

15.04.2015

Beschlussvorlage Nr. 2015/088

öffentlich

Bezugsvorlage Nr. 2014/221 und Nr. 2013/277

Städtebauliches Entwicklungskonzept Marktstraße-Süd

Beschlussvorschlag

1. Das in der Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2015/088 dargestellte Planungsareal Marktstraße-Süd ist entsprechend dem zur Beschlussvorlage Nr. 2015/088 dargestellten Entwicklungskonzept zu überplanen. Dabei sind insbesondere die folgenden Vorgaben zu berücksichtigen:
 - a) Das öffentliche Wege-, Plätze- und Erschließungskonzept ist gemäß Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2015/088 zu planen.
 - b) Die Flächen des Planungsareales Marktstraße-Süd sind in 5 Bausteinen gemäß Anlage 3 zur Beschlussvorlage Nr. 2015/088 zu planen.
 - c) Die in den Anlagen 4 bis 9 zur Beschlussvorlage Nr. 2015/088 dargestellten Nutzungsarten sind als wesentliche Entwicklungsziele zu berücksichtigen.
 - d) Die in den Anlagen 4 bis 9 zur Beschlussvorlage Nr. 2015/088 dargestellten Nutzungsmaße und Geschossigkeiten sind für die weitere Planung zugrunde zu legen.
 - e) Die öffentlichen städtischen Räume, insbesondere der Bahnhofplatz, der Rathausplatz, der sternartige Cityloungeplatz und die platzverbindenden Passagen sind zu charakteristischen Orten mit Aufenthaltsqualitäten und Wiedererkennungswert zu entwickeln.
 - f) Die dem städtebaulichen Entwicklungskonzept Marktstraße-Süd immanenten Nachhaltigkeitspotenziale sind bei konkreten baulichen Maßnahmen aufzunehmen, zu entwickeln und zu nutzen.
2. Die vorstehend genannten städtebaulichen Vorgaben sind bei der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 108 H „Marktstraße-Süd“ einzubeziehen.

Anlass und Ziele

Nachdem im Dezember 2013 der Beschluss des Rates der Stadt Neustadt a. Rbge. erfolgte, die Stadtverwaltung am Standort Marktstraße-Süd zu realisieren, traten durch die Insolvenz des an den Standort angrenzenden Kaufhauses und weitere Grundstücksveräußerungen sowie die Neuplanungen im Bahnhofsumfeld und den Neubau des ZOB neue Rahmenbedingungen auf, die eine über die Rathausnutzung hinausgehende Betrachtung der möglichen städtebaulich sinnvollen Entwicklungen in der südlichen Innenstadt erforderlich machte.

Finanzielle Auswirkungen

	einmalige Kosten:	jährliche Folgekosten
Betrag:	keine	
Haushaltsjahr:		

Gremium	Sitzung am	Beschluss		Stimmen			
		Vor-schlag	abwei-chend	einst.	Ja	Nein	Enthal-tung
Ortsrat der Ortschaft Neustadt a. Rbge.	15.04.2015						
Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss	20.04.2015						
Verwaltungsausschuss	27.04.2015						
Rat	07.05.2015						

Begründung

1. Vorherige Entwicklung

Nachdem im Jahre 2013 eine gutachterliche Untersuchung zu den infrage kommenden Standorten für die Stadtverwaltung durchgeführt worden war, fiel im Dezember 2013 die Entscheidung, das Rathaus im Bereich Marktstraße-Süd der Innenstadt anzusiedeln (Vorlage 2013/277).

Jedoch schon im Frühjahr 2014 wurde durch die Insolvenz des an den Standort angrenzenden Kaufhauses und weitere Gespräche über andere Grundstücksverkäufe deutlich, dass eine umfassendere Betrachtung der Innenstadtentwicklung erforderlich ist.

In der Folge wurden die städtebaulichen Bezüge und die Entwicklungsmöglichkeiten des Planungsareals untersucht. Es fanden etliche Gespräche mit Fachleuten aus Handel und Gewerbe, aber auch mit verschiedenen Projektentwicklern statt, um die aktuell möglichen Entwicklungen realistisch einschätzen zu können.

Parallel wurden weitere Grundstücksverfügbarkeiten im Planungsareal überprüft, um die Realisierungschancen für heute erforderliche Einzelhandelsflächengrößen und den Rathausstandort bewerten zu können.

Um frühzeitig die planerischen Absichten der Stadt rechtlich abzusichern, wurde im September 2014 der Aufstellungsbeschluss zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 108 H „Marktstraße-Süd“ gefasst (Vorlage 2014/221).

Zeitlich parallel läuft seit längerer Zeit das Projekt „Nachhaltige Mobilität“, das in einem zweiten Arbeitspaket die Möglichkeit der Verkehrsentlastung der Wunstorfer Straße im Planungsareal untersucht, um die sichere Führung der Fußgänger und Radfahrer vom Bahnhof und vom ZOB in die Innenstadt und auch zum Rathausstandort und zurück zu gewährleisten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der ZOB derzeit neu errichtet wird und der Bahnhofsvorplatz ebenfalls umgestaltet wird. Auch die neue Anbindung der Radwege aus der westlichen Kernstadt zum Bahnhof und zur Innenstadt in Form der Rampe auf der Westseite des Bahnhofes ist ein wichtiger Aspekt der Entwicklung der Innenstadt, der im Areal Marktstraße-Süd planerisch aufgenommen werden muss.

Im Januar 2015 stellte sich heraus, dass für die auch von verschiedenen Investoren favorisierten großflächigen Bebauungen mit Einzelhandels- und/oder Rathausnutzung in absehbarer Zeit nicht alle notwendigen und über die derzeitigen Eigentumsstrukturen hinausreichenden Grundstücke verfügbar sein würden.

Darum konnte auf eine seit 2013 verwaltungsintern städtebaulich angedachte Variante zurückgegriffen werden, die relativ kurzfristig vertiefend städtebaulich und –planerisch durchge-

plant werden konnte. Dieser Entwicklungsvorschlag wurde verwaltungsintern abgestimmt und wird hiermit zur Beratung und Entscheidung vorgelegt.

2. Städtischer Entwicklungsvorschlag in Wort und Bild

Zeitlich und inhaltlich unabhängige Bausteine

Um eine attraktive Nutzung und Gestaltung und deren grundlegende Planungserfordernisse gewährleisten zu können, wurden in Studien und Exkursionen zu vielen Einkaufs-Centern mit und ohne Passagen z. B. in Osnabrück, Stadthagen, Laatzen, Braunschweig, Bremen, Hamburg, Lübeck und ca. 20 weiteren Städten wesentliche Erkenntnisse gewonnen. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden bei der Entwicklung des vorliegenden Vorschlages angewendet.

Die Schwierigkeiten bei Entwicklungsprojekten in Innenstädten bestehen fast immer in den kleinparzelligen Grundstückszuschnitten und den oftmals nicht abwendbaren Flächenanforderungen für zeitgemäße und großflächige Einzelhandelsnutzungen mit den damit verbundenen gewünschten Flächen für Stellplätze.

Weiteres zentrales Problem ist die Verfügbarmachung solcher Flächen bei einer sehr heterogenen Eigentümerstruktur und den damit verbundenen vielfältigen Wünschen und Vorgaben.

Gleichzeitig muss eine Entwicklung in dem hier zu betrachtenden Umfeld sensibel in nachhaltiger Art sichergestellt werden, was in vielerlei Themenbereichen das Negieren oder Zerstören gewachsener Strukturen verbietet und der Beliebigkeit neuer Entwicklungen Grenzen setzt.

Daher eignet sich in solchen komplexen Fällen systematisch am ehesten das abschnitts- oder schrittweise Entwickeln in Verbindung mit der Prüfung einer anzustrebenden Ziellösung für das Ende der Entwicklungskette.

Das Planungsareal

Das hier zu beplanende Areal befindet sich südlich der „Marktstraße“ zwischen dem Bahnhof und dem neuen ZOB im Westen, der ehemaligen Stadtbefestigung im Verlauf des Weges „Am kleinen Walle“ im Osten sowie der „Herzog-Erich-Allee“ und der Straße „Am Bahnhof“ im Süden (siehe Übersichtsplan Anlage 1).

Es wird somit in der städtebaulichen Betrachtung mehr als nur der Rathausstandort selbst in die Betrachtung einbezogen. Die städtebaulichen-verkehrlichen Anbindungen, die technischen Anbindungen, die stadträumlichen Verknüpfungen, die sozialtopografischen Einfügungen und Auswirkungen, die wirtschaftstopografischen Auswirkungen, die von den Veränderungen der Vorhaben des Areals ausgehen, machen es erforderlich, auch den Bereich des Bahnhofsumfeldes mit in die Entwicklungsbetrachtung aufzunehmen. Die weiteren Auswirkungen über die Zeit auf die anderen Bereiche der Innenstadt, der Kernstadt und der Gesamtstadt spielen sicherlich auch eine wichtige Rolle, sprengen jedoch eindeutig die Aufgabe dieser Konzeptstudie zum Standort Marktstraße-Süd und müssen somit weitergehenden späteren Untersuchungen vorbehalten bleiben.

Die Bedeutung des Gebietes im wirtschaftlichen, sozialen und räumlichen Kontext

Allein schon die Größe des Planungsareals, die mehr als ein Viertel der Altstadt umfasst (siehe Anlage 1), macht deutlich, welche Bedeutung dieser Bereich hat. Wenn man dann noch bedenkt, dass hier die entscheidenden Potenzialflächen der Innenstadt liegen und zwar im Fadenkreuz der Wegeverbindungen von den westlich gelegenen Wohngebieten zu den östlichen Wohngebieten und den Arbeitsstätten des Gewerbegebietes, sowie den Wegeverbindungen von den nördlichen und südlichen Wohngebieten zu den Schulzentren KGS und Leine-Schule, dann ist klar:

Dieses Areal spielt in der Zukunft der Neustädter Innenstadtentwicklung die zentrale Rolle, ist aber auch darüber hinaus extrem wichtig. Hier entscheidet sich, welche Bedeutung der Innenstadt im klassischen Marktgeschehen in den kommenden Jahrzehnten zukommen kann. Hier besteht die Chance, durch das Implantieren von zeit- und marktgemäßen Kristallisationspunkten den Schalter hin zu einer positiven Entwicklungsspirale umzulegen.

Der Weg

Das räumliche, soziale und wirtschaftliche Funktionieren eines Einkaufs- und Arbeitsbereiches in einer Innenstadt hängt auch wesentlich von der Attraktivität der Wegeführung für Besucher, Kunden und Beschäftigte ab.

Aus diesem Grunde wurde diese Thematik grundlegend durchdacht und ein Entwicklungsvorschlag dazu erarbeitet.

Die Hauptverbindung für den fußläufigen Verkehr vom Bahnhof in die Innenstadt führt derzeit diagonal über den Bereich des bisherigen ZOB, dann zwischen den Häusern Marktstraße 22 und Wunstorfer Straße 2 hindurch zur Ampelkreuzung Wunstorfer Straße/Marktstraße und von dort in die Fußgängerzone der Marktstraße am Heini-Nülle-Platz. Von der Fußgängerzone kommend ist der Weg entsprechend in umgekehrter Reihenfolge zum ZOB und zum Bahnhof zu gehen.

Die Analyse der stadträumlichen Qualität der wichtigsten öffentlichen Fußwegebeziehung der Innenstadt zeigt gravierende Funktions- und Orientierungsmängel für die Nutzer, man kann durchaus zu dem Ergebnis kommen, dass der Weg in dieser Ausprägung seiner Bestimmung nicht gerecht wird. Diese Mängel sind für Radfahrer gleichermaßen feststellbar.

Deshalb beinhaltet der Entwicklungsvorschlag eine **neue großzügige fußläufige Wegeführung** (Anlage 2), die vom Bahnhofsvorplatz über die umzugestaltende Fläche des jetzigen provisorischen ZOB zur Wunstorfer Straße führt. Diese ist an einer geeigneten gesicherten Stelle zu queren, um dann auf der Ostseite der Wunstorfer Straße eine vom Bahnhofsvorplatz bereits sichtbare ständig **öffentliche Passage** zu betreten, das neue gut erkennbare „Tor zur Innenstadt“. Dieses durchquerend erreicht man von Ladenangeboten begleitet einen öffentlichen fast sternförmigen Platz, von dem aus gegenüberliegend der Nebenzugang zum Rathaus sich transparent einladend öffnet. Vom Platz aus nach Norden schwenkend erschließt sich der hell erleuchtete Durchgang zur Marktstraße im Bereich des bisherigen Kaufhauses Hibbe, nach Osten zeigt sich der Durchgang zum Weg „Am kleinen Walle“, nach Südosten gelangt man zum repräsentativen Rathausplatz mit Rathautreppe, nach Süden öffnet sich der innere Zugang zum Einkaufs-Center.

Die Wegeführung für die **motorisierten Besucher**, Kunden und Beschäftigten des Plangebietes führt sie in die den einzelnen Bausteinen jeweils zugeordnete Tiefgarage. Die Zufahrt zur Rathautiefgarage erfolgt direkt von der „Herzog-Erich-Allee“, zur Tiefgarage des Einkaufs-Centers von der „Schäfergasse“ und zur Tiefgarage unter dem derzeitigen provisorischen ZOB von der Straße „Am Bahnhof“.

Die **Anlieferung** des Einkaufs-Centers erfolgt über den Knoten Herzog-Erich-Allee/Schäfergasse zur Südwestseite des Komplexes, die Anlieferung der Fleischerei Plinke über die Schäfergasse und den Durchgang zum Hof des Betriebes Am Kleinen Walle. Die Anlieferung des Bausteines 5 erfolgt direkt vom Vorplatz zwischen ZOB und Wunstorfer Straße. Das bisherige Kaufhaus Hibbe kann auch weiterhin von der Schäfergasse aus ver- und entsorgt werden, genauso eine spätere neue Nutzung im Bereich des jetzigen landwirtschaftlichen Betriebes Wunstorfer Straße 1, die auch direkt von der Wunstorfer Straße erreicht wird.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass die hier angedachte Lösungsvariante der Wegeführungen ein funktionierendes, ansprechendes und attraktives Ergebnis möglich macht.

Entwicklung des Planungsareals in 5 Bausteinen

Die Vorgabe des vorstehend beschriebenen Wege- und Erschließungssystems in der in Anlage 2 dargestellten Art und Form ermöglicht eine flexible Umsetzung der Bebauung und Nutzung in 5 Bausteinen (siehe Anlage 3), bei einigen Bausteinen kann eine Unterteilung in weitere Bauabschnitte erfolgen.

Nachfolgend werden nunmehr die 5 Bausteine erläutert und gezeigt. Sie sind rechtlich und zeitlich unabhängig voneinander ohne wesentliche Funktionsverluste machbar. Dabei ist es allerdings erstrebenswert, jeweils in den dargestellten Bausteinen des Konzeptes zu verfahren.

Der größte Baustein ist der **Baustein 2**: das neue Rathaus (siehe Anlagen 4 bis 9). Es kann hier geplant und gebaut werden, ohne dass es eine direkte zeitliche oder funktionale Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung des ehemaligen Kaufhauses Hibbe (**Baustein 1**) (Anlagen 4 bis 9) gibt.

Es ist zwar dennoch in höchstem Maße wünschenswert, gleichzeitig die Wegeverbindung durch eine „Hibbe-Passage“ zum Rathaus zu führen, aber für dessen Erschließung ist sie nicht gleich zwingend erforderlich. Weil es aber höchst wünschenswert ist, durch eine Passage den Weg von der Marktstraße im Bereich des ehemaligen Kaufhauses Hibbe zum Rathaus und in Richtung Bahnhof zu verbinden, soll mit dem Eigentümer des ehemaligen Kaufhauses eine Vereinbarung geschlossen werden, durch die eine attraktive und funktional sowohl für die Nutzer und den Eigentümer, aber auch eine für die städtebaulichen und planerischen Anforderungen sinnvolle Passagenlösung im Bereich des bisherigen Kaufhauses ermöglicht wird.

Systematisch ähnlich verhält es sich bei der Umsetzung eines großen Einkaufs-Centers mit Ankernutzung im **Baustein 3** (Anlagen 4 bis 9). Auch dieses ist dort zeitlich und funktional unabhängig von der Rathausplanung zu realisieren und kann zu gegebener Zeit, wenn die Grundstücksfragen geklärt sind, das Einkaufsensemble ergänzen. Hier ist die Realisierung aufgrund der Parzellenstruktur von den Eigentumsverhältnissen abhängig. Sie ist daher unter Berücksichtigung der Verfügbarkeit auch in kleinen Ergänzungsschritten vorstellbar, auch Zwischennutzungen einzelner Parzellen können ggf. temporär sinnvoll sein.

Das Grundstück des landwirtschaftlichen Betriebs Wunstorfer Straße 1 steht in nächster Zeit nicht zur Umnutzung zur Verfügung. Das hier vorgeschlagene Bausteinkonzept berücksichtigt die Möglichkeit der Ein- und Anbindung des Grundstückes auch noch, wenn es später verfügbar werden sollte als **Baustein 4** (Anlagen 4 bis 9).

Die Fläche westlich der Wunstorfer Straße, auf der zurzeit der provisorische ZOB untergebracht ist, ist ein hervorragend geeigneter Ort, den am Bahnhof und am ZOB täglich zu mehreren Tausend ankommenden und abreisenden Besuchern, Touristen, Pendlern, Schülern oder auch Kunden der Innenstadt in angemessener Umgebung zu empfangen und ein schönes Entreé zu bieten. Dazu braucht dieser Ort eine angemessene Größe und auch den passenden Übergang in die Innenstadt.

Seit die Bebauung Wunstorfer Straße 6 – 10 abgerissen wurde zeigt sich für jeden Passanten wie positiv sich der städtische Raum vor dem Bahnhof durch mehr Tiefe, Großzügigkeit und Einsehbarkeit von der Wunstorfer Straße aus entwickelt hat.

Daher wird vorgeschlagen, die Fläche des derzeitigen provisorischen ZOB etwa knapp zur Hälfte im nördlichen Bereich mit dem **Baustein 5** (Anlagen 4 bis 9) zu bebauen und damit die räumlichen Beziehungen zum ZOB aufzunehmen und den Besucher auf seinem Weg in die Innenstadt zu begleiten, zu leiten und auch erste Angebote zum Aufenthalt und Einkauf zu bieten. Gleichzeitig kann damit der Bahnhofsvorplatz die Verteilerfunktion für die Besucherströme und die Großzügigkeit des städtischen Entreés entwickeln.

Die Nutzung

Die Frage der möglichen Nutzungen wurde verwaltungsintern und mit verschiedenen Neustädter Fachleuten und interessierten externen Investoren seit langem immer wieder intensiv diskutiert.

Einzelhandel

Dabei schien sich letztlich herauszukristallisieren, dass bei der Einzelhandelsnutzung von einer möglichen neuen Gesamtverkaufsfläche von 5000 bis 6000 qm ausgegangen werden kann, weil sie den entsprechenden Fachleuten als vermarktbar erscheint.

Immer wieder gehen diese scheinbar sicher davon aus, dass darunter ein Lebensmittelvollsortimenter von 2.500 bis 3.000 qm Verkaufsfläche auf einer Ebene oder ein Bekleidungsmarkt mit mindestens 3.000 qm Verkaufsfläche als Ankernutzung dabei sein muss. Diese Flächengröße ist an einem geeigneten Ort auf einer Ebene nur im Baustein 3 möglich. Hier ist zusätzlich eine größere Verkaufsfläche im 1. Obergeschoss realisierbar. Durch Gespräche mit Grundstückseigentümern wurde letztlich deutlich, dass dieses in dem Bereich des Bausteins 3 nicht ausgeschlossen scheint. Die Realisierung dieses Bausteins ist auch in 2 oder 3 Bauabschnitten denkbar, wenn einzelne Grundstücksbereiche nicht oder erst später verfügbar werden sollten.

Kleinere Verkaufsflächen sollen in den Erdgeschossen des Bausteins 2 (ehemals Kaufhaus Hibbe) und auch des Bausteins 5 (Am Bahnhofplatz) entstehen sowie ggf. später auch im Baustein 4 möglich sein. Restaurants im 1. OG sind insbesondere auch im Bereich des ehemaligen Kaufhauses Hibbe vorstellbar.

Die Summe der Bruttoflächen, die nach diesem Entwicklungsvorschlag als Verkaufsbereiche in Erdgeschossen verfügbar sind, beträgt ca. 6.400 qm. Davon befinden sich ca. 1.400 qm im Baustein 5, ca. 1.250 qm im Baustein 4, ca. 800 qm im Baustein 1 und ca. 3.000 qm im Baustein 3. Im Baustein 1 (ehemals Kaufhaus Hibbe) sind im 1. OG ggf. nochmals ca. 800 qm verfügbar und im Baustein 3 könnten im 1. OG nochmals bis zu 3.000 qm entstehen. Die unterschiedlichen Lagen und Flächengrößen erlauben verschiedenste Branchennutzungen, Flächenzuschnitte und Größen und können somit allen Anforderungen gerecht werden.

Büro/Verwaltung (Rathaus)

Parallel entlang an der ehemaligen Wallanlage der Altstadt und dem Weg „Am kleinen Walle“ wird der Baustein 2, das neue Rathaus, entworfen. Dort ist die Stadt Neustadt a. Rbge. im Eigentum von ausreichend großen Flächen, teils gemeinsam mit den Wirtschaftsbetrieben Neustadt a. Rbge.

Dort ist es möglich auf ca. 5.000 qm Grundstücksfläche in einer Tiefgaragen- und Kellerebene und drei Vollgeschossen ausreichend Nutzflächen für das Rathaus zu platzieren.

Durch den langgestreckten Baukörper des neuen Rathauses werden zukünftig die schmucklosen Rückansichten der hinterliegenden kleinteiligen Wohnbebauung an der Straße „Entenfang“ und die Rückseite der Sparkasse in der Ansicht von der Herzog-Erich-Allee verdeckt und somit gewissermaßen zur Innenansicht des dann geschlossenen Blocks um den Weg „Am kleinen Walle“.

Der Baukörper selbst gliedert sich in zwei Hauptteile, nämlich den südlichen zum Rathausplatz orientierten „Kopf“, der das Foyer, das Bürgerbüro, den Ratssaal und die Büros der Verwaltungsspitze aufnehmen könnte. Der zweite größere Teil, der „Bauch“, beinhaltet die verschiedenen Fachdienste und Sachgebiete der Stadtverwaltung, der in drei Baukörperabschnitte unterteilt ist mit jeweils drei Etagen.

Büros, Kanzleien, Praxen, Dienstleistungen

In den Bausteinen 2 (ehemaliges Kaufhaus) und 3 (Einkaufs-Center) ist es sinnvoll und machbar, in den Obergeschossen auch die Ansiedlung von Büros, Anwaltskanzleien, Arztpraxen, Versicherungsagenturen, Immobilienkaufleuten und anderen freien Berufen wie z. B. Ingenieure der verschiedenen Fachrichtungen, Architekten, Wirtschaftsprüfer, Steuerberater, Betriebswirte, Heilpraktiker, Masseur, Krankengymnasten, freie Journalisten u. ä. zu ermöglichen.

Dafür stehen im Baustein 1 mindestens 800 qm, höchstens 1.600 qm zur Verfügung. Im Baustein 3 können ab 1. OG mindestens 700 qm, höchstens ca. 1.500 qm geschaffen werden.

Wohnen

In der Zukunft wird die Nutzung der Innenstadt als Wohnort wieder eine zunehmend wichtigere Rolle einnehmen, weil die Einzelhandelsnutzungen in der Innenstadt unter veränderten Marktbedingungen neu geordnet und voraussichtlich auch konzentrierter angesiedelt sein werden.

Im hier betrachteten Planungsareal südlich der Marktstraße ist vorrangig mit der Konzentration des Einzelhandels zu rechnen. Das wird auch inzwischen durch diverse Anfragen zur Entwicklung bestätigt.

Dennoch ist es auf jeden Fall sinnvoll, die Wohnnutzung nicht auszuschließen und auch für die oberen Geschosse des Bausteines 1 (ehemals Kaufhaus Hibbe) und des Bausteines 3 (Einkaufs-Center) bei Planungen auf das Offenhalten dieser Option zu achten. Das soll auch für den später ggf. hinzukommenden Baustein 4 gelten.

In den anderen Bereichen der Altstadt, insbesondere in den Erdgeschossen der Wallstraße, der Windmühlenstraße und der Mittelstraße, aber auch der Leinstraße, sind mit der Konzentration der Einzelhandelsnutzungen in den Bereichen an und südlich der Marktstraße die Nutzungsmöglichkeiten für das Wohnen zu öffnen, um eine Vitalisierung der Bereiche zu erreichen.

Mögliche weitere öffentliche Nutzungen

Der Baustein 5 am Bahnhofplatz bietet in den Obergeschossen sehr gute Voraussetzungen für die Einrichtung von benötigten öffentlichen Nutzungen oder ggf. auch Dienstleistungsangeboten in zentraler Lage mit sehr guter ÖPNV-Anbindung. Wegen der zahlreichen jungen Bus- und Bahnutzer könnte bei weiteren Konkretisierungsschritten angestrebt werden, die Stadtbibliothek mit dem benötigten hier ausreichenden Flächenangebot unterzubringen.

Das 1. Obergeschoss bietet etwa 1.200 qm und das 2. Obergeschoss ermöglicht ca. 1.000 qm Hauptnutzfläche. Im 1. OG ist ggf. auch noch spezialisierter Einzelhandel möglich.

Tiefgaragen/Stell- und Parkplätze

Die Unterbringung der Fahrzeuge von Besuchern, Kunden und Beschäftigten ist im System der Baustein-Entwicklung lösbar.

In jedem Baustein werden die Einstellplätze geschaffen, die für die entsprechenden Nutzungen erforderlich sind.

So wird für das Rathaus (Baustein 2) eine Tiefgaragenebene geschaffen, in der ca. 80 Einstellplätze für Mitarbeiter Platz finden und 5 Dienstfahrzeuge sowie 40 Fahrräder oder 10 Motorräder abgestellt werden können. Hier sollen auch mehrere Ladestationen für Fahrräder und Elektroautos eingerichtet werden. Weitere etwa 60 Einstellplätze können auf der oberen Ebene des vorhandenen Parkdecks am „Wallgraben“ von Mitarbeitern der Stadtverwaltung genutzt werden, indem Zufahrtsrechte ausgegeben werden. Etwa 15 Besucherparkplätze sind am Rathausplatz und an der Schäfergasse möglich.

Das Konzept sieht für den Baustein 3 (Einkaufs-Center) vor, dass dort ebenfalls eine Tiefgaragenebene entstehen soll. Auf einer Ebene der Tiefgarage sind 4.000 qm möglich, was die Schaffung von mindestens 140 Einstellplätzen ermöglicht. Außerdem sind auf der Südseite des Einkaufs-Centers einige Sonderparkplätze möglich, die von der Schäfergasse erreicht werden. Damit wird eine gemäß Baunutzungsverordnung mehr als ausreichende Einstellplatzzahl erreicht. Die Zahl der Stellplätze in diesem Baustein kann ebenfalls in Abhängigkeit von der real entstehenden Nutzung in Stufen oder Abschnitten als Tiefgarage oder auch bei nicht gleich vollständiger Flächennutzung in Teilbereichen oberirdisch erfolgen.

Eine weitere Tiefgarage ist für die Fläche des jetzigen provisorischen ZOB vorgesehen. Dort ist auf den Flächen der städtischen Tochtergesellschaft Wirtschaftsbetriebe Neustadt GmbH eine nachgewiesene Zahl von ca. 100 Einstellplätzen realisierbar. Im nördlichen Teil dieser Fläche befindet sich der Baustein 5 mit Einzelhandelsnutzungen, die etwa 60 Einstellplätze benötigen. Daher kann hier weiterer Einstellplatzbedarf anderer Bereiche nachgewiesen werden.

Für den Baustein 4 ist eine Tiefgarage technisch machbar, am sinnvollsten allerdings in Verbindung mit der Tiefgarage des Bausteines 3 (Einkaufs-Center) oder der Tiefgarage des Rathauses.

Somit kann zusammenfassend festgestellt werden, dass auch die Frage der ausreichenden Zahl von Einstellplätzen für das hier betrachtete Planungsareal südlich der Marktstraße zufriedenstellend gelöst wird.

Für die Klärung der P+R-Parkplatzangebote im Umfeld des Bahnhofes ist derzeit eine gesonderte Untersuchung in der Bearbeitung. Diese wird den entscheidenden Gremien voraussichtlich noch vor der Sommerpause dieses Jahres zur Beratung und Entscheidung vorgelegt.

Flächenbilanz der Nutzungen

	B1	B2	B3	B4	B5	Summe
Einzelhandel EG	800	-	3000	(1200)	1400	5200
Einzelhandel 1.OG	800	-	3000	(1200)	-	3800
Rathaus/Verw. EG	-	3200	-	-	-	3200
Rathaus/Verw. 1.OG	-	3200	-	-	-	3200
Rathaus/Verw. 2.OG	-	2700	-	-	-	2700
Rathaus/Verw. 3.OG(ggf.)	-	500	-	-	-	500
Dienstleist. 2./3. OG	1600	-	1000	-	-	2600
Öff. Nutzungen 1./2. OG	-	-	-	-	2200	2200
Wohnen	-	-	500	(2000)	-	500
Summe Fläche qm	3200	9600	7500	(4400)	3600	
	B1	B2	B3	B4	B5	Summe
Tiefgarage	-	3200	4000	(1200)	3500	10700
Stellplätze	-	80	140	(40)	100	320 (360)

Bei den genannten Flächenangaben handelt es sich um gerundete Werte der Nettonutzflächen.

Geschossigkeit der Bausteine

Damit die neuen Baukörper sich harmonisch in die innerstädtische Umgebung einfügen, wurde die bauliche Umgebung bezüglich ihrer Eigenart, Grundstücksflächen, Baumassen und Gebäudehöhen analysiert. Daraus konnte ein Konzept zur Einfügung abgeleitet werden.

Das bildet sich sowohl in den entstehenden Grundstücksstrukturen als auch in den vorzuschlagenden maximalen Gebäudehöhen und Geschossezahlen ab.

Das bestehende Gebäude des Kaufhauses ist derzeit 4-geschossig zur Marktstraße und darf

auch zukünftig bis zu vier Geschosse aufweisen. Rückwärtig in Richtung des neuen Rathauses ist es zur Einfügung in die Umgebung und zur Sicherung der Belichtung des Nachbarwohnhauses auf drei Geschosse zu begrenzen.

Das neue Rathaus selbst soll weitestgehend auf drei Geschosse (Erdgeschoss und 2 Obergeschosse) begrenzt werden. Nur im mittleren Bereich, in dem die Abstände zu den Wohngebäuden an der Straße „Entenfang“ ausreichend sind, kann falls erforderlich ein zurückgestaffeltes drittes Obergeschoss zugelassen werden. Ab dem 2. Obergeschoss soll eine Abstufung ausreichende Lichtverhältnisse auf benachbarten Grundstücken sicherstellen.

Im Baustein 3 kann die Fläche 2-geschossig überbaut werden. An der Wunstorfer Straße entlang ist ein drittes Geschoss sinnvoll. Zur Herzog-Erich-Allee kann auch ein drittes Geschoss den Rand des Rathausplatzes bilden.

Der Baustein 4 ist von einem 4-geschossigen Gebäude an der Ecke Marktstraße/Wunstorfer Straße und einem etwa gleich hohen 5-geschossigen Gebäude optisch eingefasst. Daher ist es hier durchaus denkbar, vier Vollgeschosse vorzusehen.

Der Baustein 5 schließt im Norden an das unter Denkmalschutz stehende Haus Wunstorfer Straße 2 an, das zwei Vollgeschosse und ein genutztes Dachgeschoss hat. Dort fügt sich ein Gebäude mit drei Vollgeschossen gerade noch ein.

Die öffentlichen städtischen Räume

Der **Bahnhofplatz** befindet sich zwischen dem Bahnhofsgebäude im Westen, dem Fahrradkäfig, der Unterführungsrampe und dem Werksgelände der Firma Schlüter im Süden sowie dem Neubau des ZOB im Norden. Östlich liegt bis zur Wunstorfer Straße reichend derzeit der provisorische ZOB, der nach der Inbetriebnahme des neuen ZOB nicht mehr benötigt wird.

Der Bahnhofplatz in seiner früheren Lage, Form und Ausdehnung war von der Innenstadt durch die Gebäude Wunstorfer Straße 6 bis 10 abgetrennt für den passierenden Besucher in einer Hinterlegersituation, die für einen Bahnhof nicht angemessen war. Für den am Bahnhof oder ZOB ankommenden Besucher war die Innenstadt ebenfalls in einer optisch abgetrennten Hinterlegersituation, also war nicht auf den ersten Blick sichtbar, wo sich der Weg in die Innenstadt befindet.

Durch den Wegfall der Gebäude Wunstorfer Straße 6 bis 10 ist nun die Möglichkeit entstanden, optisch und stadträumlich die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt zu schaffen und den ankommenden Besucher durch die Platzbegrenzung und -gestaltung zu leiten auf seinem Weg in die Innenstadt.

Der Bahnhofplatz ist zukünftig sozusagen das Bindeglied zwischen Innenstadt und Bahnhof und somit ist es sinnvoll, diese Funktion auch optisch und stadträumlich so zu fassen, dass der Bahnhof von der Wunstorfer Straße und deren Ostseite sichtbar bleibt. Gleichzeitig soll die Bebauung der Ostseite der Wunstorfer Straße am Bahnhofplatz das neue „Tor zur Innenstadt“ symbolisieren und die Besucher in die Innenstadt leiten.

Der Bedeutung und Funktion des Ortes angemessen ist es, wenn etwa die nördliche Hälfte der Fläche der früheren Grundstücke Wunstorfer Straße 6 bis 10 bebaut wird und die südliche Hälfte in Beziehung zum Bahnhof und zum neuen „Tor zur Innenstadt“ umgestaltet wird.

Die Stadt Neustadt a. Rbge. erhält damit nach vielen Jahrzehnten endlich ein angemessenes Entreé am Bahnhof.

Der **Rathausplatz** ist der derzeit begrünte Platz, der an der Herzog-Erich-Allee östlich der Einmündung der Schäfergasse zukünftig vor dem Haupteingang des Rathauses und der Rathhaustreppe liegen soll.

Dieser Platz wird begrenzt im Süden vom neuen Rathaus mit der Rathhaustreppe, dem Foyer

und dem darüber befindlichen Ratssaal. Im Westen führt die Herzog-Erich-Allee daran vorbei und auf deren Westseite begrenzen das neue Gebäude des Ingenieurbüro-Kühlerbau-Neustadt GmbH (IKN) und die Musikschule optisch den Platz. Im Westen sind über die Kreuzung Herzog-Erich-Allee/Lindenstraße/Schäfergasse hinweg die Wohnhäuser Lindenstraße 4 und 6/6A räumlich-optisch wirksam. Nach Norden wird der neue Baustein 3 mit der Nutzung eines Einkaufs-Centers den Platz neu fassen.

Unmittelbar vor dem Rathaushaupteingang hat der Platz durch die Führung der Herzog-Erich-Allee eine nahezu dreieckige Form. Durch die Höhenunterschiede zwischen der Altstadt, dem Weg „Am kleinen Walle“ und der Schäfergasse ergibt sich vor dem Rathaus am Rathausplatz eine Höhendifferenz, die sich für eine gestaltete Rathauptreppe anbietet.

Die Form des Platzes und die Einbindung des Rathauses in die gewachsenen Größen und Strukturen zeigen dem passierenden Autofahrer und dem Besucher eine zurückhaltende aber selbstbewusste Präsenz zum Platz und zur Bebauung auf der Westseite ebenso wie zur neuen Bebauung an der Schäfergasse.

Der **sternartige Cityloungeplatz** liegt zwischen dem Nordende des Rathauses (Baustein 2), dem Gebäude des bisherigen Kaufhauses (Baustein 1) und dem neuen Einkaufs-Center (Baustein 3). Die Verbindung des Bahnhofsplatzes zur Innenstadt verläuft über diesen Platz, der einen intimeren und geschützteren Charakter aufweisen soll. An diesem Platz sollen sich Nutzungen des Restaurationsgewerbes ansiedeln, z. B. Biergarten, Bistro, Café, Restaurant, und der Platz selbst könnte eine leichte und transparente Überdachung erhalten. Solche geschützten Orte mit Außensitzen werden oft als Lounge oder Citylounge bezeichnet und an deren Randbebauung werden kleine Marktangebote ausgestellt.

Auf den Platz führen sowohl die äußeren Erschließungen durch die Passagen vom Bahnhofsplatz, vom Rathausplatz, vom Weg „Am kleinen Walle“ und von der Marktstraße durch den Bereich des bisherigen Kaufhauses, als auch die inneren Erschließungen des Einkaufs-Centers und des Rathauses. Damit werden sehr viele Besucher durch diesen attraktiven Restaurationsbereich geführt.

Die beiden **Passagen** sollen möglichst viele Besucher vom Bahnhofsplatz über den Cityloungeplatz zur Marktstraße und zurück leiten. Daher müssen sie ausreichende Maße aufweisen und attraktiv gestaltet sein. Dazu gehört eine helle und transparente Atmosphäre genauso wie die Übersichtlichkeit und Offenheit der Wege und Räume. Deshalb wird vorgeschlagen, sie über zwei Geschosse lichtoffen aber wettergeschützt zu gestalten und sie mit einem ausgeklügelten Lichtkonzept zu attraktivieren. Die Begleitung des Weges durch Angebote des Einzelhandels und/oder der Restauration ist selbstverständlich.

Die Qualität der öffentlichen Plätze und Wege, insbesondere wenn es um die Qualität der Orte des Verweilens von vielen Menschen geht, hängt in besonderem Maße auch von der Grüngestaltung und der Bodenbeschaffenheit und dem damit verbundenen Entwickeln eines angenehmen Mikroklimas ab. Deshalb ist an solchen Orten darauf auch aber nicht nur im Sinne der Nachhaltigkeit ein besonderes Augenmerk zu legen.

Die Realisierung

Durch das System der unabhängigen Bausteine an einem öffentlichen Weg innerhalb eines vorgegebenen städtebaulichen Entwicklungsrahmens ist es nunmehr möglich, die Entwicklungen den zeitlich erkennbaren aber veränderlichen Bedarfen und den Marktchancen anzupassen.

Dabei werden komplizierte vertragliche und organisatorische Bindungen und komplexe bauliche Verbindungen zwischen öffentlichen und privaten Partnern weitgehend vermieden.

Die dringenden öffentlichen Aufgaben sind zeitlich und finanziell somit nicht an die Marktent-

wicklungen von privaten Investoren gebunden. Auf die Verfügbarkeiten der Grundstücke in Abhängigkeit von den privaten Interessen einzelner Kleineigentümer kann flexibel reagiert werden.

Wie vergleichbare Entwicklungen in anderen Städten zeigen, strukturieren sich nach dem Entstehen eines ersten Bausteines in der Folge ein solches Planungsareal und die angrenzenden Bereiche um. Auch für die Folgeentwicklungen braucht die Innenstadt ein Entwicklungskonzept zur Steuerung bzw. Regulierung der Umstrukturierung.

Nachhaltigkeit

Eine wichtige Aufgabe im Kontext der ist es, die Nachhaltigkeit in der Innenstadtentwicklung sicherzustellen. Dabei stehen im betrachteten Planungsareal insbesondere die soziale und die ökonomische Nachhaltigkeit im Vordergrund der planerischen Ansätze, während die ökologische Nachhaltigkeit dort aufgrund der wenigen Naturgegebenheiten von geringerer Bedeutung ist als z. B. in planungsrechtlichen Außenbereichen.

Die in diesem innerstädtischen Planungsareal wichtigen Kriterien, die bei der städtebaulichen Konzeptentwicklung zu prüfen waren, sollen hier benannt werden und somit für die weitere bauliche Planung der Bausteine herangezogen werden.

Als Kriterien der ökologischen Nachhaltigkeit seien genannt:

- Nutzung von Solarenergie
- Nahwärmeversorgung
- Umweltverbund
- Versiegelungsminimierung
- Erhalt der Bodenqualität
- Sicherung der Luftqualität
- Vermeidung von Schallimmissionen und elektromagnetischen Immissionen

Als Kriterien der sozialen Nachhaltigkeit sind erkennbar:

- Soziale Integrationsfaktoren berücksichtigen
- Umfeldaufwertung
- Hochwertige Freiräume
- Gute Kultur- und Bildungsinfrastruktur
- Mischung von Wohnen und Arbeiten
- Erhalt kulturell bedeutsamer Bereiche und Strukturen
- Gute ÖPNV-Anbindung und gute Fahrraderreichbarkeit

Als Kriterien der ökonomischen Nachhaltigkeit können genannt werden:

- Erhöhung der Einnahmen aus Einkommensteuer und Abgaben
- Verkaufserlöse
- Wertsteigerungen der kommunalen Eigentümer
- Minimierung von Investitions- und Folgekosten
- Wertsteigerung durch ästhetische und soziale Qualität des Umfeldes

In der Entwicklung des hier vorliegenden städtebaulichen Konzeptes wurden viele dieser Kriterien bereits berücksichtigt. Sie sind aber in der weiteren Planung in die einzelnen Bausteinentwicklungen hineinzutransportieren und entsprechend in den Darstellungen und Präsentationen den Gremien zu erläutern.

Finanzielle Auswirkungen

Derzeit keine direkten Auswirkungen im Haushalt.

Strategische Ziele der Stadt Neustadt a. Rbge.

Bei der Entwicklung des Gebietes werden insbesondere die strategischen Ziele der Stadt, also die ökonomische, soziale und ökologische Nachhaltigkeit der Entwicklung, die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Bereitstellung von Bildungseinrichtungen, die Schaffung öffentlicher Räume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität, die Stadt als Vorbild bei der Energieeinsparung, Bürgerbeteiligung, angemessene Standortentwicklung und Wirtschaftspolitik, sowie die Schaffung gesunder Arbeitsbedingungen beachtet.

So geht es weiter

Beschluss über das städtebauliche Konzept

Mit dieser Vorlage wird vorgeschlagen, die einzelnen städtebaulichen Rahmendaten der Innenstadtentwicklung südlich der Marktstraße, wie im vorstehenden Kapitel erläutert, zu beschließen (Beschlusspunkte 1a bis f).

Gleichzeitig werden diese damit auch zu konkreten städtebaulichen Vorgaben für alle im Plangebiet anstehenden Baumaßnahmen.

Bei ggf. vorzunehmenden Ausschreibungen von Baumaßnahmen sind die Rahmendaten zu berücksichtigen und den Anbietern vorzugeben.

Weiterführung der Bebauungsplanänderung

Damit werden diese zu Vorgaben für die Festsetzungen des anschließend weiterzuführenden Bebauungsplanverfahrens zur Änderung des Bebauungsplanes 108 H „Marktstraße-Süd“ (Beschlusspunkt 2).

Erstellung eines Vorentwurfes für das Rathaus

Für die nächste anstehende Aufgabe, die weitere Planung des Rathauses, kann schon jetzt auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmens und der vorliegenden Nutzerbedarfsanalyse der Auftrag zur Erstellung eines Architekturvorentwurfes beschlossen werden. Der entsprechende Beschluss dazu wird in der parallel vorliegenden Beschlussvorlage Nr. 2015/102 zur Entscheidung vorgelegt.

Bauliche Planungen

Sowohl für das Rathaus als auch für die von privaten Investoren vorgesehenen baulichen Maßnahmen kann nunmehr auf der Grundlage dieser Konzeption die Arbeit an konkreten Planungen aufgenommen werden.

Während die Änderung des Bebauungsplanes zur Rechtskraft geführt wird, können auf privater Seite Nutzungskonzepte erstellt und Marktchancen geprüft werden, Finanzierungsstrategien erdacht werden und Zeitpläne aufgestellt werden.

Gleichzeitig kann die Stadt Neustadt a. Rbge. derweil durch Gespräche mit den betroffenen Grundstückseigentümern und Anliegern die Realisierung des Wegenetzes einleiten.

Die Stadt Neustadt a. Rbge. kann schon den architektonischen Vorentwurf zum Rathaus und die dazugehörige Kostenschätzung erarbeiten und den Gremien zur Entscheidung vorlegen. Wenn dem abschließend zugestimmt wurde, kann der Auftrag zur Erarbeitung des Bauantrages für das Rathaus erfolgen oder eine Ausschreibung für das Rathaus auf der Grundlage des Vorentwurfes erfolgen.

Parallel zu den nunmehr anstehenden Erläuterungen und Beratungen der hier vorliegenden Konzeptvorschläge wird vor der Entscheidung des Rates der Stadt Neustadt a. Rbge. im Sinne einer umfassenden Transparenz ein Runder Tisch zur Information und Beteiligung der Anlieger und Betroffenen sowie eine Bürgerversammlung durchgeführt. Dabei sollen alle offenen Fragen und Anregungen vorgetragen, diskutiert und bedacht werden können, um dem Entscheidungsgremium vor der abschließenden Beratung umfassende Informationen verfügbar zu machen.

Projektleitung Koordinierung Innenstadtentwicklung

Anlagen

1. Übersichtsplan Marktstraße-Süd
2. Wegeföhrung und Plätze
3. Die Bausteine
4. Nutzungen Erdgeschoss
5. Nutzungen 1. OG
6. Nutzungen 2. OG
7. Nutzungen 3. OG
8. Gesamtübersicht der Entwicklung
9. Tiefgaragen/Einstellplätze
10. Foto des Arbeitsmodells