



ISEK BAHNHOFSUMFELD NEUSS



Impressum

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Bahnhofsumfeld Neuss

Herausgeber

Stadt Neuss
Michaelstraße 50
41456 Neuss

Redaktion und fachliche Bearbeitung

SSR Schulten Stadt- und Raumentwicklung
Kaiserstraße 22
44135 Dortmund

Stadt Neuss
Amt für Stadtplanung
Markus Honermann, Isabelle Mehlhorn,
Martina Winandi, Tim Völlmer
Michaelstraße 50
41456 Neuss

Gestaltung

SSR Schulten Stadt- und Raumentwicklung
Kaiserstraße 22
44135 Dortmund

Hinweis

Wir legen auf eine gendergerechte Schreibweise Wert und verwendet grundsätzlich geschlechtsneutralisierende und geschlechterspezifische Formulierungen. Um die Lesbarkeit zu unterstützen, wird als Ausnahme das generische Maskulinum genutzt. Sollte uns die gendergerechte Schreibweise im Einzelfall nicht gelingen, sind selbstverständlich immer gleichzeitig und chancengleich Frauen und Männer angesprochen.

Stand

Dortmund / Neuss, September 2019

Inhalt

Impressum	3
1 EINLEITUNG	8
1.1 Aufgabenstellung	10
1.2 Arbeits- und Dialogprozess	12
1.3 Gesamtstädtische Einordnung	20
1.4 Ausgangssituation und Abgrenzung des Untersuchungsraumes	22
2 ANALYSE	26
2.1 Soziale und demografische Struktur	28
2.2 Siedlungs- und Nutzungsstruktur	32
2.3 Städtebau und Wohnen	34
2.4 Grünraum und öffentlicher Raum	40
2.5 Verkehr und Mobilität	44
2.6 Einzelhandel und lokale Ökonomie	48
2.7 Ökologische und klimatische Situation	52
2.8 Soziale Infrastruktur, Bildung, Kultur und Sport	54
3 BESTANDBEWERTUNG UND HANDLUNGSBEDARFE	56
3.1 SWOT-Analyse des Untersuchungsraumes Bahnhofsumfeld Neuss	58
3.2 Handlungsbedarf	60
4 LEITLINIEN, ZIELE UND LEITBILD	62
4.1 Übergeordnete Leitlinien und Ziele	64
4.2 Leitidee, Leitlinien und räumliches Leitbild für das Bahnhofsumfeld	68
5 HANDLUNGSKONZEPT	70
5.1 Handlungsfelder und Maßnahmenplan	72
5.2 Handlungsfeld 1 – Freiraum und Umwelt	74
5.3 Handlungsfeld 2 – Städtebau und öffentlicher Raum	88
5.4 Handlungsfeld 3 – Verkehr und Mobilität	100
5.5 Handlungsfeld 4 – Arbeiten und Wohnen	110
5.6 Handlungsfeld 5 – Soziales und Kultur	119
5.7 Flankierende Maßnahmen	120
5.8 Kosten-, Zeit- und Finanzierungsübersicht	122

6	UMSETZUNGSKONZEPT	126
6.1	Umsetzung und Verstetigung	128
6.2	Monitoring und Evaluation	129
6.3	Abgrenzung des Programmgebietes	130
	Quellen	132
	Anhang	135

Abbildungen

ABB 001	Prozessablauf und Dialogbausteine	13
ABB 002	Wikimap Neuss	14
ABB 003	Impression Rundgänge	15
ABB 004	Impression Auftaktforum	15
ABB 005	Impression Auftaktforum	15
ABB 006	Impression Aktionstage	15
ABB 007	Auswertung der Eigentümerbefragung zum Gebäudezustand	16
ABB 008	Impression Expertenhearing	17
ABB 009	Impression Expertenhearing	17
ABB 010	Impression Expertenhearing	17
ABB 011	Impression Fokusrunden	17
ABB 012	Gesamtstädtische Einordnung des Untersuchungsraumes	21
ABB 013	Untersuchungsraum Bahnhofsumfeld Neuss	23
ABB 014	Luftbild vom Bahnhofsumfeld Neuss mit Untersuchungsraum	25
ABB 015	Bevölkerungsentwicklung der Hauptwohnsitzbevölkerung in den statistischen Bezirken (Stichtag jeweils der 01.01.)	29
ABB 016	Altersverteilung im gesamtstädtischen Vergleich (Stand 01.01.2017)	29
ABB 017	Nach Staatsangehörigkeit ausländisch bezogen auf die absolute Bevölkerung (Stand 01.01.2017)	29
ABB 018	Anteil der sozialvers.pflichtig Beschäftigten bezogen auf die erwerbsfähige Bevölkerung (von 15 bis unter 65 Jahren)	30
ABB 019	Anteil der Arbeitslosen bezogen auf die erwerbsfähige Bevölkerung (von 15 bis unter 65 Jahren)	30
ABB 020	Bevölkerungsdichte in den städtischen Bezirken der Stadt Neuss am 01.01.2018	31
ABB 021	Analysekarte Nutzungsstruktur	33
ABB 022	Analysekarte Städtebau und Wohnen	35
ABB 023	Unterführung Further Straße	38
ABB 025	Leerstand Further Straße	38
ABB 027	Wohngebiet Karl-Arnold-Straße	38
ABB 029	Wendeschleife Theodor-Heuss-Platz	38
ABB 024	Kreuzung Further Straße	38
ABB 026	Impression Josefstraße	38
ABB 028	Wohngebäude Karl-Arnold-Straße	38
ABB 030	Parkhaus Further Straße	38
ABB 031	Rückseite Parkhaus Further Straße	39
ABB 033	Statue auf dem Marienkirchplatz	39
ABB 035	Kunstobjekt am Theodor-Heuss-Platz	39
ABB 037	Brachfläche ehem. Bauer & Schaurte	39
ABB 032	Situation am Marienkirchplatz	39
ABB 034	Unterführung Salzstraße	39
ABB 036	Wohngebäude Königstraße	39
ABB 038	Straßenbahnhaltestelle am Bahnhof	39
ABB 039	Analysekarte Freiraum	41
ABB 040	Theodor-Heuss-Platz	43

ABB 041	Wolberoplatz	43
ABB 042	Analysekarte Verkehr	45
ABB 043	Nahversorgungszentrum Furth-Mitte / -Süd	49
ABB 044	Hauptzentrum Innenstadt	49
ABB 045	Klimaanpassungskonzept Neuss; Klassifizierte Thermalkarte	53
ABB 046	Analysekarte Soziale Infrastruktur	55
ABB 047	Darstellung der städtebaulichen Missstände	61
ABB 048	RSK Gesamtplan mit den räumlichen Schwerpunktthemen [Legende siehe ABB 049]	65
ABB 049	Planausschnitt aus dem RSK mit Darstellung des Untersuchungsraumes	67
ABB 050	Räumliches Leitbild	69
ABB 051	Maßnahmenplan	73
ABB 052	Strukturskizze „Freiräume – Schaffen und Vernetzen“	77
ABB 053	Konzeptskizze Theodor-Heuss-Platz	91
ABB 054	Schrägluftbild des Theodor-Heuss-Platzes	95
ABB 055	Strukturskizze Bahnhof Neuss	103
ABB 056	Bestandssituation Further Straße	112
ABB 057	Strukturskizze Further Straße	113
ABB 058	Beispielhafte Visualisierung zur Umgestaltung der Further Straße	115
ABB 059	Organisationsstruktur zur Umsetzung des ISEK	128
ABB 060	Vorschlag zur Abgrenzung des Programmgebietes	131



EINLEITUNG

Im Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) Bahnhofsumfeld Neuss sind die wesentlichen Ergebnisse des Arbeitsprozesses festgehalten. Von zentraler Bedeutung war dabei – neben der fachplanerischen und gutachterlichen Bearbeitung – der Dialog mit Fachleuten aus Verwaltung und Politik sowie mit Bürgerinnen, Bürgern und Akteuren vor Ort in Neuss. Die Einführung in Aufgabenstellung und Bausteine des Dialog- und Beteiligungsprozesses steht deshalb am Beginn des Berichts. Danach werden die inhaltlichen Ergebnisse des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes vorgestellt.

1.1 Aufgabenstellung

Planungsanlass

Die Aufenthalts- und Lebensqualität im Umfeld des Neusser Hauptbahnhofs ist für die Stadt Neuss von großer gesamtstädtischer Bedeutung. Über dieses Gebiet werden die nördlichen Stadtteile und das Geschäftszentrum in der Neusser Innenstadt miteinander verbunden. Zudem stellt es einen wichtigen innerstädtischen Wohnstandort dar. Zahlreiche tagtäglich ankommende und umsteigende Bahnreisende gewinnen hier ihren ersten Eindruck von der Stadt.

Im Umfeld des Neusser Hauptbahnhofes besteht eine Diskrepanz zwischen der hohen funktionalen Bedeutung und der geringen Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität dieses Stadtbereiches. Zusätzliche Bedeutung gewinnt ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für das gesamte Bahnhofsumfeld, weil sich mit der bevorstehenden Neuordnung des zentral gelegenen, ca. 6,5 ha großen ehem. Betriebsgeländes von Bauer & Schaurte gänzlich neue Entwicklungsperspektiven ergeben.

Die Stadt Neuss hat ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für das Bahnhofsumfeld Neuss (ISEK Bahnhofsumfeld Neuss) bei Schulten Stadt- und Raumentwicklung (SSR) in Auftrag gegeben, um für diesen zentralen Bereich der Stadt eine Zukunftsvision zu entwerfen. Zugleich wurde, aus Beschluss des Rates der Stadt Neuss vom 03. Februar 2017, für denselben Bereich (beschlossene Abgrenzung Untersuchungsraum siehe ABB 013) eine Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch (BauGB) in Vorbereitung auf ein städtebauliches Sanierungsverfahren durchgeführt.

Zielsetzung und Vorgehensweise

Langfristiges Ziel ist eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität im Neusser Bahnhofsumfeld. Das ISEK soll den Orientierungsrahmen für zukünftige Entscheidungen, Investitionen, Projekte und Maßnahmen liefern.

Aufbauend auf den bereits vorliegenden Konzepten und Planungen soll das Bahnhofsumfeld Neuss aus städtebaulicher Sicht analysiert und bewertet werden. Mit den Vorbereitenden Untersuchungen und dem Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept sollen für den gesamten Untersuchungsraum die städtebaulichen Mängel und Defizite erfasst, Entwicklungsziele formuliert und geeignete Maßnahmen und Instrumentarien für die Bestandsqualifizierung und Aufwertung herausgearbeitet werden. Es gilt, die bisherigen Aufwertungsmaßnahmen nördlich und südlich des Bahnhofes aufzunehmen und weiterzudenken. Ziel ist die nachhaltige Entwicklung des gesamten Bahnhofsumfelds.

Beide Verfahren sollen mit hoher Transparenz und einer intensiven Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden.

Der parallele (mit einem städtebaulichen Wettbewerb angestoßene) Entwicklungsprozess auf dem ehem. Betriebsgrundstück der Firma Bauer & Schaurte soll ebenso mitgedacht werden wie die Potenziale der minder- und fehlgenutzten Grundstücke südlich des Bahnhofs. Die Aufgabe besteht darin, aus der Analyse und Zieldiskussion des Untersuchungsraums heraus geeignete Eckpfeiler für die städtebauliche Entwicklung der Flächenpotenziale zu formulieren und damit eine quartiersorientierte Entwicklung mit hoher Qualität zu unterstützen.

1.2

Arbeits- und Dialogprozess

Die Erstellung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für das Bahnhofsumfeld Neuss erfolgte in drei Arbeitsphasen, in die jeweils verschiedene Beteiligungsformate – sogenannte Dialogbausteine – integriert waren (siehe ABB 001). In der ersten Phase – der Analyse – wurde die Ausgangssituation im Bahnhofsumfeld Neuss bestimmt und bewertet. Auf dieser Grundlage wurden anschließend Leitbild und Ziele als Entwicklungsrichtung für das Bahnhofsumfeld erarbeitet. Eine Umsetzung der Zielsetzungen in konkrete Aufgaben und in ein abgestimmtes Maßnahmenprogramm erfolgte in der dritten Phase. Mit der intensiven Einbindung und aktiven Beteiligung der Bürgerschaft und Akteure vor Ort wird zum einen lokales Wissen in den Prozess eingebracht und zum anderen die Nachvollziehbarkeit der Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge gewährleistet.

Im Vorfeld des Arbeitsprozesses für das ISEK Bahnhofsumfeld Neuss gab es bereits Gespräche verschiedener Akteure in unterschiedlichen Zusammensetzungen, bei denen Fragen zur zukünftigen Entwicklung dieses für Neuss wichtigen Stadtbereichs diskutiert wurden. Insbesondere das Potenzial des für eine Nachnutzung frei werdenden ehem. Betriebsgeländes von Bauer & Schaurte hatte bereits Akteure aus Stadtverwaltung und Lokalpolitik mit Interessenvertretern z.B. aus der Wirtschaft ins Gespräch gebracht.

Parallel zur Erstellung des ISEK Bahnhofsumfeld Neuss wurde ein städtebauliches Wettbewerbsverfahren zur Entwicklung des ehem. Bauer & Schaurte-Geländes durchgeführt. Das Wettbewerbsergebnis wurde der Öffentlichkeit im Frühjahr 2018 vorgestellt. Der ausgewählte Entwurf wird zur Zeit überarbeitet und im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erneut vorgestellt werden.

Bedingt durch die parallel in sich überlagernden Teilräumen verlaufenden Bearbeitungsprozesse des ISEK, der Vorbereitenden Untersuchung und eines Städtebaulichen Wettbewerbs ergaben sich von Beginn an thematische Überschneidungen. Deshalb erfolgte ein intensiver Informationsaustausch zwischen den beteiligten Akteuren, um die jeweiligen Konzepte, soweit möglich, aufeinander abzustimmen.

Verwaltungsrunden

Am 10. August 2017 fand im Rathaus der Stadt Neuss die erste Verwaltungsrunde statt. Seitens des Stadtplanungsamtes wurde zum aktuellen Stand des Wettbewerbsverfahrens berichtet. An SSR erging die Bitte, möglichst noch erste Erkenntnisse aus der Analyse („Screening“) zum Projekt „VU / ISEK Bahnhofsumfeld Neuss“ beizusteuern, damit die Wettbewerbsaufgabe insbesondere um räumlich-funktionale Zielaussagen zu möglichen Beiträgen des neuen Stadtquartiers zur Entwicklungsperspektive der umgebenden Stadträume erweitert werden könne. Des Weiteren stellte SSR den vorgesehenen Arbeits- und Dialogprozess vor und verdeutlichte ihn mit Referenzbeispielen. Seitens der Verwaltung wurden bei dieser Gelegenheit ergänzende Vorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit und zur Bürgerbeteiligung gemacht.

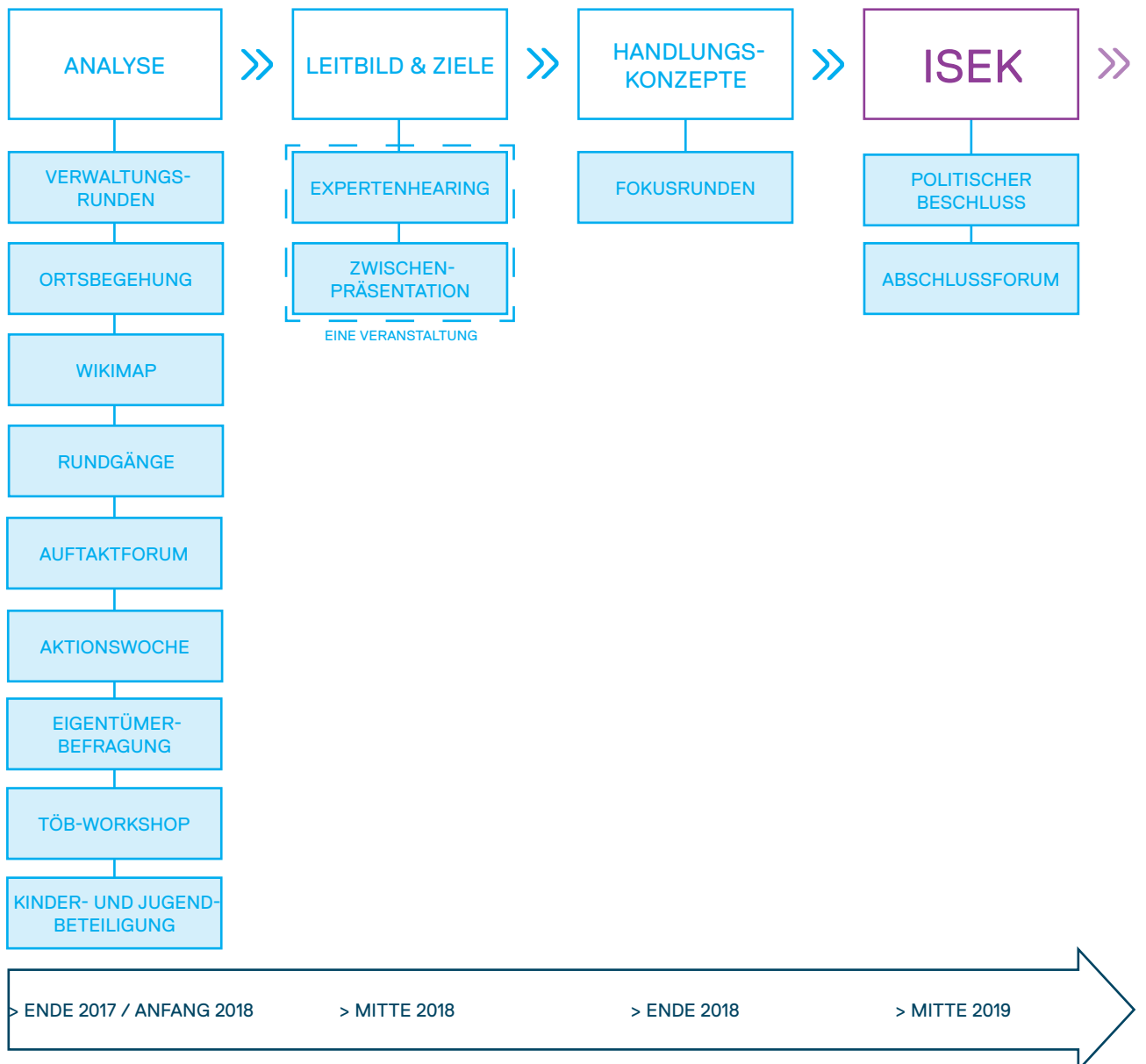
SSR stellte in der zweiten Verwaltungsrunde am 21. August 2017 die ersten Analyseindrücke vor, um sie gemeinsam mit Vertretern der Fachverwaltungen zu ergänzen und hinsichtlich ihrer Relevanz für die Wettbewerbsaufgabe zu diskutieren. Ziel der zweiten Verwaltungsrunde war es, frühzeitig alle Ämter in den ISEK-Prozess einzubinden, von dem jeweiligen Fachwissen zu profitieren und eine schnelle Übersicht über Problemstellungen und geplante Maßnahmen im Untersuchungsraum zu erhalten.

Ortsbegehung

In einer intensiven Ortsbegehung verschafften sich die Planer von SSR einen Eindruck vom Untersuchungsraum, dem Bahnhofsumfeld Neuss. Dabei wurde ein breites Spektrum relevanter Aspekte in den Blick genommen – in Vorbereitung einer genaueren Analyse.

Information

In einem Pressegespräch wurden Pressevertreter über den Beginn des ISEK-Prozesses sowie die ersten Beteiligungsveranstaltungen informiert. Ebenso kündigte ein Info-Flyer, der als Wurfesendung im Gebiet verteilt wurde, den Prozess und die ersten Termine an. Aktuelle Informationen, Termine und Berichte zu den Veranstaltungen waren über die Internetseite www.isek-neuss.de verfügbar.



Wikimap

Zur Einbindung der Öffentlichkeit in die Analysephase wurde ein digitales Beteiligungsformat in Form einer interaktiven Karte (Wikimap) genutzt. Das Online-Kartentool startete am 12. Oktober 2017 und ermöglichte den Interessierten, ihre Meinung zum Bahnhofsumfeld Neuss zu hinterlassen. Über fast sieben Wochen konnten auf diesem Wege positive und negative Orte gekennzeichnet und Beiträge zu folgenden Themen formuliert werden:

- Wohnen und Wohnumfeld
- Arbeit und Bildung
- Einkaufen und Freizeit
- Natur, Umwelt, Landschaft
- Soziales und Gesellschaft
- Mobilität

Insgesamt wurden 129 Beiträge und 61 Kommentare (als Antworten auf Beiträge) von 61

Nutzern in der Wikimap abgegeben (siehe ABB 002), die meisten zu den Themen Wohnen und Wohnumfeld sowie Mobilität. Räumliche und thematische Schwerpunkte der Beiträge und Kommentare bildeten:

- der Bahnhof und das Bahnhofsgelände,
- das ehem. Bauer & Schaurte-Gelände,
- die Verkehrsführung,
- Leerstände,
- Unsicherheitsgefühle im direkten Bahnhofsumfeld,
- die Verkehrssicherheit sowie
- allgemein die Parksituation, der Fuß- und Radverkehr und der ÖPNV.

Rundgänge

Die erste öffentliche Veranstaltung im Rahmen des ISEK Bahnhofsumfeld Neuss startete am 18. Oktober 2017 mit drei Rundgängen (siehe ABB 003) durch den Untersuchungsraum. Alternativ konnte das ehem. Betriebsgelände Bauer & Schaurte, die südliche Furth oder das Marienviertel begangen werden.

Die meisten Interessierten nutzten die seltene Gelegenheit, einen Einblick in das sonst abgesperrte Betriebsgelände der ehem. Schraubenfabrik Bauer & Schaurte zu bekommen.

Für die Rundgänge durch die südliche Furth und das Marienviertel wurden im Vorfeld wichtige Stationen festgelegt, die sich aus der Analyse der Ortsbegehung ergeben hatten. Stationen, die für die Teilnehmenden während des Rundgangs Furth-Süd Diskussionsstoff boten, waren das Parkhaus an der Further Straße (ABB 030 und 031) in der Nähe der Bahnunterführung, der Kreisverkehr im Kreuzungsbereich von Further Straße, Wolberostraße und Römerstraße; ferner der Weißenberger Weg, der unter anderem durch das ehem. Betriebsgelände von Bauer & Schaurte führt, und das neue Wohngebiet entlang der Karl-Arnold-Straße.



ABB 002 Wikimap Neuss

Quelle: SSR auf Grundlage Aerowest 2017

Während des Rundgangs durch das Marienviertel standen mehrere Bereiche besonders im Fokus: einmal die Eingangssituation aus dem Bahnhof heraus in die Innenstadt; dann die von den Teilnehmenden als nicht zufriedenstellend wahrgenommene Situation am Marienkirchplatz (siehe ABB 023 und 033) und an der Marienkirche; ferner die neuen Planungen für eine neue Bebauung und die Freiraumgestaltung entlang des Hafenbeckens sowie die neu gebaute Fußgängerbrücke über das Hafenbecken 1 in den Uferpark. Alle Spaziergänge endeten am Gare du Neuss.

Auftaktforum

Unmittelbar im Anschluss an die Rundgänge folgten viele Interessierte der Einladung zum Auftaktforum (siehe ABB 004 und 005) mit anschließendem Zukunftsmarkt im Gare du Neuss. Zu Beginn der öffentlichen Veranstaltung hatten die Teilnehmenden Gelegenheit, unter vier Themenfeldern zu wählen und sich ihren persönlichen Prioritäten entsprechend an einem der Themenstände zu beteiligen. Vor dem Einstieg in den Zukunftsmarkt wurden die zentrale Funktion und die Ziele eines ISEK sowie des Prozessablaufs erläutert.

Alle Interessierten konnten im Rahmen des Zukunftsmarktes ihre Anmerkungen und Ideen einbringen und im Austausch mit Vertretern der Stadt Neuss und den Planern von Schulten Stadt- und Raumentwicklung (SSR) an den folgenden vier Themenständen diskutieren:

- Wohnen und Wohnumfeld (Wohnangebote, Gebäude, Umfeld),
- Lokale Ökonomie (Arbeiten, Versorgung, Einzelhandel, Gewerbe),
- Quartiersleben (Orte der Begegnung, soziale Infrastruktur, Kultur, Bildung und Betreuung)
- Verkehr und Mobilität (Nahmobilität, Barrierefreiheit, Verkehrsbelastung, Verkehrsräume).

Die gesammelten Anregungen und Ideen der vier Themenstände wurden im Nachgang des



ABB 003 Impression Rundgänge

Quelle: Stadt Neuss



ABB 004 Impression Auftaktforum

Quelle: SSR



ABB 005 Impression Auftaktforum

Quelle: SSR



ABB 006 Impression Aktionstage

Quelle: Stadt Neuss

Auftaktforums dokumentiert und auf der Website zum ISEK Bahnhofsumfeld Neuss zum Download zur Verfügung gestellt. Die Ergebnisse der Diskussionen fanden Eingang in die weitere Bearbeitung des ISEK.

Aktionstage

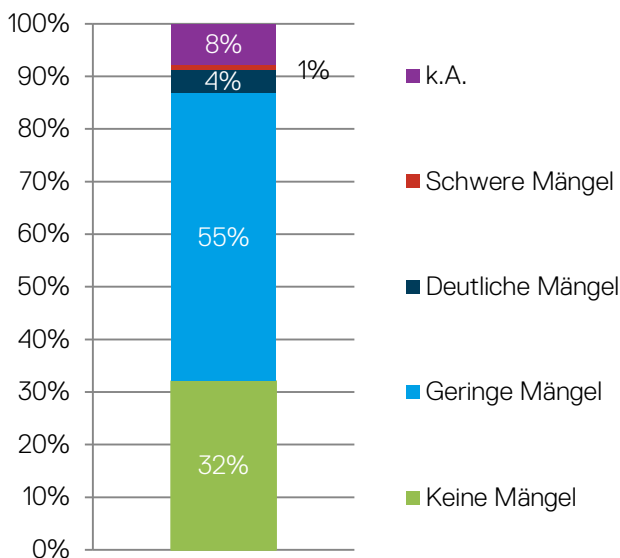
Am 3. und 4. November 2017 fanden an Ständen im südlichen und nördlichen Plangebiet jeweils Gespräche mit Planern von SSR und aus dem Stadtplanungsamt statt (siehe ABB 006). Der eine Stand war auf dem Marienkirchplatz, vor der Kirche St. Marien, aufgestellt, der andere am Nordausgang des Hauptbahnhofs, auf dem Platz vor dem Jobcenter. Interessierte hatten dort erneut die Möglichkeit, anstehende Themen im Bahnhofsumfeld Neuss anzusprechen mit den Planern vor Ort zu diskutieren.

Im Rahmen der Aktionstage wurden zudem Gespräche mit sechs, im Untersuchungsraum ansässigen, Händlern und Gewerbetreibenden

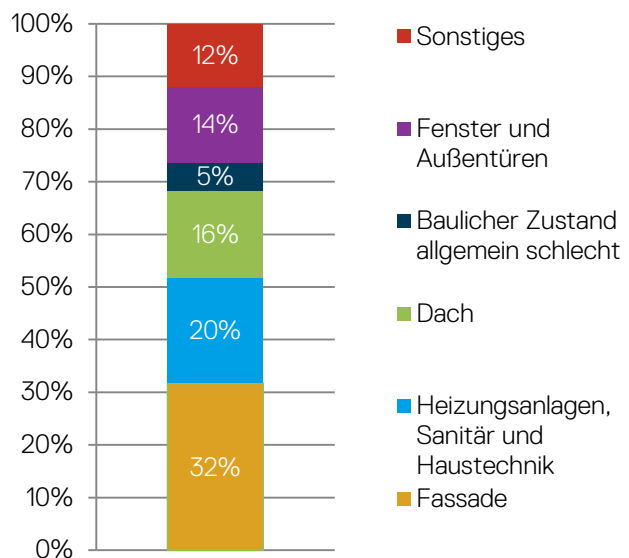
geführt. Die nicht repräsentativen Gespräche boten den Planenden einen guten Einstieg in das Themenfeld „Bahnhofsumfeld als Unternehmensstandort“.

Am Samstag, den 4. November 2017, fand zusätzlich ein Spaziergang mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern durch das Umfeld des Bahnhofs Neuss statt. Die im Vorhinein grob festgelegte Route ließ Spielraum für weitere, aus den Beiträgen der Beteiligten resultierende Akzente.

Sowohl die Anregungen aus den Gesprächen als auch die Themen, die während des Spaziergangs aufkamen (wie z. B. Probleme bei der Verkehrsführung, Müll und Verschmutzung, Unsicherheitsgefühle in direkter Bahnhofsnähe sowie mangelnde Serviceangebote und Beschilderung am Bahnhof), wurden von den Planern aufgenommen und flossen ebenfalls in die Ausarbeitung des ISEK Bahnhofsumfeld Neuss ein.



Wie beurteilen Sie den derzeitigen baulichen Zustand Ihrer Hauptgebäude?



Wo liegen die Mängel schwerpunktmäßig?

Eigentümerbefragung

Die Eigentümerbefragung nach § 141 BauGB wurde als Teil der Vorbereitenden Untersuchungen Anfang des Jahres 2018 durchgeführt. Zu 775 Objekten (nach Hausnummern) wurden die Eigentümer schriftlich mit Hilfe eines Fragebogens befragt. Die Rücklaufquote betrug 59%. Der Fragebogen sowie eine Auswertung sind dem Anhang zu entnehmen. Zusammenfassend lassen sich folgende Aussagen aus der Eigentümerbefragung herausziehen:

Die Eigentümer gaben in der Befragung an, dass:

- 87% der Objekte keine oder geringe Mängel aufweisen (siehe ABB 007).
- 1% der Objekte Schwere Mängel aufweisen.
- die Mängel dabei schwerpunktmäßig zu 32% bei der Fassade, zu 20% bei Heizungsanlage, Sanitär und Haustechnik, zu 16% beim Dach, zu 14% bei Fenster und Außentüren liegen.

TÖB-Workshop

Im Zuge der parallel zum ISEK Bahnhofsumfeld Neuss durchgeführten Vorbereitenden Untersuchung zur Ausweisung eines förmlichen Stadterneuerungsgebietes wurde darüber hinaus ein Workshop zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) (wie z.B. Stadtwerke, Wohnungsbaugenossenschaften und Rheinbahn) durchgeführt. Er fand am 27. Februar 2018 statt und gliederte sich in zwei Phasen. In einem inhaltlichen Einstieg wurden den eingeladenen Trägern öffentlicher Belange die weiteren Ergebnisse der Onlinebeteiligung „Wikimap“, der Eigentümerbefragung und der Stärken-Schwächen-Analyse vorgestellt. In der Arbeitsphase konnten die Anwesenden anhand verschiedener Leitfragen aus ihrer Perspektive Stellung zum Handlungsbedarf, zu räumlichen und thematischen Schwerpunkten sowie zu ihrer Betroffenheit von den Planungen nehmen. Die spezifischen Anregungen sowie beabsichtigte Planungen seitens der TÖB wurden bei der



ABB 008 Impression Expertenhearing
Quelle: Stadt Neuss



ABB 009 Impression Expertenhearing
Quelle: Stadt Neuss



ABB 010 Impression Expertenhearing
Quelle: Stadt Neuss



ABB 011 Impression Fokusrunden
Quelle: SSR

Analyse berücksichtigt und flossen in das ISEK Bahnhofsumfeld Neuss mit ein.

Kinder und Jugendbeteiligung durch das Jugendamt

Am 05.06.2018 fand eine Stadtteilbegehung, geführt vom Jugendamt der Stadt Neuss, für Kinder und Jugendliche statt. Die Ergebnisse wurden vom Jugendamt in einer Kurzdokumentation festgehalten. Bei der Begehung wurden Angsträume und Gefahrenpunkte rund um den Neusser Bahnhof erfasst. Gefahren und Angsträume sind beispielsweise Kreuzungspunkte, Unterführungen oder Fußgängerüberwege. Die überdachte Spielfläche am Gare du Neuss wird zudem als Potenzialfläche für Kinder und Jugendliche gesehen.

Expertenhearing und Zwischenpräsentation

Am 12. Juni 2018 fanden im Gare du Neuss das Expertenhearing und die öffentliche Zwischenpräsentation (siehe ABB 008, 009 und 010) zum Arbeitsstand des ISEK Bahnhofsumfeld Neuss statt. Ziel der zweiteiligen Veranstaltung war es, das Leitbild sowie Leitlinien und Projektideen vorzustellen, zu diskutieren und weiterzuentwickeln.

Lokale Akteure, wie Vereine und soziale Verbände sowie Fachexperten und Vertreter der Fachverwaltungen, diskutierten ab 17:00 Uhr im Expertenhearing den durch SSR erarbeiteten und vorgestellten Projektstand. Im zweiten Teil der Veranstaltung, der öffentlichen Zwischenpräsentation ab 19:00 Uhr, erhielt auch die interessierte Öffentlichkeit die Möglichkeit, sich über den Projektstand zu informieren und die vorgestellten Ideen mit den Vertretern der Stadt Neuss und den Planern von SSR zu diskutieren und zu ergänzen.

Die vorgeschlagenen Projektideen und Leitlinien wurden durch die Teilnehmenden der beiden Veranstaltungen größtenteils bestätigt. Insbesondere die genaue Ausrichtung der

Projektideen sowie die Projektiefen wurden gemeinsam weiterentwickelt. Im Fokus der Diskussionen standen die Verkehrsbelastung der Further Straße, die Gestaltung des Theodor-Heuss-Platzes, die Belegung des Bahnhofsumfeldes allgemein, die Stärkung der lokalen Ökonomie, der Erhalt der ortsprägenden Identität sowie die Schaffung von zugänglichen Grünräumen und -verbindungen, sozialen Treffpunkten und neuen Arbeitsplätzen im Gebiet.

Fokusrunden

Im Rahmen von vier Fokusrunden (siehe ABB 011) waren betroffene Akteure (wie z.B. der ADFC, die Stadtwerke, die Rheinbahn, die Deutsche Bahn, die BEG, der Handesverband und Fachämter der Stadtverwaltung) am 30. Oktober 2018 dazu eingeladen, an zentralen Leitprojekten der Stadtentwicklung im Bahnhofsumfeld mitzuarbeiten. Zu Beginn wurde den Teilnehmenden der Ablauf des Planungsprozesses und der Schritte auf dem Weg zum ISEK Bahnhofsumfeld Neuss vorgestellt. Zudem wurde bei dieser Gelegenheit noch einmal das Zusammentreffen dreier planerischer Vorhaben angesprochen: des ISEK für das Bahnhofsumfeld Neuss, der für dasselbe Gebiet laufenden Vorbereitenden Untersuchung für die Stadterneuerung im Rahmen der Städtebauförderung, sowie des Städtebaulichen Wettbewerbs zur Entwicklung des ehem. Betriebsgeländes von Bauer & Schaurte.

Die Leitprojekte beziehen sich auf

- die Qualifizierung des Straßenraums in der Further Straße und deren funktionale Aufwertung als Bindeglied zwischen den nördlichen Stadtteilen und der Innenstadt von Neuss;
- die Qualifizierung des Bahnhofs in seiner Funktion als Ankunfts- und Umsteigeort und hier insbesondere als Stadteingang, aber auch als Verbindung zwischen Furth und der Innenstadt;
- die Umgestaltung des Theodor-Heuss-Platzes zu einem repräsentativen Stadtplatz und

Ankunftsort von hoher Aufenthaltsqualität;
mit klaren Funktionszuweisungen sowie guten und sicheren Wegeverbindungen;

- die Schaffung zusätzlicher Freiräume und die bessere Vernetzung der Frei- und Grünräume im engeren und weiteren Bahnhofsumfeld; gestalterisch und funktional zu qualifizieren sind zum einen die Plätze, zum anderen die Haupt- und Nebenrouten im Wegenetz.

Zwei Leitprojekte wurden jeweils parallel bearbeitet, sodass die Teilnehmenden die Möglichkeit hatten, ggf. in zwei thematischen Fokusgruppen durchgängig mitzuwirken, sofern sie nicht ohnehin zwischen allen vier Arbeitsgruppen wechseln wollten.

Politische Gremien

Im Laufe des ISEK-Prozesses fanden mehrere Präsentationen in politischen Gremien (wie dem Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung der Stadt Neuss) statt, mittels derer die Teilnehmenden über den jeweils aktuellen Projektstand informiert wurden.

1.3

Gesamtstädtische Einordnung

Das Mittelzentrum Neuss liegt im Regierungsbezirk Düsseldorf im rheinischen Teil des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Stadt ist die mit Abstand größte Kommune im Rhein-Kreis Neuss und ein Teil des Verwaltungssitzes des Rhein-Kreises Neuss, der wie die Stadt Neuss zum Landschaftsraum des Niederrheins zählt. Neuss orientiert sich einerseits in Richtung Niederrhein und andererseits auf das benachbarte Oberzentrum Düsseldorf auf der östlichen Rheinseite. Mit Ausnahme der Stadt Düsseldorf gehören alle Nachbarstädte im Norden (Meerbusch), Westen (Kaarst und Korschenbroich) und Süden (Grevenbroich und Dormagen) zum Rhein-Kreis Neuss.

Der Untersuchungsraum „Bahnhofsumfeld Neuss“ hat eine Fläche von fast 67 ha (zuzüglich der Bahngleise). Im Norden ist es Teil der Furth-Süd und im Süden Teil des Stadtbezirkes Innenstadt. Im Osten stößt es zudem direkt an den Hafen der Stadt Neuss, der zusammen mit den Düsseldorfer Häfen (Neuss-Düsseldorfer Häfen) der drittgrößte deutsche Binnenhafen ist.

Der Bahnhof Neuss hat als Ankunftsort für viele Pendler, besonders aus dem nahen Düsseldorf, eine wichtige Funktion als Stadteingang in die Innenstadt von Neuss. Mit den ausgedehnten Gleisanlagen in seinem Umfeld trennt er einerseits die umliegenden Stadtteile Furth-Süd, Hafen und Marienviertel voneinander, übernimmt aber andererseits aufgrund seiner starken Frequentierung als Mobilitätsknoten auch eine verbindende Funktion für diese räumlich benachbarten Stadtbereiche. Am Hauptbahnhof Neuss treffen sich zahlreiche Linien im lokalen und regionalen ÖPNV; somit handelt es sich um einen wichtigen Knotenpunkt im Umweltverbund. Insbesondere wegen der guten Anbindung an Düsseldorf (Hauptbahnhof und Flughafen) und Köln verfügen die angrenzenden Stadtteile sowie

Neuss insgesamt über eine auch überregional sehr gute Verkehrsanbindung. Über die Düsseldorfer Straße ist zudem im weiteren Verlauf eine Anbindung an die A52 in Richtung Düsseldorf sowie über Gielenstraße und Rheydter Straße an die A57 (Köln-Nimwegen) gegeben.

Charakter und Image

Seine gute strategische Lage rund um den Mobilitätsknoten „Neuss Hbf“ gereicht dem Untersuchungsraum nicht nur zum Vorteil. Die Barrierewirkung der Bahngleise beherrscht den Gesamteindruck und trennt die Quartiere nördlich (Furth-Süd) und südlich des Bahnhofs (Innenstadt) auch in der Wahrnehmung der Bewohnerschaft in beiden Stadtbezirken.

Im nördlichen Teil des Untersuchungsraumes sind die Strukturen vor allem historisch und durch ein Nebeneinander von Industrie, Gewerbe und Wohnen geprägt. Die Schraubenfabrik Bauer & Schaurte hat den Stadtteil mit ihrer eigenen ca. 140-jährigen Industriegeschichte geprägt und mit ihrem großen Betriebsgelände die nördlichen Stadtteile von Neuss zusätzlich von der Innenstadt abgetrennt. Mit der städtebaulichen Neuordnung in diesem Bereich wird sich hier der Charakter des Stadtraums besonders stark verändern.

Der südliche Teil ist vor allem durch die Platzanlagen vor dem Hauptbahnhof und im Bereich der Marienkirche sowie durch die hier bereits als Einkaufsmeile fungierende Krefelder Straße geprägt. Das Image dieses Gebietes wird durch das bahnhofstypische Milieu, aber auch durch Cityfunktionen mit Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungen bestimmt. Die zentrale Lage in Verbindung mit der Quartiers- und Freiraumentwicklung am Hafensrand verstärkt die gesamtstädtische Bedeutung dieses Gebietes.

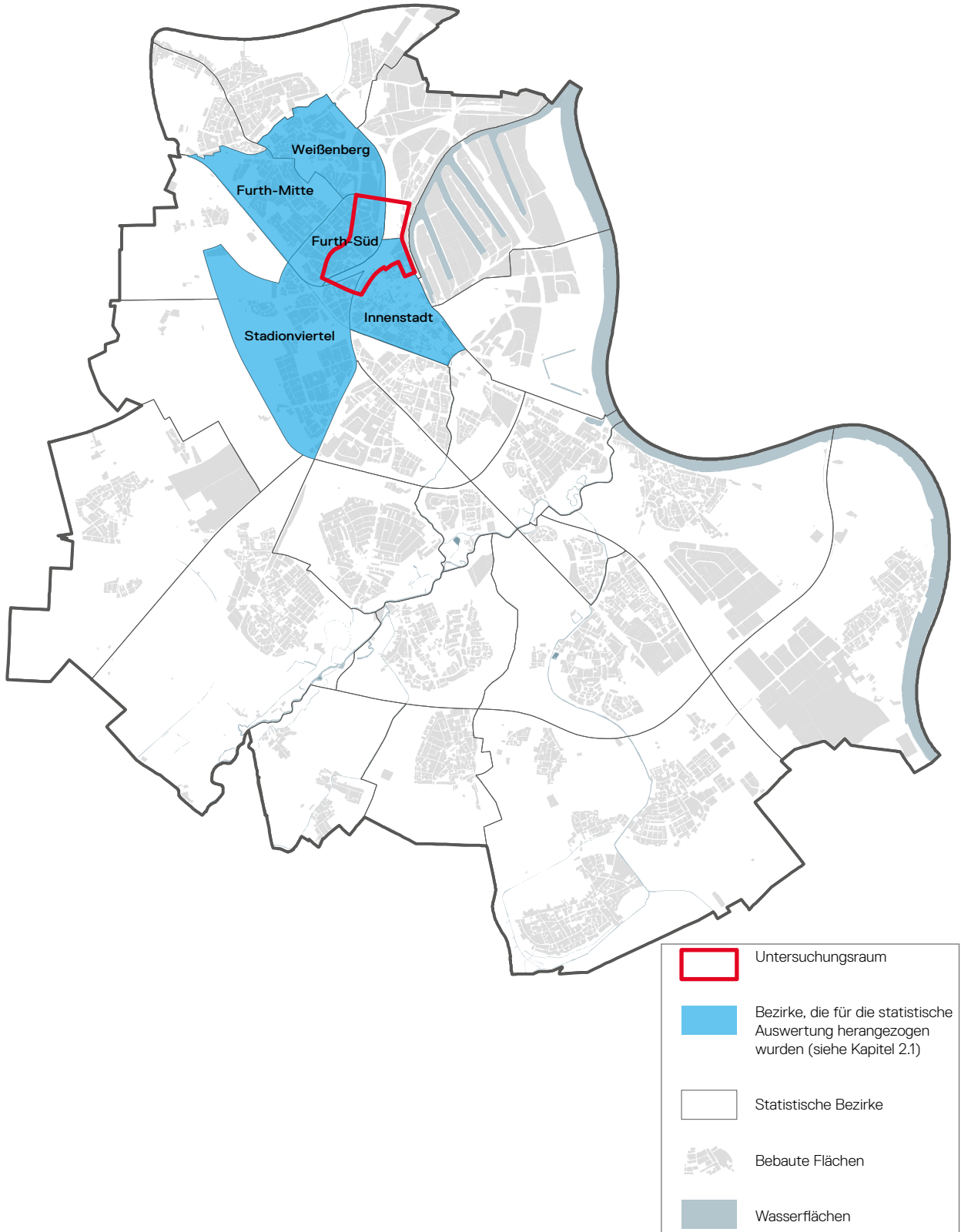


ABB 012 Gesamtstädtische Einordnung des Untersuchungsraumes
 Quelle: SSR auf Grundlage Land NRW (2017)

1.4

Ausgangssituation und Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Ausgangssituation

Der Untersuchungsraum hat (ohne die zentral liegenden Betriebsflächen der Bahn) eine Größe von ca. 67 ha; etwa zwei Drittel davon liegen nördlich und ungefähr ein Drittel südlich der Bahnanlagen. Der heterogen strukturierte Untersuchungsraum ist durch eine hohe städtebauliche Dichte, einen hohen Versiegelungsgrad sowie starke Lärm-Immissionen geprägt. Es mangelt an Grün- und Freiflächen sowie an attraktiven Wohnungs- und Wohnumfeldqualitäten. Platz- und Freiraumgestaltung, Verkehrsführungen und Wegebeziehungen zeigen ebenfalls Defizite.

Das Bahnhofsumfeld ist zum einen Wohnquartier, zum anderen fungiert es als Bindeglied zwischen den nördlich angrenzenden Stadtteilen von Neuss und dem zentralen Geschäftsbereich der Stadt, der südlich des Bahnhofs im weiteren Verlauf der Krefelder Straße beginnt. Zudem bildet das Bahnhofsumfeld den Stadteingang für Reisende, die zwischen Bahnhof und Innenstadt unterwegs sind. Die Gleisanlagen bilden eine Barriere zwischen nördlichem und südlichem Bahnhofsumfeld, die lediglich an drei Stellen (Further Straße, Salzstraße und Bahnhof) durchlässig ist – dies zudem funktional und gestalterisch in unbefriedigender Weise. Durch die fehlende soziale Kontrolle wird insbesondere die Unterführung an der Salzstraße (siehe ABB 034) als Angstraum wahrgenommen.

Im nördlichen Teilbereich finden sich – in direkter Nachbarschaft zu Gewerbeflächen – Geschosswohnungsbauten unterschiedlicher Altersklassen. Mit den Neubauten an der Karl-Arnold-Straße ist zudem attraktiver und preiswerter Wohnraum entstanden. Auch die Ansiedlung des Jobcenters der Agentur für Arbeit am

Nordausgang des Bahnhofs hat neue Akzente gesetzt.

Fehl-, minder- und nicht genutzte Flächen wie z. B. das ehem. Bauer & Schaurte-Gelände, haben negative Auswirkungen auf das Image des Bahnhofsumfeldes.

Ein Blick auf die Ausgangslage für eine städtebauliche Entwicklung im ISEK-Gebiet zeigt aber auch, dass aus dem Bahnhof eine attraktive Lage im Großraum Düsseldorf resultiert: mit einer guten Verkehrsanbindung in die Region und z. B. auch zum Flughafen Düsseldorf. Dieser Standortvorteil ist im Zusammenhang mit der städtebaulichen Aufwertung und der potenziellen Ansiedlung von Wohnen und Gewerbe im Bahnhofsumfeld von großer Bedeutung.

Der südliche Teilbereich des Untersuchungsraumes ist stark durch Cityfunktionen geprägt. Hier finden sich Standorte mehrerer großer Dienstleistungsbetriebe (z. B. Deutsche Post, Rheintor-Klinik, RheinLand-Versicherung); ferner Einzelhandelsgeschäfte sowie – gegenüber dem Bahnhofportal – die Marienkirche als städtebauliche Dominante am Theodor-Heuss-Platz (siehe ABB 040). Zwischen Salzstraße und Hafenbecken 1 befinden sich größere Brachen früher hier ansässiger Betriebe der Hafenwirtschaft.

Einen neuen Impuls setzt das ehem. Betriebsgrundstück der Firma Bauer & Schaurte, welches ein privater Investor (BEMA) städtebaulich neu entwickeln möchte. Durch eine attraktive Entwicklung als gemischt genutztes Quartier kann die rund 6,5 ha große Fläche dazu beitragen, bestehende Defizite im Untersuchungsraum abzubauen und neue Qualitäten anzubieten. Auch aus immobilienwirtschaftlicher Sicht spricht die attraktive innerstädtische Lage

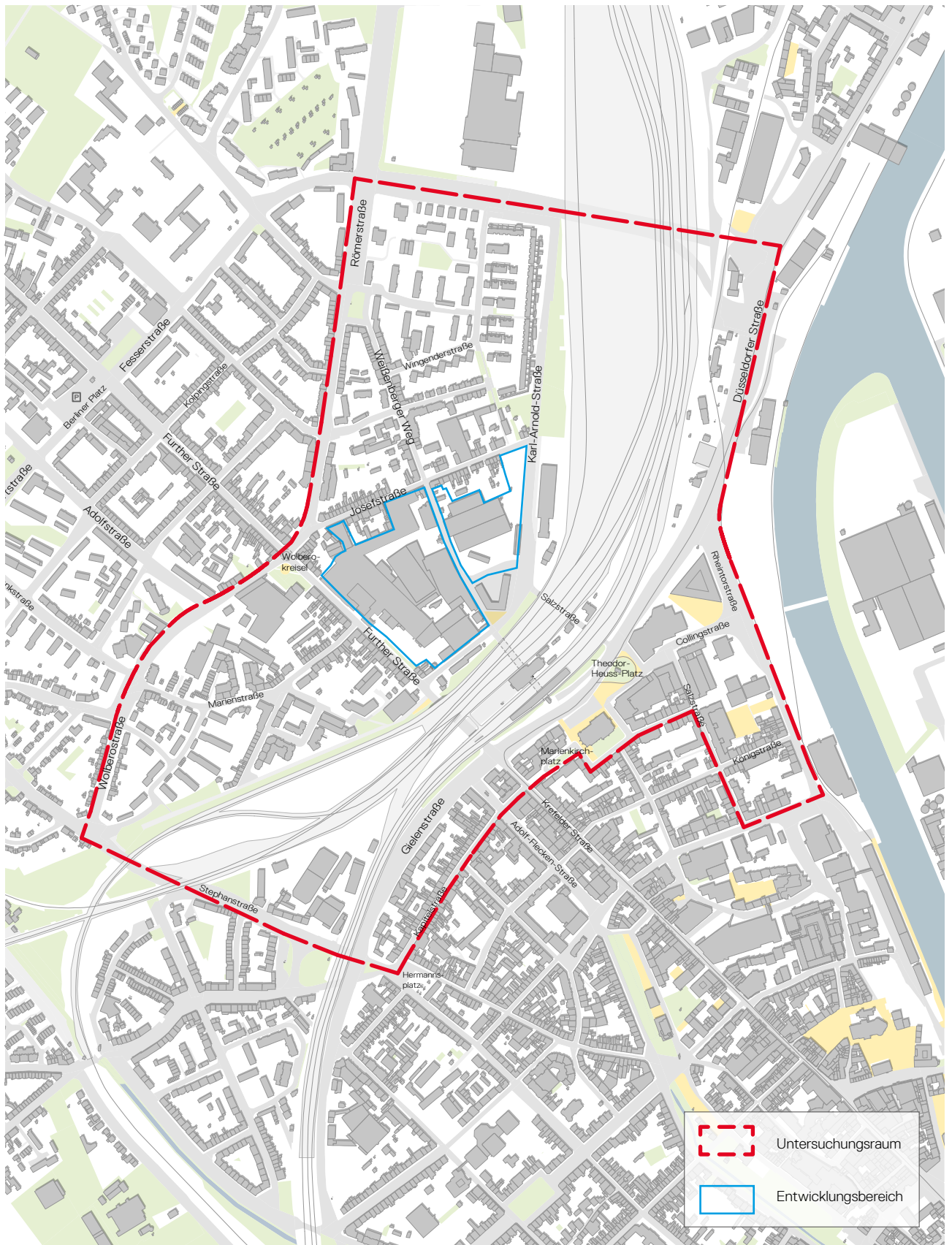


ABB 013 Untersuchungsraum Bahnhofsumfeld Neuss
Quelle: SSR auf Grundlage Land NRW (2017)

für ein hohes Entwicklungspotenzial im gesamten Bahnhofsumfeld.

Abgrenzung

Der Untersuchungsraum „Bahnhofsumfeld Neuss“ (siehe ABB 013 und 014) umfasst Bereiche der Stadtteile Furth-Süd und Marienviertel. Die Bahngleise und der Hauptbahnhof Neuss nehmen eine zusätzliche Fläche von ca. 30 ha ein und liegen im Zentrum des Untersuchungsraums, der dadurch in einen nördlichen Teil (ca. 45 ha, zu Furth-Süd gehörig) und einen südlichen Teil (ca. 22 ha, zum Marienviertel zählend) zerfällt. Die Begrenzung des nördlichen Teils folgt der Fesserstraße im Norden und der Römer- und Wolberostraße im Westen, wo sich Wohngebiete anschließen. Der südliche Teil des Plangebiets grenzt im Nordosten an die Düsseldorfer Straße und Rheintorstraße und damit an Hauptverkehrswege und Entwicklungsflächen im Hafengebiet. Die Begrenzung folgt im Südosten der Hafen-, Salz- und Elisenstraße und schließt damit noch die Rheintor-Klinik mit ein. Der südliche Teil des Untersuchungsraums, zwischen Marienkirchplatz und Hermannsplatz, erfasst nur einen kleinen Bereich des Marienviertels in einem schmalen Streifen zwischen den Bahnflächen bzw. dem Bahnhof und der Kapitelstraße. Die Abgrenzung im Süden folgt der Stephanstraße und schließt damit noch ein kleineres, durch die Bahngleise von zwei Seiten isoliertes Gewerbegebiet in den Untersuchungsraum mit ein.

Im Rahmen der Analyse wurden bei den entsprechenden Themen auch die Umgebung des Untersuchungsraumes mit einbezogen.

Besondere Merkmale des Untersuchungsraums

Inmitten des Untersuchungsraums liegt das ehem. Betriebsgelände der Schraubenfabrik Bauer & Schaurte, deren aktueller Eigentümer die BEMA ist. Das ca. 6,5 ha große Gelände wird vom Weißenberger Weg durchschnitten

und liegt in fußläufiger Entfernung zum Hauptbahnhof; damit befindet sich im Herzen des Untersuchungsraums ein Gebiet mit sehr günstigen Entwicklungsvoraussetzungen.

Die Bahnbetriebsflächen sind aufgrund ihrer Größe raumbeherrschend, insbesondere hinsichtlich der Verkehrsführungen und Wegeverbindungen. Die Breite der Bahnanlagen bringt es mit sich, dass (abgesehen vom Fußgängertunnel im Bahnhof selbst) nur zwei Querungen für Fahrzeuge vorhanden sind: ein großer Straßentunnel im Verlauf der Further Straße (siehe ABB 024), über den nahezu der gesamte Verkehr zwischen der Furth und dem Marienviertel bzw. der City erfolgt, sowie ein kleinerer Straßentunnel im Verlauf der Salzstraße (nahe der Straßenbahnwendeschleife am Theodor-Heuss-Platz).

Die beiden Teilbereiche des Untersuchungsraums befinden sich sozusagen „Rücken an Rücken“ zueinander, sollen aber in ihrer Funktion als Bindeglied zwischen dem Neusser Norden und der City Neuss gestärkt werden; gemeinsam ist beiden Teilen – bei aller strukturellen Unterschiedlichkeit – ihre Zugehörigkeit zum Bahnhofsumfeld. Der Hauptbahnhof Neuss als stark frequentierter Knoten im Umweltverbund ist Begegnungsraum und Bindeglied zwischen den ansonsten schwach miteinander in Beziehung stehenden Teilräumen der Stadt.

Die Further Straße und die Düsseldorfer Straße zählen zu den Hauptverkehrsachsen des Untersuchungsraums – mit einer entsprechend hohen Verkehrsbelastung.

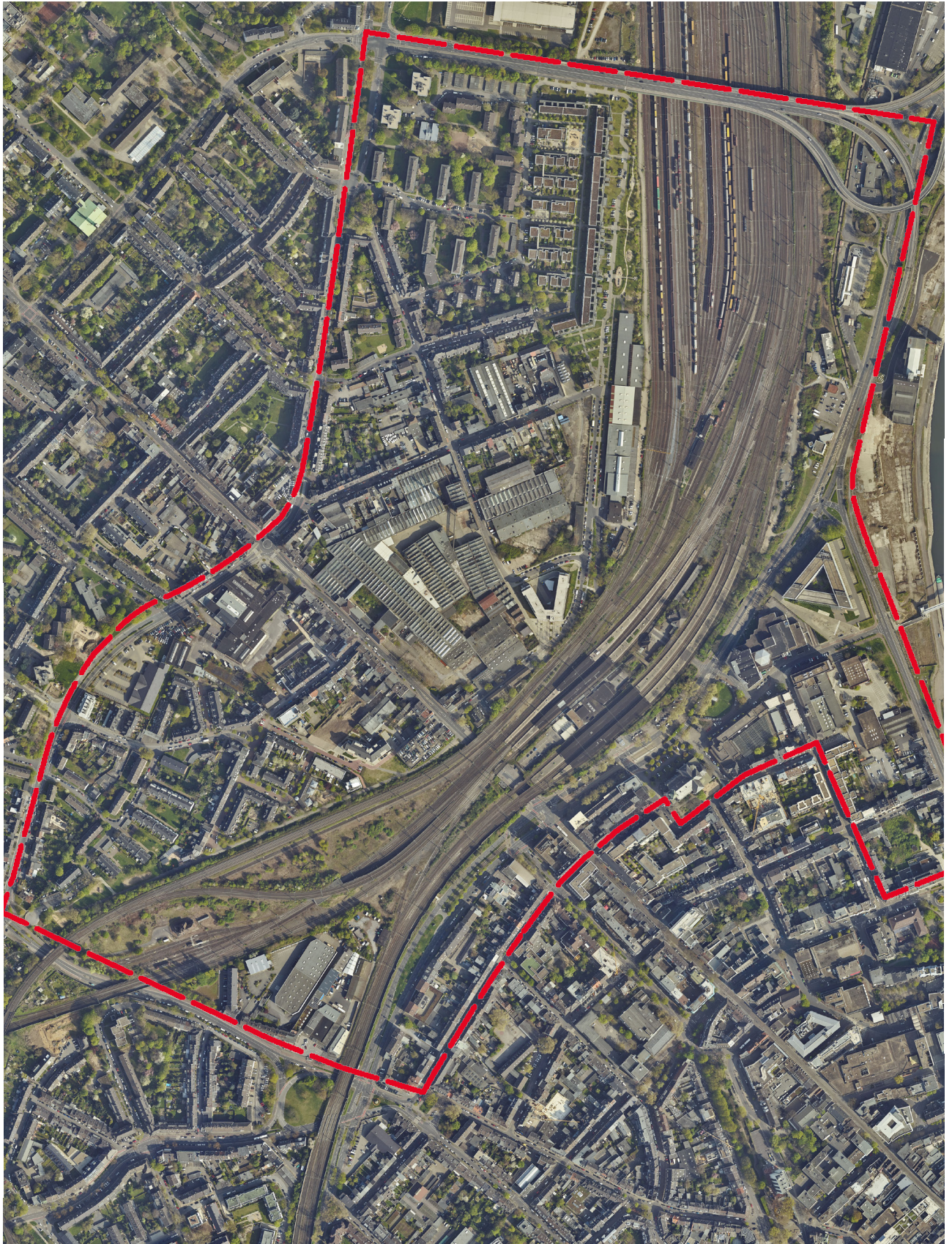


ABB 014 Luftbild vom Bahnhofsumfeld Neuss mit Untersuchungsraum
Quelle: SSR auf Grundlage Aerowest 2017

2

ANALYSE

Die Analyse des Bahnhofsumfelds Neuss nimmt zunächst dessen räumliche Situation in den Blick und stellt die zentralen Rahmenbedingungen vor, die es hier zu beachten gilt. Insbesondere die soziodemografische Entwicklung ist Gegenstand der Analyse; dies auch im Verhältnis zur Gesamtstadt betrachtet. Die Bestandsanalyse beleuchtet die zentralen Themen der Stadtteilentwicklung und ordnet sie fachlich ein. Bestimmend für die Herangehensweise sind dabei der fachübergreifende Ansatz und der Dialog mit Stadtteilbevölkerung und Stadtverwaltung. Nachfolgend sind die wesentlichen Ergebnisse zu den Themen festgehalten, die sich für die Stadtteilentwicklung als relevant erwiesen haben.

2.1 Soziale und demografische Struktur

Darstellung und Bewertung der sozialen und demografischen Struktur wurden auf der Grundlage von Daten vorgenommen, die auf Stadtbezirksebene vorliegen. Da sich der Untersuchungsraum „Bahnhofsumfeld Neuss“ vorrangig auf Teilbereiche der Stadtbezirke Innenstadt und Furth-Süd erstreckt (siehe ABB 012), werden insbesondere die Werte und Aussagen zu diesen Bezirken auch für das Bahnhofsumfeld herangezogen. Darüber hinaus werden auch die umliegenden Stadtbezirke Furth-Mitte, Stadionviertel und Weißenberg sowie die Gesamtstadt als Vergleichswerte und zur Einordnung der vorgefundenen Daten dargestellt.

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszahl der Stadt Neuss ist in den vergangenen Jahren insgesamt leicht gestiegen, von 153.758 Einwohnern 2011 auf 159.122 Einwohner im Jahr 2018 (Stichtag jeweils 1.1.). Die Einwohnerentwicklung in den Stadtbezirken Innenstadt und Furth-Süd ist ebenfalls positiv, jedoch wesentlich dynamischer als im gesamtstädtischen Vergleich. (Stadt Neuss, 2011-2018)

Altersverteilung

Ein Vergleich der jeweiligen Verteilung der Stadtbezirksbevölkerung auf die Altersklassen (siehe ABB 015) macht deutlich, dass insbesondere Furth-Süd (wo sich der größere Teil des Untersuchungsraumes befindet) einer der Stadtbezirke von Neuss mit einem vergleichsweise hohen Anteil an junger Bevölkerung ist: Der Anteil der unter 18-Jährigen liegt hier bei mehr als 20%. Die Innenstadt hingegen weist mit 22% im Vergleich zu den anderen vier Stadtbezirken und auch zur Gesamtstadt den höchsten Anteil an Senioren (Bevölkerungsgruppe ab 65 Jahre) auf. (Stadt Neuss, 2011-2018)

Ausländeranteil

Mit 21,1% in der Innenstadt und 25,6% in Furth-Süd liegt der Anteil der Personen mit nicht deutscher Staatsangehörigkeit in diesen Stadtbezirken deutlich über dem gesamtstädtischen Durchschnitt und dem der Stadtbezirke Furth-Mitte und Stadionviertel. (Stadt Neuss, 2017a)

Beschäftigung und Arbeitslosenquote

In Furth-Süd ist der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bezogen auf die erwerbsfähige Bevölkerung (von 15 bis unter 65 Jahren) mit rund 52% vergleichsweise gering. Gleichzeitig ist der Arbeitslosenanteil in Furth-Süd deutlich höher als in den anderen aufgeführten Stadtbezirken und der Gesamtstadt. Im Vergleich zur Gesamtstadt weist die Innenstadt hingegen einen fast ebenso großen Anteil an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf und der Anteil der Arbeitslosen liegt mit 7,8% nur knapp 2% über dem gesamtstädtischen Durchschnittswert. (Stadt Neuss, 2017a)

Dichte

Die Innenstadt und Furth-Süd sind die am dichtesten besiedelten Stadtbezirke von Neuss, gemessen an der Einwohnerzahl je km². Mit 8.026 E/km² (Innenstadt) und 10.006 E/km² (Furth-Süd) liegen sie deutlich über der Einwohnerdichte der umliegenden innenstadtnahen Bezirke wie auch der Gesamtstadt. (Stadt Neuss, 2017a) Diese Zahlen spiegeln auch die Wahrnehmung eines verdichteten innerstädtischen Quartiers wider.

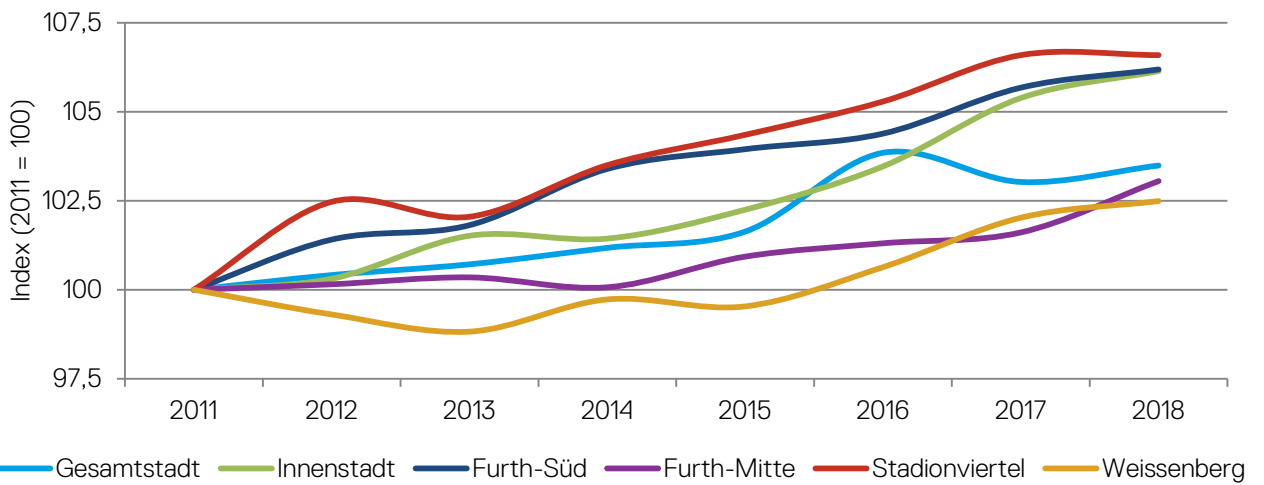


ABB 015 Bevölkerungsentwicklung der Hauptwohnsitzbevölkerung in den statistischen Bezirken (Stichtag jeweils der 01.01.)

Quelle: SSR auf Grundlage Melderegisterauswertung Stadt Neuss

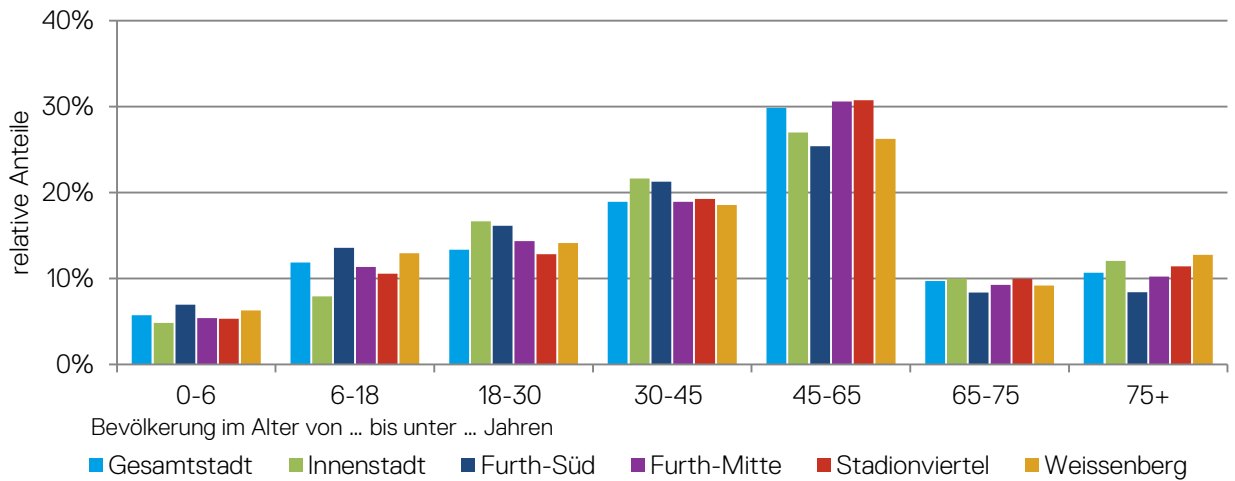


ABB 016 Altersverteilung im gesamtstädtischen Vergleich (Stand 01.01.2017)

Quelle: SSR auf Grundlage Melderegisterauswertung Stadt Neuss

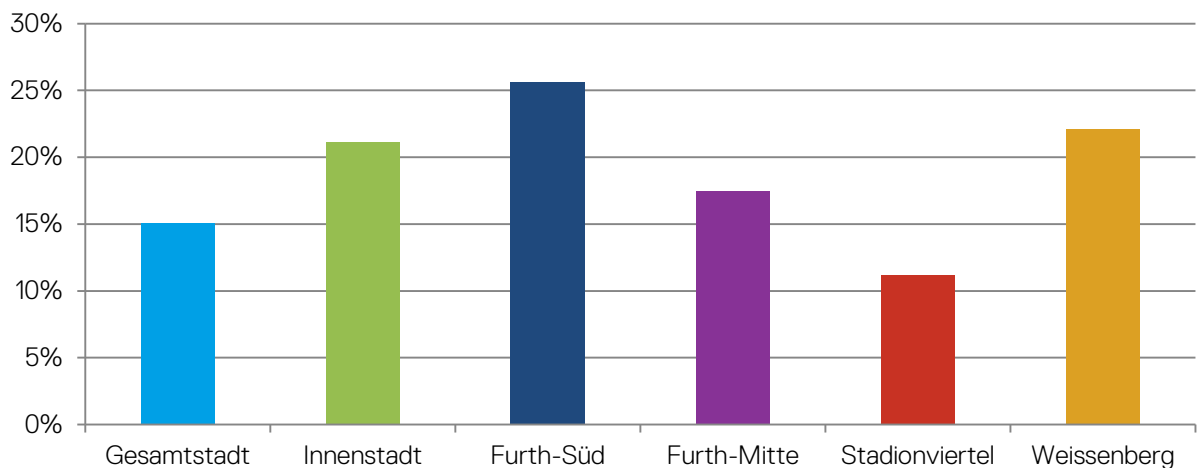


ABB 017 Nach Staatsangehörigkeit ausländisch bezogen auf die absolute Bevölkerung (Stand 01.01.2017)

Quelle: SSR auf Grundlage Melderegisterauswertung Stadt Neuss

Herausforderung und Handlungsbedarf

Die Auswertung der Statistiken zeigt, dass die Stadtbezirke Furth-Süd und Innenstadt verhältnismäßig hohe Anteile an Kindern und Jugendlichen (in Furth-Süd), Senioren (in der Innenstadt) und Ausländern sowie teilweise auch Arbeitslosen (in Furth-Süd) aufweisen – dies bei gleichzeitig dynamischem Wachstum der Einwohnerzahlen. Die hier aufgeführten Indikatoren sprechen für eine leichte Benachteiligung von Furth-Süd und der Innenstadt im Vergleich zur Gesamtstadt; dies macht eine besondere

Beobachtung und bedarfsgerechte Einbindung der benannten Personengruppen erforderlich.

Auch die hohe Siedlungsdichte (gemessen an der Einwohnerzahl je km²) in diesen Bezirken in Verbindung mit einem geringen Anteil an Frei- und Grünflächen (vgl. Kapitel 2.4 Freiraum und öffentlicher Raum) begründet eine verstärkte Beachtung und erfordert gezielte Maßnahmen wie die Schaffung zusätzlicher Frei- und Grünräume.

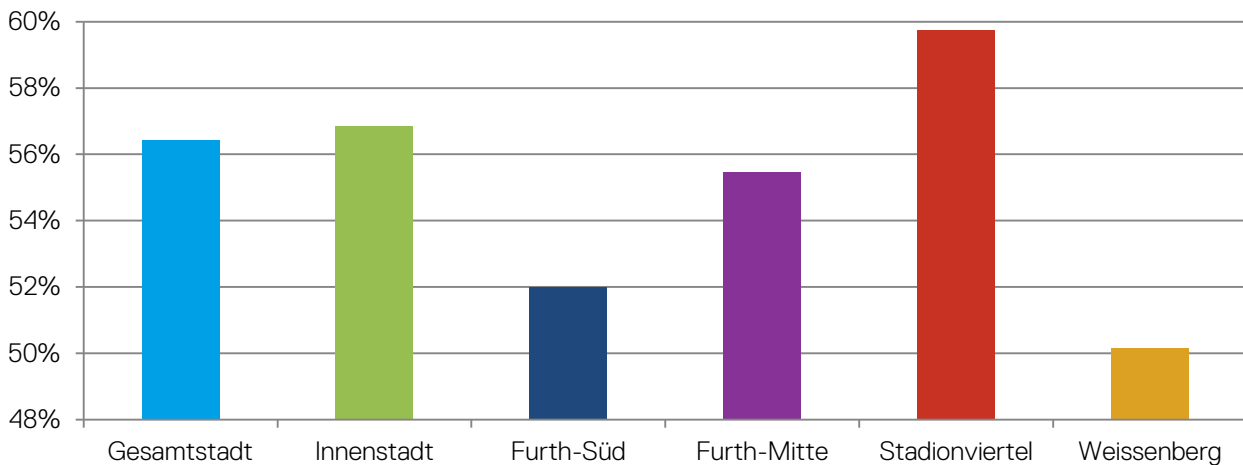


ABB 018 Anteil der sozialvers.pflichtig Beschäftigten bezogen auf die erwerbsfähige Bevölkerung (von 15 bis unter 65 Jahren)

Quelle: SSR auf Grundlage Melderegister Stadt Neuss, Statistikservice der Bundesagentur für Arbeit

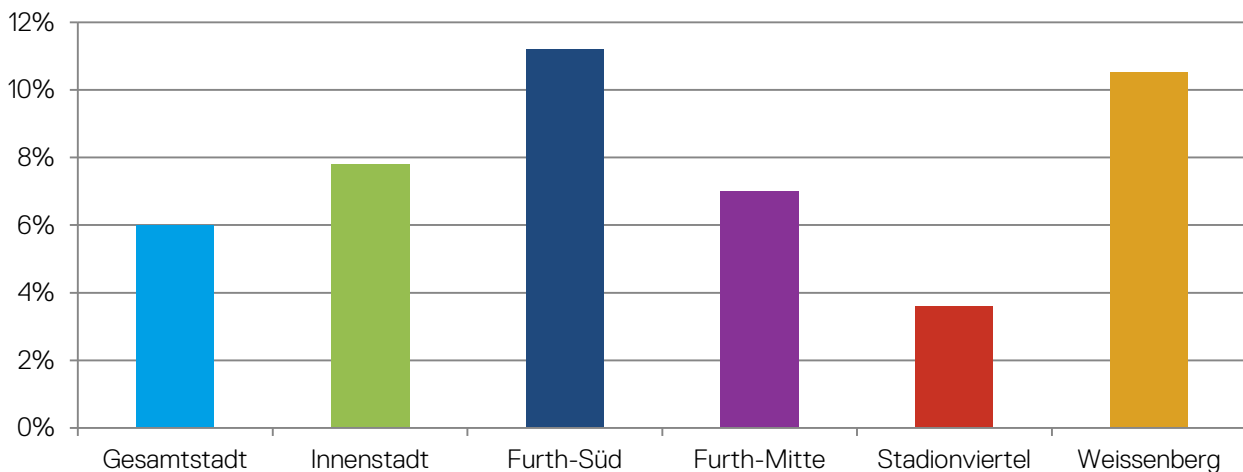
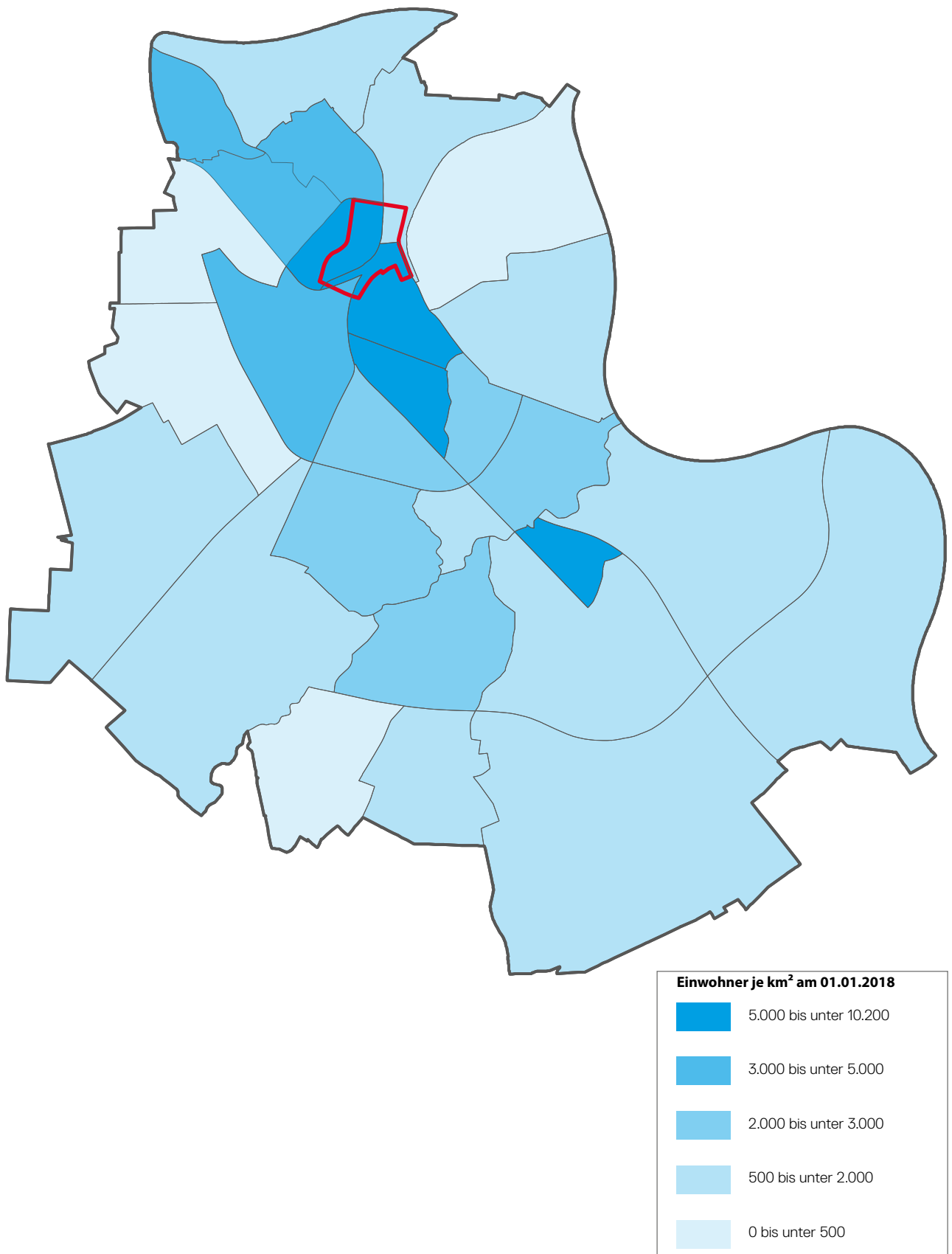


ABB 019 Anteil der Arbeitslosen bezogen auf die erwerbsfähige Bevölkerung (von 15 bis unter 65 Jahren)

Quelle: SSR auf Grundlage Melderegister Stadt Neuss, Statistikservice der Bundesagentur für Arbeit

**ABB 020 Bevölkerungsdichte in den städtischen Bezirken der Stadt Neuss am 01.01.2018**

Quelle: SSR auf Grundlage Land NRW (2017); Stadt Neuss, Amt für Wirtschaftsförderung - Statistikstelle - [Einwohner: Melderegisterbestand, Hauptwohnsitzbevölkerung]

2.2

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Die verschiedenen Stadtbezirke der Stadt Neuss unterscheiden sich stark in ihrer Struktur und Dichte (siehe auch ABB 012 und ABB 019). Im nördlichen Teil der Stadt liegt eine sehr kompakte Siedlungsstruktur vor. Im zentralen Innenstadtbereich zeigt sich eine Verbindung von Hauptversorgungseinrichtungen mit den Funktionen Wohnen und Dienstleistung. In südlicher Richtung lösen sich die kompakten Strukturen bis hin zu zunehmend suburbanen Verhältnissen auf; hier findet sich zum größten Teil Wohnbebauung, aber auch Landwirtschaft. Laut Räumlichem Strukturkonzept der Stadt Neuss gliedern sich die Flächenanteile in 40% für landwirtschaftliche Nutzung, mehr als 25% für Bebauung und 12% für Verkehr. (Stadt Neuss, 2011)

Verschiedene Nutzungen wie verdichtetes Wohnen, kleinteiliges Gewerbe und Einzelhandel prägen das Bahnhofsumfeld Neuss. Ergänzt wird der Nutzungsmix durch soziale Einrichtungen sowie vereinzelte Grün- und Freiflächen. Zudem lässt sich der Untersuchungsraum „Bahnhofsumfeld Neuss“ strukturell grob in drei Teile untergliedern:

- Der nördliche Teil gehört zum statistischen Bezirk Furth-Süd und ist in die Siedlungsstruktur von Furth eingebunden. Hier ist der Untersuchungsraum überwiegend durch Wohn- und Mischnutzungen geprägt (siehe auch FNP der Stadt Neuss). Eine Ausnahme bilden die leerstehenden Gewerbestrukturen auf dem ehem. Bauer & Schaurte-Gelände sowie kleinere daran angrenzende Flächen. Dieser Bereich ist im aktuellen Flächennutzungsplan als Industriegebiet (GI) gekennzeichnet. Im Zuge der Neuaufstellung des FNP ist die Darstellung einer gemischten Baufläche (M) vorgesehen.
- Der südliche Teil des Bahnhofsumfelds gehört zum statistischen Bezirk Innenstadt und ist teilweise dem Marienviertel zuzuordnen. Dieser Teil wird von innerstädtischen Funktionen (und hier vor allem durch Wohn- und Einzelhandelsnutzungen) geprägt und ist im Flächennutzungsplan überwiegend als Mischgebiet gekennzeichnet. In unmittelbarer Nähe befindet sich der Hafen mit hauptsächlich industriell und gewerblich genutzten Flächen. Für Teilbereiche zwischen Hafenbecken und Düsseldorfer Straße bzw. Salzstraße ist eine gemischtgenutzte Entwicklung der Flächen vorgesehen. (Stadt Neuss, 2011)
- Der dritte Teil ist zentral im Untersuchungsraum gelegen und setzt sich aus dem Bahnhof Neuss und größeren zusammenhängenden Bahnflächen zusammen. Hier gibt es außer dem Bahnhofsgebäude nur vereinzelt Gebäude; große Teile des Areals sind für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Zudem stellt dieser Teilbereich des Untersuchungsraums eine große räumliche Barriere dar, bildet aber gleichzeitig mit dem Bahnhofsdurchgang auch das wichtigste Bindeglied im Fußverkehr zwischen Furth-Süd und Innenstadt.

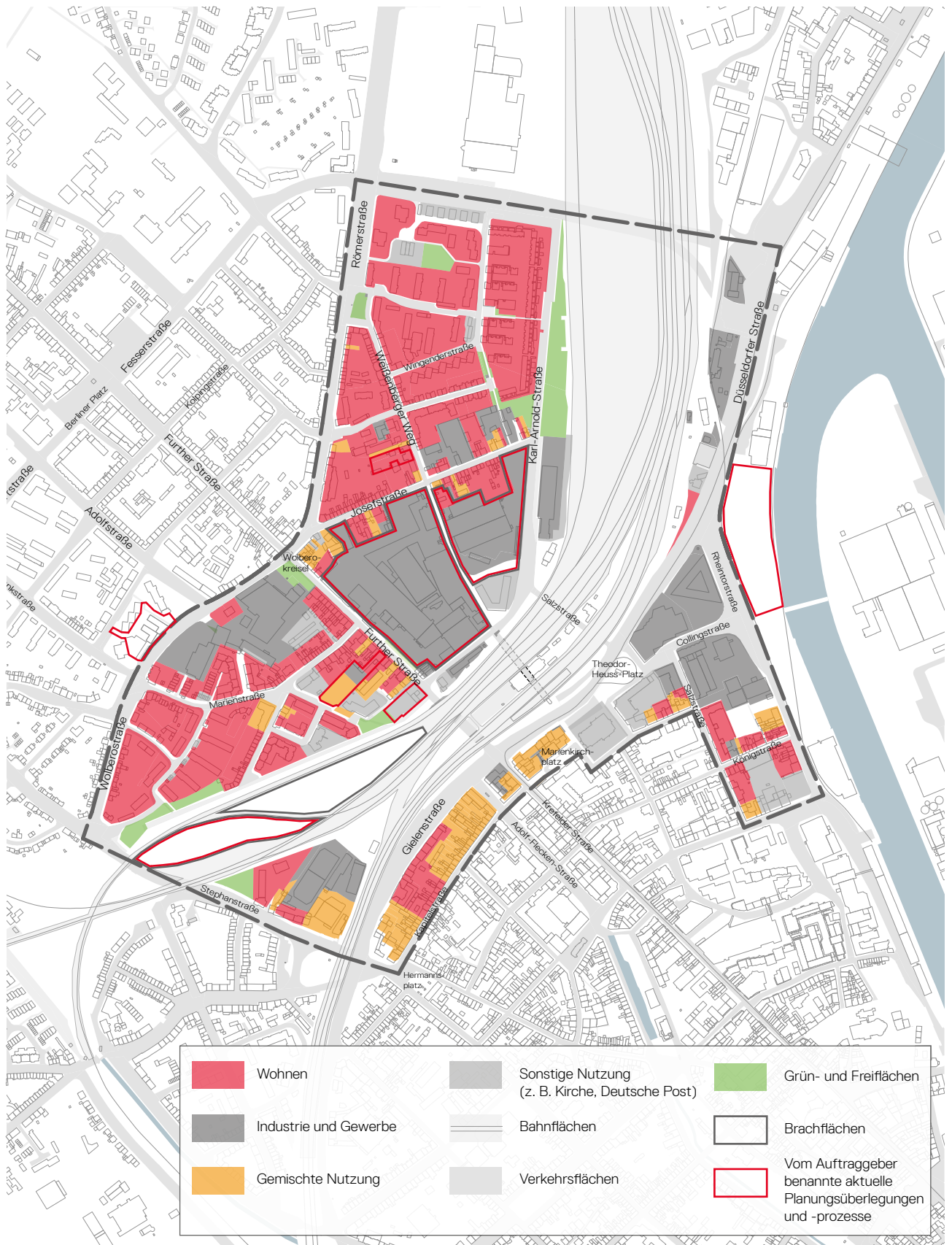


ABB 021 Analysekarte Nutzungsstruktur
Quelle: SSR auf Grundlage Land NRW (2017)

2.3

Städtebau und Wohnen

Der historische Ursprung der Stadt Neuss ist auf das römische Militärlager Novaesium (gelegen im südöstlichen Stadtteil Gnadental, bestehend bis ins 3. Jahrhundert) zurückzuführen. Der heutige Stadtkern hat sich im frühen Mittelalter als befestigter Handelsplatz herausgebildet und wuchs aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Rheinhafens. Dieser Hafen und die Mitte des 19. Jahrhunderts eröffneten Bahnlinien von Düsseldorf über Neuss nach Aachen und Köln begünstigten auch die Industrialisierung in Neuss. So entstand u. a. die Schraubenfabrik Bauer & Schaurte an einem Standort nördlich des 1853 eröffneten Bahnhofs und unweit des Hafens Neuss. Die Furth, heute in die Stadtbezirke Furth-Süd, -Mitte und -Nord unterteilt, wurde mit der fortschreitenden Industrialisierung mit Gewerbebetrieben und Wohnbauten für die dort beschäftigten Arbeiter überzogen.

Auf Grund dieser historischen Entwicklungen sowie jüngerer Wohnentwicklungen weist der Untersuchungsraum eine sehr heterogene Gebäudestruktur auf (siehe ABB 022). Es ist eine Mischung aus offenen und geschlossenen Blockrändern, Zeilenbauten, Solitären, kleineren Ensembles sowie Hallenstrukturen anzutreffen.

Der südliche Teil des Untersuchungsraums ist durch die Blockrandstrukturen der Innenstadt geprägt, in deren Erdgeschosszonen sich häufig kleinere Geschäfte oder Dienstleistungen befinden und deren oberen Geschosse meist dem Wohnen dienen. Ergänzt und aufgelockert werden die Blockränder durch einige freistehende Solitäre, wie die Marienkirche oder das dreieckige Gebäude der RheinLand-Versicherungs AG an der Düsseldorfer Straße.

Eine ähnliche Gebäude- und Nutzungsstruktur liegt auch im nördlichen Teil des Untersuchungsraums entlang der Further Straße vor.

Hier handelt es sich jedoch um offene Blockrandstrukturen. Weitere offene Blockränder in diesem Teil des Untersuchungsraums befinden sich vor allem entlang der Josefstraße, der Marienstraße und der Kurzen Straße. Insbesondere in Furth-Süd befinden sich viele reine Wohngebäude aus verschiedenen Epochen. Eine größere zusammenhängende Wohnbebauung (öffentlich geförderter Wohnungsbau) wurde durch den Neusser Bauverein an der Karl-Arnold-Straße (siehe ABB 027 und 028) realisiert.

Als Barriere mit massiver Trennwirkung wirken die Bahnflächen, die quer durch den Untersuchungsraum verlaufen. Da sie auf einem höheren Niveau als das umliegende Stadtgebiet liegen, bestehen kaum Sichtbeziehungen zwischen der Innenstadt und der Furth. Verbindungen zwischen den Stadtteilen bestehen im Untersuchungsraum nur im Norden über die Fesserstraße, im Süden über die Stephanstraße sowie mit den Bahnunterführungen Further Straße und Salzstraße sowie dem Bahnhofsdurchgang, der jedoch nur von Fußgängern genutzt werden kann.

Auffällig ist der durchgängige und gerade Verlauf der Further Straße und ihrer Verlängerung als Krefelder Straße in Richtung Stadtzentrum. Sie durchquert den Untersuchungsraum und bildet eine bedeutende Stadtachse, die auf eine alte Römerstraße zurückzuführen und auch im Stadtgrundriss deutlich ablesbar ist.

Der Schornstein auf dem ehem. Betriebsgelände von Bauer & Schaurte ist als Landmark weithin sichtbar und erinnert an die industrielle Vergangenheit des Standorts. Auch weitere Gebäude, wie das alte Bürogebäude an der Further Straße und Hallenstrukturen am Weißenberger Weg, sind erhaltenswert (BEMA, 2017).

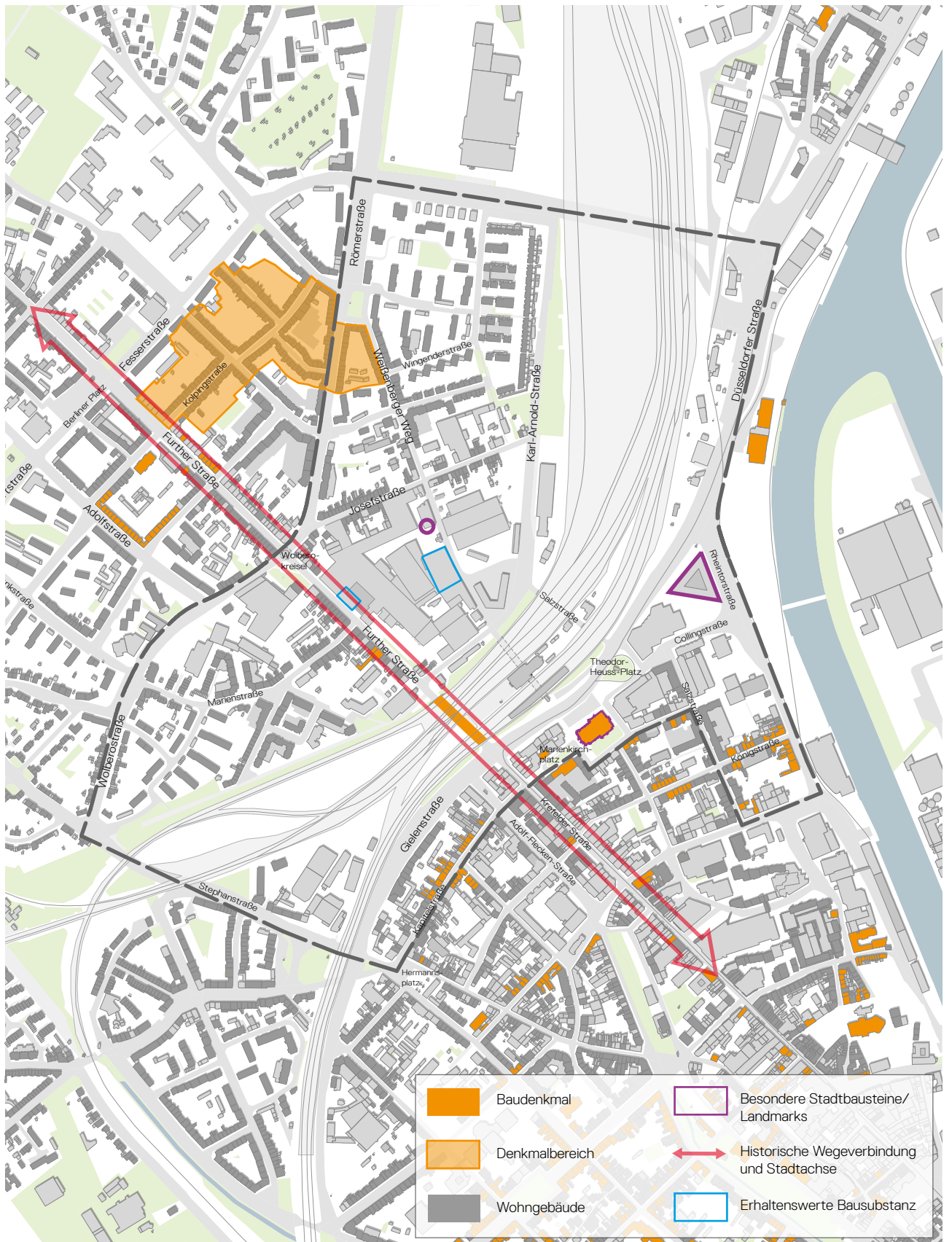


ABB 022 Analysekarte Städtebau und Wohnen

Quelle: SSR auf Grundlage Land NRW (2017); Stadt Neuss, 2017d

Die Bereiche Furth-Süd und Innenstadt weisen eine hohe städtebauliche Dichte und einen entsprechend hohen Versiegelungsgrad auf.

Denkmäler

Im Untersuchungsraum „Bahnhofsumfeld Neuss“ befinden sich nur wenige unter Denkmalschutz stehende Gebäude (siehe ABB 022). Ein Denkmal und eine besondere „Landmarke“ ist die Marienkirche; sie befindet sich gegenüber dem Hauptausgang des Bahnhofs Neuss, in freistehender Position auf dem Theodor-Heuss-Platz. (Stadt Neuss, 2017d) Die Sicht auf die Marienkirche wird jedoch teilweise durch PKW-Stellplätze und Pflanzungen verstellt. Auch die Bahnunterführung Further Straße ist als eingetragenes Denkmal gekennzeichnet (Stadt Neuss, 2017d). Trotz ihrer Rolle als wichtige Verbindung zwischen Innenstadt und Furth ist sie augenscheinlich in keinem besonders guten baulichen Zustand.

Brachflächen, Leerstände und Planungsüberlegungen

Die mit Abstand größte brachliegende Fläche im Untersuchungsraum ist das ehem. Bauer & Schaurte Betriebsgelände mit seinen leerstehenden Hallenstrukturen (siehe ABB 021 und 037). Da die Fläche für Neuss ein enormes Entwicklungspotenzial in zentraler Lage besitzt, ist mit dem städtebaulichen Wettbewerb bereits ein Prozess zur Neunutzung des Geländes gestartet. Es soll ein gemischt genutztes Quartier entstehen. (Hinweis: *Der aktuelle Planungsstand für das neue Quartier wird zur Orientierung ab Kapitel 5 in die Plandarstellungen übernommen.*)

Leerstände insbesondere in den Erdgeschosszonen und mindergenutzte Grundstücke häufen sich entlang der Further Straße und rund um den Wolberokreisel. Weitere vereinzelte Leerstände verteilen sich über den gesamten Untersuchungsraum, sind aber im Stadtbild weniger präsent. Weiterhin gibt es vereinzelte

Gebäude, die optisch keinen guten Eindruck machen (z. B. Fassadenmängel) und sich dadurch negativ auf das Erscheinungsbild des Bahnhofsumfelds auswirken (siehe hierzu auch Auswertung Eigentümerbefragung im Anhang). Eine größere zusammenhängende Fläche an der Stephanstraße (siehe ABB 021), die zu den Bahnflächen gehört aber seitens der Deutschen Bahn nicht mehr genutzt wird, liegt ebenfalls brach und könnte einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Zudem gibt es im Untersuchungsraum und dessen näherem Umfeld vom Auftraggeber (Stadt Neuss) benannte Planungsüberlegungen und -prozesse in teilweise sehr unterschiedlicher Projektreife. Dazu gehören, neben den oben bereits benannten Planungen, die LOX-Entwicklung am Hafenbecken sowie kleinere Entwicklungen am Weißenberger Weg, der Katharina-Braeckeler-Straße und der Wolberostraße. (siehe ABB 021)

Wohnbaupotenziale

Im Rahmen des Räumlichen Strukturkonzeptes Neuss 2025+ (RSK) wurden auch Untersuchungen zu Wohnbaupotenzialen durchgeführt. Für den Untersuchungsraum und dessen Umfeld wurden im RSK die Fläche zwischen Düsseldorfstraße und Erft sowie der nördliche Teil des ehem. Bauer & Schaurte-Geländes als Mobilisierungsflächen dargestellt. Weiter finden sich im RSK die Prohebühne und deren näheres Umfeld als „Umstrukturierung der Fläche“ sowie vereinzelte Baulücken. (Stadt Neuss, 2011)

Öffentlich geförderter Wohnungsbau

Der Bestand des öffentlich geförderten Wohnungsbaus im Untersuchungsraum verteilt sich überwiegend auf den Neusser Bauverein (490 Wohneinheiten) und die GWG (236 Wohneinheiten). Nach Angaben des Sozialamtes fallen im gesamten Untersuchungsraum von den derzeit 857 Wohneinheiten des geförderten Wohnungsbaus ab 2026 insgesamt 327 Wohn-

einheiten aus der öffentlichen Bindung. Durch Sanierungsarbeiten, die dann teilweise notwendig werden, ist auch von einem Anstieg der Mieten auszugehen. (Stadt Neuss, 2017e)

Herausforderung und Handlungsbedarf

Aufgrund seiner räumlichen Dimension sind von der Entwicklung des ehem. Bauer & Schaurte-Geländes zu einem neuen innerstädtischen Quartier erhebliche Auswirkungen auf das Bahnhofsumfeld und insbesondere auf die angrenzenden Quartiere zu erwarten. Die Herausforderung besteht darin, das neue Quartier in bestehende Strukturen einzubinden und mit diesem neuen Stadtbaustein zugleich einen Mehrwert für Neuss und umliegende Quartiere zu schaffen.

Mit der bevorstehenden Einbindung dieser großen Brache in das umliegende Quartier und der damit einhergehenden Aufwertung des gesamten Bahnhofsumfelds wird es darum gehen, auch die benachbarten Straßenzüge in Furth-Süd zu beleben, Leerstände abzubauen und sonstige Brachen zu reaktivieren. Die Wegeverbindungen zwischen Furth und Innenstadt sind nicht zu vermehren; insofern ist hier dauerhaft mit einer Barriere umzugehen. Umso wichtiger ist es, die bestehenden Verbindungen attraktiv zu gestalten, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr.

Die sich, in Abstimmung mit dem Auftraggeber, als wesentlich herausgestellten Handlungsräume mit deutlichem Handlungsbedarf werden noch einmal in Kapitel 3.2 zusammenfassend dargestellt und erläutert.



ABB 023 Unterführung Further Straße
Quelle: SSR



ABB 024 Kreuzung Further Straße
Quelle: SSR



ABB 025 Leerstand Further Straße
Quelle: SSR



ABB 026 Impression Josefstraße
Quelle: SSR



ABB 027 Wohngebiet Karl-Arnold-Straße
Quelle: SSR



ABB 028 Wohngebäude Karl-Arnold-Straße
Quelle: SSR



ABB 029 Wendeschleife Theodor-Heuss-Platz
Quelle: SSR



ABB 030 Parkhaus Further Straße
Quelle: SSR



ABB 031 Rückseite Parkhaus Further Straße
Quelle: SSR



ABB 032 Situation am Marienkirchplatz
Quelle: SSR



ABB 033 Statue auf dem Marienkirchplatz
Quelle: SSR



ABB 034 Unterführung Salzstraße
Quelle: SSR



ABB 035 Kunstobjekt am Theodor-Heuss-Platz
Quelle: Stadt Neuss



ABB 036 Wohngebäude Königstraße
Quelle: SSR



ABB 037 Brachfläche ehem. Bauer & Schaurte
Quelle: Stadt Neuss



ABB 038 Straßenbahnhaltestelle am Bahnhof
Quelle: Stadt Neuss

2.4

Grünraum und öffentlicher Raum

Die Stadt Neuss ist in ein übergeordnetes Netz aus Freiraumstrukturen eingebunden, die überwiegend im südlichen, aber auch westlichen Rand des Stadtgebietes verlaufen. Hinzu kommt der Rhein mit seinen Rheinauen und Niederterrassen, die im Westen der Stadt gemeinsam wichtige Naherholungsgebiete und Bereiche für Flora und Fauna bilden. Diese überregionalen Freiraumstrukturen reichen jedoch nicht bis in die innerstädtischen Bereiche von Neuss hinein. Hier verlaufen allerdings stadtbedeutsame Grünverbindungen, z.B. entlang des Nordkanals (südwestlich des Untersuchungsraums), und es gibt innerstädtische Freiräume wie den Stadtgarten, den Nordpark oder den Stadtwald. (Stadt Neuss, 2013)

Einige Freiräume (z. B. der Nordpark, der Stadtwald und der neu angelegte Uferpark am Hafen) befinden sich im weiteren Umfeld des Untersuchungsraums; innerhalb desselben und in seinem näheren Umfeld besteht dagegen ein massiver Mangel an öffentlichen Grünflächen. In der südlichen Furth gibt es einen Grünflächenanteil von nur 7,2% und in der Innenstadt von nur 14,9% (Stadt Neuss, 2013). Auch qualifizierte Grünraumverbindungen, über die die umliegenden Freiraumpotenziale zu erreichen sind, gibt es eher nicht.

Zu den bedeutenden Frei- und Grünräumen im Bahnhofsumfeld Neuss gehört der Spiel- und Erholungsraum an der Karl-Arnold-Straße mit gestalteten Grünflächen; er wurde als Puffer zwischen der Wohnbebauung und den Bahnbetriebsflächen entwickelt. Zu nennen sind ferner die Flächen im Umfeld des Spielplatzes an der Jägerstraße, die über eine Wegeverbindung zur Further Straße verfügen, bislang aber wenig gestaltet sind. Als Potenzialflächen zur Grünentwicklung sind die Flächen entlang dieses Weges und die Brachflächen zwischen

den Gleisanlagen an der Stephanstraße (siehe ABB 021) einzuschätzen.

Neben den Grünräumen gibt es im Bahnhofsumfeld Neuss insbesondere Straßenräume, Stadtplätze und kleinere Platzaufweitungen, die öffentliche Räume im städtischen Gefüge bilden. Typische Stadtplätze und Platzsituationen, die auch eine gewisse Aufenthaltsqualität bieten, sind in Neuss vor allem im Bereich der Innenstadt zu finden; beispielsweise der Neumarkt, der durch verschiedene Gestaltungselemente und Cafénutzungen bespielt wird. Das direkte Bahnhofsumfeld wird in Bezug auf den öffentlichen Raum im Analyseteil des Lichtkonzeptes von 2016 wie folgt beschrieben: „Das Umfeld des Bahnhofes ist unübersichtlich und übermöbliert. Die Fußgänger werden an den Rand gedrängt und können sich schlecht orientieren. Der Raum wird von der Straßenbahnhaltestelle und von parkenden Fahrzeugen [...] dominiert.“ (Stadt Neuss, 2016a)

Zu den bedeutenden öffentlichen Räumen und Plätzen im Bahnhofsumfeld Neuss zählen:

- der Theodor-Heuss-Platz (siehe ABB 035 und 040), direkt südlich an den Bahnhof grenzend; er ist eher als Verkehrsplatz ohne Aufenthaltsqualitäten wahrnehmbar. Zudem bietet er kaum Orientierung, beispielsweise in die Innenstadt. Seine Gestaltung ist wenig attraktiv und nicht mehr zeitgemäß. Er ist als Stadtplatz nicht erkennbar und wird seiner Rolle als innerstädtischer Stadteingang nicht gerecht und heißt Besucher nicht willkommen.
- der Marienkirchplatz (siehe ABB 032 und 033), direkt daran angrenzend; er dient auch als Übergangsbereich zwischen Theodor-Heuss-Platz und Innenstadt. Dieser Platz ist zum Teil als Grünanlage mit Denkmal



ABB 039 Analysekarte Freiraum

Quelle: SSR auf Grundlage Land NRW (2017); Stadt Neuss, 2017f

- gestaltet, parkende Autos verstellen jedoch den Blick. Er weist nicht genügend Sitzgelegenheiten auf und leitet Ortsfremde nicht ausreichend in die Innenstadt.
- der Platz vor dem Jobcenter; er befindet sich direkt am Nordausgang des Bahnhofsdurchgangs und wurde zeitgleich mit dem Neubau des Jobcenters für den Rheinkreis Neuss ansprechend gestaltet.
 - der Wolberoplatz (siehe ABB 041) am Wolberokreisel und der Further Straße; er ist als Stadtplatz mit Sitzmöglichkeiten und Brunnen ausgestaltet, seine Attraktivität wird allerdings durch den Verkehrslärm geschmälert. Zudem mangelt es hier an Verschattung sowie ausreichend Raumkanten, die den Platz optisch begrenzen.
 - die Eingangssituationen am Hermannsplatz sowie der Kreuzungsbereich Düsseldorfer und Rheintorstraße und der Platz an der Römerstraße / Wolkerstraße / Weißenberger Weg; sie alle sind – trotz ihrer wichtigen Funktion für die Stadt – kaum gestaltet und eher verwahrlost und vom Verkehr dominiert. Sie bilden keine attraktiven innerstädtischen Eingangssituationen.

Mit der Entwicklung des ehem. Bauer & Schaurte-Geländes soll entsprechend des Wettbewerbsergebnisses auch in diesem zentralen Bereich des Bahnhofsumfelds ein öffentlicher Freiraum mit starkem Quartiersbezug entstehen.

Auch Straßenräume stellen wichtige innerstädtische öffentliche Räume dar. Im Bahnhofsumfeld Neuss sind allerdings die Hauptstraßen – und teilweise auch die kleineren Wohnstraßen – vom motorisierten Verkehr dominiert; sie besitzen deshalb wenig Aufenthaltsqualitäten als Freiräume.

Während der Erstellung des ISEK „Bahnhofsumfeld Neuss“ war, insbesondere im Rahmen der Bürgerbeteiligung, immer wieder die Sicherheit im direkten Umfeld des Bahnhof (Theodor-Heuss-Platz und Nordausgang

Bahnhof) Gegenstand von Diskussionen. In Teilbereichen gibt es bereits sogenannte Ordnungspartnerschaften. Entscheidende Punkte, um der Ausbildung von Angsträumen oder von Bereichen vorzubeugen, in denen sich Unsicherheitsgefühle aufbauen können, sind u. a. gute Beleuchtung, Übersichtlichkeit des Raums und Vermeidung von „nicht einseharen Ecken“ sowie das Schaffen einer stärkeren Präsenz von Öffentlichkeit (beispielsweise durch Belebung der Erdgeschosszonen in der straßenbegleitenden Bebauung).

Herausforderung und Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf besteht für diesen verdichteten Stadtraum insbesondere darin, mehr qualitative Freiräume zu schaffen und diese sinnvoll miteinander (und umliegenden Freiräumen) zu vernetzen, um so zum einen den Folgen des Klimawandels zu begegnen (Verhinderung des Entstehens von sommerlichen Hitzeinseln). Zum anderen geht es darum, mehr Aufenthalts- und Lebensqualität in den öffentlichen Raum zu bringen und attraktive und von der Bevölkerung auch angenommene Begegnungsorte zu ermöglichen. Die Herausforderungen bestehen dabei auch in der konsequenten Umsetzung hoher Standards an Barrierefreiheit, Sicherheit und Ordnung, um allen eine Nutzung der Freiräume bzw. Teilhabe zu ermöglichen.

Die sich, in Abstimmung mit dem Auftraggeber, als wesentlich herausgestellten Handlungsräume mit deutlichem Handlungsbedarf werden noch einmal in Kapitel 3.2 zusammenfassend dargestellt und erläutert.



ABB 040 Theodor-Heuss-Platz

Quelle: Stadt Neuss



ABB 041 Wolberoplatz

Quelle: SSR

2.5

Verkehr und Mobilität

Die Stadt Neuss ist generell gut in das überregionale Netz von Fernstraßen und Eisenbahnen eingebunden. Es bestehen Anschlüsse an die Autobahnen A 52 in Richtung Düsseldorf und Mönchengladbach, A 46 in Richtung Aachen und Wuppertal sowie A 57 in Richtung Krefeld und Köln. Zusammen mit Streckenabschnitten der Bundesstraßen B 1, B 7 und B 9 sowie wichtigen Stadtstraßen ergibt sich ein ringförmiges Netz von Hauptverkehrsstraßen. Wichtige Straßenverbindungen sind im Bereich des Bahnhofsumfelds u. a. Düsseldorfer Straße und Gielenstraße, die Stephanstraße sowie die Wolbero- und Römerstraße; die Achse der Further Straße ist als Verbindung zwischen der Innenstadt und den nördlichen Stadtteilen von Neuss von zentraler Bedeutung. Innerhalb des Untersuchungsraums zählen die Further und Düsseldorfer Straße zu den am stärksten belasteten Verkehrswegen.

Vom Hauptbahnhof Neuss verkehren IC-, RE-, RB-Züge und S-Bahnen in Richtung Düsseldorf, Krefeld, Mönchengladbach, Aachen und Köln. Zudem verbindet die Straßenbahnlinie 709 vom Hauptbahnhof Neuss kommend die Innenstädte von Neuss und Düsseldorf; zahlreiche Buslinien binden den Hauptbahnhof an. Die Linie U75 führt vom Neusser Hauptbahnhof über die Düsseldorfer Innenstadt in den Düsseldorfer Stadtteil Eller. Aufgrund dieses Zusammentreffens zahlreicher Linien im lokalen und regionalen ÖPNV nimmt der Bahnhof von Neuss als Knoten im Umweltverbund eine wichtige Funktion für die Gesamtstadt ein. Besonders attraktiv ist die von hier gegebene schnelle Verbindung mit Düsseldorf (Hauptbahnhof und Flughafen).

Neben dem Bahnhof Neuss ist auch der südlich angrenzende Theodor-Heuss-Platz als wichtiger Teil des Verkehrsknotens anzusehen. Er bildet den Übergangsbereich zur Innenstadt und ist ein stark verkehrsbelastetes

Bindeglied zwischen Düsseldorfer und Gielenstraße; außerdem beanspruchen mehrere Straßenbahnhaltestellen (siehe ABB 038) und die Straßenbahnwendeschleife (siehe ABB 029) der Linie 709 viel Raum im Bereich des Theodor-Heuss-Platzes. Das Abstellgleis der U75 befindet sich in der Gielenstraße in unmittelbarer Nähe zum Theodor-Heuss-Platz.

Zudem gehen vom Theodor-Heuss-Platz drei wichtige Wegeverbindungen in Richtung Furth-Süd aus. Die Unterführungen Further Straße (siehe ABB 023) und Salzstraße sind jedoch vom motorisierten Verkehr dominiert, ungepflegt und potenzielle Angsträume. Die dritte Wegeverbindung, der Bahnhofsdurchgang, ist nur fußläufig und nur bedingt barrierefrei passierbar.

Das Radwegenetz verläuft zumeist entlang der Hauptverkehrsstraßen, sodass viele Wege als unattraktiv und einige als unsicher wahrgenommen werden (Letzteres vor allem im Bereich der Bahnunterführungen).

Angrenzend an das Bahnhofsgebäude wird zwischen den Bahngleisen eine Radstation betrieben, die von der Further Straße oder fußläufig durch das Bahnhofsgebäude erreicht werden kann. Die Radstation bietet bewachte Fahrradstellplätze, eine Fahrradvermietung sowie einen Fahrradservice an. Eine räumliche Erweiterung der Radstation aufgrund der hohen Nachfrage ist bereits geplant (konkrete Planungen liegen noch nicht vor).

Da es sich beim Bahnhofsumfeld um einen sehr zentralen Bereich handelt, sind die Innenstadt von Neuss wie auch der zentrale Versorgungsbereich in der Furth fußläufig erreichbar. Die Qualität der Wege in Hinblick auf Attraktivität, Sicherheit und Barrierefreiheit für den Fußverkehr ist jedoch nicht überall gegeben.



ABB 042 Analysekarte Verkehr
Quelle: SSR auf Grundlage Land NRW (2017)

Herausforderung und Handlungsbedarf

Der Hauptbahnhof Neuss ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, nicht zuletzt für einige der ca. 47.000 Ein- und ca. 34.900 Auspendler (Stadt Neuss, 2018), die zwischen Neuss und seinen Nachbarstädten täglich unterwegs sind. Es zeigt sich aber Handlungsbedarf auf dem Weg zu einer attraktiven, gut funktionierenden Mobilitätsdrehscheibe. Die Integration neuer Mobilitätsangebote, die Optimierung von Fußwegen durch Neuordnung von Haltestellen im Bahnhofsumfeld, die Barrierefreiheit der Wege, aber auch der Ausbau des Stellplatzangebotes im direkten Bahnhofsumfeld sind Aufgaben, die auf relativ geringer, aber stark frequentierter Fläche zu erfüllen sind. In diesem sensiblen Bereich können bereits kleinere Eingriffe große Störungen im Ablauf des Verkehrsgeschehens auslösen. Die Förderung der Mobilität im Umweltverbund bleibt aber nicht zuletzt aus Gründen des Klimaschutzes unverzichtbar.

2.6

Einzelhandel und lokale Ökonomie

Die Stadt Neuss ist, bedingt durch die günstige Lage in der Region und die gute Verkehrsanbindung, ein bedeutender Wirtschaftsstandort; dies vor allem für Industrie- und Gewerbeunternehmen, die sich u. a. im Hafensbereich angesiedelt haben (Stadt Neuss, 2011). Die meisten Einzelhandelsbetriebe befinden sich in der Innenstadt, wobei die Krefelder Straße / Niederstraße / Büchel die Haupteinkaufsstraße in Neuss bildet (Stadt Neuss, 2015).

In unmittelbarer Nähe zum Untersuchungsraum liegen die Versorgungsbereiche Furth-Mitte / -Süd und Innenstadt, wobei der Letztere zu Teilen auch in den Untersuchungsraum hineinreicht. Das Einzelhandels- und Nahversorgungsangebot ist insgesamt so verteilt, dass die im Untersuchungsbereich „Bahnhofsumfeld Neuss“ ansässige Bevölkerung sich größtenteils fußläufig versorgen kann (siehe ABB 043 und 044).

Im innerstädtisch geprägten Teil des Bahnhofsumfeldes sind Einzelhandelsstrukturen insbesondere in den Erdgeschosszonen angesiedelt. Im Verhältnis zum südlichen Teil der Krefelder Straße und daran anschließenden Nebenbereichen ist in Richtung Bahnhof und Further Straße jedoch ein Qualitätsgefälle festzustellen.

Entlang der Further Straße (zwischen Bahnunterführung und Wolberokreisel), die in diesem Teilstück nicht mehr zum zentralen Versorgungsbereich Furth-Mitte / -Süd (siehe ABB 034) gehört, stehen viele Geschäftsräume in der Erdgeschosszone leer oder sind mindergenutzt (siehe ABB 025).

Größere industrielle Nutzungen fanden sich bis zur Aufgabe der Produktionsstätte auf dem ehem. Bauer & Schaurte-Gelände auf der Further Seite des Bahnhofs. Derzeit stehen die

großen Werkshallen im Herzen des Untersuchungsraums leer. Eine mögliche Neuentwicklung der Flächen ist eher im Sinne einer Mischnutzung angedacht. An größeren Betrieben befinden sich auf der Ostseite der Bahngleise, im Marienviertel in der Nähe des Hafens und mit einer Anbindung an die Düsseldorfer Straße, das Möbelhaus Knuffmann und die RheinLand Versicherung. Mit dem Jobcenter des Rhein-Kreises Neuss an der Karl-Arnold-Straße und der der Hauptfiliale der Post am Theodor-Heuss-Platz unterhalten auch zwei bedeutende Dienstleistungsbetriebe einen Standort im Quartier.

Entlang der Josefstraße (siehe ABB 026) sowie verstreut im gesamten Gebiet haben sich kleinere Handwerksbetriebe (z. B. Dachdecker, Kfz-Werkstätten, Anhängerleih und Malerwerkstatt) u. a. in Hinterhöfen angesiedelt. Auch die Sauerkrautfabrik Dickmann befindet sich an der Josefstraße. Gastronomische Angebote sind im Gebiet nur sehr vereinzelt vertreten, was insbesondere von der Anwohnerschaft bemängelt wurde.

Auf der Poertzgen-Fläche, südlich hinter der Probebühne, haben sich zahlreiche Betriebe angesiedelt, u. a. ein Sanitär Großhandel, ein Wein- und Spirituosenhandel und ein Dachdecker. Zudem befinden sich dort Stellplätze und Lagerflächen.

Die Probebühne des Rheinischen Landestheaters am Wolberokreisel bietet ca. 20 Arbeitsplätze mit Ausbildungsbetrieben in der Schneiderei, Schlosserei, Schreinerei und Malerwerkstatt.

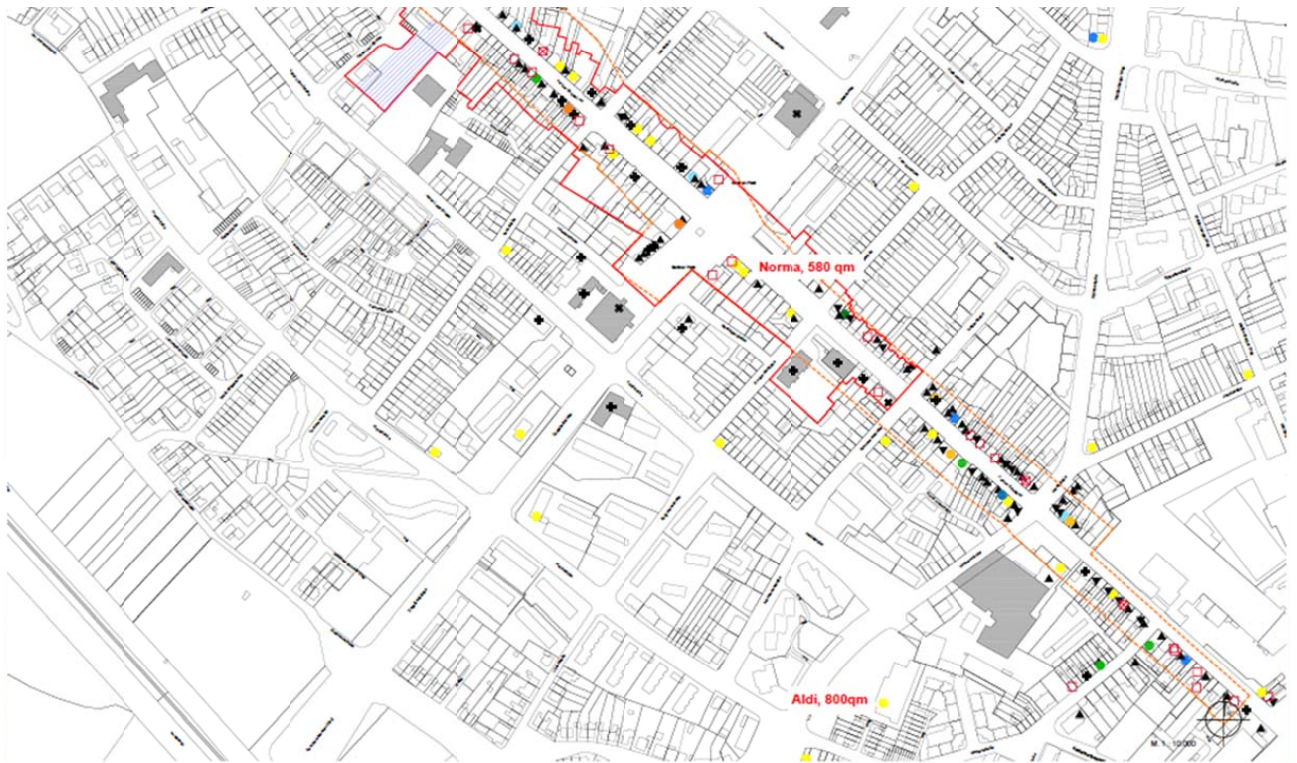


ABB 043 Nahversorgungszentrum Furth-Mitte / -Süd

Quelle: Stadt Neuss, 2015 (S. 70)



ABB 044 Hauptzentrum Innenstadt

Quelle: Stadt Neuss, 2015 (S. 64)

Herausforderung und Handlungsbedarf

Die Herausforderungen bestehen insbesondere darin, die charakteristische Nutzungsmischung im Quartier zu erhalten und an moderne Anforderungen anzupassen. Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Gewerbe, beispielsweise durch Lärmemissionen (Verkehrsbelastung und Parken), sind zu vermeiden.

Die Further Straße ist als Geschäftsstraße zu beleben, ohne in Konkurrenz zu den zentralen Versorgungsbereichen zu treten. Ihr Potenzial ist insbesondere im Zusammenhang mit der Entwicklung des ehem. Bauer & Schaurte-Geländes zu heben.

Insbesondere im Bereich des Innenstadtzugangs an der südlichen Further Straße bzw. der beginnenden Krefelder Straße ist Trading-down-Prozessen entgegenzuwirken.

2.7

Ökologische und klimatische Situation

Dem Klimaanpassungskonzept der Stadt Neuss ist zu entnehmen, dass eine potenzielle Hitzebelastung überwiegend im Innenstadtbereich vorliegt (siehe auch ABB 045). Aufgrund des dort vorhandenen hohen Versiegelungsgrades und der dichten Bebauungsstruktur können sich städtische Wärmeinseln bilden, die zu einer Belastung des menschlichen Organismus führen. (Stadt Neuss, 2016b)

Die kartografische Darstellung (siehe ABB 045) zeigt, dass die Hitzebelastung auch für große Bereiche des Untersuchungsraums zutrifft. Dem hohen Anteil an versiegelten Flächen steht ein großer Mangel an offenen und grünen Flächen gegenüber. Sie würden nicht nur die negativen Effekte von Hitzeinseln dämpfen, sondern könnten – insbesondere bei einer besseren Vernetzung der Flächen – dazu beitragen, dass für den Fall von Starkregenereignissen leistungsfähige Retentionsflächen zur Verfügung stehen. (Stadt Neuss, 2016b)

Dem Schallimmissionsplan der Stadt Neuss von 2012 ist zu entnehmen, dass im Bahnhofsumfeld hörbare Belastungen insbesondere vom Straßenverkehr auf den größeren Straßen (u. a. Further Straße und Düsseldorfer Straße) und auch vom Schienenverkehr auf den stark befahrenen Bahnflächen im Kernbereich des Untersuchungsraumes ausgehen (Stadt Neuss, 2012a). Mit den Neubauten an der Karl-Arnold-Straße wurden bereits gute architektonische Lösungen für eine Minimierung von Lärmbelastungen in Bereichen für Wohnnutzung aufgezeigt.

In Teilen des Untersuchungsraumes und auch in der näheren Umgebung gab es früher größere gewerbliche und industrielle Nutzungen, die nachweislich Altlasten im Boden des ehem. Bauer & Schaurte-Geländes hinterlassen haben (BEMA, 2017).

Die Freiräume um die Spielplätze an der Jägerstraße und an der Karl-Arnold-Straße sind in den Kartendarstellungen zum Umweltentwicklungsplan als „schützwürdig“ (aus Sicht des Biotop- und Artenschutzes) eingestuft. (Stadt Neuss, 2012b) Beide Freiräume liegen in unmittelbarer Nähe zu einer im Räumlichen Strukturkonzept vorgeschlagenen Entwicklungsachse im Biotopverbund. (Stadt Neuss, 2011)

Herausforderung und Handlungsbedarf

Beim Untersuchungsraum handelt es sich überwiegend um einen verdichteten innerstädtischen Raum, dessen Herausforderungen insbesondere darin bestehen, die Folgen des Klimawandels abzumildern, um einen lebenswerten Stadtraum zu erhalten bzw. zu schaffen. Möglichkeiten zur Minimierung von Hitzebelastung und zur Integration von Maßnahmen zur Anpassung an Folgen des Klimawandels – insbesondere solcher zur Flächenentsiegelung – sind in den Quartieren zu nutzen und zu entwickeln. Auch Maßnahmen der Fassaden- und Dachbegrünung gehören in diesen Kontext.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau und der Vernetzung von Frei- und Grünflächen stellt sich zugleich die Aufgabe des Biotop-schutzes und der Herstellung von Biotopnetzen. Auch mikroklimatische Besonderheiten sind zu beachten, damit z. B. Frischluftschneisen dazu beitragen können, die Luft in den Quartieren zu kühlen und zu reinigen.

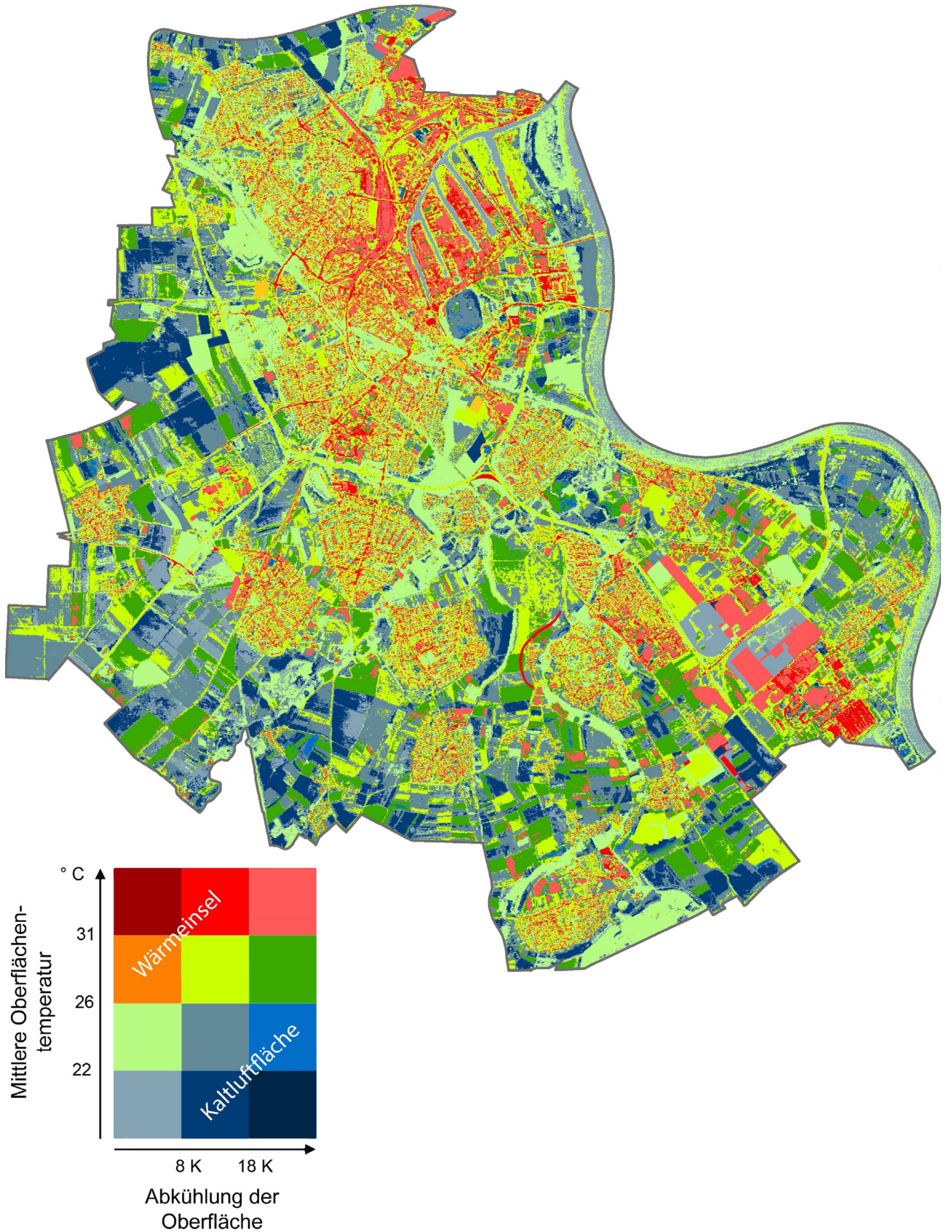


ABB 045 Klimaanpassungskonzept Neuss; Klassifizierte Thermalkarte
Quelle: Stadt Neuss, 2012b

2.8

Soziale Infrastruktur, Bildung, Kultur und Sport

Angebote der sozialen Infrastruktur, Kultur und Sport sowie Bildungseinrichtungen sind wichtige Kristallisationspunkte des sozialen Zusammenlebens und spielen insbesondere in benachteiligten und sozial sehr gemischten Quartieren wie der Neusser Innenstadt und dem Bahnhofsumfeld daher eine wichtige Rolle.

Gesamtstädtische Angebote, die im Bahnhofsumfeld Neuss und der gut erreichbaren Innenstadt liegen, sind das Stadtbad Neuss als Sportangebot sowie als kultureller Ankerpunkt das „Gare du Neuss“ in der Furth-Süd. Auch die Prodebühne des Rheinischen Landestheaters befindet sich in der Furth-Süd, dabei handelt es sich jedoch um ein nicht öffentliches Angebot.

Im Bereich der Innenstadt gibt es ein gutes Angebot an Schulen und Kitas. Vor allem die Versorgung mit Grundschulen ist in der Innenstadt deutlich besser als in Furth-Süd, wo sich diesbezüglich nur vereinzelt Einrichtungen finden. (Hinweis: Kartendarstellung ABB 045 fasst unter dem Punkt „Schulen“ Grundschulen, Gesamtschulen, Berufskollegs, Gymnasien und Hochschulen zusammen.) Die Stadtteile sind ausreichend mit Weiterbildungseinrichtungen sowie Einrichtungen zur Berufsförderung und -beratung versorgt.

Auch Gesundheitsangebote sind im Bahnhofsumfeld in ausreichender Zahl vorhanden oder aus diesem heraus gut erreichbar. Zu nennen sind die Rheintor-Klinik und Einrichtungen der *Lebenshilfe Neuss gGmbH* mit Angeboten für Personen mit psychischen Erkrankungen und Behinderungen.

Im Untersuchungsraum sowie der Umgebung gibt es verschiedene soziale Wohnangebote, z. B. solche für das Mehrgenerationenwohnen, Wohneinrichtungen für Migranten, Wohnungen

und Wohngemeinschaften mit Betreuung sowie (zahlenmäßig am häufigsten) Angebote für Seniorenwohnen.

Wichtige soziale Treffpunkte sind der „Treff 20“ im Wohngebiet entlang der Karl-Arnold-Straße (siehe ABB 027) und eine Streetwork-Einrichtung in Furth-Süd.

Von der Bewohnerschaft wurden zwar einige Angebote (wie das „Gare du Neuss“) u. a. im Rahmen der Spaziergänge gelobt, gleichzeitig wurde aber auf eine Ungleichverteilung der sozialen Treffpunkte in den einzelnen Quartieren hingewiesen. So habe z. B. der „Treff 20“, gelegen in der Siedlung des Neusser Bauvereins in der Karl-Arnold-Straße, nur Zulauf aus eben dieser Siedlung und umliegenden Straßenzügen; Treffpunkte mit engem Quartiersbezug (in Einrichtungen und im Freien) müssten aber überall sein.

Herausforderung und Handlungsbedarf

Handlungsbedarf besteht insbesondere darin, Kristallisationspunkte des öffentlichen Lebens an markanten und gut erreichbaren Stellen in den Quartieren zu schaffen, die als Treffpunkte auch in Verbindung mit dem öffentlichen Raum dienen.

Eine immer wiederkehrende Herausforderung besteht darin, die bestehenden Angebote zeitgemäß zu gestalten und bedarfsgerecht zu entwickeln (und beispielsweise auf steigende Geburtenraten frühzeitig zu reagieren).

Eine weitere Herausforderung besteht insbesondere darin, die möglichen Bedarfe im Gefolge einer Neuentwicklung auf dem ehem. Bauer & Schaurte-Gelände im Rahmen der Entwicklung abzudecken und ggf. auch Bedarfe für die umliegenden Quartiere oder auch die Gesamtstadt mitzudenken.

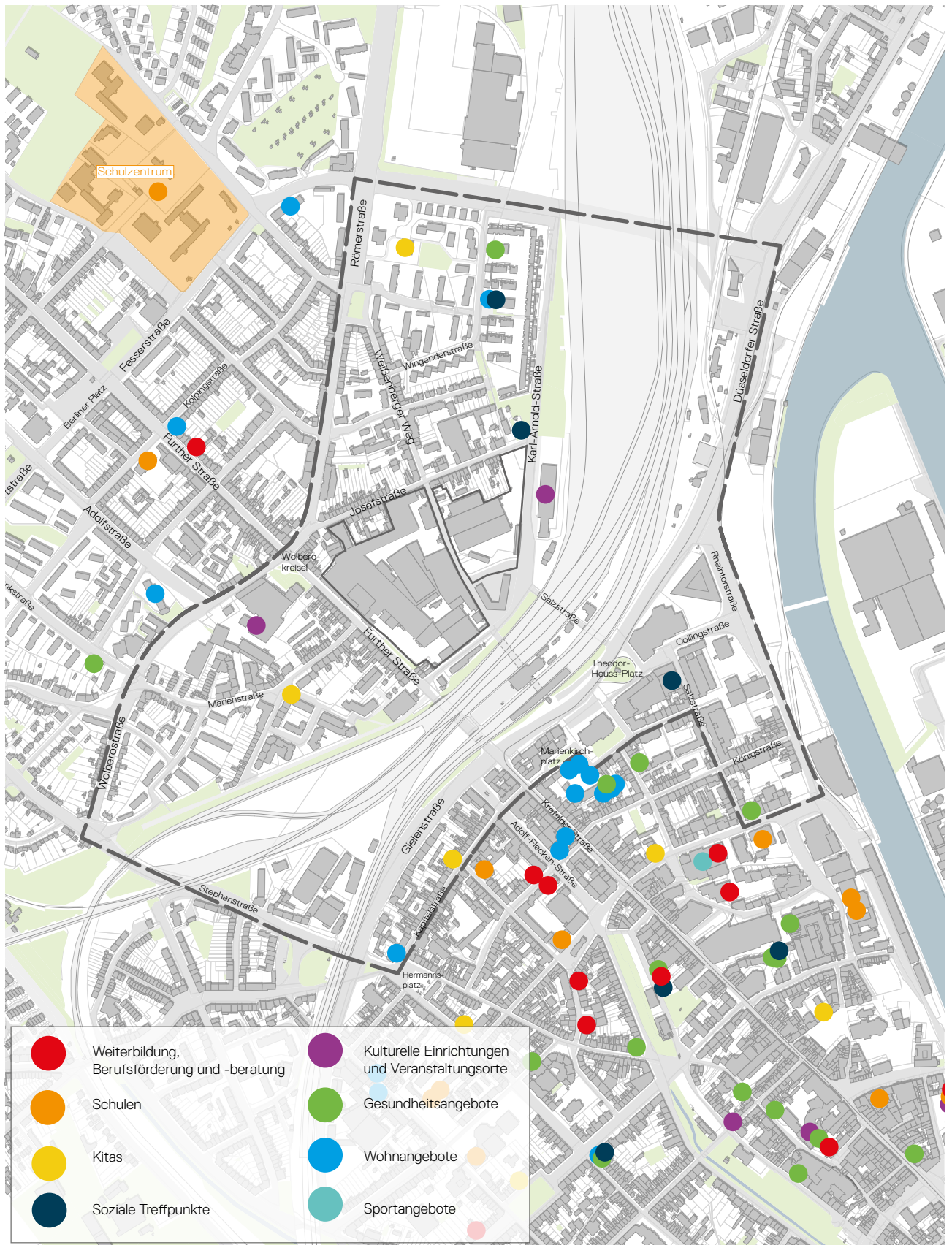


ABB 046 Analysekarte Soziale Infrastruktur

Quelle: SSR auf Grundlage Land NRW (2017); Stadt Neuss, 2017f

3

BESTANDSBEWERTUNG UND HANDLUNGSBEDARFE

In diesem Kapitel erfolgt eine abschließende Bewertung der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken (SWOT-Analyse), die es für die weitere Entwicklung des Bahnhofumfeldes Neuss zu nutzen, zu überwinden oder aufzugreifen gilt. Aus dieser kompakten Analyse leitet sich der Handlungsbedarf ab, der im Integrierten Handlungskonzept und den darin formulierten Maßnahmen präzisiert wird.

3.1

SWOT-Analyse des Untersuchungsraumes Bahnhofsumfeld Neuss

STÄRKEN

- zentrale Lage im Stadtgebiet
- wichtige gesamtstädtische Bedeutung (Ankunftsort)
- gute Verkehrsanbindung für den MIV und den ÖPNV (Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof)
- Nähe zur Innenstadt und zu den Versorgungsbereichen (fußläufig erreichbar)
- bereits einige neu gestaltete Grünräume und öffentliche Räume (Platz vor dem Jobcenter, Spiel- und Erholungsraum an der Karl-Arnold-Straße)
- Kulturelle Angebote, z.B. „Gare du Neuss“ und Prozebühne
- Gebiet mit kleinteiliger Nutzungsmischung (Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel, Handwerksbetriebe, Soziale Einrichtungen)
- in Netzwerken und Initiativen engagierte Bewohnerschaft
- Nähe zum neuen Insel- und Uferpark

SCHWÄCHEN

- wenig Frei- und Grünflächen
- teilweise fehlende Orte für das Quartiersleben
- keine einladende Eingangssituation in die Innenstadt
- starke Trennwirkung der Bahngleise zwischen der Innenstadt und Furth-Süd
- mangelnde Funktionalität und Gestaltung des Bahnhofs und der Haltestellensituation
- fehlende Orientierung im Bahnhofsbereich
- Bahnunterführungen (Angsträume, Verschmutzungen, insb. durch Taubenkot; unattraktive Gestaltung)
- empfundenes Unsicherheitsgefühl im Bereich Bahnhof, Marienkirchplatz und an der neuen Brücke zum Insel- und Uferpark
- Verkehrsprobleme rund um den Bahnhof (Parkplatzmangel, Verkehrsbelastung, Querungen, fehlende Barrierefreiheit)
- Leerstände entlang der Further Straße
- Gestaltung der Straßenräume / fehlende Aufenthaltsqualität

CHANCEN

- mehr Lebensqualität und Verbesserung des Stadtklimas durch neue Freiräume
- Einbindung in das gesamtstädtische Freiraumnetz durch Weiterführung und Herstellung einer Grünverbindung entlang der Bahnflächen (nördlich)
- Aufwertung des Bahnhofsumfelds zur Verbesserung des Ersteindrucks der Gesamtstadt
- neue Impulse durch Entwicklung des ehem. Bauer & Schaurte-Geländes mit Nutzungsmischung
- Verbindung von Nordstadt und Innenstadt durch Einbindung des Ankunftsortes (Hauptbahnhof) in die Stadtachse Further Straße / Krefelder Straße
- höhere Zufriedenheit durch allgemeine Aufwertung und Stärkung der Quartiere
- „Runde Tische“ und Ordnungspartnerschaft am Marienkirchplatz

- einsetzende Trading-down-Prozesse (weitere Leerstände) und soziale Segregation, falls die Entwicklung der zentralen Brache (ehem. Bauer & Schaurte-Gelände) nicht zeitnah erfolgt und auch das gesamte Bahnhofsumfeld nicht aufgewertet wird
- isolierte Entwicklungen auf dem ehem. Bauer & Schaurte-Gelände möglicherweise im großen Kontrast zur Umgebung
- Abhängigkeit von Kooperationsmöglichkeiten der zentralen Akteure
- geringe Flächenverfügbarkeit der öffentlichen Hand (Die Stadt Neuss besitzt in diesem Gebiet fast keine Flächen mit größeren Entwicklungsmöglichkeiten)
- starker Rückgang der Wohnungsbestände aus öffentlich gefördertem Wohnungsbau in Preisbindung (Gefahr von Mieterhöhung und Verdrängung von Haushalten mit niedrigen Einkommen)

RISIKEN

3.2 Handlungsbedarf

Neben den bereits in den verschiedenen Analysekapiteln identifizierten themenspezifischen Herausforderungen und Handlungsbedarfen, stellt auch die Behebung städtebaulicher Defizite wesentliche Handlungsbedarfe dar. Die wesentlichen städtebaulichen Defizite sind hier noch einmal zusammenführend aufgelistet und in der nebenstehenden Karte verortet (teilweise kommt es zu Überschneidungen):

1. Ehem. Bauer & Schaurte-Gelände

Die Flächen liegen aktuell brach, die alten maroden Hallenstrukturen stehen leer, die Fläche ist für die Öffentlichkeit nicht zugänglich und auch nicht ausreichend erschlossen.

2. Umfeld Probebühne

Angrenzend an die Probebühne gibt es mehrere Grundstücke, die mindergenutzt erscheinen und unzureichend erschlossen und geordnet sind.

3. Teilabschnitt Further Straße

Entlang der Further Straße (Südseite) gibt es insbesondere in den Erdgeschosszonen Leerstände sowie mindergenutzte Grundstücke.

4. Umfeld Wolberokreisel

Im Umfeld des Wolberokreisels gibt es einige Grundstücke und Gebäude, die mindergenutzt sind.

5. Theodor-Heuss-Platz

Am Theodor-Heuss-Platz ist die Situation beim fließenden und ruhenden Verkehr als Funktionsschwäche zu bemängeln, die sich negativ (als ein Teilaspekt neben der mangelhaften Gestaltung) auf den gesamten Platz auswirken.

6. Bahnunterführungen Further Straße und Salzstraße

Auch hier ist die Situation des fließenden Verkehrs zu bemängeln, der insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Radfahrern) benachteiligt.

7. Teilabschnitte Josefstraße und Ripuarierstraße

Die vorhandenen gewerblichen Nutzungen verursachen in diesen Bereichen teilweise Konflikte (insbesondere in Hinblick auf Lärm-Immissionen) mit der sensiblen Wohnnutzung der angrenzenden Wohnbebauungen.

8. RWE-Gelände

Auch in diesem Bereich bestehen Missstände in Form von Nutzungskonflikten. Zudem erscheint die Fläche momentan untergenutzt.

Allgemein bestehen im Untersuchungsraum Bahnhofsumfeld Neuss zudem folgende städtebauliche Defizite:

- Das Bahnhofsumfeld Neuss ist nicht ausreichend mit qualitativen und quantitativen Frei- und Grünräumen sowie Sportangeboten ausgestattet,
- Es sind nicht ausreichend soziale Treffpunkte in den einzelnen Quartieren vorhanden (in Wohnortnähe),
- Über den Untersuchungsraum verstreut gibt es zudem bauliche Mängel an den Fassaden und
- die Situation des fließenden und ruhenden Verkehrs ist neben dem Theodor-Heuss-Platz in vielen weiteren Bereichen zu bemängeln.

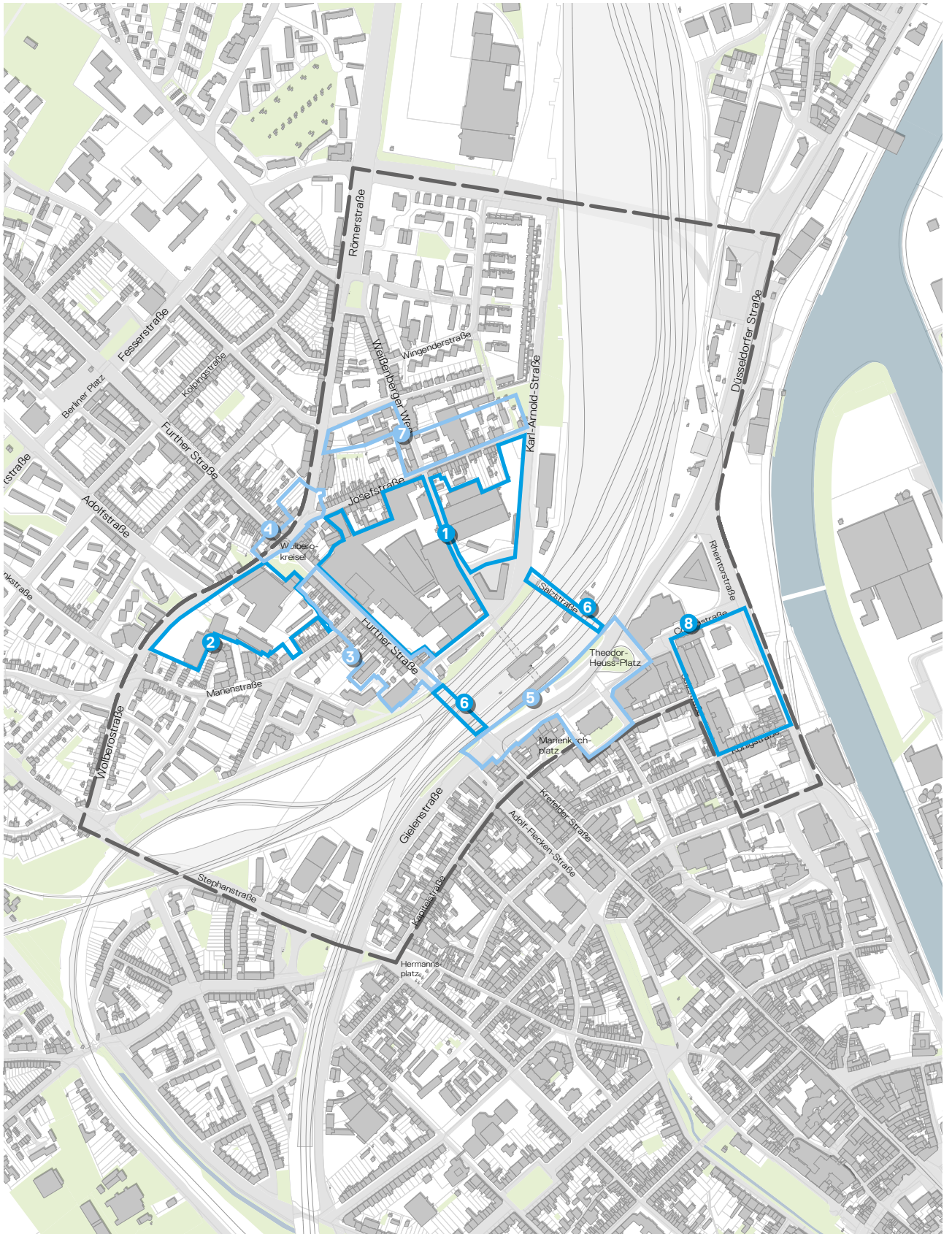


ABB 047 Darstellung der städtebaulichen Misstände
Quelle: SSR auf Grundlage Land NRW (2017)

4

LEITLINIEN, ZIELE UND LEITBILD

Aus der vorhergehenden Analyse mit ihren Aussagen zu Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken der weiteren Entwicklung des Bahnhofsumfeld Neuss lassen sich zentrale Leitlinien und Ziele ableiten, die bei der Stadtteilentwicklung zu verfolgen sind. Orientiert an den für ganz Neuss geltenden Entwicklungsleitlinien zeigt sich dabei ein lokal unterschiedlicher Handlungsbedarf. Für Neuss haben Datenanalyse und Dialogveranstaltungen vor Ort vier wichtige thematische Handlungsfelder ergeben. Vor deren inhaltlichen Konkretisierung erfolgt in diesem Kapitel ihre „Übersetzung“ im Raum. Das räumliche Leitbild verortet die Schwerpunktbereiche der Handlungsfelder allerdings nur grob und dient insofern als plakative Vision der zukünftigen Stadtteilentwicklung.

4.1 Übergeordnete Leitlinien und Ziele

Das Räumliche Strukturkonzept Neuss 2025+ (RSK) wurde 2011 fertiggestellt und gibt Handlungsfelder und Grundsätze der Stadtentwicklung für die Gesamtstadt vor (Auswahl siehe Auflistung) und geht auch auf die Ebene der Stadtteile ein. Diese Grundsätze lassen sich als konzeptioneller Überbau und Orientierungsrahmen auch auf das Bahnhofsumfeld Neuss übertragen (siehe ABB 048).

Gesamtstädtische Leitlinien des RSK

Neuss ist als attraktiver Wohnstandort zu stärken!

- Neue attraktive Angebote sind zu entwickeln. Dabei ist auf die unterschiedlichen Lebensstile bei der Bereitstellung von Wohnraum Rücksicht zu nehmen (Wohnen im Alter, Wohnen für Familien).
- Es gilt den Fokus auf die Innenentwicklung zu legen.
- Der Bestand muss (energetisch) saniert und das Wohnumfeld aufgewertet werden.
- Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung durch ein breites Angebot an Wohnraum in allen Preissegmenten.
- Qualitätsoffensive: Qualitätvolle Architektur und hochwertiges Wohnumfeld gezielt fördern.
- Weiterentwicklung urbaner Lebensqualität insb. in gemischt genutzten Quartieren.
- Die Stadt Neuss muss beim Flächenmanagement und der Bereitstellung von Bauland eine aktive Rolle spielen.

Nachfragegerechte Bereitstellung eines qualitätvollen Sport-, Bildungs- und Freizeitangebotes!

- Erhalt und Ausbau der bisherigen Bildungslandschaft: Zukunftsgerichtete Anpassung!

- Vielfältiges soziales Dienstleistungsangebot muss vernetzt, bedarfsgerecht angepasst und gebündelt werden.
- Neusser Kultur als „Marke“ von herausragender Qualität national als auch international weiter etablieren und sich mit einem ergänzenden Angebot gegenüber Düsseldorf positionieren (bspw. RaumOrtLabor).
- Förderung der Kultur in der Bildung.
- Sicherstellung einer wohnortnahen Versorgung mit Sportstätten (auch kommerziell).
- Verknüpfung der Akteure aus den Bereichen Kultur und Bildung.
- Impulse für Stadtentwicklung durch Kultur.

Die Lebensqualität, Funktionsfähigkeit und Identität der Ortsteile ist zu bewahren!

- Charakter der Ortsteile (-zentren) bewahren und behutsam weiter entwickeln.
- Ortsteilzentren haben wichtige Funktion für Identifikation.
- Sicherstellung einer guten, wohnortnahen Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs.
- Siedlungsränder ausbilden bzw. respektieren.

Die Potenziale des Wirtschaftsstandortes Neuss sind bestmöglich auszunutzen!

- Erfolgreiche Wirtschafts- und Unternehmensstruktur sichern!
- Entwicklung und Sicherstellung eines attraktiven Gewerbeflächenangebotes!
- Berücksichtigung qualitativer Aspekte bei der Bereitstellung, um der Nachfrage bestmöglich zu entsprechen.
- Unternehmen stärker in regionale Netzwerke einbinden (Kultur, Schulen), um eine stärkere Standortbindung zu ermöglichen.
- Stärkung der weichen Standortfaktoren.



ABB 048 RSK Gesamtplan mit den räumlichen Schwerpunktthemen [Legende siehe ABB 049]
Quelle: Stadt Neuss, 2011

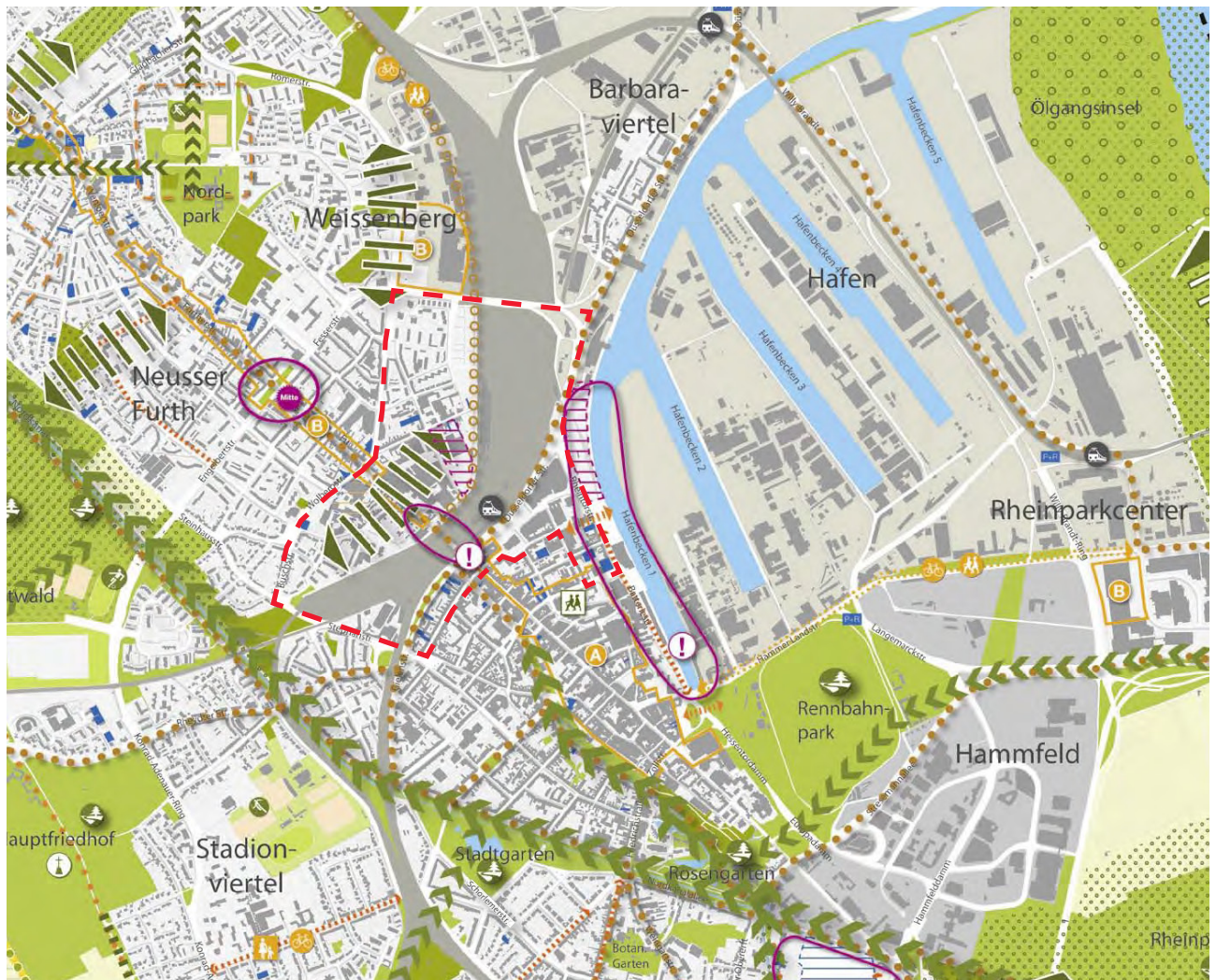
Individuelle Mobilität verbessern!

- Leistungsfähiges Straßenverkehrsnetz erhalten und weiterentwickeln.
- ÖPNV-Netz muss optimiert werden.
- Netzlücken im Radwegenetz müssen geschlossen werden.
- Konzentration von Siedlungsflächen an den Achsen des öffentlichen Verkehrs.
- Planungen sollen durch Anreize („Pull-Faktoren“) zur Verbesserung – mindestens aber zur Beibehaltung des Status quo – der Verteilung der Verkehrsleistung, dem sogenannten Modal-Split, zugunsten des Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer, Öffentlicher Personennahverkehr) beitragen.

Grün- und Freiräume stärken!

- Erhalt und Weiterentwicklung von Grün- und Erholungsräumen.
- Erhalt des Freiraums durch Nutzung von Innenpotenzialen.
- Sicherung und Aufwertung von ökologisch bedeutsamen Strukturen im Innen- und Außenbereich.

(Stadt Neuss, 2011)



Legende

<p>Wohnbauflächen</p> <ul style="list-style-type: none"> Siedlungsflächen/Siedlungsnebenflächen vorhandene Entwicklungsflächen neue Entwicklungsflächen Mobilisierungsflächen Baulücken <p>Bebauungsqualitäten</p> <ul style="list-style-type: none"> Einfamilienhaus-, Doppelhausbebauung, aufgelockert Einfamilienhaus-, Doppelhaus- und Reihenhausbebauung Doppelhaus-, Reihenhausbebauung, verdichtet Geschosswohnungsbau besondere Wohnformate, z.B. Seniorenwohnen etc. <p>Dienstleistungsstandort</p> <ul style="list-style-type: none"> Dienstleistungsstandort <p>Gewerbeflächen</p> <ul style="list-style-type: none"> Gewerbeflächen neue Entwicklungsflächen <p>Eignungsqualitäten</p>	<p>Symbole Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> Park & Ride DB-/S- Stationen Sporthafen/Wassersport <p>Verkehrsflächen</p> <ul style="list-style-type: none"> Bundesautobahn Bahntrassen regionalbedeutende Radrouten Freizeitroute Eselfrad <p>Zentrale Versorgungsbereiche</p> <ul style="list-style-type: none"> Flächenabgrenzung <p>Hierarchiestufen</p> <ul style="list-style-type: none"> Hauptzentrum Nebenzentrum Nahversorgungszentrum <p>Aktionsfelder</p> <ul style="list-style-type: none"> Schwerpunktbereiche Siedlungsränder beachten Ergänzung regionales Radroutennetz Aufwertung/Entwicklung von Ortsmitten Aufwertung/Ausbilden/Sichern von Eingängen 	<p>Eignungsqualitäten</p> <ul style="list-style-type: none"> Gewerbe- und Industriegebiet Gewerbegebiet für Handwerker, kleine und mittlere Betriebe <p>Freiraumbezogene Flächen und Darstellungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Waldflächen Kleingartenanlagen, Parkanlagen Flächen für Landwirtschaft Grünflächen Gewässerflächen Sportflächen Naturschutzgebiet Landschaftsschutzgebiet Biotopverbundflächen großräumige Grünnetzungen kleinräumige Grünnetzungen prägende Siedlungsrandgestaltung Entwicklungssachsen im Biotopverbund Grünverbindungen entlang des Rheins Sichtbeziehung zum Rhein Promenade entlang des Rheins Abgrenzung Westfeld Abgrenzung Raumortlabor Naherholungsschwerpunkte Friedhof 	<p>Eingängen</p> <p>Zeichenerklärung Vertiefung</p> <ul style="list-style-type: none"> Erschließung/Aufwertung von Naherholungspotenzialen Ausbildung/Ergänzung von Alleen Veränderungen im Straßenraum (Anpassung des Querschnitts, Straßenraumgestaltung etc.) Ausbau/Erweiterung der Radwege Ausbau/Erweiterung der Fußwegeverbindungen Fußgängersicherung Anpassung des Busnetzes Schwerpunkt Verkehrssituation (Verbesserung der Einsehbarkeit, Entschleunigung etc.) Vernetzung verbessern/schaffen Umstrukturierung der Fläche Jugendherberge Renaturierungsmaßnahmen
---	--	---	--

ABB 049 Planausschnitt aus dem RSK mit Darstellung des Untersuchungsraumes
Quelle: Stadt Neuss, 2011

4.2

Leitidee, Leitlinien und räumliches Leitbild für das Bahnhofsumfeld

Leitidee und Vision für das Bahnhofsumfeld Neuss

Das neue Bahnhofsumfeld Neuss steht für die gelungene Neuentdeckung dieses wichtigen Stadtraums als innovativer innerstädtischer Standort, an dem sich zukunftsweisende Wohn-, Arbeits- und Mobilitätsformen verwirklichen lassen. Im Sinne der Europäischen Stadt bietet das Bahnhofsumfeld die Möglichkeit für attraktiven Städtebau in Verbindung mit hochwertigen öffentlichen Räumen. Gut gestaltete öffentliche Räume im ganzen Quartier laden zu Bewegung, Erholung, Aufenthalt und Spiel ein. Aus der Nähe zum Uferpark und der guten Anbindung an überörtliche Wege- und Grünstrukturen resultiert eine städtische Naherholungsqualität, die auch auf die angrenzenden Stadtteile ausstrahlt. Das neue Bahnhofsumfeld bietet barrierefreie und sichere Räume für Jung und Alt; Treffpunkte einer lebendigen Nachbarschaft, ein offenes Miteinander und eine eigene Quartiersidentität für die sozial gemischte Bewohnerschaft. Zukunftsfähige Mobilitätskonzepte nutzen die „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Neuss“ im Umweltverbund, die fußläufige Nähe der Innenstadt sowie attraktive Verbindungen zu Bildungs-, Betreuungs- und Kultureinrichtungen.

10 Leitlinien für das neue Bahnhofsumfeld Neuss

- Das Bahnhofsumfeld mit hohem Anspruch an Städtebau und Freiraumgestaltung als attraktiven Baustein im Stadtgefüge aufwerten!
- Grün- und Freiraumstrukturen als Erholungsräume weiterdenken und vernetzen!
- Den Hauptbahnhof Neuss als Drehscheibe für eine zukunftsfähige Mobilität ausbauen!
- Mit sicheren Wegeverbindungen Nahmobilität und Bewegung fördern!

- Durch vielfältige innerstädtische Wohnangebote eine sozial gemischte Bewohnerstruktur erhalten!
- Durch vielfältige Angebote die soziale Mischung im Quartier sicherstellen!
- Durch Nutzungsmischung in Neubau und Bestand ein stadtverträgliches Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten im Quartier fördern!
- Mit den Maßnahmen und baulichen Veränderungen einen hohen Beitrag zur Stärkung der Quartiersidentität und einer lebendigen Nachbarschaft leisten!
- Mit den Maßnahmen einen Beitrag zum Ressourcen- und Klimaschutz leisten!
- Durch stetigen Dialog und Begleitung die Umsetzung aller Maßnahmen gewährleisten!

Räumliches Leitbild

Es greift die Leitidee und Vision sowie die 10 Leitlinien auf und verortet diese im innerstädtischen Kontext. Das Räumliche Leitbild ist als Zielbild zu verstehen. Es zeigt die Hauptentwicklungsrichtungen sowie die Einbindung des neuen Bausteins im Neusser Stadtgefüge auf. Die verschiedenen Ebenen und Themen werden in einen räumlichen Rahmen gesetzt.

Im Leitbild wird deutlich erkennbar, dass die öffentlichen Räume, die Freiräume und die Wegeverbindungen zwischen ihnen und aus dem Bahnhofsumfeld heraus eine entscheidende Rolle für die Entwicklung dieses für die Gesamtstadt wichtigen Teilraums spielen.

Die „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhofsumfeld“ wird erkennbar – mit dem Hauptbahnhof Neuss in ihrem Zentrum; ÖPNV und MIV, Rad- und Fußverkehr treffen hier aufeinander. Zugleich sind die Passagen am Bahnhof wichtige funktionale Klammern innerhalb des Quartiers.

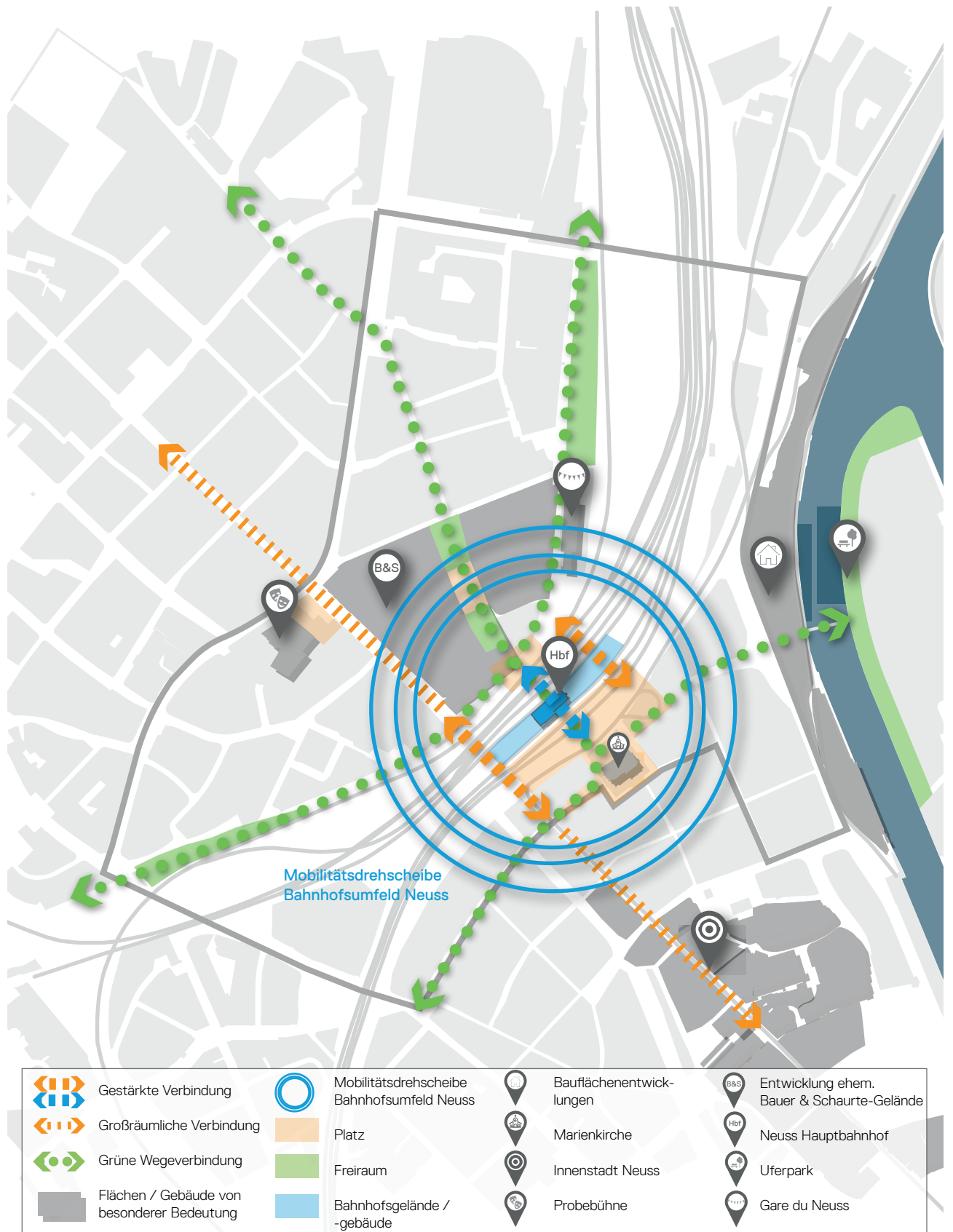


ABB 050 Räumliches Leitbild

Quelle: SSR auf Grundlage Land NRW (2017)

5

HANDLUNGSKONZEPT

Das Handlungskonzept ist der zentrale inhaltliche Baustein des ISEK Bahnhofsumfeld. Auf Grundlage der Bestandsanalyse sowie der definierten Ziele und des räumlichen Leitbilds für die Entwicklung des Bahnhofsumfelds Neuss, werden nachfolgend sowohl Maßnahmenvorschläge für räumliche Teilbereiche des Stadtquartiers als auch übergeordnete Entwicklungsmaßnahmen vorgestellt. Diese sollen dazu beitragen, aufgezeigte Defizite zu beheben, bestehende Qualitäten zu sichern und zu stärken oder vorhandene Potenziale zu fördern. Die Projekte, die räumlich verortet werden können, werden eingangs in einem Maßnahmenplan dargestellt. Die einzelnen Maßnahmen sind den Handlungsfeldern zugeordnet und teilweise in Leitprojekten zusammengefasst.

5.1 Handlungsfelder und Maßnahmenplan

Handlungsfelder

Aus den Handlungsbedarfen, den übergeordneten Leitlinien und Zielen, der Leitidee und Vision für das neue Bahnhofsumfeld Neuss, den zehn Leitlinien sowie dem räumlichen Leitbild wurden fünf thematische Handlungsfelder abgeleitet, die den Ordnungsrahmen für das Handlungskonzept bilden:

1. Freiraum und Umwelt
2. Städtebau und öffentlicher Raum
3. Verkehr und Mobilität
4. Arbeiten und Wohnen
5. Kultur und Soziales

Maßnahmenplan

Im Maßnahmenplan (siehe ABB 051) sind die Maßnahmen und Leitprojekte im räumlichen Kontext des Bahnhofsumfelds dargestellt. Alle Maßnahmen sind in den folgenden Kapiteln – dem Maßnahmenprogramm in den entsprechenden Handlungsfeldern zugeordnet – beschrieben.

Leitprojekte

Einige Räume und Themen haben sich als entscheidende Herausforderungen und besonders wichtig für die Entwicklung des Bahnhofsumfelds in Neuss wie auch für die Innenstadt allgemein herausgestellt. Hierzu wurden im ISEK-Prozess vier Leitprojekte vertiefend ausgearbeitet:

- Freiräume – Schaffen und Vernetzen
- Theodor-Heuss-Platz
- Bahnhof Neuss
- Further Straße

Den Leitprojekten sind jeweils mehrere Maßnahmen zugeordnet.

Maßnahmen und Leitprojekte in der Plandarstellung

- 1.1.2 Qualifizierung von Haupt- und Nebenrouten der Freiraumvernetzung
- 1.1.3 Neugestaltung von repräsentativen Stadtplätzen und Ankunftsorten
- 1.1.4 Um- und Neugestaltung von Quartiersplätzen
- 1.1.5 Freiraumentwicklung auf dem ehem. Bauer & Schaurte-Gelände
- 1.2 Umgestaltung des Marienkirchplatzes
- 1.3 Umgestaltung des Spielplatzes Jägerstraße
- 1.4 Street-Workout-Anlage
- 2.1 Leitprojekt „Theodor-Heuss-Platz“
- 2.2 Aufwertung der Unterführungen Further Straße und Salzstraße
- 2.6 Erneuerung der Beleuchtung am Marienkirchplatz
- 3.1 Leitprojekt „Bahnhof Neuss“
- 4.1 Leitprojekt „Further Straße“
- 4.5 Ideenwettbewerb für das RWE-Gelände
- 5.2 Studie zur Nachnutzung industrieller Relikte als Kulturstätte und sozialer Treffpunkt
- 5.3 Bürgerhaus / Stadtteiltreff / Nachbarzentrum in den historisch erhaltenen Gebäudeteilen

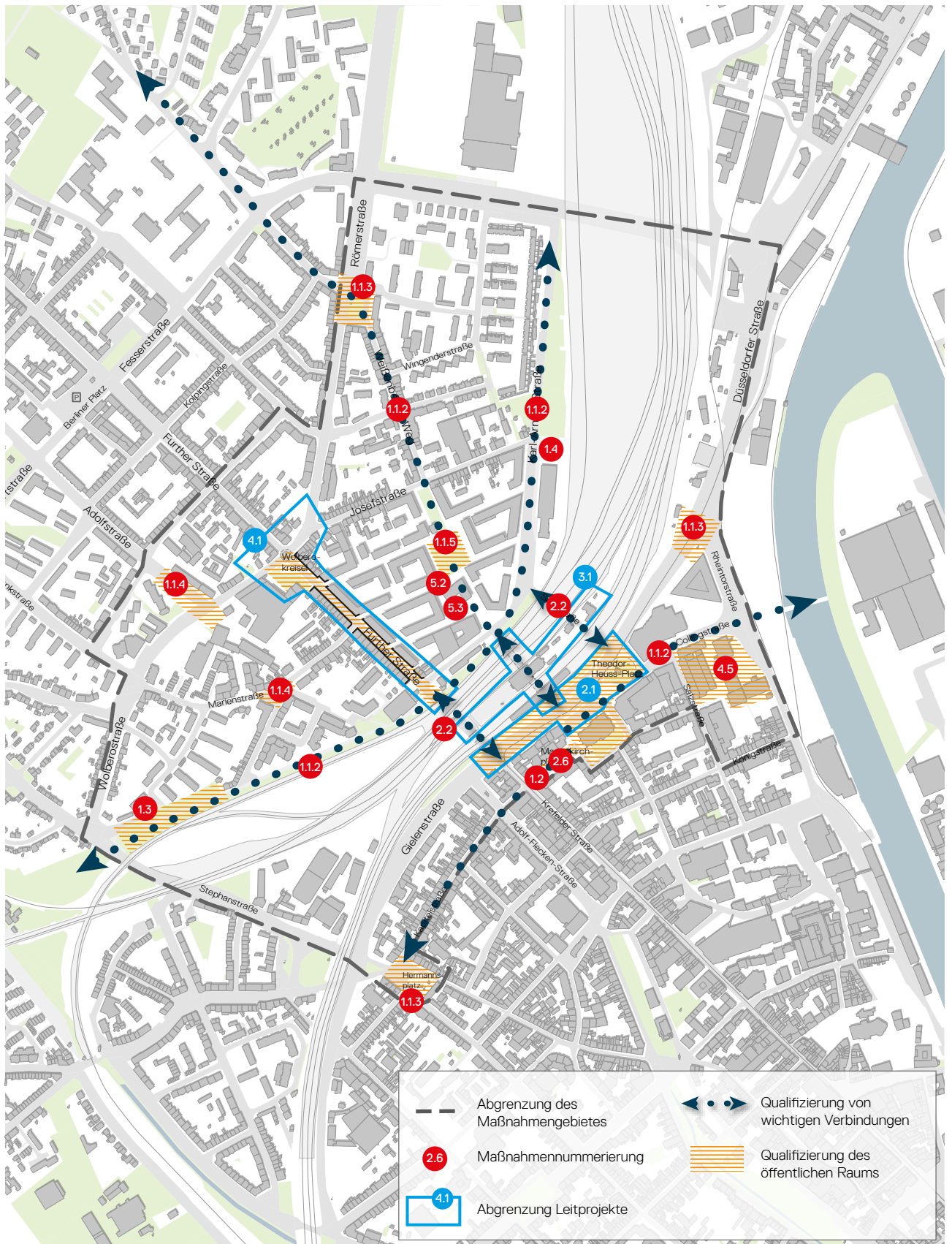


ABB 051 Maßnahmenplan

Quelle: SSR auf Grundlage Land NRW (2017)

5.2

Handlungsfeld 1 – Freiraum und Umwelt

Leitprojekt 1.1 „Freiräume – Schaffen und Vernetzen“

Freiräume sind Kristallisationspunkte des öffentlichen Lebens, Image-träger der Stadt, Erholungs- und Spielorte, Orte der Entfaltung und Freizeitgestaltung, Treffpunkte in der Nachbarschaft und Orte von ökologischer sowie klimatischer Bedeutung. Ihr Umfang und Zustand ist daher grundsätzlich auch für die Entwicklung des Bahnhofsumfelds in Neuss von größter Bedeutung. Viele der ohnehin wenigen hier bestehenden Freiräume werden den an sie gestellten Ansprüchen jedoch derzeit nicht gerecht und bieten nicht selten Anlass für Konflikte verschiedenster Art.

Allgemein mangelt es im Bahnhofsumfeld Neuss an Grünräumen, qualitativ nutzbaren Freiräumen sowie an qualifizierten Verbindungen der Freiräume untereinander. So befindet sich beispielsweise der Uferpark zwar in räumlicher Nähe zum Bahnhofsumfeld, ist aber von dort nicht über eine qualifizierte Freiraumvernetzung erreichbar.

Angesichts des Stellenwertes, aber auch der Problemlagen, die sich für das Bahnhofsumfeld Neuss mit dem Thema Freiraum verbinden, wurde aus dem Prozess heraus das Leitprojekt „Freiräume – Schaffen und Vernetzen“ entwickelt. Die verschiedenen Freiräume und Freiraumpotenziale sowie deren Vernetzung – auch über die Grenze des Untersuchungsraums hinaus – werden betrachtet. Die Idee dieses Leitprojektes ist es, die bestehenden Freiräume weiterzuentwickeln, Zugänglichkeiten zu ermöglichen und neue Freiraumpotenziale zu erschließen, diese mit unterschiedlichen Qualitäten,

Nutzungen und Nutzungsintensitäten zu be-spielen und durch ein Netz aus sicheren und attraktiven Wegen miteinander zu verbinden. Ein Mehrwert für Nutzerinnen und Nutzer vor Ort sowie für die Innenstadt allgemein und nicht zuletzt für das Stadtklima soll generiert werden; vorhandene Missstände sollen behoben werden.

Ziele:

- Die Anzahl der innerstädtischen nutzbaren Freiflächen durch die Erschließung von Brach- und Potenzialflächen erhöhen.
- Freiräume durch attraktive, sichere, barrierefreie und sinnvolle Gestaltung für alle Nutzergruppen erlebbar und nutzbar machen.
- Verschiedene Freiräume und Freiraumkategorien mit entsprechend abgestimmten Nutzungskonzepten belegen und diese gestalterisch umsetzen.
- Freiräume durch verträgliche innenstädtische Mehrfachnutzungen qualifizieren.
- Die Vernetzung von Frei- und Grünräumen durch eine stadtverträgliche, attraktive und sichere Gestaltung von Wegen herstellen.
- Sicherheit im öffentlichen Raum durch Be-spielung, Belebung und Erhöhung des Öffent-lichkeitsgrades auch in den Abendstunden sowie durch abgestimmte und intelligente Lichtkonzepte schaffen.
- Gesundheitsförderung als wichtigen Auftrag an innerstädtische Freiräume verstehen und durch Verbesserung der Erreichbarkeiten und entsprechende Gestaltung der Freiräume umsetzen.

- Mit qualifizierten Grün- und Freiräumen einen sichtbaren und funktionalen Mehrwert für das Stadtklima schaffen und die Bildung innerstädtischer Hitzeinseln verhindern.

Im Rahmen des Leitprojekts „Freiräume – Schaffen und Vernetzen“ erfolgt eine vertiefende Betrachtung und Ausarbeitung von Entwicklungsmöglichkeiten für jene wichtigen Freiräume und Verbindungen im innerstädtischen und quartiersbezogenen Kontext, in denen sich Handlungs- und Qualifizierungsbedarf zeigt.

Kategorien und Prinzipien

Im Bahnhofsumfeld Neuss gibt es sehr unterschiedliche Freiräume, Freiraumpotenziale sowie Freiraumverbindungen und Verbindungsmöglichkeiten mit jeweils unterschiedlichen Qualitäten und Nutzungsansprüchen. Für das Leitprojekt „Freiräume – Schaffen und Vernetzen“ wurden im Beteiligungsprozess und durch gutachterliche Einschätzung Freiräume und Verbindungen analysiert. Je nach Bedeutung im stadträumlichen Kontext wurden unterschiedliche Kategorien von Freiräumen und Verbindungen gebildet sowie Prinzipien und Anforderungen an Funktion, Gestaltung und Atmosphäre definiert.

Freiraumkategorien

Spiel- und Erlebnisräume

Hierbei handelt es sich um Räume, deren Konzeption und Gestaltung hauptsächlich auf die Nutzungen als Spielflächen und Erlebnisorte im Freien ausgelegt sind. Sie zeichnen sich durch eine attraktive, vielseitige, freizeit- und nutzungsorientierte Gestaltung aus. Die Eignung für eine Freizeitgestaltung durch alle Nutzergruppen, insbesondere von Kindern und Jugendlichen, in innerstädtischen „Grünoasen“ steht dabei im Vordergrund. Es ist darauf zu achten, dass diese Freiräume frei zugänglich und gut erreichbar, unabhängig vom sozialen Status nutzbar, sozialintegrativ und möglichst positiv für das Stadtklima sind. Im Bahnhofsumfeld gibt es mit dem Freiraum entlang der nördlichen Karl-Arnold-

Straße sowie mit dem Uferpark bereits Spiel- und Erlebnisräume, die auch im Rahmen des Beteiligungsprozesses als Positivbeispiele herausgestellt wurden.

Folgende Räume (siehe ABB 052) werden zur Entwicklung als Spiel- und Erlebnisräume vorgeschlagen:

- Spielplatz Jägerstraße
- Brachfläche zwischen Bahngleisen

Repräsentative Stadtplätze und Ankunftsorte

Freiräume sind als Tore zur Stadt zu verstehen und können das Bild, das Image, die Fremdwahrnehmung einer Stadt entscheidend mitprägen. Daher ist an Freiräume, die als repräsentative Stadtplätze und Ankunftsorte kategorisiert werden, ein besonders hoher Qualitätsanspruch zu stellen. Sie sollen sich durch ein prägnantes Erscheinungsbild, eine hohe Gestaltungsqualität sowie einen repräsentativen und einladenden Charakter auszeichnen. Es ist zu beachten, dass diese Freiräume von vielen verschiedenen Nutzern aufgesucht werden, die jeweils unterschiedliche Ansprüche an den Raum haben, welche in der Planung, Gestaltung und Bespielung der Räume zu berücksichtigen sind. Angemessene Nutzungen für repräsentative Stadtplätze und Ankunftsorte können z. B. qualitätvolle Außen gastronomien, Kunst im öffentlichen Raum, Marktnutzungen oder kulturelle Veranstaltungen wie Microfestivals sein. Nutzungsvielfalt und Aufenthaltsqualitäten sollten – je nach Größe, Lage und Bedeutung eines Stadteingangs – ebenfalls als Raumansprüche definiert werden.

Folgende Räume (siehe ABB 052) werden zur Entwicklung als repräsentative Stadtplätze und Ankunftsorte vorgeschlagen:

- Theodor-Heuss-Platz mit dem Eingangsbereich Krefelder Straße
- Marienkirchplatz
- Wolberoplatz
- Hermannsplatz
- Platz an der Römerstraße / Wolker Straße / Weißenberger Weg

- Platz vor dem Jobcenter am Nordausgang des Bahnhofs in Zusammenhang mit der Neuentwicklung des Bauer & Schaurte-Geländes
- Kreuzungsbereich Düsseldorfer und Rheintorstraße

Aufenthalts- und Begegnungsräume

Aufenthalts- und Begegnungsräume sind zu meist Freiräume mit einem starken Quartiersbezug bzw. von eher kleinräumiger Bedeutung. Sie stellen für Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch für Passanten wichtige Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien dar und sollen Raum für Erholung sowie Rückzugsmöglichkeiten aus dem Treiben einer Innenstadt bieten. Für diese Freiräume gilt es eine angenehme Atmosphäre und Aufenthaltsqualitäten durch eine ansprechende und funktionale Gestaltung mit Sitzmöglichkeiten, Verschattung und Bepflanzung herzustellen. Auch eine angemessene Bespielung dieser Freiräume – beispielsweise durch Kunstwerke, Nachbarschaftsaktionen oder soziale Einrichtungen – kann in die Planungen einbezogen werden. Dabei ist darauf zu achten, die Räume nicht zu überfrachten und noch genügend Raum für flexible Raumnutzungen zu lassen.

Folgende Räume (siehe ABB 052) werden zur Entwicklung als Aufenthalts- und Begegnungsräume vorgeschlagen:

- Platz an der Marienstraße / Kurze Straße
- Potenzialfläche Aldi an der Wolberostraße
- Freiraum InbusViertel (im Rahmen der Entwicklung des ehem. Bauer & Schaurte-Geländes)

Kategorien von Verbindungen

Haupttrouten

Hierzu zählen erlebbare Freiraumverbinder, die bedeutende größere Freiräume miteinander vernetzen und die der Einbindung in das innenstädtische Freiraumnetz (auch über den Untersuchungsraum hinaus) dienen. Die Haupttrouten zeichnen sich durch eine besonders ausgeprägte

und attraktive Freiraumgestaltung entlang der Wege und in den Straßenräumen aus – auch im Zusammenspiel mit dem ruhenden Verkehr. Nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende sollen in diesen Bereichen Vorrang genießen. Insbesondere Grünelemente, Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung und sichere Querungsmöglichkeiten an Kreuzungspunkten sind für die Ausgestaltung der Haupttrouten zu berücksichtigen, ebenso wie eine sinnhafte und angemessene Umsetzung im innerstädtischen Kontext (Pointierung an neuralgischen Punkten). Folgende bestehende Wege und Straßenräume (siehe ABB 052) werden zur Entwicklung als Haupttrouten vorgeschlagen:

- Trasse nördlich entlang der Bahngleise (entsprechend dem räumlichen Leitbild)
- Verbindung zwischen dem Platz an der Römerstraße (Kreuzungsbereich mit dem Weißenberger Weg), über den Theodor-Heuss-Platz zum Uferpark bzw. zum Herrmannsplatz.

Nebenrouten

Diese Freiraumverbindungen ergänzen die Haupttrouten zu einem Freiraumnetz und binden auch kleinere bestehende Freiräume sowie die Quartiere allgemein ein. Nebenrouten zeichnen sich durch ihren ruhigeren und durchgrünteren und nachbarschaftlichen Charakter aus. Sichere Querungsmöglichkeiten an wichtigen Kreuzungspunkten, die Auflockerung des ruhenden Verkehrs, die Weiterführung der Straßenraumbegrünung, die Herstellung ansprechender Gehwegbereiche sowie eine durchgängige Beleuchtung gilt es in angemessenem Umfang weiter herzustellen und auszubauen. Zur Entwicklung als Nebenrouten werden insbesondere Wohnstraßen vorgeschlagen (siehe ABB 052). Viele der als Nebenrouten kategorisierten Straßenräume und Wege erfüllen teilweise bereits die für sie geltenden Prinzipien.

Nicht alle Straßenräume und Wege im Bahnhofsumfeld sind den Haupt- oder Nebenrouten der Freiraumverbindungen zuzuordnen, wie z. B.

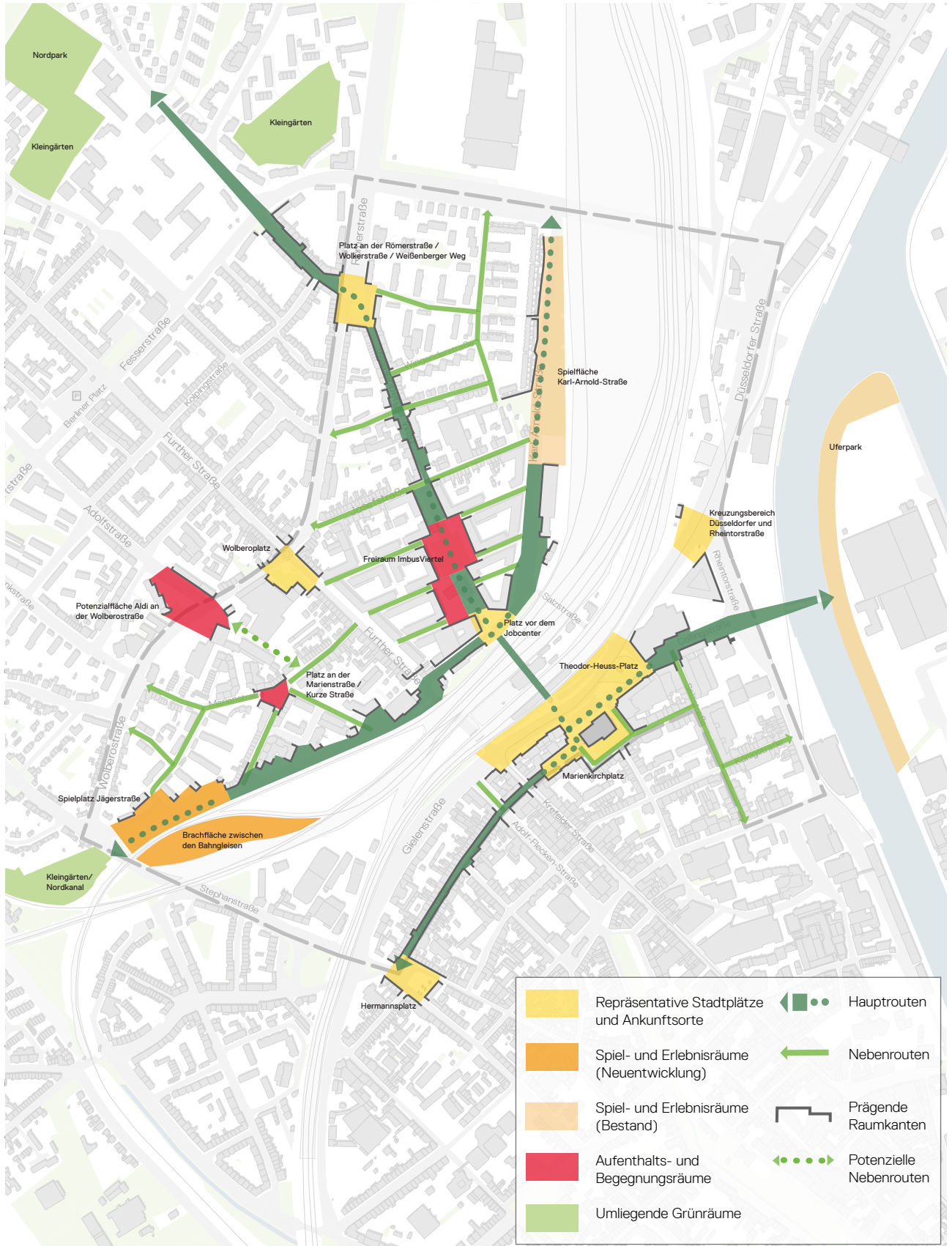


ABB 052 Strukturskizze „Freiräume – Schaffen und Vernetzen“
Quelle: SSR auf Grundlage Land NRW (2017)

die Further Straße, die eher als „Stadtachse“ zu klassifizieren ist. Sie wird im Rahmen des Leitprojektes 4.1 „Further Straße“ konzeptionell bearbeitet.

Bezug zu anderen Maßnahmen

- 2.1 Leitprojekt „Theodor-Heuss-Platz“
- 2.2 Aufwertung der Unterführungen Further Straße und Salzstraße für alle Verkehrsteilnehmenden
- 2.3 Erweiterung des Beleuchtungskonzeptes auf das Bahnhofsumfeld Neuss
- 2.4 Konzept zur städtebaulichen Kriminalprävention und zur Stärkung des Sicherheitsempfindens
- 2.5 Konzept für ein Leitsystem zur besseren Orientierung im Bahnhofsumfeld und zu den Nachbarquartieren
- 3.1 Leitprojekt „Bahnhof Neuss“
- 3.2 Konzept „Ruhender Verkehr“
- 4.1 Leitprojekt „Further Straße“
- 5.1 Leitlinien und Potenzialstudie „Kunst im öffentlichen Raum“
- 5.2 Studie zur Nachnutzung industrieller Relikte als Kulturstätte und sozialer Treffpunkt

1.1.1 Freiraumkonzept zur Schaffung und Vernetzung von Freiräumen

<p>Beschreibung</p>	<p>Mit dem Freiraumkonzept zur Schaffung und Vernetzung von Freiräumen im Bahnhofsumfeld sollen Freiräume, Verbindungen und Freiraumpotenziale im Bahnhofsumfeld genauer auf ihre Entwicklungs- und Qualifizierungsmöglichkeiten hin untersucht werden. Da sich das Bahnhofsumfeld in der Neusser Innenstadt befindet, sollten Aussagen aus gesamt- oder innerstädtischen Planungen wie dem Räumlichen Strukturkonzept besonders berücksichtigt werden. Eine Gesamtstrategie sowie eine Priorisierung zur Entwicklung und Qualifizierung der Räume ist im Sinne der im Leitprojekt „Freiräume – Schaffen und Vernetzen“ beschriebenen Ziele zu erarbeiten. Die im Leitprojekt definierten Prinzipien für die Kategorien:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Spiel- und Erlebnisräume, ▪ Repräsentative Stadtplätze und Ankunftsorte, ▪ Aufenthalts- und Begegnungsräume, ▪ Haupttrouten der Freiraumverbindungen und ▪ Nebenrouten der Freiraumverbindungen <p>sollen als Grundlage für die weitere Ausarbeitung von Entwicklungsperspektiven für die einzelnen Freiräume bzw. Verbindungen dienen sowie ggf. ergänzt und konkretisiert werden. Vorschläge für Platzgestaltungen sollen als Vorentwürfe erarbeitet werden.</p> <p>Die Auflistung der Freiräume und Freiraumverbindungen, die im Leitprojekt den unterschiedlichen Kategorien zugeordnet wurden, ist nicht als abschließend anzusehen und kann ggf. im Zuge der Erstellung des Freiraumkonzeptes um weitere relevante Freiräume oder Verbindungen ergänzt werden.</p>
<p>Begründung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Bahnhofsumfeld ist ein Mangel an Grünräumen, qualitativ nutzbaren Freiräumen sowie geeigneten Verbindungen zwischen den Freiräumen festzustellen. ▪ Bislang ist kein Gesamtkonzept zur Entwicklung und Qualifizierung der Freiräume vorhanden.
<p>Ziele</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausarbeitung der Überlegungen aus dem Leitprojekt „Freiräume – Schaffen und Vernetzen“ zu einer Gesamtstrategie ▪ Förderung der biologischen Vielfalt im urbanen Raum und Schaffung eines Beitrages zur Klimaanpassung durch Erhöhung der Grünanteile
<p>Klärungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gibt es neben den im Rahmen des Leitprojekts „Freiräume – Schaffen und Vernetzen“ bereits für eine Qualifizierung und Entwicklung identifizierten Freiräumen weitere Freiräume oder Verbindungen, die berücksichtigt werden sollten? ▪ Wie können Anpassungsmaßnahmen an Klimaveränderungen stärker in das Bahnhofsumfeld integriert werden?

1.1.2 Qualifizierung von Haupt- und Nebenrouten der Freiraumvernetzung

<p>Beschreibung</p>	<p>Hauptrouten der Freiraumverbindungen sind erlebbare Freiraumverbindungen, die bedeutende größere Freiräume miteinander vernetzen und der Einbindung in das innerstädtische Freiraumnetz dienen – auch über den Untersuchungsraum hinaus. Sie zeichnen sich durch eine besonders ausgeprägte und attraktive Freiraumgestaltung entlang der Wege und in den Straßenräumen aus – auch im Zusammenspiel mit dem ruhenden Verkehr. Insbesondere Grünelemente, Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung und sichere Querungsmöglichkeiten an Kreuzungspunkten sind für die Ausgestaltung der Hauptrouten zu berücksichtigen, ebenso wie eine sinnhafte und angemessene Umsetzung im innerstädtischen Kontext (Pointierung an neuralgischen Punkten).</p> <p>Nebenrouten der Freiraumverbindungen ergänzen die Hauptrouten zu einem Freiraumnetz und binden auch kleinere bestehende Freiräume sowie die Quartiere allgemein ein. Sie zeichnen sich durch ihren ruhigeren und durchgrünteren und nachbarschaftlichen Charakter aus. Sichere Querungsmöglichkeiten an wichtigen Kreuzungspunkten, die Auflockerung des ruhenden Verkehrs, die Weiterführung der Straßenraumbegrünung sowie die Herstellung ansprechender Gehwegbereiche gilt es in einem angemessenen Umfang weiter herzustellen und auszubauen. Auch perspektivische Nebenrouten der Freiraumvernetzung gilt es einzubeziehen.</p> <p>Diese Maßnahme stellt die bauliche Umsetzung der in Maßnahme 1.1.1 „Freiraumkonzept zur Schaffung und Vernetzung von Freiräumen“ getroffenen Aussagen für die Haupt- und Nebenrouten der Freiraumverbindungen dar.</p>
<p>Begründung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wege mit erlebbaren Freiraumqualitäten und entsprechend gestaltete Straßenräume mit einem grünen Charakter bestehen im Bahnhofsumfeld nur bruchstückhaft.

**1.1.2 Qualifizierung von Haupt- und Nebenrouten der Freiraumvernetzung
(Fortsetzung)**

Ziele

- Verbindung der Freiräume untereinander und in die Quartiere
 - Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität in den Quartieren
 - Wahrnehmbare Freiraumverbindung mit hohem gestalterischen Anspruch und Gestaltqualität schaffen
 - Gestalterische Aufwertung der Straßenräume und Wege durch Begrünung
 - Schaffung von Sitzgelegenheiten für Erholung und Rast
 - Erhöhung des Sicherheitsgefühls in öffentlichen Räumen durch Beleuchtung
 - Barrierefreiheit der Wege durch Einbindung entsprechender Nutzergruppen in die Planung
 - Vorbeugung gegen soziale Isolation durch Einrichtung niedrigschwelliger Begegnungsorte
 - Steigerung der Attraktivität des Wohnumfeldes
 - Verbesserung der klimatischen Bedingungen in der Innenstadt
 - Beitrag zur Reduzierung möglicher Hitzeinseln
-

Klärungsbedarf

- Welcher Gestaltungsanspruch bzw. welcher Ausbaustandard auf den einzelnen Teilabschnitten ist für die Haupt- und Nebenrouten angemessen?
 - Welche Straßenräume bzw. Bereiche sind bereits als Nebenrouten der Freiraumverbindung ablesbar und welche müssen nachqualifiziert werden?
 - Inwieweit ist eine Weiterführung der Hauptroute Richtung Norden zur Kleingartenanlage und zum Nordpark möglich?
-

1.1.3 Neugestaltung von repräsentativen Stadtplätzen und Ankunftsorten

Beschreibung

Repräsentative Stadtplätze und Ankunftsorte sind als Tore zur Stadt zu verstehen, die das Image und damit auch die Fremdwahrnehmung von Neuss entscheidend mitprägen. Daher ist an diese Freiräume ein besonders hoher Qualitätsanspruch zu stellen. Sie sollen sich durch ein prägnantes Erscheinungsbild, hohe Gestaltungsqualität sowie einen repräsentativen und einladenden Charakter auszeichnen. Es ist weiterhin zu beachten, dass diese Freiräume von vielen verschiedenen Nutzern aufgesucht werden, die jeweils unterschiedliche Ansprüche an den Raum haben, die in der Planung, Gestaltung und Bespielung der Räume berücksichtigt werden müssen. Angemessene Bespielungen für repräsentative Stadtplätze und Ankunftsorte können beispielsweise qualitätvolle Außengastronomien, Marktnutzungen, Kunst im öffentlichen Raum oder kulturelle Veranstaltungen wie Microfestivals sein. Nutzungsvielfalt und Aufenthaltsqualitäten sollten je nach Größe, Lage und Bedeutung eines Stadteingangs ebenfalls als Raumansprüche definiert werden.

Diese Maßnahme stellt die bauliche Umsetzung der in Maßnahme 1.1.1 „Freiraumkonzept zur Schaffung und Vernetzung von Freiräumen“ getroffenen Aussagen für die repräsentativen Stadtplätze und Ankunftsorte dar.

Da der Theodor-Heuss-Platz eine sehr zentrale Rolle im Bahnhofsumfeld einnimmt, er auch funktional von übergeordneter Bedeutung ist, jedoch vielschichtige Probleme aufweist, sind die Überlegungen zur Umgestaltung des Theodor-Heuss-Platzes Gegenstand des eigenständigen Leitprojektes 2.1 „Theodor-Heuss- Platz“. Auch der Marienkirchplatz nimmt eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Innenstadt und Theodor-Heuss-Platz ein; er wird daher einzeln behandelt (siehe Maßnahme 1.2).

Begründung

- Die Plätze sind aktuell nicht als repräsentative Innenstadteingänge wahrnehmbar.

Ziele

- Ermöglichung von Nutzungsvielfalt und Lösung von Nutzungskonflikten (beispielsweise in Hinblick auf den Verkehr)
- Generierung eines Mehrwertes für die Innenstadt bzw. für das Bahnhofsumfeld durch Bespielung
- Gestaltung von repräsentativen Innenstadteingängen
- Barrierefreiheit der öffentlichen Räume durch Einbindung entsprechender Nutzergruppen in die Planung

1.1.4 Um- und Neugestaltung von Quartiersplätzen

<p>Beschreibung</p>	<p>Quartiersplätze sind der Kategorie der Aufenthalts- und Begegnungsräume zuzuordnen. Sie zeichnen sich durch einen starken Quartiersbezug und eine kleinräumigere Bedeutung aus und stellen für die umliegend wohnende Bevölkerung wichtige Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien dar. Für diese Freiräume gilt es eine angenehme Atmosphäre und Aufenthaltsqualität durch eine ansprechende und funktionale Gestaltung mit Sitzmöglichkeiten, Verschattung und Bepflanzung herzustellen. Auch eine angemessene Bespielung mit Kunstwerken, Nachbarschaftsaktionen oder sozialen Einrichtungen kann in die Planungen einbezogen werden. Da Quartiersplätze eine wichtige Funktion und Bedeutung für die Quartiere haben, sollten auch soziale Fragestellungen berücksichtigt werden.</p> <p>Diese Maßnahme stellt die bauliche Umsetzung der in Maßnahme 1.1.1 „Freiraumkonzept zur Schaffung und Vernetzung von Freiräumen“ getroffenen Aussagen zum Platz an der Marienstraße/ Kurzestraße sowie zur Potenzialfläche Adolfstraße/Wolberostraße dar, die als Aufenthalts- und Begegnungsraum umgestaltet werden könnte.</p>
<p>Begründung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Quartiere des Bahnhofsumfelds sind unterschiedlich gut mit Quartiersplätzen und Treffpunkten im Freien ausgestattet. ▪ Viele Freiräume sind nicht als Quartiersplätze nutzbar.
<p>Ziele</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung attraktiver und nutzbarer Freiräume für die Quartiere ▪ Schaffung von Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeiten für Anwohnerinnen und Anwohner und Passanten im Freien ▪ Schaffung von Treffpunkten in der Nachbarschaft und Förderung des sozialen Lebens ▪ Nutzbarkeit für alle Zielgruppen ▪ Erhöhung des Sicherheitsgefühls in öffentlichen Räumen durch Beleuchtung ▪ Vorbeugung gegen soziale Isolation durch Einrichtung niedrigschwelliger Begegnungsorte ▪ Barrierefreiheit der öffentlichen Räume durch Einbindung entsprechender Nutzergruppen in die Planung
<p>Klärungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gibt es weitere Freiräume, die unter Gesichtspunkten der „Aufenthalts- und Erholungsräume“ zu Quartiersplätzen qualifiziert werden sollen?

1.1.5 Freiraumentwicklung auf dem ehemaligen Bauer & Schaurte-Gelände

Beschreibung	<p>Der im Rahmen der Entwicklung des ehemaligen Bauer & Schaurte-Geländes geplante Freiraum ist der Freiraumkategorie „Aufenthalts- und Begegnungsräume“ zugeordnet. Die Prinzipien dieser Kategorie sollen in die Gestaltung des Freiraums einfließen. Zudem soll eine Verknüpfung der gestalterischen Qualität und der mikroklimatischen Funktion von Freiräumen hergestellt werden.</p>
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es ist ein allgemeiner Mangel an Freiräumen im Bahnhofsumfeld festzustellen. ▪ Durch den hohen Versiegelungsgrad stellt die Fläche eine Hitzeinsel dar. ▪ Eine Entwicklung des ehemaligen Bauer & Schaurte-Geländes ist bereits im Gange, ein attraktiver Freiraum für das Quartier muss mitgedacht werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung eines Beitrages zur Klimaanpassung ▪ Entwicklung eines attraktiven und nutzbaren Freiraums für das neue Quartier ▪ Schaffung von Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeiten für Anwohnerinnen und Anwohner und Passanten im Freien ▪ Stärkung der Funktion als Fuß- und Radverkehrsachse ▪ Interessante Bespielung des Freiraums ▪ Bewahrung der Identität des Ortes (in Relikten)
Klärungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Welche Setzungen sind bereits getroffen? ▪ Wie können funktionale Ansprüche zur Verbesserung von Versickerung und Mikroklima, die Erlebbarkeit des Wasserkreislaufs und gestalterische Ansprüche verknüpft werden? ▪ Wie können vorhandene und erhaltenswerte Bestandsgebäude in die Attraktivierung des öffentlichen Raumes einbezogen werden?

1.2 Umgestaltung des Marienkirchplatzes

<p>Beschreibung</p>	<p>Der Marienkirchplatz wird der Freiraumkategorie „Repräsentative Stadtplätze und Ankunftsorte“ zugeordnet. Durch seine Lage im Übergang vom Theodor-Heuss-Platz zur Innenstadt, aber zugleich in einer ruhigeren Nebenstraße gelegen, kommt ihm eine besondere Funktion zu. Es gilt den Marienkirchplatz als wichtigen verbindenden Freiraum mit grünem Charakter und angenehmen Wegeverbindungen insbesondere für Fußgänger zu qualifizieren.</p> <p>Diese Maßnahme stellt die bauliche Umsetzung der Umgestaltung des Marienkirchplatzes auf Grundlage der in Maßnahme 1.1.1 „Freiraumkonzept zur Schaffung und Vernetzung von Freiräumen“ getroffenen konzeptionellen Aussagen zum Marienkirchplatz dar.</p>
<p>Begründung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dieser Stadtplatz wird seiner herausragenden Lage nicht gerecht.
<p>Ziele</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung als „Repräsentativer Stadtplatz und Ankunftsort“ ▪ Gestaltung mit repräsentativem Charakter als Übergang des Theodor-Heuss-Platzes zur Innenstadt und als Bestandteil einer Hauptachse ▪ Schaffung einer breiten und bequemen Wegeverbindung zwischen der Innenstadt und dem Theodor-Heuss-Platz (insbesondere für Fußgänger) ▪ Attraktive, sichere und barrierefreie Gestaltung des Marienplatzes zur Nutzbarkeit durch alle Nutzergruppen
<p>Klärungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wie geht man mit dem ruhenden Verkehr um? ▪ Welche Wegeverbindungen über den Marienkirchplatz sind wichtig? ▪ Welche Eigentumsverhältnisse gibt es im Raum?

1.3 Umgestaltung des Spielplatzes Jägerstraße

<p>Beschreibung</p>	<p>Der Spielplatz Jägerstraße ist entsprechend der Leitlinien und des Leitbildes ein wichtiger Trittstein der Freiraumverbindungen und soll entsprechend als Spiel- und Erlebnisraum qualifiziert werden. Die bestehenden Teilbereiche sollen durch verbindende Elemente und ergänzende Spiel- und Sportangebote zu einem attraktiven Spiel- und Erlebnisraum für verschiedene Nutzergruppen, insbesondere für Kinder und Jugendliche, zusammengeführt werden. Es ist auf freie Zugänglichkeit, gute Erreichbarkeit, eine vom sozialen Status unabhängige Nutzbarkeit sowie die Vereinbarkeit der Nutzungen untereinander und im Umfeld zu achten.</p> <p>Diese Maßnahme stellt die bauliche Umsetzung der in Maßnahme 1.1.1 „Freiraumkonzept zur Schaffung und Vernetzung von Freiräumen“ getroffenen Aussagen für den Spielplatz Jägerstraße dar.</p>
<p>Begründung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der aktuelle Spielplatz nimmt nur einen Teil der Fläche ein und bietet nicht ausreichend attraktive Spiel- und Sportangebote für alle Nutzergruppen.
<p>Ziele</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung von quantitativ mehr und qualitativ interessanteren Freizeitangeboten für alle Nutzergruppen ▪ Verbesserung der Zugänglichkeit ▪ Sichere und attraktive Gestaltung des Freiraums ▪ Soziale Integration durch freie Zugänglichkeit ▪ Förderung des sozialen Miteinanders durch Qualifizierung des Begegnungsortes in der Nachbarschaft ▪ Steigerung der Attraktivität des Bahnhofsumfelds als Wohnort
<p>Klärungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Welche Angebote werden von den Nutzergruppen gewünscht, um die bisherige Spielplatznutzung zu einem Erlebnisraum weiterzuentwickeln? ▪ Wie kann der Freiraum besser in das Quartier eingebunden werden? ▪ Welche Bespielungsmöglichkeiten sind denkbar?

1.4 Street-Workout-Anlage im Wohnquartier Südliche Furth

Auf der Fläche des ehemaligen Containerbahnhofs sind 255 barrierefreie und öffentlich geförderte Wohnungen im Quartier "Südliche Furth" entstanden.

Im Sinne eines Mehrgenerationen-Wohnens werden dort moderne Wohnformen, Gruppenwohnungen, Demenzwohnen sowie ambulante und stationäre Pflege- und Gemeinschaftsangebote angeboten.

Beschreibung

Seit Jahren wird dort erfolgreich in Kooperation mit dem Sportverein KSK Konkordia das Sportangebot "Ringens für Kids" umgesetzt. Für Kleinkinder sind im Quartier mehrere verteilte Spielplätze vorhanden. Eltern haben dafür eine Patenschaft übernommen und kümmern sich.

Für ältere Kinder und Jugendliche wird in dem Quartier wenig geboten. Die überdachte Halle gilt zurzeit eher als Aufenthaltsort und soll durch eine Street-Workout-Anlage bereichert werden. Die Umsetzung erfolgt federführend durch die Neusser Bauverein AG.

Begründung

- Die Spielfläche mit Basketball-Körben sowie Toren sind wenig attraktiv und werden von jugendlichen Bewohnern des Quartiers kaum genutzt.

Ziele

- Ziel dieser Turngeräte ist es, Kraft, Beweglichkeit und Körperkontrolle zu verbessern und damit das allgemeine körperliche Wohlbefinden zu fördern.
 - Wissenschaftliche Studien haben die positiven Effekte auf Vitalität, soziale Funktionsfähigkeit, emotionale Rollenfunktion sowie psychisches Wohlbefinden sowie die dauerhaft verbesserte soziale Integration nachgewiesen.
 - Sobald die Street-Workout-Anlage installiert ist, sollen dort in Zusammenarbeit mit lokalen Sportvereinen und Trainern Workshops angeboten werden, die das Miteinander und den Austausch fördern, so dass die Anlage auch dauerhaft von den jungen Anwohnern genutzt wird.
-

5.3

Handlungsfeld 2 – Städtebau und öffentlicher Raum

Leitprojekt 2.1 „Theodor-Heuss-Platz“

Repräsentative Stadtplätze und Ankunftsorte sind als Tore zur Stadt zu verstehen, die das Image und damit auch die Fremdwahrnehmung einer Stadt entscheidend mitprägen können. An sie werden hohe Ansprüche an Funktionalität und Gestaltqualität gestellt.

Der Theodor-Heuss-Platz ist als Vorplatz des Neusser Hauptbahnhofs und Übergang zur Innenstadt zentraler Ankunfts- und Umsteigeort und somit von Bedeutung für die Gesamtstadt. Er ist ein innerstädtischer Stadteingang und nimmt auch als Bindeglied zwischen Furth und Innenstadt eine entscheidende Rolle im Bahnhofsumfeld ein. Verschiedene funktionale und gestalterische Defizite sowie verkehrliche Problemstellungen führen jedoch dazu, dass der Theodor-Heuss-Platz den an ihn gestellten Ansprüchen derzeit nicht gerecht wird.

Das Zusammentreffen verschiedener Verkehrsströme und Akteure im Verkehrsgeschehen führt zu einer hohen Verkehrsbelastung am Theodor-Heuss-Platz – zum einen durch den motorisierten Durchgangsverkehr, zum anderen durch den Umsteigebetrieb im ÖPNV an Bus- und Straßenbahnhaltestellen, durch wartende Taxis, den ruhenden Verkehr vor der Marienkirche und seitlich vor dem Bahnhofseingang, sowie durch den Radverkehr und die Passanten auf dem Weg vom oder zum Bahnhof.

Zudem mangelt es an einer einheitlichen und qualitätsvollen Platzgestaltung, da einzelne Gestaltungselemente „in die Jahre gekommen“ sind und sich negativ auf das Gesamtbild auswirken. Der Platz ist für viele Nutzergruppen

unattraktiv, unübersichtlich und lädt nicht zum Verweilen ein. Allgemein entspricht der Charakter des Theodor-Heuss-Platzes eher dem eines Durchgangsortes als dem eines attraktiven, zusammenhängend wahrnehmbaren Stadtplatzes und Tors zur Innenstadt.

Angesichts dieser vielschichtigen Problemlagen und der gesamtstädtischen Bedeutung wurde die Neugestaltung des Theodor-Heuss-Platzes im Laufe des ISEK- Prozesses als eine der großen und wichtigen städtebaulichen Aufgaben für die Entwicklung des Neusser Bahnhofsumfeldes herausgestellt und daher als Leitprojekt „Theodor-Heuss-Platz“ definiert. Die Idee ist es, den Theodor-Heuss-Platz zu einem repräsentativen Stadtplatz und Ankunftsort zu entwickeln, die verschiedenen Funktionsbereiche unter Berücksichtigung veränderter Nutzungs- und Raumansprüche zu qualifizieren, sichere und attraktive Zu- und Übergänge zu ermöglichen und einen wahrnehmbaren Gesamtplatz zu gestalten. Entstehen soll ein für alle Nutzergruppen attraktiver, repräsentativer, erlebbarer und gleichzeitig funktionaler Stadtplatz.

Ziele

- Den Theodor-Heuss-Platz zu einem repräsentativen innerstädtischen Stadteingang und attraktiven, erlebbaren Stadtplatz gestalten.
- Mit einer funktionalen und gestalterischen Qualifizierung des Theodor-Heuss-Platzes einen Mehrwert für die verschiedenen Nutzergruppen und die Gesamtstadt generieren.

- Die Funktion des Theodor-Heuss-Platzes als wichtigen Baustein der „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Neuss“ gewährleisten und entsprechend entwickeln.
- Verkehrliche Nutzungen stadtverträglich gestalten und dadurch die Verkehrsbelastung reduzieren.
- Zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten und -potenziale der Mobilitätsangebote und Verkehrsflächen mitdenken (z. B. Weiterentwicklung der Straßenbahntypen und damit einhergehend veränderte Anforderungen an Haltestellen).
- Die einzelnen Teilbereiche des Platzes mit entsprechend abgestimmten Nutzungskonzepten belegen und gestalterisch umsetzen.
- Die Nutzung des Platzes sowie Zu- und Übergänge für alle Nutzergruppen attraktiv, sicher, nutzbar und barrierefrei gestalten.
- Sicherheit im öffentlichen Raum durch Bepflanzung, Belebung und Erhöhung des Öffentlichkeitsgrades sowie durch abgestimmte und intelligente Lichtkonzepte schaffen – auch in den Abendstunden.

Bereiche und Prinzipien

Für das Leitprojekt 2.1 „Theodor-Heuss-Platz“ wurde der Platz im Rahmen verschiedener Beteiligungsformate und durch gutachterliche Einschätzung näher analysiert. Im Sinne der Zielsetzungen wurden verschiedene Bereiche mit jeweils unterschiedlichen Nutzungsansprüchen, Qualitäten und Bindungen unterteilt (siehe ABB 053). Für die verschiedenen Bereiche werden Prinzipien und Anforderungen an Funktion, Gestaltung, Nutzung und Atmosphäre definiert. Dabei finden auch die Interessen verschiedener Nutzergruppen und verkehrliche Fragestellungen, soweit möglich, Berücksichtigung.

Theodor-Heuss-Platz (Gesamtplatz)

Als Abgrenzung des Theodor-Heuss-Platzes wird der Raum zwischen der Bahnfläche und der ersten Gebäudekante Richtung Innenstadt vorgeschlagen, der durch die Kreuzung zur

Further Straße und zur Salzstraße begrenzt wird (siehe ABB 053). Der Theodor-Heuss-Platz ist der Freiraumkategorie „Repräsentative Stadtplätze und Ankunftsorte“ zuzuordnen (siehe auch Leitprojekt 1.1 „Freiräume – Schaffen und Vernetzen“), woraus sich die funktionalen und gestalterischen Anforderungen an den Platz ableiten lassen. Neben der Funktion als Mobilitätsknoten sowie als Ankunfts- und Umsteigeort soll der Theodor-Heuss-Platz auch ein Stadtplatz mit urbanem Charakter sowie ein repräsentativer Stadteingang werden. Hierzu ist es wichtig, den Platz durch ein zusammenhängendes Erscheinungsbild als Gesamtplatz wahrnehmbar zu gestalten. Ein teilweises Freiräumen des Platzes, die Betonung und Bildung relevanter Raumkanten sowie einheitliche Gestaltungselemente erzeugen ein solches Bild. Die einzelnen Funktionsbereiche sollen sich dabei in das Gesamtbild des Platzes einfügen. Auch wenn der Theodor-Heuss-Platz weiterhin eine entscheidende Rolle als Verkehrsknoten im innerstädtischen Kontext haben wird, so ist dennoch auf eine stadtverträgliche Gestaltung der Verkehrsflächen, insbesondere angesichts des bisher großen Flächenanteils für den motorisierten Individualverkehr, zu achten. Dadurch soll die Verkehrsbelastung verringert und die Nahmobilität im Umweltverbund gefördert bzw. attraktiver werden. Weiterhin ist auf eine Gestaltung des Platzes zu achten, die in einigen Teilbereichen eine flexible Anpassung an zukünftige Entwicklungen von Mobilitätsangeboten zulässt.

Kernbereich Stadtplatz

Zur Entwicklung als Kernbereich des Theodor-Heuss-Platzes wird der Bereich zwischen Fahrbahn und Marienkirche vorgeschlagen (siehe ABB 053). Die Idee ist es, in diesem Bereich eine durchgängige Platzfläche mit einladendem, urbanen Charakter im Sinne eines innerstädtischen Stadtplatzes zu schaffen. Verschiedene Nutzergruppen sollen hier einen Ort der Rast und des sozialen Austausches finden. Bei der Planung und Umsetzung ist insbesondere auf ein

prägnantes und repräsentatives Erscheinungsbild, auf Nutzungsvielfalt, hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualitäten sowie auf die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen zu achten. Als wesentliche Gestaltungselemente des Kernbereichs dienen Sitzmöglichkeiten, Bereiche für qualitätsvolle Außengastronomie, eine Multifunktionsfläche sowie einzelne gliedernde Pflanzungen, beispielsweise in Form von Baumgruppen. Die historische Fassade der Marienkirche soll als prägendes Element der Stadtgestalt in die Planungen einbezogen werden. Da der Bereich derzeit nur von zwei Raumkanten gefasst wird, ist perspektivisch die Bildung einer dritten Raumbegrenzung am südlichen Ende der Straßenbahnwendeschleife denkbar (siehe auch „Bereich Wendeschleife“).

Haltestellenbereich

Es wird vorgeschlagen, den Haltestellenbereich für Straßenbahnen und den Bus auch zukünftig im Bereich der heutigen Haltestelle „Neuss Hbf“ zu belassen. Die räumliche Nähe zum Bahnhofseingang und zur Innenstadt sind hierfür ebenso entscheidende Faktoren wie die bestehenden verkehrstechnischen Bindungen. Die Idee ist es, einen funktionalen, attraktiven, zeitgemäßen und von allen Nutzergruppen nutzbaren Haltestellenbereich als wichtigen Bestandteil der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Neuss zu schaffen. In die Gestaltung sollen auch die beidseitigen Gehwegbereiche über die Fahrbahnen hinweg einbezogen werden. Dies soll sich insbesondere in großzügigen, sicheren Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und in der Durchlässigkeit der Möblierung wiederfinden. Ziel ist es, die optische Barriere der Straßenbahnhaltestellen im Zentrum des Theodor-Heuss-Platzes zu reduzieren. Eine klare Ausschilderung und Anzeige aktueller Abfahrtszeiten, die ansprechende Gestaltung der Wartebereiche sowie die Integration in das Gesamtkonzept „Theodor-Heuss-Platz“ sollen ebenfalls Berücksichtigung finden. Bei der weiteren Planung und Umsetzung zur Umgestaltung des Haltestellenbereichs ist eine Zusammenarbeit mit den involvierten Verkehrsbetrieben

zwingend notwendig. In diesem Zusammenhang sollten zudem auch weitere verkehrstechnische Aspekte, wie beispielsweise die Zusammenlegung mit der Haltestelle „Theodor-Heuss-Platz“ (an der Wendeschleife) geprüft werden.

Bereich Wendeschleife

Für eine perspektivische Entwicklung wird die Fläche der heutigen Wendeschleife der Straßenbahnlinie 709 vorgeschlagen. Momentan besteht für diesen Bereich in Bezug auf die Flächeninanspruchnahme eine hohe Bindung, jedoch ein geringer Nutzwert. Durch eine Neuorganisation soll ein anderweitig nutzbarer Raum und gleichzeitig ein Mehrwert für den gesamten Theodor-Heuss-Platz geschaffen werden. Es wird empfohlen, im ersten Schritt eine Perspektive für den Bereich Wendeschleife zu entwickeln, welche die Möglichkeiten der Nutzung, Gestaltung und Bedeutung für den Gesamtplatz aufzeigt. Denkbare Aspekte einer perspektivischen Entwicklung könnten dabei die Ausbildung einer Raumkante zum Kernbereich des Theodor-Heuss-Platzes, eine nutzbare Grünfläche sowie eine Bebauung sein. Die Funktionalität des Gesamtplatzes müsste auch in einer Übergangsphase gewährleistet bleiben. Konkrete Ideen für eine perspektivische Entwicklung der Fläche sind in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben zu entwickeln, auch wenn diese bislang keine größeren Änderungen für die nächsten 10 Jahre in diesem Bereich vorsehen, wie im Rahmen der Fokusrunden dargestellt wurde.

Bereich Taxistand

Die Möglichkeit, Reisende schnell und unkompliziert in der Nähe des Bahnhofseingangs abzusetzen, soll als wichtige Funktion erhalten bleiben. Die Idee ist es, den Bereich an eine weniger prominente Stelle des Theodor-Heuss-Platzes zu verlegen, funktional zu optimieren und gestalterisch zu qualifizieren. Damit soll einerseits die Querung des Platzes für



ABB 053 Konzeptskizze Theodor-Heuss-Platz
Quelle: SSR auf Grundlage Stadt Neuss, Aerowast 2017

Fußgänger und Radfahrer verbessert und andererseits das Gesamtbild des Platzes aufgewertet werden. Bei einer Optimierung und Qualifizierung des Bereichs ist insbesondere auf eine funktionale Gestaltung zu achten, die sich in die des Gesamtplatzes einfügt. Daher wird vorgeschlagen, den Taxi-Haltebereich und „Kiss-and-Ride-Plätze“ nördlich des Haupteingangs zum Bahnhof Neuss anzusiedeln (siehe ABB 053). Weitere PKW-Stellplätze könnten in optimierter Form und in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof ebenfalls in diesem Bereich angeboten werden (siehe auch Leitprojekt 3.1 „Bahnhof Neuss“).

Vernetzungsbereiche

Als Vernetzungsbereiche werden die Kreuzungsbereiche von Further und Gielenstraße sowie von Düsseldorfer und Salzstraße sowie die Fläche vor dem Haupteingang des Bahnhofs und die Übergänge zur Marienkirche vorgeschlagen (siehe ABB 053). Sie sind wichtige Verbindungsstellen und Kreuzungspunkte, die von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden genutzt werden. Daher sollten diese Vernetzungsbereiche in einem Gesamtkonzept zur Umgestaltung des Theodor-Heuss-Platzes Berücksichtigung finden. Die Vernetzungsbereiche sollten sichere Wege sowie kurze und barrierearme Übergänge für Fußgänger darstellen und für alle Verkehrsteilnehmenden gut einsehbar sein. Es gilt, diese Bereiche zweckmäßig, zeitgemäß sowie übersichtlich zu gestalten und durch die Gestaltung der Wegführung den Nutzenden eine intuitive Orientierung, beispielsweise in Richtung der Innenstadt, zu bieten.

Ganz wesentlich für den Theodor-Heuss-Platz ist die Funktion als Übergangsbereich zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt sowie als innerstädtischer Stadteingang. Daher sollte der Vernetzungsbereich direkt vor dem Bahnhofs- eingang und Übergang zur Marienkirche, nicht nur die bereits aufgeführten Kriterien erfüllen, sondern besonders repräsentativ sein. Denkbare Bestandteile zur Betonung des innerstädtischen Stadteingangs könnten der Bau eines

repräsentativen Eingangsbereichs für den Hauptbahnhof Neuss – mit deutlich erkennbarem Hinweis auf den Haupteingang – sowie die Schaffung eines großzügigen Übergangs für Fußgänger sein, der in Teilen bereits umgestaltet wurde.

Verbindungen

Für die Umgestaltung des Theodor-Heuss-Platzes zu einem repräsentativen Stadtplatz und innerstädtischen Stadteingang sollten, neben den verschiedenen Bereichen des Platzes, auch die Verbindungen zu angrenzenden Orten und umliegenden Quartieren mitgedacht werden. Vorgeschlagen werden folgende besonders zu berücksichtigende Verbindungen (siehe ABB 053):

- in die Futh-Süd durch die Unterführung Further Straße,
- zum Hauptbahnhof Neuss und in die südliche Furth durch den Bahnhof,
- in die südliche Furth durch die Unterführung Salzstraße,
- zur Innenstadt entlang der Krefelder Straße,
- zur Innenstadt über den Marienkirchplatz,
- zum Uferpark über die Collingstraße sowie
- ins Barbaraviertel und nach Düsseldorf über die Düsseldorfer Straße.

Die Verbindungen sollen für alle Verkehrsteilnehmenden nutzbar und sicher sein, eine klare Orientierung bieten, beispielsweise durch eine geeignete Beschilderung; sie sollen die vom Theodor-Heuss-Platz kommenden Wegeverbindungen aufnehmen und sinnvoll weiterführen. An diese Verbindungen ist ein hoher Anspruch an Gestaltqualität insbesondere in den Fußgängerbereichen zu stellen. Es ist auf großzügig bemessene Wege und angemessene Beleuchtung zu achten (Beachtung in Maßnahme 2.3 „Erweiterung des Beleuchtungskonzepts auf das Bahnhofsumfeld Neuss“). Einige dieser Verbindungen werden als Haupt- bzw. Nebenrouten der Freiraumvernetzung vorgeschlagen und dazu entsprechende Kriterien aufgestellt (siehe

Leitprojekt 1.1 „Freiräume – Schaffen und Vernetzen“).

Eine vertiefende Betrachtung der jeweiligen Bestandssituation und Umsetzung der Prinzipien wird im Rahmen der Maßnahmen 1.1.2 „Qualifizierung von Haupt- und Nebenrouten der Freiraumvernetzung“, 2.2 „Aufwertung der Unterführungen Further Straße und Salzstraße für alle Verkehrsteilnehmenden“ und des Gesamtkonzeptes für den Theodor-Heuss-Platz (Maßnahme 2.1) empfohlen.

Beziehung zu anderen Maßnahmen

- 1.1 Leitprojekt „Freiräume – Schaffen und Vernetzen“
- 2.2 Aufwertung der Unterführungen Further Straße und Salzstraße für alle Verkehrsteilnehmenden
- 2.3 Erweiterung des Beleuchtungskonzeptes auf das Bahnhofsumfeld Neuss
- 2.4 Konzept zur städtebaulichen Kriminalprävention und zur Stärkung des Sicherheitsempfindens
- 2.5 Konzept für ein Leitsystem zur besseren Orientierung im Bahnhofsumfeld und zu den Nachbarquartieren
- 3.1 Leitprojekt „Bahnhof Neuss“
- 3.2 Konzept „Ruhender Verkehr“
- 5.1 Leitlinien und Potenzialstudie „Kunst im öffentlichen Raum“

2.1.1 Machbarkeitsstudie „Theodor-Heuss-Platz“

Beschreibung

Für alle Straßenbahn- und Bushaltestellen im Umfeld des Theodor-Heuss-Platzes soll eine Machbarkeitsstudie erstellt werden, welche die aktuelle Situation der unterschiedlichen Haltestellen und insbesondere deren verkehrstechnische Bindungen genauer untersucht und darstellt sowie anschließend Möglichkeiten zur funktionalen und gestalterischen Verbesserung der Situation aufzeigt. Die definierten Prinzipien für den „Bereich Wendeschleife“ und den „Haltestellenbereich“ sollen als Grundlage und Zielrichtung für die Machbarkeitsstudie dienen. Diese soll insbesondere Vorschläge für eine perspektivische Entwicklung der Wendeschleife sowie für die Optimierung, Neuorganisation und Neugestaltung der Haltestellenbereiche aufzeigen. Folgende Denkszenarien, die im Rahmen der Fokusrunden zur Diskussion gestellt wurden, sollten abwägend bedacht werden:

- die Verlegung der Straßenbahnhaltestellen in die Gielenstraße,
- die Schaffung eines zweiten Aufgangs zu den Bahngleisen über die Furth Straße,
- die Verlegung der Wendeschleife in die Furth-Süd
- oder eine Überbauung der Wendeschleife und Kopplung mit der Ansiedlung gastronomischer Angebote zur Bespielung des Kernbereichs.

Dabei ist eine einheitliche Gesamtlösung, vorzugsweise durch eine Zusammenlegung der verschiedenen Haltestellen an einem Ort, für den Theodor-Heuss-Platz anzustreben. Da die Haltestellen von unterschiedlichen Verkehrsgesellschaften betrieben werden und es viele verkehrstechnische Fragestellungen (wie beispielsweise die unterschiedlichen Einstiegshöhen bei den Straßenbahnen und die dafür benötigten Bahnsteighöhen) zu klären gilt, ist die Erstellung der Machbarkeitsstudie in enger Zusammenarbeit mit diesen erforderlich. Auch weitere wichtige Akteure wie der ADFC sowie der Sehbehinderten- und Blindenverein sollten in den Prozess eingebunden werden.

Begründung

- Die Haltestellen im Umfeld des Theodor-Heuss-Platzes liegen derzeit räumlich teilweise weit auseinander. Dies ist unkomfortabel für Umsteigende.
 - Die Gestaltung der Haltestellen ist nicht mehr zeitgemäß.
 - Der Theodor-Heuss-Platz ist größtenteils nicht barrierefrei.
 - Die Straßenbahnwendeschleife der Linie 709 nimmt derzeit eine große Fläche auf dem Theodor-Heuss-Platz ein, hat aber wenig Nutzen für den Gesamtplatz.
-

**2.1.1 Machbarkeitsstudie „Theodor-Heuss-Platz“
(Fortsetzung)**

Ziele

- Optimierung der Haltestellen-Situation durch eine ganzheitliche Lösung für alle Straßenbahn- und Bushaltestellen am Theodor-Heuss-Platz.
- Vereinfachung der Zugänglichkeit, bessere Orientierung und schnelleres und bequemerer Umsteigen für die Nutzer.
- Ein Gewinn an anderweitig nutzbarem Raum auf dem Theodor-Heuss-Platz durch Verringerung der Flächeninanspruchnahme von verschiedenen Haltestellen und der Wendeschleife.
- Aufwertung des gesamten Theodor-Heuss-Platzes durch eine modernere und attraktivere Gestaltung der Haltestellenbereiche.

Klärungsbedarf

- Inwieweit ist es möglich, die Haltestellen in einem Bereich zusammenzuführen?
- Wie funktioniert hier eine verkehrstechnische Lösung?
- Ist der als „Haltestellenbereich“ gekennzeichnete Bereich dafür geeignet?
- Inwieweit ist es sinnvoll die o.g. Denkszenarien zu berücksichtigen?



ABB 054 Schrägluftbild des Theodor-Heuss-Platzes
Quelle: Stadt Neuss, Aerowest 2017

2.1.2 Städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb „Neugestaltung des Theodor-Heuss-Platzes“

Beschreibung

Für die Neugestaltung des Theodor-Heuss-Platzes soll ein städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb mit hohem Anspruch an Gestaltqualität durchgeführt werden. Ergebnisse sind ein Nutzungskonzept sowie ein städtebaulich-freiraumplanerischer Entwurf für den gesamten Theodor-Heuss-Platz, die die einzelnen Bereiche mit ihren jeweiligen Raumansprüchen in die Gestaltung einbinden (Raumabgrenzung siehe ABB 053 im ISEK Bericht). Konzeptionelle Grundlage für den Entwurf sind die im ISEK Bericht unter Leitprojekt 2.1 „Theodor-Heuss-Platz“ beschriebenen Ideen, Ziele, Bereiche und Prinzipien (ggf. kann auch auf Teile des Freiraum- und Lichtkonzeptes für die Innenstadt von 2016 zurückgegriffen werden). Da es sich beim Theodor-Heuss-Platz um einen sehr zentralen Raum im Bahnhofsumfeld mit gesamtstädtischer Bedeutung und vielen Bindungen und Abhängigkeiten handelt, sind weiterhin die Ergebnisse der unter dem Punkt „Beziehung zu anderen Maßnahmen“ aufgeführten Maßnahmen zu berücksichtigen. Die Umsetzung der Neugestaltung des Theodor-Heuss-Platzes soll im Rahmen der nachfolgend beschriebenen Maßnahme erfolgen.

Begründung

- Der Theodor-Heuss-Platz ist derzeit nicht als zusammenhängender Stadtplatz wahrnehmbar.
- Die aktuelle Aufteilung des Platzes bedingt eine hohe Verkehrsbelastung und schafft kaum Aufenthaltsqualität.
- Die Gestaltung des Theodor-Heuss-Platzes ist nicht mehr zeitgemäß und entspricht funktional und gestalterisch nicht den Ansprüchen an einen repräsentativen Stadtplatz und Ankunftsort.

Ziele

- Den Theodor-Heuss-Platz zu einem repräsentativen innerstädtischen Stadteingang und attraktiven sowie erlebbaren Stadtplatz mit Aufenthaltsqualität gestalten.
- Mit einer funktionalen und gestalterischen Qualifizierung des Theodor-Heuss-Platzes einen Mehrwert für die verschiedenen Nutzergruppen und die Gesamtstadt generieren.
- Verkehrliche Nutzungen stadtverträglich gestalten und dadurch die Verkehrsbelastung reduzieren.
- Die einzelnen Teilbereiche des Platzes mit entsprechend abgestimmten Nutzungskonzepten belegen und diese gestalterisch umsetzen.
- Den Platz sowie seine Zu- und Übergänge zur Nutzung für alle Nutzergruppen attraktiv, sicher und barrierefrei gestalten.
- Sicherheit im öffentlichen Raum durch Bespielung, Belebung und Erhöhung des Öffentlichkeitsgrades auch in den Abendstunden sowie durch abgestimmte und intelligente Lichtkonzepte schaffen.

2.1.2 Städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb „Neugestaltung des Theodor-Heuss-Platzes“ (Fortsetzung)

Klärungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Welche Unterlagen und Vorkenntnisse sind nötig, um einen qualifizierten und umsetzbaren Entwurf für den Theodor-Heuss-Platz zu erstellen? Müssen ggf. weitere Untersuchungen durchgeführt werden? ▪ Inwieweit kann der Hauptbahnhof Neuss in die Überlegungen einbezogen werden? ▪ Welche Bespielungsmöglichkeiten sind denkbar? ▪ Wie können die verschiedenen Akteure konstruktiv in den Prozess eingebunden werden? ▪ Inwieweit ist ein repräsentatives Eingangsgebäude für den Bahnhof zur Gestaltung des Theodor-Heuss-Platzes zu einem attraktiven Stadteingang denkbar?
----------------	--

2.1.3 Umsetzung „Neugestaltung des Theodor-Heuss-Platzes“

Beschreibung	<p>Diese Maßnahme umfasst die bauliche Umsetzung des städtebaulich-freiraumplanerischen Entwurfs für den Theodor-Heuss-Platz (Maßnahme 2.1.2) unter Berücksichtigung der Aussagen aus der Maßnahme 2.1.1 „Machbarkeitsstudie Straßenbahn- und Bushaltestellen am Theodor-Heuss-Platz“.</p> <p>Die Vorschläge zur Qualifizierung für die meisten Verbindungen kommen in den Maßnahmen 2.2 „Aufwertung der Unterführungen Further Straße und Salzstraße für alle Verkehrsteilnehmenden“ und 1.1.2 „Qualifizierung von Haupt- und Nebenrouten der Freiraumvernetzung“ zu Umsetzung. Eine sinnvolle und ganzheitliche Umsetzung des Leitprojektes „Theodor-Heuss-Platz“ erfordert eine enge Abstimmung und gute Koordinierung der verschiedenen umzusetzenden Einzelmaßnahmen.</p>
Begründung	(siehe Maßnahme 2.1.2)
Ziele	(siehe Maßnahme 2.1.2)
Klärungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Welche Bauabschnitte sind für die Umsetzung zu wählen, um die Funktionalität des Platzes auch während der Bauzeit zu gewährleisten? ▪ Welche Eigentumsverhältnisse bestehen im Raum?

2.2 Aufwertung der Unterführungen Further Straße und Salzstraße für alle Verkehrsteilnehmenden

Beschreibung

Die Bahnunterführungen in der Further Straße und der Salzstraße stellen wichtige Wegeverbindungen zwischen der Furth und der Neusser Innenstadt dar, die von vielen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden genutzt werden. Insbesondere im Bereich der Unterführung Further Straße bestehen aufgrund der beengten Situation mit Funktionalüberlagerungen massive Sicherheitsprobleme, sowohl beim Queren der Fahrbahn als auch im Längsverkehr (Dimensionierung, Konflikte im Haltestellenbereich).

Daher gilt es die Unterführungen der Further Straße und der Salzstraße aufzuwerten und dabei insbesondere folgende gestalterische und funktionale Aspekte zu berücksichtigen:

- Reduzierung des MIV und dessen Flächen zur Schaffung sicherer und großzügigerer Fahrrad- und Fußgängerbereiche,
 - gute und ansprechende Beleuchtung (siehe auch 2.3 Erweiterung des Beleuchtungskonzeptes auf das Bahnhofsumfeld Neuss),
 - Sauberkeit und Sicherheit.
-

2.3 Erweiterung des Beleuchtungskonzeptes auf das Bahnhofsumfeld Neuss

Beschreibung

Für das Bahnhofsumfeld Neuss ist ein abgestimmtes Beleuchtungskonzept zu erstellen; ggf. kann an das Freiraum- und Lichtkonzept Es sollen einheitliche Prinzipien für die verschiedenen Raumkategorien unter funktionalen und gestalterischen Aspekten aufgestellt werden. Öffentliche Räume mit einer besonderen Bedeutung für das Bahnhofsumfeld, wie beispielsweise der Theodor-Heuss-Platz, sollten mit außergewöhnlichen Lichtkonzepten bedacht werden. Zudem soll eine ansprechende und gute Beleuchtung der öffentlichen Räume zur Steigerung des Sicherheitsempfindens und zum Abbau von Barrieren beitragen.

Eine Umsetzung des Beleuchtungskonzeptes ist in der Neu- und Umgestaltung der jeweiligen öffentlichen Räume (beispielsweise im Rahmen des Leitprojekts 1.1 „Freiräume – Schaffen und Vernetzen“) vorgesehen.

2.4 Konzept zur städtebaulichen Kriminalprävention und Stärkung des Sicherheitsempfindens

Beschreibung

Zur Kriminalprävention, Steigerung des Sicherheitsempfindens und Beseitigung von Angsträumen soll ein ganzheitliches Konzept mit Schwerpunktbereichen für das Bahnhofsumfeld erstellt werden, welches die unterschiedlichen Ansätze und Maßnahmenebenen zusammenführt. Dazu zählen u. a. städtebauliche und freiraumplanerische Eingriffe, Bespielung der Räume auch in den Abendstunden, Stärkung des sozialen Zusammenhalts, Schwerpunktkontrollen und Straßensozialarbeit.

Im Rahmen des Konzeptes ist auch eine Umsetzungsstrategie zu entwickeln. Bauliche Maßnahmen könnten im Rahmen der Neu- und Umgestaltung öffentlicher Räume im Bahnhofsumfeld berücksichtigt werden.

2.5 Konzept für ein Leitsystem zur besseren Orientierung im Bahnhofsumfeld und in die Nachbarquartiere

Beschreibung

Zur Verbesserung der Orientierung im Bahnhofsumfeld und in die Nachbarquartiere ist ein Konzept für ein Leitsystem zu erstellen. Dabei sollte auf eine akzentuierte und aussagekräftige Beschilderung sowie eine intuitive Leitung (durch geeignete Gestaltung der Wege und des öffentlichen Raumes) gesetzt werden.

Die Umsetzung des Konzeptes erfolgt im Rahmen der Neu- bzw. Umgestaltungen der jeweiligen öffentlichen Räume.

2.6 Erneuerung der Beleuchtung am Marienkirchplatz

Beschreibung

Der Theodor-Heuss-Platz ist als Vorplatz des Neusser Hauptbahnhofes und Übergang zur Innenstadt Ankunfts- und Umsteigeort von zentraler Bedeutung. Vis à vis zum Neusser Hauptbahnhof befindet sich St. Marien, die größte römisch-katholische Kirchengemeinde in Neuss. Dieser Innenstadtzugang ist komplex sowohl in funktionaler Hinsicht als auch in Bezug auf das Stadtbild.

Die vorhandene einseitige Fassadenbeleuchtung von St. Marien ist defekt und soll ausgetauscht werden. Die angestrebte Fassadenbeleuchtung soll auf allen Gebäudeseiten installiert werden und besteht aus unterschiedlichen Elementen, wie Bodenstrahlern, gebäudenahe Strahlern und Scheinwerfern auf Masten, um den Baukörper in Szene zu setzen. Auch aus kriminalitätspräventiver Sicht sollten die beiden Bestandsleuchten hinter der Kirche ausgetauscht werden.

5.4

Handlungsfeld 3 – Verkehr und Mobilität

Leitprojekt 3.1 „Bahnhof Neuss“

Der Bahnhof Neuss ist zentraler Ankunfts- und Umsteigeort in Neuss und stellt zusammen mit dem Theodor-Heuss-Platz einen bedeutenden innerstädtischen Stadteingang sowie den wichtigsten Verkehrsknoten dar. In dieser Funktion wird er von vielen verschiedenen Nutzergruppen frequentiert. Der Bahnhofsdurchgang bietet zudem (wie auch die stark frequentierte Further Straße) eine fußläufige Verbindung zwischen der südlichen Furth und der Innenstadt.

Zum eigentlichen „Bahnhof Neuss“ zählen das Bahnhofsgebäude mit dem darin integrierten öffentlichen Durchgang sowie die seitlich daran angrenzenden Flächen zwischen den Gleisen. Im südlichen Areal zwischen den Gleisen, zur Further Straße hin, befindet sich die „Radstation Neuss“.

Die Vision für den Bahnhof als „Mobilitätsdreh-scheibe Bahnhof Neuss“ ist inhaltlich und räumlich weiter gefasst: Sie beinhaltet eine Zukunftsvision für die Mobilität und schließt Flächen im näheren Bahnhofsumfeld mit ein, insbesondere den Theodor-Heuss-Platz und Teilbereiche der Further Straße. Vor diesem Hintergrund ist auch das Spektrum der Fragestellungen zu sehen, die für das Leitprojekt 3.1 „Bahnhof Neuss“ von Bedeutung sind.

Der Bahnhof Neuss und sein direktes Umfeld weisen einige funktionale und gestalterische Defizite auf. Das Bahnhofsgebäude ist vom Erscheinungsbild wenig repräsentativ, hat zudem Ausstattungsmängel und Erneuerungsbedarf. Weder im Bahnhof selbst noch in dessen

unmittelbarem Umfeld finden sich zeitgemäße Service-Angebote, so auch keine öffentlichen Toiletten. Informationsangebote für Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs sind mangelhaft, ebenso die Ausschilderungen im Gebäude. Zudem schränken die häufig defekten Türen des Bahnhofs am Theodor-Heuss-Platz die Barrierefreiheit des Durchgangs ein.

Der Bahnhofsdurchgang mündet mit seinem Hauptausgang zum Theodor-Heuss-Platz, der allerdings nicht als repräsentativer Bahnhofsvorplatz gestaltet ist, zumal das Bahnhofsgebäude äußerlich wie auch in seiner inneren Struktur ursprünglich zur Further Straße hin ausgerichtet war. Somit ist der Theodor-Heuss-Platz derzeit nicht als attraktiver Stadteingang wahrnehmbar. Aufgrund seiner großen Bedeutung für das Bahnhofsumfeld und des umfassenden Handlungsbedarfs wird er vertiefend in einem eigenen Leitprojekt (siehe Kapitel 5.3, Leitprojekt 2.1 „Theodor-Heuss-Platz“) betrachtet.

Der Bahnhofsdurchgang führt im Norden direkt auf das ungenutzte ehem. Betriebsgelände von Bauer & Schaurte und das Jobcenter des Rhein-Kreises Neuss zu. Die alten Produktionshallen sind verlassen und werden einer Neubebauung weichen. Eine Entwicklung der Fläche ist bereits in der Planung; auch dies steht in unmittelbarem Zusammenhang mit den Potenzialen des Bahnhofs als „Mobilitätsdreh-scheibe Bahnhof Neuss“.

Die „Radstation Neuss“ entspricht weder heutigen funktionalen Ansprüchen, noch ist sie

(nach Aussage des Betreibers) ausreichend groß. Die Fläche davor, zwischen Bahnhofsgelände und Further Straße, dient im Wesentlichen dem ruhenden Verkehr, wirkt umgestaltet und teilweise verwahrlost.

Die Zugänge in benachbarte Quartiere sind unattraktiv und nicht als wichtige Wegeverbindungen erkennbar. Die Unterführungen in der Further Straße und insbesondere in der Salzstraße sind dunkel, stellen Angsträume für den Fuß- und Radverkehr dar und wirken ungepflegt (siehe auch Maßnahme 2.2).

Der Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln im Umweltverbund erscheint unständig und bleibt unter den Möglichkeiten des Ortes.

Generell erscheint das nähere Bahnhofsumfeld verkehrlich unzureichend geordnet. Raum für die Aufnahme zusätzlicher Angebote zur Optimierung einer Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof ist wegen der dichten Bebauung kaum vorhanden; lediglich zwischen beiden Gleissträngen im Bahnhofsbereich von Neuss gibt es nicht- oder mindergenutzte Flächen, die z. B. als Stellplätze für Carsharing-Anbieter infrage kämen.

Aufgrund der zentralen Bedeutung, aber auch der Defizite, die am Bahnhof Neuss und in dessen direktem Umfeld bestehen, wurde aus dem Prozess heraus das Leitprojekt 3.1 „Bahnhof Neuss“ entwickelt. Die Idee ist es, den Bahnhof Neuss und sein direktes Umfeld zu einer Mobilitätsdrehscheibe auszubauen, vielfältige Mobilitätsangebote zu ermöglichen und diese sinnvoll zusammenzuführen. Ein attraktiver innerstädtischer Stadteingang für alle Nutzergruppen soll entstehen. Hierzu soll das Leitprojekt 3.1 „Bahnhof Neuss“ als wichtigster Teilbaustein einen entscheidenden Beitrag leisten.

Anforderungen an die Mobilitätsdrehscheibe

Aus der Analysephase, den Erkenntnissen der Beteiligung sowie aufgrund gutachterlicher Einschätzung werden folgende Anforderungen an die „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Neuss“ abgeleitet:

- Funktion als Knotenpunkt, an dem verschiedene Verkehre zusammenlaufen (ÖPNV, Bahnverkehr, Rad- und Fußverkehr, PKWs, Fernbusse, Taxis und City-Logistik)
- Schnelles und unkompliziertes Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln
- Ansiedlung und Integration neuer und perspektivisch zukunftsgerechter Mobilitätsangebote (wie E-Mobilität und Car-Sharing)
- Gute Angebote für Nutzer des Bahnhofs (Orientierung, Information und Service)
- Verknüpfung und Bindeglied zwischen der Neusser Innenstadt und der südlichen Furth
- Attraktive Gestaltung als innerstädtischer Stadteingang
- Gewährleistung von Sicherheit im öffentlichen Raum
- Barrierefreiheit im Fuß- und Radverkehr

Zur Umsetzung der Anforderungen an die Mobilitätsdrehscheibe werden im Rahmen des gesamten Maßnahmenprogramms verschiedene Maßnahmen aufgeführt. Das Leitprojekt „Bahnhof Neuss“ konzentriert sich auf diesen funktional definierten Bereich und bündelt mehrere Maßnahmen.

Bereiche und Prinzipien

Für den Bahnhof Neuss wird eine Neuorganisation der Flächen vorgeschlagen. Es lassen sich vorrangig drei Bereiche, die auch als Potenzialräume verstanden werden können, definieren. Für diese werden im Folgenden Ziele und Prinzipien formuliert.

Bahnhof Neuss und Bahnhofsdurchgang

Für diesen Bereich werden das Bahnhofsgelände sowie der Bahnhofsdurchgang zur Entwicklung vorgeschlagen (siehe ABB 055). Die

Idee ist es, diesen Bereich in vielerlei Hinsicht funktional und qualitativ aufzuwerten und den Hauptbahnhof als zentralen Baustein der Mobilitätsdrehscheibe zu entwickeln. Wichtige Elemente sind dabei eine ansprechende und helle Beleuchtung, eine gute Ausschilderung, die Unterbringung weiterer Informationsangebote (siehe auch 3.1.2 „Umsetzung einheitlicher Service- und Informationsangebote“) und sozialer Anlaufpunkte, sowie das Angebot einer öffentlich nutzbaren Toilette. Auch der Bahnhofsdurchgang sollte eine attraktive Gestaltung erfahren, zudem ist eine Aufweitung und Aufwertung des nördlichen Tunnelabschnitts denkbar. Der Bereich liegt jedoch im Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn (DB). Daher sollen die aus dem ISEK-Prozess heraus erarbeiteten Vorschläge zur Aufwertung an die verschiedenen Stellen der DB weitergeleitet und gemeinsam vorangebracht werden.

Bereich Fahrradparken

Unmittelbar vor dem ursprünglichen Haupteingang des Bahnhofs, der zur Further Straße führt, befindet sich die von der Caritas betriebene „Radstation“, sodass hier bereits gute Ansätze für einen Serviceschwerpunkt in Sachen „Fahrrad-Mobilität“ bestehen. Der davor liegende Bereich bis zur Further Straße bietet sich deshalb dafür an, hier einen „Bereich Fahrradparken“ auszubauen (siehe ABB 055). In diesem Bereich sollen zukünftig mehr Stellplätze für Fahrräder geschaffen werden, z.B. durch den Ausbau der „Radstation“ (der während des ISEK-Prozesses beschlossen wurde); ergänzende Angebote, die hier Platz finden können, sind Plätze für Leihräder bzw. die Schaffung eines Ankerpunktes für Rad-Sharing in Neuss. Um den Bereich für klimafreundliche Nahmobilitätsangebote zu qualifizieren, ist es zudem sinnvoll, die bislang vom Pkw-Verkehr dominierte Fläche bis zur Further Straße exklusiv für den Service rund um den Rad- und Fußverkehr und zu nutzen.

Bereich City-Logistik

Auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofsgebäudes, nach Nordosten, gibt es eine derzeit mindergenutzte Fläche, die sich für die Anbindung motorisierter Verkehrsträger an den Hauptbahnhof eignet. Hier soll zwischen den Bahngleisen und erschlossen von der nördlich vorbeiführenden Salzstraße ein „Bereich City-Logistik“ entstehen (siehe ABB 055). Es sollen mehrere Funktionen wie konventionelle Pkw-Stellplätze und neue Mobilitätsangebote (Car-Sharing, Ladestationen für E-Mobilität) zusammengeführt werden, um so zur verkehrlichen Entlastung insbesondere des Theodor-Heuss-Platzes beizutragen. Es ist zu prüfen, ob zur besseren Anbindung an den Bahnhof ein direkter Zugang in das Gebäude (von Norden) ermöglicht werden kann. Auch bleibt eine genaue Aufteilung und Nutzungszuordnung der Flächen zu klären: Sinnvoll erscheint es, im Bereich südlich der Salzstraße öffentliche Parkplätze und Sharing-Angebote anzusiedeln.

Darüber hinaus stellen sich für das Leitprojekt „Bahnhof Neuss“ generelle Aufgaben, wie die Verbesserung der Service- und Informationsangebote rund um die „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Neuss“ sowie die stetige Anpassung an neue Entwicklungen im Bereich Mobilität.

Beziehung zu anderen Maßnahmen

- 2.1 Leitprojekt „Theodor-Heuss-Platz“
- 2.2 Aufwertung der Unterführungen Further Straße und Salzstraße für alle Verkehrsteilnehmenden
- 2.3 Erweiterung des Beleuchtungskonzeptes auf das Bahnhofsumfeld Neuss
- 2.4 Konzept zur städtebaulichen Kriminalprävention und Stärkung des Sicherheitsempfindens
- 2.5 Konzept für ein Leitsystem zur besseren Orientierung im Bahnhofsumfeld und zu den Nachbarquartieren
- 3.2 Konzept „Ruhender Verkehr“
- 4.1 Leitprojekt „Further Straße“

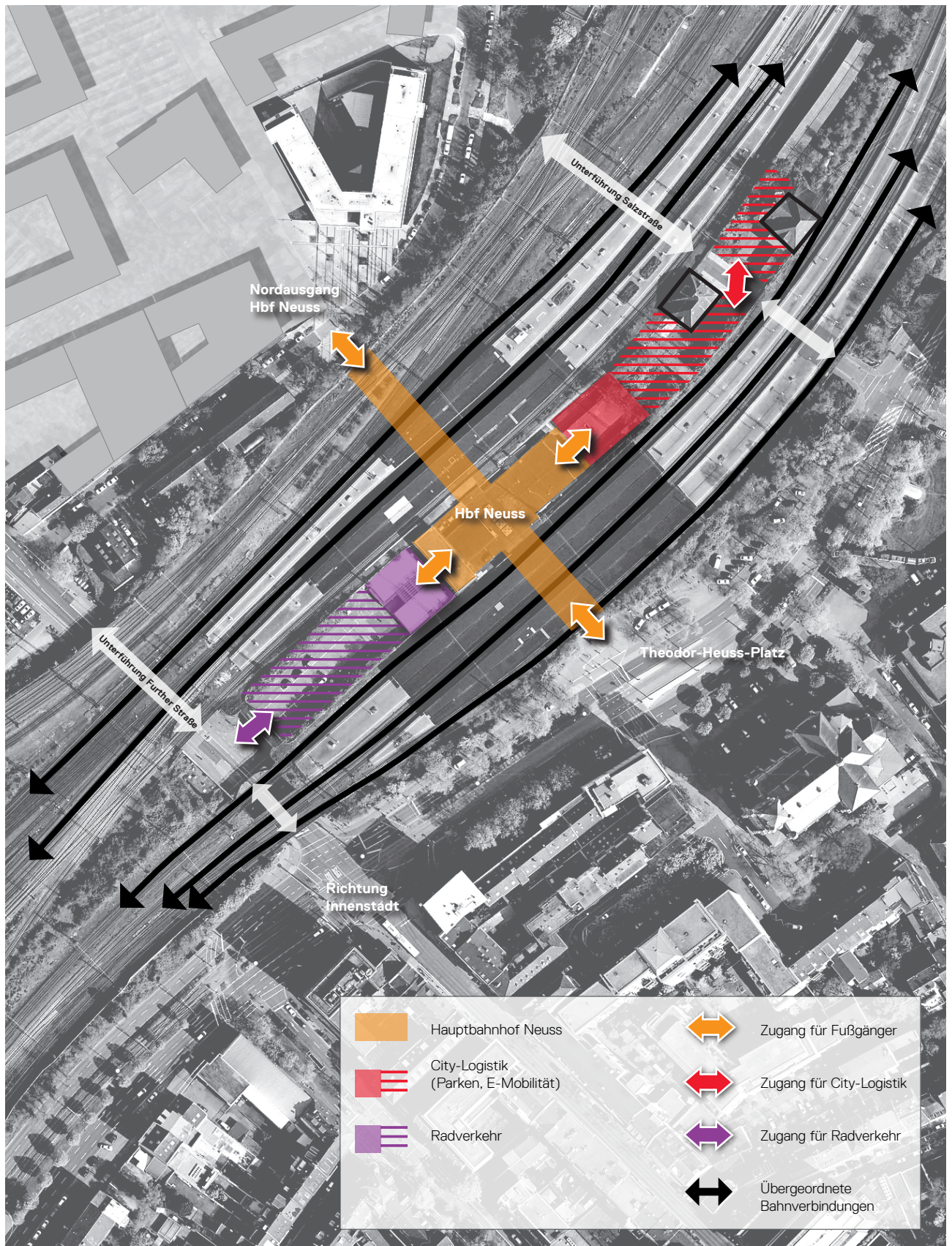


ABB 055 Strukturskizze Bahnhof Neuss

Quelle: SSR auf Grundlage Stadt Neuss, Aerowest 2017

3.1.1 Strategiekonzept „Bahnhof Neuss“ zur Ausweitung und Qualifizierung der Mobilitätsangebote

Beschreibung

Für den „Bahnhof Neuss“ – gemeint sind hier das Bahnhofsgebäude, der Bahnhofsdurchgang und die daran angrenzenden Flächen zwischen den Gleisen – soll eine Machbarkeitsstudie erstellt werden, welche die aktuell vorhandenen Mobilitätsangebote sowie die Flächen- und Rauminanspruchnahmen genauer untersucht und insbesondere die verkehrlichen Bindungen und unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse einbezieht und darstellt. Auf dieser Grundlage sollen anschließend funktionale und gestalterische Entwicklungsmöglichkeiten für die definierten Bereiche „Hauptbahnhof Neuss und Bahnhofsdurchgang“, „Fahrradparken“ und „City-Logistik“ unter Beachtung der definierten Zielrichtungen (u. a. die Einbindung neuer Mobilitätsangebote wie Car-Sharing) aufgezeigt werden. Auch die umliegenden Bereiche, die teilweise bereits in anderen Maßnahmen berücksichtigt werden, gilt es in die Untersuchungen und konzeptionellen Überlegungen einzubeziehen, um ein stimmiges Gesamtkonzept für die künftige „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Neuss“ zu erstellen. Ergebnis soll ein Strategiekonzept für den Bahnhof Neuss zur Ausweitung und Qualifizierung der Mobilitätsangebote sein, welches auch Spielräume für perspektivische Entwicklungen berücksichtigt und Möglichkeiten der baulichen Umsetzung aufzeigt.

Für die Erstellung des Strategiekonzeptes ist eine enge Zusammenarbeit mit den Akteuren erforderlich, die im Bereich des Bahnhofs Neuss aktiv sind.

Da es sich beim Leitprojekt 3.1 „Bahnhof Neuss“ um einen sehr zentralen Raum mit gesamtstädtischer Bedeutung und vielen Verflechtungen handelt, bestehen viele Beziehungen zu anderen Maßnahmen.

Begründung

- Der Bahnhof Neuss ist bereits ein zentraler und bedeutender Mobilitätsknoten der Stadt und insbesondere wichtig für die Innenstadt, wird aber den modernen Ansprüchen an Mobilitätsangebote nicht mehr gerecht.
 - Im Bereich des Bahnhofs und dessen direktem Umfeld bestehen unterschiedliche funktionale und gestalterische Mängel.
-

3.1.1 Strategiekonzept „Bahnhof Neuss“ zur Ausweitung und Qualifizierung der Mobilitätsangebote (Fortsetzung)

Ziele

- Den Bahnhof Neuss und sein direktes Umfeld zu einer Mobilitätsdrehscheibe ausbauen. Hierbei ist das Leitprojekt 3.1 „Bahnhof Neuss“ als zentraler Bestandteil der Mobilitätsdrehscheibe zu verstehen.
- Vielfältige Mobilitätsangebote ermöglichen und sinnvoll zusammenführen.
- Einen attraktiven innerstädtischen Stadteingang für alle Nutzergruppen entwickeln.

Klärungsbedarf

- Welche Eigentumsverhältnisse bestehen im Raum?
 - Welche (neuen) Mobilitätsangebote sollen im bzw. am Bahnhof Neuss genau realisiert werden und in welchem Umfang?
 - Welche (Raum-)bedarfe könnten bei der Entwicklung der ehemaligen Bauer & Schaurte-Fläche vorgehalten werden?
 - Welche Akteure sind in den Prozess einzubinden bzw. welche Akteure gilt es für den Prozess zu gewinnen?
 - Welche Bauabschnitte sind für die Umsetzung zu wählen, um die Funktionalität des Bahnhofs auch während der Bauzeit geringstmöglich zu beeinträchtigen?
 - Inwieweit ist es sinnvoll und möglich, einen direkten Aufgang zu den Bahnsteigen von der Further Straße zu schaffen?
-

3.1.2 Umsetzung einheitlicher Service- und Informationsangebote

Beschreibung	<p>Für den Bahnhof Neuss sollen einheitliche Service- und Informationsangebote bereitgestellt werden, die die Nutzbarkeit der Mobilitätsangebote und die Orientierung für die Nutzerinnen und Nutzer vereinfachen, verbessern sowie übersichtlicher gestalten. In einem ersten Schritt soll hierfür ein Konzept mit allen Akteuren erarbeitet werden, bevor es in einem zweiten Schritt systematisch und schrittweise umgesetzt wird.</p> <p>Insbesondere folgende Aspekte sollen zur Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit diskutiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ein einheitlicher Fahrkartenverkauf, ▪ ein verkehrsmittelübergreifender Infopoint, ▪ eine klare und übersichtliche Ausschilderung der Angebote, ▪ aufeinander abgestimmte Abfahrtsanzeigen sowie ▪ ein Informationsangebot zu Sehenswürdigkeiten und Veranstaltungen in Neuss, z. B. als Zweigstelle der Tourist-Information. <p>Auch neue und künftige Mobilitätsangebote sollen in die einheitlichen Service- und Informationsangebote eingebunden werden können.</p>
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Bahnhof Neuss ist für viele Nutzerinnen und Nutzer unübersichtlich. ▪ Zudem gibt es keine einheitlichen Service- und Informationsangebote. ▪ Die verschiedenen bestehenden Mobilitätsangebote sind untereinander schlecht vernetzt (Wege, Anzeigen und Informationen).
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steigerung der Nutzerfreundlichkeit am Bahnhof Neuss durch Qualifizierung und Vereinheitlichung der Service- und Informationsangebote.
Klärungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Welche Akteure sind in das Projekt einzubinden bzw. welche Akteure gilt es für das Projekt zu gewinnen? ▪ Wie können die einheitlichen Service- und Informationsangebote genau aussehen? ▪ An welchem Ort bzw. an welchen Orten können die Angebote realisiert werden?

3.2 Konzept „Ruhender Verkehr“

Beschreibung

Es ist ein Konzept zum „Ruhenden Verkehr“ für das Bahnhofsumfeld Neuss zu erstellen. In einer Bestandsaufnahme und -bewertung sind zunächst die aktuellen Angebote mit den Zielsetzungen für eine „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Neuss“ (siehe 3.1 „Leitprojekt Bahnhof Neuss“) abzugleichen. Anschließend sind Lösungsansätze für eine Anpassung und Ergänzung der vorhandenen Angebote aufzuzeigen. Ziel ist es, sensible Stadträume weitestgehend vom ruhenden Verkehr zu befreien, um mehr Aufenthalts- und Gestaltqualität zu erzielen. Gleichzeitig sollen bequeme Erreichbarkeiten der Parkangebote von wichtigen Frequenzpunkten im Bahnhofsumfeld (z.B. dem Hauptbahnhof Neuss) ermöglicht werden.

Eine Umsetzung des Konzeptes erfolgt im Rahmen der Neu- und Umgestaltung öffentlicher Räume, des Ausbaus der Haupt- und Nebenrouten der Freiraumverbindungen sowie mit dem Leitprojekt 3.1 „Bahnhof Neuss“.

3.3 Machbarkeitsstudie Micro-Hubs

Beschreibung

Die zunehmende Kleinteiligkeit der Lieferungen, die steigende Vielfalt der Sendungen, die zunehmenden Belieferungsfrequenzen, die zunehmende Zahl der Wettbewerber und steigende Onlinebestellungen führen zu erhöhter Verkehrsbelastung durch Lieferfahrzeuge in den Innenstädten. Gleichzeitig soll die Verkehrs- und Umweltbelastung in den Städten reduziert, die Attraktivität und Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Dies macht die Suche nach Alternativen zu den herkömmlichen Liefersystemen erforderlich.

Unter Führung der IHK Mittlerer Niederrhein haben sich daher die Städte Krefeld, Mönchengladbach und Neuss zusammenschlossen, um nach alternativen Logistikmodellen für die „letzte Meile“ in den Innenstädten zu suchen.

Begründung

Die Konzentration der Zulieferung an einem Ort in der Stadt ermöglicht eine klimafreundliche Verteilung der Sendungen zu Fuß und mit kleinen Liefereinheiten (z.B. zu Fuß, mit E-Bikes oder Lieferkarren).

3.3 Machbarkeitsstudie Micro-Hubs (Fortsetzung)

Ziele

- Die Studie soll am Beispiel je eines Objektes pro Kommune erfolgen; in Neuss vorzugsweise im Bahnhofsumfeld.
- Erstellung einer Studie um die Übertragbarkeit in anderen Städten zu unterstützen.
- In einem zweiten Schritt soll der Micro-Hub realisiert werden.
- Vermeidung und Reduzierung von innerstädtischen Lieferverkehren.
- Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt.
- Beitrag zum Klimaschutz

Klärungsbedarf

- Im Rahmen der Studie soll untersucht werden, welche Anforderungen die Dienstleister an entsprechende Modelle stellen, welche räumlichen sowie planungs-, ordnungs- und vertragsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um in mittelgroßen Städten eine alternative Bedienung der letzten Meile zu ermöglichen.
-

3.4 Machbarkeitsstudie Radstation

Beschreibung

Die Machbarkeitsstudie soll aufzeigen, welche Möglichkeiten zur Verbesserung der Radmobilität in Neuss möglich sind. Es soll festgestellt werden, ob eine Erweiterung der bestehenden Radstation sinnvoll ist, oder ob ein Neubau bzw. eine Dependance am nördlichen Bahnhofseingang den Erfordernissen der heutigen Zeit besser gerecht werden. Für den vorhandenen Standort spricht die angedachte Trennung der Zugänge für City-Logistik und Radverkehr gemäß Strukturskizze (s. ISEK S. 105).

Ebenso ist die Standortfrage bedeutsam in Zusammenhang mit einem verbesserten Übergang vom Fahrrad zur DB und zum ÖPNV (Straßenbahn/Bushaltestelle Theodor Heuss Platz/Further Straße) und umgekehrt. U.a. sind ein zukunftsorientierter Flächenbedarf für Abstellmöglichkeiten der Fahrräder, Fahrradservice und Personalräume zu ermitteln.

3.5 Umbau / Neubau der Radstation (bauliche Umsetzung der Maßnahme 3.4)

Beschreibung

Die Radstation befindet sich seit 13 Jahren am Seiteneingang (Further Str.) des Bahnhofs Neuss. Die örtlichen Gegebenheiten sind begrenzt, eine Erweiterung der Radstation an diesem Standort ist nur durch Aufstockung bzw. Erweiterung in Richtung Further Straße möglich. Außerdem besteht die Option, einen Neubau oder eine Dependence zu etablieren.

Um den neuen Intentionen der Mobilität und des Umweltgedankens gerecht zu werden, ist eine Verbesserung der derzeitigen Situation erforderlich. Mehr Fahrradverkehr in der Innenstadt wird auch den Bedarf an sicheren Stellplätzen erhöhen. Auf der anderen Seite wird sich der Bedarf an Leihfahrrädern verstärken. Für beide Bereiche ist zusätzliche Fläche erforderlich. Das gilt gleichermaßen für den Werkstattbereich. Diese Maßnahmen werden mehr Personal benötigen, so dass auch die Personal- und Sanitärbereiche nicht nur den Standards, sondern auch räumlich angepasst werden müssen.

Ziel muss es sein, dass eine Radstation den neuen Erfordernissen kundenfreundlich gerecht werden kann. Nur so kann die Änderung, weg vom Autoverkehr - hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, erfolgen. Die Gestaltung der "Neuen Radstation" sollte so erfolgen, dass eine Erweiterung/ bzw. Änderung des Raumkonzeptes künftig möglich ist, um zukunftsweisende Entwicklungen aufgreifen zu können.

5.5

Handlungsfeld 4 – Arbeiten und Wohnen

Leitprojekt 4.1 „Further Straße“

Die Further Straße ist eine für Neuss sehr wichtige Stadtachse, die die Furth und die Neusser Innenstadt (dann im weiteren Verlauf als Krefelder Straße) miteinander verbindet. Jedoch weist sie im Bereich des Bahnhofsumfelds Neuss verschiedene gestalterische und funktionale Defizite auf und wird ihrer wichtigen Rolle nicht gerecht:

- Die Gesamtsituation des Straßenraums bildet keinen attraktiven Auftakt in Richtung Bahnhof und Innenstadt; auch wegen hier angesiedelter Nutzungen wie z. B. Autohändler.
- Auch die Unterführung am Bahnhof ist unattraktiv (aber Gegenstand einer gesonderten Maßnahme).
- Leerstände in den Erdgeschosszonen
- Die Kreuzung am Wolberokreisel ist im südlichen Bereich räumlich nicht gefasst und teilweise mit unpassenden Nutzungen verbaut (Wettbüro und Autohändler).
- Zerschneidung des Gebietes und schlechte Querungsmöglichkeiten, insbesondere im Verlauf der übergeordneten Grünachse

Aufgrund der Problemlagen, die in der Further Straße bestehen, und der bedeutenden Rolle, die sie im Kontext des Bahnhofsumfeldes inne hat, wurde aus dem Prozess heraus das „Leitprojekt 4.1 Further Straße“ entwickelt. Dabei wurden der Teilabschnitt der Further Straße zwischen Bahnunterführung und Wolberokreisel sowie die angrenzenden Flächen und Gebäude näher betrachtet und Entwicklungsmöglichkeiten und -ansätze diskutiert. Die Idee ist es, die Further Straße zu einem lebendigen, innerstädtischen Stadtraum und zu einem erlebbaren

Bindeglied zwischen Innenstadt und Furth zu entwickeln. Die bevorstehende Entwicklung des ehem. Bauer & Schaurte-Geländes verspricht Aufwertungen auch in der Further Straße; in diesem Zusammenhang bestehen zudem Steuerungsmöglichkeiten.

Ziele

- Qualifizierung des Straßenraums zu einem attraktiven Stadtraum
- Belebung des Straßenraums durch neue Nutzungen in den Erdgeschosszonen
- Qualifizierung von Grün- und Freiräumen sowie der Freiraumvernetzungen
- Schaffung attraktiver und sicherer Querungen, Zu- und Übergänge
- Ausbildung eines eigenen Charakters der Further Straße durch Ansiedlung neuer Nutzungen und eine entsprechende Gestaltung des Raumes
- Begrünung im Straßenraum zur Verbesserung der Luftqualität und als Beitrag zur Vermeidung sommerlicher Hitzeinseln
- Förderung der Nahmobilität und Verringerung der Verkehrsbelastung durch eine rad- und fußgängerfreundliche Wegeführung

Bereiche und Prinzipien / Qualitäten

Auftakt Wolberoplatz

Zur Entwicklung als stadträumlicher „Auftakt Wolberoplatz“ wird der Bereich des Wolberoplatzes, des Wolberokreisels sowie der angrenzenden Gebäude und Flächen vorgeschlagen (siehe ABB 057). Die Idee ist es, den

Wolberoplatz als Quartierseingang zu gestalten, mit ihm einen Auftakt auf dem Weg in die Innenstadt zu setzen und dem Vorplatz Aufenthaltsqualität zu verschaffen; u. a. in Verbindung mit einem neuen direkten Zugang von dort aus zur Probestraße des Theaters. Dazu wurden folgende Prinzipien formuliert:

- Die Aufenthaltsqualität des Platzes durch attraktivere Gestaltung und Sitzmöblierung sowie eine bessere Abgrenzung zum Verkehrsraum steigern.
- Die Raumkanten des Platzes fassen, z. B. durch Baumpflanzungen.
- Den Platz mit Kunst und Kultur bespielen.
- Die Erdgeschosszonen der umliegenden Bebauung mit Nutzungen versehen.

Der gesamten Bereich (Abgrenzung siehe ABB 057) sollte dabei in den Blick genommen werden.

Stadtachse Further Straße

Zur Entwicklung als „Stadtachse Further Straße“ wird der Teilabschnitt der Further Straße zwischen Wolberokreisel und Einmündung Zufuhrstraße vorgeschlagen (siehe ABB 057). Die Idee ist es, diesen Abschnitt der Further Straße zu einem lebendigen, innerstädtischen Straßenraum und Bindeglied zwischen Innenstadt und Furth zu qualifizieren und eine gemeinsame Schnittstelle zur Verbindung der Quartiere zu schaffen. Dazu wurden folgende Prinzipien formuliert:

- Den Straßenraum attraktiv gestalten (Begrünung, Aufmerksamkeitsbereich für Autofahrer, Seitenbereiche).
- Die Erdgeschosszonen durch Bespielung beleben (auch auf der Ostseite, dem ehem. Bauer & Schaurte-Gelände).
- Breite Fußwege als Element urbaner Lebensqualität anlegen.
- Sichere Querungen und eine Vernetzung der Quartiere ermöglichen.

Es ist zu beachten, dass der Straßenquerschnitt der Further Straße momentan zu schmal ist, um die gewünschten Qualitäten realisieren zu können. Lösungsmöglichkeiten, die auch im Rahmen der Fokusrunde (jedoch nicht abschließend und auch kontrovers) diskutiert wurden, könnten das komplette Herausnehmen von Straßenbegleitendem Parken oder ein Zurücksetzen der Bauflucht für die Neubebauung auf der ehem. Bauer & Schaurte-Fläche sein.

Grüne Kreuzung

Zur Entwicklung als „Grüne Kreuzung“ wird der Teilabschnitt der Further Straße zwischen der Bahnunterführung und der Einmündung Zufuhrstraße inklusive der angrenzenden Flächen und Zuwege vorgeschlagen (siehe ABB 057). Die Idee ist es, in diesem Bereich einen breiten Übergang der übergeordneten, parallel zu den Bahngleisen verlaufenden Grünachse herzustellen sowie einen wahrnehmbaren „Grünen Auftakt“ zur Innenstadt zu bilden. Dazu wurden folgende Prinzipien formuliert:

- Einen breiten und sicheren Übergang für Fußgänger und Radfahrer schaffen und die übergeordnete Grünverbindung weiterführen.
- Die Raumkanten und angrenzenden Fassaden sowie Dächer und Flächen begrünen.
- Kein ruhender Verkehr in diesem Bereich.

Die Umsetzung der "Grünen Kreuzung" soll als wichtiger Baustein im Rahmen der Maßnahme 1.1.2 "Qualifizierung von Haupt- und Nebenrouten der Freiraumvernetzung" umgesetzt werden.

Beziehung zu anderen Maßnahmen

- 1.1 Leitprojekt „Freiräume – Schaffen und Vernetzen“
- 2.2 Aufwertung der Unterführungen Further Straße und Salzstraße für alle Teilnehmenden am Verkehrsgeschehen
- 2.3 Erweiterung des Beleuchtungskonzeptes auf das Bahnhofsumfeld Neuss

- 2.4 Konzept zur städtebaulichen Kriminalprävention und Stärkung des Sicherheitsempfindens
- 2.5 Konzept für ein Leitsystem zur besseren Orientierung im Bahnhofsumfeld und zu den Nachbarquartieren
- 3.1 Leitprojekt „Bahnhof Neuss“
- 3.2 Konzept „Ruhender Verkehr“
- 4.2 Zukunftsperspektive für das Wohnen im Bahnhofsumfeld
- 4.3 Strategie „Kreative Further Straße“ zur Umnutzung von leerstehenden Ladenlokalen und Wohnungen & Machbarkeitsstudie „Urbane Produktion“ und „Coworking Spaces“



ABB 056 Bestandssituation Further Straße
Quelle: SSR

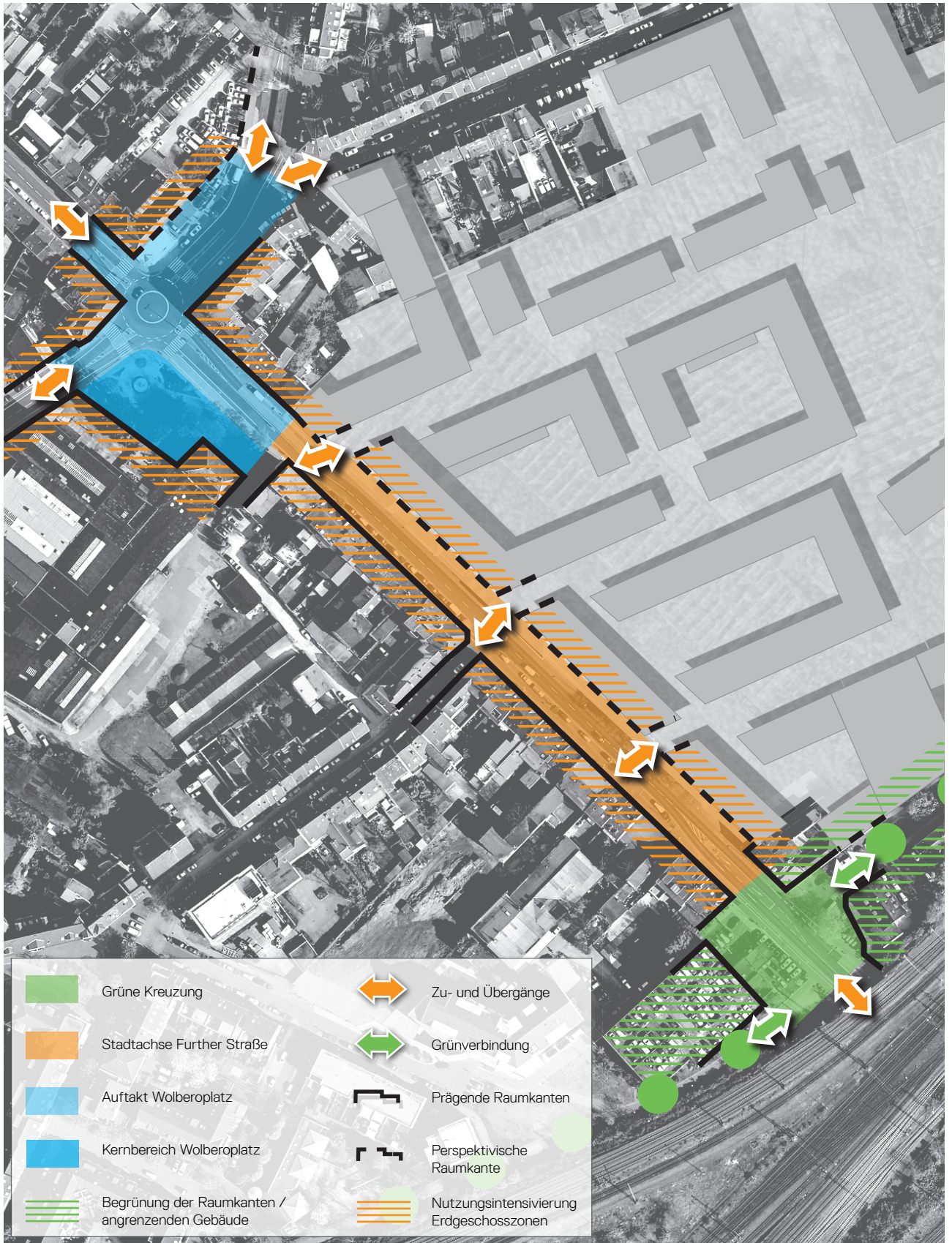


ABB 057 Strukturskizze Further Straße

Quelle: SSR auf Grundlage Stadt Neuss, Aerowast 2017

4.1.1 Städtebaulich-freiraumplanerisches Qualifizierung der Further Straße

	<p>Da sich durch die zukünftige Entwicklung des ehemaligen Bauer & Schaurte-Geländes auch die Further Straße entscheidend verändern wird, müssen die Möglichkeiten zur zukünftigen Nutzung dieser Straße im Rahmen des Bebauungsplan-verfahrens intensiv mitdiskutiert werden.</p>
<p>Beschreibung</p>	<p>Konzeptionelle Grundlage für diese Diskussion können die im Leitprojekt 4.1 „Further Straße“ zu den Bereichen „Kreuzungsbereich Wolberokreisel“, „Stadtachse Further Straße“ und „Grüne Kreuzung“ beschriebenen Ideen, Ziele und Prinzipien sein.</p> <p>Ziel muss eine tragfähige Gestaltungsidee für einen lebendigen Stadtraum sein, die auch die verkehrlichen Fragestellungen berücksichtigt und verkehrstechnisch machbare Straßenquerschnitte liefert.</p>
<p>Begründung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bevorstehende Entwicklung auf dem ehemaligen Bauer & Schaurte- Gelände mit Potenzial für eine Aufwertung der Further Straße (jetzt Steuerungsmöglichkeiten) ▪ Unattraktiver Straßenraum und Eingang zur Innenstadt ▪ Leerstände in den Erdgeschosszonen ▪ Zerschneidung des Gebietes / schlechte Querungsmöglichkeiten
<p>Ziele</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Further Straße zu einem lebendigen innerstädtischen Stadtraum und Bindeglied zwischen Furth und Innenstadt entwickeln. ▪ Den Straßenraum durch Begrünung und Aufwertung der Seitenbereiche attraktiver machen. ▪ Die Further Straße durch Aktivierung der Erdgeschosszonen beleben. ▪ Sichere und attraktive Übergänge schaffen. ▪ Förderung der Nahmobilität und Verringerung der Verkehrsbelastung durch eine rad- und fußgängerfreundliche Wegeföhrung.
<p>Klärungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inwieweit sind Voruntersuchungen, z. B. eine verkehrstechnische Betrachtung des Straßenraums, zur Erstellung eines qualifizierten Entwurfs erforderlich? ▪ Wer ist wann zu beteiligen bzw. in die Planungen einzubeziehen? ▪ Inwieweit ist die Umsetzung der Straßenraumgestaltung auch ohne die Kreuzungsbereiche bzw. in Teilabschnitten möglich? ▪ Wie lassen sich Freiraumqualitäten an der „Grünen Kreuzung“ trotz der Verkehrsbelastung schaffen?

4.1.2 Umsetzung „Umgestaltung des Straßenraums Further Straße“

Beschreibung	Diese Maßnahme umfasst die bauliche Umgestaltung der Further Straße auf Basis der Vorschläge aus dem Qualifizierungsverfahren.
Begründung	(siehe Maßnahme 4.1.1)
Ziele	(siehe Maßnahme 4.1.1)
Klärungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Welche Bauabschnitte sind für die Umsetzung zu wählen, um die Funktionalität auch während der Bauzeit geringstmöglich zu beeinträchtigen?▪ Welche Eigentumsverhältnisse bestehen im Raum?▪ Wer ist wann zu beteiligen bzw. in die Planungen einzubeziehen?



ABB 058 Beispielhafte Visualisierung zur Umgestaltung der Further Straße
Quelle: SSR

4.2 Zukunftsperspektive für das Wohnen im Bahnhofsumfeld

Vor dem Hintergrund steigender Nachfragen und sich verändernder Bevölkerungszusammensetzungen sowie damit einhergehender Ansprüche an Wohnraum gilt es die aktuellen Wohnraumangebote zu prüfen und maßgeschneiderte Strategien und Maßnahmen für die zukünftige Entwicklung des Wohnens im Neusser Bahnhofsumfeld bzw. in den Neusser Innenstadtbezirken zu erarbeiten.

Beschreibung

Aufbauend auf dem für die Gesamtstadt erstellten Handlungskonzept Wohnen von 2010 gilt es, unter anderem folgende Aspekte für das Bahnhofsumfeld zu berücksichtigen:

- Erhalt bzw. Schaffung bezahlbaren Wohnraums in Innenstadtlage,
 - Angebotsvielfalt für verschiedene Zielgruppen (z. B. Mehrgenerationenwohnen, Betreutes Wohnen, Wohnprojekte für und mit mental eingeschränkten Menschen),
 - Erhalt bzw. Schaffung einer sozialen Durchmischung,
 - Nutzung von Potenzialen im Bestand.
-

4.3 Strategie „Kreative Further Straße“ zur Umnutzung von leerstehenden Ladenlokalen und Wohnungen & Machbarkeitsstudie „Urbane Produktion“ und „Coworking Spaces“

Beschreibung

In einer Machbarkeitsstudie „Urbane Produktion“ und „Coworking Spaces“ sollen Standorte und Möglichkeiten zur zukunftsorientierten, stadtverträglichen und kleinteiligen gewerblichen Entwicklung des Bahnhofumfeldes untersucht werden. Dabei gilt es auch begleitende Dienstleistungen mitzudenken, bereits ansässige Unternehmen einzubeziehen und untergenutzte Hofflächen zu aktivieren. Neben den ansässigen Gewerbebetrieben sollen daher auch die Immobilien- / Grundstückseigentümer der pot. Entwicklungsflächen im Rahmen der Studie beteiligt werden. Untersucht werden nicht nur die Erweiterungsmöglichkeiten für die ansässigen produzierenden Unternehmen sowie die Ansiedlungsmöglichkeiten von weiteren Unternehmen mit entsprechenden Konzepten, sondern auch die zukünftigen Optionen für klassische Handwerks- sowie Dienstleistungsbetriebe, um ein vollständiges Bild hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten in dem abgegrenzten Bereich zu erhalten. Hierdurch ergibt sich die Möglichkeit Synergieeffekte zwischen den produzierenden Betrieben, Handwerksbetrieben und Dienstleistungsunternehmen zu erkennen und zu fördern. In diesem Zusammenhang soll zudem die Implementierung eines Start-up-Centers in dem Bereich des ehemaligen Bauer & Schaurte-Areals nördlich des Bahnhofes untersucht werden. Aus Sicht der Stadtverwaltung eignet sich dieser Standort aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung sowie der vorhandenen Bausubstanz auf Teilen des Geländes insbesondere für ein Start-up-Center mit technischem und handwerklichem Schwerpunkt.

4.4 Durchführung einer Heimat-Werkstatt in der Nordstadt

Beschreibung

Nach den Vorgaben des Förderprogrammes "Heimat. Zukunft. Nordrhein-Westfalen. Wir fördern, was Menschen verbindet." soll in der Nordstadt eine Heimat-Werkstatt durchgeführt werden.

Der räumliche Fokus liegt auf dem Bereich der südlichen Furth (mit der ungefähren räumlichen Eingrenzung Bahnlinie, Nordkanal, Annostr., Leostr., Fesserstr.) und damit auch auf einen Bereich des Maßnahmengebietes Bahnhofsumfeld.

Zusammen mit zentralen Akteuren, sowie allen interessierten Bewohnerinnen und Bewohnern aus dem Bereich, erarbeitet die Verwaltung bis Ende 2019 eine Projektbeschreibung. Auf Basis dieser Projektbeschreibung wird dann entschieden, ob ein Förderantrag für eine „Heimat-Werkstatt“ gestellt wird.

4.5 Ideenwettbewerb für das RWE-Gelände

Beschreibung

Nach Aufgabe der bisherigen Nutzung des RWE-Geländes zwischen Rheintorstraße und Salzstraße soll für diese Fläche ein Ideenwettbewerb für ein Nachnutzungskonzept, mit dem Schwerpunkt innerstädtisches Wohnen als Folgenutzung, durchgeführt werden. Dabei ist insbesondere die Nähe zum Hafen zu berücksichtigen.

5.6

Handlungsfeld 5 – Soziales und Kultur

5.1 Leitlinien und Potenzialstudie „Kunst im öffentlichen Raum“

Beschreibung

Zur Belebung, Bespielung und Attraktivierung der öffentlichen Räume im Bahnhofsumfeld Neuss soll Kunst gezielt eingesetzt werden. Abgestimmte Leitlinien sowie eine Potenzialstudie sollen geeignete öffentliche Räume identifizieren und Vorschläge zur Umsetzung liefern. Gleichzeitig kann mit Hilfe von Kunst auch ein Beitrag zur Erinnerungskultur an die Historie des Ortes (z.B. Industriekultur) geleistet werden.

5.2 Studie zur Nachnutzung industrieller Relikte als Kulturstätte und sozialer Treffpunkt

Beschreibung

Das Bahnhofsumfeld Neuss hat eine industrielle Vergangenheit, die sich in verschiedenen historischen Relikten widerspiegelt. Erhaltenswerte industrielle Relikte sollen zukünftig mithilfe geeigneter, zukunftsfähiger und tragfähiger Nachnutzungskonzepte als Kulturstätten und/oder sozialer Treffpunkte eine neue Nutzung erfahren. Ziel ist ein möglichst behutsamer Umgang und Erhalt der erhaltenswerten Gebäude bzw. Gebäudeensembles. Durch die Nachnutzung sollen identitätsstiftende Stadtbausteine für die neue Quartiersentwicklung entstehen und neben den entstehenden Neubauten einen historischen Bezug zur Geschichte des Ortes herstellen. Mögliche Nutzungsbausteine sind ein Quartierstreffpunkt/ -café in sozialer Trägerschaft mit ggf. ergänzenden Sozialdienstleistungen sowie weitere Nutzungsmöglichkeiten für Vereine oder Initiativen.

5.3 Bürgerhaus / Stadtteiltreff / Nachbarschaftszentrum in den historisch erhaltenswerten Gebäudeteilen

Beschreibung

Umsetzung einer geeigneten, zukunftsfähigen und tragfähigen Nachnutzung auf Basis der Nachnutzungsstudie.

5.7

Flankierende Maßnahmen

6.1 Projektmanagement, Monitoring und Evaluation

Beschreibung

Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept für das Bahnhofsumfeld Neuss markiert den Beginn eines umfangreichen und komplexen Stadterneuerungsprozesses. Die erfolgreiche Umsetzung des Maßnahmenprogramms erfordert ein integriertes Vorgehen entsprechend dem definierten Zielsystem. Das Projektmanagement, in Form eines externen Dienstleisters, soll den Gesamtprozess kontinuierlich prüfend begleiten, die Neusser Stadtverwaltung bei der Steuerung und Koodinierung unterstützen sowie sich in entscheidenden Prozessphasen mit ihrem Fachwissen einbringen.

Zu den Aufgaben der Projektsteuerung gehören u. a.:

- Aufstellung, Fortschreibung und Überprüfung der strategischen Prozessplanung
 - Fördermittelmanagement
 - Konkretisierung und Priorisierung von Maßnahmen
 - Vorbereitung von Ausschreibungen
 - Koordinierung unterschiedlicher Maßnahmen und Akteure
 - Qualitätssicherung von Maßnahmen
 - Controlling und Evaluierung der Umsetzung des ISEK
-

6.2 Öffentlichkeitsarbeit

Beschreibung

Die flankierende Maßnahme Öffentlichkeitsarbeit dient der Erstellung von Broschüren, Pressemitteilungen, Faltblättern, Plakaten, Bauschildern, Erinnerungstafeln oder auch dem Betrieb der projektbegleitenden Internetseite.

Hiermit soll die Öffentlichkeit über den Stand der Umsetzung informiert werden und auf Veranstaltungen sowie Beteiligungsmöglichkeiten im Rahmen der Umsetzung des ISEK Bahnhofsumfeld aufmerksam gemacht werden.

6.3 Vorbereitende Untersuchungen sowie Erstellung und Fortschreibung des ISEK Bahnhofsumfeld

Mit der Durchführung vorbereitender Untersuchungen und der Erstellung des ISEK wurde im Sommer 2017 SSR – Schulten Stadt- und Raumentwicklung beauftragt. Die Entwürfe des ISEK und der VU wurden Anfang 2019 vom Büro vorgelegt und im Anschluss durch die Verwaltung überarbeitet.

Das Sanierungsgebiet Bahnhofsumfeld wurde auf der Grundlage der Ergebnisse der VU im Juni 2019 und das ISEK wurde im September 2019 vom Rat der Stadt beschlossen.

Beschreibung

Bei der angedachten Projektdauer von mehreren Jahren wird es erfahrungsgemäß Anpassungsbedarf geben. Mit der Fortschreibung des ISEK können Entwicklungen, die derzeit noch nicht absehbar sind, in die Gesamtmaßnahme integriert werden oder Projekte, die nicht zur Umsetzung gekommen sind, begründet ausscheiden.

Diese Anpassungsmaßnahmen sollen nach 4 Jahren in einer Fortschreibung des ISEKs erfolgen, um auch für die weitere Mittelakquise belastbare Grundlagen zu haben. Die Fortschreibung soll extern vergeben werden.

6.4 Städtebauliche Planungen, Gutachten und Konzepte

Beschreibung

Mit dieser Maßnahme sollen erforderliche Gutachten, Planungen und Konzepte, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar sind, im Bedarfsfall beschafft werden.

5.8

Kosten-, Zeit- und Finanzierungsübersicht

Handlungsfeld	Maßnahmen	Maßnahmenträger		Bausteine		
		Stadt	Dritte	Vorbereitung	Umsetzung	
1 – FREIRAUM UND UMWELT	LEITPROJEKT „Freiräume – Schaffen und Vernetzen“					
	1.1	1.1.1 Freiraumkonzept zur Schaffung und Vernetzung von Freiräumen	x		x	
		1.1.2 Qualifizierung von Haupt- und Nebenrouten der Freiraumvernetzung	x			x
		1.1.3 Neugestaltung von repräsentativen Stadtplätzen und Ankunftsorten	x			x
		1.1.4 Um- und Neugestaltung von Quartiersplätzen	x			x
		1.1.5 Freiraumentwicklung auf dem ehem. Bauer & Schaurte-Gelände	x			x
	1.2	Umgestaltung des Marienkirchplatzes	x		x	x
	1.3	Umgestaltung des Spielplatzes Jägerstraße	x			x
1.4	Street-Workout-Anlage	x	x		x	
2 – STÄDTEBAU UND ÖFFENTLICHER RAUM	LEITPROJEKT „Theodor-Heuss-Platz“					
	2.1	2.1.1 Machbarkeitsstudie „Theodor-Heuss-Platz“	x		x	
		2.1.2 Städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb „Neugestaltung des Theodor-Heuss-Platzes“	x		x	
		2.1.3 Umsetzung „Neugestaltung des Theodor-Heuss-Platzes“	x			x
	2.2	Aufwertung der Unterführungen Further Straße und Salzstraße für alle Verkehrsteilnehmenden	x		x	x
	2.3	Erweiterung des Beleuchtungskonzeptes auf das Bahnhofsumfeld Neuss	x		x	
	2.4	Konzept zur städtebaulichen Kriminalprävention und Stärkung des Sicherheitsempfindens	x			
	2.5	Konzept für ein Leitsystem zur besseren Orientierung im Bahnhofsumfeld und zu den Nachbarquartieren	x		x	
2.6	Erneuerung der Beleuchtung am Marienkirchplatz	x			x	
3 – VERKEHR UND MOBILITÄT	LEITPROJEKT „Bahnhof Neuss“					
	3.1	3.1.1 Strategiekonzept „Bahnhof Neuss“ zur Ausweitung und Qualifizierung der Mobilitätsangebote	x	x		
		3.1.2 Umsetzung einheitlicher Service- und Informationsangebote		x		x
	3.2	Konzept „Ruhender Verkehr“	x		x	
	3.3	Machbarkeitsstudie Micro-Hub	x	x	x	
	3.4	Machbarkeitsstudie Radstation	x		x	
3.5	Umbau / Neubau der Radstation	x			x	

Sonstige	Priorität	vorzeitig	kurzfristig		mittelfristig			lang- fristig	Gesamtkosten (Schätzung)		Hinweise / Anmerkungen
		bis 2020	2020	2021	2022	2023	2024	ab 2015	Städtebauförderung	andere Förderzugänge / Finanzierung	
	A		x	x					80.000 €		
	A			x	x				2.000.000 €		
	A				x	x	x		3.000.000 €		
	A					x	x	x	1.800.000 €		
	A				x	x			2.800.000 €		
	A					x	x		1.000.000 €		
	B					x			35.000 €		
	A		x						100.000 €		Federführung Neusser Bauverein AG
	A		x	x					100.000 €		
	A			x					100.000 €		
	A				x	x	x		8.000.000 €		
	A			x	x				1.500.000 €		
	B			x					50.000 €		
x	B				x				10.000 €		
	B				x				10.000 €		
	A		x							18.000 €	Innenstadtstärkungsprogramm
x	B			x					80.000 €		
	B				x						
	B				x				40.000 €		
	A	x								150.000 €	
	A			x					10.000 €		3.4 & 3.5 Federführung Sozialamt
	B				x	x			Kostenschätzung wird auf Basis der Studie (3.4) nachgereicht		

„Start-Maßnahmen“ zur Anmeldung für das Städtebauförderprogramm 2020

Keine Maßnahme der Städtebauförderung

Handlungsfeld	Maßnahmen	Maßnahmenträger		Bausteine		
		Stadt	Dritte	Vorbereitung	Umsetzung	
4 – ARBEITEN UND WOHNEN	LEITPROJEKT „Further Straße“					
	4.1	4.1.1 Städtebaulich-freiraumplanerische Qualifizierung der Further Straße	x		x	
		4.1.2 Umsetzung „Umgestaltung des Straßenraums Further Straße“	x			x
	4.2	Zukunftsperspektive für das Wohnen im Bahnhofsumfeld	x			
	4.3	Strategie „Kreative Further Straße“ zur Umnutzung von leerstehenden Ladenlokalen und Wohnungen & Machbarkeitsstudie „Urbane Produktion“ und „Coworking Spaces“	x			
	4.4	Durchführung einer Heimatwerkstatt für die Nordstadt	x			
	4.5	Ideenwettbewerb für das RWE-Gelände	x			
5 – SOZIALES UND KULTUR	5.1	Leitlinien und Potenzialstudie „Kunst im öffentlichen Raum“	x			
	5.2	Studie zur Nachnutzung industrieller Relikte als Kulturstätte und sozialer Treffpunkt	x		x	
	5.3	Bürgerhaus / Stadttreff / Nachbarschaftszentrum in den historisch erhaltenswerten Gebäudeteilen	x			x
FLANKIERENDE MASSNAHMEN	6.1	Projektmanagement, Monitoring und Evaluation	x		x	x
	6.2	Öffentlichkeitsarbeit (Printmedien, Internetseite, Öffentlichkeitsveranstaltung wie z.B. Runder Tisch)	x		x	
	6.3	Vorbereitende Untersuchungen sowie Erstellung und Fortschreibung des ISEK Bahnhofsumfeld	x		x	
	6.4	Städtebauliche Planungen, Gutachten und Konzepte	x		x	
GESAMTSUMME						

Sonstige	Priorität	vorzeitig	kurzfristig		mittelfristig			lang- fristig	Gesamtkosten (Schätzung)		Hinweise / Anmerkungen
		bis 2020	2020	2021	2022	2023	2024	ab 2015	Städtebauförderung	andere Förderzugänge / Finanzierung	
	A	x	x								Klärung im B-Planverfahren
	A			x	x				2.600.000 €		
x	B						x		25.000 €		
x	B				x				20.000 €		
x	B									40.000 €	Mindestsumme Federführung Bürgermeisteramt
x	B					x			50.000 €		
x	B						x		10.000 €		
	A		x						50.000 €		
	B						x	x	Kostenschätzung wird auf Basis der Studie (5.2) nachgereicht		
	A		x	x	x	x	x	x	600.000 €		100.000 € / Jahr
	A	x	x	x	x	x	x	x	120.000 €		20.000 € / Jahr
	A	x					x	x	150.000 €		
	A			x	x	x	x	x	100.000 €		pauschal
									24.440.000 €	208.000 €	

„Start-Maßnahmen“ zur Anmeldung für das Städtebauförderprogramm 2020
 Keine Maßnahme der Städtebauförderung



UMSETZUNGSKONZEPT

Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept Bahnhofsumfeld Neuss ist in einem breit geführten Dialog erarbeitet worden, an dem sich Bürgerschaft, Stadtverwaltung und wichtige lokale Akteure beteiligt haben. Das vorliegende Maßnahmenprogramm setzt an den zuvor identifizierten Handlungsfeldern an und bietet eine Handlungsstrategie für die Stadtteilentwicklung der kommenden Jahre. Mit den öffentlichen Maßnahmen sollen private Maßnahmen und Investitionen im Bahnhofsumfeld Neuss initiiert werden. Im Umsetzungsprozess geht es darum, erfolgreich eingeführte Dialoge und Kooperationen fortzusetzen und zu kontrollieren, ob die einzelnen Maßnahmen erfolgreich sind und die gesetzten Ziele erreicht werden.

6.1 Umsetzung und Verstetigung

Wesentliche Faktoren der Umsetzung des ISEK Bahnhofsumfeld wurden im Handlungskonzept und der Kosten-, Zeit- und Finanzierungsübersicht benannt: Verantwortlichkeiten, Beteiligte, nächste Schritte, Prioritäten und Zeiträume, Kosten und Möglichkeiten der Finanzierung. Abschließend soll hier dargestellt werden, wie der Umsetzungsprozess über alle Maßnahmen hinweg gestaltet und gesteuert werden kann.

Projektmanagement

Die kommunale Projektleitung soll durch ein externes Projektmanagement (Maßnahmen Nr. 6.1) bei der Umsetzung des ISEK Bahnhofsumfeld unterstützt werden. In enger Zusammenarbeit mit der Stadt und anderen Akteuren, erfolgt eine kontinuierliche fachliche Prozessbegleitung sowohl für die Gesamtmaßnahme als auch für die einzelnen Maßnahmen. Dies gilt nicht nur für das Fördermittelmanagement, sondern auch für das Monitoring und die Evaluation des Stadterneuerungsprozess.

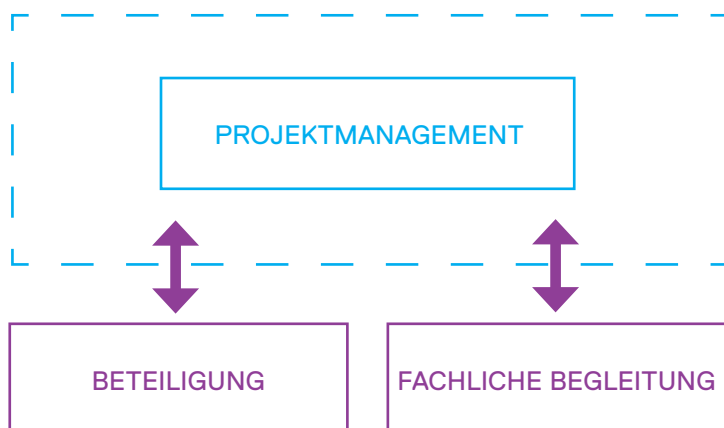
Beteiligung

Die Stadt Neuss setzt auf eine umfassende Bürgerbeteiligung. Dies wurde bereits bei der Erstellung des ISEK berücksichtigt und soll auch bei der Umsetzung fortgeführt werden. Bei der Planung und Umsetzung von Einzelmaßnahmen sind gezielt Bürger und Akteure zu beteiligen; dabei kommt es zu einem Informationsaustausch zwischen Planenden und den von Planung „Betroffenen“; es finden damit gleichermaßen Information und Konsultation statt. Lokales Wissen kann „eingespeist“ werden, potenzielle Konflikte können frühzeitig erkannt und Lösungen erarbeitet werden.

Zudem soll die interessierte Öffentlichkeit über den Umsetzungsfortschritt des ISEK informiert werden. Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, welche Beteiligungsinstrumente zu welchem Zeitpunkt eingesetzt werden können bzw. sollen.

Fachliche Begleitung

Einzelne Maßnahmen und Projektbausteine bedürfen einer fachlichen Unterstützung bei ausgewählten Aufgaben der Projektkonkretisierung und Umsetzungsvorbereitung (Gutachter, Fachplaner, Moderatoren). Diese fachliche Begleitung ist als Bestandteil der jeweiligen Maßnahme anzusehen.



6.2

Monitoring und Evaluation

Die zielgerichtete Umsetzung des ISEK ist über die Entwicklung und Durchführung eines Monitoring-Konzeptes abzusichern. Stadtentwicklung steht laufend vor neuen Herausforderungen, die aus permanent sich verändernden demografischen, wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen resultieren. Deshalb sind eine laufende Beobachtung der Entwicklung und ggf. auch eine Anpassung des ISEK unerlässlich.

Beim Monitoring wird die tatsächliche Entwicklung in den Handlungsfeldern und Maßnahmen dokumentiert und den Zielsetzungen des ISEK gegenübergestellt. Sowohl Erfolge als auch verbleibende Handlungsbedarfe können so identifiziert werden. Ein jährliches Kurz-Monitoring sollte fester Bestandteil bei der Umsetzung des ISEK sein und in größeren Abständen um ein umfangreicheres Monitoring ergänzt werden. Letzteres kann auch mit einer Fortschreibung des ISEK verbunden werden. Die Bewilligung von Fördermitteln setzt darüber hinaus die Durchführung eines Monitoring verpflichtend voraus.

Neben der Betrachtung quantitativer Daten der Entwicklung ist die regelmäßig zwischen Verwaltung und Politik abzustimmende Kosten-, Zeit- und Finanzierungsübersicht der erste Gradmesser für eine erfolgreiche Umsetzung. Für die verwaltungsinterne Reflexionen bietet sich die Bildung einer Steuerungsgruppe an. Die Dokumentation des Projektfortschritts dient auch dazu, die Öffentlichkeit kontinuierlich einzubinden und sie über erzielte Erfolge und Fortschritte frühzeitig zu informieren.

Wichtige Fragestellungen im Zusammenhang mit dem qualitativen Monitoring sind u. a.:

- Wurden die formulierten Ziele erreicht? Welche Fortschritte sind in der Stadt erkennbar?

- Warum wurden Ziele ggf. nicht erreicht? Worin liegen Umsetzungshindernisse und wie können diese beseitigt werden?
- Welche Maßnahmen wurden angegangen? Wie ist der jeweilige Prozessfortschritt? Gibt es Verzögerungen im Zeitplan? Warum wurden Maßnahmen ggf. nicht umgesetzt?
- Welche Missstände und städtebaulichen Probleme wurden bereits behoben?
- Sind die vorgeschlagenen Maßnahmen noch sinnvoll oder haben sich Prioritäten verschoben? Sind neue Maßnahmen notwendig?
- Sind Anpassungen bei der Zeitplanung oder bei den Zielen notwendig?
- Sind Akteure ggf. stärker einzubinden?
- Welche veränderten Rahmenbedingungen oder Abhängigkeiten sind zu berücksichtigen?
- Gewährleistet die gewählte Organisations- und Prozessstruktur eine effiziente Bearbeitung der Einzelmaßnahmen?

Maßstab für das qualitative Monitoring bilden die für die Handlungsfelder formulierten Ziele, zu deren Erreichung die Maßnahmenumsetzung einen maßgeblichen Beitrag leisten soll.

6.3

Abgrenzung des Programmgebietes

Als notwendige Voraussetzung zum Einsatz von Mitteln der Städtebauförderung wird nachfolgend die Abgrenzung eines Programmgebietes vorgeschlagen (siehe ABB 060). Gegenüber dem Untersuchungsraum „Bahnhofsumfeld Neuss“ ergeben sich kleinere Abweichungen, damit die potenziellen Maßnahmenräume vollständig mit einbezogen sind.

Im Nordosten bilden Fesserstraße und Düsseldorfstraße die Grenze. Im Osten könnte das Programmgebiet etwas zurückgenommen werden und der Rheintorstraße von Norden nur bis zur Königstraße (siehe ABB 036) folgen, so dass die von Maßnahmen nicht betroffenen Bereiche in Richtung Rheintor-Klinik außen vor bleiben. Die Grenzlinie verläuft entlang der Königstraße bis zur Salzstraße und folgt dieser gegen Norden bis zur Elisenstraße. Unter Einschluss der Straßenblocks um die Post und die Marienkirche (entlang der Elisenstraße) setzt sich die vorgeschlagene Grenzlinie an der Südseite des Marienkirchplatzes fort und folgt der Kapitelstraße nach Südwesten bis zum Hermannsplatz. Unter Einbeziehung des Platzes, der die Südspitze des Programmgebietes bilden würde, folgt die Abgrenzung nach Westen der Stephanstraße bis zum Kreisverkehr an der Buschstraße. Diese bildet mit ihrer Fortsetzung in der Wolberostraße eine mögliche Abgrenzung des Programmgebietes im Westen. An der Kreuzung mit der Plankstraße greift das vorgeschlagene Programmgebiet nach Westen aus, folgt dann der Alemannenstraße und der Keltenstraße bis zur Frankenstraße. Von hier, kurz nach Osten verschwenkt, trifft die Abgrenzung auf die Römerstraße und folgt dieser nach Norden bis zur Kreuzung mit der Fesserstraße, wo der nordwestliche Eckpunkt des Programmgebietes liegen würde.

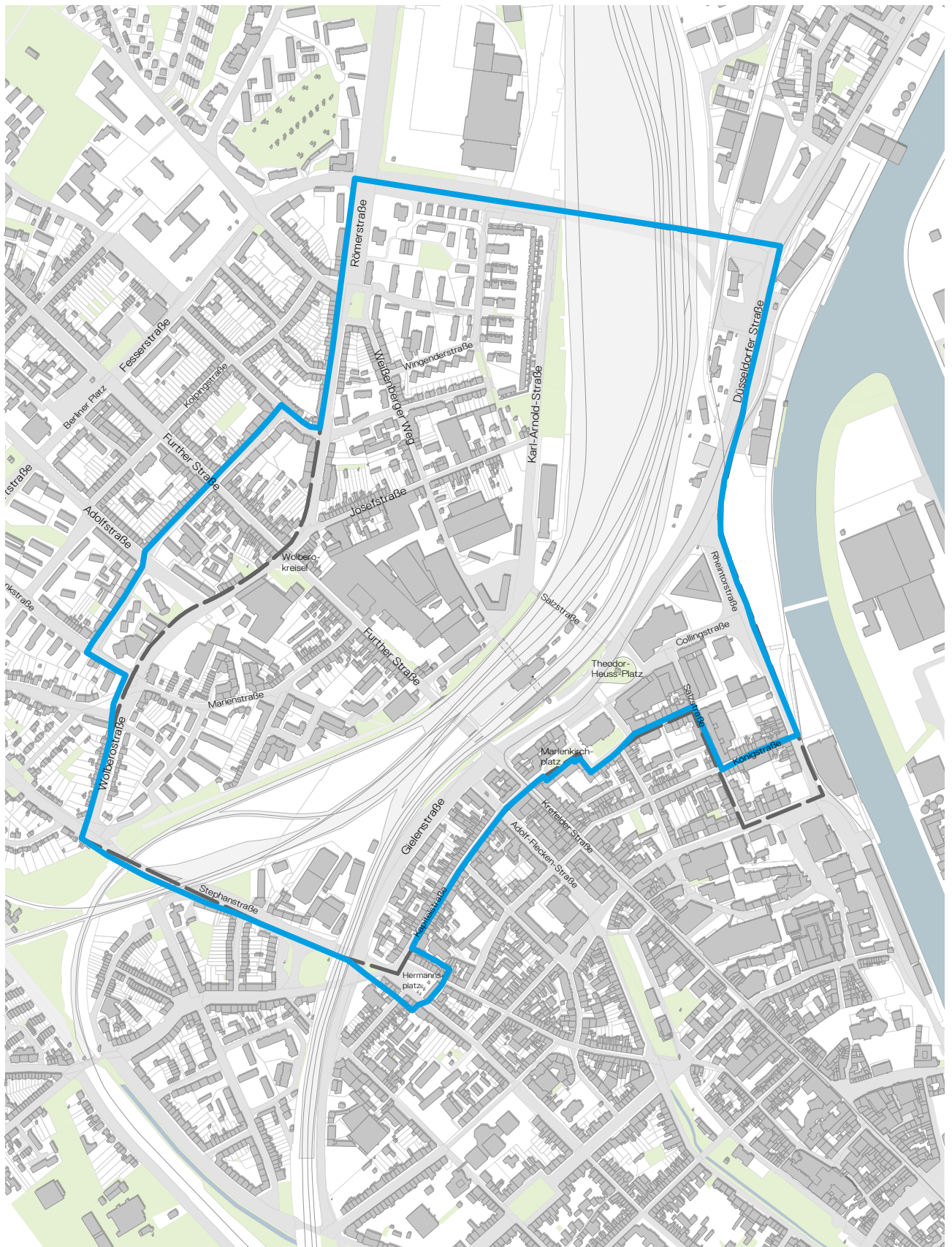


ABB 060 Vorschlag zur Abgrenzung des Programmgebietes
Quelle: SSR auf Grundlage Land NRW (2017)

Quellen

BEMA, 2017

BEMA Property GmbH, Dr. Wolf-R. von der Fecht als Insolvenzverwalter der Acument GmbH & Co. OHG, ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH und Stadt Neuss; Wettbewerb Inbus®Viertel, Auslobung

IHK, 2018

Förderskizze Micro-Hub; „Modellkonzept zur Entwicklung von City-Hubs-Systemen für mittelgroße Städte im interkommunalen Verbund“; Baumeister [Stand 27.12.2018]

Stadt Neuss, 2011

Räumliches Strukturkonzept Neuss 2025+
Rahmenbedingungen, Handlungsfelder und Grundsätze der Stadtentwicklung in Neuss

Stadt Neuss – Amt für Wirtschaftsförderung, 2011-2018

Bevölkerungsstrukturdaten, Melderegisterauswertung

Stadt Neuss, 2012a

Amt für Umwelt und Stadtgrün; Schallimmissionsplan

Stadt Neuss, 2012b

Umweltamt; Umweltentwicklungsplan Stadt Neuss

Stadt Neuss, 2013

Grünflächenamt und Herbstreit Landschaftsarchitekten; Grünentwicklungsplan

Stadt Neuss, 2015

Amt für Stadtplanung und Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH; Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts

Stadt Neuss, 2016a

Landschaftsarchitektin Anke Deeker; Lichtkonzept

Stadt Neuss, 2016b

Stabsstelle für Klimaschutz und Klimaanpassung und Ruhr Universität Bochum; Klimaanpassungskonzept

Stadt Neuss, 2017a

Statistik und Stadtforschung; Datenspektrum der Stadt Neuss, auf Grundlage Melderegister Stadt Neuss und Statistiks-service der Bundesagentur für Arbeit [Stand 01.01.2017 (Bevölkerungsstruktur), 31.03.2017 (soz.vers. pfl. Beschäftigte), 30.06.2017 (soziale Strukturdaten)]

Stadt Neuss, 2017b

Amt für Stadtplanung; Grundsatzbeschluss über die Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme im Bahnhofsumfeld – Einleitung der vorbereiteten Untersuchungen

Stadt Neuss, 2017c

Amt für Stadtplanung, Präsentation zur Auftaktveranstaltung zur zukünftigen Entwicklung des Bahnhofsumfeldes sowie des ehemaligen Geländes von „Bauer & Schaurte“

Stadt Neuss, 2017d

Amt für Stadtplanung; Kartenauszug Denkmäler im Plangebiet [Stand 22.08.2017]

Stadt Neuss, 2017e

Sozialamt; Bestand öffentlich geförderter Wohnungsbau [Stand 13.12.2017]

Stadt Neuss, 2017f

Sozialamt; Angaben zur sozialen Infrastruktur [Stand 13.12.2017]

Stadt Neuss, 2018

Statistik und Stadtforschung; Sozialversicherungs-pflichtig beschäftigte Ein- und Auspendler am 30.06.2017, auf Grundlage Statistikangebot der Bundes-agentur für Arbeit [Stand 30.06.2017]

Weitere Grundlagen

GEWOS (2010)

Handlungskonzept Wohnen Neuss am Rhein

LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland

Gutachterliche Stellungnahme gem § 22 (3) Denkmalschutzgesetz zum Denkmalwert gem § 2 (1) DSchG NRW

Stadt Neuss (2004)

Rahmenplan Marienkirchviertel

Stadt Neuss (2005)

Vertrag zur Ordnungspartnerschaft zwischen der Kreispolizeibehörde Neuss und der Stadt Neuss

Stadt Neuss (2006)

Vorbereitende Untersuchungen südliche Furth

Stadt Neuss (2007)

Vertrag über die Ordnungspartnerschaft Bahnhof Neuss

Stadt Neuss (2013)

Unterlagen zum Sanierungsgebiet Östlicher Innenstadtrand

Stadt Neuss (2017)

Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Neuss, FNP-Neuaufstellung Bauer & Schaurte-Gelände

Stadt Neuss (2018)

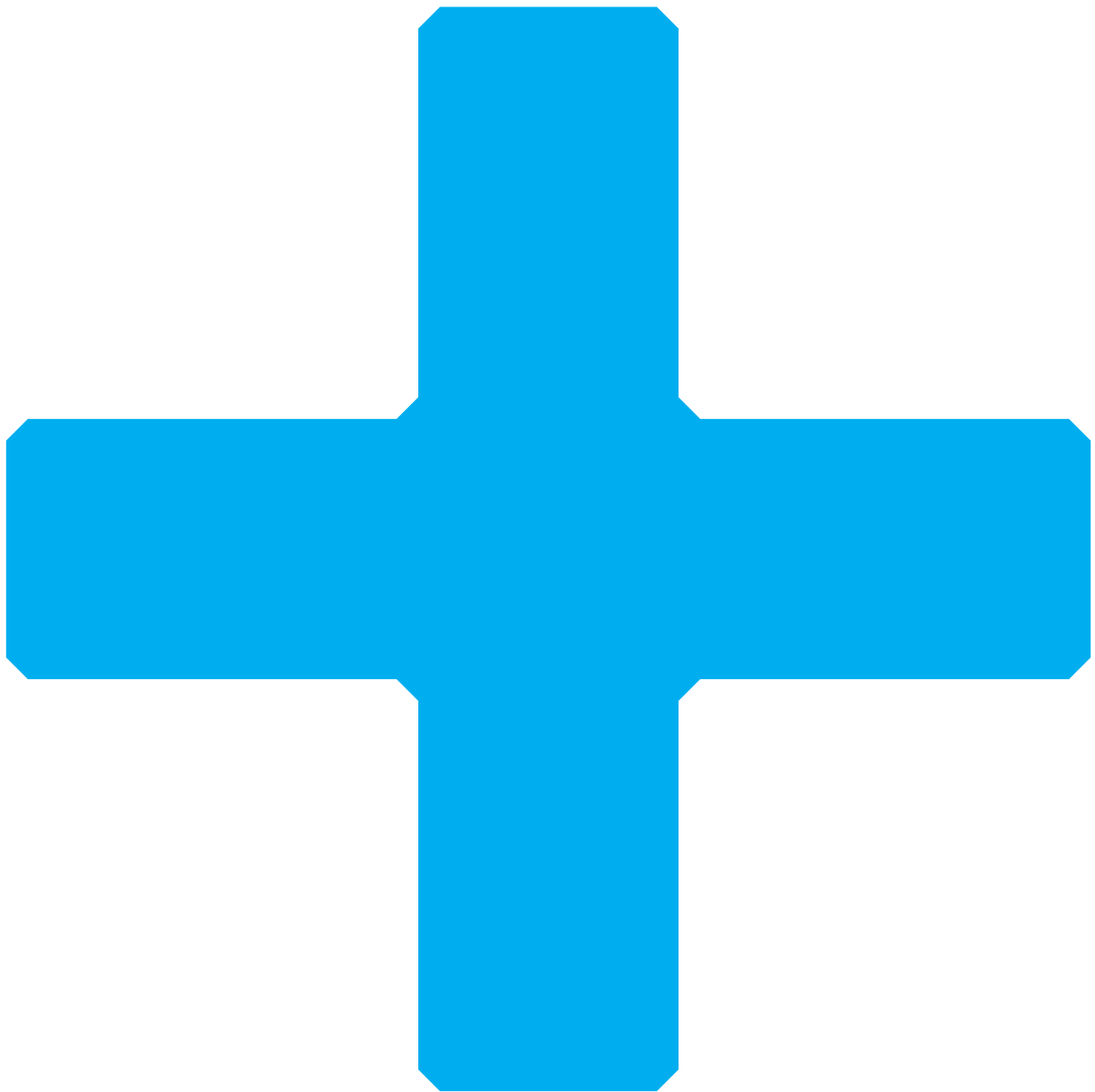
Diverse B-Pläne zu privaten Vorhaben im Untersuchungsraum

Geodaten

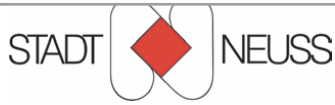
Land NRW (2017)

Land NRW (2018)

Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0



ANHANG



**Vorbereitende Untersuchung gem. § 141 Baugesetzbuch
Eigentümerbefragung im Bahnhofsumfeld**

Stadt Neuss
Amt für Stadtplanung
Michaelstraße 50
41456 Neuss

Bitte senden Sie den Fragebogen mit dem
beiliegenden und vorfrankierten Rückumschlag bis
zum **09.02.2018** an die nebenstehende Adresse.

Alternativ können Sie den Fragebogen per Telefax
an 02131-902460 oder eingescannt per E-Mail an
tim.voellmer@stadt.neuss.de zurücksenden.

Eigentümerbefragung Nr.: 0001

1. Allgemeine Angaben zu Ihrer Liegenschaft

Lage des Grundstücks/Gebäudes

Flur-Nr.: _____ Flurstücks-Nr.: _____ (falls bekannt)

Straße: _____ Hausnr.: _____

Wie groß ist das Grundstück?

_____ m²

Wer ist Eigentümer bzw. sonstiger Nutzungsberechtigter (ggf. Name des Vertreters)

Name: _____	Vorname: _____
Straße: _____	Hausnummer: _____
PLZ: _____	Ort: _____
E-Mail-Adresse: _____	Verwenden sie ggf. Seite 4 für weitere Angaben.

Handelt es sich beim Eigentümer um eine natürliche oder eine juristische Person?

- Natürliche Person Juristische Person (z.B. GmbH)

Sind Sie Alleineigentümer oder in anderer Weise am Grundstück/Gebäude beteiligt?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Alleineigentümer | <input type="checkbox"/> Gesamthandseigentum (z.B. Erbengemeinschaft) |
| <input type="checkbox"/> Miteigentümer (z.B. Ehegatte) | <input type="checkbox"/> Erbbaurecht |
| <input type="checkbox"/> Wohnungseigentum (Teileigentum) | |

Nutzen Sie das Grundstück und die Gebäude allein für Ihre Zwecke oder bestehen auch Miet- und Pachtverträge?

- Nur Eigennutzung Teilweise vermietet/ verpachtet Gänzlich vermietet / verpachtet

Besitzen Sie außer diesem noch weitere Grundstücke innerhalb der Gebietsabgrenzung?

- ja, und zwar _____ (Anzahl) nein

2. Allgemeine Angaben zu den Gebäuden und zum Grundstück

Wie viele Gebäude stehen auf dem Grundstück und wie groß ist deren Nutzfläche?

Hauptgebäude: _____	Nutzfläche: _____ m ²
Nebengebäude (Garagen, ...): _____	Nutzfläche: _____ m ²
Grundstück unbebaut <input type="checkbox"/>	

Wann wurde/n diese/s Hauptgebäude errichtet? (falls nicht bekannt, bitte schätzen)

Baujahr Hauptgebäude: _____ Jahr des letzten größeren Umbaus: _____



**Vorbereitende Untersuchung gem. § 141 Baugesetzbuch
Eigentümerbefragung im Bahnhofsumfeld**

Bitte geben Sie die Art und Anzahl eigenständiger Einheiten in Ihren Gebäuden an:

Wohnungen:	----	Fläche: ----- m ²	leerstehende Einheiten: -----	Nettokaltmiete (€/m ²): -----
Ladeneinheiten:	----	Fläche: ----- m ²	leerstehende Einheiten: -----	Nettokaltmiete (€/m ²): -----
Büro- / Praxiseinheiten:	----	Fläche: ----- m ²	leerstehende Einheiten: -----	Nettokaltmiete (€/m ²): -----
Gewerbliche Einheiten:	----	Fläche: ----- m ²	leerstehende Einheiten: -----	Nettokaltmiete (€/m ²): -----
Sonstiges:	-----	Fläche: ----- m ²	leerstehende Einheiten: -----	Nettokaltmiete (€/m ²): -----

Über welche der folgenden Ausstattungsmerkmale verfügt Ihr Hauptgebäude?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Fahrstuhl | <input type="checkbox"/> Stellplätze / Garagen |
| <input type="checkbox"/> Ebenerdiger Hauseingang | <input type="checkbox"/> Garten / Gemeinschaftsgarten |
| <input type="checkbox"/> Gemeinschaftsräume oder –einrichtungen | <input type="checkbox"/> Fahrradraum |
| <input type="checkbox"/> Balkon / Loggia | <input type="checkbox"/> Regenerative Energien (Photovoltaikanlage, ...) |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges: ----- | |

Bitte geben Sie Art und Anzahl der Nebengebäude auf Ihrem Grundstück an:

Garagen:	----	Fläche: ----- m ²	Abstellräume, Lager:	----	Fläche: ----- m ²
Leerstand:	----	Fläche: ----- m ²	Sonstiges:	-----	Fläche: ----- m ²

- Keine Nebengebäude auf dem Grundstück

Sind Freiflächen auf dem Grundstück vorhanden? Geben Sie bitte die Anzahl bzw. die Fläche an.

Innenhof:	-----	m ²	Stellplätze:	-----	Anzahl	-----	m ²
Garten/Grünfläche:	-----	m ²	Sonstiges:	-----	Anzahl	-----	m ²

- Keine Freiflächen auf dem Grundstück

3. Angaben zum Bauzustand der Gebäude

Wie beurteilen Sie den derzeitigen baulichen Zustand Ihrer Hauptgebäude?

- Keine Mängel (Vergleichbar mit einem Neubau)
- Geringe Mängel (Gebäude mit geringem Aufwand zu modernisieren)
- Deutliche Mängel (Gebäude ist mit erhöhtem, aber vertretbarem Aufwand zu modernisieren)
- Schwere Mängel (Gebäude ist nur mit hohem Aufwand zu modernisieren, welcher u. U. wirtschaftlich nicht vertretbar ist)

Wo liegen Mängel schwerpunktmäßig?

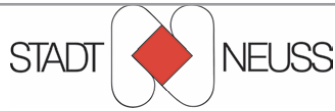
- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Fassade | <input type="checkbox"/> Heizungsanlagen, Sanitär und Haustechnik |
| <input type="checkbox"/> Dach | <input type="checkbox"/> Baulicher Zustand allgemein schlecht |
| <input type="checkbox"/> Fenster und Außentüren | <input type="checkbox"/> Sonstiges: ----- |

Haben Sie in den letzten fünf Jahren in dieses Grundstück und Gebäude investiert?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Keine Investitionen | <input type="checkbox"/> Neubau von Gebäuden |
| <input type="checkbox"/> Laufende Instandhaltung; kleinere Erneuerungsmaßnahmen; Renovierung von Räumen | <input type="checkbox"/> Energetische Modernisierung (Fassade, Fenster, Dach, Heizung, etc.) |
| <input type="checkbox"/> Altengerechter Umbau, Herstellung von barrierefreien Zugängen | <input type="checkbox"/> Grundlegende Modernisierung von Gebäuden (Grundrissveränderung, Sanierung Bäder, etc.) |
| <input type="checkbox"/> Bau von Garagen | <input type="checkbox"/> Aufwertung Außenanlage |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges: ----- | |

Wieviel Geld haben Sie insgesamt in den letzten fünf Jahren in dieses Grundstück und Gebäude investiert?

ca. ----- Euro



**Vorbereitende Untersuchung gem. § 141 Baugesetzbuch
Eigentümergefragung im Bahnhofsumfeld**

Welche Maßnahmen planen Sie bzw. sind für Sie denkbar?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Behebung kleinerer Mängel an Gebäudeaußenteilen | <input type="checkbox"/> Erweiterung durch Aufstockung oder Anbau |
| <input type="checkbox"/> Energetische Modernisierung (Wärmedämmung, Heizung, Fenster, Dach, etc.) | <input type="checkbox"/> Altengerechter Umbau, Herstellung barrierefreier Zugänge |
| <input type="checkbox"/> Gesamtmodernisierung | <input type="checkbox"/> Abriss des Altbestandes und Neubau von Gebäuden |
| <input type="checkbox"/> Neubau von Gebäuden (erstmalige Bebauung des Grundstücks) | <input type="checkbox"/> Keine größeren Veränderungen in naher Zukunft geplant |
| | <input type="checkbox"/> Ich beabsichtige das Objekt zu verkaufen |

Wann sind diese Veränderungen etwa geplant?

- In den kommenden 5 Jahren In den kommenden 10 Jahren ungewiss

Sind Sie grundsätzlich bereit Ihr/e Grundstück/e zu veräußern?

- ja nein

4. Allgemeine Frage zum Bahnhofsumfeld und möglichen städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen

Bitte bewerten Sie folgende Aussagen in Bezug auf den Untersuchungsraum Bahnhofsumfeld:	Stimmt sehr	Stimmt ziemlich	Stimmt mittelmäßig	Stimmt wenig	Stimmt nicht	k.A.
Es gibt keine Vermietungs-/ Verkaufsschwierigkeiten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Nachfrage nach Wohnraum wird zukünftig deutlich steigen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Im Vergleich zum übrigen Stadtgebiet handelt es sich um einen guten Wohnstandort.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Im Vergleich zum übrigen Stadtgebiet handelt es sich um einen guten Gewerbestandort.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gibt es aus Ihrer Sicht etwas im Bahnhofsumfeld oder darüber hinaus, dass Sie positiv bewerten, dass Ihnen gefällt?

Gibt es aus Ihrer Sicht etwas im Bahnhofsumfeld oder darüber hinaus, dass Sie als problematisch empfinden und was verbessert werden soll?

Die Stadt Neuss plant das Untersuchungsgebiet Bahnhofsumfeld als städtebauliches Sanierungsgebiet auszuweisen. Dies bietet Eigentümern u.a. die Möglichkeit finanzielle Zuschüsse für Modernisierungsvorhaben (z.B. Fassadensanierung) zu erhalten. Wie sind Sie einer möglichen städtebaulichen Sanierungsmaßnahme gegenüber eingestellt?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Positiv, ich plane Modernisierungsmaßnahmen. | <input type="checkbox"/> Ich plane keine Maßnahmen, finde die Idee aber gut. |
| <input type="checkbox"/> Negativ, ein Sanierungsgebiet ist keine gute Idee. | <input type="checkbox"/> Weiß nicht. |

Möchten Sie über den weiteren Prozessverlauf informiert werden? Dann geben Sie bitte Ihre Kontaktdaten an.

Name: _____	Vorname: _____
Straße: _____	Hausnummer: _____
PLZ: _____	Ort: _____
E-Mail-Adresse: _____	

Vielen Dank, dass Sie sich Zeit genommen haben.

1. Allgemeine Angaben zur Liegenschaft			
Lage des Grundstücks			
Angabe		315	68,6%
k.A.		144	31,4%
n		459	100,0%
Grundstücksgröße			
unter 250 m ²		95	20,7%
250 m ² - 500 m ²		79	17,2%
501 m ² - 750 m ²		23	5,0%
751 m ² - 1.000 m ²		11	2,4%
über 1.000 m ²		119	25,9%
1.001 m ² - 1.500 m ²		23	5,0%
1.501 m ² - 2.000 m ²		33	7,2%
über 2.000 m ²		63	13,7%
2.001 m ² - 3.000 m ²		10	2,2%
3.001 m ² - 4.000 m ²		11	2,4%
4.001 m ² - 5.000 m ²		8	1,7%
über 5.000 m ²		34	7,4%
5.001 m ² - 7.500 m ²		18	3,9%
7.501 m ² - 10.000 m ²		15	3,3%
über 10.000 m ²		1	0,2%
k.A.		147	32,0%
n		459	100,0%
Mittelwert (in m ²)		1654,7	
min (in m ²)		49,0	
max (in m ²)		48357,0	
Angabe zum Eigentümer			
Angabe gemacht		452	98,5%
k.A.		7	1,5%
n		459	100,0%
Anteil juristischer und natürlicher Personen der Eigentümer			
Natürliche Person		280	61,0%
Juristische Person		164	35,7%
k.A.		15	3,3%
n		459	100,0%
Eigentumsverhältnisse			
	Nennungen	Anteil	
Alleineigentum	270	58,8%	
Gesamthandseigentum	13	2,8%	
Miteigentum	66	14,4%	
Erbaurecht	0	0,0%	
Wohnungseigentum	114	24,8%	
k.A.	12	2,6%	
n	459	100,0%	
Anteile Eigennutzung bzw. Fremdnutzung			
	Nennungen	Anteil	
Eigennutzung	105	22,9%	
Teilweise vermietet / verpachtet	67	14,6%	
Gänzlich vermietet / verpachtet	273	59,5%	
k.A.	17	3,7%	
n	459	100,0%	
Weiterer Grundstücksbesitz im Gebiet			
	Nennungen	Anteil	
Ja	140	30,5%	
nein	318	69,3%	
k.A.	0	0,0%	
n	459	100,0%	
Mittelwert	18,1		
min	1		
max	76		

2. Angaben zum Bauzustand des Gebäudes		
Grundstücksbebauung	Nennungen	Anteil
Hauptgebäude		
1 Hauptgebäude	282	61,4%
mehr als 1 Hauptgebäude	58	12,6%
2 - 5 Hauptgebäude	45	9,8%
mehr als 5 Hauptgebäude	13	2,8%
Mittelwert	1,6	
min	1	
max	38	
Nutzfläche Hauptgebäude		
unter 250 m ²	97	21,1%
251 m ² - 500 m ²	76	16,6%
501 m ² - 750 m ²	33	7,2%
751 m ² - 1.000 m ²	21	4,6%
über 1.000 m ²	94	20,5%
Mittelwert	1304,3	
min	40	
max	43000	
Nebengebäude		
0 Nebengebäude	354	77,1%
1 Nebengebäude	42	9,2%
2 Nebengebäude	18	3,9%
mehr als 2 Nebengebäude	45	9,8%
Mittelwert	9,6	
min	1	
max	76	
Nutzfläche Nebengebäude		
unter 50 m ²	27	5,9%
51 m ² - 100 m ²	8	1,7%
101 m ² - 200 m ²	9	2,0%
über 200 m ²	13	2,8%
Mittelwert	591,0	
min	8	
max	4770	
Grundstück unbebaut		
k.A.	12	2,6%
n	67	14,6%
n	459	100,0%
Baujahr Hauptgebäude		
vor 1919	94	20,5%
1919 - 1948	50	10,9%
1949 - 1957	50	10,9%
1958 - 1968	65	14,2%
1969 - 1978	23	5,0%
1979 - 1983	11	2,4%
1984 - 1994	24	5,2%
1995 - 2001	53	11,5%
2002 - 2009	49	10,7%
2010 - 2015	6	1,3%
nach 2015	1	0,2%
k.A.	36	7,8%
n	459	100,0%

Jahr des letzten größeren Umbaus	Nennungen	Anteil			
vor 1919	1	0,2%			
1919 - 1948	2	0,4%			
1949 - 1957	3	0,7%			
1958 - 1968	6	1,3%			
1969 - 1978	7	1,5%			
1979 - 1983	6	1,3%			
1984 - 1994	57	12,4%			
1995 - 2001	25	5,4%			
2002 - 2009	25	5,4%			
2010 - 2015	19	4,1%			
nach 2015	10	2,2%			
k.A.	298	64,9%			
n	459	100,0%			

Nutzung der Hauptgebäude	Nennungen	Anteil	LeerstandAnteil	Miete (Mittelwert in €)	
Wohnungen	366	79,7%	13	2,8%	374,0
Ladeneinheiten	27	5,9%	1	0,2%	938,3
Büro- / Praxiseinheiten	19	4,1%	4	0,9%	450,6
Gewerbliche einheiten	31	6,8%	4	0,9%	118,5
Sonstiges	19	4,1%	2	0,4%	4,3
k.A.	75	16,3%			
n	459	100,0%	459	100,0%	459

Ausstattungsmerkmal des Hauptgebäudes	Nennungen	Anteil			
Fahrradraum	84	18,3%			
Stellplätze / Garagen	187	40,7%			
Ebenerdiger Hauseingang	165	35,9%			
Garten / Gemeinschaftsgarten	258	56,2%			
Gemeinschaftsräume oder -einrichtungen	78	17,0%			
Fahrradraum	129	28,1%			
Balkon / Loggia	315	68,6%			
Regenerative Energien (Photovoltaikanlage, ...)	4	0,9%			
Sonstiges:	18	3,9%			
k.A.	23	5,0%			
n	459	100,0%	59%		

Nutzung der Nebengebäude	Nennungen	Anteil			
Garagen	104	22,7%			
Abstellräume, Lager	38	8,3%			
Leerstand	4	0,9%			
Sonstiges	6	1,3%			
Keine Nebengebäude auf dem Grundstück	114	24,8%			
k.A.	218	47,5%			
n	459	100,0%			

Freiflächen	Nennungen	Anteil			
Innenhof	67	14,6%			
Stellplätze	44	9,6%			
Garten/Grünfläche	80	17,4%			
Sonstiges	9	2,0%			
Keine Freiflächen auf dem Grundstück	38	8,3%			
k.A.	279	60,8%			
n	459	100,0%			

3. Angaben zum Bauzustand der Gebäude

Wie beurteilen Sie den derzeitigen baulichen Zustand Ihrer Hauptgebäude?	Nennungen	Anteil	
Keine Mängel	148	32%	
Geringe Mängel	253	55%	
Deutliche Mängel	20	4%	
Schwere Mängel	4	1%	
k.A.	36	8%	
n	459	100,0%	

Wo liegen die Mängel schwerpunktmäßig?	Nennungen	Anteil	Anteil von Angaben
Fassade	77	16,8%	32%
Heizungsanlagen, Sanitär und Haustechnik	49	10,7%	20%
Dach	40	8,7%	16%
Baulicher Zustand allgemein schlecht	13	2,8%	5%
Fenster und Außentüren	35	7,6%	14%
Sonstiges	29	6,3%	12%
k.A.	297	64,7%	-
n	459	100,0%	243

Investitionen in den letzten fünf Jahren	Nennungen	Anteil
Keine Investitionen	49	10,7%
Neubau von Gebäuden	6	1,3%
Laufende Instandhaltung; kleinere Erneuerungsmaßnahmen; Renovierung von Räumen	338	73,6%
Energetische Modernisierung	66	14,4%
Altengerechter Umbau,	2	0,4%
Grundlegende Modernisierung von Gebäuden	25	5,4%
Bau von Garagen	1	0,2%
Aufwertung Außenanlage	23	5,0%
Sonstiges	24	5,2%
k.A.	43	9,4%
n	459	100,0%

Investitionsvolumen in den letzten fünf Jahren	Nennungen	Anteil
bis 10.000 €	55	12,0%
10.001 - 25.000 €	32	7,0%
25.001 - 50.000 €	28	6,1%
50.001 - 75.000 €	6	1,3%
75.001 - 100.000 €	12	2,6%
über 100.000 €	16	3,5%
k.A.	309	67,3%
n	459	100,0%
Mittelwert	77890	
Min	50	
Max	5000000	

Geplante Veränderungen	Nennungen	Anteil
Behebung kleinerer Mängel	100	21,8%
Aufstockung, Anbau	8	1,7%
Energetische Modernisierung	59	12,9%
Altengerechter Umbau	12	2,6%
Gesamtmodernisierung	17	3,7%
Abriss und Neubau	8	1,7%
Neubau (Erstbebauung)	4	0,9%
keine geplant	239	52,1%
Verkauf	8	1,7%
k.A.	97	21,1%
n	459	100,0%

Zeitraum der geplanten Veränderungen	Nennungen	Anteil
kommende 5 Jahre	79	17,2%
kommende 10 Jahre	21	4,6%
ungewiss	125	27,2%
k.A.	234	51,0%
n	459	100,0%

Verkaufsbereitschaft	Nennungen	Anteil
Ja	71	15,5%
Nein	387	84,3%
n	459	100,0%

4. Allgemeine Frage zum Bahnhofsumfeld und möglichen städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen

Umfeldbewertung

	Stimmt sehr	Stimmt ziemlich	Stimmt mittelmäßig	Stimmt wenig	Stimmt nicht	k.A.
Es gibt keine Vermietungs- / Verkaufsschwierigkeiten	99	22%	177	39%	10	2%
Die Nachfrage nach Wohnraum wird zukünftig deutlich steigen	125	27%	184	42%	3	1%
Im Vergleich zum übrigen Stadtgebiet handelt es sich um einen guten Wohnstandort	29	6%	119	26%	41	9%
Im Vergleich zum übrigen Stadtgebiet handelt es sich um einen guten Gewerbestandort	11	2%	33	7%	38	10%
			52	11%	76	17%
			33	7%	62	14%
			174	38%	40	9%
			55	12%	235	51%

Einstellung gegenüber städtebaulicher Sanierungsmaßnahme / Mitwirkungsbereitschaft

Nennungen	Anteil
Positiv, ich plane Modernisierungsmaßnahmen	72
Ich plane keine Maßnahmen, finde die Idee aber gut.	225
Negativ, ein Sanierungsgebiet ist keine gute Idee.	10
Weiß nicht.	108
k.A.	49
n	459

Interesse an Informationen zum Prozess / Mitwirkungsbereitschaft

Nennungen	Anteil
Angabe gemacht	296
k.A.	173
n	459



Schulden
Stadt- und Raumentwicklung

Standort Dortmund
Kaiserstraße 22
44135 Dortmund

Fon 0231.39 69 43.0
Fax 0231.39 69 43.29

kontakt@ssr-dortmund.de
www.ssr-dortmund.de

Standort München
Wilhelm-Wagenfeld-Straße 16
80807 München

Fon 089.21 08 88.91

kontakt@ssr-muenchen.de
www.ssr-muenchen.de