
UNSER NEUMARKT

MENSCHEN TREFFEN – NICHT AUTOS



UNSERE ARGUMENTE AUF EINEN BLICK

GRÜN ist Osnabrück am schönsten.



GRÜNER NEUMARKT

Ruhe und Luft statt Schall und Rauch

Stand 31.03.2016

Die Umgestaltung des Neumarkts ist eine großartige Chance für die Menschen unserer Stadt und der Region. Durch den Abriss des Tunnels kann der Neumarkt als Platz genutzt und barrierefrei gestaltet werden. Aber nur, wenn der Neumarkt verkehrsberuhigt und autofrei bleibt, wird sich die Lebensqualität in der Osnabrücker Innenstadt dauerhaft erhöhen. In der Vorweihnachtszeit durften die Osnabrücker Bürgerinnen und Bürger erleben, wie schön es sein kann, wenn unser Neumarkt den Menschen Raum bietet.

Wäre es nicht wunderbar, wenn der Neumarkt künftig zum Verweilen einlädt, statt zum Weglaufen? Wenn man entspannt Kaffee trinken und flanieren könnte, statt durch Lärm und Abgase gequält zu werden? Wenn man auch in Zukunft sicher den Neumarkt überqueren könnte?

Darum sagen wir:

- Blechlawine stoppen
- Frische Luft für Bürgerinnen und Bürger
- Neues Leben für unsere Innenstadt

Die Vorteile auf einen Blick:

- Verschönerung des Stadtbildes
- Dauerhafte Reduzierung des Verkehrs und der Abgaswerte
- Sicherer Aufenthalt für Bürgerinnen und Bürger
- Sicherer Radverkehr
- Zuverlässiger Busverkehr
- Entwicklungschancen für Gastronomie und Handel

Für neues Leben auf dem Neumarkt.

Warum wollen wir den Neumarkt vom Autoverkehr befreien?

Wir GRÜNE wollen, dass der Neumarkt zu einem urbanen Platz im Zentrum Osnabrücks wird. Das geht nur, wenn der Neumarkt von den 25.000 Autos befreit wird, die ihn täglich verstopfen – bei einer Fahrspur pro Richtung wären es immer noch 15.000 – und für hohe Lärm- und zu hohe Schadstoffwerte sorgen. Die zeitweise Sperrung hat gezeigt, dass dies funktioniert. Viele Verkehrsteilnehmer*innen haben den Bereich weiträumig umfahren, die Autobahnen genutzt und die stark belastete Martinistraße hat mit 15% weniger Verkehr ebenfalls profitiert.

Wir wollen einen Platz für Menschen, nicht für Autos.

Der Neumarkt ist Osnabrücks (geografische) Mitte, das Bindeglied zwischen Altstadt und Neustadt. Trotz dieser zentralen Lage war die Aufenthaltsqualität dort bislang gleich null. Die Stadtplanung der Nachkriegszeit hat aus dem historischen Neumarkt eine vierspurige Durchfahrtsstraße gemacht. Blechlawinen, abrisssreife Gebäude und Leerstände machen den Neumarkt zum Schandfleck und zu einer Barriere zwischen großer Straße und Johannisstraße. Wir GRÜNE werden das jetzt ändern. Kernidee: Der Neumarkt wird vor dem Landgericht wieder der Platz, der er einmal war. Ein Platz mit ansprechender Architektur, an dem Leben stattfinden kann und der die nördliche mit der südlichen Innenstadt verbindet. Der neue Neumarkt wird attraktiver und sicherer für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.

Luft zum Atmen

Der Neumarkt ist der Ort mit der höchsten Stickoxidbelastung in der Stadt; der erlaubte Grenzwert wird hier wieder deutlich überschritten. Das bedeutet Gesundheitsgefahren für alle, die sich am Neumarkt aufhalten, hier umsteigen, einkaufen, arbeiten oder wohnen. Eine erhöhte Feinstaub- und Stickoxidbelastung führt zu erheblichen Atemwegsbeeinträchtigungen und -schädigungen und kann zu einem erhöhten Krebs- Herz- und Schlaganfallrisiko führen. Kinder, ältere und vorbelastete Menschen sind besonders gefährdet.

Wenn wir die EU-Grenzwerte für Stickoxide nicht einhalten, drohen Zwangsverfahren und hohe Bußgelder; die Deutsche Umwelthilfe hat schon gegen mehrere Städte geklagt und rechtskräftige Urteile erstritten. Unabhängig davon müssen wir dringend die Schadstoffbelastung auf ein gesundheitsverträgliches Maß reduzieren.

Auch der verkehrsbedingte Lärm beeinträchtigt Gesundheit und Wohlbefinden. Der Dauerstau die zu vielen Zeiten des Tages vertreibt die Osnabrücker*innen von ihrem Neumarkt.

Die vorübergehende Sperrung für den Autoverkehr hat gezeigt, dass die Schadstoffwerte am Neumarkt deutlich gesunken sind und der gesundheitsschützende Grenzwert ohne Autos einzuhalten ist.

Handel und Dienstleistung im Zentrum der Stadt

Die Potenziale des Neumarkts wurden in der Vergangenheit nicht genutzt, er war eine unattraktive Durchfahrtsstraße. Wer durchfährt, kauft nicht. Die Folge: Nur wenige Geschäfte konnten sich lange halten, die Qualität des Angebots sank beständig und Leerstände nahmen zu.

Durch eine Platzgestaltung mit ansprechender Architektur, Aufenthaltsbereichen und ohne Autoverkehr geben wir Gastronomie, Dienstleistungen, Einzelhandel und Gewerbe die Möglichkeit, sich langfristig an einem zentralen und attraktiven Ort anzusiedeln. Die Wege in die Innenstadt bleiben wie sie sind und alle Parkhäuser sind auch weiterhin für den Autoverkehr erreichbar.

Das neue Einkaufszentrum wird ein weiterer Anziehungspunkt für den Neumarkt und bildet zusammen mit dem neuen Gebäude vor H&M eine Verbindung zwischen Großer Straße und Johannisstraße. Wir GRÜNEN haben mit dafür gesorgt, dass ein offenes und für die Innenstadt verträgliches Konzept umgesetzt wird, das nicht nur für eine Aufwertung der südlichen Innenstadt sorgt, sondern den gesamten Einkaufsstandort Osnabrück attraktiver macht.

Übrigens: Bisher hat jede Befreiung vom Auto- und Durchgangsverkehr die Lebensqualität in der Innenstadt deutlich angehoben: 1972 wurde die Große Straße zur Fußgängerzone, Mitte der Siebziger wehrten sich die Osnabrücker gegen die vierspurige Verschwenkung der Lotter Straße durch Dielingerstraße und Lortzingstraße, bis Anfang der neunziger Jahre parkten Autos vor dem Rathaus und bis Anfang der Nullerjahre war die Kamp-Promenade ein großer Parkplatz. Das waren weitsichtige Entscheidungen zur Steigerung der Lebensqualität und zur Förderung des Handels. Wer würde dies heute wieder rückgängig machen wollen? Die Verkehrsberuhigung auf dem Neumarkt ist ein weiterer logischer Schritt zur Stärkung der Innenstadt.

Wie wird der Neumarkt als Platz gestaltet sein?

Der Neumarkt wird seine historische Fassung als Platz zurückbekommen. Erste Schritte sind jetzt schon zu sehen: Das Hasehaus zwischen Sparkasse und Landgericht markiert mit seiner ansprechenden Architektur eine Umrandung des neuen Platzes. Das neue Einkaufszentrum am Eingang der Johannisstraße wird den grünen Kachelbau und das leerstehende Wöhrgebäude ersetzen. Die Südseite des Neumarktes wird so baulich aufgewertet und für Besucher attraktiver. Vergleichbare Projekte in anderen Städten zeigen, dass in kurzer Zeit auch die Nachbarschaft mit Investitionen nachzieht. So wird die Südstadt besser angebunden und aufgewertet. Auch vor H&M wird ein neues Gebäude entstehen, das den Platz im Westen begrenzt.

Der Fußgängerweg von der Großen Straße in die Johannisstraße wird so entscheidend verkürzt. Wenn dann lediglich noch Busse den Neumarkt passieren, haben es die Menschen anstatt mit 25.000 Fahrzeugen nur noch mit ca. 2000 Fahrzeugen im gesamten Bereich zu tun. In den einzelnen Teilbereichen des Neumarkts sind es deutlich weniger. Die konkreten Planungen nach einer Sperrung für den PKW-Verkehr müssen zeigen, wie das Miteinander von Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Bussen am besten organisiert werden kann und ob z.B. auf große Ampelmasten verzichtet werden kann.

Der ausgezeichnete Entwurf des Gestaltungswettbewerbs bietet die Chance einer einheitlichen Platzgestaltung, weil die Fahrspuren sich nicht abheben. Sozusagen ein Platz aus einem Guss. Die Neugestaltung wird bis zur Johanniskirche fortgesetzt. Ein starkes Signal für die lange Zeit vernachlässigte Straße.

Auf dem neuen Neumarkt werden die Bushaltestellen vom Gericht vor das neue Einkaufszentrum verlagert, dadurch entsteht dort mehr freier Raum. Der neu entstandene Platz auf der Sonnenseite des Neumarkts kann mit Leben gefüllt werden: Außengastronomie, Aktionen, Infostände oder Veranstaltungen (Beispiele sind das Winterdorf 2015 oder die Bühne bei der Maiwoche 2016) sind denkbar. Die Osnabrücker*innen sind kreativ genug, um sich diesen Platz nutzbar zu machen.

Der neue Neumarkt wird schöner (Umgestaltung und neue Gebäude), sicherer (kein Autoverkehr) und sauberer. Er bietet mehr Platz für Busse und mehr Sicherheit für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Er wird ein Platz für Menschen sein, kein Platz für Durchgangsverkehr.

Welche Auswirkungen hat die Verkehrsberuhigung des Neumarkts?

Für den Abriss des in die Jahre gekommenen Tunnels musste der Neumarkt für den Autoverkehr gesperrt werden. Nach einer kurzen Eingewöhnungszeit hat sich die neue Verkehrsregelung eingespielt. Viele Verkehre haben sich weiträumig verlagert. Natürlich ist es auch zu Schleichverkehr durch Wohngebiete und kleinere Straßen gekommen, aber das herbeigeredete Chaos ist ausgeblieben. Die Schadstoffbelastung am Neumarkt ist deutlich zurückgegangen, ohne dass es an anderen Stellen zu neuen Grenzwertüberschreitungen gekommen ist. Die Innenstadt war weiterhin gut erreichbar und der Einzelhandel nicht beeinträchtigt. Die Passantenzählungen zeigen, dass Osnabrücks Innenstadt immer beliebter wird.

Die Zeit der Sperrung wurde für Untersuchungen genutzt, unter anderem zur Schadstoffmessung, Verkehrszählungen und Verkehrsprognosen. Es ist deutlich geworden: Eine dauerhafte Sperrung ist möglich.

Auswirkungen auf den Verkehr

Vor der baustellenbedingten Sperrung sind täglich ca. 25.000 Autos über den vierspurigen Neumarkt gefahren. Während der Sperrung haben sich diese weiträumig verteilt: Lediglich am Schlosswall kam es zu einer Steigerung von 5.000 Fahrzeugen. Die Martinistraße hingegen wurde um 15 Prozent entlastet. Dadurch funktionierte auch die Kreuzung zum Wall deutlich besser und auch in dieser Straße ist die Stickoxidbelastung endlich zurückgegangen. Die meisten PKW sind nicht mehr durch die Innenstadt gefahren. So hat der reine Durchgangsverkehr, der die Menschen an den Einfallstraßen und in der Innenstadt belastet, vielfach die Autobahnen um Osnabrück genutzt. Dafür sind die auch da.

Der Neumarkt bleibt der zentrale Dreh- und Angelpunkt für den Busverkehr. Ca. 45.000 Menschen steigen täglich am Neumarkt ein und aus, insgesamt erreichen knapp 80.000 Menschen über den Neumarkt ihre Zielhaltestellen in der Innenstadt. Ohne Autostau am Neumarkt kann der Busverkehr wesentlich sicherer und pünktlicher abgewickelt werden. Durch eine Neuordnung der Bussteige werden außerdem die Umstiegswege verkürzt.

Die Vorteile für die Verkehrsteilnehmer*innen, die den Neumarkt mit dem Fahrrad oder zu Fuß passieren, liegen auf der Hand: mehr Platz, mehr Sicherheit, bessere Luft. Städtische Politik sollte insbesondere auf die schwächsten Verkehrsteilnehmer Rücksicht nehmen.

Auswirkungen auf die Schadstoffe

Im Jahr 2012 lagen die Stickoxidwerte mit durchschnittlich 62,2 Mikrogramm pro Kubikmeter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) deutlich über dem erlaubten Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Während der zeitweisen Sperrung in 2015 lag der Wert mit $42,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nur leicht über dem Grenzwert.

Neben der Hintergrundbelastung, die überall in der Stadt messbar ist, sind natürlich auch die Dieselbusse für den Ausstoß von Schadstoffen am Neumarkt verantwortlich. Hier haben Politik und Stadtwerke die Weichen bereits gestellt. Ab 2018 beginnt die Umstellung der gesamten Busflotte der Stadtwerke Osnabrück auf elektrischen Antrieb. Damit reduzieren sich auch die Lärmbelastungen.

Um es klar zu sagen: Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil der Lösung unserer Verkehrsprobleme! Man stelle sich unsere Straßen vor, wenn die Buskunden zu größeren Teilen einen PKW nutzen würden. Die Überschreitung der Grenzwerte am Neumarkt bekommt die Stadt in den Griff, aber nur ohne PKW-Verkehr!

Am Neumarkt sind die Stickoxidwerte ohne die Autos also deutlich zurückgegangen. Gleichzeitig lagen sie bei der Messstation am Schlosswall während der zeitweisen Neumarktsperre nur minimal über dem 2013 gemessenen Wert (Anstieg um $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Dieser Anstieg ist nicht im Wesentlichen auf Ausweichverkehr vom Neumarkt zurückzuführen. Im gleichen Zeitraum ist die Zahl der Dieselfahrzeuge in der Stadt kontinuierlich gestiegen und durch die Bauarbeiten auf der A30 kam es vermehrt zu Umleitungsverkehr durch die Stadt.

Auswirkungen auf den Lärm

Lärm ist gesundheitsschädlich und anders als manchmal angenommen wird, kann man sich nicht an ihn gewöhnen. Bei Erwachsenen wird vor allem das Herz-Kreislauf-System, bei Kindern die Leistungsfähigkeit des Gehirns beeinflusst.

In Städten ist vor allem der Verkehrslärm ein großes Problem. „Durch die Sperrung des Neumarktes kommt es an der Neumarkt-Achse teilweise zu einer wesentlichen Änderung [Reduzierung] der Lärmpegel von 3 bzw. 4 dB(A), der [sic] wie eine Halbierung der Verkehrsmenge vom menschlichen Ohr wahrgenommen wird.“ (Vorlage der Stadtverwaltung zu diesem Thema) Doch wie ist es an dem sowieso schon sehr lauten Wallring, wenn durch die Sperrung hier mehr Autos fahren? Die Berechnungen haben ergeben, dass es hier zu keinen wesentlichen Änderungen kommt. Es gibt hier zu viel Verkehr. Für eine spürbare Entlastung müsste dieser nahezu halbiert werden.

Fazit: Eine dauerhafte Befreiung des Neumarkts vom Autoverkehr ist schon jetzt möglich. Zusätzliche Maßnahmen wie eine Optimierung des Verkehrsflusses am Wall (z.B. durch angepasste Ampelschaltungen und den Umbau von Kreuzungen) sowie Lärmschutzmaßnahmen sind aber sinnvoll.

Warum ausgerechnet ein Einkaufszentrum?

Insbesondere die Südseite des Neumarkts ist in ihrem Gebäudebestand wenig ansehnlich. Ein neuer Neumarkt braucht auch hier eine Entwicklung. Die Flächen waren in der Vergangenheit durch Einzelhandel genutzt und auch planungsrechtlich so festgeschrieben. D.h. sie haben auch den Marktwert von Einzelhandelsflächen und befanden sich im Besitz unterschiedlichster Eigentümer. Für alle anderen Überlegungen zur Nutzung des Bereichs zwischen Großer Rosenstraße und Neumarkt, von Uni-Gebäuden über Konzerthaus bis Park, hätten die Grundstücke zu hohen Preisen angekauft werden müssen. Schon daran wäre alles gescheitert.

Die Investitionen in ein Einkaufszentrum an diesem Standort tragen zur Beseitigung des jahrelangen Stillstands am Neumarkt bei und es ist die Chance entstanden, den Platz insgesamt lebenswerter zu gestalten. Die Warnung vor einem neuen „XXL-Center“ ist ohnehin unberechtigt, denn in Wirklichkeit wird das Einkaufszentrum kleiner als z.B. L&T und ist mit 16.500 qm Verkaufsfläche ein eher kleines Centerprojekt.

Das Einkaufsangebot in Osnabrück ist natürlich auch ohne das neue Center gut. Innerstädtische Einkaufslagen brauchen aber immer neue Impulse und Anziehungspunkte. Der Volksmund sagt: Handel ist Wandel. Durch umfangreiche Gutachten wurde nachgewiesen, dass das geplante Center verträglich für den bestehenden Einzelhandel ist. Im Durchführungsvertrag haben wir mit dem Investor strenge Regelungen zu Neuansiedlungsquoten und Umzug von Mietern aus der Innenstadt ins Center verhandelt. Das ist einmalig in Deutschland. Das Center öffnet sich in alle Himmelsrichtungen und die Seminarstraße bleibt 24 Stunden am Tag für Fußgänger durchgängig.

In der Großen Straße wird aktuell investiert wie selten zuvor. Der Einzelhandel hat offenbar keine Sorge um die Attraktivität der Innenstadt oder den Abzug der Kaufkraft ins Center. Alle Beispiele von gut integrierten Einkaufszentren mit verträglicher Größe zeigen, dass sie Investitionen und Modernisierungen in der Nachbarschaft nach sich ziehen.

Wie ist der Zeitplan für den Bau des Einkaufszentrums?

Der Abrissantrag ist gestellt, ebenso eine Bauvoranfrage. Damit wurde ein letzter Grundstückskaufvertrag vollzogen und die Kaufsumme fällig. Im April / Mai beginnen die notwendigen archäologischen Untersuchungen. Der Abriss beginnt in jedem Fall 2016. Der mittelständische deutsche Centerentwickler mfi gehört mittlerweile zum französischen Konzern Unibail Rodamco. Dieser Global Player hat ganz neue Sichtweisen ins Unternehmen gebracht und baut Einkaufszentren unter Einbeziehung neuester Trends und Erkenntnisse. Das hat auch zu Planungsveränderungen am Osnabrücker Objekt geführt: Die zentrale Mall ist geschwungener und hat mehr Durchsichtsmöglichkeiten, die Fassaden im 1. Stock werden sich über 2. Etagen erstrecken, die Parkdecks sind jetzt ganz unten und ganz oben. Diese Neuplanungen haben Zeit gekostet und einen Baubeginn in 2015 verhindert. Das finanzstarke Unternehmen ist nicht auf projektbezogene Bankenfinanzierung angewiesen. D.h. es kann den Baubeginn so wählen, wie es der Projektfortschritt erlaubt und baut dann in möglichst kurzer Zeit.