

# Neumarkt

**Bürgergutachten  
zur Funktion  
und Gestaltung  
des Neumarkt  
in Osnabrück**

forum b

# Bürgergutachten zur Funktion und Gestaltung des Neumarkt in Osnabrück



August 2001

Die Verantwortung für Konzeption und Durchführung der vorliegenden Dokumentation trägt

## **forum b**

**Diplom Geograph Benno Trütken**

**Büro für Beteiligungsverfahren**

**Dorfmüllerstraße 27**

**49584 Fürstenau**

**fon. 05901-961888**

**fax. 05901-961877**

**www.forumb.de**

**eMail: BTBeteiligungsverfahren@t-online.de**

Die Planungszellen waren eine gemeinsame Veranstaltung des Büros Dipl.-Geograph Benno Trütken und der Volkshochschule der Stadt Osnabrück.

Sie war von der Bundeszentrale für politische Bildung als staatspolitische Bildungsveranstaltung anerkannt (FBF-3551/2001-1822 bis 1824).

Benno Trütken ist als Franchisenehmer von citizen-consult, Institut für bürgergutachten gmbh dazu berechtigt, Planungszellen durchzuführen. Als solcher hat er sich verpflichtet, die Qualitätsstandards zur Organisation von Planungszellen entsprechend den von der Forschungsstelle Bürgerbeteiligung & Planungsverfahren, Bergische Universität Wuppertal sowie citizen-consult entwickelten Kriterien einzuhalten.

Aus Gründen der vereinfachten Lesbarkeit wurde auf die ausdrückliche Verwendung der weiblichen Schriftform verzichtet. Bezeichnungen von Personen oder der von ihnen wahrgenommenen Funktionen sind daher in der Regel als geschlechtsneutral zu verstehen.

Umschlagentwurf:  
Prof. Heribert Birnbach,  
Diplom-Designer, Bonn

Druck:  
Druckerei Pfothenhauer  
Ankum

## Vorwort des Auftraggebers



Nimmt man das moderne Schlagwort „Bürgergesellschaft“ ernst, so muß man vertraute Pfade verlassen. Die Stadt Osnabrück geht neue Wege. Demokratie lebt nicht nur von Räten und Parlamenten. Das vorliegende Bürgergutachten ist das Ergebnis eines mehrstufigen planerischen Verfahrens, in dessen Zentrum die „Planungszelle“ steht. Über den *Neumarkt* haben sich in den Jahren zuvor viele Politiker, Verwaltungsmitarbeiter, Planer und engagierte Bürger Gedanken gemacht. Die Ergebnisse waren aber nicht konsensfähig. Daher hat sich der Rat der Stadt Osnabrück entschieden, diesen neuen Weg zu gehen.

129 Bürgerinnen und Bürger haben vier Tage lang über die Zukunft ihrer Heimatstadt diskutiert und Vorschläge erarbeitet, welche Funktionen der *Neumarkt* in Osnabrück übernehmen soll. Die notwendigen Informationen für diese Arbeit haben sie von Fachleuten erhalten, die sich mit diesem Thema schon lange beschäftigt haben. Die Motivation und Ernsthaftigkeit, mit der sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer für die Lösung dieses schwierigen Problems engagiert haben, ist ein Zeichen für die hohe Identifikation mit ihrer Stadt.

Auch wenn nicht alle Ideen der Bürgergutachter umgesetzt werden können, so sollen die vorliegende Ergebnisse Politik und Verwaltung bei der anstehenden Neugestaltung des *Neumarkt* als Entscheidungsrahmen dienen.

Die Stadt Osnabrück erhält mit diesem Gutachten mehr als nur Vorgaben für die Fachleute. In diesem Gutachten steckt ein Stück Demokratieverständnis ihrer Bürger und des Rates, der das Bürgergutachten in Auftrag gegeben hat.

Hierfür herzlichen Dank.

A handwritten signature in black ink, which reads 'Hans-Jürgen Fip'. The signature is written in a cursive, slightly stylized script.

Hans-Jürgen Fip  
Oberbürgermeister



# Grußwort

## Prof. Dr. Peter C. Dienel

Bürgergutachten sind immer ein Wagnis. Sie setzen einen mutigen Entschluss seitens der auftraggebenden Stadt voraus. Auch die kooperierenden Fachleute stehen vor einer schwer einschätzbaren, für sie ungewohnten Situation. Und gar die per Zufall teilnahmeberechtigten Vertreter der Bevölkerung. Ihnen erscheint das neuartige Arbeitsangebot, das sich da präsentiert, zunächst etwas seltsam und ganz schön illusionär.

Vollzieht man aber das Wagnis und lässt sich in das Sachgespräch ein, so öffnet sich eine für die meisten von uns – so war's jedenfalls bei mir – neuartige Welt, eine Welt der nüchternen, ergebnisorientierten personalen Begegnung mit mir bisher unbekanntem anderen. Es lohnt zu leben! Diese harten, aber kreativen Meinungs-Duelle in quasi intimen Kleingruppen-Gesprächen bleiben haften. Für den teilnehmenden Einzelnen bildet häufig nicht das Schlussergebnis, sondern diese Erlebnisqualität den herausragenden Ertrag der viertägigen Meinungs-Austauscharena „Planungszelle“. Wir sind in der Lage, auf Anhieb sinnvoll zu kommunizieren! Das bleibt.

Für den Auftraggeber, die Stadt Osnabrück, steht zunächst etwas anderes im Vordergrund, nämlich diese Zusammenfassung der von ihren Bürgerinnen und Bürgern erarbeiteten Sachaussagen. Was ist da rausgekommen? Und wird das auch von den dazu Befugten gründlich erwogen und dann realisiert werden? Erst im Rückblick wird sich erweisen, dass der für Gutachten oft so unwahrscheinliche Schritt vom Wort zur Tat für das hier eingesetzte Verfahren das eigentlich Kennzeichnende ist: Das hier vorgelegte Produkt unseres gemeinsamen Schaffens hat auffallend hohe Realisierungschancen.

Darüber hinaus ist allerdings noch etwas passiert, etwas sehr Weitreichendes: Zufallslaien haben mitgeholfen, ein Tor zu öffnen, eine Schneise zu schlagen für ein neues Verfahren. Mit der „Herrschaft des Volkes“, der Demokratie, steht es in unserer modernen Gesellschaft bekanntlich nicht zum Besten. „Politikfrust“ war kürzlich das Wort des Jahres. Mit der Innovation Planungszelle werden unserer Politik nun rechtzeitigere, sachgerechtere und akzeptablere Entscheidungen ermöglicht. Sie in Osnabrück haben daran mitgewirkt, dass dieses Verfahren jetzt in die Gänge kommt. Es wird bekannt und häufiger in Anspruch genommen werden. Unserer Demokratie haben sich neue Perspektiven eröffnet. Dafür gebührt allen Mitwirkenden ein aufrichtiges Dankeschön aus Wuppertal.

Professor Dr. Peter C. Dienel  
Bergische Universität  
Wuppertal  
Forschungsstelle  
Bürgerbeteiligung &  
Planungsverfahren

## Vorwort der Bürger

„Das ist ja wie ein Lotteriegewinn“ sagte jemand in der Planungszelle und meinte damit das Glück, vom Computer per Zufall ausgewählt zu werden und zu den fast 130 Osnabrücker Bürgerinnen und Bürgern zu zählen, die in ihrer Heimatstadt erstmalig ein „Bürgergutachten“ erstellen durften.

Es ist den Beteiligten in der Tat eine Ehre, an einem so bedeutendem Projekt der Stadtentwicklung mitzuwirken wie der Gestaltung des Neumarktes, diesem Mittelpunkt der Innenstadt, mit dessen Erscheinungsbild sich wohl kein noch so überzeugter Lokalpatriot ernsthaft rühmen mag.

Andererseits war es den Stadtvätern wohl angeraten, sich vor dem Hintergrund wachsender Politikverdrossenheit, die oft gerade aus der mangelhaften Transparenz von Entscheidungsprozessen herrührt, mit neuen Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung auseinander zu setzen. Denn am Neumarkt prallen förmlich so viele unterschiedliche Mobilitäts-, Wirtschafts- und Freizeitinteressen scheinbar unvereinbar aufeinander, dass sich keine Lösung aufdrängt, die den Interessenkonflikt dauerhaft beruhigt.

Liegt es da nicht nahe, diejenigen mit einem Gutachten zu beauftragen, für die der Neumarkt da ist: die Osnabrücker Bürgerinnen und Bürger?

Das Besondere und Beachtenswerte an dem nun hier vorliegenden Werk ist, dass sich die beteiligten Bürgerinnen und Bürger vier Tage lang Zeit genommen haben, Freizeit und sogar privaten Urlaub, um sich intensiv mit allen Interessen zu befassen, die Argumente sorgfältig abzuwägen und schließlich umsetzungsfähige Entwürfe zu unterbreiten.

Die Entwicklung der verschiedenen Meinungsbilder in diesen vier Tagen war spannend und das Ergebnis für viele überraschend. Obwohl viele Detailfragen ungeklärt bleiben mussten ist die grundsätzliche Empfehlung mehr als eindeutig; die Osnabrücker Bürgergutachter wollen auf dem Neumarkt mehr Aufenthaltsqualität und sind auch von der Realisierbarkeit und daraus hervorgehenden positiven Entwicklungen für den Handel überzeugt, obwohl dies zu deutlichen Veränderungen für den Autoverkehr führt.

Nun ist die Politik an der Reihe, die Interessen derer zu vertreten, die sie dafür gewählt haben. Denn letztlich dürfen die, durchaus berechtigten, Interessen einzelner Gruppen nicht über die der Allgemeinheit gestellt werden.

Mit freundlichem Gruß,



(Christian Jäger)



(Jörg D. Kummetz)

Dieses Bürgergutachten ist durch die Arbeit von 129 Bürgerinnen und Bürgern ermöglicht worden, die in sechs Planungszellen an drei Terminen:

18. bis 21. Juni, 27. bis 30 Juni und 02. bis 05 Juli

in der Stadt Osnabrück beraten haben. Für diesen Beratungsprozess haben die Bürgergutachter ihre beruflichen und privaten Verpflichtungen zurückgestellt. Ihnen allen gilt besonderer Dank für ihre ertragreiche und intensive Zusammenarbeit.

Es waren die Osnabrücker Bürgerinnen und Bürger:

Heike	Alberts	Hans-	Heinz	Peters
Christoph	Andree	Hermann	Christoph	Pieper
Burhan	Aras	Johanna	Dominik	Ploch
Gertrud	Bachmann	Ansgar	Heinrich	Pohlmann
Susanne	Ballmann	Elisabeth	Jonas	Poskowsky
Mädy	Band	Mechthilde	Jürgen	Renke
Harry	Basan	Michael	Monika	Renner
Heinrich	Bensmann	Dieter	Margret	Renzenbrink
Karin	Bergel	Klaus	Birgit	Reulecke
Klaus-		Monika	Christa	Rey
Heinrich	Bick		Kerstin	Rücker
Richard	Böckmann	Ines	Manfred	Sandkühler
Dieter	Born	Christian	Jürgen	Saß
Eberhard	Brink-	Ilse	Olaf	Scheibe
	schulte	Margrit	Horst	Schlochter-
Dennis	Brömlage	Gerold		meier
Theresia	Brüggemann	Christine	Corinna	Schmidt
Iris	Bruns	Kristina	Sabine	Schmidt
Michael	Buss	Dr. Claudia	Walter	Schneider
Christa	Canenbley	Rolf	Dr. Wolfgang	Scholtz
Andreas	Deppen	Birgit	Cornelia	Schöning
Kathrin	Dütemeyer	Hans	Ulrike	Schorr-Budke
Fritz	Elfring	Svetlana	Ortrud	Schwind
Hannelore	Empen	Sonja	Renate	Seibt-
Carina	Fechner	Annegrete		Eisenblätter
Elisa	Fernandez	Daniel	Klaus	Sieker
	Mocino	Jutta-Maria	Julia	Sondermann
Hedwig	Freye	Mark	Horst	Spellmeyer
Giuseppa	Galesi	Elfriede	Gabriele	Steiner
Dorothea	Gathmann	Jörg-D.	Silke	Stockhowe
Helmut	Gathmann	Erika	Hans-Bernhard	Strunk
Nicole	Gelineck	Olga	Michael	Teichert
Sigrid	Giersberg	Max	Gisela	Vogel
Karin	Gödker	Andrea	Christiane	Wagner
Marianne	Görres	Ilka	Lianne	Wazinski
Gerda	Grove	Birgitt	Simona	Webersinn
Dr. Jörg		Uwe	Hubert	Wegmann
Christian	Greie	Dr. Klaus	Elfriede	Welp
Jens	Griese	Natascha	Achim	Werther
Barbara	Gruszczuk	Heribert	Claus	Wiebrock
Ursula	Hahn	Jens	Dagmar	Wiemeyer
Klaus	Haller	Axel	Heinz-Jürgen	Wilkewitz
Susanne	Hambürger	Ute	Hiltrud	Winninghoff
	Dos Reis	Mohamed	Susanne	Zinn
Lieselotte	Harbering	Michael	Markus	Zumbeel
Anika	Haverkamp	Susanne	Antonia	Zumbiehl

**An der Programmerstellung, Durchführung, Auswertung und Darstellung der Ergebnisse wirkten mit:**

**Siglinde Bode**

cand Dipl. Geogr.

**Dr. Jutta Breyer**

Diplom Geographin

**Ilse Burgass**

Soziologin M.A.

**Jürgen Czerner**

Dipl.-Ing. Arch.

**Thorsten Fajerski**

Dipl. Soz.wiss.

**Prof. Harald Gatermann**

Dipl.-Ing. Architekt

**Nicole Niemeier**

cand. Dipl. Geogr.

**Dr. Hilmar Sturm**

Dipl. Handelslehrer

**Benno Trütken**

Diplom Geograph

**Carolin Wandzik**

Diplom Geographin

**Christian Weilmeier**

Kommunikationswissenschaftler M.A.

**Markus Wessels**

cand. Dipl.-Ing. Arch.

**Kerstin Wilmes**

cand Dipl. Geogr.

sowie unterstützend

**Thorsten Buss**

cand. Dipl. Geogr.

**Pamela von Düring**

cand. Dipl. Geogr.

**Markus Luthin**

cand. Dipl. Geogr.

**Thorsten Schwarze**

cand. Dipl. Geogr.

**Als Referenten wirkten mit:**

aus der Verwaltung der Stadt Osnabrück bzw. zugehörigen Betrieben

**Hans- Jürgen Apel**

Verkehrsplaner

**Jörg Ellinghaus**

Stadtbaurat

**Ulf Middelberg**

Stadtwerke Osnabrück

**Werner Nühmann**

Verkehrsplaner

**Dr. Stephan Rolfes**

Verkehrsvorstand

Stadtwerke Osnabrück

**Franz Schürings**

Fachbereichsleiter Städtebau

**Harald Schulte**

Stadtwerke Osnabrück

**Bruno Switala**

Amt für Denkmalpflege

Zum Politikerhearing kamen für die :

CDU **Burkhard Jasper**

**Heinz-Josef Klekamp**

FDP **Thomas Haarmann**

Grünen **Sabine Bartnik**

**Otto Wetzig**

SPD **Frank Henning**

**Boris Pistorius**

als Experten und Interessenvertreter

**Dr. Theodor Bergmann**

Interessenvertreter Neumarkt

**Rolf Brinkmann**

AG Stadtplanung LA21

Osnabrück

**Reinhard Coppenrath**

Interessenvertreter Passage

**Horst Dreyer**

Einzelhandelsverband

**Hubert Garzorz**

Sprecher der Zielgruppenwerkstatt

**Herrmann Heyer**

Polizei Abt. Kriminalprävention

**Antje Horstmann**

Behindertenforum

**Dirk Kolkmeier**

Einzelhandelsverband

**Jens Meier**

AG Verkehr L A21 Osnabrück

**Hans-Rainer Runge**

Verkehrsplaner

Büro R + T Düsseldorf

**Michael Oppermann**

Interessenvertreter Johannisstraße

**Jan Bittner, Sarah Hochartz**

und **Julia Pieper**

Sprecher der Zukunftswerkstatt Jugend

Weiterhin Dank für ihre Unterstützung gebührt:

den Mitarbeitern des Fachbereich Städtebau, dem Amt für Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung, dem Büro für Kinderinteressen, dem Presse- und Informationsamt, dem Vorzimmer des Oberbürgermeisters sowie der freundlichen Aufnahme in der Bürgerberatung, dem Kommunikationszentrum Lagerhalle und der VHS (ein besonderer Dank den stellv. Direktor C. Bösling).

## Inhaltsverzeichnis

### Seite

Vorworte .....	3
Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter .....	6
Mitwirkende .....	7
Inhaltsverzeichnis .....	8
Abkürzungsverzeichnis .....	9
1. Ergebnisse im Überblick .....	10
1.1. Methodische Voraussetzungen .....	10
1.2. Anregungen und Empfehlungen zum Neumarkt .....	12
1.2.1. Verkehr auf dem Neumarkt .....	12
1.2.1.1. Motorisierter Individualverkehr .....	12
1.2.1.2. Öffentlicher Personennahverkehr und Taxen .....	12
1.2.1.3. Radfahrer .....	13
1.2.1.4. Fußgänger .....	13
1.2.2. Zukunft der Neumarkt-Passage .....	13
1.2.3. Bauliche Veränderungen .....	14
1.2.4. Platzgestaltung .....	14
1.2.5. Gestaltung der Johannisstraße .....	15
1.2.6. Weitere Anregungen .....	15
2. Planungsgegenstand .....	16
2.1. Die Stadt Osnabrück .....	16
2.2. Derzeitige Funktionen und Gestaltung des Neumarkt .....	16
2.3. Aufgabenstellung .....	17
3. Methode und Verfahren .....	18
3.1. Die Methode Planungszelle .....	18
3.2. Ergänzungen im mehrstufigen dialogischen Verfahren .....	22
3.3. Ablauf und Organisation des Verfahrens .....	24
4. Die Bürgergutachter .....	37
4.1. Alter und Geschlecht .....	37
4.2. Berufe und Stellung im Beruf .....	39
4.3. Mitgliedschaften in Vereinen, Initiativen und Parteien .....	41
4.5. Zufriedenheit mit dem Verfahren „Planungszelle“ .....	41



5.	Zwischenergebnisse Ergebnisse der Planungszelle .....	42
5.1.	Erste Einstellungen .....	42
5.2.	Ergebnisse der abschliessenden Gruppenarbeit .....	49
5.3.	Zusammenfassung der abschliessenden Gruppenarbeit .....	77
5.3.1.	Verkehr auf dem Neumarkt .....	77
5.3.1.1.	Motorisierter Individualverkehr .....	77
5.3.1.2.	Öffentlicher Personennahverkehr und Taxen .....	78
5.3.1.3.	Radfahrer .....	80
5.3.1.4.	Fußgänger .....	80
5.3.2.	Zukunft der Neumarkt-Passage .....	80
5.3.3.	Bauliche Veränderungen .....	82
5.3.4.	Platzgestaltung .....	83
5.3.5.	Gestaltung der Johannisstraße .....	84
5.3.6.	Weitere Anregungen .....	84
5.4.	Ergebnisse der abschliessenden Einzelbewertung .....	85
5.4.1.	Ergebnisse im Verkehrsbereich .....	85
5.4.2.	Zukunft der Neumarkt-Passage .....	88
5.4.3.	Platzgestaltung .....	90
5.4.4.	Gestaltung im Bereich der Johannisstraße .....	93
5.3.6.	Weitere Anregungen .....	94
6.	Nachwort forum b .....	95
Anhang	.....	96

#### Abkürzungsverzeichnis

BAB	Bundesautobahn
CAD	Computer Aided Design (Computermodelle)
Joh.Str.	Johannisstraße
LA 21	Lokale Agenda 21
NM	Neumarkt
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OPG	Osnabrücker-Parkhaus-Gesellschaft
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P & R	Park & Ride
PZ	Planungszelle
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZOB	Zentraler-Omnibus-Bahnhof

# 1. Ergebnisse im Überblick

129 Bürger der Stadt Osnabrück haben vier Tage darüber beraten, in welche Richtung sich das Zentrum ihrer Stadt zukünftig entwickeln soll, um anhand von selbst entwickelten Leitlinien das derzeit zentrale Problem der Stadtentwicklung zu lösen.

Ursachen dieser Beratungen waren kontroverse Vorstellungen zu „Funktion und Gestaltung des *Neumarkt*“ in der Bevölkerung, in Politik und Verwaltung sowie bei unterschiedlichen Experten.

Die Ergebnisse dieser Arbeit sollen im folgenden kurz beschrieben werden.

## 1.1. Methodische Voraussetzungen

Von der IST-Situation in die Zukunft

Bevor die Ergebnisse in verständlicher Kurzform dargestellt werden, wird es zunächst etwas theoretisch.

Zur Erarbeitung eines Leitbildes für die Stadtentwicklung ist es notwendig, einige Rahmenbedingungen zu klären. Zunächst muss die Ist-Situation analysiert werden, anhand derer die Stärken und Schwächen der Stadt beurteilt werden. Darüber hinaus muss die Region samt deren zukünftigen Perspektiven betrachtet werden, um Klarheit darüber zu gewinnen, in welchem regionalen Umfeld sich die Stadt entwickeln kann. Vor diesem Hintergrund ist es möglich, weitere Informationen zu hinterfragen, bevor Empfehlungen erarbeitet werden. Anhand derart entwickelter Gedanken können einzelne Vorhaben, wie die Neugestaltung des *Neumarkt* kritisch betrachtet werden.

Ergebnisoffenheit von zentraler Bedeutung

Neben dieser Vorgehensweise ist die Ergebnisoffenheit für die Arbeit der Bürgergutachter von zentraler Bedeutung. Die Option auf eine mögliche Umsetzung ihrer Empfehlungen zählt zu den Voraussetzungen für die Teilnahmebereitschaft der Bürgerschaft. Entsprechend ist die Grundaussage zur zukünftigen Verkehrsgestaltung auf dem Neumarkt zentrales Ergebnis des Bürgergutachtens. Alle weiteren Ergebnisse, die das Plangebiet betreffen, können als qualitative Leitlinien für die Diskussion in einem weiterem Planungsverfahren angesehen werden. Auf quantifizierbare Aussagen zur Gestaltung war das Programm nicht primär ausgerichtet, da dieses eine Reduktion der Aufgabenstellung auf das nachgeschaltete „Wie“ einer Gestaltung bedeutet hätte.

Qualitative Ergebnisse im Vordergrund	Diese Reduktion setzt aber Kenntnisse über das „Ob“ eines entsprechenden Raumangebotes voraus und dazu müssen qualitative Zielsetzungen für die Raumverteilung auf die Verkehrsträger vorhanden sein.
Verbindlichkeit von Empfehlung und Anregung	Die Ergebnisse werden in Empfehlungen und Anregungen unterteilt. <ul style="list-style-type: none"> <li>√ Empfehlungen der Bürgergutachter haben einen stark verbindlichen Charakter, d.h. im Abwägungsprozess der Kommunalpolitik sollten sie eine hohe Priorität besitzen. Abweichungen von den Empfehlungen sollten transparent begründet werden.</li> <li>◆ Anregungen sollen der Kommunalpolitik dazu dienen, Ansatzpunkte für weitere eigene Entwicklungen aufzuzeigen. Sie besitzen keinen verbindlichen Charakter, da sie sich z. T. durchaus widersprechen können</li> </ul>
Unterscheidung zwischen Empfehlung und Anregung	<ul style="list-style-type: none"> <li>√ Ergebnisse, die von den einzelnen Kleingruppen als Vorschlag ausgesprochen werden, können daher im Gesamtergebnis nur dann als „Empfehlung“ deklariert werden, wenn sich für sie über alle Planungszellen hinweg eine Mehrheit finden lässt.</li> <li>◆ Sie fließen als „Anregung“ ein, wenn sie über eine Kleingruppe hinaus Akzeptanz finden und keiner Empfehlung widersprechen.</li> </ul>
Verkehrsfunktionen zentral	Von den zentralen Fragen zur zukünftigen (Verkehrs-) funktionen ausgehend sollten weitere Empfehlungen und Anregungen zur Gestaltung des <i>Neumarkt</i> formuliert werden.
Ausdruckformen	Methodisch wurden die Ergebnisse auf mehreren Ebenen erarbeitet. Zunächst wurde in Kleingruppen diskutiert. Die Ergebnisse der Gruppenarbeit wurden mit verschiedenen Medien zum Ausdruck gebracht: Plan und Skizze; Computermodell; schriftliche und mündliche Erläuterungen. Abschließend erhielten alle Teilnehmenden die Möglichkeit, ihr persönliches Votum für die Entwicklung des <i>Neumarkt</i> schriftlich zum Ausdruck zu bringen.
	Das Nebeneinander dieser Ausdrucksformen ist für das Ergebnis von zentraler Bedeutung. So erhalten alle Teilnehmenden die Möglichkeit, ihre Vorschläge in angemessener Art darzustellen. In einigen Fällen ist hier der Plan oder der Computer besser geeignet, in anderen die schriftliche Einzelbewertung oder die Präsentation. Aus der Gesamtauswertung ergibt sich dann folgendes Bild:

# 1.2. Empfehlungen und Anregungen

## 1.2.1 Verkehr auf dem *Neumarkt*

### 1.2.1.1. Motorisierter Individualverkehr

- Empfehlung: ✓ Der *Neumarkt* soll für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden.
- Anregung: ♦ Ein optimiertes Verkehrs- und Parkleitsystem soll den Autoverkehr in der Innenstadt verbessern.

### 1.2.1.2. Öffentlicher Personennahverkehr und Taxen

- Busverkehr *Neumarkt***
- Empfehlungen: ✓ Der Busverkehr soll weiterhin den *Neumarkt* queren dürfen.  
✓ Der Zentrale-Omnibus-Bahnhof soll sich im Bereich *Neuer Graben - Grüner Brink* konzentrieren.  
✓ Die Haltestellen vor dem Landgericht sollen entfallen.
- Anregungen: ♦ Zur besseren Ablauforganisation wird von einigen Kleingruppen eine diagonale Anordnung der Busse vorgeschlagen, von anderen eine Gestaltung wie am Hauptbahnhof.  
♦ Im direkten Umfeld des *ZOB* soll sich das neue Infozentrum der Stadtwerke befinden, evtl. in Kombination mit einer Touristeninformationsstelle.
- Busverkehr *Johannisstraße***
- Empfehlung: ✓ Politik und Stadtwerke sollten gemeinsam mit den Anliegern der *Johannisstraße* über Verbesserungen in der Linienführung und der Haltestellenverteilung nachdenken.
- Stadtbahn**
- Anregung: ♦ Bei den weiteren Planungen zum *Neumarkt* sollten Überlegungen zur Stadtbahn berücksichtigt werden, um zu einem späteren Zeitpunkt darüber zu entscheiden.
- Taxen**
- Anregung: ♦ Die Taxen sollten - soweit möglich - im Bereich des *ZOB* verbleiben.

### 1.2.1.3. Radfahrer

Anregungen:

- ◆ Die Trennung und Kennzeichnung von Radwegen sollte verbessert werden.
- ◆ Für die Radfahrer sollten weitere Stellplätze geschaffen werden.

### 1.2.1.4. Fußgänger

Empfehlung:

- √ Die Fußgänger genießen auf dem *Neumarkt* Vorrang.

Anregung:

- ◆ Der *Neumarkt* sollte behindertenfreundlich gestaltet werden, d.h. ebenerdig, mit Ausnahme der Kanten der Bussteige.

## 1.2.2. Zukunft der *Neumarkt -Passage*

Empfehlung:

- √ Die *Passage* sollte zukünftig eine neue Nutzung und Gestaltung erfahren.

Anregungen:

- ◆ Für Nutzungen, die Menschen in die *Passage* bringen sollen, ist mehr Licht (Lichtkuppeln z.B. über geschlossenen Eingängen, hellere Farben) erforderlich.
- ◆ Die Anzahl der Zugänge sollte reduziert werden.
- ◆ Für die folgenden Ideen ist die Realisierbarkeit zu prüfen: Dienstleistungen rund um das Fahrrad (s.o.), Gepäckaufbewahrung, Discothek, Jugendzentrum, Lagerräume für Geschäfte vom *Neumarkt*, Toiletten, Leitzentrale für den Busbahnhof.
- ◆ Die Stadt soll den Einzelhändlern aus der *Passage* bei einer Neuansiedlung behilflich sein (z.B. Pavillons auf den *Neumarkt* von der OPG günstig an Mieter der *Passage* vergeben).



### 1.2.3. Bauliche Veränderungen

#### Empfehlungen:

- √ Das Stadtwerkegebäude sollte abgerissen werden.
- √ Die Ecke *Kollegienwall – Wittekindstraße* sollte umgestaltet werden. In ihrer Neuplanung sollte die Einbeziehung der *Hase* stärker berücksichtigt werden als im Bereich Apotheke *Öwer de Hase*.

#### Anregungen:

- ◆ Die durch den Abriss des *Stadtwerkepavillons* freigewordene Fläche sollte durch eine der Platzfunktion gerecht werdenden Nutzung ersetzt werden. Sofern der Platzbedarf des *ZOB* es zulässt, wären Abstellflächen für Fahrräder, Gastronomie oder Pavillons denkbar.
- ◆ Bei Planung eines größeren Gebäudes (Raumkante) sollte diese Planung einer intensiven Bürgerbeteiligung unterzogen werden.
- ◆ Für die Ecke *Kollegienwall – Wittekindstraße* sollte bei Neuplanungen über Gastronomie und Wohnnutzung nachgedacht werden.
- ◆ An der Ecke *Johannisstraße – Neuer Graben* sollte die Fassade renoviert werden. Ist der Eigentümer dazu nicht bereit, so schlagen drei Kleingruppen die Anbringung einer Großleinwand vor.
- ◆ Es wird angeregt, die Fassaden ansprechender zu gestalten.

### 1.2.4. Platzgestaltung

#### Empfehlungen:

- √ Der westliche Bereich des *Neumarkt (Neuer Graben - Grüner Brink)* soll zukünftig durch den *ZOB* geprägt werden.
- √ Der östliche Bereich des *Neumarkt* soll stärkeren Platzcharakter bekommen und durch das zu betonende *Gerichtsgebäude* dominiert werden.
- √ Der neue Platz sollte durch Grün und Bäume an Aufenthaltsqualität gewinnen, die (mit Sitzgelegenheiten) genossen werden kann.
- √ Das Konzept des *Haseuferweges* sollte weiter verfolgt und der Bereich *Café Coppenrath* mit einbezogen werden.

Anregungen:

- ◆ Für den Marktcharakter des *Neumarkt* sind verschiedene Varianten zu prüfen: eine Markthalle, ein Wochenmarkt, Themenmärkte und Verkauf in Pavillons.
- ◆ Die Platzmitte (Kreuzungsmittelpunkt) könnte durch einen Brunnen oder ähnliches geprägt werden.
- ◆ Der östliche Bereich des *Neumarkt* sollte verstärkt Angebote für Kinder bereit halten.

#### 1.2.5. Gestaltung der *Johannisstraße*

Für die *Johannisstraße* ergeben sich unterschiedliche Gestaltungsoptionen, die von der Verkehrslösung abhängig sind.

Anregung:

- ◆ Die *Johannisstraße* sollte unter anderem mit mehr Grün an Aufenthaltsqualität gewinnen.

#### 1.2.6. Weitere Anregungen:

Anregungen:

- ◆ P& R sollte ebenso geprüft werden wie die Möglichkeit, den MIV weiträumig um die Innenstadt zu leiten bzw. die Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen.
- ◆ Die Möglichkeit einer Neunutzung für die Fläche des Gefängnisses sollte geprüft werden.

# 2. Planungsgegenstand

## 2.1. Die Stadt Osnabrück

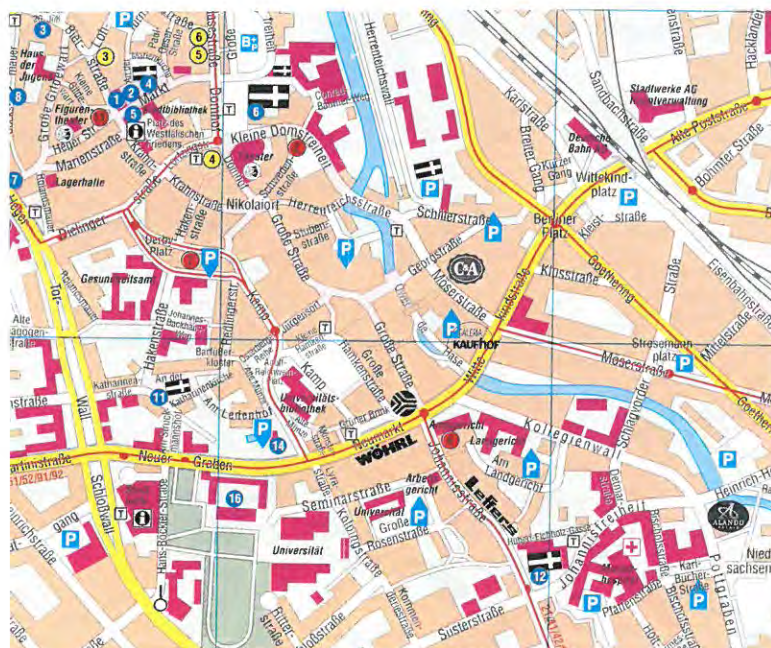
Die kreisfreie Stadt Osnabrück liegt im Südwesten Niedersachsens. Ihr Stadtgebiet grenzt z.T. direkt an das benachbarte Nordrhein-Westfalen. Mit über 160.000 Einwohnern ist sie die drittgrößte Stadt in Niedersachsen, im Zentrum einer Region mit rund 800.000 Einwohnern. Im Kreuzungspunkt der BAB 1, BAB 30 und BAB 31 sowie wichtiger Bahnstrecken ist Osnabrück hervorragend erreichbar. Für die über 45.000 Berufspendler, die täglich nach Osnabrück kommen, ist diese Erreichbarkeit ebenso von zentraler Bedeutung wie für alle anderen Wege ins Oberzentrum Osnabrück. Abgerundet wird die Verkehrsinfrastruktur durch einen Industriehafen und den regionalen Flughafen Münster /Osnabrück.

Die Osnabrücker Innenstadt als zentrales Thema

Das Thema Erreichbarkeit der Innenstadt ist gleichzeitig das zentrale Thema der Planungszellen, denn derzeit wird das Plangebiet von seinen Verkehrsfunktionen geprägt (s. Plan).



Neumarkt in CAD



## 2. 2. Der Neumarkt

Der historische Neumarkt ist der Bereich zwischen dem Übergang Große Straße - Johannesstraße und der Ecke Kollegienwall - Wittekindstraße. Das Baudenkmal Landgericht bildete früher seine prägende Raumkante. In der Nachkriegszeit wurde die Restbebauung im Bereich zwischen Neuer Graben und Grüner Brink zurückgebaut und so der „erweiterte Neumarkt“ geschaffen, der den westlichen Bereich des Zentralen-Omnibus-Bahnhofes mit einbezieht.



In den siebziger Jahren schließlich wurde der *Neumarkt* um eine Ebene ergänzt. Im Sinne der autogerechten Stadt und zur Sicherheit der Fußgänger wurde die *Neumarkt-Passage* als unterirdische Querung mit Ladenlokalen geschaffen.

Täglicher Verkehr

Heute wird der Platz geprägt von ca. 30.000 Fahrzeugen pro Tag, 40.000 Fußgängern und 1.500 Busfahrten. Das Miteinander dieser Verkehrsarten und die z.T. unterschiedlichen Interessen der Kaufleute aus der *Passage*, der *Johannisstraße* und dem oberirdischen *Neumarkt* führt zu Konflikten, die sich in der letzten Zeit zugespitzt haben.

Bestehende Lösungsvorschläge

Die Lösungsvorschläge in der öffentlichen Diskussion gingen von:

- a) einer besseren Gestaltung von *Passage* und *Neumarkt*, mit stärkerer Trennung der Verkehrsteilnehmer, über
- b) Verringerung des Individualverkehr auf eine Spur je Richtung plus je eine Spur für den Umweltverbund bis zu
- c) einem Autotunnel für den *Neumarkt*,
- d) einer Plattform über den *Neumarkt* oder
- e) einer Fußgängerzone im Bereich *Neumarkt*.

Zu all diesen Lösungsvorschlägen liegen Expertenauskünfte mit unterschiedlichen Ergebnissen und keine Mehrheiten im Rat vor. Vor diesem Hintergrund hat der Rat der Stadt Osnabrück eine besondere Art von Expertise bestellt. Die Begutachtung durch die Bürgerinnen und Bürger ihrer Stadt.

## 2.3. Aufgabenstellung

Anfang März 2001 hat der Rat der Stadt Osnabrück **forum b** mit der Durchführung eines Bürgergutachtens beauftragt. Sechs Planungszellen sollten Empfehlungen zu Funktion und Gestaltung des *Neumarkt* erarbeiten. Als zentrale Fragestellung hatte der Rat die Verteilung der Fläche auf die einzelnen Verkehrsträger vorgesehen. Weiterhin sollte über die zukünftige Nutzung und Gestaltung der *Neumarkt-Passage* sowie die Gestaltung des *Neumarkt* diskutiert werden.



# 3. Methode und Verfahren

## 3.1. Die Methode Planungs- zelle

„Die Planungszelle ist eine Gruppe von Bürgern, die nach einem Zufallsverfahren ausgewählt und für begrenzte Zeit von ihren arbeitsalltäglichen Verpflichtungen vergütet freigestellt worden sind, um, assistiert von Prozessbegleitern, Lösungen für vorgegebene Probleme zu erarbeiten“<sup>1</sup>



*Unterstützung bei der Ideen- umsetzung in den Computer*

Diese Definition der Planungszelle, aus der ersten Auflage des Dienel'schen Basistextes von 1977, besitzt auch nach knapp 25 Jahren noch Gültigkeit. Seitdem wurde dieses Instrument der Bürgerbeteiligung in vielen Praxiseinsätzen weiterentwickelt, in seiner Grundstruktur jedoch kaum verändert. Das hier vorliegende Bürgergutachten dokumentiert die vorläufigen Ergebnisse eines mehrstufigen dialogischen Beteiligungsverfahrens, in dessen Zentrum das Verfahren Planungszelle steht.



*Abschluß einer Planungszelle*

<sup>1</sup> Dienel, Peter C.: Die Planungszelle - Eine Alternative zur Establishment-Demokratie, 4. durchgesehene Auflage; Mit Statusreport 1997; Opladen 1997





***Kleingruppenarbeit  
als zentrales Element***

Elemente der Planungszelle und ihre Effekte:

#### **Elemente**

- ◆ Beliebig vervielfältigbare Einheiten von ca. 25 Personen.
- ◆ Teilnehmersauswahl per Zufallsverfahren über die Einwohnermeldeämter.
- ◆ Bildungsurlaub, Betreuung von Pflegebedürftigen und Erstattung von Verdienstausfall.
- ◆ Aufwandsentschädigung für Arbeit vom öffentlichen Auftraggeber.
- ◆ Eine klar eingegrenzte Fragestellung.
- ◆ Informationseingaben durch Experten, Betroffenenvertretung, Materialeingabe, Begehungen und Tests.
- ◆ Die Informationen werden vor allem in ständig wechselnden Kleingruppen mit den Lebenserfahrungen der Teilnehmer verglichen.
- ◆ Die Teilnehmer werden von neutralen Prozessbegleitern unterstützt.
- ◆ Programmherstellung und Auswertung geschehen durch eine erkennbar neutrale Institution, die in keiner Weise mit der Problemlage, dem Auftraggeber oder den Betroffenen verbunden ist.
- ◆ Die so entstandenen Empfehlungen werden im Bürgergutachten zusammengefasst.

#### **Effekte**

- ◆ Plenums- und Kleingruppenarbeit sind möglich.
- ◆ Theoretisch gleiche Teilnahmechancen für alle Bürgerinnen und Bürger.
- ◆ Aus theoretischen Chancen werden durch Beseitigung von Teilnahmehindernissen reale Möglichkeiten.
- ◆ Symbolisiert Ernsthaftigkeit und versetzt in die bezahlte Gutachterrolle.
- ◆ Die gestellte Aufgabe muß abzuarbeiten sein.
- ◆ Die Teilnehmenden werden so mit den notwendigen möglichst kontroversen Informationen versorgt.
- ◆ Der ständige Wechsel der Zusammensetzung vermindert Meinungsführerschaften und erleichtert Meinungswechsel.
- ◆ Neutrale Moderation ist für Glaubwürdigkeit und Motivation von hoher Relevanz.
- ◆ Diese erkennbare Neutralität ist wichtig für die Akzeptanz des Verfahrens und der Ergebnisse.
- ◆ Die Dokumentation im Bürgergutachten hält den gesamten Prozess transparent.



Aus dieser Konzeption ergibt sich eine radikale zeitliche Befristung für die sich ständig in Kleingruppen auflösende Planungsgemeinschaft. Aufbau, Zusammensetzung und Methodik ergeben für die zu bearbeitende Problemlage eine Entscheidungsverbesserung und vielfältige positive Effekte, die zum Teil über die eigentlichen Planungsziele wesentlich hinaus gehen.



Effekte für die Problemlösung:  
Verbesserungen werden durch eine breitere Datenbasis erreicht, da keine reine Expertenplanung stattfindet, sondern Erfahrungen aus allen Lebensbereichen über die heterogene Gruppenzusammensetzung in die Planung Eingang finden.



Die Vereinigung von Interdisziplinarität der Teilnehmenden und der eingegebenen Expertise auf allgemeinverständlicher Basis ersetzt langwierige Erörterungen von Einzelgutachten in Fachgremien.

Soziale Folgen einer Planung können bereits frühzeitig abgeschätzt und im Negativauswirkungen im Vorfeld minimiert werden. Die Gruppenstruktur sorgt gleichzeitig für eine hohe Maßnahmenlegitimation. Dieses wird dadurch begünstigt, dass den Teilnehmern keine direkten Vorteile aus den Planungsergebnissen erwachsen und für sie auch keine Möglichkeiten der Wiederwahl oder Beförderung mit den Ergebnissen verbunden sind.



Die Erkenntnisse des Bürgergutachtens orientieren sich so an erkennbaren langfristigen Interessen aller und nicht an der nächsten Wahl oder den Zielen von Interessensverbänden.

Empfehlungen des Bürgergutachtens sind informationsgesättigt und können so andere Arten der (freiwilligen) Bürgerbeteiligung ersetzen und vorgeschriebene Bürgerbeteiligung sinnvoll ergänzen bzw. einbinden.

Aus diesen Faktoren resultiert eine Planungssicherheit - evtl. verbunden mit einer Verfahrensbeschleunigung - da die intensiven Kommunikationsprozesse in Groß- und Kleingruppen ein anfechtbares Abwägungsdefizit unwahrscheinlich machen. Diese Sicherheit wird vergrößert, wenn mehrere Planungszellen zu einem Thema durchgeführt werden (bisher maximal 24 Planungszellen).





Die Möglichkeit, vor einer Art „neutraler Jury“ die eigene Meinung geordnet in den Planungsprozess einbringen zu können, schafft Vertrauen bei den Betroffenen.

Die Notwendigkeit, sich in der Informationsphase vor den Bürgergutachtern/innen auf das Wesentliche und Machbare zu konzentrieren, unterstützt bei organisierten Interessengruppen den Meinungsbildungsprozess und die Entwicklung alternativer Überlegungen unter stärkerer Berücksichtigung von Fremdinteressen.



Der Einblick in die Arbeit der Gruppen durch begleitende Presseberichte und die Veröffentlichung der Ergebnisse im Bürgergutachten verschafft dem Entscheidungsprozess die nötige Transparenz und regt die themenbezogene Diskussion in der Gemeinschaft an.

Das Prinzip der Planungszellen feiert Erfolge im In- und Ausland. In den Vereinigten Staaten von Amerika hat sich ein ähnliches System etabliert („citizen juries“ des „Jefferson Center“) und in Großbritannien entstanden „citizen juries“ in Anlehnung an das deutsche Planungszellenverfahren. In Spanien und Österreich kam die Planungszelle bereits zum Einsatz und auch aus Afrika und Asien melden sich die ersten Interessenten. Die Einsatzbereiche des Verfahrens befinden sich vor allem im kommunalpolitischen Bereich; Problemlagen auf anderen Ebenen zeigten sich aber ebenfalls für die Bearbeitung mit Planungszellen geeignet.



*Verdichtete Informationseingabe durch Interessenvertreter*

## Beispiele bisheriger Bürgergutachten

- Innenstadtsanierung Hagen-Haspe  
(Auftraggeber:) Innenministerium NRW (1976)
- Planung des Rathausplatzes Köln-Gürzenich  
Stadt Köln/Städtebauministerium NRW (1980)
- Neuordnung des Sanierungsgebietes Innenstadt Gevelsberg  
Stadt Gevelsberg (1991)
- Bürgergutachten ISDN  
Bundesministerium für Post und Telekommunikation (1991)
- Bewertung alternativer Autobahntrassen  
Baskische Straßenverkehrsbehörde (1992)
- Attraktiver Öffentlicher Personennahverkehr in Hannover  
ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG (1996)
- Lengerich 2047 – Vorbereitung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs  
Stadt Lengerich (1997)
- Mitten in Witten  
Stadt Witten (1999)
- Lengerich Altstadt  
Stadt Lengerich (1999)
- Merler Keil - Bürgergutachten zur Entwicklung der Stadt Meckenheim und zu Funktion und Gestaltung des Merler Keil  
Stadt Meckenheim (2000)

## 3.2. Ergänzungen im mehrstufigen dialogischen Verfahren

Die im Konzept der Planungszelle enthaltene Beschränkung auf die exklusive Beteiligung der per Zufall ausgewählten Teilnehmer ist mittlerweile bedingt aufgehoben. Etabliert hat sich ein zwei bzw. dreistufiges Verfahren.

In der ersten Phase wird durch öffentliche Veranstaltungen über die geplante Bürgerbeteiligung, die Problemstellung und mögliche Lösungsansätze informiert. Dazu werden Vereine, Verbände und sonstige Multiplikatoren ebenso eingeladen wie alle interessierten Bürger.

In Zielgruppenworkshops und Zukunftswerkstätten wird auf die Energie und die Sachkompetenz engagierter Bürger zurückgegriffen. Mitarbeiter des Durchführungsträgers stehen während und nach den Veranstaltungen zur Verfügung, um Anregungen und





Bedenken zu sammeln, diese für die Programmgestaltung der zweiten Stufe aufzuarbeiten und mögliche Referenten aus dem Interessentenkreis zu koordinieren.

In der zweiten Phase werden die bei den vorherigen Veranstaltungen und Einzelgesprächen gesammelten Informationen in ein Arbeitsprogramm integriert und mit Expertenwissen angereichert. Interessenvertreter nehmen zu entsprechenden Problemen Stellung und die per Zufallsverfahren ausgewählten Bürgergutachter vergleichen die Eingaben mit ihren eigenen Lebenserfahrungen, um anschließend konkrete Empfehlungen für die Problemlösung abzugeben. Diese Ergebnisse werden dann im Bürgergutachten zusammengefasst und dem Auftraggeber als Entscheidungshilfe zur Verfügung gestellt.



Für die spätere Realisierung besteht ferner die Option, Umsetzungsgruppen aus den Reihen der Bürgergutachter zu bilden. Dieses versetzt den Auftraggeber in die Lage, Antworten auf Rückfragen zu erhalten, die über den Inhalt des Bürgergutachtens hinausgehen. Die Option einer dritten Stufe ist dann besonders interessant, wenn sich einzelne Rahmenbedingungen der Planung verändern. Da ein Großteil der Teilnehmer gerne bereit ist die neu erworbenen Kenntnisse weiter einzusetzen und an der Umsetzung der gemachten Empfehlungen mitzuwirken, birgt diese Option Vorteile für alle Seiten.



Voraussetzungen für den Erfolg des Verfahrens sind: Ergebnisoffenheit des Auftraggebers während der kompletten Laufzeit des Verfahrens ein kompetenter und erkennbar unabhängiger Durchführungsträger. Dieser muss in der Lage sein, die Problemlage so einzugrenzen, dass sie von den Bürgergutachtern zu bearbeiten ist, aber auch nicht zum Abschweifen vom Thema verleitet. Seine Leistung besteht darin, durch die Herstellung einer gemeinsamen Informationsgrundlage für alle Teilnehmer die Komplexität des Themas auf eine geeignete Arbeitsebene herunterzubrechen, um so konkrete Ergebnisse am Ende des Prozesses zu ermöglichen.



***Beteiligung Jugendlicher unter 16 aus einer Klasse 8***

Um das Verfahren zu sichern, wurde der Begriff Planungszelle durch citizen-consult, institut für bürgergutachten gmbh geschützt. Ein Franchise-Verfahren soll nun Qualitätsgarant für die Durchführung von Planungszellen sein.



### 3.3. Organisation und Ablauf des Verfahrens

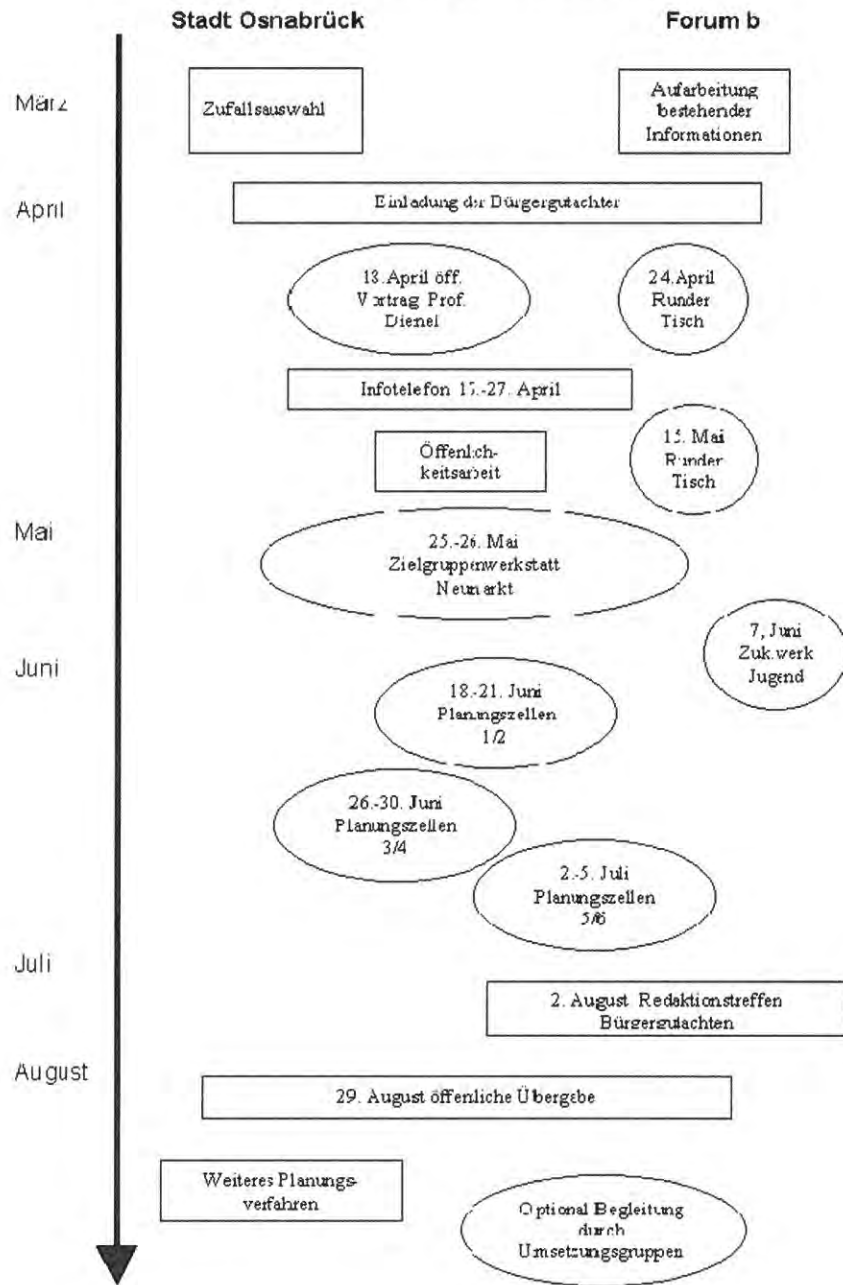
Auch wenn die Grundkonzeption der Planungszelle seit ca 25 Jahren kaum Veränderungen erfahren hat, so wird der Ablauf des mehrstufigen dialogischen Gesamtverfahrens immer wieder individuell der Problemstellung angepasst.

Im Falle des *Neumarkt* galt es besonders die Interessen der primär Betroffenen im Vorfeld der Planungszellen einzubeziehen. Als am stärksten betroffen wurden die Anlieger rund um den *Neumarkt* und die Geschäftsleute aus der *Neumarkt-Passage* betrachtet. Deren Bedenken und Anregungen erhielten daher besonderen Raum im Rahmen der Planungszellen und im Rahmen der vorherigen Beteiligung. In einer Wochenendveranstaltung Kritik und Ideen zur Situation und zur Zukunft des *Neumarkt* diskutiert, um Konsens und Dissens der Anlieger vor den Planungszellen präsentieren zu können.



*Blick in die Anliegerbeteiligung*

## Ablaufplan Bürgergutachten Neumarkt





*Impressionen Neumarkt*

Für die Inhalte der Planungszellenarbeit hat diese Vorgehensweise folgende Bedeutung:

- ◆ **Arbeitsrahmen:** Vertraglich abgesteckt
- ◆ **Verwaltung:** stellt bestehende Informationen zusammen und benennt wichtige Themenpunkte
- ◆ **Runder Tisch:** benennt in einer erster Sitzung wichtige Thememkomplexe zum *Neumarkt*
- ◆ **Runder Tisch:** schlägt in zweiter Sitzung Interessenvertreter als Referenten vor
- ◆ **Zielgruppenwerkstatt:** verdichtet Interessen einer wichtigen Gruppe (*Anlieger Neumarkt*)
- ◆ **Zukunftswerkstatt:** Jugendliche erarbeiten Anregungen für den *Neumarkt*
- ◆ **Forum B:** erstellt unabhängig das Programm
- ◆ **Forschungsstelle Bürgerbeteiligung & Planungsverfahren Universität Wuppertal** begleitet wissenschaftlich, prüft Planungszellenkriterien

Die Unabhängigkeit des Durchführungsträger bedeutet, dass er die Endauswahl trifft, sowohl bezüglich Fachreferenten aus der Verwaltung und von externer Seite sowie bezüglich einzubeziehender Interessenvertreter.

So sollen alle relevanten Interessen kontrovers und konzentriert eingegeben werden. Im Sinne einer effektiven Ausnutzung der knappen Präsentationszeit beschränken die Referenten sich in der Regel auf die wichtigsten Positionen mit den höchsten Erfolgsaussichten, d.h. es findet häufig noch ein interner Abwägungsprozess statt. Für Osnabrück bedeutete dies unter anderem Vorbereitungsgepräche zwischen einzelnen Referenten um Überschneidungen zu verringern.



Ein Referat von Prof. Diemel eröffnet die Bürgerbeteiligung



*Historisches Landgericht*



*Grüner Kachel-  
oder Fliesenbau*

Runder Tisch zur Problemabgrenzung aus der Sicht von Interessenvertretern



*Café Coppenrath*



*Neumarkt von Westen*

Dem oben dargestellten Ablaufschema entsprechend begann das Verfahren mit einem öffentlichen Referat von Prof. Diemel. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurde auf den geplanten Runden Tisch für Interessenvertreter ebenso hingewiesen wie auf die Möglichkeit schriftliche und mündliche Eingaben für die Diskussion in den Planungszellen an das Team von **forum b** weiterzuleiten.

Als Vertreter einer besonderen Interessensgruppe wurde eine 8. Klasse der Gesamtschule Schinkel angesprochen. Bei einem Treffen wurden - in Anlehnung an das Verfahren Zukunftswerkstatt - Defizite des *Neumarkt* erörtert, eine Utopie für die Zukunft des *Neumarkt* entwickelt und daraus konkrete Anregungen für die Planungszellen abgeleitet. Eine Sprechergruppe der Schüler bereitete die Ergebnisse für ein Referat in den Planungszellen vor.

Zentrales Element der Planungszellen ist die Erstellung eines lösungsorientierten Ablaufplans durch einen neutralen Durchführungsträger. Die Neutralität des Durchführungsträgers bedingt eine begrenzte Kenntnis über die ortsspezifische Problemsicht. Für die Programmherstellung ist daher eine Beteiligung der aktiven Interessengruppen vor Ort notwendig.

Im Vorfeld der Planungszellen wurden daher Vertreter von Osnabrücker Vereinen, Verbänden und Initiativen zu einem Runden Tisch eingeladen. Eine strukturierte Abendveranstaltung sollte Auskunft über die vorhandenen Interessenlagen und die in den Planungszellen zu diskutierenden Problemstellungen geben. Die schriftlichen Einladungen für den Runden Tisch der Interessenvertreter wurde auf der Grundlage eines Postverteilers der Stadtverwaltung sowie einer Recherche des Pressespiegels erstellt. Erstes Ziel des Runden Tisches war es Themenfelder auszumachen, die von den Planungszellen besprochen werden sollten.

Nach einer Begrüßung durch den Stadtbaurat Ellinghaus und der Vorstellung des Verfahrens Planungszelle / Bürgergutachten durch **forum b** wurden über eine Zettelabfrage Themenvorschläge für die Diskussion in den Planungszellen gesammelt. Anschließend wurden diese nach thematischen Zusammenhängen sortiert. Die Zuordnung einzelner Themenvorschläge zu einem bestimmten Komplex hätte auch anders ausfallen können; so liesse sich z.B. „*Neumarkt* verkehrsfrei“ sicherlich auch dem Bereich „Radfahrer + Fußgänger“ zuordnen. Ebenso hätte die Ordnung auf Grundlage der geographischen Bereiche geschehen können.



*Eckgebäude Große Straße*



*Apotheke Öwer de Hase*



*Anregungen fürs Programm*

Die Teilnehmenden brachten zum Ausdruck, dass alle Planungen besonders vor dem Hintergrund der Auswirkungen auf die Bereiche „Passage“, „Neumarkt oberirdisch“ und „Johannisstraße“ zu prüfen seien. Im Zentrum ihrer Themenvorschläge stand der Bereich Verkehr mit den Unterthemen „ÖPNV“, „MIV“ sowie „Radfahrer + Fußgänger“. Von zentraler Bedeutung für die Diskussion erschienen ihnen alle Überlegungen zur Passage. Darüber hinaus sollten die Planungszellen die Bedeutung Osnabrücks als Oberzentrum mit den daraus resultierenden Aufgaben für Handel, Stadtgestaltung und Erlebnisraum Stadt bedenken. Themen wie „barrierefreie Gestaltung“ und „Kriminalität am Neumarkt“ ergänz-

Passage	Verkehr		Zentrum + Handel	Weitere Themen
Geschäftsleute	<b>ÖPNV</b>	<b>MIV</b>	<b>Zentrumsfunktion des Neumarkt</b>	<b>Autotunnel</b>
Umgestaltung des Tunnels Beerdigung des Tunnels	Konzentration der Bussteige weiterhin zentrale Bus-Verknüpfung am Neumarkt	Sperrung für MIV Neumarkt verkehrsfrei	Platzrandgestaltung Tunnel Verkehrsraum und Platzgestaltung	Neumarktuntertunnelung
Sommermonate in der Neumarktpassage	Neue / andere Busführung Johannisstraße - Neumarkt	weitläufigen Ring um die Stadt Osnabrück	Erlebnisraum schaffen	<b>Barrieren</b>
Beibehaltung des Tunnels	Johannisstr. reine Fußgängerzone	Neumarkt Autofrei Fußgängerbereich	Oberzentrale Funktion (Stadt- bild etc.)	Barrierefreie Gestaltung
Ergebnis für die Neumarktpassage	Verkehrsverlagerung	Motorisierter Individualverkehr	Handel	<b>Kriminalität</b>
Arbeitsplätze Passage	Alternative Schiene offenhalten	Radfahrer + Fußgänger	Neumarkt als Zentrum des Handels	Drogenszene
	OS-Bahn als Alternative	Fahrradabstellanlagen	Handel	
	Busverkehr	Erreichbarkeit per Fahrrad gewährleisten		<b>Johannisstraße</b>
	Busverkehr + Haltestellen	Sichere Radwegführung in alle Richtungen		Ergebnis für Johannisstraße
	ÖPV	Verbindung Große Straße - Johannisstr. fußläufig		<b>Neumarkt</b>
	Busführung über Kollegienwall	Fußgängerbrücke		Ergebnis für Neumarkt oberirdisch





Alle Teilnehmer erhielten eine Einladungsliste für den zweiten Runden Tisch mit den Tel.-Nummern aus der 1. Runde zur Absprache von Referentenvorschlägen. Drei Wochen später trafen sich die Interessenvertreter ein zweites Mal treffen, um darüber zu beraten, wer zu den einzelnen Themenbereichen aus ihrem Kreise vor den Planungszellen referieren könnte. Interessenvertreter die beim ersten Treffen nicht vertreten waren waren in der zweiten Runde willkommen. Sofern nicht bereits zwischen den beiden Terminen geklärt wurden beim zweiten Runden Tisch Referentenvorschläge entgegengenommen und abgestimmt.



Das Thema Autotunnel wurde in den Planungszellen zwar angesprochen, da die Planungen hierzu aber bereits von der Stadt verworfen wurden, gab es keine besondere Arbeitseinheit für dieses Thema. Argumente gegen den Tunnel aus dem Bereichen Finanzierung, Städtebau sowie Verkehrsprobleme an den Tunnelausfahrten bewogen den Stadtentwicklungsausschuss zu einem negativen Votum. Das Protokoll dieser Sitzung wurde in den Planungszellen ausgelegt. Interessenvertreter hatten trotzdem die Möglichkeit, den Autotunnel im Rahmen ihres Zeitbudgets in den Planungszellen zu thematisieren.



### **Ablauf der Zielgruppenwerkstatt**

Die Anlieger des *Neumarkt* wurden vom Oberbürgermeister zur Teilnahme an einer Zielgruppenwerkstatt eingeladen. Am Freitagabend begann diese Art der Beteiligung mit der Erläuterung des Gesamtverfahrens und der Bedeutung der Zielgruppenwerkstatt für das Bürgergutachten. Darauf folgte die klassische Kritikphase des Modells Zukunftswerkstatt nach Robert Jungk. Durch eine Zettelabfrage konnten die Teilnehmenden ihre Kritik an der IST-Situation äußern. Anschließend gab es noch Gelegenheit, in lockerer Runde über den *Neumarkt* zu diskutieren.



***Präsentation der Zwischenergebnisse***

Der Samstagnachmittag begann mit einer gekürzten Form der Phantasiephase, die ebenfalls in Form einer Zettelabfrage durchgeführt wurde. Zur Realisationsphase ging es in Kleingruppen an Planungstische. In zwei Etappen mit wechselnder Kleingruppenzusammensetzung wurden Funktionen und Gestaltung des *Neumarktes* diskutiert. Die Ergebnisse wurden im Plenum präsentiert und durch ein gewähltes Sprecherteam für die Präsentation im Rahmen der Planungszellen aufgearbeitet





**Ergebnisse der Kritikphase**

**Ergebnisse der Zielgruppenwerkstatt**

Am Freitag standen im Zentrum der Kritik (ohne Gewichtung): städtebauliche Defizite; fehlendes Flair; Angst um Arbeitsplätze (*Passage*); Probleme mit dem Verkehr.

Am Samstag gab es in der Phantasiephase folgende Ergebnisse:

- es sollte mehr Raum für Fußgänger geben
- die Verkehrsprobleme sollten mit Busbahnhof, Stadtbahn und Minibuspenselverkehr gelöst sein
- die Arbeitsplätze für die Beschäftigten aus der *Passage* sollten sicher sein
- der *Neumarkt* selbst sollte viel Aufenthaltsqualität besitzen
- die *Passage* sollte sauber, hell und freundlich sein



**Diskussion am Computer**

Zur Erreichung dieser Ziele gab es unterschiedliche Vorstellungen: von der Fortschreibung des Status Quo mit leichten Veränderungen bis hin zu radikalen Veränderungen mit Fußgängerzone, umgenutzter *Passage* mit weniger Eingängen einer Stadtbahn auf dem *Neumarkt* und Ringstraßen um Osnabrück.

In der nächsten Phase ging es in Kleingruppen um die Funktionen das Ergebnis wurde mit „Flair“ und „Verkehr“ betitelt.



**Ergebnisverdichtung**

	Flair		Verkehr	
Rahmenbedingungen	Magneten beachten z.B. Neu Kamp		Verkehrskonzept ändern	Autobahnring schließen
Busbahnhof	Ladenpavillons Neuer Graben beim ZOB		ZOB Neuer Graben	2 ZOB an den Rändern
"Neu-Markt"	Neumarkt - "Marktplatz"	Passage in Stände (Viktualienmarkt)	Platz verkehrsfrei - größer	Bus aus Johannisstraße
Neunutzung	Passage als Lagerraum	Fahrradparkplatz + laden, -reperatur, -verleih	Tiefgarage?	



**Stichworte zu „Flair + Verkehr“**



Die erneute Diskussion dieser Ergebnisse in anders zusammengesetzten Kleingruppen führte zu folgenden Ergebnissen im Bereich Gestaltung:

Neuer Graben	Achsen	Neumarkt	Grün + Gestaltung	
Shops unter Glas	Zwei Plätze gestalterisch abheben	Neumarkt - offener Markt	Randbebauung gestalten	Grüne Elemente
Neue Shops = Ergänzungen zum IST-Einzelhandel	Gr. Straße durchziehen bis Johannisstr.	Wochenmarkt oder täglicher Markt	Städtische Möblierung	Einbeziehung Sparkasse Kaufhof + Umgebung
Neuer Graben überdacht	Mittelpunkt schaffen (Café) (Achse)	Neumarkt überdacht	Hase erlebbar	

Insgesamt verständigte sich die Zielgruppenwerkstatt auf ein völlig neues Konzept des *Neumarkt*. Als Zielsetzung entwickelten sie einen „Neuen Markt“ ohne MIV und evtl. auch ohne Bus. Der neugeschaffene Platz sollte zum Aufenthalt zwischen Einkaufsmagneten einladen und den Geschäftsleuten aus der *Passage* eine neue Existenz in Form von Pavillons anbieten. Die *Passage* selbst sollte einer neuen Nutzung zugeführt werden (Fahrraddienstleistungen, Lagerräume etc.).

Diese Ergebnisse wurden durch einen Sprecher in den Planungszellen präsentiert und von Interessenvertretern aus den Bereichen: a) *Neumarkt-Passage* b) oberirdischer *Neumarkt* und c) *Johannisstraße* ergänzt.

**Ergebnisse werden zusammengetragen**





Aus den beschriebenen Vorlauf zu den Planungszellen ergab sich folgendes Programm:

**Ablauf der Planungszelle 1 zur Funktionen und Gestaltung des Neumarkt**

Phasen	Informationsphase			Empfehlungen
Tage	Tag der Zukunft	Tag der Planer	Tag der Interessenvertreter	Tag der Empfehlungen
	Montag 18.06. 2001	Dienstag 19.06.2001	Mittwoch 20.06.2001	Donnerstag 21.06.2001
8.00-9.30	Erste Einstellungen	Verkehrspläne zum Neumarkt	Konsens - Dissens Ergebnisse der ZGW	Reflexion
Kaffeepause				
10.00-11.30	Visionen für Osnabrück	Vergangenheit - Gegenwart - Zukunft	Treffpunkt Neumarkt	Empfehlungen I
Mittagessen				
12.30-14.00	Standort Innenstadt	ÖPNV-Bereisung	Wohnen und bewegen	Empfehlungen II
Kaffeepause				
14.30-16.00	Zukunft des Verkehrs	Perspektiven Neumarkt	Politikerhearing Ende 16.30	Abschlußrunde

**Achtung am Mittwoch dauert die Planungszelle bis 16.30!!!**

Je zwei Planungszellen tagen eine Stunde versetzt, um Referentenwechsel zu ermöglichen

---

**Bürgergutachten *Neumarkt***

---

Programmablauf

**1. Tag Arbeitseinheit 1** **8.00 – 9.30 Uhr**

**Begrüßung und Einführung in das Thema**

Die Arbeit der Planungszellen begann mit der Begrüßung durch einen Vertreter der Verwaltungsspitze (Oberbürgermeister Fip oder Stadtbaurat Ellinghaus), anschließend wurde in das Programm und die Arbeitsweise der Planungszellen eingeführt. Bevor die Teilnehmenden fremde Informationen zur Problemstellung erhielten, wurde von ihnen ein erstes Meinungsbild erhoben. Dazu bekamen sie zunächst einen Fragebogen in dem sie Auskunft über ihre Zufriedenheit mit ihrem Wohnsitz Osnabrück, der Innenstadt und speziell dem Bereiche *Neumarkt* gaben. In einer anschließenden Gruppenarbeit diskutierten sie über derzeitige Funktionen, Stärken und Schwächen des *Neumarkt*.

**Arbeitseinheit 2**

**10.00-11.30 Uhr**

**Visionen für Osnabrück – Perspektiven für die Stadtentwicklung**

In der zweiten Arbeitseinheit wurde den Teilnehmenden - durch Stadtbaurat Ellinghaus - oder den Leiter des Fachbereich Städtebau Herrn Schürings - auf dem Leitlinien der Stadtentwicklungsplanung eine Zukunftsvision für Osnabrück dargestellt.



Nach einigen sachlichen Rückfragen wurden die Teilnehmenden erneut in Kleingruppen aufgeteilt. In diesen Gruppen diskutieren sie, welche Entwicklungsschwerpunkte ihnen wichtig erschienen und welche Fragen daraus für sie resultierten.

**Arbeitseinheit 3** **12.30-14.00 Uhr**  
**Standort Innenstadt – Allgemeine Perspektiven des Einzelhandels und besondere Perspektiven für das Oberzentrum Osnabrück**

Hier ging es um die Zukunft der Innenstadt mit dem Einzelhandel als einer zentralen Funktion. Herr Lammers als Geschäftsführer bei der Industrie- und Handelskammer - ergänzt durch Herrn Dreyer bzw. Herrn Kolkmeier vom Einzelhandelsverband – stellte Rahmenbedingungen einer möglichen Entwicklung dar. Die Teilnehmenden diskutierten auf dieser Grundlage in Kleingruppen über Chancen und Risiken, die sie für die Entwicklung in Osnabrück sehen.



**Arbeitseinheit 4** **14.30- 16.00 Uhr**  
**Zukunft des Verkehrs – Allgemeine Perspektiven in der Verkehrsplanung sowie Ansatzpunkte für die Osnabrücker Verkehrsentwicklung**

Herr Runge vom Verkehrsplaner vom Büro R+T stellte Grundtendenzen im Verkehrsbereich sowie Rahmenbedingungen für Osnabrück dar. Seine Ausführungen wurden durch den Verkehrsvorstand der Stadtwerke Osnabrück ergänzt. Dr. Rolfes berichtete über allgemeine Rahmenbedingungen für den ÖPNV. Die Teilnehmenden berieten anschließend in Kleingruppen über Verkehrsprobleme und mögliche Lösungsansätze.



**2. Tag**  
**Arbeitseinheit 5** **8.00-9.30 Uhr**  
**Abwägung Verkehr – Unterschiedliche Nutzeransprüche als Kriterien für die Verkehrsplanung**

Der Verkehrsplaner der Stadt Osnabrück sowie der Sprecher der Arbeitsgruppe Verkehr der Lokalen Agenda 21 erläuterten mögliche Entwicklungsperspektiven für den Verkehr am *Neumarkt*. In Kleingruppen diskutierten die Teilnehmenden diese Informationen aus ihrer Perspektive und beurteilten die Situation für die einzelnen Verkehrsteilnehmer.







### Arbeitseinheit 6

10.00-11.30 Uhr

#### Vergangenheit - Gegenwart - Zukunft

Durch Herrn Switala vom Denkmalamt der Stadt Osnabrück wurden historische Hintergründe zum *Neumarkt* erläutert, um darauf aufbauend den Entwurf der Arbeitsgruppe Stadtplanung der LA21 vorstellen zu lassen. Im Anschluß daran wurde in Kleingruppen über die Anregungen diskutiert.



### Arbeitseinheit 7

12.30-14.00 Uhr

#### Vor-Ort-Termin- Wahrnehmung aus unterschiedlichen Perspektiven

Mit dem Bus wurde die Situation des ÖPNV am *Neumarkt* begutachtet, um anschließend in die Fußgängerperspektive zu wechseln. Ausgerüstet mit einer Sofortbildkamera dokumentierten jede Planungszelle in fünf Kleingruppen aus unterschiedlichen Perspektiven die Situation am *Neumarkt*.



### Arbeitseinheit 8

14.30-16.00 Uhr

#### Der Neumarkt aus verschiedenen Perspektiven – Perspektivenwechsel als Basis für diskursive Planung

Die Ergebnisse der vorherigen Arbeitseinheit wurden in Kleingruppen aufbereitet und im Plenum vorgestellt. Diese Präsentation wurde anschließend erneut Basis einer Kleingruppendiskussion.

## 3. Tag

### Arbeitseinheit 9

8.00-9.50

#### Uhr

Konsens - Dissens Ergebnisse der Zielgruppenwerkstatt  
Nach einer umfangreichen Informationsphase wurden in dieser Arbeitseinheit konkrete Empfehlungen einer vorherigen Zielgruppenbeteiligung vorgestellt..



Die Ergebnisse der Zielgruppenwerkstatt wurden ergänzt durch Stellungnahmen von:

Herrn Coppenrath : Sprecher der *Neumarkt-Passage*  
Herrn Oppermann : Sprecher der Interessengemeinschaft Neustadt

Herrn Bergmann: Interessenvertreter *Neumarkt* oberirdisch

Die Konsens und Dissenspunkte der Interessenvertreter wurden anschließend in Kleingruppen auf ihre Stärken und Schwächen untersucht.



#### Arbeitseinheit 10

10.10-11.30 Uhr

##### Treffpunkt *Neumarkt*

Der *Neumarkt* ist Treffpunkt. Hier treffen sich Jugendliche, deren Interessen von Schülern aus dem 8. Jahrgang vertreten wurden. Aber auch andere Gruppen treffen sich hier, um den *Neumarkt* unterschiedlich zu nutzen. Die Anwesenheit unterschiedlicher Personengruppen, z.B. eines Teils der Drogenszene führt auch zu Spannungen. Herr Heyer von der Polizei berichtete aus Sicht der Kriminalprävention.

#### Arbeitseinheit 11

12.30-14.00 Uhr

##### Wohnen und Bewegen

In dieser Arbeitseinheit wurden die Interessen des Behindertenforums vorgestellt. Von der Moderation wurde auf Konflikte zum Thema „Wohnen in der Innenstadt“ hingewiesen. Darauf aufbauend wurden in themenspezifischen Kleingruppen die Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen diskutiert.



#### Arbeitseinheit 12

14.45-16.30 Uhr

##### Politikerhearing – Stadtentwicklung aus politischer Sicht

Im Politikerhearing sollte sich das Meinungsbild der Teilnehmenden abrunden. Nach einem sehr kurzen Eingangsstatement der Ratsfraktionen erhielten die Teilnehmenden die Gelegenheit, noch offene Fragen an die Politiker zu richten.



#### 4. (Empfehlungs)-tag

##### Arbeitseinheit 13

8.00-9.30 Uhr

##### Reflexion – Aufarbeitung eines diskursiven Prozesses für die Abwägung von Entscheidungen

In dieser Arbeitseinheit wurden alle Arbeitsergebnisse der vorangegangenen Tage reflektiert. Im Anschluß daran diskutierten die Teilnehmenden in Kleingruppen über die zukünftig relevanten Funktionen des *Neumarkt* und bewerteten diese nach einer Präsentation im Plenum.







#### **Arbeitseinheit 14 Empfehlungen I**

**10.00-11.30 Uhr**

Ihrer Entscheidung für die zukünftigen Funktionen des *Neumarkt* folgend erhielten die Teilnehmenden unterschiedliche Optionen zur Gestaltungsplanung. Basis der weiteren Arbeit war unter anderem ein dreidimensionales Computermodell des *Neumarkt*. In Kleingruppen konnten sie entscheiden mit welchen Methoden sie ihren Gedanken Ausdruck verleihen wollten. Die wichtigsten Gedanken wurden von ihnen schriftlich festgehalten.



#### **Arbeitseinheit 15 Empfehlungen II**

**13.30-14.00 Uhr**

Fortsetzung der Arbeitseinheit 14



#### **Arbeitseinheit 16**

**14.30-16.00 Uhr**

#### **Abschlußrunde – Abschlußdiskussion und Seminarkritik**

Die Ergebnisse der beiden vorherigen Arbeitseinheiten wurden im Plenum vorgestellt. In einem abschließenden Bewertungsbogen wurden individuell die wichtigsten Aspekte der Planung festgehalten. Eine Reflexion zum Ablauf des Verfahrens schloss sich an.

#### **Ergebnisdarstellung**

Alle visualisierten Ergebnisse blieben ständig präsent. Die Bürgergutachter können die Empfehlungen am letzten Tag zeichnerisch darstellen, auf Flipchart notieren, Collagen erstellen oder am CAD-Modell entwerfen. Alle Ergebnisse wurden im Plenum präsentiert, zur Auswertung aufgezeichnet und auf Konsensbereiche überprüft. Bevor das Bürgergutachten gedruckt wurde kontrollierte ein Redaktionsteam aus den Planungszellen die Ergebniszusammenfassung.



## 4. Die Bürgergutachter

Die Zufallsauswahl der Bürgergutachter ist Garant für eine heterogene Gruppenstruktur in den Planungszellen. Durchmischung und Repräsentativität steigen mit der Zahl der Planungszellen und entsprechend der Zahl der beteiligten Personen.

Die 129 Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter haben vier Tage stellvertretend für alle Osnabrücker über die Zukunft des Neumarktes beraten. In diesem Zusammenhang kommt man schnell zu der Frage: „Wie repräsentativ ist die Zusammensetzung der Planungszellen?“

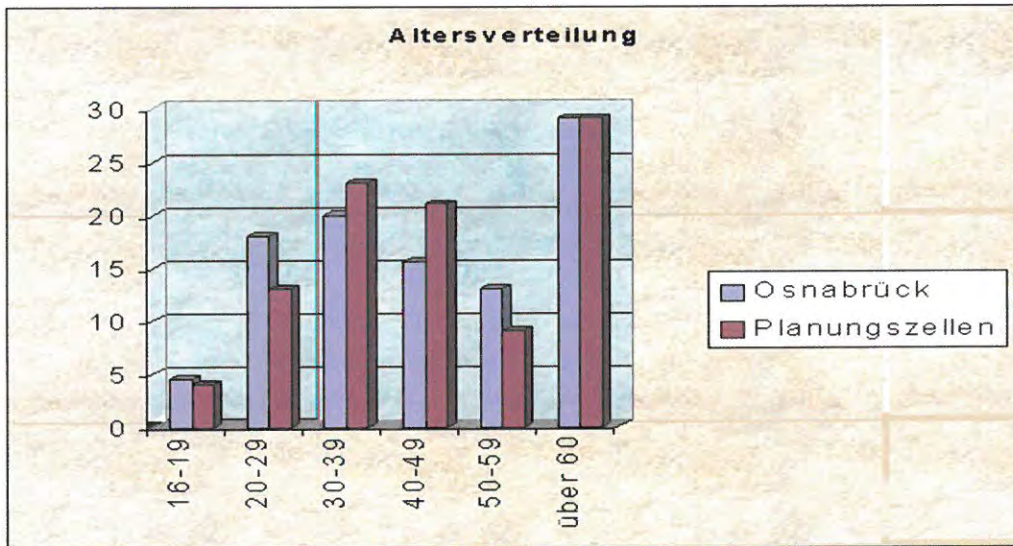
Es gibt eine ganz einfache Antwort: Zur Zeit ist kein praktiziertes Verfahren bekannt, mit dessen Hilfe repräsentativere Gruppen über komplexe Sachverhalte beraten, als dies in den Planungszellen geschieht. Diese qualitative Aussage bedarf quantitativer Unterstützung.

### 4.1 Alter und Geschlecht

Für die Teilnahme an den Planungszellen gibt es ein Mindestalter von 16 Jahren. Dies ist an das Wahlalter bei Kommunalwahlen gekoppelt. Um Interessen jüngerer Menschen einzubeziehen, hat sich eine separate Beteiligung im Vorfeld als sinnvoll erwiesen. Eine Altersbeschränkung nach oben besteht nicht. Der Stichprobe entsprechend werden Alters- und Geschlechterverteilung mit der Osnabrücker Bevölkerung ab 16 Jahren verglichen.

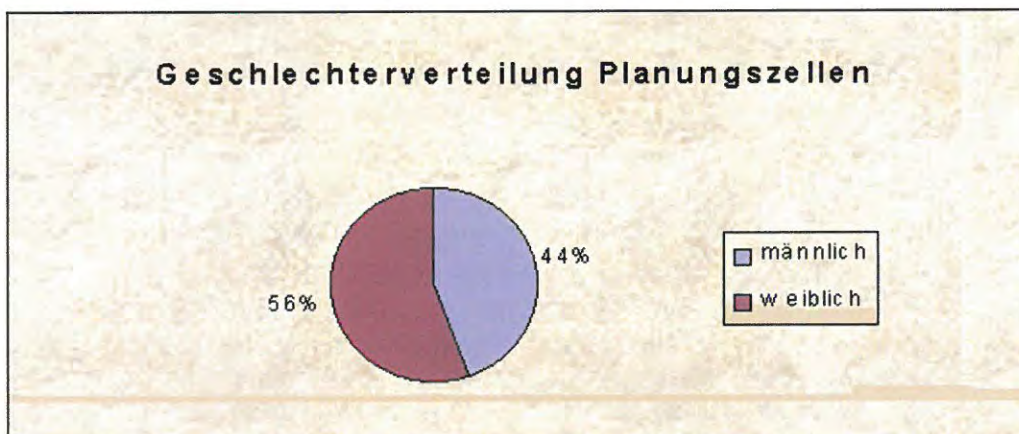
Die Struktur bezieht sich auf die 129 Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter, die am Zustandekommen der Empfehlungen und Anregungen mitgewirkt haben. Im Laufe des ersten Tages teilte ein junger Mann der Moderation mit, dass er aus gesundheitlichen Gründen wahrscheinlich am nächsten Tag nicht mehr mitarbeiten würde. Weiterhin gab es bei einem stark sehbehinderten Teilnehmer Probleme mit einer Begleitkraft und so reduzierte sich die Teilnehmerzahl von insgesamt 131 auf 129 Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter.



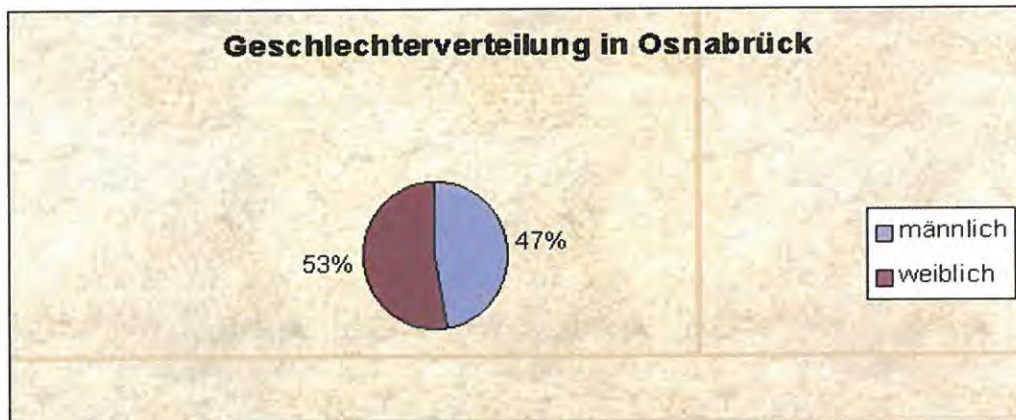


Die prozentuelle Altersverteilung der Bürgergutachter entspricht im wesentlichen der Altersverteilung in der Stadt Osnabrück. Die größten Abweichungen gibt es in der Gruppe von 20-29 Jahren, hier sind die Planungszellenteilnehmer etwas unterrepräsentiert. In der Altersgruppe von 40-49 sind die Planungszellenteilnehmer stärker vertreten als im Osnabrücker Durchschnitt. Die weiteren Abweichungen liegen mit unter fünf Prozentpunkten im Rahmen der für die Stichprobengröße üblichen Schwankungen. Die älteste Bürgergutachterin bei den Planungszellen *Neumarkt* war 82 Jahre alt.

Als zweites Kriterium soll die Geschlechterverteilung betrachtet werden.



Der Anteil der Bürgergutachterinnen in den Planungszellen lag bei 56%, die männliche Teilnehmerzahl bei 44%. Im Vergleich dazu die entsprechende Geschlechterverteilung in Osnabrück.



Mit 53% Frauenanteil und 47% Männeranteil differiert die Verteilung zwischen Planungszellen und Stadtbevölkerung um 3%. Ohne die beiden oben beschriebenen Ausfälle nach dem ersten Tag wäre die Verteilung nahezu identisch gewesen.

## 4.2. Berufe und Stellung im Beruf

Apothekerin  
 Architektin  
 Ärztin  
 Ausstellungstechnikerin,  
 Restauratorin  
 Chemieingenieur  
 Chemisch techn. Assistentin  
 Chemotechnikerin  
 Dipl. Ingenieur  
 Dipl. Ing. Agrar / Landwirt  
 Dipl. Ing. Landespflegerin  
 Dipl. Ing./ OStR.  
 Dipl.- Kauffrau (FH)  
 Dipl. Päd., Realschullehrerin  
 Dipl. Volkswirt  
 Diplom Sozialarbeiter  
 Drogistin  
 Elektro- /Umwelttechniker  
 Elektrotechniker  
 Ergotherapeut/in  
 Frisörin

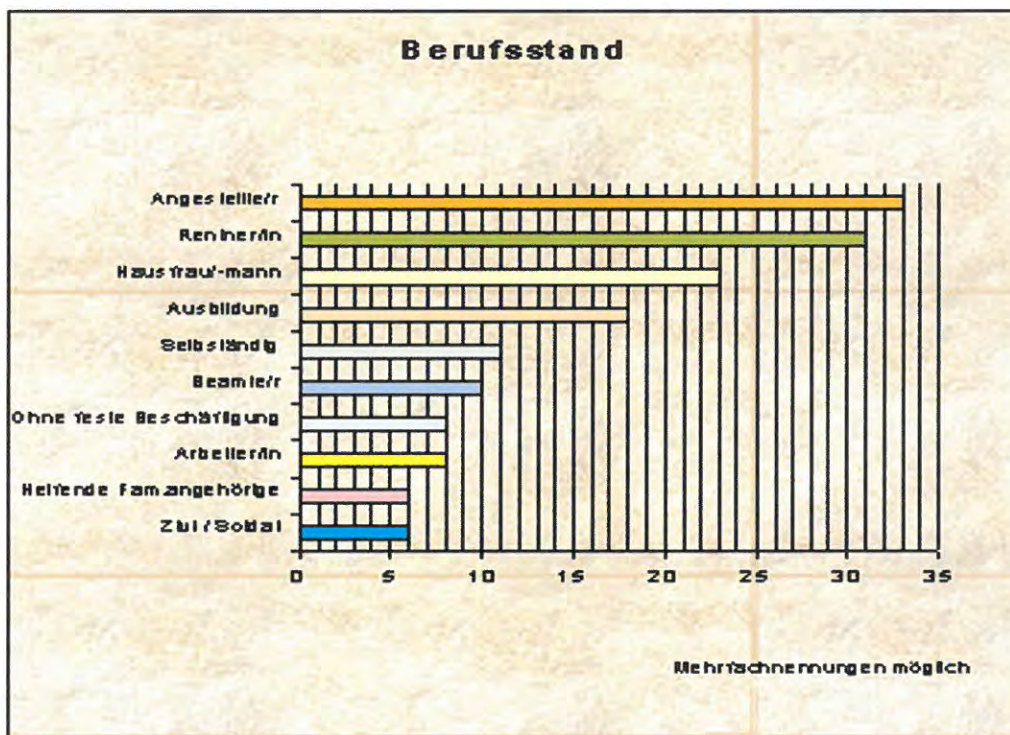
Gärtner  
 Großhandelskaufmann  
 Hallenaufsicht  
 Handwerker  
 Hausfrau/Hausmann  
 Hauswirtschaftshelferin  
 Industrieelektroniker  
 Industriekaufmann  
 Jurist/in  
 Justizbeamtin  
 Kassenleiterin Theater  
 Kaufmann  
 Kaufmännische Angestellte  
 Kinderarzt  
 Kinderkrankenschwester  
 Köchin  
 Krankenpfleger/Krankenschwester  
 Kunsthistorikerin  
 Lagerist  
 Lehrer/in  
 Lüftungsbauer  
 Maschinenbaumechaniker  
 Motopädin  
 NTGM

Pastor  
 Pfarrer  
 Psychologische Psychotherapeutin  
 Referentin der Erwachsenenbildung  
 Reisebürokauffrau  
 Sachbearbeiterin  
 Schneiderin  
 Softwareentwickler  
 Staatl. gepr. Technikerin  
 Maschinenbau Steuerberater  
 Steuerfachwirtin  
 Verlagskauffrau/-mann  
 Verwalt. Oberinspektor  
 Wissenschaftlicher Angestellter  
 Zahnarzthelferin  
 Zahntechnikerin

Berufsangaben wie Beamter, Student, Schüler, Rentner, Pensionär wurden nicht als solche bewertet.



Die Heterogenität der Berufsbezeichnungen findet sich in der Stellung im Berufsleben wider.



Im Gebiet der Stadt Osnabrück sind derzeit ca. 81.000 Menschen sozialversicherungspflichtig beschäftigt, davon ca.45.000 Einpendler. Bei einer gleichzeitigen Auspendlerzahl von 14.000 Beschäftigten ergibt sich eine Summe von ca. 50.000 Osnabrückern mit einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung.

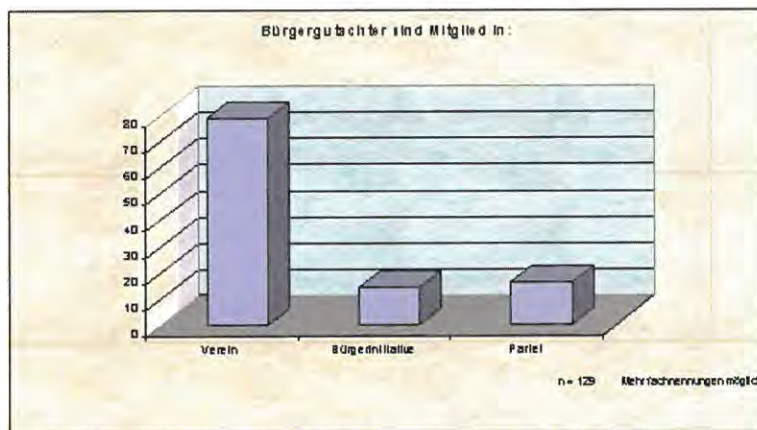
Dies entspricht einer Quote von ca 31%. In den Planungszellen beträgt die Quote der Angestellten, Beamten und Arbeiter ca. 40%, hinzu kommen die Auszubildenden, die sich in einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung befinden. Mit fast 10% ist der Anteil der Selbständigen in den Planungszellen relativ hoch.

Insgesamt läßt sich für die Merkmale Berufe und Stellung im Beruf eine hohe Heterogenität feststellen, die den Durchschnitt der Bevölkerung besser repräsentiert als die Zusammensetzung anderer Beratungsgremien.



### 4.3. Mitgliedschaft in Vereinen, Initiativen und Parteien

Im Zusammenhang mit der Erfassung der Angaben für die Statistik wurden die Bürgerinnen und Bürger auch gefragt, ob sie Mitglied eines Vereines, einer Bürgerinitiative oder einer Partei seien. Mit dieser Fragestellung soll ermittelt werden, ob sich zu der Planungszellenteilnahme vorrangig Personen bereit erklären, die ohnehin in Organisationen aktiv sind.



Bei den Osnabrücker Planungszellen sind knapp drei Fünftel der Bürgergutachter in einem Verein organisiert. 10% sind Mitglied einer Partei und fast die gleiche Anzahl in einer Bürgerinitiative. Die Quote der Parteimitglieder ist damit deutlich über dem Durchschnitt und auch über den Erfahrungen aus bisherigen Planungszellenverfahren.

### 4.4. Zufriedenheit mit dem Verfahren Planungszelle

Ablauf und Team wurden jeweils von einer Person mit der Note ausreichend bewertet. Durch die sonst überwiegende Bewertung mit gut und sehr gut bekam der Ablauf die Durchschnittsnote 1,8 und das Team die Note 1,6. Lediglich ein Bürgergutachter würde seinen Bekannten nicht empfehlen, an einer Planungszelle teilzunehmen.

In der detaillierten Verfahrenskritik gab es 214 Nennungen zu Dingen, die besonders gut gefallen haben und 119 zu Dingen, die gestört haben. Mit 58 Nennungen steht die positive Erfahrung der Gruppenarbeiten im Vordergrund, gefolgt von der Qualität der Referate mit 48 Nennungen, auch wenn 23 Nennungen Kritik an Referaten äußerten. Im Zentrum der Kritik stand wie immer der vom System bedingte Zeitdruck in den Planungszellen. Dieser wurde gleichzeitig von einigen der Teilnehmenden als positiv empfunden und sie bemängelten eher, dass andere einen überhöhten Diskussionbedarf hätten, der sich nicht ins Konzept einfüge.

# 5. Ergebnisse aus den Planungszellen

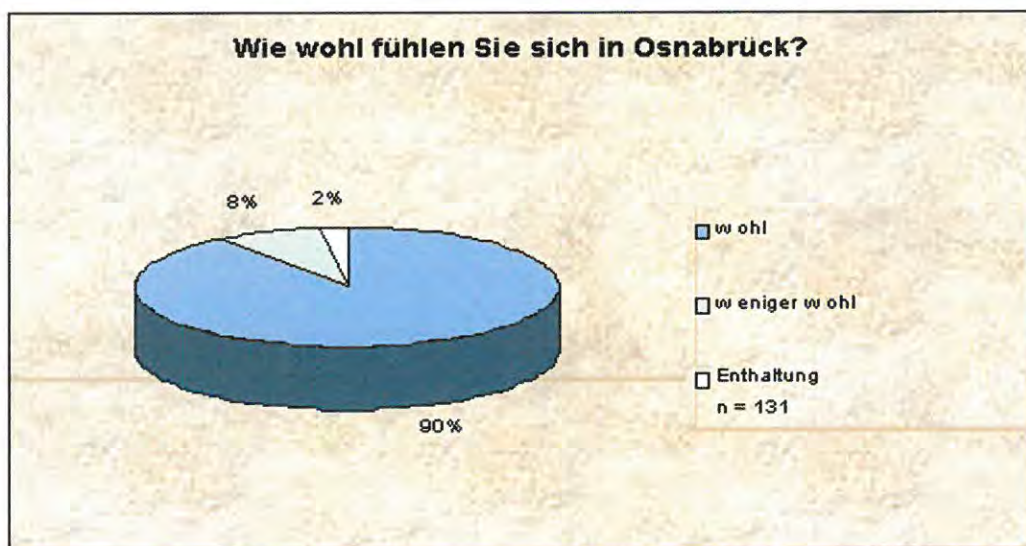
Die Konzeption von Planungszellen unterscheidet sich von Fall zu Fall bedingt durch die Aufgabenstellung. Erfordert die Aufgabenstellung zunächst einen umfangreichen Informationsteil bevor die abschließenden Empfehlungen und Anregungen erarbeitet werden können, so sind nur die Endergebnisse von hoher Relevanz für das Gutachten. Dies ist in der Regel bei städtebaulichen Themen der Fall. Die Gruppenergebnisse der Arbeitseinheiten aus dem Informationsteil dienen daher primär dazu, den Meinungsbildungsprozess für die Gruppe zu dokumentieren, um am vierten Tag den Ablauf reflektieren und zu einer Entscheidung zu kommen.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird der überwiegende Teil der Gruppenergebnisse daher separat dokumentiert.

## 5.1. Erste Einstellungen

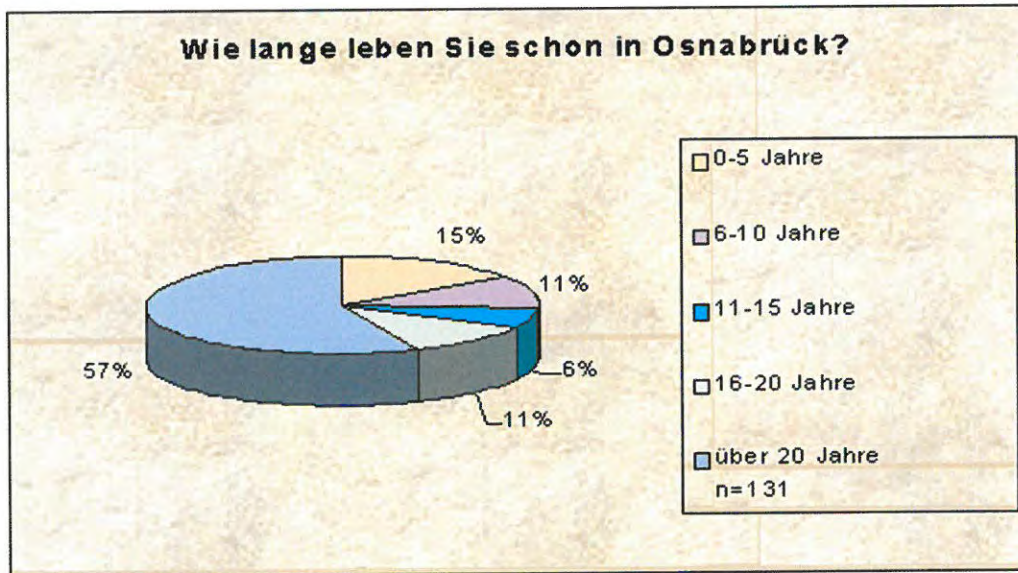
Am Anfang der Planungszellen steht immer die Frage nach den ersten Einstellungen zur Thematik. Die Teilnehmenden erhalten Gelegenheit, sich in Form eines Bewertungsbogens und einer Gruppenarbeit kritisch mit ihrem Heimatort und der Problemlage auseinanderzusetzen, bevor neue Informationen auf sie zukommen.

Zunächst geht es um allgemeine Einstellungen zur Heimatstadt.

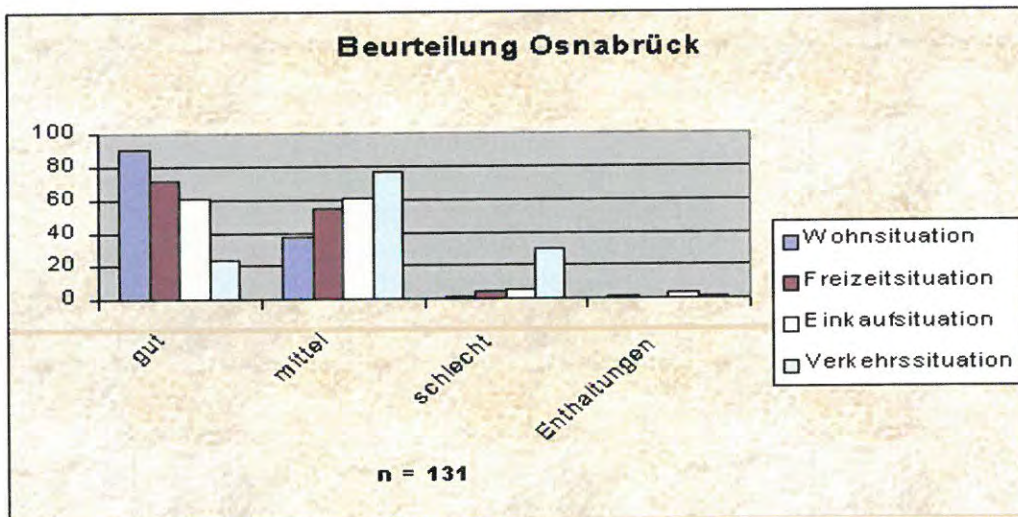


Mit 118 von 131 Bürgergutachtern fühlen sich die meisten Teilnehmenden in Osnabrück wohl. Dies zumeist schon seit über zwanzig Jahren wie die Struktur ihrer Wohndauer belegt.



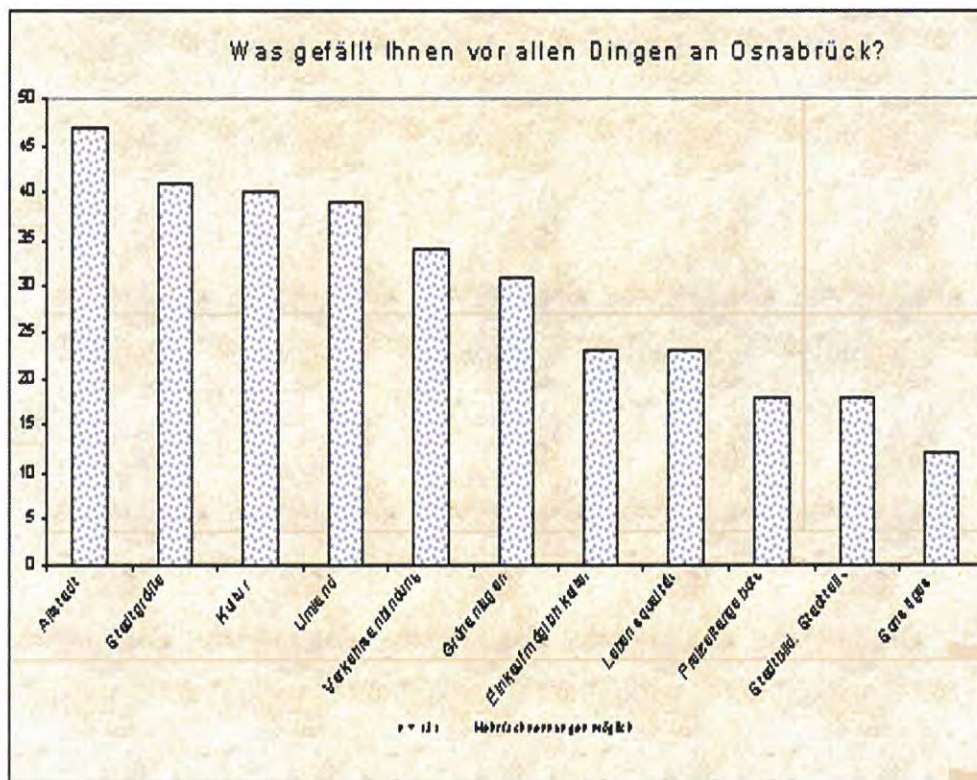


Die Zufriedenheit mit ihrer Stadt ist aber nicht in allen Bereichen gleich (s. folgende Abbildung).



Am besten schneidet die Wohnsituation ab, gefolgt von der Freizeit- und Einkaufssituation. Bei der Verkehrssituation überwiegen die Nennungen im mittleren Bereich (77) und auch die Anzahl der schlechten Bewertungen (29 Nennungen) liegt deutlich über den guten Bewertungen (24 Nennungen).

Die wichtigsten Gründe für die Zufriedenheit mit ihrer Heimatstadt sind in der Abbildung auf der folgenden Seite aufgelistet.

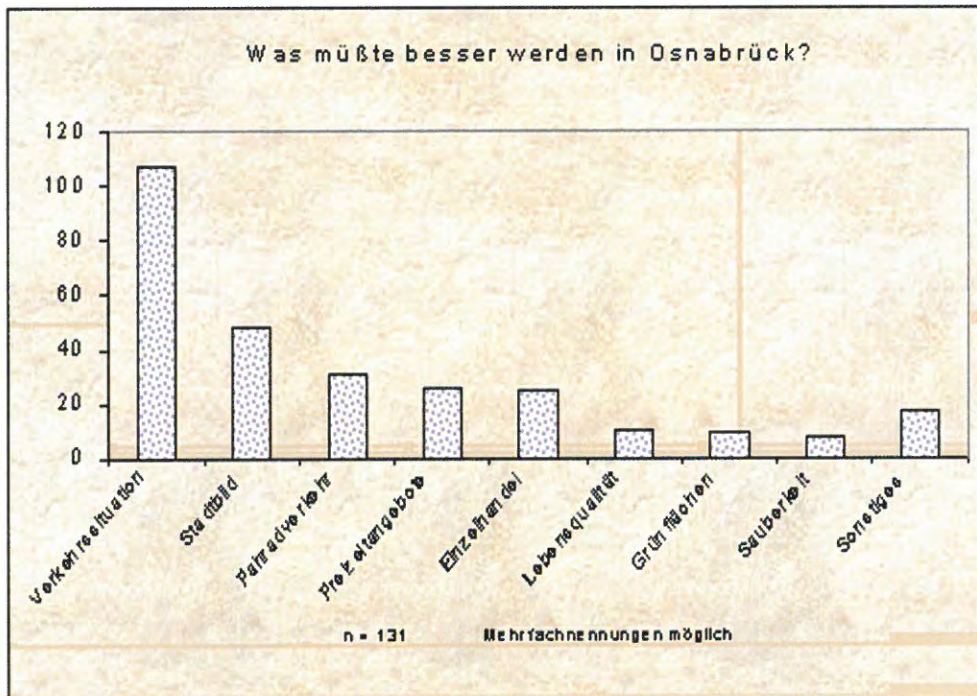


Demnach erhält Osnabrück einen besonderen Reiz vor allem durch die attraktive Altstadt (47 Nennungen), die angenehme Stadtgröße (41 Nennungen), das Kulturangebot (40 Nennungen) und das attraktive Umland (39 Nennungen). Die gute Verkehrsanbindung Osnabrücks in der Region und über die Region hinaus ist ebenso ein positiver Faktor wie die Grünanlagen und Einkaufsmöglichkeiten in der Stadt. Die allgemeine Lebensqualität, das Freizeitangebot und ein positives Stadtbild auch/oder in den Stadtteilen schließen sich an.

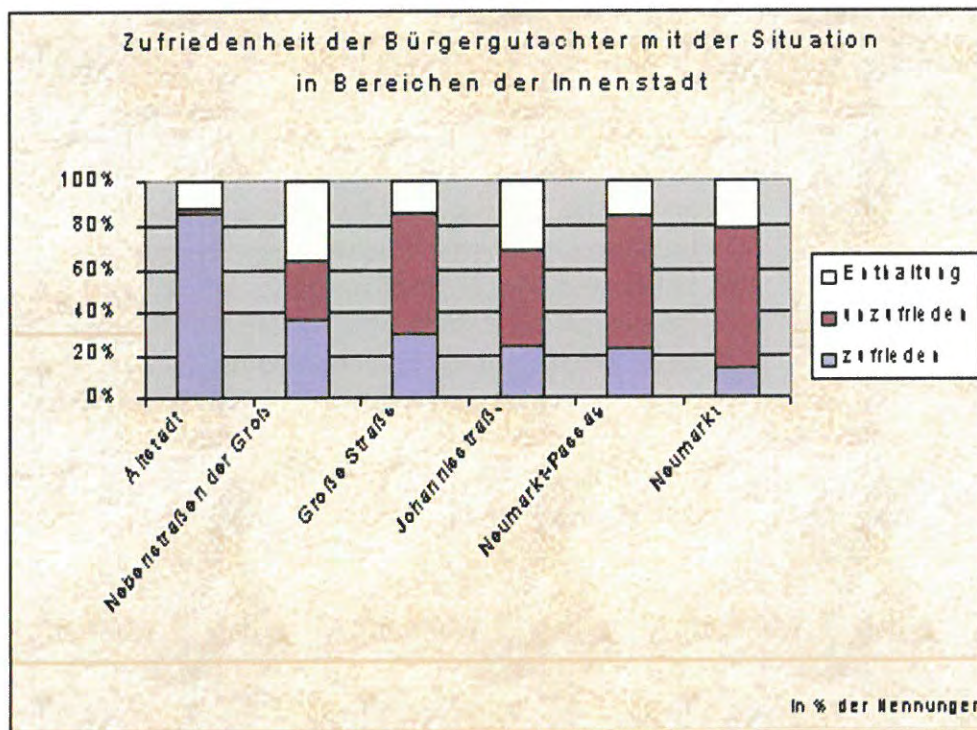
Die Osnabrücker stehen ihrer Heimatstadt nicht kritiklos gegenüber. Wo sie den größten Verbesserungsbedarf sehen, ist der Abbildung auf der nächsten Seite zu entnehmen.

Den Osnabrückern fallen mehr positive (326 Nennungen) als zu verbessernde Dinge (281 Nennungen) zu ihrer Stadt ein. Im Vordergrund steht für sie ganz klar die Verbesserung der Verkehrssituation und Verkehrsorganisation (107 Nennungen), zu der Verbesserungen für den Fahrradverkehr (31 Nennungen) hinzuzufügen sind. Auch im Stadtbild wird Verbesserungsbedarf gesehen (48 Nennungen). Es folgen Wünsche an den Einzelhandel, die Lebensqualität, Grünflächen, die Sauberkeit und Sonstiges.



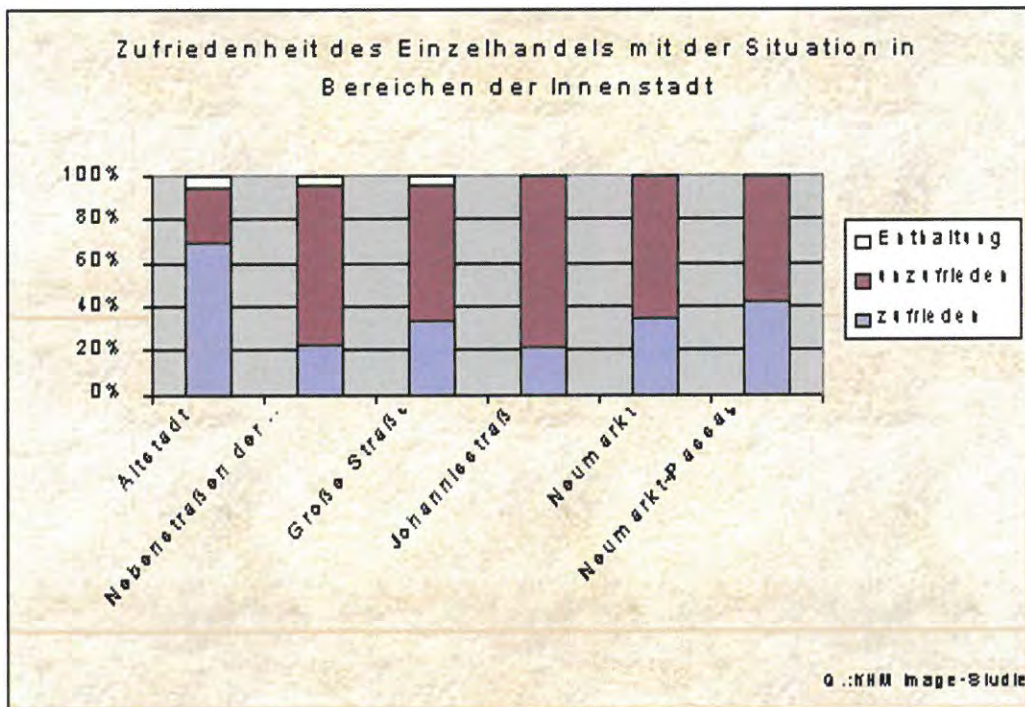


Noch differenzierter wird das Bild bei der Betrachtung der Innenstadtbeurteilung. Hier zeigen sich deutlich die positiven Auswirkungen der Altstadt für die Gesamtbewertung Osnabrücks.



Mit der Situation in der Altstadt sind über 80% der Bürgergutachter zufrieden, während für alle anderen Bereiche der Innenstadt die Unzufriedenheit bzw. die Enthaltungen überwiegen. Mit 80 bzw. 84 Nennungen ist die Anzahl der Unzufriedenen mit dem Bereich *Neumarkt* und *Neumarkt Passage* am größten.

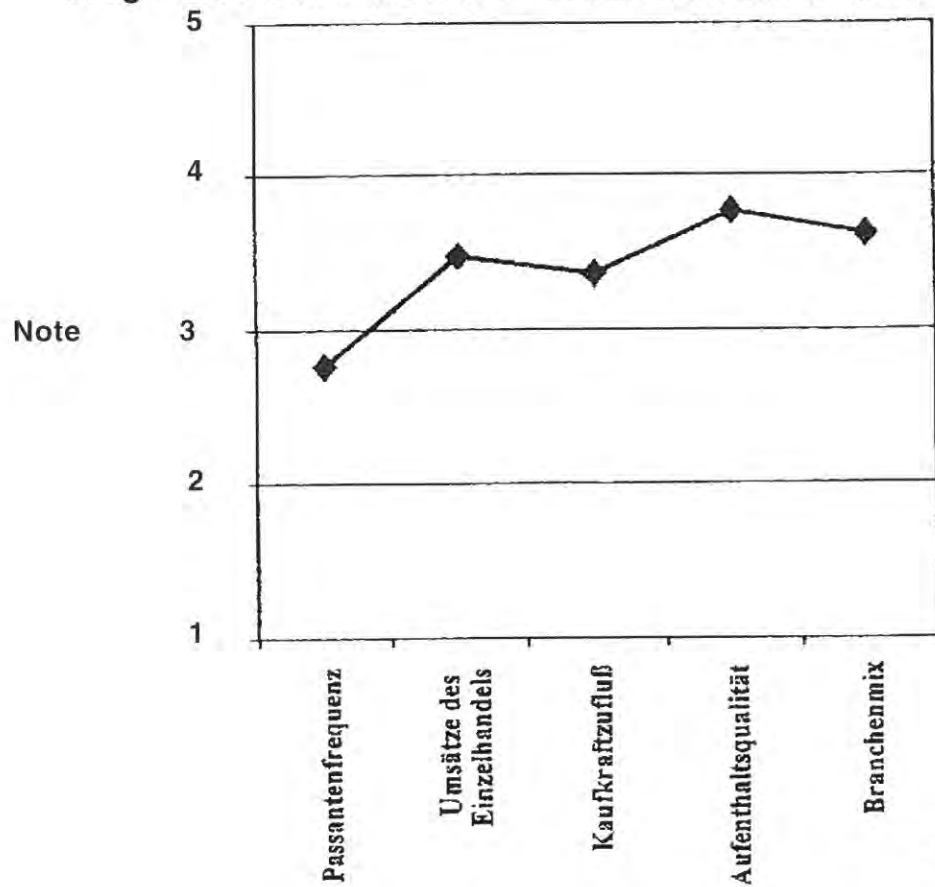
Hierzu bietet sich ein Vergleich mit den Erhebungen einer Imageanalyse des Instituts für Handel und Marketing unter den betroffenen Einzelhändlern an.



Beim betroffenen Einzelhandel ist die Zufriedenheit in der Altstadt am größten. Entgegen der Beurteilung durch die Bürger folgen bei der Beurteilung durch den in diesen Bereichen ansässigen Einzelhandel die *Neumarkt-Passage* und der *Neumarkt* beim Anteil der zufriedenen Einzelhändler. In der Grundtendenz beinhalten beide Erhebungen ein positives Bild für die Altstadt und einen hohen Veränderungsbedarf in weiteren Bereichen der Innenstadt.

In der weiteren Betrachtung des *Neumarkt* sind Vergleiche nur noch sehr bedingt möglich.

### Image des Neumarktes aus Sicht aller innerstädtischen Einzelhändler

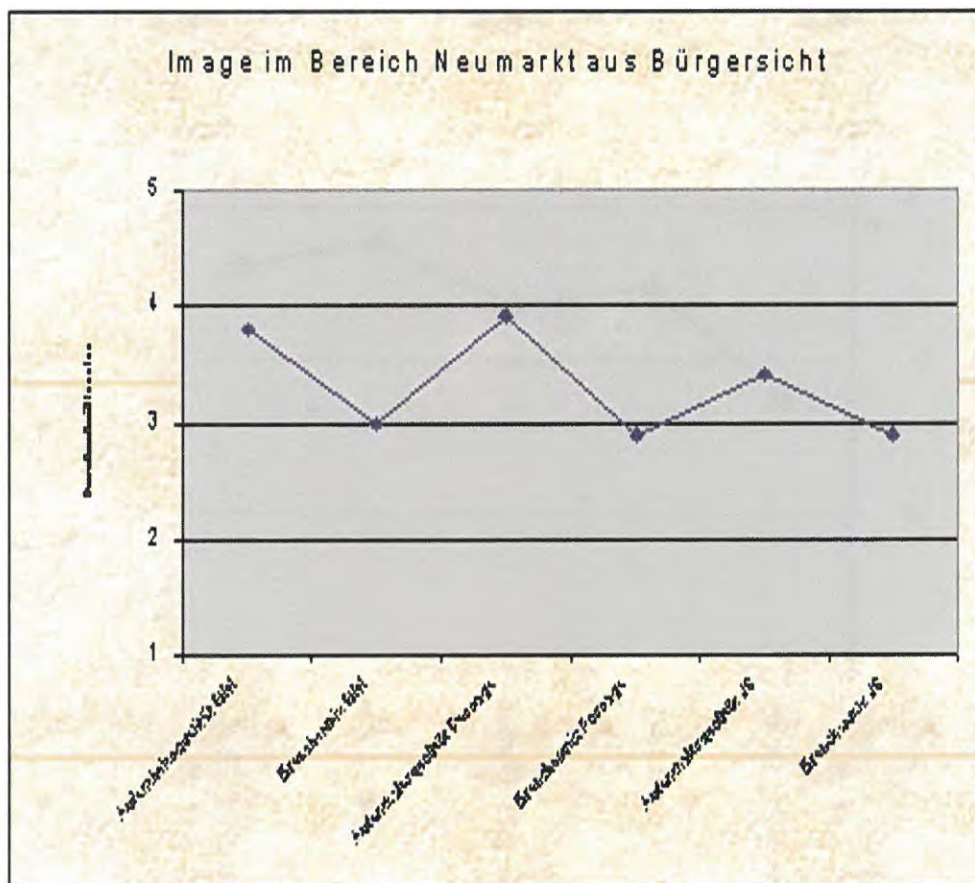


Q.: IfHM

Die Einzelhändler bewerten Passantenfrequenz, Umsätze des Einzelhandels und Kaufkraftzufluß im Bereich *Neumarkt* zwischen drei plus und drei minus, Aufenthaltsqualität und Branchenmix sogar nur mit vier plus.

Im Rahmen der Planungszellen wurde der Bereich *Neumarkt* für die Bewertung in drei Bereiche eingeteilt (*Neumarkt*, *Neumarkt-Passage* und *Johannisstraße*). Es konnten nur die Punkte Aufenthaltsqualität und Branchenmix benotet werden (s. Abb. auf folgender Seite).





Die Bewertungen der Aufenthaltsqualität und des Branchenmixes liegen ähnlich wie die des Einzelhandels im Bereich zwischen drei und vier, wobei der Branchenmix in der *Passage* und in der *Johannisstraße* gerade noch eine gute drei erreicht.

So zeigt sich in beiden Erhebungen ein Bedarf zu Verbesserungen in der Innenstadt. Im Bereich der *Großen Straße* hat die Stadt Osnabrück bereits mit der Umgestaltung begonnen. Mit den Neuplanungen auf dem *Kamp* wird ein Zeichen für die Nebenstraßen gesetzt. Es fehlt noch der südliche Bereich ab dem *Neumarkt* und hier stellt das Bürgergutachten den Einstieg dar.

***Weitere Einschätzungen zur Stadt Osnabrück, ihrer Innenstadt und dem Neumarkt finden sich im Anlagenband.***

## Ergebnisse der Planungszelle 1 Kleingruppe A

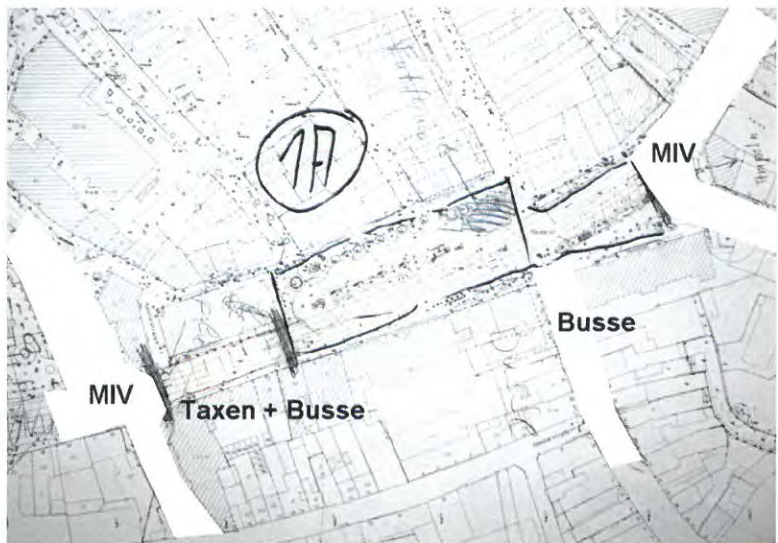
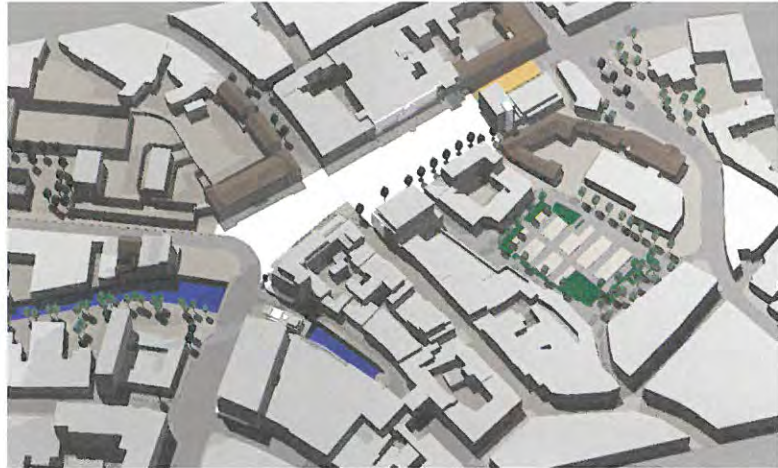
Die Detailplanung sollte durch Fachleute erfolgen.

1. Raum für Fußgänger: unter der Voraussetzung => kein MIV. Freiheit für den Fußgänger auf dem gesamten *Neumarkt!* Einschränkung für den Fall eines ZOB auf dem *Neumarkt!*
2. Raum für Radfahrer: unbedingt Einrichtung von Fahrradspuren (rote Markierung).
3. Raum für MIV: nur wenn der SPD oder CDU-Vorschlag greift.
4. Raum für ÖPNV: hängt von der Konstruktion eines ZOB durch die Stadtwerke ab.

### Gestaltung:

- A. Wir planen keine neuen Gebäude (abhängig von Investoren).
- B. Schliessung der *Passage* auch aus Kriminalitätsgründen.
- C. Oberirdische Gestaltung bleibt von Investoren abhängig.

Für den Bereich der *Johannisstraße* werden keine Veränderungen vorgeschlagen.





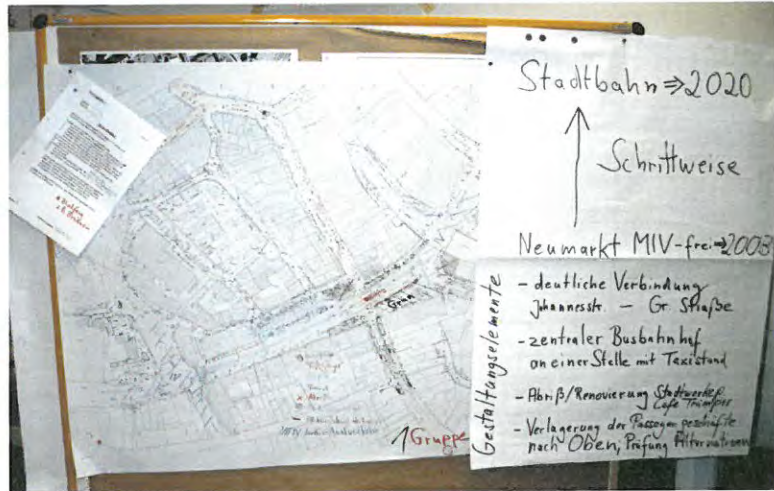
## Ergebnisse der Planungszelle 1 Kleingruppe B

Sperrung *Neumarkt* bis 2003

Stadtbahn bis 2020

Maßnahmen dahin:

- Zunächst deutliche Verbindung *Johannisstraße* - *Große Straße*
- Mittig Blickfang z.B. Brunnen installieren
- ZOB u. Taxistand an einer Stelle (gegenüber *Wöhrl*)
- Abriss *Stadtwerke-Pavillon* und *Café Trümper* und in angepasster Form neu aufbauen
- Gebäude- u. Fassaden-sanierung (z.B. grüne Fliesen)
- Verlagerung der Passagen-geschäfte nach oben
- Prüfung von Alternativen für *Passage* (z.B. Fahrrad-dienstleister)





## Ergebnisse der Planungszelle 1 Kleingruppe C

**Neumarkt für MIV gesperrt**

**Radfahrer**

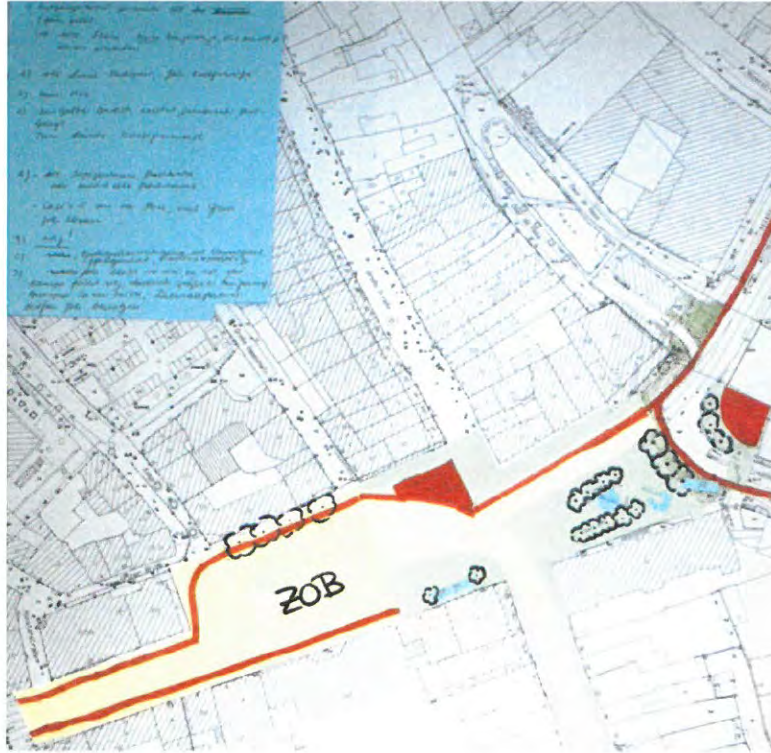
- sollen eigene Wege erhalten, damit Fußgänger mit ihnen rechnen können.

**Busse und Taxen:**

- ZOB gegenüber Wöhl.

**Gestaltung**

- **Der Infoservice** der Stadtwerke und das Café Ecke Kollegienwall sollen neu gebaut werden, aber keine Hochhäuser.
- **Die Passage** soll geschlossen und der Neumarkt als eine Ebene gestaltet werden, lediglich die Bussteige erhöht. Im Bereich vor derzeit Café Coppenrath sollen Bäume gepflanzt werden.



## Ergebnisse der Planungszelle 1 Kleingruppe D

### Schnelle Umsetzung der Sperrung für den MIV

#### Sofort:

1. Planung ÖPNV zur Umlegung der Busumsteige vor *Wöhrl* und *Neumarkt-Carree*
- 1.a. Optimierung des Walls (s. Verkehrstentw.plan)
2. Sperrung für den MIV u. Reduzierung auf Schrittgeschwindigkeit von Bus und Fahrrad

#### Bis Mitte 2004

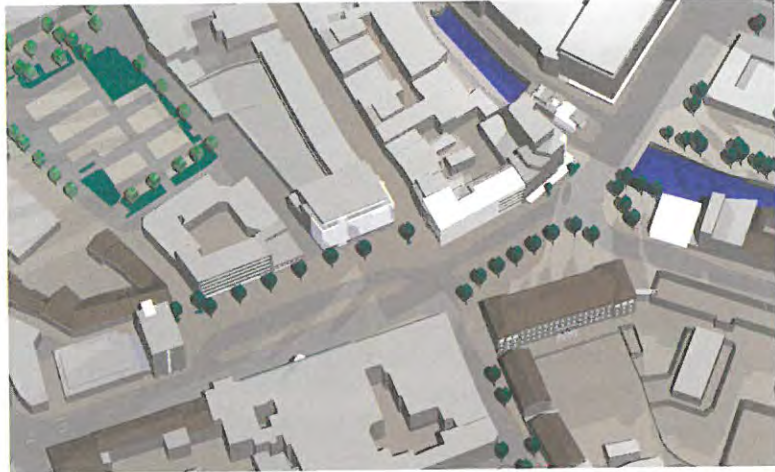
3. Planung u. Gestaltung des gewonnenen Platzes vor dem *Landgericht*:
  - Pavillons für Geschäfte aus der *Passage + Stadtwerkpavillon*
  - Gastronomie
  - Verweilplätze und Sitzgelegenheiten
  - Kinderspielplatz
  - Begrünung, Bäume
4. Abriss des alten *Stadtwerkpavillons*
5. Umgestaltung der *Passage* zu Fahrradkeller / -werkstatt etc.; WC, Gepäckaufbew.
6. Apotheke soll weg, um die komplette *Hase* zu öffnen.
7. Veränderung des *Cafés Coppenrath* (architektonisch passend ins Umfeld-*Hase*) max.4-Stockwerke
8. Sperrung *Johannisstraße* für ÖPNV, Parken auf neuen ZOB (gegenüber *Wöhrl*) nicht längs, sondern quer)
9. Busse dürfen noch den *Neumarkt* queren u. sollen vor *Wöhrl* quer parken, sollten aber nicht mehr durch die *Johannisstraße* fahren
10. Taxistand bleibt, nicht schlüssig, ob Taxen weiter über *Neumarkt* fahren dürfen (zusätzliche Fahrtkosten).





## Ergebnisse der Planungszelle 1 Kleingruppe E

1. In ca. 5 Jahren soll der **Neumarkt frei von MIV sein**. Dazu muß der Wall optimiert werden und der Lückenschluss der A33 / A1 und Ausbau Tangenten sollte erfolgen. Wenn das nicht funktioniert, sollte der Autotunnel einer erneuten Prüfung unterzogen werden.
2. Zunächst sollten die Fahrbahnen verengt werden, um Platz für neue Nutzung/ Bebauung zu gewinnen.
3. Überweg ausbauen (*Große Straße / Johannisstraße*) Zebrastreifen, veränderte Pflasterung etc.
4. Nutzungsänderung für *Passage* (Rad-Parkhaus) Eingänge rückbauen.
5. Fassaden angleichen.
6. Konzentration der Bussteige evtl. auch durch Erweiterung (Abriss *Stadtwerke-Pavillon* möglich).
7. Weiterhin soll die Apotheke wieder verschwinden um die *Hase* zu öffnen und das Café am *Kollegienwall* auch.
8. Die Fläche vorm *Gericht* kann dann bis zur *Hase* als „Grünfläche“ gestaltet werden.
9. Taxen würden bleiben und weiterhin den *Neumarkt* queren.

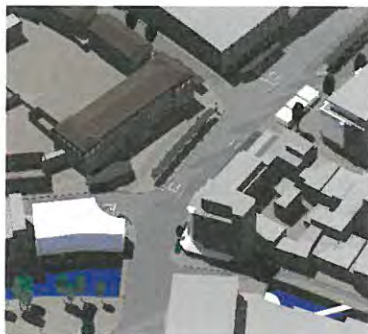




## Ergebnisse der Planungszelle 1 Kleingruppe F

### Verkehr: Mittel- bis langfristig Sperrung *Neumarkt*

1. Für Fußgänger soll der *Neumarkt* vorrangig als Verweilplatz vor dem Gerichtsgebäude dienen (auch für Kinder) => mehr Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer (mittels Ampeln).
2. Im Bereich *Neuer Graben*, *Grüner Brink* und *Johannisstraße* Raum für Radfahrer.
3. Den MIV übergangsweise insgesamt zwei Spuren => langfristig Austausch gegen Stadtbahn (Umgehungsautobahn schaffen, Wall ausbauen).
4. *ZOB* gegenüber *Wöhrl*. Taxen entweder im Busbereich oder Rampenbereich Höhe *Hotfilter*.
5. *Johannisstraße* für Busse befahrbar aber Haltestelle an den *Neumarkt*.



### Gestaltung:

- Apotheke „*Öwer de Hase*“ soll weg.
- Für *Stadtwerkepavillon* : Bushaltestellen in Quer/ Schrägparken oder Längsparken (zw. *VGH* und *H&M*).
- *Passage* und Rampen ungeklärt (evtl. Fahrradnutzung).
- Geschäfte aus der *Passage* in neue Pavillons oder in Markthalle (derzeit „*Fliesenbau*“ Ecke *Johannisstraße*).
- *Café Copenrath* umgestaltet (Stück rausgenommen).

### Alternativer Entwurf

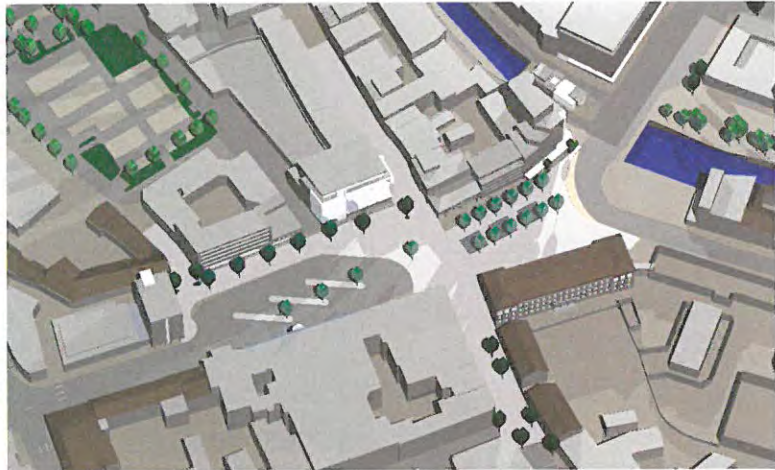
Fußgänger u. Radfahrer am Rand ,daneben Busse und in der Mitte MIV.  
Am *Grünen Brink* und vor dem *Landgericht* hohe Alleen.



## Ergebnisse der Planungszelle 2 Kleingruppe A

### Ohne MIV und ohne Bus

- ZOB *Grüner Brink* / Haltestelle *Kollegienwall*
- Tunnel mit Lichtschächten => Nutzung offen z.B. Einzelhandel, Fahrradgarage, Galerie...
- *Kollegienwall*: einspurig f. MIV, Bus-Verkehr zweispurig
- Rampen *Johannisstraße* und *Große Straße* bleiben
- Durchgang *Kollegienwall* je um einen Aufzug ergänzen
- Möglichkeit für zusätzliche Pavillons zwischen den Lichtschächten
- Taxistand am ZOB und *Kollegienwall*
- Stadtbahn um den Ring (*Rosenplatz* <= = > *Hasetor*)

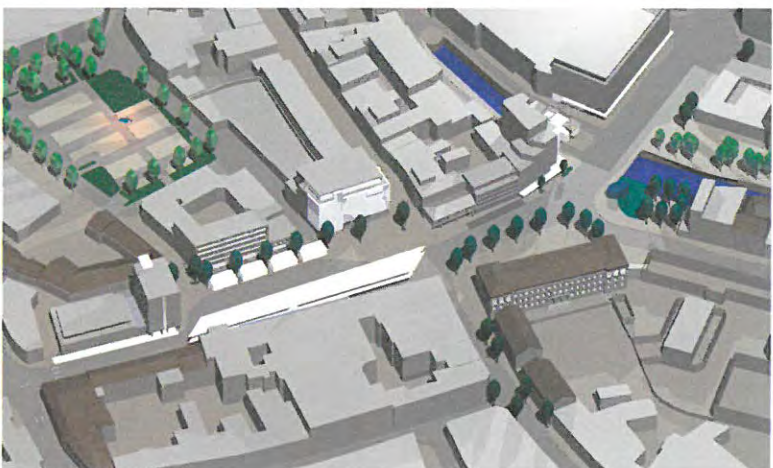




## Ergebnisse der Planungszelle 2 Kleingruppe B

### MIV-freier *Neumarkt*.

- zentraler ZOB
- Hasezugang => *Hbf- Kollegienwall - Pottgraben*
- Busfreie *Johannisstraße*
- Passage als Fahrrad-Center nach oben offen
- Taxisstände Ost- und West
- Fußgängerzone vom *Kamp* und *Große Hamkenstraße*
- Große Mehrzweckstraße für Fahrrad und Rettungsfahrzeuge in der Mitte
- Große Grünanlagen und Sitzmöglichkeiten
- Ring ausbauen, Ampeln optimieren

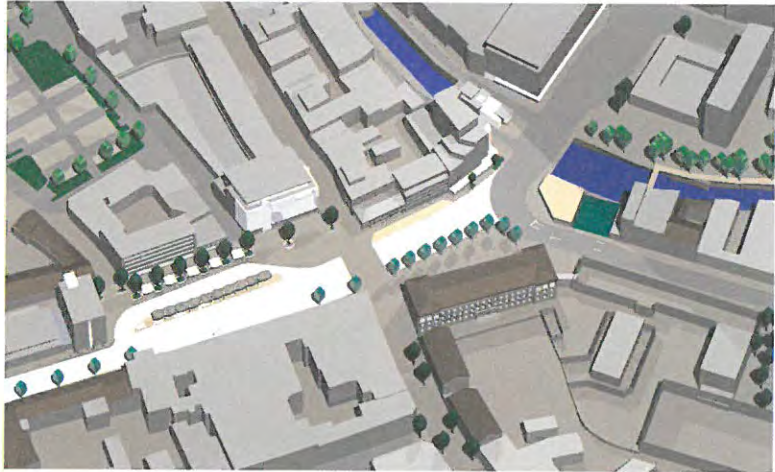




## Ergebnisse der Planungszelle 2 Kleingruppe C

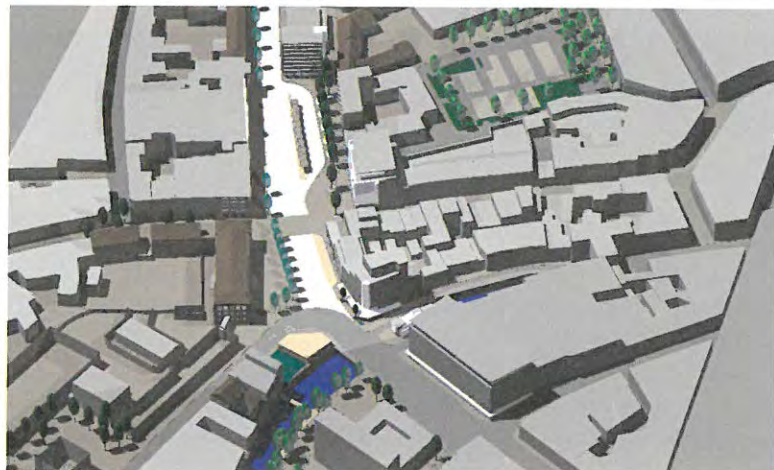
### Verkehr

- I. Fußgängerbereich *Neumarkt/ Johannisstraße*
- II. Eine Busspur in beiden Richtungen
- III. *Neumarkt* keinen MIV
- IV. Zwei Fahrspuren für öffentlichen Verkehr



### Gestaltung

- I. *Passage* belassen, nach oben öffnen
- II. Ecke vor *Hase*: vorhandene Bebauung entfernen, als Ersatz Restauration mit Anbindung zur *Hase* + Brücke über die *Hase*
- III. Vor dem Gerichtsgebäude die Treppenanlage großzügiger + mit Grünanlagen
- IV. *Johannisstraße* nur Fußgänger / *Große Straße* - Pflasterung





## Ergebnisse der Planungszelle 2 Kleingruppe D

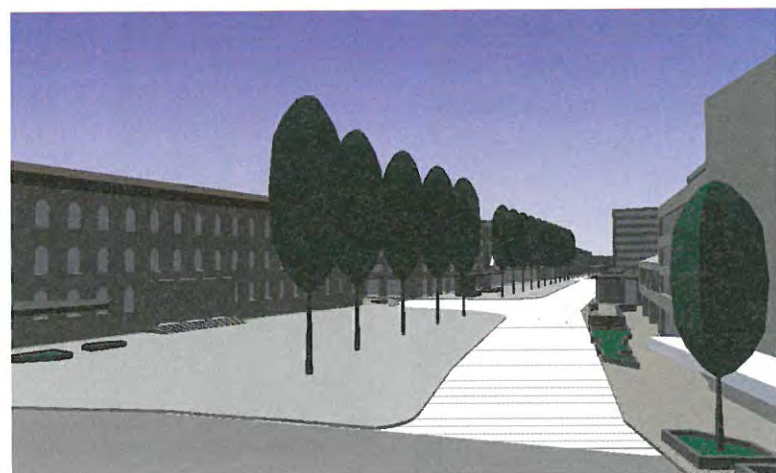
### Phase I

- Sperrung MIV
- Busse 2-spurig
- *Johannisstraße* zu
- Bäume



### Phase II

- Tunnel neu gestalten
- Busse vor *Gericht* und *VGH*
- *Neumarkt* zu
- Fahrradstreifen / Pavillon
- Taxen an den *Kamp*
- *Coppenrath-Café* verlegen



## Ergebnisse der Planungszelle 2 Kleingruppe E

### Massnahmen:

- MIV nur bis *Kollegienwall*, bzw. *Lyrastraße - Kamp*.
- Busverkehr u. Stadtbahn queren den *Neumarkt*.
- ZOB konzentriert sich auf den Bereich vor *Wöhrl* einschließlich bestehender ZOB.
- Umgestaltung des Gerichtsvorplatzes einschließlich der Möglichkeit, Markt Veranstaltungen etc. abzuhalten.
- Für *Große Straße*; *Große Hamkenstr.* u. *Kamp* optische Verbindung zur anderen Straßenseite schaffen.
- Tunnel wird Fahrradparkhaus.
- Entfernung des *Stadtwerkpavillon*.
- Grünanlagen schaffen.
- Plätze für Sitz- und Spielmöglichkeiten





## Ergebnisse der Planungszelle 2 Kleingruppe F

1. Rampe mit Kurve (*Große Straße*) beim Abgang in die *Passage Bäckerei* umsetzen (neuer Standort an anderer Stelle), so dass ein freier Zugang geschaffen wird - evtl. möglich, die Rampe weniger steil zu machen. Überdachung der Rampe mit z.B. Plexiglas mit Begrünung.



2. Änderung des *Café Copenrath* evtl. Erwerb des angrenzenden Grundstücks => Neubau (2 Etagen mit Dachterasse) auf 2/3 der ursprünglichen Breite und Terrasse ebenerdig zur *Hase* mit angrenzender Begrünung (steile Uferbegrünung und -befestigung durch z.B. Pflanzelemente)



Stufenplan: *Neumarkt* in zwei Stufen für den MIV schließen

1. Stufe hier grafisch umgesetzt.
2. Stufe in zehn bis fünfzehn Jahren kommen.
  - Den *Neumarkt* weitestgehend vom MIV befreien,
  - zwei Fahrspuren in beide Richtung zunächst für den Durchgangsverkehr erhalten.
  - Nach Wandel Bewusstsein im Schließung *Neumarkt*
  - Diskussion um die Errichtung von einem zweiten Ring um die Stadt wieder aufnehmen
- Gebäude abreißen: *Stadtwerke-Pavillon*, der Lastenaufzug und der Fahrradständer, *Cafe Copenrath*
- Busse aus der *Johannisstraße* herausgenommen => über den *Kollegienwall* oder neue Buslinien über den Bahnhof + mehr Buslinien den Bahnhof anfahren + zwei Umsteigepunkte.
- Bereich *Wöhrl* und *H & M*: ZOB
- Straßenseite bei *Wöhrl* keine Fahrräder fahren lassen => In beide Richtungen auf der anderen Straßenseite groß zügigen Fußgängerübergang *Neumarkt*,
- *Johannisstraße* als reine Fußgängerzone.
- Fahrradständer an den Taxistand verlagert
- Taxistand als Resttaxistand vor dem *Gericht*, ansonsten großen Taxistand in Richtung *Kamp*.
- ZOB vom Anfang *Musikhaus Rohlfing* bis zu *Wöhrl*. Ein langer Bussteig, überdacht. Die Bussteige müssten einen Anschluss an den Tunnel haben, evtl. mit einer neu zu schaffenden Treppe. *Gericht* von jeglichem Busverkehr davor und Busparken befreit.

## Ergebnisse der Planungszelle 3 Kleingruppe A

### 1. Fußgänger

- Ecke *Hase / Kollegienwall* Platz mit Café oder Restaurant. Vor dem *Landgericht* keine Busse mehr, evtl. Taxistand und Grün *Johannisstr.* 1-spurig für Busse => mehr Fußgängerzonen-Charakter
- Betonung des Tunnelzugangs auf der *Großen Straße*, z.B durch breite Rampe wie *Johannisstraße*
- keine oberirdische Neumarktquerung.

### 2. Radfahrer

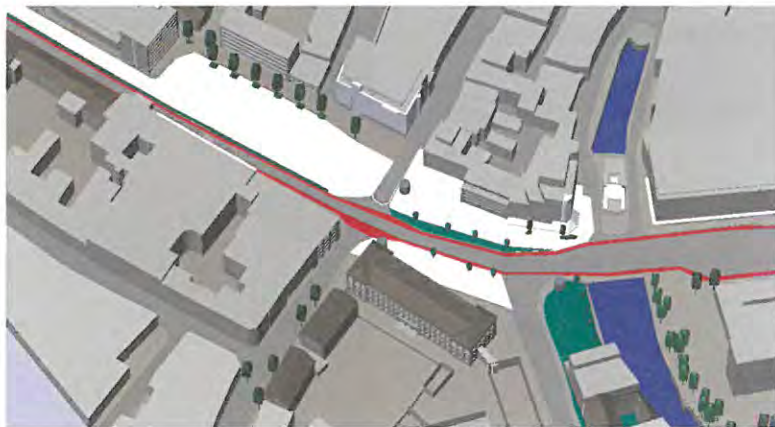
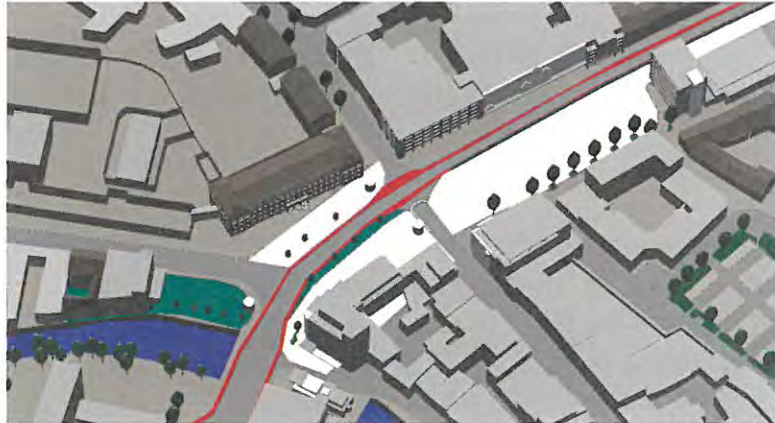
- durchgehende markierte Radspur entlang des *Neumarktes*, viele Abstellmöglichkeiten oberirdisch und Fahrradgarage unten.

### 3. MIV

- je 1 Spur in jede Richtung von Osten zum *Kollegienwall*, nur so lange, bis Parkhaus „*Schillerstraße*“ steht. Abgrenzung des Durchgangsverkehrs.

### 4. Bus und Taxi

- Busknoten zwischen *VGH* und *Große Straße* im Kreisverkehr
- 1-spurige Busführung stadteinwärts in *Johannisstraße*;
- Bushaltestellen in der *Johannisstraße* + Bushaltestellen vor *Landgericht* entfallen.



- An der Kreuzung *Lyrastraße - Kamp - Neuer Graben* Einfädelung der Busse auf Busspur,
- Kleiner Infostand direkt in einem anliegenden Gebäude,
- Bushaltestellen vor *Wöhrl* entfallen.

#### Gestaltung oberirdisch:

Leben durch Verkehr, Grüner Schwerpunkt vor *Landgericht* und um *Hase*.

#### Gestaltung *Johannisstr.*

Bus 1-spurig - mehr Fußgängerzonen - Charakter.

#### Gestaltung *Passage*:

- breite Rampe mit Glasdach von *Gr.Str.* - direkte Verlängerung zur *Joh.str.*;
- großzügige Glasaufzüge an: *Gr. Str.*; *Gericht / Joh.str.*; Haseufer
- Beseitigung: - Rampe Nord, seitliche Treppe *OSCAR*. zwei Aufgänge vor *Gericht*;
- weiter Geschäfte im Tunnel (eingeschränkt); Fahrradgar.; WC / Wickelmögl. sauber, gebührenpflichtig, hell + sicher.



## Ergebnisse der Planungszelle 3 Kleingruppe B

### 1. Fußgänger

- zusätzliche Fläche vor *Landgericht* + alte Fläche *OSCAR*

### 2. Radfahrer

- Spur mit Bus teilen; Rad -  
Parkplatz neben Treppe  
*Große Straße*.

### 3. Zwei Taxistände

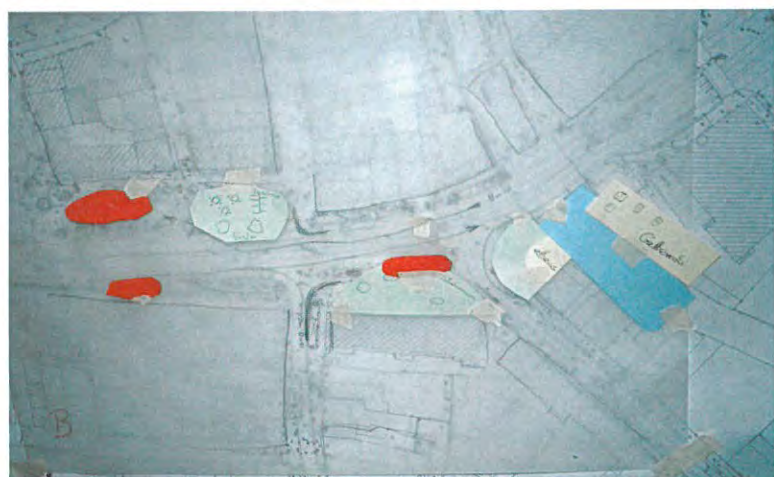
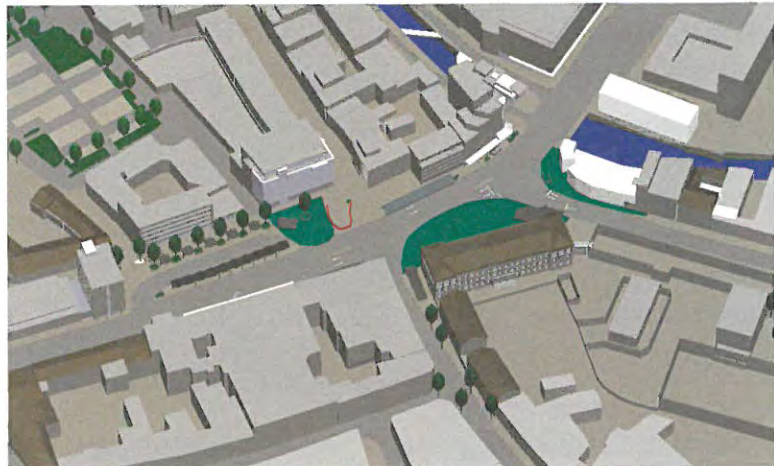
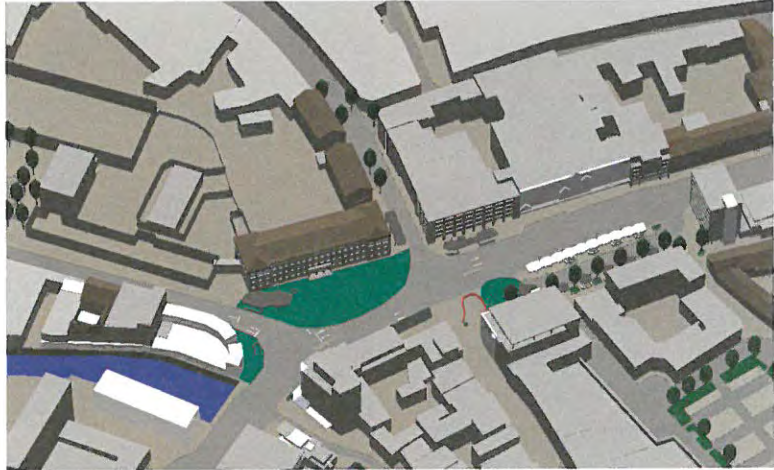
- 1 x *Große Hamkenstraße*
- 1x Ecke *Kollegienwall*
- Durchfahrt zur großen  
*Hamkenstraße* frei.

### 4. MIV

- je Richtung 1 Spur

### 5. Gestaltung *Passage*

- 1 große Rampe *Große Straße* / *Johannisstraße* =>  
durchgängige Verbindung  
ohne Umwege.



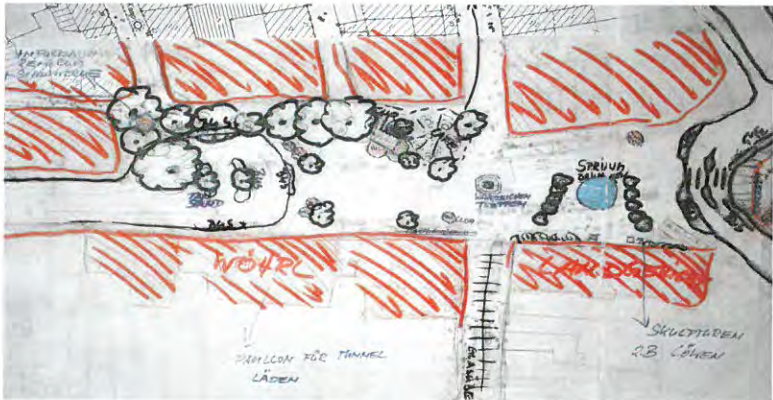
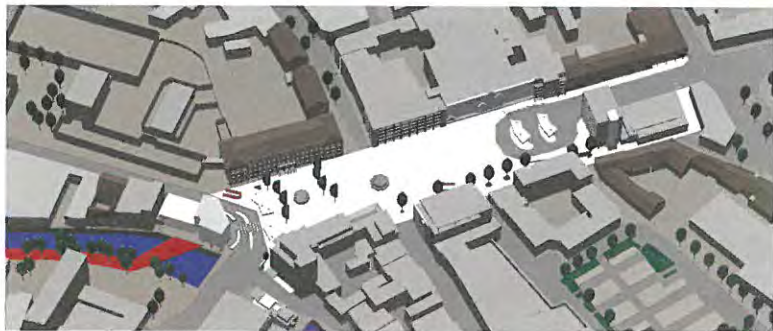
- Erweiterung Richtung Osten bis *Hase*, um Läden wieder aufzunehmen und am Ausgang Café ca. 50 cm zusätzlich Heller Boden, Lichtschächte/Rampe.



## Ergebnisse der Planungszelle 3 Kleingruppe C

### 5-Jahresplan in Reihenfolge der Massnahmen

1. Vollsperrung des *Neumarkt*
2. Buslinien/PKW
  - Veränderte Linienführung
  - kleine Straßen öffnen u. somit Zugang zu Parkhäusern ermöglichen.
3. 2 Busbahnhöfe im Osten und Westen
  - zudem zentraler Punkt Bahnhof.
4. Pavillons auf dem Platz verteilen
  - für Tunnelläden
  - Informationszentrum / Kartenverkauf.
5. Teilweise Glasüberdachung
  - Café
  - Spielplatz, Fahrradständer, Tunnelaufgänge
6. Haseblick durch Ständerbauwerk
  - Eckgebäude (*Coppenrath*) oben bebaut, unten Durchgang mit Zugang Übergang zur *Hase*
  - Busstation überdacht + kl. Teil Stadtwerke-Verkaufsstelle
7. *Johannisstr.* Fußgängerz.
  - bis *Johanniskirche*
  - Ambiente; Pflasterung; Grünbereiche.
8. Taxistand
  - im Osten und Westen an den Busbahnhöfen
  - Fußgängerüberweg an den Busbahnhöfen



#### 9. Begrünung

- alte Begrünung erhalten
- zusätzlich Begrünung an Busbhf. u. Pavillons

#### 10. Neumarktunnel andere Nutzung

- z.B. Jugendtreff, Disco
- nur 2 Eingänge Osten u. Westen zugänglich

#### 11. *Landgericht* hervorheben

- Baumalleen hinführend zum Eingang
- mittig davor einen Springbrunnen

#### 12. Mittelpunkt des Platzes Podest mit Treppenanlage (Rondell)

- Statue als Wahrzeichen.

#### 13. Großbildleinwand vor Klinker-Kachelbau





## Ergebnisse der Planungszelle 4 Kleingruppe A

### Empfehlungen und Legende

- Fußgänger u. Aufenthalt  
=: Grün
- Radfahrer 2-spurig (beide  
Richtungen) = rot

### MIV:

- Gesperrt

### Taxi:

- alter Stand oder *Münster-  
str.*; An- und Abfahrt nur  
über *Neuer Graben*.

### Abriß:

- *Stadtwerke-Pavillon*, Zugänge  
*Passage*.

### Neubau: Markthalle

### Verwendung *Passage*:

- Toiletten, Gepäckaufbewah-  
rung, Fahrräder parken.

### Neumarkt oberirdisch:

- Bus: zentraler Umsteige-  
Bhf. einschl. Info- u.  
Fahrkartenstand.

### Gestaltung:

- Grünanlagen, Skulpturen,  
Sitzgelegenheiten, anspre-  
chende Beleuchtung
- *Johannisstr.*: Bus nur Rich-  
tung *Neumarkt* (Einbahn).

### Weitere Empfehlungen:

- Osnabrücker Rad (Wap-  
pen) vor d. *Gericht*.
- Bei Einführung der  
Stadtbahn. Schienenführung  
über *Neumarkt*.
- In der Planungsphase un-  
bedingt Frauen beteiligen.
- Schnelle Umsetzung





## Ergebnisse der Planungszelle 4 Kleingruppe B

### Erläuterungen:

Der Busbhf. vorm *Gericht* - => ersetzt durch Ruhezone mit viel Grün, Bänken, Kinderspielplatz, Brunnen + Skulptur u. Eingang z. Fahrradparkhaus.

Der Tunnel wird Fahrradparkh. mit Schließfächern.

Neuer ZOB vor dem Kaufhaus *Wöhrl*. Auf der gegenüberliegenden Seite verschwindet der

Busbhf. an seine Stelle tritt eine Grünanlage mit Bänken, Wipptieren u. Pavillons für die Einzelhändler aus dem Tunnel. In Richtung *Große Straße* gehend kommt man zu einem Fahrradparkhaus, bzw. zu den Schließfächern. Hier entsteht auch ein Brunnen.

Der *Stadtwerke-Pavillon* wird durch ein Café ersetzt (Sitzmögl. drinnen u. draußen).

Der gr. Tunnelleingang wird an dieser Stelle geschlossen. Die Rampen werden beide geschlossen. Die an der *Großen Straße* wird mit einer Bühne für Konzerte usw. überbaut.

Auf der gegenüberliegenden Seite des Gerichtes entsteht eine große offene Markthalle + Bänke Ecke *Wittekindstraße* Automat für Hundekotbehälter.

Vor dem Haus *Wagner-Optik* ebenfalls Eingang zum Fahrradparkhaus.



Vor neuem Busbhf. zwei Infohäuschen (Polizei + Stadtwerke) + Autom. Hundekotbeh. Kachelbau Großleinwand für Formel-1, Fußball etc. Bus *Johannstraße* Einbahn, Radspur beide Richtungen. Zur Umsetzung sollten heimische Firmen u. Industrie genutzt werden.

1. Fußgängerzone *Neumarkt* + *Johannisstr.* (Busse Einbahn)

2. Radfahrer auf eingezeichneten Radspuren (keine Radwege)

3. MIV: *Neumarkt* gesperrt

4. Busse einspurig aus der *Joh.str.* zum neuen ZOB u. in Richtung *Lyrastr.*, *Kamp* u. *Neuer Graben* herausfahren. Aus dieser Richtung kommend zur Ausfahrt drehen. Andere Seite *Wittekindstr.* u. *Kollegienwall* zur Verfügung keine Einfahrt *Neumarkt* (Abgrenzung Bäume etc.).

5. Taxistand verbleibt, ebenfalls von *Lyrastr.*, *Neuer Graben*; *Kamp* befahren u. verlassen.

## Ergebnisse Planungszelle 4 der Kleingruppe C

- MIV bis *Kamp/Kollegien-wall/Öwer de Hase* Busbahnhof vor *Wöhl* (alten erhalten) Radweg beidseitig markiert.
- Taxistand bleibt.
- Tunnelgeschäfte in Markthalle / Café- Bistro / neu gestalteter *Stadtwerke-Pavillon*.
- Brunnen (B) und Atrium in zentralem Mittelpunkt => Großbildleinwand an Häuserfassade (z.B. Kachelbau).
- Spielplatz mit Grünanlagen.
- *Tunnel*passage kann anders genutzt werden.
- *Johannisstraße* = Fußgängerzone.
- *Hasecafé*





## Ergebnisse der Planungszelle 5 Kleingruppe A

### 1.+2. Fußgänger u. Fahrräder:

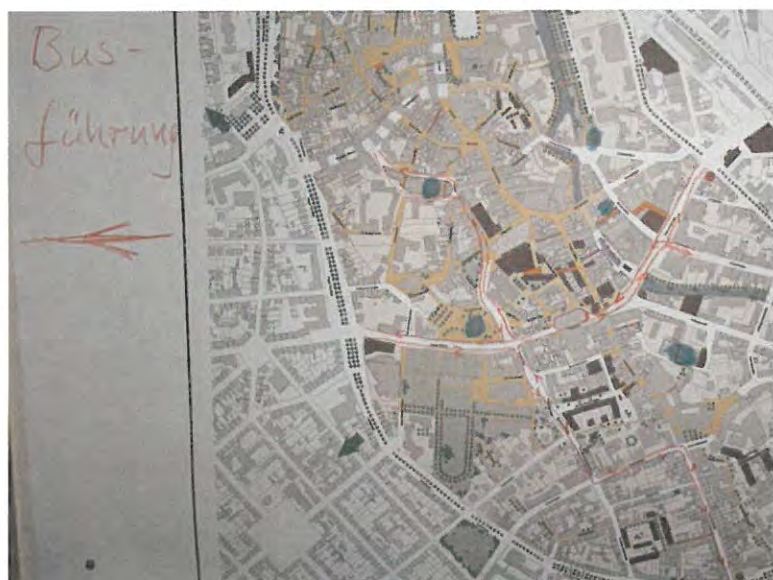
- Fahrrad-Strasse = *Johannisstraße*
- Fahrradwege im Fußgängerbereich integriert (*Neumarkt W-O; Kollegienwall*)
- Umnutzung *Passage* zum Fahrrad-Depot

### 3. MIV:

- Reduzierung auf Anwohner/Anlieferverkehr
- Zielverkehr: vorhandene Parkhäuser
- intelligentes Parkleitsystem bereits in Einfallstrassen

### 4. ÖPNV (einschl. Taxen):

- (Verständliches Orientierungssystem) Vorplatz *Landgericht* frei halten *Stadtwerke-Pavillon* entfernen (Abriss Geb. *VGH* bis *Bössmann*)
- Taxen-Platz: => *Kollegienwall*
- „ZOB-Neu“ im Sektor 3 (Konzentration).
- Zu-Abfahrt West 2-spurig
- ZOB => Ostrichtung 2-spurig
- *Wittekindstr* => ZOB => *Neuer Graben* => Anbindung *Haller Wilhelm, Berliner Platz*
- ÖPNV-Verlauf von Süden: *Johannisstraße* zwischen *Joh.Kirche/Neumarkt* gesperrt
- ÖPNV-Alternative: (*Johannis - Süsterstr.* - *Kommenderie - Lyrastr.* => ZOB)



## Ergebnisse der Planungszelle 5 Kleingruppe B

Komplette Sperrung des *Neumarkt* für den motorisierten Verkehr, einschließlich *Johannisstraße*.

### Schwerpunkte Busverkehr:

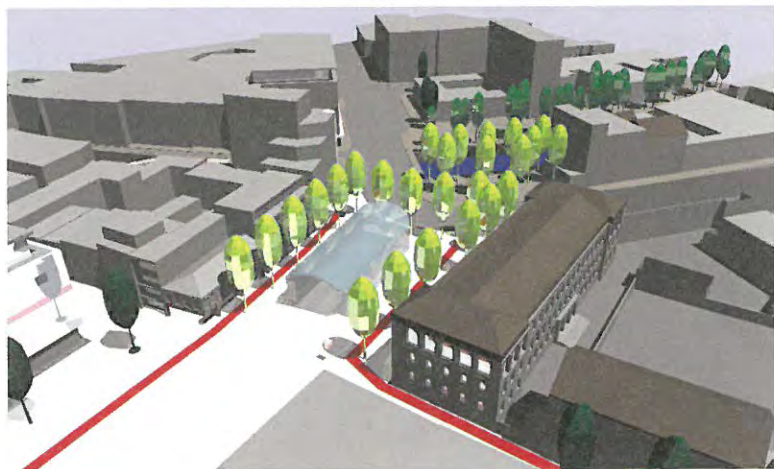
- *Kollegienwall*, *Wittekindstr.*
- *Neuer Graben* (VGH)
- *Johanniskirche* / *Süsterstr.* / *Arbeitsamt*
- *Adolf-Reichwein-Platz*

### Nutzung des *Neumarkt*:

- Radwege
- Fußgängerbereich
- Pavillon
- Begrünung

### Gebäudeveränderungen:

- Tunneleingänge weg bzw. Alternativnutzung
- Bussteige, Stadtwerke-Pavillon und *Coppenrath-Gebäude* weg
- Fassaden gegenüber *Landgericht* und neben *Wöhrl* sanieren





## Ergebnisse der Planungszelle 5 Kleingruppe C

### I. Sinngebung / Funktion / Bestimmung des „Platzes“:

- Verkehrsknotenpunkt für den ÖPNV
- Fußgänger / Fahrradfahre,
- **nicht** als Platz: - des Aufenthaltes; des Eventes; der Ruhe und Erholung.

### II. Schließung / Aufgabe des Tunnels / Passage => siehe Sinngebung:

- Auf und Abgänge behindern neue Nutzung, für Querung nicht erforderlich
- alternative Nutzung nicht zwingend notwendig
- Für *Passagen* - Geschäfte neue und vorhandene Kapazitäten nutzen

### III. Begleitende Maßnahmen:

- intelligentes Verkehrsleitsystem für Durchgangsverkehr
- Überarbeitung / Aktualisierung des Parkleitsystems

### IV. *Johannisstraße*:

- Einbahnstr. für Busse stadteinwärts, wenn möglich



### V. Wichtige Gestaltungselemente:

- abgestimmtes Fassadenbild möglichst durch B-Plan vorgegeben.
- neugeschaffenen Raum weitgehend erhalten (s. Nutzung zulassen).
- Eckbebauung *Kollegien-* wall / *Wittekindstraße* neu + transparent gestalten, mit Haseblick.
- Verkehrsflächen für Busse sollten gegenüber Fußgängerbereich im Belag sichtbar sein.

## Ergebnisse der Planungszelle 5 Kleingruppe D

### Voraussetzungen (zwingend)

### Begleitende Maßnahmen vor dem Stadtring:

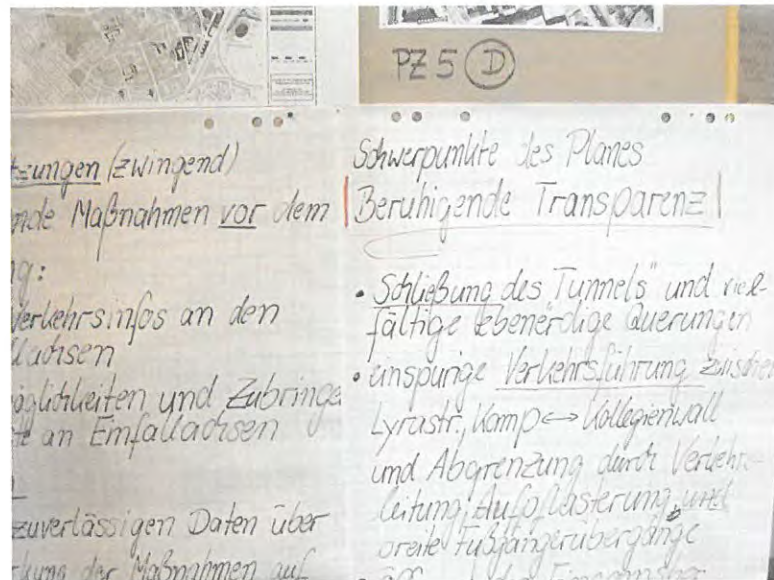
- Park- Verkehrsinfos an den Einfallachsen
- Parkmöglichkeiten u. Zubringerdienste an Einfallachsen

### Risiko:

- Keine zusätzlichen Daten über Auswirkungen der Maßnahmen auf Entwicklung der Käuferströme zur Innenstadt

### Schwerpunkte des Planes:

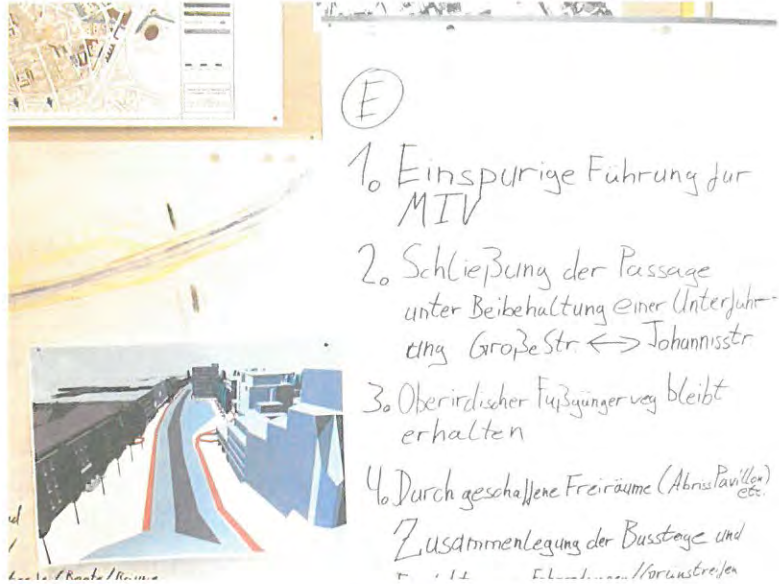
- Beruhigende Transparenz.
- Schließung des Tunnels und vielfältige ebenerdige Querungen
- Einspurige Verkehrsführung zwischen Lyrastr., Kamp <=> => Kollegienwall
- Abgrenzung durch Verkehrsführung, Auto-pflasterung, breite Fußgängerübergänge
- Öffnung des Eingangsbereichs Johannistraße
- Einzelhändlern oberirdisch Verkaufsflächen anbieten
- zusätzliche Begrünung





## Ergebnisse der Planungszelle 5 Kleingruppe E

1. Einspurige Führung für MIV
2. Schließung der Passage unter Beibehaltung einer Unterführung Große Straße - Johannistraße
3. Oberirdischer Fußgängerweg bleibt erhalten
4. Durch geschaffene Freiräume (Abriss Pavillon etc.) Zusammenlegung der Bussteige und Einrichtung von Fahrradwegen / Grünstreifen

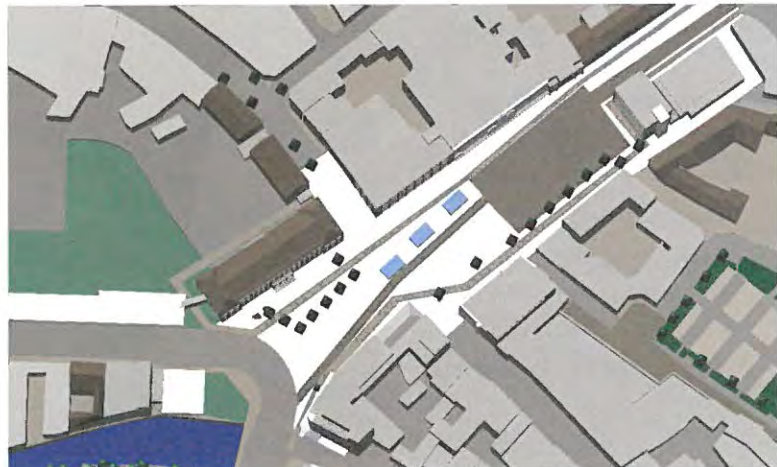
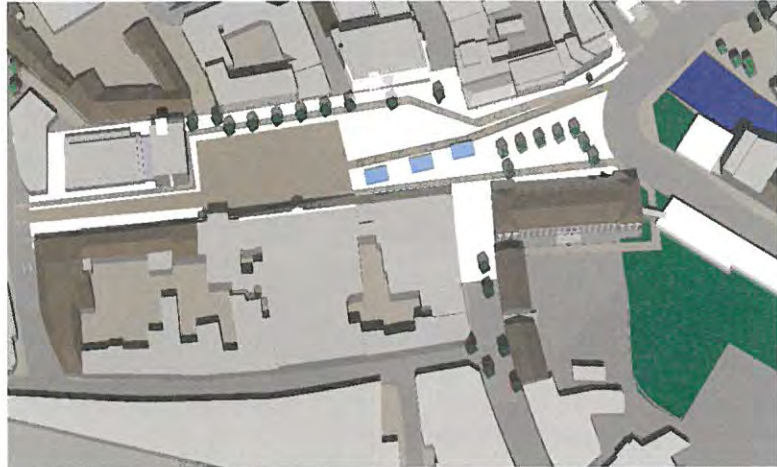


5. Begrünung (Bäume)
6. Weitere Freiflächen für variable Saisongestaltung
7. Grundvoraussetzung ist Ausbau der Ringstraßen zur frühzeitigen Verkehrsverteilung



## Ergebnisse der Planungszelle 6 Kleingruppe A

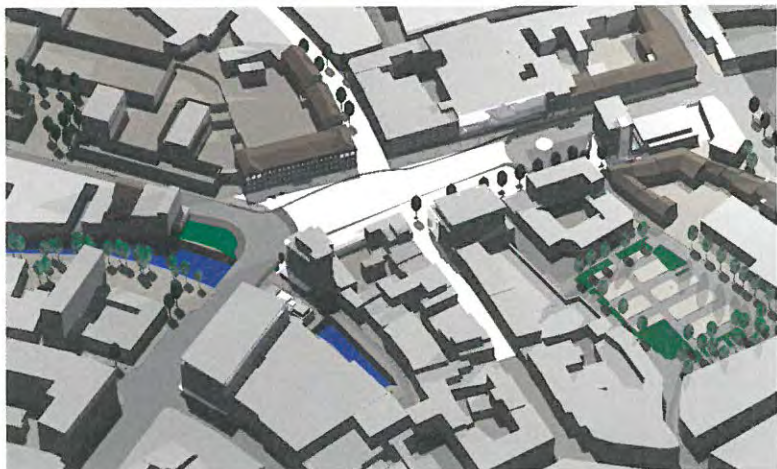
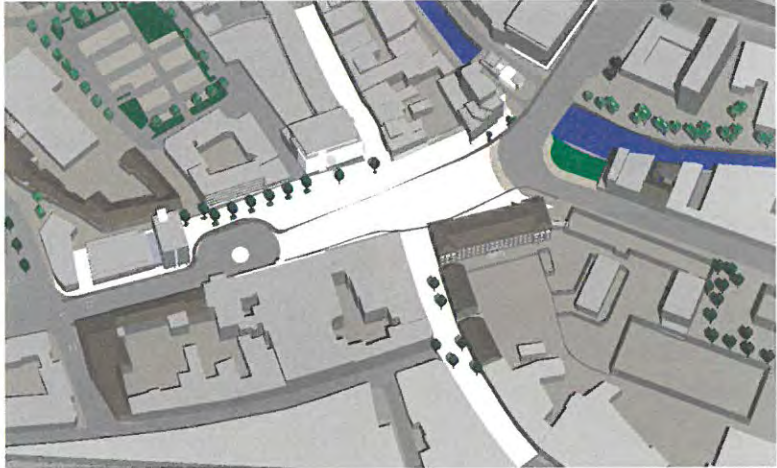
1. Der *Neumarkt* wird für den MIV gesperrt:  
*Wittekindstraße* / Ecke *Kollegienwall* / *Neuer Graben* / Ecke *Lyrastraße*
2. *Gefängnis* abreißen => Park - Begrünung
3. *Coppenrath* abreißen => Terrasse / Begrünung daneben Café => Beziehung zur *Hase*
4. Baumreihen vor *Landgericht* schaffen Platzbereich mit Aufenthaltsqualität und Sitzmöglichkeiten
5. *Stadtwerke-Pavillon* entfernen => Fahrradaufbewahrung
6. Brunnen auf die Mitte des Platzes (Treffpunkt der Achsen)
7. Zwei Pavillons auf Strasse zwischen *Wöhrl* u. *Johannisstraße*
8. ZOB vor *Wöhrl*, Parken in diagonalen Verlauf
9. Buslinie weiter durch die *Johannisstraße* Haltestelle *Johanniskirche*, weiter Richtung *Neumarkt*, dafür andere Haltestelle zu *Wöhrl*
10. Taxenstand => Ecke *Hamkenstraße* / *Grüner Brink*





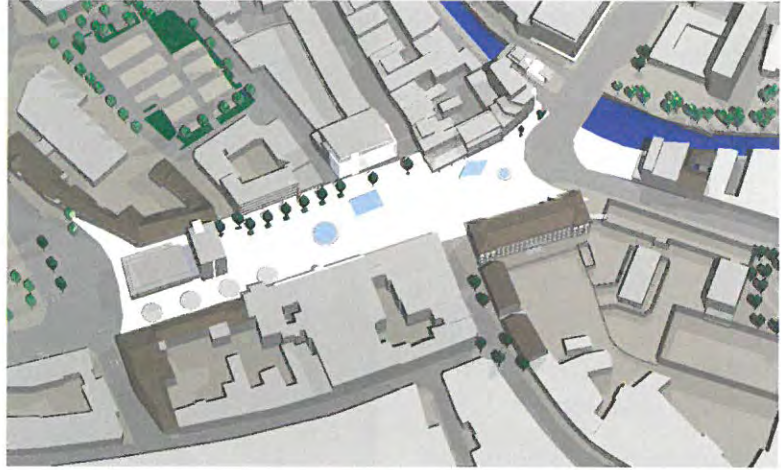
## Ergebnisse der Planungszelle 6 Kleingruppe B

- *Neumarkt* frei von MIV und ÖPNV, um Platzcharakter herauszustellen
- => *ZOB* mit Schleife vor *Wöhrl*, sowie ergänzende Haltestelle *Wittekindstraße*
- Ruhezonen ggf. in Grünanlagen einbetten
- Passagengeschäfte an die Oberfläche im Bereich *Große Straße* bis *Wehmeyer*
- Markt vor *Landgericht* (Themenmärkte)
- *Neumarkt-Passage* umfunktionieren (z.B. Gepäckservice, Toiletten)
- Café an der *Hase* entfernen



## Ergebnisse der Planungszelle 6 Kleingruppe C

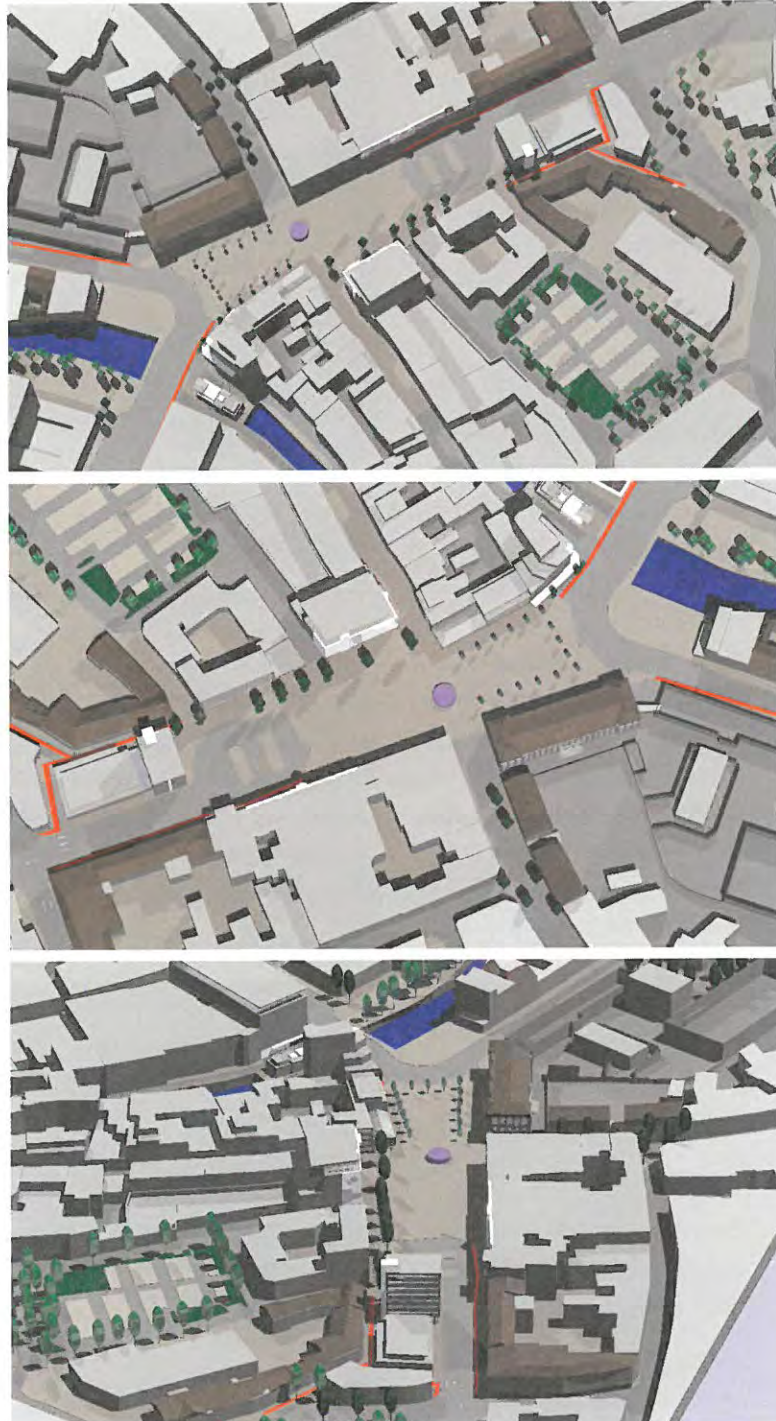
- *Neumarkt* ohne motorisierten Verkehr => *Johannisstraße* ebenso
- *Johannisstraße* in der Mitte begrünt, Bänke etc. teilüberdacht
- für Radfahrer, Fußgänger, Rollstuhlfahrer etc. frei
- alten Baumbestand erhalten u. erweitern
- Bushaltestellen an den Fronten der Querachse
- *Café - Copenrath* durch Verkaufsstelle Stadtwerke ersetzen
- *Stadtwerke-Pavillon* ersetzt durch Fahrradständer, Schließfächer und Touristeninformation (+ Tel. + WC)
- Pavillons auf dem *Neumarkt* für neue Geschäfte bzw. Läden aus der Passage
- Brunnen und Wasserspiel auf dem Platz, Straßencafés / Biergarten





## Ergebnisse der Planungszelle 6 Kleingruppe D

- *Neumarkt* verkehrsfrei (Kein MIV / ÖPNV)
- ZOB zweigeteilt an den Kopfseiten mit Wende vor *Wöhrl* und zweiter Bussteig am *Kollegienwall*
- *Johannisstraße* für ÖPNV gesperrt
- Arkadengang verbindet beide Bussteige
- Baumkarree vor dem *Landgericht*
- zentrales „Rundobjekt“ als Mittelpunkt (Dezentralisierung des Personenverkehrs)
- alternative Tunnelnutzung (Toiletten etc.)
- Ausweichmöglichkeiten für Tunnelgeschäfte am *Kamp* bzw. *Große Hamkenstraße*
- Zweiteilung der Buslinien-äste ab *Rosenplatz* auf *Kommenderie- / Kolpingstr.* bzw. *Kollegienwall* (=> gleichwertige Bedienung beider Äste am *Neumarkt* von Süden)
- Straßengastronomie am Kreuzungspunkt *Große Straße + Neumarkt*
- Marktcharakter vor dem *Landgericht*, Platzcharakter im Bereich vor *H & M*



## 5.3. Zusammenfassung der abschließenden Gruppenarbeit

Für die Planungszellen Osnabrück *Neumarkt* ging es im Kern darum, die zukünftige Bedeutung des *Neumarkt* für den Verkehr zu bestimmen. Von dieser Funktion lassen sich dann die Möglichkeiten der Gestaltung ableiten. Dementsprechend haben die Bürgergutachter eine Vision für den *Neumarkt* entwickelt, von der sie konkrete Maßnahmen und Anregungen mit beratenden Charakteren für weitere Planungen ableiten.

Die hier zusammengefaßten Ergebnisse basieren auf der Auswertung auf unterschiedlichen Ebenen:

- a) Photos von Plänen
- b) Computermodellen
- c) schriftlichen Notizen aus den Kleingruppen
- d) dem Videomitschnitt der Ergebnispräsentationen.

Die Möglichkeiten zur Visualisierung wurden von den Kleingruppen unterschiedlich genutzt. Aus diesem Grunde ist die Darstellung im vorherigen Kapitel nicht einheitlich. Die schriftlichen Ausführungen setzen sich zusammen aus Notizen der Teilnehmenden und Mitschriften der Präsentation.

### 5.3.1. Verkehr im Bereich *Neumarkt*

#### 5.3.1. 1. Motorisierter Individualverkehr

Von 28 Kleingruppen sprechen sich 24 Gruppen dafür aus, den *Neumarkt* für den MIV zu sperren. Die vier weiteren Kleingruppen möchten den Vorschlag des Verkehrsentwicklungsplans umsetzen und je eine Spur für den MIV und eine Spur je Richtung für den Umweltverbund nutzen. Für die Sperrung werden unterschiedliche Zeiträume als Frist angegeben. Die längste geht bis zum Jahr 2006. Übergangszeiträume sehen zunächst auch die Variante des VEP vor, um nach Veränderung der Rahmenbedingungen (Zufahrt zu Parkhäusern, begleitende Maßnahmen im ÖPNV und in der Verkehrsleitung) zu einer Sperrung zu kommen.

Der *Neumarkt* ist möglichst bald für den Motorisierten Individualverkehr zu sperren

Vorschlag mit empfehlendem Charakter:



### 5.3.1. 2. Öffentlicher Personennahverkehr und Taxen

Der Busverkehr auf dem *Neumarkt* besitzt zwei Aspekte:

Busverkehr *Neumarkt*

I. Die Querung des *Neumarkt* mit dem Bus.

8 Kleingruppen sprechen sich gegen eine Busquerung des *Neumarkt* aus und möchten den *Neumarkt* völlig vom motorisierten Verkehr befreien. Entsprechend sollten die Busse östlich und westlich am *Neumarkt* vorbeigeführt werden und ein neues Liniensystem entwickelt werden. Die anderen 20 Kleingruppen haben den Bus nicht vom *Neumarkt* verbannt, sondern i. D. Regel auf eine Spur in jede Richtung reduziert.

II. Die Organisation des *Zentralen Omnibus Bahnhofes (ZOB)*. Den Querungsmöglichkeiten entspricht die Organisation des *ZOB*. Im Zusammenhang mit der Sperrung werden Lösungen an der Ost- und Westseite des *Neumarkt* favorisiert. Bei dieser Variante fungiert der Bereich *Grüner Brink* zumeist als *ZOB* mit Wendepplatz (s. *Hauptbahnhof*) und wird um Haltestellen im Bereich *Kollegienwall* bzw. durch mehrere Verknüpfungspunkte ergänzt. Der Hauptteil der Kleingruppen (20) spricht sich aber für einen konzentrierten *ZOB* im Bereich *Grüner Brink* aus. Für die weitere Organisation werden Vorschläge beratenden Charakters gegeben, aber keine abschließenden Aussagen gemacht. Die Haltestellen vor dem *Landgericht* werden von fast allen Gruppen aufgegeben.

Vorschläge mit empfehlendem Charakter:

Der Busverkehr soll weiterhin den *Neumarkt* queren dürfen.

Die Bussteige sollen sich im Bereich zwischen *Wöhrl* und dem *Grünen Brink* konzentrieren.

Die Haltestellen vorm *Landgericht* sollen entfallen.

Vorschläge mit beratendem Charakter:

Zur besseren Ablauforganisation wird von einigen Kleingruppen eine diagonale Anordnung der Busse vorgeschlagen. Andere Kleingruppen schlagen eine Gestaltung wie am *Bahnhof* vor.

Im direkten Umfeld des *ZOB* soll sich das neue Infozentrum der Stadtwerke befinden, evtl. in Kombination mit einer Touristeninformationsstelle.

Busverkehr *Johannisstraße*

Dem Busverkehr in der *Johannisstraße* stehen die Bürgergutachter mit gemischten Gefühlen gegenüber. Dreizehn von 28 Kleingruppen schlagen eine Sperrung vor, vier Gruppen eine Einbahnstraßenregelung, alle weiteren lassen den Busverkehr bestehen, verlegen aber z.T. die Haltestellen (Richtung *Neumarkt*) oder äußern sich nicht zu dieser Problematik.

Vorschläge mit empfehlendem Charakter:

Politik und Stadtwerke sollten gemeinsam mit den Anliegern der *Johannisstraße* über Verbesserungen in der Linienführung und der Haltestellenverteilung nachdenken.

Stadtbahn

Das Thema Stadtbahn auf den *Neumarkt* wurde nicht von allen Bürgergutachtern bei ihren Planungen diskutiert. Keine der Gruppen äußerte sich ablehnend zur Stadtbahn, einige Gruppenpläne dürften für die Stadtbahn aber mit Schwierigkeiten verbunden sein und einige Gruppen bezogen die Stadtbahn fest in ihre Planung ein. So schlug eine Kleingruppe vor, den MIV zunächst auf eine Spur je Richtung zu begrenzen und diese Trasse anschließend für die Stadtbahn zu nutzen. Wie sehr die von acht Gruppen vorgeschlagene vollständige Sperrung des *Neumarkt* für den motorisierten Verkehr die Stadtbahn mit einbezieht, wurde nicht deutlich.

Vorschlag mit beratendem Charakter:

Bei den weiteren Planungen zum *Neumarkt* sollten Überlegungen zur Stadtbahn berücksichtigt werden, um zu einem späteren Zeitpunkt darüber zu entscheiden.

Taxen

Ein Standort für Taxen wurde nicht in allen Gruppen explizit vorgeschlagen. Er hängt eng mit der gewählten Verkehrslösung für den *Neumarkt* zusammen. Bei einer Vollsperrung erscheint es den Kleingruppen sinnvoll, nicht nur den *ZOB* aufzuteilen, sondern auch die Taxen. Sonst werden die Taxen zumeist in ihrer derzeitigen Position belassen. Auch bei einer Befahrbarkeit des *Neumarkt* für Busse ist die Befahrbarkeit für Taxen nicht ganz unstrittig.

Vorschlag mit beratendem Charakter:

Die Taxen sollten soweit möglich im Bereich des *ZOB* verbleiben.



### 5.3.1.3. Radfahrer

Die derzeitige Situation für Radfahrer ist nach Ansicht der Bürgergutachter nicht zufriedenstellend. Verbesserungen sollten nach ihrer Ansicht bereits im Umfeld des *Neumarkt* ansetzen. Im Bereich *Neumarkt* muss zwischen ruhendem und fließendem Fahrradverkehr unterschieden werden. Für den ruhenden Verkehr werden viele Vorschläge gemacht, während bei der Querung des *Neumarkt* mit Fahrrad z.T. große Differenzen bestehen.

Vorschläge mit beratendem Charakter:

Die Trennung und Kennzeichnung von Radwegen sollte verbessert werden.

Für die Radfahrer sollten weitere Stellplätze geschaffen werden.

### 5.3.1.4 Fußgänger

Mit der Sperrung des *Neumarkt* für den MIV wird den Fußgängern Vorrang eingeräumt. Um eine problemlose Querung des *Neumarkt* für alle zu ermöglichen, wird von vielen Gruppen eine Gestaltung mit möglichst wenig Stolperkanten angeregt.

Vorschlag mit empfehlendem Charakter:

Die Fußgänger genießen auf dem *Neumarkt* Vorrang.

Vorschläge mit beratendem Charakter:

Der *Neumarkt* sollte behindertenfreundlich gestaltet werden, möglichst als eine Ebene, bis auf die Kanten der Bussteige.

### 5.3.2. Zukunft der *Neumarkt-Passage*

Die *Neumarkt-Passage* in ihrer derzeitigen Nutzung und Gestaltung hat bei den Bürgergutachtern keine Aussicht auf Fortbestand. Vier Kleingruppen sprechen sich für eine Schließung aus. Lediglich eine Gruppe möchte die derzeitige Existenz durch Erweiterung und Umgestaltung sichern. Die weiteren Kleingruppen sprechen sich für eine Neunutzung und Umgestaltung aus. Die Idee aus der Zielgruppenwerkstatt, Dienstleistungen rund um das Fahrrad anzubieten (Garage, Reparatur, Verleih und Gepäckservice) findet die meiste Zustimmung. Gemeinsam mit der Neunutzung wird auch eine Reduzierung der Eingänge vorgeschlagen.

Vorschläge mit  
beratendem Charakter:

Der abgerissene *Stadtwerke-Pavillon* sollte durch eine der neuen Platzfunktion gerecht werdenden Nutzung ersetzt werden. Sofern der Platzbedarf des *ZOB* es zulässt, wären Abstellflächen für Fahrräder, Gastronomie oder Pavillons denkbar. Bei Planung eines größeren Gebäudes (Raumkante) sollte diese einer intensiven Bürgerbeteiligung unterzogen werden. Für die Ecke *Kollegienwall – Wittekindstraße* sollte bei Neuplanungen über gastronomische und Wohnnutzung nachgedacht werden. An der Ecke *Johannisstraße – Neuer Graben* sollte die Fassade renoviert werden. Ist der Eigentümer dazu nicht bereit, so schlagen drei Kleingruppen die Anbringung einer Großleinwand vor. Es wird angeregt, die Fassaden attraktiver zu gestalten.

#### 5.3.4. Platzgestaltung

Zur Platzgestaltung werden am häufigsten Grün und Bäume gewünscht, gefolgt von Pavillons für Geschäfte und Gastronomie, Bänke, Spielmöglichkeiten und Brunnen. Das *Landgericht* als historisch prägendes Baudenkmal wird von vielen Gruppen in den Vordergrund gerückt, mit Grünflächen oder Alleen hervorgehoben. Daneben wird der Bezug zur *Hase* hergestellt (Grün in Richtung *Hase*).

Vorschläge mit  
empfehlendem Charakter:

Der neue Platz sollte durch Grün und Bäume an Aufenthaltsqualität gewinnen, die (mit Sitzgelegenheiten) genossen werden kann. Das *Landgericht* sollte durch die neue Gestaltung betont werden (auch durch Entfernung der Bushaltestellen).

Vorschläge mit  
beratendem Charakter:

Für die Marktfunktion des *Neumarkt* werden mehrere Varianten vorgeschlagen. Die meisten Bürgergutachter planen einen Marktcharakter im Bereich des historischen *Neumarkt*. Dort gibt es die Optionen einer Markthalle, eines Wochenmarktes, von Themenmärkten und Verkauf in Pavillons. Die Platzmitte (Kreuzungsmittelpunkt) könnte nach Meinung einiger Gruppen durch einen Brunnen oder ähnliches geprägt werden.



### 5.3.5. Gestaltung der *Johannisstraße*

Für die *Johannisstraße* ergeben sich unterschiedliche Gestaltungsoptionen, die wieder von der Verkehrslösung abhängig sind.

Vorschläge mit  
beratendem Charakter:

Die *Johannisstraße* sollte unter anderem mit mehr Grün an Aufenthaltsqualität gewinnen.

### 5.3.6. Weitere Anregungen

Vorschläge mit  
empfehlendem Charakter:

Der Verkehr auf dem Wall sollte optimiert und das Parkleitsystem der neuen Situation angepasst werden.

P& R sollte ebenso geprüft werden wie die Möglichkeit, den MIV weiträumig um die Innenstadt zu leiten bzw. die Menschen zum Umstieg auf ÖPNV zu bewegen.

Vorschläge mit  
beratendem Charakter:

Die Pläne zum *Haseuferweg* sollten weiter verfolgt werden.

## 5.4. Ergebnisse der abschliessenden Einzelbewertung

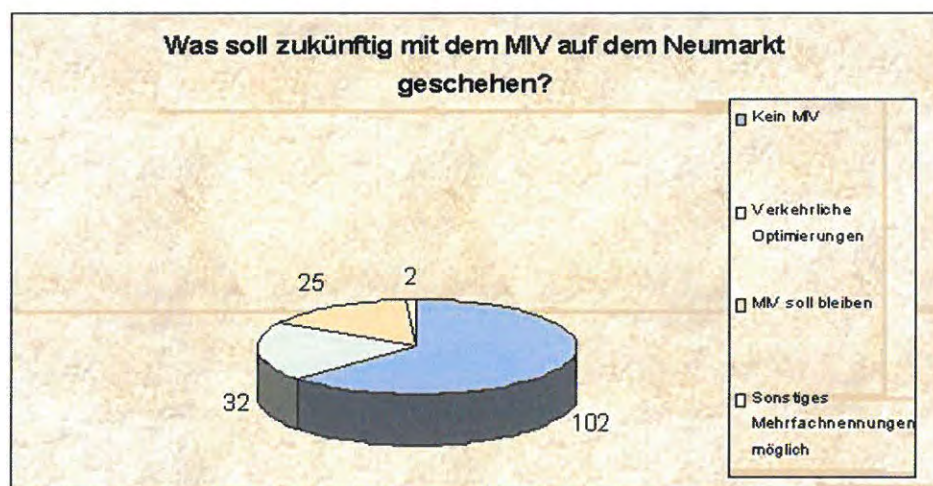
Zum Abschluß der Planungszellen konnten alle Bürgergutachter ihr Einzelvotum zu unterschiedlichen Themenbereichen abgeben. Zu Beginn wurden verkehrstechnische Fragen gestellt, bevor weitere Fragen zur Nutzung und Gestaltung folgten.

### 5.4.1. Ergebnisse im Verkehrsbereich

Auf die Frage, ob die oberirdische Fußgängerquerung, auch zukünftig erhalten bleiben soll, antworteten über 90 % der 129 Teilnehmenden mit JA.

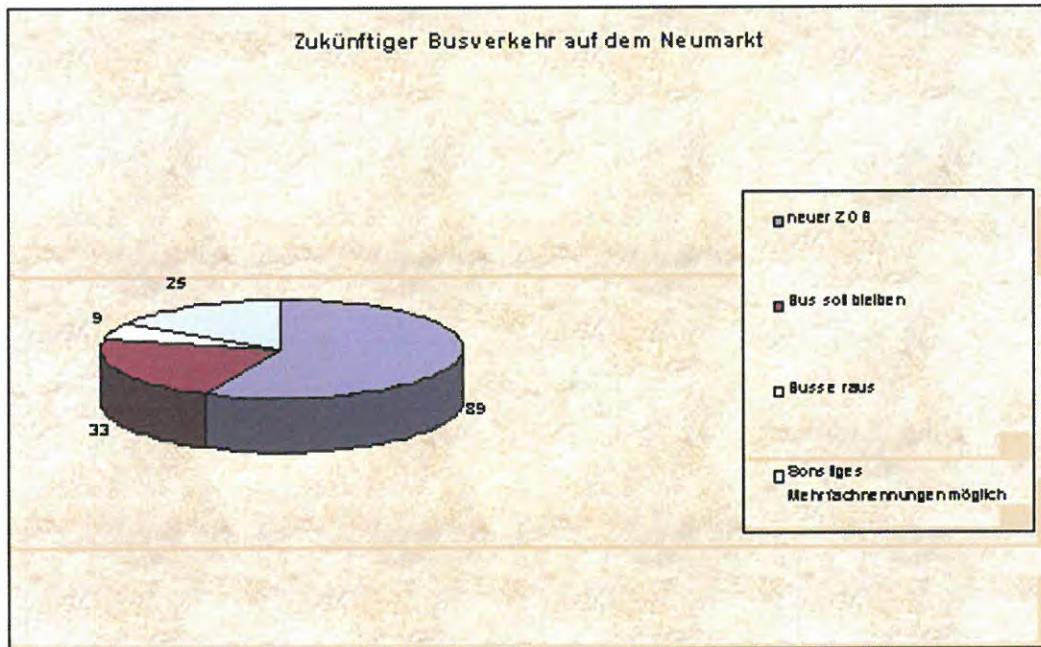


Den motorisierten Individualverkehr möchten 80 % der Bürgergutachter vom Neumarkt nehmen. Darüber hinaus kamen von 32 Teilnehmenden noch Anregungen zu verkehrlichen Optimierungen (z.B. P&R, Optimierung Wälle etc.).



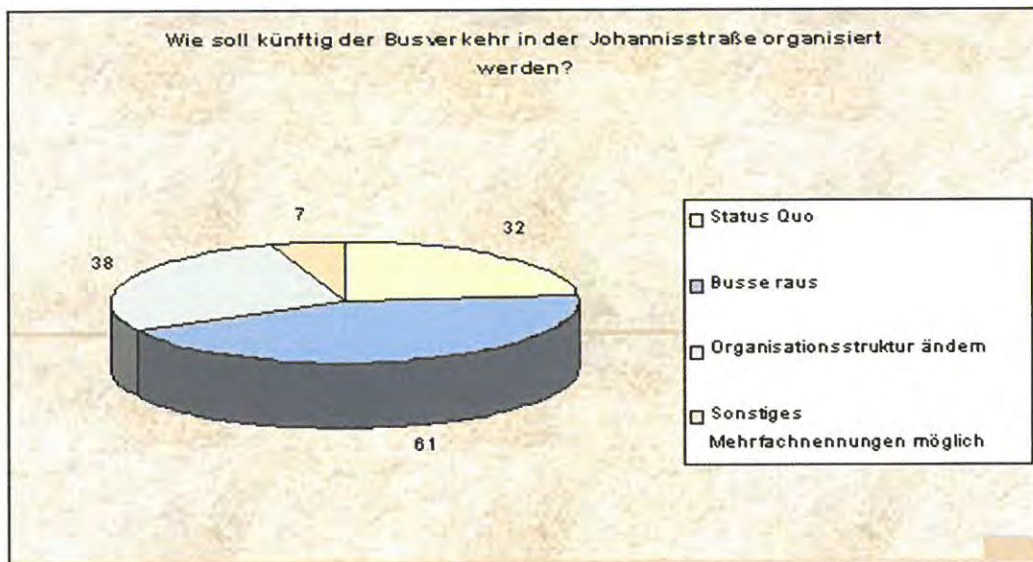


Bei der Frage zur zukünftigen Organisation des Busverkehrs auf dem *Neumarkt* gab es einerseits Antworten zur Befahrbarkeit und andererseits Antworten zur Organisation des *Zentralen-Omnibus-Bahnhofes*.



Neun Teilnehmende äußerten den Wunsch, den Busverkehr über den zukünftig gesperrten *Neumarkt* ebenfalls zu verbieten, 33 Teilnehmende sprachen sich explizit für den Verbleib des Busverkehrs auf dem *Neumarkt* aus. Einen neuen *ZOB* wollten ca. 70% der Teilnehmenden, 64 Teilnehmende im Bereich *Grüner Brink - Wöhrl*, 14 Teilnehmende auf zwei Stellen (OST-WEST) verteilt und 11 Teilnehmende in anderen Varianten (neue Standorte, Aufteilung).

Die Frage des Busverkehrs in der *Johannisstraße* wurde zwar in den Planungszellen diskutiert, stand aber nicht im Zentrum der Diskussion. Sie wurde abschließend auch nicht eindeutig geklärt.



Knapp die Hälfte der Teilnehmenden wollte den Busverkehr aus der *Johannisstraße* entfernen, ca.1/4 schlägt eine andere Organisationstruktur vor (überwiegend als Einbahnstraßenregelung für die Busse). Da bei der ersten Runde der Vertreter der *Johannisstraße* kurzfristig verhindert war, ist zudem die Aussagekraft zu dieser Frage eingeschränkt.

Vorschläge mit empfehlendem Charakter:

Die Möglichkeit zur oberirdischen Fußgängerquerung soll bestehen bleiben.

Der *Neumarkt* soll für den MIV gesperrt werden.

Der *Zentrale-Omnibus-Bahnhof* sollte sich im Bereich zwischen *Neuer Graben* und *Grüner Brink* konzentrieren.

Vorschläge mit anregendem Charakter:

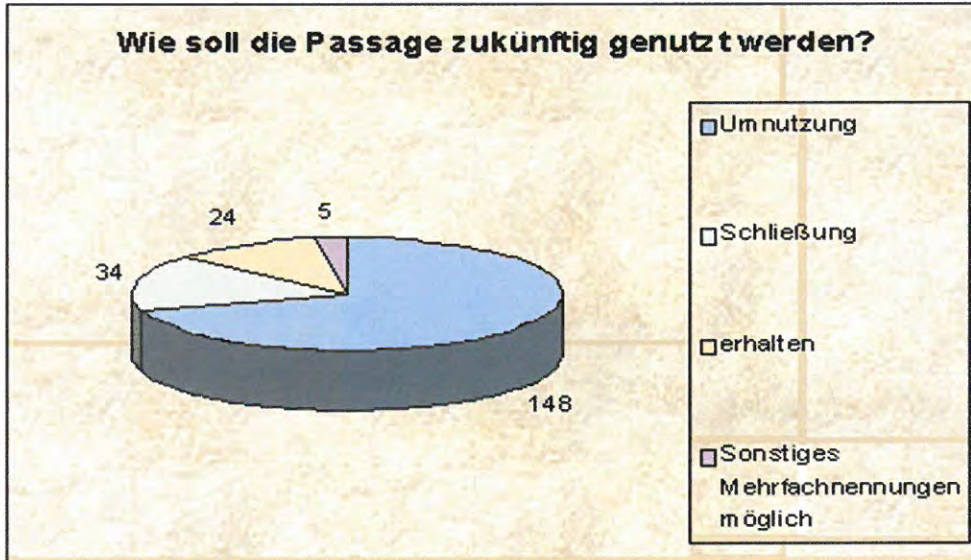
Ein optimiertes Verkehrs- und Parkleitsystem soll den Autoverkehr in der Innenstadt optimieren.

Die Verkehrsorganisation im Bereich *Johannisstraße* bedarf weiterer Überlegungen.

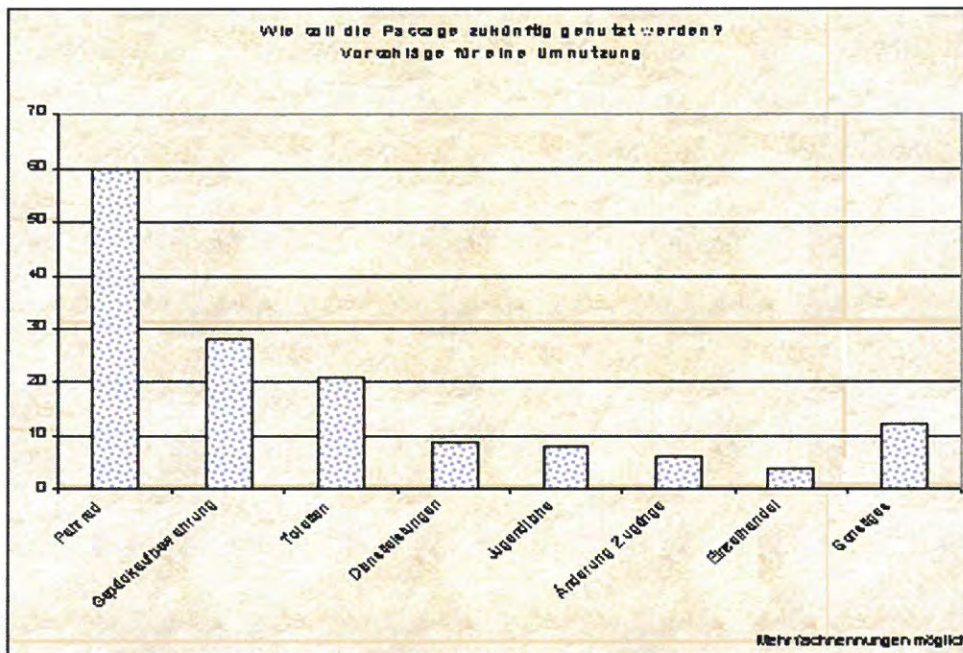


### 5.4.2. Zukunft der *Neumarkt-Passage*

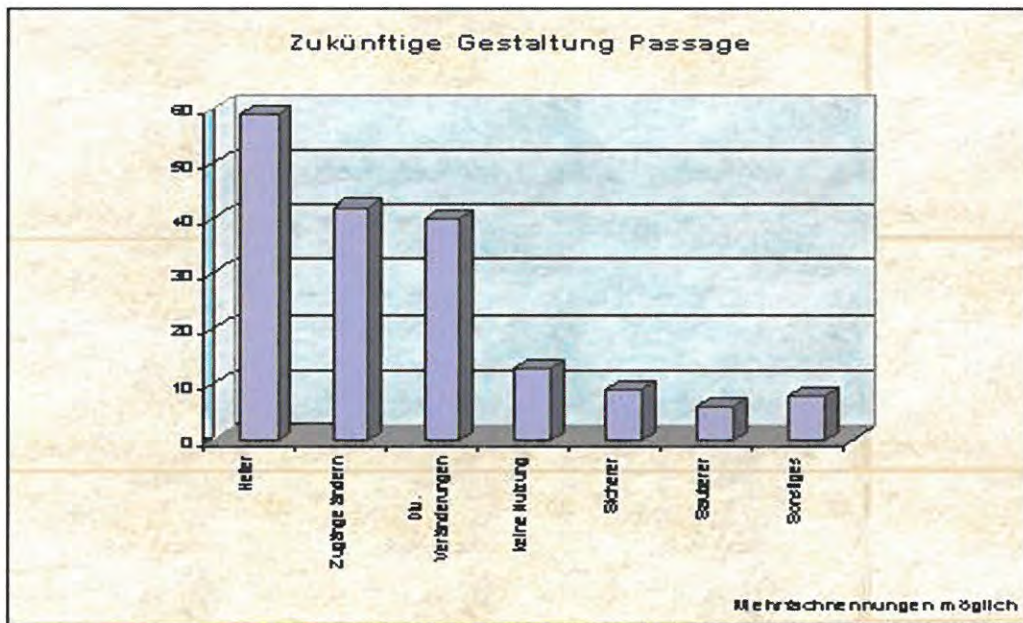
Zukünftige Nutzung der Passage



Ein gutes Viertel der Teilnehmenden spricht sich für eine Schließung der *Passage* aus. In ihrer derzeitigen Funktion (oder leicht verändert) möchten ca. 20% der Teilnehmenden die *Passage* erhalten.



Bei den Vorschlägen zur Umnutzung steht die Nutzung für Dienstleistungen rund um das Fahrrad an der Spitze, gefolgt von Gepäckaufbewahrung und Toiletten.



Dreizehn Bürgergutachter sehen keine Notwendigkeit für Gestaltungen bei der von ihnen befürworteten Schließung. Die meisten Verbesserungsvorschläge beinhalten eine hellere Gestaltung der *Passage*.

41 mal wird vorgeschlagen, die Zugänge zu ändern (vor allem ihre Anzahl zu reduzieren).

Vorschläge mit empfehlendem Charakter:

Die *Passage* sollte zukünftig in dieser Art nicht weiter genutzt werden.

Es sollte geprüft werden, ob die *Passage* sich für Dienstleistungen rund um das Fahrrad eignet.

Vorschläge mit anregendem Charakter:

Alternativnutzungen wie Gepäckaufbewahrung und öffentliche Toiletten sollten ebenfalls geprüft werden.

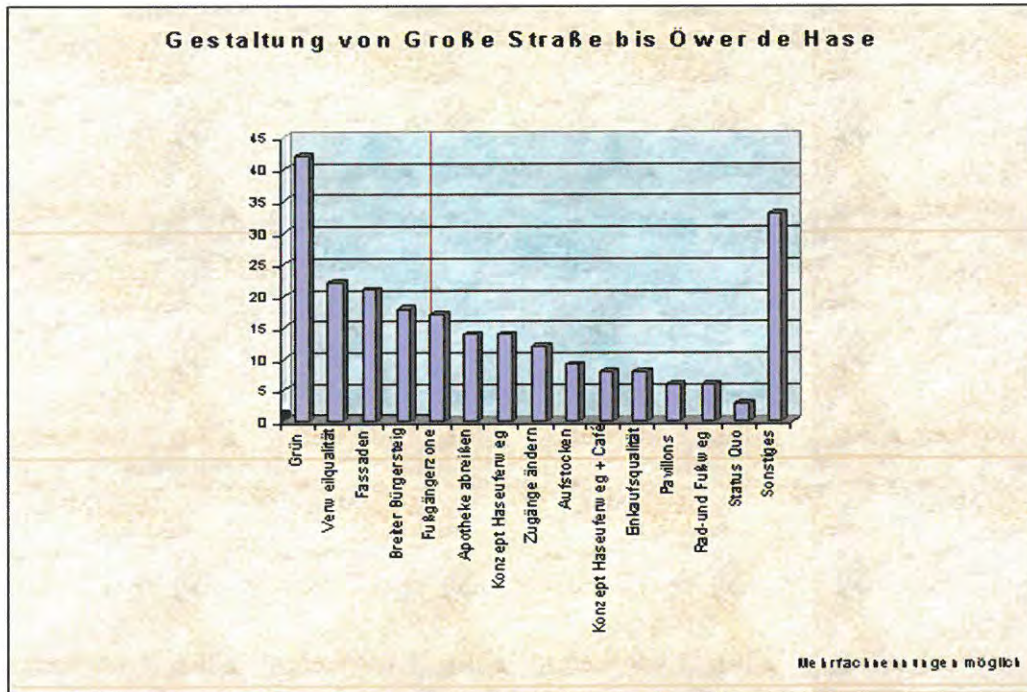
Die Anzahl der Zugänge sollte reduziert werden.

Bei einer weiteren Nutzung sollte die *Passage* heller gestaltet werden (evtl. mit Tageslicht/Lichtschächten)



### 5.4.3. Platzgestaltung

Gestaltung im Bereich von der *Großen Straße* bis *Öwer de Hase*



Die meisten Vorschläge beinhalten die Grüngestaltung (Bäume, Beete etc.) und die Verweilqualität (Sitzgelegenheiten, Brunnen etc.). Ebenfalls über zwanzig Nennungen beinhalten Vorschläge zur Verbesserung der Fassadengestaltung. Die drei Punkte: „Apotheke abreißen“, „Konzept *Haseuferweg*“ und „Konzept *Haseuferweg + Café*“ beinhalten alle die stärkere Einbeziehung der Hase in die Stadtstruktur, die zwar mit der Haseöffnung einen Ansatz zeigt, aber mit der erneuten Überbauung durch die Apotheke einen Kompromiß, dem die Bürger nicht uneingeschränkt zustimmen. Die Nennungen zum „*Haseuferweg + Café*“ beziehen sich bereits auf die andere Straßenseite und verdeutlichen noch einmal das starke Interesse.

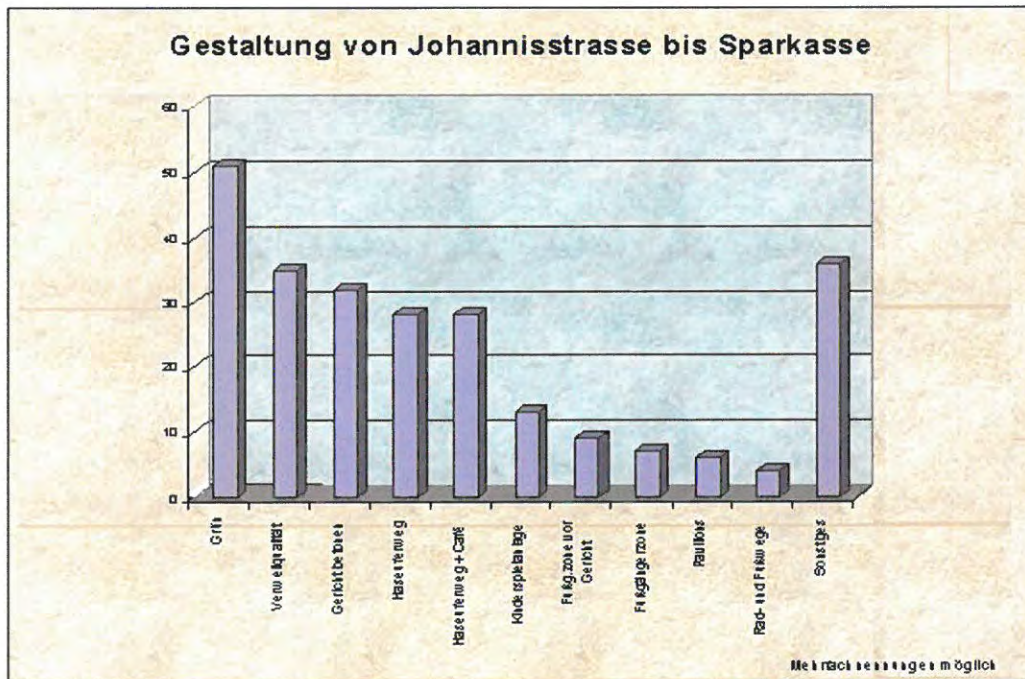
Gestaltung im Bereich von der *Großen Straße* bis zur *Münsterstraße*



Hier steht der *Zentrale-Omnibus-Bahnhof* klar im Zentrum der Gedanken zur Gestaltung, gefolgt vom Abriß des *Stadtwerk-Pavillons*. Ebenfalls über zwanzig Nennungen sind zum Thema *Grüngestaltung* und *Verweilqualität* vorhanden.

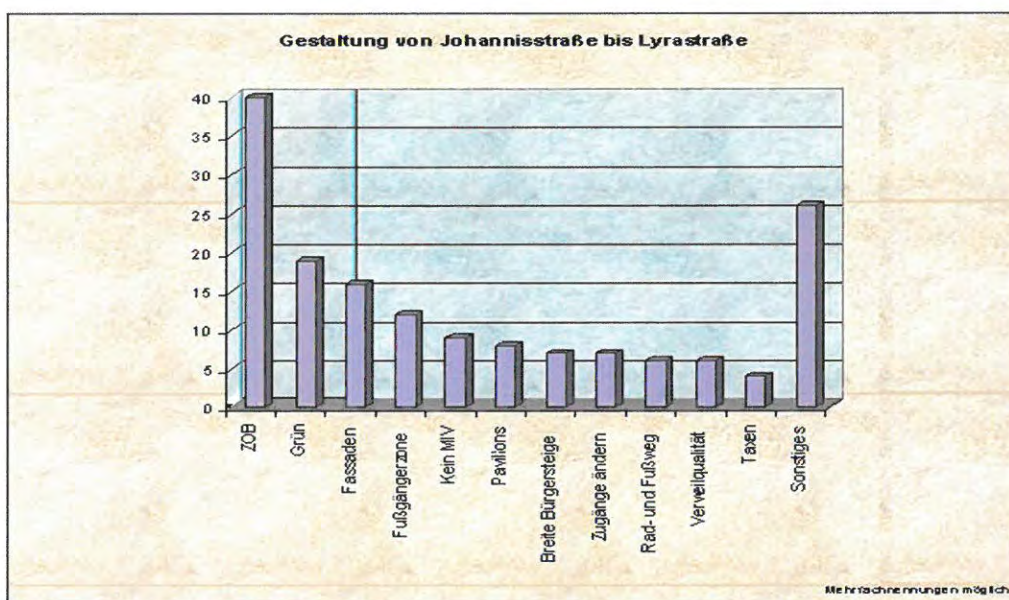


Gestaltung im Bereich von der *Johannisstraße* bis zur *Sparkasse*



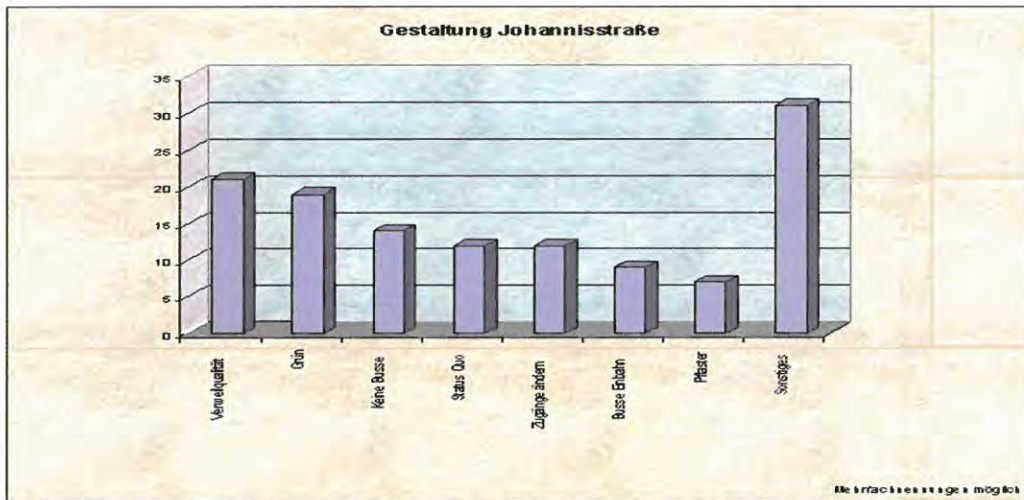
In diesem Bereich stehen Grüngestaltung und Verweilqualität im Vordergrund. Das Landgericht soll durch eine entsprechende Platzgestaltung betont werden und im Bereich des derzeitigen Cafés Coppenrath soll eine Grünanbindung an die Hase erfolgen (*Konzept Haseuferweg*), evtl. mit neuer Gastronomie (+ Café)

Gestaltung im Bereich von der *Johannisstraße* bis zur *Lyrastraße*



Auch in diesem Bereich dominiert der ZOB die Gestaltungsvorschläge, mit deutlichem Abstand gefolgt von Grüngestaltung und Vorschlägen zur Fassadengestaltung (Beide unter 20 Nennungen).

#### 5.4.4. Gestaltung im Bereich der *Johannisstraße*



Mit knapp 140 Ideen zur Gestaltung der *Johannisstraße* sind zu diesem räumlichen Bereich die wenigsten Vorschläge gekommen. Auch hier regen die Bürgergutachter an, mit Grün und anderen Gestaltungselementen die Verweilqualität zu erhöhen. Dazu kann auch eine Reduzierung der Busfahrten beitragen, indem a) keine Busse mehr durch die *Johannisstraße* fahren (14 Nennungen) oder b) sie nur noch in eine Richtung fahren (9 Nennungen).

Vorschläge mit empfehlendem Charakter:

Der westliche Bereich des *Neumarkt* (*Neuer Graben - Grüner Brink*) wird durch den ZOB geprägt.  
 Der *Stadtwerkepavillon* wird entfernt.  
 Der östliche Bereich des *Neumarkt* soll stärkeren Platzcharakter besitzen und wird durch das zu betonende Gericht dominiert werden.  
 Der gesamte Bereich *Neumarkt* (incl. *Johannisstraße*) soll an Verweilqualität gewinnen, dazu sollen vor allem Grün und Sitzmöglichkeiten dienen.  
 Das Konzept des *Haseuferweges* sollte weiterverfolgt, und der Bereich *Café Copenrath* sollte mit einbezogen werden.



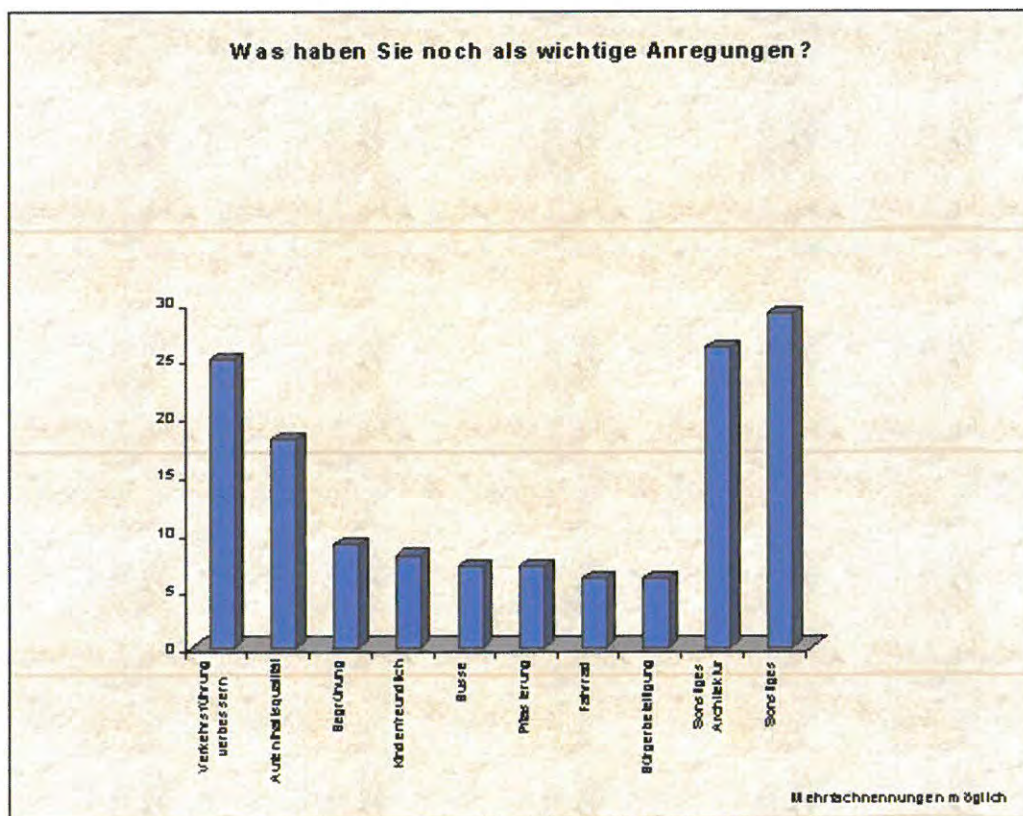
Vorschläge mit anregendem Charakter:

Pavillons sollen dazu dienen, einen Marktcharakter zu schaffen und könnten den Geschäftsleuten aus der *Passage* einen Neustart ermöglichen.

Die Fassadengestaltung am *Neumarkt* sollte verbessert werden. Vor allem im östlichen Bereich werden Maßnahmen für Kinder vorgeschlagen.

#### 5.4.5. Weitere Anregungen

Als weitere Punkte werden angeregt:



- die Verkehrsführung zu verbessern (z.B. Verkehrs- u. Parkleitsystem),
- die Grüngestaltung und Aufenthaltsqualität zu verbessern und kinderfreundlicher zu gestalten,
- Verbesserungen an den Bussen und Bussteigen vorzunehmen,
- die Pflasterung aufzuwerten
- die Situation für Fahrradfahrer zu verbessern,

# 6. Nach- wort forum b

Das mehrstufige Dialogische Verfahren zu Funktionen und Gestaltung des *Neumarkt* hat seine Aufgabe erfüllt. Es wurde eine Vision für die Zukunft des *Neumarkt* entwickelt die sich durch drei Dinge auszeichnet.

1. Die Zielgruppenwerkstatt der Anlieger und die Planungszellen kamen zu ähnlichen Ergebnissen.
2. Die Ergebnisse fanden unter den Beteiligten einen breiten Konsens (80%).
3. Das Ergebnis geht in eine Richtung, die vorher von kaum jemanden erwartet wurde (auf alle Fälle nicht vom Team des Durchführungsträgers).

Diese Vision möchte für den *Neumarkt* eine neue urbane Qualität, bei der die Erlebnisqualität und die Erreichbarkeit der Innenstadt im Vordergrund stehen und nicht die Wahl der Verkehrsträger.

Es ist weder eine Planung für Einzelinteressen, noch eine Ideensammlung von kaum informierten Passanten bei einer Meinungsumfrage, sondern der Konsens einer am Gemeinwohl orientierten Gruppe auf Grundlage eines kompakten und kontroversen Informationsprogrammes.

Nun gilt es für diese Lösung zu werben. In der Politik bei der Verwaltung im Einzelhandel und in der Öffentlichkeit. Die Diskussion in den Planungszellen und ihr Ergebnis muß für alle Interessierte nachvollziehbar sein.



# Anhang:

Im Bürgergutachten sind die für die Aufgabenstellung relevanten Ergebnisse der Planungszellen dargestellt. Die Zwischenergebnisse der einzelnen Arbeitseinheiten wurden aus Platzgründen nicht aufgeführt.

Für interessiert Leser gibt es daher zwei Möglichkeiten:

1. weitere Informationen unter: [www.forumb.de](http://www.forumb.de) aus dem Internet abzurufen, oder

2. den Anhang für eine Schutzgebühr von 5,- Euro anfordern bei:

## **forum b**

Diplom Geograph Benno Trütken

Büro für Beteiligungsverfahren

Dorfmüllerstraße 27

49584 Fürstenu

fon. 05901-961888

fax. 05901-961877

[www.forumb.de](http://www.forumb.de)

eMail: [BTBeteiligungsverfahren@t-online.de](mailto:BTBeteiligungsverfahren@t-online.de)

**Benno Trütken**

**Diplom Geograph**

**Fürstenau**

Ilse Burgass

Soziologin M.A.

Bonn

Prof. Heribert Birnbach

Diplom Designer

Bonn

Jürgen Czerner

Dipl.-Ing. Arch.

Bochum

Prof. Harald Gatermann

Dipl.-Ing. Architekt

Witten

forum b