

Ergebnis der Ankündigung der Teileinziehung Neumarkt / Neuer Graben

Auf Grundlage des Ratsbeschlusses vom 30.08.2016 hatte die Verwaltung die Ankündigung der Teileinziehung der Straße Neumarkt zwischen Neuer Graben und Kollegienwall sowie eines Teilstückes Neuer Graben zwischen Lyrastraße und Neumarkt am 13.09.2016 gem. §8 Abs. 2 Nds. Straßengesetz bekannt gegeben.

Innerhalb der dreimonatigen Einspruchsfrist wurden insgesamt 18 Bedenken und Anregungen (Einwendungen) fristgerecht beim Fachbereich Geodaten und Verkehrsanlagen vorgelegt.

Bei den Einwendungen handelt es sich inhaltlich einerseits um private wie auch gewerbliche Einzelinteressen, verkehrliche Belange der Erreichbarkeit der Grundstücke, notwendige Umwege für Kunden und Parkhausbesucher etc. andererseits um globale Fragen zur Luft- und Lärmimmission an den Straßenzügen, die von der Sperrung direkt oder indirekt berührt sind.

Zur besseren Übersicht und zur Erleichterung der konkret zu benennenden maßgeblichen Belange für die Abwägungsentscheidung wurden die Einwendungen zunächst wie folgt strukturiert:

- Gruppe I: Im Teileinziehungsbereich unmittelbar betroffene Anlieger mit Anliegergebrauch (1x)
- Gruppe II: Innerhalb des Wallrings mittelbar betroffene Anwohner, Gewerbetreibende etc. (5x)
- Gruppe III: Aus dem Stadtgebiet indirekt betr. Firmen, Ärzte, Selbstständige, Dienstleister etc. (4x)
- Gruppe IV: Bürger der Stadt (8x)

Die vorgetragenen Anregungen und Bedenken gleichen sich oftmals in Inhalt und Aussage, so dass auch dort eine Zusammenfassung nach Themenschwerpunkten den Abwägungsprozess erleichtert und übersichtlicher darstellt.

Die Einwendungen können zu folgenden Schwerpunktthemen aufgeschlüsselt werden:

- Thema 1: Rechte unmittelbar betroffener Anlieger
- Thema 2: notwendige Umwege für indirekt Betroffene innerhalb des Wallrings
- Thema 3: Hinweis auf verkehrstechnische Untersuchung der Firma TSC
- Thema 4: Bedenken zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität/ Fußgängerführung
- Thema 5: zusätzliche Lärmimmissionen und Grenzwertüberschreitungen
- Thema 6: zusätzliche Abgasimmissionen- Erhöhung der Stickstoffdioxidwerte
- Thema 7: Beeinträchtigung der Funktion der Stadt Osnabrück als Oberzentrum
- Thema 8: Bedenken, dass durch die Teileinziehung Einzelne begünstigt werden
- Thema 9: Eingeschränkte Erreichbarkeit der öffentlichen Parkhäuser/ -plätze
- Thema 10: Einwirkung auf Gewerbe/Einzelhandel/Gastronomie/Handwerk etc.
- Thema 11: Gewähr der Verkehrssicherheit und mögliche Unfallgefahr
- Thema 12: Bedenken zur Einhaltung der Hilfsfristen für Rettungsdienste
- Thema 13: Hinweise auf Defizite im förmlichen Verfahren/Ratsbeschluss.

Thema1: Rechte unmittelbar betroffener Anlieger:

Ifd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
I.1	<i>als direkter Anlieger des Neumarktes (Neumarkt 12) ist es für mich von essentieller Wichtigkeit, meine Kunden und Lieferanten bei Bedarf schnell und zuverlässig per Auto erreichen zu können. Derartige Dienstfahrten kann ich beim besten Willen nicht mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV absolvieren! ...als direkter Anlieger wird es jedoch künftig nicht mehr möglich sein alle Kunden und Lieferanten auf direktem Wege- d. h. ohne zeitraubende Umwege über den Wall oder anderweitige Schleichwege-zu erreichen.</i>	<p>Die derzeitige Erschließung des Anliegers (Geschäftssitz im VGH Gebäude) erfolgt nicht direkt vom Neumarkt aus, sondern über die Straßen Alte Münze und Grüner Brink (Fußgängerzone). An dieser unmittelbaren Zufahrtsregelung wird sich nichts verändern. Die Anfahrten von (Abfahrten zu...) Kunden und Lieferanten aus dem nordöstlichen Stadtsektor sind künftig auf dem kürzesten Wege über den Neumarkt nicht mehr möglich. Für den beschränkten Kreis dieser Verkehrsteilnehmer wird die Umfahrung über den Wall als zumutbar eingestuft.</p> <p>Die Einwendung steht einer Teileinziehung nicht entgegen.</p>

Thema 2: notwendige Umwege für indirekt Betroffene innerhalb des Wallrings:

Ifd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
I.1	<i>... die bei der Sperrung des Neumarktes neu entstehenden Umweg -Fahrten und Wartezeiten für KFZ –Verkehre sind eine volkswirtschaftliche Katastrophe....</i>	<p>In Abwägung mit dem Gesamtverkehrsaufkommen im Stadtgebiet ist der Anteil der dann notwendigen Umwege unwesentlich. Volkswirtschaftlich wäre die Anzahl der „ Umsteiger“ auf Bus und Fahrrad gegenzurechnen.</p> <p>Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen</p>
II.1	<i>... durch eine Teileinziehung des Neumarktes ist die Erreichbarkeit der Parkhäuser aus nördlicher und nordöstlicher Richtung nicht mehr gewährleistet, bzw. mit zusätzlichen Belastungen für Anwohner und Verkehr innerhalb des Wallrings verbunden....</i>	<p>Die Kapazitäten der Parkhäuser zu beiden Seiten des gesperrten Neumarktes sind in etwa gleich hoch. Die Erreichbarkeit wird grundsätzlich nicht eingeschränkt. Das Park-Leitsystem wird der Verkehrslenkung angepasst, wie bei der Baustellensperrung schon erfolgreich praktiziert.</p> <p>Die Einwendung steht einer Teileinziehung nicht entgegen</p>
II.2	<i>...die Umwege über den Wall bei</i>	Die durch die Sperrung bedingten

	<i>einer Sperrung sind den Bürgern, Bewohnern am Wall und den Pendlern nicht zu zumuten...</i>	Umfahrungen werden nur zu einem Bruchteil über den Wall abgewickelt. Die Erfahrungen aus der Baustellen- Sperrung attestieren die verkehrliche Verträglichkeit Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.
II.3	<i>...dieses Abschneiden unseres Hauses vom Ostteil der Stadt werden wir, vor dem Hintergrund des grundgesetzlich über Art. 12, 14 GG geschützten eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes bei Schaffung eines Dauerzustandes nicht akzeptieren. Die Sperrung des Neumarktes hat sich in der Vergangenheit eindeutig betriebsbezogen ausgewirkt....dies führt in der Folge zu einer erheblichen Wettbewerbsverzerrung... es kann nicht Sinn einer solchen Sperrung sein, die im Bereich der Innenstadt angesiedelten Unternehmerinnen und Unternehmer, und dazu zählen sich auch Rechtsanwälte und Notare als Freiberufler, aus dieser zu vertreiben. Die Verschärfung der verkehrlichen Erreichbarkeit ist, vor dem Hintergrund extrem enger Zeitfenster und voller Terminkalender für uns nicht hinzunehmen....</i>	Durch die Sperrung Neumarkt wird die Erreichbarkeit der Schloßstrasse auf kürzestem Wege nur bedingt eingeschränkt. Aus den westlichen und nördlichen Stadtgebieten kann wie vor über den Neuen Graben / Lyrastraße angefahren werden, aus dem Süden über Johannisstraße / Kommenderiestrasse. Lediglich aus dem Nordostquadranten ist eine veränderte Anfahrtsroute zu wählen. Siehe auch Ausführungen dazu unter Thema 10: II.3 Die Einwendung steht einer Teileinziehung nicht entgegen.
II.4	<i>...die dauerhafte Sperrung des Neumarktes beeinträchtigt die Funktion der Stadt Osnabrück als Oberzentrum...das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf dem Wall kann dort nicht in befriedigender Verkehrsqualität bewältigt werden...es müssen vorher leistungsfähige stadtrandnahe Umfahrungsmöglichkeiten wie u.a. die A33 Nord und eine westliche Entlastungsstraße realisiert werden...</i>	Die aus der Sperrung Neumarkt resultierenden verkehrlichen Prozesse konnten mit dem Probelauf „Zeitraum der Baustellensperrung“ als verträglich beobachtet werden. Großräumige Umfahrungsmöglichkeiten sind durch die BAB A33 und A 30 gegeben. Aus derzeit 6 Autobahnanschlussstellen kann der überregionale Verkehr dem Oberzentrum zufließen. Die Einwendung steht einer Teileinziehung nicht entgegen.
II.5	<i>...der Neumarkt hat im Verkehrssystem der Stadt Osnabrück immer eine Funktion als zentrale Verbindung von West nach Ost und Nord nach Süd gehabt. Ohne den Neumarkt wäre</i>	Für die Verbindung von West nach Ost und Nord nach Süd eignet sich als alternative Verbindung für den Durchfahrtsverkehr die BAB Umfahrung. Für innerstädtische Ziele stehen örtliche Umfahrungen zur Verfügung

	<i>dies Verkehrssystem nicht denkbar.</i>	Die Einwendung steht einer Teileinziehung nicht entgegen
III.4	<i>... eine direkte Erreichbarkeit ohne Umwege ist für die medizinische Versorgung meiner Patienten wichtig, die vermeidbaren Wartezeiten durch Staus und Umwege über den Wall bei einer Sperrung sind meinen Patienten nicht zuzumuten.</i>	Für die medizinische Versorgung von Patienten ist die Erreichbarkeit durch das bestehende städtische Verkehrsnetz gegeben. Der aus einer Verkehrsdichte resultierender zusätzlicher Anteil an Fahrzeit ist im Hinblick auf die Gesamtzeit der Anfahrt eher von untergeordneter Bedeutung. Die Einwendung steht einer Teileinziehung nicht entgegen.
IV.3	<i>...das Handwerk beklagt, dass die fehlende Hauptverkehrsachse über den Neumarkt zeitraubende Umfahrungen mit hohem Zeit- und Kostenaufwand nach sich zieht.</i>	Das Osnabrücker Verkehrsgeschehen ist geprägt durch die einfache und altbekannte Route über den Neumarkt. Die zur Verfügung stehenden Alternativen können nunmehr sinnvoll und effizient genutzt werden. Die Einwendung steht einer Teileinziehung nicht entgegen

Thema 3 : Hinweis auf die verkehrstechn. Untersuchungen der Firma TSC

Ifd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
I. 1	<i>...die verkehrstechnischen Untersuchungen der Firma TSC aus dem Jahre 2015 belegen eindeutig, dass eine Umwidmung des Neumarktes - der den zentralen Teil der wichtigsten Ost-West-Verkehrsachse in Osnabrück darstellt - den Verkehrsfluss auf dem Wall-Ring stark beeinträchtigen wird. Denn die Qualitätsstufe der Verkehrsabwicklung (QSV) der Kfz-Verkehre wird dann an vielen Knotenpunkten des Wallringes auf die Stufe „ E „ (mangelhaft) oder gar „ F „ (ungenügend, d.h. totaler Verkehrskollaps während der Spitzenstunden) herabsinken. Bereits 2013 wurde von TSC zum Bebauungsplan 525Neumarkt selbst bei einem zweispurigen Neumarkt z.B. die Kreuzung Neuer Graben/Lyrastraße mit der Stufe F bewertet. Zwar soll nach einer Überarbeitung angeblich die Stufe „D</i>	Das Ingenieurbüro TSC hat im Jahr 2015 mehrere verkehrstechnische Untersuchungen im Zusammenhang mit der Sperrung des Neumarktes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) durchgeführt. In einer ersten Untersuchung sind die Verkehrsqualitäten an 10 großen Wallringknoten vor und nach der Neumarkt-Sperrung miteinander verglichen worden. Es hat sich gezeigt, dass an 8 Knotenpunkten bessere Verkehrsqualitäten als vor der Neumarkt-Sperrung erreicht wurden, an zwei geringere Verkehrsqualitäten. Allerdings hat zwischen den beiden Betrachtungen eine Änderung in der Signalsteuerung stattgefunden, auf die die Verbesserungen zurückgeführt werden können. Eine weitere Untersuchung bezog sich auf die Reisegeschwindigkeit auf dem Wallring und das Koordinierungsmaß. Hier war festzustellen, dass sich im Vergleich zum Zeitpunkt vor der Neumarkt-Sperrung die Reisegeschwindigkeiten auf dem Wallring in den einzelnen Abschnitten

	<p>„ erreicht werden. Dies erscheint angesichts einer Wendeschleife für Busse mitten auf dem Neuer Graben und erhöhter Rückstaugefahr infolge der Schaffung von mindestens 2 neuen Fußgängerübergängen als äußerst fraglich. Denn das Gutachten sagt nicht, wie diese Überarbeitung erfolgen soll.</p>	<p>verschlechtert haben bzw. gleich geblieben sind. Die Qualität der Reisezeiten entsprach jedoch in allen Fällen mindestens der Stufe D (Ausnahme: Fahrt in der Abendspitze gegen den Uhrzeigersinn, hier entsprach die Reisezeitqualität vor und nach der Neumarkt-Sperrung der Stufe E). Tendenziell war also eine Verschlechterung der Reisezeit über den gesamten Wallring zu erkennen, allerdings waren, je nach Fahrtrichtung in der Abendspitze in Teilabschnitten auch Reisezeitgewinne zu verzeichnen.</p> <p>In einer weiteren Untersuchung ist ermittelt worden, wie sich eine Sperrung des Neumarktes mit einem Prognosehorizont 2030 auf die Verkehrsqualität von insgesamt 14 großen Knoten auswirken würde. Hier bleibt als Fazit festzuhalten, dass es an drei Knoten mit der Sperrung zu einer Verbesserung der Verkehrsqualität kommen würde (von F auf E bzw. von E auf D), an zwei Knotenpunkten käme es zu einer Verschlechterung der Qualität (von D auf E). An den übrigen 9 Knoten gäbe es keinen Unterschied in der Qualitätsstufe.</p> <p>Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung gewichtet</p>
<p>III.4.</p>	<p>...die im TSC Gutachten beschriebenen ökologischen und volkswirtschaftlichen Schäden sind bei der Neumarktumwidmung erheblich...</p>	<p>In keinem der 2015 aufgestellten Gutachten ist eine Betrachtung von volkswirtschaftlichen Schäden durch eine Neumarkt-Sperrung durchgeführt worden</p> <p>Die Einwendung wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p>IV.3</p>	<p>...laut Abschlussbericht des Verkehrsgutachtens der TSC hat schon die zunächst geplante Verengung des Neumarktes auf 2 Fahrspuren für den Individualverkehr für den Wallring gravierende Folgen: Im Mittel erhöht sich der Verkehr um 9%, am stärksten am Johannistorwall um 25%! Zwei Kreuzungen Berliner Platz und Johannistorwall/Johannisstraße werden mit der Stufe F bewertet! Das bedeutet 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)</p>	<p>Laut der in 2015 auf Grundlage aktueller Zählergebnisse nach der Neumarktspernung durchgeführten Untersuchung hat sich die Verkehrsqualität an 8 der 10 betrachteten Wallringknoten nach der Neumarktspernung verbessert. Am Berliner Platz lag die Qualitätsstufe vor der Sperrung bei F, nach der Sperrung bei E. Am Knoten Johannistorwall / Johannisstraße lag die Qualitätsstufe vor Sperrung bei E, nach der Sperrung bei D. Am Knoten Heger Tor Wall / Martinistraße gab es keine Änderung in der Verkehrsqualität (in beiden Fällen Stufe D), am Knoten Johannistorwall / Kommenderiestraße verbesserte sich die Qualität von Stufe D auf C. Laut Untersuchungsbericht sind die Verbesserungen zum Einen in der Änderung der Umlaufzeiten, zum Anderen in einer veränderten Verteilung der Verkehre auf dem Wallring begründet.</p>

<p>ergibt sich die Stufe E: „Die Wartezeiten sind sehr lang“ Diese gravierenden Folgen entstehen trotz Verlängerung der Umlaufzeit der Signalanlagen auf 90 Sekunden. Optimierungen zur Kompensation des Mehrverkehrs sind laut Gutachten an der Kreuzung Johannistorwall/Johannisstr. unmöglich, an der Kreuzung Hegertor-Wall/Martinistrasse auf Grund der beengten Platzverhältnisse nur begrenzt möglich. Am Berliner Platz schlägt das Gutachten eine bauliche und betriebliche Optimierung vor, sagt aber nicht konkret wie diese aussehen soll! Am Knotenpunkt Johannistorwall/Kommenderiestraße macht das Gutachten ebenfalls keinen Optimierungsvorschlag.</p>	<p>Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung gewichtet</p>
--	--

Thema 4: Bedenken zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität / Fußgängerführung

Ifd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
I.1	<p>...des Weiteren kann die offizielle Begründung für diese Maßnahme - einen Platz mit Aufenthaltsqualität als fußläufige Verbindung zwischen Neu- und Altstadt schaffen zu wollen – nicht überzeugen, da der Neumarkt eben nicht wirklich als städtischer „Platz“ gestaltet wird, sondern primär die Funktion als Verkehrsfläche für den ÖPNV mit rd. 2000 Busbewegungen pro Tag den Gesamtcharakter des Neumarktes dominieren wird! Um einen Platz mit Aufenthaltsqualität für Fußgänger zu schaffen, müsste der ZOB verlegt werden!</p>	<p>Der Neumarkt weist heute eine sehr geringe Aufenthaltsqualität auf. Diesen unbefriedigenden Zustand gilt es zu ändern. Die geringe Aufenthaltsqualität wird maßgeblich durch die Inanspruchnahme des Platzes durch den Verkehr verursacht. Die ständige Zunahme des Verkehrs hat in der Vergangenheit zu einer städtebaulichen Abwertung des Platzes geführt. Insbesondere die bereits heute absehbare weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) würde diese Situation weiter verschärfen. Um den Neumarkt als zentralen Platz zwischen Altstadt und Neustadt mit herausgehobener Bedeutung für die Weiterentwicklung und Stärkung der Innenstadt städtebaulich aufzuwerten, sind bereits verschiedene städtebauliche Planungen seitens der Stadt initiiert worden (u. a. „Hasehaus“ (Bebauungsplan Nr. 593 – Neumarkt / Kollegienwall –), „Einkaufszentrum“ (Bebauungsplan Nr. 600 – Einkaufszentrum Neumarkt –), „Justizzentrum“ (4. Änderung des Bebauungsplans Nr. 58 – Parkhaus Kollegienwall –), „Projektbereich 2“ (Bebauungsplan Nr. 525 – Neumarkt –)).</p>

		<p>Darüber hinaus ist eine Neugestaltung der Verkehrsfläche des Neumarkts geplant. Damit die Teileinziehung zur Umwidmung des Neumarkts in eine „Fußgängerzone“ der straßenrechtlichen Einschränkung auf die Benutzungsart Fußgängerverkehr genügt, sind bei der baulichen Umgestaltung durch weitere Elemente – wie z. B. Linientwässerung – die unterschiedlichen Bewegungsflächen für Fußgänger- und Fahrverkehr voneinander abzugrenzen.</p> <p>Zudem werden durch den Einbau taktiler Elemente an den Querungspunkten die Flächen für Fahr- und Fußgängerverkehr erkennbar voneinander getrennt.</p> <p>Durch den Ausschluss des MIV wird eine deutliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf dem Neumarkt erreicht. Eine gänzliche „Verkehrsberuhigung“ des Neumarkts wird damit allerdings nicht einhergehen, da der bereits heute den Neumarkt querende ÖPNV nicht eingeschränkt werden soll.</p> <p>Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung gewichtet</p>
II.2	<p><i>...Selbst wenn es zu einem Einkaufszentrum hier kommen sollte, wie soll sich hier eine Aufenthaltsqualität entwickeln, wenn es weitem bei 2.000 Busbewegungen am Tage hier bleibt?...</i></p>	<p>Die Errichtung eines Einkaufszentrums soll als ein Baustein für die städtebauliche Aufwertung des Neumarkts dienen. Durch diese Entwicklung soll der Neumarkt seine Bedeutung als Handelsstandort wiedererlangen bzw. stärken. Die Belange des Verkehrs sollen dahinter zurücktreten. Das führt konsequenter Weise zu einem Ausschluss des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Dem ÖPNV soll gegenüber dem MIV der Vorrang eingeräumt werden. Die uneingeschränkte Erreichbarkeit des Neumarkts unter Inanspruchnahme des ÖPNV wird die Attraktivität des Neumarkts als Handelsstandort weiter stärken. Durch den Ausschluss des MIV wird es zu einer spürbaren Verkehrsentlastung des Neumarkts kommen, die eine Steigerung der Aufenthaltsqualität nach sich ziehen wird. Zwar würde eine gänzliche „Verkehrsberuhigung“ des Neumarkts durch einen zusätzlichen Ausschluss des ÖPNV zu einer weiteren Steigerung der Aufenthaltsqualität führen, allerdings würde diese Maßnahme auf Kosten der Erreichbarkeit der Innenstadt erfolgen. Somit ist die geplante Aufwertung des Neumarkts bei gleichzeitiger uneingeschränkter</p>

		<p>Weiternutzung des Platzes durch den ÖPNV als notwendiger und sinnvoller Kompromiss zu verstehen.</p> <p>Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung gewichtet.</p>
II.3	<p><i>...Der Neumarkt bildet für die Innenstadt eine wichtige Verkehrsachse. Deren Sperrung darf auch nicht für sich betrachtet werden. Es ist bereits sehr zweifelhaft, dass sich dadurch eine verbesserte Aufenthaltsqualität erreichen lässt, dass man den Neumarkt in der genannten Art und Weise verändert....</i></p>	<p>Den Belangen des Verkehrs wurde in der Vergangenheit ein hoher Stellenwert in der Stadtplanung eingeräumt. Diese Priorisierung hat in vielen Städten zu einem Attraktivitätsverlust der Innenstädte als Handels- und Dienstleistungszentren geführt. Insbesondere der zunehmende motorisierte Individualverkehr (MIV) hat in den Innenstädten zu erheblichen Problemen geführt. Dazu zählen nicht zuletzt Lärm- und Schadstoffemissionen. Diese Probleme lassen sich nur durch Verkehrskonzepte lösen, für die ein weitgefächertes Instrumentarium zur Lenkung und Einschränkung von Verkehrsströmen erforderlich ist. Dazu zählt insbesondere die Möglichkeit der Gemeinden, den MIV aus den Innenstadtbereichen ganz oder teilweise fernzuhalten.</p> <p>Zukünftig muss deutlich werden, dass sich Mobilität nicht allein durch die Erreichbarkeit gewünschter Ziele mit dem privaten Kfz definiert. Bereits heute stehen andere wesentlich umweltfreundlichere Verkehrsmittel dem Einzelnen zur Verfügung (s. Umweltverbund), die zukünftig im Bereich der Innenstadt einen höheren Stellenwert erlangen sollen.</p> <p>Den Neumarkt als Teil einer reinen Querungsachse in Ost-West-Richtung zu verstehen, wird diesem zentralen Platz der Osnabrücker Innenstadt nicht gerecht.</p> <p>Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung gewichtet.</p>
II.4	<p><i>... Auch das Ziel der Schaffung einer urbanen Aufenthaltsqualität am Neumarkt ist keine hinreichende Begründung für eine Sperrung des Neumarktes für den motorisierten Individualverkehr. Weiterhin sollen dort über 2.000 Busbewegungen täglich mit Spitzenwerten von über 120 Busbewegungen in einer Stunde stattfinden. Vor einer dauerhaften Sperrung des Neumarktes muss daher eine Neuordnung des Busliniennetzes in der Stadt Osnabrück erfolgen....</i></p>	<p>Durch den Ausschluss des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird eine deutliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf dem Neumarkt erreicht. Eine gänzliche „Verkehrsberuhigung“ des Neumarktes wird damit allerdings nicht einhergehen, da der bereits heute den Neumarkt querende ÖPNV nicht eingeschränkt werden soll.</p> <p>Wohlwissend, dass Stadtentwicklung einen in sich nie ganz abgeschlossenen aktiven Planungs- und Veränderungsprozess darstellt, werden auch zukünftig Nutzungsbereiche hinsichtlich ihrer Qualität und Intensität hinterfragt werden müssen. Der aktuelle städtebauliche Diskurs stellt den ÖPNV als Hauptnutzer des Neumarktes derzeit allerdings nicht in Frage.</p>

		Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung gewichtet.
II.5	<i>...Aber selbst, wenn dann nur der ÖPNV mit elektrisch betriebenen Bussen zugelassen würde, würde sich die Aufenthaltsqualität am Neumarkt nicht signifikant verbessern, so dass auch dieses Argument als überwiegender Grund des öffentlichen Wohls nicht taugt....</i>	<p>Durch den Ausschluss des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird eine deutliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf dem Neumarkt erreicht. Die Elektrifizierung des ÖPNV wird zudem zu einer erheblichen Reduzierung der Schadstoffbelastung im Bereich des Neumarkts führen. Dadurch ist eine weitere Zunahme der Aufenthaltsqualität auf dem Platz selbst zu erwarten.</p> <p>Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung gewichtet</p>
III.3	<i>... Des Weiteren kann die offizielle Begründung für diese Maßnahme-einen Platz mit Aufenthaltsqualität als fußläufige Verbindung zwischen Neu-und Altstadt schaffen zu wollen- nicht überzeugen, da der Neumarkt eben nicht wirklich als Städtischer „ Platz „ gestaltet werden wird, sondern primär die Funktion als Verkehrsfläche für den ÖPNV mit rd. 2.000 Busbewegungen pro Tag den Gesamtcharakter des Neumarktes dominieren wird. Um wirklich einen Platz mit Aufenthaltscharakter für Fußgänger zu schaffen, müsste der ZOB verlegt werden!...</i>	<p>Das erklärte Ziel der Stadt Osnabrück ist die städtebauliche Aufwertung des Neumarkts als zentraler Platz der Osnabrücker Innenstadt. Neben diversen städtebaulichen Maßnahmen soll auch die Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf dem Platz diesem übergeordneten Ziel dienen. Der Ausschluss des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf dem Neumarkt wird einen erheblichen Beitrag dazu leisten. Damit die Teileinziehung zur Umwidmung des Neumarkts in eine „Fußgängerzone“ der straßenrechtlichen Einschränkung auf die Benutzungsart Fußgängerverkehr genügt, sind bei der baulichen Umgestaltung durch linienförmige Elemente – wie z. B. Linienentwässerung – die unterschiedlichen Bewegungsflächen für Fußgänger- und Fahrverkehr voneinander abzugrenzen.</p> <p>Zudem werden durch den Einbau taktiler Elemente an den Querungspunkten die Flächen für Fahr- und Fußgängerverkehr erkennbar voneinander getrennt.</p> <p>Wohlwissend, dass Stadtentwicklung einen in sich nie ganz abgeschlossenen aktiven Planungs- und Veränderungsprozess darstellt, werden auch zukünftig Nutzungsbereiche hinsichtlich ihrer Qualität und Intensität hinterfragt werden müssen. Der aktuelle städtebauliche Diskurs stellt den ÖPNV als Hauptnutzer des Neumarkts derzeit allerdings nicht in Frage.</p> <p>Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung gewichtet</p>
IV.2	<i>...Die Nutzung als „Platz“ für den Bürger ist angesichts der weiterhin geplanten Befahrung nur eingeschränkt möglich. Der zusätzliche Nutzen dies bezüglich</i>	Die gute Resonanz auf die provisorische Bespielung des Neumarkts (Winterdorf, Maiwoche) in der Vergangenheit zeigt, dass der Neumarkt von den Bürgerinnen und Bürgern als zentraler Stadtplatz mit urbanem

	<p>zu dem jetzigen Zustand ist jedoch allenfalls gering, da ja auch jetzt bereits wie durch das bestehende Winterdorf die Möglichkeiten der Nutzung bestehen....</p>	<p>Charakter wahrgenommen wird. Diese Qualitäten gilt es weiter herauszuarbeiten, um dem städtebaulichen Ziel eines belebten und attraktiven Stadtplatzes näher zu kommen. Denn erste Erfahrungen im Zuge der Maiwoche haben gezeigt, dass große Veranstaltungen mit Musikdarbietungen vom Verkehrsaufkommen auf dem Platz gestört werden. Der Ausschluss des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie die Elektrifizierung des ÖPNV werden diese Nutzungskonflikte minimieren.</p> <p>Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung gewichtet.</p>
IV.3	<p>... Die Aufenthaltsqualität kann sich nicht verbessern, wenn nach wie vor 2.000 Busse über den Neumarkt fahren und Werte für Luftqualität und Lärmimmission derart stark überschritten werden. Die Aufenthaltsbereiche sind gegenüber dem jetzigen Zustand nur geringfügig vergrößert worden. Auch der prämierte Entwurf des Gestaltungswettbewerbs mit Bäumen und Wasserfontänen wird den Neumarkt nicht zu einem Platz der Urbanität und Kommunikation machen, auf dem man sich länger aufhält. Die Querung und der Aufenthalt auf dem Neumarkt wird nach der Sperrung gefährlich sein und zu schweren Unfällen führen.</p>	<p>Die geplanten städtebaulichen Maßnahmen, zu denen der Ausschluss des ÖPNV auf dem Neumarkt namentlich nicht gehört, werden zu einer Aufwertung des Neumarkts beitragen. Städtebaulich neu definierte Raumkanten („Hasehaus“ „Projektbereich 2“), die Ansiedlung von Handelseinrichtungen mit überregionaler Sogwirkung („Einkaufszentrum OSKAR“) sowie die umfassende Neuordnung der Verkehrsflächen im Bereich des Neumarkts als Ergebnis eines städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens werden unstreitig Wirkung auf den Neumarkt in seiner zukünftigen Daseinsform entfalten. Eine Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung des Neumarkts lässt die geplante Elektrifizierung des ÖPNV erwarten. Der Neumarkt wird allein aufgrund seiner Funktionsmischung ein lebendiger Stadtraum bleiben. Die Änderung der Nutzungsart soll ihn dabei lebenswerter machen.</p> <p>Insbesondere an dem Kreuzungspunkt Neumarkt, Johannisstraße , Große Straße, wo nach dem Ausbau zur Fußgängerzone die Verkehrsregel „ rechts-vor-links“ gilt.</p> <p>Damit werden die Geschwindigkeiten für den Fahrzeugverkehr an dieser Stelle reduziert und die Aufmerksamkeiten der Verkehrsteilnehmer erhöht.</p> <p>Diese Kreuzung stellt weiterhin einen Verkehrsbereich dar, der wie andere Streckenabschnitte im Stadtgebiet eine erhöhte Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erfordert.</p> <p>Und damit stellt dieser Kreuzungspunkt besondere Anforderungen an die Gestaltung, um damit die Wahrnehmung des Verkehrsraumes durch die Verkehrsteilnehmer</p>

		zu verbessern. Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung gewichtet
--	--	---

Thema 5: zusätzliche Lärmimmissionen und Grenzwertüberschreitungen

Ifd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
I.1	<p><i>... Ebenso sind zusätzliche Lärm- und Abgasimmissionen infolge von Staus für die Bewohner gesamten Wallrings uns an den Schleichwegen durch die City eine weitere gravierende Folge der Neumarkt-Sperrung...</i></p>	<p>In der Lärmwirkungsforschung geht man zwar davon aus, dass bei einem gleichmäßigen Fahrverlauf ohne entsprechende Abbrems- und Anfahrvorgänge sich die Lärmbelastung etwas reduziert, allerdings ist die Wirkung nicht so erheblich, dass man diese auch akustisch wahrnehmen könnte. Durch die Anpassung der Koordinierung der Lichtsignalanlagen könnte der Verkehrsfluss entsprechend verbessert und ein möglicher Anstieg der Lärmbelastung dann kompensiert werden.</p> <p>Bei Veränderungen im Verkehrsnetz kann es durchaus zu möglichen Verkehrsverlagerung auf die untergeordneten Straßenzüge kommen. Allerdings kann davon ausgegangen werden kann, dass sich die planungsbedingte Verkehrszunahme eher in einem moderaten Bereich bewegt.</p> <p>Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung gewichtet</p>
II.1	<p><i>...Ohne ein Gesamtkonzept ist eine durch die Sperrung zu erwartende Erhöhung der Belastung nicht hinnehmbar, da die gesetzlichen Grenzwerte bereits zum jetzigen Zeitpunkt überschritten werden. Eine weitere, noch höhere Überschreitung (wenn auch nur in einzelnen Bereichen) kann nicht hingenommen werden, da die Gesundheit der Anwohner nicht abgewogen werden kann. Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit, die körperliche Unversehrtheit als Grundrecht kann nicht abgewogen werden. Sie muss für alle Bürger gewährleistet sein.</i></p>	<p>Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung für die Straßenabschnitte am Wallring ist ermittelt worden, wie sich die Mehrbelastung durch die Sperrung am Neumarkt schalltechnisch auswirken könnte. Um einen möglichen Anstieg der Lärmbelastungen kompensieren zu können, wäre dann ein Anspruch auf Lärmschutz zu prüfen und umzusetzen.</p> <p>Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung hinreichend berücksichtigt.</p>
II.3	<p><i>...Hinzu kommt, dass laut der</i></p>	<p>Es wurde eine aktuelle schalltechnische</p>

	<p>Verkehrslärberechnung der Stadt Osnabrück für ausgewiesene Straßenabschnitte des Wallringes vom 23.11.2012, im hohen Maße die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie StV tags und nachts überschritten werden. Diese Situation dürfte sich bezogen auf das Jahr 2016 nicht verbessert haben. Hier geht es also - ähnlich wie bei der Luftreinhaltung – nicht mehr um die Frage, wie man dort den Mehrverkehr der Neumarktausgeschlossenen unterbringt, sondern um die Frage, wie man den Verkehr dort so wirksam senkt, dass die Werte eingehalten werden...</p>	<p>Untersuchung für den Wallring durchgeführt, welche die beiden Varianten mit der zweistreifigen Verkehrsführung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) am Neumarkt (Planfall I) und der Sperrung für den MIV (Planfall II) berechnet. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass das Lärmniveau an einzelnen Straßenabschnitten am Wallring als hoch einzustufen ist. Im Planfall II liegt die Zunahme der Schallwerte an vielen Abschnitten zwar unter 2 dB (A) , aber im Abschnitt Johannistorwall und Petersburger Wall prognostiziert das Gutachten eine Erhöhung um 3 dB (A). Folglich ist der resultierende Anspruch auf Lärmschutz zu prüfen und umzusetzen. Die Straßenachse des Neumarktes ist ebenfalls berechnet worden; hier kommt es durch die Sperrung zu einer wesentlichen Reduzierung der Lärmbelastung um 3 dB A)</p> <p>Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung hinreichend berücksichtigt.</p>
III.3	<p>...Ebenso sind zusätzliche Lärm – und Abgas-Immissionen infolge von Staus für die Bewohnergesamten Wallringes und an Schleichwegen durch die City eine weitere gravierende Folge der Neumarkt-Sperrung...</p>	<p>In der Lärmwirkungsforschung geht man zwar davon aus, dass bei einem gleichmäßigen Fahrverlauf ohne entsprechende Abbrems- und Anfahrvorgänge sich die Lärmbelastung etwas reduziert, allerdings ist die Wirkung nicht so erheblich, dass man diese auch akustisch wahrnehmen könnte. Durch die Anpassung der Koordinierung der Lichtsignalanlagen könnte der Verkehrsfluss entsprechend verbessert und ein möglicher Anstieg der Lärmbelastung dann kompensiert werden.</p> <p>Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung hinreichend berücksichtigt.</p>

Thema 6: zusätzliche Abgas Immissionen –Erhöhung der Stickstoffdioxidwerte

Ifd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
I.1	<p>... Ebenso sind zusätzliche Lärm- und Abgas-Immissionen infolge von Staus für die Bewohner gesamten Wallringes und an Schleichwegen durch die City eine weitere Gravierende Folge der Neumarkt-Sperrung...</p>	Siehe II.1
II.1	<p>...Die Auswirkungen der</p>	Die Stickstoffdioxidbelastung am Neumarkt

	<p><i>Teileinziehung wurden nicht qualifiziert untersucht. Die in der Presse genannten Immissionswerte, Ergebnisse von Verkehrszählungen, Messwerte (Partikel/Stickstoff/Lärm) stellen lediglich Stichproben dar. Eine qualifizierte Auswertung im Sinne eines Gesamtkonzeptes wurde nicht vorgenommen. Insbesondere wurde auch nicht betrachtet, wie sich Verkehrsströme innerhalb des Wallringes, zum Beispiel im Bereich der Süsterstraße, ändern. Aufgrund der wiederholten Überschreitung der o.g. Grenzwerte kann die Entscheidung ohne grundlegende Untersuchungen und die Planung von Ersatzmaßnahmen (Entlastungsstraße West) nicht getroffen werden. Ohne ein Gesamtkonzept ist eine durch die Sperrung zu erwartende Erhöhung der Belastung nicht hinnehmbar, da die gesetzlichen Grenzwerte bereits zum jetzigen Zeitpunkt überschritten werden. Eine weitere, noch höhere Überschreitung (wenn auch nur in Einzelbereichen) kann nicht hingenommen werden, da die Gesundheit der Anwohner nicht abgewogen werden kann. Jeder hat das Recht auf körperliche Unversehrtheit, die körperliche Unversehrtheit als Grundrecht kann nicht abgewogen werden. Sie muss für alle Bürger gewährleistet werden...</i></p>	<p>(ganzjährig kontinuierlich durch Passivsammler durch das GAA Hildesheim gemessen) lag im Jahre 2015 bei 42,8 µg/m³. Durch die kontinuierliche Verbesserung der Busflotte und die Einführung einer E-Buslinie ab 2018 wird der Grenzwert hier zukünftig voraussichtlich unterschritten. Vor der Neumarktspernung wurde zuletzt im Jahre 2012 ganzjährig gemessen. Der Jahresmittelwert betrug seinerzeit 62,8 µg/m³. Im Zuge der Aufstellung des B-Plans 600 hat das Büro <i>geonet</i> aus Hannover eine kleinräumige Prognoserechnung für einen zweispurig befahrbaren Neumarkt für das Referenzjahr 2015 berechnet. Hierbei wurden NO₂-Konzentrationen von 55,8 bzw. 53,9 µg/m³ in Abschnitten des östlichen Neuen Grabens bzw. im Bereich Neumarkt berechnet. Da die Realimmissionen von Euro-5- und 6-Fahrzeugen in der Praxis deutlich höher als auf dem Prüfstand sind, muss der errechnete Wert voraussichtlich um 1-2 µg/m³ nach oben korrigiert werden. Damit wäre der Neumarkt im Vergleich zu den anderen in der Modellrechnung 2015 des GAA Hildesheim berechneten Bereichen weiterhin der mit Abstand am höchsten belastete Bereich in Osnabrück. Während der Neumarktspernung hat der Verkehr in der Martinistraße um ca. 15% abgenommen, was dazu führte, dass der Grenzwert dort knapp eingehalten werden konnte. Der Vergleich der Messwerte an der Messstation Schlosswall (höchstbelastete Stelle am gesamten Wall) vor und nach der Sperrung zeigt, dass sich dort der Wert auch unter Einbeziehung des Umfahungsverkehrs aufgrund häufiger Autobahnspernungen seit 2014 um lediglich ca. 2 µg/m³ erhöht hat. Wegen der weiterhin auftretenden Grenzwertüberschreitungen bei NO₂ wird gegenwärtig der Luftreinhalteplan im Sinne eines Gesamtkonzeptes geändert. Von dem Gutachterbüro LK-Argus werden diesbezüglich geeignete Maßnahmenvorschläge zur weiteren Reduzierung der NO₂-Belastung zur Einhaltung der Grenzwerte erarbeitet und dem Rat in 2017 zur Beschlussfassung vorgelegt.</p> <p>Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung hinreichend berücksichtigt.</p>
<p>II.2</p>	<p><i>...Ich gebe ebenso den volkswirtschaftlichen Schaden durch die Staus, sowie die Zunahme der Abgase und</i></p>	<p>Siehe II.1 + In Abwägung mit dem Gesamtverkehrsaufkommen im Stadtgebiet ist der Anteil der Zunahme von Staus</p>

	<p><i>Emissionen an den bewohnten Anliegerstraßen und für die Wallbewohner zu bedenken...</i></p>	<p>unwesentlich. Volkswirtschaftlich wäre die Anzahl der „Umsteiger“ auf Bus und Fahrrad gegenzurechnen. Die Befahrbarkeit des Neumarktes hat einen verhältnismäßig geringen Einfluss auf den Messwert am Schlosswall, da die Neumarktspernung hier nur zu einer Zunahme von ca. 5.000 KFZ/Tag geführt hat. Von zuvor 26.000 KFZ, die den Neuen Graben vor Sperrung passiert haben, nutzten demnach 21.000 KFZ/Tag andere, vorwiegend geringer belastete Bereiche</p> <p>Die Einwendung wurde zur Kenntnis genommen</p>
<p>II.3</p>	<p><i>...In der Osnabrücker Zeitung vom 05.12.2016 ist unter der Überschrift "Verkehr muss radikal reduziert werden" zu lesen, dass die Stickstoffdioxidwerte in Osnabrück seit Jahren hoch seien. Der negative Spitzenwert sei im Juni 2016 mit 211 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro cbm Luft gemessen worden. Der Grenzwert der EU erlaubt seit 2010 einen Jahresmittelhöchstwert von 40 Mikrogramm pro cbm. Der Mittelwert in Osnabrück liege, so die NOZ in dem Artikel, am Schlosswall bei 47 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro cbm. Der Jahresmittelhöchstwert sei seit 2010 kein einziges Mal eingehalten worden...Es gehört auch in Osnabrücks zur Umweltschutzvorsorge, eine Planung in diesem Sinne so zu steuern, dass keine negativen Spitzenwerte oder zu hohe Jahresmittelhochwerte entstehen...</i></p>	<p>Bei dem genannten Wert von 211 µg/m³ NO₂ handelt es sich um den höchsten gemessenen Wert im Stundenmittel. Hier gilt ein Grenzwert von 200 µg/m³ (nicht 40 µg/m³). Dieser Grenzwert darf 18 Mal/Jahr überschritten werden. Das ist in Osnabrück noch nicht annähernd vorgekommen. Ansonsten siehe II.1</p> <p>Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung hinreichend berücksichtigt.</p>
<p>II.4</p>	<p><i>...Die Sperrung des Neumarktes ist kein Beitrag zur Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte. Die Verdrängung des Pkw-und Lkw-Verkehrs führt vielmehr zu einer Verlagerung der Emissionsbelastung in andere Straßen mit deutlich mehr Wohnanliegern. Auch am Neumarkt selbst würde trotz einer Sperrung der Grenzwert von 40µg/cbm weiterhin überschritten. Dies belegen die Messungen während der baustellenbedingten Sperrung des Neumarktes. Die</i></p>	<p>Siehe II.1</p> <p>Am Schlosswall ist nach der Öffnung des Neumarktes die gemessene NO₂-Belastung zwar gesunken, es wird aber weiterhin der Grenzwert (40 µg/m³) überschritten (Jahresdurchschnittswert 2016: 47 µg/m³). Im Bereich Neuer Graben wurde nach der Öffnung des Neumarktes mit 52 µg/m³ (Durchschnittswert 18.02. – 18.07.2016) der am höchsten belastete Bereich in Osnabrück gemessen (während der Sperrung 43 µg/m³ NO₂). Bei einer Sperrung des Neumarktes und der Verbesserung der Busflotte könnte hier der Grenzwert künftig eingehalten werden.</p>

	<p><i>Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte setzt daher vor allem eine umfassende Umrüstung der Busflotte auf eine emissionsarme/-freie Antriebstechnik voraus.</i></p>	<p>Mit einer Sperrung des Neumarktes gäbe es nur noch einen Hot Spot am Schlosswall. Bei Öffnung des Neumarktes für den MIV wären es 3 Hotspots: Neumarkt, Neuer Graben und Schlosswall.</p> <p>Die seitens der Stadtwerke Osnabrück geplante Einführung einer ausschließlich mit Elektrobussen betriebenen innerstädtischen Linie (41) wird ab 2018 zu einer Reduzierung der Fahrzeugbewegungen mit dieselbetriebenen Bussen um ca. 240 von maximal 1762 Fahrten pro Tag im Bereich des Neumarktes führen. Zusammen mit der geplanten Nachrüstung von EEV-Bussen durch die Stadtwerke und der Zunahme von Bussen des Euro VI-Standards, die die Grenzwerte nicht nur auf dem Prüfstand sondern auch im Realbetrieb einhalten, ist ab 2018 mit einer Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid im Bereich des Neumarktes zu rechnen.</p> <p>Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung hinreichend berücksichtigt.</p>
<p>III.4</p>	<p><i>...Die im TSC Gutachten beschriebenen ökologischen und volkswirtschaftliche Schäden sind bei der Neumarktumwidmung erheblich, die Emissionsexpositionen für die Anlieger des Walls und der Anliegerstraßen zu gravierend....</i></p>	<p>In Abwägung mit dem Gesamtverkehrsaufkommen im Stadtgebiet ist der Anteil der Zunahme von Staus unwesentlich. Volkswirtschaftlich wäre die Anzahl der „Umsteiger“ auf Bus und Fahrrad gegenzurechnen. (siehe auch II.1 und I.1)</p> <p>Die Einwendung wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p>IV.1</p>	<p><i>...Das renommierte Fraunhofer Institut für Verkehrs-und Infrastruktursysteme aus Dresden hat den Zusammenhang von Stopp & Go und einer Verbesserung des Verkehrsflusses mehrfach wissenschaftlich fundiert untersucht. In der letzten Untersuchung wurde der Schwerpunkt auf den Stickstoffdioxidgehalt gelegt. So liege das größte Schadstoffminderungspotential bei Stickstoffdioxid im Verkehrsfluss. Bei flüssigem Verkehr ist der Stickstoffausstoß je nach Straßentyp und Geschwindigkeit um 29 bis 55 % geringer als bei Stopp & Go. Oberstes Ziel müsse daher eine Verbesserung des Verkehrsflusses sein. Der Schwerlastverkehr trägt überproportional zu den</i></p>	<p>Siehe II.1</p> <p>Das Ingenieurbüro TSC hat im Jahre 2015 mehrere verkehrstechnische Untersuchungen im Zusammenhang mit der Sperrung des Neumarktes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) durchgeführt. Laut der Untersuchung hat sich die Verkehrsqualität an 8 der 10 betrachteten Wallringknoten nach der Neumarktsperrung verbessert (siehe Thema 3, I.1 und II.4). Die Verstetigung an den Knotenpunkten hat auch eine Reduzierung der NO₂-Belastung zur Folge.</p>

	<p><i>Emissionen bei. Daher sollten die Voraussetzungen geschaffen werden, den Wall als Durchfahrtsstraße für die LKW's zu sperren; also A 33 Nord und Entlastungsstraße West. Durch die verantwortungslose Politik in der Vergangenheit sind in Osnabrück die Stickstoffdioxidemissionen auf deutlich über den Grenzwert von 40 Mikrogramm gestiegen. Bei einer Sperrung des Neumarktes wird sich dieser Wert noch deutlich erhöhen....</i></p>	<p>Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung hinreichend berücksichtigt.</p>
IV.2	<p><i>...Selbst wenn durch die Teileinziehung die Schadstoffbelastungen am Neumarkt erheblich gesenkt werden könnten, wäre zu berücksichtigen, welche zusätzlichen Schadstoffbelastungen auf den offiziellen, wie auch auf inoffiziellen "Schleichwegen" und im weiteren Umkreis der Stadtentstehen und dort die Bürger belasten. Da diese Daten schlichtweg fehlen, ist hier eine sachliche Abwägung des Für oder Widereiner Entwidmung nicht möglich....</i></p>	<p>Es ist nicht davon auszugehen, dass der gesamte Verkehr, der den Neumarkt nach seiner Sperrung nicht mehr passieren darf, dann über zum Wallring parallele Nebenstraßen fließen wird. Das zeigen die Beobachtungen während der Sperrungen der jüngsten Vergangenheit. Vielmehr ist zu erwarten, dass auch in Zukunft ein großer Teil des Verkehrs über die A30/A33 den östlichen Bereich der Stadt anfahren wird. Dort stellt die Einhaltung der Grenzwerte kein Problem dar.</p> <p>Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung hinreichend berücksichtigt.</p>
IV.3	<p><i>... Für das Schutzgut Mensch (Passanten, Kunden, Bewohner von Wohnungen) ist die signifikante Erhöhung der Schadstoff-Immission, 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 sind nicht hinzunehmen!</i></p>	<p>Siehe II.1</p>
IV.4	<p><i>...Ich gebe ebenso den volkswirtschaftlichen Schadendurch die Staus, sowie die Zunahme der Abgase und Emissionen an den bewohnten Anliegerstraßen und für die Wallbewohner zu bedenken.</i></p>	<p>Siehe III.4</p>

Thema 7: Beeinträchtigung der Funktion der Stadt Osnabrück als Oberzentrum

Ifd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
II.4	<p>... Die dauerhafte Sperrung des Neumarktes beeinträchtigt die Funktion der Stadt Osnabrück als Oberzentrum mit einem großen, ländlich geprägten Einzugsgebiet. Dieses lässt sich nicht in einer ausreichenden Qualität durch den ÖPNV erschließen. Wie die SrV-Studie aus dem Jahre 2013 gezeigt hat, nutzen 78 Prozent der im Osnabrücker Umland ansässigen Arbeitnehmer für die Fahrt zum Arbeitsplatz den Pkw. Ein ähnlicher Splitt dürfte im weiteren Einzugsgebiet festzustellen sein. Angesichts eines Einpendleranteils von 60 Prozent an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Stadt wird deutlich, dass Osnabrück auf eine gute Erreichbarkeit auch mit dem Pkw angewiesen ist....</p>	<p>Die Stadt Osnabrück liegt an einem Hauptautobahnkreuz (A1 / A30) und hat zudem die Anbindung an die A 33. Aus dem Umland verlaufen zentral in die Stadt eine Vielzahl von Bundes- und Landesstraßen. Darüber ist auch der ÖPNV mit dem Umland verbunden.</p> <p>Des Weiteren erschließen zwei Hauptachsen der Deutschen Bahn AG die Stadt. Somit ist das Oberzentrum für jegliche Pendler hervorragend erreichbar.</p> <p>Die Einwendung steht einer Teileinziehung nicht entgegen.</p>
II.5	<p>... Dies vorausgeschickt ist zunächst festzustellen, dass die Stadt Osnabrück zusammen mit Oldenburg die beiden Oberzentren sind, die mit ihrer engen Verflechtung zu einem weitläufigen Einzugsgebiet den Nordwesten von Niedersachsen wesentlich prägen und wichtige Aufgaben der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung übernehmen. Als Oberzentrum sind sie damit nicht nur für die Versorgung und Bereitstellung von Dienstleistungen und Arbeitsplätzen verantwortlich, sondern wegen ihrer Gebietsbezogenheit auch</p>	<p>Den Belangen des Verkehrs wurde in der Vergangenheit ein hoher Stellenwert in der Stadtplanung eingeräumt. Diese Priorisierung hat in vielen Städten zu einem Attraktivitätsverlust der Innenstädte als Handels- und Dienstleistungszentren geführt. Insbesondere der zunehmende motorisierte Individualverkehr (MIV) hat in den Innenstädten zu erheblichen Problemen geführt. Dazu zählen nicht zuletzt Lärm- und Schadstoffemissionen. Diese Probleme lassen sich nur durch Verkehrskonzepte lösen, für die ein weitgefächertes Instrumentarium zur Lenkung und Einschränkung von Verkehrsströmen erforderlich ist. Zukünftig muss deutlich werden, dass sich Mobilität nicht allein durch die Erreichbarkeit gewünschter Ziele mit dem privaten Kfz</p>

	<p><i>verpflichtet, über ein funktionierendes Straßen- und Schienensystem für die Bevölkerung aus diesem Gebiet, insbesondere für Besucher und Gäste sowie Pendler, erreichbar zu sein. Da sich auch die angrenzenden Oberzentren Oldenburg, Bielefeld und Münster, aber auch viele Mittelzentren, neu ausgerichtet und aufgestellt haben, scheint es aus der Sicht des Handels geboten, bei der Beurteilung der überwiegenden Gründe des öffentlichen Wohls zunächst gutachterlich Aussagen zur Situation der Stadt Osnabrück zu erhalten. Denn Ziel aller Verantwortlichen in der Stadt Osnabrück muss sein, dass das Oberzentrum Osnabrück seine Anziehungskraft für das Umland aus seiner eigenen Attraktivität her sichert.</i></p>	<p>definiert. Bereits heute stehen andere wesentlich umweltfreundlichere Verkehrsmittel dem Einzelnen zur Verfügung (s. Umweltverbund), die zukünftig im Bereich der Innenstadt einen höheren Stellenwert erlangen sollen.</p> <p>Mit dem Ausschluss des individuellen Autoverkehrs vom Neumarkt entsteht die Möglichkeit einen zentralen Platz mit Aufenthaltsqualität, ausreichender Fußgängerfrequenz, räumlichen Nutzungsmöglichkeiten für Veranstaltungen, lebendiger Außen Gastronomie, nahem Einkaufserlebnis etc. zu schaffen. Die Anziehungskraft einer Stadt mit der Einstufung Oberzentrum definiert sich zwar auch aus der verkehrlichen Erreichbarkeit, aber vielmehr bestimmt das Angebot in der Stadt den Weg der Besucher. Hier gilt es mit den angrenzenden Oberzentren auf mindestens gleicher Höhe zu sein.</p> <p>Die Einwendung steht einer Teileinziehung nicht entgegen.</p>
IV.3	<p><i>... Für Osnabrück als Großstadt im ländlichen Raum wird der motorisierte Individualverkehr auch künftig eine herausragende Bedeutung haben, insbesondere für die 60.000 Pendler und Besucher aus dem Umland, die über keine gute ÖPNV-Verbindung verfügen. Die gute Erreichbarkeit der Stadt als überregionales Versorgungszentrum ist für Arbeitsplätze der Pendler, für Einzelhandel, Dienstleistungen, Kultur, Behörden von entscheidender Bedeutung....die Zahl der Kunden und Touristen wird sinken, weil die Menschen bei Dauerstau nicht mehr nach Osnabrück kommen werden. Der Standort Osnabrück, der in starker Konkurrenz zu Münster und Bielefeld steht, wird verlieren.</i></p>	Wie II.4 und II.5

Thema 8: Bedenken, dass durch die Teileinziehung Einzelne begünstigt werden

Ifd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
I.1	<p><i>...Es drängt sich daher der Verdacht auf, dass der wahre Grund für die Neumarkt-Umwidmung darin besteht, den Investor des seit Jahren geplanten Neumarkt-Carrees zu befriedigen. Es bestehen jedoch erhebliche Zweifel, ob der derzeitige Neumarkt-Investor sein Projekt wirklich realisieren will. Somit entfällt auch diese Begründung für eine Umwidmung, die erhebliche Nachteile für die Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt mit sich bringen würde.</i></p>	<p>Die Teileinziehung Neumarkt muss nicht zwingend den Investor eines Centers begünstigen. Die verbesserte fußläufige Erreichbarkeit aus der Platzgestaltung wäre für den Investor einerseits rein kalkulatorisch und wirtschaftlich abzuwägen mit einer Einschränkung der direkten Anfahrmöglichkeit per PKW aus dem Nordostquadranten der Stadt.</p> <p>Das Konzept der Verbesserung der verkehrlichen Situation auf dem Neumarkt- im Hinblick auf Aufenthaltsqualität und Fußgängerquerung sowie Nutzungsmöglichkeiten des Platzes- basiert auf Grundlage des Masterplans Neumarkt aus dem Jahre 2005. das Ziel der gesamten Neumarktgestaltung besteht in der Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Mit der Verlegung von Bushaltestellen, und dem eingeschränkten Fahrbahnquerschnitt werden Räume frei, die zum Verweilen angelegt und genutzt werden sollen.</p> <p>Wenn nunmehr mit einer Errichtung eines Einkaufszentrums an der Südseite mit noch höherem Aufenthalts- und Querungszahlen von Personen über den Neumarkt zu rechnen ist, ist es aus Sicherheitsgründen eindeutig vorteilhafter, wenn hier kein motorisierter Individualverkehr stattfindet.</p> <p>Die Einwendung wurde zur Kenntnis genommen.</p>
III.4	<p><i>...Ich halte diese Auswirkung für unhaltbar und bitte Sie, die Bürgerinteressen denen des Centerinvestors oder ideologisch motivierten Parteien nicht unterzuordnen....</i></p>	<p>Siehe I.1</p>
IV.1	<p><i>...Da das Einkaufszentrum am Neumarkt realistisch gesehen nicht kommt, sind die Forderungen des Investors nicht</i></p>	<p>Siehe I.1</p>

	<i>mehr relevant....</i>	
IV.4	<i>...Zudem ist Äußerungen aus der Kommunalpolitik zu entnehmen, dass es sich bei der Teileinziehung lediglich um eine Forderung des Centerinvestors handelt, um seine Gewinne optimieren zu können, und nicht um eine Verbesserung im Sinne der Bürger. Hier macht sich die Politik zum willfährigen Helfer des Investors und vernachlässigt Bürgerinteressen.</i>	Siehe I.1

Thema 9: Eingeschränkte Erreichbarkeit der öffentlichen Parkhäuser/ -plätze

Ifd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
II. 1	<i>...Im Zusammenhang mit dem bereits erstellten vorhabenbezogenen Bebauungsplan für das Einkaufscenter am Neumarkt, wurden insbesondere auch in Bezug auf die geplanten Parkplätze Untersuchungen der Verkehrsströme vorgenommen. Trotz des zeitlichen Zusammenhangs beider Maßnahme wurde bei diesen Untersuchungen der Fall der Teileinziehung des Neumarktes nicht betrachtet. Durch eine Teileinziehung des Neumarktes ist die Erreichbarkeit der Parkhäuser aus nördlicher und nordöstlicher Richtung nicht mehr gewährleistet, bzw. mit zusätzlicher Belastung für Anwohner und Verkehr innerhalb des Wallrings verbunden...</i>	<i>Die Kapazitäten und Qualitäten der Parkhäuser zu beiden Seiten des gesperrten Neumarktes sind in etwa gleich hoch. Die Erreichbarkeit wird grundsätzlich nicht eingeschränkt. Gleichwohl sollte es bei den heutigen Verkehrsverhältnissen einem Parkhausbenutzer zuzumuten sein, die Anfahrt auf das nächst liegende Parkhaus zu wählen, auch wenn damit eine Veränderung persönlicher Gewohnheiten einhergeht. Das Park-Leitsystem wird der Verkehrslenkung angepasst, wie bei der Baustellensperrung schon erfolgreich praktiziert.</i> <i>Die Einwendung steht der Teileinziehung nicht entgegen.</i>
II.5	<i>...Aus Sicht des Handels setzt eine Optimierung des ÖPNV-Angebotes unter Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt neben der Einführung von Ringlinien und des strahlenförmigen Anfahrens der Osnabrücker Innenstadt aus dem Umland voraus, dass für den motorisierten Individualverkehr nicht nur die Wege zu den innerstädtischen Parkhäusern verkehrlich gut zu erreichen sind, sondern als Alternative durch</i>	<i>Da die Erreichbarkeit der bereits heute in der Innenstadt befindlichen Parkmöglichkeiten erhalten bleibt, kann nicht nachvollzogen werden, warum es für Kunden aus dem Umland unattraktiver werden sollte, die Innenstadt Osnabrücks aufzusuchen. Aus dem Umland kommende Kunden finden auf ihrer 'jeweiligen' Stadtseite weiterhin Parkmöglichkeiten vor (Kunden aus Hasbergen bspw. die Parkgarage Ledenhof und Kamp-Promenade, Kunden aus Belm die Parkmöglichkeiten am Berliner Platz, Galeria Kaufhof und L&T).</i>

	<i>attraktive P+R-Möglichkeiten am Stadtrand und Einsatz von Schnellbuslinien eine kostengünstige, bequeme und sichere Alternative geschaffen werden muss....</i>	Die Einwendung steht der Teileinziehung nicht entgegen.
IV.2	<i>...Zudem befinden sich viele Parkhäuser im Innenstadtbereich, die durch die Sperrung nicht mehr auf dem direktem Wege erreicht werden können. So wären beispielsweise Autofahrer, der in der Kampgarage parken wollen, diese aber mangels freier Plätze dann doch nicht anfahren können, gezwungen, einen riesigen Umweg zu fahren um als nächste gewählte Parkmöglichkeit z. B. L + T-Garage zu erreichen. Gleiches gilt für Besucher der Stadthalle, die von Osten anreisend zur Parkgarage Ledenhof möchten. Derartige Beispiele könnten vielfach gebildet werden, die allesamt zu zusätzlichen innerstädtischen Verkehr führen....</i>	Da die Erreichbarkeit der bereits heute in der Innenstadt befindlichen Parkmöglichkeiten erhalten bleibt, kann nicht nachvollzogen werden, warum es für Kunden aus dem Umland unattraktiver werden sollte, die Innenstadt Osnabrücks aufzusuchen. Aus dem Umland kommende Kunden finden auf ihrer "jeweiligen" Stadtseite weiterhin Parkmöglichkeiten vor (Kunden aus Hasbergen bspw. die Parkgarage Ledenhof und Kamp-Promenade, Kunden aus Belm die Parkmöglichkeiten am Berliner Platz, Galeria Kaufhof und L&T). Um Fälle wie die beschriebenen zu verhindern, wird das Park-Leitsystem der Verkehrslenkung angepasst, wie bei der Baustellensperrung schon erfolgreich praktiziert. Die Einwendung steht der Teileinziehung nicht entgegen.

Thema 10: Einwirk. auf Gewerbe / Einzelhandel / Gastronomie / Handwerk etc.

Ifd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
II.3	<i>...Eine derartige Veränderung der Verkehrsströme lässt den Standort „Schloßstrasse“ im Innenstadtbereich Osnabrück für Gewerbetreibende zunehmend unattraktiver werden. Die städtebauliche Grundidee des Bebauungsplanes 455 - Schloßstrasse, östlich Schloßwall – war es, die dort vorhandene Bebauung und deren Nutzung (Wohnen & Dienstleistung) zu schützen und eine Umwandlung dieser "in der Innenstadt einmaligen Situation" und der</i>	Der Bebauungsplan Nr. 455 – Schloßstraße / östl. Schloßwall – ist erstmals am 05.05.1998 in Kraft getreten. Der Bebauungsplan basiert auf der städtebaulichen Grundidee, die hier vorhandene „reine Villenstraße“ (Schloßstraße) „mit großbürgerlichen Häusern auf geräumigen Gartengrundstücken“ vor einer baulichen „Verdichtung durch Neubebauung mit besonders intensiver Nutzung der Grundstücke einhergehend mit einer Umnutzung z. B. in Bürofläche“ zu schützen (vgl. Begründung zum Bebauungsplan Nr. 455). Die im Bebauungsplan festgesetzten Bauflächen werden als allgemeine Wohngebiete (WA) definiert. Allgemeine

	<p><i>"prägenden Gebäudestruktur", in investorengetriebene gesichtslose Nachverdichtung zu verhindern. Gerade die Gewerbetreibenden sind es aber, die diese Strukturen stützen und erhalten...</i></p>	<p>Wohngebiete dienen nach der hier zu berücksichtigenden Baunutzungsverordnung von 1977 vorwiegend dem Wohnen. Grundsätzlich zulässig sind im Plangebiet Wohngebäude, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke. Gewerbliche Nutzungen sind im Plangebiet nicht allgemein zulässig. Sollte eine Veränderung der Verkehrsströme den Standort „Schloßstraße“ im Innenstadtbereich Osnabrück für Gewerbetreibende zunehmend unattraktiver werden lassen, stünde diese Entwicklung somit nicht im Widerspruch zu der mit dem Bebauungsplan Nr. 455 verfolgten rechtsverbindlichen städtebaulichen Planung.</p> <p>Die Einwendung steht der Teileinziehung nicht entgegen.</p>
<p>II.4</p>	<p><i>... Von ebenfalls großer Bedeutung für die Wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Osnabrück ist der Umsatz von mindestens 215 Mio. Euro jährlich, der allein in Einzelhandel und Gastronomie der Innenstadt mit auswärtigen Kunden und Gästen erzielt wird. Auch hier dominiert der Pkw als Verkehrsmittel und unterstreicht die hohe Bedeutung einer guten Erreichbarkeit der Innenstadt</i></p>	<p>Die punktuelle Sperrung einer Straße im Innenstadtbereich ist kaum geeignet die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt maßgebend zu beeinflussen. Einzelhandel und Gastronomie profitieren insgesamt von der Steigerung der Attraktivität des Zentrums von Osnabrück.</p> <p>Die Einwendung wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p>II. 5</p>	<p><i>.... Dies ist umso betrüblicher, als der Osnabrücker Einzelhandel, zumindest nach der letzten Erhebung im Rahmen des Osnabrücker Märkte- und Zentralkonzepts im Jahre 2010, zu mehr als 30% auf Kunden aus dem Umland angewiesen ist und, nicht untypisch für ein Oberzentrum, in manchen Branchen eine Einzelhandelszentralität mit Werten von über 200 und 300 % hat. Umso wichtiger ist die verkehrliche Erreichbarkeit gerade für diesen Kundenkreis. Die erforderlichen handelsbezogenen, aber auch verkehrsbezogenen Entscheidungen des Rates der Stadt Osnabrück bedürfen deshalb aus Sicht des Handel einer dezidiert Begutachtung, bevor in das Verkehrssystem der Stadt Osnabrück in massiver Weise eingegriffen wird...</i></p>	<p>Da die Erreichbarkeit der bereits heute in der Innenstadt befindlichen Parkmöglichkeiten erhalten bleibt, kann nicht nachvollzogen werden, warum es für Kunden aus dem Umland unattraktiver werden sollte, die Innenstadt Osnabrücks aufzusuchen. Aus dem Umland kommende Kunden finden auf ihrer jeweiligen Stadtseite weiterhin Parkmöglichkeiten (Kunden aus Hasbergen bspw. die Parkgarage Ledenhof und Kamp-Promenade, Kunden aus Belm die Parkmöglichkeiten am Berliner Platz, Galeria Kaufhof und L&T).</p> <p>Die Einwendung steht der Teileinziehung nicht entgegen.</p>

--	--	--

Thema 11: Gewähr der Verkehrssicherheit und mögliche Unfallgefahr

Ifd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
II.4	<p><i>...Das durch eine dauerhafte Sperrung des Neumarktes auf dem Wall und wichtigen Ein- und Ausfallstraßen hervorgerufene zusätzliche Verkehrsaufkommen kann dort nicht in befriedigender Verkehrsqualität bewältigt werden. Dies hat die baustellenbedingte Sperrung des Neumarktes gezeigt. Im Vergleich mit dem entsprechenden Zeitraum vor der Sperrung wurden zunehmend Staus und steigende Unfallzahlen registriert. Zudem verlagert sich ein erheblicher Teil des bislang über den Neumarkt fließenden Verkehrs in die umliegenden Siedlungsgebiete....</i></p>	<p>Während der Sperrzeiten des Neumarkts hat es vermehrtes Verkehrsaufkommen, insbesondere auf dem süd-/westlichen Wallring gegeben. Die jeweiligen Stauräume vor den Kreuzungen waren deutlich höher belegt als zuvor. Dennoch blieb der Verkehr in Bewegung und es ist nach Kenntnis der Verwaltung nur selten zu längeren Komplettstaus gekommen. Deutlich geworden ist dabei auch, dass die letzten Freiräume gebraucht wurden, um den Gesamtverkehr noch verträglich abzuwickeln.</p> <p>Die Polizei hat die Unfallzahlen auf dem Wallring in den 625 Tagen vor der Sperrung und einen gleich langen Zeitraum während der Sperrung des Neumarkts miteinander verglichen. Dabei ist deutlich geworden, dass es auf dem Wallring in absoluter Zahl eine Zunahme des Unfallgeschehens um 16 % (= 139 Unfälle mehr) gegeben hat. Davon hat es in 111 Fällen lediglich einen Sachschadenunfall gegeben. Die Polizei hat den jeweiligen volkswirtschaftlichen Schaden ermittelt und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass dieser in beiden Zeiträumen in etwa gleich hoch liegt. Es konnten jedoch keine Aussagen dazu gemacht werden, ob die erhöhte Anzahl der Verkehrsunfälle auf ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf dem Wallring, ausgelöst durch die Sperrung des Neumarkts, zurückzuführen ist oder auch andere Faktoren, wie die Baustelle am Hasetor Einfluss auf die Zahlen genommen haben. In der Gesamtbetrachtung kommt die Polizei zu dem Ergebnis, dass eine signifikante Verschlechterung nicht festzustellen war.</p> <p>Es hat für die Verwaltung keine Ansätze dafür gegeben, dass der Verkehr, der vorher über den Neumarkt geflossen ist, in nennenswerter Größe durch die angrenzenden Wohngebiete gefahren ist. Man kann allerdings nicht ausschließen oder verhindern, dass sich einzelne Verkehrsteilnehmer neue Wege, auch durch Wohnstraßen suchen, wenn eine</p>

		<p>Hauptverkehrsstraße gesperrt wird oder es vermehrt Verkehrsaufkommen auf dem Wallring gibt</p> <p>Die Einwendung wurde zur Kenntnis genommen.</p>
IV.2	<p><i>... Zudem entsteht durch die Besonderheit, dass bei der Einrichtung einer Fußgängerzone die vorhandenen Lichtzeichenanlagen (Ampeln) und dem weiterhin geplanten Bus-, Liefer- und Radfahrerverkehr eine erhebliche Steigerung des Gefährdungspotenzials für Fußgänger zu der jetzigen Ist-Situation entsteht. Laut www.neumarkt-os.de beträgt die höchste gemessene Tagesfrequenz bereits ohne Einkaufscenter 7.000 Passanten pro Stunde. Ein Busverkehr, der sich an die Verkehrsregeln hält, ist damit faktisch gar nicht mehr möglich. Er käme zum Erliegen oder würde die querenden Fußgänger erheblich gefährden...</i></p>	<p>Im Bebauungsplan Nr.525 – Neumarkt – sollen die Verkehrsflächen Neumarkt zukünftig mit folgender Festsetzung versehen werden: "Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung; Beschränkung des motorisierten Verkehrs auf folgenden Benutzerkreis: - öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ohne Taxen und Mietwagen, - Anlieferverkehr zu bestimmten Zeiten. Der Fußgänger- und Fahrradverkehr bleibt unbeschränkt".</p> <p>Damit die Teileinziehung zur Umwidmung des Neumarkts in eine „Fußgängerzone“ der straßenrechtlichen Einschränkung auf die Benutzungsart Fußgängerverkehr genügt, sind bei der baulichen Umgestaltung durch linienförmige Elemente – wie z. B. Linienentwässerung – die unterschiedlichen Bewegungsflächen für Fußgänger- und Fahrverkehr voneinander abzugrenzen. Derartige Maßnahmen dienen der Erhöhung der Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer. Insbesondere an dem Kreuzungspunkt Neumarkt, Johannisstraße, Große Straße, wo nach dem Ausbau zur Fußgängerzone die Verkehrsregel „rechts-vor-links“ gilt.</p> <p>Damit werden die Geschwindigkeiten für den Fahrzeugverkehr an dieser Stelle reduziert und die Aufmerksamkeiten der Verkehrsteilnehmer erhöht.</p> <p>Diese Kreuzung stellt weiterhin einen Verkehrsbereich dar, der wie andere Streckenabschnitte im Stadtgebiet eine erhöhte Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erfordert.</p> <p>Und damit stellt dieser Kreuzungspunkt besondere Anforderungen an die Gestaltung, um damit die Wahrnehmung des Verkehrsraumes durch die Verkehrsteilnehmer zu verbessern.</p> <p>Bis zur baulichen Fertigstellung der Fußgängerzone erfolgt die Verkehrsbeschränkung durch Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ und über Zusatzzeichen die Freigabe für die zugelassenen Verkehrsarten.</p>

		Die Einwendung wurde im Rahmen der Abwägung hinreichend gewichtet.
IV.3	<p><i>...Die Querung und der Aufenthalt auf dem Neumarkt wird nach der Sperrung gefährlich sein und zu schweren Unfällen führen: Infolge der Entwidmung wird der Neumarkt automatisch zu einer Fußgängerzone. In einer Fußgängerzone kann es ex definitione keine Ampeln geben. Das wird dazu führen, dass es gefährliche Situationen geben wird, wenn sich 2.000 Busse durch den Großen Strom der querenden Fußgänger „quälen“ müssen. Dies ist das schwerwiegendste Argument gegen die Sperrung. Der Rat nimmt, um seine ideologisch geprägten Auffassungen durchzusetzen, eine hohe Gefahr in Kauf. Das ist verantwortungslos....</i></p>	siehe IV.2

Thema 12: Bedenken zur Einhaltung der Hilfsfristen für Rettungsdienste

Ifd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
III.4	<p><i>...Durch die vorsätzliche Sperrung bzw. durch die dadurch entstehenden Verkehrsstörungen und nicht Einhaltung der Hilfsfristen liegt ein Organisationsverschulden seitens der Stadt als Träger des Rettungsdienstes und der Feuerwehr vor...</i></p>	<p>Auf Grundlage des verwendeten Berechnungsmodells für das erreichender Hilfsfristen können keine Verzögerungen durch die Sperrung nachgewiesen werden. Gleichwohl rechnet die Feuerwehr insbesondere zu den verkehrsstarken Zeiten mit Verzögerungen durch eine erhöhte Verkehrsdichte, die an dieser Stelle jedoch hinsichtlich der Einhaltung der Hilfsfristen nicht quantifiziert werden können.</p>
IV.2	<p><i>...Ein weiterer Aspekt gegen eine Sperrung ist, dass auch Rettungskräfte wie Notarztwagen und Feuerwehr betroffen wären. Es wäre nicht zu verantworten, diese im Notfall die Fußgängerzone Neumarkt queren zu lassen, da auch hier von einer Behinderung durch oder Gefährdung von Passanten ausgegangen werden müsste. Durch vorzunehmende Umwege könnten die Rettungskräfte leicht 5 Minuten später als sonst</i></p>	<p>Die Einwendung steht der Teileinziehung nicht entgegen.</p> <p>Die Fahrer der entsprechenden Einsatzfahrzeuge meiden bei den Anfahrten zu den Einsatzstellen bereits jetzt die vorhandenen Fußgängerzonen, Einbahnstraßen und Straßen mit sehr engen Querschnitten sofern sich die Einsatzstelle nicht gerade in diesen Bereichen befindet. Von daher ist damit zu rechnen, dass eine Fußgängerzone auf dem Neumarkt bei einer Alarmfahrt grundsätzlich zu einer Umfahrung dieses Bereichs führt. Hinsichtlich der Erreichung der Hilfsfrist sei auf die Ausführungen unter III.4 verwiesen.</p>

<p>ankommen, was sogar zu Organisationsverschulden der Stadt als Träger derselben führen könnte.</p>	<p>Die Einwendung steht der Teileinziehung nicht entgegen.</p>
--	--

Thema 13: Hinweise auf Defizite im förmlichen Verfahren/Ratsbeschluss

Ifd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
<p>II.3</p>	<p><i>(unter Bezug auf die Ratsentscheidungen) ...Eine weitergehende Auseinandersetzung mit den Folgen der Teileinziehung erfolgt hierbei ebenfalls nicht. Dies wäre aus unserer Sicht vor Veröffentlichung der Absicht einer Teileinziehung aber notwendig gewesen. Wie sich aus dem, der Stadtbekanntem, Urteil des OVG zum Neumarktunnel ergibt, vergl. Niedersächsische OVG-Urteil vom 18. Juli 2006-Az LB116/06 gibt es keinen abschließenden Katalog der eine straßenrechtliche Einziehung rechtfertigenden öffentlichen Interessen... Wir halten die Sperrung des Neumarktes für den motorisierten Individualverkehr vor diesem Hintergrund für sachlich nicht gerechtfertigt, verkehrspolitisch fragwürdig, städtebaulich unvorteilhaft und mithin nach dem Niedersächsischen Straßengesetz wegen des Nichtvorliegens „überwiegender Gründe des öffentlichen Wohles“ für unzulässig.</i></p>	<p>Die Auffassung, bereits vor Veröffentlichung der Absicht der Teileinziehung wäre eine weitere Auseinandersetzung mit den Folgen der Teileinziehung notwendig gewesen, wird nicht geteilt. Die Ankündigung der Teileinziehung nach § 8 NStrG ist ein unselbstständiger Bestandteil des Teileinziehungsverfahrens, gegen den es keinen isolierten Rechtsschutz gibt. Die materiellen Voraussetzungen der Teileinziehung - überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls - müssen erst im Zeitpunkt des Erlasses der Teileinziehungsverfügung vorliegen, nicht bereits im Zeitpunkt der ortsüblichen Bekanntmachung der Absicht der Teileinziehung. Dies ergibt sich im Übrigen auch aus Sinn und Zweck der Ankündigung der Teileinziehungsabsicht. Die Ankündigung erfolgt, um jeden, der sich von der beabsichtigten Teileinziehung betroffen fühlt, Gelegenheit zu Einwendungen zu geben, die dann bei der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen sind. Über die Einwendungen ist nicht gesondert zu entscheiden; ihre Würdigung ergibt sich aus der Verfügung oder Ablehnung der Teileinziehung. Richtig ist die Auffassung des Einwendungsführers, dass es keinen abschließenden Katalog der eine Teileinziehung rechtfertigenden öffentlichen Interessen gibt. Es ist jeweils eine Abwägungsentscheidung erforderlich und zwar zwischen den betroffenen öffentlichen Belangen sowie den betroffenen privaten Belangen.</p> <p>Die Einwendung steht der Teileinziehung nicht entgegen.</p>