

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 Straßennetzes 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 bedeutende 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 2012, 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 Städtebauliche 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 VERKEHRSWESSEN 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 Durchfahrung 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 Bau-tradition 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 unver-

zöglich 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 „großstädtischem“ 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 Straßeneinrichtung (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 Fahrrichtungen 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 Neumarktunnel 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.

fe wie Feinstaub und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK). Vor allem mit Holz befeuerte Kleinfeuerungsanlagen 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 Umsteigebushof 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 Vollgeschosszahl ($Z=VI$).

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 Vollgeschosszahl ($Z=V$).

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 Vollgeschosszahl ($Z=VI$).

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 Vollgeschosszahl ($Z=VI$).

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 Mindestvollgeschosszahl 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 Vollgeschosszahl ($Z=IV$).

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 Vollgeschosszahlen 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.

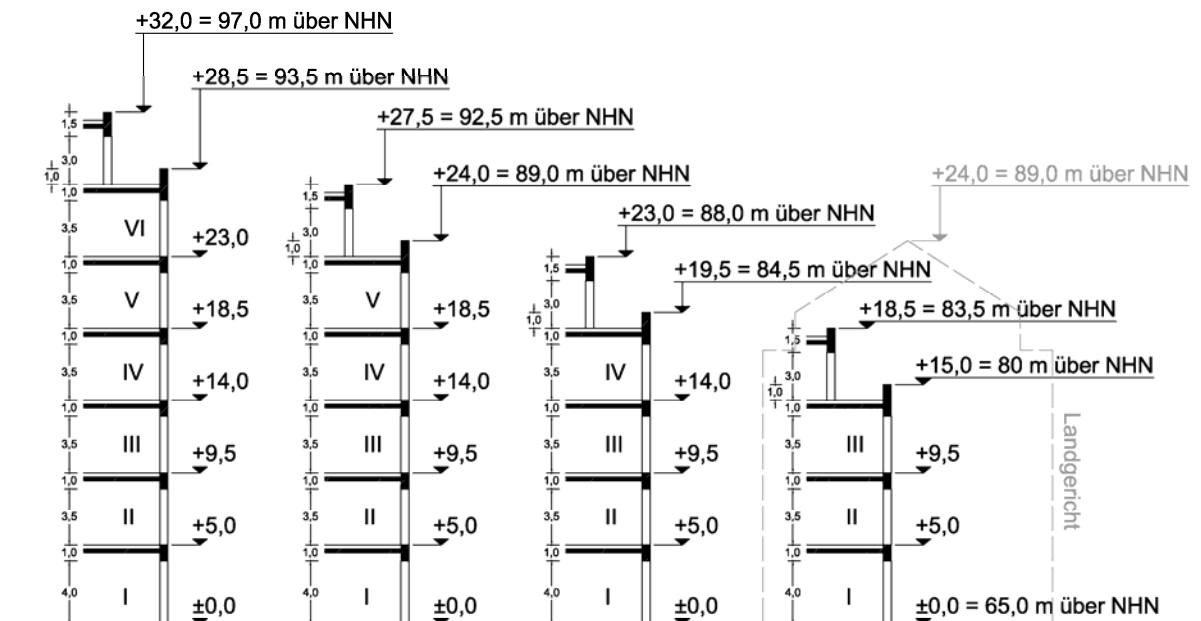


Abb. Gebäudehöhenystematik

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 Einzelhandelsnutzungen 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.

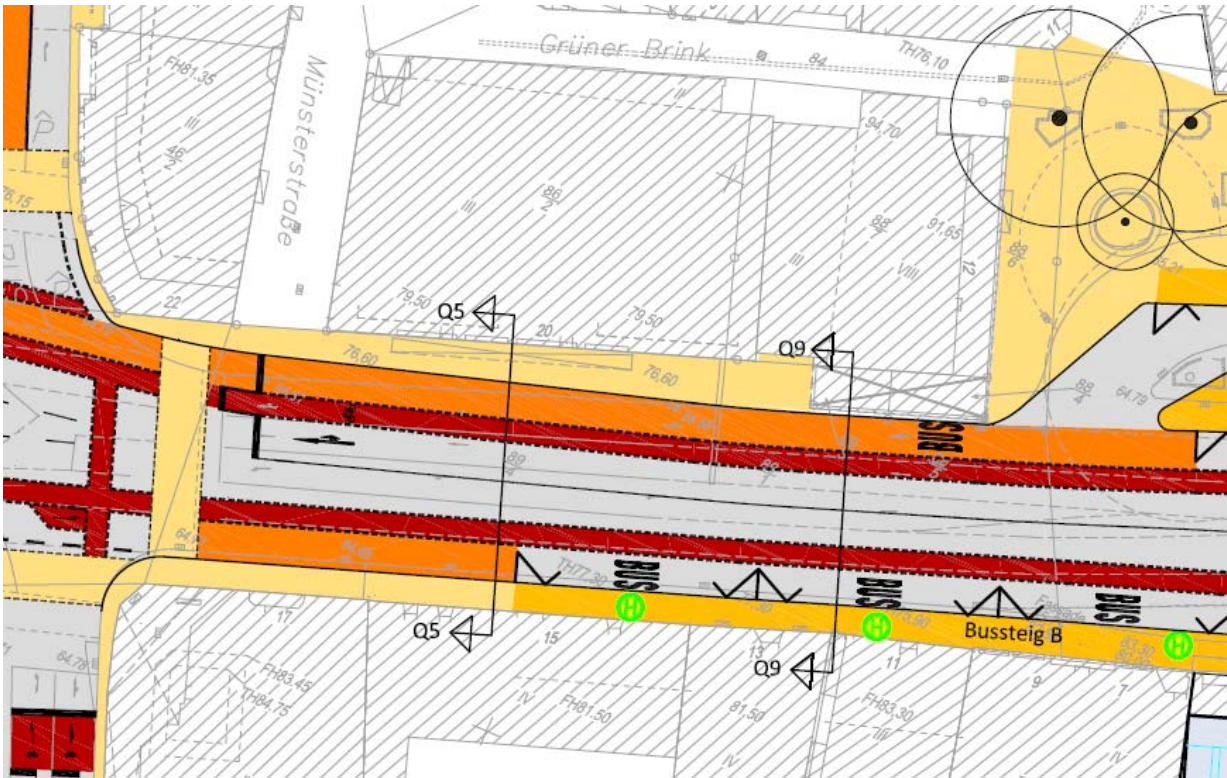
In Anbetracht der vorgefundenen Bestandssituation ist eine Wohnnutzung in diesem Bereich von der Abstandsflächenunterschreitung nicht betroffen. Eine ausreichende Belichtung und Belüftung vorhandener Arbeitsräume wird gewahrt. Den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird auch aufgrund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

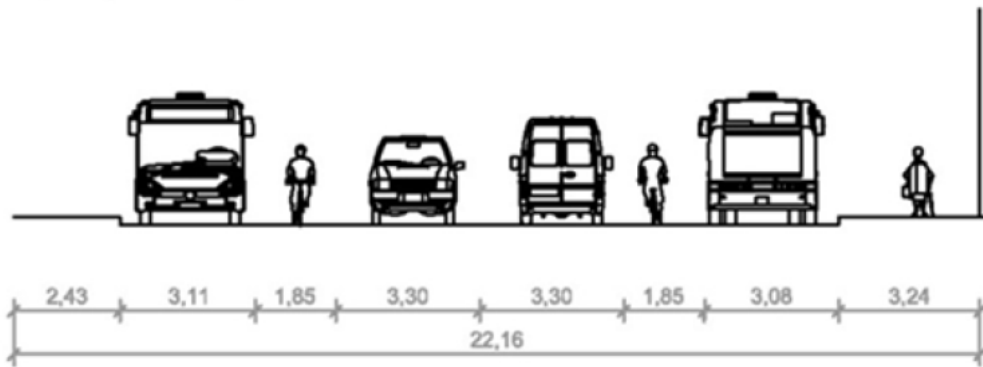
Innerhalb der Kerngebiete 6 und 7 ist es angesichts der Breite des öffentlichen Verkehrsraums *Neuer Graben* nicht nur aus verkehrlicher Sicht erforderlich, vor dem Hintergrund der zukünftig geplanten Unterbringung von Bushaltestellen auf der südlichen Straßenseite und der hier möglichen Fußwegbreite 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 VERKEHRSWESSEN 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.

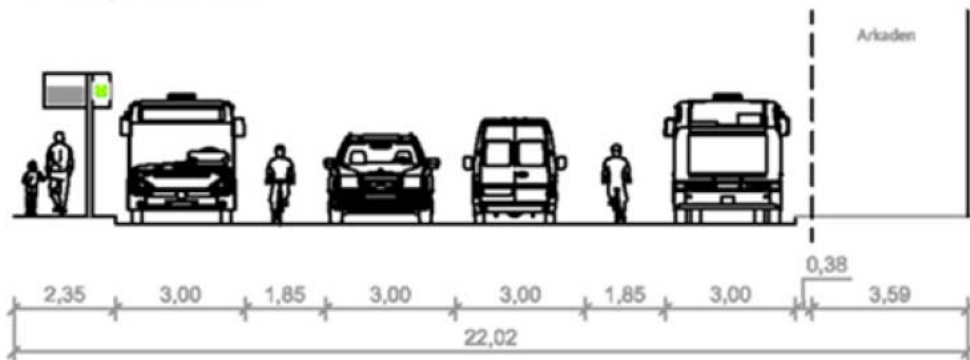


aus „Verkehrstechnische Untersuchung zur zweistreifigen Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem Neumarkt in Osnabrück“ (TSC, 2013)

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 bebauungsplan-konforme 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 begrüneten Daches kann mehr als die Hälfte des jährlichen Niederschlagswassers wieder verdunsten, wodurch die öffentlichen Entwässerungssysteme entlastet werden.

Neben den positiven optischen Eigenschaften eines begrüneten 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 begrünetes 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 regellii	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 Naturdenkmälern 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 Naturlandhaushaltes 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, Übertragungen, 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 Busterminals) 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 zu-

künftigen 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

Vom Rat der Stadt am 20.05.2014 als Planbegründung zur Satzung beschlossen.

Frank Otte
Stadtrat

Jürgen Schmidt
Stellvertretender Fachbereichsleiter