



## **Der Neumarkt: Als Verkehrsachse bis auf Weiteres unverzichtbar**

**Eine Initiative der Osnabrücker Kammern und Wirtschaftsverbände**

Beteiligte Institutionen und Verbände:



Kreisverband Osnabrück



Bezirksgruppe Osnabrück - Emsland



## IMPRESSUM

Herausgeber

Zusammenschluss der Osnabrücker  
Kammern und Wirtschaftsverbände  
c/o Industrie- und Handelskammer  
Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim

Neuer Graben 38  
49074 Osnabrück  
Telefon: 0541 353-0  
Telefax: 0541 353-122  
E-Mail: [info@osnabrueck.ihk.de](mailto:info@osnabrueck.ihk.de)

Rechtliches

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch  
auszugsweise, nur mit ausdrücklicher und  
schriftlicher Genehmigung der IHK  
Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim

© 2016 Industrie- und Handelskammer  
Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim



## Einführung

Osnabrück ist ein Oberzentrum mit engen Verflechtungen zu einem weitläufigen Einzugsgebiet. Das macht die Stadt zu einem attraktiven Unternehmensstandort und einem über Straße und Schiene gut erreichbaren Ziel für Pendler, Besucher und andere Gäste.

An diesem leistungsstarken Industrie-, Handels- und Logistikstandort muss die städtische Verkehrsinfrastruktur ein besonders hohes Verkehrsaufkommen bewältigen. Bei Störungen auf der A 1 oder der A 30 fließt der Umleitungsverkehr über die Haupteinfallstraßen bis auf den innenstadtnahen Wallring. Dieser gerät allerdings schon bei normalem Verkehrsaufkommen häufig an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Denn Osnabrück fehlen nach wie vor ein geschlossener Autobahnring und stadtrandnahe Umfahrungsmöglichkeiten.

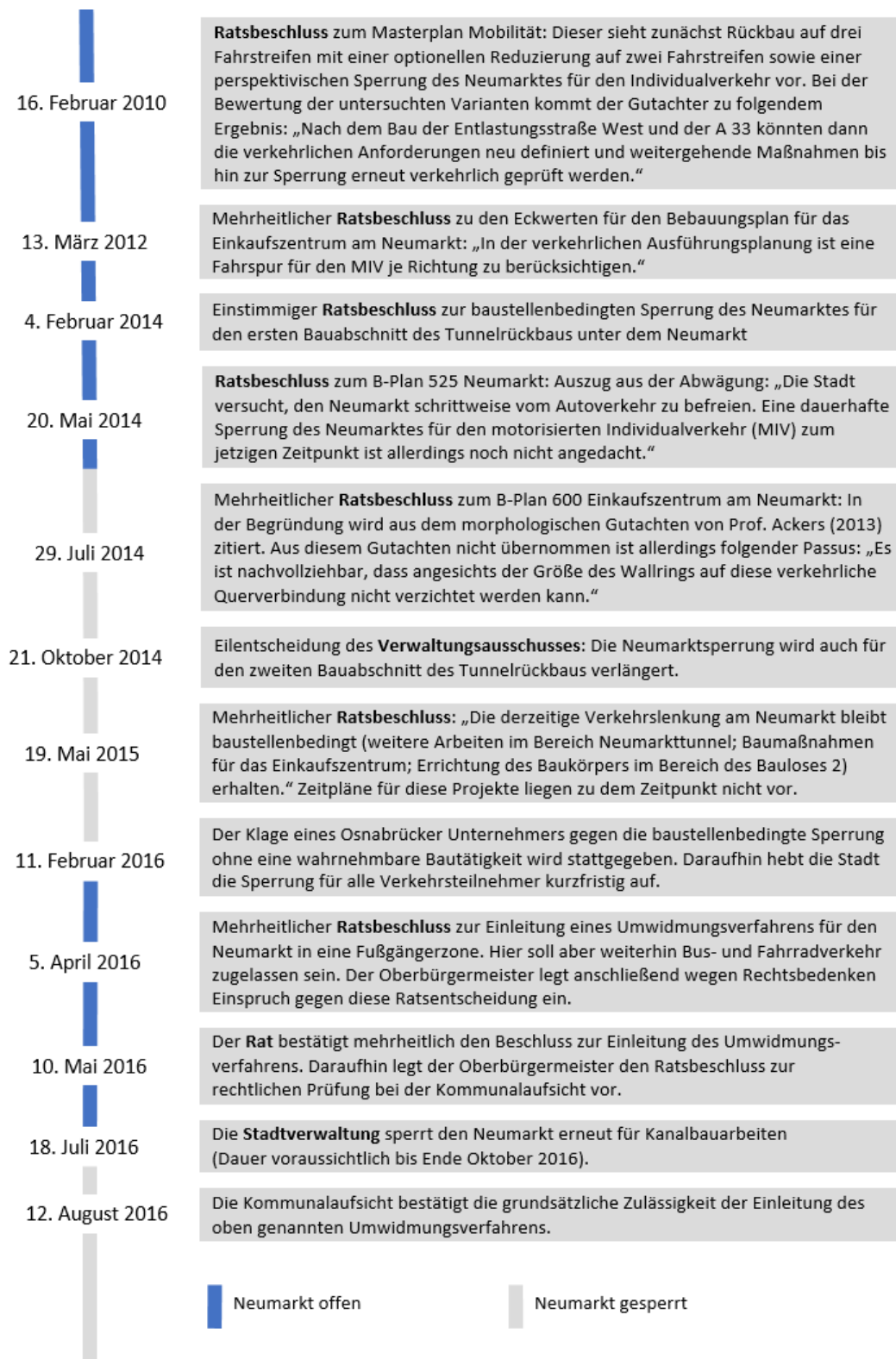
Wie zahlreiche andere Großstädte auch hat Osnabrück zudem ein Lärm- und Luftschadstoffproblem. Sowohl auf dem zentralen Neumarkt, auf dem Wallring als auch auf den Haupteinfallstraßen liegt die Immissionsbelastung trotz der Umweltzone in der Nähe, z. T. sogar oberhalb der gesetzlichen Grenzwerte. Dies gilt insbesondere für die Stickoxide.

Für das Verkehrssystem der Stadt Osnabrück spielt der Neumarkt als die zentrale West-Ost-Verbindung eine entscheidende Rolle. So erschließt er insbesondere die wichtigsten Innenstadt-Parkhäuser aus allen Richtungen und ist damit entscheidend für die Erreichbarkeit der Osnabrücker Innenstadt insgesamt.

Die Zukunft der Verkehrsachse Neumarkt ist seit vielen Jahren Gegenstand der politischen Debatte. Mit dem vorliegenden Papier präsentieren die Osnabrücker Kammern und Wirtschaftsverbände einen eigenen Diskussionsbeitrag. Ziel ist, damit zu einem „Verkehrskonsens Neumarkt“ beizutragen, der den Bedürfnissen der Wirtschaft in und außerhalb Osnabrücks und damit den Perspektiven der Stadt insgesamt Rechnung trägt.

## Chronologie der Beschlüsse zum Neumarkt: Keine Verlässlichkeit

Seit Beginn der konkreten Planungen zur Umgestaltung des Neumarktes mit dem Beschluss zur Aufstellung des entsprechenden Bebauungsplans 525 im Juni 2006 hat die Politik die Rahmenbedingungen für den Verkehr immer wieder neu formuliert. Wurde im Jahr 2010 im Rahmen eines von einer breiten Mehrheit getragenen Kompromisses noch eine Dreistreifigkeit für den Pkw- und Lkw-Verkehr festgelegt, so wurden die nachfolgenden Beschlüsse zur Zweistreifigkeit bzw. zur Sperrung des Neumarktes für den motorisierten Individualverkehr nur mit knappen Mehrheiten gefasst. Für Investoren bedeutet dies eine anhaltende Unsicherheit. Die Verlässlichkeit der Verkehrspolitik in Osnabrück steht in Frage.



## Oberzentrum und Umland sind in wechselseitiger Abhängigkeit

Viele Einrichtungen im Oberzentrum Osnabrück dienen nicht allein der ortsansässigen Bevölkerung. Osnabrück hat in vielfältiger Hinsicht auch eine wichtige Versorgungsfunktion für das Umland. Das Angebot von Handel, Dienstleistungen, Gastronomie, Hochschulen, Kliniken, Fachärzten, Schulen und Kultureinrichtungen ist auch deshalb so vielfältig und leistungsstark, weil es von den Bewohnern des weiten Einzugsgebietes in Anspruch genommen wird.

Dabei wird der Pkw nach den Verkehrsprognosen für den neuen Bundesverkehrswegeplan bis zum Jahr 2030 weiterhin dominantes Verkehrsmittel bleiben. So gehen die Gutachter trotz einer schrumpfenden Bevölkerung von einer weiteren Zunahme des Verkehrs aus.

Konkret kommen etwa 60 Prozent aller Beschäftigten in der Stadt Osnabrück täglich von außerhalb zur Arbeit. Von diesen mehr als 52.000 Pendlern ist angesichts fehlender geeigneter ÖPNV-Angebote mindestens die Hälfte auf das Auto angewiesen. Gleiches gilt für die knapp 22.000 Auspendler.

Die Einpendler bringen wie auch andere Besucher aus dem Umland Kaufkraft in die Stadt. Mindestens 30 Prozent des Umsatzes tätigt der Osnabrücker Einzelhandel mit auswärtigen Kunden. In einzelnen Sortimentsbereichen liegt die Einzelhandelszentralität sogar über 300 %. Auch für die Gastronomie, Gesundheits- und Kultureinrichtungen ist ein erfolgreicher Betrieb ohne die Umsätze mit auswärtigen Gästen kaum möglich.

### Mechthild Möllenkamp

Präsidentin des Handels- und Dienstleistungsverbandes Osnabrück-Emsland e.V.

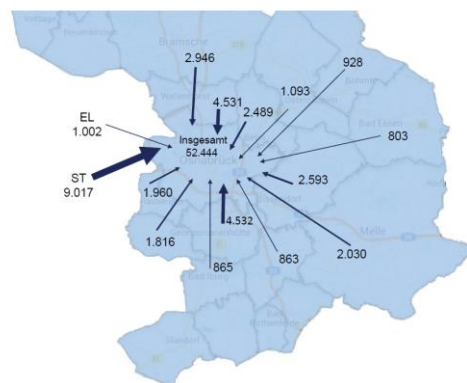
„Osnabrück muss als Oberzentrum auch seine Funktion als Versorger für die Bevölkerung aus dem Umland und Standort für eine Vielzahl von Dienstleistungen erfüllen können. Das setzt ein funktionierendes Verkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmer voraus, denn nur so lässt sich neben Urbanität in Osnabrück die Funktion des Wirtschaftsstandortes erhalten.“



Gleichzeitig ist die aktuelle wirtschaftliche Lage des Einzelhandels vielerorts angespannt. Neben dem Standortwettbewerb zwischen Innenstadt und „grüner Wiese“ gewinnen neue Absatzwege im Internet immer mehr an Bedeutung. In vielen Städten werden deshalb bereits Frequenzverluste beklagt.

Osnabrück steht hier im Vergleich noch gut da. Insbesondere der Innenstadt-Einzelhandel mit seinem breiten Warenangebot übt große Anziehungskraft auf Käufer im Umland aus und bestimmt maßgeblich die Attraktivität der Innenstadt. Diesen Vorteil gilt es auch im Standortwettbewerb mit anderen Oberzentren zu bewahren. Dafür ist die gute Erreichbarkeit der Innenstadt auch mit dem Pkw eine entscheidende Voraussetzung.

### Einpendler nach Osnabrück\*



Die gute verkehrliche Erreichbarkeit der Stadt ist auch für die Tourismuswirtschaft in Osnabrück von hoher Bedeutung. So wurde in einer Studie zum Wirtschaftsfaktor Tourismus für das Jahr 2014 ermittelt, dass von einem Gesamtumsatz von rund 457 Mio. € rund fast 60 % auf den Einzelhandel (270 Mio. €) und 132 Mio. € auf das Gastgewerbe entfallen. Die Tourismusforschung zeigt, dass auch Tages- und Übernachtungsgäste für ihre Reise überwiegend den Pkw nutzen.

\* Beziffert sind nur die Hauptströme

## Argument 1: Die Verkehrsmengen erfordern einen offenen Neumarkt

Bis zur ersten baustellenbedingten Sperrung des Neumarktes für Pkws und Lkws am 2. Juni 2014 nutzten täglich etwa 24.000 bis 27.000 Fahrzeuge diese einzige West-Ost-Verbindung durch die Osnabrücker Innenstadt. Der Neumarkt ist außerdem der zentrale Umstieg für die meisten Buslinien im Osnabrücker Stadtgebiet. Die über 2.000 Busfahrten hatten damit einen Anteil von knapp zehn Prozent am Verkehrsaufkommen auf dem Neumarkt.

### Hans-Christoph Gallenkamp

Vorsitzender des Vereins für Wirtschaftsförderung in Osnabrück e. V.

„Eine gute Erreichbarkeit war, ist und bleibt ein wesentlicher Wettbewerbsfaktor für die Osnabrücker Innenstadt. Eine Verkehrswende, die das Osnabrücker Verkehrssystem einseitig auf Bus- und Radverkehr ausrichtet, verschlechtert die Erreichbarkeit maßgeblich, weil der insgesamt zur Verfügung stehende Verkehrsraum begrenzt ist.“



### Verkehrsmengen vor der Neumarkt-Sperrung



Quelle: Stadt Osnabrück, Masterplan Mobilität

In der Zeit der Sperrung des Neumarktes von Juni 2014 bis Februar 2016 haben sich dann täglich über 20.000 Fahrzeuge neue Wege in, durch und um Osnabrück herum gesucht. Einen erheblichen Teil des Verlagerungsverkehrs musste der bereits zuvor hoch belastete Wallring aufnehmen. Dies führt insbesondere in den frequenzstarken Tagesrandzeiten zu deutlichen Fahrzeitverlängerungen. Überlastungen gab es auch auf den wichtigen Ein- und Ausfallstraßen. Auf dem Wallring sind zudem die Unfallzahlen gestiegen.

Einige Autofahrer sind auf das nachgeordnete Straßennetz ausgewichen. Dies belastete die Anlieger in den innenstadtnahen Wohnlagen der verschiedenen Stadtteile (z. B. Wüste, Katharinenviertel).

Auch auf den Autobahnen nahm das Verkehrsaufkommen mit der Folge von Staus auf der A 30 (bis zurück auf die A 1) zu. Dies führte dort ebenfalls zu Beeinträchtigungen der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit.

Abgesehen von einer Verlängerung der Umlaufzeiten der Ampeln auf dem Wallring um sechs Sekunden und der provisorischen Ummarkierung von Fahrstreifen an einzelnen Kreuzungen hatte die Stadt allerdings keine Maßnahmen ergriffen, um die Verkehrsqualität auf den Ausweichstrecken zu verbessern.

Weil das Stadtgebiet immer wieder auch als Umleitungsstrecke bei baustellenbedingten Autobahnsperrungen dient, wird sich die Beanspruchung des innerstädtischen Verkehrsnetzes in den nächsten Jahren angesichts bereits angekündigter Baumaßnahmen auf den Autobahnen noch verstärken.

### INFOBOX Autobahnen

Auf den Autobahnen A 1 und 30 stehen in den nächsten Jahren umfassende Baumaßnahmen an. So wird ab dem Jahr 2017 im Verlauf der A 1 die Dütebrücke im Bereich der Anschlussstelle Osnabrück-Hafen neu errichtet. Ab 2018 ist mit einem sechsstreifigen Ausbau der A 1 ab dem Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück Richtung Münster zu rechnen. Ebenfalls ab 2018 wird das Autobahnkreuz selbst neu gebaut. Dabei wird auch das Teilstück bis zur Anschlussstelle Hasbergen/Gaste im Verlauf der A 30 sechsstreifig ausgebaut. Bis zum Jahr 2030 soll die A 30 bis zum Autobahnkreuz Osnabrück-Süd sechsstreifig ausgebaut werden. Zudem muss der offenporige Asphalt der A 30 in relativ kurzen Abständen saniert werden.

## Argument 2: Ausweichstrecken mit mangelhafter Verkehrsqualität sind keine Alternative

Die Verkehrssituation auf dem Wall ist aus Sicht der Wirtschaft unzureichend. Selbst bei der ursprünglich vierstreifigen Verkehrsführung auf dem Neumarkt erreichte die Verkehrsqualität dort nur ein „ausreichend“ (D) an den Kreuzungen Heger-Tor-Wall/Martinistraße und Johannis-

	Neumarkt 4-streifig 2007-2012	Neumarkt 2-streifig mit neuem Einkaufszentrum/Parkhaus 500 2025
Verkehrsbelastungen	2007-2012	2025
Umlaufzeit	$t_U = 84$ s	$t_U = 90$ s
Heger Tor Wall/Martinistraße	<b>Ausreichend</b>	<b>Mangelhaft</b>
Berliner Platz	<b>Ungenügend</b>	<b>Ungenügend</b>
Johannistorwall/Johannisstraße	<b>Mangelhaft</b>	<b>Ungenügend</b>
Johannistorwall/Kommenderiestraße	<b>Ausreichend</b>	<b>Mangelhaft</b>

Quelle: TSC, Verkehrsuntersuchung Neumarkt, 2013

torwall/Kommenderiestraße. An den weiteren Kreuzungen war die Verkehrsqualität bereits zu diesem Zeitpunkt „mangelhaft“ (E) bzw. „ungenügend“ (F). Eine Verkehrsprognose für die Auswirkungen einer vollständigen Sperrung des Neumarktes liegt bis heute nicht vor. Eine weitere Verschlechterung der Verkehrsqualität wäre naheliegend.

Für den zu Grunde gelegten Prognosehorizont im Jahr 2025 ist von einer weiteren Verschlechterung der Verkehrsqualität auszugehen. Für eine stark auf Besucher aus dem Einzugsgebiet angewiesene Stadt ist das eine besonders ungünstige Situation.

Die mangelhafte Verkehrsqualität führt außerdem zu höheren Kosten bei Bürgern sowie Unternehmen. Pendler lei-

den unter Fahrtzeitverlängerungen auf dem Weg von und zur Arbeit, Unternehmer vergeuden Arbeitszeit im Stau. Innenstadtunternehmen schließlich haben Erschwernisse durch verzögerte Anlieferungen zu beklagen.

**Maik Peschke**  
Vorsitzender des Gewerbeförderungsausschusses  
der Handwerkskammer Osnabrück – Emsland – Grafschaft Bentheim

„Die täglichen Staus und Wartezeiten auf dem Osnabrücker Ring hatten mit der Sperrung des Neumarktes deutlich zugenommen. Das Warten im Stau ist unproduktiv und belastet die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ebenso, wie das wirtschaftliche Ergebnis unseres Betriebes.“



Im Rahmen der Beschlussfassung über den Bauungsplan 525 Neumarkt wurde im Jahr 2013 eine Verkehrstechnische Untersuchung für den Neumarkt vorgelegt. Der Gutachter TSC befasst sich mit den Rahmenbedingungen einer Reduzierung auf eine zweistreifige Verkehrsführung für Pkws und Lkws auf dem Neumarkt und mit den Folgen für das übrige Straßennetz. Die ermittelte Verschlechterung der Verkehrsqualität an ausgewählten Knoten konnte teilweise nicht abgebildet werden, weil dort bereits heute die Stufe „ungenügend“ (F) erreicht wird.

### INFOBOX Verkehrsqualität

Die Stadt hatte im Jahr 2015 und damit während der Neumarktsperre das Gutachterbüro TSC auch mit der Durchführung von Messfahrten auf dem Wallring beauftragt. Ergebnis war, dass sich die Verkehrsqualität gegenüber früheren Messungen nicht wesentlich verschlechtert habe. Der Untersuchungsansatz basierte auf dem Vergleich von (Halb-)Rundfahrten auf dem Wall je vor und nach der Neumarktsperre. Methodisch richtig wäre allerdings gewesen, die Fahrtzeiten nach der Sperrung mit denen einer Querung des Neumarktes vor der Sperrung zu vergleichen.

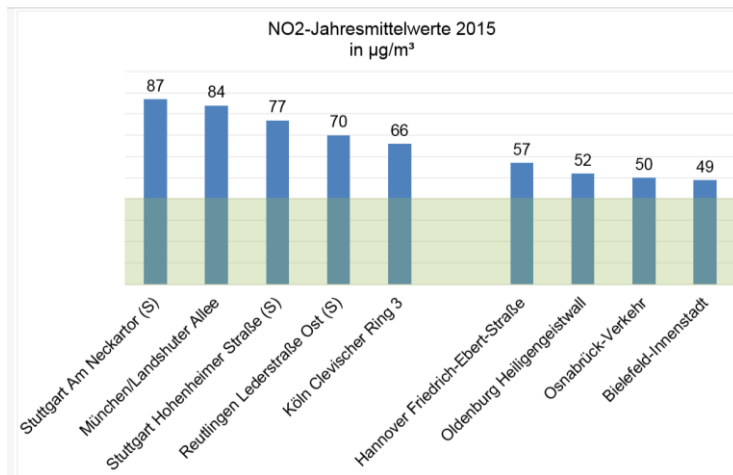
Die Aussagekraft der Daten bleibt auch deshalb begrenzt, weil die Fahrten in einer Woche durchgeführt wurden, in der im benachbarten Nordrhein-Westfalen bereits die Sommerferien begonnen hatten. Zudem steigen im Sommer erfahrungsgemäß mehr Menschen vom Auto auf das Fahrrad um.

### Argument 3: Eine Neumarktspernung verlagert nur das Emissionsproblem

Die Sperrung des Neumarktes wird u. a. mit dem Gesundheitsschutz begründet. So trifft zu, dass der Grenzwert für Stickstoffdioxid am Neumarkt wie u. a. auch in der Fußgängerzone Johannis-

sprechenden Grenzwerte bereits heute überschritten werden.

Eine Senkung der Emissionen an den Standorten, die bislang Grenzwertüberschreitungen beklagen, wird sich voraussichtlich bereits durch den technischen Fortschritt ergeben (z. B. Elektromobilität). Eine darüber hinausgehende Steuerung der Verkehrsmengen setzt einen Maßnahmenmix voraus, der auf einem regionalen Ansatz basiert (s. unten S. 10).



straße und an der Messstation Schlosswall überschritten wird.

Dennoch ist die Bedeutung dieser Grenzwertüberschreitungen je nach Messpunkt unterschiedlich zu beurteilen. Diese Schadstoffe sind vor allem dann kritisch zu bewerten, wenn Menschen ihnen dauerhaft ausgesetzt sind. Während der Neumarkt und die Johannisstraße überwiegend mit gewerblichen Immobilien bebaut sind,

**Olaf Piepenbrock**  
Geschäftsführender Gesellschafter Piepenbrock Unternehmensgruppe GmbH + Co.KG, Osnabrück, und Vorsitzender des IAV Osnabrück – Emsland – Grafschaft Bentheim e.V.

„Eine adäquate Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Standortfaktor. Die lästigen Staus auf dem Wall haben die Verkehrsteilnehmer nicht auf das Fahrrad oder den ÖPNV umzusteigen lassen. Nicht die Regenbogen-Koalition, die eine Sperrung vorantreibt, trägt die Kosten oder die längeren Wegezeiten, sondern die Wirtschaft und der Osnabrücker Bürger.“



ist der Anteil der Wohnnutzungen im Bereich des Wallrings erheblich höher. Eine Sperrung des Neumarktes belastet deshalb insbesondere diese Menschen zusätzlich mit Luftschadstoffen und Verkehrslärm. Insofern ist die Verlagerung des Verkehrs vom Neumarkt auf den Wallring keine Lösung des Luftschadstoff- und Lärmproblems. Dies gilt insbesondere deshalb, weil auf einzelnen Abschnitten des Wallrings die ent-

#### INFOBOX Luftschadstoffe

Die Einführung der Umweltzone wurde im Jahr 2010 zur Minderung der Feinstaubbelastung eingeführt. Dieses Problem hat sich durch die Ausrüstung mit Filtern und Fortschritte in der Motorentechnik zwischenzeitlich stark reduziert. Problematisch sind aktuell Überschreitungen des Grenzwertes für Stickstoffdioxid. Nach ersten Erfolgen haben sich die Messwerte für die Verkehrsstation am Schlosswall für das letzte Jahr wieder leicht erhöht und liegen mit 50 µg/m<sup>3</sup> im Jahr 2015 rund 25 % über dem Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>. Dabei macht die Hintergrundbelastung rund 20 µg/m<sup>3</sup> aus. Am Neumarkt wurde der Grenzwert sogar trotz Sperrphase überschritten (41 µg/m<sup>3</sup>). Ein großer Teil der Stickstoffdioxid-Emissionen ist somit auf den Busverkehr am Neumarkt zurückzuführen. Mit der angekündigten Umstellung der Busflotte auf Elektroantrieb dürfte die Einhaltung des Grenzwertes sichergestellt sein. Gleichzeitig ergibt sich damit ein Spielraum für zusätzlichen Fahrzeugverkehr in diesem Bereich.



## Argument 4: Neumarktspernung schafft alleine keine Aufenthaltsqualität

Seit vielen Jahren sind der Neumarkt und die angrenzenden Lagen ein städtebaulicher Missstand, der sich insgesamt negativ auf die Attraktivität des Oberzentrums Osnabrück auswirkt. Die Zielsetzung, an dieser Stelle mehr urbane Qualität zu schaffen, ist deshalb richtig. Woran es fehlt, ist ein klares Konzept, das die vielfältigen Ansprüche an den Neumarkt befriedigen könnte.



Auch der als Sieger aus dem freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb der Stadt Osnabrück hervorgegangene und von der Politik akzeptierte Entwurf des Büros Lützwow 7 gibt darauf keine befriedigende Antwort.

Ein zukunftsfähiges Gesamtkonzept für den Neumarkt müsste aus Sicht der Wirtschaft folgenden Nutzungsansprüchen gerecht werden:

- **Verkehrlich:** Für die Erreichbarkeit der Osnabrücker Innenstadt und die Sicherstellung einer angemessenen Verkehrsqualität insgesamt ist der Neumarkt als zentrale Achse auch für den motorisierten Individualverkehr bis auf Weiteres offen zu halten.
- **Einzelhandelspolitisch:** Mit Blick auf das in Planung befindliche Einkaufszentrum auf der Grundlage des Bebauungsplans 600 ist die Trennwirkung dieser Verkehrsachse zu reduzieren.
- **Umweltpolitisch:** Die NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen im Innenstadtbereich sind rechtswidrig. Eine Lösung dieses Problems erfordert eine gesamtstädtische

Betrachtung; punktuelle Maßnahmen führen lediglich zu Verlagerungen.

- **Städtebaulich:** Der Anspruch hoher Aufenthaltsqualität ist mit weiterhin über 2.000 Busbewegungen nicht zu vereinbaren. Die vom Rat im Juni 2016 beauftragte Ausführungsplanung einer „Fußgängerzone“ Neumarkt wird dem Anspruch auf einen qualitätsvollen öffentlichen Raum und einer reduzierten Barrierewirkung zwischen Altstadt und Neustadt deshalb nicht gerecht. Sie führt bei Beibehaltung des Busverkehrs auch zu nicht vertretbaren Verkehrssicherheitsproblemen.

Soll der Neumarkt in Zukunft ein attraktiver Platz werden, der dem Verweilen einlädt, muss auch der Busverkehr drastisch reduziert werden. Eine Sperrung allein für den privaten Autoverkehr ist keine Lösung der vielfältigen Probleme des Standortes. Sie wäre angesichts der damit einhergehenden Belastungen von Unternehmen und Bürgern auch unverhältnismäßig.

### INFOBOX Aufenthaltsqualität

Für einen zentral gelegenen Platz wie den Osnabrücker Neumarkt ist eine hohe Aufenthaltsqualität grundsätzlich wünschenswert. Aspekte wie das Sehen, Hören oder Riechen, die die Sinne des Menschen ansprechen, sind dabei für das Wohlbefinden an einem Platz von entscheidender Bedeutung. Ein fehlendes Sicherheitsgefühl (Kriminalität), Lärm (Verkehr) und Immissionen (Verkehr) sind dagegen negativ. Die dem Neumarkt auch weiterhin zugedachte Funktion des zentralen Umstiegsplatzes für alle Buslinien in der Stadt steht der angestrebten Aufwertung damit entgegen. Andere Städte versuchen deshalb, den Busverkehr in Fußgängerzonen zu reduzieren (z. B. Mönchengladbach).

## Eine sinnvolle Neumarktspernung hängt von Voraussetzungen ab

Die politischen Entscheider in der Stadt Osnabrück dürfen sich bei der Verkehrsplanung nicht nur an der eigenen Erlebenssituation oder der der Einwohner der Stadt orientieren. Vielmehr gilt es zu beachten, dass die Stadt stark vom Umland abhängig ist. Insofern ist auch in der Verkehrspolitik regionales Denken und Handeln erforderlich.

Eine Strategie, die auf die Einengung des Verkehrsraums und die „Erziehung“ der Verkehrsteilnehmer abzielt, ohne gleichzeitig die Angebote für alternative Verkehrsträger wie ÖPNV, Fahrrad oder Fußgänger grundlegend zu verbessern, wird sich negativ auf den Standort auswirken. Zu befürchten ist dann weniger ein Umstieg auf alternative Verkehrsmittel als vielmehr eine Umorientierung auf andere Fahrtziele.

Insofern hängt eine sinnvolle Neumarktspernung von drei wesentlichen Voraussetzungen ab:

### **1. Voraussetzung: Umfahrungsmöglichkeiten stehen zur Verfügung**

Ohne leistungsfähige stadtrandnahe Umfahrungsmöglichkeiten (z. B. Entlastungsstraße West) und einen geschlossenen Autobahnring um die Stadt (Lückenschluss der A 33 Nord) lässt sich eine dauerhafte Sperrung des Neumarktes aus Sicht der Wirtschaft nicht realisieren. Zugleich muss der Verkehrsfluss auf dem Wall durch den Einsatz modernster EDV-Systeme optimiert werden.

### **2. Voraussetzung: Neue Angebote im ÖPNV und Lieferverkehr sind geschaffen**

Wenn das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt auch vor dem Hintergrund der Stickstoffdioxid-Problematik rascher sinken soll, muss das ÖPNV-Angebot verbessert werden. Dazu muss u. a. die Kapazität in den Spitzenstunden erhöht werden. Auch die Einführung von Ringlinien ist zu prüfen. Zugleich müssen attraktive P+R-Möglichkeiten am Stadtrand und bessere Verbindungen im Regionalverkehr u. a. durch Schnellbusse geschaffen werden. Auch für den Lieferverkehr sind neue Angebote z. B. im Rahmen von City-Logistik-Konzepten zu entwickeln.

### **3. Voraussetzung: Neumarkt ist vom Busverkehr entlastet**

Eine durchgreifende Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Neumarkt lässt sich nur erreichen, wenn die Barrierewirkung des dichten Busverkehrs abgebaut wird. Die (teilweise) Umstellung der Antriebe der Busse von Diesel auf Elektrizität wird die Lärm- und Abgassituation bereits verbessern. Für einen wirklich urbanen Platz ist allerdings auch eine Neuordnung des Liniennetzes mit einer deutlichen Verringerung der Busbewegungen am Neumarkt erforderlich.

## UNSER VORSCHLAG: EIN VERKEHRSKONSENS NEUMARKT

Der neu gewählte Rat der Stadt Osnabrück hat die Wahl: Zwischen dem Konzept eines städteplanerisch qualitätsvollen und dem eines funktionalen Neumarktes.

A. Im Sinne eines Platzes mit hoher Aufenthaltsqualität ist ein autofreier Neumarkt auch für die Wirtschaft langfristig vorstellbar. Hierfür sind zuvor – in Übereinstimmung mit den vorliegenden Gutachten zur strategischen Verkehrsplanung – wichtige Voraussetzungen zu schaffen. Dies gilt insbesondere für die erst mittelfristig realisierbare Schaffung von Umfahrungsmöglichkeiten. Bereits kurzfristig können Ansätze zur Optimierung des ÖPNV und des Lieferverkehrs umgesetzt sowie eine schrittweise Verlagerung der Buslinien aus dem Bereich Neumarkt eingeleitet werden.

B. Soll der Neumarkt allerdings auch in Zukunft ein funktionaler Platz bleiben, der vor allem eine verbindende Aufgabe hat, dann kann neben dem Busverkehr im Rahmen der zweistreifigen Planung auch Pkw- und Lieferverkehr zugelassen werden, ggf. mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30. Durchfahrender LKW-Verkehr sollte ausgeschlossen bleiben.

Der neue Rat ist aufgerufen, so schnell wie möglich Klarheit zu schaffen, welche dieser Alternativen er umsetzen möchte.

**Bis auf Weiteres ist der Neumarkt als Verkehrsachse unverzichtbar.**