit einer großen städtebaulichen und verkehrlichen Signalwirkung. Die Auswahl der umzusetzenden Variante ist auch eine Frage der Prioritäten: Die Variante der dreistreifigen Lösung stellt den klassischen Kompromiss dar, der an allen Gegebenheiten nur ein wenig ändert, auch wenn sich gestalterisch damit durchaus Verbesserungen erzielen lassen. Die Variante einer Sperrung für den MIV stellt die ungleich größeren Möglichkeiten einer Platzgestaltung zur Verbesserung der städtebaulichen Situation in den Vordergrund und setzt zugleich auf deutliche Verbesserungen für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den MIV bleibt voll erhalten, lediglich eine Durchfahrt ist hier nicht mehr möglich. Angesichts der großen Unterschiede des verkehrlichen Angebots für den MIV zwischen diesen beiden Varianten sind auch Zwischenlösungen (räumlich wie zeitlich) denkbar. Eine Zweistreifigkeit bietet aus städtebaulicher Sicht die gleichen, großzügigeren Gestaltungsmöglichkeiten und -räume wie auch die Variante der Sperrung. Dem hohen Wert der damit erzielbaren positiven Effekte im Zentrum der Stadt sind allerdings die negativen Entwicklungen insbesondere auf dem südlichen Wallring entgegenzustellen. Um hier zu einer sinnvollen Abwägung zu kommen, sind detailliertere Untersuchungen der verkehrlichen und der lufthygienischen Auswirkungen erforderlich. Nach dem Bau der Entlastungsstraße West und der A33 könnten dann die verkehrlichen Anforderungen neu definiert und weitergehende Maßnahmen bis hin zur Sperrung erneut verkehrlich geprüft werden. Die vorhandenen Fahrstreifen könnten dann für den ÖPNV genutzt werden.“

Anfang 2011 wurden die zuvor vorgenannten Aussagen des „Masterplans Mobilität“ unter dem Aspekt betrachtet, südlich des Neumarkts ein Einkaufszentrum anzusiedeln. Dabei wurde durch das Planungsbüro TSC (Essen, 2013) die Ausdehnung eines Einkaufszentrums über die Seminarstraße hinaus bis zur Große Rosenstraße verkehrlich untersucht.

Auch wenn die Planungen zu einem Einkaufszentrum südlich des Neumarkts nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung sind, hat die vorgenannte Untersuchung jedoch nachgewiesen, dass entgegen bisheriger Überlegungen (Führung des Busverkehrs über die Seminarstraße), eine Buslinienführung über den Neumarkt, bei zwingend notwendiger Anordnung von Haltestellen im nördlichen Abschnitt der Johannisstraße, in beide Richtungen vertretbar ist. Diese Planung setzt allerdings das Entfernen der bisherigen Rampe zur Neumarktpassage im Bereich der Johannisstraße zwingend voraus.

Aufgrund der Ergebnisse der vorliegenden verkehrstechnischen Untersuchungen sowie der Luftreinhalteplanung der Stadt Osnabrück, nach denen eine verkehrliche Entlastung des Neumarkts dringend erforderlich ist, wurde beschlossen, den Individualverkehr nur noch mit einer Fahrspur je Richtung, ohne Behinderung des ÖPNV, über den Neumarkt zu führen.

2.3.7 Ökologische Standards in der Bauleitplanung

In seiner Sitzung am 08.07.2008 hat der Rat der Stadt Osnabrück sogenannte "ökologische Standards in der Bauleitplanung" beschlossen. Diese Standards sollen nach Abwägung im Einzelfall für den einzelnen Bebauungsplan konkretisiert werden. Vor diesem Hintergrund sind im Bebauungsplanverfahren Aspekte wie z. B.

- Energiekonzept,
- Photovoltaik / Sonnenkollektoren,
- Fassaden- und Dachbegrünungen,
- Begrünung von Stellplatzbereichen und
- Regenwasserversickerung

zu berücksichtigen.

2.4 Rechtliche Ausgangslage

2.4.1 Bebauungspläne

Der Planbereich bezieht teilweise Bereiche mit ein, für die bereits Planungsrecht besteht. Folgende Bebauungspläne werden vom Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – in Teilen überplant:

- Nr. 87 – *Öwer de Hase* –.
- Nr. 127 – *Neumarkt Nordwest* –.
- Nr. 377 – *Alte Münze/Gr. Hamkenstr.* –
- Nr. 489 – *Südl. Grüner Brink/Lyrastr./westl. Kolpingstr.* –
- Nr. 502 – *Große Str./Gr. Hamkenstr. Süd* –

In den Bereichen der Überplanung werden die Festsetzungen der bestehenden Bebauungspläne zukünftig durch die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – ersetzt.

2.4.2 Denkmalschutz

Auf der Südseite des *Neumarkts* befindet sich das zwischen 1874 bis 1878 entstandene Gebäude des Landgerichts, das als Einzelbaudenkmal in die Liste der Kulturdenkmale in Niedersachsen (§ 4 NDSchG) aufgenommen wurde. Das Gebäude zeigt deutliche Züge des Historismus sowie der eigenständigen Phase des Rundbogenstils. Es entstand als erster öffentlicher Großbau in Ziegelmauerwerk anstelle des üblichen Bruchsteins und prägt maßgeblich mit seiner Schauseite die Platzgestalt des *Neumarkts*. Anstelle des üblichen Bruchsteins wurden die Fassaden in Ziegelmauerwerk ausgeführt. Im Übrigen wurde aber die heimische Bautradition mit der Verwendung von Sandstein für das Sockelgeschoss und die Architekturteile gewahrt. Die Wirkung der Fassade des Gerichtsgebäudes ist insbesondere mit seinem davor liegenden Portal für den *Neumarkt* von beachtlicher Bedeutung und verlangt nach einem angemessen gestalteten Vorfeld. Die städtebaulichen Zielsetzungen des vorliegenden Bauleitplanverfahrens schaffen die Basis für die erforderliche Umgestaltung des Platzes, die auch die Verlegung der Bussteige vor dem Landgericht ermöglicht. Das Grundstück des Landgerichts befindet sich im Geltungsbereich des angrenzenden Bebauungsplans Nr. 58 – *Parkhaus Kollegienwall* –.

Aufgrund der Lage des Planbereichs ist bei zukünftigen umfangreichen Baumaßnahmen eine kontinuierliche Beteiligung der archäologischen Denkmalpflege erforderlich.

Der Planbereich umschreibt die ehemalige südöstliche Grenze der historischen Altstadt. Es ist davon auszugehen, dass die noch erhaltenen Relikte der in diesem Zusammenhang entstandenen Bauten (insbesondere mittelalterliche Stadtbefestigung und Toranlagen aus dem 12./13. Jahrhundert) bei den geplanten Baumaßnahmen weiter zerstört werden.

Eine detaillierte Aussage über den Umfang der zu erwartenden Zerstörungen kann allerdings erst nach eingehender Prüfung der einzelnen Bauvorhaben im Planungsbereich erfolgen. Daher ist eine möglichst frühzeitige Darlegung der umzusetzenden Pläne mit Zeitabläufen bei der Archäologischen Denkmalpflege notwendig, um eine bodendenkmalpflegerische Begleitung bei anstehenden Bodenarbeiten sicherzustellen. Die heute hier feststellbaren großflächigen Unterkellerungen und Tunnelbauten lassen nur noch einen begrenzten Umfang archäologischer Begleitmaßnahmen erwarten.

Zudem ist davon auszugehen, dass im gesamten Planbereich bei Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Skelettfunde, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden. Diese sind gemäß § 14 Abs. 1 des Nds. Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) meldepflichtig und müssen dem Fachdienst

Archäologische Denkmalpflege, Stadt- und Kreisarchäologie, bei der Stadt Osnabrück unverzüglich gemeldet werden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstelle sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von 4 Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

2.4.3 Bodenschutz

Im gesamten Planbereich ist mit künstlichen Bodenauffüllungen mit Fremdbestandteilen wie z. B. Bauschutt, Aschen oder Schlacken zu rechnen.

B Planungsziel

Die baulichen Veränderungen der Vergangenheit rund um den *Neumarkt*, insbesondere durch die Zerstörung des Baublocks zwischen *Neumarkt* und *Grüner Brink* während des zweiten Weltkriegs, haben in Verbindung mit der Zunahme des innerstädtischen Verkehrsaufkommens in den letzten Jahrzehnten - trotz aller Lebendigkeit des Platzes - zu einer stetig abnehmenden Aufenthaltsqualität des *Neumarkts* geführt. Heute vermittelt der Stadtplatz einen eher trennenden als verbindenden Charakter zwischen nördlicher und südlicher Innenstadt.

Auch der zwischenzeitlich geschaffene ebenerdige Fußgängerüberweg zwischen *Großer Straße* und *Johannisstraße* konnte nicht entscheidend zur notwendigen Verknüpfung beider Innenstadtbereiche beitragen. Die städtebaulichen Zielsetzungen, die Barrierewirkung der Verkehrsachse so weit wie möglich aufzuheben und dem Platz eine angemessene Aufenthaltsqualität zu verleihen, sollen nun durch gestalterische, bauliche und funktionale Veränderungen am *Neumarkt* erreicht werden.

C Planungsinhalt

1 Städtebauliche Grundidee

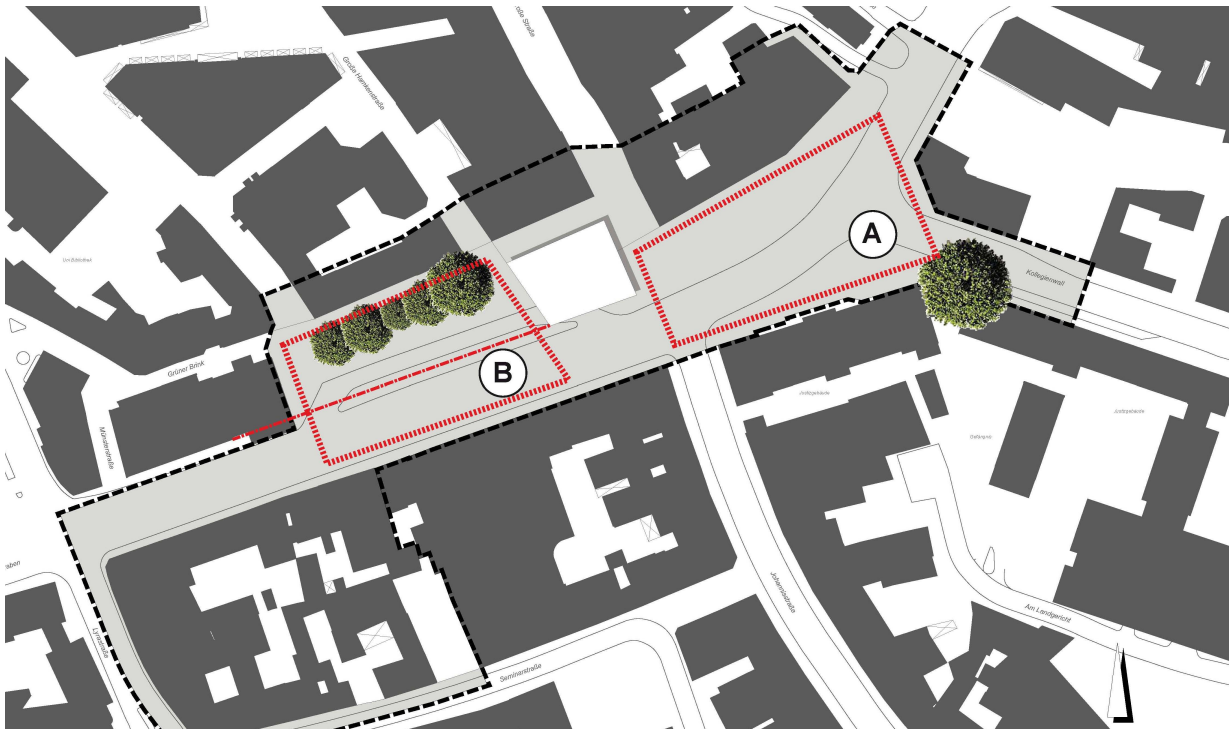
Die hochbaulichen Entwicklungsschwerpunkte am *Neumarkt* sind bereits im „Masterplan *Neumarkt*“ aus dem Jahr 2005 skizziert worden. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Wiederherstellung der westlichen Begrenzung des historischen *Neumarkts*, um dem Stadtplatz seine ursprüngliche Begrenzung wiederzugeben (ca. 100 x 50 m) (A). Gleichzeitig soll durch eine Aufstockung der nördlichen Platzrandbebauung (*Große Straße* bis „Sport-Arena“) - ohne Überformung des historischen Gebäudes des Landgerichts - der *Neumarkt* seine Gestalt als Stadtplatz mit „größtstädtischem“ Charakter wiedererlangen.

Durch die Wiederherstellung des ursprünglichen *Neumarkts* soll ein weiterer klar gefasster Stadtraum im Bereich des heutigen Busterminals östlich des VGH-Verwaltungsgebäudes am Schnittpunkt *Neuer Graben/Neumarkt* entstehen (B). Dieser Bereich soll auch weiterhin seiner besonderen Bedeutung für den ÖPNV gerecht werden können und gleichzeitig von einer „grünen Baumkulisse“ geprägt werden.

Anders als der Bereich A unterteilt sich der Bereich B in zwei Funktionsbereiche. Der nördliche Bereich wird funktional durch den Busterminal geprägt, während der südliche Bereich in erster Linie die Verkehrsflächen für die Verbindung zwischen *Neuer Graben* und *Neumarkt* bereithält. Diese Funktionstrennung soll durch die für den Busterminal erforderliche Straßenmöblierung (Fahrgastunterstände etc.) – abhängig von den Ergebnissen des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ – in Form einer erdgeschossigen Raumkante dokumentiert werden.

Hinsichtlich der vorhandenen und zukünftigen öffentlichen Verkehrsflächen soll der Bebauungsplan einen maximalen Gestaltungsspielraum eröffnen, um eine Umsetzung der

Ergebnisse des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung Neumarkt/Johannisstraße“ (2013) zu ermöglichen.



1.1 Planungsalternativen

Aufgrund der Tatsache, dass im Zuge des geplanten Umbaus des *Neumarkts* die dort vorhandenen Bushaltestellen entfallen sollen, sind diese an anderer Stelle im Nahbereich des *Neumarkts* unterzubringen. Der bestehende Busterminal südlich *Grüner Brink* bietet aufgrund der Flächenverfügbarkeit keinen ausreichenden Platz, um sämtliche zu verlegende Bushaltestellen zusätzlich aufzunehmen. Insofern gab es Überlegungen, einen neuen größeren Busterminal zwischen *Neumarkt* und *Große Rosenstraße* zu planen. Dieser neue Busterminal hätte den alten Busterminal überflüssig machen und für eine vollständige Entlastung der *Johannisstraße* zwischen Johanniskirche und *Neumarkt* sorgen können. Der alte Busterminal südlich *Grüner Brink* hätte einer städtebaulich sinnvollen Straßenrandbebauung zugeführt werden können. Der *Neue Graben* hätte damit seinen ursprünglichen Straßenquerschnitt in diesem Bereich wiedererlangen können. Aufgrund der Flächenverfügbarkeit, der umfangreichen und kostenintensiven Freistellung neuer öffentlicher Verkehrsflächen, der unbefriedigenden Anbindung der Busverkehre an die *Johannisstraße* sowie der Absicht einer Investorin in diesem Bereich ein großflächiges Einkaufszentrum zur Stärkung der südlichen Innenstadt zu errichten, wurde diese Planungsalternative nicht weiter verfolgt. Eine weitergehende Betrachtung dieser Planungsalternative erfolgte im verbindlichen Bauleitplanverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* –.

2 Erschließung

2.1 Verkehrliche Erschließung

Die im Planbereich vorgefundenen Verkehrsbeziehungen sollen grundsätzlich erhalten bleiben. Allerdings soll die Breite der Verkehrsfläche des *Neumarkts* im Übergangsbereich zwischen *Große Straße* und *Johannisstraße* verringert werden. Diese Planung läuft parallel zur geplanten Reduzierung der Anzahl der heutigen Fahrspuren im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt*.

Parallel zu dieser Bauleitplanung verfolgt die Stadt die Absicht, dem *Neumarkt* eine neue Oberflächengestaltung zu geben. Die vorhandene *Neumarkt-Passage* soll dauerhaft aufgegeben werden und kann somit dem öffentlichen Verkehr entzogen werden. Alternativ werden bauliche Maßnahmen durchgeführt, die eine sichere Querung des *Neumarkts* für Passanten ermöglichen.

Die vorgesehenen Veränderungen an den Verkehrsflächen im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* und der damit verbundene Flächengewinn erlauben auch die Anordnung von Radfahrstreifen für beide Fahrtrichtungen und vor allen die Schaffung von Raum zur Gestaltung von Platzflächen.

In einigen Bereichen des Planbereichs können öffentliche Verkehrsflächen durch Gebäudeauskragungen überbaut werden, sofern die im Bebauungsplan festgesetzten lichten Mindestdurchgangshöhen eingehalten werden und auf die Fluchtlinien vorhandener Straßenzüge in baugestalterisch ansprechender Weise reagieren. Die Höhe der Überkragungen ist auch maßgeblich von den zu erwartenden Auswirkungen auf die lufthygienische Situation am *Neumarkt* abhängig.

Die *Seminarstraße* soll im Planbereich als Sackgasse ausgebildet werden. Dies ist erforderlich, da sich die Verbindung zwischen *Seminarstraße* und *Große Rosenstraße* nicht im Eigentum der Stadt befindet, eine Verkehrsübergabe bislang nicht öffentlich bekannt gemacht wurde und zukünftig ein Einkaufszentrum entstehen soll, das endgültig zu einer Aufgabe der Verkehrsfläche führen wird. Deshalb ist dafür im Planbereich die planungsrechtliche Festsetzung einer ausreichend groß dimensionierten öffentlichen Verkehrsfläche in Form einer Wendeanlage erforderlich. Aufgrund der vorgefundenen Flächenverfügbarkeit ist es unumgänglich, hierfür auf private Grundstücksflächen (*Neuer Graben 7, 9*) zurückzugreifen. Damit wird zwar in erheblichem Umfang in Privateigentum eingegriffen, jedoch wiegt das öffentliche Interesse an der Ausbildung einer den öffentlichen Erfordernissen entsprechende Verkehrssituation höher. Bei der Entscheidung zu Lasten des Privateigentümers ist berücksichtigt worden, dass der als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzte Grundstücksbereich derzeit als Stellplatzfläche genutzt wird und eine Hochbaumaßnahme von dieser Flächeninanspruchnahme nicht betroffen ist. Eine sinnvolle Alternative zur Inanspruchnahme der privaten Grundstücksfläche im Rahmen der städtebaulichen Planung ergibt sich nicht.

2.2 Technische Erschließung

Innerhalb des Planbereichs befindet sich ein funktionierendes Ver- und Entsorgungssystem.

Zur Verhinderung von Gefahren durch eine gasdichte flächendeckende Versiegelung des *Neumarkts*, der angrenzenden Straßen und Plätze bedürfen alle baulichen und gestalterischen Maßnahmen eine sorgfältige Abstimmung mit den Stadtwerken Osnabrück AG.

Innerhalb der im Planbereich gelegenen öffentlichen Verkehrsflächen befindet sich eine Vielzahl von Ver-/Entsorgungsleitungen. Die Inanspruchnahme dieser Flächen durch bauliche Maßnahmen und mögliche Beeinträchtigungen der Ver-/Entsorgungsleitungen in unmittelbaren Umfeld (auch durch Baugruben) bedürfen einer sorgfältigen Abstimmung mit allen betroffenen Ver-/Entsorgungsträgern.

Sofern bei der Realisierung von Maßnahmen Ver-/Entsorgungsleitungen vorübergehend oder endgültig umverlegt werden müssen, sind die Kosten vom Verursacher zu tragen. Für die Umverlegung müssen Ersatztrassen zur Verfügung stehen. Alle Maßnahmen bedürfen einer frühzeitigen sorgfältigen Abstimmung mit den betroffenen Ver-/Entsorgungsträgern.

Die private Kanalisation im Bereich des Kerngebiets 5 (MK 5) muss zurück gebaut werden. Vor der Realisierung des Baukörpers im Bereich MK 5 soll der Regenwasserdüker durch einen Regenwasserfreigefällekanal ersetzt werden. Der Regenwasserdüker quert zurzeit den

Neumarkttunnel von der *Johannisstraße* zur *Große Straße* hin. Durch den neuen Kanal würde das Dükerbauwerk vor dem Bereich MK 5 und damit der seitliche Zugang entfallen.

Die Standorte der Trafostationen, Kabelverteilerschränke sowie weiterer Versorgungsanlagen können nur im Einvernehmen mit den Stadtwerken Osnabrück verändert werden, wenn adäquate Ersatzstandorte zur Verfügung stehen.

Die Löschwasserversorgung erfolgt nach den Vorgaben des DVGW-Regelwerks W 405. Das Trinkwassernetz ist nach dem Trinkwasserbedarf ausgelegt und kann zur Sicherstellung des Löschwasserbedarfs herangezogen werden.

2.3 Soziale Infrastruktur

Innerhalb des Plangebiets befinden sich öffentlich gewidmete Wege im Sinne des § 68 Abs. 1 Satz 2 Telekommunikationsgesetz (TKG), in denen Betreiber öffentlicher Telekommunikationsnetze ihre den öffentlichen Zwecken dienende Telekommunikationslinien verlegen können.

3 Immissionsschutz

Für städtebauliche Planungen ist generell die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) zu berücksichtigen. Hierbei sind den verschiedenen schutzbedürftigen Nutzungen die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005, Beiblatt 1, zugeordnet. Diese Orientierungswerte sind eine sachverständige Konkretisierung der in der Planung zu berücksichtigenden Ziele des Schallschutzes und somit die Folgerung aus § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und § 1 Abs. 5 BauGB.

An den Grenzen der überbaubaren Grundstücksflächen in den jeweiligen Baugebieten sind folgende Orientierungswerte nach DIN 18005 anzusetzen:

Mischgebiete (MI)	tags: 60 dB(A)	nachts: 50/45 dB(A)
Kerngebiete (MK)	tags: 65 dB(A)	nachts: 55/50 dB(A)
Gewerbegebiete (GE)	tags: 65 dB(A)	nachts: 55/50 dB(A)

Bei zwei angegebenen Nachtwerten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben gelten.

3.1 Verkehrslärm

Auf der Grundlage der Veränderungen an der verkehrlichen Situation auf dem *Neumarkt* sind durch das Büro RP SCHALLTECHNIK (Osnabrück, 2013) die Auswirkungen des Verkehrslärms auf den Planbereich untersucht worden. Die Berechnungen haben ergeben, dass mit deutlichen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 am Tag und in der Nacht an den Fassaden der Gebäude im Planbereich zu rechnen ist.

In innerstädtischen Bereichen können die Orientierungswerte der DIN 18005 in der Regel nicht eingehalten werden. Aufgrund der baulichen Ausgangssituation scheidet aktive Schallschutzmaßnahmen wie Wände oder Wälle aus. Zum Schutz der Nutzungen in den Gebäuden sind somit im Rahmen passiver Schallschutzmaßnahmen entsprechende Lärmpegelbereiche im Bebauungsplan festgesetzt.

3.2 Gewerbelärm

Auf den Planbereich wirken sich die Emissionen kerngebietstypischer Nutzungen aus. Wesentlich störende Gewerbebetriebe sind im Planbereich nicht vorhanden.

3.3 Luftreinhaltung

Der Planbereich liegt innerhalb der Umweltzone der Stadt Osnabrück. In dieser herrschen erhöhte Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastungen (hierzu s. auch Umweltbericht Kap. D 2.1.3).

Feuerungsanlagen sind eine bedeutende Quelle für besonders gesundheitsgefährdende Stoffe wie Feinstaub und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK). Vor allem mit Holz befeuerte Kleinf Feuerungsanlagen tragen zu diesen Emissionen maßgeblich bei. Hauptquelle der Feinstaubemissionen sind Einzelraumfeuerungsanlagen, die zumeist als Zusatzheizung zu den zentralen Öl- und Gasheizungen in den Haushalten betrieben werden. Aufgrund des stetig steigenden Holzeinsatzes ist weiterhin von einem Emissionsanstieg auszugehen. Die textliche Festsetzung soll einerseits zu einer weitgehenden Luftreinhaltung im Zuge der zusätzlichen Bebauung beitragen, andererseits den angestrebten Ausbau der energetischen Nutzung von Biomasse nicht behindern. Deshalb sind feste Brennstoffe nur dann zulässig, wenn sie möglichst umweltverträglich in effizienten und emissionsarmen Feuerungsanlagen eingesetzt werden. Der festgesetzte Grenzwert greift hierbei auf die Regelungen der ersten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über kleine und mittlere Feuerungsanlagen - 1. BImSchV) vom 26. Januar 2010 (BGBl. I S. 38) zurück.

4 **Städtebauliche Festsetzungen**

4.1 Art der baulichen Nutzung

Neben den öffentlichen Verkehrsflächen setzt der Bebauungsplan aufgrund der zentralen Innenstadtlage des *Neumarkts* nur Kerngebiete (MK) fest.

Die innerhalb der festgesetzten Kerngebiete planungsrechtlich geschaffenen Möglichkeiten der Einzelhandelsentwicklung - auch im großflächigen Maßstab und auch mit innenstadtrelevanten Kernsortimenten - entsprechen den Zielen der Raumordnung und Landesplanung Niedersachsen für die Stadt Osnabrück, ihrer zentralörtliche Versorgungsfunktion und dem Verflechtungsbereich als Oberzentrum (s. LROP 2008, 2.3.03 - 1: Kongruenzgebot). Die Kerngebiete liegen innerhalb des zentralen Siedlungsgefüges, im Kern des Siedlungsgebiets der Stadt Osnabrück – innerhalb des Hauptzentrums Innenstadt (s. LROP 2008, 2.3.03 - 5: Konzentrationsgebot) und innerhalb einer städtebaulich integrierten Lage, dem Hauptzentrum Innenstadt. Die Einbindung in das ÖPNV-Netz ist gegeben. Der *Neumarkt* ist die zentrale Haltestelle für den Stadt- und Regionalverkehr in Osnabrück. (s. LROP 2008, 2.3.03 – 6, 7: Integrationsgebot).

Das interkommunale Abstimmungsgebot wird durch die Beteiligung der Nachbargemeinden im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens erfüllt.

Bei einer zu erwartenden sukzessiven Ansiedlung verschiedener, getrennt voneinander geplanter Einzelhandelsbetriebe ist davon auszugehen, dass ausgeglichene Versorgungsstrukturen und deren Verwirklichung, die Funktionsfähigkeit der zentralen Orte und integrierten Versorgungsstandorte sowie die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung auch durch einzelne großflächige Einzelhandelsprojekte nicht wesentlich beeinträchtigt werden (s. LROP 2008, 2.3.03 -19: Beeinträchtungsverbot).

Innerhalb der Kerngebiete sind sonst zulässige Vergnügungsstätten wie z. B. Sex-Kinos, Spielhallen und ähnliche Unternehmen im Sinne des § 33i der Gewerbeordnung ausgeschlossen. Dieser Ausschluss findet seine Begründung in der stadträumlich prominenten und zentralen Lage des Planbereichs, die von derartigen Nutzungen freigehalten werden soll, um ein nachhaltig stabiles Nutzungsgefüge am *Neumarkt* zu stützen. Erfahrungsgemäß besteht ansonsten die Gefahr der Verdrängung von Einzelhandelseinrichtungen durch zahlungskräftige Unternehmen des Vergnügungsgewerbes, mit der Folge von Qualitätsverlust im Warenangebot und Verlust der Warenvielfalt in den übrigen Branchen. Die damit verbundene Abwertung der Geschäftslagen widerspricht den

städtebaulich-funktionalen und auch den gestalterisch angemessenen Zielen des Erscheinungsbildes im Zentrum der Innenstadt. In anderen Lagen der Innenstadt bieten sich bereits Möglichkeiten zur Ansiedlung dieser Nutzungsarten.

In den Kerngebieten 7 und 8 südlich *Neuer Graben* ist der Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen außerhalb der Erdgeschosszonen städtebaulich erforderlich, um den Handlungsempfehlungen des Märkte- und Zentrenkonzepts für die Stadt Osnabrück – Fortschreibung 2009/2010 nachzukommen. Nach dem Märkte- und Zentrenkonzept ist dieser Bereich nicht als eine Einkaufslage (A-, B- oder C-Lage) im Hauptzentrum Innenstadt klassifiziert. Eine Einzelhandelsnutzung in diesem Bereich ist zwar grundsätzlich möglich, allerdings soll sich hier eine stärkere Funktionsmischung - insbesondere mit Blick auf die westlich gelegenen universitären Einrichtungen - aus Büros, Dienstleistungs-, Kultur- und Bildungseinrichtungen sowie Wohnnutzungen etablieren können.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

4.2.1 Kerngebiet 1 (MK 1)

Die hier vorgefundene Bebauungsstruktur wird dominiert von fünf Vollgeschossen. Diese Bebauungsstruktur ist städtebaulich sinnvoll und soll durch die Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 5,0 sowie der Zulassung von mindestens vier, aber maximal fünf Vollgeschossen, planungsrechtlich gesichert werden. Die zulässige GFZ ergibt sich dabei aus der Multiplikation der zulässigen GRZ (1,0) mit der maximal zulässigen Vollgeschosshöhe ($Z=V$).

Die zulässige Obergrenze der Geschossflächenzahl (GFZ) für Kerngebiete (MK) liegt gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO bei 3,0. Die festgesetzte GFZ überschreitet diese Obergrenze.

Die Obergrenzen der Nutzungsmaße nach § 17 Abs. 1 BauNVO können aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände oder Maßnahmen ausgeglichen ist, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO setzt eine städtebauliche Situation und eine durch den Bebauungsplan zu lösende Problematik voraus, die nicht alltäglich und nicht in beliebiger örtlicher Lage anzutreffen ist. Es muss sich um eine städtebauliche Ausnahmesituation handeln, reguläre städtebauliche Gründe in einer Standardsituation reichen nicht aus. Die Überschreitung muss aus dem Charakter oder aus besonderen Umständen des neu überplanten Gebiets objektiv begründbar sein, die Gründe müssen ein gewisses Gewicht besitzen und nicht in jeder Standardsituation einsetzbar sein. Ein besonderer städtebaulicher Grund ist insbesondere dann anzuerkennen, wenn eine besondere, qualifizierte planerische Lösung bzw. eine städtebauliche Idee umgesetzt und dabei stadtgestalterische Gesichtspunkte in einer städtebaulich herausgehobenen Situation berücksichtigt werden sollen. Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt.

Die Bedeutung der Lage des Kerngebiets in unmittelbarer Nähe zum Neumarkt und zum zentralen Umsteigebusbahnhof der Stadt und die damit verbundene außergewöhnlich gute Anbindung des Gebiets an den ÖPNV prädestinieren den Bereich im Interesse der Innenentwicklung für eine verdichtete Bebauung. Die städtebauliche Planung folgt weitgehend den Empfehlungen des „Masterplans *Neumarkt*“ (2005). Diese städtebaulichen Vorgaben erfordern ein deutlich über die Grenzen der BauNVO hinausgehendes Nutzungsmaß, wenn eine städtebaulich dominante Bebauung im Kontext mit einer umgebenden dichten Bebauung - wie in diesem Fall - ermöglicht werden soll. Die geplante städtebauliche Maßnahme ist ohne die Überschreitung der zulässigen Obergrenzen des § 17 BauNVO nicht zu ermöglichen.

Die Überschreitung der zulässigen Obergrenzen der Nutzungsmaße nach § 17 Abs. 1 BauNVO setzt voraus, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden. Die Anforderungen, die durch das Maß der Nutzung berührt

werden können, beziehen sich dabei insbesondere auf die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohn- und Arbeitsstätten. Die aus städtebaulichen Gründen erforderliche hohe bauliche Dichte wird relativiert, da das Kerngebiet an einer großzügig dimensionierten öffentlichen Verkehrsfläche liegt. Dies wirkt sich positiv hinsichtlich der Belichtung und Belüftung aus. Hinsichtlich des Kleinklimas im Planbereich wirkt sich die Festsetzung extensiver Dachbegrünungen positiv aus.

Die zusätzlichen verkehrlichen Belastungen, die im Allgemeinen aus einer hohen baulichen Dichte folgen, werden im Planbereich begrenzt. Die günstige Anbindung des Planbereichs an den ÖPNV ermöglicht eine der Baudichte und Nutzung angemessene Erschließung. Großgaragen werden im Planbereich ausgeschlossen. Im Zusammenwirken mit dem ÖPNV-Angebot werden somit sowohl die Verkehrsnotwendigkeiten befriedigt als auch die verkehrsbedingten, nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt reduziert.

4.2.2 Kerngebiet 2 (MK 2)

Die hier vorgefundene Bebauungsstruktur wird dominiert von sechs Vollgeschossen. Diese Bebauungsstruktur ist städtebaulich sinnvoll, da sie als Dominante im Eingangsbereich der *Große Straße* wahrnehmbar sein soll. Durch die Festsetzung einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 6,0 sowie der Zulassung von mindestens fünf, aber maximal sechs Vollgeschossen, soll die Bebauungsstruktur planungsrechtlich gesichert werden. Die zulässige GFZ ergibt sich dabei aus der Multiplikation der zulässigen GRZ (1,0) mit der maximal zulässigen Vollgeschosshöhe ($Z=VI$).

Hinsichtlich der Überschreitung der gesetzlich vorgesehenen Obergrenze der GFZ gilt Gleiches wie unter 4.2.1.

4.2.3 Kerngebiet 3 (MK 3)

Die hier vorgefundene Bebauungsstruktur entspricht nicht einer dem *Neumarkt* angemessenen Geschossigkeit. Die Bestandsgebäude bleiben hinter einer angemessenen Höhenentwicklung zurück. Die teilweise nur zweigeschossigen Gebäude können den Stadtplatz nicht adäquat abschließen. Deshalb sind hier Gebäude zu errichten, die zwingend über fünf Vollgeschosse verfügen sollen. Durch die gleichzeitige Festsetzung einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 5,0 soll eine stadträumlich angemessene Verdichtung erzielt werden. Die zulässige GFZ ergibt sich dabei aus der Multiplikation der zulässigen GRZ (1,0) mit der zwingend erforderlichen Vollgeschosshöhe ($Z=V$).

Hinsichtlich der Überschreitung der gesetzlich vorgesehenen Obergrenze der GFZ gilt Gleiches wie unter 4.2.1.

4.2.4 Kerngebiet 4 (MK 4)

Die hier vorgefundene Bebauungsstruktur (Sport-Arena) stellt das höchste Gebäude im Planbereich dar. Diese Bebauungsstruktur ist insofern städtebaulich sinnvoll, als dass sie eine städtebauliche Dominante in der Eingangssituation zum *Neumarkt*, kommend aus der *Wittekindstraße*, darstellt. Durch die Festsetzung einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 6,0 sowie durch die Zulassung von mindestens fünf, aber maximal sechs Vollgeschossen soll die vorgefundene Bebauungsstruktur planungsrechtlich gesichert werden. Die zulässige GFZ ergibt sich dabei aus der Multiplikation der zulässigen GRZ (1,0) mit der maximal zulässigen Vollgeschosshöhe ($Z=VI$).

Hinsichtlich der Überschreitung der gesetzlich vorgesehenen Obergrenze der GFZ gilt Gleiches wie unter 4.2.1.

4.2.5 Kerngebiet 5 (MK 5)

Die städtebauliche Planung sieht einen neuen westlichen Abschluss des *Neumarkts* vor. Hier soll ein dominanter Baukörper entwickelt werden, der über mindestens fünf, aber höchstens sechs Vollgeschosse verfügt. Die hier festgesetzte GRZ von 1,0 und die festgesetzte GFZ von 6,0 entsprechen der Systematik der übrigen Kerngebiete. Die zulässige GFZ ergibt sich dabei aus der Multiplikation der zulässigen GRZ (1,0) mit der maximal zulässigen Vollgeschoszahl ($Z=VI$).

Hinsichtlich der Überschreitung der gesetzlich vorgesehenen Obergrenze der GFZ gilt Gleiches wie unter 4.2.1.

4.2.6 Kerngebiete 6 und 7 (MK 6 und MK 7)

Die hier vorgefundene Bebauungsstruktur entlang des *Neuer Grabens* wird dominiert von vier Vollgeschossen. Diese Bebauungsstruktur ist städtebaulich sinnvoll, da sie die Auftaktsituation für den *Neumarkt* darstellt, gleichzeitig die am *Neumarkt* vorherrschende Geschossigkeit aber nicht übersteigt. Auch zukünftig sollen vier Vollgeschosse nicht unterschritten werden, um eine der städtebaulichen Gesamtstruktur angemessene Höhenentwicklung der Straßenfassaden zu erhalten. Durch die Festsetzung einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 4,0 sowie durch die Zulassung von mindestens vier, aber maximal fünf Vollgeschossen soll die Bebauungsstruktur planungsrechtlich gesichert werden. Im westlichsten Bereich des MK 7 ist die Festsetzung einer Mindestvollgeschoszahl nicht erforderlich, da sich dieser Bereich kaum noch auf den städtebaulich besonders sensiblen *Neumarkt* auswirkt. Die zulässige GFZ ergibt sich dabei aus der Multiplikation der zulässigen GRZ (1,0) mit der mindestens erforderlichen Vollgeschoszahl ($Z=IV$).

Hinsichtlich der Überschreitung der gesetzlich vorgesehenen Obergrenze der GFZ gilt Gleiches wie unter 4.2.1.

4.2.7 Kerngebiet 8 (MK 8)

Das Kerngebiet 8 hat keinen Bezug zum *Neumarkt*. Somit bedarf es hier keiner den Bestand übersteigenden Geschossigkeit. Die vorgefundene drei Vollgeschosse sollen allerdings auch zukünftig nicht unterschritten werden, um eine für den Innenstadtbereich angemessene Bebauungsdichte zu erhalten. Durch die Festsetzung einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 3,0 sowie durch die Zulassung von maximal vier Vollgeschossen soll die Bebauungsstruktur planungsrechtlich gesichert werden.

Die gesetzlich vorgesehene Obergrenze für die GFZ wird mit 3,0 eingehalten. Eine Überschreitung ist hier aufgrund der vom *Neumarkt* abgewandten Lage städtebaulich nicht erforderlich.

4.2.8 Gebäudehöhen

Um die tatsächlichen Gebäudehöhen und damit die städtebauliche Wirksamkeit der Gebäude planungsrechtlich steuern zu können, reicht die Festsetzung von zulässigen Vollgeschoszahl in der Regel nicht aus. Deshalb sind im Bebauungsplan maximale Gebäudehöhen aufgenommen worden. Dies soll verhindern, dass aufgrund besonders hoher Geschosshöhen oder der Einbeziehung sogenannter „Nullgeschosse“ den städtebaulichen Rahmen sprengende Gebäudehöhen entstehen. Als Referenzgebäude für die Höhenentwicklung der umliegenden Bebauung wurde dabei das historische und unter Denkmalschutz stehende Gebäude des Landgerichts herangezogen. Die Firsthöhe des Landgerichts liegt bei 89,1 m über Normalhöhennull (NHN), die Traufhöhe bei 84,6 m bzw. 84,35 m über NHN.

Im Bebauungsplan wurden unter Zugrundelegung für den Innenstadtbereich gängiger Geschosshöhen (Handelsgeschosse), maximale Gebäudehöhen ermittelt (s. Abb. unten). Als unterer Bezugspunkt wurde allgemein eine Höhe von 65,0 m über NHN angesetzt, da diese Höhe in etwa der Höhe des tatsächlichen Geländeneiveaus des *Neumarkts* sowie des gesamten Planbereichs entspricht.

Die maximal zulässigen Gebäudehöhen für die entlang der öffentlichen Verkehrsflächen gelegenen Gebäude orientieren sich in der Regel an der Anzahl der mindestens zu errichtenden Vollgeschosse. In Bereichen, in denen z. B. mindestens fünf Vollgeschosse zu errichten sind, darf die Höhe der Gebäudeattika entlang der öffentlichen Verkehrsfläche nicht höher als 89,0 m über NHN liegen. Darüber hinausgehende Gebäudeteile (auch Staffelgeschosse) können nur ausnahmsweise zugelassen werden, sofern sie städtebaulich nicht relevant sind und das Ortsbild nicht beeinträchtigen.

Lediglich in den rückwärtigen Bereichen der Baublöcke (MK 3, 4, 6, 7 und 8) orientieren sich die maximal zulässigen Gebäudehöhen an den in den jeweiligen Gebieten vorgefundenen Bestandssituationen. Damit soll insbesondere einer übermäßigen Verdichtung der Blockinnenbereiche entgegengewirkt werden.

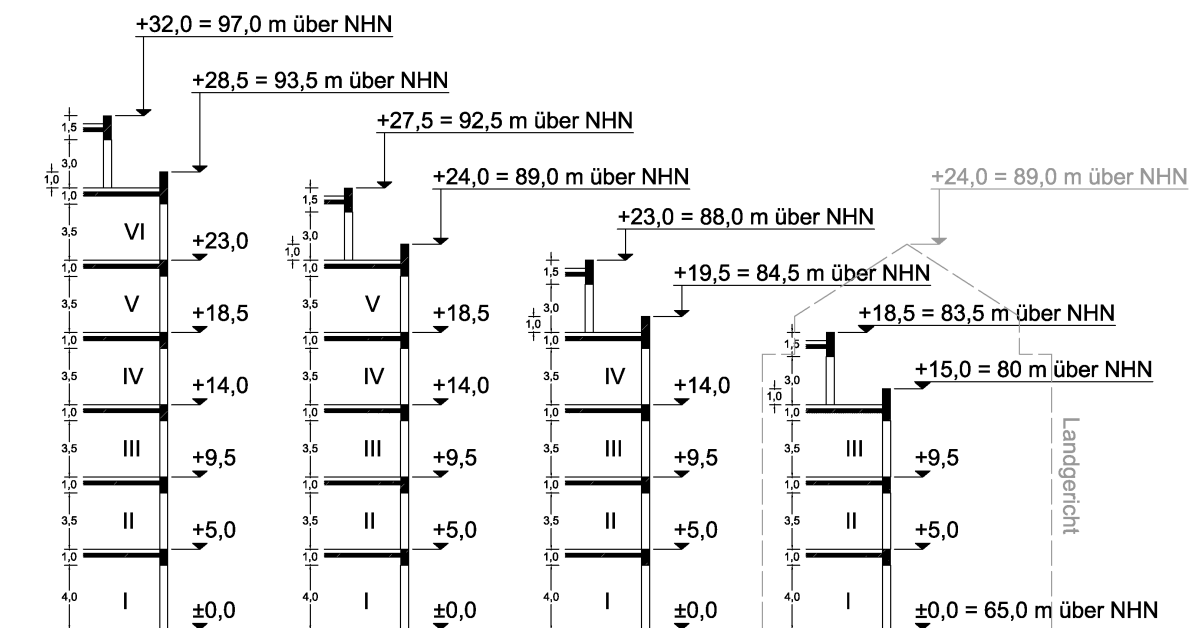


Abb. Gebäudehöhen-systematik

4.3 Bauweise

Im gesamten Planbereich gilt die geschlossene Bauweise, da diese der innerstädtischen Verdichtungsstruktur entspricht und bereits im Bestand vorzufinden ist.

4.4 Überbaubare Grundstücksflächen

Im Planbereich sind Baulinien dort festgesetzt, wo klare Raumkanten erforderlich sind, um das Straßenraumprofil eindeutig zu definieren.

In Teilbereichen soll bereits im Bebauungsplan die Möglichkeit von Überkragungen der öffentlichen Verkehrsflächen durch die Hauptbaukörper aufgezeigt werden, die insbesondere für Einzelhandelnutzungen attraktiv sein können, da hierdurch ein kundenfreundlicher Witterungsschutz erzielt werden kann. In den Erdgeschosszonen sind Rücksprünge von der jeweils festgesetzten Baulinie grundsätzlich bis zu einer Tiefe von 3,5 m zulässig. Gleiches gilt für die obersten Geschosse, da hierdurch die Ausgestaltung attraktiver Dachterrassen in Staffelgeschossen ermöglicht wird.

4.4.1 Garagen

Im Planbereich sind Großgaragen (über 1.000 m² Nutzfläche) nicht zulässig. Damit soll ein weiterer großflächiger Ausbau des innerstädtischen Stellplatzangebots und somit die Belastung der Innenstadt durch Individualverkehre eingedämmt werden. Gleichzeitig wird damit das Ziel einer nachhaltigen Stärkung des ÖPNV verfolgt.

4.5 Grenzabstände

Die Breite der historisch belegten Gasse zwischen den Kerngebieten 2 und 5 (Verlängerung *Grüner Brink*) ist nicht ausreichend, um die bauordnungsrechtlich erforderlichen Gebäudeabstände zwischen dem im Kerngebiet 2 bestehenden und dem in Kerngebiet 5 städtebaulich wünschenswerten Gebäude einzuhalten. Angesichts der besonderen städtebaulichen Situation in einer stark verdichteten innerstädtischen Lage ist es hier erforderlich, geringere Tiefen der Abstandsflächen, als bauordnungsrechtlich vorgesehen, festzusetzen.

In Anbetracht der vorgefundenen Bestandssituation ist eine Wohnnutzung in diesem Bereich von der Abstandsflächenunterschreitung nicht betroffen. Eine ausreichende Belichtung und Belüftung vorhandener Arbeitsräume wird gewahrt. Den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird auch aufgrund der den Bereich umgebenden großzügig bemessenen öffentlichen Verkehrsflächen entsprochen.

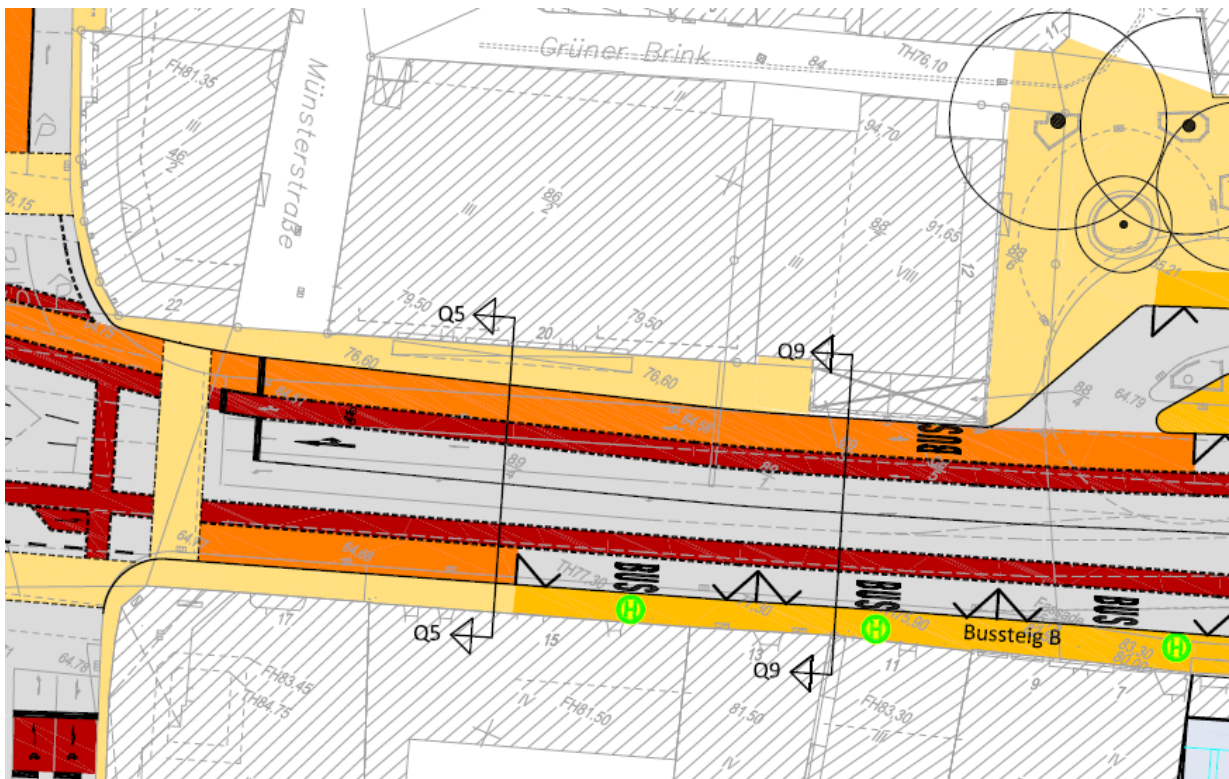
Durch die Festsetzung eines Mindestabstands der Gebäude von 7,5 m zueinander wird auch ein zu verhindernder Brandüberschlag zwischen den Gebäuden (ca. 5,0 m) planungsrechtlich berücksichtigt.

4.6 Geh- und Fahrrechte

Innerhalb der Kerngebiete 6 und 7 ist es angesichts der Breite des öffentlichen Verkehrsraums *Neuer Graben* nicht nur aus verkehrlicher Sicht erforderlich, vor dem Hintergrund der zukünftig geplanten Unterbringung von Bushaltestellen auf der südlichen Straßenseite und der hier möglichen Fußwegbreite im öffentlichen Straßenraum, in der Erdgeschosszone Flächen in einer Breite von 3,5 m festzusetzen, die mit einem Gehrecht im Sinne einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit gemäß § 1090 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) zugunsten der Allgemeinheit zu belasten sind. Die lichte Durchgangshöhe im Bereich der Gehrechte muss mindestens 6,0 m betragen, da aufgrund der lufthygienischen Belastung dieses Bereichs eine ausreichende Belüftung der überdeckten Aufenthaltsflächen sichergestellt sein muss.

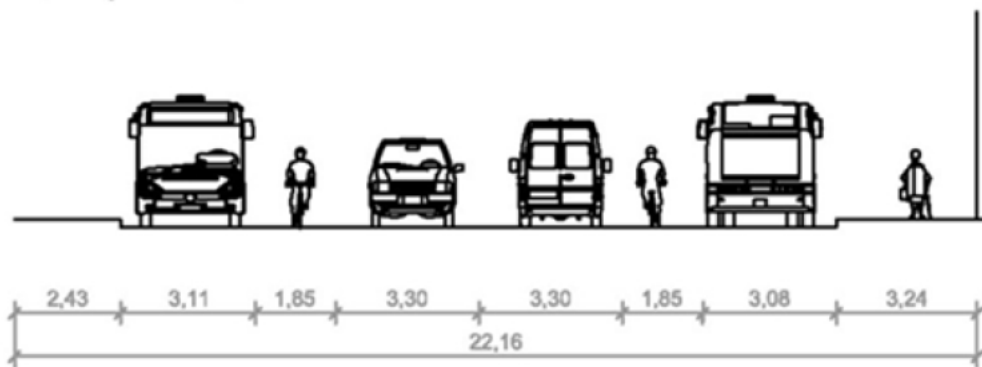
Für den zukünftig geplanten Ausbau des Bereichs *Neumarkt / Neuer Graben* wurde durch das Büro TSC BERATENDE INGENIEURE FÜR VERKEHRSWESEN GMBH & CO. KG (Essen, 2013) eine verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* durchgeführt. Diese Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass trotz Reduzierung der Fahrspuren auf dem *Neumarkt / Neuer Graben* zur Förderung des Rad- und Busverkehrs die zusätzliche Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen erforderlich ist, um ausreichend breit dimensionierte Gehwegbreiten zu erreichen. Insbesondere im Bereich vor dem Grundstück *Neuer Graben* 13 stünde bei der Einrichtung einer Bushaltestelle lediglich ein 2,35 m breiter öffentlicher Gehweg zur Verfügung (s. Abb. unten „Querprofil 9“), der

ausreichend Raum für Fußgänger und Busfahrgäste bieten müsste. Die planungsrechtliche Inanspruchnahme privaten Eigentums ist dabei mit 3,5 m (s. zeichnerische Festsetzung) auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt.

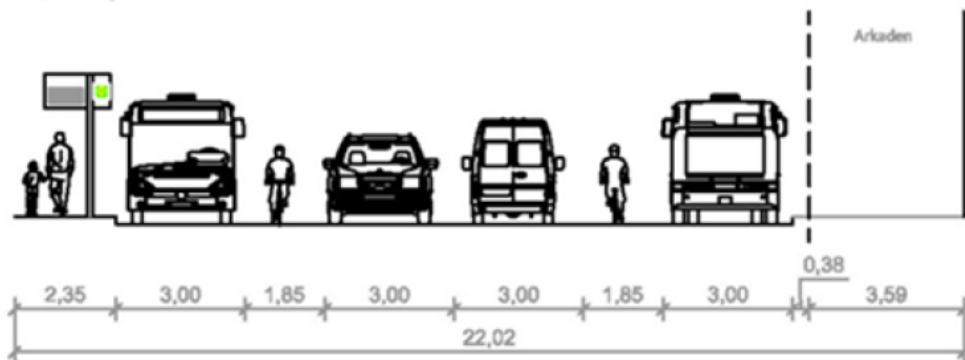


aus „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem Neumarkt in Osnabrück“ (TSC, 2013)

Querprofil Q5



Querprofil Q9



Einerseits wird durch die Festsetzung von Flächen, die mit Geh- und Fahrrechten zugunsten der Allgemeinheit zu belasten sind, weitgehend in private Eigentumsrechte eingegriffen, andererseits ermöglicht es den betroffenen Grundstückseigentümern, durch eine bebauungsplankonforme Gestaltung der Erdgeschosszonen, neue Einzelhandelsnutzungen zu etablieren, die von der hohen Kundenfrequenz u. a. an den vorgelagerten Bushaltestellen profitieren. Rücksprünge in den Erdgeschosszonen würden zudem für einen Witterungsschutz entlang der Bushaltestellen sorgen und die Verweildauer potentieller Kunden vor den Ladenlokalen erhöhen, was in der Regel zu Steigerung der Umsatzzahlen führen kann.

Entlang der *Lyrastraße* zeichnet der Bebauungsplan die vorgefundene Bestandsituation mit einer zurückspringenden Erdgeschosszone nach. Hier wird bereits heute schon auf Privateigentum zurückgegriffen, um ausreichend Raum für den Fußgängerverkehr zu bieten.

4.7 Dachbegrünung

Mit der Festsetzung einer extensiven Dachbegrünung ab einer Dachflächengröße von mehr als 200 m² bei gleichzeitiger Dachneigung von weniger als 15° soll ein Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas geleistet werden. Dachbegrünungen können Staub und Schadstoffe aus der Luft filtern. Zudem wird dem Effekt der lokalklimatischen Aufheizung in den Sommermonaten durch versiegelte Flächen entgegengewirkt. Aufgrund der Wasserrückhaltung eines begrünten Daches kann mehr als die Hälfte des jährlichen Niederschlagswassers wieder verdunsten, wodurch die öffentlichen Entwässerungssysteme entlastet werden.

Neben den positiven optischen Eigenschaften eines begrünten Daches können dieser Dachkonstruktion auch der Schutz und die Verlängerung der Lebensdauer der Dachabdichtung, u. a. durch Absorbieren schädlicher UV-Strahlungen, zu Gute gehalten werden. Durch Verdunstung des gespeicherten Regenwassers kann sich das Raumklima der direkt darunterliegenden Räume im Sommer abkühlen, so dass ggf. auf eine kostenintensive Klimaanlage verzichtet werden kann. Im Winter lässt sich der Heizbedarf des Gebäudes zudem durch die isolierende Wirkung der Dachbegrünung senken. Unter gewissen Umständen kann ein begrüntes Dach sogar neuen Lebensraum für seltene Tier- und Pflanzenarten bieten.

Dem erforderlichen Brandschutz kann durch eine geeignete Ausführung der Dachbegrünung (z. B. Verzicht auf Gräser und Verwendung von Flechten und Moose) Rechnung getragen werden. Durch geringe Aufbauhöhen moderner Dachbegrünungen können auch die statischen Anforderungen an die Dachtragwerke wirtschaftlich vertretbar dargestellt werden.

4.8 Stellplatzbegrünung

Große, zusammenhängende Stellplatzanlagen sind zumeist durch nahezu flächendeckend versiegelte Bereiche gekennzeichnet. Diese heizen sich besonders in den Sommermonaten stark auf und erwärmen so zusätzlich die Umgebungsluft. Die Abstrahlung der aufgenommenen Wärme erfolgt besonders in den kühleren Abend- und Nachtstunden, wenn eigentlich eine Abkühlung der Stadt erfolgen soll. Mit der Begrünung durch standortgerechte Bäume (s. Pflanzliste B) wird die Beschattung der versiegelten Flächen verbessert, was zu einer deutlichen Verringerung des Aufheizeffekts führt. Durch diese Maßnahme wird ein Beitrag zur Verringerung der Überhitzung des Stadtklimas im Sommer sowie durch die Filterung von Luftschadstoffen und groben Staubpartikeln aus der Luft zur Verbesserung der Luftqualität geleistet.

Pflanzliste B:

- Standortgerechte mittel- bis großkronige Laubbäume zur Begrünung von Stellplatzanlagen und Verkehrsflächen -

	deutscher Artenname	botanischer Artenname	Wuchshöhe max. Höhe	Breite
Bäume	Spitzahorn	Acer platanoides (grünlaubige Arten und Sorten)	20-30 m	15-22 m
	Baumhasel	Corylus colurna	15-18 (23) m	8-12 (16) m
	Gemeine Esche	Fraxinus excelsior	20-35 (40) m	20-25 (30) m
	Wildbirne	Pyrus communis 'Beech Hill'	8-12 m	5-7 m
	Wildbirne	Pyrus regelii	8-10 m	7-9 m
	Stieleiche	Quercus robur	25-35 (40) m	15-20 (25) m
	Amerikanische Roteiche	Quercus rubra	20-25 m	12-18 (20) m
	Mehlbeere	Sorbus aria	6-12 (18) m	4-7 (12) m
	Eberesche, Vogelbeere	Sorbus aucuparia	6-12 m	4-6 m
	Schwedische Mehlbeere	Sorbus intermedia	10-15 (20) m	5-7 m
	Winterlinde	Tilia cordata	18-20 (30) m	12-15 (20) m
	Amerikanische Stadtlinde	Tilia cordata 'Greenspire'	18-20 m	10-12 m
	Holländische Linde	Tilia europaea	25-35 (40) m	15-20 m
	Kaiserlinde	Tilia europaea 'Pallida'	30-35 (40) m	12-18 (20) m

4.9 Erhalt von Bäumen

Der *Neumarkt* liegt im stadtklimatisch am stärksten belasteten Bereich Osnabrücks. In Anbetracht dieser Situation und der prägenden Gestalt der vorhandenen großkronigen Laubbäume im Bereich des Busterminals südlich *Grüner Brink* sind diese auch aus städtebaulicher Sicht besonders wertvollen und raumdominanten Großbäume im Bebauungsplan als zu erhalten festgesetzt.

5 Örtliche Bauvorschriften

Gemäß § 84 Abs. 6 Niedersächsische Bauordnung (NBauO), in der zurzeit gültigen Fassung, sind im Bebauungsplan örtliche Bauvorschriften als Festsetzungen aufgenommen.

5.1 Dächer

Die Festsetzung zur farblichen Gestaltung der Gebäudedächer soll dazu beitragen, dass sich neue Gebäudedächer in den bestehenden, auch aus historischen Entwicklungen resultierenden Farbkanon der Innenstadt einfügen und modisch geprägte Farbspiele (z. B. blaue Dacheindeckungen) nicht zu einer Verunstaltung des Stadtbildes führen.

6 Kennzeichnungen

Im Rahmen der Bauleitplanung ist vom niedersächsischen Kampfmittelbeseitigungsdienst eine Luftbildauswertung für den Planbereich durchgeführt worden. Die Auswertung der Luftbilder kam zu dem Ergebnis, dass im Planbereich ein Kampfmittelverdacht besteht und aus Sicherheitsgründen eine Gefahrerforschung empfohlen wird.

7 Nachrichtliche Übernahmen

7.1 Naturdenkmale

Die Platane am Amtsgericht (Einmündungsbereich des *Kollegienwalls* in den *Neumarkt*) ist als Naturdenkmal gemäß § 28 BNatSchG i. V. m. § 21 NAGBNatSchG geschützt (ND-OS-1). Die Bestimmungen der Verordnung zur Sicherung von Naturdenkmalen im Gebiet der Stadt Osnabrück vom 28. Januar 1958 (Amtsbl. 1958, Seite 114 ff, zuletzt geändert durch Verordnung vom 21. November 2006) sind zu beachten. Die Aufnahme des Naturdenkmals in den Bebauungsplan erfolgt nachrichtlich.

8 Maßnahmen

8.1 Bodenordnung

Zur Verwirklichung dieses Bebauungsplans ist insbesondere im Kerngebiet 5 eine Neuordnung der Grundbesitzverhältnisse durch bodenordnende Maßnahmen erforderlich.

8.2 Folgekosten der Bauleitplanung

Im Zuge der Umsetzung der städtebaulichen Planung kann die Stadt Einnahmen durch den Verkauf aufzugebender Verkehrsflächen erzielen. Gleichzeitig entstehen allerdings Kosten für die vorgesehene umfangreiche verkehrliche Umgestaltung des *Neumarkts*.

D Umweltbericht

1 Einleitung

1.1 Kurzdarstellung der Ziele und Inhalte des Bebauungsplans

Hinsichtlich der Angaben zum Standort sowie der Art des Vorhabens und geplanter Festsetzungen wird auf die vorherigen Kapitel der Begründung verwiesen.

Umfang des Vorhabens und Angaben zum Bedarf an Grund und Boden

Aufgrund der gegebenen Situation im Plangebiet – fast 100%ige Versiegelung – erübrigt sich eine Flächenbilanzierung. Es kommt zu keiner nennenswerten Neuversiegelung, die bilanzmäßig zu erfassen wäre.

1.2 Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen und Fachplanungen sowie ihre Berücksichtigung

FACHGESETZE

Dem Planvorhaben liegen zunächst die Vorschriften des Baugesetzbuchs (BauGB) vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), in Verbindung mit der Baunutzungsverordnung (BauNVO 1990) sowie die Planzeichenverordnung (PlanZV), jeweils in der zurzeit gültigen Fassung, zugrunde.

Im Bebauungsplanverfahren greift die Eingriffsregelung des § 1 a Abs. 3 BauGB i. V. m. § 21 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.07.2009, in der zurzeit gültigen Fassung. Allerdings ist ein Ausgleich nicht erforderlich, sofern der Eingriff bereits erfolgt oder zulässig ist.

Bezogen auf die auf das Vorhaben einwirkenden sowie die von ihm ausgehenden Immissionen bzw. Emissionen sind ggf. das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) mit den entsprechenden Verordnungen, die Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) und die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) anzuwenden.

Die Anforderungen des Bodenschutzes gründen auf den Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) bzw. der Bundesbodenschutzverordnung.

Mit Blick auf das Schutzgut Wasser ist das Niedersächsische Wassergesetz (NWG) in der Fassung vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 631) zu beachten.

FACHPLANUNGEN

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Osnabrück (FNP) wird das Plangebiet als gemischte Baufläche bzw. Hauptverkehrsstraße dargestellt.

Der landschaftsplanerische Fachbeitrag zum FNP sowie der Landschaftsrahmenplan (LRP) treffen zu dem Änderungsbereich keinerlei Aussagen.

Im Einmündungsbereich des *Kollegienwalls* auf den *Neumarkt* befindet sich das Naturdenkmal Nr. 1 - Platane am Landgericht. Der Baum ist per Verordnung vom 28.01.1958 als Naturdenkmal ausgewiesen (vgl. Kap. C 7.1). Mit einem Stammumfang von ca. 4 m, einem Kronendurchmesser von ca. 25 m und einer Gesamthöhe von etwa 30 m prägt dieses Gehölz den Straßenzug und den gesamten Platz. Aufgrund seines derzeitigen Zustandes ist dieses Naturdenkmal uneingeschränkt erhaltenswert.

2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung des Umweltzustandes

Die Darstellung des Umweltzustandes im derzeitigen Zustand ist mit Blick auf diese Bauleitplanung nicht zielführend. Vor allem bezogen auf die Schutzgüter Mensch und Klima/Luft erscheint es aber notwendig, die mit dem Vorhaben einhergehenden Umweltveränderungen darzustellen, um die Empfindlichkeit gegenüber der Planung herauszustellen und Hinweise auf ihre Berücksichtigung im Zuge der planerischen Überlegungen geben zu können. Anschließend soll - vor dem Hintergrund vorhandener Fachgutachten - die mit der Durchführung der Planung verbundene Veränderung des Umweltzustandes dokumentiert und bewertet werden.

2.1.1 Schutzgut Mensch

Für das Schutzgut Mensch sind im Zusammenhang mit der angestrebten Planung zunächst Auswirkungen auf die bereits bestehende Wohnbebauung zu nennen. Neben zu erwartenden Immissionszunahmen (z. B. Lärm-, Staubimmissionen) ist auch von visuellen Beeinträchtigungen während der Bauphase auszugehen. Von den durch die Bautätigkeit ausgehenden Wirkungen sind die angrenzenden Bauzeilen unmittelbar betroffen. Für den Bereich *Neumarkt/Neuer Graben/Johannisstraße* können die geplanten baulichen Veränderungen (z. B. Arkaden, Überkragungen, Unterschneidungen und ggf. Überbauung des Busterminals) in den Aufenthaltsbereichen der Menschen (z. B. Gehwege, Busterminal) zu NO₂-Belastungen führen, die aktuell die Grenzwerte für die Luftqualität noch für einige Jahre überschreiten.

Darüber hinaus kann ein zusätzliches Parkraumangebot zu Behinderungen bzw. Veränderungen von Verkehrsabläufen auch außerhalb des Änderungsbereiches führen, die sich auf alle Verkehrsarten – Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer, ÖPNV – auswirken können.

Bewertung

Es ist davon auszugehen, dass das mit einem erhöhten Parkraumangebot verbundene zusätzliche Verkehrsaufkommen zu einer Zusatzbelastung der Schall- und Luftschadstoffemissionen im Bereich *Seminar-/Lyrastraße* führen wird. Mit der nun geplanten Zweispurigkeit für den Individualverkehr im Bereich des *Neumarkts* ist eine Entlastung von Durchfahrtsverkehr

über den *Neumarkt* zu erwarten. Durch die Reduzierung des Verkehrs ist jedoch im Wesentlichen eine Verlagerung des Verkehrs in den Bereich des südlichen Wallringes anzunehmen.

Im Vorfeld von Baumaßnahmen bzw. im Baugenehmigungsverfahren ist die Einhaltung der lufthygienischen Grenzwerte nachzuweisen.

Während des Rückbaus von Bestandsgebäuden und in der Bauphase neuer Gebäude werden die Anwohner und Besucher baubedingten Lärm- und ggf. auch Staubemissionen ausgesetzt sein. Weitergehende Belastungen der gegenwärtigen bzw. zukünftigen Bevölkerung im Betrachtungsraum sind nicht absehbar. Mit den geplanten, ggf. auch baumbestandenen Platzflächen wird die Aufenthaltsqualität im Bereich des *Neumarkts* verbessert.

In der Zusammenschau sind geringe Auswirkungen bezogen auf das Schutzgut Mensch zu konstatieren.

2.1.2 Schutzgut Arten/Lebensgemeinschaften

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz sind Tiere und Pflanzen als Bestandteil des Naturhaushaltes in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Von daher sind die Auswirkungen einer Bebauungsplanaufstellung u. a. auf Tiere und Pflanzen sowie die biologische Vielfalt zu berücksichtigen.

Die überplanten Flächen stellen sich derzeit als nahezu vollversiegelte Bau- und Straßenflächen dar.

Bewertung

Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Arten und Lebensgemeinschaften, die aufgrund des Vorhabens zu befürchten wären, sind nicht erkennbar.

2.1.3 Schutzgut Klima/Luft

Die 1996 durchgeführte stadtklimatische Untersuchung Osnabrücks (Wessels et al.) weist das Plangebiet als stadtklimatisch am stärksten belasteten Bereich Osnabrücks aus. In den Abendstunden nach Sonnenuntergang weist dieser Bereich (im Sommer bei austauscharmen Wetterlagen) noch Oberflächentemperaturen von $> 20^{\circ}\text{C}$ auf. Die Abkühlung erfolgt an diesen Tagen über Nacht nur in einen Temperaturbereich von $17 - 19^{\circ}\text{C}$ (Stadtklimatische Untersuchung 1998). Diese Bedeutung wird durch die stadtklimatische Untersuchung und Modellrechnung zur Bebauung des Güterbahnhofes von Prof. Kuttler (2002) unterstrichen. Es ist zu erwarten, dass die Folgen der Klimaveränderung und die Errichtung neuer Gebäude diesen stadtklimatisch sehr stark belasteten Stadtteil noch höher belasten werden.

Aus diesem Grunde und im Hinblick auf die Anpassung an Klimaveränderungen sollten zur Minimierung dieser negativen Auswirkungen, zur Abschattung der neu entstandenen Platzflächen am Neumarkt großkronige Bäume unter Berücksichtigung einer Nicht-Behinderung der Luftzirkulation gepflanzt werden. Ebenfalls wären Pflanzbeete von Vorteil.

Ebenfalls sollte auch der Dachbegrünung bei allen Neubauten der Vorrang gegenüber der Errichtung einer Photovoltaikanlage eingeräumt werden. Die Photovoltaikanlage kann jedoch auch auf einem Gründach installiert werden, was u. a. auch zu einer Wirkungsgradsteigerung der Anlagen durch die Abkühlung der Photovoltaikmodule führen kann.

Mit einer stärkeren Durchgrünung können die bestehenden und zu erwartenden stadtklimatischen Belastungen abgemindert werden.

Der Planbereich liegt innerhalb der Umweltzone. Für den Bereich *Neumarkt/Neuer Graben/Johannisstraße* liegen zur Beurteilung der Feinstaub- und NO_2 -Luftbelastungen Ergebnisse aus folgenden Messungen und Modellrechnungen vor:

- Passivsammlermessungen (*Neuer Graben 11*) durch das GAA Hildesheim (konkrete Messung zur Aussagekraft für das Jahresmittel von NO₂ vom 06.01.2011 bis 31.12.2012)
- Lufthygienische Untersuchung durch das Büro GEO-NET (12/2009), kleinräumig: 5 m x 5 m, mit Busführung über Seminarstraße, 6 Bushaltestellen im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt*
- Modelrechnungen mit IMMIS für 2010 und 2015 vom GAA Hildesheim (2011) großräumig: 25 m x 25 m, mit zusätzlichen Maßnahmen (s. u).

Der in 2011 durchgeführten Modellrechnung mit IMMIS wurden folgende Maßnahmen zugrunde gelegt:

- Reduzierung des Verkehrs im Bereich *Neumarkt*,
- Dreispurigkeit,
- Reduzierung des Lkw-Anteils,
- Verflüssigung des Verkehrs an der Kreuzung *Neuer Graben/Lyrastraße*,
- Beibehaltung der Umweltzone,
- Busse nur noch mit Euro V, Euro VI oder EEV – Standard.

Allen Analysen ist gemeinsam, dass der Feinstaubgehalt im Planbereich deutlich unterhalb des Grenzwerts liegt. Der Stickstoffdioxidgehalt (NO₂) erreicht oder überschreitet allerdings im Planungsbereich den Grenzwert von 40 µg/m³.

Aus diesem Grunde wurde für die aktuellen städtebaulichen Planungen eine weitere lufthygienische Untersuchung (Fachbeitrag Lufthygiene zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum Neumarkt -, GEO-NET, 2013) in einer Auflösung von 2 m x 2 m erforderlich.

Ergebnisse der Untersuchung (P0 = Prognosenullfall (Emissionsfaktoren 2015, 2-streifige Verkehrsführung mit entsprechender Busführung und neue Gebäude: Hasehaus, Projektbereich 2, ohne Einkaufszentrum), P1 = Prognoseplanfall 1 (P0, allerdings mit Einkaufszentrum und 350 Pkw-Einstellplätzen), P2 = Prognoseplanfall 2 (P0, allerdings mit Einkaufszentrum und 500 Pkw-Einstellplätzen)):

1. P0: Die NO₂-Belastung verbessert sich bis auf einen kleinen Bereich südlich *Neumarkt/Ecke Johannistraße* und einen Bereich vor dem Landgericht. Die Verbesserungen im Bereich *Neuer Graben* und *Neumarkt* fallen geringer als erwartet aus. Trotz Verbesserungen liegen die Belastungen für NO₂ noch über dem Grenzwert. Dies wird aber nicht durch die neuen Gebäude und dem damit verbundenen zusätzlichen Verkehr verursacht.
2. P1, P2: Aufgrund des geplanten Rücksprungs des Einkaufszentrums in mehreren Geschossen nach Süden zur Erweiterung des Gehwegbereichs, bei gleichzeitigem Liefer- und Parkverkehr über die *Große Rosenstraße* verbessert sich die NO₂-Belastung vor dem Einkaufszentrum am *Neumarkt* gegenüber P0 aufgrund der besseren Durchlüftung in diesem Bereich. In der *Lyrastraße*, *Kolpingstraße*, *Kommenderiestraße* und *Große Rosenstraße* verschlechtert sich die Situation, liegt aber noch unterhalb des NO₂-Grenzwerts. Die geringen Überschreitungen in der *Lyrastraße* (40,5 µg/m³) und *Kommenderiestraße* (40,1 µg/m³) werden sich vermutlich durch eine aktualisierte Hintergrundbelastung (bisher wurde mit Daten aus dem Jahr 2008 gerechnet) noch unter den Grenzwert reduzieren. Also führen das Einkaufszentrum und der damit verbundene Verkehr (egal ob 350 oder 500 Pkw-Einstellplätze) nicht zu weiteren Grenzwertüberschreitungen.

3. Die NO₂-Belastungen und Grenzwertüberschreitungen liegen ursächlich in der bestehenden und geplanten Verkehrs- und Bushaltesituation im Bereich Neuer Graben/Neumarkt begründet.
4. Die NO₂-Belastung erlaubt im Bereich Neuer Graben/Neumarkt keine Arkaden bzw. Gebäudeauskragungen im 1. Obergeschoss. Derartige Gebäudekörper würden die Schadstoffbelastung unterhalb der Gebäudevorsprünge erhöhen. Eine Gebäudeauskragung oberhalb des 1. Obergeschosses (ab ca. 6 m Höhe) wäre allerdings tolerabel.
5. Die Überbauung des Busbahnhofs Grüner Brink ist nach Aussage der lufthygienischen Untersuchung nicht zu empfehlen und wird in den städtebaulichen Planungen auch nicht weiter verfolgt.
6. Unterhalb der Überkragungen im Bereich des Hasehauses gibt es leichte Grenzwertüberschreitungen (40,1 µg/m³), die nach Fertigstellung des Gebäudes und Herstellung des neuen Neumarkts mit NO₂-Passivsammlermessungen überprüft werden müssen.

Letztlich führen die Gebäude ohne Arkaden bzw. Gebäudeauskragungen und der durch das Einkaufszentrum verursachte Mehrverkehr nicht zu zusätzlichen Grenzwertüberschreitungen.

Bewertung

Es ist zu erwarten, dass die Folgen der Klimaveränderung und die Errichtung neuer Gebäude diesen stadtklimatisch sehr stark belasteten Stadtteil noch höher belasten werden. Mit einer stärkeren Durchgrünung könnten diese Belastungen abgemindert werden. Aus diesem Grund sollte auch der Dachbegrünung bei allen Neubauten der Vorrang gegenüber der Errichtung einer Photovoltaikanlage eingeräumt werden. Eine Photovoltaikanlage kann jedoch auch auf einem Gründach installiert werden, was u. a. auch zu einer Wirkungsgradsteigerung durch die Abkühlung der Photovoltaikmodule führen kann.

Im Hinblick auf eine Neubebauung/Umgestaltung der Gebäude sollen aus lufthygienischer Sicht mindestens zweigeschossig hohe Arkaden am Neuer Graben/Neumarkt ausgeführt werden.

Da derzeit, insbesondere wegen der Modernisierung der Fahrzeugflotten, nur annähernd abgeschätzt werden kann, wie sich die Belastungssituation zum Zeitpunkt einer Neubebauung darstellt, ist im Vorfeld von Baumaßnahmen bzw. im Baugenehmigungsverfahren die Einhaltung der lufthygienischen Grenzwerte in Absprache mit dem Fachbereich Umwelt nachzuweisen. Im Zusammenhang mit den vorgesehenen Architekturwettbewerben ist im Auslobungstext die lufthygienische Belastungssituation darzustellen.

2.1.4 Schutzgut Boden

Mit Grund und Boden ist gemäß § 1a (2) BauGB sparsam umzugehen.

Bei Realisierung des Vorhabens werden keine natürlich anstehenden Böden überplant. Von der Durchführung einer Bodenfunktionsbewertung wurde abgesehen, da keine grundsätzlich neuen Bauflächen vorgesehen sind.

Bewertung

Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden, die aufgrund des Vorhabens zu befürchten wären, sind insgesamt nicht erkennbar.

2.1.5 Schutzgut Wasser

Beim Schutzgut Wasser ist zwischen den Aspekten Grundwasser und Oberflächenwasser zu unterscheiden. Hinsichtlich der Grundwassersituation ist vor dem Hintergrund der aktuellen Nutzung von einer beeinträchtigenden Vorbelastung auszugehen. Die mit der geplanten Neugestaltung des *Neumarkts* einhergehenden Veränderungen führen zu keiner Erhöhung des Oberflächenabflusses bzw. zu keiner Verminderung der Grundwasserneubildung. Auch für die Hase sind Beeinträchtigungen nicht zu erwarten. Eine Versickerung des Grundwassers kommt aufgrund der dichten Bebauung nicht in Frage.

Bewertung

Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser, die aufgrund des Vorhabens zu befürchten wären, sind nicht erkennbar.

2.1.6 Schutzgut Landschaftsbild

Das Landschaftsbild gilt in aller Regel als umso wertvoller, je mehr es der naturraumtypischen Vielfalt, Eigenart und Schönheit entspricht. Ist ein Raum bereits hinsichtlich dieser Aspekte als verarmt anzusehen, so sind die noch vorhandenen naturraumtypischen Elemente als umso erhaltenswerter einzustufen.

Bewertung

Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes (Stadt-)/Landschaftsbild, die aufgrund des Vorhabens zu befürchten wären, sind nicht erkennbar.

2.1.7 Kultur-/Sachgüter

Die Beeinträchtigung von Kultur- und Sachgüter ist nicht erkennbar.

Ergeben sich bei Erd- und Bauarbeiten Hinweise auf ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 NDSchG der Stadt Osnabrück unverzüglich zu melden. Im Bebauungsplan wird auf diese Meldepflicht ausdrücklich hingewiesen.

2.1.8 Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes

Die nach den Vorgaben des BauGB zu betrachtenden Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Dabei sind Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sowie Wechselwirkungen aus Verlagerungseffekten und komplexe Wirkungszusammenhänge zu betrachten. Insgesamt steht also hinter den betrachteten Teilsegmenten des Naturhaushaltes ein stark vernetztes komplexes Wirkungsgefüge – ein Ökosystem.

Ein zusätzliches Parkraumangebot in der Innenstadt führt u. U. zu zusätzlichen Feinstaub- und Stickoxidemissionen, die die derzeit und auch für die nächsten Jahre zu erwartende kritische Luftgüte im Innenstadtbereich belasten und sich damit auch negativ auf das Schutzgut Mensch auswirken können. Durch die geplanten verkehrlichen Änderungen im Bereich *Neumarkt* ist im Wesentlichen eine Verlagerung des Verkehrs in den Bereich des südlichen Wallringes anzunehmen. Neben zusätzlichen Feinstaub- und Stickoxidemissionen sind darüber hinaus auch Beeinträchtigungen bezogen auf Radfahrer und Fußgänger außerhalb des direkten Änderungsbereiches denkbar.

2.1.9 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

Mit der Bauleitplanung ist im Rahmen von Neubaumaßnahmen und Umgestaltungen auch mit dem Bedarf von zusätzlichem Parkraum zu rechnen. Umweltauswirkungen können in dem möglicherweise erhöhten Verkehrsaufkommen und den damit verbundenen Luftgütebelastungen (Feinstaub, Stickoxide) sowie der Beeinträchtigung nicht Pkw-gebundener Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger) liegen. Mit den geplanten baulichen Veränderungen durch Arkaden, Überkragungen, Unterschneidungen, Vordächer und der optionalen Überbauung des Busterminals können in den Abschnitten *Neuer Graben/Neumarkt* und *Johannisstraße* in den Aufenthaltsbereichen der Menschen (z. B. Gehwege, Busterminal) Überschreitungen der Grenzwerte für NO₂ in den nächsten Jahren bis zur überwiegenden Umstellung der Kfz-flotte auf den EURO-6-Standard nicht ausgeschlossen werden. Betroffen ist also – neben dem Aspekt Luft – auch das Schutzgut Mensch.

Die bei der Realisierung des Vorhabens zu erwartenden Umweltauswirkungen sind im Folgenden tabellarisch zusammengestellt und hinsichtlich ihrer Erheblichkeit beurteilt worden.

Tab. 1: Umweltauswirkungen der Bebauungsplanaufstellung

SCHUTZGUT	BEEINTRÄCHTIGUNGSGRAD
MENSCH	–
ARTEN UND LEBENS-GEMEISCHAFTEN	o
BODEN	o
WASSER	o
KLIMA/LUFT	--
LANDSCHAFTSBILD	o
KULTUR-/SACHGÜTER	o

- + = positive Auswirkungen
- o = keine Auswirkungen/Beeinträchtigungen
- = geringe Beeinträchtigungen
- = erhebliche Beeinträchtigungen
- = sehr erhebliche Beeinträchtigungen

2.2 Entwicklungsprognosen des Umweltzustandes

2.2.1 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Mit der Planung sind die in Kapitel 2.1 beschriebenen Beeinträchtigungen verbunden. Inwieweit lufthygienische Beeinträchtigungen im Rahmen der Realisierung durch entsprechende Maßnahmen vermieden bzw. minimiert werden können, kann derzeit nicht abschließend beurteilt werden.

Die Pflanzung von zusätzlichen Laubbäumen kann zur Reduzierung der stadtklimatologischen Belastungssituation beitragen. Eine entsprechende Anbindung des Haseuferwegs kommt den Erholung suchenden Menschen zugute.

2.2.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Ohne die geplante Umgestaltung würde der Neumarkt seine bisherige unattraktive Charakteristik beibehalten.

3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen

Im Bebauungsplanverfahren greift die Eingriffsregelung des § 1 a Abs. 3 BauGB i. V. m. § 21 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG). Allerdings ist ein Ausgleich nicht erforderlich, sofern der Eingriff bereits erfolgt oder zulässig ist.

3.1 Festsetzungen im Bebauungsplan

Mit einer wünschenswerten Festsetzung von Laubbaumpflanzungen und einer entsprechenden textlichen Festsetzung, die die extensive Begrünung auf geeigneten Dachflächen ggf. in Kombination mit der Installation von Anlagen zur Solarenergienutzung vorsieht, kann die stadtklimatologische Belastungssituation im Plangebiet verbessert werden.

In den textlichen Festsetzungen und Hinweisen zum Bebauungsplan wird auf notwendig werdende Unbedenklichkeitsnachweise zur Luftgüte hingewiesen. Dazu ist eine frühzeitige Absprache mit dem Fachbereich Umwelt erforderlich.

3.2 In Betracht kommende Planungsvarianten

Planungsvarianten mit relevanten Auswirkungen auf die Schutzgüter der Umweltprüfung sind nicht vorgelegt worden.

4. Zusätzliche Angaben

4.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung

Dem Umweltbericht liegen insbesondere zur Lufthygiene folgende Untersuchungen zugrunde:

- Passivsammlermessungen (Neuer Graben Nr. 11) GAA Hildesheim (konkrete Messung zur Aussagekraft für das Jahresmittel von NO₂, seit 6.1.2011)
- Fachgutachten der Büros GEO-NET (12/2009) kleinräumig 5 m x 5 m, Fachgutachten des Büros GEO-NET (08/2013) kleinräumig 2 m x 2 m, Modelrechnungen mit IMMIS für 2010 und 2015 vom GAA Hildesheim, 2011 (großräumig 25 m x 25 m)

4.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Monitoring)

Derzeit kann nur annähernd abgeschätzt werden, wie sich die Luftbelastungssituation zum Zeitpunkt einer Neubebauung darstellt und wie sie durch die Ausgestaltung der Neubauten beeinflusst wird. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist auf die lufthygienische Belastungssituation hinzuweisen und die Einhaltung der lufthygienischen Grenzwerte nachzuweisen. Die Untersuchung bzw. Betrachtung der lufthygienischen Situation ist mit dem Fachbereich Umwelt – Fachdienst Umweltplanung – im Vorfeld abzustimmen.

Im Rahmen der Fortschreibung des Baumkatasters der Stadt Osnabrück werden die zu erhaltenden sowie die ggf. neu zu pflanzenden Bäume überwacht.

4.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 525 – *Neumarkt* – werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur baulichen Entwicklung und nachhaltigen Attraktivitätssteigerung des *Neumarkts*, als zentraler Platz zwischen der nördlichen und südlichen Innenstadt, geschaffen. Ziel ist es, die Barrierewirkung der Ost-West gerichteten Verkehrsachse so weit wie möglich aufzuheben und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt* und im Umfeld davon durch die in verschiedenen Projektbereichen umzusetzende bauliche Neugestaltung sowie eine attraktive Platzgestaltung herbeizuführen.

Für die Schutzgüter Arten und Lebensgemeinschaften, Wasser, Boden, Landschaftsbild und Kultur-/Sachgüter werden keine relevanten Auswirkungen/Beeinträchtigungen erwartet. Die Sicherung und Auswertung archäologisch bedeutsamer Bodenfunde wird bei Beachtung entsprechender Auflagen im Rahmen der Bautätigkeiten gewährleistet.

Das Planungsgebiet liegt in einem derzeit lufthygienisch und stadtklimatologisch kritisch belasteten Bereich der Innenstadt. Obwohl mit den im Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Osnabrück vorgesehenen Maßnahmen eine Immissionsminderung zu erwarten ist, können für den Bereich *Neumarkt/Neuer Graben/Johannisstraße* durch geplante bauliche Veränderungen (z. B. Arkaden, Überkragungen, Unterschneidungen, Vordächer und Überbauung der Buserminals) in den Aufenthaltsbereichen der Menschen (z.B. Gehwege, Busterminal) Grenzwertüberschreitungen der Luftgüte nicht ausgeschlossen werden. Darüber hinaus sind für die Schutzgüter Klima/Luft und Mensch, insbesondere während der Bauarbeiten, vorübergehende Beeinträchtigungen durch Immissionen (Lärm und Staub) zu erwarten.

Es ist anzunehmen, dass die Folgen der Klimaveränderung und die Errichtung neuer Gebäude diesen stadtklimatisch sehr stark belasteten Stadtteil (z. B. hohe Oberflächentemperaturen im Sommer bei austauscharmen Wetterlagen) noch weiter belasten werden. Mit einer stärkeren Durchgrünung könnten diese Belastungen abgemildert werden. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft werden insgesamt als erheblich eingeschätzt.

Für den Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – entfällt das Erfordernis einer naturschutzrechtlichen Kompensation, so dass auch Festsetzungen hinsichtlich der Kompensation von Beeinträchtigungen im Plangebiet entbehrlich sind.

E Abwägung der Umweltbelange

Auf die im Umweltbericht (Kap. D) ausgeführten Betrachtungen der Wechselwirkungen zwischen Planung und den einzelnen Umweltschutzgütern wird im Einzelnen verwiesen.

Die Umsetzung der städtebaulichen Planung führt nicht offenkundig zu einer Verschlechterung der lufthygienischen Situation im Planbereich. Im Zuge der anstehenden Reduzierung der Verkehrsbelastung durch den Umbau der Straßenverkehrsflächen im Planbereich ist vielmehr mit einer Verbesserung der lufthygienischen Situation zu rechnen. Sollte es allerdings bei

zukünftigen Messungen der Überschreitungen der lufthygienischen Grenzwerte kommen, sind entsprechende Maßnahmen im Zuge bauaufsichtlicher Genehmigungsverfahren zu definieren.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Fragestellungen der Lufthygiene nicht abschließend in einem Bauleitplanverfahren behandelt werden können. Bereits vorhandene lufthygienische Probleme im Planbereich durch Grenzwertüberschreitungen (insbesondere NO₂) sind nicht ursächlich auf bauleitplanerische Entscheidungen zurückzuführen und können letztlich auch nicht allein mit den zur Verfügung stehenden planungsrechtlichen Instrumenten gelöst werden. Hier sind in erster Linie verkehrs- und ordnungsrechtliche Instrumente zur Anwendung zu bringen.

Zusätzliche Baumpflanzungen werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt, um den Ergebnissen eines zukünftigen Gestaltungswettbewerbs für den *Neumarkt* nicht vorzugreifen. Allerdings lässt die unterhalb der öffentlichen Flächen vorhandene Infrastruktur (Versorgungsleitungen und sonstige Leitungstechnik) Baumpflanzungen nur in geringfügigem Umfang zu.

Aufgrund der Größe der zulässigen Bauvorhaben (tlw. bis zu sieben Geschosse) und der Zentrumslage ist es grundsätzlich möglich, im Rahmen der konkreten Ausführungsplanungen nachhaltige und ressourcenschonende Energieversorgungskonzepte umzusetzen.

F Sonstige Angaben

1 Sozialverträglichkeit

Die städtebauliche Planung führt zu einer Aufwertung innerstädtischer Qualitäten und damit zu einer Steigerung der Attraktivität der Innenstadt als Zentrum des Handels und des sozialen Lebens. Durch die Stärkung der Innenstadt können Arbeitsplätze gesichert und darüber hinaus geschaffen werden. Die Aufenthaltsqualität des Neumarkts als hochfrequentierter Stadtplatz soll gesteigert werden.

2 Flächenbilanz

Plangebietsfläche:	ca. 24.400 m ²
Bauflächen:	ca. 9.700 m ²
davon Kerngebiete (MK):	ca. 9.700 m ²
Verkehrsflächen (öffentlich):	ca. 14.700 m ²

Bebauungsplan Nr. 525 - Neumarkt -

Abwägungsvorschlag zu den eingegangenen Stellungnahmen nach § 3 Abs. 2 i. V. m. § 4a Abs. 3 BauGB

Stand: 09.04.2014

1 VCD Kreisverband Osnabrück e. V., Georgsmarienhütte

1.1 Stellungnahme:

Im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – sollten die beteiligten Busunternehmen Weser Ems Bus und weitere Subunternehmer sowie RVM befragt werden, wie der Umlauf bzw. die Wendemöglichkeit am *Neuen Graben* (Schloss) verkehrstechnisch möglich sei.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die PlaNOS als Gesellschaft mit dem Zweck, Planungsaufgaben zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Osnabrück und der Stadt Osnabrück wahrzunehmen, ist in die vorliegende Bauleitplanung sowie in die verkehrstechnische Untersuchung des Büros TSC BERATENDE INGENIEURE FÜR VERKEHRSWESSEN GMBH (Essen, 2013) und die daraus resultierende zukünftige Verkehrskonzeption für den Bereich *Neuer Graben/Neumarkt/ Johannisstraße* eng eingebunden worden. Ein entsprechender Machbarkeitsnachweis liegt vor.

1.2 Stellungnahme:

Des Weiteren sollte das Bürgergutachten aus 2001 wieder mehr zur Geltung kommen. Damals hätten sich über 80 Prozent der Bürgergutachter für einen autofreien *Neumarkt* ausgesprochen. Des Weiteren sollte in diesem Zusammenhang auch eine Trasse für die Straßen/Stadtbahn freigehalten werden und der Radverkehr eine eigene Fahrspur bekommen. Die Partnerstadt Angers hat ihren zentralen Platz "Place du Ralliement" im Wesentlichen als Platz für Fußgänger(-innen) und Straßenbahn – zusätzlich mit Fahrradverkehr und Anliegerverkehr – gestaltet. Dieses sollte ein Denkanstoß sein für die *Neumarkt*-Gestaltung in Osnabrück.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Stadt versucht, den *Neumarkt* schrittweise vom Autoverkehr zu befreien. Eine dauerhafte Sperrung des *Neumarkts* für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zum jetzigen Zeitpunkt ist allerdings noch nicht angedacht. Der Bebauungsplan trifft hier keine Vorfestlegungen. Entsprechende Beschlüsse zur Verkehrsmengenreduzierung können durch die Ratsgremien unabhängig von dieser Bauleitplanung gefasst werden.

1.3 Stellungnahme:

In Osnabrück sollte darauf geachtet werden, dass Fußgänger(-innen) an mehreren Stellen ohne Hindernisse den *Neumarkt* überqueren können.

Auch der Radverkehr sollte (vor allem auch verbessert in Ost-West-Richtung) möglich sein (eigene Fahrspur).

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Soweit es aus verkehrsrechtlicher und -technischer Sicht möglich ist, wird die Stadt möglichst viele Querungsmöglichkeiten für Fußgänger im Bereich des *Neumarkts* vorsehen.

Die Stadt hat sich zur Förderung des Radverkehrs verpflichtet und wird in diesem Zusammenhang auch Verbesserungen der Radwege im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* bei einer Umgestaltung der Verkehrsflächen vornehmen.

1.4 Stellungnahme:

Für den ÖPNV wären bei den Bussen zunächst doch zwei Rendezvous-Haltestellen zu überlegen vor dem ehemaligen Wöhrli-Gebäude und vor dem Landgericht.

Ferner sollte bedacht werden, dass auch zentrale Haltepositionen möglich sein sollten für die Buslinien 273, 274, 275, 276 (Richtungen von/nach Vehrte, Ostercappeln) sowie Freizeitbus Dümmer und Freizeitbus Varus (Bad Essen), wobei diese auch auf dem *Neumarkt* wenden sollten. Zu bestimmten Zeiten (vor allem sonn- und feiertags) würden auch die Buslinien 81, 82 auf dem *Neumarkt* wenden.

Das geplante neue Gebäude auf dem *Neumarkt* sei sehr störend; es sollte mal vorab für ca. eine Stunde mit Baustellen-Kunststoff-Pollern das Ausmaß dieses Gebäudes aufgebracht werden, um dann in verschiedenen Relationen mit Gelenkbussen und Freizeitbussen mit Fahrradanhänger zu fahren und zu wenden, um darzustellen, wie es beeinträchtigt.

Außerdem sollte die gesamte Planung so ausgelegt werden, dass die Ausfädelung einer Stadtbahn über den *Neumarkt* möglich bliebe, wie sie vor allem in dem Gutachten „Stadtbahn für die Region Osnabrück“ der Verkehrsconsult Karlsruhe vorgeschlagen werde, damit eine Verknüpfung einer Straßenbahnausfädelung in der City mit der Eisenbahn nach dem „Karlsruher Modell“ künftig zur Stadtentwicklung eingerichtet werden könnte.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

Sowohl das Büro TSC BERATENDE INGENIEURE FÜR VERKEHRSWESSEN GMBH (Essen, 2013) – Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück – als auch die INGENIEURGESELLSCHAFT LINDSCHULTE + KLOPPE (Düsseldorf, 2013) – Machbarkeitsstudie ÖPNV Osnabrück – haben sich seinerzeit intensiv mit den Ansprüchen des ÖPNV und den Möglichkeiten zur Befriedigung dieser Ansprüche auseinandergesetzt. Der Bebauungsplan Nr. 525 steht nicht im Widerspruch zu den hierzu vorliegenden Untersuchungsergebnissen.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

2 Handelsgesellschaften, Osnabrück, Frauen K., Osnabrück**2.1 Stellungnahme:**

Den bisherigen Planungen liege eine Kaufkrafteinschätzung der Osnabrücker zugrunde. Es wird gefragt, ob bei der Erstellung der Einkaufszentrum-Pläne berücksichtigt worden sei, dass sich nach der letzten realen Zahl eine Differenz von 10.000 Osnabrückern zu den ersten Planzahlen ergebe.

Das geplante Einkaufszentrum werde Kaufkraft anziehen, die aus anderen Bereichen der Stadt abgezogen werde (Kaufkraftumverteilung). Es wird gefragt, ob die Auswirkungen auf den Einzelhandel sowie die Auswirkungen auf das Stadtbild als massive Veränderung ausreichend geprüft wurden (Wegennutzung der Bürger, Umzüge von Geschäften, Leerstände, unwiederbringliche Schließung vom familiengeführten Einzelhandel (wie gerade geschehen in der *Hasestr.*), Verschiebung der Laufzonen).

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die

Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

2.2 Stellungnahme:

Die Struktur des *Neumarkts* sowie die Situation des Busverkehrs über die *Johannisstraße* wäre bisher noch gar nicht abschließend geplant worden. Das Ziel, die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt* zu verbessern, sei mit den Bebauungsplänen Nr. 600 und Nr. 525 nicht zu erreichen. Zudem stelle sich die Frage, ob die Aufenthaltsqualität eines Platzes überhaupt förderungswürdig sei, wenn 1.500 Busse pro Tag und 17.000 Pkw diesen Platz queren müssten.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Neumarkt

Der *Neumarkt* als zentraler Platz der Stadt Osnabrück soll aufgewertet werden. Dabei soll er eine stärkere Funktion als Bindeglied zwischen Altstadt und Neustadt erhalten. Neben einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität des Platzes gehört auch eine Aufwertung der angrenzenden Bebauungs- und Nutzungsstruktur zu den dringend erforderlichen städtebaulichen Maßnahmen.

Insbesondere die südlich des *Neumarkts* gelegenen und zum Teil brach liegenden Einzelhandelsflächen (z. B. ehemaliges Kaufhaus Wöhrl) bedürfen einer grundsätzlichen konzeptionellen Überplanung. Das in diesem Zusammenhang geplante Einkaufszentrum (vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* –) am Südrand des *Neumarkts* trägt nicht nur zu einer Aufwertung des *Neumarkts* bei, sondern auch zu einer Belebung der bestehenden Einzelhandelsstruktur im Bereich der *Johannisstraße*. Damit werden wichtige, langfristige und nachhaltige städtebauliche Ziele verfolgt.

Gestaltungswettbewerb

Parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren wurde ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ durchgeführt, bei dem konkrete Ideen zur Förderung der Aufenthaltsqualität erarbeitet wurden. Der Wettbewerb wurde mit der Prämierung eines ersten Preisträgers (Lützwow 7 Cornelia Müller Jan Wehberg, Berlin, mit Lorenzen Architekten GmbH, Berlin und Ingenieurbüro Abraham, Berlin) am 02.12.2013 erfolgreich abgeschlossen.

Das Preisgericht kam zu folgender Beurteilung des Siegerentwurfs:

„Die Verfasser verstehen ihren Vorschlag zur Neugestaltung des *Neuen Grabens* und des *Neumarktes* als Stadtreparatur. Trotz hoher Verkehrsbelastung soll ein attraktiver Stadtraum entstehen, der zum vitalen Bindeglied zwischen Alt- und Neustadt aufgewertet wird. Die Idee des „Verwebens“ wird funktional mutig und gestalterisch hochwertig umgesetzt. Die sorgfältig herausgearbeitete Raumfolge nimmt alle Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmittel auf, präsentiert sich unmissverständlich als Gute Stube der Stadt Osnabrück.

Um diesen positiven Gesamteindruck zu erreichen, wird der Gesamtraum – wie von der städtischen Planung vorgegeben – durch einen markanten Baukörper gegliedert. Der Busterminal wird mit ergänzenden Baumpflanzungen zu einem grünen Stadtraum umgedeutet – eine unpräzise wie wirkungsvolle Lösung zur Herausarbeitung der Teilräume. Für die Gestaltung des Witterungsschutzes – frei geformte Stahldächer – werden glaubwürdige architektonische Chiffren angeboten. [...]

Der *Neumarkt* wird wirkungsvoll und mit Atmosphäre in Szene gesetzt. Als offener Raum mit einem Solitärbaum vor dem Gerichtsgebäude und einer luftigen Baumreihe vor der nördlichen Platzwand wird er angemessen begrünt. Die „Arbeitsteilung“ zwischen der Nord- und Südseite wird mit Blick auf Nutzung und Gestaltqualität verständlich: bekommt doch das Baudenkmal mit vorgelagertem Rhododendren-Boskett einen angemessenen Raum und die Gastronomiezone ihr schattenspendendes Dach und eine sinnvolle Gliederung. Das zwischen Aufenthaltsbereich und Fahrverkehrsfläche richtig platzierte Sprudlerfeld unterstützt die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt*.

Hervorstechendes Merkmal des Entwurfs ist der den Stadtraum zusammenbindende Teppich aus großformatigen Platten, der mit den Natursteinbelägen der einmündenden Straßen verwoben wird. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Streifen stehen für die Verbindung; die besondere Herausarbeitung des *Neumarkts* und des Busterminals stehen für den Aufenthalt. Mit einer deutlichen Verwandtschaft in Material und Format sowie der einheitlichen Verlegerichtung trägt der Bodenbelag dazu bei, das Raumkontinuum herauszuarbeiten. [...]

[...] Trotz seiner klaren gestalterischen Ausrichtung erfüllt der Entwurf die funktionalen und technischen Anforderungen an einen hoch frequentierten Stadtraum. Es werden – dezentral und räumlich integriert – ausreichend viele Fahrradplätze angeboten. Das Lichtkonzept bedient sich des städtischen Repertoires und erreicht mit präzisen Setzungen eine angemessene Qualität. [...]

Insgesamt legen die Verfasser einen inspirierenden Entwurf mit hohem gestalterischen Anspruch vor, der einen zukunftsfähigen Stadtraum greifbar werden lässt.“

Die Umsetzung der vom 1. Preisträger vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen können grundsätzlich unabhängig von der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – umgesetzt werden.

Busverkehr

Im Bereich des *Neumarkts* ergibt sich für die Nachmittagsspitze ein Verkehrsaufkommen mit ca. 120 Bussen pro Stunde. In der ÖPNV-Mittagsspitze mit Schülerverkehr werden ca. 145 Busse pro Stunde am *Neumarkt* verkehren. Dies sind jedoch nur die Spitzenstunden. Zu anderen Tageszeiten wird das Verkehrsaufkommen des ÖPNV geringer ausfallen. Trotz dieser Belastungen in den Spitzenstunden bestätigt eine durch die Stadt in Auftrag gegebene mikroskopische Verkehrsflusssimulation, dass es nicht zu Überlastungen kommt. Die Verkehrsflusssimulation berücksichtigt neben Kfz-Verkehr und Linienbussen auch den Radverkehr sowie die Fußgänger.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

2.3 Stellungnahme:

Durch die Realisierung der Bebauungspläne Nr. 600 und Nr. 525 werde der Standort weniger attraktiv, Leerstände drohten ortsnah, wie zurzeit schon in der Gutenbergpassage und im alten C&A-Haus. Der Haseuferweg werde weniger frequentiert werden und der Lauf zur Altstadt werde abnehmen. Der Einwendungsführer befürchtet eine Verschlechterung der eigenen 1 B-Lage zu einer Zweier-Zone.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Dass im Zuge einer Neuansiedlung der Standort eines einzelnen Anbieters weniger attraktiv wird, ist baurechtlich nicht relevant. Das öffentliche Baurecht kennt keinen einzelbetrieblichen Konkurrenzschutz. Geschützt ist vielmehr die Funktionsfähigkeit der zentralen Versorgungsbereiche in ihrer Gesamtheit.

Der Leerstand des alten C&A-Hauses ist nicht auf eine Geschäftsaufgabe zurückzuführen, die z. B. durch die Ansiedlung eines Konkurrenzbetriebs ausgelöst wäre. Vielmehr hat C&A einen neuen Standort in der innerstädtischen A-Lage bezogen und sich damit langfristig zum Standort Osnabrück bekannt.

Im Übrigen bestätigt der Umzug von C&A den deutschlandweit zu beobachtenden Trend, dass die Randlagen des innerstädtischen Einzelhandels weiter „abschmelzen“. Während das Interesse der Mieter für die A- und teilweise auch die B-Lagen weiter zunimmt, dünnt der Einzelhandelsbesatz in den C-Lagen zunehmend aus. C-Lagen ohne besondere Profilierung werden daher – unabhängig von einer Einzelhandelsentwicklung am Neumarkt – tendenziell auch zukünftig weiter an Handelsfunktion verlieren.

2.4 Stellungnahme:

Durch die Realisierung der Bebauungspläne Nr. 600 und Nr. 525 würden sich ein Rückstau und eine Verschlechterung des Verkehrsflusses ergeben, die Staupunkte würden sich auf den Wall verschieben. Dies führe dazu, dass die Geduld der Autofahrer bzgl. der Erreichbarkeit der Osnabrücker Innenstadt ausgeschöpft werde und andere Oberzentren wie Bielefeld, Münster, Oldenburg oder die Niederlande attraktiver würden. Der Einwendungsführer befürchtet insgesamt eine stagnierende oder rückläufige Umsatzentwicklung am eigenen Standort.

Der Immobilienwert des Gebäudes *Georgstr. 10* werde sich durch die o. g. Standortverschlechterung verringern. Die Vermietbarkeit und Investitionsfähigkeit am Standort werde abnehmen. Durch weniger Laufkundschaft und die schlechtere Erreichbarkeit durch Pkw für den Transport größerer Verkaufsartikel (Decken, Kissen, Schlafsysteme) werde der Handelsbetrieb beeinträchtigt.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

Synergieeffekte

Unter Berücksichtigung der Aufwertung und Stärkung des Standorts *Neumarkt* durch die Umgestaltung des Platzes sowie die gestalterischen und qualitative Aufwertung der Platzrandbebauung ist insgesamt von einem Anstieg der Kundenfrequenzen und des Umsatzes sowie damit einhergehender Synergieeffekte für den bestehenden Innenstadt-Einzelhandel auszugehen. Wie bei vergleichbaren Vorhaben zu beobachten ist, werden durch städtebauliche Aufwertung innerstädtischer Lagen weitere private Investitionen stimuliert.

3 Grundstückverwaltungsgesellschaft, Georgsmarienhütte

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks *Neuer Graben 7-9/Seminarstraße 7-8*. Das Objekt sei vermietet und die auf dem hinteren Bereich zur *Seminarstraße* befindlichen Parkplätze seien den Mietparteien zugeordnet.

3.1 Stellungnahme:

Durch den Bebauungsplan Nr. 525 sei die Einwendungsführerin beschwert. Der B-Plan sehe eine Wendeanlage im Bereich der *Seminarstraße*, in Höhe des eigenen Objektes vor, wofür der hintere Teil der vermieteten Parkplatzfläche benötigt werde.

Dem Vorhaben stimme die Einwendungsführerin nicht zu. Eine Genehmigung für den Verkauf einer Teilfläche werde u. a. aus den o. g. Gründen nicht erteilt.

Die Einwendungsführerin merkt an, dass es sehr verwundere, dass sie erst aus der Veröffentlichung der Bebauungspläne erfahren müsse, dass die Stadt Osnabrück fremdes Eigentum für ihr Vorhaben verplane und bis dato kein persönliches Gespräch seitens der Stadt Osnabrück mit der Einwendungsführerin geführt worden sei.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Durch die geplante Abbindung der *Seminarstraße* wird diese zukünftig nach ca. 90 m im Osten stumpft vor dem Eingang eines geplanten Einkaufszentrums (s. Bebauungsplan Nr. 600) enden. Um eine der Verkehrssituation angemessene Wendeanlage am Ende der *Seminarstraße* ausbauen zu können, die auch für Lkw bis 10 m Länge (z. B. 3-achsiges Müllfahrzeug) ausreichend ist, setzt der Bebauungsplan auf einer privaten Stellplatzfläche des Grundstücks *Seminarstraße 7/8* eine öffentliche Verkehrsfläche fest.

Zum Abwägungsmaterial gehören auch die Belange des Verkehrs (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB). Der Begriff „Verkehr“ wird u. a. durch die Anforderungen ausgestaltet, die sich aus dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus ergeben. Dieser in § 9 Abs. 1 Satz 2 NStrG niedergelegte Inhalt der Straßenbaulast ist auch bei der Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche allgemeiner Zweckbestimmung zu beachten. Geeignete Anhaltspunkte zur Ermittlung und Bewertung der für diese Entscheidung bedeutsamen Belange des Verkehrs liefern insbesondere die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAST Ausgabe 2006 - der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Zwar enthalten diese Richtlinien keine verbindlichen Rechtsnormen. Als von Fachleuten erstellte Vorschriften konkretisieren sie aber sachverständig allgemein anerkannte Regeln des Straßenbaus. Als solche liefern sie für die Ermittlung und Bewertung der Belange des Verkehrs Anhaltspunkte, wie Erschließungsstraßen im Normalfall nach ihrem Raumbedarf und zur Gewährleistung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu entwerfen und zu gestalten sind. Daher soll von den in ihnen angegebenen Werten und Lösungen grundsätzlich „nur abgewichen werden, wenn die daraus entwickelte Lösung den spezifischen Anforderungen der Entwurfsaufgabe nachweislich besser gerecht wird“.

Nach der RAST - Ausgabe 2006 - muss bei Sackgassen je nach örtlichen Bedingungen eine Wendemöglichkeit für Müllfahrzeuge vorgesehen werden, die als Platzraum gestaltet werden sollte. Der Flächenbedarf richtet sich nach Achszahl und Wendekreis der Müllfahrzeuge (s. Nr. 6.1.2.1 und 6.1.2.2 RAST Ausgabe 2006, Bilder 56 bis 59). Damit wird auch dem Gesichtspunkt Rechnung getragen, dass Unfallverhütungsvorschriften (vgl. § 15 Abs. 1 Nr. 1 SGB VII) das Rückwärtsfahren von Müllfahrzeugen in Sackgassen ohne Wendeanlagen verbieten und dass gegebenenfalls Vorschriften der Straßenverkehrsordnung ein solches Rückwärtsfahren ausschließen. Die Empfehlungen der RAST - Ausgabe 2006 - entsprechen nicht zuletzt auch allgemeinen städtebaulichen Anforderungen und Erfahrungen, wonach es grundsätzlich nicht vertretbar ist, regelmäßig verkehrenden Fahrzeugen der Müllabfuhr oder vergleichbaren Ver- und Entsorgungsfahrzeugen wegen Fehlens einer Wendemöglichkeit vorzugeben, auf einer längeren Strecke zurückzusetzen oder kleinere Fahrzeuge einzusetzen.

Die Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche auf dem Grundstück der Einwendungsführerin zur planungsrechtlichen Absicherung einer Wendeanlage entspricht somit den Empfehlungen der RAST - Ausgabe 2006 -.

Eine Verlagerung der Wendeanlage in Richtung des geplanten Einkaufszentrums am zukünftigen Ostende der *Seminarstraße* würde bedeuten, dass die Länge der Sackgasse erweitert werden müsste, die Verkehrsflächen im Vergleich zur vorliegenden Planung noch größer ausfallen würden und in bereits bestehende Bausubstanz eingegriffen werden müsste.

Dass die geplante Wendeanlage die Einwendungsführerin über die selbstverständlich zu entschädigende Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hinaus nicht unvertretbar belastet, ergibt sich daraus, dass sich ihr Grundstück als einziges noch von Hochbauten freigehaltenes Grundstück entlang der *Seminarstraße*, das zudem nahe vor Kopf der abgebundenen *Seminarstraße* liegt, für eine Wendeanlage geradezu anbietet. Ein eventueller Wertersatz für nach Durchführung der städtebaulichen Planung wegfallende

Pkw-Einstellplätze kann grundsätzlich im Rahmen einer angemessenen Entschädigung geltend gemacht werden.

Die städtebauliche Planung lässt es zudem auch nach Inanspruchnahme des für Verkehrszwecke genutzten Grundstücksteils zu, den verbleibenden Grundstücksteil in einem angemessenen Umfang baulich zu nutzen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass durch die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 525 die planungsrechtliche Ausnutzbarkeit des Grundstücks (GRZ, GFZ und Vollgeschosszahl) über das hinausgeht, was ohne eine verbindliche Bauleitplanung (Beurteilung nach § 34 BauGB) auf dem Baugrundstück möglich wäre. Dass der Einwendungsführerin die aus ihrer Sicht optimale bauliche Ausnutzbarkeit verwehrt wird, wird aufgrund der Situationsgebundenheit des belasteten Grundstücks als zumutbar angesehen.

4 Frau G., Osnabrück, Herr G., Osnabrück

4.1 Stellungnahme:

Der Bau eines Einkaufcenters in der geplanten Art werde grundsätzlich abgelehnt.

Die Kaufkraft werde durch ein neues Einkaufcenter nicht erhöht. Die gewachsene Struktur der inhabergeführten Einzelhandelsgeschäfte werde veröden, Arbeitsplätze würden vernichtet werden, ausschließlich die Kapitalinteressen einiger weniger Personen würden bevorzugt werden. Geschäfte in problematischen Randlagen (*Hasestraße*, *Rosenplatz*, etc.) würden noch mehr als bisher aufgegeben werden. In Oldenburg habe das dortige neue Einkaufcenter zur vermehrten Ansiedlung von Rotlichtmilieu in den problematischen Lagen geführt. Der Erhalt der Kaufkraft in der Altstadt diene auch dem Denkmalschutz der Häuser dort, da die Geschäftsinhaber auch oft Eigentümer der Häuser seien.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

4.2 Stellungnahme:

Stattdessen setze sich die Einwendungsführer für einen seniorengerechten und generationsübergreifenden Lebens- und Wohnraum am *Neumarkt* ein.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:*Städtebauliche Grundidee*

Der *Neumarkt* und seine Umgebung spielen eine besondere Rolle im stadträumlichen Gefüge Osnabrücks. Als zentraler Platz stellt der *Neumarkt* den Übergang zwischen der Osnabrücker Alt- und Neustadt entlang der Achse *Große Straße / Johannisstraße* dar.

Die baulichen Veränderungen am *Neumarkt* haben in Verbindung mit dem Wandel der Stadt in den letzten Jahrzehnten zu einer Entwicklung des Platzes geführt, der trotz seiner Lebendigkeit bei stetig abnehmender Aufenthaltsqualität einen eher trennenden Charakter zwischen nördlicher und südlicher Innenstadt zur Folge hat.

Mit den Planungen im Bereich *Neumarkt* verfolgt die Stadt, ausgehend vom „Masterplan *Neumarkt* Osnabrück“ des Büros GEWERS KÜHN+KÜHN (Berlin, 2005), eine umfassende Neuordnung des Platzbereichs (Die erforderlichen politischen Beschlüsse für eine Platzgestaltung liegen bereits vor.) und der umgebenden Randbebauung. Der gesamte Bereich *Neumarkt* soll erheblich aufgewertet und in seiner städtebaulichen Bedeutung hervorgehoben werden. Bausteine dieser Aufwertung sind ein neues Einkaufszentrum (s. Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum Neumarkt –) sowie die Bebauung des sog. Projektbereichs 2 in Verlängerung der *Großen Straße*. Insbesondere durch diese Neubebauung soll der neu zu bildende Platz *Neumarkt* klar ablesbar gefasst werden und damit seiner ursprünglichen Dimension näher kommen. Die zu errichtende bauliche Platzkante führt zudem die Zäsur des Straßenraumes optisch zurück und unterstützt die engere Verknüpfung von Alt- und Neustadt.

Durch eine die Straße *Neuer Graben* begleitende nördliche Raumkante, ausgehend von der Neubebauung im Projektbereich 2 über die bauliche Ausformung des Busbahnhofs (Überdachung) bis hin zur Bestandsbebauung im Westen soll der Straßenzug *Neuer Graben* räumlich gefasst und damit eine Abfolge verschieden dimensionierter Stadträume geschaffen werden. Die geplanten Hochbaumaßnahmen stehen in Verbindung mit einer Neugestaltung des öffentlichen Raums, d. h. der Straßen-, Platz- und Gehwegflächen in diesem sensiblen Stadtraum.

Diese erforderliche Aufwertung des *Neumarkts* ist allein durch die Etablierung von zusätzlichen Wohnnutzungen am *Neumarkt* nicht zu erreichen.

5 Immobiliengesellschaft, Osnabrück

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der Immobilie *Georgstraße 6*.

5.1 Stellungnahme:

Laut Abschlussbericht des Verkehrsgutachtens der TSC habe die Verengung für den Wallring gravierende Folgen: Im Mittel erhöhe sich der Verkehr um 9 %, am stärksten am *Johannistorwall* um 25 %. Zwei Kreuzungen *Berliner Platz* und *Johannistorwall/Johannisstraße* würden mit der Stufe F bewertet werden. Das bedeute laut Gutachten:

„Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst ständig. Die Wartezeiten sind extrem lang.“

An zwei weiteren Kreuzungen (*Hegertor Wall/Martinistraße* und *Johannistorwall/Kommenderiestraße*) ergebe sich die Stufe E:

„Die Wartezeiten sind sehr lang“.

Diese gravierenden Folgen entstünden trotz Verlängerung der Umlaufzeit der Signalanlagen auf 90 Sekunden. Optimierungen zur Kompensation des Mehrverkehrs

seien laut Gutachten an der Kreuzung *Johannistorwall/Johannisstraße* unmöglich, an der Kreuzung *Hegertor-Wall/Martinstraße* auf Grund der beengten Platzverhältnisse nur begrenzt möglich. Am Berliner Platz schließe das Gutachten eine bauliche und betriebliche Optimierung vor, sage aber nicht konkret, wie diese aussehen solle. Am Knotenpunkt *Johannistorwall/Kommenderiestraße* mache das Gutachten ebenfalls keinen Optimierungsvorschlag.

Auch die Kreuzung *Neuer Graben/Lyrastraße* werde mit der Stufe F bewertet.

Nach Überarbeitung solle die Stufe D erreicht werden. Dies erscheine angesichts einer Wendeschleife für Busse mitten auf dem *Neuer Graben* und erhöhter Rückstaugefahr infolge der Schaffung von mindestens 2 neuen Fußgängerübergängen nicht möglich. Das Gutachten sage nicht, wie diese Überarbeitung erfolgen solle.

Die Querschnittsgestaltung am *Neumarkt/Neuer Graben* sei für Radfahrer lebensgefährlich, wenn sie zwischen Bussen auf der einen Seite und Lkw/Pkw auf der anderen Seite „eingeklemmt“ seien. Eine zusätzliche Problematik ergebe sich durch die Einengung im Bereich des VGH-Gebäudes.

Geplant seien 3 Haltestellen auch auf der nördlichen Seite. Wenn Busse hier und auf der gegenüberliegenden Seite halten würden (und es führe ein weiterer Bus vorbei), sei diese Situation für Fußgänger und Radfahrer extrem unübersichtlich, gefährlich und damit unzumutbar.

Auf der westlichen Seite werde die Gehwegbreite von 4,15 m auf 3,39 m verringert. Auf dieser und der gegenüberliegenden Seite werde die Gehwegbreite noch durch Wetterschutzeinrichtungen sehr stark eingeschränkt. Diese Einrichtungen würden sich nicht wegen Widerspruchs der Eigentümer überall direkt an der Hausfassade installieren lassen. Wenn die Durchgangsbreite hinter dem Wetterschutz nicht mindestens 1,50 m betragen würde, müssten sich Passanten zwischen den wartenden Busfahrern „durchschlängeln“. Es erscheine zweifelhaft, ob der ausreichende Sicherheitsabstand zur Fahrgasse der Busse noch gewährleistet sei.

Unter Ziffer 2 des Gutachtens werde im letzten Absatz angeführt „Weitergehende detaillierte Berechnungen zur verkehrlichen Erschließung für das Einkaufszentrum im Rahmen des B-Plan-Verfahrens wurden jedoch in getrennten Projekten erarbeitet“. Diese Berechnungen lägen nicht vor. Sie seien von großer Bedeutung, weil das geplante Einkaufszentrum Mehrverkehr induziere.

Als betroffener Innenstadt-Anlieger erhebt der Einwendungsführer Einspruch gegen die geplante Verringerung auf 2 Fahrspuren. Für Osnabrück als Großstadt im ländlichen Raum werde der motorisierte Individualverkehr auch künftig eine herausragende Bedeutung haben, insbesondere für die Besucher aus dem Umland, die über keine gute ÖPNV-Verbindung verfügen. Die gute Erreichbarkeit der Stadt als überregionales Versorgungszentrum sei für Einzelhandel, Dienstleistungen, Kultur, Behörden von entscheidender Bedeutung.

Aus den oben genannten Gründen sei die bisherige gute Erreichbarkeit der Stadt durch die im Verkehrsgutachten prognostizierten Staus nicht mehr gegeben. Dies habe unmittelbare Folgen für die Kundenfrequenz am Standort des Grundstücks des Einwendungsführers und damit negative Auswirkungen auf Kundenzahl und Umsatz seines Mieters. Diese Beeinträchtigung werde dazu führen, dass Erweiterungspläne für seinen Mieter im 2. OG (Umwandlung von Verwaltungsräumen in Verkaufsräume) nicht realisiert würden.

Auch für die Planungen der *Johannisstraße* melde der Einwendungsführer aus den oben genannten Gründen erhebliche Bedenken an.

Das Verkehrsgutachten sei nicht vollständig: Der Einwendungsführer bemängelt die fehlende Berechnung des induzierten Mehrverkehrs durch das Einkaufszentrum (Zufahrt/ Abfahrt Parkhaus, Belastung Zufahrtstraßen, Raum für Rückstau, etc.).

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

Synergieeffekte

Unter Berücksichtigung der Aufwertung und Stärkung des Standorts *Neumarkt* durch die Umgestaltung des Platzes sowie die gestalterischen und qualitative Aufwertung der Platzrandbebauung ist insgesamt von einem Anstieg der Kundenfrequenzen und des Umsatzes sowie damit einhergehender Synergieeffekte für den bestehenden Innenstadt-Einzelhandel auszugehen. Wie bei vergleichbaren Vorhaben zu beobachten ist, werden durch städtebauliche Aufwertung innerstädtischer Lagen weitere private Investitionen stimuliert.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

5.2 Stellungnahme:

Das Gutachten Geonet komme in der abschließenden Bewertung zu folgenden Ergebnissen:

- Schon jetzt deutliche Grenzwertüberschreitungen insbesondere des NO₂-Jahresmittels im Planbereich, verursacht insbesondere durch die zahlreichen Busdurchfahrten und die erhebliche Hintergrundbelastung im Stadtgebiet Osnabrück.
- „Die mit dem geplanten Einkaufszentrum verbundenen Zusatzverkehre führen zu einer signifikanten Erhöhung der Schadstoffkonzentration insbesondere an den

Abschnitten *Lyrastraße, Kolpingstraße, Große Rosenstraße* und in Teilabschnitten der *Kommenderiestraße*“.

- „Trotz der (zu erwartenden) gesamthaften Minderung der Immissionen überschreiten auch im Prognose-Nullfall die modellierten NO₂-Konzentrationen vielerorts den Jahresimmissionsgrenzwert der 39. BImSchV (2010)“.

Das Gutachten berücksichtige nicht, dass es auf Grund der geplanten Verengung auf 2 Spuren zu den unter obiger Ziffer 1 genannten Staus und damit zu weiteren hohen Schadstoffbelastungen kommen werde.

In der Begründung unter Ziffer 2. 1.9. wird konstatiert: "Betroffen ist also – neben dem Aspekt Luft – auch das Schutzgut Mensch."

Für das Schutzgut Mensch (Passanten, Kunden, Bewohner der Wohnungen des Einwendungsführers, auch für ihn selbst) sei die signifikante Erhöhung der Schadstoffimmission, insbesondere Stickstoff, in hohem Maß gesundheitsgefährdend. 900 Busfahrten täglich in unmittelbarer Nähe der Passanten in der engen *Johannisstraße* und 1.500 Busse täglich in direkter Nähe der Gehwege an *Neumarkt* und *Neuer Graben* seien nicht hinzunehmen.

Der Einwendungsführer fordere den Nachweis der Einhaltung der lufthygienischen Grenzwerte für das Schutzgut Mensch im Vorfeld von Baumaßnahmen und Baugenehmigungsverfahren.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Lufthygiene

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – liegt innerhalb der ausgewiesenen Umweltzone der Stadt Osnabrück. Derzeit sind im Bereich des *Neumarkts* Stickstoffdioxid-Überschreitungen (NO₂) vorzufinden. Aufgrund der geplanten und politisch beschlossenen Zweispurigkeit, einer optimierten Verkehrslenkung sowie der Verjüngung der Fahrzeugflotte wird die Belastung durch Stickstoffdioxid allerdings zukünftig eine signifikante Reduktion erfahren.

Die lufthygienischen Auswirkungen der städtebaulichen Planungen am *Neumarkt* wurden im Rahmen der Bauleitplanungen zu den Bebauungsplänen Nr. 525 – *Neumarkt* – und Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* – (vorhabenbezogener Bebauungsplan) sowie im Zusammenhang mit der Planung zur Umgestaltung des *Neumarkts* (zweispurig) umfassend gutachterlich untersucht, da sich der Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* als einer der am stärksten belasteten Bereiche im Stadtgebiet darstellt. Die in den Geltungsbereichen der vorgenannten Bebauungspläne sowie in deren unmittelbarer Umgebung (570 m x 570 m großes Untersuchungsgebiet) gelegenen schutzwürdigen Bereiche wurden dabei umfangreich betrachtet.

Im Ergebnis der lufthygienischen Untersuchung wurde festgestellt, dass infolge der hohen Frequentierung des ÖPNV im Bereich des *Neumarkts* im Gehwegbereich direkt vor dem Eingangsbereich des geplanten Einkaufszentrums in den Prognose-Planfällen (Einkaufszentrum mit 350 und 500 Stellplätzen) mit Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid zu rechnen sein wird. Diese Belastungen werden allerdings nicht durch das Vorhaben des Einkaufszentrums erzeugt, sondern der Hauptanteil der Emissionen ist dem Busverkehr zuzuordnen.

Auch im Bereich der *Johannisstraße* ist aufgrund des hohen Busanteils von Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid auszugehen.

Insgesamt wird jedoch die für das Jahr 2015 anzunehmende reduzierte Hintergrundbelastung (durch Verjüngung der Fahrzeugflotte der Stadtwerke Osnabrück AG und durch die im Luftreinhalteplan Osnabrück vorgesehenen und regional ergänzten Maßnahmen) dazu führen, dass bei Umsetzung aller städtebaulichen Maßnahmen die maßgeblichen Grenzwerte im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* nicht überschritten werden.

Allerdings an der nördlichen *Lyrastraße* wird voraussichtlich die durch das Einkaufszentrum bedingte Zunahme der mittleren Stickstoffdioxid-Immissionen sowie im südlichen Abschnitt der *Kommenderiestraße* zu grenzwertnahen – an einigen Abschnitten auch grenzwertüberschreitenden – Schadstoffkonzentrationen führen. Die berechneten Grenzwertüberschreitungen wurden dabei in einer worst-case-Betrachtung mit einer Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 berechnet. Betrachtet man nur den Gehwegbereich, in dem sich im Wesentlichen die Bürger aufhalten, werden auch mit der höheren Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 die Luftbelastungen für Stickstoffdioxid in der *Lyra-* und der *Kommenderiestraße* auch zukünftig unterhalb des Grenzwertes liegen. Die geringere Hintergrundbelastung im Jahr 2015 wird sich so auswirken, dass diese grenzwertnahen Überschreitungen grundsätzlich nicht mehr relevant sein dürften.

5.3 Stellungnahme:

Für den *Neumarkt* und angrenzende Gebiete komme die Zusammenfassung des Gutachtens der RP Schalltechnik zu folgendem Ergebnis:

"Die Berechnung hat ergeben, dass mit deutlichen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 1805 am Tag und in der Nacht zu rechnen ist". Die Orientierungswerte Tag von 65 dB sind an 14 von 16 Stellen, die Orientierungswerte Nacht von 55 dB sind an 13 von 16 Stellen überschritten."

Das Gutachten fordere zwar Lärmschutz-Maßnahmen für Wohnräume und Büroräume, das Schutzgut Mensch werde jedoch nicht berücksichtigt. Aber insbesondere die Passanten in den stark frequentierten Lauflagen des *Neumarkts* und der *Johannisstraße* würden durch den hohen Lärmpegel stark betroffen sein. 900 Busse pro Tag führen in der relativ engen *Johannisstraße* direkt an den Passanten vorbei. Das Gleiche gelte für die Gehwege an *Neumarkt* und *Neuer Graben* mit 1.500 Bussen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Verkehrslärm

Im Rahmen der Bauleitplanung erfolgt die Bewertung des Verkehrslärms allgemein nach der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau –. Die bereits heute vorliegenden Überschreitungen der Orientierungswerte am Tag und in der Nacht im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* werden auch zukünftig nach einem zweispurigen Umbau des *Neumarkts* nicht auszuschließen sein.

Da in innerstädtischen Bereichen an Hauptverkehrswegen – wie im vorliegenden Fall – die Orientierungswerte in der Regel nicht eingehalten werden können, wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans die Möglichkeiten von aktiven

Schallschutzmaßnahmen geprüft. Die stadträumliche Lage mit einer historisch geprägten Straßenrandbebauung schließt allerdings aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder -wälle aus.

Deshalb wurden im Bebauungsplan zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt, um den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Rechnung zu tragen. Da Straßenräume und zu diesen gehörende Gehwege nicht zu den schutzwürdigen Außenwohnbereichen gezählt werden, konnten diese Bereiche bei der gutachterlichen Betrachtung unberücksichtigt bleiben.

Zum Schutz der Gebäude vor Außenlärm sind Festsetzungen im Bebauungsplan entsprechend der DIN 4109 – Schallschutz im Hochbau – mit dem Lärmpegelbereich IV, V und VI getroffen worden. Zudem sind Wohnnutzungen im Planbereich nicht allgemein zulässig.

Durch die Verringerung auf zwei Fahrstreifen im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* wurde gutachterlich berechnet, dass sich die tägliche Verkehrsmenge von ca. 26.000 Kfz auf 17.000 Kfz reduzieren wird. Infolgedessen reduzieren sich auch die Immissionen. Diese Verkehrszahlen beinhalten bereits die Anzahl der Busverkehre.

5.4 Stellungnahme:

In der Begründung zum erneuten Entwurf des B-Plans Nr. 525 heiße es unter Ziffer 1:

"Am Ende des Entwicklungsprozesses soll der Neumarkt nicht nur ein Mehr an Aufenthaltsqualität aufweisen, sondern auch als funktionierendes Bindeglied zwischen nördlicher und südlicher Innenstadt dienen".

Beide Ziele würden aus folgenden Gründen verfehlt:

Die Aufenthaltsqualität könne sich nicht verbessern, wenn nach wie vor 1.500 Busse und noch immer 16.000 Lkw und Pkw über den *Neumarkt* führen und die Werte für Luftqualität und Lärmimmission derart stark überschritten werden würden. Die Aufenthaltsbereiche seien gegenüber dem jetzigen Zustand nur geringfügig vergrößert worden. Auch der prämierte Entwurf des Gestaltungswettbewerbs mit Bäumen und Wasserfontänen werde den *Neumarkt* nicht zu einem Platz der Urbanität und Kommunikation machen, auf dem man sich länger aufhielte.

Die Funktion als Bindeglied könne nicht erreicht werden, solange der Verkehr *Neumarkt* und *Neuer Graben* so stark ist, wie oben geschildert. Daran werde auch die geplante Zweispurigkeit und ein weiterer breiter Fußgängerübergang nichts ändern. Dazu komme, dass eine mögliche Sogwirkung des geplanten Einkaufszentrums in die *Johannisstraße* mit der Platzierung des Eingangs des Zentrums außerhalb der Flucht- und Sichtachse der *Große Straße* konterkariert werde.

Ein weiteres Hemmnis sei der Zustand der *Johannisstraße* selbst. 900 Busse, die täglich über die Fußgängerzone führen, lüden nicht gerade zum Besuch der Straße ein. Jetzt plane man auch noch auf der gegenüberliegenden Seite drei Bushaltestellen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Städtebauliche Grundidee

Der *Neumarkt* und seine Umgebung spielen eine besondere Rolle im stadträumlichen Gefüge Osnabrücks. Als zentraler Platz stellt der *Neumarkt* den Übergang zwischen der Osnabrücker Alt- und Neustadt entlang der Achse *Große Straße / Johannisstraße* dar.

Die baulichen Veränderungen am *Neumarkt* haben in Verbindung mit dem Wandel der Stadt in den letzten Jahrzehnten zu einer Entwicklung des Platzes geführt, der trotz seiner Lebendigkeit bei stetig abnehmender Aufenthaltsqualität einen eher trennenden Charakter zwischen nördlicher und südlicher Innenstadt zur Folge hat.

Mit den Planungen im Bereich *Neumarkt* verfolgt die Stadt, ausgehend vom „Masterplan *Neumarkt* Osnabrück“ des Büros GEWERS KÜHN+KÜHN (Berlin, 2005), eine umfassende Neuordnung des Platzbereichs (Die erforderlichen politischen Beschlüsse für eine Platzgestaltung liegen bereits vor.) und der umgebenden Randbebauung. Der gesamte Bereich *Neumarkt* soll erheblich aufgewertet und in seiner städtebaulichen Bedeutung hervorgehoben werden. Bausteine dieser Aufwertung sind ein neues Einkaufszentrum (s. Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum Neumarkt –) sowie die Bebauung des sog. Projektbereichs 2 in Verlängerung der *Großen Straße*. Insbesondere durch diese Neubebauung soll der neu zu bildende Platz *Neumarkt* klar ablesbar gefasst werden und damit seiner ursprünglichen Dimension näher kommen. Die zu errichtende bauliche Platzkante führt zudem die Zäsur des Straßenraumes optisch zurück und unterstützt die engere Verknüpfung von Alt- und Neustadt.

Durch eine die Straße *Neuer Graben* begleitende nördliche Raumkante, ausgehend von der Neubebauung im Projektbereich 2 über die bauliche Ausformung des Busbahnhofs (Überdachung) bis hin zur Bestandsbebauung im Westen soll der Straßenzug *Neuer Graben* räumlich gefasst und damit eine Abfolge verschieden dimensionierter Stadträume geschaffen werden. Die geplanten Hochbaumaßnahmen stehen in Verbindung mit einer Neugestaltung des öffentlichen Raums, d. h. der Straßen-, Platz- und Gehwegflächen in diesem sensiblen Stadtraum.

Busverkehr

Im Bereich des *Neumarkts* ergibt sich für die Nachmittagsspitze ein Verkehrsaufkommen mit ca. 120 Bussen pro Stunde. In der ÖPNV-Mittagsspitze mit Schülerverkehr werden ca. 145 Busse pro Stunde am *Neumarkt* verkehren. Dies sind jedoch nur die Spitzenstunden. Zu anderen Tageszeiten wird das Verkehrsaufkommen des ÖPNV geringer ausfallen. Trotz dieser Belastungen in den Spitzenstunden bestätigt eine durch die Stadt in Auftrag gegebene mikroskopische Verkehrsflusssimulation, dass es nicht zu Überlastungen kommt. Die Verkehrsflusssimulation berücksichtigt neben Kfz-Verkehr und Linienbussen auch den Radverkehr sowie die Fußgänger.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

5.5 Stellungnahme:

Es wird vom Einwendungsführer gerügt, dass ein vorliegender Alternativplan nicht eingehend und sorgfältig geprüft wurde, weil die Stadtwerke Osnabrück AG diese Alternative mit wenig überzeugenden Argumenten ihrer Planungsgesellschaft PlaNOS abgelehnt hätte. Dazu müsse man wissen, dass die Vorstände beider Gesellschaften identisch seien und zumindest die Gefahr einer "Steuerung" anzunehmen sei.

Im Übrigen sei anzumerken, dass in wichtigen städtebaulichen Angelegenheiten nicht die Stadtwerke Osnabrück AG die Richtung bestimmen sollten, sondern zunächst die Stadtplanung, die die Stadt ganzheitlich zu betrachten in der Lage sei.

Diese Alternativplanung hätte vorgesehen, die *Johannisstraße* von den 900 Bussen gänzlich zu befreien, den Verkehr zu entflechten sowie Fußgängern und Radfahrern eine gefahrlose Querung des *Neumarkts* zu ermöglichen. Die Planung hätte die schon heute untragbare Situation in der *Johannisstraße* zur Zufriedenheit aller gelöst und hätte die Immissionen Schadstoff und Lärm auf jeden Fall in der *Johannisstraße*, aber auch auf dem *Neumarkt* und *Neuer Graben* deutlich verringert.

Der Einwendungsführer beantragt die erneute grundlegende Prüfung des genannten Alternativplans.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Alternativplanung „Neue Mitte“

Von der Initiative „Lebendiges Osnabrück“ wurde ein Gegenentwurf („Neue Mitte“) zum geplanten Einkaufszentrum am *Neumarkt* entwickelt. Das Konzept wurde vom Stadtplanungsbüro GARTHAUS aus Osnabrück ausgearbeitet. Die zentrale Planungsintention des Konzepts ist der Bau einer Tiefgarage und eines zentralen Busbahnhofs westlich der *Johannisstraße*. Die *Johannisstraße* soll dabei vom Busverkehr entlastet werden und die fußläufige Verbindung zwischen *Johannisstraße* und *Große Straße* soll in Form einer Tunnellösung unter dem *Neumarkt* erfolgen.

Obwohl das vorgenannte Konzept in erster Linie als Alternativplanung für ein geplantes Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* –) zu verstehen ist, werden nachfolgend nochmals die Vor- und Nachteile des Konzepts dargestellt:

Vorteile:

- Die *Johannisstraße* als vielbefahrene Bustrasse würde entlastet werden.
- Für die *Johannisstraße* ergäbe sich ein größerer Gestaltungsspielraum. Damit könnte die Straße als Einkaufsstandort aufgewertet werden.
- Auf eine Inanspruchnahme der Fläche zwischen *Grüner Brink* und *Neumarkt* für einen Busbahnhof könnte verzichtet werden.
- Der Bereich zwischen *Grüner Brink* und *Neumarkt* könnte angesichts der möglichen Aufgabe von Bushaltestellen städtebaulich aufgewertet werden.

Nachteile:

- Die Lage der geplanten Tiefgarage ist aus verkehrspolitischer und städtebaulicher Sicht als ungünstig zu bewerten, da hier, losgelöst von einem konkreten Bedarfsträger, ein Stellplatzangebot geschaffen werden würde, das zusätzliche Individualverkehre in die Innenstadt leiten würde.
- Die verkehrliche und damit auch schalltechnische Belastung der Seminarstraße würde durch die geplante Ein- und Ausfahrtssituation der Tiefgarage erheblich zunehmen.

- Der geplante Anschluss der Busverkehrsströme an die *Johannisstraße* nördlich der Johannisschule würde zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Grundschulbetriebs führen.
- Aus dem vorliegenden Konzept lassen sich nur wenig Handelsflächen ablesen. Damit reduziert sich im Allgemeinen auch der wirtschaftliche Anreiz, derartige innerstädtische Großprojekte umzusetzen.
- Die den geplanten Busbahnhof flankierende Neubebauung lässt nach erster Einschätzung eine Wohnnutzung nicht zu. Dies beruht auf der zu erwartenden Verkehrslärsituation, verursacht durch die hohe Frequenz zukünftiger Busbewegungen. Eine Realisierbarkeit der im Konzept idealisierend dargestellten Wohnbebauung ist insofern fraglich.
- Aufgrund der kaum in Frage kommenden Wohnnutzung und der im Konzept nur begrenzt vorgesehenen Handelsnutzung rund um den geplanten Busbahnhof käme als mögliche Nutzung für die entstehende Hochbebauung in erster Linie eine Büronutzung in Frage. Hierbei ist nicht auszuschließen, dass das entstehende Überangebot an Büronutzflächen über längere Zeit im Missverhältnis zur tatsächlichen Nachfrage stehen würde.
- Der im Konzept gezeigte Baukörper vor dem heutigen H&M-Gebäude wirkt überdimensioniert und lässt im Bereich *Grüner Brink* eine in ihren Abmessungen städtebaulich nicht vertretbare „Gebäudeschlucht“ entstehen.
- Durch die geplante sehr breite Tunnellösung unter dem *Neumarkt* würden die Schaufensterfassaden westlich des *Neumarkts*, parallel zur Achse Neuer Graben, von den Fußgängerströmen abgekoppelt werden und damit an Attraktivität einbüßen.
- Der *Neumarkt* soll als städtischer Platz aufgewertet werden. Das vorliegende Konzept erschwert allerdings die Erreichbarkeit des Stadtplatzes über die *Große Straße* sowie über die *Johannisstraße* durch die umfangreiche Niveauabsenkung beider Straßen zur Umsetzung einer Tunnelquerung.
- Es ist davon auszugehen, dass die geplante Niveauabsenkung der Achse *Große Straße - Johannisstraße* im Bereich der Neumarktuntertunnelung eine geringe Verknüpfungsfunktion aufweisen würde. Denn hier müsste eine mehr als 20 m lange Brückenkonstruktion ohne städtebauliche Attraktion passiert werden und eine ausreichende Barrierefreiheit wäre nur mittels Aufzugsanlagen zu erreichen.
- Die Querung des *Neumarkts* mittels einer Untertunnelung würde für die Stadt umfangreiche Investitionen und hohe Unterhaltungskosten nach sich ziehen. Zudem scheiterte eine Tunnelquerung bereits in der Vergangenheit an einer ausreichenden öffentlichen Akzeptanz.
- Der geplante große Busbahnhof „hinter“ der *Johannisstraße* lässt aufgrund der einseitigen Ausrichtung auf den ÖPNV nur eine geringe Aufenthaltsqualität erwarten.
- Durch die Verlagerung von Buslinien aus der *Johannisstraße* und der damit zu erwartenden Reduzierung von Laufkundschaft müsste die Einzelhandelsstruktur in der *Johannisstraße* weitgehend neu aufgestellt werden.
- Die Verlegung der zentralen Bushaltestelle hinter das derzeitige „Wöhr-Gebäude“ würde mit Qualitätseinbußen des ÖPNV oder sogar Betriebskostensteigerungen einhergehen.
- Durch den geplanten Busbahnhof würde die von Fuß- und Radfahrern hochfrequentierte *Seminarstraße* zerschnitten. Das zu erwartende Busaufkommen würde eine leichte Querbarkeit des Busbahnhofs verhindern.

- Die geplanten umfangreichen öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich des Busbahnhofs würden für die Stadt hohe Erstellungs- und Unterhaltungskosten nach sich ziehen.
- Für das vorliegende Konzept konnte von der Initiative „Lebendiges Osnabrück“ bislang kein privater Investor genannt werden.

Die Stadt hat das Projekt zur Kenntnis genommen und in Anbetracht der vorgenannten Aspekte sowie unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück (PlaNOS) vom 16.05.2013 beschlossen, diesen Konzeptansatz aufgrund der festgestellten Nachteile und der unbelegten Wirtschaftlichkeit der Planung nicht weiter zu verfolgen.

6 Herr R., Osnabrück

6.1 Stellungnahme:

Die Stellungnahme des Einwendungsführers wendet sich gegen den Projektbereich 2 (MK 5). Die im Abwägungsergebnis zur Öffentlichkeitsbeteiligung hierzu ergangene Stellungnahme („Der Projektbereich 2 (MK 5) wird verkleinert) verniedlicht die Problematik und gehe nicht ernsthaft auf sie ein. Deshalb wiederholt der Einwendungsführer seine Stellungnahme aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:

Der Einwendungsführer bittet darum, den Teilbereich „Projektbereich 2“ des Bebauungsplanes Nr. 525 so nicht weiter zu beplanen und stattdessen eine Freifläche mit Aufenthaltsqualität zu planen.

Der Projektbereich 2 umfasse im Wesentlichen einen 5- bis 6-geschossigen Baukörper, der von seinem Ausmaß bis in die jetzt vorhandene Fahrbahn hineinrage.

Ein Ziel des Bebauungsplans sei es, die Aufenthaltsqualität auf dem „Platz *Neumarkt*“ zu verbessern. Wenn eine derzeit (zumindest teilweise) noch nicht bebaute Fläche bebaut werde, erhöhe dies nicht die Aufenthaltsqualität, sondern Platz für „Aufenthaltsqualität“ verschwinde. Die Aufenthaltsqualität würde gesteigert, wenn an der Stelle ein freier Platz mit Begrünung und für Außenbewirtschaftung geschaffen würde. Der *Nikolaioort* und der Marktplatz seien gute Beispiele für „Aufenthaltsqualität“.

In der Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen zu diesem Bebauungsplan sei vom „Schutzgut Mensch“ die Rede. Bei Realisierung des 5- bis 6-geschossigen Baukörpers stehe nicht das „Schutzgut Mensch“ (-> Aufenthaltsqualität) im Vordergrund, sondern das „Schutzgut Investor“.

Da sich der geplante Baukörper bis in die vorhandene Fahrbahn ausdehnen solle, würden durch ihn Tatsachen geschaffen, die eine künftige Verkehrsplanung stark einschränken würde. Der Einwendungsführer sei relativ leidenschaftslos, ob der *Neumarkt* mit Autos gar nicht, zwei-, drei- oder vierspurig befahrbar sei. Gleichwohl sollte keine Tatsache geschaffen werden, die ein zukünftiges Verkehrskonzept (evtl. auch Stadtbahn) einschränke bzw. unmöglich werden lasse.

Nach dem Baugesetzbuch sei mit Grund und Boden sparsam umzugehen (= Schutzgut Boden). Bevor eine Fläche zur Bebauung freigegeben werde, müsse nach Erachten des Einwendungsführers deshalb die Notwendigkeit der Bebauung vorliegen und es müssten dazu Alternativen geprüft werden.

Das geplante 5 bis 6-geschossige Gebäude sei schlichtweg nicht notwendig. Eine derartige Planung im Bebauungsplan sei ein Verstoß gegen das Baugesetzbuch.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Festzustellen ist, dass es sich bei dem Baufeld des Projektbereichs 2 (MK 5) um keine Freifläche mit ökologischer Wertigkeit handelt. Vielmehr stellt sich das Baufeld heute als vollständig versiegelte und in Teilen unterbaute öffentliche Verkehrsfläche dar (s. auch Bebauungsplan Nr. 127 – *Neumarkt* Nordwest –). Insofern findet durch den Projektbereich 2 (MK 5) keine zusätzliche Bodenversiegelung statt.

Projektbereich 2 (MK 5)

Die mit dem Projektbereich 2 (MK 5) verfolgte städtebauliche Zielsetzung ist bereits in der Abwägung zu den im Rahmen der Entwurfs offenlegung nach § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen ausführlich behandelt worden:

„Der heutige städtebauliche Missstand des *Neumarkts* ist maßgeblich verursacht durch die kriegsbedingten Zerstörungen am *Grünen Brink*. So unterliegt der heutige Zustand keiner planerischen Konzeption oder Zielvorstellung, so dass in den vergangenen Jahrzehnten ein großer Verkehrsraum entstanden ist, dessen Randgebäude außerdem von vielen Busbahnsteigen und Wartedächern verstellt werden. Als Folge ist festzustellen, dass sich der Stadtraum sehr heterogen ohne eine klare Form- und Raumaussage darstellt. Der Platz wird durch den Busbahnhof dominiert, die Rampen zur Tunnelpassage beengen zudem die recht engen Fußgängerzonen am Rand des *Neumarkts* empfindlich. Gegenüber der bescheidenen Architektur und Fassadenkleidung wirkt allein das Gerichtsgebäude selbstbewusst und qualitativvoll (Gewers, Kühn + Kühn, 2005).

Mit dem Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – wird das Ziel verfolgt, einen städtebaulichen Rahmen zu schaffen, mit dem die allgemeinen Straßenräume wieder erlebbar und z. T. auch komplettiert werden. Durch die Neubebauung, insbesondere im Projektbereich 2 (MK 5), erhält der *Neumarkt* wieder eine klare geometrische Form, die in ihrer baulichen Ausnutzbarkeit das historische Landgericht in seiner Maßstäblichkeit nicht übertreffen wird. Dies ist durch entsprechende Höhenfestsetzungen im Bebauungsplan abgesichert. Durch das Schließen der fehlenden Raumkante mittels Realisierung eines Bauwerks im Projektbereich 2 wird ein Platz in der Dimension von ca. 95 m x 45 m geschaffen, der somit eine überschaubare Größe erhält. Die im Bebauungsplan dem Verkehr zur Verfügung stehenden Flächen entsprechen den zu erwartenden verkehrlichen Anforderungen, unabhängig davon, ob der ÖPNV durch Busse oder durch eine Stadtbahn abgewickelt wird.

Die Ergebnisse des parallel zu dieser Bauleitplanung ausgelobten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ sollen Möglichkeiten für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität des *Neumarkts* aufzeigen und konkrete Maßnahmen (z. B. Begrünung, Fahrradabstellanlagen, Ausgestaltung von Buswartebereiche etc.) benennen.

Der Projektbereich 2 (MK 5) stellt einen wesentlichen Beitrag dar, die Zäsur zwischen den Einkaufsbereichen *Große Straße* und *Johannisstraße* zu überwinden. Durch die Bebauung rücken die beiden Bereiche enger zusammen und ein mögliches Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – *Neumarkt* –) auf der Südseite des *Neumarkts* könnte besser an die Haupteinkaufslage der Osnabrücker Innenstadt angebunden werden. Durch die Festsetzung eines Zurückspringens eines potentiellen Baukörpers im Projektbereich 2 (MK 5) im Erd- und 1. Obergeschossbereich wird im Übrigen die

Sichtbeziehung aus der *Großen Straße* in Richtung eines potentiellen Einkaufszentrums und umgekehrt gesichert. Ohne Projektbereich 2 (MK 5) bestünde die Gefahr, dass sich ein solitäres Einkaufszentrum ohne Bindung an die gewachsenen Strukturen entwickeln würde. Der Projektbereich 2 (MK 5) wird durch die beabsichtigte Verknüpfungsfunktion von nördlicher und südlicher Innenstadt entscheidend zur zukünftigen Belebung dieses Zentrums beitragen und ist von daher unverzichtbar.

Der neu zu bildende *Neumarkt* erfordert eine städtebaulich angemessene Begrenzung. Daher soll der Baukörper des Projektbereichs 2 (MK 5) mindestens fünf und maximal sechs Vollgeschosse aufweisen. Gleichzeitig wird eine maximale Gebäudehöhe [Anm.: 89,0 m über NHN] festgesetzt, die hinter der vorhandenen Gebäudehöhe des Neumarkt-Carrées (94,3 m über NHN) deutlich zurückbleibt und gleichzeitig Rücksicht auf die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) nimmt.

Hinsichtlich der zulässigen Art der baulichen Nutzung sind Büros und Gastronomiebetriebe im Projektbereich 2 (MK 5) planungsrechtlich grundsätzlich zulässig und würden der Zielvorstellung der städtebaulichen Planung entsprechen.

Eine Reduzierung des Projektbereichs 2 (MK 5) auf maximal drei bis vier Vollgeschosse würde der mit der Bauleitplanung verfolgten städtebaulichen Zielsetzung nicht entsprechen. Der Projektbereich 2 (MK 5) soll im Kontext der bereits bestehenden mehrgeschossigen Gebäude am *Neumarkt* keine untergeordnete Rolle spielen, sondern eine bislang fehlende dominante Raumkante bilden.

Planerische Überlegungen haben allerdings zu einer Modifikation des Projektbereichs 2 (MK 5) geführt. Die über die Entwurfsänderung erfolgte bauliche Reduzierung des Projektbereichs 2 berücksichtigt verstärkt die Bedürfnisse des ÖPNV, die städtebaulich erforderliche Blickbeziehung zwischen *Große Straße* und dem auf der Südseite des *Neumarkts* geplanten Einkaufszentrums sowie den städtebaulich vertretbaren Abstand zwischen dem Projektbereich 2 (MK 5) und dem nördlich gegenüberliegenden Geschäftsgebäude.

Die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse im Projektbereich 2 (MK 5) wird im Vergleich zum ursprünglichen Bebauungsplanentwurf geändert. Danach muss ein zukünftiger Baukörper im Projektbereich 2 (MK 5) nicht zwangsläufig sechs Vollgeschosse aufweisen, sondern kann auch lediglich fünf Vollgeschosse umfassen. Die maximale Gebäudehöhe im Projektbereich 2 (MK 5) wird zudem mit 89,0 m über NHN an die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) angeglichen.“

Gestaltungswettbewerb

Parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren wurde ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ durchgeführt, bei dem konkrete Ideen zur Förderung der Aufenthaltsqualität erarbeitet wurden. Der Wettbewerb wurde mit der Prämierung eines ersten Preisträgers (Lützwow 7 Cornelia Müller Jan Wehberg, Berlin, mit Lorenzen Architekten GmbH, Berlin und Ingenieurbüro Abraham, Berlin) am 02.12.2013 erfolgreich abgeschlossen.

Das Preisgericht kam zu folgender Beurteilung des Siegerentwurfs:

„Die Verfasser verstehen ihren Vorschlag zur Neugestaltung des *Neuen Grabens* und des *Neumarktes* als Stadtreparatur. Trotz hoher Verkehrsbelastung soll ein attraktiver Stadtraum entstehen, der zum vitalen Bindeglied zwischen Alt- und Neustadt aufgewertet wird. Die Idee des „Verwebens“ wird funktional mutig und gestalterisch hochwertig umgesetzt. Die sorgfältig herausgearbeitete Raumfolge

nimmt alle Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmittel auf, präsentiert sich unmissverständlich als Gute Stube der Stadt Osnabrück.

Um diesen positiven Gesamteindruck zu erreichen, wird der Gesamtraum – wie von der städtischen Planung vorgegeben – durch einen markanten Baukörper gegliedert. Der Busterminal wird mit ergänzenden Baumpflanzungen zu einem grünen Stadtraum umgedeutet – eine unpräntiöse wie wirkungsvolle Lösung zur Herausarbeitung der Teilräume. Für die Gestaltung des Witterungsschutzes – frei geformte Stahldächer – werden glaubwürdige architektonische Chiffren angeboten. [...]

Der *Neumarkt* wird wirkungsvoll und mit Atmosphäre in Szene gesetzt. Als offener Raum mit einem Solitärbaum vor dem Gerichtsgebäude und einer luftigen Baumreihe vor der nördlichen Platzwand wird er angemessen begrünt. Die „Arbeitsteilung“ zwischen der Nord- und Südseite wird mit Blick auf Nutzung und Gestaltqualität verständlich: bekommt doch das Baudenkmal mit vorgelagertem Rhododendren-Boskett einen angemessenen Raum und die Gastronomiezone ihr schattenspendendes Dach und eine sinnvolle Gliederung. Das zwischen Aufenthaltsbereich und Fahrverkehrsfläche richtig platzierte Sprudlerfeld unterstützt die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt*.

Hervorstechendes Merkmal des Entwurfs ist der den Stadtraum zusammenbindende Teppich aus großformatigen Platten, der mit den Natursteinbelägen der einmündenden Straßen verwoben wird. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Streifen stehen für die Verbindung; die besondere Herausarbeitung des *Neumarkts* und des Busterminals stehen für den Aufenthalt. Mit einer deutlichen Verwandtschaft in Material und Format sowie der einheitlichen Verlegerichtung trägt der Bodenbelag dazu bei, das Raumkontinuum herauszuarbeiten. [...]

[...] Trotz seiner klaren gestalterischen Ausrichtung erfüllt der Entwurf die funktionalen und technischen Anforderungen an einen hoch frequentierten Stadtraum. Es werden – dezentral und räumlich integriert – ausreichend viele Fahrradplätze angeboten. Das Lichtkonzept bedient sich des städtischen Repertoires und erreicht mit präzisen Setzungen eine angemessene Qualität. [...]

Insgesamt legen die Verfasser einen inspirierenden Entwurf mit hohem gestalterischen Anspruch vor, der einen zukunftsfähigen Stadtraum greifbar werden lässt.“

Die Umsetzung der vom 1. Preisträger vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen können grundsätzlich unabhängig von der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – umgesetzt werden.

6.2 Stellungnahme:

Teil der aktuellen Bebauungsplanung am *Neumarkt* sei auch das sogenannte XXL-Shopping-Center (Bebauungsplan Nr. 600). In der Öffentlichkeit sei nicht nur dessen erforderlich Größe umstritten, sondern es sei auch völlig offen, wie das XXL-Shopping Center tatsächlich genutzt werden würde.

Nach Erachten des Einwendungsführers könne auf den Baukörper des Projektbereichs 2 verzichtet werden und der hier anvisierte Geschäftsbereich problemlos in den Projektbereich 5 (XXL-Center) integriert werden.

Einziges Problem werde es sein, die Interessen der unterschiedlichen Investoren auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Hier seien die Verwaltung und auch die Politik gefragt. Die unterschiedlichen Interessen einzelner Investoren dürften nicht dazu führen,

dass an zentralster Stelle im Stadtgebiet mit Grund und Boden verschwenderisch umgegangen werde.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die städtebaulichen Planungen der Stadt Osnabrück im Bereich des *Neumarkts* sollen eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodenordnung gewährleisten. Entsprechend dem gesetzlichen Auftrag (§ 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB) soll hierbei die städtebauliche Entwicklung durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen. Gerade durch die geplante Nachverdichtung dieses innerstädtischen Bereichs wird dem Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden in besonderem Maße Rechnung getragen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

Zu Projektbereich 2 (MK 5) s. 6.1

6.3 Stellungnahme:

Am Eingang der Einkaufsstraße *Große Straße* würden derzeit viele Besucher und Kunden ihre Fahrräder genau im Bereich des geplanten neuen Baukörpers parken. Bei gutem Wetter würden hier zwischen 50 und 200 Fahrräder abgestellt werden. Der Bebauungsplan ignoriere diesen Bedarf völlig. Der Einwendungsführer stelle die Frage, wo die Fahrräder künftig hinsollten und ob Besucher und Kunden, die per Fahrrad zur *Große Straße* kämen, zukünftig nicht mehr gewollt seien.

Nach dem Willen des Stadtrates habe der Klimaschutz in Osnabrück höchste Priorität. Im Bebauungsplan sei jedoch geplant, alle Flächen zu versiegeln. Dies laufe dem Ziel „Klimaschutz“ zuwider.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Im Rahmen des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ sind Lösungsansätze für die Unterbringung von Fahrradabstellanlagen im Bereich des *Neumarkts* skizziert worden. Um eine Umsetzung der planerisch sinnvollsten Lösung dieser Aufgabenstellung nicht zu beeinträchtigen, sind im Bebauungsplan keine expliziten Flächen für das Abstellen von Fahrrädern festgesetzt worden.

7 Frau B. Osnabrück**7.1 Stellungnahme:**

Lt. den Rahmenbedingungen zum Bebauungsplan Nr. 525 sollten die Möglichkeiten zur Neugestaltung der Verkehrsflächen *Neumarkt*, *Neuer Graben* und *Johannisstraße* ausgelotet werden. Planungsinhalt wäre es gewesen, einen maximalen

Gestaltungsspielraum zu eröffnen für einen freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb "Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*".

Das Planungsziel wäre es gewesen, die Barrierewirkung der Straße *Neuer Graben* Richtung *Johannisstraße* aufzuheben. Dies sollte durch eine gestalterische Veränderung erreicht werden. Entgegen diesem Planungsziel sei nicht mal der Beginn der *Johannisstraße* in den Bebauungsplan Nr. 525 aufgenommen worden.

Damit habe der Bebauungsplan sein vorgegebenes Ziel nicht erreicht und die *Johannisstraße* einfach abgehängt.

Als Anlieger der *Johannisstraße* bittet die Einwendungsführerin, diese Straße jetzt noch nachträglich in die großzügige *Neumarkt*-Planung einzubeziehen und das ursprüngliche Planungsziel weiter zu verfolgen.

Es sollte eine einladende gestalterische Möglichkeit in Richtung *Johannisstraße* geschaffen werden. Gleichzeitig sollte die Pflasterung des *Neumarkts* in die *Johannisstraße* weitergeführt werden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Gestaltungswettbewerb

Parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren wurde ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ durchgeführt, bei dem konkrete Ideen zur Förderung der Aufenthaltsqualität erarbeitet wurden. Der Wettbewerb wurde mit der Prämierung eines ersten Preisträgers (Lützw 7 Cornelia Müller Jan Wehberg, Berlin, mit Lorenzen Architekten GmbH, Berlin und Ingenieurbüro Abraham, Berlin) am 02.12.2013 erfolgreich abgeschlossen.

Das Preisgericht kam zu folgender Beurteilung des Siegerentwurfs:

„Die Verfasser verstehen ihren Vorschlag zur Neugestaltung des *Neuen Grabens* und des *Neumarktes* als Stadtreparatur. Trotz hoher Verkehrsbelastung soll ein attraktiver Stadtraum entstehen, der zum vitalen Bindeglied zwischen Alt- und Neustadt aufgewertet wird. Die Idee des „Verwebens“ wird funktional mutig und gestalterisch hochwertig umgesetzt. Die sorgfältig herausgearbeitete Raumfolge nimmt alle Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmittel auf, präsentiert sich unmissverständlich als Gute Stube der Stadt Osnabrück.

Um diesen positiven Gesamteindruck zu erreichen, wird der Gesamtraum – wie von der städtischen Planung vorgegeben – durch einen markanten Baukörper gegliedert. Der Busterminal wird mit ergänzenden Baumpflanzungen zu einem grünen Stadtraum umgedeutet – eine unprätentiöse wie wirkungsvolle Lösung zur Herausarbeitung der Teilräume. Für die Gestaltung des Witterungsschutzes – frei geformte Stahldächer – werden glaubwürdige architektonische Chiffren angeboten. [...]

Der *Neumarkt* wird wirkungsvoll und mit Atmosphäre in Szene gesetzt. Als offener Raum mit einem Solitärbaum vor dem Gerichtsgebäude und einer luftigen Baumreihe vor der nördlichen Platzwand wird er angemessen begrünt. Die „Arbeitsteilung“ zwischen der Nord- und Südseite wird mit Blick auf Nutzung und Gestaltqualität verständlich: bekommt doch das Baudenkmal mit vorgelagertem

Rhododendren-Boskett einen angemessenen Raum und die Gastronomiezone ihr schattenspendendes Dach und eine sinnvolle Gliederung. Das zwischen Aufenthaltsbereich und Fahrverkehrsfläche richtig platzierte Sprudlerfeld unterstützt die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt*.

Hervorstechendes Merkmal des Entwurfs ist der den Stadtraum zusammenbindende Teppich aus großformatigen Platten, der mit den Natursteinbelägen der einmündenden Straßen verwoben wird. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Streifen stehen für die Verbindung; die besondere Herausarbeitung des *Neumarkts* und des Busterminals stehen für den Aufenthalt. Mit einer deutlichen Verwandtschaft in Material und Format sowie der einheitlichen Verlegerichtung trägt der Bodenbelag dazu bei, das Raumkontinuum herauszuarbeiten. [...]

[...] Trotz seiner klaren gestalterischen Ausrichtung erfüllt der Entwurf die funktionalen und technischen Anforderungen an einen hoch frequentierten Stadtraum. Es werden – dezentral und räumlich integriert – ausreichend viele Fahrradplätze angeboten. Das Lichtkonzept bedient sich des städtischen Repertoires und erreicht mit präzisen Setzungen eine angemessene Qualität. [...]

Insgesamt legen die Verfasser einen inspirierenden Entwurf mit hohem gestalterischen Anspruch vor, der einen zukunftsfähigen Stadtraum greifbar werden lässt.“

Die Umsetzung der vom 1. Preisträger vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen können grundsätzlich unabhängig von der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – umgesetzt werden.

7.1 Stellungnahme:

Der vordere Bereich *Johannisstraße/Neumarkt* müsse für die ankommenden und abfahrenden Bus-Fahrgäste freigehalten werden, auch frei von Fahrrädern.

Die Einwendungsführerin bittet darum, bei der Gestaltung des *Neumarkts* die Fahrrad-Stellplätze nicht außer Acht zu lassen. Diese könnten vor dem Gericht am *Kollegienwall* und beidseitig an der Einmündung zur *Große Straße* und *Grüner Brink* untergebracht werden. Die Bürger hätten sich ohnehin für diese Plätze entschieden. Offensichtlich bestehe großer Bedarf, denn es stünden manchmal 100 – 200 Räder dort.

Die *Johannisstraße* sei für einen Fahrrad-Platz nicht geeignet, weil dort der Bus-Verkehr Vorrang habe. Die ankommenden und abfahrenden Fahrgäste müssten die Straßen-Einmündung zum Überqueren nutzen. Außerdem sei geplant, die *Johannisstraße* aufzuwerten. Abgestellte Fahrräder würden hier wie eine Barriere wirken.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Im Rahmen des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ sind Lösungsansätze für die Unterbringung von Fahrradabstellanlagen im Bereich des *Neumarkts* skizziert worden. Um eine Umsetzung der planerisch sinnvollsten Lösung dieser Aufgabenstellung nicht zu beeinträchtigen, sind im Bebauungsplan keine expliziten Flächen für das Abstellen von Fahrrädern festgesetzt worden.

8 Frau D., Osnabrück, Frau E., Osnabrück

Die Einwendungsführer sind Miteigentümer der Grundstücke *Große Straße* 10 und 12.

8.1 Stellungnahme:

Die Einwendungsführer würden erhebliche Probleme auf die Innenstadt von Osnabrück zukommen sehen, wenn die Baupläne Nr. 525 und Nr. 600 Wirklichkeit werden würden.

Zurzeit führen ca. 17.000 Pkw und ca. 15.000 Busse täglich über den *Neumarkt*. Geplant sei eine Verkehrsverengung auf nur 2 Pkw-Spuren, was Verkehrsstau bis auf die Wälle bedeuten würde.

Die geplanten 1-2 Querungen über den *Neuer Graben* würden ein ständiges Stopp-and-go einschließlich Verkehrslärm und Grenzwertüberschreitungen beim Stickstoffdioxid bedeuten.

Der jetzige Übergang für Fußgänger sei hochproblematisch. Man halte sich nicht an die vorgegebenen Begrenzungen, laufe bei Rot quer über den Platz.

Gegen den Plan der Stadt, den Neumarkt mit Wohlfühlqualität auszustatten spräche, dass dort nach wie vor starker Pkw-Verkehr und ständig immer größere Busse vorgesehen seien.

Die *Johannisstraße* sei überlastet durch Busverkehr - täglich führen durch und hielten hier ca. 900 Busse. 2 weitere Haltestellen würden die Probleme verstärken. Von Fußgängerzone sei keine Spur.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

Busverkehr

Im Bereich des *Neumarkts* ergibt sich für die Nachmittagsspitze ein Verkehrsaufkommen mit ca. 120 Bussen pro Stunde. In der ÖPNV-Mittagsspitze mit Schülerverkehr werden ca. 145 Busse pro Stunde am *Neumarkt* verkehren. Dies sind jedoch nur die Spitzenstunden. Zu anderen Tageszeiten wird das Verkehrsaufkommen des ÖPNV

geringer ausfallen. Trotz dieser Belastungen in den Spitzenstunden bestätigt eine durch die Stadt in Auftrag gegebene mikroskopische Verkehrsflusssimulation, dass es nicht zu Überlastungen kommt. Die Verkehrsflusssimulation berücksichtigt neben Kfz-Verkehr und Linienbussen auch den Radverkehr sowie die Fußgänger.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

8.2 Stellungnahme:

Die Einwendungsführer fragen, ob Wohlfühlqualität nur auf größeren freien Flächen, z. B. für Sitzplätze, Sonnenschirme und Blumen, Springbrunnen, möglich sei. Die gewünschte Wohlfühlqualität brauche Raum. Der Projektbereich 2 sei ein riesiger und klotziger „Steh-im-Weg“ und schlucke das bisschen vorhandene Fläche.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Gestaltungswettbewerb

Parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren wurde ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ durchgeführt, bei dem konkrete Ideen zur Förderung der Aufenthaltsqualität erarbeitet wurden. Der Wettbewerb wurde mit der Prämierung eines ersten Preisträgers (Lützuw 7 Cornelia Müller Jan Wehberg, Berlin, mit Lorenzen Architekten GmbH, Berlin und Ingenieurbüro Abraham, Berlin) am 02.12.2013 erfolgreich abgeschlossen.

Das Preisgericht kam zu folgender Beurteilung des Siegerentwurfs:

„Die Verfasser verstehen ihren Vorschlag zur Neugestaltung des *Neuen Grabens* und des *Neumarktes* als Stadtreparatur. Trotz hoher Verkehrsbelastung soll ein attraktiver Stadtraum entstehen, der zum vitalen Bindeglied zwischen Alt- und Neustadt aufgewertet wird. Die Idee des „Verwebens“ wird funktional mutig und gestalterisch hochwertig umgesetzt. Die sorgfältig herausgearbeitete Raumfolge nimmt alle Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmittel auf, präsentiert sich unmissverständlich als Gute Stube der Stadt Osnabrück.

Um diesen positiven Gesamteindruck zu erreichen, wird der Gesamtraum – wie von der städtischen Planung vorgegeben – durch einen markanten Baukörper gegliedert. Der Busterminal wird mit ergänzenden Baumpflanzungen zu einem grünen Stadtraum umgedeutet – eine unprätentiöse wie wirkungsvolle Lösung zur Herausarbeitung der Teilräume. Für die Gestaltung des Witterungsschutzes – frei geformte Stahldächer – werden glaubwürdige architektonische Chiffren angeboten. [...]

Der *Neumarkt* wird wirkungsvoll und mit Atmosphäre in Szene gesetzt. Als offener Raum mit einem Solitärbaum vor dem Gerichtsgebäude und einer luftigen Baumreihe vor der nördlichen Platzwand wird er angemessen begrünt. Die „Arbeitsteilung“ zwischen der Nord- und Südseite wird mit Blick auf Nutzung und Gestaltqualität verständlich: bekommt doch das Baudenkmal mit vorgelagertem Rhododendren-Boskett einen angemessenen Raum und die Gastronomiezone ihr

schattenspendendes Dach und eine sinnvolle Gliederung. Das zwischen Aufenthaltsbereich und Fahrverkehrsfläche richtig platzierte Sprudlerfeld unterstützt die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt*.

Hervorstechendes Merkmal des Entwurfs ist der den Stadtraum zusammenbindende Teppich aus großformatigen Platten, der mit den Natursteinbelägen der einmündenden Straßen verwoben wird. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Streifen stehen für die Verbindung; die besondere Herausarbeitung des *Neumarkts* und des Busterminals stehen für den Aufenthalt. Mit einer deutlichen Verwandtschaft in Material und Format sowie der einheitlichen Verlegerichtung trägt der Bodenbelag dazu bei, das Raumkontinuum herauszuarbeiten. [...]

[...] Trotz seiner klaren gestalterischen Ausrichtung erfüllt der Entwurf die funktionalen und technischen Anforderungen an einen hoch frequentierten Stadtraum. Es werden – dezentral und räumlich integriert – ausreichend viele Fahrradplätze angeboten. Das Lichtkonzept bedient sich des städtischen Repertoires und erreicht mit präzisen Setzungen eine angemessene Qualität. [...]

Insgesamt legen die Verfasser einen inspirierenden Entwurf mit hohem gestalterischen Anspruch vor, der einen zukunftsfähigen Stadtraum greifbar werden lässt.“

Die Umsetzung der vom 1. Preisträger vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen können grundsätzlich unabhängig von der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – umgesetzt werden.

Projektbereich 2 (MK 5)

Die mit dem Projektbereich 2 (MK 5) verfolgte städtebauliche Zielsetzung ist bereits in der Abwägung zu den im Rahmen der Entwurfs offenlegung nach § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen ausführlich behandelt worden:

„Der heutige städtebauliche Missstand des *Neumarkts* ist maßgeblich verursacht durch die kriegsbedingten Zerstörungen am *Grünen Brink*. So unterliegt der heutige Zustand keiner planerischen Konzeption oder Zielvorstellung, so dass in den vergangenen Jahrzehnten ein großer Verkehrsraum entstanden ist, dessen Randgebäude außerdem von vielen Busbahnsteigen und Wartedächern verstellt werden. Als Folge ist festzustellen, dass sich der Stadtraum sehr heterogen ohne eine klare Form- und Raumaussage darstellt. Der Platz wird durch den Busbahnhof dominiert, die Rampen zur Tunnelpassage beengen zudem die recht engen Fußgängerzonen am Rand des *Neumarkts* empfindlich. Gegenüber der bescheidenden Architektur und Fassadenkleidung wirkt allein das Gerichtsgebäude selbstbewusst und qualitativ (Gewers, Kühn + Kühn, 2005).

Mit dem Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – wird das Ziel verfolgt, einen städtebaulichen Rahmen zu schaffen, mit dem die allgemeinen Straßenräume wieder erlebbar und z. T. auch komplettiert werden. Durch die Neubebauung, insbesondere im Projektbereich 2 (MK 5), erhält der *Neumarkt* wieder eine klare geometrische Form, die in ihrer baulichen Ausnutzbarkeit das historische Landgericht in seiner Maßstäblichkeit nicht übertreffen wird. Dies ist durch entsprechende Höhenfestsetzungen im Bebauungsplan abgesichert. Durch das Schließen der fehlenden Raumkante mittels Realisierung eines Bauwerks im Projektbereich 2 wird ein Platz in der Dimension von ca. 95 m x 45 m geschaffen, der somit eine überschaubare Größe erhält. Die im Bebauungsplan dem Verkehr zur Verfügung stehenden Flächen entsprechen den zu erwartenden verkehrlichen Anforderungen, unabhängig davon, ob der ÖPNV durch Busse oder durch eine Stadtbahn abgewickelt wird.

Die Ergebnisse des parallel zu dieser Bauleitplanung ausgelobten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ sollen Möglichkeiten für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität des Neumarkts aufzeigen und konkrete Maßnahmen (z. B. Begrünung, Fahrradabstellanlagen, Ausgestaltung von Buswartebereiche etc.) benennen.

Der Projektbereich 2 (MK 5) stellt einen wesentlichen Beitrag dar, die Zäsur zwischen den Einkaufsbereichen *Große Straße* und *Johannisstraße* zu überwinden. Durch die Bebauung rücken die beiden Bereiche enger zusammen und ein mögliches Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – *Neumarkt* –) auf der Südseite des *Neumarkts* könnte besser an die Haupteinkaufslage der Osnabrücker Innenstadt angebunden werden. Durch die Festsetzung eines Zurückspringens eines potentiellen Baukörpers im Projektbereich 2 (MK 5) im Erd- und 1. Obergeschossbereich wird im Übrigen die Sichtbeziehung aus der *Großen Straße* in Richtung eines potentiellen Einkaufszentrums und umgekehrt gesichert. Ohne Projektbereich 2 (MK 5) bestünde die Gefahr, dass sich ein solitäres Einkaufszentrum ohne Bindung an die gewachsenen Strukturen entwickeln würde. Der Projektbereich 2 (MK 5) wird durch die beabsichtigte Verknüpfungsfunktion von nördlicher und südlicher Innenstadt entscheidend zur zukünftigen Belebung dieses Zentrums beitragen und ist von daher unverzichtbar.

Der neu zu bildende *Neumarkt* erfordert eine städtebaulich angemessene Begrenzung. Daher soll der Baukörper des Projektbereichs 2 (MK 5) mindestens fünf und maximal sechs Vollgeschosse aufweisen. Gleichzeitig wird eine maximale Gebäudehöhe [Anm.: 89,0 m über NHN] festgesetzt, die hinter der vorhandenen Gebäudehöhe des *Neumarkt-Carrées* (94,3 m über NHN) deutlich zurückbleibt und gleichzeitig Rücksicht auf die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) nimmt.

Hinsichtlich der zulässigen Art der baulichen Nutzung sind Büros und Gastronomiebetriebe im Projektbereich 2 (MK 5) planungsrechtlich grundsätzlich zulässig und würden der Zielvorstellung der städtebaulichen Planung entsprechen.

Eine Reduzierung des Projektbereichs 2 (MK 5) auf maximal drei bis vier Vollgeschosse würde der mit der Bauleitplanung verfolgten städtebaulichen Zielsetzung nicht entsprechen. Der Projektbereich 2 (MK 5) soll im Kontext der bereits bestehenden mehrgeschossigen Gebäude am *Neumarkt* keine untergeordnete Rolle spielen, sondern eine bislang fehlende dominante Raumkante bilden.

Planerische Überlegungen haben allerdings zu einer Modifikation des Projektbereichs 2 (MK 5) geführt. Die über die Entwurfsänderung erfolgte bauliche Reduzierung des Projektbereichs 2 berücksichtigt verstärkt die Bedürfnisse des ÖPNV, die städtebaulich erforderliche Blickbeziehung zwischen *Große Straße* und dem auf der Südseite des *Neumarkts* geplanten Einkaufszentrums sowie den städtebaulich vertretbaren Abstand zwischen dem Projektbereich 2 (MK 5) und dem nördlich gegenüberliegenden Geschäftsgebäude.

Die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse im Projektbereich 2 (MK 5) wird im Vergleich zum ursprünglichen Bebauungsplanentwurf geändert. Danach muss ein zukünftiger Baukörper im Projektbereich 2 (MK 5) nicht zwangsläufig sechs Vollgeschosse aufweisen, sondern kann auch lediglich fünf Vollgeschosse umfassen. Die maximale Gebäudehöhe im Projektbereich 2 (MK 5) wird zudem mit 89,0 m über NHN an die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) angeglichen.“

8.3 Stellungnahme:

Das Thema „Fahrradabstellanlagen“ sei wichtig, aber noch so gut wie ungeklärt. Der evtl. Centerbetreiber sei angewiesen, auf seinem Grundstück am *Neuer Graben* Flächen zum Abstellen von Rädern bereitzuhalten.

Im Stadtbauamt plane man, in der *Seminarstraße* Fahrrad-Flächen zu schaffen. Nach Meinung der Einwendungsführer sei dieser Raum allerdings bereits anderweitig verplant.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Im Rahmen des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ sind Lösungsansätze für die Unterbringung von Fahrradabstellanlagen im Bereich des *Neumarkts* skizziert worden. Um eine Umsetzung der planerisch sinnvollsten Lösung dieser Aufgabenstellung nicht zu beeinträchtigen, sind im Bebauungsplan keine expliziten Flächen für das Abstellen von Fahrrädern festgesetzt worden.

Die Unterbringung notwendiger Fahrradabstellplätze für das geplante Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* –) kann nicht im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – gelöst werden.

8.4 Stellungnahme:

Eine moderne Gestaltung des "Grünen Ziegelhauses" sei notwendig. Das müsse aber nicht unbedingt gleich ein Center sein.

Die vorliegenden Gutachten würden nur mit wenigen zusätzlichen Kunden rechnen, die extra wegen eines Centers nach Osnabrück kämen. Der Osnabrücker Einzelhandel sei hervorragend aufgestellt und locke schon lange viele Besucher hierher. Die Vorweihnachtstage seien der beste Beweis.

Ein Center am *Neumarkt* bedeute eine Verlagerung des EH-Umsatzes und damit sei eine negative Belastung des Einzelhandels z. B. in *Johannisstraße*, *Hasestraße* und *Krahnstraße* gewiss.

Ein Center am *Neumarkt* könne sowohl diesen als auch die *Johannisstraße* nicht retten.

Die historische Altstadt sei ein Kleinod mit gepflegter Gastronomie, individuellen Geschäften und Handwerkern im Umfeld von liebevoll erhaltenen, wertvollen Gebäuden.

Die Osnabrücker sollten diesen gewachsenen Stadtkern nicht zugunsten des *Neumarkts* mit Center, Pkw und Bussen in großen Zahlen, Verkehrslärm und schlechter Luft vergessen und aus den Augen und Gedanken verlieren.

Dem Beitrag Artikel NOZ v. 21.12.13 „Macht Internet das Center überflüssig“ schließen sich die Einwendungsführer vollinhaltlich an.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

9 Herr S., Bissendorf

Die Immobilie *Seminarstraße* 16/17 steht im Eigentum des Einwendungsführers.

9.1 Stellungnahme:

Lt. Bebauungsplan Nr. 525 gehe die Geschoßflächenzahl V und IV genau durch das Grundstück des Einwendungsführers, auf dem ein geschlossenes Gebäude steht. Der Einwendungsführer regt an, diese zu verschieben zur Grenze zwischen *Seminarstraße* 17 und 15.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Das straßenseitige Gebäude auf dem Grundstück *Seminarstraße* 16/17 verfügt zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 525 augenscheinlich über drei Vollgeschosse sowie ein weiteres Dachgeschoss. Der zukünftige Bebauungsplan Nr. 525 soll für das Grundstück die planungsrechtliche Grundlage für fünf bzw. vier Vollgeschosse schaffen. Die Abstufung der Vollgeschosshöhe resultiert aus der städtebaulich gewünschten Abstufung des Maßes der baulichen Nutzung von der *Lyrastraße* in die *Seminarstraße* hinein. Während der Bereich *Lyrastraße* noch von der hohen baulichen Dichte im Bereich *Neuer Graben* geprägt ist, soll diese Dichte im Bereich *Seminarstraße* reduziert werden. Das Grundstück *Seminarstraße* 16/17 bildet dabei die Schnittstelle zwischen beiden Bereichen. Insofern ist es konsequent, an dieser Stelle planungsrechtlich eine Zäsur vorzusehen. Im Interesse einer gerechten Abwägung erscheint es angebracht, das Grundstück des Einwendungsführers in seiner Gesamtheit als Übergangsbereich zu wählen. Sowohl die Festsetzung von fünf als auch von vier Vollgeschossen stellen keine Belastungen für den Grundstückseigentümer dar, sondern ermöglichen es ihm vielmehr, sein Grundstück über das bestehende Maß hinaus auszunutzen. Eine Verschiebung der im Bebauungsplan festgesetzten Perlschnurlinie in Richtung Osten würde zwar dem Einwendungsführer eine noch höhere Ausnutzbarkeit seines Grundstücks erlauben, allerdings könnte sich der Eigentümer des Grundstücks *Seminarstraße* 15 zu Recht fragen, warum er sein Grundstück in Gänze weniger ausnutzen dürfte, als sein Nachbar das Grundstück *Seminarstraße* 16/17. Die im Bebauungsplan gewählte Zäsur der Vollgeschosshöhen versucht diese Konfliktsituation im Sinne eines Lastenausgleichs zu entschärfen.

9.2 Stellungnahme:

Durch die geplante Straßenführung im Bereich *Seminarstraße* werde die Verkehrsdichte und Lärm zunehmen und die dadurch entstehenden Emissionswerte erheblich steigen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die *Seminarstraße* soll zukünftig die Funktion einer Sackgasse erhalten. Die dafür erforderliche Wendeanlage ist im Bebauungsplan auf Höhe des Grundstücks *Seminarstraße 7/8* vorgesehen. Daraus ergibt sich, dass von einer Reduzierung der Verkehrsbelastung auf der *Seminarstraße* auszugehen ist.

9.3 Stellungnahme:

Sehr skeptisch steht der Einwendungsführer der geplanten zweispurigen Straßenführung am *Neumarkt* gegenüber, da sich schon jetzt eine Überbelastung zeige.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

9.4 Stellungnahme:

Eine Ausweisung eines Einkaufszentrums, wie es der Bebauungsplan Nr. 600 vorsähe, bereichere die Innenstadt nicht. Nach Meinung des Einwendungsführers gehe das sehr zu Lasten der Kaufleute der *Johannisstraße*. In diesen Zusammenhang nennt der Einwendungsführer als akutes negatives Beispiel die *Hasestraße*.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

10 Herr L., Ibbenbüren

Der Einwendungsführer ist Miteigentümer des Wohnparks *Große Rosenstraße*.

10.1 Stellungnahme:

Bei dem Bau des geplanten Einkaufszentrums vor der Wohnanlage des Einwendungsführers würden ca. 500 Stellplätze in einer Hochgarage entstehen. Die durchschnittliche Belegung eines Stellplatzes läge bei 3 x pro Tag. Hierdurch entstünde ein immenses Verkehrsaufkommen von ca. 1.500 Autos pro Tag. Diese müssten die Zufahrt, die genau gegenüber der Wohnanlage läge, nutzen. Beim Verlassen des Parkplatzes müssten diese 1.500 Autos die Ausfahrt passieren und über die *Große Rosenstraße*, vorbei an der Zufahrt (Wohnanlage), das Zentrum verlassen.

Hinzu käme der tägliche Lieferverkehr für die Geschäfte. Die Anlieferung von Waren solle ganztägig ab 5.00 Uhr morgens erfolgen.

Die Bedenken des Einwendungsführers hierbei lägen darin, dass die *Große Rosenstraße* für dieses hohe Verkehrsaufkommen nicht geeignet sei.

Außerdem gäbe es kein aktuelles Verkehrs-/Schallschutzgutachten für diese tägliche Anzahl an Pkw, lediglich nur für ca. 380 Stellplätze. Somit müsse ein neues Gutachten, welches sich auf die 500 Stellplätze beziehe, erstellt werden.

Sollte das Einkaufszentrum gebaut werden, sollte doch eine Mindestfläche von 80% vor Baubeginn bereits vermietet sein. Es sei bekannt, dass die Center, die in den letzten 2 Jahren eröffnet wurden, zu 80% ein Flop gewesen wären.

Es bringe der Stadt Osnabrück keineswegs etwas, wenn ein Center gebaut werde, welches anschließend ein Schandfleck für die Stadt sei. Leerstehende Ladenflächen und ein Euro-Shops gäbe es in der Stadt, *Johannisstraße* genug. Mit dem Bau des Centers würden neue potenzielle Leerflächen geschaffen werden. Da es bislang keine neuen Mieter nach Osnabrück ziehe, würden lediglich bestehende Geschäfte in das Center umziehen.

Bei den Wohnungen in der *Großen Rosenstraße* werde es zu einer Wertminderung kommen. Die Mieter würden wegen der hohen Lärm- und Abgasbelastung die Mieten kürzen oder ausziehen. Ein Verkauf oder eine Neuvermietung werde sich schwieriger gestalten und die tatsächlichen Verkaufssummen oder Mieten könnten nicht erzielt werden.

Da das Center 4-geschossig (ca. 12 m hoch) in ca. 8 m Entfernung zu der Wohnanlage des Einwendungsführers gebaut werden solle, werde hier die Wohnqualität erheblich abnehmen. Die Anwohner würden durch das enorme Verkehrsaufkommen schlechter ihre Wohnung erreichen oder verlassen können.

Auf der *Kolpingstraße*, dem *Neumarkt* und der *Johannisstraße* werde es zu einer weiteren Verschlimmerung des Verkehrsflusses kommen. Die Straßen seien für das jetzige Verkehrsaufkommen schon nicht ausgelegt und der Bau des Centers würde dies weiter verschlimmern.

Der Einwendungsführer fragt, wer für die zu erwartenden Miet-/Verkaufsverluste aufkommen werde.

Diesbezüglich müsse auch hier ein Gutachten erstellt werden, welches die Wertminderung belege, sodass eine Schadensforderung gegen die Stadt Osnabrück und den Centerbetreiber mfi vor Gericht Bestand hätte.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

10.2 Stellungnahme:

Zusätzliche Bushaltestellen und die geplante Verengung des Pkw-Verkehrs auf nur 2 Fahrspuren im Bereich des *Neumarkts* würden die Anzahl an Staus erhöhen. Die Geduld der Autofahrer und der potenziellen Kunden werde schnell erschöpft sein. Da das Center nicht schnell und gut zu erreichen sein werde, würden die Kunden auf die umliegenden Städte zurückgreifen und dort zum Einkaufen hinfahren.

Auf Grund der Bildung von Rückstaus werde es zu einer starken Schadstoffzunahme in der Stadt kommen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

Lufthygiene

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – liegt innerhalb der ausgewiesenen Umweltzone der Stadt Osnabrück. Derzeit sind im Bereich des *Neumarkts* Stickstoffdioxid-Überschreitungen (NO₂) vorzufinden. Aufgrund der geplanten und politisch beschlossenen Zweispurigkeit, einer optimierten Verkehrslenkung sowie der Verjüngung der Fahrzeugflotte wird die Belastung durch Stickstoffdioxid allerdings zukünftig eine signifikante Reduktion erfahren.

Die lufthygienische Auswirkungen der städtebaulichen Planungen am *Neumarkt* wurden im Rahmen der Bauleitplanungen zu den Bebauungsplänen Nr. 525 – *Neumarkt* – und Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* – (vorhabenbezogener Bebauungsplan) sowie im Zusammenhang mit der Planung zur Umgestaltung des *Neumarkts* (zweispurig) umfassend gutachterlich untersucht, da sich der Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* als einer der am stärksten belasteten Bereiche im Stadtgebiet darstellt. Die in den Geltungsbereichen der vorgenannten Bebauungspläne sowie in deren unmittelbarer Umgebung (570 m x 570 m großes Untersuchungsgebiet) gelegenen schutzwürdigen Bereiche wurden dabei umfangreich betrachtet.

Im Ergebnis der lufthygienischen Untersuchung wurde festgestellt, dass infolge der hohen Frequentierung des ÖPNV im Bereich des *Neumarkts* im Gehwegbereich direkt vor dem Eingangsbereich des geplanten Einkaufszentrums in den Prognose-Planfällen (Einkaufszentrum mit 350 und 500 Stellplätzen) mit Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid zu rechnen sein wird. Diese Belastungen werden allerdings nicht durch das Vorhaben des Einkaufszentrums erzeugt, sondern der Hauptanteil der Emissionen ist dem Busverkehr zuzuordnen.

Auch im Bereich der *Johannisstraße* ist aufgrund des hohen Busanteils von Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid auszugehen.

Insgesamt wird jedoch die für das Jahr 2015 anzunehmende reduzierte Hintergrundbelastung (durch Verjüngung der Fahrzeugflotte der Stadtwerke Osnabrück AG und durch die im Luftreinhalteplan Osnabrück vorgesehenen und regional ergänzten Maßnahmen) dazu führen, dass bei Umsetzung aller städtebaulichen Maßnahmen die maßgeblichen Grenzwerte im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* nicht überschritten werden.

Allerdings an der nördlichen *Lyrastraße* wird voraussichtlich die durch das Einkaufszentrum bedingte Zunahme der mittleren Stickstoffdioxid-Immissionen sowie im südlichen Abschnitt der *Kommenderiestraße* zu grenzwertnahen – an einigen Abschnitten auch grenzwertüberschreitenden – Schadstoffkonzentrationen führen. Die berechneten Grenzwertüberschreitungen wurden dabei in einer worst-case-Betrachtung mit einer Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 berechnet. Betrachtet man nur den Gehwegbereich, in dem sich im Wesentlichen die Bürger aufhalten, werden auch mit der höheren Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 die Luftbelastungen für Stickstoffdioxid in der *Lyra-* und der *Kommenderiestraße* auch zukünftig unterhalb des Grenzwertes liegen. Die geringere Hintergrundbelastung im Jahr 2015 wird sich so auswirken, dass diese grenzwertnahen Überschreitungen grundsätzlich nicht mehr relevant sein dürften.

10.3 Stellungnahme:

Auch der Neumarktbereich werde für die Geschäfte keine 1-A-Lage mehr sein.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Synergieeffekte

Unter Berücksichtigung der Aufwertung und Stärkung des Standorts *Neumarkt* durch die Umgestaltung des Platzes sowie die gestalterischen und qualitative Aufwertung der Platzrandbebauung ist insgesamt von einem Anstieg der Kundenfrequenzen und des Umsatzes sowie damit einhergehender Synergieeffekte für den bestehenden Innenstadt-Einzelhandel auszugehen. Wie bei vergleichbaren Vorhaben zu beobachten ist, werden durch städtebauliche Aufwertung innerstädtischer Lagen weitere private Investitionen stimuliert.

11 Herr M, Osnabrück, Herr W., Osnabrück, beide vertreten durch RA**11.1 Stellungnahme:**

Auch gegen den geänderten Planentwurf, dem der Rat der Stadt Osnabrück am 12.11.2013 zugestimmt hat, werden Bedenken erhoben:

Das Gebäude der Einwendungsführer werde durch die vorgesehene Überbauung der *Seminarstraße* über Gebühr benachteiligt, die Nutzung des Gebäudes werde erheblich eingeschränkt. Die *Seminarstraße* solle überbaut werden. Dieser überbaute Bereich werde nachts geschlossen, sodass an dem Gebäude, in dem im Erdgeschoss ein Ladengeschäft angesiedelt sei, nicht mehr frequentiert werden könne. Darüber hinaus hätten die Mieter in den oberen Etagen des Gebäudes nachts keinen Zugang mehr über die *Seminarstraße* und müssten einen Umweg fahren, um zu ihrer Wohnung zu gelangen. Die Überbauung der *Seminarstraße* mit den damit einhergehenden Einschränkungen werde von den Einwendungsführern nicht akzeptiert, die Nutzbarkeit des Objektes werde erheblich eingeschränkt, damit sei ein Eingriff in das Eigentumsrecht der Einwendungsführer gegeben, der hier geltend gemacht werde.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Der Einwendungsführer bezieht sich in seiner Stellungnahme auf die vorhabenbezogenen Planungen für die Errichtung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt*, welches Teilflächen der *Seminarstraße* in Anspruch nehmen wird.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

12 Projektgesellschaft, Osnabrück

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks *Neumarkt* 9-10.

12.1 Stellungnahme:

Zunächst bezieht sich die Einwendungsführerin auf die Ausführungen in ihrem Einwendungsschreiben vom 11.11.2011, soweit den darin vorgetragenen Anregungen und Bedenken nicht durch die Neufassung des Bebauungsplans Rechnung getragen worden sei.

Die Bauleitplanung verfehle das Ziel, zunächst die in die Abwägung einzustellenden privaten Belange ordnungsgemäß zu ermitteln. Abwägungserheblich sei insoweit beispielsweise das Interesse des Planbetroffenen an der Beibehaltung des bisherigen Planzustandes (vgl. beispielsweise Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 09.11.1979, Az.: 4 N 1.78 ff).

Deshalb wäre im ersten Schritt zu ermitteln, welche planerischen Festsetzungen bislang im Plangebiet und damit für das Grundstück *Neumarkt* 9-10 galten. Abweichungen vom bisherigen Planungsrecht seien insoweit rechtfertigungsbedürftig, als sie die Eigentumsrechte beschneiden.

Das Grundstück der Einwendungsführerin werde inzwischen durch den Bebauungsplan Nr. 377 - *Alte Münze/ Große Hamkenstraße* - erfasst. Nach Ziff. 2 der Festsetzungen dieses Bebauungsplans sei oberhalb des ersten Vollgeschosses Wohnungen allgemein zulässig. Eine derartige Festsetzung enthalte der Bebauungsplan Nr. 525 nicht mehr. Da Wohnungen in Kerngebieten nach § 7 Abs. 1 Nr. 7 BauNVO nur zulässig seien, wenn sie nach den Festsetzungen des Bebauungsplans vorgesehen seien, seien damit bezogen auf das Grundstück der Einwendungsführerin abgesehen von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsleiter Wohnungen nicht zulässig. Eine Begründung für den Wegfall dieser Nutzungsmöglichkeit lasse sich der Begründung des Bebauungsplans nicht entnehmen. Offensichtlich hätten insoweit die Belange der Grundeigentümer keine wesentliche Rolle gespielt.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Bestandsschutz

Der Bestandsschutz für bauliche Anlagen gegenüber Änderungen der Baurechtsordnung erstreckt sich aus der verfassungsrechtlichen Sicht des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nur auf ihren genehmigten Bestand und ihre genehmigte Funktion (vgl. BVerwG, Beschl. vom 27.07.1994 – 4 B 48.94 –). Er erfasst grundsätzlich nicht Bestands- und Funktionsänderungen.

Die Aufhebung oder Änderung der zulässigen Nutzung eines Grundstücks führt zu einem Anspruch des Betroffenen auf Ersatz des Planungsschadens. Erfolgt die Änderung, Aufhebung oder Überplanung eines Bebauungsplans innerhalb von 7 Jahren

nach dessen In-Kraft-Treten geht es um den Schaden wegen Wegfalls bzw. Einschränkung der zulässigen Nutzung. Tritt die Änderung oder Aufhebung einer zulässigen Nutzung nach Ablauf der 7-Jahres-Frist in Kraft, kann der Planbetroffene grundsätzlich nur noch eine Entschädigung für Eingriffe in die ausgeübte Nutzung verlangen, da ein Planbetroffener, der 7 Jahre lang keinen Gebrauch von den ihm durch das Baurecht eingeräumten Nutzungsmöglichkeiten gemacht hat, grundsätzlich keinen vermögensrechtlichen Vertrauensschutz mehr genießt.

Die vorgenannte 7-Jahres-Frist ist im vorliegenden Fall eingehalten. Da die im Planbereich ausgeübten Nutzungen unter dem Gesichtspunkt des Bestandsschutzes fortgeführt werden können, wirkt sich die Überplanung der bestandsgeschützten Nutzung auf die Erträge der Grundstücksnutzung und damit den Verkehrswert kaum spürbar aus.

Wohnen im Kerngebiet

Die allgemeine Zweckbestimmung eines Kerngebiets nach § 7 Abs. 1 BauNVO ist nicht mehr gewahrt, wenn bei zulässiger viergeschossiger Bebauung ab dem ersten Obergeschoss allgemein und überall Wohnen zulässig ist (vgl. OVG NRW, Urteil vom 13.11.2009 – 10 D 87/07.NE –).

Nach § 7 Abs. 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Im Falle der Umsetzung einer Festsetzung, wonach innerhalb eines Kerngebiets oberhalb des ersten Obergeschosses Wohnen allgemein zulässig wäre, bestünde die Gefahr, dass die allgemeine Zweckbestimmung des Kerngebiets nicht mehr gewahrt wäre. Eine derartige Festsetzung würde dazu führen, dass das festgesetzte Kerngebiet vorwiegend der Wohnnutzung dienen würde, da oberhalb des ersten Obergeschosses unbeschränktes Wohnen zulässig wäre, obwohl Kerngebieten in der Regel eine zentrale Funktionen mit vielfältigen Nutzungen und einem urbanen Angebot an Gütern und Dienstleistungen für die Besucher der Stadt und für die Wohnbevölkerung eines größeren Einzugsbereichs zukommen soll. Erlaubt sind vielmehr nur solche Festsetzungen, bei denen die allgemeine Zweckbestimmung des § 7 Abs. 1 BauNVO gewahrt bleibt.

Allerdings können nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO innerhalb von Kerngebieten Wohnungen, die hier nicht bereits grundsätzlich zulässig sind (Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter) ausnahmsweise zugelassen werden. Insofern besteht also im Rahmen der Umsetzung der vorliegenden Bauleitplanung die Möglichkeit seitens der Stadt, Wohnnutzungen innerhalb des Kerngebiets in einem gebietsverträglichen Maß und unter Berücksichtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zuzulassen.

Zwar kann die Stadt nach § 7 Abs. 4 BauNVO für Teile eines Kerngebiets bei Vorliegen besonderer städtebaulicher Gründe in einem Bebauungsplan festsetzen, dass oberhalb eines im Bebauungsplan bestimmten Geschosses nur Wohnungen zulässig sind oder in Gebäuden ein im Bebauungsplan bestimmter Anteil der zulässigen Geschossfläche oder eine bestimmte Größe der Geschossfläche für Wohnungen zu verwenden ist, allerdings wurde hiervon bei der Planaufstellung bewusst kein Gebrauch gemacht. Eine derartige Festsetzung hätte zur Folge, dass zwangsläufig in jedem Gebäude des Kerngebiets eine Wohnnutzung untergebracht werden müsste. Angesichts der Lage des Kerngebiets in einem von Verkehrslärm stark beeinträchtigten Bereich (Lärmpegelbereich $\geq V$) kann hier eine Wohnnutzung nicht grundsätzlich für vertretbar angesehen werden.

12.2 Stellungnahme:

Eine gerechte Abwägung der planerischen Belange hätte vorausgesetzt, dass eine Planungsalternative entwickelt worden wäre, in der der *Neumarkt* vom ÖPNV-Verkehr entlastet worden wäre. Denn die Belastung des *Neumarkts* mit dem ÖPNV sei eine wesentliche Ursache dafür, dass in diesem Bereich die Grenzwerte für Luftschadstoffe und Lärm deutlich überschritten würden. Die erstrebte Verbesserung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich hätte zur Voraussetzung, dass die Werte Größenordnungen erreichten, die unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung lägen. Das sei ohne eine Verlagerung des Busverkehrs aus diesem Bereich faktisch nicht möglich.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

Busverkehr

Im Bereich des *Neumarkts* ergibt sich für die Nachmittagsspitze ein Verkehrsaufkommen mit ca. 120 Bussen pro Stunde. In der ÖPNV-Mittagsspitze mit Schülerverkehr werden ca. 145 Busse pro Stunde am *Neumarkt* verkehren. Dies sind jedoch nur die Spitzenstunden. Zu anderen Tageszeiten wird das Verkehrsaufkommen des ÖPNV geringer ausfallen. Trotz dieser Belastungen in den Spitzenstunden bestätigt eine durch die Stadt in Auftrag gegebene mikroskopische Verkehrsflusssimulation, dass es nicht zu Überlastungen kommt. Die Verkehrsflusssimulation berücksichtigt neben Kfz-Verkehr und Linienbussen auch den Radverkehr sowie die Fußgänger.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

12.3 Stellungnahme:

Im Hinblick auf die Lärmbelastung gelte nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, Entscheidung vom 16.03.2006, Az.: 4 A 1075/04, Folgendes:

Danach seien:

"Lärmbelastungen unzumutbar, wenn ein Wohngrundstück so massiv verlärmert wird, dass es seine Wohnqualität einbüßt und unbewohnbar wird. Das Gleiche gilt, wenn der Lärm von so hoher Einwirkungsintensität ist, dass er den Grad einer Gesundheitsgefährdung erreicht (vgl. BVerwG, Urteile vom 29. Januar 1991 - BVerwG 4 C 51.98 - BVerwGE 87,332,383, vom 21. März 1996 - BVerwG 4 C 9.95 - BVerwGE 101, 1, 12, vom 6. Juni 2002 - BVerwG 4 A 44.00 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 59 und vom 23. Februar 2005 - BVerwG 4 A 5.04 - BVerwGE 123, 23, 25)."

Das Bundesverwaltungsgericht nehme dabei auch Bezug auf jüngere Erkenntnisse, etwa auf eine Veröffentlichung des niederländischen Gesundheitsrats aus dem Jahr 1999, der es entnehme, dass der Nachweis einer Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen durch Verkehrslärm bei einem Dauerschallpegel $L_{eq} = 70 \text{ dB(A)}$ als erbracht gelten könne (PFB S. 549).

Das Bundesverwaltungsgericht nehme ferner Bezug auf die vom Sachverständigenrat für Umweltfragen für die Bundesregierung erstellten Gutachten.

Im Sondergutachten 1999 werde zur Vermeidung lärmbedingter Infarkttrisiken ein Dauerschallpegel von 65 dB(A) als "Schwellenwert" genannt (BT-Drs. 14/2300 S. 174). Nach dem Umweltgutachten 2002 erhöhe sich oberhalb dieses Pegelwertes das Risiko einer gesundheitlichen Beeinträchtigung (BT-Drs. 14/8792 S. 276). Aus dem Umweltgutachten 2004 ergibt sich indes, dass Wirkungen mit Krankheitswert bei chronisch lärmexponierten Gruppen bei Lärmwerten von mehr als 70 dB(A) zu erwarten sind (BT-Drs. 15/3600 S. 325).

Bestandteil jeder planerischen Entscheidung sei, dass eine Prognose über die künftige verkehrliche Entwicklung getroffen werde. Die Rechtsprechung gehe insoweit davon aus, dass ein Prognosezeitraum von 10 bis 20 Jahren in den Blick zu nehmen sei,

OVG NW, Beschl. v. 21.07.1995, Az.: 10a D 116/95.NE, juris.

Bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen sei nach der 16. BImSchV ein Prognosehorizont von 10 bis 20 Jahren zugrunde zu legen, wie sich aus der amtlichen Begründung zur 16. BImSchV, S. 40, BR-Drs. 661/89 ergebe.

Die vorliegenden Gutachten würden diesen Kriterien nicht gerecht werden. Es fehle an jeder langfristigen Prognose.

Dies belege, dass der Anregung, die Konflikte zwischen den baulichen Nutzungen und der Lärmbelastung anders zu lösen als durch eine Intensivierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Bereich des *Neumarkts* bei gleichzeitiger Festsetzung von Lärmpegelbereichen zu Unrecht nicht gefolgt wurde.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Verkehrslärm

Im Rahmen der Bauleitplanung erfolgt die Bewertung des Verkehrslärms allgemein nach der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau –. Die bereits heute vorliegenden Überschreitungen der Orientierungswerte am Tag und in der Nacht im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* werden auch zukünftig nach einem zweiseitigen Umbau des *Neumarkts* nicht auszuschließen sein.

Da in innerstädtischen Bereichen an Hauptverkehrswegen – wie im vorliegenden Fall – die Orientierungswerte in der Regel nicht eingehalten werden können, wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans die Möglichkeiten von aktiven Schallschutzmaßnahmen geprüft. Die stadträumliche Lage mit einer historisch geprägten Straßenrandbebauung schließt allerdings aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder -wälle aus.

Deshalb wurden im Bebauungsplan zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt, um den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Rechnung zu tragen. Da Straßenräume und zu diesen gehörende Gehwege nicht zu den schutzwürdigen Außenwohnbereichen gezählt werden, konnten diese Bereiche bei der gutachterlichen Betrachtung unberücksichtigt bleiben.

Zum Schutz der Gebäude vor Außenlärm sind Festsetzungen im Bebauungsplan entsprechend der DIN 4109 – Schallschutz im Hochbau – mit dem Lärmpegelbereich IV, V und VI getroffen worden. Zudem sind Wohnnutzungen im Planbereich nicht allgemein zulässig.

Durch die Verringerung auf zwei Fahrstreifen im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* wurde gutachterlich berechnet, dass sich die tägliche Verkehrsmenge von ca. 26.000 Kfz auf 17.000 Kfz reduzieren wird. Infolgedessen reduzieren sich auch die Immissionen. Diese Verkehrszahlen beinhalten bereits die Anzahl der Busverkehre.

12.4 Stellungnahme:

Aus dem Gutachten der GEO-Net Umweltconsulting GmbH vom August 2013 geht hervor, dass sich die Belastung mit Luftschadstoffen künftig weiter verschlechtern werde. Die in diesem Gutachten diagnostizierte hohe Belastung der Situation für Fußgänger im Bereich des Grundstücks der Einwendungsführerin sollte die Stadt zum Anlass zu nehmen, eine planerische Konzeption zu entwickeln, die zu einer Absenkung der entsprechenden Schadstoffbelastungen führe, stattdessen sollten offenbar den Anliegern noch weitere Belastungen zugemutet werden.

Insoweit scheitert die Prognose über eine ordnungsgemäße Abwägung der künftigen Schadstoffbelastung allerdings auch daran, dass es ebenso wie bei der zugrunde liegenden Studie über die künftigen Verkehrsbelastungen des *Neumarkts* an der erforderlichen Prognose fehle.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Lufthygiene

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – liegt innerhalb der ausgewiesenen Umweltzone der Stadt Osnabrück. Derzeit sind im Bereich des *Neumarkts* Stickstoffdioxid-Überschreitungen (NO₂) vorzufinden. Aufgrund der geplanten und politisch beschlossenen Zweispurigkeit, einer optimierten Verkehrslenkung sowie der Verjüngung der Fahrzeugflotte wird die Belastung durch Stickstoffdioxid allerdings zukünftig eine signifikante Reduktion erfahren.

Die lufthygienischen Auswirkungen der städtebaulichen Planungen am *Neumarkt* wurden im Rahmen der Bauleitplanungen zu den Bebauungsplänen Nr. 525 – *Neumarkt* – und Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* – (vorhabenbezogener Bebauungsplan) sowie im

Zusammenhang mit der Planung zur Umgestaltung des *Neumarkts* (zweispurig) umfassend gutachterlich untersucht, da sich der Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* als einer der am stärksten belasteten Bereiche im Stadtgebiet darstellt. Die in den Geltungsbereichen der vorgenannten Bebauungspläne sowie in deren unmittelbarer Umgebung (570 m x 570 m großes Untersuchungsgebiet) gelegenen schutzwürdigen Bereiche wurden dabei umfangreich betrachtet.

Im Ergebnis der lufthygienischen Untersuchung wurde festgestellt, dass infolge der hohen Frequentierung des ÖPNV im Bereich des *Neumarkts* im Gehwegbereich direkt vor dem Eingangsbereich des geplanten Einkaufszentrums in den Prognose-Planfällen (Einkaufszentrum mit 350 und 500 Stellplätzen) mit Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid zu rechnen sein wird. Diese Belastungen werden allerdings nicht durch das Vorhaben des Einkaufszentrums erzeugt, sondern der Hauptanteil der Emissionen ist dem Busverkehr zuzuordnen.

Auch im Bereich der *Johannisstraße* ist aufgrund des hohen Busanteils von Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid auszugehen.

Insgesamt wird jedoch die für das Jahr 2015 anzunehmende reduzierte Hintergrundbelastung (durch Verjüngung der Fahrzeugflotte der Stadtwerke Osnabrück AG und durch die im Luftreinhalteplan Osnabrück vorgesehenen und regional ergänzten Maßnahmen) dazu führen, dass bei Umsetzung aller städtebaulichen Maßnahmen die maßgeblichen Grenzwerte im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* nicht überschritten werden.

Allerdings an der nördlichen *Lyrastraße* wird voraussichtlich die durch das Einkaufszentrum bedingte Zunahme der mittleren Stickstoffdioxid-Immissionen sowie im südlichen Abschnitt der *Kommenderiestraße* zu grenzwertnahen – an einigen Abschnitten auch grenzwertüberschreitenden – Schadstoffkonzentrationen führen. Die berechneten Grenzwertüberschreitungen wurden dabei in einer worst-case-Betrachtung mit einer Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 berechnet. Betrachtet man nur den Gehwegbereich, in dem sich im Wesentlichen die Bürger aufhalten, werden auch mit der höheren Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 die Luftbelastungen für Stickstoffdioxid in der *Lyra-* und der *Kommenderiestraße* auch zukünftig unterhalb des Grenzwertes liegen. Die geringere Hintergrundbelastung im Jahr 2015 wird sich so auswirken, dass diese grenzwertnahen Überschreitungen grundsätzlich nicht mehr relevant sein dürften.

12.5 Stellungnahme:

Verschärft werde die Belastung des *Neumarkts* durch den Busverkehr durch das mit dem Bebauungsplan Nr. 600 geplante Einkaufszentrum. Dies ergebe sich aus der verkehrstechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros TSC vom 18.06.2013. Diese verkehrstechnische Untersuchung gehe davon aus, dass künftig im Bereich des *Neumarkts* ein Verkehr von mehr als 145 Bussen je Stunde stattfindet. Durch das mit dem Bebauungsplan Nr. 600 vorgesehene Einkaufszentrum würde sich damit die Belastungssituation auch vor dem Grundstück der Einwendungsführerin nachhaltig verschlechtern.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

12.6 Stellungnahme:

Die Einwendungsführerin regt an, eine andere Lösung für den öffentlichen Nahverkehr zu finden, beispielsweise den Planungsvorstellungen zu folgen, die von der Initiative "Lebendiges Osnabrück" vorgebracht worden seien.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Alternativplanung „Neue Mitte“

Von der Initiative „Lebendiges Osnabrück“ wurde ein Gegenentwurf („Neue Mitte“) zum geplanten Einkaufszentrum am *Neumarkt* entwickelt. Das Konzept wurde vom Stadtplanungsbüro GARTHAUS aus Osnabrück ausgearbeitet. Die zentrale Planungsintention des Konzepts ist der Bau einer Tiefgarage und eines zentralen Busbahnhofs westlich der *Johannisstraße*. Die *Johannisstraße* soll dabei vom Busverkehr entlastet werden und die fußläufige Verbindung zwischen *Johannisstraße* und *Große Straße* soll in Form einer Tunnellösung unter dem *Neumarkt* erfolgen.

Obwohl das vorgenannte Konzept in erster Linie als Alternativplanung für ein geplantes Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* –) zu verstehen ist, werden nachfolgend nochmals die Vor- und Nachteile des Konzepts dargestellt:

Vorteile:

- Die *Johannisstraße* als vielbefahrene Bustrasse würde entlastet werden.
- Für die *Johannisstraße* ergäbe sich ein größerer Gestaltungsspielraum. Damit könnte die Straße als Einkaufsstandort aufgewertet werden.
- Auf eine Inanspruchnahme der Fläche zwischen *Grüner Brink* und *Neumarkt* für einen Busbahnhof könnte verzichtet werden.
- Der Bereich zwischen *Grüner Brink* und *Neumarkt* könnte angesichts der möglichen Aufgabe von Bushaltestellen städtebaulich aufgewertet werden.

Nachteile:

- Die Lage der geplanten Tiefgarage ist aus verkehrspolitischer und städtebaulicher Sicht als ungünstig zu bewerten, da hier, losgelöst von einem konkreten Bedarfsträger, ein Stellplatzangebot geschaffen werden würde, das zusätzliche Individualverkehre in die Innenstadt leiten würde.
- Die verkehrliche und damit auch schalltechnische Belastung der Seminarstraße würde durch die geplante Ein- und Ausfahrtssituation der Tiefgarage erheblich zunehmen.
- Der geplante Anschluss der Busverkehrsströme an die *Johannisstraße* nördlich der Johannisschule würde zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Grundschulbetriebs führen.
- Aus dem vorliegenden Konzept lassen sich nur wenig Handelsflächen ablesen. Damit reduziert sich im Allgemeinen auch der wirtschaftliche Anreiz, derartige innerstädtische Großprojekte umzusetzen.

- Die den geplanten Busbahnhof flankierende Neubebauung lässt nach erster Einschätzung eine Wohnnutzung nicht zu. Dies beruht auf der zu erwartenden Verkehrslärmsituation, verursacht durch die hohe Frequenz zukünftiger Busbewegungen. Eine Realisierbarkeit der im Konzept idealisierend dargestellten Wohnbebauung ist insofern fraglich.
- Aufgrund der kaum in Frage kommenden Wohnnutzung und der im Konzept nur begrenzt vorgesehenen Handelsnutzung rund um den geplanten Busbahnhof käme als mögliche Nutzung für die entstehende Hochbebauung in erster Linie eine Büronutzung in Frage. Hierbei ist nicht auszuschließen, dass das entstehende Überangebot an Büronutzflächen über längere Zeit im Missverhältnis zur tatsächlichen Nachfrage stehen würde.
- Der im Konzept gezeigte Baukörper vor dem heutigen H&M-Gebäude wirkt überdimensioniert und lässt im Bereich *Grüner Brink* eine in ihren Abmessungen städtebaulich nicht vertretbare „Gebäudeschlucht“ entstehen.
- Durch die geplante sehr breite Tunnellösung unter dem *Neumarkt* würden die Schaufensterfassaden westlich des *Neumarkts*, parallel zur Achse Neuer Graben, von den Fußgängerströmen abgekoppelt werden und damit an Attraktivität einbüßen.
- Der *Neumarkt* soll als städtischer Platz aufgewertet werden. Das vorliegende Konzept erschwert allerdings die Erreichbarkeit des Stadtplatzes über die *Große Straße* sowie über die *Johannisstraße* durch die umfangreiche Niveauabsenkung beider Straßen zur Umsetzung einer Tunnelquerung.
- Es ist davon auszugehen, dass die geplante Niveauabsenkung der Achse *Große Straße - Johannisstraße* im Bereich der Neumarktuntertunnelung eine geringe Verknüpfungsfunktion aufweisen würde. Denn hier müsste eine mehr als 20 m lange Brückenkonstruktion ohne städtebauliche Attraktion passiert werden und eine ausreichende Barrierefreiheit wäre nur mittels Aufzugsanlagen zu erreichen.
- Die Querung des *Neumarkts* mittels einer Untertunnelung würde für die Stadt umfangreiche Investitionen und hohe Unterhaltungskosten nach sich ziehen. Zudem scheiterte eine Tunnelquerung bereits in der Vergangenheit an einer ausreichenden öffentlichen Akzeptanz.
- Der geplante große Busbahnhof „hinter“ der *Johannisstraße* lässt aufgrund der einseitigen Ausrichtung auf den ÖPNV nur eine geringe Aufenthaltsqualität erwarten.
- Durch die Verlagerung von Buslinien aus der *Johannisstraße* und der damit zu erwartenden Reduzierung von Laufkundschaft müsste die Einzelhandelsstruktur in der *Johannisstraße* weitgehend neu aufgestellt werden.
- Die Verlegung der zentralen Bushaltestelle hinter das derzeitige „Wöhr-Gebäude“ würde mit Qualitätseinbußen des ÖPNV oder sogar Betriebskostensteigerungen einhergehen.
- Durch den geplanten Busbahnhof würde die von Fuß- und Radfahrern hochfrequentierte *Seminarstraße* zerschnitten. Das zu erwartende Busaufkommen würde eine leichte Querbarkeit des Busbahnhofs verhindern.
- Die geplanten umfangreichen öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich des Busbahnhofs würden für die Stadt hohe Erstellungs- und Unterhaltungskosten nach sich ziehen.
- Für das vorliegende Konzept konnte von der Initiative „Lebendiges Osnabrück“ bislang kein privater Investor genannt werden.

Die Stadt hat das Projekt zur Kenntnis genommen und in Anbetracht der vorgenannten Aspekte sowie unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück (PlaNOS) vom 16.05.2013 beschlossen, diesen Konzeptansatz aufgrund der festgestellten Nachteile und der unbelegten Wirtschaftlichkeit der Planung nicht weiter zu verfolgen.

13 Herr R., Falkensee, Eigentümergemeinschaft Neuer Graben 17, Osnabrück, beide vertreten durch RA

Dier Einwendungsführer sind Miteigentümer des Grundstücks *Neuer Graben 17*.

13.1 Stellungnahme:

Ziffer 8 der textlichen Festsetzungen sehe vor, dass das Grundstück des Einwendungsführers mit einem Gehrecht im Erdgeschoss zugunsten der Allgemeinheit belastet werde. Die lichte Durchgangshöhe müsse mindestens 3 m betragen. Die entgegenstehenden Belange des Einwendungsführers seien insoweit nicht hinreichend abgewogen. Es handele sich um einen tiefgreifenden Eingriff in die Nutzbarkeit des Grundstücks. Die Anpassung des auf dem Grundstück befindlichen Gebäudes an die im Bebauungsplan festgesetzten Geh- und Leitungsrechte würde die gesamte Innenstruktur des Gebäudes beeinträchtigen und faktisch eine Neuerrichtung des Gebäudes nach sich ziehen. In diesem Bereich befinde sich das Treppenhaus mit der Erschließung des gesamten Gebäudes.

Es sei im Übrigen nicht nachvollziehbar, wie die für den *Neumarkt/Neuer Graben* vorgesehene Verkehrskonzeption verwirklicht werden solle, wenn diese zwingend auf die Inanspruchnahme des Grundeigentums Privater angewiesen sei und nur dann verwirklicht werden könne. Die Errichtung einer Bushaltestelle unmittelbar vor dem Gebäude am *Neuen Graben* beeinträchtige die Nutzbarkeit des Grundstücks zusätzlich.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Gehrechtsfläche Lyrastraße

Die Fläche G1 entlang der *Lyrastraße*, die mit einem Gehrecht im Erdgeschoss zu Gunsten der Allgemeinheit zu belasten ist, ist aus dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 489 – Südl. *Grüner Brink/Lyrastraße*/westl. *Kolpingstraße* – übernommen worden und wird heute schon entsprechend der städtebaulichen Planung genutzt.

Gehrechtsfläche Neuer Graben

Die Fläche G2 entlang *Neuer Graben*, die mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit zu belasten ist, ist erforderlich, um im Straßenraum *Neuer Graben* ausreichend Bewegungsraum für Fußgänger und Aufstellfläche für Busfahrgäste zu schaffen. Die derzeitige Breite der Straßenverkehrsfläche kann auf Dauer den erforderlichen Platzansprüchen nicht genügen.

Eine Durchgangshöhe von 6,0 m ist erforderlich, um ausreichend Luftraum für einen Luftaustausch zu gewährleisten, da ansonsten die Gefahr bestünde, dass sich

Luftschadstoffe (insbesondere NO₂) in gesundheitsgefährlichen Konzentrationen unterhalb von Gebäudeauskragungen ansammeln.

Die Festsetzung begründet zwar noch kein Recht für die Allgemeinheit, aber die Festsetzung soll der Vorbereitung der Inanspruchnahme der privaten Flächen dienen. Im Falle der Neubebauung des Grundstücks wären die besagten Flächen von einer Bebauung frei zu halten. Entschädigungsansprüche des Grundstückseigentümers gegenüber der Gemeinde nach § 41 Abs. 1 BauGB bleiben unberührt.

Angesichts des öffentlichen Interesses an einer ungehinderten Abwicklung des öffentlichen Verkehrs im Bereich *Neuer Graben* zielt der Bebauungsplan auf eine Verdrängung der Privatnützigkeit des betroffenen Grundstücks in einem Teilbereich ab. Damit greift die Stadt zwar in Privateigentum ein, jedoch wiegt hier das öffentliche Interesse höher.

Bei der Entscheidung zu Lasten des Privateigentums ist auch berücksichtigt worden, dass sich die vergrößerte öffentlich zugängliche Aufstellfläche in der Erdgeschosszone auch positiv auf Ladenlokale und damit auf die Vermietbarkeit der Erdgeschosszone auswirken kann.

Die vorliegende Bauleitplanung orientiert sich am Allgemeinwohl. Eine Unmöglichkeit der Planumsetzung ist nicht gegeben, da die Stadt bereit und in der Lage ist, die Grundstückseigentümer für die benötigten Grundstücksflächen entsprechend zu entschädigen. Eine sinnvolle Alternative zur Inanspruchnahme der privaten Grundstücksfläche im Rahmen der städtebaulichen Planung ergibt sich nicht.

13.2 Stellungnahme:

Eine gerechte Abwägung der planerischen Belange hätte vorausgesetzt, dass eine Planungsalternative entwickelt worden wäre, in der der *Neumarkt* vom ÖPNV Verkehr entlastet wäre. Denn die Belastung des *Neumarkts* mit dem ÖPNV sei eine wesentliche Ursache dafür, dass in diesem Bereich die Grenzwerte für Luftschadstoffe und Lärm deutlich überschritten wären. Die erstrebte Verbesserung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich hätte zur Voraussetzung, dass die Werte Größenordnungen erreichten, die unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung lägen. Das sei ohne eine Verlagerung des Busverkehrs aus diesem Bereich faktisch nicht möglich.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Busverkehr

Im Bereich des *Neumarkts* ergibt sich für die Nachmittagsspitze ein Verkehrsaufkommen mit ca. 120 Bussen pro Stunde. In der ÖPNV-Mittagsspitze mit Schülerverkehr werden ca. 145 Busse pro Stunde am *Neumarkt* verkehren. Dies sind jedoch nur die Spitzenstunden. Zu anderen Tageszeiten wird das Verkehrsaufkommen des ÖPNV geringer ausfallen. Trotz dieser Belastungen in den Spitzenstunden bestätigt eine durch die Stadt in Auftrag gegebene mikroskopische Verkehrsflusssimulation, dass es nicht zu Überlastungen kommt. Die Verkehrsflusssimulation berücksichtigt neben Kfz-Verkehr und Linienbussen auch den Radverkehr sowie die Fußgänger.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

13.3 Stellungnahme:

Verschärft werde die Belastung des *Neumarkts* durch den Busverkehr durch das mit dem Bebauungsplan Nr. 600 geplante Einkaufszentrum. Dies ergebe sich aus der verkehrstechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros TSC vom 18.06.2013. Diese verkehrstechnische Untersuchung gehe davon aus, dass künftig im Bereich des *Neumarkts* ein Verkehr von mehr als 145 Bussen je Stunde stattfinde. Durch das mit dem Bebauungsplan Nr. 600 vorgesehene Einkaufszentrum würde sich damit die Belastungssituation auch vor dem Grundstück des Einwendungsführers nachhaltig verschlechtern.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

13.4 Stellungnahme:

Im Hinblick auf die Lärmbelastung gelte nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, Entscheidung vom 16.03.2006, Az.: 4 A 1075/04, Folgendes:

Danach seien:

"Lärmbelastungen unzumutbar, wenn ein Wohngrundstück so massiv verlärmert wird, dass es seine Wohnqualität einbüßt und unbewohnbar wird. Das Gleiche gilt, wenn der Lärm von so hoher Einwirkungsintensität ist, dass er den Grad einer Gesundheitsgefährdung erreicht (vgl. BVerwG, Urteile vom 29. Januar 1999 - BVerwG 4 C 51.98 - BVerwGE 87,332,383, vom 21. März 1996 - BVerwG 4 C 9.95 - BVerwGE 101 1, 12, vom 6. Juni 2002 - BVerwG 4 A 44.00 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 59 und vom 23. Februar 2005 - BVerwG 4 A 5.04 - BVerwGE 123,23,25)."

Das Bundesverwaltungsgericht nehme dabei auch Bezug auf jüngere Erkenntnisse, etwa auf eine Veröffentlichung der niederländischen Gesundheitsrats aus dem Jahr 1999, der sie entnehme, dass der Nachweis einer Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen durch Verkehrslärm bei einem Dauerschallpegel $L_{eq} = 70$ dB(A) als erbracht gelten könne (PFB S. 549).

Das Bundesverwaltungsgericht nehme ferner Bezug auf die vom Sachverständigenrat für Umweltfragen für die Bundesregierung erstellten Gutachten.

Im Sondergutachten 1999 werde zur Vermeidung lärmbedingter Infarktrisiken ein Dauerschallpegel von 65 dB(A) als "Schwellenwert" genannt (BT-Drs. 14/2300 S. 174). Nach dem Umweltgutachten 2002 erhöhe sich oberhalb dieses Pegelwertes das Risiko einer gesundheitlichen Beeinträchtigung (BT-Drs. 14/8792 S. 276) Aus dem Umweltgutachten 2004 ergebe sich indes, dass Wirkungen mit Krankheitswert bei chronisch lärmexponierten Gruppen bei Lärmwerten von mehr als 70 dB(A) zu erwarten seien (BT-Drs. 15/360 S. 325).

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Verkehrslärm

Im Rahmen der Bauleitplanung erfolgt die Bewertung des Verkehrslärms allgemein nach der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau –. Die bereits heute vorliegenden Überschreitungen der Orientierungswerte am Tag und in der Nacht im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* werden auch zukünftig nach einem zweispurigen Umbau des *Neumarkts* nicht auszuschließen sein.

Da in innerstädtischen Bereichen an Hauptverkehrswegen – wie im vorliegenden Fall – die Orientierungswerte in der Regel nicht eingehalten werden können, wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans die Möglichkeiten von aktiven Schallschutzmaßnahmen geprüft. Die stadträumliche Lage mit einer historisch geprägten Straßenrandbebauung schließt allerdings aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder -wälle aus.

Deshalb wurden im Bebauungsplan zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt, um den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Rechnung zu tragen. Da Straßenräume und zu diesen gehörende Gehwege nicht zu den schutzwürdigen Außenwohnbereichen gezählt werden, konnten diese Bereiche bei der gutachterlichen Betrachtung unberücksichtigt bleiben.

Zum Schutz der Gebäude vor Außenlärm sind Festsetzungen im Bebauungsplan entsprechend der DIN 4109 – Schallschutz im Hochbau – mit dem Lärmpegelbereich IV, V und VI getroffen worden. Zudem sind Wohnnutzungen im Planbereich nicht allgemein zulässig.

Durch die Verringerung auf zwei Fahrstreifen im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* wurde gutachterlich berechnet, dass sich die tägliche Verkehrsmenge von ca. 26.000 Kfz auf 17.000 Kfz reduzieren wird. Infolgedessen reduzieren sich auch die Immissionen. Diese Verkehrszahlen beinhalten bereits die Anzahl der Busverkehre.

13.5 Stellungnahme:

Aus dem Gutachten der GEO-Net Umweltconsulting GmbH vom August 2013 gehe hervor, dass sich die Belastung mit Luftschadstoffen künftig weiter verschlechtern werde. Die in diesem Gutachten diagnostizierte hohe Belastung der Situation für Fußgänger im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers sollte die Stadt zum Anlass zu nehmen, eine planerische Konzeption zu entwickeln, die zu einer Absenkung

der entsprechenden Schadstoffbelastungen führe, stattdessen sollten offenbar den Anliegern noch weiter Belastungen zugemutet werden.

Insoweit scheitere die Prognose über eine ordnungsgemäße Abwägung der künftigen Schadstoffbelastung allerdings auch daran, dass es ebenso wie bei der zugrunde liegenden Studie über die künftigen Verkehrsbelastungen des *Neumarkts* an der erforderlichen Prognose fehle. Bestandteil jeder planerischen Entscheidung sei, dass eine Prognose über die künftige verkehrliche Entwicklung getroffen werde. Die Rechtsprechung gehe insoweit davon aus, dass ein Prognosezeitraum von 10 bis 20 Jahren in den Blick zu nehmen sei,

OVG NW, Beschl. v. 21.07.1995, Az.: 10a D 116/95.NE, juris.

Bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen sei nach der 16. BImSchV ein Prognosehorizont von 10 bis 20 Jahren zugrunde zu legen, wie sich aus der amtlichen Begründung zur 16. BImSchV, S. 40, BR-Drs. 661/89 ergebe.

Die vorliegenden Gutachten würden diesen Kriterien nicht gerecht werden. Es fehle an jeder langfristigen Prognose.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Lufthygiene

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – liegt innerhalb der ausgewiesenen Umweltzone der Stadt Osnabrück. Derzeit sind im Bereich des *Neumarkts* Stickstoffdioxid-Überschreitungen (NO₂) vorzufinden. Aufgrund der geplanten und politisch beschlossenen Zweispurigkeit, einer optimierten Verkehrslenkung sowie der Verjüngung der Fahrzeugflotte wird die Belastung durch Stickstoffdioxid allerdings zukünftig eine signifikante Reduktion erfahren.

Die lufthygienischen Auswirkungen der städtebaulichen Planungen am *Neumarkt* wurden im Rahmen der Bauleitplanungen zu den Bebauungsplänen Nr. 525 – *Neumarkt* – und Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* – (vorhabenbezogener Bebauungsplan) sowie im Zusammenhang mit der Planung zur Umgestaltung des *Neumarkts* (zweispurig) umfassend gutachterlich untersucht, da sich der Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* als einer der am stärksten belasteten Bereiche im Stadtgebiet darstellt. Die in den Geltungsbereichen der vorgenannten Bebauungspläne sowie in deren unmittelbarer Umgebung (570 m x 570 m großes Untersuchungsgebiet) gelegenen schutzwürdigen Bereiche wurden dabei umfangreich betrachtet.

Im Ergebnis der lufthygienischen Untersuchung wurde festgestellt, dass infolge der hohen Frequentierung des ÖPNV im Bereich des *Neumarkts* im Gehwegbereich direkt vor dem Eingangsbereich des geplanten Einkaufszentrums in den Prognose-Planfällen (Einkaufszentrum mit 350 und 500 Stellplätzen) mit Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid zu rechnen sein wird. Diese Belastungen werden allerdings nicht durch das Vorhaben des Einkaufszentrums erzeugt, sondern der Hauptanteil der Emissionen ist dem Busverkehr zuzuordnen.

Auch im Bereich der *Johannisstraße* ist aufgrund des hohen Busanteils von Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid auszugehen.

Insgesamt wird jedoch die für das Jahr 2015 anzunehmende reduzierte Hintergrundbelastung (durch Verjüngung der Fahrzeugflotte der Stadtwerke Osnabrück AG und durch die im Luftreinhalteplan Osnabrück vorgesehenen und regional ergänzten

Maßnahmen) dazu führen, dass bei Umsetzung aller städtebaulichen Maßnahmen die maßgeblichen Grenzwerte im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* nicht überschritten werden.

Allerdings an der nördlichen *Lyrastraße* wird voraussichtlich die durch das Einkaufszentrum bedingte Zunahme der mittleren Stickstoffdioxid-Immissionen sowie im südlichen Abschnitt der *Kommenderiestraße* zu grenzwertnahen – an einigen Abschnitten auch grenzwertüberschreitenden – Schadstoffkonzentrationen führen. Die berechneten Grenzwertüberschreitungen wurden dabei in einer worst-case-Betrachtung mit einer Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 berechnet. Betrachtet man nur den Gehwegbereich, in dem sich im Wesentlichen die Bürger aufhalten, werden auch mit der höheren Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 die Luftbelastungen für Stickstoffdioxid in der *Lyra-* und der *Kommenderiestraße* auch zukünftig unterhalb des Grenzwertes liegen. Die geringere Hintergrundbelastung im Jahr 2015 wird sich so auswirken, dass diese grenzwertnahen Überschreitungen grundsätzlich nicht mehr relevant sein dürften.

13.6 Stellungnahme:

Der Bebauungsplan leide in seinen Festsetzungen auch daran, dass nicht in den Blick genommen worden sei, inwieweit die bisher durch das Planungsrecht vorgegebene mögliche Nutzung des Grundeigentums künftig zu Lasten der Grundeigentümer verändert werde. Der Bebauungsplan Nr. 525 sehe für das Grundstück des Einwendungsführers eine Festsetzung als Kerngebiet vor. In einem Kerngebiet seien sonstige Wohnungen nur nach Maßgabe von Festsetzungen des Bebauungsplans zulässig, § 7 Abs.2 Nr. 7 BauNVO.

Der Bebauungsplan enthalte keinerlei Festsetzungen für die Zulässigkeit von Wohnungen, so dass künftig in diesem Bereich nur noch Wohnungen nach Maßgabe von § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO zulässig seien, also Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhaber und Betriebsleiter.

Das Grundstück des Einwendungsführers werde vom zweiten bis zum fünften Obergeschoss fast durchgehend für Wohnzwecke genutzt. Im vierten Obergeschoss befinde sich eine Praxis. Durch den Bebauungsplan werde die Variationsbreite der möglichen Nutzungen in diesem Bereich eingeschränkt, ohne dass dafür eine sachliche Begründung ersichtlich wäre. Die Begründung des Bebauungsplans äußere sich zu dieser massiven Einschränkung der Nutzbarkeit des Grundstücks nicht.

Auch insoweit liege ein offensichtlicher Abwägungsfehler vor.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Das Grundstück des Einwendungsführers liegt im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 489 – Süd. *Grüner Brink/Lyrastraße/westl. Kolpingstraße* – , hier wiederum innerhalb eines festgesetzten Kerngebiets. Sonstige Wohnungen sind nach dem Bebauungsplan oberhalb des 1. Vollgeschosses allgemein zulässig.

Bestandsschutz

Der Bestandsschutz für bauliche Anlagen gegenüber Änderungen der Baurechtsordnung erstreckt sich aus der verfassungsrechtlichen Sicht des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nur auf ihren genehmigten Bestand und ihre genehmigte Funktion (vgl. BVerwG, Beschl. vom 27.07.1994 – 4 B 48.94 –). Er erfasst grundsätzlich nicht Bestands- und Funktionsänderungen.

Die Aufhebung oder Änderung der zulässigen Nutzung eines Grundstücks führt zu einem Anspruch des Betroffenen auf Ersatz des Planungsschadens. Erfolgt die Änderung, Aufhebung oder Überplanung eines Bebauungsplans innerhalb von 7 Jahren nach dessen In-Kraft-Treten geht es um den Schaden wegen Wegfalls bzw. Einschränkung der zulässigen Nutzung. Tritt die Änderung oder Aufhebung einer zulässigen Nutzung nach Ablauf der 7-Jahres-Frist in Kraft, kann der Planbetroffene grundsätzlich nur noch eine Entschädigung für Eingriffe in die ausgeübte Nutzung verlangen, da ein Planbetroffener, der 7 Jahre lang keinen Gebrauch von den ihm durch das Baurecht eingeräumten Nutzungsmöglichkeiten gemacht hat, grundsätzlich keinen vermögensrechtlichen Vertrauensschutz mehr genießt.

Die vorgenannte 7-Jahres-Frist ist im vorliegenden Fall eingehalten. Da die im Planbereich ausgeübten Nutzungen unter dem Gesichtspunkt des Bestandsschutzes fortgeführt werden können, wirkt sich die Überplanung der bestandsgeschützten Nutzung auf die Erträge der Grundstücksnutzung und damit den Verkehrswert kaum spürbar aus.

Wohnen im Kerngebiet

Die allgemeine Zweckbestimmung eines Kerngebiets nach § 7 Abs. 1 BauNVO ist nicht mehr gewahrt, wenn bei zulässiger viergeschossiger Bebauung ab dem ersten Obergeschoss allgemein und überall Wohnen zulässig ist (vgl. OVG NRW, Urteil vom 13.11.2009 – 10 D 87/07.NE –).

Nach § 7 Abs. 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Im Falle der Umsetzung einer Festsetzung, wonach innerhalb eines Kerngebiets oberhalb des ersten Obergeschosses Wohnen allgemein zulässig wäre, bestünde die Gefahr, dass die allgemeine Zweckbestimmung des Kerngebiets nicht mehr gewahrt wäre. Eine derartige Festsetzung würde dazu führen, dass das festgesetzte Kerngebiet vorwiegend der Wohnnutzung dienen würde, da oberhalb des ersten Obergeschosses unbeschränktes Wohnen zulässig wäre, obwohl Kerngebieten in der Regel eine zentrale Funktionen mit vielfältigen Nutzungen und einem urbanen Angebot an Gütern und Dienstleistungen für die Besucher der Stadt und für die Wohnbevölkerung eines größeren Einzugsbereichs zukommen soll. Erlaubt sind vielmehr nur solche Festsetzungen, bei denen die allgemeine Zweckbestimmung des § 7 Abs. 1 BauNVO gewahrt bleibt.

Allerdings können nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO innerhalb von Kerngebieten Wohnungen, die hier nicht bereits grundsätzlich zulässig sind (Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter) ausnahmsweise zugelassen werden. Insofern besteht also im Rahmen der Umsetzung der vorliegenden Bauleitplanung die Möglichkeit seitens der Stadt, Wohnnutzungen innerhalb des Kerngebiets in einem gebietsverträglichen Maß und unter Berücksichtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zuzulassen.

Zwar kann die Stadt nach § 7 Abs. 4 BauNVO für Teile eines Kerngebiets bei Vorliegen besonderer städtebaulicher Gründe in einem Bebauungsplan festsetzen, dass oberhalb eines im Bebauungsplan bestimmten Geschosses nur Wohnungen zulässig sind oder in Gebäuden ein im Bebauungsplan bestimmter Anteil der zulässigen Geschossfläche oder eine bestimmte Größe der Geschossfläche für Wohnungen zu verwenden ist, allerdings wurde hiervon bei der Planaufstellung bewusst kein Gebrauch gemacht. Eine derartige

Festsetzung hätte zur Folge, dass zwangsläufig in jedem Gebäude des Kerngebiets eine Wohnnutzung untergebracht werden müsste. Angesichts der Lage des Kerngebiets in einem von Verkehrslärm stark beeinträchtigten Bereich (Lärmpegelbereich $\geq V$) kann hier eine Wohnnutzung nicht grundsätzlich für vertretbar angesehen werden.

14 Herr T., Osnabrück, Frau K., Neuss, Frau L., Steinfurt, alle vertreten durch RA

Die Einwendungsführer sind Miteigentümer des Grundstücks *Neuer Graben* 15. Im Erdgeschoss des Hauses seien drei Ladenlokale vermietet, in den drei Etagen sowie in Dachausbau existierten insgesamt 15 Wohnungen.

14.1 Stellungnahme:

Ziffer 8 der textlichen Festsetzungen sehe vor, dass das Grundstück des Einwendungsführers mit einem Gehrecht im Erdgeschoss zugunsten der Allgemeinheit belastet werde. Die lichte Durchgangshöhe müsse mindestens 3 m betragen. Die entgegenstehenden Belange des Einwendungsführers seien insoweit nicht hinreichend abgewogen. Es handele sich um einen tiefgreifenden Eingriff in die Nutzbarkeit des Grundstücks. Die Anpassung des auf dem Grundstück befindlichen Gebäudes an die im Bebauungsplan festgesetzten Geh- und Leitungsrechte würde die gesamte Innenstruktur des Gebäudes beeinträchtigen und faktisch eine Neuerrichtung des Gebäudes nach sich ziehen. In diesem Bereich befinde sich das Treppenhaus mit der Erschließung des gesamten Gebäudes.

Es sei im Übrigen nicht nachvollziehbar, wie die für den *Neumarkt/Neuer Graben* vorgesehene Verkehrskonzeption verwirklicht werden solle, wenn diese zwingend auf die Inanspruchnahme des Grundeigentums Privater angewiesen sei und nur dann verwirklicht werden könne. Die Errichtung einer Bushaltestelle unmittelbar vor dem Gebäude am *Neuen Graben* beeinträchtige die Nutzbarkeit des Grundstücks zusätzlich.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Gehrechtsfläche Neuer Graben

Die Fläche G2 entlang *Neuer Graben*, die mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit zu belasten ist, ist erforderlich, um im Straßenraum *Neuer Graben* ausreichend Bewegungsraum für Fußgänger und Aufstellfläche für Busfahrgäste zu schaffen. Die derzeitige Breite der Straßenverkehrsfläche kann auf Dauer den erforderlichen Platzansprüchen nicht genügen.

Eine Durchgangshöhe von 6,0 m ist erforderlich, um ausreichend Luftraum für einen Luftaustausch zu gewährleisten, da ansonsten die Gefahr bestünde, dass sich Luftschadstoffe (insbesondere NO₂) in gesundheitsgefährlichen Konzentrationen unterhalb von Gebäudeauskragungen ansammeln.

Die Festsetzung begründet zwar noch kein Recht für die Allgemeinheit, aber die Festsetzung soll der Vorbereitung der Inanspruchnahme der privaten Flächen dienen. Im Falle der Neubebauung des Grundstücks wären die besagten Flächen von einer Bebauung frei zu halten. Entschädigungsansprüche des Grundstückseigentümers gegenüber der Gemeinde nach § 41 Abs. 1 BauGB bleiben unberührt.

Angesichts des öffentlichen Interesses an einer ungehinderten Abwicklung des öffentlichen Verkehrs im Bereich *Neuer Graben* zielt der Bebauungsplan auf eine Verdrängung der Privatnützigkeit des betroffenen Grundstücks in einem Teilbereich ab. Damit greift die Stadt zwar in Privateigentum ein, jedoch wiegt hier das öffentliche Interesse höher.

Bei der Entscheidung zu Lasten des Privateigentums ist auch berücksichtigt worden, dass sich die vergrößerte öffentlich zugängliche Aufstellfläche in der Erdgeschosszone auch positiv auf Ladenlokale und damit auf die Vermietbarkeit der Erdgeschosszone auswirken kann.

Die vorliegende Bauleitplanung orientiert sich am Allgemeinwohl. Eine Unmöglichkeit der Planumsetzung ist nicht gegeben, da die Stadt bereit und in der Lage ist, die Grundstückseigentümer für die benötigten Grundstücksflächen entsprechend zu

entschädigen. Eine sinnvolle Alternative zur Inanspruchnahme der privaten Grundstücksfläche im Rahmen der städtebaulichen Planung ergibt sich nicht.

14.2 Stellungnahme:

Eine gerechte Abwägung der planerischen Belange hätte vorausgesetzt, dass eine Planungsalternative entwickelt worden wäre, in der der *Neumarkt* vom ÖPNV Verkehr entlastet wäre. Denn die Belastung des *Neumarkts* mit dem ÖPNV sei eine wesentliche Ursache dafür, dass in diesem Bereich die Grenzwerte für Luftschadstoffe und Lärm deutlich überschritten wären. Die erstrebte Verbesserung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich hätte zur Voraussetzung, dass die Werte Größenordnungen erreichten, die unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung lägen. Das sei ohne eine Verlagerung des Busverkehrs aus diesem Bereich faktisch nicht möglich.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Busverkehr

Im Bereich des *Neumarkts* ergibt sich für die Nachmittagsspitze ein Verkehrsaufkommen mit ca. 120 Bussen pro Stunde. In der ÖPNV-Mittagsspitze mit Schülerverkehr werden ca. 145 Busse pro Stunde am *Neumarkt* verkehren. Dies sind jedoch nur die Spitzenstunden. Zu anderen Tageszeiten wird das Verkehrsaufkommen des ÖPNV geringer ausfallen. Trotz dieser Belastungen in den Spitzenstunden bestätigt eine durch die Stadt in Auftrag gegebene mikroskopische Verkehrsflusssimulation, dass es nicht zu Überlastungen kommt. Die Verkehrsflusssimulation berücksichtigt neben Kfz-Verkehr und Linienbussen auch den Radverkehr sowie die Fußgänger.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

14.3 Stellungnahme:

Verschärft werde die Belastung des *Neumarkts* durch den Busverkehr durch das mit dem Bebauungsplan Nr. 600 geplante Einkaufszentrum. Dies ergebe sich aus der verkehrstechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros TSC vom 18.06.2013. Diese verkehrstechnische Untersuchung gehe davon aus, dass künftig im Bereich des *Neumarkts* ein Verkehr von mehr als 145 Bussen je Stunde stattfinde. Durch das mit dem Bebauungsplan Nr. 600 vorgesehene Einkaufszentrum würde sich damit die Belastungssituation auch vor dem Grundstück des Einwendungsführers nachhaltig verschlechtern.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

14.4 Stellungnahme:

Im Hinblick auf die Lärmbelastung gelte nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, Entscheidung vom 16.03.2006, Az.: 4 A 1075/04, Folgendes:

Danach seien:

"Lärmbelastungen unzumutbar, wenn ein Wohngrundstück so massiv verlärmert wird, dass es seine Wohnqualität einbüßt und unbewohnbar wird. Das Gleiche gilt, wenn der Lärm von so hoher Einwirkungsintensität ist, dass er den Grad einer Gesundheitsgefährdung erreicht (vgl. BVerwG, Urteile vom 29. Januar 1999 - BVerwG 4 C 51.98 - BVerwGE 87,332,383, vom 21. März 1996 - BVerwG 4 C 9.95 - BVerwGE 101 1, 12, vom 6. Juni 2002 - BVerwG 4 A 44.00 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 59 und vom 23. Februar 2005 - BVerwG 4 A 5.04 - BVerwGE 123,23,25)."

Das Bundesverwaltungsgericht nehme dabei auch Bezug auf jüngere Erkenntnisse, etwa auf eine Veröffentlichung der niederländischen Gesundheitsrats aus dem Jahr 1999, der sie entnehme, dass der Nachweis einer Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen durch Verkehrslärm bei einem Dauerschallpegel $L_{eq} = 70$ dB(A) als erbracht gelten könne (PFB S. 549).

Das Bundesverwaltungsgericht nehme ferner Bezug auf die vom Sachverständigenrat für Umweltfragen für die Bundesregierung erstellten Gutachten.

Im Sondergutachten 1999 werde zur Vermeidung lärmbedingter Infarktrisiken ein Dauerschallpegel von 65 dB(A) als "Schwellenwert" genannt (BT-Drs. 14/2300 S. 174). Nach dem Umweltgutachten 2002 erhöhe sich oberhalb dieses Pegelwertes das Risiko einer gesundheitlichen Beeinträchtigung (BT-Drs. 14/8792 S. 276) Aus dem Umweltgutachten 2004 ergebe sich indes, dass Wirkungen mit Krankheitswert bei chronisch lärmexponierten Gruppen bei Lärmwerten von mehr als 70 dB(A) zu erwarten seien (BT-Drs. 15/360 S. 325).

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:*Verkehrslärm*

Im Rahmen der Bauleitplanung erfolgt die Bewertung des Verkehrslärms allgemein nach der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau –. Die bereits heute vorliegenden

Überschreitungen der Orientierungswerte am Tag und in der Nacht im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* werden auch zukünftig nach einem zweispurigen Umbau des *Neumarkts* nicht auszuschließen sein.

Da in innerstädtischen Bereichen an Hauptverkehrswegen – wie im vorliegenden Fall – die Orientierungswerte in der Regel nicht eingehalten werden können, wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans die Möglichkeiten von aktiven Schallschutzmaßnahmen geprüft. Die stadträumliche Lage mit einer historisch geprägten Straßenrandbebauung schließt allerdings aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder -wälle aus.

Deshalb wurden im Bebauungsplan zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt, um den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Rechnung zu tragen. Da Straßenräume und zu diesen gehörende Gehwege nicht zu den schutzwürdigen Außenwohnbereichen gezählt werden, konnten diese Bereiche bei der gutachterlichen Betrachtung unberücksichtigt bleiben.

Zum Schutz der Gebäude vor Außenlärm sind Festsetzungen im Bebauungsplan entsprechend der DIN 4109 – Schallschutz im Hochbau – mit dem Lärmpegelbereich IV, V und VI getroffen worden. Zudem sind Wohnnutzungen im Planbereich nicht allgemein zulässig.

Durch die Verringerung auf zwei Fahrstreifen im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* wurde gutachterlich berechnet, dass sich die tägliche Verkehrsmenge von ca. 26.000 Kfz auf 17.000 Kfz reduzieren wird. Infolgedessen reduzieren sich auch die Immissionen. Diese Verkehrszahlen beinhalten bereits die Anzahl der Busverkehre.

14.5 Stellungnahme:

Aus dem Gutachten der GEO-Net Umweltconsulting GmbH vom August 2013 geht hervor, dass sich die Belastung mit Luftschadstoffen künftig weiter verschlechtern werde. Die in diesem Gutachten diagnostizierte hohe Belastung der Situation für Fußgänger im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers sollte die Stadt zum Anlass zu nehmen, eine planerische Konzeption zu entwickeln, die zu einer Absenkung der entsprechenden Schadstoffbelastungen führe, stattdessen sollten offenbar den Anliegern noch weitere Belastungen zugemutet werden.

Insoweit scheitert die Prognose über eine ordnungsgemäße Abwägung der künftigen Schadstoffbelastung allerdings auch daran, dass es ebenso wie bei der zugrunde liegenden Studie über die künftigen Verkehrsbelastungen des *Neumarkts* an der erforderlichen Prognose fehle. Bestandteil jeder planerischen Entscheidung sei, dass eine Prognose über die künftige verkehrliche Entwicklung getroffen werde. Die Rechtsprechung gehe insoweit davon aus, dass ein Prognosezeitraum von 10 bis 20 Jahren in den Blick zu nehmen sei,

OVG NW, Beschl. v. 21.07.1995, Az.: 10a D 116/95.NE, juris.

Bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen sei nach der 16. BImSchV ein Prognosehorizont von 10 bis 20 Jahren zugrunde zu legen, wie sich aus der amtlichen Begründung zur 16. BImSchV, S. 40, BR-Drs. 661/89 ergebe.

Die vorliegenden Gutachten würden diesen Kriterien nicht gerecht werden. Es fehle an jeder langfristigen Prognose.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:*Lufthygiene*

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – liegt innerhalb der ausgewiesenen Umweltzone der Stadt Osnabrück. Derzeit sind im Bereich des *Neumarkts* Stickstoffdioxid-Überschreitungen (NO₂) vorzufinden. Aufgrund der geplanten und politisch beschlossenen Zweispurigkeit, einer optimierten Verkehrslenkung sowie der Verjüngung der Fahrzeugflotte wird die Belastung durch Stickstoffdioxid allerdings zukünftig eine signifikante Reduktion erfahren.

Die lufthygienische Auswirkungen der städtebaulichen Planungen am *Neumarkt* wurden im Rahmen der Bauleitplanungen zu den Bebauungsplänen Nr. 525 – *Neumarkt* – und Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* – (vorhabenbezogener Bebauungsplan) sowie im Zusammenhang mit der Planung zur Umgestaltung des *Neumarkts* (zweispurig) umfassend gutachterlich untersucht, da sich der Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* als einer der am stärksten belasteten Bereiche im Stadtgebiet darstellt. Die in den Geltungsbereichen der vorgenannten Bebauungspläne sowie in deren unmittelbarer Umgebung (570 m x 570 m großes Untersuchungsgebiet) gelegenen schutzwürdigen Bereiche wurden dabei umfangreich betrachtet.

Im Ergebnis der lufthygienischen Untersuchung wurde festgestellt, dass infolge der hohen Frequentierung des ÖPNV im Bereich des *Neumarkts* im Gehwegbereich direkt vor dem Eingangsbereich des geplanten Einkaufszentrums in den Prognose-Planfällen (Einkaufszentrum mit 350 und 500 Stellplätzen) mit Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid zu rechnen sein wird. Diese Belastungen werden allerdings nicht durch das Vorhaben des Einkaufszentrums erzeugt, sondern der Hauptanteil der Emissionen ist dem Busverkehr zuzuordnen.

Auch im Bereich der *Johannisstraße* ist aufgrund des hohen Busanteils von Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid auszugehen.

Insgesamt wird jedoch die für das Jahr 2015 anzunehmende reduzierte Hintergrundbelastung (durch Verjüngung der Fahrzeugflotte der Stadtwerke Osnabrück AG und durch die im Luftreinhalteplan Osnabrück vorgesehenen und regional ergänzten Maßnahmen) dazu führen, dass bei Umsetzung aller städtebaulichen Maßnahmen die maßgeblichen Grenzwerte im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* nicht überschritten werden.

Allerdings an der nördlichen *Lyrastraße* wird voraussichtlich die durch das Einkaufszentrum bedingte Zunahme der mittleren Stickstoffdioxid-Immissionen sowie im südlichen Abschnitt der *Kommenderiestraße* zu grenzwertnahen – an einigen Abschnitten auch grenzwertüberschreitenden – Schadstoffkonzentrationen führen. Die berechneten Grenzwertüberschreitungen wurden dabei in einer worst-case-Betrachtung mit einer Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 berechnet. Betrachtet man nur den Gehwegbereich, in dem sich im Wesentlichen die Bürger aufhalten, werden auch mit der höheren Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 die Luftbelastungen für Stickstoffdioxid in der *Lyra-* und der *Kommenderiestraße* auch zukünftig unterhalb des Grenzwertes liegen. Die geringere Hintergrundbelastung im Jahr 2015 wird sich so auswirken, dass diese grenzwertnahen Überschreitungen grundsätzlich nicht mehr relevant sein dürften.

14.6 Stellungnahme:

Der Bebauungsplan leide in seinen Festsetzungen auch daran, dass nicht in den Blick genommen worden sei, inwieweit die bisher durch das Planungsrecht vorgegebene mögliche Nutzung des Grundeigentums künftig zu Lasten der Grundeigentümer

verändert werde. Der Bebauungsplan Nr. 525 sehe für das Grundstück des Einwendungsführers eine Festsetzung als Kerngebiet vor. In einem Kerngebiet seien sonstige Wohnungen nur nach Maßgabe von Festsetzungen des Bebauungsplans zulässig, § 7 Abs.2 Nr. 7 BauNVO.

Der Bebauungsplan enthalte keinerlei Festsetzungen für die Zulässigkeit von Wohnungen, so dass künftig in diesem Bereich nur noch Wohnungen nach Maßgabe von § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO zulässig seien, also Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhaber und Betriebsleiter.

Das Grundstück des Einwendungsführers werde vom zweiten bis zum fünften Obergeschoss fast durchgehend für Wohnzwecke genutzt. Im vierten Obergeschoss befinde sich eine Praxis. Durch den Bebauungsplan werde die Variationsbreite der möglichen Nutzungen in diesem Bereich eingeschränkt, ohne dass dafür eine sachliche Begründung ersichtlich wäre. Die Begründung des Bebauungsplans äußere sich zu dieser massiven Einschränkung der Nutzbarkeit des Grundstücks nicht.

Auch insoweit liege ein offensichtlicher Abwägungsfehler vor.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Das Grundstück der Einwendungsführer liegt nicht im Geltungsbereich eines rechtsverbindlichen Bebauungsplans. Die planungsrechtliche Beurteilung von Bauvorhaben vor dem In-Kraft-Treten des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – richtet sich nach § 34 BauGB.

Bestandsschutz

Der Bestandsschutz für bauliche Anlagen gegenüber Änderungen der Baurechtsordnung erstreckt sich aus der verfassungsrechtlichen Sicht des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nur auf ihren genehmigten Bestand und ihre genehmigte Funktion (vgl. BVerwG, Beschl. vom 27.07.1994 – 4 B 48.94 –). Er erfasst grundsätzlich nicht Bestands- und Funktionsänderungen.

Die Aufhebung oder Änderung der zulässigen Nutzung eines Grundstücks führt zu einem Anspruch des Betroffenen auf Ersatz des Planungsschadens. Erfolgt die Aufhebung oder Einschränkung einer zulässigen Nutzung binnen 7 Jahren ab deren Zulässigkeit geht es um den Schaden wegen Wegfalls bzw. Einschränkung der zulässigen Nutzung. Tritt die Änderung oder Aufhebung einer zulässigen Nutzung nach Ablauf der 7-Jahres-Frist in Kraft, kann der Planbetroffene grundsätzlich nur noch eine Entschädigung für Eingriffe in die ausgeübte Nutzung verlangen, da ein Planbetroffener, der 7 Jahre lang keinen Gebrauch von den ihm durch das Baurecht eingeräumten Nutzungsmöglichkeiten gemacht hat, grundsätzlich keinen vermögensrechtlichen Vertrauensschutz mehr genießt. Im unbeplanten Innenbereich kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass die 7-Jahres-Frist verstrichen ist, wenn sich die örtliche Situation in den vergangenen Jahren faktisch kaum verändert hat.

Die vorgenannte 7-Jahres-Frist ist im vorliegenden Fall eingehalten. Da die im Planbereich ausgeübten Nutzungen unter dem Gesichtspunkt des Bestandsschutzes fortgeführt werden können, wirkt sich die Überplanung der bestandsgeschützten Nutzung auf die Erträge der Grundstücksnutzung und damit den Verkehrswert kaum spürbar aus.

Wohnen im Kerngebiet

Die allgemeine Zweckbestimmung eines Kerngebiets nach § 7 Abs. 1 BauNVO ist nicht mehr gewahrt, wenn bei zulässiger viergeschossiger Bebauung ab dem ersten Obergeschoss allgemein und überall Wohnen zulässig ist (vgl. OVG NRW, Urteil vom 13.11.2009 – 10 D 87/07.NE –).

Nach § 7 Abs. 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Im Falle der Umsetzung einer Festsetzung, wonach innerhalb eines Kerngebiets oberhalb des ersten Obergeschosses Wohnen allgemein zulässig wäre, bestünde die Gefahr, dass die allgemeine Zweckbestimmung des Kerngebiets nicht mehr gewahrt wäre. Eine derartige Festsetzung würde dazu führen, dass das festgesetzte Kerngebiet vorwiegend der Wohnnutzung dienen würde, da oberhalb des ersten Obergeschosses unbeschränktes Wohnen zulässig wäre, obwohl Kerngebieten in der Regel eine zentrale Funktionen mit vielfältigen Nutzungen und einem urbanen Angebot an Gütern und Dienstleistungen für die Besucher der Stadt und für die Wohnbevölkerung eines größeren Einzugsbereichs zukommen soll. Erlaubt sind vielmehr nur solche Festsetzungen, bei denen die allgemeine Zweckbestimmung des § 7 Abs. 1 BauNVO gewahrt bleibt.

Allerdings können nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO innerhalb von Kerngebieten Wohnungen, die hier nicht bereits grundsätzlich zulässig sind (Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter) ausnahmsweise zugelassen werden. Insofern besteht also im Rahmen der Umsetzung der vorliegenden Bauleitplanung die Möglichkeit seitens der Stadt, Wohnnutzungen innerhalb des Kerngebiets in einem gebietsverträglichen Maß und unter Berücksichtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zuzulassen.

Zwar kann die Stadt nach § 7 Abs. 4 BauNVO für Teile eines Kerngebiets bei Vorliegen besonderer städtebaulicher Gründe in einem Bebauungsplan festsetzen, dass oberhalb eines im Bebauungsplan bestimmten Geschosses nur Wohnungen zulässig sind oder in Gebäuden ein im Bebauungsplan bestimmter Anteil der zulässigen Geschossfläche oder eine bestimmte Größe der Geschossfläche für Wohnungen zu verwenden ist, allerdings wurde hiervon bei der Planaufstellung bewusst kein Gebrauch gemacht. Eine derartige Festsetzung hätte zur Folge, dass zwangsläufig in jedem Gebäude des Kerngebiets eine Wohnnutzung untergebracht werden müsste. Angesichts der Lage des Kerngebiets in einem von Verkehrslärm stark beeinträchtigten Bereich (Lärmpegelbereich $\geq V$) kann hier eine Wohnnutzung nicht grundsätzlich für vertretbar angesehen werden.

15 Herr B., Osnabrück

15.1 Stellungnahme:

Der Einwendungsführer bezweifelt, dass überhaupt nur eine Stellungnahme von OS-Bürgern Gehör finden werde, da doch sicherlich schon alles in "trockenen Tüchern" sei und diese "Möglichkeit der Bürger" doch im Grunde nur das verwaltungsrechtstechnische Verfahren abrunden solle. Später werde es dann heißen, dass alle Stellungnahmen gesichtet worden und in das Gesamtverfahren eingeflossen sein.

Ähnliches hätte der Einwendungsführer bereits vor Jahren nach seinem Leserbrief in der NOZ erfahren müssen, da er daraufhin eine persönliche Einladung vom damaligen OB B. Pistorius erhalten hätte, um in dem gut 60-minütigen Vieraugengespräch recht einseitig behaftete Begründungen vom Stadtoberhaupt zu erhalten.

Dennoch möchte der Einwendungsführer erneut einen entsprechenden Vorschlag in der Hoffnung einbringen, dass vielleicht doch die eine oder andere Idee Einfluss in diesem Verfahren nehmen könne. Der Einwendungsführer habe in zahlreichen Gesprächen mit vielen OS-Bürgern die Bestätigung erhalten, dass auch diese eine solche Änderung gerne sehen würden. Zudem habe er bis zum heutigen Tage nicht einen Menschen gesprochen, der eine andere Ansicht – wie er sie wie folgt anführe – vertrete. Hier liege der Verdacht nahe, dass nur eine Minderheit (z. B. lebendiges Leben und/oder eine „handvoll Kaufleute“) hier die Geschicke der Stadt OS lenkten. Sicherlich nicht uneigennützig.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

15.2 Stellungnahme:

Verlegung des gesamten ZOB (Busbahnhofes) zum *Ledenhof*. Der *Ledenhof* liege quasi als Brachfläche in der Innenstadt und werde hier so gut wie gar nicht genutzt und verursache im Grunde nur Kosten (Instandhaltung, Reinigung, Anpflanzungen etc.) und verwahrlose mehr und mehr zum Schandfleck. Hierdurch bedingt komme das Schloss (eine OS-Sehenswürdigkeit) für die Öffentlichkeit viel besser zur Geltung. Heutzutage fahre doch jeder nur an diesem Gebäude vorbei, ohne es weiter zur Kenntnis zu nehmen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Der Bebauungsplan Nr. 525 umfasst keine städtebauliche Planung für den Bereich *Ledenhof*. Inwieweit der *Ledenhof* als zentraler Busbahnhof geeignet wäre, muss zukünftigen konkreten verkehrsplanerischen Überlegungen vorbehalten bleiben.

15.3 Stellungnahme:

Die durch die Verlegung des Busbahnhofs gewonnenen Freiflächen sollten als solche auch genutzt werden. Die neuen Freiflächen könnten optisch und als Anziehungspunkt vieler Menschen (Osnabrücker und Touristen) dienen. Begrünung, Wasserspiele und Gastronomie seien hier nur beispielhaft angeführt. Zudem könnte diese Freifläche für Veranstaltungen (Wochen-, Floh- oder Weihnachtsmarkt sowie als Veranstaltungsfläche) genutzt werden.

Umgestaltung der Freifläche vor dem Landgericht, um auch hier eine entsprechende Nutzung zu gewährleisten. Zudem werde dem historischen Gebäude "Landgericht" auch die Würdigung zuteil, die dem Gebäude zustehe. Auch dieses diene dem Osnabrücker sowie den Touristen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Gestaltungswettbewerb

Parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren wurde ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ durchgeführt, bei dem konkrete Ideen zur Förderung der Aufenthaltsqualität erarbeitet wurden. Der Wettbewerb wurde mit der Prämierung eines ersten Preisträgers (Lützwow 7 Cornelia Müller Jan Wehberg, Berlin, mit Lorenzen Architekten GmbH, Berlin und Ingenieurbüro Abraham, Berlin) am 02.12.2013 erfolgreich abgeschlossen.

Das Preisgericht kam zu folgender Beurteilung des Siegerentwurfs:

„Die Verfasser verstehen ihren Vorschlag zur Neugestaltung des *Neuen Grabens* und des *Neumarktes* als Stadtreparatur. Trotz hoher Verkehrsbelastung soll ein attraktiver Stadtraum entstehen, der zum vitalen Bindeglied zwischen Alt- und Neustadt aufgewertet wird. Die Idee des „Verwebens“ wird funktional mutig und gestalterisch hochwertig umgesetzt. Die sorgfältig herausgearbeitete Raumfolge nimmt alle Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmittel auf, präsentiert sich unmissverständlich als Gute Stube der Stadt Osnabrück.

Um diesen positiven Gesamteindruck zu erreichen, wird der Gesamttraum – wie von der städtischen Planung vorgegeben – durch einen markanten Baukörper gegliedert. Der Busterminal wird mit ergänzenden Baumpflanzungen zu einem grünen Stadtraum umgedeutet – eine unpräntöse wie wirkungsvolle Lösung zur Herausarbeitung der Teilräume. Für die Gestaltung des Witterungsschutzes – frei geformte Stahldächer – werden glaubwürdige architektonische Chiffren angeboten. [...]

Der *Neumarkt* wird wirkungsvoll und mit Atmosphäre in Szene gesetzt. Als offener Raum mit einem Solitärbaum vor dem Gerichtsgebäude und einer luftigen Baumreihe vor der nördlichen Platzwand wird er angemessen begrünt. Die „Arbeitsteilung“ zwischen der Nord- und Südseite wird mit Blick auf Nutzung und Gestaltqualität verständlich: bekommt doch das Baudenkmal mit vorgelagertem Rhododendren-Boskett einen angemessenen Raum und die Gastronomiezone ihr schattenspendendes Dach und eine sinnvolle Gliederung. Das zwischen Aufenthaltsbereich und Fahrverkehrsfläche richtig platzierte Sprudlerfeld unterstützt die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt*.

Hervorstechendes Merkmal des Entwurfs ist der den Stadtraum zusammenbindende Teppich aus großformatigen Platten, der mit den Natursteinbelägen der einmündenden Straßen verwoben wird. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Streifen stehen für die Verbindung; die besondere Herausarbeitung des *Neumarktes* und des Busterminals stehen für den Aufenthalt. Mit einer deutlichen Verwandtschaft in Material und Format sowie der einheitlichen Verlegerichtung trägt der Bodenbelag dazu bei, das Raumkontinuum herauszuarbeiten. [...]

[...] Trotz seiner klaren gestalterischen Ausrichtung erfüllt der Entwurf die funktionalen und technischen Anforderungen an einen hoch frequentierten Stadtraum. Es werden – dezentral und räumlich integriert – ausreichend viele

Fahrradplätze angeboten. Das Lichtkonzept bedient sich des städtischen Repertoires und erreicht mit präzisen Setzungen eine angemessene Qualität. [...]

Insgesamt legen die Verfasser einen inspirierenden Entwurf mit hohem gestalterischen Anspruch vor, der einen zukunftsfähigen Stadtraum greifbar werden lässt.“

Die Umsetzung der vom 1. Preisträger vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen können grundsätzlich unabhängig von der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – umgesetzt werden.

15.4 Stellungnahme:

Dadurch bedingt solle das Baulos vor H&M auch unbebaut bleiben, um diesem zentralen Platz auch die optische und flächenmäßige Großzügigkeit einzuräumen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:*Projektbereich 2 (MK 5)*

Die mit dem Projektbereich 2 (MK 5) verfolgte städtebauliche Zielsetzung ist bereits in der Abwägung zu den im Rahmen der Entwurfs offenlegung nach § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen ausführlich behandelt worden:

„Der heutige städtebauliche Missstand des *Neumarkts* ist maßgeblich verursacht durch die kriegsbedingten Zerstörungen am *Grünen Brink*. So unterliegt der heutige Zustand keiner planerischen Konzeption oder Zielvorstellung, so dass in den vergangenen Jahrzehnten ein großer Verkehrsraum entstanden ist, dessen Randgebäude außerdem von vielen Busbahnsteigen und Wartedächern verstellt werden. Als Folge ist festzustellen, dass sich der Stadtraum sehr heterogen ohne eine klare Form- und Raumaussage darstellt. Der Platz wird durch den Busbahnhof dominiert, die Rampen zur Tunnelpassage beengen zudem die recht engen Fußgängerzonen am Rand des *Neumarkts* empfindlich. Gegenüber der bescheidenden Architektur und Fassadenkleidung wirkt allein das Gerichtsgebäude selbstbewusst und qualitativ (Gewers, Kühn + Kühn, 2005).

Mit dem Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – wird das Ziel verfolgt, einen städtebaulichen Rahmen zu schaffen, mit dem die allgemeinen Straßenräume wieder erlebbar und z. T. auch komplettiert werden. Durch die Neubebauung, insbesondere im Projektbereich 2 (MK 5), erhält der *Neumarkt* wieder eine klare geometrische Form, die in ihrer baulichen Ausnutzbarkeit das historische Landgericht in seiner Maßstäblichkeit nicht übertreffen wird. Dies ist durch entsprechende Höhenfestsetzungen im Bebauungsplan abgesichert. Durch das Schließen der fehlenden Raumkante mittels Realisierung eines Bauwerks im Projektbereich 2 wird ein Platz in der Dimension von ca. 95 m x 45 m geschaffen, der somit eine überschaubare Größe erhält. Die im Bebauungsplan dem Verkehr zur Verfügung stehenden Flächen entsprechen den zu erwartenden verkehrlichen Anforderungen, unabhängig davon, ob der ÖPNV durch Busse oder durch eine Stadtbahn abgewickelt wird.

Die Ergebnisse des parallel zu dieser Bauleitplanung ausgelobten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ sollen Möglichkeiten für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität des *Neumarkts* aufzeigen und konkrete Maßnahmen (z. B. Begrünung, Fahrradabstellanlagen, Ausgestaltung von Buswartebereiche etc.) benennen.

Der Projektbereich 2 (MK 5) stellt einen wesentlichen Beitrag dar, die Zäsur zwischen den Einkaufsbereichen *Große Straße* und *Johannisstraße* zu überwinden. Durch die Bebauung rücken die beiden Bereiche enger zusammen und ein mögliches Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – *Neumarkt* –) auf der Südseite des *Neumarkts* könnte besser an die Haupteinkaufslage der Osnabrücker Innenstadt angebunden werden. Durch die Festsetzung eines Zurückspringens eines potentiellen Baukörpers im Projektbereich 2 (MK 5) im Erd- und 1. Obergeschossbereich wird im Übrigen die Sichtbeziehung aus der *Großen Straße* in Richtung eines potentiellen Einkaufszentrums und umgekehrt gesichert. Ohne Projektbereich 2 (MK 5) bestünde die Gefahr, dass sich ein solitäres Einkaufszentrum ohne Bindung an die gewachsenen Strukturen entwickeln würde. Der Projektbereich 2 (MK 5) wird durch die beabsichtigte Verknüpfungsfunktion von nördlicher und südlicher

Innenstadt entscheidend zur zukünftigen Belegung dieses Zentrums beitragen und ist von daher unverzichtbar.

Der neu zu bildende *Neumarkt* erfordert eine städtebaulich angemessene Begrenzung. Daher soll der Baukörper des Projektbereichs 2 (MK 5) mindestens fünf und maximal sechs Vollgeschosse aufweisen. Gleichzeitig wird eine maximale Gebäudehöhe [Anm.: 89,0 m über NHN] festgesetzt, die hinter der vorhandenen Gebäudehöhe des Neumarkt-Carrées (94,3 m über NHN) deutlich zurückbleibt und gleichzeitig Rücksicht auf die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) nimmt.

Hinsichtlich der zulässigen Art der baulichen Nutzung sind Büros und Gastronomiebetriebe im Projektbereich 2 (MK 5) planungsrechtlich grundsätzlich zulässig und würden der Zielvorstellung der städtebaulichen Planung entsprechen.

Eine Reduzierung des Projektbereichs 2 (MK 5) auf maximal drei bis vier Vollgeschosse würde der mit der Bauleitplanung verfolgten städtebaulichen Zielsetzung nicht entsprechen. Der Projektbereich 2 (MK 5) soll im Kontext der bereits bestehenden mehrgeschossigen Gebäude am *Neumarkt* keine untergeordnete Rolle spielen, sondern eine bislang fehlende dominante Raumkante bilden.

Planerische Überlegungen haben allerdings zu einer Modifikation des Projektbereichs 2 (MK 5) geführt. Die über die Entwurfsänderung erfolgte bauliche Reduzierung des Projektbereichs 2 berücksichtigt verstärkt die Bedürfnisse des ÖPNV, die städtebaulich erforderliche Blickbeziehung zwischen *Große Straße* und dem auf der Südseite des *Neumarkts* geplanten Einkaufszentrums sowie den städtebaulich vertretbaren Abstand zwischen dem Projektbereich 2 (MK 5) und dem nördlich gegenüberliegenden Geschäftsgebäude.

Die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse im Projektbereich 2 (MK 5) wird im Vergleich zum ursprünglichen Bebauungsplanentwurf geändert. Danach muss ein zukünftiger Baukörper im Projektbereich 2 (MK 5) nicht zwangsläufig sechs Vollgeschosse aufweisen, sondern kann auch lediglich fünf Vollgeschosse umfassen. Die maximale Gebäudehöhe im Projektbereich 2 (MK 5) wird zudem mit 89,0 m über NHN an die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) angeglichen.“

15.5 Stellungnahme:

Durch den Verzicht auf den Projektbereich 2 (MK 5) bedingt sei der *Neumarkt* auch komplett verkehrsberuhigt zu halten. Um seinen Vorschlag nicht ausufern zu lassen, erspare er sich die Ausführung, wo der derzeitige „Neumarkt-Verkehr“ bleiben sollte.

Zufahrt vom *Berliner Platz* nur noch bis zur "neuen Spitze des Hase-Hauses", um von dort aus in den *Kollegienwall* einfahren zu können. Somit wären die Parkhäuser "Öwer de Hase/Kollegienwall" weiterhin zugänglich.

Zufahrt von der Stadthalle bis zur *Lyrastraße/Alte Münze*, um so die Zufahrt zur Tiefgarage *Ledenhof* bzw. Parkhaus "Wöhrl"/dem neuen Einkaufszentrum zu gewährleisten.

Im Zuge dessen auch Rückbau der Straße "Neuer Graben" bis zur *Lyrastraße*, da 4 Fahrspuren nicht erforderlich seien. Zudem werde an der Kreuzung (*Lyra/Neuer Graben/Alte Münze*) ein Kreisverkehr angeregt.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die vom Einwendungsführer vorgetragene Vorschläge für eine veränderte Verkehrsführung im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* zeigen die außerordentlich intensive Auseinandersetzung des Einwendungsführers mit den verkehrsplanerischen Fragestellungen in diesem Bereich. Allerdings ist ein Bebauungsplan, hier der Bebauungsplan Nr. 525, nicht das geeignete Instrument, diese verkehrsplanerischen Fragestellungen abschließend zu beantworten. Der Bebauungsplan Nr. 525 setzt lediglich umfangreiche öffentliche Verkehrsflächen im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* fest, die in weiterführenden verkehrsplanerischen Überlegungen einer Konkretisierung bedürfen. Als eine solche Konkretisierung ist dabei die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 zu verstehen.

15.6 Stellungnahme:

Aus Sicht des Einwendungsführers und vieler seiner zahlreichen Gesprächspartner würde das Stadtzentrum Osnabrück bei der Entstehung des neuen vom mfi geplanten Einkaufszentrums unter Berücksichtigung entsprechender Vorschläge ein Anziehungspunkt für Menschen aus Nah und Fern werden können. Menschen, die der Stadtkasse Osnabrück sicherlich so manchen Euro einbringen könnten. Aber offensichtlich sei der Stadt Osnabrück an so einer Möglichkeit gar nicht gelegen, was andere Beispiele in der jüngsten Vergangenheit (Stadthalle/Güterbahnhof ...) leider nur sehr negativ zeigten. Viele Möglichkeiten für Osnabrück seien in den letzten Jahren verspielt worden. Hier bestehe jetzt noch eine Chance zu einer fortschrittlichen Wende.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

16 Handelsgesellschaft, Osnabrück

Der Einwendungsführer ist Geschäftsführer des Handelsunternehmens in der *Johannisstraße* 41 – 44.

16.1 Stellungnahme:

Die städtebauliche Zukunft des SinnLeffers Gebäude werde bei den Planungen des *Neumarkt* - Centers nicht genügend berücksichtigt, da das Center im südlichen Bereich der *Johannisstraße* keine direkte Anbindung an die *Johannisstraße* habe. Durch diese falsche Kanalisierung der Kundenströme werde es zu einer weiteren Schwächung der *Johannisstraße* und der Einzelhandelsfläche von SinnLeffers kommen. Der Haupteingang zum Center müsse unbedingt an der Ecke *Neumarkt/Johannisstraße* sein, da sonst die *Johannisstraße* noch stärker von der Laufkundschaft abgeschnitten werde.

Die Anzahl der im Center geplanten Parkplätze werde das Parkhaus *Kollegienwall*, an der Rückseite unseres Gebäudes, weiter schwächen, wodurch der Passantenstrom aus

dem Parkhaus in das Haus SinnLeffers, bzw. in die *Johannisstraße* noch weiter versiege.

Bei der gesamten Planung des Centers und der Neugestaltung des *Neumarktes* bleibe der bittere Beigeschmack, dass dies auf Kosten der *Johannisstraße* geschehe.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

16.2 Stellungnahme:

Die durch Busse sehr stark befahrene "Fußgängerzone" *Johannisstraße* müsse vom Busverkehr befreit werden.

Die Pflasterung sei als Folge des Busverkehrs in einem desolaten Zustand.

Die neu geplanten Bushaltestellen in der *Johannisstraße* würden eine gefahrlose Querung der Straße fast unmöglich machen. Die Geschäfte, vor denen Bushaltestellen geplant seien, seien besonders stark gefährdet. Schon heute würden viele ältere Menschen aus diesem Grund die *Johannisstraße* meiden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Auf den anstehenden Umbau der *Johannisstraße* auf Grundlage der Planung des Büros LÜTZOW 7 wird hingewiesen.

Die anstehende Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

16.3 Stellungnahme:

Die *Johannisstraße* sei zur Vermeidung des bereits eingetretenen Trading-down-Effekts baulich in einen besseren Zustand zu versetzen, als es derzeit der Fall sei.

Als Vorsitzender der Interessengemeinschaft Südliche Innenstadt e.V. sei der Einwendungsführer von vielen Anliegern angesprochen worden, die sich eine Einbindung bei der Planung zur Gestaltung *Neumarkt/Johannisstraße* wünschten.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Gestaltungswettbewerb

Parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren wurde ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ durchgeführt, bei dem konkrete Ideen zur Förderung der Aufenthaltsqualität erarbeitet wurden. Der Wettbewerb wurde mit der Prämierung eines ersten Preisträgers (Lützuw 7 Cornelia Müller Jan Wehberg, Berlin, mit Lorenzen Architekten GmbH, Berlin und Ingenieurbüro Abraham, Berlin) am 02.12.2013 erfolgreich abgeschlossen.

Das Preisgericht kam zu folgender Beurteilung des Siegerentwurfs:

„Die Verfasser verstehen ihren Vorschlag zur Neugestaltung des *Neuen Grabens* und des *Neumarktes* als Stadtreparatur. Trotz hoher Verkehrsbelastung soll ein attraktiver Stadtraum entstehen, der zum vitalen Bindeglied zwischen Alt- und Neustadt aufgewertet wird. Die Idee des „Verwebens“ wird funktional mutig und gestalterisch hochwertig umgesetzt. Die sorgfältig herausgearbeitete Raumfolge nimmt alle Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmittel auf, präsentiert sich unmissverständlich als Gute Stube der Stadt Osnabrück.

Um diesen positiven Gesamteindruck zu erreichen, wird der Gesamttraum – wie von der städtischen Planung vorgegeben – durch einen markanten Baukörper gegliedert. Der Busterminal wird mit ergänzenden Baumpflanzungen zu einem grünen Stadtraum umgedeutet – eine unpräzise wie wirkungsvolle Lösung zur Herausarbeitung der Teilräume. Für die Gestaltung des Witterungsschutzes – frei geformte Stahldächer – werden glaubwürdige architektonische Chiffren angeboten. [...]

Der *Neumarkt* wird wirkungsvoll und mit Atmosphäre in Szene gesetzt. Als offener Raum mit einem Solitärbaum vor dem Gerichtsgebäude und einer luftigen Baumreihe vor der nördlichen Platzwand wird er angemessen begrünt. Die „Arbeitsteilung“ zwischen der Nord- und Südseite wird mit Blick auf Nutzung und Gestaltqualität verständlich: bekommt doch das Baudenkmal mit vorgelagertem Rhododendren-Boskett einen angemessenen Raum und die Gastronomiezone ihr schattenspendendes Dach und eine sinnvolle Gliederung. Das zwischen Aufenthaltsbereich und Fahrverkehrsfläche richtig platzierte Sprudlerfeld unterstützt die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt*.

Hervorstechendes Merkmal des Entwurfs ist der den Stadtraum zusammenbindende Teppich aus großformatigen Platten, der mit den Natursteinbelägen der einmündenden Straßen verwoben wird. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Streifen stehen für die Verbindung; die besondere Herausarbeitung des *Neumarktes* und des Busterminals stehen für den Aufenthalt. Mit einer deutlichen Verwandtschaft in Material und Format sowie der einheitlichen Verlegerichtung trägt der Bodenbelag dazu bei, das Raumkontinuum herauszuarbeiten. [...]

[...] Trotz seiner klaren gestalterischen Ausrichtung erfüllt der Entwurf die funktionalen und technischen Anforderungen an einen hoch frequentierten Stadtraum. Es werden – dezentral und räumlich integriert – ausreichend viele Fahrradplätze angeboten. Das Lichtkonzept bedient sich des städtischen Repertoires und erreicht mit präzisen Setzungen eine angemessene Qualität. [...]

Insgesamt legen die Verfasser einen inspirierenden Entwurf mit hohem gestalterischen Anspruch vor, der einen zukunftsfähigen Stadtraum greifbar werden lässt.“

Die Umsetzung der vom 1. Preisträger vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen können grundsätzlich unabhängig von der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – umgesetzt werden.

17 Personalberatungsgesellschaft, Osnabrück

Die Einwendungsführerin ist geschäftsführende Gesellschafterin der Personalberatungsgesellschaft und geschäftsansässig in der *Große Straße* 36.

17.1 Stellungnahme:

Als Personalberatung, die auf die Vermittlung von Top Executives, Fach- und Führungskräften spezialisiert sei, sei das Unternehmen angewiesen auf eine sehr gute Erreichbarkeit ihrer Räumlichkeiten. Jeden Tag würden die Mitarbeiter des Unternehmens und die Einwendungsführerin selbst eine Vielzahl von Vorstellungsgesprächen mit Kandidaten aus ganz Deutschland führen.

Schon heute würde das Unternehmen am *Neumarkt* in Richtung *Berliner Platz* die Auswirkungen einer zweispurigen Verkehrsführung erleben: Bewerber kämen zu spät und genervt zu ihren Vorstellungsgesprächen, der Büroalltag sei zunehmend schwerer planbar. Mit Verabschiedung des Bebauungsplans 525 und des zugrundeliegenden Verkehrskonzepts würde dieser Zustand als Dauerzustand zementiert.

Die Einwendungsführerin möchte deshalb einwenden, dass die zweispurige Verkehrsführung für den Individualverkehr sowohl für die Außenwirkung der Stadt bei ortsfremden Besuchern desaströs sein ist als auch für die Gewerbetreibenden in der Osnabrücker Innenstadt, die auf Kundenbesuch angewiesen seien. Die Einwendungsführerin bittet noch einmal um ein Überdenken dieser Verkehrsplanung.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Erlaubt sei der Hinweis, dass das pünktliche Erscheinen von Bewerberinnen und Bewerber zu Vorstellungsterminen grundsätzlich im eigenen Verantwortungsbereich liegt. Bei der Anreise ist somit immer ausreichend Zeit vorzusehen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die

„Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

18 Grundbesitzgesellschaft, Osnabrück, vertreten durch RA

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin der Grundstücke *Johannisstraße* 67, 71-72 sowie 74.

18.1 Stellungnahme:

Der Bebauungsplan Nr. 600 sehe für alle Grundstücke eine Festsetzung als Kerngebiet vor. Entsprechend den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 473 seien oberhalb des ersten Vollgeschosses Wohnungen allgemein zulässig.

Entsprechend gebe es in sämtlichen Gebäuden der Einwendungsführerin Wohnungen.

Die in dem rechtsgültigen Bebauungsplan Nr. 473 gegebenen Bebauungsmöglichkeiten seien noch nicht ausgeschöpft.

Die Einwendungsführerin habe deshalb für die Grundstücke 71-72 im Jahre 2012 einen Bauantrag gestellt, der eine zweigeschossige Bebauung im rückwärtigen Grundstücksbereich vorsehe, verbunden mit einer gewerblichen Nutzung. Damit sollten die Baugrenzen des Bebauungsplans Nr. 473 ausgenutzt werden. Dieser Bauantrag sei bislang zurückgestellt worden. Die entsprechenden Bauabsichten würden von der Einwendungsführerin weiter verfolgt werden.

Die Erschließung der Grundstücke der Einwendungsführerin werde nachhaltig beeinträchtigt, ohne dass insoweit eine angemessene Abwägung erkennbar wäre.

Die Erschließungssituation für die Grundstücke der Einwendungsführerin verschlechtere sich nachhaltig. Im rückwärtigen Bereich des im MK1-Bereich gelegenen Grundstücks befänden sich Parkplätze, deren Zugänglichkeit weiterhin gesichert sein müsse. Im Erdgeschoss dieses Gebäudes *Johannisstraße* 67 befinde sich ein Ladenlokal, das über zwei Fluchtwege verfüge, einmal zur *Johannisstraße* und einmal im rückwärtigen Bereich. Auch dieser Fluchtweg im rückwärtigen Bereich müsse erhalten bleiben.

Der Anliegerverkehr erfolge derzeit über die *Johannisstraße*, was durch die Anlage der Bushaltestelle in dem Bereich vor dem Grundstück künftig nicht mehr möglich wäre.

Vergleichbares gelte im Hinblick auf das Ladenlokal, das sich im rückwärtigen Bereich des Grundstücks *Johannisstraße* 64 befinde, das im MK1-Bereich gelegen sei.

Die Grundstücke 71-72 und 74 würden insbesondere für Anlieferzwecke über den rückwärtigen Bereich erschlossen werden, da eine Anlieferung von der Vorderseite aufgrund des Busverkehrs und den entsprechenden Haltestellen nicht möglich sei.

Da die *Seminarstraße* an dieser Stelle zu einer Sackgasse werde, sei in den Planungen derzeit ein Wendehammer vorgesehen. Dieser müsse ausreichend dimensioniert sein, um die Erreichbarkeit der Grundstücke mit Lkw weiterhin zu gewährleisten. Insbesondere müsse ein Begegnungsverkehr auch für Lkw möglich sein. Das sei bei einer lichten Höhe von teilweise 3,5 m nicht der Fall.

Die gegenwärtige Bauleitplanung sehe vor, dass die *Seminarstraße* nicht mehr durchgehend als öffentliche Straße erhalten bleibe. Dadurch werde die rückwärtige Erschließungssituation der Grundstücke nachhaltig verschlechtert.

Es entstünden nicht vertretbare Verkehrs- und Gewerbeimmissionen.

Stattdessen solle der Anlieferverkehr nunmehr über die *Große Rosenstraße* erfolgen. Über die *Große Rosenstraße* solle insbesondere der Zufahrtsverkehr für das Parkhaus abgewickelt werden. Es sei zu bezweifeln, dass die *Große Rosenstraße* diesem Zufahrtsverkehr gewachsen sei. Dies wird augenfällig anhand des Fachbeitrags Schallschutz, Verkehrs- und Gewerbelärm, wonach bei Zugrundelegung der RLS-90, auf der *Großen Rosenstraße* eine Lärmbelastung entstehe, die es erforderlich mache, die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren.

Insofern sei allerdings zweifelhaft, ob die Berechnung der Verkehrsimmissionen auf der *Große Rosenstraße* auf der Grundlage der RLS-90 erfolgen könne. Nach der RLS-90 werde die Lärmbelastung beim fließenden Verkehr ermittelt. Der Verkehr, der auf der *Große Rosenstraße* zu erwarten sei, sei jedoch in diesem Sinne kein fließender Verkehr, sondern ein Verkehr der Fahrzeuge, die in das geplante Parkhaus hinein- und herausfahren würden. Derartige Verkehrslärmbelastungen würden üblicherweise nach der Bayerischen Verkehrslärmverordnung berechnet, da insoweit der Verkehr ganz wesentlich durch Start- und Bremsvorgänge geprägt sei. Entsprechend werde ja auch der Verkehrslärm, der durch den Busverkehr in der *Johannisstraße* entstehe, nicht nach der RLS-90 ermittelt, sondern nach eben diesen Vorgaben. Deshalb werde angeregt, die Verkehrsbelastung, die durch den Zufahrtsverkehr für das Parkhaus auf der *Große Rosenstraße* entstehe, neu zu ermitteln.

Durch das geplante Einkaufszentrum entstehe ferner im Bereich des Einkaufszentrums eine zusätzliche Lärmquelle, die die ohnehin lärmbelasteten Häuser entlang der *Johannisstraße* auch in dem bislang geschützten rückwärtigen Grundstücksbereich einer erheblichen Lärmbelastung aussetze. Insoweit fiele es umso mehr ins Gewicht, dass künftig die Lärmbelastung auf der *Johannisstraße* durch die Verdichtung des Busverkehrs weiter ansteigen werde. Aus dem eingeholten Gutachten, Fachbeitrag Schallschutz, vom 27. 8.2013 ergebe sich, dass bezogen auf die *Johannisstraße* 67, auch bezogen auf die übrigen in dem Eigentum der Einwendungsführerin stehenden Gebäude, die Immissionsbelastung ein Maß erreiche, bei dem die maßgeblichen Grenzwerte der Lärmbeeinträchtigung deutlich überschritten werden würden. Mit Immissionswerten von 69,2 dB(A) tagsüber für das Erdgeschoss mit einem Beurteilungspegel von 73 dB(A) werde der Bereich der Gesundheitsbeeinträchtigung erreicht. Die Einwendungsführerin verweist insoweit auf die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 16.03.2006, Az.: 4 A 1075/04:

Danach seien:

"Lärmbelastungen unzumutbar, wenn ein Wohngrundstück so massiv verlärmert wird, dass es seine Wohnqualität einbüßt und unbewohnbar wird. Das Gleiche gilt, wenn der Lärm von so hoher Einwirkungsintensität ist, dass er den Grad einer Gesundheitsgefährdung erreicht (vgl. BVerwG, Urteile vom 29. Januar 1999 - BVerwG 4 C 51.98 - BVerwGE 87,332,383, vom 21. März 1996 - BVerwG 4 C 9.95 - BVerwGE 101 1, 12, vom 6. Juni 2002 - BVerwG 4 A 44.00 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 59 und vom 23. Februar 2005 - BVerwG 4 A 5.04 - BVerwGE 123,23,25)."

Das Bundesverwaltungsgericht nehme dabei auch Bezug auf jüngere Erkenntnisse, etwa auf eine Veröffentlichung der niederländischen Gesundheitsrats aus dem Jahr 1999, der sie entnehme, dass der Nachweis einer Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen durch Verkehrslärm bei einem Dauerschallpegel $L_{eq} = 70$ dB(A) als erbracht gelten könne (PFB S. 549).

Das Bundesverwaltungsgericht nehme ferner Bezug auf die vom Sachverständigenrat für Umweltfragen für die Bundesregierung erstellten Gutachten.

Im Sondergutachten 1999 werde zur Vermeidung lärmbedingter Infarktrisiken ein Dauerschallpegel von 65 dB(A) als "Schwellenwert" genannt (BT-Drs. 14/2300 S. 174). Nach dem Umweltgutachten 2002 erhöhe sich oberhalb dieses Pegelwertes das Risiko einer gesundheitlichen Beeinträchtigung (BT-Drs. 14/8792 S. 276) Aus dem Umweltgutachten 2004 ergebe sich indes, dass Wirkungen mit Krankheitswert bei chronisch lärmexponierten Gruppen bei Lärmwerten von mehr als 70 dB(A) zu erwarten seien (BT-Drs. 15/360 S. 325).

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Da sich die Stellungnahme ausschließlich auf Grundstücke außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – bezieht und eine Vorhaben in Frage stellt, das im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* – planungsrechtlich behandelt wird, lassen sich aus der Stellungnahme keine abwägungsrelevanten Gesichtspunkte für die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 525 ableiten.

18.2 Stellungnahme:

Vor dem Hintergrund der Verkehrslärmproblematik wäre es geboten, eine planerische Alternative zu entwickeln, bei der die *Johannisstraße* von zusätzlichem Verkehrslärm entlastet werde. Insbesondere hätte die *Johannisstraße* vom Busverkehr entlastet werden müssen.

Eine solche Entlastungsmöglichkeit könne z. B. in der Anlage eines neuen Busbahnhofs entsprechend den Vorschlägen der Initiative Lebendiges Osnabrück liegen oder in einer Verlagerung des Busverkehrs in den *Kollegienwall*.

Doch statt die Grundlage dafür zu legen, gesunde Wohnverhältnisse an der *Johannisstraße* zu schaffen, werde durch die vorgesehene Planung das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich signifikant erhöht und damit die gegenwärtige ohnehin gesundheitsbeeinträchtigende Situation für die Anwohner und Besucher der *Johannisstraße* noch verstärkt. Die Aufenthaltsqualität in der *Johannisstraße* sei insoweit deutlich herabgesetzt, was insbesondere durch die Enge der Straße bedingt sei. Wenn es insoweit für erforderlich gehalten werde, durch die Anlage von Arkaden und entsprechende Wegerechte den Bereich der Fußgängerraumes zu vergrößern, so sei eine Realisierbarkeit einer entsprechenden Planung derzeit nicht absehbar, da dies im Hinblick auf das Gebäude der Einwendungsführerin wohl einen Totalabriss zur Folge hätte.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Busverkehr

Im Bereich des *Neumarkts* ergibt sich für die Nachmittagsspitze ein Verkehrsaufkommen mit ca. 120 Bussen pro Stunde. In der ÖPNV-Mittagsspitze mit Schülerverkehr werden ca. 145 Busse pro Stunde am *Neumarkt* verkehren. Dies sind jedoch nur die Spitzenstunden. Zu anderen Tageszeiten wird das Verkehrsaufkommen des ÖPNV geringer ausfallen. Trotz dieser Belastungen in den Spitzenstunden bestätigt eine durch die Stadt in Auftrag gegebene mikroskopische Verkehrsflusssimulation, dass es nicht zu Überlastungen kommt. Die Verkehrsflusssimulation berücksichtigt neben Kfz-Verkehr und Linienbussen auch den Radverkehr sowie die Fußgänger.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

Alternativplanung „Neue Mitte“

Von der Initiative „Lebendiges Osnabrück“ wurde ein Gegenentwurf („Neue Mitte“) zum geplanten Einkaufszentrum am *Neumarkt* entwickelt. Das Konzept wurde vom Stadtplanungsbüro GARTHAUS aus Osnabrück ausgearbeitet. Die zentrale Planungsintention des Konzepts ist der Bau einer Tiefgarage und eines zentralen Busbahnhofs westlich der *Johannisstraße*. Die *Johannisstraße* soll dabei vom Busverkehr entlastet werden und die fußläufige Verbindung zwischen *Johannisstraße* und *Große Straße* soll in Form einer Tunnellösung unter dem *Neumarkt* erfolgen.

Obwohl das vorgenannte Konzept in erster Linie als Alternativplanung für ein geplantes Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* –) zu verstehen ist, werden nachfolgend nochmals die Vor- und Nachteile des Konzepts dargestellt:

Vorteile:

- Die *Johannisstraße* als vielbefahrene Bustrasse würde entlastet werden.
- Für die *Johannisstraße* ergäbe sich ein größerer Gestaltungsspielraum. Damit könnte die Straße als Einkaufsstandort aufgewertet werden.
- Auf eine Inanspruchnahme der Fläche zwischen *Grüner Brink* und *Neumarkt* für einen Busbahnhof könnte verzichtet werden.
- Der Bereich zwischen *Grüner Brink* und *Neumarkt* könnte angesichts der möglichen Aufgabe von Bushaltestellen städtebaulich aufgewertet werden.

Nachteile:

- Die Lage der geplanten Tiefgarage ist aus verkehrspolitischer und städtebaulicher Sicht als ungünstig zu bewerten, da hier, losgelöst von einem konkreten Bedarfsträger, ein Stellplatzangebot geschaffen werden würde, das zusätzliche Individualverkehre in die Innenstadt leiten würde.
- Die verkehrliche und damit auch schalltechnische Belastung der Seminarstraße würde durch die geplante Ein- und Ausfahrtssituation der Tiefgarage erheblich zunehmen.
- Der geplante Anschluss der Busverkehrsströme an die *Johannisstraße* nördlich der Johannisschule würde zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Grundschulbetriebs führen.

- Aus dem vorliegenden Konzept lassen sich nur wenig Handelsflächen ablesen. Damit reduziert sich im Allgemeinen auch der wirtschaftliche Anreiz, derartige innerstädtische Großprojekte umzusetzen.
- Die den geplanten Busbahnhof flankierende Neubebauung lässt nach erster Einschätzung eine Wohnnutzung nicht zu. Dies beruht auf der zu erwartenden Verkehrslärmsituation, verursacht durch die hohe Frequenz zukünftiger Busbewegungen. Eine Realisierbarkeit der im Konzept idealisierend dargestellten Wohnbebauung ist insofern fraglich.
- Aufgrund der kaum in Frage kommenden Wohnnutzung und der im Konzept nur begrenzt vorgesehenen Handelsnutzung rund um den geplanten Busbahnhof käme als mögliche Nutzung für die entstehende Hochbebauung in erster Linie eine Büronutzung in Frage. Hierbei ist nicht auszuschließen, dass das entstehende Überangebot an Büronutzflächen über längere Zeit im Missverhältnis zur tatsächlichen Nachfrage stehen würde.
- Der im Konzept gezeigte Baukörper vor dem heutigen H&M-Gebäude wirkt überdimensioniert und lässt im Bereich *Grüner Brink* eine in ihren Abmessungen städtebaulich nicht vertretbare „Gebäudeschlucht“ entstehen.
- Durch die geplante sehr breite Tunnellösung unter dem *Neumarkt* würden die Schaufensterfassaden westlich des *Neumarkts*, parallel zur Achse Neuer Graben, von den Fußgängerströmen abgekoppelt werden und damit an Attraktivität einbüßen.
- Der *Neumarkt* soll als städtischer Platz aufgewertet werden. Das vorliegende Konzept erschwert allerdings die Erreichbarkeit des Stadtplatzes über die *Große Straße* sowie über die *Johannisstraße* durch die umfangreiche Niveauabsenkung beider Straßen zur Umsetzung einer Tunnelquerung.
- Es ist davon auszugehen, dass die geplante Niveauabsenkung der Achse *Große Straße - Johannisstraße* im Bereich der Neumarktuntertunnelung eine geringe Verknüpfungsfunktion aufweisen würde. Denn hier müsste eine mehr als 20 m lange Brückenkonstruktion ohne städtebauliche Attraktion passiert werden und eine ausreichende Barrierefreiheit wäre nur mittels Aufzugsanlagen zu erreichen.
- Die Querung des *Neumarkts* mittels einer Untertunnelung würde für die Stadt umfangreiche Investitionen und hohe Unterhaltungskosten nach sich ziehen. Zudem scheiterte eine Tunnelquerung bereits in der Vergangenheit an einer ausreichenden öffentlichen Akzeptanz.
- Der geplante große Busbahnhof „hinter“ der *Johannisstraße* lässt aufgrund der einseitigen Ausrichtung auf den ÖPNV nur eine geringe Aufenthaltsqualität erwarten.
- Durch die Verlagerung von Buslinien aus der *Johannisstraße* und der damit zu erwartenden Reduzierung von Laufkundschaft müsste die Einzelhandelsstruktur in der *Johannisstraße* weitgehend neu aufgestellt werden.
- Die Verlegung der zentralen Bushaltestelle hinter das derzeitige „Wöhr-Gebäude“ würde mit Qualitätseinbußen des ÖPNV oder sogar Betriebskostensteigerungen einhergehen.
- Durch den geplanten Busbahnhof würde die von Fuß- und Radfahrern hochfrequentierte *Seminarstraße* zerschnitten. Das zu erwartende Busaufkommen würde eine leichte Querbarkeit des Busbahnhofs verhindern.
- Die geplanten umfangreichen öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich des Busbahnhofs würden für die Stadt hohe Erstellungs- und Unterhaltungskosten nach sich ziehen.

- Für das vorliegende Konzept konnte von der Initiative „Lebendiges Osnabrück“ bislang kein privater Investor genannt werden.

Die Stadt hat das Projekt zur Kenntnis genommen und in Anbetracht der vorgenannten Aspekte sowie unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück (PlaNOS) vom 16.05.2013 beschlossen, diesen Konzeptansatz aufgrund der festgestellten Nachteile und der unbelegten Wirtschaftlichkeit der Planung nicht weiter zu verfolgen.

18.3 Stellungnahme:

Die beabsichtigte Umgestaltung des *Neumarkts* beeinträchtigt die Situation im Bereich der Einwendungsführerin zusätzlich.

Vor dem Hintergrund der verfehlten Verkehrsführung auf der *Johannisstraße* lehne die Einwendungsführerin deshalb auch die Gestaltung des *Neumarkts* im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 525 ab, da nach dieser Planung die Verfestigung des *Neumarkts* als "Busbahnhof" eintrete und damit die Neugestaltung des *Neumarkts*, die eigentliche städtebauliche Aufgabe, nämlich die Belastung der anliegenden Bebauung durch den Busverkehr zu beseitigen, verfehle.

Nur durch eine Verlagerung des Busverkehrs könne es eine nachhaltige Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt* geben.

Die städtebaulichen Planungen bezogen auf den Bebauungsplan Nr. 600 seien eng mit der beabsichtigten Neugestaltung des *Neumarkts*, Bebauungsplan Nr. 525 verbunden. Durch die getrennten Aufstellungsverfahren und eine eventuell getrennte Beschlussfassung sei allerdings nicht garantiert, dass die von der Stadt Osnabrück beabsichtigte Neugestaltung auch verwirklicht werden könne. Scheitere etwa die Bauleitplanung, bezogen auf den Bebauungsplan Nr. 525, dann verbliebe unter Umständen der Bauleitplan Nr. 600, ohne dass es zu der beabsichtigten Neugestaltung des *Neumarkts* käme.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Gestaltungswettbewerb

Parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren wurde ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ durchgeführt, bei dem konkrete Ideen zur Förderung der Aufenthaltsqualität erarbeitet wurden. Der Wettbewerb wurde mit der Prämierung eines ersten Preisträgers (Lützw 7 Cornelia Müller Jan Wehberg, Berlin, mit Lorenzen Architekten GmbH, Berlin und Ingenieurbüro Abraham, Berlin) am 02.12.2013 erfolgreich abgeschlossen.

Das Preisgericht kam zu folgender Beurteilung des Siegerentwurfs:

„Die Verfasser verstehen ihren Vorschlag zur Neugestaltung des *Neuen Grabens* und des *Neumarktes* als Stadtreparatur. Trotz hoher Verkehrsbelastung soll ein attraktiver Stadtraum entstehen, der zum vitalen Bindeglied zwischen Alt- und Neustadt aufgewertet wird. Die Idee des „Verwebens“ wird funktional mutig und gestalterisch hochwertig umgesetzt. Die sorgfältig herausgearbeitete Raumfolge nimmt alle Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmittel auf, präsentiert sich unmissverständlich als Gute Stube der Stadt Osnabrück.

Um diesen positiven Gesamteindruck zu erreichen, wird der Gesamttraum – wie von der städtischen Planung vorgegeben – durch einen markanten Baukörper gegliedert. Der Busterminal wird mit ergänzenden Baumpflanzungen zu einem grünen Stadtraum umgedeutet – eine unpräzise wie wirkungsvolle Lösung zur Herausarbeitung der Teilräume. Für die Gestaltung des Witterungsschutzes – frei geformte Stahldächer – werden glaubwürdige architektonische Chiffren angeboten. [...]

Der *Neumarkt* wird wirkungsvoll und mit Atmosphäre in Szene gesetzt. Als offener Raum mit einem Solitärbaum vor dem Gerichtsgebäude und einer luftigen Baumreihe vor der nördlichen Platzwand wird er angemessen begrünt. Die „Arbeitsteilung“ zwischen der Nord- und Südseite wird mit Blick auf Nutzung und Gestaltqualität verständlich: bekommt doch das Baudenkmal mit vorgelagertem Rhododendren-Boskett einen angemessenen Raum und die Gastronomiezone ihr schattenspendendes Dach und eine sinnvolle Gliederung. Das zwischen Aufenthaltsbereich und Fahrverkehrsfläche richtig platzierte Sprudlerfeld unterstützt die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt*.

Hervorstechendes Merkmal des Entwurfs ist der den Stadtraum zusammenbindende Teppich aus großformatigen Platten, der mit den Natursteinbelägen der einmündenden Straßen verwoben wird. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Streifen stehen für die Verbindung; die besondere Herausarbeitung des *Neumarkts* und des Busterminals stehen für den Aufenthalt. Mit einer deutlichen Verwandtschaft in Material und Format sowie der einheitlichen Verlegerichtung trägt der Bodenbelag dazu bei, das Raumkontinuum herauszuarbeiten. [...]

[...] Trotz seiner klaren gestalterischen Ausrichtung erfüllt der Entwurf die funktionalen und technischen Anforderungen an einen hoch frequentierten Stadtraum. Es werden – dezentral und räumlich integriert – ausreichend viele Fahrradplätze angeboten. Das Lichtkonzept bedient sich des städtischen Repertoires und erreicht mit präzisen Setzungen eine angemessene Qualität. [...]

Insgesamt legen die Verfasser einen inspirierenden Entwurf mit hohem gestalterischen Anspruch vor, der einen zukunftsfähigen Stadtraum greifbar werden lässt.“

Die Umsetzung der vom 1. Preisträger vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen können grundsätzlich unabhängig von der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – umgesetzt werden.

18.4 Stellungnahme:

Der Bauleitplan Nr. 525 leide an offensichtlichen Mängeln: So fehle es im Hinblick auf die Verkehrsbelastung auf dem *Neumarkt* und die künftige Entwicklung der Schadstoffe an der erforderlichen längerfristigen Prognose.

Bestandteil jeder planerischen Entscheidung sei, dass eine Prognose über die künftige verkehrliche Entwicklung getroffen werde. Die Rechtsprechung gehe insoweit davon aus, dass ein Prognosezeitraum von 10 bis 20 Jahren in den Blick zu nehmen sei,

OVG NW, Beschl. v. 21.07.1995, Az.: 10a D 116/95.NE, juris.

Bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen sei nach der 16. BImSchV ein Prognosehorizont von 10 bis 20 Jahren zugrunde zu legen, wie sich aus der amtlichen Begründung zur 16. BImSchV, S. 40, BR-Drs. 661/89 ergebe.

Die vorliegenden Gutachten würden diesen Kriterien nicht gerecht werden. Es fehle an jeder langfristigen Prognose.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Verkehrslärm

Im Rahmen der Bauleitplanung erfolgt die Bewertung des Verkehrslärms allgemein nach der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau –. Die bereits heute vorliegenden Überschreitungen der Orientierungswerte am Tag und in der Nacht im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* werden auch zukünftig nach einem zweispurigen Umbau des *Neumarkts* nicht auszuschließen sein.

Da in innerstädtischen Bereichen an Hauptverkehrswegen – wie im vorliegenden Fall – die Orientierungswerte in der Regel nicht eingehalten werden können, wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans die Möglichkeiten von aktiven Schallschutzmaßnahmen geprüft. Die stadträumliche Lage mit einer historisch geprägten Straßenrandbebauung schließt allerdings aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder -wälle aus.

Deshalb wurden im Bebauungsplan zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt, um den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Rechnung zu tragen. Da Straßenräume und zu diesen gehörende Gehwege nicht zu den schutzwürdigen Außenwohnbereichen gezählt werden, konnten diese Bereiche bei der gutachterlichen Betrachtung unberücksichtigt bleiben.

Zum Schutz der Gebäude vor Außenlärm sind Festsetzungen im Bebauungsplan entsprechend der DIN 4109 – Schallschutz im Hochbau – mit dem Lärmpegelbereich IV, V und VI getroffen worden. Zudem sind Wohnnutzungen im Planbereich nicht allgemein zulässig.

Durch die Verringerung auf zwei Fahrstreifen im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* wurde gutachterlich berechnet, dass sich die tägliche Verkehrsmenge von ca. 26.000 Kfz auf 17.000 Kfz reduzieren wird. Infolgedessen reduzieren sich auch die Immissionen. Diese Verkehrszahlen beinhalten bereits die Anzahl der Busverkehre.

Lufthygiene

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – liegt innerhalb der ausgewiesenen Umweltzone der Stadt Osnabrück. Derzeit sind im Bereich des *Neumarkts* Stickstoffdioxid-Überschreitungen (NO₂) vorzufinden. Aufgrund der geplanten und politisch beschlossenen Zweispurigkeit, einer optimierten Verkehrslenkung sowie der Verjüngung der Fahrzeugflotte wird die Belastung durch Stickstoffdioxid allerdings zukünftig eine signifikante Reduktion erfahren.

Die lufthygienischen Auswirkungen der städtebaulichen Planungen am *Neumarkt* wurden im Rahmen der Bauleitplanungen zu den Bebauungsplänen Nr. 525 – *Neumarkt* – und Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* – (vorhabenbezogener Bebauungsplan) sowie im Zusammenhang mit der Planung zur Umgestaltung des *Neumarkts* (zweispurig) umfassend gutachterlich untersucht, da sich der Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* als einer der am stärksten belasteten Bereiche im Stadtgebiet darstellt. Die in den Geltungsbereichen der vorgenannten Bebauungspläne sowie in deren unmittelbarer Umgebung (570 m x 570 m großes Untersuchungsgebiet) gelegenen schutzwürdigen Bereiche wurden dabei umfangreich betrachtet.

Im Ergebnis der lufthygienischen Untersuchung wurde festgestellt, dass infolge der hohen Frequentierung des ÖPNV im Bereich des *Neumarkts* im Gehwegbereich direkt vor dem Eingangsbereich des geplanten Einkaufszentrums in den Prognose-Planfällen (Einkaufszentrum mit 350 und 500 Stellplätzen) mit Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid zu rechnen sein wird. Diese Belastungen werden allerdings nicht durch

das Vorhaben des Einkaufszentrums erzeugt, sondern der Hauptanteil der Emissionen ist dem Busverkehr zuzuordnen.

Auch im Bereich der *Johannisstraße* ist aufgrund des hohen Busanteils von Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid auszugehen.

Insgesamt wird jedoch die für das Jahr 2015 anzunehmende reduzierte Hintergrundbelastung (durch Verjüngung der Fahrzeugflotte der Stadtwerke Osnabrück AG und durch die im Luftreinhalteplan Osnabrück vorgesehenen und regional ergänzten Maßnahmen) dazu führen, dass bei Umsetzung aller städtebaulichen Maßnahmen die maßgeblichen Grenzwerte im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* nicht überschritten werden.

Allerdings an der nördlichen *Lyrastraße* wird voraussichtlich die durch das Einkaufszentrum bedingte Zunahme der mittleren Stickstoffdioxid-Immissionen sowie im südlichen Abschnitt der *Kommenderiestraße* zu grenzwertnahen – an einigen Abschnitten auch grenzwertüberschreitenden – Schadstoffkonzentrationen führen. Die berechneten Grenzwertüberschreitungen wurden dabei in einer worst-case-Betrachtung mit einer Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 berechnet. Betrachtet man nur den Gehwegbereich, in dem sich im Wesentlichen die Bürger aufhalten, werden auch mit der höheren Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 die Luftbelastungen für Stickstoffdioxid in der *Lyra-* und der *Kommenderiestraße* auch zukünftig unterhalb des Grenzwertes liegen. Die geringere Hintergrundbelastung im Jahr 2015 wird sich so auswirken, dass diese grenzwertnahen Überschreitungen grundsätzlich nicht mehr relevant sein dürften.

18.5 Stellungnahme:

Ferner sei bezogen auf den Bebauungsplan Nr. 525 festzustellen, dass dieser, anders als die vorangegangenen Bebauungspläne keine Zulässigkeit von sonstigen Wohnungen in den ausgewiesenen Kerngebieten mehr vorsehe. Derzeit würden zahlreiche Häuser im Bereich dieses Bebauungsplans auch zu Wohnzwecken genutzt. Die Begründung des Bebauungsplans äußere sich nicht ansatzweise dazu, weshalb eine Wohnnutzung in diesem Bereich nicht mehr in dem bisherigen Umfang planungsrechtlich zulässig sein solle.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Wohnen im Kerngebiet

Die allgemeine Zweckbestimmung eines Kerngebiets nach § 7 Abs. 1 BauNVO ist nicht mehr gewahrt, wenn bei zulässiger viergeschossiger Bebauung ab dem ersten Obergeschoss allgemein und überall Wohnen zulässig ist (vgl. OVG NRW, Urteil vom 13.11.2009 – 10 D 87/07.NE –).

Nach § 7 Abs. 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Im Falle der Umsetzung einer Festsetzung, wonach innerhalb eines Kerngebiets oberhalb des ersten Obergeschosses Wohnen allgemein zulässig wäre, bestünde die Gefahr, dass die allgemeine Zweckbestimmung des Kerngebiets nicht mehr gewahrt wäre. Eine derartige Festsetzung würde dazu führen, dass das festgesetzte Kerngebiet vorwiegend der Wohnnutzung dienen würde, da oberhalb des ersten Obergeschosses unbeschränktes Wohnen zulässig wäre, obwohl Kerngebieten in

der Regel eine zentrale Funktionen mit vielfältigen Nutzungen und einem urbanen Angebot an Gütern und Dienstleistungen für die Besucher der Stadt und für die Wohnbevölkerung eines größeren Einzugsbereichs zukommen soll. Erlaubt sind vielmehr nur solche Festsetzungen, bei denen die allgemeine Zweckbestimmung des § 7 Abs. 1 BauNVO gewahrt bleibt.

Allerdings können nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO innerhalb von Kerngebieten Wohnungen, die hier nicht bereits grundsätzlich zulässig sind (Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter) ausnahmsweise zugelassen werden. Insofern besteht also im Rahmen der Umsetzung der vorliegenden Bauleitplanung die Möglichkeit seitens der Stadt, Wohnnutzungen innerhalb des Kerngebiets in einem gebietsverträglichen Maß und unter Berücksichtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zuzulassen.

Zwar kann die Stadt nach § 7 Abs. 4 BauNVO für Teile eines Kerngebiets bei Vorliegen besonderer städtebaulicher Gründe in einem Bebauungsplan festsetzen, dass oberhalb eines im Bebauungsplan bestimmten Geschosses nur Wohnungen zulässig sind oder in Gebäuden ein im Bebauungsplan bestimmter Anteil der zulässigen Geschossfläche oder eine bestimmte Größe der Geschossfläche für Wohnungen zu verwenden ist, allerdings wurde hiervon bei der Planaufstellung bewusst kein Gebrauch gemacht. Eine derartige Festsetzung hätte zur Folge, dass zwangsläufig in jedem Gebäude des Kerngebiets eine Wohnnutzung untergebracht werden müsste. Angesichts der Lage des Kerngebiets in einem von Verkehrslärm stark beeinträchtigten Bereich (Lärmpegelbereich $\geq V$) kann hier eine Wohnnutzung nicht grundsätzlich für vertretbar angesehen werden.

18.5 Stellungnahme:

Die Auswirkungen des geplanten Einkaufszentrums auf die übrigen Versorgungsbereiche in Osnabrück würden nicht zutreffend ermittelt werden. Insoweit verweise die Einwendungsführerin auf das Gutachten von "Stadt + Handel".

Zu befürchten sei insbesondere, dass der südliche Bereich der *Johannisstraße* künftig vollkommen im "Schatten" des Einkaufszentrums liege und die Käuferströme, die für das Einkaufszentrum erwartet werden würden, diesen Bereich nicht mehr erreichen würden. Gerade angesichts der Wettbewerbssituation in diesem Bereich, die von einer sehr ungleichgewichtigen Wettbewerbssituation geprägt sei, da im Bereich des Einkaufszentrums in erheblichem Maße Parkplätze vorhanden seien, die in den übrigen Bereichen insbesondere im südlichen Bereich der *Johannisstraße* nicht vorhanden seien, dürfte es zu einem deutlich größeren Kaufkraftabfluss aus diesem Bereich mit einer Existenzbedrohung für die dortigen Geschäfte kommen.

Schließlich weise die Einwendungsführerin darauf hin, dass die geplante Höhe des Einkaufszentrums eine erdrückende Wirkung und erhebliche Nachteile im Hinblick auf die Belichtung der Wohnungen im ersten Obergeschoss der Wohngebäude entlang der *Johannisstraße*, insbesondere im MK3-Gebiet haben dürften. Diese erdrückende Wirkung werde noch dadurch verstärkt, dass die in diesem Bereich vorgesehene Straße teilweise überbaut werden könne.

In formeller Hinsicht weise die Einwendungsführerin darauf hin, dass im Hinblick auf die Gestaltung des geplanten Einkaufszentrums für den Bereich gegenüber dem MK3-Gebiet keine Planunterlagen offen gelegen hätten, aus denen sich die Gestaltung dieses Gebäudes nach dem Vorhaben- und Erschließungsplan ergeben hätten.

Durch die Festsetzung der Stellplätze und den dadurch bedingten Wegfall des Stellplatznachweises werde dem künftigen Betreiber des Einkaufszentrums ein erheblicher Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Gewerbetreibenden eingeräumt. Diese Privilegierung sei gerade im Hinblick auf die Auswirkungen des Einkaufszentrums auf die übrigen Versorgungsbereiche in Osnabrück nicht nachvollziehbar.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

18.6 Stellungnahme:

Nachteilige Auswirkungen könnten sich im Hinblick auf den Bebauungsplan Nr. 525 durch die Neugestaltung des *Neumarkts* für das im Eigentum der Einwendungsführerin stehende Einkaufszentrum nebst Parkhaus ergeben.

Mit der 4. Änderung des Bebauungsplans Nr. 125 sei im Bereich des bestehenden Einkaufszentrums der Einwendungsführerin das vorhandene Parkhaus erweitert worden. Dabei seien eingehende Verkehrsuntersuchungen durchgeführt worden, wobei sich als eine der problematischen Punkte der Kreuzungsbereich *Wittekindstraße/Möserstraße* erwiesen hätte. Eine Verengung des Verkehrs auf dem *Neumarkt*, insbesondere mit einer Verkehrskonzeption, die künftig nur zwei Fahrspuren vorsehe, dürfte sich gerade in diesem Bereich die Verkehrsproblematik erhöhen. Es wäre eine etwas widersinnige städtebauliche Konzeption, wenn zunächst durch Ausweisung eines Einkaufszentrums und eines Parkhauses die Attraktivität des eigentlichen Innenstadtbereichs von Osnabrück deutlich gesteigert werde und dafür auch die entsprechenden verkehrlichen Voraussetzungen geschaffen würden, um dann wenige Jahre danach dem *Neumarkt* die "Hauptschlagader" der Innenstadt von Osnabrück abzuschneiden. Im Rahmen der 4. Änderung des Bebauungsplans Nr. 125 sei dezidiert untersucht worden, wie die Verkehrsflüsse in der Innenstadt von Osnabrück verliefen. Etwa die Hälfte des Besucherverkehrs des Parkhauses komme danach über den *Neumarkt* und biege anschließend links in die *Möserstraße* ein. Eine künftig nur noch zweispurige Verkehrsführung auf dem *Neumarkt* dürfte kaum in der Lage sein, dieses Verkehrsaufkommen angemessen zu bewältigen, da wegen der hohen Zahl der Abbiegevorgänge mit Verkehrsstaus zu rechnen wäre.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept

Neumarkt“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem Neumarkt in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – Neumarkt –.

18.7 Stellungnahme:

Abschließend hält die Einwendungsführerin die Bedenken, die sie im Einwendungsschreiben vom 10.05.2013 erhoben hätte, aufrecht und mache diese gleichfalls zum Bestandteil der jetzigen Einwendungen.

Stellungnahme von 10.05.2013:

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin der Grundstücke *Johannisstr.* 67, 71 - 72 sowie Nr. 74.

Die Überplanung des Grundstücks *Johannisstraße* 67 sollte Gegenstand des Bebauungsplans 525 werden. Dieses Gebäude werde zum Teil als Geschäftsraum im Erdgeschoss gewerblich genutzt, im Übrigen als Wohnhaus. Im rückwärtigen Grundstücksbereich befänden sich 4 Stellplätze, sodass die Einwendungsführerin auf die Beibehaltung der gegenwärtigen rückwärtigen Erreichbarkeit angewiesen sei.

Die Grundstücke *Johannisstr.* Nr. 71-72 sowie Nr. 74 lägen im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans in Nr. 473.

Dieser Bebauungsplan sehe für die Grundstücke eine Festsetzung als Kerngebiet vor. Nach Nr. 2 der textlichen Festsetzung des Bebauungsplans Nr. 473 seien oberhalb des ersten Vollgeschosses Wohnungen allgemein zulässig. Entsprechend gebe es in den oberen Etagen dieser Häuser Wohnnutzungen.

Die in dem rechtsgültigen Bebauungsplan 473 gegebenen Bebauungsmöglichkeiten seien noch nicht ausgeschöpft.

Die Einwendungsführerin habe deshalb für die Grundstücke *Johannisstraße* 71 -72 im Jahr 2012 einen Bauantrag gestellt, der eine 2-geschossige Bebauung im rückwärtigen Grundstücksbereich vorsehe, verbunden mit einer gewerblichen Nutzung. Damit sollten die Baugrenzen des Bebauungsplans 473 ausgenutzt werden. Dieser Bauantrag wäre zurückgestellt worden. Die Einwendungsführerin verweist auf die entsprechenden Verwaltungsvorgänge. Die Einwendungsführerin verfolge diese Planungen weiterhin.

Die Grundstücke *Johannisstraße* 71-72 und 74 würden insbesondere für Anlieferzwecke über den rückwärtigen Bereich erschlossen, da eine Anlieferung von der Vorderseite aufgrund des Busverkehrs und der entsprechenden Haltestellen nicht möglich sei. Da die *Seminarstraße* an dieser Stelle zu einer Sackgasse werde, sei in den Planungen ein Wendehammer vorgesehen. Dieser müsse ausreichend dimensioniert sein, um die Erreichbarkeit der Grundstücke mit Lkw weiterhin zu gewährleisten.

Bei der Anordnung und Dimensionierung der Anlieferung und der Parkhauszufahrt des Shopping Centers sei weiterhin zu beachten, dass die Durchfahrt zur *Seminarstraße* trotz des zu erwartenden Rangierverkehrs im Bereich der Anlieferung und PKW-Rückstaus im Bereich der Parkhauszufahrt gewährleistet bleibe. Grundsätzlich erscheine es der Einwendungsführerin zweifelhaft, ob die *Große Rosenstraße* diesen Verkehrsbelastungen durch Lieferverkehr und den Zufahrtsverkehr für das Parkhaus gewachsen sei.

Darüber hinaus sei darauf hingewiesen, dass die *Seminarstraße* auf der westlichen Seite des Einkaufszentrums gleichfalls als Sackgasse enden solle, ohne, dass hier ein Wendehammer z. B. für Versorgungsfahrzeuge vorgesehen wäre.

Soweit die im Eigentum der Einwendungsführerin stehenden Grundstücke überplant würden, sollte sich das künftige Maß der baulichen Nutzung an den Vorgaben für das Einkaufszentrums orientieren, also eine 5-geschossige Bebauung über die gesamte Grundstücksfläche vorgesehen werden. Wenigstens sollten aber die nach dem bisherigen Baurecht gegebenen Nutzungsmöglichkeiten der Grundstücke nicht eingeschränkt werden.

Die Einwendungsführerin weist auch darauf hin, dass die öffentlich zugänglichen Planunterlagen nur eine unvollständige Stellungnahme zu den Planungen ermöglichen würden. Mehrere Untersuchungen, die für die Belange der Einwendungsführerin von Bedeutung seien, wären nicht zugänglich gemacht worden, obwohl sie der Stadt Osnabrück vorlägen und auf diese Untersuchungen mehrfach in der Begründung des Bebauungsplans Bezug genommen werde. Dies betreffe zum Beispiel die schalltechnische Untersuchung vom Büro RP Schalltechnik vom Januar 2013 zum Verkehrs- und Gewerbelärm.

Die Einwendungsführerin sei sowohl durch den vom Vorhaben ausgehenden Verkehrs- als auch vom Gewerbelärm in ihren Belangen betroffen.

Die für die Grundstücke der Einwendungsführerin vorgesehenen textlichen Festsetzungen seien aus den veröffentlichten Unterlagen nicht ersichtlich.

Die vorgesehene Ausweisung eines Einkaufszentrums in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Grundstück der Einwendungsführerin berührt die abwägungserheblichen Belange der Einwendungsführerin erheblich.

Der Begründung des Bebauungsplans lasse sich entnehmen, dass drei Obergeschosse des Einkaufszentrums als Parkdecks geplant seien. Davon wäre die Wohnnutzung in den Obergeschossen der Einwendungsführerin unmittelbar durch die entsprechenden Lärmimmissionen betroffen. Gleiches gelte für Lärmimmissionen durch die Be- und Entlüftung des Einkaufszentrums, sowie durch den Anlieferverkehr über die *Große Rosenstraße*.

In der Begründung des Bebauungsplans heiße es:

"Die einbezogenen weiteren Grundstücke (Johannisstraße 65, 67, 68 und 70 bis 78) bleiben als Kerngebiet überplant und somit einer eigenständigen Nutzung zugänglich. Die Festsetzungen zur Bauweise, zur überbaubaren Grundstücksfläche und zum Maß der baulichen Nutzung werden unter Berücksichtigung des vorhandenen Gebäudebestandes und seiner Erweiterungsmöglichkeiten an die Festsetzungen im VEP angepasst. Eine bauplanungsrechtliche Schlechterstellung dieser Grundstücke erfolgt durch die Überplanung nicht."

Leider werde nicht mitgeteilt, welche textlichen Festsetzungen für diese Bereiche in Aussicht genommen würden.

Der Begründung des Bebauungsplans spreche ferner die "abfallende Qualität der *Johannisstraße* als Einzelhandelsstandort ... aufgrund von (...) eingeschränkter Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum" an. Die Aufenthaltsqualität in der *Johannisstraße* werde wesentlich durch den dort abgewickelten sehr starken Busverkehr mit 900 Bussen pro Tag geprägt. Auch dies werde in der Begründung des Bebauungsplans angesprochen, indem es heißt:

"Die Attraktivität der Johannisstraße als Einkaufsstraße wird durch die starke verkehrliche Nutzung erheblich eingeschränkt. Aufenthaltsqualitäten sind im

Straßenraum nicht vorhanden. Ausweichmöglichkeiten in attraktivere seitliche Straßen und Platzbereiche sind ebenfalls nicht verfügbar." (Begründung Seite 5).

An dieser Situation für die *Johannisstraße* ändere sich durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan jedoch nichts.

Die Einwendungsführerin rege daher an, im Sinne der beabsichtigten Aufwertung der *Johannisstraße* als Einzelhandelsstandort Alternativplanungen für den Busverkehr zu entwickeln. Nur mit einer Entlastung der *Johannisstraße* vom Busverkehr werde eine nachhaltige Verbesserung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich erreicht und die *Johannisstraße* als Einzelhandelsstandort gestärkt. Diese Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der *Johannisstraße* käme zugleich der dort befindlichen Wohnnutzung zugute.

Darüber hinaus rege die Einwendungsführerin an, gutachterlich zu ermitteln, welcher Lärmbelastung die an der *Johannisstraße* befindliche Wohnbebauung derzeit ausgesetzt sei und welche Verbesserung der Lärmsituation und eine Verlagerung des Busverkehrs erreicht werden könne.

Die Begründung des Bebauungsplans gehe selbst davon aus, dass in den Teilbereichen des Plangebiets derzeit die Lärmbelastung im Bestand bei bis zu 75 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts liege (Seite 17).

Es ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass die verfassungsrechtliche Schutzpflicht des Staates für Gesundheit und Eigentum dann berührt ist, wenn durch Lärmpegel über 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts ergeben, BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az.: 4 C 9.95, BVerwGE 101, 1.

Deshalb sei zu prüfen, ob angesichts einer solchen die Gesundheit gefährdenden Vorbelastung durch Verkehrslärm zusätzliche Verkehrslärmerhöhungen im Hinblick auf den Anspruch der Bürgerinnen und Bürger auf Schutz vor Gesundheitsgefahren überhaupt hingenommen werden können.

Die Begründung des Bebauungsplans gehe selbst davon aus, dass die Grenzwerte, bei der eine Gefährdung der Gesundheit der im Plangebiet wohnenden Menschen zu erwarten sei, deutlich überschritten werden würden. Die in der Begründung des Bebauungsplans zugrunde gelegten Werte von bis zu 75 dB(A) und bis zu 65 dB(A) lägen um etwa 5 dB(A) über diesen Grenzwerten, so dass eine erhebliche Gefahr einer Gesundheitsbeeinträchtigung bereits heute gegeben sei.

Vor diesem Hintergrund regt die Einwendungsführerin an, die gegenwärtige Verkehrssituation nicht dadurch zuzuspitzen, dass der ohnehin heute schon die Gesundheit beeinträchtigende Verkehrslärm weiter erhöht werde. Hinzu komme: die Begründung des Bebauungsplans gehe davon aus, dass durch das Einkaufszentrum nunmehr auch die Grenzwerte der 16. BImSchV an der *Kolpingstraße* und der *Große Rosenstraße* signifikant überschritten werden würden.

Im Hinblick auf die Ermittlung des Verkehrslärms gibt die Einwendungsführerin ferner zu bedenken, dass die angenommene Zunahme des Verkehrslärms sich allein an der Größe der Parkflächen orientiert.

Die Verkaufsfläche des Einkaufszentrums spiele in dieser Logik keine Rolle. Diese Berechnungsweise halte die Einwendungsführerin nicht für nachvollziehbar. Der Verkehr, der durch ein Einkaufszentrum für die Innenstadt von Osnabrück hervorgerufen werde, hänge in erster Linie von der Attraktivität des Einkaufszentrums ab, also vom Warenangebot und insbesondere der Verkaufsfläche. Insoweit rege die Einwendungsführerin an, das Pkw-Aufkommen entsprechend der Methodik der "Bayerischen Parklärmstudie" nicht ausgehend von der Zahl der Stellplätze, sondern ausgehend von der Größe der Verkaufsfläche zu ermitteln. Das CIMA Gutachten gehe in der 1. Ausbaustufe des Einkaufszentrums davon aus, dass ein Jahresumsatz von 72,6 Mio. Euro erzielt werde. Dieser erwartete Jahresumsatz und damit die Zahl der Kunden

und ihrer Einkäufe wäre von der CIMA auf der Grundlage der Verkaufsfläche ermittelt worden (Gutachten Seite 87). Erwartet werde ein Besucheraufkommen von 0,6 bis 0,8 Kunden pro Quadratmeter Verkaufsfläche, also von 10.000-13.000 Besuchern in der Ausbaustufe 1 und von 13.000 bis 17.000 Besuchern in der Ausbaustufe 2.

Wenn die Zahl der Besucher des Einkaufszentrums wesentlich von der Verkaufsfläche des Einkaufszentrums abhängig sei, dann müsse auch bei den Auswirkungen des Einkaufszentrum auf den Innenstadtverkehr und damit den Verkehrslärm von dieser Verkaufsfläche des Einkaufszentrum ausgegangen werden und nicht von der Zahl der Stellplätze. Es könne nicht sein, dass im Hinblick auf die ökonomischen Auswirkungen des Einkaufszentrum auf der Grundlage der Verkaufsfläche die Attraktivität des Einkaufszentrums hochgerechnet werde, im Hinblick auf die Folgen für den Straßenverkehr und damit auch die Gesundheit der Menschen hingegen auf der Grundlage der Größe des Parkplatzes das Verkehrsaufkommen prognostiziert werde mit geringen Auswirkungen auf den Individualverkehr. Dies gelte umso mehr, als die Verkehrsbelastung bereits heute ein teilweise die Gesundheit gefährdendes Maß erreicht habe - und teilweise sogar überschritten habe. Gerade in einer solchen Situation sei eine genaue Prognose erforderlich.

Die Planungen seien mit dem Märkte- und Zentrenkonzept der Stadt Osnabrück nicht vereinbar. Dieses vom Rat der Stadt erst 2010 beschlossene Konzept sei als städtebauliches Konzept im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB zu berücksichtigen. Es gehe davon aus, dass ein weiteres Wachstum der Verkaufsflächen innerhalb der Osnabrücker Innenstadt allenfalls in einem Rahmen von 15 - 25.000 qm innerstädtischer Verkaufsfläche möglich erscheine.

Die Realisierung eines Großprojektes, das einen Großteil dieses Verkaufsflächenpotenzials verbrauchen würde, sei nach diesem Konzept "danach weder sinnvoll noch nachhaltig". Mit einer Zulassung eines Einkaufszentrums werde damit genau die Planung in Angriff genommen, die nach dem Märkte- und Zentrenkonzept vermieden werden solle: alle Potenziale für die Ausweisung zusätzlicher Verkaufsflächen in der Innenstadt von Osnabrück würden in einem einzigen Einkaufszentrum konzentriert werden. Erweiterungsmöglichkeiten der übrigen Einzelhandelsflächen in der Innenstadt von Osnabrück, etwa um eine zeitgemäße Ausstattung der Verkaufsstätten zu verwirklichen, würden damit unmöglich gemacht.

Das Märkte- und Zentrenkonzept 2010 gehe ferner davon aus, dass das Zentrum von Osnabrück mit einer Handelszentralität von 151 % bereits einen sehr hohen Wert aufweise, der Ausdruck hoher Kaufkraftzuflüsse in die Stadt Osnabrück sei. Wegen der bestehenden Konkurrenzsituation zu den Oberzentren Oldenburg, Bremen, Münster und Bielefeld könne dieser Wert und damit ein weiterer Kaufkraftzufluss in das Stadtgebiet Osnabrück nur durch "herausragende, regionale, bedeutsame Einzelhandelsvorhaben deutlich gesteigert werden", Zentrenkonzept Seite 42.

Der Verkaufsflächenanteil der Osnabrücker Innenstadt von 29,1 %, liege nach diesem vom Rat beschlossenen Konzept "damit nur leicht unter der kritischen Angebotsmasse". Das Märkte- und Zentrenkonzept sehe für eine behutsame Erhöhung dieses Anteils zwei Perspektiven: Einmal den möglichen Wegfall von Einzelhandelsflächen außerhalb der Innenstadt oder die konzentrierte Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben in der Innenstadt, z. B. im Bereich des *Neumarkts*. Angesichts dieses Anteils der Innenstadt Osnabrück an der gesamten Kaufkraft heiße es in dem Märkte- und Zentrenkonzept:

"Der Bedarf zur Ansiedlung weiterer Einzelhandelsbetriebe ist daher zunächst nicht offensichtlich. Aus diesem Grund gilt es, zukünftige Einzelhandelsansiedlungen vor allem dann zu forcieren, wenn sie zu einer deutlichen quantitativen und qualitativen Verbesserung des Angebots fahren können."

Wörtlich heiße es im Märkte- und Zentrenkonzept:

"Bis zum Erreichen eines Wertes zwischen 30 und 35 % Verkaufsflächenanteil der Innenstadt wäre die Realisierung von weiteren innerstädtischen Verkaufsflächen möglich bzw. erforderlich (insgesamt rd. 15.000 bis 25.000 qm). Um die innerstädtischen Verkaufsflächenanteile stückweise auszubauen ist idealerweise die Nach-nutzung derzeit leerstehender Immobilien anzustreben. Dazu gehören Großflächen wie das ehemalige Kaufhaus Wöhrl am Neumarkt ebenso wie kleinteilige Ladenlokale. Die Realisierung eines Großprojektes, das einen Großteil der innerstädtischen Verkaufsflächenpotenziale verbrauchen würde, erscheint hingegen kaum sinnvoll und nachhaltig. Bei dem quantitativen Verkaufsflächenausbau sollte außerdem auf einen qualitativen Ausbau, also die Schließung von Angebotslücken, geachtet werden."

Die gegenwärtigen Planungen seien eine völlige Kehrtwendung, der vor noch nicht allzu langer Zeit gewonnen Erkenntnisse.

Vielmehr solle nunmehr ein Großprojekt realisiert werden, das vor kurzem noch aus guten Gründen als "kaum sinnvoll und nachhaltig" bezeichnet worden sei. Statt im Hinblick auf den Verkaufsflächenausbau auf die Schließung von Angebotslücken zu achten, komme es in erster Linie darauf an, einem Investor zu einem möglichst attraktiven Einkaufszentrum zu verhelfen.

Das Märkte- und Zentrenkonzept zeige im Übrigen auch auf, welche Alternative zu der jetzt vorgesehenen Planung gegeben sei: die Verlagerung einzelner Betriebe mit zentrumsrelevanten Sortimenten von nicht integrierten Standorten in die Innenstadt.

Eine weitere Verletzung des Märkte- und Zentrenkonzepts liege in dem Umstand, dass Bereiche für eine Einzelhandelsnutzung ausgewiesen würden, die außerhalb des bislang abgegrenzten zentralen Versorgungsbereichs Hauptzentrum Innenstadt lägen.

Insofern könne auch nicht unberücksichtigt bleiben, dass das bisherige Märkte- und Zentrenkonzept für alle anderen Gewerbetreibenden in der Osnabrücker Innenstadt Planungsgrundlage gewesen sei. Diese hätten bislang darauf vertrauen können, dass eine behutsame Entwicklung Erweiterung der Verkaufsflächen im gesamten Innenstadtbereich von Osnabrück möglich sei. Dieses Vertrauen werde durch den jetzt vorgesehenen Bebauungsplan enttäuscht.

Die weitere unmittelbare Konsequenz allein der Einleitung des Bauleitplanverfahrens sei es, dass es zu einem umfassenden Investitionsstopp in anderen Bereichen der Innenstadt komme. Vielfach unterblieben Investitionen in die Modernisierung des eigenen Grundeigentums, wenn unklar sei, wie sich die künftige Vermietungssituation darstelle, weil ein Einkaufszentrum mit entsprechenden Umsatzverteilungen in Planung sei. Derartige Effekte seien bei jeder Planung von Einkaufszentren in Innenstädten zu beobachten.

Als in Münster, einer Stadt, zu der im Hinblick auf die Verteilung von Kaufkraft ein Wettbewerbsverhältnis bestehe, ein Einkaufszentrum der ECE mit einer Verkaufsfläche von über 25.000 qm geplant worden sei, führten allein die städtebaulichen Planungen zu einem Investitionsstopp für die Innenstadt. Die frühere Oberbürgermeisterin der Stadt Münster Marion Tüns (SPD), selbst eine Befürworterin des ECE Projekts, hätte rückblickend zu der Situation im Stadtgebiet von Münster angesichts der Planung eines ECE-Einkaufszentrums geäußert:

"Doch ungeachtet meiner damaligen Meinung zum ECE-Einkaufszentrum stelle ich mir heute schon die Frage, ob es all die Investitionen der vergangenen Jahre in der Innenstadt gegeben hätte, wenn der Preußen-Park gebaut worden wäre." (Westfälische Nachrichten, 29.12.2009).

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Da die Stellungnahme bereits im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* – abgegeben wurde und inhaltlich nicht auf die planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – eingeht, wird auf den hierzu bereits gefassten Abwägungsbeschluss vom 12.11.2013 im Rahmen der Bauleitplanung zum Bebauungsplan Nr. 600 hingewiesen.

19 Handelsgesellschaft, Osnabrück

Die Einwendungsführerin ist Geschäftsführerin der Handelsgesellschaft.

19.1 Stellungnahme:

Die Neugestaltung des *Neumarkts* gehe allein auf Kosten der *Johannisstraße*. Nicht nur, dass die Anwohner der *Johannisstraße* täglich 950 Busse zu ertragen hätten, sei jetzt geplant, die Bürgersteige zu verkleinern und zusätzlich noch Bushaltestellen neu zu errichten. Die geplante Anbindung von Alt- und Neustadt könne nicht funktionieren, wenn die *Johannisstraße* mit Bussen und Haltestellen versperrt sei.

Vor allem für ältere Menschen sei jetzt schon die Überquerung der Straße gefährlich. Kein Bus fahre hier Schrittempo. Ein- und Aussteigen an den schmalen Bushaltestellen werde nur schwer funktionieren.

Die Geschäfte, vor denen die Bushaltestellen geplant seien, seien besonders gefährdet. Wartende würden die Eingänge versperren. Wie auf der anderen Straßenseite geschehen, werde es zu Leerständen kommen.

Die *Johannisstraße* sollte ohne Busverkehr sein. Die Haltestellen sollten vor dem Landgericht bleiben.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

Gestaltungswettbewerb

Parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren wurde ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ durchgeführt, bei dem konkrete Ideen zur Förderung der Aufenthaltsqualität erarbeitet wurden. Der Wettbewerb wurde mit der Prämierung eines ersten Preisträgers (Lützw 7 Cornelia

Müller Jan Wehberg, Berlin, mit Lorenzen Architekten GmbH, Berlin und Ingenieurbüro Abraham, Berlin) am 02.12.2013 erfolgreich abgeschlossen.

Das Preisgericht kam zu folgender Beurteilung des Siegerentwurfs:

„Die Verfasser verstehen ihren Vorschlag zur Neugestaltung des *Neuen Grabens* und des *Neumarktes* als Stadtreparatur. Trotz hoher Verkehrsbelastung soll ein attraktiver Stadtraum entstehen, der zum vitalen Bindeglied zwischen Alt- und Neustadt aufgewertet wird. Die Idee des „Verwebens“ wird funktional mutig und gestalterisch hochwertig umgesetzt. Die sorgfältig herausgearbeitete Raumfolge nimmt alle Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmittel auf, präsentiert sich unmissverständlich als Gute Stube der Stadt Osnabrück.

Um diesen positiven Gesamteindruck zu erreichen, wird der Gesamtraum – wie von der städtischen Planung vorgegeben – durch einen markanten Baukörper gegliedert. Der Busterminal wird mit ergänzenden Baumpflanzungen zu einem grünen Stadtraum umgedeutet – eine unpräntiöse wie wirkungsvolle Lösung zur Herausarbeitung der Teilräume. Für die Gestaltung des Witterungsschutzes – frei geformte Stahldächer – werden glaubwürdige architektonische Chiffren angeboten. [...]

Der *Neumarkt* wird wirkungsvoll und mit Atmosphäre in Szene gesetzt. Als offener Raum mit einem Solitärbaum vor dem Gerichtsgebäude und einer luftigen Baumreihe vor der nördlichen Platzwand wird er angemessen begrünt. Die „Arbeitsteilung“ zwischen der Nord- und Südseite wird mit Blick auf Nutzung und Gestaltqualität verständlich: bekommt doch das Baudenkmal mit vorgelagertem Rhododendren-Boskett einen angemessenen Raum und die Gastronomiezone ihr schattenspendendes Dach und eine sinnvolle Gliederung. Das zwischen Aufenthaltsbereich und Fahrverkehrsfläche richtig platzierte Sprudlerfeld unterstützt die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt*.

Hervorstechendes Merkmal des Entwurfs ist der den Stadtraum zusammenbindende Teppich aus großformatigen Platten, der mit den Natursteinbelägen der einmündenden Straßen verwoben wird. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Streifen stehen für die Verbindung; die besondere Herausarbeitung des *Neumarkts* und des Busterminals stehen für den Aufenthalt. Mit einer deutlichen Verwandtschaft in Material und Format sowie der einheitlichen Verlegerichtung trägt der Bodenbelag dazu bei, das Raumkontinuum herauszuarbeiten. [...]

[...] Trotz seiner klaren gestalterischen Ausrichtung erfüllt der Entwurf die funktionalen und technischen Anforderungen an einen hoch frequentierten Stadtraum. Es werden – dezentral und räumlich integriert – ausreichend viele Fahrradplätze angeboten. Das Lichtkonzept bedient sich des städtischen Repertoires und erreicht mit präzisen Setzungen eine angemessene Qualität. [...]

Insgesamt legen die Verfasser einen inspirierenden Entwurf mit hohem gestalterischen Anspruch vor, der einen zukunftsfähigen Stadtraum greifbar werden lässt.“

Die Umsetzung der vom 1. Preisträger vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen können grundsätzlich unabhängig von der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – umgesetzt werden.

19.2 Stellungnahme:

Aus dem ursprünglich offenen Einkaufscenter sei jetzt ein geschlossenes geworden. Der Eingang des Einkaufscenters sei jetzt in Richtung *Neuer Graben* geplant und nicht mehr an der Ecke zur *Johannisstraße*. Ausgänge zur *Johannisstraße* würden fehlen. Der

Ausgang im südlichen Bereich mit zwei Metern ist nur ein rückwertiger Ausgang von einer Geschäftsfläche heraus, der nur von "Insidern" benutzt werden, bzw. beliebig von dem zukünftigen Mieter geschlossen werden könne. Das Center sei also in sich geschlossen, die Kunden würden am *Neumarkt* in das Center geschleust und würden parallel zur *Johannisstraße* laufen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

19.3 Stellungnahme:

Die Anlieger und Geschäftsleute der *Johannisstraße* würden nie in eine Planung mit einbezogen werden. Die Einwendungsführerin hoffe, dass sie frühzeitig über alle künftigen Baumaßnahmen informiert werde. Nicht so wie an der *Hasestraße* erst 4 Wochen vor der Vollsperrung. Auch am Standort *Johannisstraße* gehe es um Arbeitsplätze und Existenzen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

20 Grundstücksgesellschaft, Bissendorf, vertreten durch RA

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin der Grundstücke *Seminarstraße* 33 und 34 (Universitätsgebäude und Wohnhaus). Diese Grundstücke werden wie folgt genutzt: Das Gebäude *Seminarstraße* 33 werde teilweise als Wohnung genutzt und das Erdgeschoss solle an einen Anwalt vermietet werden. Das Objekt *Seminarstraße* 34 sei an die Universität vermietet. Die Einwendungsführerin beabsichtige, das Grundstück entlang der *Große Rosenstraße* mit Wohnungen und Büroräumen zu bebauen.

20.1 Stellungnahme:

Die Bebauungspläne würden das städtebauliche Ziel verfehlen, den *Neumarkt* aufzuwerten. Die Situation am *Neumarkt* sei derzeit durch einen erheblichen Pkw-Verkehr und Omnibusverkehr gekennzeichnet. Dies führe zu hohem Verkehrslärm und

einer Belastung mit Schadstoffen in der Luft und damit zu einer Minderung der Aufenthaltsqualität. Wenn die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt* verbessert werden solle, dann müsse es zu einer Verringerung des Busverkehrs auf dem *Neumarkt* kommen. Die Bebauungspläne trügen dazu nicht bei, im Gegenteil: Es würden weiterhin circa 17.000 Pkw pro Tag sowie circa 1.500 Busse pro Tag über den *Neumarkt* fahren. Ausgerechnet im Gehwegbereich direkt vor dem Eingangsbereich des Einkaufszentrums sei mit Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid zu rechnen.

Zudem dürfte die Verengung des *Neumarkts* auf zwei Fahrspuren die Staugefahr zusätzlich erhöhen. Die geplante Verengung des Pkw-Verkehrs auf zwei Fahrspuren verschärfe diese Situation durch die erhöhte Gefahr von Verkehrsstaus auf dem gesamten Wallring weiter. Abgesehen davon, dass angesichts der gesundheitsgefährdenden Lärm und Schadstoffwerte künftig niemandem ein längerer Aufenthalt auf dem *Neumarkt* empfohlen werden könne, fehle es für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität auch an ausreichenden Freiflächen.

Auch die Verkehrssituation in der *Johannisstraße* verbessere sich nicht. Die Straße sei derzeit durch den Verkehr von Omnibussen stark belastet. Daran ändere die vorgesehene Planung nichts. Stattdessen würden sogar weitere Bushaltestellen eingerichtet werden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

Gestaltungswettbewerb

Parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren wurde ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ durchgeführt, bei dem konkrete Ideen zur Förderung der Aufenthaltsqualität erarbeitet wurden. Der Wettbewerb wurde mit der Prämierung eines ersten Preisträgers (Lützw 7 Cornelia Müller Jan Wehberg, Berlin, mit Lorenzen Architekten GmbH, Berlin und Ingenieurbüro Abraham, Berlin) am 02.12.2013 erfolgreich abgeschlossen.

Das Preisgericht kam zu folgender Beurteilung des Siegerentwurfs:

„Die Verfasser verstehen ihren Vorschlag zur Neugestaltung des *Neuen Grabens* und des *Neumarktes* als Stadtreparatur. Trotz hoher Verkehrsbelastung soll ein

attraktiver Stadtraum entstehen, der zum vitalen Bindeglied zwischen Alt- und Neustadt aufgewertet wird. Die Idee des „Verwebens“ wird funktional mutig und gestalterisch hochwertig umgesetzt. Die sorgfältig herausgearbeitete Raumfolge nimmt alle Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmittel auf, präsentiert sich unmissverständlich als Gute Stube der Stadt Osnabrück.

Um diesen positiven Gesamteindruck zu erreichen, wird der Gesamtraum – wie von der städtischen Planung vorgegeben – durch einen markanten Baukörper gegliedert. Der Busterminal wird mit ergänzenden Baumpflanzungen zu einem grünen Stadtraum umgedeutet – eine unpräntiöse wie wirkungsvolle Lösung zur Herausarbeitung der Teilräume. Für die Gestaltung des Witterungsschutzes – frei geformte Stahldächer – werden glaubwürdige architektonische Chiffren angeboten. [...]

Der *Neumarkt* wird wirkungsvoll und mit Atmosphäre in Szene gesetzt. Als offener Raum mit einem Solitärbaum vor dem Gerichtsgebäude und einer luftigen Baumreihe vor der nördlichen Platzwand wird er angemessen begrünt. Die „Arbeitsteilung“ zwischen der Nord- und Südseite wird mit Blick auf Nutzung und Gestaltqualität verständlich: bekommt doch das Baudenkmal mit vorgelagertem Rhododendren-Boskett einen angemessenen Raum und die Gastronomiezone ihr schattenspendendes Dach und eine sinnvolle Gliederung. Das zwischen Aufenthaltsbereich und Fahrverkehrsfläche richtig platzierte Sprudlerfeld unterstützt die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt*.

Hervorstechendes Merkmal des Entwurfs ist der den Stadtraum zusammenbindende Teppich aus großformatigen Platten, der mit den Natursteinbelägen der einmündenden Straßen verwoben wird. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Streifen stehen für die Verbindung; die besondere Herausarbeitung des *Neumarkts* und des Busterminals stehen für den Aufenthalt. Mit einer deutlichen Verwandtschaft in Material und Format sowie der einheitlichen Verlegerichtung trägt der Bodenbelag dazu bei, das Raumkontinuum herauszuarbeiten. [...]

[...] Trotz seiner klaren gestalterischen Ausrichtung erfüllt der Entwurf die funktionalen und technischen Anforderungen an einen hoch frequentierten Stadtraum. Es werden – dezentral und räumlich integriert – ausreichend viele Fahrradplätze angeboten. Das Lichtkonzept bedient sich des städtischen Repertoires und erreicht mit präzisen Setzungen eine angemessene Qualität. [...]

Insgesamt legen die Verfasser einen inspirierenden Entwurf mit hohem gestalterischen Anspruch vor, der einen zukunftsfähigen Stadtraum greifbar werden lässt.“

Die Umsetzung der vom 1. Preisträger vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen können grundsätzlich unabhängig von der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – umgesetzt werden.

20.2 Stellungnahme:

An der nördlichen *Lyrastraße* sowie im südlichen Abschnitt der *Kommenderiestraße* werde es durch das geplante Einkaufszentrum gleichfalls zu einer Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe kommen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:*Lufthygiene*

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – liegt innerhalb der ausgewiesenen Umweltzone der Stadt Osnabrück. Derzeit sind im Bereich des *Neumarkts* Stickstoffdioxid-Überschreitungen (NO₂) vorzufinden. Aufgrund der geplanten und politisch beschlossenen Zweispurigkeit, einer optimierten Verkehrslenkung sowie der Verjüngung der Fahrzeugflotte wird die Belastung durch Stickstoffdioxid allerdings zukünftig eine signifikante Reduktion erfahren.

Die lufthygienischen Auswirkungen der städtebaulichen Planungen am *Neumarkt* wurden im Rahmen der Bauleitplanungen zu den Bebauungsplänen Nr. 525 – *Neumarkt* – und Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* – (vorhabenbezogener Bebauungsplan) sowie im Zusammenhang mit der Planung zur Umgestaltung des *Neumarkts* (zweispurig) umfassend gutachterlich untersucht, da sich der Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* als einer der am stärksten belasteten Bereiche im Stadtgebiet darstellt. Die in den Geltungsbereichen der vorgenannten Bebauungspläne sowie in deren unmittelbarer Umgebung (570 m x 570 m großes Untersuchungsgebiet) gelegenen schutzwürdigen Bereiche wurden dabei umfangreich betrachtet.

Im Ergebnis der lufthygienischen Untersuchung wurde festgestellt, dass infolge der hohen Frequentierung des ÖPNV im Bereich des *Neumarkts* im Gehwegbereich direkt vor dem Eingangsbereich des geplanten Einkaufszentrums in den Prognose-Planfällen (Einkaufszentrum mit 350 und 500 Stellplätzen) mit Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid zu rechnen sein wird. Diese Belastungen werden allerdings nicht durch das Vorhaben des Einkaufszentrums erzeugt, sondern der Hauptanteil der Emissionen ist dem Busverkehr zuzuordnen.

Auch im Bereich der *Johannisstraße* ist aufgrund des hohen Busanteils von Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid auszugehen.

Insgesamt wird jedoch die für das Jahr 2015 anzunehmende reduzierte Hintergrundbelastung (durch Verjüngung der Fahrzeugflotte der Stadtwerke Osnabrück AG und durch die im Luftreinhalteplan Osnabrück vorgesehenen und regional ergänzten Maßnahmen) dazu führen, dass bei Umsetzung aller städtebaulichen Maßnahmen die maßgeblichen Grenzwerte im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* nicht überschritten werden.

Allerdings an der nördlichen *Lyrastraße* wird voraussichtlich die durch das Einkaufszentrum bedingte Zunahme der mittleren Stickstoffdioxid-Immissionen sowie im südlichen Abschnitt der *Kommenderiestraße* zu grenzwertnahen – an einigen Abschnitten auch grenzwertüberschreitenden – Schadstoffkonzentrationen führen. Die berechneten Grenzwertüberschreitungen wurden dabei in einer worst-case-Betrachtung mit einer Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 berechnet. Betrachtet man nur den Gehwegbereich, in dem sich im Wesentlichen die Bürger aufhalten, werden auch mit der höheren Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 die Luftbelastungen für Stickstoffdioxid in der *Lyra-* und der *Kommenderiestraße* auch zukünftig unterhalb des Grenzwertes liegen. Die geringere Hintergrundbelastung im Jahr 2015 wird sich so auswirken, dass diese grenzwertnahen Überschreitungen grundsätzlich nicht mehr relevant sein dürften.

20.3 Stellungnahme:

Die Ausweisung eines Einkaufszentrums im Bebauungsplan Nr. 600 steigere die Attraktivität der Innenstadt von Osnabrück nicht. Nach den vorgelegten Gutachten sei mit einem nennenswerten Zustrom neuer Kunden nicht zu rechnen. Es komme mithin zu einer Umverteilung des Umsatzes, insbesondere zu Lasten kleinerer Geschäfte im Bereich der *Johannisstraße* und der *Hasestraße*. Dort sei selbst nach den eingeholten

Gutachten mit Schließungen zu rechnen. Statt die *Johannisstraße* aufzuwerten werde das geplante Einkaufszentrum damit zu einer Abwertung der *Johannisstraße* beitragen und zu Leerständen führen.

Die Bebauungspläne ließen unberücksichtigt, dass es sich um ein historisches Gebäude handle und die Nutzung ganz erheblich durch das geplante Einkaufszentrum beeinträchtigt werde. In Anbetracht der Höhe der geplanten Bebauung würden die Gebäude unseres Mandanten "erdrückt" werden. Die Zuwegung zur *Johannisstraße* werde abgeschnitten, da die *Seminarstraße* überbaut werden solle.

Dass eine Passage geplant sei, stelle keinen Ausgleich dar. Die überbaute Straße würde sich dann im Eigentum eines Privatinvestors befinden und bisher sei es möglich, auf der öffentlichen Straße zum Gebäude zu fahren. Die geplante Passage solle eine Breite von vier Meter erhalten und optisch und bezgl. der Verkehrsanbindung seien damit die Gebäude der Einwendungsführerin abgeschnitten. Selbst wenn der Investor die Auflage erhalten würde, die Passage 24 Stunden offen zu halten, sei eine Zufahrt mit einem Pkw und dem Fahrrad dann nicht mehr möglich und für die Gebäude der Einwendungsführerin entstehe eine Randlage ohne direkte Anbindung an die Fußgängerzone und Innenstadt.

Darüber hinaus beeinträchtige das Einkaufszentrum die geplante Bebauung entlang der *Große Rosenstraße*. Den Plänen sei zu entnehmen, dass sich die Zufahrt zum Parkhaus sich unmittelbar neben dem Gebäude der Einwendungsführerin befinde. Im oberen Bereich befänden sich Fenster und auch im unteren Bereich des Gebäudes plane die Einwendungsführerin Fenster einzubauen und die Glasbausteine zu ersetzen. Dieses wäre bisher nicht möglich gewesen, da das von dem Investor erworbene oder zu erwerbende Grundstück ursprünglich von den Stadtwerken für den Bau einer Trafostation geplant gewesen wäre. Für öffentliche Interessen im Bereich der Versorgung mit Energie wäre einzusehen gewesen, dass die Einwendungsführerin kein Fenster hätte einbauen dürfen. Dieses gelte jedoch nicht für die Interessen eines Privatinvestors. Unsere Mandantin werde insoweit einen Bauantrag zum Einbau von Fenstern auch im unteren Bereich stellen. Unabhängig davon befinde sich aber die geplante Zufahrt direkt neben der Gebäudewand. In Anbetracht der Größe des Parkhauses und eines drei- bis vierfachen Wechsels der Parkflächen ergäben sich somit über 3.000 Fahrzeugbewegungen unmittelbar an der Wand des zur *Große Rosenstraße* gelegenen Gebäudes. Dieses stelle eine nicht hinnehmbare Emissionsbildung aufgrund des Fahrzeuglärms und der Abgase dar. Wenn das Parkhaus voll sei, würden die Abgase ins Haus ziehen, gerade wenn im Sommer Fenster geöffnet werden würden. Auch bei geschlossenen Fenstern würde die Lärmbelastung erheblich sein. Darüber hinaus sei der Eintritt von Licht und Luft in Anbetracht der geplanten Gebäudehöhe auf allen Seiten beeinträchtigt. Der Mieter habe bereits eine Mietminderung angedroht für den Fall, dass die Zufahrt wie geplant realisiert werde. Der Gebäudewert werde erheblich beeinträchtigt, weil der hintere Teil des Gebäudes in Anbetracht der geplanten Bebauung und des Parkhauses nicht mehr zu vermieten sein werde. Die Einwendungsführerin sei nicht bereit, einen derartigen Schaden hinzunehmen, nur weil die Stadt einen Investor begünstigen möchte. Das insoweit nicht einmal im Ansatz eine Abwägung erfolgt sei, zeige, dass es darum gehe, für die Stadt eine Lösung des Streits um die Rechte am Fußgängertunnel auf Kosten der Anlieger zu erreichen und die Gebäude der Einwendungsführerin so unattraktiv zu machen, dass diese gezwungen sein werde, sie an den Investor zu veräußern, denn ein anderweitiger Verkauf könne bei einer Realisierung der geplanten Bebauung nicht mehr erfolgen. Das geplante Einkaufszentrum schnüre die Grundstücke der Einwendungsführerin ein und berücksichtige weder den Bestand noch geplante Bebauung mit Wohnungen und Büroflächen entlang der *Große Rosenstraße*.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

20.4 Stellungnahme:

Statt auf immer mehr Verkaufsflächen zu setzen, sollte die Urbanität der Innenstadt von Osnabrück durch die Ausweisung von Wohnungen gefördert werden, die gerade wegen der Nähe zur Universität diesen Bereich aufwerten könnten.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Städtebauliche Grundidee

Der *Neumarkt* und seine Umgebung spielen eine besondere Rolle im stadträumlichen Gefüge Osnabrücks. Als zentraler Platz stellt der *Neumarkt* den Übergang zwischen der Osnabrücker Alt- und Neustadt entlang der Achse *Große Straße / Johannisstraße* dar.

Die baulichen Veränderungen am *Neumarkt* haben in Verbindung mit dem Wandel der Stadt in den letzten Jahrzehnten zu einer Entwicklung des Platzes geführt, der trotz seiner Lebendigkeit bei stetig abnehmender Aufenthaltsqualität einen eher trennenden Charakter zwischen nördlicher und südlicher Innenstadt zur Folge hat.

Mit den Planungen im Bereich *Neumarkt* verfolgt die Stadt, ausgehend vom „Masterplan *Neumarkt* Osnabrück“ des Büros GEWERS KÜHN+KÜHN (Berlin, 2005), eine umfassende Neuordnung des Platzbereichs (Die erforderlichen politischen Beschlüsse für eine Platzgestaltung liegen bereits vor.) und der umgebenden Randbebauung. Der gesamte Bereich *Neumarkt* soll erheblich aufgewertet und in seiner städtebaulichen Bedeutung hervorgehoben werden. Bausteine dieser Aufwertung sind ein neues Einkaufszentrum (s. Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* –) sowie die Bebauung des sog. Projektbereichs 2 in Verlängerung der *Großen Straße*. Insbesondere durch diese Neubebauung soll der neu zu bildende Platz *Neumarkt* klar ablesbar gefasst werden und damit seiner ursprünglichen Dimension näher kommen. Die zu errichtende bauliche Platzkante führt zudem die Zäsur des Straßenraumes optisch zurück und unterstützt die engere Verknüpfung von Alt- und Neustadt.

Durch eine die Straße *Neuer Graben* begleitende nördliche Raumkante, ausgehend von der Neubebauung im Projektbereich 2 über die bauliche Ausformung des Busbahnhofs (Überdachung) bis hin zur Bestandsbebauung im Westen soll der Straßenzug *Neuer Graben* räumlich gefasst und damit eine Abfolge verschieden dimensionierter Stadträume geschaffen werden. Die geplanten Hochbaumaßnahmen stehen in

Verbindung mit einer Neugestaltung des öffentlichen Raums, d. h. der Straßen-, Platz- und Gehwegflächen in diesem sensiblen Stadtraum.

Diese erforderliche Aufwertung des *Neumarkts* ist allein durch die Etablierung von zusätzlichen Wohnnutzungen am *Neumarkt* nicht zu erreichen.

21 Herr G., Osnabrück

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der Grundstücke *Neuer Graben* 11 und 13 sowie *Seminarstraße* 11 und 12.

21.1 Stellungnahme:

Nach dem Bebauungsplanentwurf seien allgemein zu nutzende Wohnungen, die im Bereich MK 7 und 8 aber jetzt vorhanden seien und als solche genehmigt und genutzt würden, außer in der Denkform des Bestandsschutzes nicht mehr zulässig.

Dieser Eingriff in das Eigentum sei nicht tragbar. Es sei nach Ansicht des Einwendungsführers nicht der Tatsache Rechnung getragen worden, dass die betroffenen Grundstücke kleinteilig seien und so kaum Flächen in gesuchter Größenordnung für Büros und Verwaltungsflächen böten. Kleine Einheiten für Büros oder Verwaltung seien an diesem Standort nicht marktgängig.

Die Wahl der Nutzung müsse offen bleiben.

Warum städtebaulich betrachtet, trotz der fest gelegten Schallschutzmaßnahmen (siehe textliche Festsetzung Punkt 10), also gefordert werden, keine Wohnungen in diesem Bereich errichtet werden dürften, sei nicht nachvollziehbar.

Die Argumentation, dass im Kerngebiet der Bürger geschützt werden müsse, weil die Wohnungen möglicherweise zu laut, etc., sind, könne hier nach Überzeugung des Einwendungsführers nicht greifen, da letztlich Schallschutzmaßnahmen durch den erwarteten Lärmpegel gefordert werden würden.

Explizit sei auch unter (siehe textliche Festsetzung Punkt 11) eine sog. Zwangslüftung vorgeschrieben, so dass hier nicht nachvollzogen werden könne, warum nicht Einheiten z. B. für studentisches oder allgemeines Wohnen errichtet werden dürften, zumal ja Kerngebiete nach allgemeiner Auffassung belebt werden sollten, mit Wohnungen, damit eine gesunde, gemischte Struktur in Form von städtischem Wohnen, Kultur, Einkauf eine gute für die Nutzer gewollte Lebensqualität (mit dabei sein) geschaffen werde, um nicht verödete Stadtkerne nach Ladenschluss mit all seinen Nachteilen zu erhalten.

Der Einwendungsführer bittet daher darum, diese textliche und planerische Festsetzung entsprechend neu abzuwägen und in seinem Sinne zu ergänzen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Wohnen im Kerngebiet

Die allgemeine Zweckbestimmung eines Kerngebiets nach § 7 Abs. 1 BauNVO ist nicht mehr gewahrt, wenn bei zulässiger viergeschossiger Bebauung ab dem ersten Obergeschoss allgemein und überall Wohnen zulässig ist (vgl. OVG NRW, Urteil vom 13.11.2009 – 10 D 87/07.NE –).

Nach § 7 Abs. 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Im Falle der Umsetzung einer Festsetzung, wonach innerhalb eines Kerngebiets oberhalb des ersten Obergeschosses Wohnen allgemein zulässig wäre, bestünde die Gefahr, dass die allgemeine Zweckbestimmung des Kerngebiets nicht mehr gewahrt wäre. Eine derartige Festsetzung würde dazu führen, dass das festgesetzte Kerngebiet vorwiegend der Wohnnutzung dienen würde, da oberhalb des ersten Obergeschosses unbeschränktes Wohnen zulässig wäre, obwohl Kerngebieten in der Regel eine zentrale Funktionen mit vielfältigen Nutzungen und einem urbanen Angebot an Gütern und Dienstleistungen für die Besucher der Stadt und für die Wohnbevölkerung eines größeren Einzugsbereichs zukommen soll. Erlaubt sind

vielmehr nur solche Festsetzungen, bei denen die allgemeine Zweckbestimmung des § 7 Abs. 1 BauNVO gewahrt bleibt.

Allerdings können nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO innerhalb von Kerngebieten Wohnungen, die hier nicht bereits grundsätzlich zulässig sind (Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter) ausnahmsweise zugelassen werden. Insofern besteht also im Rahmen der Umsetzung der vorliegenden Bauleitplanung die Möglichkeit seitens der Stadt, Wohnnutzungen innerhalb des Kerngebiets in einem gebietsverträglichen Maß und unter Berücksichtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zuzulassen.

Zwar kann die Stadt nach § 7 Abs. 4 BauNVO für Teile eines Kerngebiets bei Vorliegen besonderer städtebaulicher Gründe in einem Bebauungsplan festsetzen, dass oberhalb eines im Bebauungsplan bestimmten Geschosses nur Wohnungen zulässig sind oder in Gebäuden ein im Bebauungsplan bestimmter Anteil der zulässigen Geschossfläche oder eine bestimmte Größe der Geschossfläche für Wohnungen zu verwenden ist, allerdings wurde hiervon bei der Planaufstellung bewusst kein Gebrauch gemacht. Eine derartige Festsetzung hätte zur Folge, dass zwangsläufig in jedem Gebäude des Kerngebiets eine Wohnnutzung untergebracht werden müsste. Angesichts der Lage des Kerngebiets in einem von Verkehrslärm stark beeinträchtigten Bereich (Lärmpegelbereich $\geq V$) kann hier eine Wohnnutzung nicht grundsätzlich für vertretbar angesehen werden.

Bestandsschutz

Der Bestandsschutz für bauliche Anlagen gegenüber Änderungen der Baurechtsordnung erstreckt sich aus der verfassungsrechtlichen Sicht des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nur auf ihren genehmigten Bestand und ihre genehmigte Funktion (vgl. BVerwG, Beschl. vom 27.07.1994 – 4 B 48.94 –). Er erfasst grundsätzlich nicht Bestands- und Funktionsänderungen.

Die Aufhebung oder Änderung der zulässigen Nutzung eines Grundstücks führt zu einem Anspruch des Betroffenen auf Ersatz des Planungsschadens. Erfolgt die Aufhebung oder Einschränkung einer zulässigen Nutzung binnen 7 Jahren ab deren Zulässigkeit geht es um den Schaden wegen Wegfalls bzw. Einschränkung der zulässigen Nutzung. Tritt die Änderung oder Aufhebung einer zulässigen Nutzung nach Ablauf der 7-Jahres-Frist in Kraft, kann der Planbetroffene grundsätzlich nur noch eine Entschädigung für Eingriffe in die ausgeübte Nutzung verlangen, da ein Planbetroffener, der 7 Jahre lang keinen Gebrauch von den ihm durch das Baurecht eingeräumten Nutzungsmöglichkeiten gemacht hat, grundsätzlich keinen vermögensrechtlichen Vertrauensschutz mehr genießt. Im unbeplanten Innenbereich kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass die 7-Jahres-Frist verstrichen ist, wenn sich die örtliche Situation in den vergangenen Jahren faktisch kaum verändert hat.

Die vorgenannte 7-Jahres-Frist ist im vorliegenden Fall eingehalten. Da die im Planbereich ausgeübten Nutzungen unter dem Gesichtspunkt des Bestandsschutzes fortgeführt werden können, wirkt sich die Überplanung der bestandsgeschützten Nutzung auf die Erträge der Grundstücksnutzung und damit den Verkehrswert kaum spürbar aus.

21.2 Stellungnahme:

Die Grundstücke am *Neuer Graben* seien nach Ziffer 7 und 8 der textlichen Festsetzungen mit einem Gehrecht G1 und G2 im EG zugunsten der Allgemeinheit belastet. Die lichte Durchgangshöhe solle für G2 3,0 m und G1 6,0 m betragen.

Für G2 sei das Problem nicht relevant, weil der dargestellte Bereich schon Arkaden habe. Für G1 meint der Einwendungsführer, dass diese Festlegung nicht hinreichend abgewogen worden sei.

Die Begründung liege darin, dass es sich letztlich um einen erheblichen Eingriff in die Nutzbarkeit des Grundstücks handle, der für den Eigentümer eine große zusätzliche Kostenbelastung bringe.

Müsse man dem Bebauungsplan Nr. 525 zukünftig folgen (die Substanz auf dem Grundstück des Einwendungsführers stamme im Wesentlichen aus den 1950er Jahren), sei im Grunde genommen von einem Abbruch seiner Gebäude (Abriss von 2 Geschossen mit Keller) auszugehen, da die statischen Gegebenheiten zur Schaffung einer Arkade (Gehrecht im EG) eine normale Sanierung der vorhandenen Substanz mit Aufstockung verböten, indem vermietete Substanz zerstört werde.

Die Forderung der textlichen Festsetzung Ziffer 8 sei für die Grundstücke *Neuer Graben* 11/13 und die Nachbargrundstücke rechts und links nicht tragbar, zumal die Bebauung der Nr. 15 ähnliche Probleme haben werde wie die Grundstücke des Einwendungsführers und das Gebäude Nr. 9 (ehemals Bankgebäude).

Letztlich seien es funktionierende Nicht-Neubauten, die nach Ansicht des Einwendungsführers auch längerfristig nicht einer Änderung der Baukörperform aufgrund des Bauzustandes, z.B. Lage der Treppenhäuser, etc., zugeführt würden.

Der Einwendungsführer bittet daher darum, auf diese textliche und planerische Festsetzung zu verzichten.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Gehrechtsfläche Neuer Graben

Die Fläche G2 entlang *Neuer Graben*, die mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit zu belasten ist, ist erforderlich, um im Straßenraum *Neuer Graben* ausreichend Bewegungsraum für Fußgänger und Aufstellfläche für Busfahrgäste zu schaffen. Die derzeitige Breite der Straßenverkehrsfläche kann auf Dauer den erforderlichen Platzansprüchen nicht genügen.

Eine Durchgangshöhe von 6,0 m ist erforderlich, um ausreichend Luftraum für einen Luftaustausch zu gewährleisten, da ansonsten die Gefahr bestünde, dass sich Luftschadstoffe (insbesondere NO₂) in gesundheitsgefährlichen Konzentrationen unterhalb von Gebäudeauskragungen ansammeln.

Die Festsetzung begründet zwar noch kein Recht für die Allgemeinheit, aber die Festsetzung soll der Vorbereitung der Inanspruchnahme der privaten Flächen dienen. Im Falle der Neubebauung des Grundstücks wären die besagten Flächen von einer Bebauung frei zu halten. Entschädigungsansprüche des Grundstückseigentümers gegenüber der Gemeinde nach § 41 Abs. 1 BauGB bleiben unberührt.

Angeht das öffentliche Interesse an einer ungehinderten Abwicklung des öffentlichen Verkehrs im Bereich *Neuer Graben* zielt der Bebauungsplan auf eine Verdrängung der Privatnützigkeit des betroffenen Grundstücks in einem Teilbereich ab. Damit greift die Stadt zwar in Privateigentum ein, jedoch wiegt hier das öffentliche Interesse höher.

Bei der Entscheidung zu Lasten des Privateigentums ist auch berücksichtigt worden, dass sich die vergrößerte öffentlich zugängliche Aufstellfläche in der Erdgeschosszone auch positiv auf Ladenlokale und damit auf die Vermietbarkeit der Erdgeschosszone auswirken kann.

Die vorliegende Bauleitplanung orientiert sich am Allgemeinwohl. Eine Unmöglichkeit der Planumsetzung ist nicht gegeben, da die Stadt bereit und in der Lage ist, die Grundstückseigentümer für die benötigten Grundstücksflächen entsprechend zu entschädigen. Eine sinnvolle Alternative zur Inanspruchnahme der privaten Grundstücksfläche im Rahmen der städtebaulichen Planung ergibt sich nicht.

Bestandsschutz

s. o.

21.3 Stellungnahme:

Durch die geplante Neumarktgestaltung würden Busse, die bislang vor dem Landgericht ihre Stellflächen hätten, vor die Grundstücke *Neuer Graben* 9-15 und vor das zukünftige Einkaufszentrum verlegt/aufgereiht, so dass hier mit erheblichen Menschenmengen zu rechnen sei, die die Erreichbarkeit durch die zwangsläufige Ansammlung von Menschen vor den Ladenlokalen des Einwendungsführers im EG erheblich einschränken würde.

Die Erkennbarkeit oder die Wahrnehmung der Geschäfte werde erheblich eingeschränkt, ja sogar unkenntlich, für vorbeiradelnde Fahrradfahrer oder Autos.

Auch Fußgänger würden durch den wartenden Pulk der Osnabrücker Bürger, die den ÖPN-Verkehr nutzen würden, behindert.

Es werde also hier, wie auch schon jetzt in der *Johannisstraße* in Neumarktnähe festzustellen sei, eine sehr nachteilige Situation für die Infrastruktur der Häuser in diesem Bebauungsplan durch die Bushaltestellen geschaffen.

Die zusätzliche Lärmbelastung durch diese Bushaltestellen, An- und Abfahren, Warteschlangen der Nutzer der Busse werde sich ebenfalls negativ auswirken. Hier sei die Frage, ob andere Alternativen für diesen Planungspunkt ausreichend, auch nach dem Sicherheitsgedanken für die Nutzer/innen des ÖPN-Verkehrs, gewürdigt worden seien.

Die Bürger würden sich eine eigene Querung von den Bushaltestellen auf der gegenüber liegenden Seite (nördlich) suchen/nehmen.

Der Einwendungsführer bittet darum, die einschränkenden Maßnahmen im Sinne einer Neubepanung dieser Grundstücksflächen zu ändern. Sonst, so befürchtet der Einwendungsführer, werde sich der *Neuer Graben* ab dem Einkaufszentrum, westlich gesehen, langfristig städteplanerisch nicht verändern.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

22 Herr H., Osnabrück

22.1 Stellungnahme:

Der Einwendungsführer sei für einen attraktiven *Neumarkt*, sei aber nicht von den Vorschlägen überzeugt. Zur Begründung: Osnabrück brauche weiterhin den *Neumarkt* für freien Pkw- und Busverkehr, denn Wall und Ring seien jetzt schon überlastet und für Anwohner und zeitweise für die Verkehrsteilnehmer eine Zumutung. Die meisten Vorschläge gaukelten dem Betrachter einen autofreien *Neumarkt* mit Flanierplatz und Gartencafé-Atmosphäre vor, was aber nicht der Wirklichkeit entspreche. Schönes Wetter gebe es an den meisten Tagen des Jahres nicht und Restaurants und Cafés sollten hier am *Neumarkt* so gebaut werden, dass die Menschen auch bei schlechtem Wetter sich kurz entspannen könnten, ohne nass zu werden oder im Zugwind zu stehen.

Dazu gehöre auch ein großzügiger Busbahnhof mit wirkungsvollem Witterungsschutz.

Bei einem Wettbewerbsbeitrag zum Gestaltungswettbewerb *Neumarkt/Johannisstraße* falle dem Einwendungsführer das gläserne Gebäude für die Radstation ins Auge. Im Prinzip sei dies eine gute Lösung. In der 1. Etage sei ein Imbiss und Café vorteilhaft. Im Erdgeschoss sollten außerdem Toiletten eingebaut werden.

Einen großen Platz, eine Art Biergarten mit viel Grün, halte der Einwendungsführer im Bereich *Johannisstraße/Große Rosenstraße* für vorteilhaft, denn so etwas fehle in Osnabrück und würde mehr Menschen in diesen Bereich führen.

Eine Fahrradstation sei auch im Tunnel möglich, Öffnungszeiten von 7-20 Uhr. Es stoße überall auf Unverständnis, dass der Tunnel nicht weiterhin genutzt werde und zugeschüttet werden solle.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Gestaltungswettbewerb

Parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren wurde ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ durchgeführt, bei dem konkrete Ideen zur Förderung der Aufenthaltsqualität erarbeitet wurden. Der Wettbewerb wurde mit der Prämierung eines ersten Preisträgers (Lützw 7 Cornelia

Müller Jan Wehberg, Berlin, mit Lorenzen Architekten GmbH, Berlin und Ingenieurbüro Abraham, Berlin) am 02.12.2013 erfolgreich abgeschlossen.

Das Preisgericht kam zu folgender Beurteilung des Siegerentwurfs:

„Die Verfasser verstehen ihren Vorschlag zur Neugestaltung des *Neuen Grabens* und des *Neumarktes* als Stadtreparatur. Trotz hoher Verkehrsbelastung soll ein attraktiver Stadtraum entstehen, der zum vitalen Bindeglied zwischen Alt- und Neustadt aufgewertet wird. Die Idee des „Verwebens“ wird funktional mutig und gestalterisch hochwertig umgesetzt. Die sorgfältig herausgearbeitete Raumfolge nimmt alle Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmittel auf, präsentiert sich unmissverständlich als Gute Stube der Stadt Osnabrück.

Um diesen positiven Gesamteindruck zu erreichen, wird der Gesamtraum – wie von der städtischen Planung vorgegeben – durch einen markanten Baukörper gegliedert. Der Busterminal wird mit ergänzenden Baumpflanzungen zu einem grünen Stadtraum umgedeutet – eine unpräntiöse wie wirkungsvolle Lösung zur Herausarbeitung der Teilräume. Für die Gestaltung des Witterungsschutzes – frei geformte Stahldächer – werden glaubwürdige architektonische Chiffren angeboten. [...]

Der *Neumarkt* wird wirkungsvoll und mit Atmosphäre in Szene gesetzt. Als offener Raum mit einem Solitärbaum vor dem Gerichtsgebäude und einer luftigen Baumreihe vor der nördlichen Platzwand wird er angemessen begrünt. Die „Arbeitsteilung“ zwischen der Nord- und Südseite wird mit Blick auf Nutzung und Gestaltqualität verständlich: bekommt doch das Baudenkmal mit vorgelagertem Rhododendren-Boskett einen angemessenen Raum und die Gastronomiezone ihr schattenspendendes Dach und eine sinnvolle Gliederung. Das zwischen Aufenthaltsbereich und Fahrverkehrsfläche richtig platzierte Sprudlerfeld unterstützt die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt*.

Hervorstechendes Merkmal des Entwurfs ist der den Stadtraum zusammenbindende Teppich aus großformatigen Platten, der mit den Natursteinbelägen der einmündenden Straßen verwoben wird. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Streifen stehen für die Verbindung; die besondere Herausarbeitung des *Neumarkts* und des Busterminals stehen für den Aufenthalt. Mit einer deutlichen Verwandtschaft in Material und Format sowie der einheitlichen Verlegerichtung trägt der Bodenbelag dazu bei, das Raumkontinuum herauszuarbeiten. [...]

[...] Trotz seiner klaren gestalterischen Ausrichtung erfüllt der Entwurf die funktionalen und technischen Anforderungen an einen hoch frequentierten Stadtraum. Es werden – dezentral und räumlich integriert – ausreichend viele Fahrradplätze angeboten. Das Lichtkonzept bedient sich des städtischen Repertoires und erreicht mit präzisen Setzungen eine angemessene Qualität. [...]

Insgesamt legen die Verfasser einen inspirierenden Entwurf mit hohem gestalterischen Anspruch vor, der einen zukunftsfähigen Stadtraum greifbar werden lässt.“

Die Umsetzung der vom 1. Preisträger vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen können grundsätzlich unabhängig von der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – umgesetzt werden.

22.2 Stellungnahme:

Die künstliche Verengung des *Neumarkts* mit dem Gebäude Ecke *Neuer Graben – Große Straße* sei unnötig, denn dieses Gebäude verenge den *Neumarkt*, der doch eigentlich großzügig wirken sollte. Die Argumente von einigen Planern, dass durch das

Gebäude mit dem damit kürzerem Abstand zum geplanten Einkaufscenter die Passanten eher animiert würden, das E-Center an der *Johannisstraße* anzusteuern, sei Wunschdenken.

Der *Neumarkt* sollte attraktiv gestaltet und nicht künstlich mit unnötigen Maßnahmen verkleinert werden. Ein großzügiger funktioneller Busbahnhof und die Option Stadtbahn sollten im Auge behalten werden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:*Projektbereich 2 (MK 5)*

Die mit dem Projektbereich 2 (MK 5) verfolgte städtebauliche Zielsetzung ist bereits in der Abwägung zu den im Rahmen der Entwurfs offenlegung nach § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen ausführlich behandelt worden:

„Der heutige städtebauliche Missstand des *Neumarkts* ist maßgeblich verursacht durch die kriegsbedingten Zerstörungen am *Grünen Brink*. So unterliegt der heutige Zustand keiner planerischen Konzeption oder Zielvorstellung, so dass in den vergangenen Jahrzehnten ein großer Verkehrsraum entstanden ist, dessen Randgebäude außerdem von vielen Busbahnsteigen und Wartedächern verstellt werden. Als Folge ist festzustellen, dass sich der Stadtraum sehr heterogen ohne eine klare Form- und Raumaussage darstellt. Der Platz wird durch den Busbahnhof dominiert, die Rampen zur Tunnelpassage beengen zudem die recht engen Fußgängerzonen am Rand des *Neumarkts* empfindlich. Gegenüber der bescheidenden Architektur und Fassadenkleidung wirkt allein das Gerichtsgebäude selbstbewusst und qualitativ (Gewers, Kühn + Kühn, 2005).

Mit dem Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – wird das Ziel verfolgt, einen städtebaulichen Rahmen zu schaffen, mit dem die allgemeinen Straßenräume wieder erlebbar und z. T. auch komplettiert werden. Durch die Neubebauung, insbesondere im Projektbereich 2 (MK 5), erhält der *Neumarkt* wieder eine klare geometrische Form, die in ihrer baulichen Ausnutzbarkeit das historische Landgericht in seiner Maßstäblichkeit nicht übertreffen wird. Dies ist durch entsprechende Höhenfestsetzungen im Bebauungsplan abgesichert. Durch das Schließen der fehlenden Raumkante mittels Realisierung eines Bauwerks im Projektbereich 2 wird ein Platz in der Dimension von ca. 95 m x 45 m geschaffen, der somit eine überschaubare Größe erhält. Die im Bebauungsplan dem Verkehr zur Verfügung stehenden Flächen entsprechen den zu erwartenden verkehrlichen Anforderungen, unabhängig davon, ob der ÖPNV durch Busse oder durch eine Stadtbahn abgewickelt wird.

Die Ergebnisse des parallel zu dieser Bauleitplanung ausgelobten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ sollen Möglichkeiten für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität des *Neumarkts* aufzeigen und konkrete Maßnahmen (z. B. Begrünung, Fahrradabstellanlagen, Ausgestaltung von Buswartebereiche etc.) benennen.

Der Projektbereich 2 (MK 5) stellt einen wesentlichen Beitrag dar, die Zäsur zwischen den Einkaufsbereichen *Große Straße* und *Johannisstraße* zu überwinden. Durch die Bebauung rücken die beiden Bereiche enger zusammen und ein mögliches Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – *Neumarkt* –) auf der Südseite des *Neumarkts* könnte besser an die Haupteinkaufslage der Osnabrücker Innenstadt angebunden werden. Durch die Festsetzung eines Zurückspringens eines potentiellen Baukörpers im Projektbereich 2 (MK 5) im Erd- und 1. Obergeschossbereich wird im Übrigen die Sichtbeziehung aus der *Großen Straße* in Richtung eines potentiellen Einkaufszentrums und umgekehrt gesichert. Ohne Projektbereich 2 (MK 5) bestünde die Gefahr, dass sich ein solitäres Einkaufszentrum ohne Bindung an die gewachsenen Strukturen entwickeln würde. Der Projektbereich 2 (MK 5) wird durch die beabsichtigte Verknüpfungsfunktion von nördlicher und südlicher

Innenstadt entscheidend zur zukünftigen Belegung dieses Zentrums beitragen und ist von daher unverzichtbar.

Der neu zu bildende *Neumarkt* erfordert eine städtebaulich angemessene Begrenzung. Daher soll der Baukörper des Projektbereichs 2 (MK 5) mindestens fünf und maximal sechs Vollgeschosse aufweisen. Gleichzeitig wird eine maximale Gebäudehöhe [Anm.: 89,0 m über NHN] festgesetzt, die hinter der vorhandenen Gebäudehöhe des Neumarkt-Carrées (94,3 m über NHN) deutlich zurückbleibt und gleichzeitig Rücksicht auf die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) nimmt.

Hinsichtlich der zulässigen Art der baulichen Nutzung sind Büros und Gastronomiebetriebe im Projektbereich 2 (MK 5) planungsrechtlich grundsätzlich zulässig und würden der Zielvorstellung der städtebaulichen Planung entsprechen.

Eine Reduzierung des Projektbereichs 2 (MK 5) auf maximal drei bis vier Vollgeschosse würde der mit der Bauleitplanung verfolgten städtebaulichen Zielsetzung nicht entsprechen. Der Projektbereich 2 (MK 5) soll im Kontext der bereits bestehenden mehrgeschossigen Gebäude am *Neumarkt* keine untergeordnete Rolle spielen, sondern eine bislang fehlende dominante Raumkante bilden.

Planerische Überlegungen haben allerdings zu einer Modifikation des Projektbereichs 2 (MK 5) geführt. Die über die Entwurfsänderung erfolgte bauliche Reduzierung des Projektbereichs 2 berücksichtigt verstärkt die Bedürfnisse des ÖPNV, die städtebaulich erforderliche Blickbeziehung zwischen *Große Straße* und dem auf der Südseite des *Neumarkts* geplanten Einkaufszentrums sowie den städtebaulich vertretbaren Abstand zwischen dem Projektbereich 2 (MK 5) und dem nördlich gegenüberliegenden Geschäftsgebäude.

Die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse im Projektbereich 2 (MK 5) wird im Vergleich zum ursprünglichen Bebauungsplanentwurf geändert. Danach muss ein zukünftiger Baukörper im Projektbereich 2 (MK 5) nicht zwangsläufig sechs Vollgeschosse aufweisen, sondern kann auch lediglich fünf Vollgeschosse umfassen. Die maximale Gebäudehöhe im Projektbereich 2 (MK 5) wird zudem mit 89,0 m über NHN an die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) angeglichen.“

22.3 Stellungnahme:

Außerdem sollte man die Lösung suchen, wie man den Busverkehr aus der oberen *Johannisstraße* rausnehmen könne.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

23 Immobilienverwaltungsgesellschaft, Osnabrück

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks *Seminarstraße 9/10*. Dieses Grundstück werde wie folgt genutzt: Im Erdgeschoß befinde sich zurzeit eine Wohnung, die auch als Büro genutzt werden könne. Im 1. OG befinde sich eine große Wohnung (über die gesamte Hausbreite), die auch als Praxis oder Kanzlei genutzt werden könne. Im 2. OG und 3. OG befänden sich Wohnungen. Im Hinterhof befinde sich ein Lager ortsansässiger Gastronomen, die dort auch ihre Sommerbestuhlung lagerten.

23.1 Stellungnahme:

Die Bebauungspläne verfehlten das städtebauliche Ziel, den *Neumarkt* aufzuwerten.

Derzeit sei eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs auf dem *Neumarkt* nicht möglich, da der Wall durch den Verkehr zurzeit auch überlastet sei.

Da der *Neumarkt* auch weiterhin als Kreuzungspunkt für den Busverkehr beibehalten werden solle, sei hier mit einem Busaufkommen von 1.500 Bussen zu rechnen. Sollte es zu einer Fahrbahnverengung kommen und zu mehr Busaufstellflächen entlang des *Neuer Grabens* sei mit einer erhöhten Lärm- und Luftbelastung zu rechnen.

Auch die Verkehrssituation in der *Johannisstraße* verbessere sich nicht. Die Straße sei derzeit durch den Verkehr von Omnibussen stark belastet. Daran ändere die vorgesehene Planung nichts. Stattdessen würden sogar weitere Bushaltestellen eingerichtet werden sollen. An der nördlichen *Lyrastraße* sowie im südlichen Abschnitt der *Kommenderiestraße* werde es an den Ampeln zu einem Verkehrschaos kommen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

Busverkehr

Im Bereich des *Neumarkts* ergibt sich für die Nachmittagsspitze ein Verkehrsaufkommen mit ca. 120 Bussen pro Stunde. In der ÖPNV-Mittagsspitze mit Schülerverkehr werden ca. 145 Busse pro Stunde am *Neumarkt* verkehren. Dies sind jedoch nur die Spitzenstunden. Zu anderen Tageszeiten wird das Verkehrsaufkommen des ÖPNV

geringer ausfallen. Trotz dieser Belastungen in den Spitzenstunden bestätigt eine durch die Stadt in Auftrag gegebene mikroskopische Verkehrsflusssimulation, dass es nicht zu Überlastungen kommt. Die Verkehrsflusssimulation berücksichtigt neben Kfz-Verkehr und Linienbussen auch den Radverkehr sowie die Fußgänger.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

23.2 Stellungnahme:

Die Ausweisung eines Einkaufszentrums im Bebauungsplan Nr. 600 steigere die Attraktivität der Innenstadt von Osnabrück nicht. Es sei mit einer Umverteilung der Kundenströme von der *Hasestraße* und *Johannisstraße* zum Einkaufszentrum zu rechnen, was zu einer Abwertung der vorgenannten Straßen führe. Kleinere, möglichst inhabergeführte Geschäfte entlang der *Johannisstraße* bis zum *Hasetor* würden die Attraktivität der Stadt steigern.

Für die Seminarstraße sei es wichtig, dass ein ständiger Durchgang zur *Johannisstraße* bestehe, damit die in der *Seminarstraße* ansässigen Rechtsanwälte einen kurzen Fußweg zum Gericht hätten. Ansonsten seien die Kanzleien in der *Seminarstraße* nicht mehr attraktiv.

Das erwartete Fahrzeugaufkommen von 3.000 Pkw in der *Große Rosenstraße* werde zu einer Überlastung der *Lyrastr.*, *Schloßstr.*, *Kommenderiestr.* und *Süsterstr.* führen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

23.3 Stellungnahme:

Statt auf immer mehr Verkaufsfläche zu setzen, sollte die Urbanität der Innenstadt gefördert werden, zumal in der Innenstadt Zimmer für Studenten fehlten.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:*Städtebauliche Grundidee*

Der *Neumarkt* und seine Umgebung spielen eine besondere Rolle im stadträumlichen Gefüge Osnabrücks. Als zentraler Platz stellt der *Neumarkt* den Übergang zwischen der Osnabrücker Alt- und Neustadt entlang der Achse *Große Straße / Johannisstraße* dar.

Die baulichen Veränderungen am *Neumarkt* haben in Verbindung mit dem Wandel der Stadt in den letzten Jahrzehnten zu einer Entwicklung des Platzes geführt, der trotz seiner Lebendigkeit bei stetig abnehmender Aufenthaltsqualität einen eher trennenden Charakter zwischen nördlicher und südlicher Innenstadt zur Folge hat.

Mit den Planungen im Bereich *Neumarkt* verfolgt die Stadt, ausgehend vom „Masterplan *Neumarkt* Osnabrück“ des Büros GEWERS KÜHN+KÜHN (Berlin, 2005), eine umfassende Neuordnung des Platzbereichs (Die erforderlichen politischen Beschlüsse für eine Platzgestaltung liegen bereits vor.) und der umgebenden Randbebauung. Der gesamte Bereich *Neumarkt* soll erheblich aufgewertet und in seiner städtebaulichen Bedeutung hervorgehoben werden. Bausteine dieser Aufwertung sind ein neues Einkaufszentrum (s. Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum Neumarkt –) sowie die Bebauung des sog. Projektbereichs 2 in Verlängerung der *Großen Straße*. Insbesondere durch diese Neubebauung soll der neu zu bildende Platz *Neumarkt* klar ablesbar gefasst werden und damit seiner ursprünglichen Dimension näher kommen. Die zu errichtende bauliche Platzkante führt zudem die Zäsur des Straßenraumes optisch zurück und unterstützt die engere Verknüpfung von Alt- und Neustadt.

Durch eine die Straße *Neuer Graben* begleitende nördliche Raumkante, ausgehend von der Neubebauung im Projektbereich 2 über die bauliche Ausformung des Busbahnhofs (Überdachung) bis hin zur Bestandsbebauung im Westen soll der Straßenzug *Neuer Graben* räumlich gefasst und damit eine Abfolge verschieden dimensionierter Stadträume geschaffen werden. Die geplanten Hochbaumaßnahmen stehen in Verbindung mit einer Neugestaltung des öffentlichen Raums, d. h. der Straßen-, Platz- und Gehwegflächen in diesem sensiblen Stadtraum.

Diese erforderliche Aufwertung des *Neumarkts* ist allein durch die Etablierung von zusätzlichen Wohnnutzungen am *Neumarkt* nicht zu erreichen.

24 Herr S., Osnabrück**24.1 Stellungnahme:**

Alle bereits im Rahmen der ersten Auslegung vom Einwendungsführer vorgetragene Anregungen und Einwendungen seien letztlich unberücksichtigt geblieben. Der nunmehr geänderte Bebauungsplan nehme seine damaligen Anregungen und Einwendungen nicht auf. Aus diesem Grunde mache er seine damaligen Anregungen und Einwendungen ausdrücklich erneut zum Bestandteil seines Vortrags. Der Einwendungsführer bittet darum, sein damaliges Schreiben den nachfolgenden Einwendungen hinzuzufügen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

24.2 Stellungnahme:

Das Baulos 2 stelle angesichts der zentralen Funktionen des heutigen *Neumarkts* eine gravierend dysfunktionale Planung dar. Bekanntlich habe der Rat vor wenigen Tagen den neuen Nahverkehrsplan verabschiedet, der erfreulicherweise in sehr ambitionierter Weise eine perspektivisch deutliche Stärkung des ÖPNV zum Inhalt habe. Dies bedeute nicht nur, dass möglicherweise in 15-20 Jahren Straßenbahnschienen auf dem *Neumarkt* eingebaut würden, vielmehr sei auch von einem deutlich höheren Omnibus-Aufkommen auszugehen. Weiterhin sei zu Grunde zu legen, dass die Omnibusse länger würden. Das Fahrgastaufkommen solle bekanntlich deutlich ansteigen, was nur gelinge, wenn die Attraktivität des ÖPNV drastisch gesteigert werde. Unter anderem erforderlich werde dementsprechend sein, dass der auch künftig unverzichtbare Knotenpunkt *Neumarkt* für ÖPNV-Umsteiger attraktiv zu gestalten sein werde. Eine gequetschte und wegen der Örtlichkeiten zwangsläufig hektische Umstiegsituation habe mit einem attraktiven ÖPNV schlichtweg nichts zu tun.

Das Baulos 2 verhindere, dass die "ÖPNV-Harfe" nach Osten hin ausgedehnt werden könne. Nach Westen könne sie ohnehin nicht ausgedehnt werden. Die Ausdehnung nach Osten werde allerdings perspektivisch wegen der dichteren Busfrequenz unbedingt erforderlich sein. Hinzu komme, dass das Baulos 2 die künftig verbleibenden zwei Fahrspuren zuzüglich zwei Busspuren - also insgesamt vier Verkehrsspuren - auf dem *Neumarkt* nach Süden dränge, mit der Folge, dass die Bushaltestellen vor dem Landgerichtsgebäude aufgegeben werden müssten. Dies wiederum habe zur Folge, dass die Anzahl der Bushaltestellen in der *Johannisstraße* auf sieben anwachse - eine absolut katastrophale Entwicklung,

Zwar wäre es schön, wenn das attraktive Landgerichtsgebäude völlig unverstellt auf dem Platz zu sehen wäre, wenn allerdings derlei "Schönheit" die Funktionstüchtigkeit von *Neumarkt* und *Johannisstraße* gravierend beschädige, müsse auf derartige ästhetische Gesichtspunkte verzichtet werden, zumal mit einer "leichten Gestaltung" der Bussteige vor dem Landgerichtsgebäude eine lediglich relativ geringfügige optische Beeinträchtigung gegeben" wäre.

Im Rahmen der ersten Bebauungsplanauslegung habe es sehr viele Äußerungen gegeben, die sich gegen das Baulos 2 ausgesprochen hätten. All diese Äußerungen sind damit vom Tisch gewischt worden, dass der Zuschnitt des künftigen Gebäudes geringfügig verändert worden sei. Diesen Einwendungen sei damit in keiner Weise Rechnung getragen worden. Es sei für jedermann ersichtlich, dass insbesondere der ÖPNV für die Zukunft auf dem *Neumarkt* keine Ausdehnungsmöglichkeit mehr habe - den ambitionierten Äußerungen im Nahverkehrsplan zuwider. Die Einwendungsführer hätten wie auch der Einwendungsführer selbst richtigerweise das Interesse der kommunalen Gemeinschaft an einem funktionierenden, attraktiven und ausbaufähigen ÖPNV im Blick. Diesem Interesse der kommunalen Gemeinschaft werde mit der vorliegenden Planung in keiner Weise Rechnung getragen. Ausschlaggebend bei den vorliegenden Planungen seien vielmehr Individualinteressen, die dem Interesse der kommunalen Gemeinschaft objektiv zuwiderliefen.

Mit den bislang vorgetragenen Argumenten pro Baulos 2 habe sich der Einwendungsführer bereits im Rahmen der ersten Auslegung befasst und diese Argumente widerlegt. Auf diese Ausführungen verweise er ausdrücklich.

Mit der vorliegenden Planung – wie auch übrigens mit der Planung der Kaufmannschaft – würden ganz überwiegend Individualinteressen zum Nachteil der Interessen der kommunalen Gemeinschaft bedient. Die vorliegende Planung dürfe daher nicht realisiert werden.

Die Planung, basierend auf dem sogenannten "Masterplan *Neumarkt*" sei bereits fehlerhaft in Angriff genommen worden. Zu Beginn und bereits vor Erstellung des

Masterplans *Neumarkt* hätte festgelegt werden müssen, welche Funktionen der *Neumarkt* in den nächsten 30-50 Jahren haben sollte. Es wäre somit festzulegen gewesen, dass der *Neumarkt* zentraler Knotenpunkt eines ambitioniert auszubauenden ÖPNV sein und bleiben sollte, dass er die *Große Straße* mit der *Johannisstraße* verbinden sollte und dass ein hinreichendes Maß an Aufenthaltsqualität gegeben sein sollte, wenngleich der *Neumarkt* wegen seiner verkehrlichen Funktion nie die Aufenthaltsqualität beispielsweise des *Nikolaiorts* erreichen könnte. Die logische Folge wäre gewesen, dass im Hinblick auf den ÖPNV eine Entwicklungs-Abschätzung erfolgt und gutachterlich festgelegt worden wäre, welche Flächen hierfür erforderlich gewesen wären, wenn man zugleich die Umstiegswege hätte kurz halten wollen und die *Johannisstraße* mit ihrer bereits jetzt unerträglichen ÖPNV-Belastung entlasten hätte wollen. Eine entsprechende gutachterliche Planung fehle bis heute. Stattdessen stehe das Individualinteresse des Immobilienkaufmanns Dr. Bergmann im Mittelpunkt, und das Interesse der kommunalen Gemeinschaft an einem attraktiven und funktionierenden ÖPNV werde untergeordnet bzw. habe dem zu weichen.

Schlussfolgerung sei demnach, dass die Planung des Baulos 2 aufgegeben werden müsse und der zur Zeit zur Verfügung stehende öffentliche Raum mit Blick auf die angestrebte künftige Entwicklung des ÖPNV gutachterlich beplant werde, mit der Vorgabe "möglichst kurzer Umstiegswege" und einer "deutlichen Entlastung der *Johannisstraße* durch drastische Reduzierung der Haltestellenanzahl".

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Projektbereich 2 (MK 5)

Die mit dem Projektbereich 2 (MK 5) verfolgte städtebauliche Zielsetzung ist bereits in der Abwägung zu den im Rahmen der Entwurfsauflegung nach § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen ausführlich behandelt worden:

„Der heutige städtebauliche Missstand des *Neumarkts* ist maßgeblich verursacht durch die kriegsbedingten Zerstörungen am *Grünen Brink*. So unterliegt der heutige Zustand keiner planerischen Konzeption oder Zielvorstellung, so dass in den vergangenen Jahrzehnten ein großer Verkehrsraum entstanden ist, dessen Randgebäude außerdem von vielen Busbahnsteigen und Wartedächern verstellt werden. Als Folge ist festzustellen, dass sich der Stadtraum sehr heterogen ohne eine klare Form- und Raumaussage darstellt. Der Platz wird durch den Busbahnhof dominiert, die Rampen zur Tunnelpassage beengen zudem die recht engen Fußgängerzonen am Rand des *Neumarkts* empfindlich. Gegenüber der bescheidenen Architektur und Fassadenkleidung wirkt allein das Gerichtsgebäude selbstbewusst und qualitativ (Gewers, Kühn + Kühn, 2005).

Mit dem Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – wird das Ziel verfolgt, einen städtebaulichen Rahmen zu schaffen, mit dem die allgemeinen Straßenräume wieder erlebbar und z. T. auch komplettiert werden. Durch die Neubebauung, insbesondere im Projektbereich 2 (MK 5), erhält der *Neumarkt* wieder eine klare geometrische Form, die in ihrer baulichen Ausnutzbarkeit das historische Landgericht in seiner Maßstäblichkeit nicht übertreffen wird. Dies ist durch entsprechende Höhenfestsetzungen im Bebauungsplan abgesichert. Durch das Schließen der fehlenden Raumkante mittels Realisierung eines Bauwerks im

Projektbereich 2 wird ein Platz in der Dimension von ca. 95 m x 45 m geschaffen, der somit eine überschaubare Größe erhält. Die im Bebauungsplan dem Verkehr zur Verfügung stehenden Flächen entsprechen den zu erwartenden verkehrlichen Anforderungen, unabhängig davon, ob der ÖPNV durch Busse oder durch eine Stadtbahn abgewickelt wird.

Die Ergebnisse des parallel zu dieser Bauleitplanung ausgelobten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ sollen Möglichkeiten für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität des Neumarkts aufzeigen und konkrete Maßnahmen (z. B. Begrünung, Fahrradabstellanlagen, Ausgestaltung von Buswartebereiche etc.) benennen.

Der Projektbereich 2 (MK 5) stellt einen wesentlichen Beitrag dar, die Zäsur zwischen den Einkaufsbereichen *Große Straße* und *Johannisstraße* zu überwinden. Durch die Bebauung rücken die beiden Bereiche enger zusammen und ein mögliches Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – *Neumarkt* –) auf der Südseite des *Neumarkts* könnte besser an die Haupteinkaufslage der Osnabrücker Innenstadt angebunden werden. Durch die Festsetzung eines Zurückspringens eines potentiellen Baukörpers im Projektbereich 2 (MK 5) im Erd- und 1. Obergeschossbereich wird im Übrigen die Sichtbeziehung aus der *Großen Straße* in Richtung eines potentiellen Einkaufszentrums und umgekehrt gesichert. Ohne Projektbereich 2 (MK 5) bestünde die Gefahr, dass sich ein solitäres Einkaufszentrum ohne Bindung an die gewachsenen Strukturen entwickeln würde. Der Projektbereich 2 (MK 5) wird durch die beabsichtigte Verknüpfungsfunktion von nördlicher und südlicher Innenstadt entscheidend zur zukünftigen Belebung dieses Zentrums beitragen und ist von daher unverzichtbar.

Der neu zu bildende *Neumarkt* erfordert eine städtebaulich angemessene Begrenzung. Daher soll der Baukörper des Projektbereichs 2 (MK 5) mindestens fünf und maximal sechs Vollgeschosse aufweisen. Gleichzeitig wird eine maximale Gebäudehöhe [Anm.: 89,0 m über NHN] festgesetzt, die hinter der vorhandenen Gebäudehöhe des *Neumarkt-Carrées* (94,3 m über NHN) deutlich zurückbleibt und gleichzeitig Rücksicht auf die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) nimmt.

Hinsichtlich der zulässigen Art der baulichen Nutzung sind Büros und Gastronomiebetriebe im Projektbereich 2 (MK 5) planungsrechtlich grundsätzlich zulässig und würden der Zielvorstellung der städtebaulichen Planung entsprechen.

Eine Reduzierung des Projektbereichs 2 (MK 5) auf maximal drei bis vier Vollgeschosse würde der mit der Bauleitplanung verfolgten städtebaulichen Zielsetzung nicht entsprechen. Der Projektbereich 2 (MK 5) soll im Kontext der bereits bestehenden mehrgeschossigen Gebäude am *Neumarkt* keine untergeordnete Rolle spielen, sondern eine bislang fehlende dominante Raumkante bilden.

Planerische Überlegungen haben allerdings zu einer Modifikation des Projektbereichs 2 (MK 5) geführt. Die über die Entwurfsänderung erfolgte bauliche Reduzierung des Projektbereichs 2 berücksichtigt verstärkt die Bedürfnisse des ÖPNV, die städtebaulich erforderliche Blickbeziehung zwischen *Große Straße* und dem auf der Südseite des *Neumarkts* geplanten Einkaufszentrums sowie den städtebaulich vertretbaren Abstand zwischen dem Projektbereich 2 (MK 5) und dem nördlich gegenüberliegenden Geschäftsgebäude.

Die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse im Projektbereich 2 (MK 5) wird im Vergleich zum ursprünglichen Bebauungsplanentwurf geändert. Danach muss ein zukünftiger Baukörper im Projektbereich 2 (MK 5) nicht zwangsläufig sechs

Vollgeschosse aufweisen, sondern kann auch lediglich fünf Vollgeschosse umfassen. Die maximale Gebäudehöhe im Projektbereich 2 (MK 5) wird zudem mit 89,0 m über NHN an die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) angeglichen.“

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

Stadtbahn

Damit der Rat der Stadt Osnabrück sowie der Kreistag des Landkreises Osnabrück eine grundsätzliche Richtungsentscheidung für den ÖPNV im Rahmen des 3. Nahverkehrsplans (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 fällen konnte, wurde eine „Machbarkeitsstudie ÖPNV Osnabrück“ (LINDSCHULTE + KLOPPE INGENIEURGESELLSCHAFT MBH, Düsseldorf, 2013) in Auftrag gegeben, die die Optionen zur Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV-Angebots in Osnabrück und der umliegenden Region gegenüberstellt. Neben den Alternativen „O-Bus“ und „Straßenbahn/Stadtbahn“ waren dabei die Fortentwicklung des bestehenden Netzes und ggf. weitere Systemalternativen darzustellen.

Bei den Überlegungen über die Zukunft des innerstädtischen ÖPNV in der Stadt Osnabrück waren drei übergeordnete Ziele zu berücksichtigen:

1. Spürbare Steigerung des ÖPNV-Anteils (laut Masterplan Mobilität bis 2025 von 16 auf 19%)
2. Geringe Emissionen des ÖPNV - Schadstoffreduktion und Senkung der Lärmbelastung (laut Masterplan 100% Klimaschutz bis zum Jahr 2050 CO₂-Reduktion um 95%)
3. Wirtschaftlichkeit

In der Stadt Osnabrück wurde das Hauptliniennetz hinsichtlich verschiedener Konfliktkategorien wie Steigungen, Brücken, Straßenraum sowie dem Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern für die einzelnen Systeme untersucht. Die Untersuchung kam dabei zu dem Ergebnis, dass ein ausreichend dimensioniertes Straßenbahnnetz nur mit Sondersystemen, die zu erhöhten Investitionskosten im Fahrzeugbereich führen würden, umzusetzen wäre. Zudem würden die infrastrukturellen Ansprüche eines Straßenbahnsystems ein wesentlich höheres Konfliktpotential als Bussysteme beinhalten. In Anlehnung an die üblichen Bewertungsverfahren (Standardisierte Bewertung) sei ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer/gleich 1 nicht zu erwarten. Die damit verbundene Voraussetzung einer Förderung wäre damit nicht gegeben.

Im Rahmen des 3. NVP wurde die Entscheidung getroffen, dass ein neues, zukunftsfähiges und hochwertiges System aufgebaut werden soll, in dem innovative E-

Busse verkehren, die sich über abschnittsweise installierte Oberleitungen aufladen. Die Systemumstellung soll kurzfristig begonnen werden, so dass das Gesamtsystem im nächsten Jahrzehnt umgesetzt ist.

Ein schienengebundenes System kann nach dem 3. NVP als Weiterentwicklung des E-Bus-Systems auf stark nachgefragten Routen fungieren und so zu einem noch höheren Wachstum des ÖPNV über den Geltungszeitraum des 3. NVP hinaus beitragen. Ein Systemwechsel z. B. in Richtung Straßenbahn soll nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, sondern vielmehr jederzeit möglich sein. Städtebau, Verkehrsplanung und Infrastrukturmaßnahmen sollen deshalb die Perspektive einer Systemumstellung berücksichtigen. Technische Entwicklungen sollen während des gesamten Prozesses im Blick behalten werden. Die Weiterentwicklung z. B. Richtung Straßenbahn/Stadtbahn, Brennstoffzellenantrieb, induktiver Aufladung sollte offengehalten und bei Bedarf untersucht werden.

Der Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – berücksichtigt die Grundsatzentscheidungen des 3. NVP und weist dafür ausreichend groß bemessene öffentliche Verkehrsflächen im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* aus.

24.3 Stellungnahme:

Stellungnahme vom 11.11.2011:

Die Einwendung wende sich gegen die Bebauung des heutigen *Neumarkts* mit dem "Baulos 2" und im Gefolge dieser Bebauung gegen die Planung im Hinblick auf die Ausdehnung des Einkaufcenters und die Gestaltung der nördlichen *Johannisstraße*.

Das Baulos 2 bedeute, dass eine nicht unerhebliche Fläche des heutigen *Neumarkts* an einen Privaten, den Investor Bergmann, verkauft werde. Die Fläche befinde sich im städtischen Eigentum, also im Eigentum der kommunalen Gemeinschaft. Für die kommunale Gemeinschaft gebe es im Innenstadtbereich nur wenige Plätze, verglichen mit anderen Städten. Umso mehr sei es erforderlich, mit der Veräußerung bzw. Bebauung von Flächen sehr zurückhaltend zu sein. Der *Neumarkt* liege für den gesamten Innenstadtbereich zentral und habe auch eine zentrale Funktion, nämlich Knotenpunkt für den in Osnabrück sternförmig angeordneten ÖPNV. Diese Funktion werde der Platz auch künftig haben. Es sei daher unverantwortlich, im ökonomischen Interesse Privater Teile des Platzes zu veräußern und bebauen zu lassen. Eine Veräußerung der entsprechenden Teilfläche würde sich einreihen in gravierende Fehlentscheidungen, die im Hinblick auf die Stadtentwicklung in den letzten Jahren gefällt worden seien.

- An der *Große Straße* seien die Arkadenflächen an Private verkauft worden, um die Gestaltung der *Große Straße* zu finanzieren. Die Arkaden hätten angesichts der überwiegenden Wetterlage in Osnabrück eine wesentliche Funktion gehabt. Die Arkaden hätten gestalterisch optimiert werden können. Durch die Einschränkung von Sondernutzungsgenehmigungen hätte auch das Ausstellen von Waren im Arkadenbereich deutlich eingeschränkt werden können. Die Veräußerung der Arkadenflächen sei unter städtebaulichen Gesichtspunkten eine gravierende Fehlentscheidung gewesen.
- Gleiches gelte im Hinblick auf den Verkauf der Osnabrücker Wohnungsbaugesellschaft, was sicherlich nicht weiter begründet werden müsse. In diese Reihe von Fehlentscheidungen würde sich der Verkauf der Teilfläche des Neumarktes zugunsten des Bauloses 2 einreihen.

Das Baulos 2 greife in gravierender Weise in die zentrale Funktion des *Neumarkts* ein. Der ÖPNV werde durch das Baulos 2 in seiner aktuellen Struktur gravierend beeinträchtigt. Die Einfahrt zu den Bushaltestellen im nordwestlichen Bereich des Platzes sei auch nach Auffassung der Stadtwerke völlig inakzeptabel. Die Haltebuchten

im nordwestlichen Bereich des Platzes würden durch das Baulos 2 in nicht akzeptabler Weise verkürzt, mit der Folge von deutlichen Funktionsstörungen.

Die notwendige Verschwenkung der Fahrbahnen auf dem heutigen *Neumarkt* würde den Erhalt von Bushaltestellen vor dem Landgericht unmöglich machen. Diese würden in die nördliche *Johannisstraße* bzw. in den Bereich vor dem Wöhrl-Gebäude verlagert werden sollen. Für die nördliche *Johannisstraße* ergebe sich hierdurch eine immense Mehrbelastung durch den Busverkehr. Schon heute sei die Belastung der nördlichen *Johannisstraße* durch den Busverkehr ein außerordentliches Problem mit der Folge, dass die nördliche *Johannisstraße* als Fußgängerzone letztlich nicht angenommen werde.

Die Verlagerung von Bushaltestellen entlang des *Neuer Grabens* vor dem Wöhrl-Gebäude führe dazu, dass für die Busnutzer zum einen eine völlig unübersichtliche Haltestellensituation geschaffen werde, weil die Busse auf einer sehr langen Strecke hintereinander gereiht werden würden. Problematisch werde sich auch das Ein- und Ausfädeln der Busse gestalten. Außerdem bliebe für die Nutzer der Busverbindungen kein ausreichender Platz, so dass wartende Fahrgäste einerseits und Nutzer der Gehwege andererseits für beide beteiligten Gruppen jeweils zu einem Ärgernis würden. Dies gelte auch für den Bereich der nördlichen *Johannisstraße*, insbesondere zwischen Einmündung *Seminarstraße* und *Neumarkt*. Südlich der Einmündung *Seminarstraße* sei die Situation schon heute völlig inakzeptabel für Fußgänger und wartende Busnutzer.

Es sei im Übrigen zu bezweifeln, dass ein Investor für das Einkaufszentrum damit einverstanden sei, dass vor seinen Schaufenstern und Eingängen Bushaltestellen und somit haltende Busse den Zugang verdecken.

Für die gesamte ÖPNV-Problematik gebe es bis heute keine verlässliche Begutachtung. Da das Baulos 2 in gravierender Weise den ÖPNV behindere und beeinträchtige, sei es vor jeglicher Beschlussfassung über den Bebauungsplan erforderlich, ein unabhängiges Gutachten im Hinblick auf die ÖPNV-Situation einzuholen. Ein derartiges Gutachten müsse auch berücksichtigen, dass durch das geplante Einkaufszentrum in bestimmten Bereichen der Innenstadt der Verkehr zunehmen werde. Vor allem aber müsse das Gutachten eine optimale Strukturierung des ÖPNV auf dem heutigen *Neumarkt* zum Gegenstand haben. Das Gutachten dürfe keine Vorgaben seitens der Verwaltung oder seitens der Stadtwerke zur Grundlage haben, sondern sollte vor dem Hintergrund der heutigen baulichen Situation eine optimale Strukturierung des ÖPNV zur Aufgabe haben.

Dabei solle bereits eingeschlossen sein, dass die Fahrbahn über den *Neumarkt* für den Individualverkehr künftig zweispurig verlaufen werde. Aus den Ergebnissen eines solchen Gutachtens könne dann abgeleitet werden, wie mit den verbleibenden Freiflächen im Interesse einer möglichst hohen Aufenthaltsqualität umgegangen werden könne. Die Vorrangigkeit des ÖPNV bei der weiteren Planung zum *Neumarkt* ergebe sich daraus, dass zum einen die Nutzung des ÖPNV für immer größere Teile der städtischen Bevölkerung notwendig werde, weil sich perspektivisch immer weniger Menschen einen Pkw leisten können. Darüber hinaus müsse es Aufgabe im Interesse einer Attraktivitätssteigerung der Innenstadt sein, den Individualverkehr in der Innenstadt auszudünnen.

Die außerordentlich positive Wirkung der Umwandlung der *Große Straße* in eine Fußgängerzone vor einigen Jahrzehnten dürfte noch in Erinnerung sein. Ein attraktiver ÖPNV mit einem nutzerfreundlichen Knotenpunkt *Neumarkt* sei für den innerstädtischen Einzelhandel perspektivisch lebensnotwendig.

Angesichts der beabsichtigten Systemumstellung von mit Dieselmotor betriebenen Bussen auf elektrisch angetriebene Busse werde sich die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt* perspektivisch steigern mit der Folge, dass es auf diesem Platz im Bereich der Randbebauung interessanter sein werde, Außengastronomie zu betreiben. Dies

bedeute, dass insbesondere die nördliche Seite des heutigen *Neumarkts* freigehalten werden müsse, weil in den Sommermonaten dort keine Verschattung durch die Randbebauung eintrete.

Im Frühjahr 2011 hätte der Rat in seiner Sitzung in der Stadthalle zum *Neumarkt* einen Beschluss gefasst, in dem unter anderem festgehalten sei, dass die Gestaltung des *Neumarkts* nicht dazu führen dürfe, dass ein schienengebundenes ÖPNV-System unmöglich werde. Das Baulos 2 mache nach Überzeugung der Sachverständigen wie auch der Stadtwerke Osnabrück AG ein schienengebundenes ÖPNV-System für die Zukunft unmöglich. Dies sei von der Stadtwerke Osnabrück AG nach Kenntnis des Einwendungsführers ausdrücklich bestätigt worden. In gleicher Weise hätte sich bereits vor einigen Jahren der Gutachter des Büros Schnüll & Kollegen geäußert. Zwar werde in den nächsten 10 bis 20 Jahren ein schienengebundenes ÖPNV-System nicht zu realisieren sein. Es sei aber nicht auszuschließen, dass die Bezuschussung solcher Verkehrssysteme durch den Bund oder durch die Länder bzw. durch EU-Zuschüsse grundsätzlich verändert werde mit der Folge, dass auch unter finanziellen Gesichtspunkten solche Systeme für deutsche Großstädte realisierbar würden. Die Siedlungsstruktur der Stadt Osnabrück möge für derartige Systeme nicht optimal sein, wenn allerdings beispielsweise die Energiepreise für den Individualverkehr deutlich anstiegen, sei auch nach Auffassung der Stadtwerke - so jedenfalls die Kenntnis des Einwendungsführers - ein schienengebundenes ÖPNV-System für die Stadt Osnabrück eine attraktive Alternative.

Der vorliegende Entwurf des Planes verstoße somit gegen einen Beschluss des Rates der Stadt Osnabrück, der bis heute Gültigkeit habe. Die Stadtverwaltung habe es nicht unternommen, den Rat und seine Fachausschüsse auf diesen Gesichtspunkt hinzuweisen.

Der vorliegende Entwurf des B-Planes Nr. 525 verstoße auch gegen die Beschlusslage betreffend den Masterplan Mobilität, weil dort ausdrücklich die Förderung des ÖPNV beschlossen worden sei, nicht hingegen die Behinderung.

Der Einwendungsführer weist darauf hin, dass funktionierende Bushaltestellen an der Südseite des *Neuer Grabens* bzw. im Bereich der nördlichen *Johannisstraße* bei Realisierung des Bauloses 2 nur dann vorstellbar seien, wenn an den jeweiligen Gebäudekanten tief einschneidende Arkaden realisiert werden würden, so dass wartende Busgäste und passierende Fußgänger nicht "kollidieren".

Wenn das Baulos 2 realisiert werde und die Pläne für ein Einkaufszentrum "platzen" würden mit der Folge, dass es bei der derzeitigen Bebauung im Bereich nördliche *Johannisstraße* / Südkante *Neuer Graben* verbleibe, wäre das ÖPNV-Chaos für die Nutzer des ÖPNV wie auch für die Fußgänger perfekt. Hieraus ergebe sich, dass eine Realisierung des Bauloses 2 erst dann in Angriff genommen werden dürfte, wenn benutzungsfähige Arkaden im Bereich nördliche *Johannisstraße* / südlicher *Neuer Graben* vorhanden seien. Das Einkaufszentrum müsste dann also bereits bestehen.

Zusammenfassend könne angemerkt werden, dass mit der vorliegenden Planung völlig einseitig und zu Lasten der Interessen der kommunalen Gemeinschaft den ökonomischen Interessen eines Einzelnen Vorrang eingeräumt werde. Die Argumente, die für das Baulos 2 angeführt würden, sind ersichtlich vorgeschoben und letztlich auch abwegig:

- a) Die „Wiederherstellung der Randbebauung gemäß dem Vorkriegs-Neumarkt“ kollidiere mit der heutigen Funktion des *Neumarkts* als ÖPNV-Knotenpunkt. Die "Wahrung der Baulinie" aus der Vorkriegszeit ist eine Aufgabe für Archive. Die bauliche Wiederherstellung indes werde der veränderten Innenstadtsituation in der Nachkriegszeit in keiner Weise gerecht, im Gegenteil konterkarieren sie sogar diese Entwicklung.

- b) Das Argument „Das Baulos 2 führt die Fußgängerströme näher an die *Johannisstraße* und damit an das Einkaufcenter heran“ degradiere Besucher der Innenstadt zu einer Hammelherde, die einer Führung benötigten, um im ökonomischen Interesse von Einzelnen (EC-Betreiber) Fußgängerströme zu fördern. Zum einen sei das Einkaufcenter bislang nicht realisiert, zum anderen müsse das Einkaufcenter durch seine Attraktivität in der baulichen Realisierung wie auch im Warenangebot die Kaufwilligen anziehen. Dafür hingegen ein Gebäude herzustellen und öffentlichen Raum zu vernichten, sei absurd.
- c) Das Argument „Die Errichtung des Gebäudes führt den Neumarkt näher an einen vom Individualverkehr befreiten Platz heran“ sei absurd. Wenn man den Individualverkehr auf dem *Neumarkt* politisch nicht wolle (was zu begrüßen wäre), müsse man die verkehrlichen Voraussetzungen hierfür schaffen und die Straße für den IV schließen. Zur Schaffung der verkehrlichen Voraussetzungen habe es bereits sehr konkrete Vorschläge gegeben, soweit es die Situation im Wallbereich anbetreffe. Im Übrigen erscheine es sinnvoll, den „mittleren Ring“ (Westumgehung etc.) in Angriff zu nehmen.
- d) Das Argument „Der Verkauf der Fläche zugunsten des Bauloses ist notwendig, um die übrige Gestaltung des Neumarktes zu finanzieren“ sei in gleicher Weise abwegig wie das damals vorgebrachte Argument, man müsse die Arkadenflächen verkaufen, um die *Große Straße* zu sanieren. Die verkaufte Fläche sei dann „auf Ewigkeit“ für die kommunale Gemeinschaft verloren. Die Gestaltung des *Neumarkts* hingegen sei erst einmal eine Angelegenheit für die nächsten 15 bis 20 Jahre, da bei einer endgültigen Verbannung des Individualverkehrs aus dem Neumarktbereich ohnehin erneut die Gestaltung in Angriff genommen werden müsse. Es sei vor diesem Hintergrund ohnehin angezeigt, von einer "Luxus-Gestaltung abzusehen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Auf das Abwägungsergebnis, das der Rat am 12.11.2013 zu dieser Stellungnahme bereits beschlossen hat, wird verwiesen.

25 Stadtbahn-Initiative, Osnabrück

25.1 Stellungnahme:

Die Verwaltungsstellungnahme, die der Rat – allerdings ohne Kenntnis der detaillierten Ausführungen der Einwendungsführerin – übernommen habe, könne den mit Schreiben vom 07.11.2011 vorgetragene Bedenken nicht abhelfen. Dieses Schreiben werde der Einfachheit halber dieser Eingabe als Anhang angefügt. Die Einwendungsführerin bittet darum, die dort vorgetragene Bedenken und Anregungen auch im erneuten Abwägungsprozess hinzubeziehen, insofern sie bisher nicht wirklich zur Kenntnis genommen zu sein schienen bzw. nicht ausreichend gewürdigt worden wären.

Der Hinweis auf den „städtebaulichen Rahmen“ in der Ablehnungsbegründung gehe nicht auf die Frage ein, wie der *Neumarkt* seiner Funktion für einen sich entwickelnden ÖPNV gerecht werden könne, wenn die Platzfläche gleichzeitig durch das Baulos 2 erheblich eingeschränkt werden solle. Die Begründung beziehe sich auf eine „neue klare geometrische Form“ und betone die „Maßstäblichkeit“ der „baulichen Ausnutzbarkeit“,

verkenne aber, dass Form und Gestaltung der Funktion zu folgen hätten und kein ästhetischer Selbstzweck sein dürfe.

Der *Neumarkt* solle nach allgemeiner politischer Überzeugung auch weiterhin zentraler Umsteigepunkt des ÖPNV bleiben, damit die Innenstadt ohne eigenes Auto bequem erreicht werden könne. Eine Veränderung des Modalsplits zugunsten des Umweltverbundes sei ebenfalls erklärtes politisches Ziel. Um die Klimaschutzziele, wie sie im „Masterplan 100 Prozent Klimaschutz“ formuliert seien, zu erreichen, sei eine erhebliche Steigerung auch des ÖV-Angebotes unverzichtbar [„...mindestens 30% ÖPNV-Anteil im Modalsplit bis 2030 und mindestens 40% bis 2040...“ – vgl. Synopse zum NVP, Nr. 54]. Diese Zielgrößen würden eine Steigerung der Kapazität gegenüber dem heutigen ÖV-Anteil um 87,5 bzw. 150 Prozent bedeuten. Das verlange mehr bzw. andere Gefäßgrößen der öffentlichen Transportmittel und auch die Vorhaltung eines leistungsfähigeren Systems. Ein Stehimpweg im Projektbereich 2 (Baulos 2) würde eine Entwicklung weg vom MIV hin zum ÖPNV bzw. Umweltverbund an dieser Stelle auf viele Jahrzehnte, wenn nicht für ein Jahrhundert hin beeinträchtigen bzw. unmöglich machen.

Solange der B-Plan nach wie vor in seiner Begründung das Gevas-Gutachten mit dessen schlicht falschen Aussagen zu einer Straßen-/Stadtbahn erwähne und diese fehlerhaften Äußerungen nicht ausdrücklich korrigiere, sei dem Einspruch nicht abgeholfen. Der Bezug auf das Lindschulte-Gutachten räume ebenfalls die Bedenken der Stadtbahn-Initiative nicht aus, insofern von Lindschulte nur grob überschlägig die Verträglichkeit bezüglich Trassenbreite und Kurvenradien bewertet worden wäre. Lindschulte gehe nicht auf den Betrieb einer Stadtbahn ein, die auch die Region erschließe, da das Gutachten mit seiner Untersuchung an den Stadtgrenzen ende und sogar die Pendler-Hauptachsen *Iburger Straße* und *Lotter Straße* ausdrücklich nicht untersuche (übrigens alles entgegen dem Auftrag des Stadtrates und nicht im Sinne eines NVP für Stadt und Landkreis Osnabrück). Damit würden sich keine gutachtlichen Stellungnahmen finden, die die Überlegungen der Stadtbahninitiative bezüglich der Zuglängen und des daraus resultierenden Platzbedarfs entkräften würden.

Nachdem der NVP inzwischen von Kreistag und Stadtrat mit der Perspektive verabschiedet worden sei, eine Stadtbahn als Zukunftsoption zu bedenken, müsse die Frage nach wie vor gestellt werden, ob zur Erschließung der Region ggf. mit Doppeltraktion gefahren werden solle (vgl. Saarbrücken, Karlsruhe) und welche Bahnsteiglängen dazu perspektivisch freizuhalten seien.

Die Entscheidung, den B-Plan im Sinne des Einspruchs der Stadtbahn-Initiative nicht zu ändern, sei darum wenig sachgerecht, weil dadurch perspektivisch die Funktionalität des Platzes angesichts eines zwingend zu erweiternden ÖV-Angebotes nicht gewährleistet werde.

Die Begründung im Abwägungsergebnis weiche der Problemstellung aus. Sie behaupte, die von der Stadtbahn-Initiative vorgetragene Überlegungen seien „nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung“ bzw. „einer allgemeinen Öffentlichkeitsbeteiligung“ und würden damit dem Anliegen und der Besonderheit des Falles nicht gerecht. Vielmehr sei zu fordern, dass tatsächliche oder behauptete Zwänge bzw. Interessen und Absprachen öffentlich gemacht würden, die vor Aufstellung des B-Planes außerhalb der öffentlichen Diskussion erst dazu geführt hätten, dass die jetzt im Entwurf festgeschriebenen Planungen vorgenommen worden wären. Das gelte vor allem für das Baulos 2, bei dem der Erlös aus der Veräußerung des städtischen Grundstücks für die Finanzierung der Platzgestaltung vorgesehen sei. Dieses sei ebenso stadtbekannt wie die Tatsache, dass es ein zweites Koppelgeschäft gebe zwischen dem designierten Erwerber des Baulos-2-Grundstücks und seinen noch über Jahre geltenden Rechten am Neumarktunnel, aus denen er vorzeitig zurückzutreten bereit sei, sobald ihm Erwerb und Bebauung des Grundstücks vor H+M (Baulos 2) gestattet werde. Sofern Grundstücksverkäufe oder Ablösungen aus unbequemen vertraglichen Abmachungen erst für eine bestimmte

Planung ursächlich gewesen seien, müssten sie im Abwägungsprozess benannt und diskutiert werden, wenn dieser Abwägungsprozess über diese bestimmte Planung nicht zur Farce und zum Verrat demokratischer Bürgerbeteiligungsrechte geraten sollte.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Projektbereich 2 (MK 5)

Die mit dem Projektbereich 2 (MK 5) verfolgte städtebauliche Zielsetzung ist bereits in der Abwägung zu den im Rahmen der Entwurfs offenlegung nach § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen ausführlich behandelt worden:

„Der heutige städtebauliche Missstand des *Neumarkts* ist maßgeblich verursacht durch die kriegsbedingten Zerstörungen am *Grünen Brink*. So unterliegt der heutige Zustand keiner planerischen Konzeption oder Zielvorstellung, so dass in den vergangenen Jahrzehnten ein großer Verkehrsraum entstanden ist, dessen Randgebäude außerdem von vielen Busbahnsteigen und Wartedächern verstellt werden. Als Folge ist festzustellen, dass sich der Stadtraum sehr heterogen ohne eine klare Form- und Raumaussage darstellt. Der Platz wird durch den Busbahnhof dominiert, die Rampen zur Tunnelpassage beengen zudem die recht engen Fußgängerzonen am Rand des *Neumarkts* empfindlich. Gegenüber der bescheidenden Architektur und Fassadenkleidung wirkt allein das Gerichtsgebäude selbstbewusst und qualitativ (Gewers, Kühn + Kühn, 2005).

Mit dem Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – wird das Ziel verfolgt, einen städtebaulichen Rahmen zu schaffen, mit dem die allgemeinen Straßenräume wieder erlebbar und z. T. auch komplettiert werden. Durch die Neubebauung, insbesondere im Projektbereich 2 (MK 5), erhält der *Neumarkt* wieder eine klare geometrische Form, die in ihrer baulichen Ausnutzbarkeit das historische Landgericht in seiner Maßstäblichkeit nicht übertreffen wird. Dies ist durch entsprechende Höhenfestsetzungen im Bebauungsplan abgesichert. Durch das Schließen der fehlenden Raumkante mittels Realisierung eines Bauwerks im Projektbereich 2 wird ein Platz in der Dimension von ca. 95 m x 45 m geschaffen, der somit eine überschaubare Größe erhält. Die im Bebauungsplan dem Verkehr zur Verfügung stehenden Flächen entsprechen den zu erwartenden verkehrlichen Anforderungen, unabhängig davon, ob der ÖPNV durch Busse oder durch eine Stadtbahn abgewickelt wird.

Die Ergebnisse des parallel zu dieser Bauleitplanung ausgelobten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ sollen Möglichkeiten für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität des *Neumarkts* aufzeigen und konkrete Maßnahmen (z. B. Begrünung, Fahrradabstellanlagen, Ausgestaltung von Buswartebereiche etc.) benennen.

Der Projektbereich 2 (MK 5) stellt einen wesentlichen Beitrag dar, die Zäsur zwischen den Einkaufsbereichen *Große Straße* und *Johannisstraße* zu überwinden. Durch die Bebauung rücken die beiden Bereiche enger zusammen und ein mögliches Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – *Neumarkt* –) auf der Südseite des *Neumarkts* könnte besser an die

Haupteinkaufslage der Osnabrücker Innenstadt angebunden werden. Durch die Festsetzung eines Zurückspringens eines potentiellen Baukörpers im Projektbereich 2 (MK 5) im Erd- und 1. Obergeschossbereich wird im Übrigen die Sichtbeziehung aus der *Großen Straße* in Richtung eines potentiellen Einkaufszentrums und umgekehrt gesichert. Ohne Projektbereich 2 (MK 5) bestünde die Gefahr, dass sich ein solitäres Einkaufszentrum ohne Bindung an die gewachsenen Strukturen entwickeln würde. Der Projektbereich 2 (MK 5) wird durch die beabsichtigte Verknüpfungsfunktion von nördlicher und südlicher Innenstadt entscheidend zur zukünftigen Belebung dieses Zentrums beitragen und ist von daher unverzichtbar.

Der neu zu bildende *Neumarkt* erfordert eine städtebaulich angemessene Begrenzung. Daher soll der Baukörper des Projektbereichs 2 (MK 5) mindestens fünf und maximal sechs Vollgeschosse aufweisen. Gleichzeitig wird eine maximale Gebäudehöhe [Anm.: 89,0 m über NHN] festgesetzt, die hinter der vorhandenen Gebäudehöhe des Neumarkt-Carrées (94,3 m über NHN) deutlich zurückbleibt und gleichzeitig Rücksicht auf die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) nimmt.

Hinsichtlich der zulässigen Art der baulichen Nutzung sind Büros und Gastronomiebetriebe im Projektbereich 2 (MK 5) planungsrechtlich grundsätzlich zulässig und würden der Zielvorstellung der städtebaulichen Planung entsprechen.

Eine Reduzierung des Projektbereichs 2 (MK 5) auf maximal drei bis vier Vollgeschosse würde der mit der Bauleitplanung verfolgten städtebaulichen Zielsetzung nicht entsprechen. Der Projektbereich 2 (MK 5) soll im Kontext der bereits bestehenden mehrgeschossigen Gebäude am *Neumarkt* keine untergeordnete Rolle spielen, sondern eine bislang fehlende dominante Raumkante bilden.

Planerische Überlegungen haben allerdings zu einer Modifikation des Projektbereichs 2 (MK 5) geführt. Die über die Entwurfsänderung erfolgte bauliche Reduzierung des Projektbereichs 2 berücksichtigt verstärkt die Bedürfnisse des ÖPNV, die städtebaulich erforderliche Blickbeziehung zwischen *Große Straße* und dem auf der Südseite des *Neumarkts* geplanten Einkaufszentrums sowie den städtebaulich vertretbaren Abstand zwischen dem Projektbereich 2 (MK 5) und dem nördlich gegenüberliegenden Geschäftsgebäude.

Die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse im Projektbereich 2 (MK 5) wird im Vergleich zum ursprünglichen Bebauungsplanentwurf geändert. Danach muss ein zukünftiger Baukörper im Projektbereich 2 (MK 5) nicht zwangsläufig sechs Vollgeschosse aufweisen, sondern kann auch lediglich fünf Vollgeschosse umfassen. Die maximale Gebäudehöhe im Projektbereich 2 (MK 5) wird zudem mit 89,0 m über NHN an die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) angeglichen.“

Stadtbahn

Damit der Rat der Stadt Osnabrück sowie der Kreistag des Landkreises Osnabrück eine grundsätzliche Richtungsentscheidung für den ÖPNV im Rahmen des 3. Nahverkehrsplans (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 fällen konnte, wurde eine „Machbarkeitsstudie ÖPNV Osnabrück“ (LINDSCHULTE + KLOPPE INGENIEURGESELLSCHAFT MBH, Düsseldorf, 2013) in Auftrag gegeben, die die Optionen zur Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV-Angebots in Osnabrück und der umliegenden Region gegenüberstellt. Neben den Alternativen „O-Bus“ und „Straßenbahn/Stadtbahn“ waren dabei die Fortentwicklung des bestehenden Netzes und ggf. weitere Systemalternativen darzustellen.

Bei den Überlegungen über die Zukunft des innerstädtischen ÖPNV in der Stadt Osnabrück waren drei übergeordnete Ziele zu berücksichtigen:

1. Spürbare Steigerung des ÖPNV-Anteils (laut Masterplan Mobilität bis 2025 von 16 auf 19%)
2. Geringe Emissionen des ÖPNV - Schadstoffreduktion und Senkung der Lärmbelastung (laut Masterplan 100% Klimaschutz bis zum Jahr 2050 CO₂-Reduktion um 95%)
3. Wirtschaftlichkeit

In der Stadt Osnabrück wurde das Hauptliniennetz hinsichtlich verschiedener Konfliktkategorien wie Steigungen, Brücken, Straßenraum sowie dem Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern für die einzelnen Systeme untersucht. Die Untersuchung kam dabei zu dem Ergebnis, dass ein ausreichend dimensioniertes Straßenbahnnetz nur mit Sondersystemen, die zu erhöhten Investitionskosten im Fahrzeugbereich führen würden, umzusetzen wäre. Zudem würden die infrastrukturellen Ansprüche eines Straßenbahnsystems ein wesentlich höheres Konfliktpotential als Bussysteme beinhalten. In Anlehnung an die üblichen Bewertungsverfahren (Standardisierte Bewertung) sei ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer/gleich 1 nicht zu erwarten. Die damit verbundene Voraussetzung einer Förderung wäre damit nicht gegeben.

Im Rahmen des 3. NVP wurde die Entscheidung getroffen, dass ein neues, zukunftsfähiges und hochwertiges System aufgebaut werden soll, in dem innovative E-Busse verkehren, die sich über abschnittsweise installierte Oberleitungen aufladen. Die Systemumstellung soll kurzfristig begonnen werden, so dass das Gesamtsystem im nächsten Jahrzehnt umgesetzt ist.

Ein schienengebundenes System kann nach dem 3. NVP als Weiterentwicklung des E-Bus-Systems auf stark nachgefragten Routen fungieren und so zu einem noch höheren Wachstum des ÖPNV über den Geltungszeitraum des 3. NVP hinaus beitragen. Ein Systemwechsel z. B. in Richtung Straßenbahn soll nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, sondern vielmehr jederzeit möglich sein. Städtebau, Verkehrsplanung und Infrastrukturmaßnahmen sollen deshalb die Perspektive einer Systemumstellung berücksichtigen. Technische Entwicklungen sollen während des gesamten Prozesses im Blick behalten werden. Die Weiterentwicklung z. B. Richtung Straßenbahn/Stadtbahn, Brennstoffzellenantrieb, induktiver Aufladung sollte offengehalten und bei Bedarf untersucht werden.

Der Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – berücksichtigt die Grundsatzentscheidungen des 3. NVP und weist dafür ausreichend groß bemessene öffentliche Verkehrsflächen im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* aus.

25.2 Stellungnahme:

Stellungnahme vom 07.11.2011:

Das Baulos 2 („Projektbereich 2“; Gebäude vor H&M) ragen Richtung Süden in die vorhandene Platzfläche um rund 15 m gegenüber der vorhandenen östlichen Bebauung. Es verbaue die Möglichkeiten für die Führung einer Stadtbahn bzw. würde Linienführung und Abmessungen der Haltestellen in erheblichem Umfang einschränken.

Bahnen, die im Straßenraum führen, dürften eine Maximallänge von 75 m haben. Moderne Straßenbahnen hätten im Allgemeinen eine Länge von mindestens 45 m. In Städten, die eine Verknüpfung zwischen Umland und städtischem Gleisnetz hätten (Karlsruher Modell), werde die Maximallänge ausgenutzt, um die geringere Bedienungsfrequenz im Umland über ein höheres Fassungsvermögen der Fahrzeuge zu kompensieren. So z. B. auch bei der Saarbahn in Saarbrücken.

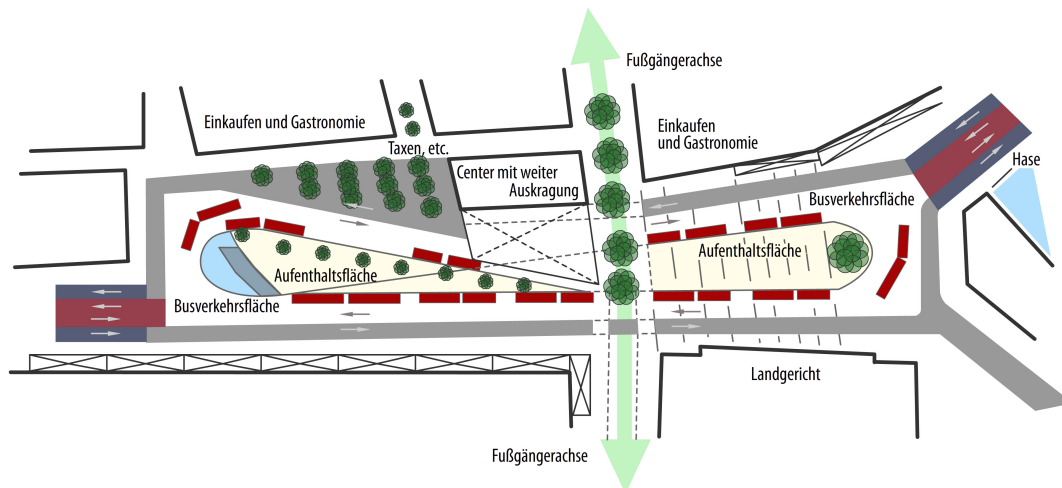
Zurzeit betrage die Entfernung zwischen der Eckbebauung *Große Str.* und dem VGH-Gebäude etwa 125 m. Mit dem Baulos 2 verkürze sich die Entfernung auf gut 75 m. Eine Stadtbahnhaltestelle für 75 m lange Züge wäre also nicht auf der Fläche des bisherigen Busbahnhofs, sondern nur auf der Hauptachse des *Neuer Grabens* einzurichten. Auch eine spätere Erweiterung um einen weiteren Bahnsteig werde durch einen Neubau vor H&M erschwert, wenn nicht verhindert.

Die Option für eine Stadtbahn dürfe nicht verbaut werden. Gebäude würden für mindestens hundert Jahre gebaut. Eine Stadtbahn/Straßenbahn könnte bereits in einigen Jahren durch Osnabrück rollen. Sie sollte keine Hindernisse vorfinden, die aus Planungsfehlern der jüngsten Vergangenheit resultieren.

Wie schnell ein Umdenken und Umschwenken in der Verkehrspolitik erfolgen könne, zeigten die vielen Straßenbahnnetze der „zweiten Generation“, die in Frankreich seit 1985 entstanden seien. Sie seien Ausdruck eines neuen Leitbildes der Stadtgestaltung und innerstädtischen Lebensqualität.

Selbst die Führung des Busverkehrs ohne Stadtbahn dürfte durch die geplante Einschränkung in Form des Bauloses 2 schwierig werden. Das von der PlaNOS bestellte Gutachten von Dr.-Ing. Volker Deutsch (Wuppertal) zeige in einer Prinzipskizze ein Gebäude, das von Bussen unterfahren werde (vgl. Abb.). Es sei bisher völlig unklar, wie der derzeitige städtische und regionale Busverkehr auf dem westlichen Teil des Platzes (d. h. zwischen H&M und VGH) quantitativ und organisatorisch abgewickelt werden solle. Zudem sei die Führung der Regionalbusse aus dem östlichen Landkreis (Vehre, Ostercappeln usw.) über diesen zentralen Umsteigepunkt ungeklärt. Haltestellen im *Kollegienwall* würden die Wege für Umsteiger noch mehr verlängern als in der derzeitigen Situation.

Abb. aus: Volker Deutsch, *Hinweise zur strategischen Systementwicklung des öffentlichen Verkehrs in Osnabrück*, S. 19



Die Bebauung vor H+M werde u. a. damit begründet, dass die Passanten durch die verlängerte Raumkante der *Große Straße* näher an das geplante Einkaufszentrum auf der Südseite herangeführt würden. Sie sollten dadurch leichter bewegt werden, den Sprung auf die andere Seite des Platzes zu wagen. Dieser Gedanke werde hinfällig, wenn man sich den *Neumarkt* autofrei denke. Niemand müsste dann mehr über eine Autostraße springen, sondern der gesamte Platz lüde dann als Einheit zum Verweilen und Flanieren ein. *Große Straße* und *Johannisstraße* wären nicht mehr durch einen „Neuen Autograben“ getrennt.

Auch der Masterplan Mobilität (Dezember 2010) bevorzuge eine autofreie Lösung:

„Die Variante einer Sperrung für den MIV stellt die ungleich größeren Möglichkeiten einer Platzgestaltung zur Verbesserung der städtebaulichen Situation in den Vordergrund und setzt zugleich auf deutliche Verbesserungen für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den MIV bleibt voll erhalten, lediglich eine Durchfahrung ist hier nicht mehr möglich.“

Der B-Plan übernehme richtigerweise diese Formulierung (vgl. S. 3). Dass die Osnabrücker sich bereits im Bürgergutachten zum Neumarkt zu 80 Prozent für einen autofreien Neumarkt ausgesprochen hätten, zeige, dass die Zeit mehr als reif sei, endlich eine zukunftsfähige verkehrspolitische Entscheidung zu treffen und den Neumarkt autofrei zu planen.

Der B-Plan führe in seiner Begründung auf S. 3 aus, dass eine Stadtbahn auf dem Neumarkt nicht möglich sei.

„In diesem Zusammenhang wurde auch die Führung einer Stadtbahn entlang der Innensstadtdurchfahrt geprüft, mit dem Ergebnis, dass die ein- oder zweigleisige Führung einer schienengebundenen Stadtbahn im Zuge Neumarkt/Neuer Graben sowie den entsprechenden Zufahrtstrecken unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht möglich ist und die Einrichtung eines eigenen Haltepunktes am Neumarkt auch aus Gesichtspunkten der barrierefreien Querung des Platzes gänzlich ausscheidet.“

Der B-Plan zitiere hier aus einem Gutachten der Firma Gevas (Humberg & Partner: „B-Plan Neumarkt, Vorbereitende Planungen der Verkehrsanlagen, März 2009; Register 2: Stadtbahn – Führung einer Stadtbahn entlang der Innensstadtdurchfahrt“), ignoriere aber ein entsprechendes Gutachten der VerkehrsConsultKarlsruhe (VCK) aus dem Jahre 1994, das an mehreren Stellen das genaue Gegenteil feststelle:

„1.2.5 Resumée

Insgesamt ist festzustellen, dass der Realisierung einer RegionalStadtBahn aus baulichen Gesichtspunkten nichts entgegensteht. Zwar müssen im städtischen Straßenraum einige Änderungen stattfinden, die auch Eingriffe in die vorhandene Struktur des IV haben wird, doch kann durch die Einführung einer RegionalStadtBahn die städtebauliche Gestaltung von Straßenräumen auch aufgewertet werden.

2. Mögliches Innerstädtisches Netz

Nach rein bautechnischen Gesichtspunkten ist damit in der Stadt Osnabrück das [...] dargestellte innerstädtische Streckennetz für eine RegionalStadtBahn möglich. [...]

Und in „AP 3.3: Mögliche Ausbauprogramme“ ist auf S 10 zusätzlich zu lesen: „Nachdem die bauliche Machbarkeit eines Stadtbahnsystems für Osnabrück nachgewiesen werden konnte, ist vor Aufnahme der Arbeiten... zu entscheiden...“

Die Gevas-Gutachter würden einen Platzbedarf von 8,20 Meter Breite für den Gleiskörper ausweisen, u. a. mit innen liegenden Masten. (vgl. Anhang I)

Laut den „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“ (EAÖ) ergebe sich aber folgende Mindestbreite:

0,30cm + Fahrzeugbreite + 0,40cm + Fahrzeugbreite + 0,30cm

d.h. bei 2,65m breiten Fahrzeugen 6,30m und bei 2,30m breiten Fahrzeugen 5,60m. Diese Werte lägen um 23 bis 31 Prozent unter den Gevas-Werten. (vgl. Anhang II)

Außerdem rechne Gevas mit innenliegenden (Hoch-)Bahnsteigen, während sich durch die Niederflurtechnik seit Mitte der 90er Jahre die Integration von Haltestellen in den Stadtraum gestalterisch ideal lösen lasse. Straßenbahnhaltestellen hätten die gleiche

Kantenhöhe wie behindertengerechte Bussteige. Insofern erscheine auch der Hinweis von Gevas auf die „Gesichtspunkte[n] der barrierefreien Querung“ völlig abwegig.

Folglich sei der am Anfang dieses Punktes genannte Passus auf S. 3 der Begründung zu streichen.

Sofern rechtliche oder finanzielle Vorbehalte die Planung bestimmten, seien sie offenzulegen. Das gelte insbesondere

- a) für die Überlegung, über den Erlös aus der Veräußerung des Grundstücks für das Baulos 2 die Umgestaltung des *Neumarkts* zu finanzieren, und
- b) für die Aufgabe von Rechten am Tunnel, über die ein Geschäftsmann verfüge und die im Tausch gegen das Baurecht für das Baulos 2 aufgegeben werden sollten.

Da hier Planungsziele möglicherweise durch bisher nicht öffentlich gemachte Motive erheblich beeinflusst würden, seien diese Hintergründe vor Satzungsbeschluss zu veröffentlichen.

Der Einwendung seien 3.647 Unterschriften „Für besseren Nahverkehr: Stadt/Straßenbahn für Osnabrück“ in Kopie angefügt.

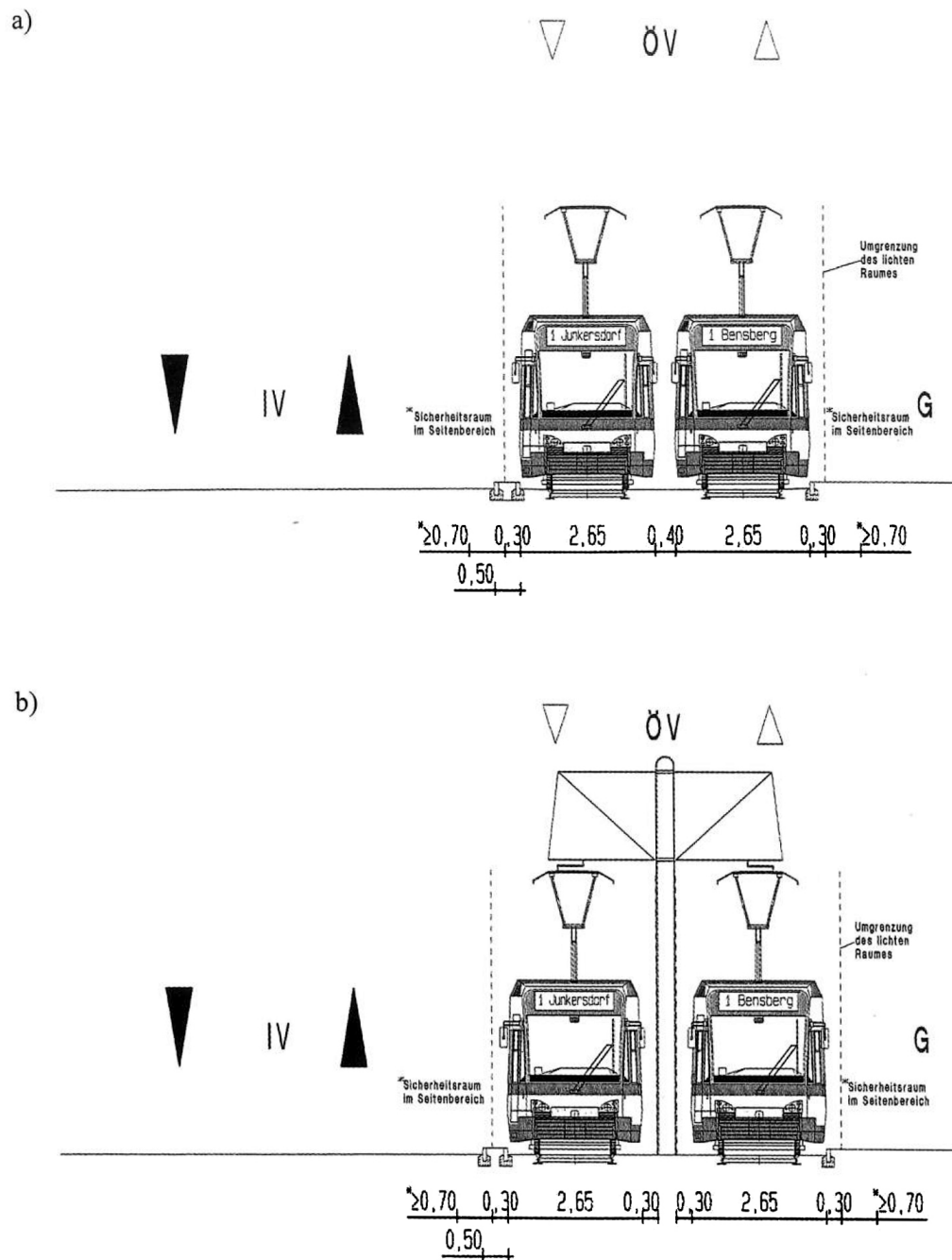
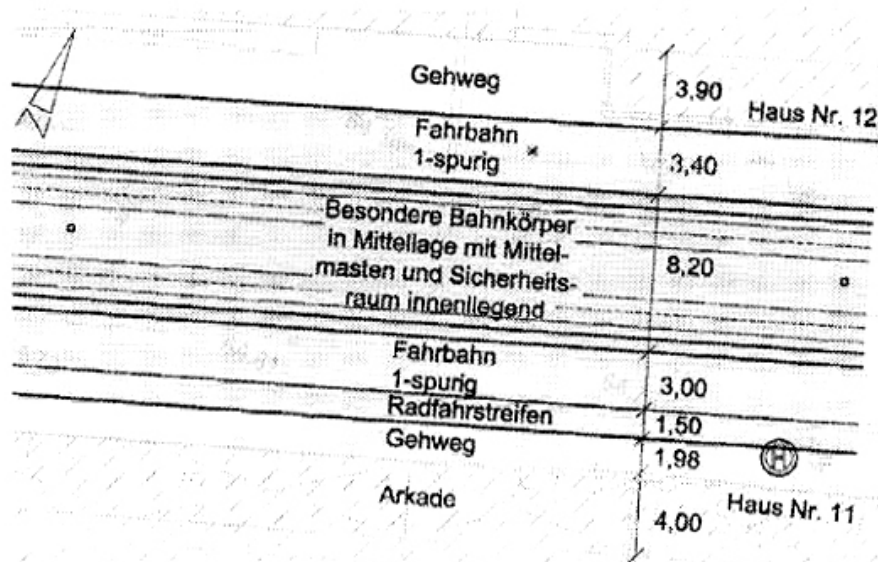
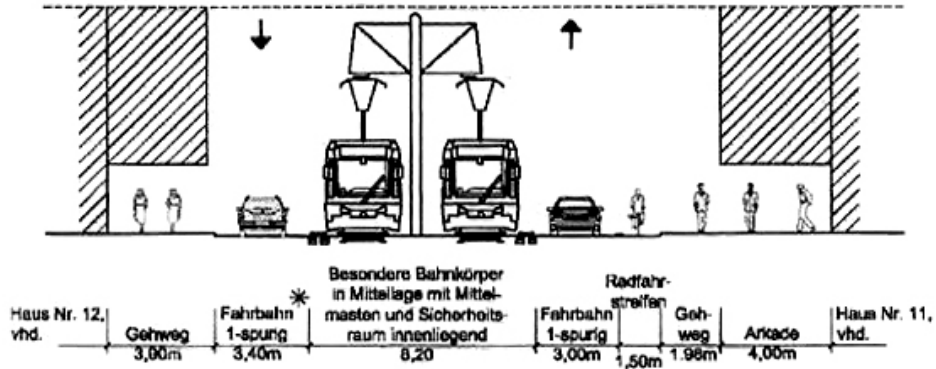


Bild 3.3: Besonderer Bahnkörper in Seitenlage
a) ohne Mittelmast
b) mit Mittelmast

Flächenbedarf Stadtbahn, Neumarkt Haus Nr. 11 und 12 Planung mit Stadtbahn



In der Planung verbleiben keine Restflächen für Anlagen des Busverkehrs wie beispielsweise separate Haltestellenflächen am Fahrbahnrand oder Anlagen des Radverkehrs (*). Im Fall von an Kaps haltenden Bussen oder liegen gebliebenen Fahrzeugen verbliebe keine ausreichende Restbreite für Rettungsfahrzeuge.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Auf das Abwägungsergebnis, das der Rat am 12.11.2013 zu dieser Stellungnahme bereits beschlossen hat, wird verwiesen.

26 Frau D., Osnabrück

Die Einwendungsführerin ist Anliegerin (zu Wohnzwecken und als praktizierende Heilpraktikerin) in der südlichen *Johannisstraße* im Bereich zwischen Wallring und *Rosenplatz*.

26.1 Stellungnahme:

Durch das Einkaufscenter werde sich der südliche Teil der *Johannisstraße* weiterhin negativ entwickeln (Trading Down). Es sei kaum vorstellbar, dass die Ladenflächen südlich der Johanniskirche nach Öffnung des Centers nochmals ordentlich als B-Lage vermietet werden könnten. Im Gegenteil, die Leerstände würden zu einer gefühlten Verwahrlosung der Gegend führen und die Nutzungen als Wettbüros oder Callshops würden eine Kundschaft anziehen, die für Frauen ein Gefühl der Unsicherheit schaffen würden. Die Einwendungsführerin sowie deren Lebenspartner seien seit fast einem Jahr Pflegeeltern eines fünfjährigen Kindes und schon jetzt würden sie sich nur sehr ungerne zu Fuß bei Dunkelheit im Bereich *Rosenplatz/Johannisstraße/lburger Straße* im öffentlichen Raum bewegen. Das CIMA-Gutachten treffe zu den städtebaulichen Auswirkungen des geplanten Centers auf die südliche *Johannisstraße* keinerlei Aussage. Diese Auswirkungen seien bei der geplanten Ansiedlung des Shopping Centers aber durchaus zu beachten. Deshalb rege die Einwendungsführerin an, vor einer Entscheidung über den Bebauungsplan diese Auswirkungen untersuchen zu lassen und die Ergebnisse in die Planung mit einfließen zu lassen.

Ein geregelter Betrieb ihrer Praxis mit Terminen könne nur dann funktionieren, wenn auch die Zuwegung für die Patienten berechenbar sei. Die Einwendungsführerin befürchte für ihren Praxisalltag massive Einschränkungen wegen Verspätungen der Patienten. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil neben dem erwarteten Verkehrschaos vermutlich auch deutlich weniger Parkplätze in der Gegend zur Verfügung stehen würden, denn die Anzahl der Dauerparkplätze sei mit 50 Parkplätzen im Center viel zu gering bemessen. Die Einwendungsführerin vermutet, dass sich die übrigen Mitarbeiter des Centers in der südlichen Innenstadt Parkplätze suchen werden und damit Parkplätze im öffentlichen Raum für ihre Patienten blockieren werden. Die Einwendungsführerin regt deshalb an, die Anzahl der Dauerparkplätze im Center nicht zu limitieren, sondern den Betreiber zu verpflichten, ausreichend Stellplätze für die Mitarbeiter im Center zu schaffen.

Die Einwendungsführerin erachtet die Ansiedlung eines Centers in Osnabrück nicht als notwendig. Es sei nicht zu erwarten, dass im Center ein Angebot geschaffen werde, das in Osnabrück bislang noch nicht erhältlich sei. Die Einwendungsführerin regt deshalb an, auf die Centerplanung komplett zu verzichten und stattdessen lieber eine städtebaulich sinnvolle Variante zu erarbeiten, die einen evolutionären Ansatz verfolgt und die gesamte Neustadt aufwerte.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

26.2 Stellungnahme:

Das Einkaufszentrum und die dafür im CIMA-Gutachten geforderte reduzierte Verkehrsführung am *Neumarkt* für den Individualverkehr würden die Verkehrsströme auf dem Ring weiter belasten. Auch an der Schnittstelle des Wallrings zur *Iburger Straße/Johannisstraße* und *Rosenplatz* sei eine weitere Verschlechterung der Verkehrsströme zu befürchten. Da der Verkehr hier ohnehin schon heute nur sehr zäh flüssig fließe, sei eine weitere Verschlechterung dieser Situation nicht hinnehmbar. Die Situation an der Kreuzung *Johannistorwall/Johannisstraße* sei auch im Verkehrsgutachten mit einer Zunahme der Belastung von 25% prognostiziert worden, der Zustand werde mit dem schlechtest möglichen Wert "F" beschrieben. Die Zunahme der Belastung an der Kreuzung *Rosenplatz/Johannisstraße/Iburger Straße* wäre erst gar nicht ermittelt worden. Die Einwendungsführerin regt daher an, die Planung dahingehend zu verändern, dass eine Verbesserung der Situation in ihrer Wohngegend entstehe.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

27 Herren E., Osnabrück, Herr J., Osnabrück, Frau L., Osnabrück, Frau P., Osnabrück, Herr R., Osnabrück

27.1 Stellungnahme:

Eine Planung wie in den Bebauungsplänen Nr. 525 und Nr. 600 skizziert, sei nicht realisierbar bzw. werde nicht die gewünschte Wirkung erzielen. Wenn im B-Plan Nr. 525

anführt werde, dass eine ebenerdige Querung des *Neumarkts* „nicht entscheidend zur notwendigen Verknüpfung beider Innenstadtbereiche beitragen“ konnte, müsse in Frage gestellt werden, wie eine weiterhin ebenerdige Querung mit Individualverkehr und ÖPNV das gewährleisten soll.

Eine echte Alternative sei die Planung „Neue Mitte“, die die Fußgängerzonen mit einer breiten offenen Unterführung verbinde.

Darüber hinaus mache eine Neugestaltung des *Neumarkts* nur ohne Bussteige Sinn. Ein zentraler Busbahnhof auf dem Gelände des heutigen Wöhrlhauses sowie des Parkhauses dahinter verlege die Bussteige vom *Neumarkt* und schaffe Platz für echte Gestaltung. Zudem wäre der Busverkehr aus der *Johannisstraße* zwischen *Neumarkt* und Johanniskirche verbannt. Die sich in dem Bereich angesiedelten Geschäfte zur Versorgung der Pendler könnten sich um den neuen zentralen Busbahnhof ansiedeln und die Gewerbeflächen in der dann echten Fußgängerzone für traditionellen Einzelhandel genutzt werden. Als positiver Effekt ergäben sich sehr kurze Umsteigewege, und die geplante Wendeschleife für Busse im Bereich *Grüner Brink* mit allen Investitions- und laufenden Kosten würde entfallen.

Der Einwendungsführer kommt zu folgendem Fazit:

- Mehr Einzelhandelsfläche ja, aber der vorhandenen Einzelhandelsstruktur angepasst und unter Berücksichtigung der Entwicklung im Kaufverhalten.
- Wenn Busse nicht langfristig vom *Neumarkt* und aus der *Johannisstraße* verschwinden, wird jede Umgestaltung zur Farce.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Neumarkt

Der *Neumarkt* als zentraler Platz der Stadt Osnabrück soll aufgewertet werden. Dabei soll er eine stärkere Funktion als Bindeglied zwischen Altstadt und Neustadt erhalten. Neben einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität des Platzes gehört auch eine Aufwertung der angrenzenden Bebauungs- und Nutzungsstruktur zu den dringend erforderlichen städtebaulichen Maßnahmen.

Insbesondere die südlich des *Neumarkts* gelegenen und zum Teil brach liegenden Einzelhandelsflächen (z. B. ehemaliges Kaufhaus Wöhrl) bedürfen einer grundsätzlichen konzeptionellen Überplanung. Das in diesem Zusammenhang geplante Einkaufszentrum (vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* –) am Südrand des *Neumarkts* trägt nicht nur zu einer Aufwertung des *Neumarkts* bei, sondern auch zu einer Belebung der bestehenden Einzelhandelsstruktur im Bereich der *Johannisstraße*. Damit werden wichtige, langfristige und nachhaltige städtebauliche Ziele verfolgt.

Busverkehr

Im Bereich des *Neumarkts* ergibt sich für die Nachmittagsspitze ein Verkehrsaufkommen mit ca. 120 Bussen pro Stunde. In der ÖPNV-Mittagsspitze mit Schülerverkehr werden ca. 145 Busse pro Stunde am *Neumarkt* verkehren. Dies sind jedoch nur die Spitzenstunden. Zu anderen Tageszeiten wird das Verkehrsaufkommen des ÖPNV geringer ausfallen. Trotz dieser Belastungen in den Spitzenstunden bestätigt eine durch die Stadt in Auftrag gegebene mikroskopische Verkehrsflusssimulation, dass es nicht zu Überlastungen kommt. Die Verkehrsflusssimulation berücksichtigt neben Kfz-Verkehr und Linienbussen auch den Radverkehr sowie die Fußgänger.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

Alternativplanung „Neue Mitte“

Von der Initiative „Lebendiges Osnabrück“ wurde ein Gegenentwurf („Neue Mitte“) zum geplanten Einkaufszentrum am *Neumarkt* entwickelt. Das Konzept wurde vom Stadtplanungsbüro GARTHAUS aus Osnabrück ausgearbeitet. Die zentrale Planungsintention des Konzepts ist der Bau einer Tiefgarage und eines zentralen Busbahnhofs westlich der *Johannisstraße*. Die *Johannisstraße* soll dabei vom Busverkehr entlastet werden und die fußläufige Verbindung zwischen *Johannisstraße* und *Große Straße* soll in Form einer Tunnellösung unter dem *Neumarkt* erfolgen.

Obwohl das vorgenannte Konzept in erster Linie als Alternativplanung für ein geplantes Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* –) zu verstehen ist, werden nachfolgend nochmals die Vor- und Nachteile des Konzepts dargestellt:

Vorteile:

- Die *Johannisstraße* als vielbefahrene Bustrasse würde entlastet werden.
- Für die *Johannisstraße* ergäbe sich ein größerer Gestaltungsspielraum. Damit könnte die Straße als Einkaufsstandort aufgewertet werden.
- Auf eine Inanspruchnahme der Fläche zwischen *Grüner Brink* und *Neumarkt* für einen Busbahnhof könnte verzichtet werden.
- Der Bereich zwischen *Grüner Brink* und *Neumarkt* könnte angesichts der möglichen Aufgabe von Bushaltestellen städtebaulich aufgewertet werden.

Nachteile:

- Die Lage der geplanten Tiefgarage ist aus verkehrspolitischer und städtebaulicher Sicht als ungünstig zu bewerten, da hier, losgelöst von einem konkreten Bedarfsträger, ein Stellplatzangebot geschaffen werden würde, das zusätzliche Individualverkehre in die Innenstadt leiten würde.
- Die verkehrliche und damit auch schalltechnische Belastung der Seminarstraße würde durch die geplante Ein- und Ausfahrtssituation der Tiefgarage erheblich zunehmen.
- Der geplante Anschluss der Busverkehrsströme an die *Johannisstraße* nördlich der Johannisschule würde zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Grundschulbetriebs führen.

- Aus dem vorliegenden Konzept lassen sich nur wenig Handelsflächen ablesen. Damit reduziert sich im Allgemeinen auch der wirtschaftliche Anreiz, derartige innerstädtische Großprojekte umzusetzen.
- Die den geplanten Busbahnhof flankierende Neubebauung lässt nach erster Einschätzung eine Wohnnutzung nicht zu. Dies beruht auf der zu erwartenden Verkehrslärmsituation, verursacht durch die hohe Frequenz zukünftiger Busbewegungen. Eine Realisierbarkeit der im Konzept idealisierend dargestellten Wohnbebauung ist insofern fraglich.
- Aufgrund der kaum in Frage kommenden Wohnnutzung und der im Konzept nur begrenzt vorgesehenen Handelsnutzung rund um den geplanten Busbahnhof käme als mögliche Nutzung für die entstehende Hochbebauung in erster Linie eine Büronutzung in Frage. Hierbei ist nicht auszuschließen, dass das entstehende Überangebot an Büronutzflächen über längere Zeit im Missverhältnis zur tatsächlichen Nachfrage stehen würde.
- Der im Konzept gezeigte Baukörper vor dem heutigen H&M-Gebäude wirkt überdimensioniert und lässt im Bereich *Grüner Brink* eine in ihren Abmessungen städtebaulich nicht vertretbare „Gebäudeschlucht“ entstehen.
- Durch die geplante sehr breite Tunnellösung unter dem *Neumarkt* würden die Schaufensterfassaden westlich des *Neumarkts*, parallel zur Achse Neuer Graben, von den Fußgängerströmen abgekoppelt werden und damit an Attraktivität einbüßen.
- Der *Neumarkt* soll als städtischer Platz aufgewertet werden. Das vorliegende Konzept erschwert allerdings die Erreichbarkeit des Stadtplatzes über die *Große Straße* sowie über die *Johannisstraße* durch die umfangreiche Niveauabsenkung beider Straßen zur Umsetzung einer Tunnelquerung.
- Es ist davon auszugehen, dass die geplante Niveauabsenkung der Achse *Große Straße - Johannisstraße* im Bereich der Neumarktuntertunnelung eine geringe Verknüpfungsfunktion aufweisen würde. Denn hier müsste eine mehr als 20 m lange Brückenkonstruktion ohne städtebauliche Attraktion passiert werden und eine ausreichende Barrierefreiheit wäre nur mittels Aufzugsanlagen zu erreichen.
- Die Querung des *Neumarkts* mittels einer Untertunnelung würde für die Stadt umfangreiche Investitionen und hohe Unterhaltungskosten nach sich ziehen. Zudem scheiterte eine Tunnelquerung bereits in der Vergangenheit an einer ausreichenden öffentlichen Akzeptanz.
- Der geplante große Busbahnhof „hinter“ der *Johannisstraße* lässt aufgrund der einseitigen Ausrichtung auf den ÖPNV nur eine geringe Aufenthaltsqualität erwarten.
- Durch die Verlagerung von Buslinien aus der *Johannisstraße* und der damit zu erwartenden Reduzierung von Laufkundschaft müsste die Einzelhandelsstruktur in der *Johannisstraße* weitgehend neu aufgestellt werden.
- Die Verlegung der zentralen Bushaltestelle hinter das derzeitige „Wöhr-Gebäude“ würde mit Qualitätseinbußen des ÖPNV oder sogar Betriebskostensteigerungen einhergehen.
- Durch den geplanten Busbahnhof würde die von Fuß- und Radfahrern hochfrequentierte *Seminarstraße* zerschnitten. Das zu erwartende Busaufkommen würde eine leichte Querbarkeit des Busbahnhofs verhindern.
- Die geplanten umfangreichen öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich des Busbahnhofs würden für die Stadt hohe Erstellungs- und Unterhaltungskosten nach sich ziehen.

- Für das vorliegende Konzept konnte von der Initiative „Lebendiges Osnabrück“ bislang kein privater Investor genannt werden.

Die Stadt hat das Projekt zur Kenntnis genommen und in Anbetracht der vorgenannten Aspekte sowie unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück (PlaNOS) vom 16.05.2013 beschlossen, diesen Konzeptansatz aufgrund der festgestellten Nachteile und der unbelegten Wirtschaftlichkeit der Planung nicht weiter zu verfolgen.

27.2 Stellungnahme:

Die Ansiedlung eines Centers wie in B-Plan Nr. 600 vorgesehen, gehe völlig am Bedarf vorbei, da u. a. die Entwicklung der Bevölkerung sowie des Internethandels außen vor bleibe. Fraglich sei auch, wie der Verkehr durch die geplanten neuen Stellplätze bei einem zurückgebauten *Neumarkt* mit Bussen aufgenommen werden solle.

Der Einwendungsführer kommt zu folgendem Fazit:

- Ein Center am *Neumarkt*, wie geplant, wird bestehende und funktionierende Strukturen zerschlagen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

28 Ökologisch-Demokratische Partei (ödp)

28.1 Stellungnahme:

Die Einwendungsführerin ist der Ansicht, dass die Planung zum *Neumarkt* und des gesamten Kontextes nur im Zusammenhang mit allen Implikationen und Randbedingungen geschehen kann. So sei zuerst einmal eine Aufteilung in zwei B-Pläne (Nr. 525 und Nr. 600) nicht zielführend. So könnten alle Belange des Planungsprozesses sicher nicht vollständig betrachtet, bewertet und entschieden werden. Es sollte wieder ein B-Plan für den gesamten Bereich erarbeitet werden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Aufteilung der städtebaulichen Planung im Bereich *Neumarkt* in mehrere Bebauungspläne (Bebauungspläne Nr. 525, 593 und 600) ist sinnvoll, da hiermit den einzelnen besonderen städtebaulichen Situationen Rechnung getragen werden kann, ohne dabei die Gesamtzusammenhänge aus dem Auge zu verlieren. So handelt es sich bei dem Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* – z. B. um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, der die planungsrechtliche Grundlage für ein konkretes Bauvorhaben schaffen soll. Der Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – hingegen stellt einen sog. Angebotsbebauungsplan dar, der einen Rahmen für zukünftige städtebauliche Entwicklungen vorgeben soll.

Die Annahme, dass nur durch Zusammenlegung von Bebauungsplänen eine vollständige Betrachtung des Planungsbereichs *Neumarkt* erfolgen kann, ist falsch und verkennt die regelmäßige Praxis der planenden Gemeinde, großräumige planerische Zusammenhänge auch über Bebauungsgrenzen hinweg zu erkennen.

28.2 Stellungnahme:

An erster Stelle seien hier die den Verkehr betreffenden Aspekte zu nennen. Dies beziehe sich auf MIV und ÖPNV. Bebauungsplanungen für eine so zentrale Zone zu entwickeln, ohne zu wissen, wie die beiden vorgenannten Mobilitätsaspekte von statten gehen sollen (wie viel Platz für Fußgängerinnen, Fahrspuren für Busse, Radfahrerinnen und Schienenwege, einschließlich Haltestellen), halte die Einwendungsführerin nicht für möglich.

Die Einwendungsführerin sei sich sicher, dass die Stadt nur dann einen angemessen attraktiven Platz erhalte, wenn der motorisierte Individualverkehr ausgeschlossen werde. Der *Neumarkt* müsse nach Fertigstellung zum Verweilen und Flanieren einladen. Bäume und Grünflächen seien hierzu wichtige Elemente.

Die verbindende Funktion zwischen Alt- und Neustadt sei wesentlich zu beachten. Bei weiterhin etwa 15.000 Autos pro Tag könne der Platz zu Fuß nicht wirklich entspannt und gefahrlos gequert werden.

Falls es als notwendig angesehen werde, eine Leitlinie zu haben, um Menschen von der *Große Straße* in die *Johannisstraße* zu leiten, könne hier auch eine Reihe Bäume gepflanzt werden. Dies würde auch dem Aspekt einer positiven Gestaltung des Platzes entgegenkommen. Ebenso sollte das beim jetzt präsentierten ersten Preis des Wettbewerbs gezeigte Springbrunnelement durch Grün ersetzt werden. Dies wäre schöner als die Brunnen, die ja reparaturanfällig seien und im Winter ohnehin nicht funktionieren würden.

Bzgl. *Johannisstraße* sollte auf jeden Fall die Rampe erhalten bleiben. Hierüber könne der sehr sinnvolle Fahrradstellbereich, an den eine Werkstatt und ein kleines Café angeschlossen werden könnten, in einem Teil des alten Tunnels erschlossen werden. Dies käme sogar billiger, als den Tunnel auch hier zuzuschütten. Im Sinne von Basisdemokratie sollte hier auch die positive Sichtweise des ADFC mit immerhin gut 600 Mitgliedern diesem Projekt gegenüber beachtet werden.

Diese Forderung sei auch das Ergebnis des Bürgergutachtens, bei dem sich 80 % der Beteiligten für einen verkehrsfreien Neumarkt ausgesprochen hätten. Der ÖPNV müsse natürlich weiterhin über den Platz geführt werden. Selbstverständlich müsse es auch Platz für Radfahrerinnen und Noteinsatzfahrzeuge geben.

Die Neumarktentwicklung habe in Osnabrück einen hohen Stellenwert. Nach einer Umfrage der NOZ würden die Osnabrücker eine sinnvolle Neumarktplanung als zweitwichtigsten Punkt nach drohender oder schon vorhandener Arbeitslosigkeit

ansehen. Außerdem sei bei vielen zugesandten Stellungnahmen zu erkennen, dass ein verkehrsfreier Platz gefordert werde. Dieser Aspekt müsse auch von der Politik neu betrachtet werden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Gestaltungswettbewerb

Parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren wurde ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ durchgeführt, bei dem konkrete Ideen zur Förderung der Aufenthaltsqualität erarbeitet wurden. Der Wettbewerb wurde mit der Prämierung eines ersten Preisträgers (Lützuw 7 Cornelia Müller Jan Wehberg, Berlin, mit Lorenzen Architekten GmbH, Berlin und Ingenieurbüro Abraham, Berlin) am 02.12.2013 erfolgreich abgeschlossen.

Das Preisgericht kam zu folgender Beurteilung des Siegerentwurfs:

„Die Verfasser verstehen ihren Vorschlag zur Neugestaltung des *Neuen Grabens* und des *Neumarktes* als Stadtreparatur. Trotz hoher Verkehrsbelastung soll ein attraktiver Stadtraum entstehen, der zum vitalen Bindeglied zwischen Alt- und Neustadt aufgewertet wird. Die Idee des „Verwebens“ wird funktional mutig und gestalterisch hochwertig umgesetzt. Die sorgfältig herausgearbeitete Raumfolge nimmt alle Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmittel auf, präsentiert sich unmissverständlich als Gute Stube der Stadt Osnabrück.

Um diesen positiven Gesamteindruck zu erreichen, wird der Gesamttraum – wie von der städtischen Planung vorgegeben – durch einen markanten Baukörper gegliedert. Der Busterminal wird mit ergänzenden Baumpflanzungen zu einem grünen Stadtraum umgedeutet – eine unpräzise wie wirkungsvolle Lösung zur Herausarbeitung der Teilräume. Für die Gestaltung des Witterungsschutzes – frei geformte Stahldächer – werden glaubwürdige architektonische Chiffren angeboten. [...]

Der *Neumarkt* wird wirkungsvoll und mit Atmosphäre in Szene gesetzt. Als offener Raum mit einem Solitärbaum vor dem Gerichtsgebäude und einer luftigen Baumreihe vor der nördlichen Platzwand wird er angemessen begrünt. Die „Arbeitsteilung“ zwischen der Nord- und Südseite wird mit Blick auf Nutzung und Gestaltqualität verständlich: bekommt doch das Baudenkmal mit vorgelagertem Rhododendren-Boskett einen angemessenen Raum und die Gastronomiezone ihr schattenspendendes Dach und eine sinnvolle Gliederung. Das zwischen Aufenthaltsbereich und Fahrverkehrsfläche richtig platzierte Sprudlerfeld unterstützt die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt*.

Hervorstechendes Merkmal des Entwurfs ist der den Stadtraum zusammenbindende Teppich aus großformatigen Platten, der mit den Natursteinbelägen der einmündenden Straßen verwoben wird. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Streifen stehen für die Verbindung; die besondere Herausarbeitung des *Neumarktes* und des Busterminals stehen für den Aufenthalt. Mit einer deutlichen Verwandtschaft in Material und Format sowie der einheitlichen Verlegerichtung trägt der Bodenbelag dazu bei, das Raumkontinuum herauszuarbeiten. [...]

[...] Trotz seiner klaren gestalterischen Ausrichtung erfüllt der Entwurf die funktionalen und technischen Anforderungen an einen hoch frequentierten Stadtraum. Es werden – dezentral und räumlich integriert – ausreichend viele Fahrradplätze angeboten. Das Lichtkonzept bedient sich des städtischen Repertoires und erreicht mit präzisen Setzungen eine angemessene Qualität. [...]

Insgesamt legen die Verfasser einen inspirierenden Entwurf mit hohem gestalterischen Anspruch vor, der einen zukunftsfähigen Stadtraum greifbar werden lässt.“

Die Umsetzung der vom 1. Preisträger vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen können grundsätzlich unabhängig von der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – umgesetzt werden.

28.3 Stellungnahme:

Herkömmlicher Treibstoff für Autos werde immer teurer, so dass sich auf lange Sicht hin immer weniger Menschen Autos würden leisten können und evtl. auch nicht mehr wollen. Elektroautos, die z. Z. noch nicht ausgereift seien, würden sich ebenfalls die meisten Menschen nicht leisten können. Die Westumgehung werde den Verkehr in der Innenstadt reduzieren und die Stadtbahn (von vielen Eingaben gefordert) werde eine größere Anzahl von Autofahrer zum Umsteigen bewegen. Nicht zuletzt sollte die Innenstadt von giftigen Auto-Abgasen befreit und hiermit auch dem Klimaschutz Rechnung getragen werden.

Viele Städte hätten vorgemacht, dass mit umfangreichen Fußgängerzonen wieder menschliches Leben in die Ballungszonen einziehen könne. Es habe sich gezeigt, dass Autofahrer sich andere Wege suchten, wenn eingefahrene Routen nicht mehr zur Verfügung stünden.

Ggf. könnten Wallanwohner bei möglicherweise Höherfrequentierung der Ringanlage durch den MIV nach einer Schließung des *Neumarkts* der Einbau von Lärmschutzfenstern angeboten werden. Weiterhin sei es gut möglich, bei der nächsten Sanierung der Wallfahrbahnen Flüsterasphalt in Betracht zu ziehen.

Das erste Gevas-Gutachten wäre zu dem Ergebnis gekommen, dass der Wallring sehr wohl den Verkehr bei Schließung des *Neumarkts* aufnehmen könne. Spätere Gutachten kämen erstaunlicher Weise auch zu anderen Schlussfolgerungen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Für die Stadt Osnabrück wurde 2012 eine Lärmkartierung durchgeführt. Der Rat der Stadt Osnabrück hat darauf aufbauend in seiner Sitzung am 25.06.2013 den Lärmaktionsplan 2013 einstimmig beschlossen. Unter Einbindung der bereits bestehenden Planungen und der Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung werden Maßnahmenkonzepte zur Lärminderung im Straßenverkehr entwickelt. Die Maßnahmenkonzepte münden in ein integriertes Gesamtkonzept, in dem das Vorgehen und die Aktivitäten der Stadt Osnabrück für die nächsten 5 Jahre konkretisiert werden.

In Hinblick auf den Wallring kann die Stadt durch geeignete Geschwindigkeits- bzw. Fahrbahnsanierungskonzepte Lärminderungen erzielen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

28.4 Stellungnahme:

Das Baulos 2 vor H&M sollte wirklich nicht realisiert werden. Es würde den ohnehin nicht großen Platz nur kleiner machen und den ÖPNV behindern. Eine städtebaulich notwendige Begründung bestehe hier eben so wenig, wie ein Bedarf an zusätzlichen Verkaufsflächen oder anderen Nutzungsansprüchen, unter Anderem da gegenüber das neue Zentrum entstehe.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Projektbereich 2 (MK 5)

Die mit dem Projektbereich 2 (MK 5) verfolgte städtebauliche Zielsetzung ist bereits in der Abwägung zu den im Rahmen der Entwurfs offenlegung nach § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen ausführlich behandelt worden:

„Der heutige städtebauliche Missstand des *Neumarkts* ist maßgeblich verursacht durch die kriegsbedingten Zerstörungen am *Grünen Brink*. So unterliegt der heutige Zustand keiner planerischen Konzeption oder Zielvorstellung, so dass in den vergangenen Jahrzehnten ein großer Verkehrsraum entstanden ist, dessen Randgebäude außerdem von vielen Busbahnsteigen und Wartedächern verstellt werden. Als Folge ist festzustellen, dass sich der Stadtraum sehr heterogen ohne eine klare Form- und Raumaussage darstellt. Der Platz wird durch den Busbahnhof dominiert, die Rampen zur Tunnelpassage beengen zudem die recht engen Fußgängerzonen am Rand des *Neumarkts* empfindlich. Gegenüber der bescheidenden Architektur und Fassadenkleidung wirkt allein das Gerichtsgebäude selbstbewusst und qualitativ (Gewers, Kühn + Kühn, 2005).

Mit dem Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – wird das Ziel verfolgt, einen städtebaulichen Rahmen zu schaffen, mit dem die allgemeinen Straßenräume wieder erlebbar und z. T. auch komplettiert werden. Durch die Neubebauung, insbesondere im Projektbereich 2 (MK 5), erhält der *Neumarkt* wieder eine klare geometrische Form, die in ihrer baulichen Ausnutzbarkeit das historische Landgericht in seiner Maßstäblichkeit nicht übertreffen wird. Dies ist durch

entsprechende Höhenfestsetzungen im Bebauungsplan abgesichert. Durch das Schließen der fehlenden Raumkante mittels Realisierung eines Bauwerks im Projektbereich 2 wird ein Platz in der Dimension von ca. 95 m x 45 m geschaffen, der somit eine überschaubare Größe erhält. Die im Bebauungsplan dem Verkehr zur Verfügung stehenden Flächen entsprechen den zu erwartenden verkehrlichen Anforderungen, unabhängig davon, ob der ÖPNV durch Busse oder durch eine Stadtbahn abgewickelt wird.

Die Ergebnisse des parallel zu dieser Bauleitplanung ausgelobten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ sollen Möglichkeiten für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität des Neumarkts aufzeigen und konkrete Maßnahmen (z. B. Begrünung, Fahrradabstellanlagen, Ausgestaltung von Buswartebereiche etc.) benennen.

Der Projektbereich 2 (MK 5) stellt einen wesentlichen Beitrag dar, die Zäsur zwischen den Einkaufsbereichen *Große Straße* und *Johannisstraße* zu überwinden. Durch die Bebauung rücken die beiden Bereiche enger zusammen und ein mögliches Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – *Neumarkt* –) auf der Südseite des *Neumarkts* könnte besser an die Haupteinkaufslage der Osnabrücker Innenstadt angebunden werden. Durch die Festsetzung eines Zurückspringens eines potentiellen Baukörpers im Projektbereich 2 (MK 5) im Erd- und 1. Obergeschossbereich wird im Übrigen die Sichtbeziehung aus der *Großen Straße* in Richtung eines potentiellen Einkaufszentrums und umgekehrt gesichert. Ohne Projektbereich 2 (MK 5) bestünde die Gefahr, dass sich ein solitäres Einkaufszentrum ohne Bindung an die gewachsenen Strukturen entwickeln würde. Der Projektbereich 2 (MK 5) wird durch die beabsichtigte Verknüpfungsfunktion von nördlicher und südlicher Innenstadt entscheidend zur zukünftigen Belebung dieses Zentrums beitragen und ist von daher unverzichtbar.

Der neu zu bildende *Neumarkt* erfordert eine städtebaulich angemessene Begrenzung. Daher soll der Baukörper des Projektbereichs 2 (MK 5) mindestens fünf und maximal sechs Vollgeschosse aufweisen. Gleichzeitig wird eine maximale Gebäudehöhe [Anm.: 89,0 m über NHN] festgesetzt, die hinter der vorhandenen Gebäudehöhe des *Neumarkt-Carrées* (94,3 m über NHN) deutlich zurückbleibt und gleichzeitig Rücksicht auf die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) nimmt.

Hinsichtlich der zulässigen Art der baulichen Nutzung sind Büros und Gastronomiebetriebe im Projektbereich 2 (MK 5) planungsrechtlich grundsätzlich zulässig und würden der Zielvorstellung der städtebaulichen Planung entsprechen.

Eine Reduzierung des Projektbereichs 2 (MK 5) auf maximal drei bis vier Vollgeschosse würde der mit der Bauleitplanung verfolgten städtebaulichen Zielsetzung nicht entsprechen. Der Projektbereich 2 (MK 5) soll im Kontext der bereits bestehenden mehrgeschossigen Gebäude am *Neumarkt* keine untergeordnete Rolle spielen, sondern eine bislang fehlende dominante Raumkante bilden.

Planerische Überlegungen haben allerdings zu einer Modifikation des Projektbereichs 2 (MK 5) geführt. Die über die Entwurfsänderung erfolgte bauliche Reduzierung des Projektbereichs 2 berücksichtigt verstärkt die Bedürfnisse des ÖPNV, die städtebaulich erforderliche Blickbeziehung zwischen *Große Straße* und dem auf der Südseite des *Neumarkts* geplanten Einkaufszentrums sowie den städtebaulich vertretbaren Abstand zwischen dem Projektbereich 2 (MK 5) und dem nördlich gegenüberliegenden Geschäftsgebäude.

Die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse im Projektbereich 2 (MK 5) wird im Vergleich zum ursprünglichen Bebauungsplanentwurf geändert. Danach muss ein zukünftiger Baukörper im Projektbereich 2 (MK 5) nicht zwangsläufig sechs Vollgeschosse aufweisen, sondern kann auch lediglich fünf Vollgeschosse umfassen. Die maximale Gebäudehöhe im Projektbereich 2 (MK 5) wird zudem mit 89,0 m über NHN an die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) angeglichen.“

28.5 Stellungnahme:

Es werde nicht als zielführend angesehen, Rechte am Tunnel gegen die Genehmigung von Baulos 2 zu tauschen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Rechte am ehemaligen Neumarktunnel werden nicht gegen eine Genehmigung von Baulos 2 getauscht.

Neumarktunnel

Der Rückbau des ehemaligen Neumarktunnels wurde bereits in der Vergangenheit vom Rat der Stadt beschlossen und ist unumgänglich für die anschließende Umgestaltung des Platzbereichs Neumarkt. Die Rückbauarbeiten haben bereits in Teilbereichen begonnen. Eine Erhaltung des Neumarktunnels (Brückenbauwerk) würde den städtischen Haushalt jährlich mit umfangreichen Unterhaltungskosten belasten, die nicht im Verhältnis zum Nutzen des Bauwerks stehen.

Zur städtebaulichen Begründbarkeit des Projektbereichs 2 (MK 5) s.o..

28.6 Stellungnahme:

Aus der *Johannisstraße*, die jetzt schon das Potential einer Fußgängerzone habe, sollten im ersten Anlauf die Busse in Nord-/Südrichtung herausgenommen und über *Lyra-* und *Süsterstraße* geführt werden. Die Busse würden hier schon mehr stören, als sie den Geschäften nutzen würden. Dies würden sogar die dortigen Ladeninhaber sagen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im

Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

Im Übrigen wird ergänzend auf die engen räumlichen Gegebenheiten in den von der Einwendungsführerin genannten Straßenzügen hingewiesen, die eine Führung des ÖPNV an dieser Stelle erschweren würden.

28.7 Stellungnahme:

Beim Einkaufszentrum müsse auf jeden Fall sofort die größere Variante zum Zuge kommen. Nach Aussage von Fachleuten sei es so, dass ein kleines Zentrum Kaufkraft von vorhandenen Geschäften abziehe, eine große Shoppingmall ziehe jedoch Kunden aus der weiteren Umgebung an; als Sekundäreffekt werde dieser Personenkreis auch noch andere Läden in der Umgebung besuchen.

Als Argument gegen ein großes Zentrum werde die Ausweitung des Internethandels angeführt. Die Einwendungsführerin sehe dies nicht so, da ganz im Gegenteil viele Kunden das Einkaufserlebnis für sehr wichtig erachten würden. Sie würden die Waren sehen und anfassen und beraten werden wollen. Diese Aspekte sollten nicht unterschätzt werden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

28.8 Stellungnahme:

Seitdem der AK Stadtplanung der Agenda 21 das Projekt *Neumarkt* 1996 angestoßen habe, sei außer der Einrichtung des von dem AK geforderten ebenerdigen Fußgängerüberwegs und der Teilschließung des Tunnels, außer vielen Gutachten und Wettbewerben offensichtlich nicht viel passiert.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Auf die laufenden Baumaßnahmen im Bereich des Hasehauses (Bebauungsplan Nr. 593) sowie auf den aktuellen Rückbau des ehemaligen Neumarktunnels wird hingewiesen.

29 Herr G., Osnabrück

29.1 Stellungnahme:

Gegen den Bebauungsplan spreche, dass mit dem Bebauungsplan die Reduzierung des *Neumarkts* von derzeit 4 Fahrspuren für den Individualverkehr auf demnächst 2 Fahrspuren festgeschrieben werden solle.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Der Bebauungsplan Nr. 525 – Neumarkt – schreibt eine Reduzierung des *Neumarkts* von derzeit vier Fahrspuren für den Individualverkehr auf demnächst zwei Fahrspuren nicht fest. Regelungen zur Verkehrsführung werden grundsätzlich außerhalb von Bauleitplanverfahren getroffen.

29.2 Stellungnahme:

In der verkehrstechnischen Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem Neumarkt (TSC Essen vom 18.06.2013) heiße es in Pkt. 5 zu den „Qualitäten des Verkehrsablaufs für den Wallring“ in Zukunft, dass am Knoten *Heger-Tor-Wall/Martinstraße* der Bestand derzeit bei Stufe D („Ein noch stabiler Verkehrszustand, eine ausreichende Verkehrsqualität - auch in den Spitzenstunden.“) liege.

Bei zweistreifiger Verkehrsführung über den *Neumarkt* seien hier lt. Gutachten „bauliche und betriebliche Optimierungen notwendig, wobei eine bauliche Optimierung aufgrund der beengten Platzverhältnisse nur begrenzt möglich erscheint“.

So werde zukünftig trotz betrieblicher Optimierung und der möglichen baulichen Änderungen mit Umsetzung des Bebauungsplans ausweislich des Gutachtens der Knoten *Heger-Tor-Wall/Martinstraße* reduziert auf die Qualitätsstufe E („Im Kraftfahrzeugverkehr stellt sich ein allmählich wachsender Stau ein. Die Wartezeiten sind sehr lang.“)

Eine ausreichende Verkehrsqualität (s.o.) werde damit nicht mehr erreicht.

Für den Knoten *Johannistorwall/Johannisstraße* gelte derzeit bereits im Bestand schon Qualitätsstufe Stufe F („Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst stetig. Die Wartezeiten sind extrem lang.“). Hier würden die Beratenden Ingenieure für Verkehrswesen weder ein bauliches noch betriebliches Potential sehen, um den zu erwartenden Mehrverkehr zu kompensieren. Es bleibe damit bei Stufe F. Hinzu käme allerdings noch ein um 25% erhöhtes Verkehrsaufkommen auf dem *Johannistorwall* - verursacht durch die geplante Fahrstreifenreduzierung auf dem *Neumarkt*. Für die Bewertung dieser Qualität des Verkehrsablaufs an diesem Knoten gebe es im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen nicht einmal mehr eine definierte Stufe.

Für die zwei wohl wichtigsten Zugänge zur Innenstadt aus Richtung Süden und Süd-Westen (NRW, Niederlande etc.) würde sich eine massive Verschlechterung der Qualitätsstufen ergeben. In der Praxis hieße das, dass die betroffenen Verkehrsknoten dem Mehrverkehr in keiner Weise gewachsen seien werden. Der Verkehr auch in Richtung Zentrum würde in den Spitzenstunden permanent kollabieren.

Der Bebauungsplan sei nicht zulässig, da - durch die Untersuchung bestätigt - mit der damit verbundenen Verkehrsverlagerung der Verkehr auf dem südlichen Wallring ganzheitlich zu den Spitzenstunden nicht mehr abgewickelt werden könne, zum Schaden für Industrie, Großhandel, besonders aber dem Einzelhandel und der Anwohner.

Die Stadt werde als Oberzentrum die Erreichbarkeit ihres Bahnhofs aus bestimmten Richtungen rund um die Uhr nicht mehr sicherstellen können, da mit dem Umbau am *Neumarkt* an den zwangsläufig zu befahrenden Knoten auf dem Wallring kein Durchkommen mehr möglich sein werde. Staus seien vorprogrammiert, ein stabiler Verkehrszustand sei zu bestimmten Zeiten nicht mehr zu erreichen.

Es sei nicht erklärbar, dass man mit dem Bebauungsplan die „Magnetwirkung der Osnabrücker Innenstadt“ erhöhen und nachhaltig sichern wolle, aber dabei gleichzeitig zwei ihrer Hauptzugänge in der Wirkung derart beschneiden wolle. Hier werde mit Umsetzung des Bebauungsplans die Zielsetzung dauerhaft ins genaue Gegenteil verkehrt.

Bereits bei allen Diskussionen um die Einführung der Umweltzone sei eine nicht mögliche Einhaltung der zulässigen Schadstoffgrenzwerte für die *Lotter Straße* und ganz besonders der *Martinistraße* aufgrund ihrer „schluchtartigen Bebauung“ prognostiziert worden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

29.3 Stellungnahme:

Durch die verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung über den *Neumarkt* sei ersichtlich, dass sich die Situation zwangsläufig auch in lufthygienischer Hinsicht in diesen Bereichen deutlich verschlechtern müsse.

Untersuchungen in lufthygienischer Hinsicht für die *Martinstraße* weise der Bebauungsplan nicht aus, ebenso wenig für den ebenfalls ähnlich "schluchtartig" bebauten Bereich der *Johannisstraße* im dortigen Kreuzungsbereich mit dem *Johannistorwall*.

Die Untersuchung des Themenkomplexes Lufthygiene beschränke sich auf die unmittelbare Umgebung des Erschließungsgebiets. Das Untersuchungsgebiet habe lediglich eine Ausdehnung von 570 x 570 m.

Gerade durch die weiträumig wirkenden verkehrlichen Auswirkungen dieses Bebauungsplans seien Einzelbetrachtungen in lufthygienischer Hinsicht besonders davon betroffener und auch weiter entfernter Straßenzüge unverzichtbar.

Es sei nicht auszuschließen, dass die durch die reduzierte Verkehrsführung auf dem *Neumarkt* entstehenden Zusatzverkehre zu Belastungen - beispielsweise zu einer signifikanten Erhöhung der Stickstoffkonzentration (NO₂) - führen würden, die die Grenzwerte für die Luftqualität noch für Jahre übersteigen könnten.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen müsse auch auf diese Bereiche ausgedehnt werden - damit auch der Betrachtungsraum für die Bewertung „Schutzgut Mensch“ auf den gesamten Wallring und die entsprechenden Einfallstraßen.

Der Bebauungsplan sei ohne entsprechend weitergehende Untersuchungen so nicht zulässig.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Lufthygiene

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – liegt innerhalb der ausgewiesenen Umweltzone der Stadt Osnabrück. Derzeit sind im Bereich des *Neumarkts* Stickstoffdioxid-Überschreitungen (NO₂) vorzufinden. Aufgrund der geplanten und politisch beschlossenen Zweispurigkeit, einer optimierten Verkehrslenkung sowie der Verjüngung der Fahrzeugflotte wird die Belastung durch Stickstoffdioxid allerdings zukünftig eine signifikante Reduktion erfahren.

Die lufthygienische Auswirkungen der städtebaulichen Planungen am *Neumarkt* wurden im Rahmen der Bauleitplanungen zu den Bebauungsplänen Nr. 525 – *Neumarkt* – und Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* – (vorhabenbezogener Bebauungsplan) sowie im Zusammenhang mit der Planung zur Umgestaltung des *Neumarkts* (zweispurig) umfassend gutachterlich untersucht, da sich der Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* als einer der am stärksten belasteten Bereiche im Stadtgebiet darstellt. Die in den Geltungsbereichen der vorgenannten Bebauungspläne sowie in deren unmittelbarer Umgebung (570 m x 570 m großes Untersuchungsgebiet) gelegenen schutzwürdigen Bereiche wurden dabei umfangreich betrachtet.

Im Ergebnis der lufthygienischen Untersuchung wurde festgestellt, dass infolge der hohen Frequentierung des ÖPNV im Bereich des *Neumarkts* im Gehwegbereich direkt vor dem Eingangsbereich des geplanten Einkaufszentrums in den Prognose-Planfällen (Einkaufszentrum mit 350 und 500 Stellplätzen) mit Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid zu rechnen sein wird. Diese Belastungen werden allerdings nicht durch

das Vorhaben des Einkaufszentrums erzeugt, sondern der Hauptanteil der Emissionen ist dem Busverkehr zuzuordnen.

Auch im Bereich der *Johannisstraße* ist aufgrund des hohen Busanteils von Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid auszugehen.

Insgesamt wird jedoch die für das Jahr 2015 anzunehmende reduzierte Hintergrundbelastung (durch Verjüngung der Fahrzeugflotte der Stadtwerke Osnabrück AG und durch die im Luftreinhalteplan Osnabrück vorgesehenen und regional ergänzten Maßnahmen) dazu führen, dass bei Umsetzung aller städtebaulichen Maßnahmen die maßgeblichen Grenzwerte im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* nicht überschritten werden.

Allerdings an der nördlichen *Lyrastraße* wird voraussichtlich die durch das Einkaufszentrum bedingte Zunahme der mittleren Stickstoffdioxid-Immissionen sowie im südlichen Abschnitt der *Kommenderiestraße* zu grenzwertnahen – an einigen Abschnitten auch grenzwertüberschreitenden – Schadstoffkonzentrationen führen. Die berechneten Grenzwertüberschreitungen wurden dabei in einer worst-case-Betrachtung mit einer Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 berechnet. Betrachtet man nur den Gehwegbereich, in dem sich im Wesentlichen die Bürger aufhalten, werden auch mit der höheren Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 die Luftbelastungen für Stickstoffdioxid in der *Lyra-* und der *Kommenderiestraße* auch zukünftig unterhalb des Grenzwertes liegen. Die geringere Hintergrundbelastung im Jahr 2015 wird sich so auswirken, dass diese grenzwertnahen Überschreitungen grundsätzlich nicht mehr relevant sein dürften.

30 Herr H., Osnabrück

Der Einwendungsführer fühle sich in vielen Einkaufszentren, die er in der Vergangenheit auf der ganzen Welt besucht habe, gelangweilt, von zu vielen auf ihn einwirkenden Reizen belästigt und als „industrialisierter Konsument“.

30.1 Stellungnahme:

Mit dem neuen Einkaufszentrum werde die Attraktivität Osnabrücks gefährdet. Statt an einem Konzept zu arbeiten, wie Szenestadtteile auch in Osnabrück entstehen könnten, werde hier mit der Planung eines Einkaufszentrums eine Idee aufgekocht, deren positive Wirkung der Einwendungsführer noch nirgendwo erleben konnte. Der Einwendungsführer könne sich die ernsthafte Diskussion um den Bau eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* angesichts der rückläufigen Nachfrage im Einzelhandel nur so erklären, dass hier eine gelungene Lobbyarbeit gepaart mit dem Versprechen einer einfachen Lösung stattfinde.

Das Einkaufszentrum sei eine schöne Ablenkung von Fragen und Herausforderungen, die nicht einfach zu lösen seien:

- Wie kann die Rückläufigkeit von Standorten wie der *Johannisstraße* oder der *Hasestraße*, die Unattraktivität um den *Rißmüller-* und *Berliner Platz* in eine andere Richtung bewegt werden? Und wie kann die Kommunalpolitik bzw. die Kommune darauf Einfluss nehmen?
- Wie können unterschiedliche Markt- und Preissegmente, Individualangebote und Filialisten ansprechend kombiniert und nicht gettoisiert werden? Wie kann der gesamte Bereich innerhalb des Osnabrücker Walls zu einem attraktiven durchmischten Einkaufs- und Freizeitgebiet werden?
- Wie können Handel, Gastronomie, kulturelle und Freizeitangebote besser vereint werden?

- Wie kann verkehrstechnisch mit Stoßzeiten in der Nachfrage besser umgegangen werden (Park+Ride, Umstieg auf den Nahverkehr, leere Innenstadt zu anderen Zeiten)?
- Wie können Verkehrskonzepte für Radfahrer, Fußgänger, den Nahverkehr und gleichzeitig den Berufs- und Schwerverkehr in Osnabrück besser umgesetzt werden? Wie kann angesichts der Begrenzung des Osnabrücker Walls eine Lösung für die Nord-Süd und die Ost-West Verbindung geschaffen werden?
- Wie kann Osnabrück angesichts attraktiver, wachsender Städte im Umfeld wie Münster und Oldenburg weiter an Attraktivität gewinnen und ebenfalls wachsen?

Der Einwendungsführer würde sich sehr freuen, wenn die Stadt es wagen würde, diese komplizierten und mutigen Fragestellungen anzugehen, statt sich von der Lobbyistenarbeit des Shopping-Center-Investment-Business verführen zu lassen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Der Verwaltung liegt der Auftrag des Rates vor, ein integriertes Innstadtentwicklungskonzept zu erarbeiten.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

31 Herr K., Osnabrück

31.1 Stellungnahme:

In der Planung des Einkaufszentrums in Verbindung mit der Änderung der Verkehrsstrukturen liege ein großer Widerspruch. Mit neuen Parkplätzen für ein Center werde der Individualverkehr deutlich erhöht. Gleichzeitig diesen Verkehr durch eine Reduzierung der Fahrbahnen zu behindern sei unlogisch. Vor allem die Kreuzung *Lyrastraße/Neuer Graben* stehe schon heute vor ihrer Kapazitätsgrenze. Mit neuen Parkplätzen im Center werde diese Kreuzung noch deutlich mehr belastet. Darüber hinaus stellt der Einwendungsführer das ganze Center in Frage. Die deutliche Zunahme des Internethandels, verbunden mit rückläufigen Verbraucherzahlen, stehe im Widerspruch zu einer Ausweitung von Verkaufsflächen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

32 Frau R., Mettingen

32.1 Stellungnahme:

Ein geplantes Center in der vorgesehenen Größe bringe nach Ansicht der Einwendungsführerin viele Nachteile für die Innenstadt. Die Innenstadt, die sie als lebendig und vielseitig empfinde, werde ausgezehrt, viele Leerstände seien vorprogrammiert.

Ein großes Center der beabsichtigten Form könne weder integrieren noch integriert werden. Es entstünden zwei unabhängige Einkaufsbereiche, eine sinnvolle Symbiose erscheine der Einwendungsführerin unmöglich. Die Einwendungsführerin bevorzuge als Konsumentin nach Möglichkeit inhabergeführte oder auch individuelle Geschäfte. Davon könne Osnabrück in der Innenstadt durchaus noch einige vorweisen und dies mache für die Einwendungsführerin den Charme dieser Stadt aus. Große Einkaufszentren ließen Individualität vermissen, seien stereotyp und austauschbar. Das Internet locke einmal mehr, um Einkäufe zu erledigen. Ein XXL-Center der geplanten Größe entziehe der jetzt funktionierenden Innenstadt Potenzial und schaffe nicht Neues. Konsumenten gäben nicht mehr Geld aus und würden auch nicht mehr Zeit in der Stadt verbringen. Konsumenten müssten sich entscheiden - und das genau bedeute u. U. einen Kaufkraftverlust.

Der Konsument, der das Center aufsuche, fehle in der Innenstadt. Damit entziehe die Stadt alteingesessenen Osnabrücker Geschäftsleuten die Grundlage.

Die Attraktivität einer Innenstadt hänge für die Einwendungsführerin maßgeblich von einer zusammenhängenden und vielseitig ausgestalteten Geschäfts- und Wegestruktur ab. Ein XXL-Center in der angestrebten Form bedeute, dass am Ende alle verlieren würden. Das könne nicht im Interesse einer verantwortungsvollen Politik bzw. Städteplanung sein.

Ein Überbau der *Seminarstraße* z. B. sei ebenfalls ein Eingriff in vorherrschende Verkehrsströme, die der Stadt nicht zum Vorteil gereichten.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

32.2 Stellungnahme:

Auch die geplante Verkehrsführung erscheine der Einwendungsführerin zweifelhaft. Jeder, der den öffentlichen Bus als Verkehrsmittel benutze, brauche eine möglichst optimale Anbindung, um sein Ziel zu erreichen.

Ein zentraler Bus-Bahnhof scheine der Einwendungsführerin ein probates Mittel zu sein. Die geplante Verkehrsführung in der geplanten Form zerschneide die Innenstadt.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

Alternativplanung „Neue Mitte“

Von der Initiative „Lebendiges Osnabrück“ wurde ein Gegenentwurf („Neue Mitte“) zum geplanten Einkaufszentrum am *Neumarkt* entwickelt. Das Konzept wurde vom Stadtplanungsbüro GARTHAUS aus Osnabrück ausgearbeitet. Die zentrale Planungsintention des Konzepts ist der Bau einer Tiefgarage und eines zentralen Busbahnhofs westlich der *Johannisstraße*. Die *Johannisstraße* soll dabei vom Busverkehr entlastet werden und die fußläufige Verbindung zwischen *Johannisstraße* und *Große Straße* soll in Form einer Tunnellösung unter dem *Neumarkt* erfolgen.

Obwohl das vorgenannte Konzept in erster Linie als Alternativplanung für ein geplantes Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* –) zu verstehen ist, werden nachfolgend nochmals die Vor- und Nachteile des Konzepts dargestellt:

Vorteile:

- Die *Johannisstraße* als vielbefahrene Bustrasse würde entlastet werden.
- Für die *Johannisstraße* ergäbe sich ein größerer Gestaltungsspielraum. Damit könnte die Straße als Einkaufsstandort aufgewertet werden.
- Auf eine Inanspruchnahme der Fläche zwischen *Grüner Brink* und *Neumarkt* für einen Busbahnhof könnte verzichtet werden.
- Der Bereich zwischen *Grüner Brink* und *Neumarkt* könnte angesichts der möglichen Aufgabe von Bushaltestellen städtebaulich aufgewertet werden.

Nachteile:

- Die Lage der geplanten Tiefgarage ist aus verkehrspolitischer und städtebaulicher Sicht als ungünstig zu bewerten, da hier, losgelöst von einem konkreten Bedarfsträger, ein Stellplatzangebot geschaffen werden würde, das zusätzliche Individualverkehre in die Innenstadt leiten würde.
- Die verkehrliche und damit auch schalltechnische Belastung der Seminarstraße würde durch die geplante Ein- und Ausfahrtssituation der Tiefgarage erheblich zunehmen.
- Der geplante Anschluss der Busverkehrsströme an die *Johannisstraße* nördlich der Johannisschule würde zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Grundschulbetriebs führen.
- Aus dem vorliegenden Konzept lassen sich nur wenig Handelsflächen ablesen. Damit reduziert sich im Allgemeinen auch der wirtschaftliche Anreiz, derartige innerstädtische Großprojekte umzusetzen.
- Die den geplanten Busbahnhof flankierende Neubebauung lässt nach erster Einschätzung eine Wohnnutzung nicht zu. Dies beruht auf der zu erwartenden Verkehrslärmsituation, verursacht durch die hohe Frequenz zukünftiger Busbewegungen. Eine Realisierbarkeit der im Konzept idealisierend dargestellten Wohnbebauung ist insofern fraglich.
- Aufgrund der kaum in Frage kommenden Wohnnutzung und der im Konzept nur begrenzt vorgesehenen Handelsnutzung rund um den geplanten Busbahnhof käme als mögliche Nutzung für die entstehende Hochbebauung in erster Linie eine Büronutzung in Frage. Hierbei ist nicht auszuschließen, dass das entstehende Überangebot an Büronutzflächen über längere Zeit im Missverhältnis zur tatsächlichen Nachfrage stehen würde.
- Der im Konzept gezeigte Baukörper vor dem heutigen H&M-Gebäude wirkt überdimensioniert und lässt im Bereich *Grüner Brink* eine in ihren Abmessungen städtebaulich nicht vertretbare „Gebäudeschlucht“ entstehen.

- Durch die geplante sehr breite Tunnellösung unter dem *Neumarkt* würden die Schaufensterfassaden westlich des *Neumarkts*, parallel zur Achse Neuer Graben, von den Fußgängerströmen abgekoppelt werden und damit an Attraktivität einbüßen.
- Der *Neumarkt* soll als städtischer Platz aufgewertet werden. Das vorliegende Konzept erschwert allerdings die Erreichbarkeit des Stadtplatzes über die *Große Straße* sowie über die *Johannisstraße* durch die umfangreiche Niveauabsenkung beider Straßen zur Umsetzung einer Tunnelquerung.
- Es ist davon auszugehen, dass die geplante Niveauabsenkung der Achse *Große Straße - Johannisstraße* im Bereich der Neumarktuntertunnelung eine geringe Verknüpfungsfunktion aufweisen würde. Denn hier müsste eine mehr als 20 m lange Brückenkonstruktion ohne städtebauliche Attraktion passiert werden und eine ausreichende Barrierefreiheit wäre nur mittels Aufzugsanlagen zu erreichen.
- Die Querung des *Neumarkts* mittels einer Untertunnelung würde für die Stadt umfangreiche Investitionen und hohe Unterhaltungskosten nach sich ziehen. Zudem scheiterte eine Tunnelquerung bereits in der Vergangenheit an einer ausreichenden öffentlichen Akzeptanz.
- Der geplante große Busbahnhof „hinter“ der *Johannisstraße* lässt aufgrund der einseitigen Ausrichtung auf den ÖPNV nur eine geringe Aufenthaltsqualität erwarten.
- Durch die Verlagerung von Buslinien aus der *Johannisstraße* und der damit zu erwartenden Reduzierung von Laufkundschaft müsste die Einzelhandelsstruktur in der *Johannisstraße* weitgehend neu aufgestellt werden.
- Die Verlegung der zentralen Bushaltestelle hinter das derzeitige „Wöhl-Gebäude“ würde mit Qualitätseinbußen des ÖPNV oder sogar Betriebskostensteigerungen einhergehen.
- Durch den geplanten Busbahnhof würde die von Fuß- und Radfahrern hochfrequentierte *Seminarstraße* zerschnitten. Das zu erwartende Busaufkommen würde eine leichte Querbarkeit des Busbahnhofs verhindern.
- Die geplanten umfangreichen öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich des Busbahnhofs würden für die Stadt hohe Erstellungs- und Unterhaltungskosten nach sich ziehen.
- Für das vorliegende Konzept konnte von der Initiative „Lebendiges Osnabrück“ bislang kein privater Investor genannt werden.

Die Stadt hat das Projekt zur Kenntnis genommen und in Anbetracht der vorgenannten Aspekte sowie unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück (PlaNOS) vom 16.05.2013 beschlossen, diesen Konzeptansatz aufgrund der festgestellten Nachteile und der unbelegten Wirtschaftlichkeit der Planung nicht weiter zu verfolgen.

33 Frau W., Osnabrück

33.1 Stellungnahme:

Die textlichen Festsetzungen sollten um eine Forderung nach einer dauerhaften Begrünung von geschlossenen Fassaden (größer 20 m²) ergänzt werden. Eine Fassadenbegrünung verbessere das innerstädtische Klima vor Ort, schaffe neuen Lebensraum für Kleintiere (z. B. Vögel, Insekten, etc.) und werte das Stadtbild optisch auf.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Zwar können Gemeinden entweder auf Grundlage des § 9 Abs. 1 Nr. 25 Baugesetzbuch (BauGB) oder auf Grundlage des § 84 Abs. 3 Nr. 7 Niedersächsische Bauordnung (NBauO) die Begrünung baulicher Anlagen vorschreiben, allerdings muss hierfür ein bestimmtes konkretes Konzept der Gemeinde vorliegen. Das architektonische Konzept im Bereich des *Neumarkts* sieht allerdings keine Fassadenbegrünung vor, sondern geht davon aus, dass angesichts der repräsentativen Lage der vom Bebauungsplan betroffenen Grundstücke am *Neumarkt* hochwertige Fassadengestaltungen zur Ausführung kommen, die ggf. auch Elemente der Fassadenbegrünung beinhalten können. Dem Grundsatz der planerischen Zurückhaltung folgend wurde deshalb darauf verzichtet, örtliche Bauvorschriften zur Fassadengestaltung in den Bebauungsplan aufzunehmen.

Zur Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse enthält der Bebauungsplan Festsetzungen zur Dachbegrünung.

33.2 Stellungnahme:

Zudem sollte in den Bebauungsplan eine örtliche Bauvorschrift für „Kunst am Bau“ aufgenommen werden, da der B-Plan-Bereich das Stadtbild dominant prägt.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Örtliche Bauvorschriften müssen klar, widerspruchsfrei, bestimmt und möglichst konkret sein. Eine generelle Forderung nach „Kunst am Bau“ könnte diesen Anforderungen an die Bestimmtheit von Gestaltungsvorschriften nicht gerecht werden. Grundsätzlich wird „Kunst am Bau“ jedoch auch über den Bebauungsplan ermöglicht.

34 Frau H., Bad Iburg**34.1 Stellungnahme:**

Dass am und rund um den *Neumarkt* etwas verändert werden muss, stehe außer Frage.

Die Einwendungsführerin sei entschieden gegen das Einkaufszentrum. Argumente dafür und dagegen wären auf verschiedenen Ebenen ausgetauscht worden. Die Einwendungsführerin frage sich, ob im Gutachten für die Planung des Centers neben der Demografie das veränderte Internet-Kaufverhalten berücksichtigt worden sei, welches künftig weiter zunehmen werde. Es bedürfe keiner weiteren Geschäfte. Osnabrück benötige keine weiteren 30.000 m² Bruttofläche. Es würde eine Verlagerung Richtung *Neumarkt* entstehen. Die Einwendungsführerin sei davon überzeugt, dass das Unternehmen P&C im Center neu eröffnen und am *Nikolaioort* schließen würde. Auch wenn dies nicht in den ersten 3 Jahren geschehe, so doch langfristig.

Wenn nicht nur Geld und Profit im Vordergrund stehen würden, könnte am *Neumarkt* ein Platz mit Charakter entstehen.

Eine Stadt werde durch individuelle Geschäfte sowie durch Engagement von privat geführten Geschäften unverwechselbar und nicht durch Filialisten. Filialisten finde man in jeder Stadt. Osnabrück sei aber nicht wie jede Stadt.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

35 Handelsgesellschaft, Osnabrück

35.1 Stellungnahme:

Die Einwendungsführerin begrüßt es, dass es ermöglicht werden sollte, den Gebäudekomplex Ecke *Neuer Graben/Johannisstraße* neu zu gestalten. Falls dort ein Einkaufszentrum errichtet werden sollte, wäre dies für die Bürger Osnabrücks nur dann ein Gewinn, wenn dort bisher in Osnabrück nicht vertretene Geschäfte zu finden wären. Im schlimmsten Fall würden sich dort allerdings zu 90 % die Filialisten wiederfinden, die bisher schon im Zentrum Osnabrücks vertretenen seien. Falls dann auch noch die bisherigen Standorte der Filialisten im Zentrum aufgegeben werden würden und es zu Leerständen käme, habe der Rat der Stadt bei der Planung komplett versagt.

Es sei zu berücksichtigen, dass der stationäre Einzelhandel in absehbarer Zeit auf Grund des zunehmenden Fernabsatzes kaum mit Wachstum zu rechnen habe. Eine weitere übermäßige Ausdehnung der Verkaufsflächen sei nicht zukunftsweisend.

Durch den Bau eines Einkaufszentrums an dieser Stelle werde die *Johannisstraße* fraglos an Attraktivität verlieren. Hilfreich wäre hingegen, wenn es dort keinen Busverkehr mehr gebe.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

35.2 Stellungnahme:

Osnabrück sei in Bezug auf Kultur und Handel ein Oberzentrum und stehe in Konkurrenz zu anderen Standorten. Die gute Erreichbarkeit, gerade auch aus ländlichen

Gebieten, spiele eine entscheidende Rolle. Wo die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht hinreichend gewährleistet sei, dürfe andererseits der Individualverkehr nicht behindert werden.

Wie man gerade in letzter Zeit als Fußgänger oder Autofahrer erlebe, sei die Verringerung der Fahrspuren auf dem *Neumarkt* ein Schildbürgerstreich ersten Ranges. Es komme zu größeren Verkehrsstaus, die vermehrte Lärmbelästigung und höheren Schadstoffausstoß zu Folge hätten. Täglich sei zu beobachten, wie Fußgänger den *Neumarkt* oder *Neuer Graben* trotz roter Ampel überqueren würden, was täglich zu gefährlichen Situationen führe. Die Erfahrung zeige: Je schmaler die Straße, desto eher seien die Menschen bereit, die Straße auch bei nicht grüner Ampel zu überqueren. Die Einwendungsführerin habe die Diskussion und den Austausch der Argumente für und gegen eine Verringerung der Fahrspuren aufmerksam verfolgt. Nüchtern betrachtet habe die Verringerung der Fahrspuren ausschließlich Nachteile für den Bürger, nur fundamentalistische autofeindliche Argumente sprächen für so eine Lösung. Überhaupt nicht zu verstehen sei, dass ein Einkaufszentrum (mit erheblich erhöhtem Autoverkehrsaufkommen) geplant sei und dann auch noch die Zufahrtsmöglichkeiten verschlechtert werden sollten. Die Ratsmitglieder seien aufgefordert, diese Fehlentscheidung im Interesse der Bürger unbedingt zu verhindern. Kein größerer Bahnhof, keine U-Bahn oder kein Flughafen komme heute ohne eine Rolltreppe aus - und dies finde auch die Akzeptanz der Bürger. Eine Fußgängerunterführung sei und bleibe die beste Lösung.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Neumarkttunnel

Der Rückbau des ehemaligen Neumarkttunnels wurde bereits in der Vergangenheit vom Rat der Stadt beschlossen und ist unumgänglich für die anschließende Umgestaltung des Platzbereichs *Neumarkt*. Die Rückbauarbeiten haben bereits in Teilbereichen begonnen. Eine Erhaltung des Neumarkttunnels (Brückenbauwerk) würde den städtischen Haushalt jährlich mit umfangreichen Unterhaltungskosten belasten, die nicht im Verhältnis zum Nutzen des Bauwerks stehen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

36 Herr T., Osnabrück

36.1 Stellungnahme:

Der Einwendungsführer habe starke Bedenken gegen die Bebauung durch ein zusätzliches Gebäude vor H&M am *Neumarkt*.

Ein zusätzliches Gebäude nehme die Möglichkeit, den *Neumarkt* als schöne Einheit umzubauen. Ein weiteres hohes Gebäude zwänge die Freifläche gewaltig ein. Welcher Osnabrücker setze sich schon gern in Häuserschluchten, um in Ruhe einen Kaffee zu genießen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Projektbereich 2 (MK 5)

Die mit dem Projektbereich 2 (MK 5) verfolgte städtebauliche Zielsetzung ist bereits in der Abwägung zu den im Rahmen der Entwurfs offenlegung nach § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen ausführlich behandelt worden:

„Der heutige städtebauliche Missstand des *Neumarkts* ist maßgeblich verursacht durch die kriegsbedingten Zerstörungen am *Grünen Brink*. So unterliegt der heutige Zustand keiner planerischen Konzeption oder Zielvorstellung, so dass in den vergangenen Jahrzehnten ein großer Verkehrsraum entstanden ist, dessen Randgebäude außerdem von vielen Busbahnsteigen und Wartedächern verstellt werden. Als Folge ist festzustellen, dass sich der Stadtraum sehr heterogen ohne eine klare Form- und Raumaussage darstellt. Der Platz wird durch den Busbahnhof dominiert, die Rampen zur Tunnelpassage beengen zudem die recht engen Fußgängerzonen am Rand des *Neumarkts* empfindlich. Gegenüber der bescheidenden Architektur und Fassadenkleidung wirkt allein das Gerichtsgebäude selbstbewusst und qualitativ (Gewers, Kühn + Kühn, 2005).

Mit dem Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – wird das Ziel verfolgt, einen städtebaulichen Rahmen zu schaffen, mit dem die allgemeinen Straßenräume wieder erlebbar und z. T. auch komplettiert werden. Durch die Neubebauung, insbesondere im Projektbereich 2 (MK 5), erhält der *Neumarkt* wieder eine klare geometrische Form, die in ihrer baulichen Ausnutzbarkeit das historische Landgericht in seiner Maßstäblichkeit nicht übertreffen wird. Dies ist durch entsprechende Höhenfestsetzungen im Bebauungsplan abgesichert. Durch das Schließen der fehlenden Raumkante mittels Realisierung eines Bauwerks im Projektbereich 2 wird ein Platz in der Dimension von ca. 95 m x 45 m geschaffen, der somit eine überschaubare Größe erhält. Die im Bebauungsplan dem Verkehr zur Verfügung stehenden Flächen entsprechen den zu erwartenden verkehrlichen Anforderungen, unabhängig davon, ob der ÖPNV durch Busse oder durch eine Stadtbahn abgewickelt wird.

Die Ergebnisse des parallel zu dieser Bauleitplanung ausgelobten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ sollen Möglichkeiten für eine Steigerung der

Aufenthaltsqualität des Neumarkts aufzeigen und konkrete Maßnahmen (z. B. Begrünung, Fahrradabstellanlagen, Ausgestaltung von Buswartebereiche etc.) benennen.

Der Projektbereich 2 (MK 5) stellt einen wesentlichen Beitrag dar, die Zäsur zwischen den Einkaufsbereichen *Große Straße* und *Johannisstraße* zu überwinden. Durch die Bebauung rücken die beiden Bereiche enger zusammen und ein mögliches Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – *Neumarkt* –) auf der Südseite des *Neumarkts* könnte besser an die Haupteinkaufslage der Osnabrücker Innenstadt angebunden werden. Durch die Festsetzung eines Zurückspringens eines potentiellen Baukörpers im Projektbereich 2 (MK 5) im Erd- und 1. Obergeschossbereich wird im Übrigen die Sichtbeziehung aus der *Großen Straße* in Richtung eines potentiellen Einkaufszentrums und umgekehrt gesichert. Ohne Projektbereich 2 (MK 5) bestünde die Gefahr, dass sich ein solitäres Einkaufszentrum ohne Bindung an die gewachsenen Strukturen entwickeln würde. Der Projektbereich 2 (MK 5) wird durch die beabsichtigte Verknüpfungsfunktion von nördlicher und südlicher Innenstadt entscheidend zur zukünftigen Belebung dieses Zentrums beitragen und ist von daher unverzichtbar.

Der neu zu bildende *Neumarkt* erfordert eine städtebaulich angemessene Begrenzung. Daher soll der Baukörper des Projektbereichs 2 (MK 5) mindestens fünf und maximal sechs Vollgeschosse aufweisen. Gleichzeitig wird eine maximale Gebäudehöhe [Anm.: 89,0 m über NHN] festgesetzt, die hinter der vorhandenen Gebäudehöhe des Neumarkt-Carrées (94,3 m über NHN) deutlich zurückbleibt und gleichzeitig Rücksicht auf die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) nimmt.

Hinsichtlich der zulässigen Art der baulichen Nutzung sind Büros und Gastronomiebetriebe im Projektbereich 2 (MK 5) planungsrechtlich grundsätzlich zulässig und würden der Zielvorstellung der städtebaulichen Planung entsprechen.

Eine Reduzierung des Projektbereichs 2 (MK 5) auf maximal drei bis vier Vollgeschosse würde der mit der Bauleitplanung verfolgten städtebaulichen Zielsetzung nicht entsprechen. Der Projektbereich 2 (MK 5) soll im Kontext der bereits bestehenden mehrgeschossigen Gebäude am *Neumarkt* keine untergeordnete Rolle spielen, sondern eine bislang fehlende dominante Raumkante bilden.

Planerische Überlegungen haben allerdings zu einer Modifikation des Projektbereichs 2 (MK 5) geführt. Die über die Entwurfsänderung erfolgte bauliche Reduzierung des Projektbereichs 2 berücksichtigt verstärkt die Bedürfnisse des ÖPNV, die städtebaulich erforderliche Blickbeziehung zwischen *Große Straße* und dem auf der Südseite des *Neumarkts* geplanten Einkaufszentrums sowie den städtebaulich vertretbaren Abstand zwischen dem Projektbereich 2 (MK 5) und dem nördlich gegenüberliegenden Geschäftsgebäude.

Die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse im Projektbereich 2 (MK 5) wird im Vergleich zum ursprünglichen Bebauungsplanentwurf geändert. Danach muss ein zukünftiger Baukörper im Projektbereich 2 (MK 5) nicht zwangsläufig sechs Vollgeschosse aufweisen, sondern kann auch lediglich fünf Vollgeschosse umfassen. Die maximale Gebäudehöhe im Projektbereich 2 (MK 5) wird zudem mit 89,0 m über NHN an die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) angeglichen.“

36.2 Stellungnahme:

Eine Reduzierung auf 1 Fahrspur je Richtung bringe mehr Nachteile als Vorteile. Der Verkehr würde sich wesentlich auf die Wälle verlagern und dort weitere Staus und schlechte Luft erzeugen. Durch die zusätzlichen Kilometer in der Stadt würde sich außerdem die sowieso schon schlechte Luft auf den Wällen noch verschlechtern. Die Wohnqualität am Wall werde sich noch weiter verschlechtern und nicht nur bei den Vermietern Probleme bringen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

Lufthygiene

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – liegt innerhalb der ausgewiesenen Umweltzone der Stadt Osnabrück. Derzeit sind im Bereich des *Neumarkts* Stickstoffdioxid-Überschreitungen (NO₂) vorzufinden. Aufgrund der geplanten und politisch beschlossenen Zweispurigkeit, einer optimierten Verkehrslenkung sowie der Verjüngung der Fahrzeugflotte wird die Belastung durch Stickstoffdioxid allerdings zukünftig eine signifikante Reduktion erfahren.

Die lufthygienischen Auswirkungen der städtebaulichen Planungen am *Neumarkt* wurden im Rahmen der Bauleitplanungen zu den Bebauungsplänen Nr. 525 – *Neumarkt* – und Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* – (vorhabenbezogener Bebauungsplan) sowie im Zusammenhang mit der Planung zur Umgestaltung des *Neumarkts* (zweispurig) umfassend gutachterlich untersucht, da sich der Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* als einer der am stärksten belasteten Bereiche im Stadtgebiet darstellt. Die in den Geltungsbereichen der vorgenannten Bebauungspläne sowie in deren unmittelbarer Umgebung (570 m x 570 m großes Untersuchungsgebiet) gelegenen schutzwürdigen Bereiche wurden dabei umfangreich betrachtet.

Im Ergebnis der lufthygienischen Untersuchung wurde festgestellt, dass infolge der hohen Frequentierung des ÖPNV im Bereich des *Neumarkts* im Gehwegbereich direkt vor dem Eingangsbereich des geplanten Einkaufszentrums in den Prognose-Planfällen (Einkaufszentrum mit 350 und 500 Stellplätzen) mit Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid zu rechnen sein wird. Diese Belastungen werden allerdings nicht durch

das Vorhaben des Einkaufszentrums erzeugt, sondern der Hauptanteil der Emissionen ist dem Busverkehr zuzuordnen.

Auch im Bereich der *Johannisstraße* ist aufgrund des hohen Busanteils von Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid auszugehen.

Insgesamt wird jedoch die für das Jahr 2015 anzunehmende reduzierte Hintergrundbelastung (durch Verjüngung der Fahrzeugflotte der Stadtwerke Osnabrück AG und durch die im Luftreinhalteplan Osnabrück vorgesehenen und regional ergänzten Maßnahmen) dazu führen, dass bei Umsetzung aller städtebaulichen Maßnahmen die maßgeblichen Grenzwerte im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* nicht überschritten werden.

Allerdings an der nördlichen *Lyrastraße* wird voraussichtlich die durch das Einkaufszentrum bedingte Zunahme der mittleren Stickstoffdioxid-Immissionen sowie im südlichen Abschnitt der *Kommenderiestraße* zu grenzwertnahen – an einigen Abschnitten auch grenzwertüberschreitenden – Schadstoffkonzentrationen führen. Die berechneten Grenzwertüberschreitungen wurden dabei in einer worst-case-Betrachtung mit einer Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 berechnet. Betrachtet man nur den Gehwegbereich, in dem sich im Wesentlichen die Bürger aufhalten, werden auch mit der höheren Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 die Luftbelastungen für Stickstoffdioxid in der *Lyra-* und der *Kommenderiestraße* auch zukünftig unterhalb des Grenzwertes liegen. Die geringere Hintergrundbelastung im Jahr 2015 wird sich so auswirken, dass diese grenzwertnahen Überschreitungen grundsätzlich nicht mehr relevant sein dürften.

37 Frau F., Osnabrück

37.1 Stellungnahme:

Die Einwendungsführerin beschreibt das neue Einkaufszentrum (EKZ) in Hagen a. T. W. als Fehlplanung. Von der Ortseinfahrt aus GM-Hütte präsentiere sich ein unglaublich unansehnlicher Riesenparkplatz. Auch vom Ortskern aus gesehen könne man nicht von einer Verschönerung reden. Im Ortskern von Hagen a. T. W. hätten sich vor der Eröffnung des EKZ bereits funktionierende Einzelhandelsgeschäfte befunden. Viele dieser Geschäfte wären inhabergeführt und würden keiner „Kette“ angehören. Aufgrund der praktischen Parksituation am EKZ gehe die Einwendungsführerin aber nun davon aus, dass die Geschäfte im Ortskern nun finanzielle Einbußen hätten und ggf. schließen müssten. Die Hagener könnten schließlich nicht mehr ausgeben als sie hätten. Leere Geschäfte im Ortskern seien unter allen Umständen soweit wie möglich von der Politik zu verhindern. Auch wenn es sich bei dem vorgenannten Beispiel um einen anderen Ort handele, könne man dieses Beispiel aber auch auf den *Neumarkt* übertragen.

Wenn man die Gutachten zu den Entwicklungen des Onlinehandels berücksichtige, sei es wichtig, eine tolle Einkaufsausflugsatmosphäre zu schaffen, um die Menschen zu motivieren in die Innenstadt zu kommen und nicht im Internet oder 08/15-Einkaufszentren einzukaufen. Die komplette *Johannisstraße* vermittele diese Einkaufsausflugsatmosphäre momentan nicht.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

37.2 Stellungnahme:

Den unansehnlichen Hochhäusern am *Neumarkt* könnte man einfach durch eine neue Fassade eine ganz andere „Ausstrahlung“ verleihen, was man z. B. an der neuen Stadthallenfassade beobachten könne.

Vom *Rosenplatz* bis zum *Nikolaiort* gebe es an der „Einkaufschneise“ eigentlich kein Café, bei dem man gemütlich draußen sitzen könne. Alles konzentriere sich nur auf den *Kamp* oder den *Nikolaiort*. Aber am anderen Ende der „Einkaufschneise“ sollte es auch Cafés geben, damit Kunden auch bis in die *Johannisstraße* kämen. Damit würde man Kunden vom Computer wegbewegen, Einkaufen mit einem positiven Gefühl verbinden und Großeltern und kleine Kinder mitnehmen können.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die in der Stellungnahme angesprochenen wünschenswerten Entwicklungen sind in erster Linie von privatwirtschaftlichen Initiativen abhängig und können von der Stadt mit den Mitteln der Bauleitplanung nicht allgemein initiiert werden. Das dem Bebauungsplan zugrundeliegende städtebauliche Konzept lässt allerdings die gewünschten Nutzungen sowie die Aufwertung bestehender Gebäudefassaden grundsätzlich zu.

37.3 Stellungnahme:

Die Einwendungsführerin wünsche sich, dass der Busverkehr aus der *Johannisstraße* verschwinde, damit sich dort wieder attraktivere und von ortsansässigen Geschäftsleuten geführte Geschäfte oder Cafés, die ihre Bestuhlung in den warmen Monaten auf den Gehweg stellen würden, ansiedeln könnten. Die Einwendungsführerin stelle immer wieder fest, welch tolle Atmosphäre dadurch in den letzten Jahren auf dem *Nikolaiort*, an der *Redlinger Straße* und am Spielplatz am *Reichwein-Platz* entstanden sei.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

38 Herr L., Osnabrück

38.1 Stellungnahme:

Das Vorhaben am *Neumarkt* bereite dem Einwendungsführer große Sorgen. Er befürchtet starke negative Auswirkungen auf die Osnabrücker Innenstadt.

Insgesamt fehle bei der Planung der etwas weitere Blick auf den innerstädtischen Bereich um den *Neumarkt* herum - er bleibe lediglich auf den Platz des *Neumarkts* beschränkt. Das Einbeziehen der Innenstadt Osnabrücks für eine ganzheitliche und nachhaltige Stadtentwicklung für die nächsten 25 Jahre im Bereich der Innenstadt um den *Neumarkt*, wie von Prof. Ackers vorgetragen, werde versäumt. Es werde die einmalige Gelegenheit verpasst, die Innenstadt mit einem gesunden Mix an Einzelhandels-, Büro- und Wohnflächen weiterzuentwickeln - unter Berücksichtigung der gegebenen Situation.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Auf die gesamtstädtischen Planungen der Stadt – unabhängig von der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 525 – sowie auf die zahlreichen privatwirtschaftlich finanzierten Großbauprojekte im Innenstadtbereich der vergangenen Jahre (Kamp, C&A, L+T, ehemaliges Woolworthgebäude, Hasehaus etc.) wird hingewiesen.

38.2 Stellungnahme:

Für eine gesunde Stadtentwicklung sei es vorrangig nötig, für alle Bereiche des Lebens eine ausgewogene Mischung an Flächen zur Verfügung zu stellen. Dies bedeute, dass sowohl Einzelhandels- und Büroflächen als auch Wohn- und Freiflächen berücksichtigt werden müssten. Das von der mfi AG geplante Center könne diesen für eine gesunde Stadtentwicklung nötigen Mix nicht bieten. Es setze viel zu einseitig auf Einzelhandelsflächen, die schon ausreichend und in gesundem Mix vorhanden seien. Neue Angebote würden hier eine Ausnahme bleiben. Aus diesem Grund werde ein Abziehen von Kaufkraft aus anderen Innenstadtbereichen erfolgen, die dann zusehends eine Herabwertung erfahren würden und mit der Zeit unattraktiv und verkommen würden. Problemzonen würden so lediglich verlagert aber nicht beseitigt.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 -

Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

38.3 Stellungnahme:

Die *Johannisstraße* würden durch die hohe Frequenz an Bussen nachhaltig gestört bleiben und könne nicht an Attraktivität gewinnen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

38.4 Stellungnahme:

Die geplante Zweispurigkeit am *Neumarkt* verschlechtere den Verkehrsfluss und damit die Erreichbarkeit der innerstädtischen Geschäfte in nicht zu akzeptierendem Maße. Das werde dauerhaft zu chaotischen Verkehrsbedingungen führen, mit der Folge, dass die Geschäfte von den Kunden schlechter erreicht werden könnten. Die zu erwartende Zunahme des Verkehrs durch das Center würde die heute schon überlasteten Knotenpunkte zum Kollabieren bringen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

38.5 Stellungnahme:

Die Planungen der neuen Mitte sollten unbedingt weiterverfolgt werden, da sie das bei weiterem bessere Konzept für eine nachhaltige Lösung der Probleme der Stadt Osnabrück böten.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Alternativplanung „Neue Mitte“

Von der Initiative „Lebendiges Osnabrück“ wurde ein Gegenentwurf („Neue Mitte“) zum geplanten Einkaufszentrum am *Neumarkt* entwickelt. Das Konzept wurde vom Stadtplanungsbüro GARTHAUS aus Osnabrück ausgearbeitet. Die zentrale Planungsintention des Konzepts ist der Bau einer Tiefgarage und eines zentralen Busbahnhofs westlich der *Johannisstraße*. Die *Johannisstraße* soll dabei vom Busverkehr entlastet werden und die fußläufige Verbindung zwischen *Johannisstraße* und *Große Straße* soll in Form einer Tunnellösung unter dem *Neumarkt* erfolgen.

Obwohl das vorgenannte Konzept in erster Linie als Alternativplanung für ein geplantes Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* –) zu verstehen ist, werden nachfolgend nochmals die Vor- und Nachteile des Konzepts dargestellt:

Vorteile:

- Die *Johannisstraße* als vielbefahrene Bustrasse würde entlastet werden.
- Für die *Johannisstraße* ergäbe sich ein größerer Gestaltungsspielraum. Damit könnte die Straße als Einkaufsstandort aufgewertet werden.
- Auf eine Inanspruchnahme der Fläche zwischen *Grüner Brink* und *Neumarkt* für einen Busbahnhof könnte verzichtet werden.
- Der Bereich zwischen *Grüner Brink* und *Neumarkt* könnte angesichts der möglichen Aufgabe von Bushaltestellen städtebaulich aufgewertet werden.

Nachteile:

- Die Lage der geplanten Tiefgarage ist aus verkehrspolitischer und städtebaulicher Sicht als ungünstig zu bewerten, da hier, losgelöst von einem konkreten Bedarfsträger, ein Stellplatzangebot geschaffen werden würde, das zusätzliche Individualverkehre in die Innenstadt leiten würde.
- Die verkehrliche und damit auch schalltechnische Belastung der Seminarstraße würde durch die geplante Ein- und Ausfahrtssituation der Tiefgarage erheblich zunehmen.
- Der geplante Anschluss der Busverkehrsströme an die *Johannisstraße* nördlich der Johannisschule würde zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Grundschulbetriebs führen.

- Aus dem vorliegenden Konzept lassen sich nur wenig Handelsflächen ablesen. Damit reduziert sich im Allgemeinen auch der wirtschaftliche Anreiz, derartige innerstädtische Großprojekte umzusetzen.
- Die den geplanten Busbahnhof flankierende Neubebauung lässt nach erster Einschätzung eine Wohnnutzung nicht zu. Dies beruht auf der zu erwartenden Verkehrslärsituation, verursacht durch die hohe Frequenz zukünftiger Busbewegungen. Eine Realisierbarkeit der im Konzept idealisierend dargestellten Wohnbebauung ist insofern fraglich.
- Aufgrund der kaum in Frage kommenden Wohnnutzung und der im Konzept nur begrenzt vorgesehenen Handelsnutzung rund um den geplanten Busbahnhof käme als mögliche Nutzung für die entstehende Hochbebauung in erster Linie eine Büronutzung in Frage. Hierbei ist nicht auszuschließen, dass das entstehende Überangebot an Büronutzflächen über längere Zeit im Missverhältnis zur tatsächlichen Nachfrage stehen würde.
- Der im Konzept gezeigte Baukörper vor dem heutigen H&M-Gebäude wirkt überdimensioniert und lässt im Bereich *Grüner Brink* eine in ihren Abmessungen städtebaulich nicht vertretbare „Gebäudeschlucht“ entstehen.
- Durch die geplante sehr breite Tunnellösung unter dem *Neumarkt* würden die Schaufensterfassaden westlich des *Neumarkts*, parallel zur Achse Neuer Graben, von den Fußgängerströmen abgekoppelt werden und damit an Attraktivität einbüßen.
- Der *Neumarkt* soll als städtischer Platz aufgewertet werden. Das vorliegende Konzept erschwert allerdings die Erreichbarkeit des Stadtplatzes über die *Große Straße* sowie über die *Johannisstraße* durch die umfangreiche Niveauabsenkung beider Straßen zur Umsetzung einer Tunnelquerung.
- Es ist davon auszugehen, dass die geplante Niveauabsenkung der Achse *Große Straße - Johannisstraße* im Bereich der Neumarktuntertunnelung eine geringe Verknüpfungsfunktion aufweisen würde. Denn hier müsste eine mehr als 20 m lange Brückenkonstruktion ohne städtebauliche Attraktion passiert werden und eine ausreichende Barrierefreiheit wäre nur mittels Aufzugsanlagen zu erreichen.
- Die Querung des *Neumarkts* mittels einer Untertunnelung würde für die Stadt umfangreiche Investitionen und hohe Unterhaltungskosten nach sich ziehen. Zudem scheiterte eine Tunnelquerung bereits in der Vergangenheit an einer ausreichenden öffentlichen Akzeptanz.
- Der geplante große Busbahnhof „hinter“ der *Johannisstraße* lässt aufgrund der einseitigen Ausrichtung auf den ÖPNV nur eine geringe Aufenthaltsqualität erwarten.
- Durch die Verlagerung von Buslinien aus der *Johannisstraße* und der damit zu erwartenden Reduzierung von Laufkundschaft müsste die Einzelhandelsstruktur in der *Johannisstraße* weitgehend neu aufgestellt werden.
- Die Verlegung der zentralen Bushaltestelle hinter das derzeitige „Wöhr-Gebäude“ würde mit Qualitätseinbußen des ÖPNV oder sogar Betriebskostensteigerungen einhergehen.
- Durch den geplanten Busbahnhof würde die von Fuß- und Radfahrern hochfrequentierte *Seminarstraße* zerschnitten. Das zu erwartende Busaufkommen würde eine leichte Querbarkeit des Busbahnhofs verhindern.
- Die geplanten umfangreichen öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich des Busbahnhofs würden für die Stadt hohe Erstellungs- und Unterhaltungskosten nach sich ziehen.

- Für das vorliegende Konzept konnte von der Initiative „Lebendiges Osnabrück“ bislang kein privater Investor genannt werden.

Die Stadt hat das Projekt zur Kenntnis genommen und in Anbetracht der vorgenannten Aspekte sowie unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück (PlaNOS) vom 16.05.2013 beschlossen, diesen Konzeptansatz aufgrund der festgestellten Nachteile und der unbelegten Wirtschaftlichkeit der Planung nicht weiter zu verfolgen.

39 Herr L., Osnabrück

39.1 Stellungnahme:

Die Stadt habe bereits vor Jahren unüberlegt gehandelt, indem sie anstatt einer erstklassigen Wohnbebauung im Grünen innerhalb der Innenstadt die große Kamp-Promenade zuzüglich der aktuellen Wiederbebauung des Woolworth-Geländes gestattet hätte.

Angesichts zurückgehender Einwohnerzahlen und wachsendem Onlinehandel, bedürfe es keiner weiteren Einkaufsflächen. Bereits beim jetzigen Bestand werde es alsbald zu Leerständen kommen. Selbst ein Mini-Einkaufszentrum wäre ein Schildbürgerstreich.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

39.2 Stellungnahme:

Zunächst müsse für den *Neumarkt* sorgfältig geprüft werden, ob eine Reduzierung auf zwei Fahrspuren machbar sei. Diese Machbarkeit werde vom Einwendungsführer nicht gesehen. Vor einem Umbau des *Neumarkts* auf zwei Fahrspuren sollte ein entsprechender Test erfolgen. Nicht nur in der Vorweihnachtszeit würde sich der Verkehr bis zur *Martinstraße* bzw. bis zum *Berliner Platz* stauen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

40 Herr R., Osnabrück

40.1 Stellungnahme:

Der Neumarkt müsse 4 Spuren behalten. Einschränkungen - wie in 2013 gesehen - am *Neumarkt* oder *Konrad-Adenauer-Ring* und wo anders, hätten immer zu einem Verkehrskollaps geführt. Die Wälle mit mehreren Tausend Bewohnern hätten jetzt schon zu viel Verkehr, während es zwischen Schloss und *Berliner Platz* fast keine Anwohner gebe. Anwohner der Wälle sollten erwägen, die Stadt wegen vorsätzlicher Gefährdung der Gesundheit durch Lärm und Abgase zu verklagen. Eine wichtige Ader im Verkehrsfluss dürfe man nicht einengen, sonst drohe wie beim Menschen der Infarkt.

Eine Fußquerung über den *Neumarkt* sollte eingestellt werden. Dafür sollte aber eine sehr großzügige Unterführung mit wenig Gefälle hergestellt werden.

Der Umbau des *Neumarkts* würde sehr viel Geld kosten, das die Stadt aufgrund ihrer Verschuldung nicht habe. Abgesehen von einigen Verschönerungen und einer verbesserten Fußgängerunterführung sollte die Stadt für die Gestaltung des *Neumarkts* kein Geld ausgeben.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Neumarkttunnel

Der Rückbau des ehemaligen Neumarkttunnels wurde bereits in der Vergangenheit vom Rat der Stadt beschlossen und ist unumgänglich für die anschließende Umgestaltung des Platzbereichs *Neumarkt*. Die Rückbauarbeiten haben bereits in Teilbereichen begonnen. Eine Erhaltung des Neumarkttunnels (Brückenbauwerk) würde den städtischen Haushalt jährlich mit umfangreichen Unterhaltungskosten belasten, die nicht im Verhältnis zum Nutzen des Bauwerks stehen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

40.2 Stellungnahme:

Anders als früher, als die Ruinen des Krieges noch am *Neumarkt* standen, hätte man heute einen schönen Blick auf die grünen Bäume am Busbahnhof. Eine Bebauung vor dem H&M-Gebäude sei eine Katastrophe.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Projektbereich 2 (MK 5)

Die mit dem Projektbereich 2 (MK 5) verfolgte städtebauliche Zielsetzung ist bereits in der Abwägung zu den im Rahmen der Entwurfsoffenlegung nach § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen ausführlich behandelt worden:

„Der heutige städtebauliche Missstand des *Neumarkts* ist maßgeblich verursacht durch die kriegsbedingten Zerstörungen am *Grünen Brink*. So unterliegt der heutige Zustand keiner planerischen Konzeption oder Zielvorstellung, so dass in den vergangenen Jahrzehnten ein großer Verkehrsraum entstanden ist, dessen Randgebäude außerdem von vielen Busbahnsteigen und Wartedächern verstellt werden. Als Folge ist festzustellen, dass sich der Stadtraum sehr heterogen ohne eine klare Form- und Raumaussage darstellt. Der Platz wird durch den Busbahnhof dominiert, die Rampen zur Tunnelpassage beengen zudem die recht engen Fußgängerzonen am Rand des *Neumarkts* empfindlich. Gegenüber der bescheidenden Architektur und Fassadenkleidung wirkt allein das Gerichtsgebäude selbstbewusst und qualitativ (Gewers, Kühn + Kühn, 2005).

Mit dem Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – wird das Ziel verfolgt, einen städtebaulichen Rahmen zu schaffen, mit dem die allgemeinen Straßenräume wieder erlebbar und z. T. auch komplettiert werden. Durch die Neubebauung, insbesondere im Projektbereich 2 (MK 5), erhält der *Neumarkt* wieder eine klare geometrische Form, die in ihrer baulichen Ausnutzbarkeit das historische Landgericht in seiner Maßstäblichkeit nicht übertreffen wird. Dies ist durch entsprechende Höhenfestsetzungen im Bebauungsplan abgesichert. Durch das Schließen der fehlenden Raumkante mittels Realisierung eines Bauwerks im Projektbereich 2 wird ein Platz in der Dimension von ca. 95 m x 45 m geschaffen, der somit eine überschaubare Größe erhält. Die im Bebauungsplan dem Verkehr zur Verfügung stehenden Flächen entsprechen den zu erwartenden verkehrlichen

Anforderungen, unabhängig davon, ob der ÖPNV durch Busse oder durch eine Stadtbahn abgewickelt wird.

Die Ergebnisse des parallel zu dieser Bauleitplanung ausgelobten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ sollen Möglichkeiten für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität des Neumarkts aufzeigen und konkrete Maßnahmen (z. B. Begrünung, Fahrradabstellanlagen, Ausgestaltung von Buswartebereiche etc.) benennen.

Der Projektbereich 2 (MK 5) stellt einen wesentlichen Beitrag dar, die Zäsur zwischen den Einkaufsbereichen *Große Straße* und *Johannisstraße* zu überwinden. Durch die Bebauung rücken die beiden Bereiche enger zusammen und ein mögliches Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – *Neumarkt* –) auf der Südseite des *Neumarkts* könnte besser an die Haupteinkaufslage der Osnabrücker Innenstadt angebunden werden. Durch die Festsetzung eines Zurückspringens eines potentiellen Baukörpers im Projektbereich 2 (MK 5) im Erd- und 1. Obergeschossbereich wird im Übrigen die Sichtbeziehung aus der *Großen Straße* in Richtung eines potentiellen Einkaufszentrums und umgekehrt gesichert. Ohne Projektbereich 2 (MK 5) bestünde die Gefahr, dass sich ein solitäres Einkaufszentrum ohne Bindung an die gewachsenen Strukturen entwickeln würde. Der Projektbereich 2 (MK 5) wird durch die beabsichtigte Verknüpfungsfunktion von nördlicher und südlicher Innenstadt entscheidend zur zukünftigen Belebung dieses Zentrums beitragen und ist von daher unverzichtbar.

Der neu zu bildende *Neumarkt* erfordert eine städtebaulich angemessene Begrenzung. Daher soll der Baukörper des Projektbereichs 2 (MK 5) mindestens fünf und maximal sechs Vollgeschosse aufweisen. Gleichzeitig wird eine maximale Gebäudehöhe [Anm.: 89,0 m über NHN] festgesetzt, die hinter der vorhandenen Gebäudehöhe des Neumarkt-Carrées (94,3 m über NHN) deutlich zurückbleibt und gleichzeitig Rücksicht auf die Firshöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) nimmt.

Hinsichtlich der zulässigen Art der baulichen Nutzung sind Büros und Gastronomiebetriebe im Projektbereich 2 (MK 5) planungsrechtlich grundsätzlich zulässig und würden der Zielvorstellung der städtebaulichen Planung entsprechen.

Eine Reduzierung des Projektbereichs 2 (MK 5) auf maximal drei bis vier Vollgeschosse würde der mit der Bauleitplanung verfolgten städtebaulichen Zielsetzung nicht entsprechen. Der Projektbereich 2 (MK 5) soll im Kontext der bereits bestehenden mehrgeschossigen Gebäude am *Neumarkt* keine untergeordnete Rolle spielen, sondern eine bislang fehlende dominante Raumkante bilden.

Planerische Überlegungen haben allerdings zu einer Modifikation des Projektbereichs 2 (MK 5) geführt. Die über die Entwurfsänderung erfolgte bauliche Reduzierung des Projektbereichs 2 berücksichtigt verstärkt die Bedürfnisse des ÖPNV, die städtebaulich erforderliche Blickbeziehung zwischen *Große Straße* und dem auf der Südseite des *Neumarkts* geplanten Einkaufszentrums sowie den städtebaulich vertretbaren Abstand zwischen dem Projektbereich 2 (MK 5) und dem nördlich gegenüberliegenden Geschäftsgebäude.

Die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse im Projektbereich 2 (MK 5) wird im Vergleich zum ursprünglichen Bebauungsplanentwurf geändert. Danach muss ein zukünftiger Baukörper im Projektbereich 2 (MK 5) nicht zwangsläufig sechs Vollgeschosse aufweisen, sondern kann auch lediglich fünf Vollgeschosse umfassen. Die maximale Gebäudehöhe im Projektbereich 2 (MK 5) wird zudem

mit 89,0 m über NHN an die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) angeglichen.“

40.3 Stellungnahme:

Ein Einkaufszentrum sei überflüssig. Es ziehe kaum zusätzliche Kaufkraft aus dem Umland an und schwäche dadurch z. B. die *Hasestraße*, die *Dielinger Straße*, die Altstadt oder die Theaterpassage, in denen heute schon viele Läden leerstehen würden. Dazu komme der immer stärker werdende Onlinehandel.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

41 Fahrgastverband PRO BAHN e.V.

41.1 Stellungnahme:

Der Einwendungsführer bezieht seine Stellungnahme vor dem Hintergrund der zahlreichen Begehrlichkeiten bezüglich des begrenzten Platzes im Bereich des *Neumarkts* ausschließlich auf die Akzeptanz des öffentlichen Busverkehrs durch wahlfreie Nutzer des öffentlichen Busverkehrs, jene Kunden also, die bei einem aus ihrer Sicht zumutbaren Busangebot auf den Bus umsteigen, obwohl ihnen alternative Verkehrsmittel zur Verfügung stehen.

Schwachpunkte seien heute die durch Verlegung der bis vor rund 40 Jahren in der *Große Straße* befindlichen Busstationen auf den *Neumarkt* sowie durch mit Einführung von „Netz 98“ neu den *Neumarkt* anfahrenen Buslinien mittlerweile weit auseinander liegenden Busstationen vor dem Gerichtsgebäude, weit in die *Johannisstraße* hinein und bis fast zum „VGH-Haus“ reichenden Busabfahrtsstellen, die Fahrgästen lange Umsteigewege an der einzigen Busstation im Stadtgebiet von Osnabrück aufzwingen, die von allen Buslinien angefahren werde.

Nur außerhalb der Ladenöffnungszeiten bis 7 Uhr am Morgen, samstags bis gegen 9 Uhr, abends nach 18:30 Uhr und sonn- und feiertags ganztägig würden die Stadtbusse nach einem ausgedünnten Fahrplan verkehren. Um die Busnutzung dennoch attraktiv zu halten, träfen sich alle 15 Minuten mehrere, nur um 7 Uhr und 0:15 Uhr (fast) alle Buslinien am *Neumarkt* gleichzeitig. Nur wenn alle Fahrzeuge pünktlich einträfen, sei eilenden Fahrgästen ein Umstieg binnen der vorgesehenen 3 Minuten zwischen Ankunft und Abfahrt der Busse möglich. Seitdem Umsteiger nur noch den ampelgesicherten Überweg zwischen *Johannisstraße* und *Große Straße* nutzen dürften, verbräuche gut 1/3 der planmäßigen Umsteigezeit, um den Anschlussbus zu erreichen, bereits das Warten an der roten Ampel.

Ein zuverlässiges Erreichen von Anschlussbussen sei seither faktisch nicht mehr gegeben. Nach dem Bebauungsplan Nr. 525 würden die Busabfahrtsstellen neu

geordnet. Erkennbar sei, dass der Fußweg für Umsteiger nach der Neuordnung nach wie vor so lang, unsicher und damit die Busbenutzung im sogenannten Anschlussverkehr so unattraktiv bleibe wie bisher.

Im Grunde würde die Hälfte der heutigen Busabfahrtsstellen am *Neumarkt* genügen. Wenn der *Neumarkt* der einzige zentrale Umsteigepunkt zwischen allen Buslinien bleiben müsse, weil die Stadtwerke darauf beharren würden, um ihr mehr als 50 Jahre altes Liniennetz nicht zeitgemäß anpassen zu müssen, sollte die Stadt sich dafür einsetzen, die Busstationen näher zusammenzuführen, also die jeweils weitesten Entfernungen zwischen den Busabfahrtsstellen am *Neumarkt* gegenüber dem Bebauungsplan Nr. 525 deutlich zu verkürzen.

Kurze Umsteigewege und sichere Anschlüsse seien die Voraussetzung für eine hohe Akzeptanz des Busverkehrs. Von der profitiere nicht nur die Fahrgeldeinnahme-Situation bei den Verkehrsbetrieben. Bürger und Gäste, die auf die Nutzung ihres Kraftfahrzeugs angewiesen seien, weil die Nutzung der Linienbusse für ihr konkretes Mobilitätsbedürfnis keine Alternative darstelle, oder die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs seien, hätten so mehr Platz auf Osnabrücker Straßen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Busverkehr

Im Bereich des *Neumarkts* ergibt sich für die Nachmittagsspitze ein Verkehrsaufkommen mit ca. 120 Bussen pro Stunde. In der ÖPNV-Mittagsspitze mit Schülerverkehr werden ca. 145 Busse pro Stunde am *Neumarkt* verkehren. Dies sind jedoch nur die Spitzenstunden. Zu anderen Tageszeiten wird das Verkehrsaufkommen des ÖPNV geringer ausfallen. Trotz dieser Belastungen in den Spitzenstunden bestätigt eine durch die Stadt in Auftrag gegebene mikroskopische Verkehrsflusssimulation, dass es nicht zu Überlastungen kommt. Die Verkehrsflusssimulation berücksichtigt neben Kfz-Verkehr und Linienbussen auch den Radverkehr sowie die Fußgänger.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

42 Handelsgesellschaft, Osnabrück, Interessengemeinschaft Hasestraße, Osnabrück

42.1 Stellungnahme:

Nach Ansicht der Hasestraßen-Interessengemeinschaft seien einige Punkte im vorliegenden CIMA-Gutachten zur Ansiedlung eines innerstädtischen Einkaufszentrums in Osnabrück nicht ganz ausgearbeitet oder gar nicht beachtet worden. Z. B. sei der stetig wachsende Onlinehandel oder die deutlich rückläufige Einwohnerzahl, die auch ein geringeres Nachfrage/Umsatzpotenzial nach sich ziehe, missachtet worden. Auch die fehlende Anbindung des geplanten Einkaufszentrums an die *Johannisstraße* oder die Anbindung des *Neumarkts* an die Einzelhandelshauptlage wäre nochmal etwas weiter

auszuarbeiten. Zu beachten wäre auch die reale Stagnation der einzelhandelsrelevanten Kaufkraftentwicklung pro Kopf in den vergangenen und auch in den kommenden Jahren.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

43 Frau G., Osnabrück

43.1 Stellungnahme:

Sollte der *Neumarkt* ein interessanter und belebter Mittelpunkt der Innenstadt werden, dürften Busse weder über den *Neumarkt* noch durch die *Johannisstraße* fahren dürfen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Busverkehr

Im Bereich des *Neumarkts* ergibt sich für die Nachmittagsspitze ein Verkehrsaufkommen mit ca. 120 Bussen pro Stunde. In der ÖPNV-Mittagsspitze mit Schülerverkehr werden ca. 145 Busse pro Stunde am *Neumarkt* verkehren. Dies sind jedoch nur die Spitzenstunden. Zu anderen Tageszeiten wird das Verkehrsaufkommen des ÖPNV geringer ausfallen. Trotz dieser Belastungen in den Spitzenstunden bestätigt eine durch die Stadt in Auftrag gegebene mikroskopische Verkehrsflusssimulation, dass es nicht zu Überlastungen kommt. Die Verkehrsflusssimulation berücksichtigt neben Kfz-Verkehr und Linienbussen auch den Radverkehr sowie die Fußgänger.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

44 Herr J., Osnabrück

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks *Seminarstraße* 1A. Im Gebäude *Seminarstraße* 1A befindet sich im Erdgeschoss ein Einzelhandelsgeschäft, in welchem Lotto und Toto sowie Zeitschriften und Geschenkartikel verkauft würden. Im ersten und zweiten Obergeschoss sowie im ausgebauten Spitzboden des Dachgeschosses befindet sich die Rechtsanwaltskanzlei des Einwendungsführers. Im dritten Obergeschoss, welches sich teilweise im Dachgeschoss befindet, befindet sich eine vermietete Wohnung.

44.1 Stellungnahme:

Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 525 stehe nicht im Einklang mit einer wünschenswerten städtebaulichen Entwicklung und berücksichtige insbesondere nicht im ausreichenden Maße die Interessen der Anlieger, was nachfolgend im Hinblick auf die Auswirkungen auf das Grundstück des Einwendungsführers dargestellt werden solle.

Nach den Festsetzungen des Bebauungsplans solle der öffentliche Verkehr über den *Neumarkt* zweistreifig geführt werden. Die genaue Regelung im Einzelnen sei zwar nicht ausgeführt worden, fest stehe aber, dass in jeder Richtung über den *Neumarkt* nur eine Fahrspur zur Verfügung stehen werde.

Damit werde die öffentliche Verkehrsfläche für den Individualverkehr halbiert. Diese Einschränkung des Individualverkehrs werde zu einer erheblichen Staubildung auf dem *Neumarkt* in beiden Richtungen führen. Dass dies der Fall sei, haben schon die vorübergehenden Sperrungen wegen der Errichtung des Hasehauses gezeigt.

Zu berücksichtigen sei ferner, dass wegen des im Bebauungsplan Nr. 600 geplanten EKZ zusätzlicher Verkehr in den Bereich geführt werde. Dieser zusätzliche Verkehr werde in beiden Richtungen über den *Neumarkt* fließen, wenn er zum EKZ hin oder wieder weg fahre. Beide Fahrtrichtungen würden daher zusätzlich belastet. Darüber hinaus werde an der Kreuzung *Lyrastraße/Neuer Graben* wegen der notwendigen Abbiegevorgänge für die Autofahrer, die das EKZ erreichen wollen, zusätzlicher Kreuzungsverkehr vorkommen, der ebenfalls dann, insbesondere wegen der Zweispurigkeit, zum Rückstau führen werde.

Aus diesem Grunde werde die Erreichbarkeit des Grundstücks *Seminarstraße* 1A durch die Planung des Bebauungsplans erheblich verschlechtert. Dies gelte umso mehr, als die *Seminarstraße* nach dem Bebauungsplan in ihrem westlichen Teil für den öffentlichen Verkehr nur noch als Sackgasse ausgebildet werde und danach nur noch für Fußgänger durch das EKZ auf einer schmalen Breite von 5 Metern erreichbar sei.

Im Übrigen werde es zu erheblichen Verkehrsverlagerungen auf den Wall kommen, weil viele Autofahrer wegen der ständigen Staus den *Neumarkt* nicht mehr überfahren würden. Diese Belastung sei für die Bewohner am Wall unzumutbar, weil diese schon jetzt die Hauptlast des Verkehrs in Osnabrück trügen.

Der Bebauungsplan sehe vor, dass für den Individualverkehr nur noch eine Fahrspur in jede Richtung über den *Neumarkt* geführt werde. Auch in der Begründung werde aber ausgeführt, dass es zu Verkehrsverlagerungen auf den Wall kommen werde. Der Einwendungsführer befürchtet, dass die Reduzierung auf zwei Fahrspuren zu erheblichen Staus im gesamten Bereich Innenstadt einschließlich des gesamten Walls rund um die Innenstadt kommen werde. Der Verkehr über den *Neumarkt* werde nach Überzeugung des Einwendungsführers nahezu ausschließlich von Osnabrückern als West-Ost-Achse benutzt, wobei das Verkehrsaufkommen schon heute hoch sei. Insbesondere an Samstagen komme es zu erheblichen Rückstaus von Fahrzeugen, die die Parkhäuser aufsuchen wollten (etwa L+T usw.). Diese Situation werde sich erheblich verschärfen, wenn nur eine Fahrspur in jede Richtung vorhanden sei. Dies werde nach Überzeugung des Einwendungsführers auch den ungehinderten Busverkehr erheblich

beeinträchtigen, sodass auch der ÖPNV erhebliche Nachteile erleiden werde. Durch Verlagerung des nicht abfließenden Verkehrs auf den Wall werde es auch hier zu erheblichen zusätzlichen Belastungen kommen, die aus Sicht des Einwendungsführers nicht ausreichend berücksichtigt worden seien. Es erscheine daher nicht ausgeschlossen, dass sich nach der Reduzierung auf zwei Fahrspuren zeigen werde, dass diese Planung nicht durchführbar sei.

Nach Ansicht des Einwendungsführers sollte der Individualverkehr auf der Straße *Neuer Graben* in west-östlicher Richtung vom Bereich VGH-Gebäude bis zur Hase durch einen Tunnel geführt werden. Nach Mitteilungen in der Presse solle die Stadt Osnabrück hierzu mitgeteilt haben, dass ein solcher Tunnel aus Kostengründen nicht machbar sei.

Vermutlich wurde bei der Prüfung aber ein viel längerer und größerer Tunnel den Planungen zu Grunde gelegt als notwendig wäre. Es sollte deshalb geprüft werden, ob ein zweispuriger Tunnel für den Individualverkehr nicht als sogenannter „Minitunnel“ gebaut werden könnte, den ausschließlich Personenwagen und Lieferfahrzeuge, wie etwa der Größe Ford Transit ohne Hochdach, befahren dürften. Solche Tunnel erforderten nur eine niedrige Höhe und könnten auch am Anfang und am Ende durch eine relativ steile Rampe hinauf und hinab gefahren werden. Beispielhaft verweist der Einwendungsführer auf die französische Stadt Lille, die seit Jahrzehnten mit solchen Minitunneln Kreuzungen autofrei mache. Diese Tunnel seien sehr niedrig und sehr kurz. Ein Drittel eines solchen Tunnels sei ansatzweise schon heute fertig, weil die frühere Passage des Neumarktunnels der Höhe nach von einem Auto durchfahren werden könnte und vermutlich auch solchen Belastungen standgehalten hätte. Jedenfalls sollte eine solche Planung nicht von vornherein durch die Bebauung des Bereichs MK5 zunichte gemacht werden.

Sollte die Stadt heute ein solches Projekt nicht finanzieren können, erscheine es in Zukunft dennoch nicht ausgeschlossen. Würde ein solcher Tunnel gebaut, wäre der Individualverkehr vom *Neumarkt* insgesamt entfernt und nur noch als Anliegerverkehr vorhanden.

Für Lkw könnte der *Neue Graben* insgesamt gesperrt werden, der Wall könnte dies aus Sicht des Einwendungsführers verkraften. Anlieferverkehr könnte überirdisch geführt werden, wobei Schrittgeschwindigkeit vorzuschreiben wäre. Der hauptsächliche Verkehr würde dann ohne Ampelunterbrechung im Tunnel nach Ost und West besser als heute abfließen. Das Ergebnis wären ein urbaner Platz, der ohne großen Verkehr erheblich in seiner Attraktivität gesteigert wäre, was gerade auch die Anziehungskraft des neuen geplanten Centers nach dem Bebauungsplan Nr. 600 und der schon vorhandenen Bebauung erheblich steigern würde.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 600 plane die Stadt die Errichtung eines großflächigen EKZ am *Neumarkt*. Damit würden erhebliche neue Verkaufsflächen geschaffen, die zu einer Verlagerung von Geschäften in das EKZ aus anderen Bereichen der Innenstadt von Osnabrück führen würden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Idee eines „Minitunnels“ im Bereich des *Neumarkts* für den motorisierten Verkehr ist aus mehreren Gründen, insbesondere aus Kostengründen, bereits in der Vergangenheit von der Stadt verworfen worden.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

44.2 Stellungnahme:

Der Einwendungsführer hält die geplante Bebauung des *Neumarkts* im Bereich MK5 für sachlich und fachlich unbegründet. Sollte die Bebauung, wie geplant durchgeführt werden, führe dies zu einer erheblichen Verschlechterung der baulichen Situation im Bereich des heutigen *Neumarkts*.

Die Stadt Osnabrück begründe die Planung gestalterisch damit, dass die Fläche des *Neumarkts* „wieder“ neu gefasst und seine nahezu historische Form und Lage bei unveränderter Breite zurückerhalten solle. Diese Begründung sei ein Scheinargument. Bei der Planung eines Städtebereichs sollte nicht auf die frühere, nicht mehr vorhandene Bebauung abgestellt werden, sondern darauf, welche Anforderungen an die zu beplanende Fläche gestellt werden müssten.

Der jetzt vorhandene Platz werde maßgeblich geprägt von dem Bereich zwischen *Grüner Brink* und *Große Straße*. Hier habe der Platz seine größte Breite, die nach der Planung auf die Breite einer Großstadtstraße reduziert werde. Übrig bleibe ein kleinstädtischer Rest-Platz vor dem Landgericht. Großstädte lebten aus Sicht des Einwendungsführers aber gerade davon, dass auch große Plätze vorhanden seien. Keine Großstadt in Italien hätte den Flair, den auch deutsche Urlauber lieben würden, wenn deren große Plätze zugebaut wären.

Die Stadt sollte froh sein, dass die kleinteilige Bebauung, die möglicherweise 1850 bestanden habe, heute nicht mehr vorhanden sei, weil um den Platz herum auch nicht mehr die Gebäude von 1850 stünden, sondern – wie z. B. das VGH Hochhaus – ein vielgeschossiges Gebäude. Auch erhöhe der Bebauungsplan Nr. 525 in den anderen Projektbereichen die Geschosse, sodass die Bebauung keinerlei Ähnlichkeit mehr mit einer Bebauung von 1850 habe, dessen Struktur die Stadt angeblich mit der Bebauung zurückgewinnen wolle.

Gerade die Erhöhung der Gebäude auf bis zu sechs Etagen fordere gerade einen größeren Abstand der Gebäude, damit sie nicht erdrückend aufeinander wirken würden. Dies gelte umso mehr, als durch den Bebauungsplan Nr. 600 das neue Einkaufszentrum

geplant werde, welches ebenfalls hoch gebaut werde. Diesem stehe dann im Bereich *Große Straße*, nur durch eine normale Straße getrennt, ein sechsstöckiges Gebäude gegenüber.

Gerade die Planung des neuen Centers erfordere die Nichtbebauung des Bereichs MK5. Bleibe dieser Bereich unbebaut, öffne sich dem Fußgänger, der die *Große Straße* in Richtung *Johannisstraße* beuge, direkt an der Ecke des H&M-Gebäudes die Sicht auf das neue Center, welches ihn sofort anziehen werde. Werde dagegen der Bereich MK5 bebaut, sei das neue Center erst zu erkennen, wenn man direkt an der Ampelüberführung stehe. Die Anziehungskraft des neuen Centers werde daher durch Bebauung des Bereichs MK5 geschwächt und architektonisch aus städtebaulicher Sicht herabgewürdigt.

Darüber hinaus werde auch die Wirkung des Baudenkmals Landgericht beeinträchtigt. Zum einen stehe ihm im Bereich MK5 relativ nahe ein nahezu gleichhohes Gebäude gegenüber, welches die Wirkung des Gebäudes beeinträchtige. Die Wirkung werde eingeschränkt, wie etwa der „zugebaute“ Bereich um den Kölner Dom, dessen Bauqualität auch nur aus kurzer Sicht bewundert werden könne.

Bleibe dagegen der Bereich MK5 unbebaut, sei das Baudenkmal Landgericht schon vom *Grüner Brink* aus zu betrachten und sei auf der gesamten Strecke vom *Grüner Brink* bis zur *Große Straße* (parallel der nördlichen Kante) die Sicht auf das Denkmal frei.

Es spreche daher alles für eine Erhaltung des Neumarkts in der jetzigen Größe ohne jede weitere Bebauung. Die Bezugnahme auf die Bebauung vor 150 Jahren sei Historismus, der die tatsächliche bauliche Umgebung des *Neumarkts*, der komplett verändert sei, ignoriere.

Werde der Bereich MK5 wie geplant bebaut, wirke dieser Baukörper wie ein Querriegel, der den heutigen Platz in der Mitte durchteile. Die heutige weite Sicht, etwa aus Sicht des *Kollegienwalls* bis zum VGH-Hochhaus werde vernichtet und beende die Wirkung eines großen Platzes, der einer Großstadt entspreche.

Wenn der Bereich MK5 mit einem Gebäude bebaut sei, habe die Stadt Osnabrück keine Möglichkeit mehr, die Verkehrssituation zu entkrampfen, indem zusätzliche Fahrspuren wieder eingerichtet werden würden. Die Stadt „verbaut“ sich mit der Zulassung der Bebauung im Bereich MK5 im wahrsten Sinne des Wortes Planungschancen für die Zukunft. Dies gelte auch für andere Möglichkeiten der Gestaltung des Individualverkehrs.

Die frühere Begründung des früheren Bebauungsplans Nr. 525 hätte im Hinblick auf das EKZ ausgeführt, dass die Schaffung zusätzlicher Verkaufsflächen zwar an der Grenze, aber gerade noch zulässig sei, weil der Verkaufsflächenanteil der Innenstadt im Vergleich zur Gesamtstadt mit 35 % noch nicht überschritten werde.

Wird zusätzlich der Projektbereichs MK5 bebaut, führe dies zu einer weiteren Konzentration und Schaffung zusätzlicher Verkaufsflächen, ohne dass dies notwendig sei. Der Bebauungsplan müsse aber gerade verhindern, dass keine Konzentration der Verkaufsflächen im Bereich *Neumarkt* erfolge, um nicht die anderen Verkaufsflächen, insbesondere die Randlagen wie etwa *Hasestraße* oder Altstadt zu sehr zu belasten, weil eine Verlagerung zu erwarten sei. Diese Tendenz werde durch die Bebauung des Bereichs MK5 völlig unnötig zusätzlich verschärft. Bebaut die Stadt die Fläche MK5 dagegen nicht, falle diese negative Wirkung eindeutig weg.

Durch eine Bebauung des Bereichs MK5 werde die freie Luftdurchströmung des Platzes auf der gesamten Länge vom *Kollegienwall* bis *Grüner Brink* erheblich beeinträchtigt, weil das Gebäude die freie Zirkulation massiv behindere. Dies sei umso nachteiliger, als die Begründung richtigerweise darauf hinweise, dass der *Neumarkt* stadtklimatisch im am stärksten belasteten Bereich liege.

Die Begründung weise selbst darauf hin, dass in diesem Bereich mit einer Überschreitung der Grenzwerte zu rechnen sei. Ein Gebäude, welches im Bereich MK5 stünde, würde dabei immer die freie Durchlüftung des Bereichs, gleichgültig wie es gestaltet sei, behindern.

Durch die Bebauung des Bereiches MK5 werde vorhandene freie Fläche zugebaut und stünde nicht für Maßnahmen zur Verfügung, die die Umweltsituation deutlich verbessern könnten.

So fordere der Bebauungsplan selbst auf Grund der schlechten Umweltsituation die Pflanzung von weiteren Großbäumen. Diese könnten in den Bereich MK5 erfolgen. Diese Möglichkeit werde durch das Zubauen in diesen Bereichen allerdings verhindert.

Es gebe keinen städtebaulichen Grund, den Bereich MK5 zu bebauen. Die Stadt plane jedoch diesen im öffentlichen Eigentum stehenden Bereich an einen privaten Investor zu verkaufen. Aus Sicht des Einwendungsführers werde hier unnötig öffentliches Eigentum in Privathand übertragen, welches damit einer öffentlichen Nutzung entzogen werde. Der Einwendungsführer fordere die Stadt ausdrücklich auf, die hierfür eventuell vorhandenen tatsächlichen oder rechtlichen Gründe offen zu legen.

Offensichtlich plane die Stadt keine öffentliche Ausschreibung des Objekts, sodass nicht jeder dritte Investor die Grundstücke mit größter Einnahme für die Stadt erwerben könnte. Vielmehr solle das Grundstück offensichtlich an einen Eigentümer verkauft werden, der auch Rechte am heutigen Neumarktunnel habe. Auch hier fordere der Einwendungsführer die Stadt auf, diese Rechte der Öffentlichkeit bekannt zu geben, insbesondere, ob die Nutzungsrechte am Tunnel durch den Privatmann zeitlich begrenzt seien.

Im Übrigen bestehe aus Sicht des Einwendungsführers kein Anlass, sich auf Grund der jetzt vorhandenen rechtlichen Situation die Planung von einem Einzelnen vorschreiben zu lassen. Es sei hier bei vernünftiger Verhandlung auch eine andere Lösung denkbar, die nicht eine Bebauung des Bereiches MK5 erfordere.

Die vorstehenden Gründe würden aufzeigen, dass eine Bebauung des Bereichs MK5 städtebaulich nur Nachteile hätte.

Ziel aller Planungen sollte sein, den Platz in seiner jetzigen Größe zu erhalten, um die Möglichkeit zu haben, den *Neumarkt* in Zukunft in seiner Attraktivität zu steigern.

Sollte der Bereich MK5 bebaut werden, würden zukünftige Generationen der Stadt vorwerfen, dass sie große Chancen in der Gestaltung dieses entscheidenden Bereichs in Osnabrück zunichte gemacht hätte.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Projektbereich 2 (MK 5)

Die mit dem Projektbereich 2 (MK 5) verfolgte städtebauliche Zielsetzung ist bereits in der Abwägung zu den im Rahmen der Entwurfs offenlegung nach § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen ausführlich behandelt worden:

„Der heutige städtebauliche Missstand des *Neumarkts* ist maßgeblich verursacht durch die kriegsbedingten Zerstörungen am *Grünen Brink*. So unterliegt der heutige Zustand keiner planerischen Konzeption oder Zielvorstellung, so dass in den vergangenen Jahrzehnten ein großer Verkehrsraum entstanden ist, dessen Randgebäude außerdem von vielen Busbahnsteigen und Wartedächern verstellt

werden. Als Folge ist festzustellen, dass sich der Stadtraum sehr heterogen ohne eine klare Form- und Raumaussage darstellt. Der Platz wird durch den Busbahnhof dominiert, die Rampen zur Tunnelpassage beengen zudem die recht engen Fußgängerzonen am Rand des *Neumarkts* empfindlich. Gegenüber der bescheidenden Architektur und Fassadenkleidung wirkt allein das Gerichtsgebäude selbstbewusst und qualitativ (Gewers, Kühn + Kühn, 2005).

Mit dem Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – wird das Ziel verfolgt, einen städtebaulichen Rahmen zu schaffen, mit dem die allgemeinen Straßenräume wieder erlebbar und z. T. auch komplettiert werden. Durch die Neubebauung, insbesondere im Projektbereich 2 (MK 5), erhält der *Neumarkt* wieder eine klare geometrische Form, die in ihrer baulichen Ausnutzbarkeit das historische Landgericht in seiner Maßstäblichkeit nicht übertreffen wird. Dies ist durch entsprechende Höhenfestsetzungen im Bebauungsplan abgesichert. Durch das Schließen der fehlenden Raumkante mittels Realisierung eines Bauwerks im Projektbereich 2 wird ein Platz in der Dimension von ca. 95 m x 45 m geschaffen, der somit eine überschaubare Größe erhält. Die im Bebauungsplan dem Verkehr zur Verfügung stehenden Flächen entsprechen den zu erwartenden verkehrlichen Anforderungen, unabhängig davon, ob der ÖPNV durch Busse oder durch eine Stadtbahn abgewickelt wird.

Die Ergebnisse des parallel zu dieser Bauleitplanung ausgelobten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ sollen Möglichkeiten für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität des Neumarkts aufzeigen und konkrete Maßnahmen (z. B. Begrünung, Fahrradabstellanlagen, Ausgestaltung von Buswartebereiche etc.) benennen.

Der Projektbereich 2 (MK 5) stellt einen wesentlichen Beitrag dar, die Zäsur zwischen den Einkaufsbereichen *Große Straße* und *Johannisstraße* zu überwinden. Durch die Bebauung rücken die beiden Bereiche enger zusammen und ein mögliches Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – *Neumarkt* –) auf der Südseite des *Neumarkts* könnte besser an die Haupteinkaufslage der Osnabrücker Innenstadt angebunden werden. Durch die Festsetzung eines Zurückspringens eines potentiellen Baukörpers im Projektbereich 2 (MK 5) im Erd- und 1. Obergeschossbereich wird im Übrigen die Sichtbeziehung aus der *Großen Straße* in Richtung eines potentiellen Einkaufszentrums und umgekehrt gesichert. Ohne Projektbereich 2 (MK 5) bestünde die Gefahr, dass sich ein solitäres Einkaufszentrum ohne Bindung an die gewachsenen Strukturen entwickeln würde. Der Projektbereich 2 (MK 5) wird durch die beabsichtigte Verknüpfungsfunktion von nördlicher und südlicher Innenstadt entscheidend zur zukünftigen Belebung dieses Zentrums beitragen und ist von daher unverzichtbar.

Der neu zu bildende *Neumarkt* erfordert eine städtebaulich angemessene Begrenzung. Daher soll der Baukörper des Projektbereichs 2 (MK 5) mindestens fünf und maximal sechs Vollgeschosse aufweisen. Gleichzeitig wird eine maximale Gebäudehöhe [Anm.: 89,0 m über NHN] festgesetzt, die hinter der vorhandenen Gebäudehöhe des Neumarkt-Carrées (94,3 m über NHN) deutlich zurückbleibt und gleichzeitig Rücksicht auf die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) nimmt.

Hinsichtlich der zulässigen Art der baulichen Nutzung sind Büros und Gastronomiebetriebe im Projektbereich 2 (MK 5) planungsrechtlich grundsätzlich zulässig und würden der Zielvorstellung der städtebaulichen Planung entsprechen.

Eine Reduzierung des Projektbereichs 2 (MK 5) auf maximal drei bis vier Vollgeschosse würde der mit der Bauleitplanung verfolgten städtebaulichen Zielsetzung nicht entsprechen. Der Projektbereich 2 (MK 5) soll im Kontext der

bereits bestehenden mehrgeschossigen Gebäude am *Neumarkt* keine untergeordnete Rolle spielen, sondern eine bislang fehlende dominante Raumkante bilden.

Planerische Überlegungen haben allerdings zu einer Modifikation des Projektbereichs 2 (MK 5) geführt. Die über die Entwurfsänderung erfolgte bauliche Reduzierung des Projektbereichs 2 berücksichtigt verstärkt die Bedürfnisse des ÖPNV, die städtebaulich erforderliche Blickbeziehung zwischen *Große Straße* und dem auf der Südseite des *Neumarkts* geplanten Einkaufszentrums sowie den städtebaulich vertretbaren Abstand zwischen dem Projektbereich 2 (MK 5) und dem nördlich gegenüberliegenden Geschäftsgebäude.

Die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse im Projektbereich 2 (MK 5) wird im Vergleich zum ursprünglichen Bebauungsplanentwurf geändert. Danach muss ein zukünftiger Baukörper im Projektbereich 2 (MK 5) nicht zwangsläufig sechs Vollgeschosse aufweisen, sondern kann auch lediglich fünf Vollgeschosse umfassen. Die maximale Gebäudehöhe im Projektbereich 2 (MK 5) wird zudem mit 89,0 m über NHN an die Firsthöhe des benachbarten Landgerichts (89,1 m über NHN) angeglichen.“

Lufthygiene

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – liegt innerhalb der ausgewiesenen Umweltzone der Stadt Osnabrück. Derzeit sind im Bereich des *Neumarkts* Stickstoffdioxid-Überschreitungen (NO₂) vorzufinden. Aufgrund der geplanten und politisch beschlossenen Zweispurigkeit, einer optimierten Verkehrslenkung sowie der Verjüngung der Fahrzeugflotte wird die Belastung durch Stickstoffdioxid allerdings zukünftig eine signifikante Reduktion erfahren.

Die lufthygienischen Auswirkungen der städtebaulichen Planungen am *Neumarkt* wurden im Rahmen der Bauleitplanungen zu den Bebauungsplänen Nr. 525 – *Neumarkt* – und Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* – (vorhabenbezogener Bebauungsplan) sowie im Zusammenhang mit der Planung zur Umgestaltung des *Neumarkts* (zweispurig) umfassend gutachterlich untersucht, da sich der Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* als einer der am stärksten belasteten Bereiche im Stadtgebiet darstellt. Die in den Geltungsbereichen der vorgenannten Bebauungspläne sowie in deren unmittelbarer Umgebung (570 m x 570 m großes Untersuchungsgebiet) gelegenen schutzwürdigen Bereiche wurden dabei umfangreich betrachtet.

Im Ergebnis der lufthygienischen Untersuchung wurde festgestellt, dass infolge der hohen Frequentierung des ÖPNV im Bereich des *Neumarkts* im Gehwegbereich direkt vor dem Eingangsbereich des geplanten Einkaufszentrums in den Prognose-Planfällen (Einkaufszentrum mit 350 und 500 Stellplätzen) mit Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid zu rechnen sein wird. Diese Belastungen werden allerdings nicht durch das Vorhaben des Einkaufszentrums erzeugt, sondern der Hauptanteil der Emissionen ist dem Busverkehr zuzuordnen.

Auch im Bereich der *Johannisstraße* ist aufgrund des hohen Busanteils von Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid auszugehen.

Insgesamt wird jedoch die für das Jahr 2015 anzunehmende reduzierte Hintergrundbelastung (durch Verjüngung der Fahrzeugflotte der Stadtwerke Osnabrück AG und durch die im Luftreinhalteplan Osnabrück vorgesehenen und regional ergänzten Maßnahmen) dazu führen, dass bei Umsetzung aller städtebaulichen Maßnahmen die maßgeblichen Grenzwerte im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* nicht überschritten werden.

Allerdings an der nördlichen *Lyrastraße* wird voraussichtlich die durch das Einkaufszentrum bedingte Zunahme der mittleren Stickstoffdioxid-Immissionen sowie im

südlichen Abschnitt der *Kommenderiestraße* zu grenzwertnahen – an einigen Abschnitten auch grenzwertüberschreitenden – Schadstoffkonzentrationen führen. Die berechneten Grenzwertüberschreitungen wurden dabei in einer worst-case-Betrachtung mit einer Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 berechnet. Betrachtet man nur den Gehwegbereich, in dem sich im Wesentlichen die Bürger aufhalten, werden auch mit der höheren Hintergrundbelastung aus dem Jahr 2008 die Luftbelastungen für Stickstoffdioxid in der *Lyra-* und der *Kommenderiestraße* auch zukünftig unterhalb des Grenzwertes liegen. Die geringere Hintergrundbelastung im Jahr 2015 wird sich so auswirken, dass diese grenzwertnahen Überschreitungen grundsätzlich nicht mehr relevant sein dürften.

44.3 Stellungnahme:

Werde der Bereich MK5 bebaut, seien Planungsänderungen und Neugestaltungen in diesem Bereich für alle Zukunft verhindert. Heute wisse niemand, welche Entwicklungen in Zukunft erfolgen würden. Es seien viele Entwicklungen denkbar, die eine Änderung der jetzigen Planung erfordern würden, die bei einer Bebauung dann aber für alle Zukunft ausgeschlossen seien.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Gestaltungswettbewerb

Parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren wurde ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ durchgeführt, bei dem konkrete Ideen zur Förderung der Aufenthaltsqualität erarbeitet wurden. Der Wettbewerb wurde mit der Prämierung eines ersten Preisträgers (Lützw 7 Cornelia Müller Jan Wehberg, Berlin, mit Lorenzen Architekten GmbH, Berlin und Ingenieurbüro Abraham, Berlin) am 02.12.2013 erfolgreich abgeschlossen.

Das Preisgericht kam zu folgender Beurteilung des Siegerentwurfs:

„Die Verfasser verstehen ihren Vorschlag zur Neugestaltung des *Neuen Grabens* und des *Neumarktes* als Stadtreparatur. Trotz hoher Verkehrsbelastung soll ein attraktiver Stadtraum entstehen, der zum vitalen Bindeglied zwischen Alt- und Neustadt aufgewertet wird. Die Idee des „Verwebens“ wird funktional mutig und gestalterisch hochwertig umgesetzt. Die sorgfältig herausgearbeitete Raumfolge nimmt alle Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmittel auf, präsentiert sich unmissverständlich als Gute Stube der Stadt Osnabrück.

Um diesen positiven Gesamteindruck zu erreichen, wird der Gesamtraum – wie von der städtischen Planung vorgegeben – durch einen markanten Baukörper gegliedert. Der Busterminal wird mit ergänzenden Baumpflanzungen zu einem grünen Stadtraum umgedeutet – eine unprätentiöse wie wirkungsvolle Lösung zur Herausarbeitung der Teilräume. Für die Gestaltung des Witterungsschutzes – frei geformte Stahldächer – werden glaubwürdige architektonische Chiffren angeboten. [...]

Der *Neumarkt* wird wirkungsvoll und mit Atmosphäre in Szene gesetzt. Als offener Raum mit einem Solitärbaum vor dem Gerichtsgebäude und einer luftigen Baumreihe vor der nördlichen Platzwand wird er angemessen begrünt. Die „Arbeitsteilung“ zwischen der Nord- und Südseite wird mit Blick auf Nutzung und Gestaltqualität verständlich: bekommt doch das Baudenkmal mit vorgelagertem

Rhododendren-Boskett einen angemessenen Raum und die Gastronomiezone ihr schattenspendendes Dach und eine sinnvolle Gliederung. Das zwischen Aufenthaltsbereich und Fahrverkehrsfläche richtig platzierte Sprudlerfeld unterstützt die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt*.

Hervorstechendes Merkmal des Entwurfs ist der den Stadtraum zusammenbindende Teppich aus großformatigen Platten, der mit den Natursteinbelägen der einmündenden Straßen verwoben wird. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Streifen stehen für die Verbindung; die besondere Herausarbeitung des *Neumarkts* und des Busterminals stehen für den Aufenthalt. Mit einer deutlichen Verwandtschaft in Material und Format sowie der einheitlichen Verlegerichtung trägt der Bodenbelag dazu bei, das Raumkontinuum herauszuarbeiten. [...]

[...] Trotz seiner klaren gestalterischen Ausrichtung erfüllt der Entwurf die funktionalen und technischen Anforderungen an einen hoch frequentierten Stadtraum. Es werden – dezentral und räumlich integriert – ausreichend viele Fahrradplätze angeboten. Das Lichtkonzept bedient sich des städtischen Repertoires und erreicht mit präzisen Setzungen eine angemessene Qualität. [...]

Insgesamt legen die Verfasser einen inspirierenden Entwurf mit hohem gestalterischen Anspruch vor, der einen zukunftsfähigen Stadtraum greifbar werden lässt.“

Die Umsetzung der vom 1. Preisträger vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen können grundsätzlich unabhängig von der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – umgesetzt werden.

44.4 Stellungnahme:

In anderen Teilen der Welt werde der öffentliche Nahverkehr erheblich ausgebaut und teilweise völlig neu gestaltet. Es erscheine nicht ausgeschlossen, dass auch in Osnabrück, wenn auch möglicherweise erst in Jahrzehnten, eine Stadtbahn gebaut werde.

Die Behauptung einer Studie, diese sei auf dem Neumarkt nicht machbar, sei für den Einwendungsführer nicht nachvollziehbar. Entscheidend sei allein das Umfeld im Zeitpunkt der Planung. Sei z. B. kein Individualverkehr mehr vorhanden, habe der Einwendungsführer keine Zweifel, dass auch eine Haltestelle der Stadtbahn im Bereich *Neuer Graben* möglich wäre. Dies würde eine Vielzahl von Städten zeigen, die schon heute Straßenbahnen hätten.

Der Einwendungsführer verweist auf die Stadt Dijon in Frankreich. Diese sei wie Osnabrück ein Oberzentrum und habe etwa 160.000 Einwohner. Die Stadt Dijon baue zurzeit eine neue Straßenbahn mit einer Gesamtlänge von 18 km, mitten in der Stadt.

Werde der Bereich MK5 bebaut, seien die Realisierungsmöglichkeiten einer solchen Bahn nahezu ausgeschlossen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Stadtbahn

Damit der Rat der Stadt Osnabrück sowie der Kreistag des Landkreises Osnabrück eine grundsätzliche Richtungsentscheidung für den ÖPNV im Rahmen des 3. Nahverkehrsplans (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 fällen konnte, wurde eine „Machbarkeitsstudie ÖPNV Osnabrück“ (LINDSCHULTE + KLOPPE INGENIEURGESELLSCHAFT MBH, Düsseldorf, 2013) in Auftrag gegeben, die die Optionen zur Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV-Angebots in Osnabrück und der umliegenden Region gegenüberstellt. Neben den Alternativen „O-Bus“ und „Straßenbahn/Stadtbahn“ waren dabei die Fortentwicklung des bestehenden Netzes und ggf. weitere Systemalternativen darzustellen.

Bei den Überlegungen über die Zukunft des innerstädtischen ÖPNV in der Stadt Osnabrück waren drei übergeordnete Ziele zu berücksichtigen:

1. Spürbare Steigerung des ÖPNV-Anteils (laut Masterplan Mobilität bis 2025 von 16 auf 19%)
2. Geringe Emissionen des ÖPNV - Schadstoffreduktion und Senkung der Lärmbelastung (laut Masterplan 100% Klimaschutz bis zum Jahr 2050 CO₂-Reduktion um 95%)
3. Wirtschaftlichkeit

In der Stadt Osnabrück wurde das Hauptliniennetz hinsichtlich verschiedener Konfliktkategorien wie Steigungen, Brücken, Straßenraum sowie dem Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern für die einzelnen Systeme untersucht. Die Untersuchung kam dabei zu dem Ergebnis, dass ein ausreichend dimensioniertes Straßenbahnnetz nur mit Sondersystemen, die zu erhöhten Investitionskosten im Fahrzeugbereich führen würden, umzusetzen wäre. Zudem würden die infrastrukturellen Ansprüche eines Straßenbahnsystems ein wesentlich höheres Konfliktpotential als Bussysteme beinhalten. In Anlehnung an die üblichen Bewertungsverfahren (Standardisierte Bewertung) sei ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer/gleich 1 nicht zu erwarten. Die damit verbundene Voraussetzung einer Förderung wäre damit nicht gegeben.

Im Rahmen des 3. NVP wurde die Entscheidung getroffen, dass ein neues, zukunftsfähiges und hochwertiges System aufgebaut werden soll, in dem innovative E-Busse verkehren, die sich über abschnittsweise installierte Oberleitungen aufladen. Die Systemumstellung soll kurzfristig begonnen werden, so dass das Gesamtsystem im nächsten Jahrzehnt umgesetzt ist.

Ein schienengebundenes System kann nach dem 3. NVP als Weiterentwicklung des E-Bus-Systems auf stark nachgefragten Routen fungieren und so zu einem noch höheren Wachstum des ÖPNV über den Geltungszeitraum des 3. NVP hinaus beitragen. Ein Systemwechsel z. B. in Richtung Straßenbahn soll nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, sondern vielmehr jederzeit möglich sein. Städtebau, Verkehrsplanung und Infrastrukturmaßnahmen sollen deshalb die Perspektive einer Systemumstellung berücksichtigen. Technische Entwicklungen sollen während des gesamten Prozesses im Blick behalten werden. Die Weiterentwicklung z. B. Richtung Straßenbahn/Stadtbahn, Brennstoffzellenantrieb, induktiver Aufladung sollte offengehalten und bei Bedarf untersucht werden.

Der Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – berücksichtigt die Grundsatzentscheidungen des 3. NVP und weist dafür ausreichend groß bemessene öffentliche Verkehrsflächen im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* aus.

45.1 Stellungnahme:

Um zu verhindern, dass Busse mit Autos im Stau stehen, hätten der Generalverkehrsplan von 1976 und der Verkehrsentwicklungsplan von 1990 / 91 die sinnvolle Vorgabe gemacht, dass es bei einer Reduzierung von 4 auf 2 Autospuren 2 eigene Busspuren geben sollte, wobei diese 2 Busspuren dann lückenlos auf der gesamten Verkehrsachse *Berliner Platz - Wittekindstraße - Neumarkt - Neuer Graben* vorzusehen wären. Dieser Aspekt sei anscheinend in der Betrachtung verloren gegangen. Man würde ohne eigene Busspuren den ganzen Busverkehr von Stadt und Region lahm legen, was nicht gewollt sein könne.

Wichtig sei auch, an die Belange der Radfahrer zu denken und an die Option, eine Stadtbahn über den *Neumarkt* führen zu können.

Außerdem wären die Haltemöglichkeiten und Wendemöglichkeiten vor allem der Buslinien 273, 274, 275, 276, Freizeitbus Varus, Freizeitbus Dümmer und 81, 82 zu beachten.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

Busverkehr

Im Bereich des *Neumarkts* ergibt sich für die Nachmittagsspitze ein Verkehrsaufkommen mit ca. 120 Bussen pro Stunde. In der ÖPNV-Mittagsspitze mit Schülerverkehr werden ca. 145 Busse pro Stunde am *Neumarkt* verkehren. Dies sind jedoch nur die Spitzenstunden. Zu anderen Tageszeiten wird das Verkehrsaufkommen des ÖPNV geringer ausfallen. Trotz dieser Belastungen in den Spitzenstunden bestätigt eine durch die Stadt in Auftrag gegebene mikroskopische Verkehrsflusssimulation, dass es nicht zu Überlastungen kommt. Die Verkehrsflusssimulation berücksichtigt neben Kfz-Verkehr und Linienbussen auch den Radverkehr sowie die Fußgänger.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

Stadtbahn

Damit der Rat der Stadt Osnabrück sowie der Kreistag des Landkreises Osnabrück eine grundsätzliche Richtungsentscheidung für den ÖPNV im Rahmen des 3. Nahverkehrsplans (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 fällen konnte, wurde eine „Machbarkeitsstudie ÖPNV Osnabrück“ (LINDSCHULTE + KLOPPE INGENIEURGESELLSCHAFT MBH, Düsseldorf, 2013) in Auftrag gegeben, die die Optionen zur Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV-Angebots in Osnabrück und der umliegenden Region gegenüberstellt. Neben den Alternativen „O-Bus“ und „Straßenbahn/Stadtbahn“ waren dabei die Fortentwicklung des bestehenden Netzes und ggf. weitere Systemalternativen darzustellen.

Bei den Überlegungen über die Zukunft des innerstädtischen ÖPNV in der Stadt Osnabrück waren drei übergeordnete Ziele zu berücksichtigen:

1. Spürbare Steigerung des ÖPNV-Anteils (laut Masterplan Mobilität bis 2025 von 16 auf 19%)
2. Geringe Emissionen des ÖPNV - Schadstoffreduktion und Senkung der Lärmbelastung (laut Masterplan 100% Klimaschutz bis zum Jahr 2050 CO₂-Reduktion um 95%)
3. Wirtschaftlichkeit

In der Stadt Osnabrück wurde das Hauptliniennetz hinsichtlich verschiedener Konfliktkategorien wie Steigungen, Brücken, Straßenraum sowie dem Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern für die einzelnen Systeme untersucht. Die Untersuchung kam dabei zu dem Ergebnis, dass ein ausreichend dimensioniertes Straßenbahnnetz nur mit Sondersystemen, die zu erhöhten Investitionskosten im Fahrzeugbereich führen würden, umzusetzen wäre. Zudem würden die infrastrukturellen Ansprüche eines Straßenbahnsystems ein wesentlich höheres Konfliktpotential als Bussysteme beinhalten. In Anlehnung an die üblichen Bewertungsverfahren (Standardisierte Bewertung) sei ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer/gleich 1 nicht zu erwarten. Die damit verbundene Voraussetzung einer Förderung wäre damit nicht gegeben.

Im Rahmen des 3. NVP wurde die Entscheidung getroffen, dass ein neues, zukunftsfähiges und hochwertiges System aufgebaut werden soll, in dem innovative E-Busse verkehren, die sich über abschnittsweise installierte Oberleitungen aufladen. Die Systemumstellung soll kurzfristig begonnen werden, so dass das Gesamtsystem im nächsten Jahrzehnt umgesetzt ist.

Ein schienengebundenes System kann nach dem 3. NVP als Weiterentwicklung des E-Bus-Systems auf stark nachgefragten Routen fungieren und so zu einem noch höheren Wachstum des ÖPNV über den Geltungszeitraum des 3. NVP hinaus beitragen. Ein Systemwechsel z. B. in Richtung Straßenbahn soll nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, sondern vielmehr jederzeit möglich sein. Städtebau, Verkehrsplanung und Infrastrukturmaßnahmen sollen deshalb die Perspektive einer Systemumstellung berücksichtigen. Technische Entwicklungen sollen während des gesamten Prozesses im Blick behalten werden. Die Weiterentwicklung z. B. Richtung Straßenbahn/Stadtbahn, Brennstoffzellenantrieb, induktiver Aufladung sollte offengehalten und bei Bedarf untersucht werden.

Der Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – berücksichtigt die Grundsatzentscheidungen des 3. NVP und weist dafür ausreichend groß bemessene öffentliche Verkehrsflächen im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* aus.

46.1 Stellungnahme:

Die Einwendungsführerin führt an, dass sie von niemandem in ihrem Freundes- und Bekanntenkreis gehört habe, dass etwas am derzeitigen Angebot des innerstädtischen Einzelhandels vermisst werde. Die mehrfach veröffentlichten Vorschläge mit kalten Glasfassaden, baumlosen Flächen passen nach Auffassung der Einwendungsführerin nicht in die beschauliche Atmosphäre dieser Stadt.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

46.2 Stellungnahme:

Die Einwendungsführerin schlägt vor – was nach Ansicht der Einwendungsführerin bereits im Planspiel von Bürgerinnen und Bürgern der Stadt vor ca. 10 Jahren gemeinsam erarbeitet wurde –, dass der Bus- und evtl. (spätere) Straßenbahnverkehr nur über den *Neumarkt* mit evtl. noch zu schaffenden Anschlüssen an den Bahnverkehr geführt werde, was spurtechnisch möglich wäre.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Busverkehr

Im Bereich des *Neumarkts* ergibt sich für die Nachmittagsspitze ein Verkehrsaufkommen mit ca. 120 Bussen pro Stunde. In der ÖPNV-Mittagsspitze mit Schülerverkehr werden ca. 145 Busse pro Stunde am *Neumarkt* verkehren. Dies sind jedoch nur die Spitzenstunden. Zu anderen Tageszeiten wird das Verkehrsaufkommen des ÖPNV geringer ausfallen. Trotz dieser Belastungen in den Spitzenstunden bestätigt eine durch die Stadt in Auftrag gegebene mikroskopische Verkehrsflusssimulation, dass es nicht zu Überlastungen kommt. Die Verkehrsflusssimulation berücksichtigt neben Kfz-Verkehr und Linienbussen auch den Radverkehr sowie die Fußgänger.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

Stadtbahn

Damit der Rat der Stadt Osnabrück sowie der Kreistag des Landkreises Osnabrück eine grundsätzliche Richtungsentscheidung für den ÖPNV im Rahmen des 3. Nahverkehrsplans (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 fällen konnte, wurde eine „Machbarkeitsstudie ÖPNV Osnabrück“ (LINDSCHULTE + KLOPPE INGENIEURGESELLSCHAFT MBH, Düsseldorf, 2013) in Auftrag gegeben, die die Optionen zur Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV-Angebots in Osnabrück und der umliegenden Region gegenüberstellt. Neben den Alternativen „O-Bus“ und „Straßenbahn/Stadtbahn“ waren dabei die Fortentwicklung des bestehenden Netzes und ggf. weitere Systemalternativen darzustellen.

Bei den Überlegungen über die Zukunft des innerstädtischen ÖPNV in der Stadt Osnabrück waren drei übergeordnete Ziele zu berücksichtigen:

1. Spürbare Steigerung des ÖPNV-Anteils (laut Masterplan Mobilität bis 2025 von 16 auf 19%)
2. Geringe Emissionen des ÖPNV - Schadstoffreduktion und Senkung der Lärmbelastung (laut Masterplan 100% Klimaschutz bis zum Jahr 2050 CO₂-Reduktion um 95%)
3. Wirtschaftlichkeit

In der Stadt Osnabrück wurde das Hauptliniennetz hinsichtlich verschiedener Konfliktkategorien wie Steigungen, Brücken, Straßenraum sowie dem Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern für die einzelnen Systeme untersucht. Die Untersuchung kam dabei zu dem Ergebnis, dass ein ausreichend dimensioniertes Straßenbahnnetz nur mit Sondersystemen, die zu erhöhten Investitionskosten im Fahrzeugbereich führen würden, umzusetzen wäre. Zudem würden die infrastrukturellen Ansprüche eines Straßenbahnsystems ein wesentlich höheres Konfliktpotential als Bussysteme beinhalten. In Anlehnung an die üblichen Bewertungsverfahren (Standardisierte Bewertung) sei ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer/gleich 1 nicht zu erwarten. Die damit verbundene Voraussetzung einer Förderung wäre damit nicht gegeben.

Im Rahmen des 3. NVP wurde die Entscheidung getroffen, dass ein neues, zukunftsfähiges und hochwertiges System aufgebaut werden soll, in dem innovative E-Busse verkehren, die sich über abschnittsweise installierte Oberleitungen aufladen. Die Systemumstellung soll kurzfristig begonnen werden, so dass das Gesamtsystem im nächsten Jahrzehnt umgesetzt ist.

Ein schienengebundenes System kann nach dem 3. NVP als Weiterentwicklung des E-Bus-Systems auf stark nachgefragten Routen fungieren und so zu einem noch höheren Wachstum des ÖPNV über den Geltungszeitraum des 3. NVP hinaus beitragen. Ein Systemwechsel z. B. in Richtung Straßenbahn soll nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, sondern vielmehr jederzeit möglich sein. Städtebau, Verkehrsplanung und Infrastrukturmaßnahmen sollen deshalb die Perspektive einer Systemumstellung berücksichtigen. Technische Entwicklungen sollen während des gesamten Prozesses im Blick behalten werden. Die Weiterentwicklung z. B. Richtung Straßenbahn/Stadtbahn, Brennstoffzellenantrieb, induktiver Aufladung sollte offengehalten und bei Bedarf untersucht werden.

Der Bebauungsplan Nr. 525 – *Neumarkt* – berücksichtigt die Grundsatzentscheidungen des 3. NVP und weist dafür ausreichend groß bemessene öffentliche Verkehrsflächen im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* aus.

46.3 Stellungnahme:

Die *Johannisstraße* solle als Weiterführung der Fußgängerzone von der *Große Straße* in Richtung Neustadt ausgebildet werde.

Grüne Inseln mit Bäumen und Sitz- sowie Spielanlagen zur Begegnung und zum Ausruhen würden sich zwangsläufig durch eine einspurige, auf 30 km/h reduzierte Verkehrsführung ergeben.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Gestaltungswettbewerb

Parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren wurde ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ durchgeführt, bei dem konkrete Ideen zur Förderung der Aufenthaltsqualität erarbeitet wurden. Der Wettbewerb wurde mit der Prämierung eines ersten Preisträgers (Lützw 7 Cornelia Müller Jan Wehberg, Berlin, mit Lorenzen Architekten GmbH, Berlin und Ingenieurbüro Abraham, Berlin) am 02.12.2013 erfolgreich abgeschlossen.

Das Preisgericht kam zu folgender Beurteilung des Siegerentwurfs:

„Die Verfasser verstehen ihren Vorschlag zur Neugestaltung des *Neuen Grabens* und des *Neumarktes* als Stadtreparatur. Trotz hoher Verkehrsbelastung soll ein attraktiver Stadtraum entstehen, der zum vitalen Bindeglied zwischen Alt- und Neustadt aufgewertet wird. Die Idee des „Verwebens“ wird funktional mutig und gestalterisch hochwertig umgesetzt. Die sorgfältig herausgearbeitete Raumfolge nimmt alle Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmittel auf, präsentiert sich unmissverständlich als Gute Stube der Stadt Osnabrück.

Um diesen positiven Gesamteindruck zu erreichen, wird der Gesamtraum – wie von der städtischen Planung vorgegeben – durch einen markanten Baukörper gegliedert. Der Busterminal wird mit ergänzenden Baumpflanzungen zu einem grünen Stadtraum umgedeutet – eine unpräntiöse wie wirkungsvolle Lösung zur Herausarbeitung der Teilräume. Für die Gestaltung des Witterungsschutzes – frei geformte Stahldächer – werden glaubwürdige architektonische Chiffren angeboten. [...]

Der *Neumarkt* wird wirkungsvoll und mit Atmosphäre in Szene gesetzt. Als offener Raum mit einem Solitärbaum vor dem Gerichtsgebäude und einer luftigen Baumreihe vor der nördlichen Platzwand wird er angemessen begrünt. Die „Arbeitsteilung“ zwischen der Nord- und Südseite wird mit Blick auf Nutzung und Gestaltqualität verständlich: bekommt doch das Baudenkmal mit vorgelagertem Rhododendren-Boskett einen angemessenen Raum und die Gastronomiezone ihr schattenspendendes Dach und eine sinnvolle Gliederung. Das zwischen Aufenthaltsbereich und Fahrverkehrsfläche richtig platzierte Sprudlerfeld unterstützt die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt*.

Hervorstechendes Merkmal des Entwurfs ist der den Stadtraum zusammenbindende Teppich aus großformatigen Platten, der mit den Natursteinbelägen der einmündenden Straßen verwoben wird. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Streifen stehen für die Verbindung; die besondere Herausarbeitung des *Neumarkts* und des Busterminals stehen für den Aufenthalt. Mit einer deutlichen Verwandtschaft in Material und Format sowie der einheitlichen Verlegerichtung trägt der Bodenbelag dazu bei, das Raumkontinuum herauszuarbeiten. [...]

[...] Trotz seiner klaren gestalterischen Ausrichtung erfüllt der Entwurf die funktionalen und technischen Anforderungen an einen hoch frequentierten Stadtraum. Es werden – dezentral und räumlich integriert – ausreichend viele Fahrradplätze angeboten. Das Lichtkonzept bedient sich des städtischen Repertoires und erreicht mit präzisen Setzungen eine angemessene Qualität. [...]

Insgesamt legen die Verfasser einen inspirierenden Entwurf mit hohem gestalterischen Anspruch vor, der einen zukunftsfähigen Stadtraum greifbar werden lässt.“

Die Umsetzung der vom 1. Preisträger vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen können grundsätzlich unabhängig von der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – umgesetzt werden.

46.4 Stellungnahme:

Der noch vorhandene Tunnel solle für die dringend benötigten abschließbaren Fahrradboxen für E-Bikes (Dauerparker, Pendler) etc. aufgerüstet werde und ggf. im Interesse der allgemeine Sicherheit zwecks Tageslichteinfall anteilig geöffnet werden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Neumarkttunnel

Der Rückbau des ehemaligen Neumarkttunnels wurde bereits in der Vergangenheit vom Rat der Stadt beschlossen und ist unumgänglich für die anschließende Umgestaltung des Platzbereichs *Neumarkt*. Die Rückbauarbeiten haben bereits in Teilbereichen begonnen. Eine Erhaltung des Neumarkttunnels (Brückenbauwerk) würde den städtischen Haushalt jährlich mit umfangreichen Unterhaltungskosten belasten, die nicht im Verhältnis zum Nutzen des Bauwerks stehen.

46.5 Stellungnahme:

Für sanierungsbedürftige Bestandsobjekte wären hiesige Investoren zu suchen, die bereit seien, auf Dauer für Senioren, Singles, junge Familien, Studenten (ggf. Mehrgenerationenwohnen mit begrünten Fassaden, Balkonen, usw.) bezahlbaren Wohnraum zu schaffen.

Vorhandene, leer stehende Einzelhandelsflächen wären u. a. an Kleingewerbetreibende, als Ateliers an Kunstschaffende (evtl. mit Hilfe von Sponsoren) zu vermieten und/oder mit der Auflage zu versehen, die Außenfassaden mitzugestalten. Vielleicht bekäme

Osnabrück dann einen Hingucker ähnlich ein „Hundertwasserhaus“ - zumindest eine lebendige und liebenswerte Innenstadt am Knotenpunkt *Neumarkt* mit etlichen Wohlfühlräumen, die zum Verweilen und Konsumieren einladen würden.

Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt würden sich daran gewöhnen, ohne oder mit weniger Auto in der Innenstadt zu Recht zu kommen, wenn sie erfahren würden, wie wohltuend immissionsarme Luft auf sie wirke.

Entschleunigung sei das Zauberwort für ein gesundheitsförderndes Lebensumfeld. Darum sollten die Verantwortlichen nicht die Fehler von gestern machen.

Die Einwendungsführerin weist ergänzend auf ein Interview mit dem international tätigen Architekten Hans Kollhoff im Deutschlandfunk am 27.10.2013 um 13:30 Uhr (Zwischentöne) hin.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die von der Einwendungsführerin beschriebene und gewünschte Konzeption ist in erster Linie von privaten Investitionsabsichten abhängig und im Rahmen einer wie hier vorliegenden Angebotsplanung nicht zwingend zu erreichen.

Städtebauliche Grundidee

Der *Neumarkt* und seine Umgebung spielen eine besondere Rolle im stadträumlichen Gefüge Osnabrücks. Als zentraler Platz stellt der *Neumarkt* den Übergang zwischen der Osnabrücker Alt- und Neustadt entlang der Achse *Große Straße / Johannisstraße* dar.

Die baulichen Veränderungen am *Neumarkt* haben in Verbindung mit dem Wandel der Stadt in den letzten Jahrzehnten zu einer Entwicklung des Platzes geführt, der trotz seiner Lebendigkeit bei stetig abnehmender Aufenthaltsqualität einen eher trennenden Charakter zwischen nördlicher und südlicher Innenstadt zur Folge hat.

Mit den Planungen im Bereich *Neumarkt* verfolgt die Stadt, ausgehend vom „Masterplan *Neumarkt* Osnabrück“ des Büros GEWERS KÜHN+KÜHN (Berlin, 2005), eine umfassende Neuordnung des Platzbereichs (Die erforderlichen politischen Beschlüsse für eine Platzgestaltung liegen bereits vor.) und der umgebenden Randbebauung. Der gesamte Bereich *Neumarkt* soll erheblich aufgewertet und in seiner städtebaulichen Bedeutung hervorgehoben werden. Bausteine dieser Aufwertung sind ein neues Einkaufszentrum (s. Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum Neumarkt –) sowie die Bebauung des sog. Projektbereichs 2 in Verlängerung der *Großen Straße*. Insbesondere durch diese Neubebauung soll der neu zu bildende Platz *Neumarkt* klar ablesbar gefasst werden und damit seiner ursprünglichen Dimension näher kommen. Die zu errichtende bauliche Platzkante führt zudem die Zäsur des Straßenraumes optisch zurück und unterstützt die engere Verknüpfung von Alt- und Neustadt.

Durch eine die Straße *Neuer Graben* begleitende nördliche Raumkante, ausgehend von der Neubebauung im Projektbereich 2 über die bauliche Ausformung des Busbahnhofs (Überdachung) bis hin zur Bestandsbebauung im Westen soll der Straßenzug *Neuer Graben* räumlich gefasst und damit eine Abfolge verschieden dimensionierter Stadträume geschaffen werden. Die geplanten Hochbaumaßnahmen stehen in Verbindung mit einer Neugestaltung des öffentlichen Raums, d. h. der Straßen-, Platz- und Gehwegflächen in diesem sensiblen Stadtraum.

Diese erforderliche Aufwertung des *Neumarkts* ist allein durch die Etablierung von zusätzlichen Wohnnutzungen am *Neumarkt* nicht zu erreichen.

47 Herr S., Osnabrück

47.1 Stellungnahme:

Der Einwendungsführer schließt sich der Argumentation der Initiative „Lebendiges Osnabrück“ an, die mit ihrer Alternative „Neue Mitte“ das mit Abstand zukunftsorientiertere Konzept vorgelegt habe.

Mit dem Konzept gemäß Bebauungsplan werde die Stadt - z. B. an der *Hasestraße* - weiterhin strukturell und wirtschaftlich geschädigt. Gleichzeitig werde der Vorschlag der Initiative „Lebendiges Osnabrück“ zur Verlegung des Busbahnhofs nahezu unmöglich gemacht. Die Argumentation der Verkehrsbetriebe dazu sei wenig überzeugend.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Alternativplanung „Neue Mitte“

Von der Initiative „Lebendiges Osnabrück“ wurde ein Gegenentwurf („Neue Mitte“) zum geplanten Einkaufszentrum am *Neumarkt* entwickelt. Das Konzept wurde vom Stadtplanungsbüro GARTHAUS aus Osnabrück ausgearbeitet. Die zentrale Planungsintention des Konzepts ist der Bau einer Tiefgarage und eines zentralen Busbahnhofs westlich der *Johannisstraße*. Die *Johannisstraße* soll dabei vom Busverkehr entlastet werden und die fußläufige Verbindung zwischen *Johannisstraße* und *Große Straße* soll in Form einer Tunnellösung unter dem *Neumarkt* erfolgen.

Obwohl das vorgenannte Konzept in erster Linie als Alternativplanung für ein geplantes Einkaufszentrum (s. vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* –) zu verstehen ist, werden nachfolgend nochmals die Vor- und Nachteile des Konzepts dargestellt:

Vorteile:

- Die *Johannisstraße* als vielbefahrene Bustrasse würde entlastet werden.
- Für die *Johannisstraße* ergäbe sich ein größerer Gestaltungsspielraum. Damit könnte die Straße als Einkaufsstandort aufgewertet werden.
- Auf eine Inanspruchnahme der Fläche zwischen *Grüner Brink* und *Neumarkt* für einen Busbahnhof könnte verzichtet werden.
- Der Bereich zwischen *Grüner Brink* und *Neumarkt* könnte angesichts der möglichen Aufgabe von Bushaltestellen städtebaulich aufgewertet werden.

Nachteile:

- Die Lage der geplanten Tiefgarage ist aus verkehrspolitischer und städtebaulicher Sicht als ungünstig zu bewerten, da hier, losgelöst von einem konkreten Bedarfsträger, ein Stellplatzangebot geschaffen werden würde, das zusätzliche Individualverkehre in die Innenstadt leiten würde.

- Die verkehrliche und damit auch schalltechnische Belastung der Seminarstraße würde durch die geplante Ein- und Ausfahrtssituation der Tiefgarage erheblich zunehmen.
- Der geplante Anschluss der Busverkehrsströme an die *Johannisstraße* nördlich der Johannisschule würde zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Grundschulbetriebs führen.
- Aus dem vorliegenden Konzept lassen sich nur wenig Handelsflächen ablesen. Damit reduziert sich im Allgemeinen auch der wirtschaftliche Anreiz, derartige innerstädtische Großprojekte umzusetzen.
- Die den geplanten Busbahnhof flankierende Neubebauung lässt nach erster Einschätzung eine Wohnnutzung nicht zu. Dies beruht auf der zu erwartenden Verkehrslärmsituation, verursacht durch die hohe Frequenz zukünftiger Busbewegungen. Eine Realisierbarkeit der im Konzept idealisierend dargestellten Wohnbebauung ist insofern fraglich.
- Aufgrund der kaum in Frage kommenden Wohnnutzung und der im Konzept nur begrenzt vorgesehenen Handelsnutzung rund um den geplanten Busbahnhof käme als mögliche Nutzung für die entstehende Hochbebauung in erster Linie eine Büronutzung in Frage. Hierbei ist nicht auszuschließen, dass das entstehende Überangebot an Büronutzflächen über längere Zeit im Missverhältnis zur tatsächlichen Nachfrage stehen würde.
- Der im Konzept gezeigte Baukörper vor dem heutigen H&M-Gebäude wirkt überdimensioniert und lässt im Bereich *Grüner Brink* eine in ihren Abmessungen städtebaulich nicht vertretbare „Gebäudeschlucht“ entstehen.
- Durch die geplante sehr breite Tunnellösung unter dem *Neumarkt* würden die Schaufensterfassaden westlich des *Neumarkts*, parallel zur Achse Neuer Graben, von den Fußgängerströmen abgekoppelt werden und damit an Attraktivität einbüßen.
- Der *Neumarkt* soll als städtischer Platz aufgewertet werden. Das vorliegende Konzept erschwert allerdings die Erreichbarkeit des Stadtplatzes über die *Große Straße* sowie über die *Johannisstraße* durch die umfangreiche Niveauabsenkung beider Straßen zur Umsetzung einer Tunnelquerung.
- Es ist davon auszugehen, dass die geplante Niveauabsenkung der Achse *Große Straße - Johannisstraße* im Bereich der Neumarktuntertunnelung eine geringe Verknüpfungsfunktion aufweisen würde. Denn hier müsste eine mehr als 20 m lange Brückenkonstruktion ohne städtebauliche Attraktion passiert werden und eine ausreichende Barrierefreiheit wäre nur mittels Aufzugsanlagen zu erreichen.
- Die Querung des *Neumarkts* mittels einer Untertunnelung würde für die Stadt umfangreiche Investitionen und hohe Unterhaltungskosten nach sich ziehen. Zudem scheiterte eine Tunnelquerung bereits in der Vergangenheit an einer ausreichenden öffentlichen Akzeptanz.
- Der geplante große Busbahnhof „hinter“ der *Johannisstraße* lässt aufgrund der einseitigen Ausrichtung auf den ÖPNV nur eine geringe Aufenthaltsqualität erwarten.
- Durch die Verlagerung von Buslinien aus der *Johannisstraße* und der damit zu erwartenden Reduzierung von Laufkundschaft müsste die Einzelhandelsstruktur in der *Johannisstraße* weitgehend neu aufgestellt werden.
- Die Verlegung der zentralen Bushaltestelle hinter das derzeitige „Wöhrl-Gebäude“ würde mit Qualitätseinbußen des ÖPNV oder sogar Betriebskostensteigerungen einhergehen.

- Durch den geplanten Busbahnhof würde die von Fuß- und Radfahrern hochfrequentierte *Seminarstraße* zerschnitten. Das zu erwartende Busaufkommen würde eine leichte Querbarkeit des Busbahnhofs verhindern.
- Die geplanten umfangreichen öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich des Busbahnhofs würden für die Stadt hohe Erstellungs- und Unterhaltungskosten nach sich ziehen.
- Für das vorliegende Konzept konnte von der Initiative „Lebendiges Osnabrück“ bislang kein privater Investor genannt werden.

Die Stadt hat das Projekt zur Kenntnis genommen und in Anbetracht der vorgenannten Aspekte sowie unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück (PlaNOS) vom 16.05.2013 beschlossen, diesen Konzeptansatz aufgrund der festgestellten Nachteile und der unbelegten Wirtschaftlichkeit der Planung nicht weiter zu verfolgen.

47.2 Stellungnahme:

Der Einwendungsführer weist zudem darauf hin, dass das vorliegende Verkehrskonzept der Stadt weitgehend nicht sachorientiert, sondern ideologisch geprägt sei. Schon jetzt lasse sich die zurzeit unvermeidliche Stausituation angesichts des Baus des Hasehauses gut beobachten. Gerade zum Thema „ideologische Verkehrsplanung“ kenne der Einwendungsführer eine zunehmende Anzahl resignierter Bürger, die hier nicht einmal mehr Einwendungen vorbringen wollen würden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

48 Handelsgesellschaft, Osnabrück

48.1 Stellungnahme:

Die ursprünglich angedachten städtischen Ziele „Aufwertung des *Neumarkts*“ und „Belebung der *Johannisstraße*“ durch den Bebauungsplan 600 seien nicht überzeugend

dargelegt. Im Abwägungsprozess sei nicht aufklärend erläutert, wie die *Johannisstraße* trotz des nach Westen verlegten Centerhaupteingangs davon profitieren solle.

Der Einwendungsführer fordert eine umgehende Prüfung der Planungsgrundlagen für das Einkaufszentrum bezüglich der Auswirkungen der im CIMA-Gutachten nicht aktuellen oder gar nicht genannten Zahlen insbesondere hinsichtlich des aktuellen Anteils des Online-Handels sowie der Bevölkerungsentwicklung (Stichwort Zensus 2011) und der damit zusammenhängenden überregional abgezogenen „zusätzlichen“ Kaufkraft von mehr als den erlaubten 10 % (z.B. Großraum Melle).

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

48.2 Stellungnahme:

Der unveränderte Busverkehr - allein 900 Busse täglich in der *Johannisstraße* - könne nicht mit dem Hinweis abgetan werden, dass der B-Plan Nr. 600 nicht für den Busverkehr gelte. Eine Zweiteilung des Busproblems auf die Baupläne Nr. 525 und Nr. 600 rügt der Einwendungsführer auf das Schärfste, weil der Busverkehr den Bereich beider Pläne betreffe. Wenn man die *Johannisstraße* stärken wolle, könne das nur mit einer Veränderung des Busverkehrs erfolgen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

Bebauungsplan Nr. 525 - Neumarkt -

Abwägungsvorschlag zu den eingegangenen Stellungnahmen nach § 4 Abs. 2 i. V. m. § 4a Abs. 3 BauGB

Stand: 09.04.2014

1 Ericsson Services GmbH

1.1 Stellungnahme:

Nach Prüfung des Vorgangs seien die Belange der Ericsson Services GmbH nicht betroffen. Die Ericsson Services GmbH habe keine Einwände oder sonstigen Anmerkungen zum Bebauungsplan Nr. 525.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

2 PLEdoc Gesellschaft für Dokumentationserstellung und -pflege mbH

2.1 Stellungnahme:

Der Planbereich berühre keine Versorgungseinrichtungen der von der PLEdoc GmbH vertretenen Versorgungsunternehmen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

3 Amprion GmbH

3.1 Stellungnahme:

Im Planbereich des Bebauungsplans würden keine Höchstspannungsleitungen der Amprion GmbH verlaufen. Planungen von Höchstspannungsleitungen für diesen Bereich lägen aus heutiger Sicht nicht vor. Diese Stellungnahme betreffe nur die von der Amprion GmbH betreuten Anlagen des 220- und 380-kV-Netzes.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

4 Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen

4.1 Stellungnahme:

Im Planungsgebiet bestehe Kampfmittelverdacht. Eine Gefahrerforschung werde empfohlen.

Empfehlung der Verwaltung:

In den Plan wird eine entsprechende Kennzeichnung aufgenommen.

Begründung:

Der Hinweis auf Kampfmittelverdachtsflächen soll der Sensibilisierung von Bauherren und Grundstückseigentümern für das nach wie vor in der Stadt Osnabrück aktuelle Thema „Bombenblindgänger aus dem 2. Weltkrieg“ dienen. Die Kennzeichnung hat allerdings keinen Festsetzungscharakter.

5 Westnetz GmbH

5.1 Stellungnahme:

Seitens der RWE Deutschland AG bestünden grundsätzlich keine Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 525. Im Verfahrensbereich würden keine Versorgungseinrichtungen im Zuständigkeitsbereich der Westnetz GmbH unterhalten und geplant.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

6 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Osnabrück

6.1 Stellungnahme:

Gegen die Planung werden keine Bedenken erhoben. Es wird darauf hingewiesen, dass hinsichtlich der Prüfung der Umweltbelange aufgrund der Zuständigkeitsregelung für den Bereich des Einzelhandels und der Gastronomie die Stadt Osnabrück zuständig sei.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

7 Handelsverband Osnabrück-Emsland e.V.

7.1 Stellungnahme:

Erst im Nachgang zur Stellungnahme vom 11.11.2011 des Handelsverbands seien Gutachten und darauf bereits basierende Beschlüsse seitens der Stadt Osnabrück gefasst worden. Dies ergebe sich aus der Stellungnahme der Stadt Osnabrück vom 25.11.2013 im bisherigen Verfahren. In dieser Stellungnahme werde insbesondere auf die verkehrstechnische Untersuchung des Büros TSC aus Essen vom 18.06.2013 verwiesen, die also erst 1 ½ Jahre nach der grundlegenden Stellungnahme des Handelsverbands vom 11.11.2011 gefertigt worden sei.

Nicht ganz unerwartet würden durch die Untersuchungen der TSC vom 18.06.2013 die geltend gemachten Bedenken bestätigt und insbesondere nicht ausgeräumt. Der Verweis auf das Gutachten der TSC und auf den Masterplan für die Stadt Osnabrück ersetze insbesondere nicht die hier gebotene Abwägung.

Schon durch die Untersuchung der TSC, die nunmehr erst nachträglich Berücksichtigung finden könne, beschreibe als Ausgangslage (S. 4) eine Beschlussfassung im Rahmen des B-Plans Nr. 525, nämlich dass der Individualverkehr noch mit einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung geführt werden solle. Wenn dies die Ausgangslage gewesen sei, stelle sich die Frage, warum nachfolgend überhaupt noch eine Beteiligung notwendig gewesen sei. Aus der Beschreibung der Ausgangslage im Abschlussbericht der TSC ergebe sich aber, dass die Aufgabenstellung sei, einen Ausschluss einer Behinderung des ÖPNV zu begutachten sowie unter dieser Prämisse die Schaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer in Höhe des Haseuferwegs zu prüfen. Im Weiteren beschreibe die TSC (S. 8), dass gegenüber ursprünglichen Planungen nunmehr insgesamt 20 Haltestellenpositionen am *Neumarkt* angeboten werden sollten. Untersuchungsgegenstand solle mithin die reibungslose Abwicklung des ÖPNV allein über den *Neumarkt* und den nördlichen Bereich der *Johannisstraße* sein. Der *Neumarkt* solle mithin Busbahnhof für die Stadt Osnabrück sein.

Dies stehe nicht in Übereinstimmung mit dem zur Begründung des Bebauungsplans Nr. 525 angegebenen Planungserlasses.

Zwar sei dort angegeben, dass Möglichkeiten zur Neugestaltung der Verkehrsflächen am *Neumarkt*, *Neuer Graben* und in der *Johannisstraße* im Rahmen eines

freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ ausgelotet werden sollten. Der Sieger dieses Wettbewerbs habe die vollständige Verdrängung des MIV zum Ziel.

Dies hätte folglich ebenso von der TSC gutachterlich geprüft werden müssen – natürlich für den gesamtstädtischen Verkehr.

Von der Stadt Osnabrück werde aber weiter ausgeführt, dass am Ende des Entwicklungsprozesses der *Neumarkt* nicht nur ein Mehr an Aufenthaltsqualität aufweisen solle, sondern auch als funktionierendes Bindeglied zwischen nördlicher und südlicher Innenstadt dienen solle. Dazu solle der ÖPNV am *Neumarkt* zentrales Bindeglied sein.

Die Stadt Osnabrück stütze sich im Weiteren zur Begründung auf „Masterplan Mobilität“ von 2010. Nach diesem Plan sollte als Kompromisslösung zunächst eine dreistreifige Lösung für den MIV ergriffen werden, um die Erreichbarkeit der Innenstadt für den MIV zu erhalten und dadurch zu erreichen, dass lediglich eine Durchfahrung verhindert werde. Die nachfolgend beschlossene Zweispurigkeit, die von der TSC angeführt werde, hätte auch der Masterplan Mobilität vorgesehen. Dieser habe aber eine sinnvolle Abwägung sowie eine detaillierte Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen in der Stadt Osnabrück gefordert. Mindestvoraussetzung nach dem Masterplan Mobilität seien entsprechende Maßnahmen in der Stadt bis zur vollständigen Zurückdrängung des MIV, also der Bau der Entlastungsstraße West und des Lückenschlusses der A 33 usw.

Da sowohl der Bau der Entlastungsstraße West als auch der Lückenschluss der A 33 derzeit nicht absehbar seien, könnten diese bei der weitergehenden Beurteilung keine Berücksichtigung finden.

Es sei infolgedessen davon auszugehen, dass entsprechend dem Masterplan Mobilität von der TSC bei Rückbau auf Zweispurigkeit am *Neumarkt* eine detaillierte Untersuchung der verkehrlichen und lufthygienischen Auswirkungen für die Stadt Osnabrück erarbeitet werde. Dies sei aber erkennbar nicht der Auftrag der TSC gewesen, so dass auch die verkehrstechnische Untersuchung der TSC die vom Masterplan Mobilität geforderte detaillierte Untersuchung nicht liefern könne. Allein der ÖPNV hätte im Fokus der Betrachtung gestanden. Infolgedessen sei festzustellen, dass der im Bebauungsplan Nr. 525 mit Stand 26.09.2013 angegebene Planungsanlass nur unter Missachtung dieser Forderung des Masterplans Mobilität von der Stadt Osnabrück weiterverfolgt werden könne.

Folgerichtig habe die TSC allein die verkehrliche Situation im Bereich des *Neumarkts* und unter dem Fokus des reibungslosen Funktionierens des ÖPNV geprüft. Dabei sei die TSC für die in diesem eingeschränkten Untersuchungsbereich liegenden Straßen und Kreuzungsbereiche zu erheblichen Mehrbelastungen bei zusätzlicher Schaffung eines Parkhauses mit 350 bzw. 500 Parkplätzen gekommen. Durchgängig sei es zu einer Qualitätsverschlechterung selbst bei Verlängerung der Signalprogrammumlaufzeiten von derzeit 84 Sekunden auf 90 Sekunden gekommen. In den Bereichen *Neuer Graben/Lyrastraße*, *Berliner Platz*, *Johannistorwall* und *Johannisstraße* würden derzeit bestehende angespannte Situationen, die nur noch eine Qualitätsbeurteilung mit E bzw. F erlauben, zusätzlich belastet werden. Am *Heger-Tor-Wall/Martinstraße* und *Johannistorwall/Kommenderiestraße* seien mögliche Entlastungspuffer durch die Signalprogrammumlaufzeit, die in der Zukunft hätten ergriffen werden können, vollständig verbraucht und führten ebenso zu einer Qualitätsstufenverschlechterung auf die Qualitätsstufe E.

Im Ergebnis sei der Beurteilung durch die TSC zu entnehmen, dass die bisher angespannte verkehrliche Situation im Bereich des *Neumarkts* schon durch die Zweispurigkeit für den MIV sich weiter erhöhe. Die Schaffung von nunmehr vorgesehenen 475 zusätzlichen Parkplätzen im Bereich des geplanten Centers

(Bebauungsplan Nr. 600) werde eine weitere Verschlechterung der verkehrlichen Situation auf dem *Neumarkt* nach sich ziehen.

Damit seien die bereits geltend gemachten Befürchtungen bestätigt worden. Es könne nur vermutet werden, wie sich im weiteren Innenstadtbereich die verkehrliche Situation insbesondere in den Kreuzungsbereichen weiter verschlechtern werde, was aber durch die TSC nicht hätte untersucht werden sollen, obwohl es der Masterplan Mobilität gefordert hätte.

Es müsse damit konstatiert werden, dass die Erreichbarkeit dieses zentralen Platzes der Stadt Osnabrück zukünftig vielleicht noch für den ÖPNV gewährleistet werden könne, ansonsten sich der *Neumarkt* aber für den MIV als unattraktiv erweisen werde. Dies werde letztlich auch Auswirkungen auf die Attraktivität des geplanten Shoppingcenters im südlichen Bereich des *Neumarkts* und die gesamte Innenstadt haben.

Da aber eine hohe Zentralitätskennziffer für Osnabrück nur dann erhalten werden könne, wenn zukünftig Kunden aus dem Osnabrücker Umland die Innenstadt problemlos erreichen könnten, werde die Umsetzung dieser Planungen ohne ein plausibles gesamtstädtisches Verkehrskonzept und ohne die im Masterplan Mobilität geforderte detaillierte Untersuchung des MIV in Osnabrück im Kontext mit dem ÖPNV, dem Radverkehr und den Fußgängern nur Stuckwerk sein und die Kunden in attraktivere Randlagen auf der grünen Wiese bzw. umliegenden Mittel- und Grundzentren verdrängen.

Damit zeige sich, dass zumindest derzeit die Umsetzung dieser Planungen kontraproduktiv sei. Wenn mindestens jeder dritte Kunde, der in Osnabrück aus dem Umland komme, zukünftig die Stadt wegen der zu erwartenden hohen verkehrlichen Belastung meiden werde, werde dies auch erhebliche strukturelle Auswirkungen auf die Innenstadt von Osnabrück haben.

Dies gilt umso mehr, als dem Kunden verkehrlich attraktive Alternativen nicht angeboten würden, wie z. B. Park-and-Ride-Plätze, wie sie in anderen Oberzentren mit einer entsprechenden verkehrlichen Struktur in den Innenstädten und Zurückdrängung des MIV längst vorhanden seien.

Gegenüber diesen Mitbewerbern um die Gunst des Kunden werde Osnabrück folgerichtig ins Hintertreffen geraten und das auf Jahre.

Nach alledem müssten die erhobenen Bedenken weiterhin aufrechterhalten bleiben. Sie würden weder durch die bisher vorgenommene Abwägung noch durch die Planbegründung ausgeräumt werden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass

nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

Einkaufszentrum Neumarkt

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern ist Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 600 - Einkaufszentrum *Neumarkt* -. Im vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren wurde die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am *Neumarkt* gutachterlich umfassend untersucht und die grundsätzliche Verträglichkeit nachgewiesen.

8 Staatliches Baumanagement Osnabrück-Emsland, Landgericht Osnabrück

Das Staatliche Baumanagements Osnabrück-Emsland vertrete die Belange des Landgerichts Osnabrück sowie der Universität Osnabrück, die durch die Bauleitplanung zum Bebauungsplan Nr. 525 berührt seien.

8.1 Stellungnahme:

Aus baufachlicher Sicht werde darauf hingewiesen, dass baurechtlich jeweils ein ausreichender Gebäudeabstand sicher zu stellen sei. Dies sei aus Sicht des Staatlichen Baumanagements Osnabrück-Emsland berücksichtigt.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

8.2 Stellungnahme:

Es bestünden allerdings Bedenken, dass durch das Heranrücken der Fahrspuren an das Gerichtsgebäude um ca. 8 m gemäß dem verkehrstechnischen Entwurf „Neumarkt“ vom Büro TSC, trotz einer prognostizierten Verkehrsreduzierung auf dem *Neumarkt*, die Störung von Sitzungszimmern und Büros durch den anstehenden Verkehrslärm erhöht werde. Ebenso bestünden Bedenken hinsichtlich eines erhöhten Verkehrslärms durch einen häufig zu erwartenden Rückstau auf der einspurigen Fahrbahn bei wartenden linksabbiegenden Bussen in die *Johannisstraße* sowie bei wartenden Rechtsabbiegern in den *Kollegienwall*.

Das Staatliche Baumanagements Osnabrück-Emsland weist darauf hin, dass die bestehende Situation bzgl. des Verkehrslärmes für das Landgericht nicht verschlechtert werden sollte und die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV nicht überschritten werden dürften.

Der Abstand zwischen Fahrbahn und Landgericht sollte aus Sicherheitsgründen auf keinen Fall geringer als jetzt im Bestand zugelassen werden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Im Bebauungsplan Nr. 58 – Parkhaus *Kollegienwall* – sind für den Bereich des Landgerichts Lärmpegelbereiche festgesetzt. Eine Verschlechterung der Lärmsituation durch Verkehrslärm ist angesichts der von der Stadt beabsichtigten Verkehrsmengenreduzierung im Bereich *Neumarkt* nicht zu erwarten.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

8.3 Stellungnahme:

Bei der Gestaltung der direkt vor dem Landgerichtsgebäude frei werdenden Fläche sei unbedingt darauf zu achten, dass die Außenwirkung des denkmalgeschützten Landgerichtsgebäudes erhalten bzw. hervorgehoben und die Belichtung der Räumlichkeiten nicht beeinträchtigt werde. Die Einbindung der oberen Denkmalschutzbehörde sowie des Landgerichts und des Staatlichen Baumanagements Osnabrück-Emsland in den Planungsprozess sei sicherzustellen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Gestaltungswettbewerb

Parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren wurde ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ durchgeführt, bei dem konkrete Ideen zur Förderung der Aufenthaltsqualität erarbeitet wurden. Der Wettbewerb wurde mit der Prämierung eines ersten Preisträgers (Lützw 7 Cornelia Müller Jan Wehberg, Berlin, mit Lorenzen Architekten GmbH, Berlin und Ingenieurbüro Abraham, Berlin) am 02.12.2013 erfolgreich abgeschlossen.

Das Preisgericht kam zu folgender Beurteilung des Siegerentwurfs:

„Die Verfasser verstehen ihren Vorschlag zur Neugestaltung des *Neuen Grabens* und des *Neumarktes* als Stadtreparatur. Trotz hoher Verkehrsbelastung soll ein attraktiver Stadtraum entstehen, der zum vitalen Bindeglied zwischen Alt- und Neustadt aufgewertet wird. Die Idee des „Verwebens“ wird funktional mutig und gestalterisch hochwertig umgesetzt. Die sorgfältig herausgearbeitete Raumfolge nimmt alle Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmittel auf, präsentiert sich unmissverständlich als Gute Stube der Stadt Osnabrück.

Um diesen positiven Gesamteindruck zu erreichen, wird der Gesamtraum – wie von der städtischen Planung vorgegeben – durch einen markanten Baukörper gegliedert. Der Busterminal wird mit ergänzenden Baumpflanzungen zu einem grünen Stadtraum umgedeutet – eine unpräntiöse wie wirkungsvolle Lösung zur Herausarbeitung der Teilräume. Für die Gestaltung des Witterungsschutzes – frei geformte Stahldächer – werden glaubwürdige architektonische Chiffren angeboten. [...]

Der *Neumarkt* wird wirkungsvoll und mit Atmosphäre in Szene gesetzt. Als offener Raum mit einem Solitärbaum vor dem Gerichtsgebäude und einer luftigen Baumreihe vor der nördlichen Platzwand wird er angemessen begrünt. Die „Arbeitsteilung“ zwischen der Nord- und Südseite wird mit Blick auf Nutzung und Gestaltqualität verständlich: bekommt doch das Baudenkmal mit vorgelagertem Rhododendren-Boskett einen angemessenen Raum und die Gastronomiezone ihr schattenspendendes Dach und eine sinnvolle Gliederung. Das zwischen Aufenthaltsbereich und Fahrverkehrsfläche richtig platzierte Sprudlerfeld unterstützt die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt*.

Hervorstechendes Merkmal des Entwurfs ist der den Stadtraum zusammenbindende Teppich aus großformatigen Platten, der mit den Natursteinbelägen der einmündenden Straßen verwoben wird. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Streifen stehen für die Verbindung; die besondere Herausarbeitung des *Neumarkts* und des Busterminals stehen für den Aufenthalt. Mit einer deutlichen Verwandtschaft in Material und Format sowie der einheitlichen Verlegerichtung trägt der Bodenbelag dazu bei, das Raumkontinuum herauszuarbeiten. [...]

[...] Trotz seiner klaren gestalterischen Ausrichtung erfüllt der Entwurf die funktionalen und technischen Anforderungen an einen hoch frequentierten Stadtraum. Es werden – dezentral und räumlich integriert – ausreichend viele Fahrradplätze angeboten. Das Lichtkonzept bedient sich des städtischen Repertoires und erreicht mit präzisen Setzungen eine angemessene Qualität. [...]

Insgesamt legen die Verfasser einen inspirierenden Entwurf mit hohem gestalterischen Anspruch vor, der einen zukunftsfähigen Stadtraum greifbar werden lässt.“

Die Umsetzung der vom 1. Preisträger vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen können grundsätzlich unabhängig von der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – umgesetzt werden.

9 Deutsche Telekom Technik GmbH

9.1 Stellungnahme:

Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - habe die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen

und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Die Stellungnahme der Deutsche Telekom Technik GmbH vom 01.11.2011 gelte unverändert weiter.

Mittlerweile wäre ein erster Abschnitt des Neumarktunnels zurückgebaut. Dabei habe sich gezeigt, dass die Telekommunikationslinien der Telekom in der vorhandenen Trasse verbleiben könnten. Die Deutsche Telekom Technik GmbH strebe auch für die weitere Umsetzung der Maßnahmen im Bereich des *Neumarkts* die Beibehaltung ihrer unterirdischen Trassen an.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

10 Universität Osnabrück

Das Staatliche Baumanagements Osnabrück-Emsland vertrete die Belange des Landgerichts Osnabrück sowie der Universität Osnabrück, die durch die Bauleitplanung zum Bebauungsplan Nr. 525 berührt seien.

10.1 Stellungnahme:

Aus baufachlicher Sicht werde darauf hingewiesen, dass baurechtlich jeweils ein ausreichender Gebäudeabstand sicher zu stellen sei. Dies sei aus Sicht des Staatlichen Baumanagements Osnabrück-Emsland berücksichtigt.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

10.2 Stellungnahme:

Es bestünden allerdings Bedenken, dass durch das Heranrücken der Fahrspuren an das Gerichtsgebäude um ca. 8 m gemäß dem verkehrstechnischen Entwurf „Neumarkt“ vom Büro TSC, trotz einer prognostizierten Verkehrsreduzierung auf dem *Neumarkt*, die Störung von Sitzungszimmern und Büros durch den anstehenden Verkehrslärm erhöht werde. Ebenso bestünden Bedenken hinsichtlich eines erhöhten Verkehrslärms durch einen häufig zu erwartenden Rückstau auf der einspurigen Fahrbahn bei wartenden linksabbiegenden Bussen in die *Johannisstraße* sowie bei wartenden Rechtsabbiegern in den *Kollegienwall*.

Das Staatliche Baumanagements Osnabrück-Emsland weist darauf hin, dass die bestehende Situation bzgl. des Verkehrslärmes für das Landgericht nicht verschlechtert werden sollte und die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV nicht überschritten werden dürften.

Der Abstand zwischen Fahrbahn und Landgericht sollte aus Sicherheitsgründen auf keinen Fall geringer als jetzt im Bestand zugelassen werden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Im Bebauungsplan sind Lärmpegelbereiche festgesetzt. Eine Verschlechterung der Lärmsituation durch Verkehrslärm ist angesichts der von der Stadt beabsichtigten Verkehrsmengenreduzierung im Bereich *Neumarkt* nicht zu erwarten.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

10.3 Stellungnahme:

Bei der Gestaltung der direkt vor dem Landgerichtsgebäude frei werdenden Fläche sei unbedingt darauf zu achten, dass die Außenwirkung des denkmalgeschützten Landgerichtsgebäudes erhalten bzw. hervorgehoben und die Belichtung der Räumlichkeiten nicht beeinträchtigt werde. Die Einbindung der oberen Denkmalschutzbehörde sowie des Landgerichts und des Staatlichen Baumanagements Osnabrück-Emsland in den Planungsprozess sei sicherzustellen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Gestaltungswettbewerb

Parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren wurde ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb „Neugestaltung *Neumarkt/Johannisstraße*“ durchgeführt, bei dem konkrete Ideen zur Förderung der Aufenthaltsqualität erarbeitet wurden. Der Wettbewerb wurde mit der Prämierung eines ersten Preisträgers (Lützwow 7 Cornelia

Müller Jan Wehberg, Berlin, mit Lorenzen Architekten GmbH, Berlin und Ingenieurbüro Abraham, Berlin) am 02.12.2013 erfolgreich abgeschlossen.

Das Preisgericht kam zu folgender Beurteilung des Siegerentwurfs:

„Die Verfasser verstehen ihren Vorschlag zur Neugestaltung des *Neuen Grabens* und des *Neumarktes* als Stadtreparatur. Trotz hoher Verkehrsbelastung soll ein attraktiver Stadtraum entstehen, der zum vitalen Bindeglied zwischen Alt- und Neustadt aufgewertet wird. Die Idee des „Verwebens“ wird funktional mutig und gestalterisch hochwertig umgesetzt. Die sorgfältig herausgearbeitete Raumfolge nimmt alle Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmittel auf, präsentiert sich unmissverständlich als Gute Stube der Stadt Osnabrück.

Um diesen positiven Gesamteindruck zu erreichen, wird der Gesamtraum – wie von der städtischen Planung vorgegeben – durch einen markanten Baukörper gegliedert. Der Busterminal wird mit ergänzenden Baumpflanzungen zu einem grünen Stadtraum umgedeutet – eine unpräntiöse wie wirkungsvolle Lösung zur Herausarbeitung der Teilräume. Für die Gestaltung des Witterungsschutzes – frei geformte Stahldächer – werden glaubwürdige architektonische Chiffren angeboten. [...]

Der *Neumarkt* wird wirkungsvoll und mit Atmosphäre in Szene gesetzt. Als offener Raum mit einem Solitärbaum vor dem Gerichtsgebäude und einer luftigen Baumreihe vor der nördlichen Platzwand wird er angemessen begrünt. Die „Arbeitsteilung“ zwischen der Nord- und Südseite wird mit Blick auf Nutzung und Gestaltqualität verständlich: bekommt doch das Baudenkmal mit vorgelagertem Rhododendren-Boskett einen angemessenen Raum und die Gastronomiezone ihr schattenspendendes Dach und eine sinnvolle Gliederung. Das zwischen Aufenthaltsbereich und Fahrverkehrsfläche richtig platzierte Sprudlerfeld unterstützt die Aufenthaltsqualität auf dem *Neumarkt*.

Hervorstechendes Merkmal des Entwurfs ist der den Stadtraum zusammenbindende Teppich aus großformatigen Platten, der mit den Natursteinbelägen der einmündenden Straßen verwoben wird. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Streifen stehen für die Verbindung; die besondere Herausarbeitung des *Neumarkts* und des Busterminals stehen für den Aufenthalt. Mit einer deutlichen Verwandtschaft in Material und Format sowie der einheitlichen Verlegerichtung trägt der Bodenbelag dazu bei, das Raumkontinuum herauszuarbeiten. [...]

[...] Trotz seiner klaren gestalterischen Ausrichtung erfüllt der Entwurf die funktionalen und technischen Anforderungen an einen hoch frequentierten Stadtraum. Es werden – dezentral und räumlich integriert – ausreichend viele Fahrradplätze angeboten. Das Lichtkonzept bedient sich des städtischen Repertoires und erreicht mit präzisen Setzungen eine angemessene Qualität. [...]

Insgesamt legen die Verfasser einen inspirierenden Entwurf mit hohem gestalterischen Anspruch vor, der einen zukunftsfähigen Stadtraum greifbar werden lässt.“

Die Umsetzung der vom 1. Preisträger vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen können grundsätzlich unabhängig von der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* – umgesetzt werden.

10.4 Stellungnahme:

Seit September 2013 habe die Universität Flächen für Institute, Verwaltung und als Seminarräume im Gebäude *Neuer Graben* 7-9 angemietet. Hier bestünden zusätzlich zur Stellungnahme des SBOE Bedenken hinsichtlich eines Nachteils für die Nutzung der

vorgenannten Flächen durch die Unterbringung von Bushaltestellen auf der südlichen Straßenseite des *Neuer Graben* im Plangebiet.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

11 Industrie- und Handelskammer Osnabrück – Emsland – Grafschaft Bentheim

Mit Schreiben vom 11.11.2011 habe die Einwendungsführerin im Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs.2 BauGB zum damaligen Stand der Planung Stellung genommen. Der Entwurf des Bebauungsplans wäre nach erster öffentlicher Auslegung geändert worden. Die Einwendungsführerin gehe mit nachfolgender Stellungnahme auf Planungsinhalte aus dem ersten Beteiligungsverfahren bzw. auf nunmehr im aktuellen Verfahren geänderte Planungsinhalte ein, zu denen sie nach wie vor Bedenken oder Anregungen vortrage oder die Planungsmaßnahme ausdrücklich begrüße.

Zunächst sei festzuhalten, dass die städtischen Planungen für ein Einkaufszentrum am südlichen *Neumarkt*/nördliche *Johannisstraße* nicht Gegenstand der Aufstellung dieses Bebauungsplans seien.

Die Einwendungsführerin beziehe sich in ihrer Stellungnahme auf die in der Begründung zur Planaufstellung beschriebene Randbebauung des *Neumarkts* und der dadurch zu erwartenden Verkehrsentwicklung unter besonderer Berücksichtigung des geplanten Bauvorhabens im MK5-Bereich (Baukörper vor dem jetzigen H&M-Gebäude).

11.1 Stellungnahme:

Ob das Planungsziel, „die Barrierewirkung der Verkehrsachse (*Neumarkt*, d. U.) so weit wie möglich aufzuheben und dem Platz eine angemessene Aufenthaltsqualität zu verleihen, angesichts einer Belastung von bis zu 145 Bussen/Stunde erreicht werden könne, sei fraglich. Angesichts der voraussichtlich mehrere Jahrzehnte prägend wirkenden Umgestaltung des *Neumarkts* wäre daher eine grundsätzliche Auseinandersetzung mit Planungsalternativen, die eine Verlagerung auch des ÖPNV vorsehen würde, angezeigt gewesen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Busverkehr

Im Bereich des *Neumarkts* ergibt sich für die Nachmittagsspitze ein Verkehrsaufkommen mit ca. 120 Bussen pro Stunde. In der ÖPNV-Mittagsspitze mit Schülerverkehr werden ca. 145 Busse pro Stunde am *Neumarkt* verkehren. Dies sind jedoch nur die Spitzenstunden. Zu anderen Tageszeiten wird das Verkehrsaufkommen des ÖPNV geringer ausfallen. Trotz dieser Belastungen in den Spitzenstunden bestätigt eine durch die Stadt in Auftrag gegebene mikroskopische Verkehrsflusssimulation, dass es nicht zu

Überlastungen kommt. Die Verkehrsflusssimulation berücksichtigt neben Kfz-Verkehr und Linienbussen auch den Radverkehr sowie die Fußgänger.

Die Organisation des Busverkehrs im Stadtgebiet im Allgemeinen und im Bereich *Neuer Graben/Neumarkt* sowie *Johannisstraße* im Speziellen kann grundsätzlich nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden 3. Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, Dezember 2013 verwiesen.

11.2 Stellungnahme:

In Verbindung mit der Realisierung des Bauloses 2 (MK5), vor dem jetzigen Gebäude H&M) sei die Reduzierung der Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr integraler Bestandteil der Planungen. Der Abwägungsvorschlag zu den anlässlich der ersten Auslegung eingegangenen Stellungnahmen überzeuge nicht, in dem es heißt: „Eine Neugestaltung/Neuaufteilung der Verkehrsfläche im Bereich *Neumarkt/Neuer Graben* wird im Bauleitplanverfahren nicht abschließend geregelt. ... Die Umsetzung der Ergebnisse des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs ‚Neugestaltung Neumarkt/Johannisstraße‘ sind grundsätzlich nicht untrennbar mit dieser Bauleitplanung verbunden, da die umzugestaltenden Verkehrsflächen bereits heute vorhanden sind und Straßenumbaumaßnahmen keiner vorgeschalteten Bauleitplanung bedürfen.“

Bereits im folgenden Absatz der Abwägung werde aber auf die vom Büro TSC (TSC, Essen 2013) erarbeitete verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* eingegangen. Bekanntlich stelle TSC erhebliche Verkehrszunahmen auf dem Wallring von bis zu 25 % fest, die zu erheblichen Stauproblemen und Immissionsverschlechterungen dort führen werden (z. B. *Johannistorwall*). Teilweise könnten diese nur deshalb nicht abgebildet werden, weil mit der Kategorie F bereits die schlechteste Stufe der Verkehrsqualität erreicht sei (*Berliner Platz*). Eine Auseinandersetzung mit diesen Auswirkungen lasse der vorliegende Entwurf des Bebauungsplans gänzlich vermissen. Auch sei die Aussage „Die im Bebauungsplan dem Verkehr zur Verfügung stehenden Flächen entsprechen den zu erwartenden Anforderungen...“ in dieser Form nicht haltbar und könne allenfalls für den ÖPNV gelten. Unvollständig sei die Abwägung „Der Bebauungsplan führt nicht zu einem engeren Straßenquerschnitt als der heutige Straßenquerschnitt im Bereich Neuer Graben.“ In den im Rahmen der ersten Auslegung geäußerten Bedenken wäre ausdrücklich auf die verkehrseinschränkende Wirkung der Realisierung des Bauloses 2 im Bereich *Neumarkt* hingewiesen worden.

Vor diesem Hintergrund halte die Einwendungsführerin die im Schreiben vom 11.11. 2011 geäußerten Einwände aufrecht und erhebe gegen die geplante Reduzierung der Fahrstreifen weiterhin erhebliche Bedenken. Für Osnabrück als Großstadt im ländlichen Raum werde der motorisierte Individualverkehr auch künftig eine herausragende Bedeutung haben. Die gute Erreichbarkeit der Innenstadt Osnabrücks mit dem Pkw sei nicht nur für die Entwicklung des Einzelhandels von entscheidender Bedeutung. Auch für die darüber hinausgehende regionale Versorgungsfunktion als Oberzentrum und für die Leistungskraft Osnabrücks als starker Standort von produzierenden und Dienstleistungsunternehmen sei die Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr entscheidend. Bereits heute seien auf dem Wallring und den Ein- und Ausfallstraßen in Verkehrsspitzenzeiten und bei Verkehrsstörungen die Kapazitätsgrenzen überschritten, so dass es regelmäßig zu Staubildung komme, die die Erreichbarkeit beeinträchtige, unnötige Emissionen hervorrufe und Bürger wie Wirtschaft belaste.

Wenn nun auch noch die Durchlässigkeit für den West-Ost-Verkehr im Zuge der geplanten Zweistreifigkeit stark eingeschränkt und dadurch der Wallring mit zusätzlichem Verkehr belastet werde, seien ohne neue Kapazitäten an anderer Stelle (u.

a. Entlastungsstraße West) erhebliche und lang anhaltende Verkehrsstörungen zu erwarten, die auch den ÖPNV negativ beeinflussen würden.

Die Einwendungsführerin halte es für zwingend erforderlich, die Auswirkungen einer nur noch zweistreifigen Verkehrsführung auf die innerstädtische Verkehrssituation im Rahmen eines mehrmonatigen Modellversuchs in einer verkehrsreichen Zeit zu testen. Bereits die im Zuge der Errichtung des so genannten Hasehauses (Ecke *Neumarkt/Kollegienwall*) erforderlichen Verkehrsbeschränkungen im Herbst 2013 hätten gezeigt, dass wie erwartet eine Reduzierung auf nur noch zwei Fahrstreifen zu den o. g. erheblichen und lang anhaltenden Verkehrsstörungen führe. Diese würden nicht nur den Individualverkehr, sondern auch den ÖPNV sowie die Erreichbarkeit durch Rettungsdienste, Feuerwehr und Polizei beeinträchtigen.

Aus dem vorliegenden Planentwurf würden sich keine Hinweise auf künftige Taxi-Stellplätze ergeben. Lt. TSC sei eine Aufgabe der bisherigen Stellplätze im Bereich *Grüner Brink* erforderlich. TSC schlage eine Verlagerung in den Bereich *Busing/Alte Münze* und *Kollegienwall* vor. Dies könne vor dem Hintergrund der angestrebten Verknüpfung aller öffentlichen Verkehrsmittel nicht zufrieden stellen. Es sollte daher für Taxenstellplätze im Bereich des *Neumarkts* planerisch Vorsorge getroffen werden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Verkehrssituation

Die Auswirkungen einer Neugestaltung des *Neumarkts* auf die Verkehrssituation auf der Achse *Neuer Graben/Neumarkt/Wittekindstraße* wurden sowohl im „Verkehrskonzept *Neumarkt*“ des Büros GEVAS HUMBERG UND PARTNER, Essen 2009 als auch durch die „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem *Neumarkt* in Osnabrück“ des Büros TSC, Essen 2013 eingehend gutachterlich untersucht. Dabei wurden die Belange des Verkehrs berücksichtigt und bestätigt, dass nach Umsetzung der Planung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sichergestellt sind.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Veränderung der Verkehrssituation im Planbereich nicht abhängig ist von einer Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans Nr. 525 – *Neumarkt* –.

11.3 Stellungnahme:

Die geplante Schließung der *Seminarstraße* mit einem Wendehammer im Bereich der *Seminarstraße* 9/10 berge städtebauliche Risiken. Bei unzureichender Platzgestaltung könnte eine typische Hintereingangssituation entstehen, die der angestrebten Durchlässigkeit des dort geplanten Einkaufszentrums zur *Johannisstraße* widerspreche. Die Einwendungsführerin regt vor diesem Hintergrund an, bei der Festsetzung der Flächen diese gewünschte Durchwegung zu berücksichtigen.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Durchquerungsmöglichkeit des über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum *Neumarkt* – planungsrechtlich abzusichernden Einkaufszentrums am *Neumarkt* im Verlauf der *Seminarstraße* bis zur *Johannisstraße* wird im Bebauungsplan Nr. 600 sowie in dem dazugehörigen Vorhaben- und Erschließungsplan abgesichert. Der Durchführungsvertrag zum vorgenannten Bebauungsplan flankiert zudem die Notwendigkeit einer ständigen Durchquerbarkeit durch vertragliche Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt.

11.4 Stellungnahme:

Das Bauvorhaben im MK5-Bereich (fünf- bis sechsstöckiger Baukörper für insbesondere Dienstleistungen und Gastronomie) begegne weiterhin erheblichen Bedenken, soweit dieses Projekt mit der Reduzierung von Fahrstreifen für den Individualverkehr verbunden sei und damit mit ursächlich für die oben beschriebenen gravierenden Verkehrsstörungen wäre. So rage der Baukörper im MK 5-Bereich auch nach den aktuellen Planungen soweit in den jetzigen Straßenraum hinein, dass die Realisierung nicht ohne eine Reduzierung von Fahrstreifen möglich sei.

Um dennoch die städtebauliche Zielsetzung realisieren zu können, mit der fünf- bis sechsstöckigen Bebauung einen Platzcharakter zwischen *Große Straße/Neumarkt* und *Kollegienwall/Neumarkt* zu fördern, sollte die Grundfläche des Bauvorhabens so reduziert werden, dass keine Überbauung der jetzt dort noch vorhandenen Fahrstreifen erfolge. Dazu müsste im Bebauungsplan in der südlichen Spitze des MK5-Bereiches die Baulinie so hoch in nördliche Richtung gezogen werden, dass eine Überbauung der jetzt noch vorhandenen Fahrstreifen nicht mehr möglich sei. Auch dabei sollten die Sichtbeziehungen zum Gebäude ehemals Wöhr/Hertie erhalten bleiben.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die überbaubaren Grundstücksflächen im Bereich MK 5 sind im Laufe des Planungsprozesses immer weiter reduziert worden. Der endgültige Planungsstand stellt einen unter wirtschaftlichen, städtebaulichen und bautechnischen Gesichtspunkten vertretbaren Kompromiss zwischen verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen dar.

11.5 Stellungnahme:

Zu den geplanten Festsetzungen der MK1-, MK2-, MK7- und MK8-Bereiche ergäben sich aus Sicht der Einwendungsführerin weder Anregungen noch Bedenken.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

11.6 Stellungnahme:

Die Planung im MK3-Bereich (aufzustockende Randbebauung östl. *Große Str./Neumarkt* bis zur Sportarena) werde von der Einwendungsführerin - ebenso die Bestandssicherung des MK4-Bereichs (Sportarena) - begrüßt.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfs.

Begründung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.