

# Räumliches Strukturkonzept Neuss 2025+



## **Herausgeber**

Stadt Neuss  
Der Bürgermeister

Amt für Stadtplanung  
Rathaus, Michaelstraße  
41456 Neuss

## *Ansprechpartner*

Markus Honermann  
Waldemar Fröhlich

## **Projektbearbeitung**

scheuens + wachten  
Friedenstraße 18  
D-44139 Dortmund

## *Verfasser*

Prof. Rudolf Scheuens  
Heidi Schumacher  
Maria Papoutsoglou  
Thomas Figgner

## *Gestaltung und Layout*

Mareike Gerhardt

## *Druck*

Druckerei Vorländer

## *Druckauflage*

140 Exemplare

# Räumliches Strukturkonzept Neuss 2025+

Rahmenbedingungen, Handlungsfelder  
und Grundsätze der Stadtentwicklung in Neuss

<b>01 Einleitung</b>	<b>9</b>
<b>02 Modelansatz „Bürgerorientierte Stadtentwicklung“</b>	<b>11</b>
Prozess	12
Stadtentwicklungskonzept Perspektive 2020 +	13
<b>03 Ausgangs- und Rahmenbedingungen</b>	<b>15</b>
Lage in der Region	16
Siedlungs- und Freiraumstruktur	17
Innenstadt	18
Historische Entwicklung	19
Demografie	20
Gesellschaft/sozialräumliche Einordnung	21
Wirtschaft und Arbeit	22
Zielprojektionen Wohnen und Gewerbe	23
<b>04 Handlungsfelder der Stadtentwicklung</b>	<b>27</b>
Überblick der Handlungsfelder	28
Wohnen	28
Bildung, Kultur, soziale Infrastruktur und Integration	32
Ortsteile und Ortsteilzentren	33
Wirtschaftsstandort	36
Mobilität	40
Freiraumentwicklung	44
Grundsätze der Stadtentwicklung in Neuss	48
<b>05 Ergebnisse der Stadtteilwerkstätten</b>	<b>53</b>
<b>Stadtteile am Rhein</b>	<b>57</b>
Erfttal	58
Gnadental	62
Grimlinghausen	66
Uedesheim	70
Norf   Derikum	74



<b>Stadtteile im Süden</b>	<b>83</b>
Rosellen   Rosellerheide   Neuenbaum	84
Allerheiligen	88
Speck   Wehl   Helpenstein	92
Hoisten	94
<b>Stadtteile im Westen</b>	<b>105</b>
Selikum	106
Reuschenberg	108
Westfeld	112
Holzheim	114
Grefrath	120
<b>Stadtteile im Norden</b>	<b>127</b>
Morgensternsheide	128
Neusser Furth	130
Weissenberg	134
Vogelsang	138
Barbaraviertel	140
<b>Stadtteile der Innenstadt</b>	<b>147</b>
Augustinusviertel	150
Dreikönigenviertel	152
Hafengebiet	154
Hammfeld	156
Stadionviertel	160
Pomona	164
Innenstadt	166
<b>Zusammenfassung</b>	<b>174</b>
<b>Anhang</b>	





# 01 Einleitung



Die Stadt Neuss beabsichtigt die Neuaufstellung ihres *Flächennutzungsplanes*. Der derzeitige Flächennutzungsplan (FNP) aus dem Jahr 1983 ist der erste, der nach der kommunalen Neugliederung aufgestellt wurde. Seitdem hat sich eine Vielzahl der Rahmenbedingungen und Anforderungen verändert.

Die großen *Herausforderungen* liegen dabei in der Bewältigung des demografischen Wandels und der kreativen und vorausschauenden Steuerung der Stadtentwicklung. Diese beziehen sich auf die Siedlungsflächenentwicklung, die Verkehrsentwicklung, die Infrastrukturversorgung, die Entwicklung von Freiraum und Landschaft und nicht zuletzt auf die Funktionsfähigkeit und Entwicklung der Innenstadt und der Stadtteilzentren.

Im Ergebnis sollen diese Aufgabenbereiche in die Erarbeitung eines räumlichen Strukturkonzeptes zur Stadtentwicklung einfließen. Das *Räumliche Strukturkonzept* bildet die Grundlage für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes. Es soll in erster Linie räumliche Ziele und Leitlinien der Stadtentwicklung für die kommenden Jahre definieren.

Das Räumliche Strukturkonzept ist ein wichtiger, freiwilliger Schritt auf dem Weg zum neuen, gesetzlich vorgeschriebenen Flächennutzungsplan.

Damit das Räumliche Strukturkonzept zum Tragen kommt, bedarf es der aktiven Mitwirkung und Beteiligung der Bürgerschaft in den Stadtteilen.

Kern des *Prozesses* waren deshalb Stadtteilwerkstätten, die für jeden Neusser Stadtbezirk durchgeführt wurden. Insgesamt fanden die Stadtteilwerkstätten in den Jahren 2009 und 2010 an sechs Terminen statt. Auch wenn oftmals unterschiedliche Sichtweisen und Vorschläge aufeinandertrafen, so wurden Vorschläge und Ideen entwickelt, wie sich die einzelnen Stadtteile künftig weiterentwickeln und verbessern können, ohne auf die jeweilige Eigenständigkeit zu verzichten.

Aufgrund der Lage von Neuss inmitten der wirtschaftlich starken und weiter wachsenden Rheinschiene ist auch künftig ein Zuzug von Neubewohnern zu erwarten. Deshalb ist und bleibt der Wohnungsmarkt das zentrale Handlungsfeld bei der Einwirkung auf die Bevölkerungsentwicklung. Ein zeitgemäßes, den Anforderungen und Bedürfnissen der ansässigen und potenziell neu hinzuziehenden Bewohner entsprechendes Wohnungs- und Baulandangebot ent-

spricht dem Selbstverständnis der sozialen Großstadt Neuss. Dieses zu gewährleisten und dabei stets auf eine Anpassung des Angebotes an die sich verändernde Nachfrage hinzuwirken, ist Aufgabe der Stadt im Zusammenspiel mit den Neusser Wohnungsanbietern. Die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen, z.B. von Familien mit Kindern, älteren Menschen und Singlehaushalten sind dabei gleichermaßen zu berücksichtigen. Auch für einkommensschwache Haushalte muss ein ausreichendes, bedarfsgerechtes Angebot an preisgünstigem Wohnraum bereitgestellt werden. Die Stadt Neuss ist sich ihrer Verantwortung bewusst und möchte die weitere Entwicklung des Wohnungsmarktes zukunftsfähig und nachhaltig gestalten sowie soziale Verwerfungen durch ansteigende Miet- und Immobilienpreise vermeiden.

Im Rahmen des Räumlichen Strukturkonzeptes wurde deshalb beispielsweise eine „Baulandanalyse“ erarbeitet, die ermittelt hat, in welchem Umfang und in welchen Ortsteilen neue Wohngebiete bis zum Jahr 2025 geschaffen werden sollen. Die Baulandanalyse ist im Vorfeld umfassend mit der Biotopverbundplanung abgestimmt worden, so dass die Grünstrukturen zur Aufwertung des gesamten Stadtgebietes im Räumlichen Strukturkonzept zu den Schwerpunktaussagen zählen. Sicherung, Aufwertung und Vernetzung von ökologisch bedeutsamen Strukturen sowie von Grün- und Erholungsräumen im Innen- und Außenbereich werden dadurch von vornherein gewährleistet. Auch verbesserte Fuß- und Radwegeverbindungen werden in diese Grünzüge eingebettet.

Ebenso sind neue Gewerbeflächen erforderlich, um Veränderungsprozesse der Wirtschaft zu ermöglichen und mit neuen Ansiedlungen den Wirtschaftsstandort innovationsfreudig und attraktiv zu halten. Deswegen wurde das gesamtstädtische Gewerbeflächengutachten in das Räumliche Strukturkonzept eingearbeitet.







## 02 Modellansatz ‘Bürgerorientierte Stadtentwicklung‘

Damit so ein räumliches Strukturkonzept wirklich zum Tragen kommen kann, bedarf es der zielgerichteten Beteiligung einer breiten Öffentlichkeit. Dazu zählen neben Politik und Verwaltung vor allem die Neusser BürgerInnen. Als ExpertInnen für ihren Stadtteil besitzen gerade sie die Qualifikation, Stärken und Schwächen in ihrem direkten Wohn- und Lebensumfeld zu benennen. Ihre Unterstützung ist dringend erforderlich, wenn es darum geht, tragfähige, zukunftsgerichtete Konzepte zu entwickeln und letztlich auch umzusetzen.

## Prozess

Das Büro scheuven + wachen begann im Sommer 2007 mit der Erarbeitung und der Moderation des Räumlichen Strukturkonzeptes für die Stadt Neuss. Inhalt und Arbeitsauftrag sind es, die bisherigen und laufenden teilräumlichen und thematischen Planungen/Konzepte zu bündeln sowie Ziele und Leitlinien der Stadtentwicklung für die kommenden Jahre zu definieren und räumlich zu zuordnen. Das Räumliche Strukturkonzept bildet die Grundlage für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes.

Damit das Räumliche Strukturkonzept zum Tragen kommt, bedarf es der aktiven Mitwirkung und Beteiligung der Bürgerschaft sowie von Akteuren aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft. Im Rahmen der Aufstellung des räumlichen Strukturkonzeptes sind Stadtteilwerkstätten zur Einbindung der Akteure ein zielführender Ansatz. Ein breites Spektrum an Interessen und Vorschlägen wird so erreicht und in den Planungsprozess eingebunden.

Zentrale Aufgaben für die Erarbeitung eines räumlichen Strukturkonzeptes sind die Vorbereitung, die fachlich/konstruktive Begleitung und die Auswertung eines diskursiven Planungsprozesses. Defizite und Qualitäten in den Stadtteilen müssen benannt, Visionen für die Zukunft entwickelt und herausragende Leitprojekte diskutiert werden. Insbesondere müssen flächennutzungsrelevante Aussagen der Stadtentwicklungsplanung herauskristallisiert und in ein gesamtstädtisches Entwicklungsprogramm eingearbeitet werden.

Der Prozess gliedert sich in vier Arbeitsphasen:

### *Phase 1 Vorbereitung, Analyse, Ziele, Leitlinien und die Bedarfsermittlung*

Die Phase 1 wird bestimmt von der Zusammenstellung und Aufbereitung der bisherigen sowie laufenden Planungen und Prozesse und der für das räumliche Strukturkonzept relevanten Entwicklungsziele und Leitvorstellungen. Die erforderliche Aufbereitung und Zusammenstellung von Informationsmaterialien erstreckt sich darüber hinaus auf derzeitige und zukünftige Planungen sowie politische Beschlüsse. Sie wird ergänzt durch Arbeitsgespräche mit der Verwaltung und den Schlüsselakteuren.

Parallel dazu erfolgte eine Abschätzung des Flächenbedarfs für Wohnen und Gewerbe in der Stadt Neuss sowie eine Analyse und Bewertung potenzieller Standorte und Flächen für Gewerbe- und Wohnbaunutzung.

## Phase 1

VORBEREITUNG UND ANALYSE

## Phase 2

WERKSTATTPHASE

## Phase 3

AUSWERTUNGSPHASE  
RÄUMLICHES STRUKTURKONZEPT

## Phase 4

ABSCHLUSSDOKUMENTATION

Prozess des Räumlichen Strukturkonzeptes

Die Ergebnisse der Analyse und die Dokumentation der Rahmenbedingungen und Leitlinien werden in einem Zwischenbericht zusammenfassend dokumentiert.

### *Phase 2 Werkstattphase*

Der Planungsprozess wurde von einer breiten Öffentlichkeitsarbeit getragen und durch bürgerschaftliche Mitwirkung geprägt. Deshalb wurden in dieser Phase des Prozesses Planungswerkstätten durchgeführt. Als Vorbereitung dieser Werkstätten wurden stadtteilbezogene Zeitungen erarbeitet, in denen Entwicklungsfragen und spezifische Themen der Stadtteile aufgegriffen wurden. Diese Zeitungen wurden an die Bevölkerung verteilt und dienten dazu, den Diskussionsprozess in den Werkstätten vorzubereiten.

### *Phase 3 Auswertungsphase Räumliches Strukturkonzept*

Unter Zugrundelegung der gesamtstädtischen Ziele und Entwicklungsleitlinien der Stadt Neuss werden im Rahmen der dritten Arbeitsphase die Ergebnisse aus den stadtteilbezogenen Strukturkonzepten ausgewertet und zu einem räumlichen Strukturkonzept für die Gesamtstadt erweitert.

### *Phase 4 Abschlussdokumentation*

Die Ergebnisse der Auswertungsphase werden in einem illustrierten Abschlussbericht dokumentiert. Darin enthalten sind sowohl die Stadtteilrahmenpläne als auch das gesamtstädtische Entwicklungskonzept.



Werkstattzeitungen



Werkstatt Norf/Derikum



Werkstatt Süden

## Stadtentwicklungskonzept Perspektive 2020 +

Das von der Stadt Neuss erarbeitete „Stadtentwicklungskonzept Perspektive Neuss 2020+“ beschreibt den Status Quo des Diskussionsprozesses zur zukunftsgerichteten Entwicklung der Stadt Neuss. Es stellt also kein abgeschlossenes Produkt dar, sondern dokumentiert den aktuellen Stand eines Diskussionsprozesses und formuliert erste Zielaussagen. Projekte werden dargestellt, sodass dabei das breite Themenspektrum der Stadtentwicklung deutlich wird.

Der Stand der Diskussion wurde von der Stadt Neuss in der Broschüre „Stadtentwicklungskonzept Perspektive Neuss 2020+“ veröffentlicht, welches bei der Stadtverwaltung angefragt werden kann. Der Zeithorizont 2020+ wurde gewählt, um zum einen den Prognosen der Entwicklungstendenzen einen hohen Grad an Verlässlichkeit beizusteuern und zum anderen über das Jahr 2020 hinaus Ausblicke und Einsichten zu ermöglichen. Das Räumliche Strukturkonzept, als weiterer Baustein des Stadtentwicklungsprozesses, spielt dabei eine entscheidende Rolle, da es die Ziele und Leitlinien des Stadtentwicklungskonzeptes Perspektive Neuss 2020+ aufgreift, weiter konkretisiert und auf eine räumliche Ebene bringt. Daher wird zunächst auf die Ausgangs- und Rahmenbedingungen eingegangen, die das kommunale Handeln in der Stadt Neuss maßgeblich mit beeinflussen, bevor auf die Handlungsfelder in der Stadtentwicklung eingegangen wird.

Das „Stadtentwicklungskonzept Perspektive Neuss 2020+“ sowie Analysen im Rahmen des Räumlichen Strukturkonzeptes machen deutlich, dass sich nur mit einer mutigen, offenen und konsequenten Entwicklung Neuss den Herausforderungen der Zukunft stellen kann. Die großen Herausforderungen liegen dabei in der Bewältigung des demografischen Wandels und der kreativen und vorausschauenden Steuerung der Stadtentwicklung bezogen auf die Siedlungsflächenentwicklung, die Verkehrsentwicklung, die Infrastrukturversorgung, die Entwicklung von Freiraum und Landschaft und nicht zuletzt bezogen auf die Funktionsfähigkeit und Entwicklung der Innenstadt und der Stadtteilzentren.

Aufgabe war es nach Möglichkeiten zu suchen, wie die Stadt Neuss auch in Zukunft sozial verantwortlich, wirtschaftlich und umweltverträglich handeln kann. Der individuelle Charme von Neuss und sein unverwechselbares Profil sind dabei unbedingt zu erhalten. Die Neusser Potenziale müssen erkannt und ausgebaut werden. Neuss ist als lebenswerter Ort weiter zu profilieren.







# 03 Ausgangs- und Rahmenbedingungen

Eine der ältesten Städte in Deutschland! Neuss kann auf eine Geschichte zurückblicken, die über 2000 Jahre zurückgeht. Der Rhein bildet eine natürliche Stadtgrenze zur Stadt Düsseldorf und prägt Freiraum und Siedlungsstruktur erheblich. In Innenstadtnähe liegt der Neusser Hafen mit umliegenden hafenaffinen Nutzungen. Siedlungsstrukturell definiert sich die Stadt einerseits durch ein kompaktes Stadtzentrum mit angrenzenden dichten Wohnlagen sowie einem eher ländlich/dörflich strukturierten Bereich im Süden des Stadtgebietes.

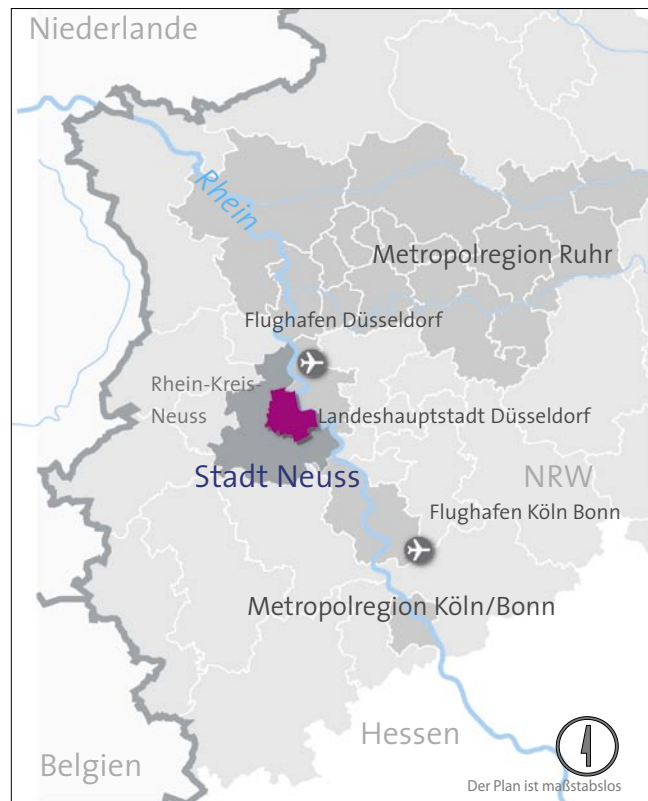
## Lage in der Region

Die alte Römerstadt Neuss befindet sich im westlichen Teil des Landes Nordrhein-Westfalen, im Osten des Rhein-Kreis Neuss. Das etwa 100 qkm große Stadtgebiet befindet sich linksrheinisch gegenüber von Düsseldorf. Die Nähe zur benachbarten Landeshauptstadt, zur südlich gelegenen Metropolregion Köln/Bonn und dem nord-östlich angrenzenden Ballungsraum Ruhrgebiet sowie in ihrer Funktion als Kreisstadt des Rhein-Kreis Neuss, verleihen der Stadt Neuss innerhalb dieses polyzentralen Siedlungsgefüges ein großes Einzugsgebiet.

Aus landesplanerischen Gesichtspunkten ist Neuss als Mittelzentrum eingestuft und laut Gebietsentwicklungsplanung gekennzeichnet durch ein qualitativ hochwertiges Dienstleistungsangebot sowie eine überdurchschnittliche Infrastrukturausstattung. Als kreisangehörige Stadt mit einer Einwohnerzahl von 153.664 ist sie allerdings eine Großstadt und übernimmt im Rhein-Kreis Neuss die Funktion eines Oberzentrums. Trotz dieser Lage in einer polyzentralen Stadtlandschaft mit zahlreichen leistungsfähigen Oberzentren hat der Neusser Einzelhandel eine überörtliche Bedeutung. Die Einzelhandelszentralitätskennziffer beschreibt dabei die regionale Ausstrahlungskraft. Mit einem Wert von 113,8 liegt Neuss dabei weit über den anderen kreisangehörigen Kommunen (vgl. EH Gutachten). Dies unterstreicht die Bedeutung der Stadt Neuss im Rhein-Kreis Neuss.

Die schnelle Erreichbarkeit des Düsseldorfer Stadtgebietes, aber auch die Erreichbarkeit innerhalb des Rheinkreis Neuss, erzeugt bestimmte Wechselwirkungen, von denen alle Beteiligten profitieren: Neuss profiliert sich vor allem als Wirtschafts- und somit als Arbeitsstandort. Dies spiegelt z.B. die Pendlerstatistik wider. Mit einem Pendlerüberschuss von 10.400 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, bieten die in ihr ansässigen Unternehmen nicht nur ihren Bewohnern einen Arbeitsplatz sondern auch Erwerbstätigen von außerhalb. Darüber hinaus definiert sich Neuss als Handels- und Logistikstandort auch außerhalb des Hafens.

Die besondere Lage von Neuss im regionalen Gefüge der Städte zeichnet sich durch das sehr gut ausgebaute verkehrliche Infrastrukturnetz aus. Die drei Autobahnen A 46, A 52 und A 57 binden Neuss in das bundesdeutsche Autobahnnetz ein. Nahezu das gesamte Stadtgebiet hat Anschluss an das überregionale Netz. Auch im Schienenverkehr ist Neuss in das regionale und indirekt an das überregionale Netz angebunden, wobei die Verbindungen



Überregionale Beziehungen der Stadt Neuss

des Schienenfernverkehrs über den Düsseldorfer Hauptbahnhof erschlossen werden. Neuss ist dagegen nur Haltepunkt für den Regionalverkehr. In 20 Minuten ist zudem der internationale Flughafen Düsseldorf erreichbar. Weiterhin hat die Stadt Neuss eine gute Anbindung für den Frachtverkehr auf dem Rhein durch den Neusser Hafen.

Über diese ökonomischen Qualitäten hinaus, überzeugt Neuss auch mit einer weitläufigen Freiraumstruktur. Die unmittelbare Nähe zu Rhein und Erft bietet ein großes Angebot landschaftsorientierter Freizeitmöglichkeiten.

### *Bezüge zum Räumlichen Strukturkonzept*

Die Stadt Neuss ist wesentlich geprägt durch die Lage zwischen den Ballungsräumen und insbesondere der unmittelbaren Nähe zu der benachbarten Landeshauptstadt Düsseldorf. Hier bestehen zahlreiche Wechselwirkungen und Verflechtungen die durch ein dichtes Netz an Verkehrsinfrastrukturen eine hohe Erreichbarkeit gewährleisten. Innerhalb dieses polyzentralen Siedlungsgefüges übernimmt die Stadt wichtige Funktionen als Arbeits-, Wohn- und Versorgungsstandort.



## Siedlungs- und Freiraumstruktur

Der nördliche Teil des Stadtgebietes wird umschlossen von Verkehrsadern sowie dem Rhein mit seinem Handelshafen. Dieser Bereich definiert sich durch eine sehr kompakte Struktur. Der zentrale Innenstadtbereich von Neuss erstreckt sich südwestlich entlang des Hafengebietes. Hier befinden sich die Hauptversorgungseinrichtungen in Verbindung mit den Funktionen Wohnen und Dienstleistung. Die Flächen im Hafen werden hauptsächlich industriell, an den Außenbereichen zum Teil auch gewerblich genutzt. Das im Westen angrenzende Bahngelände stellt aufgrund seiner Dimensionen eine grobe Zäsur zwischen den nördlichen Stadtteilen (Vogelsang, Furth und Weißenberg) und dem Hafengebiet bzw. der Innenstadt dar. Hier befinden sich hauptsächlich hochverdichtete Wohngebiete.

Südlich der A 57 gelegene Bereiche befinden sich in städtischer Randlage. Hier lösen sich die kompakten Strukturen allmählich auf, dennoch sind auch hier noch hohe Wohndichten individueller Wohntypen vorherrschend. Weiter südlich, in größerer Entfernung zum Zentrum, überwiegen zunehmend dörfliche Strukturen.

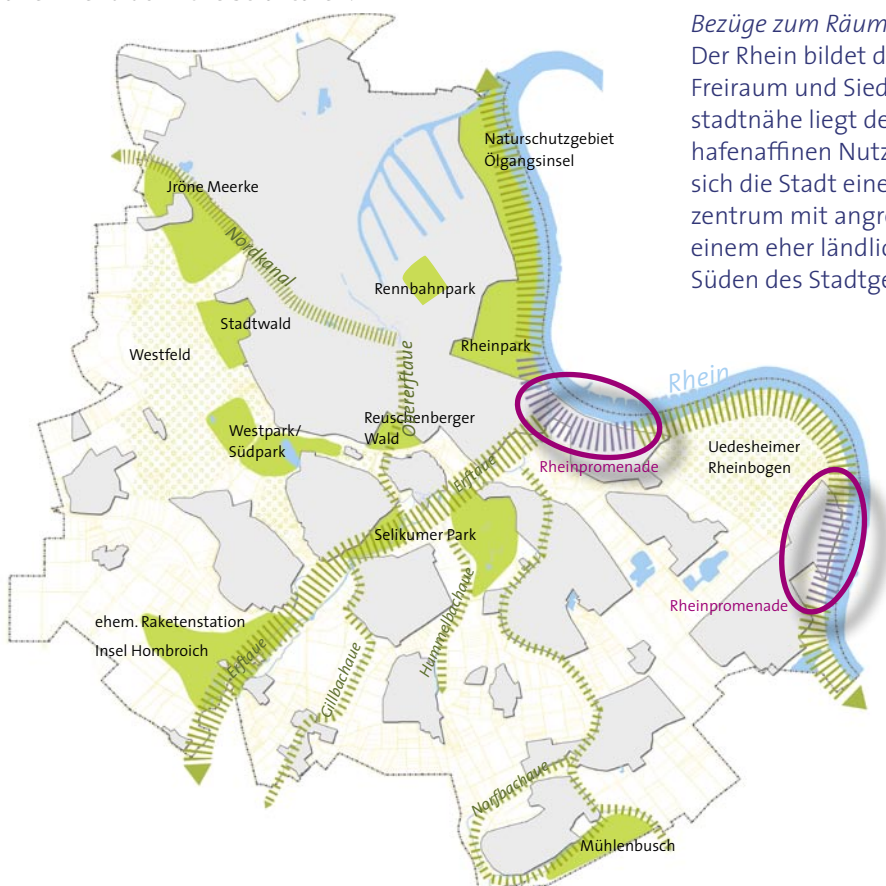
Die dörflichen Ortsteile bestehen vorwiegend aus Wohnbebauung und sind weitgehend mit Nahversorgungseinrichtungen und sozialer Infrastruktur ausgestattet. Der umliegende Freiraum wird hauptsächlich landwirtschaftlich genutzt. Während die siedlungsbezogenen Freiräume im südlichen Stadtgebiet in der Regel aus meist großzügigen landwirtschaftlichen Nutzflächen bestehen, stehen der Bevölkerung im Norden eher öffentliche Grünanlagen (wie z.B. der Stadtwald westlich der Neusser Furth) für die Naherholung zur Verfügung.

Gewerbliche Schwerpunktbereiche befinden sich nordwestlich wie südlich des Neusser Hafens (bspw. Hammfeld) und in den Stadtteilen Uedesheim und Grimlinghausen. Entlang der A 57 orientieren sich umfangreiche industriell und gewerblich genutzte Flächen.

Der größte Flächenanteil von Neuss wird landwirtschaftlich genutzt (40 %), knapp über ein Viertel der Fläche ist bebaut. Ein nicht unwesentlicher Anteil von 12 % liegt als Verkehrsflächen vor.

### Bezüge zum Räumlichen Strukturkonzept

Der Rhein bildet die östliche Stadtgrenze und prägt Freiraum und Siedlungsstruktur erheblich. In Innennadtnähe liegt der Neusser Hafen mit umliegenden hafenauffinen Nutzungen. Siedlungsstrukturell definiert sich die Stadt einerseits durch ein kompaktes Stadtzentrum mit angrenzenden dichten Wohnlagen sowie einem eher ländlich/dörflich strukturierten Bereich im Süden des Stadtgebietes.



Grün - und Freiräume

## Innenstadt

Die Innenstadt als Zentrum des Handels, der Bildung, der Verwaltung und der Kultur in Neuss und des Rhein-Kreis Neuss hat in den letzten Jahren eine stete Verbesserung und Attraktivierung erfahren. Insbesondere die öffentlichen Straßen und Plätze der Neusser Innenstadt innerhalb ihrer historischen Grenzen sind erneuert worden, um die Neusser Identität im Stadtbild deutlicher herauszustellen und die Aufenthaltsqualität sowie den Erlebniswert zu steigern. Es findet eine Renaissance des Innerstädtischen statt.

Von Januar 2008 bis April 2009 wurde der Haupteinkaufsbereich zwischen Zollstraße und Theodor-Heuss-Platz als wichtiger Bestandteil des Konzepts zur Innenstadtaufgestaltung fertig gestellt. Die Neusser Innenstadt und insbesondere der Hauptstraßenzug sind Teil des historischen Römerwegs von Köln nach Xanten und Lebensader der Stadt. Hier reihen sich Kaufhäuser an kleine Geschäfte, Boutiquen und vielfältige gastronomische Angebote. Nach Abschluss der Arbeiten präsentiert sich der Hauptstraßenzug nun als großzügige Einkaufsmeile mit mehr Aufenthaltsqualität und neuem Flair.

Das Konzept zur Aufwertung der Innenstadt von Neuss wird im Bereich der östlichen Innenstadt weiter geführt. Die Aufwertung und Umgestaltung des östlichen Innenstadtrandes am Hafenbecken 1 dabei ein wichtiger Baustein. Eine aktuelle Planung sieht hier im westlichen Bereich eine hochwertige Büro- und Gewerbenutzung sowie Mischnutzung vor, die zusätzliche Wirtschaftskraft an die Innenstadt bindet. Das am südlichen Rand der Hafenterrasse 1 befindliche Haus am Pegel ist bereits ein Vorgeschmack auf die neuen Entwicklungen und zugleich ein Beispiel für das enorme Potenzial dieses besonderen Stadtraums. Ziel ist es die Stadt näher ans Wasser zu bringen und die Aufenthaltsqualität mit dem Bau einer Hafenpromenade zu verbessern. Die Nutzungsmöglichkeiten sind an dieser Stelle allerdings wegen der Industrie- und Hafennutzung eingeschränkt.

Weiterhin soll in der östlichen Innenstadt mit der Bebauung des Areals der ehemaligen Münsterschule attraktiver innerstädtischer Wohnraum entstehen. Auf dem Gelände des ehemaligen Omnibusbahnhofes entsteht das Romaneum, das Platz für die Volkshochschule, ein Studienzentrum der FernUniversität Hagen sowie die Musikschule samt Konzertsaal bietet. Im Eingangsbereich des Gebäudes entsteht ein vorgelagerter Platz mit begrünten Aufenthaltsflächen, der durch die qualitativ hochwertige und einladende Gestaltung die Innenstadt deutlich aufwerten wird.

Der Hauptbahnhof soll modernisiert und der dazugehörige Vorplatz sowie die Verbindungen in die Nordstadt aufgewertet werden. Im RennbahnPark wurde einerseits die Parklandschaft neu gestaltet, die als Erholungsraum für die Neusser Bevölkerung fungiert. Außerdem erfolgt die Entwicklung qualitativ hochwertiger Büroflächen. Diese aktuellen Projekte geben wertvolle Impulse für die Entwicklung der Innenstadt von Neuss. Durch eine Neugestaltung der Achsen zwischen den bedeutenden Standorten findet eine Vernetzung statt, die wiederum positive Entwicklungsimpulse generiert.

### *Bezüge zum Räumlichen Strukturkonzept*

Der Bedeutung der Innenstadt für Neuss wird durch ein Maßnahmenbündel zur Aufwertung dieses zentralen Bereiches Rechnung getragen. Hier erfolgen eine konsequente und bestandsorientierte Weiterentwicklung der Aufenthaltsqualität sowie eine Etablierung als Wohnstandort. Dabei rückt die Stadt näher ans Wasser.



Innenstadt Neuss



Haus am Pegel an der Neusser Hafenterrasse 1



Stadt Neuss und Umland 1586

### Historische Entwicklung

Neuss gehört zu den ältesten Städten Deutschlands. Seine Geschichte reicht über 2.000 Jahre bis in die Römerzeit zurück. Schon zur Herrschaftszeit des Kaisers Augustus – also um 16 vor Christi Geburt – errichteten die Römer südlich der heutigen Altstadt ein großes Militärlager (Legionslager). Diesem folgte eine zivile Siedlung im Bereich des heutigen Neusser Stadtzentrums, das sich schnell zu einem lebhaften Handelsplatz entwickelt hat. 1190 erhielt Neuss offiziell die Stadtrechte.

Zu Beginn des 12. Jahrhunderts wurden die ersten Befestigungen errichtet, welche die Stadt sichern sollten. 1672

wurde die Stadtmauer allerdings wieder abgerissen. Es folgte auch der Abriss von vier der fünf mittelalterlichen Stadttore ab dem Jahre 1812. Ausnahme bildet das Obertor, das als größtes Stadttor und frühere Verbindung zur Stadt Köln bis heute erhalten geblieben ist. Nach dem Abbruch der Stadtmauer orientierte sich die Bebauung nach Norden und Westen. Der alte historische Stadtkern ist allerdings auch heute noch zu erkennen. Die dichte Bebauung und das noch im Kern vorhandene Straßengerüst spiegeln dies wider.

Schon im späten Mittelalter war Neuss ein bedeutsamer Wirtschaftsstandort angesichts des großen Fernhandelsvolumens von Woll- und Leinenprodukten, Brauereiprodukten, Honigkuchen und Lederwaren. Einen entscheidenden industriellen und wirtschaftlichen Aufschwung erhielt Neuss mit dem Anschluss an das Eisenbahnnetz und dem Bau des Rheinhafens.

Über die Jahre wuchs das Neusser Stadtgebiet durch verschiedene Eingemeindungen auf eine Fläche von über 100 qkm an. 1913 wurde Neuss eine kreisfreie Stadt, indem sie aus dem Kreis Neuss ausschied. Der Wirtschaftsaufschwung ab den 1950er Jahren bewirkte, dass mehr Menschen nach Neuss zogen und neue Stadtteile gegründet wurden bzw. vorhandene erweitert wurde um ausreichend Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Durch die Neugliederung der Stadt durch den Nordrhein-Westfälischen Landtag folgten 1975 weitere Eingemeindungen. Holzheim, Norf, Rosellen, Hoisten, Speck, Wehl, Helpenstein und Teile von Kaarst und Meerbusch gehören seitdem zum Neusser Stadtgebiet. Damit einhergehend verlor Neuss die Kreisfreiheit und wurde einer der Sitze des Rhein-Kreis Neuss. Heute ist Neuss eine moderne Großstadt mit vielen baulichen Zeugen einer lebhaften Vergangenheit.

### Bezüge zum Räumlichen Strukturkonzept

Die Geschichte der Stadt Neuss ist in ihrer Stadtstruktur abzulesen. So ist in der Innenstadt der mittelalterliche Grundriss erkennbar der auf die 2.000 Jahre alte Geschichte der Stadt hinweist. Die südlichen Stadtteile, ehemals eigenständig, grenzen sich bis heute siedlungsstrukturell klar von den Kernbereichen der Stadt ab und sind eher dörflich geprägt. Lokale Zugehörigkeiten und ein ausgeprägtes Ortsteilleben sind die Folge.



## Demografie

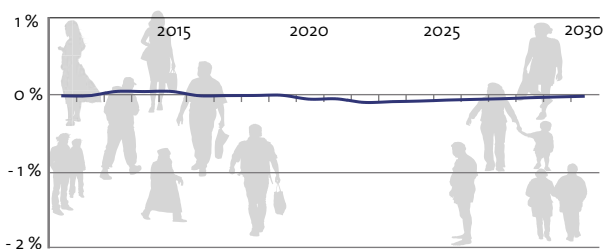
Wenn vom demografischen Wandel die Rede ist, wird dies durch drei Attribute treffend beschrieben: Demnach werden wir weniger, älter und bunter. Im gesamten Bundesgebiet sind die natürlichen Bevölkerungszahlen rückläufig. Auch in Neuss ist dieser Trend der natürlichen Bevölkerungsentwicklung abzulesen.

Die Bevölkerungsprognose aus dem Jahr 2010 rechnet mit zwei Prognosevarianten für die nächsten 20 Jahre. Werden keine Zu- und Abwanderungen bei der Berechnung berücksichtigt, führt das bis zum Jahr 2030 zu einer Bevölkerungszahl von 142.026 Personen. Dies entspricht einem Rückgang von -11.638 Einwohnern oder -7,6 %. Diese Entwicklung würde eintreten, wenn es nur Geburten und Sterbefälle gäbe und stellt somit einen theoretischen Sonderfall dar.

In der Vergangenheit konnte der negative Trend der natürlichen Bevölkerungsentwicklung durch Zuwanderungen kompensiert werden. Die Stadt Neuss ist also auf Zuwanderungen angewiesen, wenn sie dem demografischen Wandel entgegenwirken möchte.

„Bei der realistischen Bevölkerungsprognose mit Einfluss der Wanderungen ändert sich die Einwohnerzahl der Stadt Neuss zunächst kaum. Im gesamten Prognosezeitraum übertreffen die Bevölkerungsverluste durch den Sterbeüberschuss die Gewinne durch die Wanderungsbewegung. Insgesamt verliert die Stadt Neuss bei dieser Variante bis 2030 - 1.268 Einwohner oder -0,8 % und erreicht Ende des Jahres 2030 152.378 Einwohner.“

Gravierender als der Rückgang der Bevölkerung wird sich hingegen der geänderte Altersaufbau auswirken. Die Altersgruppe der über 65 Jährigen wird erheblich zunehmen und voraussichtlich von 20,0 % auf 23,5 % im Jahre 2030 ansteigen, während die Bevölkerungsgruppe der unter 18



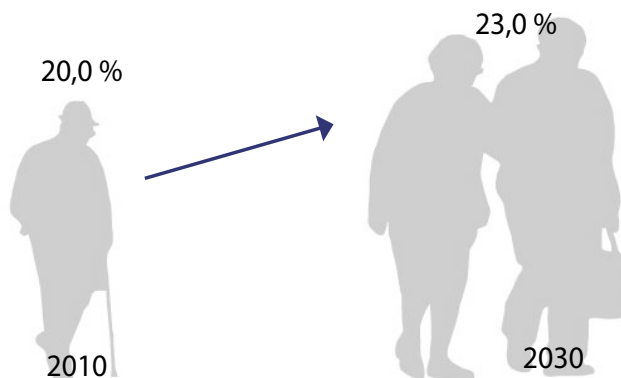
Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2010 - 2030 in %

Jährigen sich von 17,7 % auf 16,3 % im Jahre 2030 verringern wird. Die Bevölkerung in der Stadt Neuss wird älter. Innerhalb der Stadt Neuss werden sich die Veränderungen in der Bevölkerung unterschiedlich stark auswirken. Besonders in Reuschenberg, Selikum sowie der Innenstadt, Dreikönigenviertel, Hafengebiet, Hammfeld, Augustinusviertel usw. ist die zunehmende Überalterung der Bevölkerung bereits heute spürbar. Die vergleichende Betrachtung der Verteilung der unter 21 Jährigen im Stadtgebiet mit der Bautätigkeit der letzten Jahre macht deutlich, dass hier starke Abhängigkeiten bestehen. Denn Altersstruktur und Wanderungsbeziehungen sind stark an die Realisierung von Wohnbauflächen gekoppelt. Die Entwicklung von Wohnbauland ist also ein bedeutender Gestaltungsfaktor der Stadtentwicklung.

Neben dem bereits erläuterten „weniger“ und „älter“ ist das dritte Attribut, welches die Bevölkerungsentwicklung in Neuss charakterisiert, das „bunter“. In Neuss liegt der Ausländeranteil bei 12,5 %. In den letzten Jahren sind jährlich etwa 900 Menschen aus dem Ausland nach Neuss gezogen. Weiterhin bedingt eine zunehmende Pluralisierung der Lebensstile auch wechselnde Anforderungen an den Wohnraum.

### Bezüge zum Räumlichen Strukturkonzept

Die gravierenden Veränderungen in der Bevölkerungszusammensetzung werden (langfristig) Auswirkungen auf die Stadtentwicklung haben. So muss die Infrastruktur an die sich verändernden Bedürfnisse angepasst werden. Kindergärten, Jugendeinrichtungen und Schulen beispielsweise werden langfristig eine geringere Auslastung haben, während Einrichtungen die Senioren zur Zielgruppe haben, mit einer verstärkten Nachfrage zu rechnen haben.



Entwicklung des Anteils der über 65 Jährigen an der Gesamtbevölkerung in Neuss



Wohnen am Rhein in Grimlinghausen



Erfttal



Neusser Furth

## Gesellschaft/sozialräumliche Einordnung

Bevorzugte Wohnlagen liegen im Uedesheimer Rheinbogen in den Ortsteilen Uedesheim und Grimlinghausen. Die Bodenrichtwerte in Rheinnähe erreichen hier Beträge von bis zu 390 Euro/qm Wohnfläche. Aber auch in innenstadtnaher Lage ist Bauland für Wohnnutzungen teuer, hier können über 500 Euro/qm verlangt werden. In den weiter südlich gelegenen Ortsteilen, sowie Grefrath und Holzheim sinkt der Preis für Wohnbauland was sich in der Wohndichte widerspiegelt.

In den südlichen Stadtteilen und der Innenstadt werden in der Regel höhere Einkünfte erwirtschaftet als in den nördlichen Bezirken. Dabei haben die Bewohner in Selikum (59.155 EUR) sowie der Innenstadt und dem Hafen (45.433 EUR) durchschnittlich die höchsten Einkünfte, während das Barbaraviertel (19.107 EUR) und die südliche Furth (22.171 EUR) am unteren Ende rangieren.

Das bereits in der Einkommensteuerstatistik festgestellte Süd-Nord Gefälle bestätigt sich wiederum bei der Verteilung der Ausländer innerhalb der Stadt. So sind im Norden der Stadt die Anteile der Ausländer an der Gesamtbevölkerung höher als in den südlichen Stadtteilen. Die Innenstadt (17,6 %), das Dreiköniginnenviertel (12,5 %), das Hafengebiet (23,8 %), Hammfeld (34,3 %) und das Augustinusviertel (10,6 %) sowie Furth-Süd (23,6 %), Furth-Mitte (14,6 %) und Furth-Nord (13,2 %) weisen den höchsten Anteil ausländischer Mitbürger in Neuss auf. Im Süden hingegen liegen die Anteile in der Regel niedriger. Ausnahme bilden Erfttal (22,4 %), Derikum (18,7 %) sowie Weckhoven (13,1 %). Diese Ortsteile sind geprägt durch einen hohen Bestand an Geschosswohnungsbau aus den 1960/70er Jahren. Umfangreiche Umstrukturierungen wurden durchgeführt und weitere stehen an. So wurde beispielsweise in Weckhoven ein achtgeschossiges Hochhaus mit 64 Wohneinheiten durch Reihenhäuser ersetzt. Auch in Erfttal wurden städtebauliche Entdichtungen vorgenommen und eine Aufwertung der Bestandsgebäude sowie des öffentlichen Raums durchgeführt.

## Bezüge zum Räumlichen Strukturkonzept

Großwohnsiedlungen sind, durch mangelhafte Bausubstanz, hohe Baudichten, Belegungspolitik und Stigmatisierung problembehaftet. Erste Maßnahmen im Rahmen des Förderprogramms Stadtumbau-West werden bereits durchgeführt und sind in dieser Form richtungweisend für einen zukunftsfähigen Umgang mit dem Gebäudebestand.

## Wirtschaft und Arbeit

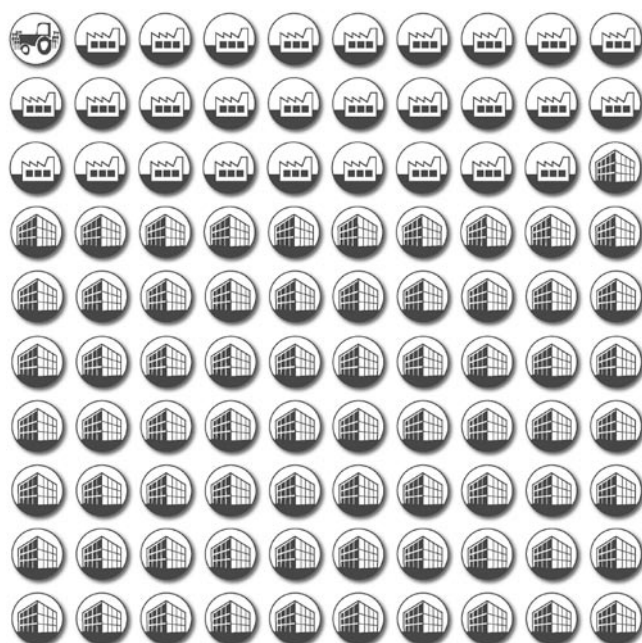
Die Funktion der Stadt Neuss als Mittelzentrum resultiert nicht nur aus dem Einzelhandels- und Dienstleistungsbe-  
satz sowie der vorhandenen Infrastruktur, sondern auch aus dem großen Angebot an Arbeitsplätzen. Die Stadt Neuss nimmt hier innerhalb des Rhein-Kreis-Neuss eine bedeutende Rolle ein, was sich in der hohen Zahl der Einpendler aus den kreisangehörigen Gemeinden ausdrückt. Aber auch aus den benachbarten Oberzentren Mönchengladbach und Krefeld sowie den Kreisen Mettmann und Viersen zieht die Stadt Neuss viele Einpendler in das Stadtgebiet. Weiterhin existiert eine enge Beziehung mit der Stadt Düsseldorf. Hier besteht mit 13.308 Auspendlern und 5.597 Einpendlern ein negativer Saldo. Insgesamt hat Neuss aber einen Pendlerüberschuss von rund 7.391 Beschäftigten.

Im Stadtgebiet gehen über 60.000 Menschen einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung nach. Über 70 % arbeiten dabei im Dienstleistungssektor. Die verbleibenden etwa 30 % sind im gewerblich-industriellen Bereich tätig (Sekundärer Sektor) und weniger als 1 % der Beschäftigten im Primären Sektor, also in der Land- und Forstwirtschaft. Damit liegt die Tertiärisierungsrate in der Stadt Neuss etwas höher als im Rhein-Kreis-Neuss und Nordrhein Westfalen. Düsseldorf hingegen ist bedeutendes Dienstleistungszentrum und weist hier einen Anteil von über 80 % auf.

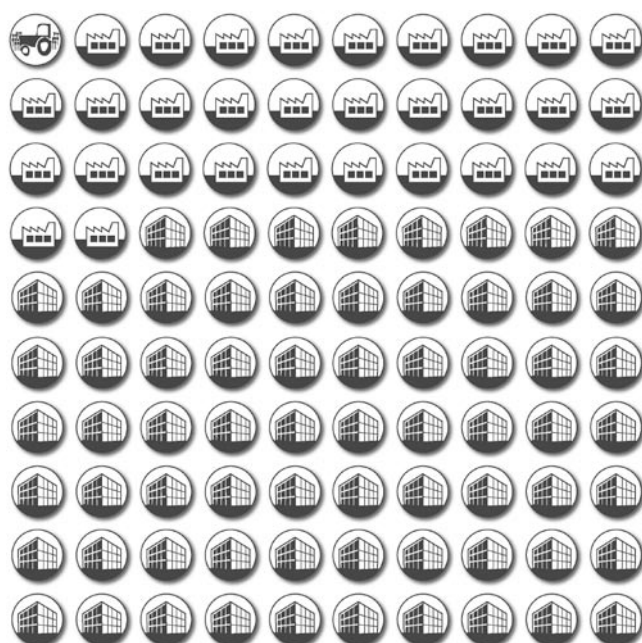
Die Arbeitslosenquote in der Stadt Neuss lag im Durchschnitt des Jahres 2010 in etwa im Durchschnitt des Bundeslandes NRW entspricht und sich leicht über dem Wert der Bundesrepublik Deutschland befindet.

### Bezüge zum Räumlichen Strukturkonzept

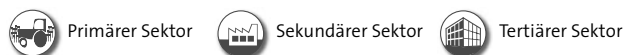
Der Pendlerüberschuss verdeutlicht die Bedeutung der Stadt als Arbeits- und Wirtschaftsstandort, denn trotz der Lage zwischen den großen Ballungsräumen ist dieser sehr hoch. Hier bestehen vielfältige Verflechtungen zwischen den umliegenden Zentren sowie den anderen kreisangehörigen Kommunen des Rhein-Kreis-Neuss.



Prozentualer Anteil der drei Wirtschaftssektoren Stadt Neuss



Prozentualer Anteil der drei Wirtschaftssektoren Nordrhein Westfalen





### Zielprojektionen Wohnen und Gewerbe

Unter den bereits erläuterten Rahmenbedingungen und vor dem Hintergrund der Handlungsfelder der Stadtentwicklung, sind Aussagen über den voraussichtlichen zukünftigen Flächenbedarf für Wohnen und Gewerbe ein wichtiger Baustein. Denn Stadtentwicklung ist eine Daueraufgabe, handelt es sich doch um einen Prozess, der ständigen Veränderungen unterliegt.

Dabei geht es einerseits um das Bestehen als Wohnstandort zur Sicherung der Einwohnerzahlen. Indem entsprechend nachfragegerechte Wohnflächen zu akzeptablen Preisen zur Verfügung gestellt werden, wird die Bevölkerung in Neuss gehalten und neue Bürger gewonnen. Dies ist notwendig wenn gewährleistet werden soll, dass die Infrastruktur aufrechterhalten und die Stadt einen vitalen und attraktiven Lebensort darstellen soll. Gleichzeitig ist für die ökonomische Entwicklung einer Stadt die Bereitstellung nachfragegerechter Gewerbeflächen essenziell. Denn diese sind Grundlage von Wirtschaftskraft und Arbeitsplatzangebot.

Gleichzeitig sind unbebaute Flächen in einer Stadt aber eine wertvolle Ressource, die es zu schützen gilt. Denn diese haben die Funktion die Siedlungsflächen zu gliedern, stellen gleichzeitig Räume für die Naherholung der Bevölkerung dar und wirken demnach direkt auf die Lebensqualität einer Stadt. Der Einfluss von Freiräumen in der Stadt auf die Wohn- und Arbeitsplatzstandortwahl ist demnach ein wichtiger Faktor.

Eine Abschätzung des zukünftigen Bedarfes für Wohn- und Gewerbenutzungen ist daher unerlässlich und stellt eine wichtige Grundlage für fundierte Planungen dar. Dabei hängt die Qualität einer Prognose nicht von ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit ab. Vielmehr hat eine „gute“ Prognose die Funktion mit ihrer Frühwarnfunktion kommunales Handeln rechtzeitig so zu beeinflussen und zu steuern, dass frühzeitig negative Folgen abgewendet werden können.

Im Rahmen des Räumlichen Strukturkonzeptes wird daher der Begriff der Zielprojektionen verwendet. Diese werden in Szenarien entwickelt, die mehr oder weniger wahrscheinliche Entwicklungsvarianten darstellen und denen unterschiedliche Annahmen zugrunde liegen. So wird aufgezeigt, wo sich die Stellschrauben befinden, um bei der notwendigen Diskussion um die favorisierte Zielprojektion mitwirken zu können. Auf diese Weise können einerseits

Flächenengpässe, andererseits aber auch unnötige Anspruchsnahme von Freiraum durch umfangreiche Flächenausweisungen vermieden werden.

Allerdings kann eine nachfragebezogene Betrachtung allein nicht ausreichend sein. Denn die Nachfrage nach Gewerbeflächen ist auch immer abhängig von den Flächenpotenzialen, die ein Raum zur Verfügung hat beziehungsweise bereit ist, zur Verfügung zu stellen. Denn um diesem Ziel ausreichend Rechnung tragen zu können, müssen den Berechnungen und Prognosen fundierte Analysen über das hinsichtlich des Umwelt- und Freiraumschutzes vertretbare und nach räumlich-funktionalen Aspekten sinnvoll nutzbare Bauflächenpotenzial eines Raums gegenüber gestellt werden. Daher muss auch immer ein detailliertes Bild der Flächenpotenziale vorhanden sein, wenn es darum geht Entwicklungen zu prognostizieren und zu steuern. Diese angebotsseitige Betrachtung des Flächenangebotes in der Stadt wurde im Rahmen der Baulandanalyse und der Orts- bzw. Stadtteilwerkstätten durchgeführt und stellt den zweiten Teil der Zielprojektion dar, der im weiteren Verlauf des Prozesses erarbeitet wird.

### *Zielprojektion Wohnen: Perspektiven der Wohnbaulandentwicklung in der Stadt Neuss*

Der Zusammenhang zwischen der Bauland- und der Einwohnerentwicklung ist ja bereits deutlich geworden. Es ist unstrittig, dass für eine Stabilisierung der Bevölkerung Baulandentwicklungen notwendig sind. Trends wie die zunehmende Verkleinerung der Haushaltsgrößen und die damit verbundene Vergrößerung der Wohnbaufläche pro Kopf aber auch Abgänge vom Wohnungsmarkt sind Determinanten, die Einfluss auf den Bedarf an Wohnfläche haben. Wie viel Wohnbauland dann letztlich notwendig ist, um die beabsichtigten Wohnflächen zu realisieren, ist wiederum abhängig von Wohnform und -dichte, also qualitativen Merkmalen.

Die Nachfrage nach Wohnraum unterliegt derzeit tief greifenden Veränderungen. Neben dem demografischen Wandel und dem damit einhergehenden Bedarf älterer Kleinhaushalte an barrierefreien, zentrennahen Wohnungen ist zunehmend eine fortschreitende Entstandardisierung der Lebensverlaufmuster zu beobachten. Singlehaushalte, Alleinerziehende oder junge Paare ohne Kinderwunsch werden auch verstärkt Wohnraum mit Nähe zu kulturellen und infrastrukturellen Einrichtungen in Anspruch nehmen. Diese Pluralisierung von Lebensstilen führt beständig zu Veränderungen in der Wohnraumnachfrage.

Folgende strategische Fragen zur Stadtentwicklung ergeben sich daraus:

- Wie viele Wohnbauflächenreserven benötigt die Stadt Neuss bis 2025?
- Welche Angebote für welche Zielgruppen sollen geschaffen werden?
- Wie werden sich die Anteile der unterschiedlichen Wohnformen verändern?
- Wie sollen die Entwicklungsflächen räumlich verteilt werden?

### *Annahme: Reduktion der Baufertigstellungen und suburbanes Wohnen im Grünen*

Eine Fortschreibung der in der Vergangenheit erfolgten Inanspruchnahme von Wohnbauflächen in die Zukunft bildet die Grundlage der Abschätzung. Für die Größenordnung des Wohnbaulandbedarfs ist die Dichte der Bebauung eine wesentliche Stellschraube. Denn zur Realisierung von Wohnfläche im verdichteten Reihen- oder Mehrfamilienhausbau wird weniger Wohnbauland benötigt als etwa bei der flächenintensivsten Form des Wohnens, dem Einfamilienhaus. So ist für die Abschätzung des quantitativen Flächenbedarfs die Bauform ausschlaggebend. Derzeit entstehen rund 60 % der fertig gestellten Wohnungen als Einfamilien- und Reihenhäuser und 40 % als Mehrfamilienhäuser (Durchschnitt 1998 – 2008). Es wird angenommen, dass die Verteilung konstant bleibt. Das Einfamilienhaus (Doppel- und Reihenhäuser) behält seine dominierende Rolle.

Die Zahl der fertig gestellten Wohnungen ist seit Jahren rückläufig. Wurden zwischen 1998 und 2001 noch durchschnittlich etwa 870 Wohneinheiten fertig gestellt, liegt die Anzahl seitdem bei etwa 400. Dieser Trend wird sich in Zukunft weiter fortsetzen. Denn aufgrund der demografischen Entwicklung sowie der Baulandknappheit wird die Anzahl der fertig gestellten Wohngebäude sinken. Für die Berechnungen wird ein Wert von 350 im Jahr zu Grunde gelegt. Bei einer realisierten durchschnittlichen GFZ von 0,5 bedeutet dies einen Bedarf von etwa 140 ha bis 2025 oder 9,2 ha pro Jahr. Diese Flächengröße wird letztlich nicht ausschließlich in Neuausweisungen zu decken sein; ein großer Teil kann in bestehende Potenzialflächen, punktuellen Verdichtungen, Baulücken und durch weitere

Maßnahmen der Innenentwicklung wie die Entwicklung von Brachflächen bereitgestellt werden. Wie viele und welche Flächen tatsächlich neu ausgewiesen werden müssen, gilt es in den folgenden Schritten des Räumlichen Strukturkonzeptes zu klären.

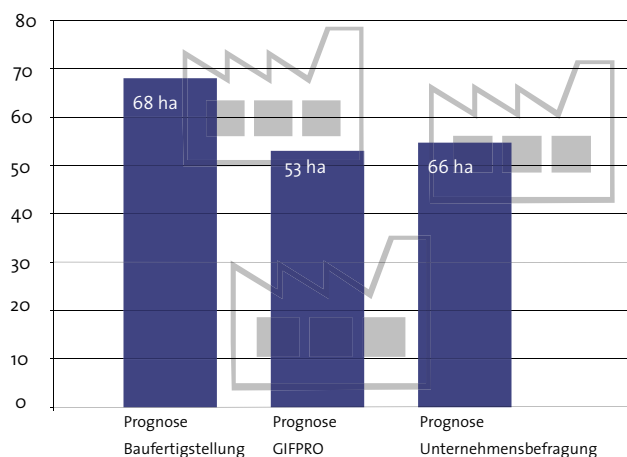
### *Gewerbeflächenbedarf: Perspektiven der Gewerbeflächenentwicklung in der Stadt Neuss*

Um auch den zukünftigen Flächenbedarf für die Gewerbeflächen einschätzen zu können, wurde von der Stadt Neuss ein Gewerbeflächengutachten an das Büro „Planquadrat Dortmund“ in Auftrag geben.

In diesem Flächensegment sind vielfältige Einflussgrößen zu beachten, weil der wirtschaftliche Strukturwandel permanente Umstrukturierungen, um sich greifende Automatisierungs- und Rationalisierungseffekte sowie höhere Flexibilitätsanforderungen an gewerbliche Betriebe mit sich bringt. Deren flächenbezogene Auswirkungen unterliegen erheblichen Schwankungen.

Die Ermittlung des Gewerbeflächenbedarfs bis 2025 wurde mit Hilfe von drei unterschiedlichen methodischen Ansätzen vorgenommen - durch Extrapolation (Baufertigstellung), durch Berechnung (GIFPRO) und durch Befragung (Fragebögen) um belastbare Aussagen zu erhalten.

„Eine Auswertung der Baufertigstellungsstatistik ergibt, dass die Betriebe in Neuss im Zeitraum von 1997 bis 2006 im Mittel etwa 10.900 m<sup>2</sup>/Jahr Nutzfläche für Fabrik- und Werkstattgebäude in Anspruch genommen bzw. bebaut



Gewerbeflächenbedarf der Stadt Neuss bis 2025 nach den unterschiedlichen methodischen Ansätzen

haben. Daraus lässt sich durch einfache Extrapolation unter Berücksichtigung des Anteils der öffentlichen Erschließung eine Gewerbeflächennachfrage von ca. 68 ha bis 2025 ermitteln.

Die analytisch-ökometrische Prognose nach GIFPRO, die auf einer empirischen Mobilitäts- bzw. Ansiedlungsanalyse der Betriebe beruht, lässt den Schluss auf einen Gewerbeflächenbedarf von ca. 53 ha bis 2025 zu.

Im Rahmen einer Betriebsbefragung haben die in Neuss ansässigen Unternehmen ihren Gewerbeflächenbedarf für die nächsten fünf Jahre eingeschätzt; ein längerer Zeitraum ist für die Unternehmen in aller Regel nicht überschaubar und wurde daher nicht abgefragt. Daraus ergibt sich ein Gesamtbedarf für 15 Jahre in der Größenordnung von ca. 66 ha.“ (Präsentation Gewerbeflächenbedarf 26.01.2010 im Ausschuss für Wirtschafts- und Liegenschaftsangelegenheiten „Planquadrat Dortmund“)

Für die Stadt Neuss lässt sich für den Prognosezeitraum (bis 2025) ein Gewerbeflächenbedarf zwischen 53 ha und 68 ha nachweisen.

Der künftige zusätzliche Gewerbeflächenbedarf wird durch eine Gegenüberstellung der ermittelten Nachfrage mit den Reserven ermittelt. Bei einem Bedarf von ca. 70 ha und einer Reserve von ca. 42 ha muss die Stadt im Flächennutzungsplan ca. 25-30 ha neue Gewerbeflächen ausweisen.

Vertiefende Aussagen zur Methodik und zum weiteren Vorgehen können aus Gewerbeflächenkonzept entnommen werden.

Folgende strategische Fragen zur Stadtentwicklung ergeben sich:

- Welche Flächengrößen sollen entwickelt werden?
- Welche Rolle soll die Logistik in Neuss spielen?
- Wie sollen die Entwicklungsflächen räumlich verteilt werden?
- Wo sind marktgerechte und konfliktfreie Standorte?





# 04 Handlungsfelder der Stadtentwicklung

## Überblick der Handlungsfelder

Wie soll sich Neuss entwickeln bzw. wie muss sich die Stadt aufstellen, um zukunftsfähig zu sein? Vor dem Hintergrund der Rahmenbedingungen, welche die Stadtentwicklung in Neuss flankieren, werden nachfolgend die Handlungsfelder der Stadtentwicklung in Neuss dargestellt und Ergebnisse präsentiert.



### Wohnen

Aufgrund der hohen Freiraumqualitäten, der zentralen Lage am Ballungsraum und einem großen Arbeitsplatzangebot ist Neuss ein attraktiver Wohnstandort. Dabei bietet die Stadt unterschiedliche Wohnqualitäten auf kleinem Raum an. Das nördliche Stadtgebiet mit der Neusser Innenstadt ist vor allem gekennzeichnet durch seinen urbanen Charakter mit guter Verkehrsanbindung. Hier finden sich gleichermaßen Geschosswohnungsbau in dichter Form, als auch Einfamilien- und Reihenhäuser wieder. Die Wohnungsbaugesellschaften und private Investoren haben in der Vergangenheit wichtige Impulse gesetzt, indem qualitätvoller Geschosswohnungsneubau in zentraler Lage entstanden ist (Meertal, Südliche Furth).



Bolssiedlung



Die südlichen Ortsteile im Stadtgebiet, die in den 1970er Jahren eingemeindet wurden, sind eher dörflich geprägt. Der Bezug zur Landschaft und dem Rhein ist zentrales Motiv. Hier wurden in der Vergangenheit umfangreiche Siedlungsflächenentwicklungen getätigt. In den 1960ern und 1970ern entstanden hier Großwohnsiedlungen, etwa in Erfttal und Weckhoven: Diese Bereiche werden geprägt durch eine junge Bevölkerung sowie eine hohe Konzentration ausländischer Mitbürger.

In jüngerer Vergangenheit wurde im Wohnungsbau das Segment der Einfamilien- und Reihenhäuser realisiert. Neben Grimlinghausen lag der Schwerpunkt der Wohnungsbauentwicklung in den letzten Jahren im Ortsteil Allerheiligen. Dort entstanden im Baugebiet A bislang rund 750 Wohnungen in verschiedenen Bauformen. Der nördliche Teil des Baugebietes B befindet sich zur Zeit in der Umsetzung. Bis 2012 werden hier weitere 490 Wohnungen entstehen. Darüber hinaus sind weitere Wohnungen im südlichen Teil des Baugebietes B und am Kuckhof geplant.

Diese aktive Bereitstellung von Flächen für den Wohnungsbau hat einen wichtigen Beitrag für die Entwicklung der Stadt Neuss geleistet, da diese Angebote vielfach von jungen Familien auch zur Eigentumsbildung genutzt werden. So wird die zunehmende Alterung der Bevölkerung abgemildert und trotz rückläufiger „natürlicher“ Bevölkerungsentwicklung bleibt die Einwohnerzahl zumindest bis 2014 voraussichtlich weitgehend stabil.

Aufgrund der Lage am Ballungsrand und der unmittelbaren Nähe zu Düsseldorf, liegen die Mieten bzw. die Grundstückpreise in Neuss eher im höheren Preissegment, sodass auch Abwanderungen in die umliegenden kreisangehörigen Gemeinden stattfinden. Wohingegen aus Perspektive der Düsseldorfer, Neuss einen günstigen Wohnstandort darstellt und daher von Suburbanisierungstendenzen aus Düsseldorf profitiert.

In der Vergangenheit wurden pro Jahr etwa 400 Wohneinheiten fertig gestellt. Aufgrund des demografischen Wandels, der eingestellten Eigenheimzulage und einem Trend zu zurückgehenden Bauanträgen, ist dieser Wert allerdings rückläufig und wird sich voraussichtlich auf 350 Wohneinheiten im Jahr einpendeln. Etwa aufgrund verkleinerter Haushaltsgrößen und dem damit verbundenem Anstieg der Wohnfläche pro Kopf, Abgängen von Wohnungsmarkt sowie der Notwendigkeit qualitativer Ergänzungen beispielsweise im Bereich des barrierefreien

bzw. barrierearmen Wohnens, besteht trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung weiterer Wohnbaulandbedarf.

Derzeit verfügt Neuss über Flächenpotenziale von etwa 2.000 Wohneinheiten, die bereits planungsrechtlich gesichert sind. Dazu gehören sowohl Baulücken und kleinere Flächen im Innenbereich, als auch Bebauungspläne im Außenbereich. Baugrund für weitere 2.800 Wohneinheiten befinden sich derzeit im Verfahren bzw. sind im FNP und GEP gesichert. Für die kommenden Jahre sind grundsätzlich ausreichende Flächenpotenziale vorhanden. In wie weit diese Potenziale ausreichen wird in den nächsten Schritten geprüft. Die Potenziale befinden sich vornehmlich im Segment der Einfamilienhäuser. Größere Flächen für den Geschosswohnungsbau sind nicht vorhanden.

Laut des GEWOS Gutachtens ergibt sich aufgrund der Nachfrage, bis zum Jahr 2025 eine negative Wohnungsmarktbilanz, wenn keine Wohnungen neu gebaut werden. Um die Nachfrage an Wohnungen zu befriedigen, müssen 4.650 Wohnungen gebaut werden.

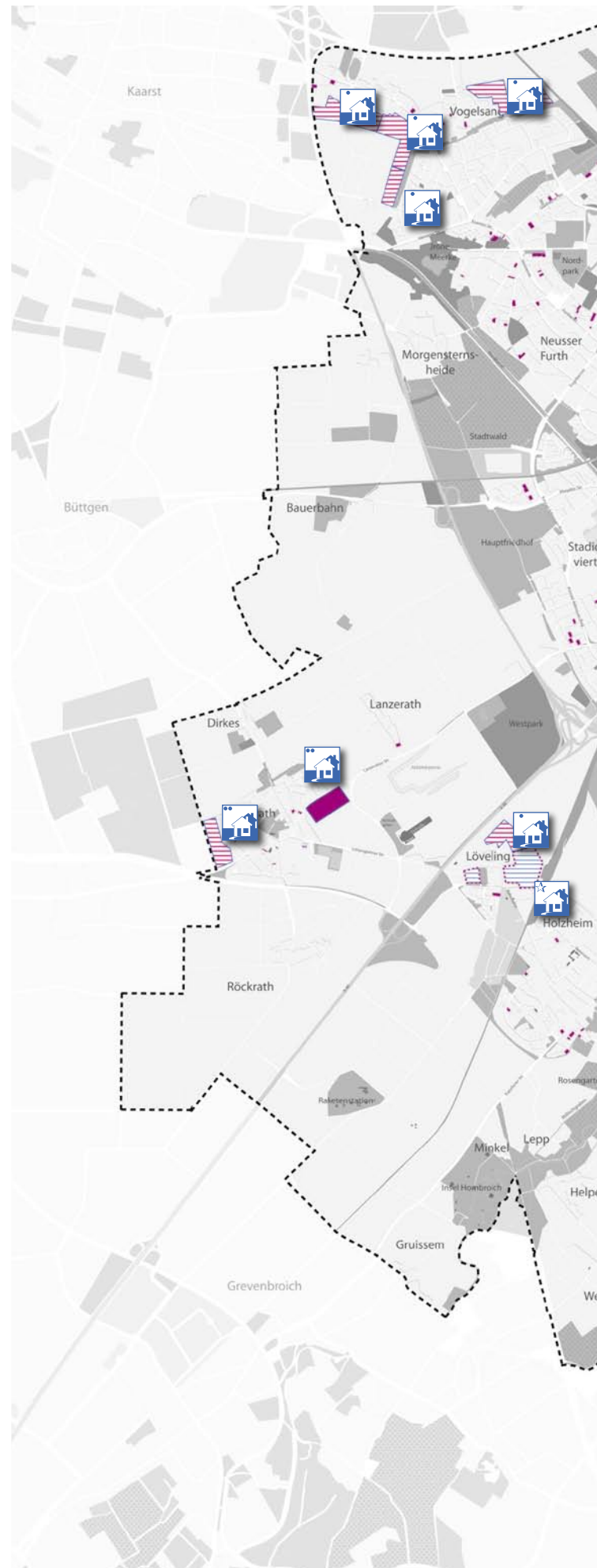
Ein großer Anteil des Wohnungsbestandes in Neuss ist in den 1950ern bis 1970ern entstanden. Im Zuge des wirtschaftlichen Aufschwungs fanden umfangreiche Zuwanderungen nach Neuss statt, Ortsteile sind erweitert bzw. neu gegründet worden, sodass bemerkenswerte Anteile der Bausubstanz in der Stadt aus dieser Zeit stammen. Beispiele sind etwa Pomona (1955), Vogelsang (1961), Weckhoven und Selikum (1962) und Erfttal (1969). Diese Wohnraumpotenziale stellen für die Versorgung der Bevölkerung eine wichtige Ressource dar. Wohnumfeld sowie Gebäudesubstanz entsprechen allerdings vielfach nicht mehr den heutigen Anforderungen an Aufenthaltsqualität, Ausstattung und Energiestandards.

## Wohnen

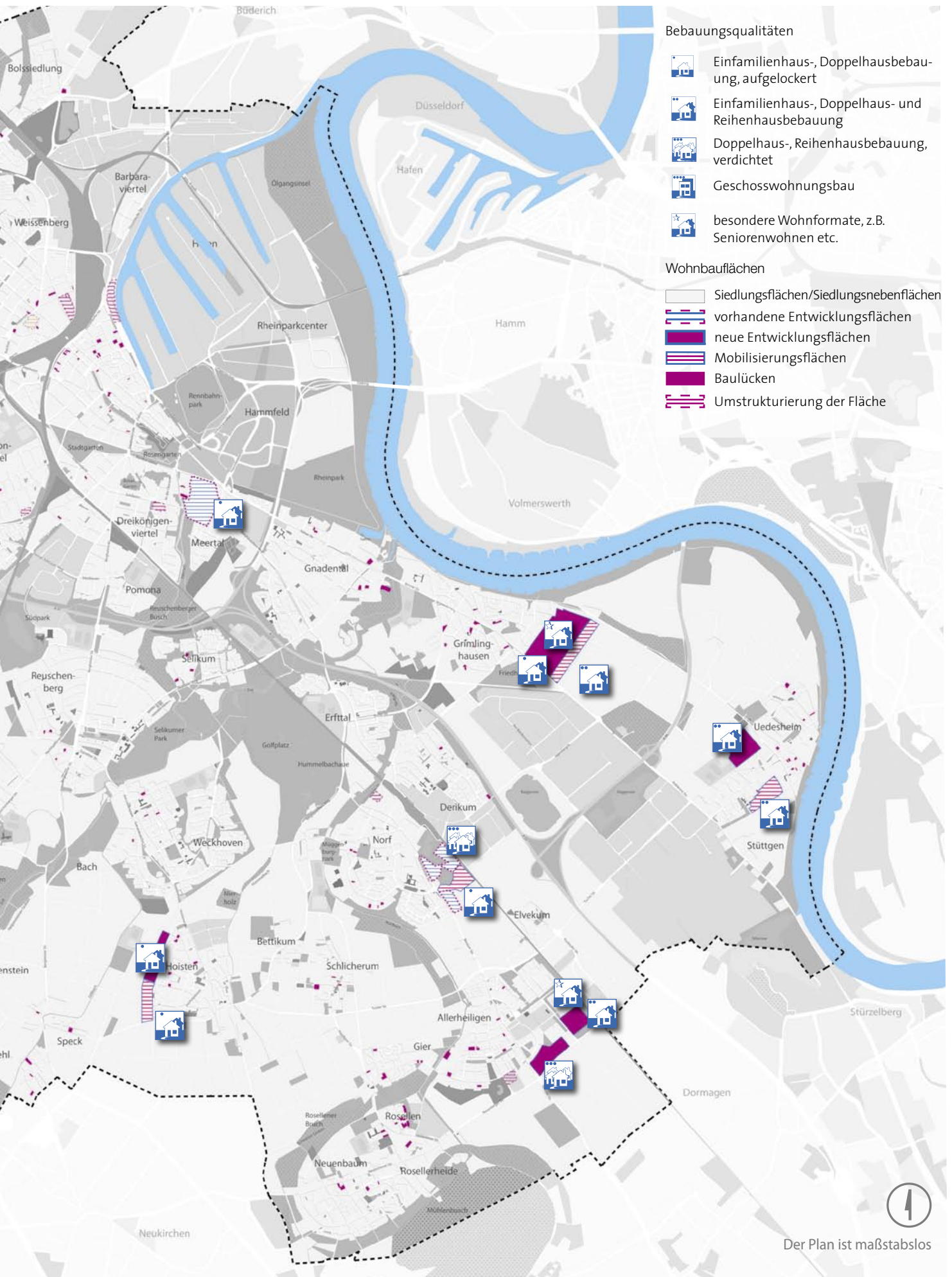
### Zielaussagen und Empfehlungen

*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.
- Bei der Neuausweisung von Wohnbauland gilt es bestehende Siedlungsränder zu respektieren und einen größtmöglichen Schutz von Natur und Freiraum zu sichern.
- Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung soll ermöglicht werden, durch ein abgestimmtes 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.
- Eine dauerhafte Zielgröße der Bevölkerung von 150.000 Einwohnern soll gehalten werden.



Darstellung der Wohnbaupotenziale





## Bildung, Kultur, soziale Infrastruktur und Integration

Weiche Standortfaktoren wie das Angebot von Bildung, Kultur und andere soziale Infrastrukturen sind für die Lebensqualität der Bewohnerschaft einer Stadt von entscheidender Bedeutung. Diese beeinflussen die Attraktivität von Wirtschafts- und Wohnstandorten ganz erheblich und bilden eine wichtige Grundlage für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt.

Die Großstadt Neuss verfügt über ein großes Angebot an Bildungseinrichtungen, kulturellen Angeboten und sozialer Infrastruktur. So bietet Neuss rund 25.000 Schülerinnen und Schülern ein ausgebautes und differenziertes Schul- und Bildungswesen. Neben Schulen in städtischer und kirchlicher Trägerschaft, gibt es Berufskollege und Förderschulen. Weiterhin unterrichten in der Stadt fünf Privatschulen, etwa die internationale Schule (ISR) oder die Erzbischöfliche Schule Marienberg. Seit diesem Jahr ist Neuss auch Hochschulstandort.

Der demografische Wandel in der Stadt Neuss führt dazu, dass insbesondere die Grundschulen in den ländlich geprägten Ortsteilen Probleme mit der Auslastung haben. Denn gerade dort, wo in der Vergangenheit kaum neue Siedlungsflächen entwickelt wurden, werden immer weniger Kinder eingeschult. In der Gesamtstadt sind es derzeit pro Schuljahr etwa 20 – 40 Kinder weniger. Die Schulen übernehmen auch außerhalb der Schulzeiten Funktionen als Orte der Begegnung und für Veranstaltungen. Sie werden beispielsweise für Aktivitäten der Volkshochschule, Arbeitsgemeinschaften und Veranstaltungen aus dem Stadtteil genutzt. Das Schulgelände ist Spielplatz und Treffpunkt für Kinder und Jugendliche.

Im Bereich der sozialen Infrastruktur übernehmen örtliche Vereine und Vertreter der freien Wohlfahrtspflege wichtige Aufgaben. Es bestehen zahlreiche zielgruppenspezifische Angebote. Um der zunehmend älter werdenden Gesellschaft gerecht zu werden steht ein Seniorenforum zur Verfügung, welches verschiedene Leistungen anbietet. Des Weiteren wurde ein Integrationsrat ins Leben gerufen, der sich als politisches Vertreterorgan der in Neuss lebenden Menschen mit Migrationshintergrund versteht. Die Stadt Neuss und seine Ortsteile sind durch ein reges Vereinsleben geprägt. Im Stadtsportverbund sind derzeit rund 125 Sportvereine registriert. Heimat-, Kultur- und Schützenvereine sind im gesamten Stadtgebiet aktiv. So ist das Neusser Bürger-Schützenfest beispielsweise eines der größten Europas.



ehemalige Raketenstation



Landestheater

Die Ausstattung der Stadt mit Sport- und Freizeiteinrichtungen ist nach der „Untersuchung zur Situation des Sports in Neuss“ unter quantitativen Gesichtspunkten als außerordentlich gut zu bezeichnen. Dennoch gibt es eine Reihe von Sanierungsbedarfen bei einigen Sportanlagen aus den 1950er und 1960er Jahren. Gleichzeitig bestehen aber auch Überkapazitäten. Die 16 Neusser Tennisvereine beispielsweise haben in den vergangenen Jahren fast 40 % ihrer Mitglieder verloren, sodass heute die Anzahl und Ausstattung der Sportanlagen nicht mehr dem Bedarf entspricht, was eine erhöhte Kostenbelastung zur Folge hat. Vergleichbares gilt für die Bezirkssportanlagen.

Die Kultur prägt wesentlich das Erscheinungsbild der Stadt und ist ein bedeutender Faktor für die Stadtentwicklung. Identität und Image von Neuss werden in hohem Maße durch das kulturelle Angebot der städtischen Institutionen wie Musikschule, Stadtbibliothek, Clemens-Sels-Museum, Stadtarchiv und Kulturforum Alte Post sowie den weiteren Einrichtungen in privater Trägerschaft, wie der Stiftung Insel Hombroich, dem Rheinischen Landestheater und der vielfältigen freien Kulturszene mitbestimmt. Vor allem das Museum Insel Hombroich ist besonders hervorzuheben. Hier wird in der Ertraumlandschaft in 11 Pavillons ein breites Spektrum an Kunstwerken gezeigt.

Zwischen den Bausteinen dieses Handlungsfeldes gibt es zahlreiche Verknüpfungen. So wird Kultur als wichtiger Bestandteil der Bildungspolitik verstanden aber auch als Impulsgeber für die (Weiter-) Entwicklung der Innenstadt gesehen.

### Ortsteile und Ortsteilzentren

Zu Neuss gehören auch viele ehemals eigenständige kleine Ortschaften. Lokale Identitäten und Zugehörigkeiten sind bis heute stark ausgeprägt, trotz teilweise umfangreicher Siedlungsflächenentwicklungen. Neben der Identifikation mit dem Ortsteil ist auch die bauliche Eigenständigkeit dieser weitgehend erhalten geblieben. Die siedlungsgliedernden Grünzüge übernehmen neben ihrer stadtstrukturellen Funktionen auch eine wichtige Aufgabe für die Naherholung der Bevölkerung. Weiteres Identifikationsmerkmal sind die Ortsteilzentren. Diese haben neben der Neusser Innenstadt eine wichtige Aufenthalts- und Versorgungsfunktion für die Bewohnerinnen und Bewohner.



Grefrath

Weiterhin haben diese Mitten eine Treffpunktfunktion im Ortsteil. Daher wurde bereits in den 1990er Jahren von Politik und Verwaltung der Stadt Neuss das Projekt „Ortsmittelpunkte - Gutachten zur Gestaltung der Ortsmitten“ gestartet, das sich mit den Ortsteilzentren sowohl unter gestalterischen als auch unter funktionalen Gesichtspunkten auseinander gesetzt hat. Vielerorts erfolgte daraufhin eine Aufwertung des öffentlichen Raumes, etwa in Hoisten, Norf, Rosellen oder auch auf dem St. Sebastianusplatz in der Neusser Nordstadt.

Der Einzelhandel ist dabei ein wichtiger Faktor im täglichen Leben. Während die Innenstadt in Neuss eine besondere Ausstrahlung als Einkaufsstadt für die Neusser Bevölkerung und die der kreisangehörigen Kommunen hat, versorgen die Stadtteilzentren in der Regel wohnortnah mit Gütern des täglichen Bedarfs. Die kurzen Wege vermeiden Verkehr und sichern die Versorgung von mobilitätseingeschränkten Personengruppen. Aufgrund von erheblichen Veränderungen im Einzelhandel und dem bundesweiten Trend zur Konzentration von Lebensmitteldiscountern für den „Kofferraumeinkauf“, haben sich die Standorte des Einzelhandels vielfach verlagert. Supermärkte und Discounter siedeln verkehrsgünstig im Gewerbegebiet, Standorte in integrierten Lagen sind nicht mehr konkurrenzfähig und werden aufgegeben. Die gewachsenen Strukturen der Ortsteilmitten sind vielfach als moderner Standort nicht mehr geeignet. Folgen sind erhebliche Versorgungsdefizite der Bevölkerung in vielen Ortsteilen der Stadt Neuss.



## Bildung, Kultur, soziale Infrastruktur und Integration

### Zielaussagen und Empfehlungen

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

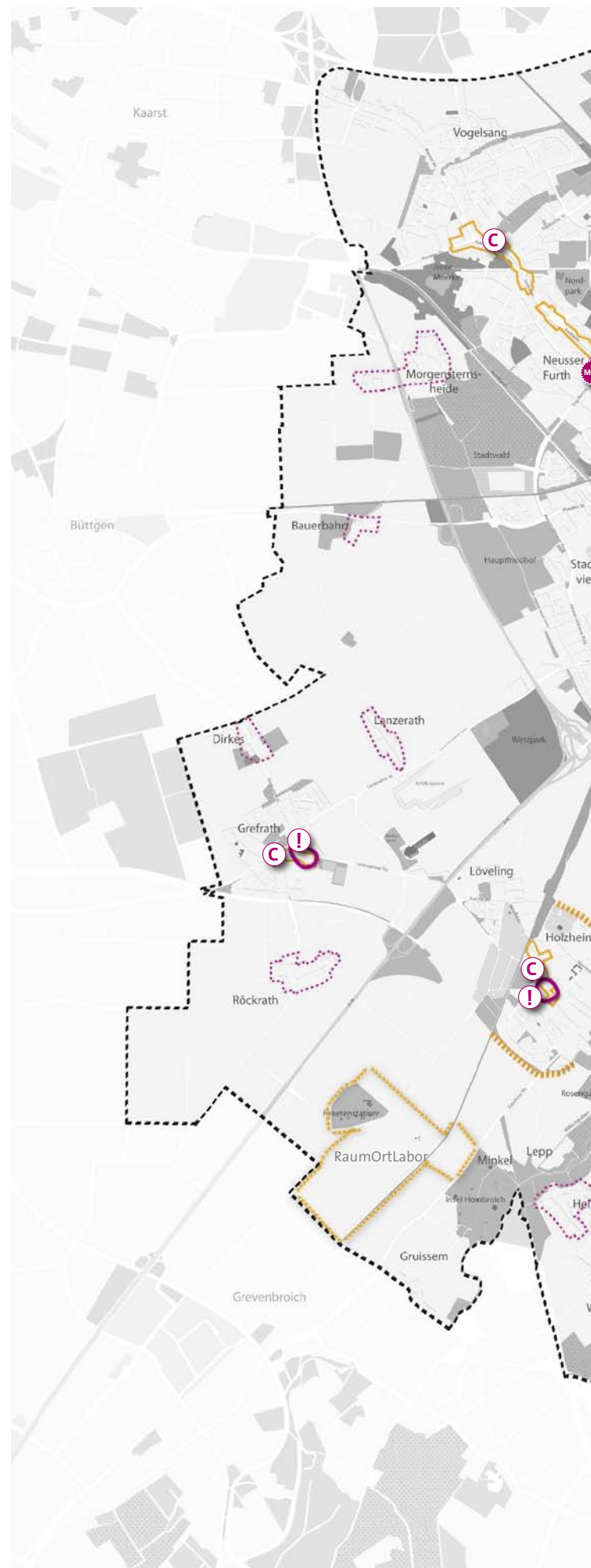
- Erhalt und Ausbau der bisherigen Bildungslandschaft: Zukunftsgerichtete Anpassung!
- Vielfältiges soziales Dienstleistungsangebot muss vernetzt, bedarfsgerecht angepasst und gebündelt werden.
- Neusser Kultur als „Marke“ von herausragender Qualität national als auch international weiter etablieren und sich mit einem ergänzenden Angebot gegenüber Düsseldorf positionieren (bspw. Raum-OrtLabor).
- 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

## Ortsteile und Ortsteilzentren

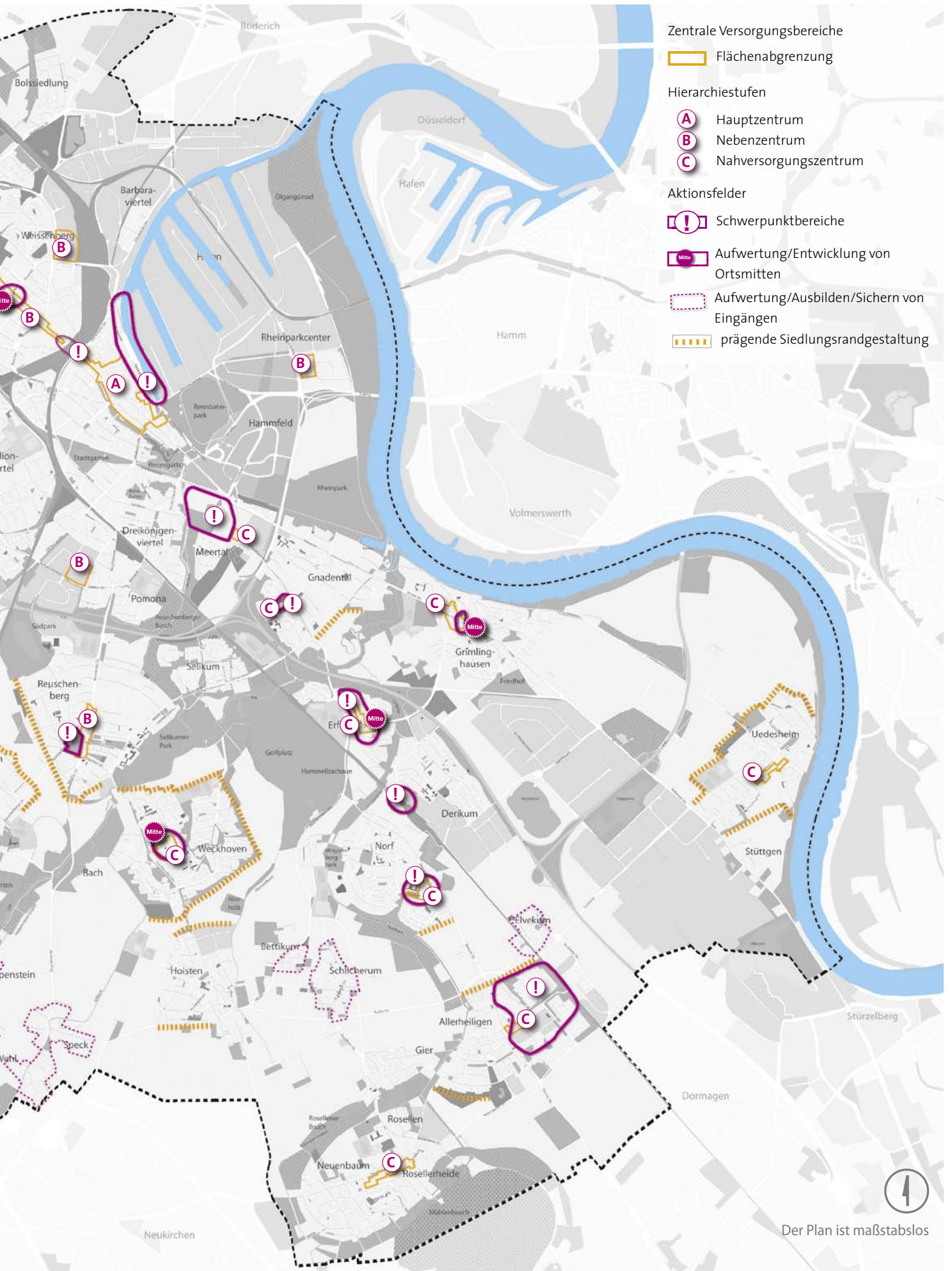
### Zielaussagen und Empfehlungen

*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.



Darstellung räumlicher Scherpunkte zum Thema Versorgung und Ortsteile/-zentren



Der Plan ist maßstablos



## Wirtschaftsstandort

Neuss ist ein bedeutender Wirtschaftsstandort mit einem ausgewogenen Branchenspektrum. So ist die Stadt Standort zahlreicher Industrie- und Gewerbeunternehmen, Dienstleister, Logistiker, Modefirmen, Pharmaunternehmen und Unternehmen der Nahrungsmittelherstellung.

Ein Grund für die positive Wirtschaftsstruktur von Neuss ist die verkehrsgünstige Lage im Zentrum der westlichen Metropolen Europas im Schnittpunkt historischer Handels- und moderner Verkehrswege. Diese bevorzugte Lage mit direkten Anbindungen an die weiteren regionalen Ballungszentren und an die benachbarten Benelux-Staaten und seine Funktionen als Mittelzentrum im Rhein-Kreis Neuss verleihen der Stadt ein großes Einzugsgebiet.

Die Zentralität ist ein gewichtiges Argument, gerade für internationale Unternehmen, sich für den Standort Neuss zu entscheiden. Verwaltungssitze und Produktionsstätten international tätiger Unternehmen (Global Player) haben ihren Standort in den Gewerbegebieten der Stadt Neuss.

Verbunden mit der Zentralität ist auch die hervorragende Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz sowie die Nähe zu den internationalen Flughäfen in Düsseldorf und Köln/Bonn. Insbesondere der Hafen kann als Motor des Gewerbebestandes Neuss definiert werden. Dieser hat sich im Jahr 2003 mit dem Düsseldorfer Hafen zusammengeschlossen und bildet heute mit 16,5 Millionen jährlichen Umschlag den drittgrößten Binnenhafen Deutschlands.

Lage und Verkehrsanbindung bieten optimale Standortbedingungen etwa für Logistikbetriebe, die in der Vergangenheit zunehmendes Interesse am Standort signalisiert haben. Das Fiege-Logistikzentrum ist ein aktuelles Beispiel.

Neben dieser stark international ausgerichteten Unternehmenslandschaft ist die Wirtschaftsstruktur der Stadt stark regional vernetzt. Im Bereich der Ernährungswirtschaft beispielsweise hat sich ein solches Netzwerk entwickelt. Für diesen traditionellen Wirtschaftszweig in Neuss entstehen so Wettbewerbsvorteile (Food City).

Neben Lage, Anbindung und Unternehmenslandschaft sind attraktive und vor allem nachfragegerechte Gewerbeflächen von zentraler Bedeutung. Durch eine gezielte Entwicklung von Gewerbebeständen wird die wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt aktiv gesteuert. Der zunehmenden Diversifizierung der Standortanforderungen unterschiedlicher Branchen und der Bedeutungssteigerung von



Hafen



Fiege Logistikzentrum



Lebensmittelproduzent im Hafen

Qualitäten bei gewerblichen Bauflächen ist in der Stadt Neuss Rechnung getragen worden. So verfügt die Stadt über ein breites Angebot an Standorten für verschiedene Zielgruppen.

Das Büro- und Dienstleistungszentrum Hammfeld etwa liegt in Innenstadtnähe mit guter Verkehrsanbindung zur Landeshauptstadt Düsseldorf und dem Autobahnnetz und beherbergt Unternehmen aus den Bereichen Technologie, Büro- und Medizintechnik, unternehmensnahe Dienstleistungen und Modegroßhandel. Bei der Entwicklung wurde auf eine hochwertige Architektur und eine attraktive Umfeldgestaltung Wert gelegt um den anspruchsvollen Nutzern zu entsprechen, z.B. Rennbahnpark als grünes Umfeld.

Wohingegen etwa bei den Industrie- und Gewerbetanks Bonner Straße und Tucherstraße die exzellente Erreichbarkeit der Autobahnanschlüsse im Vordergrund steht. Die Unternehmen gehören dem produzierenden Bereich und der Logistik an. Unternehmen dieser Branchen haben Anforderungen etwa an größere Grundstücksflächen und entsprechende Abstände zu emissionsempfindlichen Nutzungen. Dennoch, auch hier werden durch einen gestalteten Grünraum Akzente gesetzt.

Dritter Typus gewerblicher Baufläche sind kleinteilige Standorte, die von lokaler Bedeutung sind. Nachfrager sind Handwerksunternehmen und kleinere Betriebe. Hier bestehen in der Regel starke Verknüpfungen zu angrenzenden Wohngebieten/Ortsteilen. Beispiele sind etwa die Gewerbeflächen in Hoisten, Holzheim oder auch an diversen Standorten in der Nordstadt.

Kapital einer Wirtschaftsregion sind qualifizierte Arbeitskräfte. Durch die Folgen des demografischen Wandels wird dies zunehmend zu einem entscheidenden Standortfaktor und einer maßgeblichen Bestimmgröße für die Attraktivität und den Erfolg eines Standortes. In einigen Regionen bestehen bereits jetzt Engpässe. Die Stadt Neuss profitiert auch in diesem Zusammenhang durch die Vorteile von Lage und Erschließung. Die umliegenden Hochschulen, das große Einzugsgebiet sowie die hohe Attraktivität der Region als Wohnstandort gewährleisten hier eine gute Ausgangsposition. Ab dem Wintersemester 2009/2010 begann der Hochschulbetrieb an der neu gegründeten privaten Hochschule für internationale Wirtschaft mit den Fachbereichen Logistik (School of Logistics) und Handel (School of Commerce). So erfolgt zukünftig am Standort die Ausbildung hochqualifizierter Arbeitskräfte.



## Wirtschaftsstandort

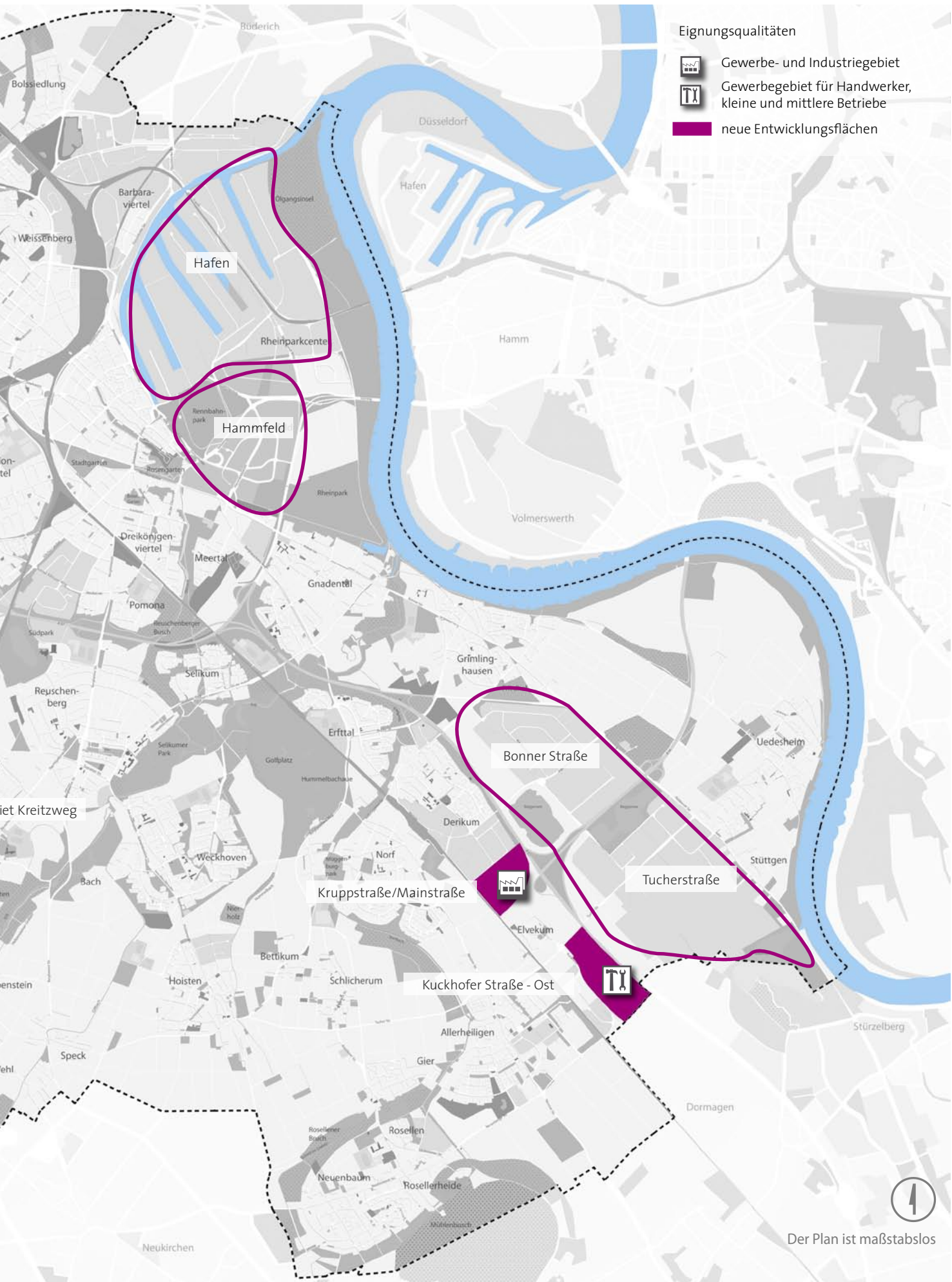
### Zielaussagen und Empfehlungen

*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.
- Größtmöglichen Freiraumschutz ermöglichen.



Darstellung der potenziellen Gewerbebestandorte



Eignungsqualitäten

-  Gewerbe- und Industriegebiet
-  Gewerbegebiet für Handwerker, kleine und mittlere Betriebe
-  neue Entwicklungsflächen

Hafen

Hammfeld

Bonner Straße

Kruppstraße/Mainstraße

Kuckhofer Straße - Ost

Tucherstraße



## Mobilität

Durch die zentrale Lage am Rand des Ballungsraums ergeben sich erhebliche verkehrliche Lagevorteile. So ist etwa der Düsseldorfer Flughafen in 20 Autominuten und der Köln-Bonner in 40 Minuten zu erreichen. Somit sind gleich zwei internationale Flughäfen in Reichweite.

Die Anbindung des motorisierten Individualverkehrs an das überregionale Straßennetz erfolgt durch die Nord-Süd-Autobahn A 57 in Richtung Krefeld oder Köln und durch die Ost-West-Autobahnen A 46 in Richtung Aachen oder Wuppertal bzw. die A 52 in Richtung Mönchengladbach oder Düsseldorf. Das gesamte Stadtgebiet ist mit allen seinen Stadtteilen gut an das überregionale Straßennetz angebunden. Besonders für die ökonomische Entwicklung der Stadt stellt diese Anbindung einen wichtigen Standortfaktor dar.

Besondere Bedeutung für die Stadtentwicklung haben die Verbindungen nach Düsseldorf und in Richtung Köln/Bonn. Hier bestehen bedeutende Wechselwirkungen mit der Stadt Neuss.

Einer leistungsfähigen Anbindung, insbesondere auch für den ÖPNV kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Neben den bereits erwähnten Anschlüssen an das überregionale Straßenverkehrsnetz, sichern Straßenbahnverbindungen nach Düsseldorf eine gute Erreichbarkeit des nördlichen Stadtgebietes. Mit der Stadtbahn (U 75) und den Straßenbahnen (704 und 709) sind leistungsfähige Verknüpfungen vorhanden. Weiterhin bestehen regionale Verbindungen des schienengebundenen Personenverkehrs durch drei Regional Express Anbindungen und einer Regional Bahn Linie über Neuss-Hauptbahnhof. ICE- und IC-/EC-Anschlüsse werden über den Düsseldorfer Flughafenbahnhof und den Düsseldorfer Hauptbahnhof gewährleistet. Zusätzlich zum zentralen Knotenpunkt des Neusser Hauptbahnhofes dienen mehrere S- und Regionalbahnen auch die Haltepunkte Neuss-Am Kaiser, Neuss-Rheinpark-Center, Neuss-Süd, Neuss-Norf, Neuss-Allerheiligen sowie den Bahnhof Holzheim an. Umfangreiche Park and Ride Stellplätze ergänzen das Angebot und zielen auf eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ab.

Da die Ortsteile insbesondere im Süden aufgrund ihrer Größe nicht alle Angebote des täglichen Lebens bereitstellen können, ist eine gute Verkehrsanbindung von besonderer Bedeutung. Insbesondere bei einer zuneh-



Autobahn A 57



Rhein bei Grimlinghausen



Neusser Hafen



Neuss Innenstadt



Radstation Neuss



Berghäuschensweg

Während alternden Gesellschaft gewinnen Anbindungen, die auch entsprechend barrierefrei gestaltet sind, an Relevanz. Während die Ortsteile Holzheim, Allerheiligen und Norf über einen Bahnhaltepunkt verfügen und wichtige Knotenpunkte im Verkehrsnetz des ÖPNV darstellen, werden die verbleibenden Ortsteile über Busverbindungen angedient.

Der Ausbau des Straßennetzes, insbesondere im Neusser Süden, ermöglichte einerseits die Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung und schuf andererseits die Voraussetzung für die Entlastung von Ortsdurchfahrten, wie etwa in Allerheiligen. Weitere Verlagerungen von Durchgangsverkehren auf leistungsfähige Achsen sowie den ÖPNV sind möglich. Dazu sind aber auch Komplementärmaßnahmen in den Ortsteilen notwendig, die nicht zuletzt zu einer umfeldgerechten Abwicklung der notwendigen Verkehre und Steigerung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität führen.

Aufgrund der Größe und der Topografie der Stadt Neuss hat das Fahrrad als effizientes und kostengünstiges Fortbewegungsmittel eine große Bedeutung. Die Potenziale sind mit einem Anteil von 10 % am Modal Split allerdings bei weitem nicht ausgeschöpft. Insbesondere die zu schließenden Lücken im Radwegenetz sind hier zu nennen. Mängel bestehen in der Erreichbarkeit der Innenstadt und der Stadtteilzentren. Auch für den Tourismus ergeben sich hier bedeutende Potenziale.

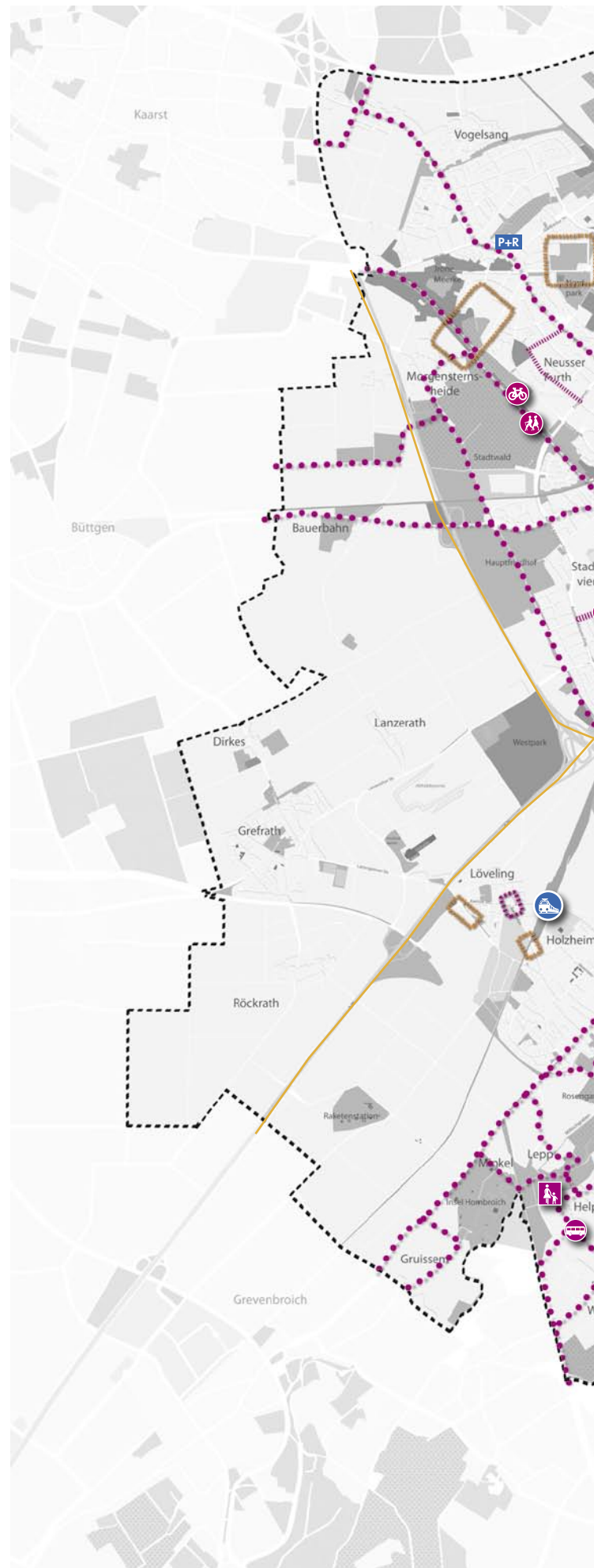


## Mobilität

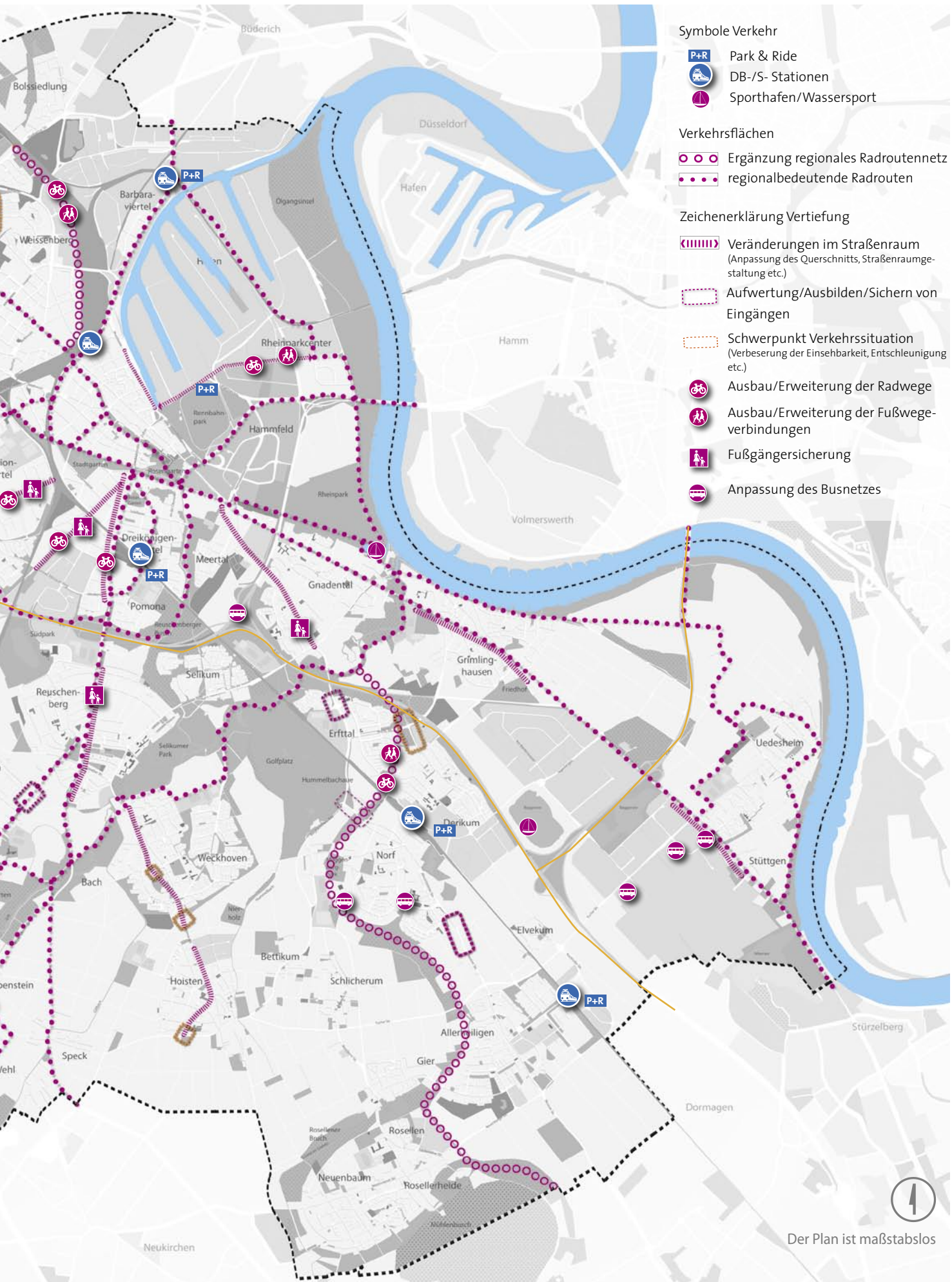
### Zielaussagen und Empfehlungen

#### *Individuelle Mobilität ermöglichen!*




- 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.





Darstellung räumlicher Scherpunkte zum Thema Mobilität








Symbole Verkehr

-  Park & Ride
-  DB-/S- Stationen
-  Sporthafen/Wassersport

Verkehrsflächen

-  Ergänzung regionales Radroutennetz
-  regionalbedeutende Radrouten

Zeichenerklärung Vertiefung

-  Veränderungen im Straßenraum  
(Anpassung des Querschnitts, Straßenraumgestaltung etc.)
-  Aufwertung/Ausbilden/Sichern von Eingängen
-  Schwerpunkt Verkehrssituation  
(Verbesserung der Einsehbarkeit, Entschleunigung etc.)
-  Ausbau/Erweiterung der Radwege
-  Ausbau/Erweiterung der Fußwegeverbindungen
-  Fußgängersicherung
-  Anpassung des Busnetzes



Der Plan ist maßstablos



## Freiraumentwicklung

Freiräume spielen im Stadtgebiet für die Naherholung und Freizeit ihrer Bewohner eine entscheidende Rolle. Neben den öffentlichen Plätzen als vorrangige Orte der Begegnung bieten die Grünräume die Möglichkeit, sich außerhalb von Gebäuden aufzuhalten. Neben diesen sozialen Funktionen leisten sie einen nicht unbedeutenden ökologischen wie klimatischen Beitrag.

Die Freiflächen in Neuss sind wesentlich geprägt durch die Landwirtschaft, die fast 40 % der Flächennutzung ausmacht. Heute zählt das Neusser Ackerland zu den fruchtbarsten Böden. Das Westfeld etwa liegt im Westen des Stadtgebietes als größter zusammenhängender Freiraum der Stadt. Gleichzeitig werden bestehende historische Höfe, insbesondere an der Bauerbahn, eingegliedert und damit die Aspekte Wohnen, Erholung und Landwirtschaft integriert. Dieser großräumige Freiraum hat eine wichtige Funktion als vernetzendes Element der bestehenden großen Grünflächen Hauptfriedhof, Jröne Meerke und Stadtwald.

Etwa 4 % an der Gesamtfläche sind Waldflächen (Stand: 31.12.2008). Ursache für den geringen Waldanteil sind mittelalterliche Rodungen. Dabei wurden im Laufe der vergangenen 15 Jahre bereits umfangreiche Aufforstungen vorgenommen. Neben größeren Waldflächen etwa im Selikumer Park oder dem Stadtwald finden sich nennenswerte Baumbestände insbesondere entlang der Flussläufe und Auengebiete von Erft, Norfbach, Gillbach, Hummelbach und des Stingesbaches. Diese Grünbereiche haben innerhalb der Stadt eine wichtige Funktion. Sie sind verbindende/lineare Grünzonen, die sowohl aus ökologischen Gründen eine große Bedeutung haben, aber auch wichtige Grünachsen etwa für den Fuß- und Radverkehr darstellen. Im Biotopverbundsystem sind die Auenbereiche als Vorrangräume eingestuft.

Neben den Auenbereichen der Rheinzuflüsse hat natürlich der Rhein selber eine herausragende Bedeutung innerhalb des Neusser Freiraumsystems. Entlang des Flusslaufes gibt es eine Reihe von Orten mit großer Bedeutung für Naherholung und den Naturschutz. So sind die Ölganginsel im Nord-Osten zwischen Hafen und Rhein sowie der Uedesheimer Rheinbogen als Naturschutzgebiet ausgewiesen, übernehmen weiterhin die Funktion von Überschwemmungsgebieten und haben eine besondere Bedeutung für den Grundwasser- und Gewässerschutz. Hier treten Nutzungskonflikte auf, denn einerseits sollen für eine Stadt so bedeutende



Nordkanal



Westfeld



Südpark



Rhein

Freiräume von der Bevölkerung (Erleben des Landschaftsraums) auch erfahrbar sein. Andererseits ist aber auch den Belangen des Naturschutzes Rechnung zu tragen. Der Rheinpark der Euroga 2002+ hingegen legt den Schwerpunkt auf die Naherholung. Es gibt entlang der Rheinwiesen vielfältige Räume, in denen Landschaft erlebt werden kann.

Weiterhin bieten innerstädtische Parkanlagen und Grünflächen mit teilweise zugehörigen Seen als Freizeit- und Erholungsschwerpunkte für die Neusser Bewohner. Dazu gehören unter anderem der See Jröne Merke und der Stadtwald im Nord-Westen, der Westpark im Westen, der Südpark mit See, der Selikumer Park zwischen Reuschenberg und Weckhoven und daran angrenzenden Golfplatz, der Rosengarten südlich von Holzheim und der Mühlenbusch, der mit dem Schwarzen Graben in den Norfbach-Grüngürtel übergeht.



Uedesheim



Neuss Innenstadt

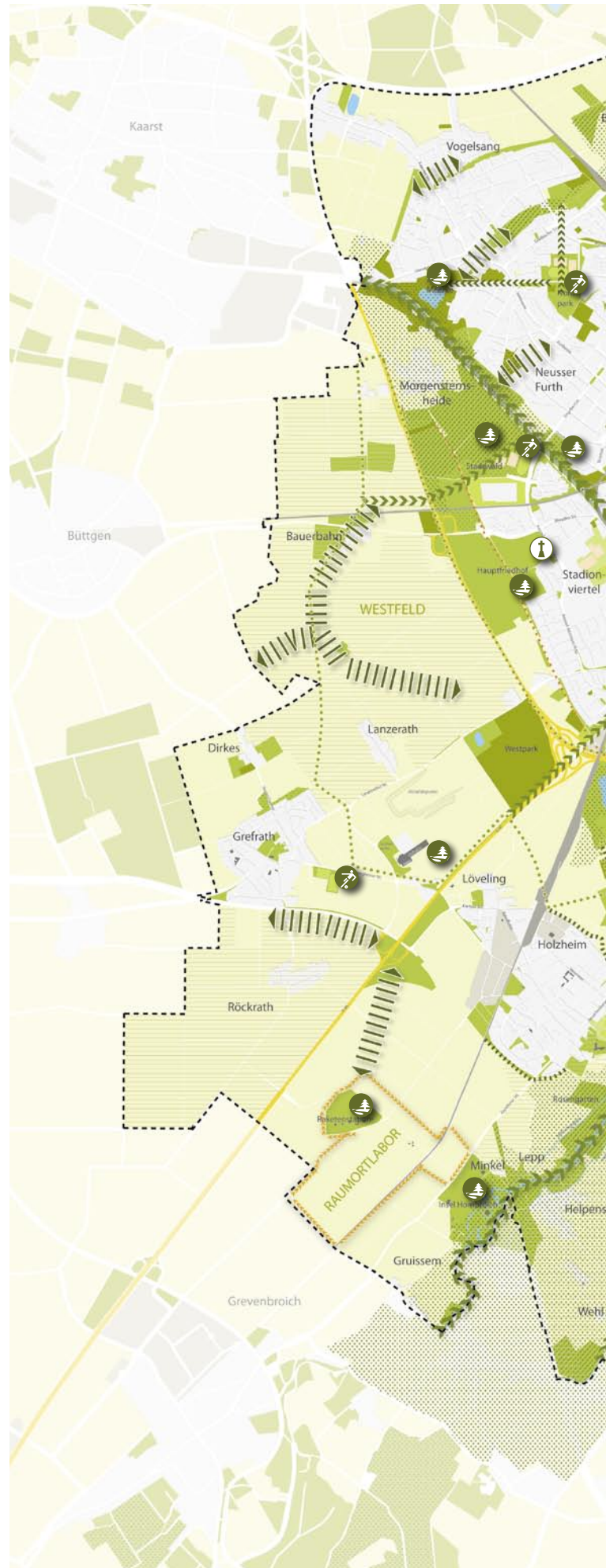


## Freiraumentwicklung

### Zielaussagen und Empfehlungen

#### *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, insbesondere in den Auenbereichen
- Wald schützen und ausbauen!
- Hochwasserschutz gewährleisten!



Darstellung räumlicher Scherpunkte zum Thema Freiraum





Der Plan ist maßstabslos

## Grundsätze der Stadtentwicklung in Neuss

### *Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit*

Das Stadtentwicklungskonzept Perspektive Neuss 2020+ sowie das Räumliche Strukturkonzept machen deutlich, dass sich die Stadt Neuss nur mit einer mutigen, offenen und konsequenten Stadtentwicklung den Herausforderungen der Zukunft stellen kann. Die Bewältigung des demografischen Wandels erfordert eine kreative und vorausschauende Steuerung der Stadtentwicklung. Für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung ist das Leitprinzip Nachhaltigkeit unabdingbar.

*„Der Gedanke der Nachhaltigkeit verbindet wirtschaftliche Leistungsfähigkeit mit ökologischer Verantwortung und sozialer Gerechtigkeit. Diese drei Ziele bedingen einander. Denn auf Dauer ist kein Wirtschaftswachstum vorstellbar, das auf Raubbau an der Natur oder auf sozialen Ungerechtigkeiten beruht. Diese Erkenntnis ist Ausdruck unserer Verantwortung nicht nur für jetzige, sondern auch für künftige Generationen. Was wir heute tun, darf nachfolgenden Generationen die Chancen auf ein Leben in einer intakten Umwelt und in Wohlstand nicht nehmen.“ (Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel)*

Für die Stadtentwicklung in Neuss bedeutet das nach Wegen zu suchen, wie die Stadt auch in Zukunft sozial verantwortlich, wirtschaftlich engagiert und gleichzeitig umweltverträglich handeln kann. Die Belange des Wohnens, der Ortsteile und Ortsteilzentren, Wirtschaft und Arbeit, Mobilität, Bildung, Kultur und soziale Infrastruktur und nicht zuletzt des Grün- und Freiraumschutzes gilt es zu berücksichtigen. Bereits im Jahr 1996 beschloss der Rat der Stadt Neuss die Unterstützung einer lokalen „Neuss Agenda 21“ die es sich zum Ziel gesetzt hat, die Stadt Neuss nachhaltig zu entwickeln. Seitdem wird intensiv und bürgernah über die Themen Umwelt, Stadtentwicklung, Wirtschaft und Lebensstile diskutiert. Ergebnis ist unter anderem eine Broschüre „Neuss 2030 – Eine Stadt im Wandel“. Leitthema für eine zukunftsfähige Gestaltung der Stadt für das 21. Jahrhundert ist die Nachhaltigkeit.

**Perspektive Neuss 2025 +**



**Nachhaltigkeit & Zukunftsfähigkeit**



## Handlungsfelder

### **Wohnen**

*Neuss ist als attraktiver Wohnstandort zu stärken*

### **Ortsteile und Ortsteilzentren**

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

### **Wirtschaftsstandort**

*Die Potenziale des Wirtschaftsstandortes Neuss sind bestmöglich auszunutzen!*

### **Mobilität**

*Individuelle Mobilität ermöglichen!*

### **Bildung, Kultur und soziale Infrastruktur**

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

### **Freiraum**

*Grün- und Freiräume stärken!*



**Räumliches Strukturkonzept Neuss 2025 +**

### *Zusammenfassende Darstellung der Neusser Grundsätze*

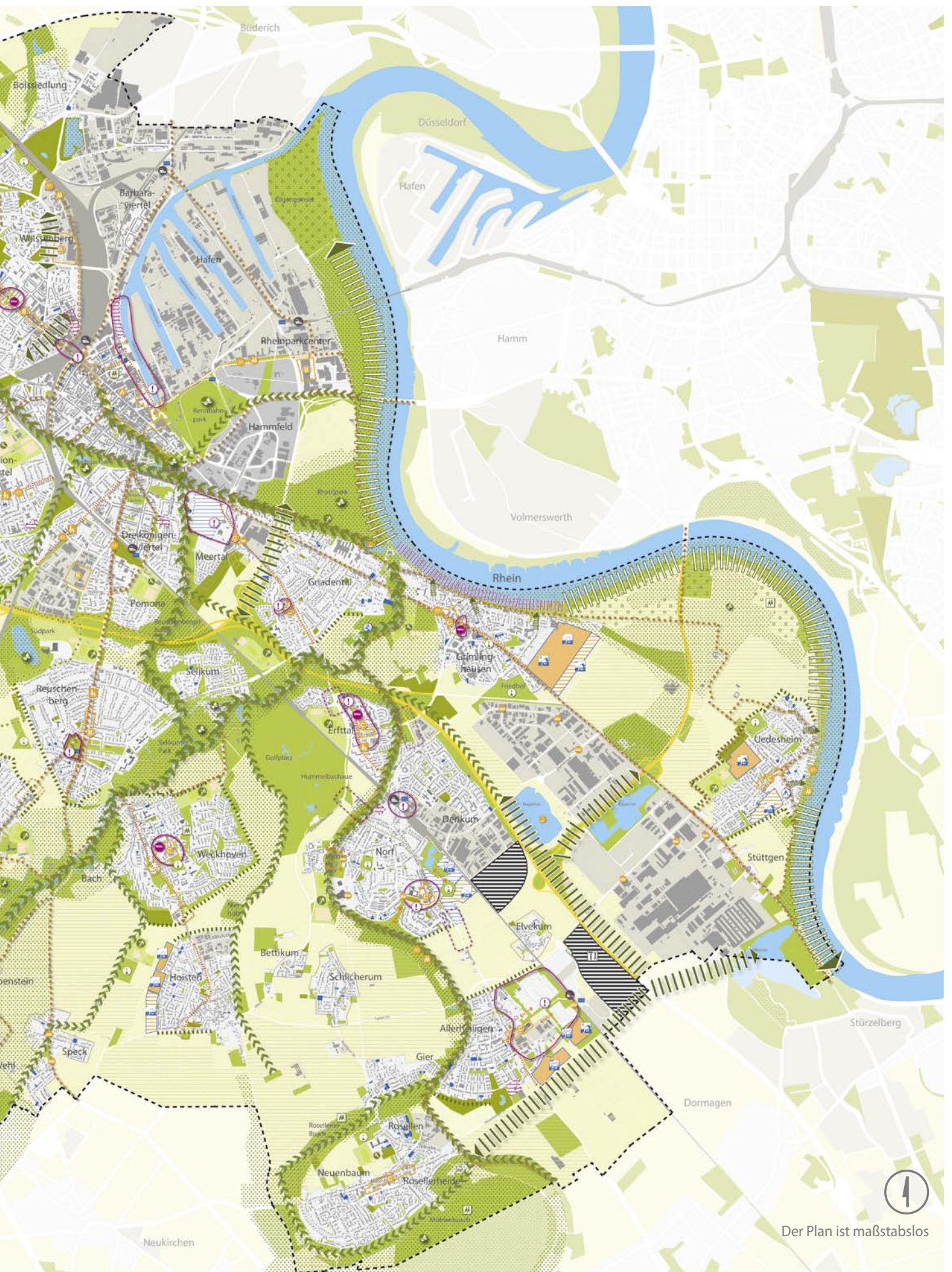
In den Handlungsfeldern des Räumlichen Strukturkonzeptes in Neuss sind Leitlinien definiert worden (vgl. Tabelle). Diese stellen einen Orientierungsrahmen für das Konzept dar und dienen dazu, im Rahmen des Prozesses dieser zentralen Anforderungen an die zukünftige Stadtentwicklung nicht aus den Augen zu verlieren.

So ist die Stadt Neuss als attraktiver Wohnstandort zu stärken, indem einerseits die Innenentwicklung forciert, aber auch gezielt Arrondierungen im Außenbereich stattfinden. Die Lebensqualität, Funktionsfähigkeit und Identität der Ortsteile als bedeutende Wohnstandorte sind zu bewahren und weiter zu entwickeln. Gleichzeitig ist Neuss aber auch wichtiger Wirtschaftsstandort in der Region, dessen Standortpotenziale es bestmöglich auszunutzen gilt. Der Aspekt der Mobilität umfasst sowohl den motorisierten Individualverkehr als auch die Erreichbarkeiten mit Bus und Bahn, sowie zu Fuß und mit dem Rad. Die Mobilität aller Verkehrsteilnehmer muss individuell erhalten werden. Eine nachfragegerechte Bereitstellung eines qualitätvollen Sport-, Bildungs- und Freizeitangebotes ist ebenso ein wichtiger Baustein der entscheidende Auswirkungen auf die Lebensqualität einer Stadt hat, wie qualitätvolle Grün- und Freiraumstrukturen. Diese sind zu stärken. Dabei ist der individuelle Charme von Neuss und sein unverwechselbares Profil unbedingt zu erhalten. Die Neusser Potenziale müssen ausgebaut werden. Neuss ist als lebenswerter Ort weiter zu profilieren, hin zu einer „kleinen, feinen Großstadt“.



Gesamtplan mit den räumlichen Schwerpunktthemen











# 05

## Ergebnisse der Stadtteilwerkstätten

Zahlreiche engagierte Neusser Bürgerinnen und Bürger nahmen zwischen März 2009 und Oktober 2010 die Gelegenheit wahr, in insgesamt sechs Werkstätten gemeinsam über die zukünftige Entwicklung ihrer Stadtteile zu diskutieren. Ziel der Veranstaltungen war es, die Interessen der Bürgerinnen und Bürger aufzunehmen, diese zu bündeln, zu vernetzen und letztlich zu einem schlüssigen planerischen Gesamtkonzept zur Stadtteilentwicklung zusammen zu führen.

Den Auftakt des offen angelegten Beteiligungsprozesses bildete die Werkstatt für die beiden Stadtteile Norf und Derikum, gefolgt von den Werkstätten zu den Stadtteilen am Rhein, im Süden, Westen und Norden von Neuss. Ihren Abschluss fand die Veranstaltungsreihe in der Stadtteilwerkstatt zur Innenstadt. Vorbereitet wurden alle Veranstaltungen durch eine eigene Stadtteilzeitung, die gleichzeitig als Einladung diente.

Die Werkstätten selbst waren so strukturiert, dass im Anschluss an einen einleitenden Vortrag zunächst stadtteilspezifische Chancen und Probleme in Kleingruppen, die zentralen Ergebnisse dann im Plenum diskutiert wurden.

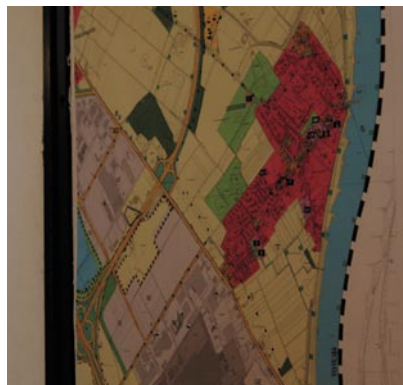
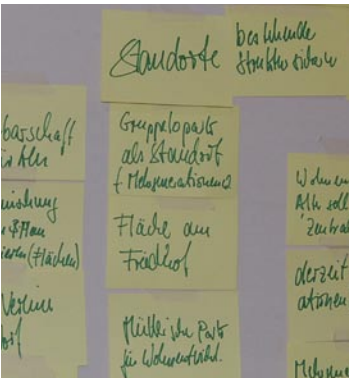
Auf diese Weise konnte den unterschiedlichen Maßstabsebenen der Planung Rechnung getragen werden: Zum einen waren dies die wichtigen stadtteilbezogenen Informationen, die die Basis des räumlichen Strukturkonzeptes für Neuss bilden und somit Teil der gesamtstädtischen Entwicklungsperspektive sind, zum anderen die übergeordneten Rahmenbedingungen und Problemstellungen wie den Perspektiven des demografischen Wandels oder den Anforderungen an die gesamtstädtische Siedlungs-, Verkehrs-, Infrastruktur- und Freiraumentwicklung.

Die Ergebnisse der einzelnen Stadtteilwerkstätten werden nun auf den folgenden Seiten vorgestellt. Dies beinhaltet neben einer kurzen Beschreibung und Analyse eines jeden Stadtteils die Darstellung der gemeinsam erarbeiteten und gutachterlich geprüften Handlungsempfehlungen. Ergänzt werden die textlichen Erläuterungen durch Fotos und entsprechende Planausschnitte.



Impressionen aus den Werkstätten





Impressionen aus den Werkstätten







## Stadtteile am Rhein

Mit Gnadental, Grimlinghausen und Uedesheim befinden sich drei Neusser Stadtteile in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Rhein und weisen dadurch eine hohe Attraktivität auf. Im Rahmen der Werkstätten wurde Erfttal zu den Stadtteilen am Rhein gezählt. Somit leben fast 23.000 Menschen, d.h. rund 15 % der Neusser in direkter Nachbarschaft zum längsten Fluss des Landes NRW.

Doch nicht nur der Rhein selbst, auch angrenzende Bereiche wie das Naturschutzgebiet im Rheinbogen, prägen das Bild des östlichen Stadtgebietes. Hinzu kommen die baulichen Strukturen: Neben den vier siedlungsstrukturell sehr kompakten und funktional eigenständigen Stadtteilen sind es insbesondere die südlich von Grimlinghausen und Uedesheim entstandenen Gewerbegebiete, die bei der Betrachtung ins Auge fallen. Dennoch bildet der Neusser Osten durch die unmittelbare Nähe zum Rhein einen der beliebtesten Wohnstandorte im Stadtgebiet.



## Erfttal

Der Name des Ortsteils deutet schon auf seine besondere Lage hin. Die Erft fließt nördlich des Stadtteils, während im Osten parallel zu Erfttal der Norfbach die Grenze des Stadtteils darstellt. Die Auenlandschaften beider Wasserläufe umgeben den Ortsteil und bieten vielfältige Möglichkeiten der Naherholung.

Mit 0,8 km<sup>2</sup> Fläche ist Erfttal der kleinste Stadtteil von Neuss. Bei 6.371 Einwohnern pro km<sup>2</sup> weist der Bezirk allerdings eine für Neuss überdurchschnittlich hohe Einwohnerdichte auf.

Begrenzt wird der Stadtteil im Norden von der A 57, im Osten vom Norfbach, im Westen von der Erft und im Süden von der S-Bahnlinie Richtung Köln.



Euskirchener Straße Neubebauung des Bauvereins | Euskirchener Straße Geschosswohnungsbau | Brüssler Straße

## Historische Entwicklung

Erfttal ist nicht nur einer der kleinsten sondern einer der jüngsten Stadtteile in Neuss. Seine Entwicklung steht im direkten Zusammenhang mit den starken Wachstumsprognosen der 1970er Jahre, in denen ein Bevölkerungswachstum von 40.000 Neubürgern prognostiziert wurde. Die Stadt Neuss reagierte darauf, indem sie im Neusser Süden im großen Umfang neue Wohnbauflächen erschloss.

Trotz dieser jungen Geschichte reichen einzelne Spuren Erfttals bis in das Jahr 1223 zurück. Seit dem Jahr existiert der Derikumer Hof auf dem Gebiet des heutigen Erfttals. Zu dieser Zeit erwarben die Neusser Regulierherren den Hof von Graf Conrad von Dyck und nutzten ihn als Kornkammer.

In den 1960er Jahren verlor der Hof nach rund 745 Jahren seine Funktion als landwirtschaftlicher Betrieb. Die Anlagen verfielen. Lediglich das heute noch bewohnte Herrenhaus blieb bestehen.

## Siedlungsstruktur

In den 1960er und 70er Jahren wurde Erfttal nach dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“ am Reißbrett entworfen und gebaut. Begründet in einer starken Wohnungsnachfrage prägten Hochhäuser bis zu neun Geschosse den neuen Stadtteil. 80 Prozent der Wohnungen wurden im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus realisiert. Mit dem Ziel einer möglichst starken sozialen Durchmischung,

wurden in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Geschosswohnungsbauten zudem 175 Reihenhäuser errichtet. Die städtebaulichen Strukturen sind sichtbarer Ausdruck des städtebaulichen Planungsverständnisses der 60er und 70er Jahre und prägen bis heute den Charakter Erfttals.

Im westlichen Teil des Stadtteiles entstand 1986 ein reines Einfamilienhausgebiet, das räumlich klar durch den Berghäuschensweg von der Bebauungsstruktur der 70er Jahre getrennt ist.

Den Mittelpunkt des Stadtteils bildet der nördliche Abschnitt der Euskirchener Straße mit Gemeindezentrum, Nahversorgungsbereich und St. Cornelius Platz.

Der Zustand der Gebäude, vor allem in den Hochhaussiedlungen an der Euskirchener und Harffer Straße, hat sich über die Jahre verschlechtert. Entsprechend waren die Gebäude und zugleich der Stadtteil selbst gegen die Neubaugebiete wie in Allerheiligen oder Grimlinghausen nicht mehr konkurrenzfähig. Anhaltende Bevölkerungsverluste waren die Konsequenz.

In den vergangenen Jahren wurden Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen durchgeführt. Ein gelungenes Beispiel findet sich an der Euskirchener Straße, wo im Vorfeld die Bausubstanz der 1960er und 70er Jahre abgerissen und anschließend eine moderne Bebauung realisiert wurde. Auch eine Stärkung sozialer Angebote steht im Kontext dieser Aufwertungsbestrebungen.

### Bevölkerung

Seit Mitte der 1990er Jahre hat Erfttal einen Bevölkerungsverlust zu verzeichnen, unter anderem durch die mangelhafte Bausubstanz und der daraus erschwerten Vermietbarkeit der Wohnungen.

Kennzeichnend für Erfttal ist der Anteil an Ausländer, der mit 22,4 % nahezu doppelt so hoch ist, wie jener im städtischen Gesamtdurchschnitt (12,9 %). Besonders hoch ist der Anteil in den sanierungsbedürftigen Geschossbauten, die aufgrund ihrer günstigen Mieten entsprechend stark von einkommensschwächeren Gruppen, zu denen viele der Migranten zählen, nachgefragt werden.

Die Stigmatisierung der Großsiedlungen, Modernisierungsrückstände und fehlende Angebote in höherpreisigen und qualitätvollen Marktsegmenten haben dazu geführt, dass einkommensstarke Haushalte den Stadtteil verlassen haben. Zur großen Herausforderung für die künftige Stadtteilentwicklung wird die Integration der Menschen aus den ehemaligen Sowjetrepubliken wie aus der Türkei, die die Zuwanderungen in der Vergangenheit stark bestimmt haben.

### Freiraum

Landschaftlich grenzt der Stadtteil an die reizvollen Auenlandschaften der Erft und des Norfbachs, die mit ihren Wegen vielfältige Angebote der Naherholung und Freizeitgestaltung bieten. Zudem sind die Auenbereiche auch aus gesamtstädtischer Sicht als Frischluftschneisen von großer Bedeutung für das Stadtklima. Die Vernetzung des Stadtteiles mit der freien Landschaft, beispielsweise zum



Freiraum entlang des Norfbachs

Hummelbach bzw. der Hummelbachaue wird allerdings durch Autobahn und Bahnlinie stark eingeschränkt.

Unter Freizeitgesichtspunkten von gesamtstädtischer Bedeutung ist der nahe gelegene, mit Spazierwegen durchzogene Golfplatz. Zudem bietet der Abenteuerspielplatz ein vielfältiges Freizeit- und Spielangebot für Kinder unterschiedlichster Altersgruppen.

### Infrastruktur

Erfttal ist durch den S-Bahn-Haltepunkt in Norf gut in das städtische und regionale ÖPNV-Netz eingebunden. Der nah gelegene Autobahnanschluss Neuss-Norf sichert die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz. Über die Landstraßen L380 und L142 ist der Stadtteil zudem gut in das regionale Verkehrsnetz integriert.

Der Stadtteil besitzt quantitativ ein ausreichendes Nahversorgungsangebot. Nördlich der Euskirchener Straße befinden sich 1.600 m<sup>2</sup> Geschäftsfläche; an der Lechenicher Straße sind es 1.200 m<sup>2</sup>, die das Nahversorgungszentrum in Erfttal ausbilden. Erweitert wird das Angebot durch einen kleinen Wochenmarkt. Allerdings vermittelt der gesamte Bereich einen mehr oder weniger desolaten, ungepflegten Eindruck. Die Attraktivität einer Ortsmitte kann sich so nicht einstellen.



Nahversorgungszentrum Erfttal

## Handlungsempfehlungen

Im Rahmen der durchgeführten Stadtteilwerkstatt zeichneten sich verschiedene Schwerpunkt- und Handlungsbereiche heraus. In Erfttal wurden neben städtebaulichen Problemen vor allem die sozialen und kulturellen Herausforderungen thematisiert.

## Siedlungsentwicklung

Insbesondere die in die Jahre gekommene Bausubstanz der Großwohnsiedlung weist einen erheblichen Sanierungsstau auf. Die Geschosswohnungsbauten an den westlichen Randlagen bilden mit ihrer dominanten Silhouette ein wenig attraktives Stadtbild. Erschwerend kommt hinzu, dass die Wohnlagen durch die in Hochlage geführten Hauptverkehrsstraßen A 57 und Bahntrasse zu den am stärksten vom Lärm belasteten Gebieten gehören.

In vielen Fällen wird eine Sanierung der Gebäude als kaum mehr rentabel gewertet, so dass ein Rückbau bzw. Abriss der Hochhäuser unausweichlich erscheint - so wie dies schon im nördlichen Teil der Euskirchener Straße geschehen ist. Bei einer Neubebauung der freiwerdenden Flächen ist besonderes Augenmerk auf ein diversifiziertes Wohnangebot und auf Maßnahmen zur Aufwertung des Stadtteils zu richten.

## Stärkung der Ortsmitte

Die Ortsmitte von Erfttal wird von den Bewohnern rund um den Nahversorgungsbereich Euskirchener Straße mit dem St. Cornelius-Platz gesehen. Hier besteht großer gestalterischer Handlungsbedarf, damit dieser Ort zu einem wirklichen Zentrum Erfttals werden kann. Im Kern geht es dabei um eine Neugestaltung der Bereiche um Kirche und Kindergarten und um eine gestalterische Aufwertung des Nahversorgungsbereichs an der Euskirchener Straße oberhalb der Norfer Straße.

## Freiraumentwicklung

Aus Sicht der TeilnehmerInnen zur Stadtteilwerkstatt sind die Vernetzung von Erfttal zur Erftaue sowie die Anknüpfung an den überregionalen Erftadweg zu verbessern. Über den Ausbau des Wegnetzes kann das vorhandene Freizeit- und Naherholungspotenzial wesentlich besser erschlossen und damit genutzt werden.

Der Grünbereich des Norfbaches stellt vor allem für ältere Menschen ein beliebtes Erholungsziel dar, jedoch fehlt hier eine entsprechende Gestaltung und Mobiliar. Angeregt wird das Aufstellen von Bänken und die Anlage eines Mehrgenerationenspielplatzes.

## Sozialstruktur

Die vielschichtige Bevölkerungsstruktur in Erfttal stellt eine große Herausforderung für die künftige Entwicklung dar. In den letzten Jahren wurde mit viel Engagement versucht, die Jugendlichen und Neubürger in den Stadtteil zu integrieren. Für die Zukunft des Stadtteils wird es von großer Bedeutung sein, an diesen Vorhaben festzuhalten. Deshalb ist es von Seiten der Stadt besonders wichtig, die Bewohner, Ehrenamtlichen und professionelle Gemeinwesenarbeit weiter in ihrer Arbeit zu unterstützen. Soziale Differenzen und Spannungen dürfen sich nicht weiter verfestigen.





Planausschnitt Erfttal

Legende zum Plan auf Seite 80

## Gnadental

Gnadental ist sowohl wegen der besonderen Lage am Rhein, der guten Verkehrsanbindung als auch aufgrund des hohen Freizeitwertes ein beliebter Wohnstandort.

Der Stadtteil erstreckt sich im Norden bis zum Scheibendamm/Rheinpark und grenzt am südlichen Ende an die Erft und das Gut Gnadental. Im Westen bildet die Autobahn A 57 die Grenze; komplementär dazu begrenzt der Rhein im Osten den Ortsteil.

Im Gegensatz zu anderen Stadtteilen besitzt Gnadental keine Standorte für eine künftige Siedlungsflächenentwicklung. Die gegebenen Grenzen wie die Autobahnen im Süden und Westen, die Erft, der Rhein und der Scheibendamm wirken als markante Grenzen. Die Qualität der Freiräume zwischen Erft und Rhein werden als sehr hoch bewertet.



Erftmündung in den Rhein | Im Klosterfeld | Gnadentaler Allee

### Historische Entwicklung

Die Geschichte des Stadtteils Gnadental beginnt im Jahre 16 v. Chr. Nördlich der Erftmündung wurde ein befestigtes Lager von den Römern errichtet.

Um das Jahr 1250 stellte der Kölner Erzbischof dem Orden der Zisterzienserinnen Grund und Boden zur Errichtung eines Klosters zur Verfügung. Dieses befand sich noch weit vor den Toren der mittelalterlichen Neusser Stadtmauer und wurde Vallis gratiae – Tal der Gnaden – genannt. Die Geschichte des Klosters Gnadental wurde nach 550 Jahren durch die Franzosen im Rahmen der Säkularisation beendet.

Anfang des 20. Jahrhunderts wurden in Gnadental die ersten Siedlungen gebaut, unter anderem 1934 eine vorstädtische Kleinsiedlung am Berghäuschensweg und 1955 die Grünwegsiedlung.

### Siedlungsstruktur

Gnadental hat sich in der Vergangenheit zu einem ausgeprägten Wohnstandort entwickelt. In der Zeit des Wiederaufbaus in den 1960er Jahren entwickelte sich der Wohnstandort zu einem eigenständigen Stadtteil.

Siedlungsstrukturell ist Gnadental zum großen Teil durch Ein- und Mehrfamilienhäuser geprägt. Eine Ausnahme bildet die westliche Ortserweiterung aus den 1960er Jahren. Hier dominieren Punkthochhäuser und Geschoss-

wohnungsbauten das Bild des Ortsteils. Die Bausubstanz ist auch hier schon deutlich in die Jahre gekommen, ein Erneuerungs- und Sanierungsbedarf unübersehbar. Ein Gebäudekomplex sticht aus der sonst so kleinteiligen Baustruktur im Norden von Gnadental heraus: das ehemalige Studieninstitut der Telekom und heutige Tagungshaus.

### Bevölkerung

2010 zählte Gnadental 5.170 Einwohner. Auffällig an der Bevölkerungsstruktur Gnadentals ist der hohe Altenquotient, also der Anteil der über 65-Jährigen Bevölkerung, der im Verhältnis zu den Erwerbsfähigen (18 bis 65-Jährigen) mit 44,2 % überdurchschnittlich hoch ist (Neusser Mittel: 32 %). Dies hat unter anderem damit zu tun, dass die in den Zeiten der Wohnungsexpansion der 1960er Jahre hinzugezogene Bevölkerung gealtert ist und entsprechend wenig junge Menschen hinzugezogen sind. Im Umkehrschluss ist allerdings auch festzuhalten, dass in Gnadental künftig auch vermehrt Wohnimmobilien an den Markt kommen werden.

### Freiraum

Gnadentals naturnahe Freizeitqualitäten werden vor allem durch die unmittelbare Nähe des Rheins im Osten, die Erftauen im Südosten sowie den im Norden angrenzenden Rheinpark mit dem Scheibendamm und dem Sporthafen bestimmt. Der Sporthafen ist ein großer Anziehungspunkt in Gnadental.



### Infrastruktur

Neben den Naturräumen bietet der Stadtteil mit der Bezirkssportanlage und den dazugehörigen Tennisplätzen zwischen Gnadental und Grimlinghausen sowie einigen Kleingartenanlagen entlang der Autobahn A 57 ein breites Angebot für die Freizeitgestaltung. Zusätzlich sind auch Hundesportanlagen im nahen Rheinpark vorhanden. Während der maritimen Sportsaison sind vielfältige wasserbezogene Freizeitmöglichkeiten, bspw. Rudern und Kanu fahren, am Sporthafen möglich. Wie sich allerdings in den letzten Jahren gezeigt hat, ist der Hafen bei geringer Wasserführung des Rheins aufgrund der knappen Tiefe nicht zu nutzen.

Gnadental verfügt über eine ausreichende der Nahversorgung. Das im Ortskern gegenüber der Kreuzkirche gelegene Ladenzentrum „Artur-Platz-Weg“ (ehemals „Grüner Weg“) dient als Versorgungszentrum und ist von den zentralen und südwestlichen Wohnquartieren fußläufig gut zu erreichen. Es weist einen vielfältigen und attraktiven Branchenmix mit zumeist eigentümergeführten Geschäften auf.

Gnadental ist durch den Bundesautobahnanschluss A 57 mit der Anschlussstelle Neuss-Hafen und der Bundesstraße B 1 gut an das überregionale Straßennetz angebunden. Zudem fahren durch den Stadtteil mehrere Buslinien, die diesen mit der Innenstadt und den benachbarten Stadtteilen in östlicher und südlicher Richtung verbinden.



Kleingartenanlage

### Handlungsempfehlungen

#### Siedlungsentwicklung

Aufgrund der gegebenen Grenzen durch den Rhein und die Verkehrsstrassen sind innerhalb des Stadtteils die Möglichkeiten von baulichen Neuausweisungen praktisch nicht mehr gegeben. Chancen zur Entwicklung sind daher nur in der Schließung bestehender Baulücken, in der Nachverdichtung von Quartieren bzw. in der Werterhaltung und Umstrukturierung bestehender Lagen zu sehen.

Die Modernisierung und ggf. auch Sanierung der vorhandenen Bausubstanz erscheint als dringlichste Aufgabe. Insbesondere gilt es, die Bauten aus der Siedlungstätigkeit der 1960er Jahre mit ihren Hochhäusern hinsichtlich heutiger Qualitätsansprüche zu modernisieren und an die Anforderungen an marktgerechte Wohnungsgrößen anzupassen. In diesem Zusammenhang wird von den TeilnehmerInnen des Werkstattgesprächs auch die Erweiterung an Angeboten generationenübergreifenden Wohnformen angeregt.

#### Ortsmitten

Ladenzentrum „Artur-Platz-Weg“/Versorgungszentrum: Auch wenn das Erscheinungsbild der Läden akzeptabel ist, versprüht das Umfeld eher den Charme der 1970er Jahre. Es mangelt an Aufenthaltsqualität; der Platz erscheint eher „trist“.

Der Platzsituation vor den Geschäften fehlt es an Aufenthaltsqualität. Dies könnte zum Beispiel durch neue Möblierung wie Sitzelemente, Spielmöglichkeiten für Kinder und sonstige gestalterische Elemente aufgehoben werden.



Sporthafen Grimlinghausen



Hierfür besteht bereits seit längerer Zeit eine Planung, die aufgrund mangelnder Kooperation der Hauseigentümer und Finanzierungsschwierigkeiten nicht durchgeführt werden konnte. Hier ist die Unterstützung der Stadt als Vermittler und Bereitsteller öffentlicher Mittel gefragt, damit die bereits geleistete planerische Vorarbeit auch in die Realität umgesetzt werden kann.

Laut Einzelhandelsgutachten wird das Gnadentaler Einkaufszentrum als zu klein bewertet, um auch künftig konkurrenzfähig bleiben zu können. Eine Ausweitung des Angebots ist zu bedenken und zu prüfen.

## **Verkehr**

Gnadental wird von zwei Hauptverkehrsadern erschlossen. Die daraus resultierenden Belastungen werden auf der Kölner Straße noch von den Bürgern akzeptiert. Im Gegensatz dazu stellt sich die Situation auf dem Berghäuschensweg etwas anders dar, wo der Durchgangsverkehr schon sehr belastend für die Anwohner ist. Hier ist zu prüfen, ob entsprechende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen innerhalb der Ortschaft entlang des Berghäuschensweges vorzunehmen sind, um eine immissionsarme Wohnsituation in Gnadental zu gewährleisten.



Reduzierung der Verkehrsbelastung durch LKW's/Aufwertung des Straßenraums

Aufwertung des Einkaufszentrums am Artur-Platz-Weg

Planausschnitt Gnadental

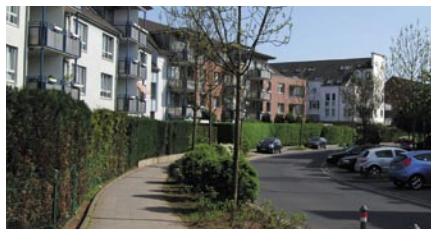
Legende zum Plan auf Seite 80



## Grimlinghausen

Das Wasser hatte und hat in Grimlinghausen schon immer eine zentrale Bedeutung. Der Rheinstrom und die Erft üben eine hohe Anziehungskraft auf viele Menschen aus, sodass Grimlinghausen in den letzten Jahren einen hohen Bevölkerungszuwachs – begünstigt durch die neuen Baulandausweisungen – erfahren hat. Hinzu kommen die gute Versorgungssituation sowie die gute verkehrliche Anbindung durch die Autobahnen A 57 und A 46.

Mit einer Fläche von etwas über 7 km<sup>2</sup> gehört Grimlinghausen zu einem der fünf flächengrößten Stadtteile in Neuss. Im Vergleich zu anderen Stadtteilen hat Grimlinghausen aufgrund der Gewerbe- und landwirtschaftlichen Flächen eine geringere Einwohnerdichte.



Rheinufer | An der Eiche | Rheinpromenade Am Röttgen

### Historische Entwicklung

Grimlinghausen kann auf eine lange Geschichte zurückblicken. Funde aus der Jungsteinzeit (ca. 4400 bis 1800 v. Chr.) belegen eine frühe Besiedlung am Reckberg, welcher östlich von Grimlinghausen liegt.

Erstmals urkundlich erwähnt wurden Quinheim und Grimlinghausen im Jahre 1173. Quinheim war ein Dorf mit einer Hofanlage, einer Kapelle und dem Siedlungskomplex Grimlinghausen. Wie schon erwähnt, spielte der Rhein eine besondere Rolle in der Geschichte von Grimlinghausen. Mit der Verlagerung des Flussbettes und durch ein Hochwasser wurde Quinheim zum Opfer der Fluten. Das Landgut Grimlinghausen (Grinbrechthenchsen) trat die Nachfolge an.

Nach vielen Jahren der Plünderung, Belagerung und Zerstörung erfolgte ein kleiner Aufschwung Grimlinghausens: Wegen der erneuten Verlagerung des Rheinflussbettes konnte im 18. Jahrhundert ein Hafen errichtet werden. Durch die wirtschaftlich günstige Lage an zwei bedeutenden Handelsstraßen – eine führte von Jülich über Grevenbroich nach Bergheim und die andere von Kleve über Neuss nach Köln – profitierte Grimlinghausen.

Im Jahre 1814 kam das Ende der 20 Jahre andauernden französischen Besatzung. So wurde die Bürgermeisterei Grimlinghausen gegründet, die seitdem zum Landkreis Neuss im Regierungsbezirk Düsseldorf gehörte. Seit 1929 gehört Grimlinghausen zur Stadt Neuss.

Mit dem Ende des zweiten Weltkrieges kam es zu einem starken Bevölkerungsanstieg, der auf den Zuzug von Flüchtlingen zurückzuführen ist. In diesem Zusammenhang entstanden während der 1960er Jahre die Wohngebiete zwischen der Fröbel-, Kaster- und Bonner Straße, im Strandweg, im Bereich Derikumer Weg und Dammweg.

### Siedlungsstruktur

Die Bautätigkeit setzte sich in den 1990er Jahren südwestlich der B 9 und der Bonner Straße fort. Zuletzt wurde das Gewerbegebiet Volmerswerther Straße entwickelt.

Baustrukturell prägen Einfamilien-, Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhäuser aus den 1960er und 1990er Jahren das Ortsbild von Grimlinghausen. Einige Straßennamen wie Cyriakusstraße und Am Römerlager zeugen noch von der langen Geschichte.

Durch die Nähe zum Rhein und die gute Anbindung über die überregionalen Autobahnanschlüsse (vor allem nach Düsseldorf), sind die neuen Wohngebiete nicht nur für die Neusser Bevölkerung interessant sondern stellen auch für junge Familien aus Düsseldorf beliebte und daher stark nachgefragte Wohnstandorte dar.

### Bevölkerung

Die regen Wohnbautätigkeiten spiegeln sich besonders in der Bevölkerungsstruktur wider. Es kann hier von einem „jungen Stadtteil“ gesprochen werden, ist doch der Anteil der 18 bis 45-Jährigen mit 42,2 % im Vergleich zur Gesamt-



stadt (35,7 %) wesentlich höher. Im Vergleich dazu liegt der Anteil der Bevölkerungsgruppe über 65 Jahren (13,6 %) unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt (19,5 %).

### Freiraum

In keinem anderen Stadtteil ist der Bezug zum Wasser aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Rhein und zur Erft so präsent wie in Grimlinghausen. Stromaufwärts befindet sich Reckberg, als Teil des Naturschutzgebietes „Uedesheimer Rheinbogen“, mit seinen Weiden und Schwarzpappeln. Der Rheinstrom mit seinem Ufer zeigt sich in Grimlinghausen von unterschiedlichen Seiten. Die Promenade bietet die Möglichkeit, am Rhein zu flanieren.

Die Nähe zum Wasser bietet verschiedene Erholungsmöglichkeiten, die nicht nur für die Grimlinghausener, sondern auch für die Bewohner der anderen Neusser Stadtteile attraktiv sind und intensiv genutzt werden. Hier spielen der Sporthafen sowie die Erftaue eine große Rolle. Außerdem wird der Baggersee zwischen Kruppstraße und der Autobahn zu einem Zentrum für die Neusser Wassersportvereine ausgebaut. Eine entsprechende Kennzeichnung als Schwerpunktgebiet findet sich deshalb im Plan.

### Infrastruktur

Grimlinghausen ist nicht nur über die nahe gelegene Autobahn A 57 mit der Anschlussstelle Neuss Norf und dem Autobahnkreuz Neuss Süd, der Bundesstraße B 9 und den Landstraßen L 137 und L 142 gut angebunden, sondern auch durch zahlreiche Buslinien. Der Hauptbahnhof ist beispielsweise ohne Umsteigenotwendigkeit mit dem Bus innerhalb von 15 bis 20 Minuten erreichbar.



Neues Wohngebiet Am Fahrweg

An junge Menschen wendet sich das Malteser Kinder- und Jugendzentrum, das vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung anbietet. Es übernimmt gleichzeitig wichtige Integrationsaufgaben. Kindertageseinrichtungen und die Pestalozzi-Grundschule runden das Bildungsangebot ab. Das Freizeitangebot wird mit dem geplanten Wassersportzentrum am Sandhofsee zwischen A 57 und dem Gewerbegebiet ergänzt.

Der Stadtteil Grimlinghausen hat sein eigenes Nahversorgungszentrum. Dieses bietet für das Abdecken des täglichen Bedarfs mehrere Möglichkeiten. Der ursprüngliche „Kern“ des Versorgungsbereiches befindet sich im Bereich des Cyriakusplatzes bis zur Bonner Straße. Durch die Errichtung eines modernen Gebäudekomplexes am Römerplatz hat sich ergänzend dieser Bereich über die B 9 ausgedehnt. Der zentrale Versorgungsbereich umfasst demnach die einzelnen Geschäftslagen zwischen den beiden Polen. Zusätzlich zu diesem Bereich hat sich im Süden des Stadtteils an der Bonner Straße mit einem Einzelhandelsmarkt ein weiterer Nahversorger angesiedelt.

Eine weitere Besonderheit Grimlinghausens besteht in dem Gewerbegebiet Bonner Straße im Süden, welches eines der bekanntesten und wirtschaftsstärksten Gewerbegebiete der Region darstellt. Durch die gute Verkehrsanbindung erfüllt das Gewerbegebiet für regionale und überregionale Firmen ein wichtiges Standortkriterium.



Römerplatz

## Handlungsempfehlungen

### Siedlungsentwicklung

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels – eines zunehmenden Anteils an älteren Mitbürgern in der Bevölkerungsstruktur sowie eines prognostizierten Rückgangs der Einwohnerzahl bis 2030 von 0,8 % – muss es strategisches Ziel der Stadt Neuss sein, eine Stabilisierung der Bevölkerung durch eine behutsame Siedlungsentwicklung in den Stadtteilen herbeizuführen. Über eine gezielte Baulandausweisung kann in bestimmten Stadtteilen die vorhandene Infrastruktur gestärkt und die Bevölkerung gehalten werden.

Eine Diversifizierung des Wohnangebotes – insbesondere über die Schaffung individueller und bedarfsgerechter Wohnformen – ist ein weiterer Schritt zur Stärkung des Wohnstandortes Neuss.

In allen Stadtteilen, in denen es zur Ausweisung von neuen Wohnbauflächen kommt, müssen die Flächen in den Siedlungszusammenhang und adäquat in den bestehenden Kontext der jeweiligen Infrastruktureinrichtungen eingefügt werden. In Siedlungsstreulagen ist keine weitere bauliche Entwicklung vorgesehen.

In den letzten Jahren ist Grimlinghausen beträchtlich gewachsen. Die Neubaugebiete wurden insgesamt gut angenommen, vereinzelt werden einige neue Baugebiete als „zu groß, zu dicht, zu einheitlich und zu hoch“ empfunden. Bei Neuausweisungen ist besonderer Wert auf eine dem Ort angemessene Dichte und Typologie zu achten.

Im Rahmen der Stadtteilwerkstatt wurde seitens der TeilnehmerInnen mehrfach der Bedarf nach altengerechten und barrierefreien Wohnformen formuliert. Hierfür besteht eine Nachfrage vor allem bei älteren Einwohnern von Grimlinghausen, die auch im Alter ihren Heimatort nicht verlassen wollen, ein eigenes Haus allein jedoch nicht mehr unterhalten können.

Da auch in anderen Stadtteilen eine Nachfrage für entsprechende Wohnformen besteht, sollte sich die Stadt ernsthaft und verstärkt mit dieser Thematik auseinandersetzen, um so flexibel und bedarfsgerecht agieren zu können.

Auf Grundlage der Baulandanalyse und des Handlungskonzeptes Wohnen wird eine neue potenzielle Entwicklungsfläche für Wohnen vorgeschlagen. Diese ist auch schon im GEP als Wohnbaufläche ausgewiesen und fügt

sich direkt an das neue Wohnbaugebiet Volmerswerther Straße an. Mit ca. 30 ha ist die Fläche sehr groß und sollte auf keinen Fall in einem Zug entwickelt werden. In der Baulanduntersuchung wurde die Fläche bereits in zwei Teilbereiche gegliedert, die eine eigenständige, prozessuale Entwicklung möglich machen. Besonderer Wert muss darauf gelegt werden, die Entwicklung des Wohnstandortes an den Stadtteil verträglich anzupassen. Empfohlen wird, dass nur ein Teilbereich der potenziellen Entwicklungsfläche in den neuen Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche aufgenommen wird.

### Nahversorgung

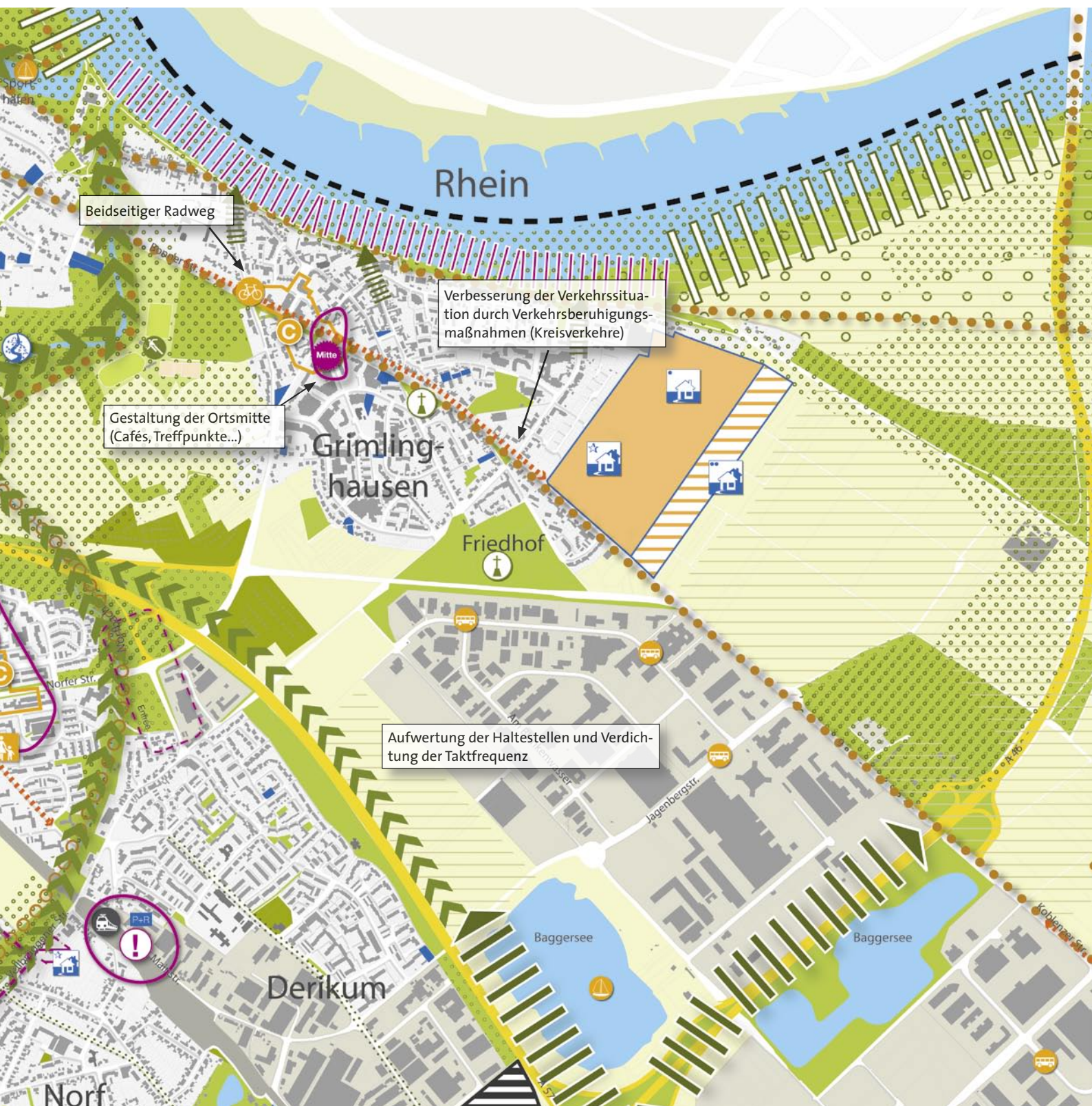
Die Nahversorgungsbereiche müssen den Einwohnerzuwächsen gerecht werden bzw. ihren Bedarfen an Nahversorgung entsprechen. Laut dem Einzelhandelsgutachten ist „für das vorhandene Einwohnerpotenzial die Lebensmittelverkaufsflächenausstattung zu gering“. Das bedeutet auch: Wenn weitere Wohnbauflächen entwickelt werden, reicht die vorhandene Nahversorgungsausstattung nicht mehr aus.

Im Nahversorgungsbereich ist eine städtebauliche Verknüpfung zwischen dem Cyriakusplatz und dem Karree Römerplatz nicht zu erkennen. Städtebauliche und stadtgestalterische Interventionen können dazu beitragen, diesen Bereich in Zukunft als Mitte des Stadtteiles ablesen zu können.

### Verkehr

Die Bonner Straße (B 9) ist eine Hauptverkehrsader in die Neusser Innenstadt. Der Verkehrslärm sowie die Verkehrsdichte werden von den Anrainern als sehr störend empfunden. Ebenfalls trennt die Bonner Straße Grimlinghausen in zwei Teile. Eine Überwindung beziehungsweise Milderung dieser Barriere ist nicht einfach. Ein Vorschlag, der in der Bürgerwerkstatt thematisiert wurde, war das Prüfen eventuell verkehrsberuhigender Auswirkungen von Kreisverkehren bzw. anderen Maßnahmen wie Verkehrsinseln zur besseren Querung der Straße innerhalb der Ortschaft.





Planausschnitt Grimlinghausen

Legende zum Plan auf Seite 80



## Uedesheim

Als dörflich-idyllisch lässt sich der Charakter des ehemaligen Straßendorfes Uedesheim beschreiben. Uedesheim ist der am weitesten östlich gelegene Stadtteil der Stadt Neuss. Im Norden und Osten wird er vom Rhein begrenzt, im Westen durch die Autobahnen A 46 und A 57 und im Süden grenzt Uedesheim an das Stadtgebiet von Dormagen.

Der Stadtteil stellt flächenmäßig den viertgrößten der Stadt dar. Im Vergleich zu den restlichen Stadtteilen hat Uedesheim daher eine vergleichsweise geringe Einwohnerdichte. Dies begründet sich vor allem in dem hohen Anteil an gewerblich/industriell sowie landwirtschaftlich genutzten Flächen.



Nahversorgungszentrum Rheinfährrstraße | Rheinfährrstraße | Rheinpromenade

### Historische Entwicklung

Funde belegen, dass sich auch in Uedesheim eine römische Siedlung namens Villa Udonis befand. Um das Jahr 1200 herum wird die Äbtissin des Neusser Quirinusstifts als Besitzerin des Hofes Uedesheim genannt, der eine Fläche von 42 Morgen umschloss.

Gegen Ende des 16. Jahrhunderts wurde Uedesheim im Verlauf des Truchhessischen Krieges vollkommen zerstört. Hinzu kamen immer wieder Naturgewalten wie eine Eis- und Hochwasserkatastrophe, die Uedesheim im Jahre 1784 verwüstete. Nachdem die französische Staatsangehörigkeit im Jahr 1814 endete, wurde die Siedlung nach längeren Streitigkeiten zwischen Neuss und Düsseldorf schließlich als Ortsteil in die Stadt Neuss integriert.

Uedesheims Bevölkerung wuchs beständig, sodass aufgrund der hohen Ernährungsnachfrage die Dreifelderwirtschaft eingeführt wurde. Hierzu mussten Waldgebiete gerodet werden, so schrumpften diese um Uedesheim herum zwischen 1822 und 1858 auf fast ein Zehntel ihrer Fläche.

Aufgrund des Zustroms von Vertriebenen kam es in den 1950er Jahren zu einem enormen Bevölkerungsanstieg. Dies führte zu einer Planung komplett neuer zusammenhängender Wohngebiete. In den 1960er Jahren entwickelten sich hauptsächlich Reihenhaussiedlungen und Einfamilienhäuser im Südwesten der alten Ortslage und zwischen der Deich- und der Macherscheiderstraße. Mitte der 1960er Jahre entstand eine Siedlung für vertriebene

Bauern mit Eigenheimen im Bereich Christophorus-/Martinus-/Matthiasstraße.

Die Bevölkerung von Uedesheim bekam 1975 einen sprunghaften Zuwachs von 800 Bürgern. Durch die Eingemeindung von Norf nach Neuss wurde der ehemalige Norfer Ortsteil Stüttgen dem Stadtbezirk Uedesheim zugewiesen.

### Siedlungsstruktur

Uedesheim war ein Straßendorf entlang der Rheinfährrstraße, Deichstraße und der Macherscheiderstraße. Noch heute ist die Struktur abzulesen. Die Bebauung ist nicht sehr kompakt und besteht vor allem aus Reihenhaussiedlungen, freistehenden Einfamilien- und Doppelhäusern. Die Ortsmitte zieht sich entlang der Rheinfährrstraße, an der sich das Nahversorgungszentrum befindet.

### Bevölkerung

Bei Betrachtung der Anteile der Altersgruppen im Vergleich zu den gesamtstädtischen Durchschnittswerten ist feststellbar, dass Uedesheim besonders für junge Familien als Wohnstandort interessant ist. Der Anteil der unter 18-Jährigen (19,8 %) sowie der Anteil der 18 bis 45-Jährigen (36,0 %) ist im Vergleich zur Gesamtstadt hoch. Die etwas über dem gesamtstädtischen Mittel liegende, durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,2 Personen macht deutlich, dass Uedesheim als attraktiver Wohnstandort für Familien zu bezeichnen ist. Weiterhin ist der Anteil der Bevölkerung ohne deutschen Pass mit 5,4 % (Gesamtstadt: 12,5 %) gering.

### Freiraum

Nicht nur die Lage am Rhein macht Uedesheim zu einem beliebten Wohnort, sondern auch das 55 ha große Naturschutzgebiet „Uedesheimer Rheinbogen“. Mit seiner Pflanzenvielfalt gilt der Rheinbogen als wichtiger Vernetzungsraum, der besonders wertvolle Verbundflächen für Flora und Fauna beinhaltet.

Die Neusser wissen die Rheinlandschaft als Erholungs- und Freizeitziel zu schätzen. Man kann mit dem Rad von der Innenstadt bis an den Rheinbogen fahren. Durch die kleinteilige Bebauungsstruktur hat allerdings auch nahezu jeder Uedesheimer seinen privaten, „grünen“ Rückzugsort, nämlich die dem eigenen Einfamilienhaus zugehörigen, privaten Gärten und Grünflächen.

Auch der Baggersee zwischen A 46 und Gewerbegebiet bietet ein Potenzial für Freizeit und Naherholung.

### Infrastruktur

Durch die Autobahnanschlussstelle Neuss-Uedesheim und den S-Bahn-Haltepunkt Neuss-Allerheiligen ist der Stadtteil sowohl an die Innenstadt als auch das Düsseldorfer Stadtgebiet sehr gut angebunden.

Die zentral durch Uedesheim führende Rheinfährstraße dient überwiegend als Einkaufs- und Versorgungssache und bietet ein differenziertes wie qualitativ hochwertiges Angebot für den täglichen Bedarf. Durch die zentral integrierte Lage, vor allem des Edeka-Marktes, können 90 % der Uedesheimer Bevölkerung den Versorgungsschwerpunkt in maximal zehn Minuten zu Fuß erreichen.



Deichstraße

Für den Tourismus bietet die Familien- und Jugendherberge in Uedesheim Übernachtungsmöglichkeiten.

Flächenmäßig weitaus größer als das eigentliche Siedlungsgebiet ist das südlich gelegene Gewerbegebiet an der Tucherstraße. Neben den industriell genutzten Flächen am Neusser Hafen gilt dieses Areal als größter Standort für Industrie- und Logistikansiedlungen. Ein besonderer Standortvorteil dieses Gebietes ist die exzellente Erreichbarkeit aufgrund des Autobahnkreuzes Neuss-Süd.

### Handlungsempfehlungen

#### Siedlungsentwicklung

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels – eines zunehmenden Anteils an älteren Mitbürgern in der Bevölkerungsstruktur sowie eines prognostizierten Rückgangs der Einwohnerzahl bis 2030 von 0,8 % – muss es strategisches Ziel der Stadt Neuss sein, eine Stabilisierung der Bevölkerung durch eine behutsame Siedlungsentwicklung in den Stadtteilen herbeizuführen. Über eine gezielte Baulandausweisung kann in bestimmten Stadtteilen die vorhandene Infrastruktur gestärkt und die Bevölkerung in ihnen gehalten werden. Eine Diversifizierung des Wohnangebotes – also die Schaffung individueller und bedarfsge rechter Wohnformen – ist ein weiterer Schritt zur Stärkung des Wohnstandortes Neuss.

In allen Stadtteilen, in denen es zur Ausweisung von neuen Wohnbauflächen kommt, müssen die Flächen in den Siedlungszusammenhang und adäquat in den bestehen-



Gewerbegebiet Tucherstraße

den Kontext der jeweiligen Infrastruktureinrichtungen eingefügt werden. In Siedlungsstreulagen ist keine weitere bauliche Entwicklung vorgesehen.

In der Stadtteilwerkstatt waren sich die Teilnehmer darüber einig, dass eine maßvolle Siedlungsentwicklung zur Erhöhung der Einwohnerzahl auf die Zielgröße von 5.000 Einwohnern erforderlich sei. Hierdurch soll auch dazu beigetragen werden, vorhandene Infrastruktur- und Versorgungsangebote im Stadtteil langfristig zu sichern.

Auf der Basis des Handlungskonzeptes Wohnen und der Baulandanalyse Wohnen können in Uedesheim zwei potenziell für Wohnen geeignete Flächen identifiziert werden. Einerseits die Fläche südlich der Rheinfährstraße und andererseits die Fläche „Kreuzfeld“.

Wichtig bei der Entwicklung dieser Flächen ist, den dörflichen Charakter zu bewahren und den vorherrschenden „Uedesheimer Maßstab“ mit maximal 2,5-geschossiger Bebauung in Form von Einfamilienhäusern, Reihenhäusern und Doppelhäusern beizubehalten – so die TeilnehmerInnen der Werkstatt.

Eine bauliche Entwicklung am „Kreuzfeld“ sollte bevorzugt angegangen werden, ebenso wie die Schließung der bestehenden Baulücken und die Bebauung der noch freien Baugrundstücke im Baugebiet „Allmende“.

## **Verkehr**

Aufgrund des Gewerbegebietes Tucherstraße fließen über die B 9 zahlreiche Verkehrsströme, die in Uedesheim als belastend empfunden werden. Hier ist zu prüfen, inwieweit Maßnahmen ergriffen werden können, die zu einer Verkehrsberuhigung bzw. Lärminderung beitragen.

## **Gewerbe**

Die B 9 stellt die Grenze zwischen Gewerbe und Wohnen dar. Diese beibehalten werden.





Planausschnitt Uedesheim

Legende zum Plan auf Seite 80

## Norf | Derikum

Norf besteht aus zwei Stadtteilen, die durch eine Bahnlinie getrennt sind. Westlich der Bahn erstreckt sich das „eigentliche“ alte Norf rund um die Kirche St. Andreas; östlich der Bahnlinie das in jüngerer Zeit entstandene Derikum.

Diese sind im Nordosten von der Autobahn A 57 eingerahmt und grenzen im Norden an Erfttal an. Von Süden kommend schlängelt sich der Norfbach mit einem breiten Grünzug an der westlichen Siedlungskante von Norf entlang nach Norden und definiert als natürliche Bebauungsgrenze gleichzeitig deren Verlauf.



Derikum Aggerstr. | Am Goldberg | Mittelstraße

### Historische Entwicklung

Die Frühgeschichte Norfs beginnt mit den Römern, die fast 500 Jahre an Rhein und Erft siedelten. Als „Norpe“ wurde Norf 1223 erstmals schriftlich erwähnt. Derikum wurde 1275 erstmals als „Derichem“ und dann 1447 als „Dyrkem“ bezeichnet. Große landwirtschaftliche Hofanlagen in der Nähe des Norfbaches bezeugen zum Teil noch heute den ursprünglichen Siedlungsansatz am Norfbach.

Während jahrhundertlang die Landwirtschaft das Einkommen der Bewohner sicherte, leitete der Bau der Bahnlinie und einer Stromüberlandleitung einen wirtschaftlichen Wandel bzw. Aufschwung ein. Zahlreiche Fabriken wurden gegründet. 1929 wurde Norf in den Großkreis Grevenbroich als eigenständige Gemeinde aufgenommen.

Mit der kommunalen Neugliederung 1975 wurden Norf und Derikum der Stadt Neuss angegliedert. Trotz dieser Integration haben sich die Norfer und Derikumer ihre lokale Identität und kulturelle Unabhängigkeit bewahrt. Ein Zeugnis der Eigenständigkeit ist das alte Rathaus in Norf.

Während der Phase des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg ließen sich immer mehr Gewerbe- und Industrieunternehmen nieder, sodass Norf zu einer relativ wohlhabenden Gemeinde heranwuchs. Bürger aus Mittel- und Ostdeutschland zogen hinzu und die Einwohnerzahl stieg rapide an. Norf-Derikum und Norf-Süd entwickelten sich zu modernen Ortsteilen mit Wohnhäusern unterschiedlichster Stilrichtungen.

### Siedlungsstruktur

Immer noch gut ablesbar im Stadtbild sind die historischen Ortskerne von Norf und Derikum. In Norf befindet sich der Siedlungsursprung rund um die St. Andreas Kirche und in Derikum entlang der Straße Am Goldberg. Weitere Zentren haben sich in beiden Stadtteilen im Laufe der Zeit rund um den Lessingplatz sowie an der Schellbergstraße gebildet.

Der obere Stadtteil Derikum ist von einer gemischten Wohnbebauung geprägt. Sowohl Einfamilien- als auch Mehrfamilienhäuser sind über den Stadtteil verteilt. Der Stadtteil Norf weist zwar auch eine gemischte Wohnbebauung auf, jedoch sind hier überwiegend Einfamilienhäuser anzutreffen.

### Bevölkerung

Der Doppelstadtteil gehört mit etwa 10.500 Einwohnern zu den drei bevölkerungsreichsten Stadtteilen von Neuss. Die Folgen des demografischen Wandels werden auch hier spürbar sein. Die Bevölkerungsprognose für den Betrachtungszeitraum bis zum Jahr 2025 kommt zu dem Ergebnis, dass der Stadtteil einen Bevölkerungsverlust von voraussichtlich 10 % verzeichnen wird. Betrachtet man die zwei Bereiche des Doppelstadtteils aber einzeln, lassen sich starke Unterschiede feststellen. Denn die Stadtteile unterscheiden sich in der Bevölkerungsstruktur stark voneinander: Während in Norf heute fast jeder Fünfte über 65 Jahre alt ist, gehört nur jeder siebte Derikumer in diese Kategorie. Gleiches gilt für die Altersgruppe der unter 18-Jährigen: Bloß jeder sechste Norfer aber jeder vierte Derikumer zählt zu dieser Altersgruppe.



Und während in Norf nur ca. 5 % aller Bewohner keinen deutschen Pass besitzen, so sind es in Derikum fast 19 %. Zusammengefasst bedeutet dies, dass vor allem Norf von den Überalterungstendenzen und den damit verbundenen prognostizierten Bevölkerungsrückgang betroffen sein wird.

### Freiraum

Die beiden Ortschaften werden durch den Norfbach und die umgebende Norfbachau geprägt. Der Norfbach bildet den westlichen Siedlungsabschluss des nach ihm benannten Stadtteils und trennt Derikum im Norden von Erfttal.

Der Grünraum bildet in seiner Ausprägung ein Band aus Flächen für Sport und Naherholung. Es befindet sich hier ein Rad- und Fußwegenetz, das Anschluss an weiterführende Grünachsen und Wegführungen in die Umgebung sowie den angrenzenden Golfplatz bietet.

So ist der Landschaftsraum rund um den Stadtteil Norf von überall her fußläufig erreichbar. Anders sieht es in Derikum aus: Durch die eingekeilte Lage zwischen den Verkehrsstraßen und der Bahntrasse sowie dem Derikumer Gewerbegebiet gibt es nur kleinere, im Stadtteil befindliche Grünräume wie zum Beispiel den Nierspark entlang der Autobahn A 57, der durch die Lärmbelastung nur einen eingeschränkten Erholungswert aufweist. Umso wichtiger ist eine gute Anbindung an den westlichen Grünraum entlang des Norfbaches.

Der Norfbach hat nicht nur eine Naherholungsfunktion für die Norfer selbst, sondern ist auch verbindendes

Element zu anderen Stadtteilen. Die Norfbachauen sind Freizeit- und Erholungsraum, die als wichtiger Bestandteil für die Lebens- und Aufenthaltsqualität angesehen werden müssen und sich als positiver Imagefaktor für den gesamten Stadtteil darstellen.

### Infrastruktur

Norf und Derikum sind vor allem über die Anschlussstelle Neuss-Norf der A 57 und die B 1 sehr gut an das überregionale Straßennetz angebunden. In zentraler Lage befindet sich außerdem eine S-Bahn-Haltestelle, die eine Erreichbarkeit an den Neusser Hauptbahnhof in unter zehn Minuten gewährleistet. Ebenso verbinden mehrere Buslinien den Doppelstadtteil mit der Umgebung.

Wie eingangs bereits erwähnt, gibt es in Norf zwei Mitten. Um den historischen Ortskern rund um die St. Andreas Kirche befindet sich ein sehr beschauliches wie kleines Zentrum mit einer kleinen Bücherei, einem Café und diversen kleinen Geschäften. Im Zuge der südlichen Siedlungserweiterung wurde Ende der 1960er Jahre ein neues Versorgungszentrum – das Ladenzentrum am Lessingplatz – errichtet, welches die ansässige Bevölkerung versorgen und gleichzeitig die Aufgaben eines Ortsteilzentrums übernehmen sollte.

Heute hat das Versorgungszentrum am Lessingplatz allerdings stark an Attraktivität eingebüßt. Nachdem der Otto-Mess Supermarkt in den 1990er Jahren aufgrund fehlender Entwicklung und erhöhter Konkurrenz von Supermärkten in anderen Stadtteilen seinen Standort aufgegeben hatte, mehrten sich die Leerstände in den



Müggenburgpark



Autobahn A 57



Ladenlokalen. Darüber hinaus gibt es gestalterische Mängel und das Ortsteilzentrum ist von den angrenzenden Straßen her nur bedingt einsehbar.

Im alten Ortskern von Derikum, entlang der Straße Am Goldberg, entwickelte sich wohnortnah ein kleiner Geschäftsbereich, der das Zentrum von Derikum darstellt. Heute weist dieser Bereich nur noch einen geringen Einzelhandelsbesatz auf. An der Ruhrstraße haben sich zwei Discounter niedergelassen und am Stadteingang Schellbergstraße existiert ein Verbrauchermarkt mit großem Einzugsbereich, sodass der Ortskern kaum belebt ist.

Ebenfalls im Stadtteil Derikum befindet sich ein zentrales, ausgewiesenes Gewerbegebiet, wo sich ca. 90 Unternehmen niedergelassen haben. Daneben gibt es eine kleine Gewerbefläche im Bereich der Schellbergstraße. Die ansässigen Betriebe stammen aus den unterschiedlichsten Tätigkeitsfeldern, sodass ein guter Branchenmix vorhanden ist.

Die Ausstattung mit schulischen Bildungseinrichtungen ist als sehr gut zu bewerten. Das Angebot an Kindertageseinrichtungen und Kinderspielplätzen sowie zwei Grundschulen und weiterführenden Schulformen gilt als ausgezeichnet.

Darüber hinaus ist der Stadtbezirk durch ein ausgeprägtes und vielseitiges Vereinsleben gekennzeichnet, wodurch die Identifikation der Norfer und Derikumer mit ihrem Stadtteil sehr hoch ist.



Norfer Dorfplatz

## Handlungsempfehlungen

### Siedlungsentwicklung

Im Wesentlichen ist der Wohnbaulandbedarf durch die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung, die steigende Wohnfläche pro Kopf sowie Abgänge von Wohnraum am Wohnungsmarkt bestimmt. Damit besteht selbst bei weitgehend stagnierender Bevölkerung aufgrund des fortlaufend steigenden Wohnflächenbedarfes pro Kopf ein weiterer Bedarf nach zusätzlichen Wohnräumen, für die es entsprechende Standorte zu finden gilt.

Die Position der Bürgerinnen und Bürger war hierzu eindeutig: Eine Beschränkung der weiteren Siedlungsflächenentwicklung auf das unabdingbar notwendige Maß und die Konzentration auf kleinteilige Flächenaktivierungen (Baulücken und minder genutzte Flächen) im Siedlungszusammenhang haben Vorrang.

Als Standorte für weitere Siedlungsbauvorhaben kommen dabei nur zwei Flächen in Betracht: Zum einen eine innerörtliche Entwicklungsfläche in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof (Vellbrüggener Straße) und zum anderen das ehemalige Speditionsgelände und die unmittelbar daran angrenzenden Flächen im Umfeld des Norfer Friedhofes.

Hinsichtlich des Angebotsspektrums muss besonders auf den Bedarf an altengerechten Wohnangeboten im Stadtteil geachtet werden. In der Stadtteilwerkstatt wurden folgende Standorte von den Bürgerinnen und Bürgern als Wünsche für altengerechte Wohnformen bzw. besondere



Derikum Schellbergstraße

Formen des Mehrgenerationenwohnens geäußert:

- die Fläche südlich des Friedhofes
- die Fläche nördlich des Friedhofes
- Grundstück Villa Müller an der Vellbrüggener Straße

Die Fläche südlich des Friedhofes wird in der Wohnbau-landanalyse betrachtet. Die anderen beiden wurden hinsichtlich ihrer Eignung als Wohnbaufläche in der Bauland-analyse nicht betrachtet, da sich zum Beispiel die Fläche nördlich des Friedhofes bereits in der Entwicklung befindet und von der Stadt als Potenzialfläche erkannt wurde.

### Lessingplatz

In diesem Bereich wird zentraler Handlungsbedarf gesehen. Wie oben beschrieben hat das Versorgungszentrum in den vergangenen Jahren stark an Attraktivität verloren. Gestalterische Mängel und eine unzureichende Einsehbarkeit des Ortsteilzentrums verstärken den Abwertungsprozess.

Die WerkstattteilnehmerInnen waren sich einig, dass die Funktion des Lessingplatzes als Ortsteilzentrum zu stärken und zu profilieren sei. Hauptsächlich sind Atmosphäre und Lebendigkeit die aufzuwertenden Eigenschaften, um die Verbesserung der Erreichbarkeit, der Einsehbarkeit und letztlich die Etablierung vielfältiger Nutzungs- und Versorgungsangebote zu ermöglichen. Von zentraler Bedeutung ist die Entwicklung und Vereinbarung eines standortbezogenen Service- und Marketingkonzeptes. Doch dieses allein wird als nicht ausreichend betrachtet, um den Standort dauerhaft zu sichern. Der Standort Lessingplatz benötigt

einen starken Impuls und Frequenzbringer in Form eines neuen Supermarktes mit einer qualitativ hochwertigen wie vielseitigen Angebotsstruktur.

Basierend auf den Ergebnissen eines Workshops aus dem Jahr 2005 wird die Erarbeitung eines integrierten Gesamtkonzeptes zum Standort Lessingplatz empfohlen, bei dem auch die Belange des Kindergartens und der angrenzenden Realschule zu berücksichtigen sind. Entscheidend ist ein hoher Qualitätsanspruch an die Gesamtentwicklung, der sich in Architektur und Freiraumgestaltung widerspiegelt. Zudem wird Wert darauf gelegt, dass Konkurrenzstandorte für den Lessingplatz ausgeschlossen werden.

### Verkehr

Norf ist gut zu erreichen. Die gute Erreichbarkeit für den PKW und LKW-Verkehr bringt allerdings auch eine hohe Verkehrsbelastung auf der Nievenheimer Straße, Vellbrüggener Straße und der Gruppellostraße mit sich. Hier müssen Möglichkeiten zur Entlastung geschaffen werden.

Querverbindungen zwischen Norf und Derikum für den Fußgänger- und Fahrradverkehr werden durch die Bahn und die Verkehrsachse L 380 (Nievenheimer Straße) gestört. Eine zusätzliche südliche Querung der Bahnanlage sowie die Schaffung von Querungsmöglichkeiten der Nievenheimer Straße sind hier erstrebenswert.

Um eine Verkehrsberuhigung zu erreichen, ist zu überprüfen, ob möglicherweise Kreisverkehre oder ähnliche Gestaltungselemente für die Nievenheimer Straße dazu beitragen können.



Uedesheimer Straße



Nahversorgungsbereich Lessingplatz

Der barrierefreie Ausbau des S-Bahnhaltepunktes sowie die Erweiterung des Park und Ride Platzes werden als Handlungsschwerpunkte gesehen.

## **Gewerbeflächen**

Im Rahmen des Gewerbeflächengutachtens wurde die Ergänzung des Gewerbegebietes in Norf-Derikum als eine Möglichkeit zur Deckung des zukünftigen Bedarfes an Gewerbeflächen ermittelt. Dieser Bereich zeichnet sich als relativ konfliktarm zu benachbarten Nutzungen und zudem von einer guten Lagegunst. Bereits heute ist dieser Bereich im Gebietsentwicklungsplan als Gewerbe- und Industriebereich dargestellt. Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes sollte dieser Standort weiter bearbeitet werden.

## **Freiraum**

Wichtiges Handlungsfeld für Norf und Derikum ist die landschaftliche Entwicklung der Ortsränder in ihrem charakteristischen Wechselspiel von Wald, Wiesen, Acker- und Wasserflächen. Ergänzt um den konsequenten Ausbau des Radwegenetzes, vor allem zwischen dem Haus Derikum und dem Bahnhof können so wichtige Beiträge dazu geleistet werden, die Attraktivität der Ortsteile als Wohnstandorte im Grünen weiter zu verbessern.

## **Weitere Vorschläge beziehen sich auf:**

- die Aufwertung und Gestaltung siedlungsinterner Platz- und Aufenthaltsbereiche (Umfeld Haus Derikum, Lessingplatz);
- die Öffnung der Schulhofflächen in Derikum;
- den weiteren Ausbau der Alleen in Norf und Derikum;
- die teilweise Umgestaltung der Stellplatzanlage an der Ruhrstraße zu einer Grünanlage;
- die Entwicklung eines siedlungsbezogenen Konzeptes zu einem Regenwassermanagement (insbesondere mit Blick auf eine verstärkte Wassereinleitung in den Norfbach)





! Mitte

Gestaltung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes

Fläche für Seniorenwohnen umnutzen

Alleen in Norf und Derikum ergänzen und schaffen

Quartiersbezogene Freiräume entwickeln

Freiräume modernisieren und neue Nutzungsmöglichkeiten erschließen

Entwicklung eines Gesamtkonzepts für den Lessingplatz

Fuß- und Radwegenetz ausbauen und neue Wegeverbindungen schaffen






Planausschnitt Norf | Derikum

Legende zum Plan auf Seite 80








## Legende

### Wohnbauflächen

-  Siedlungsflächen/Siedlungsnebenflächen
-  vorhandene Entwicklungsflächen
-  neue Entwicklungsflächen
-  Mobilisierungsflächen
-  Baulücken



### Bebauungsqualitäten

-  Einfamilienhaus-, Doppelhausbebauung, aufgelockert
-  Einfamilienhaus-, Doppelhaus- und Reihenhausbebauung
-  Doppelhaus-, Reihenhausbebauung, verdichtet
-  Geschosswohnungsbau
-  besondere Wohnformate, z.B. Seniorenwohnen etc.



### Dienstleistungsstandort

-  Dienstleistungsstandort





















### Gewerbeflächen

-  Gewerbeflächen
-  neue Entwicklungsflächen




### Eignungsqualitäten

-  Gewerbe- und Industriegebiet
-  Gewerbegebiet für Handwerker, kleine und mittlere Betriebe





### Freiraumbezogene Flächen und Darstellungen

-  Waldflächen
-  Kleingartenanlagen, Parkanlagen
-  Flächen für Landwirtschaft
-  Grünflächen
-  Gewässerflächen
-  Sportflächen
-  Naturschutzgebiet
-  Landschaftsschutzgebiet
-  Biotopverbundflächen
-  großräumige Grünverbindungen
-  kleinräumige Grünverbindungen
-  prägende Siedlungsrandgestaltung
-  Entwicklungsachsen in Biotopverbund
-  Grünverbindungen entlang des Rheins
-  Sichtbeziehung zum Rhein
-  Promenade entlang des Rheins
-  Abgrenzung Westfeld
-  Abgrenzung Raumortlabor
-  Naherholungsschwerpunkte
-  Friedhof


### Symbole Verkehr

-  Park & Ride
-  DB-/S- Stationen
-  Sporthafen/Wassersport




### Verkehrsflächen

-  Bundesautobahn
-  Bahntrassen
-  regionalbedeutende Radrouten
-  Freizeitroute Eselpfad






### Zentrale Versorgungsbereiche

-  Flächenabgrenzung

### Hierarchiestufen

-  Hauptzentrum
-  Nebenzentrum
-  Nahversorgungszentrum

### Aktionsfelder

-  Schwerpunktbereiche
-  Siedlungsråder beachten
-  Ergänzung regionales Radroutennetz
-  Aufwertung/Entwicklung von Ortsmitten
-  Aufwertung/Ausbilden/Sichern von Eingängen

### Zeichenerklärung Vertiefung

-  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



Planausschnitt Werkstattbereich „Rhein“





Volmerswerth

Rhein

Grimlinghausen

Friedhof

Uedesheim

Derikum

Stüttgen

südlich Rhein  
fährstraße

Elvekum

Allerheiligen

Der Plan ist maßstablos



S







## Stadtteile im Süden

Die Stadtteile Rosellen, Allerheiligen, Hoisten, Weckhoven und Speck | Wehl | Helpenstein liegen im Süden des Neusser Stadtgebietes und sind Heimat von insgesamt 26.200 Einwohnern. Landschaftlich wird das Gebiet von großen Freiräumen insbesondere landwirtschaftlichen Nutzflächen dominiert. Darüber hinaus durchziehen verschiedene Grünzüge, unter anderem entlang der Erft und der Norf, den Neusser Süden. Das landschaftliche Erscheinungsbild spiegelt sich auch in den Ortschaften wider. Mit Speck | Wehl | Helpenstein und Hoisten seien an dieser Stelle drei Beispiele für das in diesem Gebiet überwiegend vorzufindende ländlich geprägte Wohnen genannt. Wo hingegen die Stadtteile Weckhoven und Rosellen baulich relativ kompakte und funktional eigenständige Ortsteile darstellen.

## Rosellen | Rosellerheide | Neuenbaum

Zum statistischen Bezirk Rosellen gehören die Ortslagen Rosellen, Rosellerheide, Neuenbaum, Schlicherum, Bettikum, Kuckhof, Gier und Elvekum. Allerheiligen zählt formal auch zu diesem Bezirk, wird aber aufgrund seiner besonderen Entwicklung im nächsten Kapitel gesondert betrachtet.

Hufeneisenförmig umgeben von einem grünen Band, so lässt sich die Struktur von Rosellen charakterisieren. Rosellen liegt ganz im Süden von Neuss und grenzt dort direkt an die Stadtgrenze von Dormagen an; nördlich angrenzend befindet sich Norf und im Westen der Stadtteil Hoisten.

Nordöstlich begrenzt die A 57 den Bezirk und die naturräumlichen Gegebenheiten werden im Norden, Westen und Osten durch Landwirtschafts- und Freiflächen sowie im Süden durch Wald, Wiesen und Auenlandschaften bestimmt.



Brunnenstraße | Rosellerheide | Rosellen

### Historische Entwicklung Rosellen

Die Ortschaft im Süden von Neuss ist aus mehreren Gehöften und kleineren Ortsteilen gewachsen, einige davon stammen bereits aus dem 5. und 6. Jahrhundert und wurden vorrangig von fränkischen Bauern gegründet.

Unter der französischen Herrschaft schlossen sich im Jahre 1800 kleinere Gemeinden zu Bürgermeistereien zusammen. Rosellen gehörte seitdem zur Bürgermeisterei Norf mit den Ortsteilen Rosellerheide, Neuenbaum, Allerheiligen, Kuckhof, Schlicherum, Bettikum, Gier und Elvekum.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kam es in Rosellen und Allerheiligen zu einem starken Bevölkerungsanstieg. 1975 erfolgte die Eingemeindung von Rosellen mit seinen Ortschaften nach Neuss.

### Siedlungsstruktur

Ausgehend von einzelnen Höfen und Häusern hat sich Rosellen erst in den 1970er Jahren städtebaulich entwickelt. Der historische Mittelpunkt dieser vier beinahe nahtlos ineinander übergehenden Ortschaften Rosellen, Neuenbaum, Rosellerheide und Gier wird durch die Kirche St. Peter, den Kirchplatz und die sich daran angliedernden alten Häuser und Hofanlagen definiert (Brunnenstraße/Roseller Kirchstraße). Die weitere Bebauung orientiert sich an den beiden Haupteerschließungsstraßen K 20 (Nord-Süd) und der K 33 (West-Ost). In diesem Bereich hat sich auch

im Laufe der Zeit ein zweites kleines Zentrum mit Gemeindehaus gebildet.

Die bauliche Struktur wird weitgehend von Ein- und Zweifamilienhäusern geprägt. Nach Süden hin beschreibt die Siedlungsgrenze einen zum Verlauf des Bachs „Schwarzer Graben“ hin ausgerichteten Bogen.

Am nordöstlichen Rand von Rosellerheide an der Kreuzung von K 20 (Ueckerather Straße) und K 33 (Neuenberger Straße) befindet sich ein kleines Gewerbegebiet, das nach außen hin vom Norfbach abgegrenzt wird. Im Norden des Siedlungsverbunds bei Gier franst die Bebauungskante in den Freiraum aus und wirkt lückenhaft sowie unklar definiert.

### Bevölkerung

Im gesamten statistischen Bezirk Rosellen wohnen 12.657 Menschen, 5.943 davon in Rosellen, Neuenbaum, Rosellerheide und Gier. Betrachtet man bei der Altersstruktur nur die Ortsteile Rosellen, Neuenbaum, Rosellerheide und Gier, so fällt der besonders hohe Altersdurchschnitt auf. Die Altersgruppe der 45 bis 65-Jährigen liegt mit 31 % weit über dem Wert der Gesamtstadt (26 %). Für den gesamten statistischen Bezirk Rosellen zeigt sich hingegen eine ausgewogene Altersstruktur. Im Wesentlichen lässt sich dies auf den Einfluss der Neubaugebiete in Allerheiligen zurückführen. Der Ausländeranteil liegt mit 2,7 % weit unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 12,5 %.



### Freiraum

Neben den Landwirtschaftsflächen sind vor allem drei Freiräume der näheren Umgebung von Rosellen, Neuenbaum, Rosellerheide und Gier dominant. Zunächst verläuft der Norfbach von Süden nach Norden und windet sich östlich von Neuenbaum zwischen Rosellerheide, Gier und Allerheiligen mit seinen Ufer- und Auenbereichen als Grünzäsur in Richtung Innenstadt. Südlich von Rosellerheide erstreckt sich westlich des Norfbachs mit dem Staatsforst Mühlenbusch ein großes Waldgebiet noch bis weit in das Dormagener Stadtgebiet hinein.

Weiterhin beschreibt eine Nebenader des Norfbachs, der Schwarze Graben, einen gedehnten Halbkreis um Rosellerheide und Neuenbaum herum und zieht eine relativ breite Auen-, Wiesen- und Waldlandschaft (Rosellener Bruch) mit sich. Somit ist der zusammenhängende Siedlungskörper wie von einem nahezu durchgängigen, verhältnismäßig breiten Grüngürtel eingebettet.

Des Weiteren befinden sich zwischen dem nördlichen Rosellener Bruch und der K 33 noch relativ große Acker- und Freiflächen, die im bestehenden Flächennutzungsplan als Wohnbauflächen dargestellt sind. Allerdings werden diese Flächen als potenzielle Tauschflächen zugunsten der Freiraum- und Naherholungsfunktion gewertet. Insgesamt weisen die Grün- und Freiräume, insbesondere in den Randbereichen um Rosellerheide und Neuenbaum, sehr gute und qualitativ hochwertige Naherholungspotenziale sowie ökologisch positive klimatische Funktionen auf.



Norfbach

### Infrastruktur

Erschlossen wird der statistische Bezirk Rosellen selbst durch die K 30, die K 20 und die K 33. Die Buslinien 841, 850, 874 und 878 fahren alle in Rosellen gelegenen Ortsteile in augenscheinlich adäquatem Maße an, wobei hier die Fahrtzeiten zur Innenstadt vom südlichen Bereich relativ lang sind. Für den überregionalen Anschluss verläuft im Westen die B 477 und etwas weiter im Osten die A 57. Der S-Bahnhof Neuss-Allerheiligen ist über die K 30 sowie die K 33 gleichermaßen zu erreichen.

Neben den Spielflächen innerhalb der Wohnbebauung ist besonders die Theodor-Klein-Bezirkssportanlage an der Ecke Rosellener Schulstraße/St.-Peter-Straße mit Fußball- und Tennisplatz hervorzuheben. Direkt daran schließt sich die St. Peter Grundschule, eine der größten in NRW, an. Darüber hinaus kann Rosellen drei Kindergärten und zwei Gemeindezentren vorweisen.

Der relevante Nahversorgungs- und Einzelhandelsbereich befindet sich in Neuenbaum-Rosellerheide an der Neukirchner und Neuenberger Straße und erstreckt sich dort über eine Länge von mehreren hundert Metern. Allerdings wird das fehlende Angebot an Lebensmitteln bemängelt. Die Kunden müssen regelmäßig auf umliegende Nahversorgungszentren, insbesondere Allerheiligen, ausweichen. Begründet in der Ausdehnung des Standortes an der Hauptdurchgangsstraße, werden die einzelnen Geschäfte meist mit dem Auto angefahren, was das Verkehrsaufkommen und den Stellplatzbedarf zusätzlich erhöht. Erschwerend kommt hinzu, dass eine attraktive fußläufige Erreichbarkeit des Geschäftszentrums mitunter nur eingeschränkt gegeben ist.



Nahversorgungsbereich

Westlich an Rosellen angrenzend befindet sich das Gewerbegebiet des Ortsteils. Unternehmen aus den Branchen der Herstellung und Vertrieb von Pharmazeutika und Instandhaltung elektronischer Anlagen sowie aus dem Hygiene- und Gesundheitsbereich haben ihren Sitz an diesen Standort verlagert.

## Handlungsempfehlungen

### Feiraum

Der Freizeit- und Naherholungswert in Rosellen gilt durch den nahe gelegenen Auenbereich und den Mühlenbusch als sehr hoch. In der doch sehr einseitigen von Landwirtschaft geprägten Landschaft, bieten gerade diese abwechslungsreichen Freiräume für unterschiedliche Sport- und Freiraumnutzungen. Allerdings werden deren Zugänglichkeit und Nutzbarkeit als nicht ideal betrachtet. Hier wird Aufwertungsbedarf gesehen, ohne dass es zu einer Beeinträchtigung der einzigartigen Natur- und Kulturlandschaft führt.

### Siedlungsentwicklung

In Rosellen, Neuenbaum, Gier und Rosellerheide existieren nur noch vereinzelt Baulücken, die sich für eine Nachverdichtung eignen. Größere, zusammenhängende Neubauflächen stehen in Neuenbaum nördlich der Neukirchener Straße zur Verfügung. Allerdings werden diese Flächen von der Stadt Neuss als Tauschflächen für andere Wohnbauprojekte genutzt, so dass die Flächen nicht einer Wohnbauentwicklung zugeführt werden können.

Im Rahmen der Werkstattgespräche wird zudem die Förderung der Wiederansiedlung eines Frischemarktes im Nahversorgungszentrum angeregt. Darüber hinaus wird besonderer Wert darauf gelegt, die Grünzäsuren zwischen den einzelnen Ortsteilen dauerhaft zu sichern. Letztlich tragen gerade diese zur Ablesbarkeit und Identität der Ortschaften bei.





Planausschnitt Rosellen

Legende zum Plan auf Seite 102



## Allerheiligen

Allerheiligen im Süden von Neuss kann wohl als einer der dynamischsten Ortsteile der letzten Jahre im gesamten Stadtgebiet bezeichnet werden. In den vergangenen Jahren wurde Allerheiligen gleich um zwei ausgedehnte Neubaugebiete in Nordosten und im Süden erweitert.

Gelegen zwischen Norf und Derikum (nördlich) sowie Rosellen und der Rosellerheide (südlich) ist der kompakte Siedlungsraum in eine ländlich geprägte Umgebung integriert.

Im Zusammenhang mit Allerheiligen werden auch Elvekum und Kuckhof thematisiert. Die kleinen Siedlungen dienen gänzlich der Wohnfunktion in Ein- und Zweifamilienhäusern sowie vereinzelt Hofanlagen.



Max-Ernst-Straße Allerheiligen | Neubaugebiet Allerheiligen | Nahversorgungszentrum

## Siedlungsstruktur

Ausgehend von einem kleinen dörflichen Kern ist Allerheiligen aufgrund umfangreicher Baulandausweisungen in den vergangenen Jahrzehnten stark angewachsen. So wird der ursprüngliche Ortskern durch die Wohnbautätigkeiten aus den 1970er und 80er Jahren gänzlich umschlossen. Der Ortsteil wird allgemein hin in „Alt-Allerheiligen“ und „Neu-Allerheiligen“, also nach dem ursprünglichen Dorfkern und den zwei Neubaugebieten unterteilt.

Die Bebauung im alten Ortskern ist eher kleinteilig und historisch geprägt, wohingegen die Neubaugebiete von Reihen- und Einfamilienhausstrukturen dominiert werden. Die Neubautätigkeit im Süden (Baugebiet A) ist bereits abgeschlossen, während sich das nordöstliche Baugebiet B noch in der Entwicklung befindet. Die Bewohnerstrukturen werden in der Regel von jungen Familien geprägt, die im Grünen wohnen, ohne dabei auf moderne Infrastruktur- und Versorgungsangebote verzichten zu wollen. Diese befinden sich vor allem in dem neuen Nahversorgungszentrum von Allerheiligen, welches bei vollem Ausbau des neuen Siedlungsbereichs den Mittelpunkt des Ortes darstellen wird.

## Bevölkerung

Die bauliche Entwicklung in Allerheiligen findet ihren Ausdruck in einer stark wachsenden Bevölkerungszahl. Während 2003 noch rund 4.200 Einwohner in Allerheiligen lebten, waren es nur sechs Jahre später bereits 5.078. Im

Baugebiet A leben inzwischen 2.400 Einwohner. Hiervon sind ein Drittel Kinder und Jugendliche. Des Weiteren liegt die durchschnittliche Haushaltsgröße im Baugebiet A bei 2,5 EW/HH. In Relation zum städtischen Durchschnitt von 2,2 EW/HH lässt diese Zahl auf mehr Familien schließen. Mit 7,9 % ist der Ausländeranteil im Vergleich zur Gesamtstadt (12,5 %) sehr gering.

## Freiraum

Wie eingangs bereits aufgeführt, ist Allerheiligen größtenteils von landwirtschaftlich genutzten Flächen umgeben. In nächster Nähe zur Wohnbebauung im Süden grenzt eine große Parkanlage mit einem See und einem Abenteuerspielplatz, welche von den Anwohnern intensiv als Naherholungsmöglichkeit genutzt wird. Eine ausreichende Anzahl von Spielplätzen und Freiflächen zieht sich durch den gesamten Ortsteil. An der westlichen Kante von Allerheiligen erstreckt sich eine Grünverbindung zwischen Rosellen und Norf.

## Infrastruktur

Allerheiligen wird in erster Linie von der K 30, der K 33, der L 380 und der S-Bahnstation „Neuss Allerheiligen“ mit integriertem Park & Ride Parkplatz am östlichen Rand der aktuellen Neubaugebiete erschlossen. Nördlich befindet sich das Autobahnkreuz Neuss Süd; die beiden Autobahnen A 57 und A 46 können über die Anschlussstellen Neuss Norf und Neuss Uedesheim erreicht werden. Außerdem verkehren die Buslinien 841 und 850 durch den Ort.

Über das bereits erwähnte Nahversorgungszentrum in Allerheiligen (Discounter, Vollsortimenter, Bäcker, Apotheke, Schreibwarenladen, Tierarztpraxis) wird der tägliche bis periodische Bedarf der Bewohner recht gut abgedeckt. Begründet in der zentralen Lage ist dieses Zentrum auch fußläufig von fast allen Ortsteilbereichen aus gut zu erreichen.

Seit dem Jahr 2005 besitzt Allerheiligen ein Sportzentrum mit Dreifachturn- und Gymnastikhalle, welche von zwei Sportvereinen genutzt werden. Weiterhin kann der Ortsteil ein Jugendzentrum und drei Kindergärten vorweisen. Eine Grundschule ist derzeit in Planung.

Der Gewerbestandort von Allerheiligen östlich der Bahn- gleise, wo sich bereits ein Baumarkt angesiedelt hat, ist sehr jung und bietet aus diesem Grund noch verschiedene freie Entwicklungsflächen. Die Erreichbarkeit des Standorts ist vor allem durch die Autobahnen A 57 und A 46 sowie an den S-Bahnhaltepunkt sehr gut. Im dem Gewerbegebiet sind Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Büro- und Verwaltungsgebäude zulässig.

## Handlungsempfehlungen

### Siedlungsentwicklung

In den letzten Jahren hat sich Allerheiligen aufgrund der Ausweisung von großen Neubaugebieten zu einem eigenständigen Stadtteil entwickelt. Während die Neubautätigkeit im Baugebiet A bereits abgeschlossen ist, bestehen im Baugebiet B noch einige Reserven. Aufgrund



Parkanlage Allerheiligen

der weiteren Bebauungsmöglichkeiten sowie des Baus einer Kinder- und Jugendeinrichtung ist dieses Baugebiet B im Strukturkonzept als Entwicklungsschwerpunkt der Stadtteilentwicklung gekennzeichnet.

Im Rahmen des Wohnbaulandgutachtens wurden zudem weitere potenzielle Siedlungsflächen in die Überlegungen zur Stadtteilentwicklung aufgenommen. Hierbei handelt es sich um die Flächen Kuckhof Ost und West. Grundsätzlich werden diese Flächen für eine Wohnbauflächenentwicklung als geeignet bewertet, wenngleich aber auch kritisch auf negative Begleiterscheinungen eines weiteren Wachstums von Allerheiligen hingewiesen werden muss.

Insbesondere berührt sind Fragen nach der Integration der neuen Wohnareale in den räumlichen und nachbarschaftlichen/sozialen Kontext des Stadtteiles. Sollte sich angesichts eines hohen Bedarfs eine weitere Siedlungsflächeninanspruchnahme als erforderlich zeigen, so ist unbedingt Wert auf eine überschaubare, kleinteilige und damit auch integrationsfähige Entwicklung zu legen. Im Rahmen der Stadtteilwerkstätten wurde zudem der Bedarf an besonderen Angeboten im altengerechten und barrierefreien Wohnungsmarktsegmenten bzw. für zeitgemäße Formen des Mehrgenerationswohnens formuliert.

### Gewerbegebiet

Im Rahmen des gesamtstädtischen Gewerbeflächengutachtens kristallisierte sich heraus, dass sich die Fläche östlich des ÖPNV-Haltepunktes Neuss-Allerheiligen zwischen der Kuckhofer Straße und der parallel verlaufenden Bahnlinie, als zusätzlicher Standort für gewerbliche Ansiedlungen



S-Bahnhaltepunkt Neuss Allerheiligen

gen eignet. Die Fläche zeichnet sich als relativ konflikt- und restriktionsarmer Standort aus, der sich insbesondere für Betriebe mit geringem Störpotenzial eignet.

### **Soziales**

Die Differenzierung zwischen Alt- und Neu-Allerheiligen zeigen, dass es noch immer eine Zäsur zwischen dem historischen Ortskern und dem neuen Wohnbaugebiet gibt. Alt und Neu haben scheinbar noch nicht in jenem Maße zueinander gefunden, wie dies unter sozialen Gesichtspunkten von einer Stadtteilentwicklung zu erwarten wäre. Hier wird Handlungsbedarf gesehen. Dies vor allem im Bereich der Jugendarbeit, über gemeinsame Veranstaltungen und Feste und/oder unterstützt von den Medien, zu erreichen.





Planausschnitt Allerheiligen

Legende zum Plan auf Seite 102

## Speck | Wehl | Helpenstein

Die drei kleinen Wohndörfer Speck, Wehl und Helpenstein liegen ganz im Süden von Neuss zwischen Holzheim (nördlich), Hoisten (östlich) sowie dem direkt angrenzenden Grevenbroicher Stadtgebiet im Süden und bilden zusammen den statistischen Bezirk 26 mit insgesamt 1.285 Einwohnern.

Erschlossen wird dieser hauptsächlich von der B 477, welche die Verbindungsachse zur Neusser Innenstadt und auch zwischen den einzelnen drei Orten darstellt. Signifikant für die Umgebung sind die Erft mit ihrer ausgedehnten Auenlandschaft im Westen, der direkt durch Speck und Wehl durchfließende Gillbach und die zahlreichen landwirtschaftlichen Nutzflächen, welche die drei Siedlungskörper umgeben.



Speck | Wehl | Helpenstein

### Historische Entwicklung

Erstmals schriftlich erwähnt wurde Wehl im Jahre 817; Helpenstein etwa 1148 als „Harpem“. Im Mittelalter befand sich in dieser Ortschaft die Burg Helpenstein, die jedoch Anfang des 14. Jahrhunderts zerstört wurde.

Bis zur Verwaltungsreform 1974/1975 gehörten Speck, Wehl und Helpenstein zum Kreis Grevenbroich, dann erfolgte die Eingemeindung in die Stadt Neuss. Die Siedlungstätigkeit war zunächst gering. Erst in den 1990er Jahren kamen 100 Wohngebäude und 122 Wohnungen hinzu, die wesentlich zum Bevölkerungszuwachs beigetragen haben.

### Siedlungsstruktur

Die Bezeichnung als Wohndörfer beschreibt die drei kleinen Ortsteile bereits sehr gut. In ländlich-dörflicher Umgebung und ohne ausgeprägtes Zentrum, dienen sie in erster Linie der Wohnfunktion in freistehenden Einfamilienhäusern, stellenweise auch in Doppelhäusern. Entlang der Landstraßen prägen Hofanlagen das Siedlungsbild.

### Bevölkerung

Aktuell wohnen in allen drei Orten zusammen 1.285 Einwohner. Mit 427 Einwohnern pro Quadratkilometer ist die Dichte im Verhältnis zum gesamtstädtischen Niveau sehr niedrig. Auffällig ist die rückläufige Bevölkerungszahl, die sich im Wesentlichen in einem negativen Wanderungssaldo begründet. 2003 umfasste die Einwohnerzahl noch 1.359 Personen.

### Freiraum

Neben den weiten landwirtschaftlichen Nutzflächen im Norden und Südwesten von Speck und Wehl, sind vor allem das Gillbachtal und die Auen der Erft im Westen und Norden von Helpenstein als attraktive und ökologisch hochwertige Freiraumbereiche anzuführen. Die Auenlandschaft der Erft stellt zudem einen der größten gesamtstädtischen Grünzüge in Neuss dar. Daran schließt sich auf der Höhe von Helpenstein die Museumslandschaft Insel Hombroich an, welche mit ihren Wiesen-, Wald- und Wasserflächen im Verbund mit den Auen gute Naherholungsqualitäten birgt. Der Gillbach zieht sich mit seinem Auenbereich wie ein grünes Band durch Speck und Wehl.

### Infrastruktur

Erschließungsstraßen sind die B 477 und die L 142. Die beiden Buslinien 872 und 873 verkehren durch alle drei Ortschaften. Eine eigene Nahversorgung ist nicht gegeben, hierfür werden benachbarte Stadtteile, wie etwa Hoisten, angefahren. Für alle drei Ortsteile gibt es einen gemeinsamen Kindergarten, einen Dorfgemeinschaftsverein sowie einen Fußballverein für Hobbyspieler. Kleine Spielplätze sind vereinzelt vorhanden.

### Handlungsempfehlungen

#### Soziales

Handlungsbedarf wird von der Bürgerschaft im Bereich der Angebote für Jugendliche gesehen. Außerdem gibt es



neben der Gaststätte in Helpenstein keine weitere Möglichkeit, die sich als Treffpunkt und Versammlungsstätte anbietet.

Im Hinblick auf die immer älter werdende Gesellschaft und der nicht vorhandenen Nahversorgungsstruktur ist es in den drei kleinen Ortschaften wichtig, dass die Busverbindungen besonders nach Hoisten verbessert werden. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wurde über die Option eines Bürgerbusses nachgedacht, welche für die Ortschaften eine gute und flexiblere Alternative zum Bus darstellen würde.

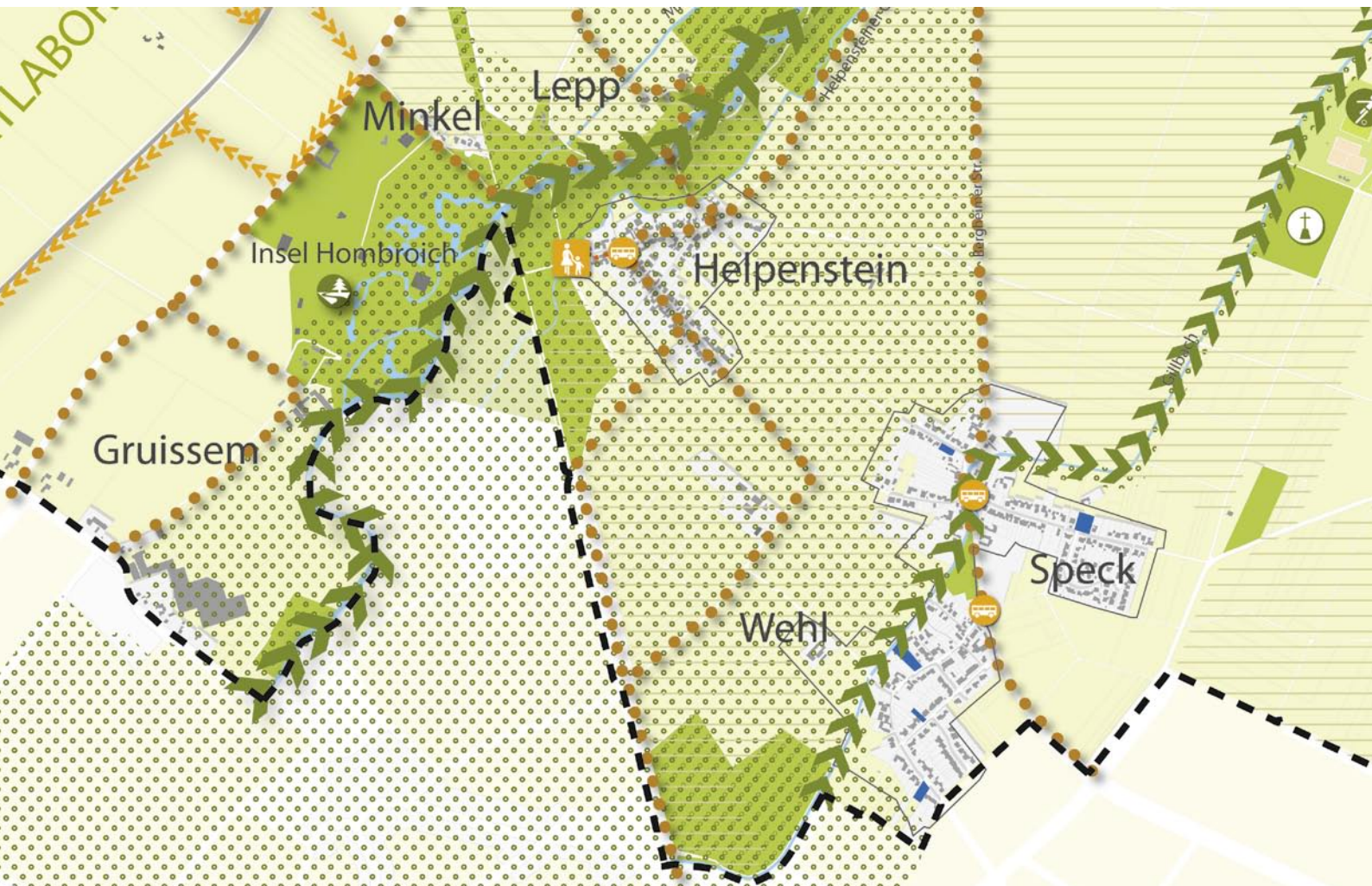
### Siedlungsentwicklung

Innerhalb der Ortsteile Speck, Wehl und Helpenstein existieren nur noch vereinzelte Nachverdichtungsmöglichkeiten.

Auch die Ausweisung von neuen Wohnbauflächen gestaltet sich etwas schwerer. Laut Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf können Ortsteile, deren Einwohnerzahl unter 2.000 Einwohner liegt – dazu zählen Speck, Wehl und Helpenstein – nur Bauflächen ausweisen, die sich nach dem Eigenbedarf ausrichten.

Die Einwohner von Helpenstein und Speck sehen in ihren Ortsteilen den Eigenbedarf an solchen Wohnbauflächen. Allerdings sind diese im Kontext kleinteiliger Arrondierungen möglich, für die keine Erweiterung der Wohnbauflächendarstellung im Flächennutzungsplan erforderlich wird.

Weitere Maßnahmen, die sich aus dem Werkstattgespräch ergaben, zielen auf Verbesserungen der Fußgängerverbindungen in den drei Ortschaften ab.



Planausschnitt Speck | Wehl | Helpenstein

Legende zum Plan auf Seite 102



## Hoisten

Der Stadtteil Hoisten liegt im Süden von Neuss unmittelbar unterhalb von Weckhoven im Dreieck mit Rosellen (südöstlich) und Speck/Wehl/Helpenstein (südwestlich). Die K 30 und die K 7 erschließen den kleinen Ortsteil (2,69 km<sup>2</sup>) mit aktuell 3.176 Einwohnern.

Markant für Hoisten als einer der ältesten Stadtteile von Neuss ist besonders die Lage inmitten ausgedehnter landwirtschaftlicher Nutzflächen, welche sich besonders nach Süden hin breit gefächert erstrecken. An der östlichen Siedlungskante fließt der Hummelbach, etwas weiter westlich der Bebauung der Gillbach.



Hoisten | Mathias-Ehl-Sportanlage | St. Peter Kirche

### Historische Entwicklung

Die erste Nennung Hoistens erfolgte im 13. Jahrhundert und hat sich aus dem Namen Hovesteden, also Hofstätte, entwickelt. Alte Hofstellen, wie das Schluchenhaus, der Hoistener Hof und der Wiedenhof, prägten das Gebiet und waren von wirtschaftlicher Bedeutung für den Ort. Zu den traditionellen Erwerbstätigkeiten zählten vor allem die Besenbinderei und Pfeifenbäckerei.

1975 erfolgte die Eingemeindung Hoistens in die Stadt Neuss. Über die Neubaugebiete vor allem im westlichen Teil des Ortes, sowie dem Gewerbegebiet Am Hummelbach/Am Hagelkreuz entwickelte sich Hoisten in den letzten Jahrzehnten enorm weiter.

### Siedlungsstruktur

Am süd-östlichen Rand von Hoisten befindet sich der ursprüngliche Ortskern mit der Kirche St. Peter und einem kleinen Platz. Der historische Kern um dieses Ensemble mit seiner kleinteiligen und dichten Bebauung und der engen Straßenführung wirkt prägend für den gesamten Ort. Neubaugebiete aus den 1990er Jahren erstrecken sich vom Ortskern aus nach Süden, Nord-Osten und besonders nach Westen. Deren Substanz besteht fast ausnahmslos aus Einfamilien- und Reihenhäusern.

Während der Siedlungskörper nach Norden, Osten und Westen durch klare Siedlungsgrenzen gekennzeichnet ist, ist die Randsituation der Wohnbebauung im Süden entlang der Straße Gohrerberg relativ unklar strukturiert.

Im Norden gliedert sich ein kleines Gewerbegebiet direkt an die Wohnbebauung an. Darin findet sich auch ein Standort für zentrenrelevanten Einzelhandel mit zwei Discountern und einem Vollsortimenter. Friedhof und Sportanlage von Hoisten befinden sich - in der Landschaft eingebettet - am westlichen Ortsrand.

### Bevölkerung

Die Bevölkerungszahl in Hoisten ist insgesamt rückläufig. Geburten- und Sterberate liegen nicht auf gleichem Niveau und spiegeln den allgemeinen demografischen Wandel wider. Zusätzlich ist das Wanderungssaldo negativ. Tendenziell war die Einwohnerzahl in den letzten Jahren rückläufig, was die folgenden Zahlen belegen: Die Einwohnerzahl ist von 2006 (3.290 Einwohner) bis zum Jahr 2010 (3.171 Einwohner) um 109 Einwohner gesunken. Etwas anders verhält es sich, in dem Zeitraum von 2009 auf 2010. Hier weist Hoisten einen Zuwachs von 21 Einwohnern auf. In Hoisten leben verhältnismäßig wenig Jugendliche unter 18 Jahren, allerdings signifikant viele Senioren über 65 Jahren. Der Ausländeranteil ist mit 3,6 % der niedrigste im gesamten Neusser Stadtgebiet.

### Freiraum

Das Freiraumsystem von und um Hoisten wird, bis auf vereinzelte, kleinere Grünflächen im Siedlungsbereich und die östlich angrenzenden Uferbereiche des Hummelbachs mit dem sich daran angliedernden Nierholz (nördlich), fast durchgängig von den großen, umliegenden Landwirtschaftsflächen dominiert. Besondere Naherholungsqualitäten sind abgesehen von den Spielplätzen in unmittel-

barer Umgebung und der Gillbachau im Westen nicht vorhanden, jedoch befindet sich weiter nördlich zwischen Weckhoven und Norf die große Hummelbachau mit einem sich daran angliedernden Golfplatz.

### Infrastruktur

Über die beiden Kreisstraßen K 7 und K 30 ist Hoisten gut erschlossen. Überregionaler Anknüpfungspunkt für den motorisierten Individualverkehr ist die A 57 an der Anschlussstelle Neuss Norf über die K 30 und die L 142.

Hoisten wird von den Buslinien 844 und 878 angefahren, jedoch ist der südliche Teil des Ortes nicht in das Netz des ÖPNV integriert.

Spielflächen für Kinder sind genügend vorhanden und die Mathias-Ehl-Sportanlage mit der, sich daran anschließenden Tennisanlage wird von vielen ortsansässigen Vereinen genutzt. Der Ortsteil kann zudem einen eigenen Kindergarten und die Richard-Schirmann Gemeinschaftsgrundschule vorweisen.

Im Norden von Hoisten befindet sich ein Gewerbegebiet im Bereich Am Hagelkreuz/Am Hummelbach. Etwa 50 Unternehmen, vor allem Handwerksbetriebe wie Kfz-Werkstätten, Schlossereien, Heizungsbauer und Tischlereien, haben sich hier niedergelassen. Der mit der Zeit etablierte Einzelhandelsstandort übernimmt auch über die Ortsteilgrenzen hinaus eine gewisse Versorgungsfunktion. Dadurch ergibt sich ein erhöhtes Verkehrsaufkommen resultierend aus Kunden und Zulieferern.



Gewerbegebiet Hoisten

## Handlungsempfehlungen

### Siedlungsentwicklung

Auf der Grundlage des Handlungskonzeptes Wohnen und der Baulandanalyse Wohnen wurde in Hoisten eine geeignete Fläche zur Entwicklung eines neuen Wohngebietes identifiziert. Die Fläche befindet sich im Westen zwischen der Bezirkssportanlage und dem Siedlungskörper. Auf der gesamten Länge des westlichen Siedlungskörpers gliedern sich die potenziellen Wohnbauflächen. Aufgrund der Größe ist eine schrittweise Entwicklung der Flächen sehr wichtig.

Im direkten Vergleich der westlichen Siedlungsflächen untereinander wird die potenzielle Fläche im Süden als nur bedingt geeignet bewertet und daher als Mobilitätsreserve im Strukturkonzept dargestellt. Eine bauliche Inanspruchnahme sollte nur dann erfolgen, wenn andere Flächenreserven in der Stadt Neuss erschöpft sind.

Bei weiteren Entwicklungen ist unbedingt darauf zu achten, dass der Freiraum zwischen Hoisten und Weckhoven erhalten bleibt und damit auch das Zusammenwachsen der einzelnen Stadtteile verhindert wird. Dies wird ausdrücklich von den TeilnehmerInnen des Werkstattgesprächs betont.

### Mobilität

Aufgrund des Gewerbegebiets im Norden von Hoisten ist die verkehrliche Belastung der Hochstadenstraße sehr hoch. Einen besonders belasteten Knotenpunkt bildet der Ortseingang Villestraße und Hochstadenstraße. Hier sollte



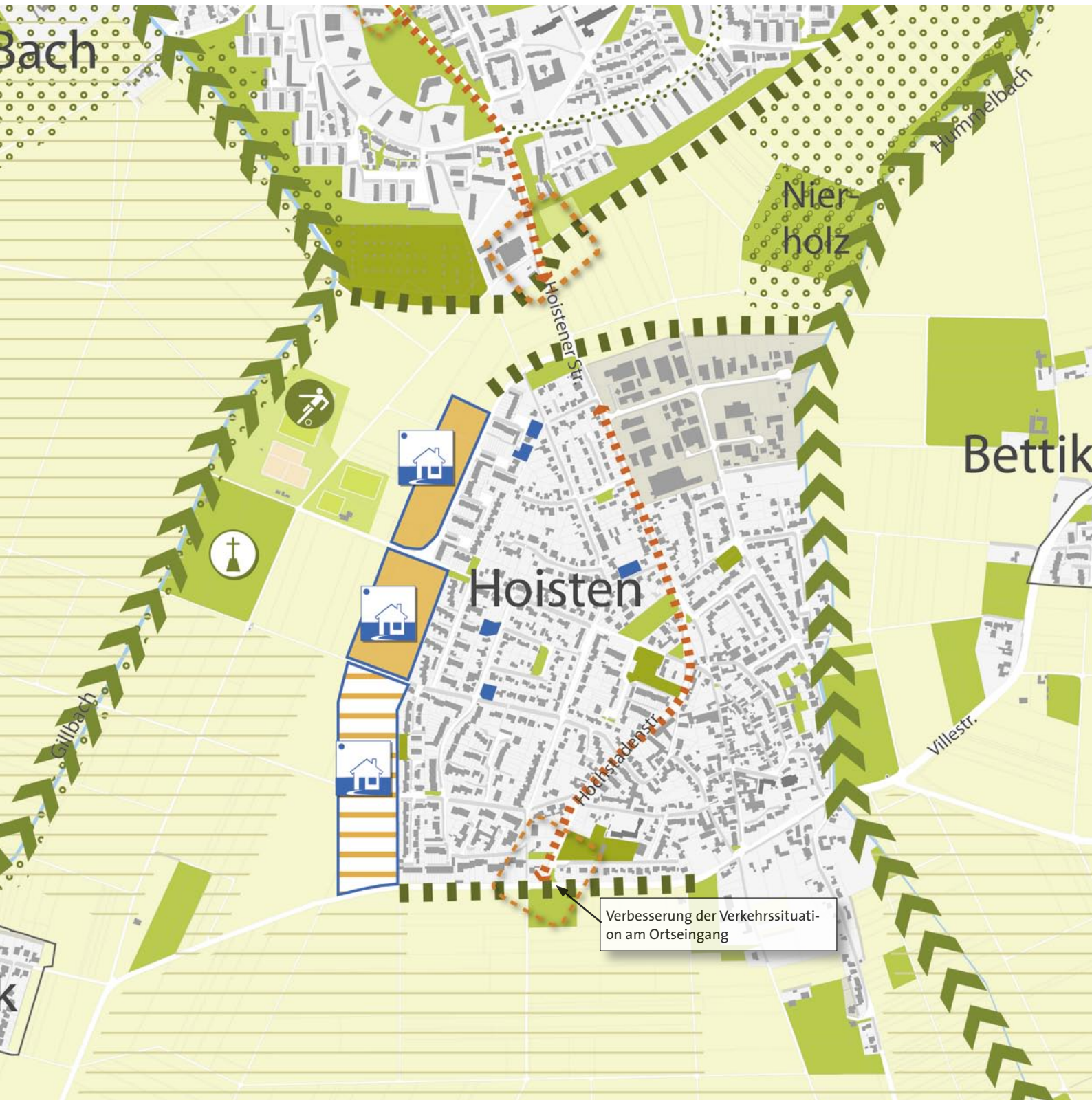
Gillbachau

über entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahmen, besonders im Bereich der Schule, nachgedacht werden, um die Sicherheit der Kinder zu gewährleisten.

### **Ortsmitte**

Wo ist das Herz von Hoisten? Diese Frage wurde im Rahmen der Stadtteilwerkstatt intensiv diskutiert. Die Antwort fiel eindeutig aus. Es ist der historische Dorfkern, der in seiner Bedeutung und Wahrnehmbarkeit weiterhin behutsam gestärkt und entwickelt werden soll. Darüber hinaus werden Maßnahmen diskutiert, die darauf ausgerichtet sein können, die Identität der Bewohnerschaft mit dem Stadtteil weiter zu stärken. Vorrangig rücken hier Angebote für Jugendliche und die Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements in den Mittelpunkt.





Planausschnitt Hoisten

Legende zum Plan auf Seite 102

## Weckhoven

Der gesamte Siedlungskörper von Weckhoven ist eingerahmt von Acker- und Freiflächen mit Fließgewässern sowie großzügigen Wiesen, Auen und Waldgebieten.

Weckhoven ist mit etwas weniger als 9.000 Einwohnern einer der größten Stadtteile im zentralen Süden von Neuss, gelegen im Dreieck zwischen den Stadtteilen Reuschenberg (Nordwesten), Hoisten (Süden) und Norf (Osten).



Grüne Mitte Weckhovens | Reihenhausbebauung | Neubebauung vom Neusser Bauverein südlich der Weckhovener Straße

### Historische Entwicklung

Im ersten Jahrhundert n. Chr. wird die Villa rustica – Villa Weckhoven erwähnt. Nach der Besiedelung der Römer für fast vier Jahrhunderte folgten um 450 n. Chr. die Franken, deren Dasein jedoch nur mit wenigen Funden belegt wird. Im Jahre 1183 wird der Ortsname Weckhoven erwähnt und ist eng mit der Burg Erprath, im Volksmund Kyburg genannt, verbunden. Die Burganlage wurde im Truchhessischen Krieg von 1586 zerstört und wird heute vom Heimatverein Weckhoven betreut.

Im 15. Jahrhundert musste die Weckhovener Bevölkerung nach Hoisten gehen, um Schule und Kirche besuchen zu können. Bis zum Jahre 1845 dauerte es, bis eine Schule in Weckhoven gegründet wurde und erst 1901 gelang es den Weckhovenern eine eigene Kirche zu erbauen. 1929 erfolgte schließlich die Eingemeindung in die Stadt Neuss. In den 1960er Jahren wuchs Weckhoven zu einem bevölkerungsreichen Stadtteil heran.

### Siedlungsstruktur

Vom historischen Ursprungsdorf Weckhoven, das wahrscheinlich im Bereich der heutigen Gillbachstraße lag, ist nicht mehr viel geblieben. Westlich des heutigen, nach außen hin relativ klar abgeschlossenen Siedlungskörpers, liegen einige Gehöfte; die Ruine der Burg Erprath (Kyburg) und die Erprather Mühle, welche den Auenbereich der Erft prägen.

Weckhovens Erscheinungsbild wird vom radikalen Um- und Ausbau der Siedlung in den 1960er und 70er Jahren bestimmt. In diesem Zeitraum wurde Weckhoven auf dem Reisbrett unter dem damaligen städtebaulichen Leitbild

„Urbanität durch Dichte“ zu einem großen Wohnstandort mit autonomer Infrastruktur.

Hervorzuheben sind die großzügigen Grünflächen zwischen den einzelnen Hochhäusern, die sich vom Siedlungsrand zur Ortsmitte ziehen und dort zusammenlaufen. Hier bilden diese eine Art Ortszentrum mit wichtigen infrastrukturellen Einrichtungen wie die Nahversorgung an der Otto-Wels-Straße, der Kirche St. Paulus und dem Friedhof. Am Rand der beschriebenen Grünzüge befinden sich zunächst die für den Städtebau der 60er Jahre typischen Punkthäuser. Direkt daran schließen dazugehörige Garagenanlagen und Reihen- sowie Einfamilienhäuser an.

Besonders in diesen Bereichen wird der „Typologienmix“ auf engen Raum deutlich, der für starke Kontraste und ein heterogenes Erscheinungsbild sorgt. Viele der Bauten aus der Bauphase der 1960er und 70er Jahre sind sanierungsbedürftig und weisen eine geringe städtebaulich-architektonische Qualität auf. In den letzten Jahren wurden zahlreiche Sanierungs-, Abriss- und Neubaumaßnahmen durchgeführt, so vor allem im Süden von Weckhoven. An diese gliedern sich zum südlichen Siedlungsrand wiederum schmalere Grünzüge und eine Kleingartenanlage an. Im Norden befindet sich eine Bezirkssportanlage am Ende eines großen Grünzugs. Ein Gewerbegebiet ist in Weckhoven nicht vorhanden.

### Bevölkerung

Wo vorher ein kleines Dorf war, stieg die Bevölkerungszahl mit dem Ausbau in den 1960er Jahren bis ungefähr 1980 etwa um das Zehnfache auf knapp 10.000 Einwohner an. Seit Mitte der 80er Jahre, besonders in den letzten Jahren,



ist die Bevölkerung rückläufig. Dies liegt in diesem Fall sowohl in der durch den demografischen Wandel bedingten natürlichen Bevölkerungsentwicklung, als auch in der negativen Wanderungsbilanz begründet.

Aktuell beläuft sich die Einwohnerzahl auf 8.907, von denen 13,3 % Ausländer sind. Dieser Wert liegt nahe dem gesamtstädtischen Durchschnitt (12,9 %).

### Freiraum

Weckhoven ist der Stadtteil in Neuss mit dem höchsten Grünflächenanteil. Innerorts ziehen sich verhältnismäßig große Flächen von Norden nach Süden und von Nordosten nach Südwesten, treffen sich in der Ortsmitte und verteilen sich dann mit der integrierten Wohnbebauung relativ flächendeckend im gesamten Süden des Siedlungsbereichs.

Von außen legt sich ein Ring von Acker- und Freiflächen um den Stadtteil. Daran gliedern sich im Westen und Norden der Gillbach und die Erft mit einer abwechslungsreichen Landschaft aus Auen, Wald, Wiesen und dem Selikumer Park. Östlich von Weckhoven schlängelt sich der Hummelbach entlang, der weiter im Norden in die Erft mündet. Auf der rechten Seite des Baches liegt der Golfplatz neben Erfttal mit der sich daran anschließenden, großen Hummelbachaue.

Die Natur- und Freiraumqualitäten innerhalb und außerhalb des Siedlungskörpers von Weckhoven sind somit qualitativ wie quantitativ als gut zu bewerten und stellen ein breites Naherholungsangebot dar.



Ladenzentrum Hoisten Otto Wels - Straße

### Infrastruktur

Verkehrlich wird der Stadtteil Weckhoven hauptsächlich durch die Nord-Süd-Verbindung der K 7 erschlossen. Die Autobahn A 57 ist über die Anschlussstelle Neuss-Norf zu erreichen. Die nächsten Bahnhöfe sind im Osten der S-Bahnhaltepunkt Norf und im Westen der zu Holzheim gehörige Bahnhof der Deutschen Bahn. Des Weiteren wird der Stadtteil von den beiden Buslinien 844 und 854 angefahren.

Die Nahversorgung ist mit dem Ladenzentrum an der Otto-Wels-Straße für den täglichen Bedarf ausreichend gewährleistet. Das Angebot ist vielseitig, jedoch wäre ein größerer Lebensmittelmarkt wünschenswert. Hierfür wird oft das Hoistener Gewerbegebiet angefahren. Eine Aufwertung des äußeren Erscheinungsbildes hat bereits stattgefunden.

Ansonsten ist eine adäquate Infrastruktur vorhanden: Es gibt eine Bezirkssportanlage mit Tennisplätzen im Norden sowie eine Sporthalle, Altenheime, Kindergärten, ein Gemeindezentrum, eine Grundschule und eine Gesamtschule. Viele aktive (Sport)Vereine befinden sich in Weckhoven, sodass sich insgesamt ein reges Stadtleben ergibt.



Freiraum zwischen Weckhoven und Hoisten



## Handlungsempfehlungen

### Ortsmitte

Grundsätzlich wird das Nahversorgungsangebot durch das Ladenzentrum als ausreichend bewertet. Allerdings kommt es dort immer wieder zu Leerständen, was auch Ausdruck eines von der Bewohnerschaft beobachteten "Trading-Down-Effektes" zu sein scheint. Daher hat man mittlerweile auch damit begonnen, das Ladenzentrum durch den Bauernmarkt oder mittels des Mieterbüros des Neusser Bauvereins zu beleben und weiter aufzuwerten; mit sichtbarem Erfolg auch für das Erscheinungsbild des Zentrums. Weitere Maßnahmen und Aktionen können weiter zur Verbesserung beitragen: so z.B. die Aktivierung leerstehender Geschäftsflächen als Atelier-, Ausstellungsflächen oder für Veranstaltungen mit Kindern.

Insgesamt wird deutlich, dass die Entwicklung des Ladenzentrums einer übergreifenden, ganzheitlichen Konzeption bedarf. Eine Vereinheitlichung der Ladenöffnungszeiten und ein gemeinsames Marketing zählen als nicht-investive Maßnahmen unbedingt dazu. Flankierend könnten die Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie eine zeitgemäße Anpassung der Ladenzuschnitte an veränderte Geschäftsbedarfe zu einer nachhaltigen Belebung des Zentrums beitragen.

### Siedlungsentwicklung

Die Entwicklung von Wohnbauflächen kommt für Weckhoven nicht in Betracht. Innerhalb des Siedlungsgebiets existieren nur noch vereinzelt Baulücken. Der Entwicklungsbedarf in Weckhoven fokussiert sich im Wesentlichen auf die Erneuerung der Bestände.

Angesichts der besonderen Bau- und Eigentümerstruktur war und ist der Neusser Bauverein hier der wesentliche Entwicklungspartner. Die Sanierung und der Umbau der mehrgeschossigen Siedlungsbereiche der 1960er und 70er Jahre rücken in den Fokus. Besondere Anforderungen bestehen im Bezug den Ausbau barrierefreier, senioren- aber auch familiengerechter Wohnungen. Hier besteht weiterhin ein Sanierungsbedarf. Möglicherweise werden auch weitere mehrgeschossige Häuser durch eine neue Bebauung ersetzt werden müssen. Diese Bewertung aber ist Gegenstand einer detaillierten Untersuchung und Bewertung der Bestandssituation und deren Entwicklungspotenziale.

### Freiraum

Die großen Freiflächen innerhalb und außerhalb des Siedlungskörpers sind das, was Weckhoven so besonders macht. Deshalb ist es wichtig, die Freiräume auch in Zukunft zu sichern und dauerhaft zu pflegen. Dies ist nicht immer einfach und stellt auch einen hohen Kostenfaktor dar. Die TeilnehmerInnen der Werkstatt haben diesbezüglich einige alternative Nutzungs- und Pflegemodelle vorgeschlagen: so z.B. die Entwicklung innovativer Nutzungs-, Aneignungs- und Pflegemodelle durch Vereine. Hier werden unter Umständen weitere Diskussionen erforderlich sein.

### Mobilität

Im Allgemeinen gibt es keine gravierenden verkehrlichen Probleme. Dazu hat die Umgestaltung der Weckhovener Straße beigetragen. Nur kleine Anregungen kamen aus der Werkstatttrunde, wie z. B. Umgestaltung der K7 oder die Verbesserung von Bus-Haltestellen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen.








Planausschnitt Weckhoven

Legende zum Plan auf Seite 102








## Legende

### Wohnbauflächen

-  Siedlungsflächen/Siedlungsnebenflächen
-  vorhandene Entwicklungsflächen
-  neue Entwicklungsflächen
-  Mobilisierungsflächen
-  Baulücken



### Bebauungsqualitäten

-  Einfamilienhaus-, Doppelhausbebauung, aufgelockert
-  Einfamilienhaus-, Doppelhaus- und Reihenhausbauung
-  Doppelhaus-, Reihenhausbauung, verdichtet
-  Geschosswohnungsbau
-  besondere Wohnformate, z.B. Seniorenwohnen etc.



### Dienstleistungsstandort

-  Dienstleistungsstandort





















### Gewerbeflächen

-  Gewerbeflächen
-  neue Entwicklungsflächen




### Eignungsqualitäten

-  Gewerbe- und Industriegebiet
-  Gewerbegebiet für Handwerker, kleine und mittlere Betriebe





### Freiraumbezogene Flächen und Darstellungen

-  Waldflächen
-  Kleingartenanlagen, Parkanlagen
-  Flächen für Landwirtschaft
-  Grünflächen
-  Gewässerflächen
-  Sportflächen
-  Naturschutzgebiet
-  Landschaftsschutzgebiet
-  Biotopverbundflächen
-  großräumige Grünnetzungen
-  kleinräumige Grünnetzungen
-  prägende Siedlungsrandgestaltung
-  Entwicklungsachsen im Biotopverbund
-  Grünverbindungen entlang des Rheins
-  Sichtbeziehung zum Rhein
-  Promenade entlang des Rheins
-  Abgrenzung Westfeld
-  Abgrenzung Raumortlabor
-  Naherholungsschwerpunkte
-  Friedhof


### Symbole Verkehr

-  Park & Ride
-  DB-/S- Stationen
-  Sporthafen/Wassersport




### Verkehrsflächen

-  Bundesautobahn
-  Bahntrassen
-  regionalbedeutende Radrouten
-  Freizeitroute Eselpfad






### Zentrale Versorgungsbereiche

-  Flächenabgrenzung

### Hierarchiestufen

-  Hauptzentrum
-  Nebenzentrum
-  Nahversorgungszentrum

### Aktionsfelder

-  Schwerpunktbereiche
-  Siedlungsråder beachten
-  Ergänzung regionales Radroutennetz
-  Aufwertung/Entwicklung von Ortsmitten
-  Aufwertung/Ausbilden/Sichern von Eingängen

### Zeichenerklärung Vertiefung

-  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

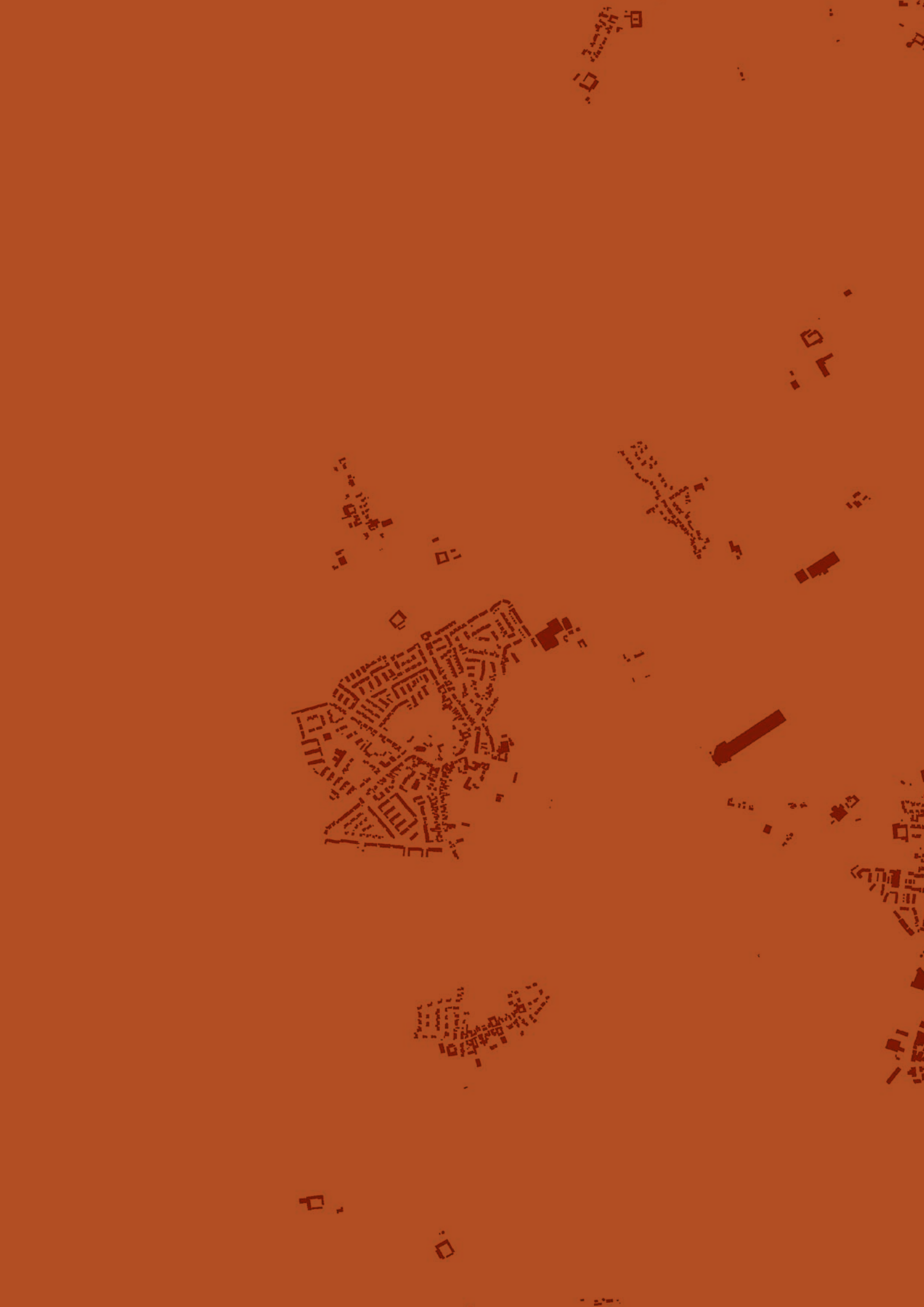


Planausschnitt Neusser Süden











## Stadtteile im Westen

Für Neusser Verhältnisse sind die westlichen Stadtteile mit insgesamt rund 20.000 Menschen vergleichsweise dünn besiedelt und Grefrath, Holzheim, Reuschenberg, Selikum und Westfeld sind in einer eher ländlich geprägten Landschaft eingebettet. Charakteristisch sind die meist in sich abgeschlossenen Siedlungskörper, die durch große Freiflächen voneinander getrennt werden. Zu diesen Freiflächen, die zugleich wichtige Naherholungsgebiete darstellen, zählen neben den vielen landwirtschaftlich genutzten Flächen auch Grünräume wie der Westpark, der Hauptfriedhof und die Raketenstation.

Darüber hinaus beschränkt sich die Nutzung im Westen von Neuss hauptsächlich auf das Wohnen. Nur in Holzheim gibt es Gewerbe mit hauptsächlich kleinen und mittelständischen Betrieben.



## Selikum

Selikum stellt mit einer Fläche von 0,87 km<sup>2</sup> den zweitkleinsten Stadtteil von Neuss dar und profitiert stark von seiner attraktiven Lage an der Erftaue.

Im Norden wird Selikum vom Schnittpunkt der Bahnlinie Köln-Neuss-Krefeld und der Autobahn A 57, der Obererft im Westen und im Süden von der Erft begrenzt.



Schloss Reuschenberg | Kinderbauernhof | Cranachstraße

### Historische Entwicklung

Der Stadtteil Selikum wurde erstmals im Jahre 1181 im Zusammenhang mit der Gründung des Neusser Oberklosters erwähnt. Im 17. Jahrhundert wurde von den Regulierherren des Augustinerordens der Nixhof errichtet. Größere, wirtschaftliche Bedeutung gewann allerdings im Laufe der Jahrhunderte der Me(h)rhof, der zwischen 1200 und 1300 als Rittersitz diente. Verschiedenste Adelsfamilien kamen in den Besitz des Hofes und errichteten Wohnanlagen, Herrenhäuser, Gräben und Weiher. So entstand das Schloss Reuschenberg in seiner jetzigen Form im Jahre 1859. Gegenüber dem Schloss steht die Cornelius-Kapelle, die sich zu einer beliebten Wallfahrtsstätte entwickelte und deren Geschichte bis ins frühe 13. Jahrhundert zurückgeht.

### Siedlungsstruktur

Südlich des Nixhütter Weges liegen der Nixhof, das Gut Selikum und das Schloss Reuschenberg. Neben diesen besonderen Orten wird Selikum vor allem durch die Strukturen entlang des Corneliusweges und des Nixhütter Weges geprägt. An diesen beiden Straßen schließen sich die einzelnen Siedlungsbereiche an, die über Ringstraßen erschlossen werden. Umschlossen ist Selikum von Freiräumen, die sich auch durch die Quartiere ziehen. Insgesamt präsentiert sich Selikum als hochwertiger und kompakter Wohnstandort, der überwiegend von Einfamilien- und Reihenhäusern dominiert wird.

Bemerkenswert für Selikum ist ferner, dass dieser Ortsteil ausschließlich dem Wohnen vorbehalten ist.

### Bevölkerung

Selikum ist ein Stadtteil, der immer wieder Bevölkerungsrückgänge zu verzeichnen hat. Zwischen 1999 und 2009 verlor Selikum 5,0 % seiner Einwohner. Ähnlich wie in Reuschenberg ist der hohe Anteil der über 65-Jährigen auffällig. Fast jeder Dritte ist 65 Jahre und älter – mit zunehmender Tendenz.

### Freiraum/Freizeitmöglichkeiten

Die Auenbereiche der Obererft im Westen und der Erft im Süden bieten großes Naherholungspotenzial. Um den Stadtteil herum schließt sich ein dichtes Waldgebiet an, was sehr untypisch für das Stadtgebiet ist, da es überwiegend von landwirtschaftlichen Flächen geprägt wird.

Ein beliebtes Ausflugsziel, nicht nur für die Selikumer, ist der schon 1978 gegründete Kinderbauernhof nahe dem Reuschenberger Busch. Hier lernen Kinder auf spielerische Weise die Natur kennen. Ein weiterer, beliebter Anlaufpunkt – nicht nur bei Wallfahrern und Wanderern – ist das Schloss Reuschenberg mit seiner Corneliuskapelle. Unweit vom Schloss steht das anspruchsvoll sanierte Gut Gnadental.

### Infrastruktur

Selikum grenzt zwar unmittelbar an die A 57 an, hat jedoch keine eigene Anschlussstelle. Dafür sind die Anschlussstellen Neuss Reuschenberg und Norf über die benachbarten Stadtteile in Kürze zu erreichen.

Über die Buslinie 854 ist Selikum an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Dieser hält zwar nur an zwei Stellen des Nixhütter Weges, allerdings sind diese auch vom Ortsrand in ca. 10 Minuten zu Fuß erreichbar.

Mit der Schließung des Lebensmittelmarktes Ende der 1990er Jahre verlor der kleine Geschäftsbereich immer mehr an Bedeutung. Von dem alten Besatz ist nur noch eine Gaststätte geblieben. Aus diesem Grund orientieren sich die Bewohner vorwiegend zu den Einkaufsmöglichkeiten in Reuschenberg und jenem Versorgungsbereich an der Moselstraße in Pomona.

### Handlungsempfehlungen

Es gibt in Selikum keine Flächenpotenziale für Neubaugebiete in bzw. um den Ort. Entwicklungsmöglichkeiten wer-

den daher ausschließlich im Bestand gesehen. Angesichts der starken Überalterungstendenzen sind auch solche Strategien erforderlich, die nicht nur auf die Bedürfnisse alter Menschen eingehen, sondern die den Ort und dessen Bausubstanz auch interessant für junge Menschen halten bzw. gestalten. Die gute verkehrliche Anbindung, die Nähe zur Innenstadt und gleichermaßen zu den vielfältigen Naherholungsräumen sind große Lagepotenziale, die es offensiv im Sinne der Bestandsentwicklung zu kommunizieren gilt.



Planausschnitt Selikum

Legende zum Plan auf Seite 124



## Reuschenberg

Reuschenberg ist einer der jüngsten Stadtteile von Neuss und wurde noch bis in die 1920er Jahre landwirtschaftlich genutzt. Bis dahin war die Zollstation „Barriere“ das einzige Gebäude in der Landschaft. Wo früher die Zollstation stand ist heute der Ortsmittelpunkt von Reuschenberg.

Die Autobahn A 57 bildet im Norden die Grenze von Reuschenberg. Im Osten grenzt der Stadtteil an die Erft bzw. Obererft und im Westen schließt die Bahnlinie den Stadtteil ab.



Lupinenweg | Blick in die Minzstraße | Wellneuss

### Historische Entwicklung

Reuschenberg entstand hauptsächlich auf dem Gebiet des Niederhofes (Nierenhof) und hat seinen Namen dem Geschlecht Reuschenberg aus dem benachbarten Selikum zu verdanken. Erst in den 1930er Jahren wurden hier Wohnsiedlungen entlang der Bergheimer Straße errichtet, die vor allem für Erwerbslose gedacht waren. Die Grundstücke hatten eine Größe zwischen 600 und 6.000 m<sup>2</sup>, sodass die Bewohner sich durch den Ertrag selbst versorgen konnten. Bis zu diesem Zeitpunkt war Landwirtschaft die vorherrschende Bodennutzung im Ort.

In den folgenden Jahren und Jahrzehnten wuchs Reuschenberg zu einem besonderen Neusser Stadtteil heran. Nach Errichtung der Siedlung „Am Schlagbaum“ fokussiert die Entwicklung auf eine bauliche Verdichtung des Kernbereichs. 1936 erfolgte der Baubeginn der „Gartenvorstadt“, einer bis heute prägenden Siedlung Reuschenbergs.

Während des Zweiten Weltkriegs wurde Reuschenberg stark zerstört. Anfang der 1950er Jahre erfolgte der Wiederaufbau über mehrgeschossige Wohngebäude im Nordosten des Stadtteils.

### Siedlungsstruktur

Prägend für Reuschenberg ist die starke Durchgrünung der Siedlungsstrukturen, die vor allem in der Gartenstadt ihren sicht- und erlebbaren Ausdruck finden. Begünstigt wird dieser Charakter durch die aufgelockerte kleinteilige Bebauung auf teilweise großzügigen Grundstücken.

Die drei- bis viergeschossigen Mehrfamilienhäuser sind sehr gut in der gartenstädtischen Siedlungsstruktur eingebunden. Einzig die vier Hochhäuser am Hubertusweg und ein Hochhaus an der Kreuzung Bergheimer/Nierenhofstraße stechen aus der Struktur hervor. Dennoch hat Reuschenberg seinen gartenstädtisch geprägten Charme nicht verloren. Lediglich die stark befahrene Bergheimer Straße (B 477) mit ihrer trennenden Wirkung beeinträchtigt Struktur und Erscheinungsbild des Stadtteils.

### Bevölkerung

Reuschenberg ist bevölkerungsstatistisch der „zweitälteste“ Stadtbezirk der Stadt Neuss. Die Altersgruppe über 65 Jahren ist mit 25,7 % (Gesamtstadt: 19,5 %) am stärksten vertreten. Das heißt, dass fast jeder vierte Einwohner 65 Jahre oder älter ist. Auch künftig wird der Anteil alter und sehr alter Menschen weiter zunehmen, was insbesondere die Anforderungen an eine entsprechende Infrastrukturausstattung deutlich beeinflussen wird.

### Freiraum

Landschaftlich ist Reuschenberg umgeben von naturnahen Auenbereichen der Obererft und Erft, dem Selikumer Park und im Norden vom Südpark mit dazugehörigem See. All diese Bereiche sind für die Naherholung nicht nur der Reuschenberger, sondern auch der Bewohner angrenzender Stadtteile, von großer Bedeutung.

### Infrastruktur

Der Stadtteil ist durch die Anschlussstelle Neuss Reuschenberg sehr gut an das überregionale Straßennetz angebunden. Die Stadt Düsseldorf ist mit dem Pkw in nur



20 Minuten erreichbar. Zudem ist Reuschenberg über mehrere Buslinien in das städtische ÖPNV-Netz eingebunden. Der Bahnhof Neuss-Holzheim ist in nur fünf Minuten vom Reuschenberger Zentrum aus zu erreichen.

Das Geschäftszentrum von Reuschenberg ist im Einzelhandelskonzept der Stadt Neuss als Nebenzentrum ausgewiesen und erstreckt sich auf eine Länge von 300 Metern entlang der Bergheimer Straße zwischen der Birkenstraße und der Narzissenstraße. Das Angebot an Waren des täglichen, mittelfristigen und langfristigen Bedarfs ist, laut Aussagen der Werkstattteilnehmenden, von guter Qualität und wird als zufriedenstellend bewertet. Zudem haben sich in dem Bereich mehrere Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe angesiedelt, die zu einer weiteren Belebung des Zentrums beitragen. Hinzu findet einmal die Woche ein Bauernmarkt auf dem Kirmesplatz statt.

Auch das Angebot an Freizeitmöglichkeiten wird in Reuschenberg als sehr gut bezeichnet. Bezirkssportanlage, Eissporthalle, Hallenbad sowie die Freizeitanlage Südpark mit dazugehörigem See und der Selikumer Park bieten vielfältige Möglichkeiten für Freizeitaktivitäten. Am Südpark gelegen ist außerdem die Sauna-Anlage „wellneuss“, die auch Besucher aus den angrenzenden Städten an zieht.

Charakteristisch für Neuss und Reuschenberg ist die Vielzahl an Vereinen, die für den sozialen Zusammenhalt und für das kulturelle Leben als prägend zu bezeichnen sind.

Bildungseinrichtungen sind in Reuschenberg durch Kindergärten, Grundschulen, eine Gesamt- und Förderschule in

ausreichender Anzahl gegeben. Der Bedarf an Gymnasien wird durch angrenzende Stadtteile aufgefangen, die mit dem ÖPNV in guter Erreichbarkeit liegen.

## Handlungsempfehlungen

### Siedlungsentwicklung

Begründet in der besonderen gartenstädtisch geprägten Struktur Reuschenbergs muss der Fokus der künftigen Stadtteilentwicklung auf den Erhalt dieses herausragenden Charakters ausgerichtet sein. Eine Verdichtung der Siedlungsstruktur ist ebenso auszuschließen wie eine Erweiterung der Siedlungsflächen. Ausgenommen davon bleibt die Aktivierung von Baulücken, deren Bebauung sich in den Kontext des Stadtraumes einzufügen hat.

Im Rahmen der Stadtteilwerkstatt wurde auch die Frage thematisiert, wie sich der sich abzeichnenden zunehmenden Überalterung der Bevölkerung Reuschenbergs entgegengestellt werden kann. Die Entwicklung von Baulücken kann da ein Ansatz sein, wenngleich angemerkt werden muss, dass dieses Entwicklungspotenzial nur sehr eingeschränkt vorhanden ist. Umso mehr wird es darauf ankommen müssen, die vorhandene Substanz auch weiterhin attraktiv zu halten. Die Innenentwicklung, also auch die energetische Sanierung der vorhandenen Bauten und die Anpassung der Strukturen an zeitgemäße Anforderungen, rücken in den Fokus künftiger Entwicklungsstrategien. Letztlich ist dies auch wesentliche Bedingung eines Werterhalts der vorhandenen Immobilien und wichtiger Beitrag zu einer Stadtentwicklungskonzeption, die der



Südpark



Ladenzentrum Bergheimer Straße

Entwicklung der Bestände eine verstärkte Bedeutung gegenüber dem ungebremsten Siedlungsflächenwachstum einräumt.

## **Weitere Maßnahmen**

Im Rahmen der Stadtteilwerkstatt wurden weitere Maßnahmen herausgestellt, die für die künftige Stadtteilentwicklung von Bedeutung sein sollen, wie z.B. die Sanierung des Bunkers an der Bergheimer Straße wie auch die Sanierung der Punkthochhäuser im Norden von Reuschenberg, deren äußeres Erscheinungsbild von den Teilnehmenden „nicht sehr ansehnlich“ und damit als verbesserungswürdig bewertet wird.

## **Zentrum**

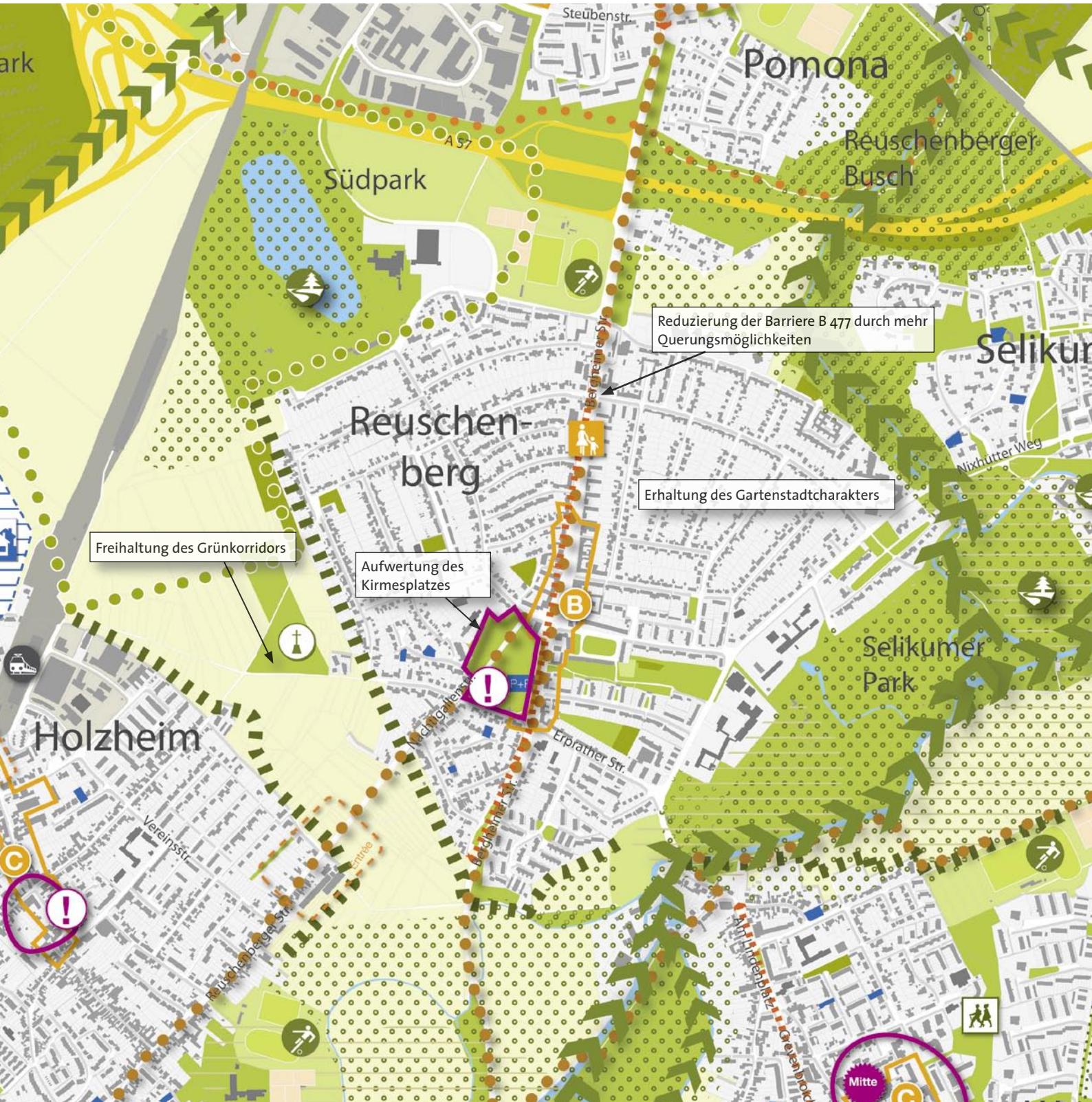
Die Bergheimer Straße zerteilt den Zentrumsbereich aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und des vorhandenen Straßenquerschnitts in zwei Lauflagen. Die Querung der Straße ist nur an ausgewiesenen Stellen möglich. Die Verminderung der Trennwirkung, beispielsweise mittels einer Entschleunigung des Verkehrs und durch den Ausbau von Querungsmöglichkeiten ist daher erklärtes Ziel der Teilnehmenden der Stadtteilwerkstatt.

Weiterer Handlungsbedarf wird in der gestalterischen Aufwertung der öffentlichen Vorzonen vor den Gebäuden gesehen, beispielsweise mittels der Schaffung von Ruhezeiten, einer Begrünung wie auch der Ausstattung mit Sitzelementen. Ein Mehr an Aufenthaltsqualität kann so auch dazu beitragen, die vorhandene Geschäftslage zu attraktivieren und zu festigen.

## **Kirmesplatz**

Der Kirmesplatz ist für die Reuschenberger ein besonderer, identitätswirksamer Ort im Stadtteil. Es ist den WerkstattteilnehmerInnen daher auch ein großes Anliegen, diesen Platz ebenfalls gestalterisch aufzuwerten.





Freihaltung des Grünkorridors

Aufwertung des Kirmesplatzes

Reduzierung der Barriere B 477 durch mehr Querungsmöglichkeiten

Erhaltung des Gartenstadtcharakters

Holzheim

Pomona

Reuschenberger Busch

Selikumer Park

Planausschnitt Reuschenberg

Legende zum Plan auf Seite 124



## Westfeld

Das Westfeld ist nicht nur ein bedeutender Landschaftsraum, sondern auch ein statistischer Bezirk von Neuss. Er grenzt an die Ortschaft Büttgen der Stadt Kaarst an. Im Osten wird das Westfeld durch die Autobahn A 57 und im Süden teilweise von der A 46 und von Grefrath begrenzt.

Auf einer Fläche von 3,34 km<sup>2</sup> hat Westfeld eine verhältnismäßig sehr geringe Einwohnerzahl von 170. Die Einwohnerdichte von 46 Einwohnern pro km<sup>2</sup> (Stadt Neuss insgesamt: 1.544 EW/km<sup>2</sup>) erklärt sich durch einen überwiegenden Anteil landwirtschaftlich genutzter Flächen.



Hofanlage | Feldweg Westfeld | Rübenernt

## Bevölkerung

Die 170 Einwohner des Westfelds bewegen sich hinsichtlich der Zusammensetzung der Altersgruppen im städtischen Durchschnitt. Dennoch ist festzuhalten, dass sich der Anteil der unter 18-Jährigen leicht unter dem städtischen Mittel befindet, wohingegen der Anteil der über 18 bis 60-Jährigen sich leicht oberhalb von diesem befindet. Dieser Altersaufbau lässt zeitlich verzögerte Folgen des demografischen Wandels erwarten.

## Siedlungsstruktur

Große Frei- und Grünräume wie der Westpark mit der Kleingartenanlage, große landwirtschaftliche Flächen und Hofanlagen prägen das Westfeld. Die Bauerbahn ist eine eher kleine Siedlung im Westfeld und besteht überwiegend aus Ein- und Zweifamilienhäusern. Diese sind alle einseitig an der Straße Bauerbahn (Kreuzung Rheydter Straße) gelegen.

Prägend für Westfeld ist der Anbau von Zuckerrüben, Mais und Kartoffeln auf den landwirtschaftlichen Flächen. Die alten Hofanlagen haben sich in Teilen gegenüber ihrer ursprünglichen Nutzung gewandelt. Über die landwirtschaftliche Nutzung hinausgehend, beherbergen viele der Höfe heute kleine Kunsthöfe, Hofläden oder Reiterhöfe. Auch finden sich dort Baumschulen oder Obstplantagen.

Das Potenzial der Hofanlagen und die einzigartige Qualität der Freiräume haben dazu geführt, dass sich auch die Neuss-Agenda 21 mit dem Westfeld befasst hat. Zusammen mit den Bewohnern – insbesondere mit den Landwir-

ten und Gartenbauunternehmen – wurden sowohl kurz- als auch langfristige Ideen für die Zukunft des Westfeldes entwickelt. Diese Ideen finden nunmehr auch Eingang in das Räumliche Strukturkonzept.

## Handlungsempfehlungen

Allen voran steht die Feststellung, dass eine Inanspruchnahme des Westfeldes für weitere Siedlungsflächen auszuschließen ist. Der Schutz, die Pflege und die behutsame Entwicklung der herausragenden Kulturlandschaft stehen eindeutig im Fokus der künftigen Stadtteil- und Stadtentwicklung. Konkrete Maßnahmen beziehen sich auf die Verbesserung der Naherholungsfunktion, beispielsweise durch einen „Rundweg“, eine Biotopvernetzung westlich der Autobahn wie einer Anreicherung und Aufwertung des Landschaftsbildes.

Der „Rundweg“ soll zu einem „Erlebnisweg“ für Fußgänger, Radfahrer und Wanderer entlang des Eselpfades im Osten und ein „Weg der Höfe“ im Westen ausgestaltet werden. Dabei dient die großzügige, offene landwirtschaftliche Kulturlandschaft als Kulisse, die laut Agenda 21 erhalten bleiben soll. Aufwertende Maßnahmen wie wegebegleitende Gehölze, Allee an den Straßen, Eingrünung der Gehöfte, Anlage von Ackerrainen und Obstwiesen sowie von Reitwegen, können die Kulturlandschaft aufwerten und sprechen nicht gegen die Grundsätze der Agenda 21. Ein weiteres zum Ausdruck gebrachtes Maßnahmenbündel bezieht sich auf die Rekultivierung der Mülldeponie, die nach Aufgabe ihrer ursprünglichen Funktion zu einem Naherholungsgebiet umgewandelt werden soll.



Entwicklung eines Wegenetzes innerhalb des Westfelds und Verknüpfung mit anderen Freiräumen

Bedeutende Freifläche und Rückzugsgebiet für schützenswerte Vogelarten

Rekultivierung der Mülldeponie (Bürgerpark)

Planausschnitt Westfeld

Legende zum Plan auf Seite 124



## Holzheim

Holzheim, ursprünglich von Wäldern umgeben, liegt heute in der offenen Landschaft weitreichender landwirtschaftlich genutzter Flächen. Bereits im 10. Jahrhundert wurden die Waldflächen großflächig gerodet.

Holzheim erstreckt sich über eine Fläche von 8,38 km<sup>2</sup>, vom linken Erftufer im Osten bis zur A 46 im Nordwesten. Im Norden schließt sich unmittelbar Reuschenberg an und im Süden grenzt Holzheim an die Außenbezirke von Grevenbroich. Zum statistischen Bezirk Holzheim gehören auch die Ortschaften Löveling, Minkel, Lepp und der Neusser Teil von Gruissem.



Hindenburgplatz | Löveling | Minkel

### Historische Entwicklung

Wie in den meisten Neusser Stadtteilen siedelten sich auch in Holzheim die Römer im ersten Jahrhundert v. Chr. an. Vom 5. bis 7. Jahrhundert wurden dann während der Besiedlungszeit der Franken aufgrund stark wachsender Bevölkerungszahlen neue Anbau- und Siedlungsflächen benötigt.

Einen eigenen Bahnhof bekam Holzheim im Jahre 1869, der an die Strecke Neuss-Düren anband und für einen Aufschwung in Holzheim sorgte. Die Impulse, die vom Bahnhof und dem ausgebauten Straßennetz ausgingen, wurden Anfang des 20. Jahrhunderts durch die vielschichtigen Gewerbebetriebe deutlich, die unter anderem in zwei Baugeschäften, drei Mühlen, einer Kerzenfabrik, einer Rübenkraut- und Sauerkrautfabrik, einer Ziegelei und einer Fischerei bestanden.

Der Wohnstandort Holzheim wurde im Laufe des 20. Jahrhunderts immer beliebter und die Bevölkerung wuchs. In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg wurden neue Siedlungsgebiete erschlossen, unter anderem an der Weimarer Straße, Poststraße und Reuschenberger Straße. Zu Beginn der 1950er Jahre kam es erneut zu einem Aufschwung, der sich in einer verstärkten Wohnbautätigkeit widerspiegelte. Wohngebiete wie an der Gell'schen Straße/Münchner Straße, zwischen der Martin- und Weimer Straße sowie Vereinsstraße und An der Schleppbahn wurden zu dieser Zeit entwickelt. In der jüngeren Geschichte kamen weitere Neubaugebiete, u.a. Holzheim-West, hinzu. Sie alle sind Ausdruck einer anhaltend hohen Attraktivität des Stadtteils als beliebter Wohnstandort.

### Siedlungsstruktur

Kleine Gassen, die sich wie Adern durch den Ort ziehen und die Straßen zusätzlich verbinden, sind charakteristisch für Teile des Ortsbildes. Baulich prägend sind die Ein- und Zweifamilienhäuser sowie Reihenhausstrukturen. Im Süden überwiegen allerdings auch dichtere Strukturen: Hier schließt der Stadtteil an der Gell'schen Straße mit Punkthochhäusern von vier bis acht Geschossen ab. Im Norden sowie im Osten hinter der Bahnlinie prägen gewerbliche Strukturen den Charakter des Ortes.

Aktuell werden in Holzheim neue Wohnbauflächen entwickelt. So entstehen am Blausteinsweg 210 neue Wohneinheiten in energetisch-effizienter Bauweise.

### Bevölkerung

Nach deutlichen Bevölkerungsverlusten zwischen 1996 bis 1998 wurden von 1999 bis 2002 wieder Bevölkerungszuwächse erzielt; insbesondere durch das Baugebiet Kreitzer Straße. Ein weiterer Einwohnerzuwachs konnte 2005 verzeichnet werden. Grund dafür war das Baugebiet Im Wannloch. An diesen Beispielen zeigt sich, wie stark die Ausweisung von Neubauflächen die Entwicklung der Einwohnerzahlen beeinflusst. Begründet in der Attraktivität des Ortes findet das Angebot von Neubauflächen stets eine entsprechende Nachfrage.

Die Bevölkerungsstruktur unterscheidet sich nicht wesentlich von der Gesamtstadt. Ausnahme ist der Ausländeranteil, der mit nur 6,1 % gerade mal halb so hoch ist wie in der Stadt Neuss insgesamt (12,5 %).



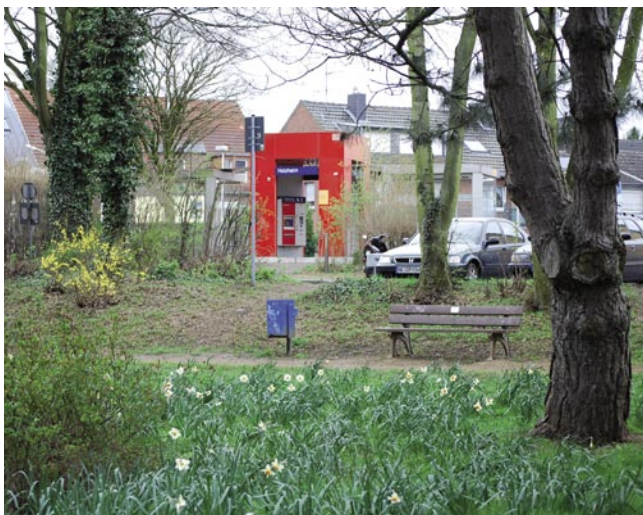
### Freiraum

Die Siedlungsbereiche von Holzheim befinden sich in unmittelbarer Nähe zum landschaftlich reizvollen Naherholungsraum entlang der Erft mit ihren Auenbereichen. Im Bogen des Millischgraben befindet sich das Gebäudeensemble der alten Eppinghover Mühle. Weiter südlich liegen der Waldbereich Im Rosengarten und daran anschließend der Kulturraum Hombroich mit dem Museum „Insel Hombroich“ und der ehemaligen „Raketenstation“, die zählen zu international bedeutenden Orten für zeitgenössische Kunst und Kultur zählen.

In eine vielfältige Parklandschaft eingebettet prägen Ausstellungsgebäude, Ateliers für bildende Künstler, Werkstätten, Veranstaltungsräume wie wissenschaftliche Einrichtungen und Übernachtungsmöglichkeiten die Struktur der „Kulturinsel“. Künftig soll der Kulturraum Hombroich durch das so genannte Raumortlabor bis in das Stadtgebiet von Grevenbroich hinein erweitert werden. Dieses Projekt versteht sich als experimentelles Landschafts- und Städtebauprojekt, das zu 90 % aus Freiflächen und nur zu 10 % aus bebaubaren Flächen bestehen wird. Für die Bauflächen liegen bereits Entwürfe international renommierter Architekten vor.

### Infrastruktur

In Nord-Süd-Richtung wird Holzheim von einer Bahntrasse durchschnitten, die dem regionalen und überregionalen Bahnverkehr dient. Über den zentral gelegenen S-Bahnhaltepunkt Neuss-Holzheim ist der Neusser Hauptbahnhof in nur fünf Minuten und die Stadt Düsseldorf in unter zwanzig Minuten erreichbar.



Rampenstraße

Die überregionale Anbindung der Verkehrsinfrastruktur Holzheims wird zudem durch die Anschlussstelle Neuss-Holzheim der A 46 gewährleistet. Auch über den Busverkehr ist Holzheim mit drei Buslinien gut an das restliche Stadtgebiet angeschlossen. All dies unterstreicht die besondere Lagegunst und Attraktivität des Stadtteils.

Der Nahversorgungsbereich Holzheims erstreckt sich über eine Länge von 500 Metern entlang der Bahnhofs- und Hauptstraße und führt auf den zentralen Hindenburgplatz. Die Versorgungsstruktur mit Waren des täglichen wie auch mit Gütern des langfristigen Bedarfs ist insgesamt als gut zu bezeichnen.

In Holzheim befinden sich zwei Gewerbegebiete: Zum einen an der Ziegeleistraße/Kreitzweg und zum anderen an der Rampenstraße/Eisenstraße. Hier haben sich kleine und mittelgroße Betriebe angesiedelt, vorwiegend aus den Bereichen Food, Logistik, Produktion und Metallverarbeitung. Darüber hinaus werden im unmittelbaren Umfeld der Gleisanlagen die ehemaligen Bahnliegenschaften gewerblich genutzt. Die Besonderheit dieses Standortes begründet sich im aktiv betriebenen Gleisanschluss, dem einzigen außerhalb des Neusser Hafens.

Südlich des Stadtteils existiert eine Bezirkssportanlage mit angeschlossenen Tennisplatz. Ebenso ist die Skihalle in unmittelbarer Nachbarschaft.

An kulturellen Einrichtungen von internationalem Niveau sind unter anderem die ehemalige Raketenstation, das Museum Langen sowie die Museumsinsel Hombroich vorzufinden.



Hindenburgplatz

Erweitert wird das Angebot soziokultureller Einrichtungen über das Gemeindezentrum am Hindenburgplatz. Mehrere Schützenvereine und u.a. ein Musikverein bieten den Holzheimern Möglichkeiten für eine abwechslungsreiche Freizeitgestaltung.

Einrichtungen wie Kindergärten und eine Grundschule sind ebenso vorhanden, wie eine Realschule. Der Bedarf an anderen Arten von weiterführenden Schulen wird von den angrenzenden Stadtteilen abgedeckt.

## Handlungsempfehlungen

### Siedlungsentwicklung

Kennzeichnend ist, dass Holzheim in den letzten Jahren immer wieder aufgrund der Neuausweisungen von Wohngebieten gewachsen ist. Weitere Flächenpotenziale für die Entwicklung neuer Wohngebiete existieren derzeit laut Baulandanalyse Wohnen nur noch im Bereich von Löveling.

Allerdings hat die Diskussion in der Stadtteilwerkstatt deutlich zum Ausdruck gebracht, dass ein weiteres Siedlungsflächenwachstum in die Außenbereiche unbedingt ausgeschlossen werden sollte. Stattdessen soll die Entwicklung der Bestände, die Strategie der „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ nach den Jahren der Flächenentwicklung in den Fokus einer verantwortungsvollen Stadtteilentwicklung treten. Dieser Anspruch bedingt ein Umdenken, bei denen Aspekte der Bestandsentwicklung stärker in den Vordergrund treten müssen. Dazu würden u.a. Fragen der energetischen Erneuerung und Sanierung

von Wohnhäusern oder die Anpassung der baulichen und infrastrukturellen Strukturen, an die Erfordernisse älterer Menschen zu zählen sein.

Eine solche Strategie kann nur gesamtstädtisch bzw. im stadtregionalen Kontext angegangen werden – beispielsweise über spezielle Beratungsangebote in der Sanierung von Wohnhäusern, die den energetischen Standards nicht mehr entsprechen oder noch nicht „fit fürs Alter“ sind. Die Etablierung einer „Plattform Stadtumbau“ könnte ein wegweisendes Angebot in diese Richtung sein.

### Ortsmitte/Hindenburgplatz Nahversorgung

Trotz des guten Geschäftsbesatzes und des Warenangebotes zeigen sich auch Schwächen im Bereich des Hindenburgplatzes. Die dort vorhandenen Stellplätze und der angrenzende Discounter prägen den Ort und verwehren nahezu jegliche Aufenthalts- und Erlebnisqualität. Die Teilnehmenden der Stadtteilwerkstatt brachten zum Ausdruck, dass hier dringender Erneuerungsbedarf zugunsten einer Rückgewinnung von Gestalt- und Aufenthaltsqualität besteht.

### Mobilität/Stadteingänge

Die verkehrsinfrastrukturelle Ausstattung Holzheims ist im Wesentlichen als gut zu bezeichnen. Probleme bereitet vor allem der Durchgangsverkehr und der in Spitzenzeiten auftretende Rückstau, der sich aufgrund der örtlichen strukturellen Bedingungen nicht vermeiden lässt. In der Vergangenheit wurden in einigen Straßen, so z.B. in der Reuschenberger Straße, einige verkehrsberuhigende und entschleunigende Maßnahmen vorgenommen.



Ehemalige Raketenstation



Bahnhofstraße

Im Rahmen der Stadtteilwerkstatt wurden seitens der TeilnehmerInnen weitere Umbaumaßnahmen formuliert, die sich vor allem auf die Ortseingänge beziehen. Zum einen wird dabei die Entschleunigung des Verkehrs am Ortseingang aus Richtung Reuschenberg und zum anderen die Verbesserung der Übersichtlichkeit der Ortseingänge Löveling und aus Richtung Grefrath herausgearbeitet.

So gut der Bahnanschluss für die Entwicklung von Holzheim auch ist, so problematisch stellt sich die Trasse als markante Barriere im Stadtraum dar. Als konfliktreich erweisen sich hier vor allem die beschränkten Bahnübergänge, verursachen diese doch aufgrund der langen Wartezeiten häufig Rückstauungen. Eine Lösung dieses Problems ist derzeit allerdings nicht in Sicht. Letztlich begründet sich dies in dem hohen finanziellen Aufwand für eine Untertunnelung oder eine Überführung. Hinzu kommt, dass im öffentlichen Raum des dichten Stadtgefüges keine ausreichenden Flächen zur Realisierung solcher baulichen Anlagen zur Verfügung stehen. Zur Realisierung würden weitgehende Eingriffe in das private Grundstücksgefüge und damit in die bauliche Struktur erforderlich werden.

### Gewerbe

Wie bereits aufgeführt, gilt Holzheim aufgrund der guten Verkehrsanbindung als attraktiver Standort für Gewerbeunternehmen. Dies ist eine Qualität, die auch langfristig weiter gesichert und für die Neuansiedlung von Unternehmen genutzt werden soll. Begründet in einem weiterhin anhaltenden Gewerbeflächenbedarf

in Neuss, soll das Gewerbegebiet Kreuzweg um ca. 28 ha erweitert werden. Diese Fläche zeichnet sich insbesondere durch ihre unmittelbare Nähe zum Autobahnanschluss wie durch die direkte Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr aus. Entsprechend dem Gewerbeflächengutachten soll dieser Standort Ansiedlungsflächen vor allem für Kleinbetriebe (Handwerk, verarbeitendes Gewerbe, Baugewerbe) bereitstellen.

### Freiraum

Die Freiraumqualitäten, die Holzheim entlang der Erft aufzuweisen hat, sind fast einzigartig. Erklärtes Ziel ist, diese Qualitäten dauerhaft zu sichern und sie für die Bevölkerung als Naherholungsraum erfahrbar und zugänglich zu machen. Der Ausbau des Wegesystems und die Verbesserung der Anbindung an die Siedlungsbereiche werden daher als wichtiges Ziel der künftigen Stadtteilentwicklung benannt.

Aus stadtklimatischer aber auch städtebaulicher Sicht wird besonderer Wert auf das Freihalten des Grünkorridors zwischen Holzheim und Reuschenberg gelegt. Ein Zusammenwachsen der beiden Ortsteile würde lokalklimatisch eine Wärmeinsel entstehen lassen, was unbedingt zu vermeiden ist. Zudem trägt der Grünraum zur Ablesbarkeit von Reuschenberg und Holzheim als zwei eigenständige Stadtteile bei, was die Orientierung im Stadtgefüge erheblich erleichtert.

Eine weitergehende Forderung aus der Stadtteilwerkstatt bezog sich auf die Abfalldeponie, die insgesamt rekultiviert und als Naherholungsraum zugänglich gemacht werden soll.



Kieselstraße



Johann-Dahmen-Bezirkssportanlage



### **Ortsmitte/Hindenburgplatz Nahversorgung**

Trotz des guten Geschäftsbesatzes und des Warenangebotes zeigen sich die bereits dargelegten Schwächen im Bereich der Ortsmitte. So wirkt der Hindenburgplatz wenig attraktiv. Hier sollten gestalterische Maßnahmen ergriffen werden, den Platz und damit das gesamte Ortszentrum deutlich aufzuwerten und verloren gegangene Aufenthaltsqualitäten zurück zu gewinnen.

Weiterhin sollte die Ablesbarkeit des Einzelhandelsbereichs durch städtebauliche Maßnahmen klarer definiert werden.



Planausschnitt Holzheim

Legende zum Plan auf Seite 124

## Grefrath

Grefrath ist der westlichste Stadtteil auf Neusser Stadtgebiet. Hier bildet er die Stadtgrenze zu Korschenbroich und Kaarst. Im Osten grenzt der Stadtteil an das Westfeld und im Süden wird es von der Autobahn A 46 begrenzt. Den Mittelpunkt des Stadtteils bildet der alte Ortskern mit der Kirche und einigen Geschäften.

Das Umfeld wird von landwirtschaftlichen Nutzflächen dominiert, in das sich auch die zugehörigen Ortschaften und Hofstellen Dirkes, Lanzerath und Röckrath einfügen. Aufgrund seines ländlichen Charakters ist der Stadtteil gerade bei jungen Familien sehr beliebt. Herausstechend ist auch die Skihalle, die Grefrath zu einer besonderen Freizeitdestination mit einem weiten Einzugsbereich macht.



St. Stephanus | Kirchfeldweg | Reitplatz Lüttenglehner Straße

### Historische Entwicklung | Siedlungsstruktur

Grefrath wurde erstmals 1250 als „Greverode“ erwähnt. Auch die Siedlungen Lanzerath und Röckrath entstanden zu dieser Zeit. Von 1794 bis 1814 unterlag der Neusser Raum der französischen Herrschaft und wurde in mehrere Kantone unterteilt. Grefrath gehörte, wie die umliegenden Dörfer auch, zum Kanton Neuss und war eine selbstständige Bürgermeisterei.

Während der preußischen Regierungszeit blieb Grefrath eine eigenständige Gemeinde, die in Personalunion mit Holzheim geführt wurde. Ab 1935 war Grefrath ein Teil der Gemeinde Holzheim, bis es schließlich 1975 in die Stadt Neuss eingemeindet wurde.

Die eher zurückhaltende Bevölkerungsentwicklung erhielt ab den 1960er Jahren eine neue Dynamik. Es entstand eine Vielzahl von Neubaugebieten mit eingeschossigen Wohnhäusern und überwiegend zweigeschossigen Reihenhäusern, die heute die Siedlungsstruktur bestimmen.

In der Zeit von 1990 bis einschließlich 2006 sind ca. 290 Wohngebäude in Grefrath fertig gestellt worden, was eine überdurchschnittlich hohe Anzahl ist. Dieser Entwicklungsschub fand z.B. in den Baugebieten „Im Böxfeld“ und „Grefrath Nord-Ost“ statt.

### Bevölkerung

Die Einwohnerentwicklung war bis 1998 im Wesentlichen durch Verluste geprägt. Erst mit der Realisierung von

neuen Wohnbaugebieten hat Grefrath einen Einwohnerzuwachs zu verzeichnen.

Bei einer Fläche von unter 7 km<sup>2</sup> zählt Grefrath im Jahre 2010 knapp 3.700 Einwohner. Der Ausländeranteil liegt im Vergleich zur Gesamtstadt (12,5 %) unterdurchschnittlich niedrig bei 4,1 %, was sicherlich mit dem ländlich strukturierten Charakter der Ortschaften begründet werden kann. Die Altersstruktur ist recht homogen. Die Altersgruppe der 18 bis 45-Jährigen ist mit einem Anteil von 33,5 % (2010) kleiner als der städtische Durchschnitt (36,2 %), dafür ist die Gruppe der 45 bis 65-Jährigen etwas stärker besetzt.

### Freiraum

Grefrath ist umgeben von landwirtschaftlichen Flächen. Besonders hervorzuheben ist die Nähe zum Westfeld, welches direkt im Norden angrenzt. Das Westfeld ist mit seinen Feldwegen und den historischen Hofanlagen ein beliebtes Ausflugsziel. Eine besondere Bedeutung kommt dem Westfeld als Rückzugsgebiet für schützenswerte Vogelarten und für die Frischluftzufuhr von Neuss zu. Das gesamte landschaftliche Umfeld von Grefrath bietet verschiedene Naherholungsmöglichkeiten vom Radfahren bis zum Skifahren.

### Infrastruktur

Grefrath ist durch die Anschlussstelle Neuss-Holzheim an das überregionale Straßennetz angebunden. Zusätzlich wird der Stadtteil durch drei Buslinien aus der Innenstadt kommend erschlossen. Ebenso fährt eine der drei Buslinien



den S-Bahnhaltepunkt Neuss-Holzheim in nur acht Minuten Fahrtzeit an, sodass auch der öffentliche, regionale Nah- und Fernverkehr auf Schienen sehr gut zu erreichen ist.

Das Nahversorgungsangebot in Grefrath beschränkt sich nur auf wenige kleinere Läden (Metzger, Bäcker, Kiosk, Schreibwaren). Mit der Aufgabe des Lebensmittelmarktes ist seit einigen Jahren einer Unterversorgung des Stadtteiles zu konstatieren, was dazu führt, dass der Lebensmittelbedarf in anderen Stadtteilen gedeckt werden muss.

Grefrath besitzt einen Kindergarten sowie eine Grundschule; weiterführende Schulen sind in den umliegenden Stadtteilen aufzusuchen. Freizeitangebote werden vor allem durch den Schützen- und Karnevalsverein angeboten. Ebenso gibt es eine Bezirkssportanlage und zwei Reitplätze.

## Handlungsempfehlungen

### Einzelhandel und Nahversorgung

Der dörfliche Charakter von Grefrath spiegelt sich auch in der kleinteiligen Nahversorgungsstruktur wider. Es gibt einen Bäcker und einen Metzger sowie weitere kleinere Geschäfte, die allerdings das Fehlen eines zentralen Lebensmittelanbieters nicht kompensieren können. In dem 2009 erarbeiteten, gesamtstädtischen Einzelhandelsgutachten wird neben der Feuerwehr an der Lüttenglehnner Straße ein möglicher Standort für einen solchen Anbieter vorgeschlagen und in die Abgrenzung des Versorgungs-

bereiches aufgenommen. Dieser Standort wurde in der Stadtteilwerkstatt von den Teilnehmenden bestätigt.

Ein Standort allein ist allerdings noch kein Garant für die Ansiedlung eines Marktes. Aufgrund des kleinen Einzugsbereiches ist nur bedingt davon auszugehen, dass die klassischen Anbieter solcher Märkte sich für den Standort Grefrath entscheiden werden. Hier werden Alternativen gefragt, die die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln sicherstellen können. Der Gedanke eines Bauern- oder Nachbarschaftsladens liegt hier nicht fern – wie die Diskussion im Rahmen der Stadtteilwerkstatt gezeigt hat.

Eine solche Geschäftsform bedingt die konkrete Initiative und das bürgerschaftliche Engagement der EinwohnerInnen Grefraths. So verweisen eine Reihe erfolgreicher Beispiele auf die besonderen Potenziale solcher genossenschaftlich oder vereinsgetragener Geschäftsformen der Nachbarschafts- bzw. Dorfläden.

Ein aktuelles Beispiel findet sich in Völlinghausen am Möhnesee. Hier haben sich die Einwohner 2009 mit dem Ziel der Etablierung eines Dorfladens erfolgreich zu einem Verein zusammengeschlossen. Weitere Beispiele finden sich in Otersen oder Bedingbosten (Niedersachsen). Dort setzten die Dorfgemeinschaften auf breite bürgerschaftlich getragene Entwicklungsprozesse und Trägerstrukturen.

Auch für Grefrath könnte sich ein solches Modell des Nachbarschaftsladens als sinnvoll erweisen – vorausgesetzt, es finden sich BewohnerInnen, die eine solche Initiative ins Leben rufen und das erforderliche Netzwerk



Trockenpützstraße



Lüttenglehnner Straße

aufbauen. Unterstützend kann die Stadt Neuss wirken, indem sie eine solche Initiative fachlich berät bzw. eine entsprechende Beratung vermittelt.

## **Siedlungsentwicklung**

Die weitere Siedlungsflächenentwicklung in Grefrath steht im Spannungsfeld zwischen dem Wunsch, keine weiteren landwirtschaftlichen Flächen für Siedlungszwecke mehr in Anspruch zu nehmen und der in der Stadtteilwerkstatt zum Ausdruck gebrachten Erwartung, gerade für junge Familien entsprechende Wohnbauflächen bereitstellen zu können. Damit verbunden wird auch das Ziel, die Mantelbevölkerung in Grefrath an die Schwelle von 5.000 Einwohnern heranzuführen, um darüber eine tragfähige Basis für den Erhalt und die Entwicklung von Einrichtungen der sozialen wie auch der Versorgungsinfrastruktur sicherstellen zu können. Hierbei liegt es auf der Hand, dass ein solches Wachstum nur über externe Zuzüge generiert werden kann.

In diesem beschriebenen Spannungsfeld wird ein sensibler Umgang mit dem weiteren Siedlungsflächenwachstum zur wichtigen Maxime der Stadtteilentwicklung. Also kein Wachstum um des Wachstums willen sondern eine umsichtige, an Nachhaltigkeitsgrundsätzen orientierte Siedlungsflächenentwicklung.

Auf der Grundlage des „Handlungskonzeptes Wohnen“ und der „Baulandanalyse Wohnen“ wurde in Grefrath eine geeignete Fläche für Wohnen identifiziert. Die Fläche in einer Größenordnung von 5,1 ha befindet sich südlich der Lanzerather Straße. Unter der Annahme einer verdichteten Einfamilienhausbebauung bietet sie Raum für 385 EinwohnerInnen.

Eine weitere Fläche, die in der Wohnbaulandanalyse untersucht wurde, befindet sich am westlichen Ortsrand. Hier kamen die Gutachter allerdings zu der Einschätzung, dass sich diese Fläche vergleichsweise nur eingeschränkt als Wohnbaufläche eignet und daher nachgeordnet im Sinne einer Mobilitätsreserve in das Strukturkonzept aufgenommen werden soll. Konkret bedeutet dies, dass eine solche Fläche nur dann in die Entwicklung aufgenommen werden soll, wenn sich aufgrund veränderter Bedarfe bei ausgeschöpften Siedlungsflächenreserven eine Umwidmung zu Bauland als erforderlich erweisen sollte. Nach derzeitigem Stand ist dieser Bedarf nicht absehbar.



Dirkes

Lanzerath

Grefrath

Wohnprojekte für junge Familien und altengerechtes Wohnen

Ansiedlung eines Lebensmittelanbieters oder andere alternative Betriebskonzepte (Nachbarschaftsladen ...)

Planausschnitt Grefrath

Legende zum Plan auf Seite 124



## Legende

### Wohnbauflächen

- Siedlungsflächen/Siedlungsnebenflächen
- vorhandene Entwicklungsflächen
- neue Entwicklungsflächen
- Mobilisierungsflächen
- Baulücken

### Bebauungsqualitäten

- Einfamilienhaus-, Doppelhausbebauung, aufgelockert
- Einfamilienhaus-, Doppelhaus- und Reihenhausbebauung
- Doppelhaus-, Reihenhausbebauung, verdichtet
- Geschosswohnungsbau
- besondere Wohnformate, z.B. Seniorenwohnen etc.

### Dienstleistungsstandort

- Dienstleistungsstandort

### Gewerbeflächen

- Gewerbeflächen
- neue Entwicklungsflächen

### Eignungsqualitäten

- Gewerbe- und Industriegebiet
- Gewerbegebiet für Handwerker, kleine und mittlere Betriebe

### Freiraumbezogene Flächen und Darstellungen

- Waldflächen
- Kleingartenanlagen, Parkanlagen
- Flächen für Landwirtschaft
- Grünflächen
- Gewässerflächen
- Sportflächen
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Biotopverbundflächen
- großräumige Grünnetzungen
- kleinräumige Grünnetzungen
- prägende Siedlungsrandgestaltung
- Entwicklungsachsen im Biotopverbund
- Grünverbindungen entlang des Rheins
- Sichtbeziehung zum Rhein
- Promenade entlang des Rheins
- Abgrenzung Westfeld
- Abgrenzung Raumortlabor
- Naherholungsschwerpunkte
- Friedhof

### Symbole Verkehr

- Park & Ride
- DB-/S- Stationen
- Sporthafen/Wassersport

### Verkehrsflächen

- Bundesautobahn
- Bahntrassen
- regionalbedeutende Radrouten
- Freizeitroute Eselpfad

### Zentrale Versorgungsbereiche

- Flächenabgrenzung

### Hierarchiestufen

- A Hauptzentrum
- B Nebenzentrum
- C Nahversorgungszentrum

### Aktionsfelder

- Schwerpunktbereiche
- Siedlungsränder beachten
- Ergänzung regionales Radroutennetz
- Aufwertung/Entwicklung von Ortsmitten
- Aufwertung/Ausbilden/Sichern von Eingängen

### Zeichenerklärung Vertiefung

- 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



Planausschnitt Neusser Westen











The background of the entire page is an aerial photograph of a city, likely Neuss, Germany, showing a dense urban grid. A semi-transparent yellow overlay covers the entire image, creating a monochromatic effect. The text is placed over this background.

## Stadtteile im Norden

Zur Neusser Nordstadt werden alle Stadtbezirke nördlich des Hauptbahnhofes und des Hafens gezählt. Insgesamt leben hier über 37.000 Menschen.

Siedlungsstrukturell ist das Gebiet recht heterogen; es kann von einer Art »Dreiteilung« gesprochen werden. Im Zentrum liegen dabei die sehr urbanen Wohnquartiere in Vogelsang und Weissenberg, die Bolssiedlung sowie die Neusser Furth. Nördlich an den Hafen angrenzend schließt sich dann das durch Industrie und Gewerbe geprägte Barbara-Viertel an. Der Westen besitzt wiederum einen gänzlich anderen Charakter: Stadtwald und Morgensternsheide fügen sich harmonisch in das in diesem Bereich eher ländlich geprägte Stadtbild ein.

Insgesamt besticht die Nordstadt durch ihre Nähe zur Innenstadt und ihre größtenteils urbane Gestalt bei einem gleichzeitig großen Angebot an Freiflächen und Grünzügen, das die Stadtteile auflockert und qualitativ hochwertige Wohnlagen entstehen lässt.

## Morgensternsheide

Gerade mal 460 Einwohner leben in Morgensternsheide welcher damit zu den kleinsten Stadtteilen von Neuss zählt. Dass er auch die geringste Einwohnerdichte hat, erstaunt nicht, wenn man sich vor Augen führt, dass er mit 2,54 km<sup>2</sup> flächenmäßig größer ist als z.B. Weissenberg.

Morgensternsheide befindet sich im westlichen Teil der Neusser Nordstadt. Die Grenzen bilden der Nordkanal von Nord nach Ost, im Westen der Stadtteil Hüngert auf Kaarster Stadtgebiet sowie im Süden die landwirtschaftlichen Flächen des Westfeldes. Von Nord nach Süd wird der Stadtteil außerdem von der Autobahn A 57 durchschnitten.



Am Leuchtenhof | Kirchkampweg | Nordkanal

### Siedlungsstruktur

Die Ortschaft Morgensternsheide ist fast ausschließlich durch Ein- und Zweifamilien- sowie kleinteilige Reihenhausstrukturen geprägt. Zwei Straßen verbinden den Ort jeweils mit dem Kaarster Stadtgebiet (über die Autobahnbrücke) und mit der Neusser Furth.

### Bevölkerung

In den letzten Jahren hat es offenbar nur wenige Zuzüge junger Familien gegeben. Dies spiegelt sich in der Altersstruktur der Bevölkerung wider: So ist die Altersgruppe der zwischen 0 bis 45-Jährigen im Vergleich zum städtischen Mittel deutlich unterdurchschnittlich repräsentiert, wohingegen die Gruppen der über 45-Jährigen überdurchschnittlich stark vertreten sind.

### Freiraum

Morgensternsheide ist eingebettet in einen vielfältigen Landschaftsraum. Neben dem Westfeld mit seinen landwirtschaftlichen Flächen grenzt der Stadtteil im Osten an den Nordkanal, einer attraktiven stadtreionalen Freiraumverbindung für Fußgänger und Radfahrer. Südöstlich der Siedlung befindet sich der Stadtwald, der eine bedeutende Naherholungsfunktion für die Bewohner der Ortschaft und auch für die der angrenzenden Stadtteile erfüllt.

### Infrastruktur

Die Siedlung ist durch die Straße Auf der Heide an die Neusser Furth sowie über den Holzbüttgener Weg an das Stadtgebiet von Kaarst und südlich an das Stadionviertel verkehrlich angeschlossen. Die Autobahn A 57, die die Mor-

gensternsheide teilt, ist im Süden über das Stadionviertel bei der Anschlussstelle Neuss–Stadionviertel erreichbar. An den öffentlichen Personennahverkehr besteht keine Anbindung. Mit dem Fahrrad gelangt man allerdings sehr schnell zur Neusser Furth.

Zum Einkaufen orientiert sich die Mehrheit der Bewohner in Richtung Innenstadt und Nordstadt. In jedem Fall müssen die Bewohner für ihre Erledigungen den eigenen Pkw nutzen.

Sowohl für den Besuch von Bildungs- als auch von Freizeiteinrichtungen sind die Kinder und Jugendlichen der Morgensternsheide auf die Infrastruktur der Neusser Furth angewiesen. Zudem ist die Bezirkssportanlage Stadtwald nicht weit entfernt.

## Handlungsbedarfe

### Mobilität

Morgensternsheide ist wie zuvor beschrieben über die Straßen Auf der Heide bzw. Geulenstraße von der Neusser Innenstadt erreichbar. Die Geulenstraße ist zugleich Zufahrt zum Johanna-Etienne-Krankenhaus, auf der es als stark befahrene Straße häufiger zu großen Verkehrsbehinderungen kommt.

Die Bewohnerschaft von Morgensternsheide befürchtet durch die geplante Ansiedlung eines Ikea-Möbelhauses auf Kaarster Stadtgebiet eine Erhöhung des Durchgangs-



verkehrs auf dem Holzbüttgener Weg. Es sind Lösungen zu finden, die dies verhindern. Hier werden Verkehrsuntersuchungen als notwendig erachtet.

**Siedlungsentwicklung**

Aufgrund der geringen Einwohnerzahl ist gemäß des Regionalplans keine Ausweisung von neuen Wohnbauflächen – mit Ausnahme von kleinen Ergänzungen im Siedlungskontext – möglich.



Planausschnitt Morgensternsheide

Legende zum Plan auf Seite 144



## Neusser Furth

Die Neusser Furth wird in drei statistische Bezirke aufgeteilt: in Nord, Mitte und Süd. Funktional sind die drei Stadtbezirke stark miteinander verflochten sowie mit den restlichen Stadtbezirken der Nordstadt städtebaulich zusammengewachsen. Aus diesem Grund werden im Folgenden allgemeine Informationen des statistischen Bezirks in einem Abschnitt zusammengefasst:

Die Neusser Furth erstreckt sich über die gesamte Neusser Nordstadt entlang der Kaarster bzw. Further Straße. Der Stadtbezirk Furth Nord liegt zwischen der Autobahn A 57 im Westen, der Viersener Straße im Süden und der Kaarster Straße im Nordosten.

Angrenzend an den Stadtbezirk Furth Nord und im Südwesten an Morgensternsheide befindet sich der Bezirk Furth Mitte. Die südliche Furth grenzt im Süden unmittelbar an den Neusser Hauptbahnhof und ist somit von allen Stadtteilen der Nordstadt am nächsten zur Innenstadt gelegen.



Kolpingstraße | Wingenderstraße | Feldstraße

### Historische Entwicklung

Zur Zeit des Mittelalters hatte der Rhein sein Flussbett nahe der heutigen Bereiche Furth, Weissenberg und Vogelsang. Viele Ackergüter entstanden auf diesem Gebiet, welches von kleinen Flüssen und Bächen durchzogen wurde. Furth entstand also aus kleineren Bauernschaften und Einzelhöfen.

Mehrere Gründe trugen zur Expansion dieses Gebietes bei. Unter anderem verlief die ehemalige römische Limesstraße – eine bedeutende Handelsstraße – von Neuss kommend auf Furth zu. Seit Mitte des 15. Jahrhunderts erhoben die Neusser dort einen Landzoll, der in Geld und nicht wie üblicherweise in Naturalien bezahlt werden musste. Weiterhin leistete die Zollnebenstelle, die auf der Furth errichtet wurde, ihren Beitrag zur Entwicklung dieses Areals. Vom 15. Jahrhundert bis 1793 wurde diese Nebenstelle betrieben um Händler, die die Hauptstelle umgehen wollten, abfangen zu können.

Während der preußischen Regierungszeit gehörte die Neusser Furth weiterhin der Ortschaft Kaarst an, die wiederum mit 14 anderen Bürgermeistereien den Kreis Neuss innerhalb des Regierungsbezirkes Düsseldorf bildete. Durch die Neugliederung 1975 kamen von Kaarst die Gebiete Brücke und Kaarster Heide zur Nordstadt hinzu.

### Siedlungsstruktur

Die Neusser Furth ist in ihrer Baustruktur sehr vielseitig. Von Einfamilienhäusern bis zum Geschosswohnungsbau ist in den Bezirken der Furth alles aufzufinden. Erst kürzlich wurden in Furth Nord weitere 100 Wohneinheiten im Einfamilienhaussegment nördlich der Feldstraße realisiert. Im südlichen Bereich von Furth Nord konzentriert sich der Siedlungskörper um sich dann entlang der Kaarster Straße nach Norden in landwirtschaftlichen Flächen aufzulösen.

Auch Furth Mitte kann in zwei unterschiedliche Bereiche gegliedert werden. Der Teil nördlich der Geulenstraße ist hauptsächlich durch den Naherholungsbereich Jröne Meerke und das Johanna-Etienne-Krankenhaus charakterisiert. Der südliche Teil ist hingegen von dichter Bebauung und überwiegend Mehrfamilienhäusern geprägt.

Die südliche Furth ist der am dichtesten bebaute Bezirk der Furth. Er besteht überwiegend aus mehrgeschossigen Zeilen und Blockrandbebauungen. Hier wurden die größten Entwicklungen in den letzten Jahren vollzogen. An der Karl-Arnold-Straße entstanden 255 Wohneinheiten in Kombination mit sozialen Einrichtungen, einem Stadtteiltreff, Senioren-Wohngemeinschaften und barrierefreiem Wohnen.

### Bevölkerung

In der gesamten Furth leben 21.323 Einwohner. Das sind doppelt so viele wie in der Innenstadt. Aufgeschlüsselt verhält es sich so, dass in Furth Süd 9.312 und in Furth Mitte 7.244 EinwohnerInnen leben. Furth Nord ist im Vergleich zu den beiden anderen Bezirken der einwohnerschwächste Stadtbezirk mit 4.792 Einwohnern. Mit einem Ausländeranteil von 13,2 % liegt dieser über dem gesamtstädtischen Durchschnitt (12,5 %). Weitaus höher als in Furth Mitte und Nord liegt der Ausländeranteil mit 23,6 % in Furth Süd. Im Vergleich zur Gesamtstadt ist die südliche Furth ein recht junger Stadtteil. Der Anteil der unter 18-Jährigen liegt bei 19,9 %, in der Gesamtstadt bei 17,9 %.

### Freiraum

Trotz der dichten Besiedelung der Neusser Furth gibt es mehrere Freiräume, wie den Hubert-Schäfer-Sportpark und den Nordpark. Der Naherholungsbereich Jörne Meerke mit seinem großen Teich und einladenden Fuß- und Radwegen befindet sich in Furth Mitte, ist allerdings für alle Nordstädter gut erreichbar. Jenseits der Bahntrassen ist zudem der Stadtwald über die Geulenstraße zugänglich. Zusätzlich gibt es mehrere Kleingartenanlagen.

### Infrastruktur

Die Neusser Furth, insbesondere Furth Süd, ist durch die unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof sehr gut angebunden. Die Kaarster, Venloer bzw. Further Straße sind die Hauptverkehrsachsen für den MIV der Nordstadt und verbinden die Nordstadt mit der Innenstadt und der Nachbarkommune Kaarst.



Further Straße

Über die Anschlussstellen Neuss und Neuss-Holzbüttgen der Autobahn A 57 ist die Neusser Furth sehr gut an das überregionale Straßennetz angebunden.

Das Versorgungsangebot mit Lebensmittelgeschäften, Bäckereien und Apotheken sowie Gütern des mittelfristigen Bedarfs ist in der Neusser Furth vor Ort gesichert. Rund um den St. Sebastianusplatz, an dem zweimal in der Woche der Markt stattfindet, erstrecken sich verschiedene Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe. Dieser Bereich wird als Nahversorgungsbereich eingestuft. Zudem findet sich im Nebenzentrum entlang der Further und Venloer Straße ein vielfältiges und dichtes Angebot an öffentlichen sowie privaten Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen. Diese Geschäfte dienen nicht nur den Furthern, sondern auch den anderen Nordstädtern als Versorgungszentrum. Der Kaufpark an der Römerstraße im unmittelbar angrenzenden Weissenberg wird zu Nahversorgungszwecken wiederum von den Furthern aufgesucht.

Durch die relativ dichte Bebauung des dreigeteilten Stadtbezirkes und gleichzeitig der unmittelbaren Nähe zu den angrenzenden Stadtbezirken Vogelsang, Weissenberg, Morgensternsheide, Barbaraviertel und der Innenstadt teilen sich die Stadtteile mehrere infrastrukturelle Einrichtungen und Angebote. So werden beispielsweise die Sportanlagen wie das Hallenbad am Nordpark, die Bezirkssportanlage am Stadtwald und der Hubert-Schäfer-Sportpark in Weissenberg gemeinschaftlich von allen Nordstädtern genutzt. Das Gleiche gilt für die schulischen Einrichtungen.

### Handlungsempfehlungen

#### Mobilität

Handlungsbedarf wird rund um das Johanna-Etienne-Krankenhaus gesehen. Die Parkplatzbewirtschaftung, neue Nutzungen und Gebäude führten zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und Parksuchverkehr von und zum Krankenhaus, sodass es in den benachbarten Straßen zu Störungen im Verkehrsfluss kam und kommt. Hier müssen entsprechende Maßnahmen zur Entlastung des Quartiers rund um das Krankenhaus getroffen werden. Eine Anregung aus den Werkstätten war die Einrichtung eines zusätzlichen Bahnhalt punktes auf Höhe der Geulenstraße. Da diese Maßnahme sehr kostspielig ist und auch großen Einfluss auf den wirtschaftlichen Betrieb der Strecke hat, muss die Möglichkeit eines solchen zusätzlichen Haltepunktes detailliert geprüft werden.



Das Radwegenetz in den Bezirken ist überwiegend gut. Trotzdem wird noch Verbesserungspotenzial gesehen. Wünschenswert wäre zum Beispiel eine zusätzliche Verbindung, die die Neusser Furth „umkreist“ und mit den umgebenden Freiflächen verbindet. Vorstellbar wäre folgende Wegeführung: Karl-Arnold-Straße entlang der Bahnstrecke nach Vogelsang und von dort über Nehringskamp/Lange Hecke bis zur Fietsallee am Nordkanal und wieder zurück zur Innenstadt.

Ein gestalterischer Eingriff ist an der Bahnunterführung Further Straße und Salzstraße nötig. Deren Erscheinungsbild ist nicht zeitgemäß und nicht funktional. Eine Neugestaltung des Raumes wird empfohlen. Allerdings haben Verhandlungen mit der DB bislang nicht zu einem gewünschten Ergebnis geführt.

## Siedlungsentwicklung

Auf Grundlage der Wohnbaulandanalyse besteht nur auf dem Gebiet der nördlichen Furth südlich der Kaarster Straße Entwicklungspotenzial zugunsten neuer Siedlungsflächen. Eindeutig war aber auch das Votum der Bewohnerschaft in der Werkstatt. Innenentwicklung vor Außenentwicklung, so die klare Position.

Vereinzelt stehen im Innenbereich noch einige Flächen, wie beispielsweise die nördlich des Bahnhofs, zur Verfügung. Hier konnten sich die WerkstattteilnehmerInnen eine ähnliche Entwicklung wie im neuen Quartier „Südliche Furth“ vorstellen. Aufgrund der Nähe zu einem größeren Gewerbebetrieb wäre eine Wohnbebauung hier allerdings schwer realisierbar.

## Soziales

Es fehlt ein eindeutiger Ortsmittelpunkt und es fehlen Kristallisationspunkte für das öffentliche Leben an markanten und gut erreichbaren Orten. Dies kann nicht nur für die Furth selbst, sondern für die gesamte Nordstadt festgestellt werden.

## Freiraum

Wie schon zuvor im Handlungsfeld Mobilität erwähnt, bedarf es einer verbesserten Vernetzung der Freiräume untereinander. Des Weiteren wurde in der Stadtteilwerkstatt der Wunsch nach Seniorensportplätzen im Grünen geäußert.

## Handlungsbedarfe in der südlichen Furth

Für den Bereich südliche Furth wurden vom Büro Zimmermann (Köln) vorbereitende Untersuchungen durchgeführt. Das Büro hat folgende Handlungsbedarfe zusammengestellt:

„Hinsichtlich des Handlungsbedarfs lassen sich Bereiche unterscheiden, die eine feste Bestandssituation aufweisen,

und solche, die einer städtebaulichen Neustrukturierung und -entwicklung bedürfen. [...]:

Im westlichen Teil des Betrachtungsgebiets zwischen Römerstraße, Furtherstraße, Zufuhrstraße, Containerbahnhof und Autobrücke sind [...] lediglich bestandsorientierte Maßnahmen erforderlich. Hier sind im Wesentlichen zu nennen:

- Aufwertung des öffentlichen Spielplatzes Wingenderstraße
- Aufwertung oder ggf. Umstrukturierung der privaten/halb-öffentlichen Freiflächen des Geschosswohnbaus
- Schaffung eines stärkeren Wohnstraßencharakters in der Josefstraße
- gestalterische Ausbildung der Fuß- und Radwegeverbindung der Gebietsdiagonale Weissenberger Weg
- Verbesserung der Außendarstellung der Firma [...] in der Further Straße und der Josefstraße – Fassadenverbesserungen

## Handlungsschwerpunkt Entwicklungsband:

Der weitaus größere Handlungsbedarf liegt innerhalb eines „Entwicklungsbands“ am östlichen Rand des Betrachtungsgebiets. Dieser Bereich ist in einem desolaten Zustand und wird den städtebaulichen Ansprüchen, die sich aus der zentralen Lage im Stadtkörper ergeben, weder gestalterisch noch funktional gerecht. Hier bedarf es dringend einer städtebaulichen Neustrukturierung. Eine neue Stadtkante ist auszubilden, ergänzende Nutzungen anzusiedeln und ein identitätsstiftender Quartierseingang zu schaffen.

Eine klare Stadtkante [...] [ist] in Teilbereichen bereits durch die [...] [Neubebauung] [...] [entstanden]. Diese städtebauliche Geste muss in südlicher Richtung bis zum Bahnhofseingang Zufuhrstraße fortgeführt werden. Flächenpotenziale gegenüber dem Bahnhofszugangs müssen genutzt werden, um einen attraktiven Quartierseingang zu schaffen. [...] Auch unmittelbar nördlich der Bahnüberführung Further Straße soll durch kleine öffentliche Plätze rechts und links der Straße die Eingangssituation zur gesamten Nordstadt großzügiger und attraktiver als bisher gestaltet werden. [...]

Langfristige Flächenpotenziale östlich der neuen Wohnbebauung [...] müssen genutzt werden, den Defiziten im Wohnumfeld zu begegnen und hier einen Stadtteilpark entstehen zu lassen, der [...] außerdem der zentrale Bereich eines „Grünen Bandes“, das sich nach Norden und Süden durch die kontinuierliche Umsetzung von Grünanlagen unterschiedlicher Qualitäten mit entsprechenden Wegeverbindungen fortsetzt und einen Biotopverbund herstellt.“





Planausschnitt Neusser Furth

Legende zum Plan auf Seite 144



## Weissenberg

Mitten in der Nordstadt liegt der Stadtbezirk Weissenberg. Er geht städtebaulich in den Stadtbezirk Vogelsang im Norden und die Neusser Furth im Süden und Westen über. Im Osten wird er begrenzt durch die Trassen der Deutschen Bahn.



Weissenberg | Kleingartenanlage | Am Kotthäuserweg

### Historische Entwicklung

Weissenberg gehörte einst zur Gemeinde Büderich. Während der Belagerung durch Herzog Karl den Kühnen von 1474 bis 1475 wurden vor allem die Gebiete nördlich von Neuss verwüstet. Der einstige Vorteil der Lage Weissenbergs direkt an der Limesstraße – einem bedeutendem Handelsweg – erwies sich zu dieser Zeit als sehr ungünstig. Aufgrund der militärischen Bedeutung dieser Straße fielen die Kriegsparteien häufig in dieses Gebiet ein, plünderten und verwüsteten es.

Die Änderungen der Neueinteilung der Gebiete während der Preußenzeit waren für den Neusser Norden kaum spürbar – die Zuordnung von Büderich-Weissenberg blieb bestehen.

Die Entwicklung der Stadt Neuss Anfang des 19. Jahrhunderts, die mit dem Abbruch der Befestigungsanlagen begann, trug dazu bei, dass sich auch die landwirtschaftlich orientierten Gebiete im Norden von Neuss änderten. Die nördliche Lage des Bahnhofs und die Entwicklung zum Eisenbahnknotenpunkt führten dazu, dass sich das wirtschaftliche Zentrum in der heutigen Nordstadt befindet.

Im Zuge der kommunalen Neugliederung im Jahre 1909 wurde Büderich-Weissenberg der Stadt Neuss zugesprochen. Anfang der 1950er Jahre erlebte Weissenberg einen erheblichen Aufschwung in der Bauentwicklung.

### Siedlungsstruktur

Größere Gebäudestrukturen wie Mehrfamilienhäuser, Zeilenbauten und Geschosswohnungsbauten prägen das Stadtteilbild in Weissenberg. Sehr zentral – von Süd nach Nord – erstreckt sich ein Band von Sport-, Bil-

dungs- und sozialen Einrichtungen. Östlich der Römerstraße bis zu den Bahngleisen befinden sich Gewerbegebiete Römerstraße und Normannenstraße.

### Bevölkerung

In Weissenberg wohnen auf einer geringen Fläche von 1,36 km<sup>2</sup> 6.632 Menschen, sodass sich im Vergleich zu anderen Stadtteilen eine hohe Bevölkerungsdichte von 4.876 Einwohner je km<sup>2</sup> ergibt. Die Zentralität dieses Stadtteils beeinflusst die Bevölkerungsstruktur positiv, denn in diesem Stadtteil wohnen viele junge Familien mit Kindern. Das zeigt sich durch den überdurchschnittlich hohen Anteil der 0 bis 18-Jährigen (18,9 %) und 18 bis 45-Jährigen (33,6 %). Der Ausländeranteil in diesem dichten, innenstadtnahen Viertel beträgt 18,4 % (Gesamtstadt 12,5 %).

### Freiraum

Die etwas dichtere Bebauung Weissenbergs lässt innerhalb der Siedlungsstruktur wenig Platz für eine naturnahe Freizeitgestaltung und Erholung. Zwar sind reichlich „grüne Vorplätze“ zwischen den mehrstöckigen Geschosswohnungsbauten vorhanden, allerdings sind diese nur eingeschränkt nutzbar.

In Ergänzung dazu gibt es mehrere Kleingartenanlagen, die die fehlenden Grünflächen teilweise kompensieren. Allerdings muss auch darauf verwiesen werden, dass sich in unmittelbarer Erreichbarkeit bedeutende Freiraum- und Naherholungsbereiche wie das Jörne Meerke oder der Neusser Stadtwald befinden.

### Infrastruktur

Weissenberg ist über die Hauptstraßen gut an das überregionale Autobahnnetz angebunden. Sowohl die

Autobahn A 57 als auch die A 52 sind auf kurzem Wege erreichbar.

Eine gute Busverbindung besteht über die Hauptstraßen (Further/Venloer Straße, Gladbacher und Römerstraße) zur Innenstadt und dem Hauptbahnhof. Die Innenstadt ist auch mit dem Fahrrad innerhalb weniger Minuten aus Weissenberg erreichbar.

Im Bereich der Nahversorgung spielt vor allem der Kaufpark an der Römerstraße in seiner Funktion als Nebenzentrum eine zentrale Rolle, nicht nur für Weissenberg sondern für die gesamte Nordstadt. 85 % aller Weissenberger orientieren sich bei der Nahversorgung am eigenen Stadtteil. Der Kaufpark Römerstraße bietet ein breites Nahversorgungsangebot sowie Güter des mittel- bis langfristigen Bedarfs.

Weissenberg bildet das Herzstück der Nordstadt. Hier konzentrieren sich die schulischen Einrichtungen, die von allen Schülern der Nordstadt gleichermaßen besucht werden. Ebenso verhält es sich beim Angebot an sportlichen und sozialen Einrichtungen. Der Hubert-Schäfer-Sportpark mit Tennisanlagen, ein Schießstand, das Ringer Trainingszentrum sowie das Hallenbad im Nordpark werden von allen Nordstädtern gemeinschaftlich genutzt.



Gewerbegebiet Normannenstraße

## Handlungsempfehlungen

### Siedlungsentwicklung

Eine weitere Siedlungsflächenentwicklung kommt für Weissenberg nicht in Betracht. Entwicklungspotenzial bieten lediglich die Umnutzung bereits vorhandener Standorte oder vereinzelte Baulücken. Insofern fokussiert sich die Entwicklung stark auf die Sicherung und kontinuierliche Erneuerung der Bestände.

### Freiraum

Wie schon im Text zur Neusser Furth beschrieben, besteht eine wichtige Maßnahme in der Vernetzung der Grün- und Freiraumstrukturen sowie dem Ausbau des Radwegenetzes.

### Versorgung

Das Nebenzentrum Römerstraße ist sehr gut mit dem PKW erreichbar und bietet seinen Kunden genügend Stellplätze. Problematisch ist die schlechte fußläufige Anbindung über die Römerstraße und Fesserstraße. Auch die Neubebauung in der südlichen Furth müsste besser an das Nebenzentrum angebunden werden. An dieser Stelle besteht Handlungsbedarf, so dass auch die Anwohner in direkter Nachbarschaft einen sicheren Einkaufsweg haben. Ebenfalls wird Handlungsbedarf in der Gestaltung der Gebäude und der Aufenthaltsbereiche des Kaufparks Römerstraße formuliert.

### Mobilität

Die Parkraumsituation ist vor allem rund um den Sportplatz sehr schwierig. Aus diesem Grund wird



Hubert-Schäfer-Sportpark



vorgeschlagen, die Eingänge Nordbad und Sportplatz zusammenzulegen, sodass der Parkraum von den Sportplatzbesuchern vor dem Nordbad mitgenutzt werden kann.



Aufwertung des Einkaufszentrums Römerstraße

Platzierung von altengerechten und barrierefreien Wohnangeboten

Mitte

Planausschnitt Weissenberg

Legende zum Plan auf Seite 144



## Vogelsang

Der Stadtbezirk Vogelsang bildet den nördlichsten Bezirk der Stadt Neuss und beinhaltet neben dem Siedlungsbereich nördlich von Weissenberg zudem die Bolssiedlung, östlich der Bahnstrecke. Im Westen grenzt Vogelsang an den Stadtteil Furth Nord an.



Daimlerstraße | Nahversorgungsbereich | Brahmstraße

### Historische Entwicklung

Der Ortsteil Vogelsang ist Teil der Neusser Nordstadt und hatte während des Mittelalters, aufgrund der vorherigen Lage des Rheins, seinen Platz am Stromufer. Urkunden von 1248 belegen, dass es schon vor mehr als 700 Jahren zu Streitigkeiten zwischen Vogelsang, Weissenberg und Furth über die Nutzungsrechte der Wald-, Heide- und Sumpfgelände kam. Seit der preußischen Regierungszeit gehörte Vogelsang im Zuge der Neuordnung dem Kaarster Stadtgebiet an.

Die schweren Ackerböden im Neusser Norden sind der Grund für die Standortwahl der fünf Sauerkrautfabriken in diesem Areal. 1925 hatte die Firma Sand mit 48 Mitarbeitern ihre Fabrik in Vogelsang und war der größte Sauerkrauthersteller der Stadt. 1913 wurde die Neusser Furth mit Buschhausen und Vogelsang der Gemeinde Kaarst abgekauft. Anfang der 1950er Jahre kam es zu einer Aufschwung in der baulichen Entwicklung.

### Siedlungsstruktur

Vogelsang bietet ein sehr ausdifferenziertes Wohnungsangebot: Großzügige Einfamilienhausbebauung ist im Bereich der Bolssiedlung ebenso vorhanden, wie Mehrfamilienhäuser, Zeilenbauten und Geschosswohnungsbau auf der anderen Seite der Bahntrasse. Vor allem die Strukturen des Geschosswohnungsbaus werden durch ein Grünband aus Kleingartenanlagen sowie kleinen Park- und Freiraumbereichen aufgelockert.

Am östlichen Rand des Stadtbezirks und in direkter Nachbarschaft zur Landeshauptstadt Düsseldorf, befindet sich das Gewerbegebiet Bataverstraße, mit vorwiegend produzierenden und Handwerksbetrieben. Weiter östlich, jedoch bereits im Stadtbezirk Barbaraviertel, schließt sich ein größeres Werksgelände eines metallverarbeitenden Betriebes an. Das Gewerbegebiet an der Bataverstraße ist noch nicht vollstän-

dig bebaut. Der Flächennutzungsplan stellt noch Flächenreserven von rund 33,7 ha dar.

### Bevölkerung

Vogelsang beheimatet auf einer Fläche von 3,45 km<sup>2</sup> 6.538 Personen. In diesem Stadtteil liegen die Altersgruppen über 65 Jahren mit 23,2 % leicht über dem gesamtstädtischen Durchschnitt. Im Gegensatz dazu ist der Anteil der unter 18-Jährigen geringer als der gesamtstädtische Wert. Diese Umstände lassen darauf schließen, dass Vogelsang nicht unbedingt von jungen Familien zum Wohnen präferiert wird.

### Freiraum

Vogelsang ist ein grüner Stadtteil. Dies wird zum einen durch die Freiflächen innerhalb des Siedlungsbereichs und zum anderen durch das Ineinandergreifen von Siedlungsbereichen und freier Landschaft deutlich. Zwischen Vogelsang und Weissenberg bildet ein Grünzug mit einer darin integrierten Kleingartenanlage die Grenze. Über diesen Grünbereich kann man fußläufig oder mit dem Rad in das Jörne Meerke gelangen und von da aus entlang des Nordkanals in die Innenstadt.

### Infrastruktur

Als Hauptverkehrsader dient die Gladbacher Straße, die zu den Autobahnen A 57 und A 52 führt. Über die Kaarster Straße ist Vogelsang mit der Stadt Kaarst im Norden sowie mit der Neusser Furth und der Innenstadt im Süden verbunden. Die Innenstadt und somit auch der Hauptbahnhof sind außerdem über das Busangebot erreichbar.

Die Versorgung der Bevölkerung Vogelsangs mit Lebensmitteln wird hauptsächlich über den Kaufpark Römerstraße in Weissenberg gedeckt. Zudem werden die Möglichkeiten innerhalb des Stadtteiles genutzt; hier ist vor allem das SB-Warenhaus an der Bataverstraße zu nennen. Daneben stellt Furth Nord das nächstgelegene Nahversorgungszen-

trum dar. Auch die Innenstadt wird von der Bevölkerung zur Versorgung mit Nahrungsmitteln aufgesucht.

An Bildungseinrichtungen gibt es nur einen Kindergarten. Durch die unmittelbare Nähe zu anderen Stadtteilen der Nordstadt können die BewohnerInnen die dort vorhandenen sozialen und Bildungseinrichtungen, wie z.B. die Grund- und die weiterführenden Schulen Weissenbergs und der Neusser Furth mitnutzen.

Die Lagegunst innerhalb der Nordstadt spielt auch bei den sportlichen Freizeitaktivitäten in Vogelsang eine große Rolle. Denn auch die Bewohner Vogelsangs nutzen die Anlagen wie den Hubert-Schäfer-Sportpark oder den Nordpark, wie alle anderen Nordstädtern auch.

### Handlungsempfehlungen

#### Siedlungsentwicklung

Im Rahmen des Gutachtens zur Baulanduntersuchung wird in Vogelsang eine potenzielle Wohnbaufläche identifiziert. Diese ca. 9,5 ha große Fläche liegt nördlich des Siedlungs-

körpers und westlich der Bahntrasse. Aufgrund einer nur bedingten Eignung wird die Fläche im „Räumlichen Strukturkonzept“ allerdings als Mobilitätsreserve dargestellt. Sollte sich im Zuge der Umsetzung des Flächennutzungsplans herausstellen, dass dargestellte Wohnbauflächen trotz großer Nachfrage nicht zu realisieren sind, können diese durch die Flächen der „Mobilitätsreserve“ kompensiert werden. Im Strukturkonzept wird lediglich dokumentiert, dass aus fachlicher Sicht einer Bebauung dieser Fläche nur wenig entgegensteht.

Große Teile der ungenutzten gewerblichen Flächenreserven an der Bataverstraße können nur mit hohem Aufwand entwickelt werden. Das Gewerbeflächengutachten schlägt vor, Teile dieser Flächen aus der Entwicklung herauszunehmen und an fachlich und funktional sinnvollere Standorte zu verlagern, wie zum Beispiel in Holzheim möglich. Diesem Vorschlag sollte im Rahmen des Flächenmanagements gefolgt werden.

#### Freiraum

Wie bereits erläutert wurde, tangiert Vogelsang südlich eine grüne Achse. Hier besteht die Chance, diese nach Norden über die Bahngleise sowie nach Süden Richtung Jörne Meerke zu verlängern bzw. zu verknüpfen.



Planausschnitt Vogelsang

Legende zum Plan auf Seite 144



## Barbaraviertel

Einst war der heutige Stadtbezirk Ackerland, nun dominieren Gewerbebetriebe und Industrieanlagen. Nur ein kleiner Teil vom Barbaraviertel wird bewohnt. Auf einer Fläche von 2,5 km<sup>2</sup> wohnen 2.773 Einwohner wodurch sich eine Einwohnerdichte von 1.109 je km<sup>2</sup> ergibt.

Das Barbaraviertel liegt im Norden der Stadt Neuss. Eingerahmt wird es im Westen von Bahntrassen, im Osten vom Rheinhafen; im Norden grenzt es an den Stadtteil Düsseldorf-Heerdt.



Blücherstraße | Dyckhofstraße | Blücherstraße

### Historische Entwicklung

Der Ausbau des Hafens und der daraus resultierende wirtschaftliche Aufschwung führten zur Entstehung des Barbaraviertels. Bis dahin wurde das Gebiet hauptsächlich als Ackerland genutzt, lediglich das Leprosenhaus, das erstmals 1346 schriftlich erwähnt wurde und die Barbarakapelle waren zur damaligen Zeit von Bedeutung. Immer mehr Firmen ließen sich am Hafen nieder. Für die Angestellten wurde in der unmittelbaren Nachbarschaft entsprechender Wohnraum geschaffen.

Die Bautätigkeit im Viertel wurde von Seiten der Stadt sowohl durch ihre Industrie-Ansiedlungspolitik als auch durch den Bau des Schlachthofes 1904/1905 gefördert. In den anschließenden Jahren schritt auch die Wohnbebauung durch die Ansiedlung großer Werke weiter voran.

### Siedlungsstruktur

Auffallend ist die städtebauliche Isolation des Viertels, die aus einer sehr speziellen Bahngleiskonstellations resultiert: Bahngleise im Westen trennen den Stadtteil vom restlichen Stadtgebiet. Zudem wird das Viertel ganz deutlich von Hafen-, Gewerbe- und Industriestrukturen dominiert.

Die Gewerbe und Industriegebiete zwischen dem Neusser Hafen und der Stadtgrenze mit der Landeshauptstadt Düsseldorf sind Wirtschaftsstandort für höchst unterschiedliche Betriebe. Es finden sich einige größere Werksareale und Logistikbetriebe, die das Stadtbild mit großformatigen Hallengebäuden prägen, ebenso wie kleinere verarbeitende Betriebe und Dienstleister in sog. Gewerbe Parks.

Nur wenige Straßenzüge sind von einer Wohnbebauung geprägt. So z.B. die gründerzeitliche Struktur entlang der Bochholtstraße. Des Weiteren befinden sich an der Düsseldorfer Straße und parallel dazu in der Dyckhof-/Heerdtter Straße weitere Wohnhäuser. Diese zwei Wohnviertel werden durch weitere Bahngleise voneinander getrennt.

Aus der speziellen, städtebaulichen Situation im Barbaraviertel resultieren mehrere Probleme und Nutzungskonflikte: Durch die unmittelbare Nähe der Hafen-, Gewerbe- und Industrienutzungen, der Bahngleise sowie der Düsseldorfer Straße, die auch als Zubringer zur Autobahn A 52 fungiert, sieht sich das Stadtviertel mit Lärm- und Geruchsbelastungen konfrontiert.

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, zur Verbesserung des Wohnumfeldes sowie Sanierungsmaßnahmen im Gebäudebestand führten in den 1980er und 1990er Jahren zu einer Aufwertung des Stadtviertels. An den grundlegenden Belastungen und Konflikten zwischen der Wohn- und der Industrienutzung hat sich jedoch nichts geändert.

### Bevölkerung

Die negativen, städtebaulichen Gegebenheiten haben dazu geführt, dass im Barbaraviertel die Mietpreise verhältnismäßig niedrig geblieben sind. Diese führten zu einer Konzentration einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen und BürgerInnen mit Migrationshintergrund. Der Anteil der ausländischen Bevölkerung ist mit 37,1 % im Viertel besonders hoch.

### Freiraum

Im Bereich der wohnortnahen Naherholung hat das Barbaraviertel durch die außergewöhnliche städtebauliche Situation keine Angebote – und auch keine Entwicklungsmöglichkeiten.

### Infrastruktur

Das Barbaraviertel ist gut erschlossen. Die Düsseldorfer Straße führt in die Neusser Innenstadt, zur Autobahn und nach Düsseldorf. Ebenso liegt der S-Bahnhaltepunkt Neuss Am Kaiser sehr zentral im Stadtteil, von dem man in nur zwei Minuten Fahrtzeit den Neusser Hauptbahnhof und in ca. 15 Minuten den Düsseldorfer Hauptbahnhof erreicht. Auch fahren eine Straßenbahn (U 75) und mehrere Buslinien durch das Barbaraviertel.

Aufgrund der Barrierewirkung der Verkehrsstrassen insbesondere der Bahnlinien ist die Umgebung zu Fuß schlecht bis gar nicht erreichbar.

Das Viertel ist mit wohnortnahen Einkaufsmöglichkeiten deutlich unterversorgt. Aus diesem Grund orientieren sich die Bewohner aus dem Viertel für ihre Besorgungen eher an die Einkaufsmöglichkeiten Weissenbergs mit dem Kaufpark an der Römerstraße, der Innenstadt und der Furth.

Zwar gibt es zwei Kindergärten und eine Grundschule, weiterführende Schulen befinden sich aber im benachbarten Weissenberg und in der nahen Innenstadt.

Kulturelle Einrichtungen wie Kulturvereine oder das Theater am Schlachthof, sind im Barbaraviertel vorhanden. Die Caritas Sozialdienste sehr engagiert und bieten sowohl

Integrationskurse als auch Kulturwerkstätten für Kinder und Senioren an.



Dyckhofstraße



Xantener Straße



## Handlungsempfehlungen

### Siedlungsentwicklung

Seit den 1980er Jahren sind die Stadt Neuss und die Wohnungsgesellschaften mit Modernisierungs- und Sanierungsprojekten im Barbaraviertel tätig. Das äußere Erscheinungsbild hat sich darauf hin verbessert. Es ist wichtig, dass auch etwas isoliert liegende Viertel weiterhin bei Entwicklung - und Aufwertungsprogrammen berücksichtigt werden. Ansonsten könnte sich das Barbaraviertel zu einem "Problemquartier" entwickeln.

Mit den Neuplanungen am nördlichen Teil des Hafenbeckens 1 werden Folgenutzungen von Wohnen und nicht störendem Gewerbe angestrebt; dies könnte mittel- und langfristig auch Auswirkungen auf die Flächennutzung beidseitig der Düsseldorfer Straße und damit auf das Barbaraviertel haben. Verdrängungsprozesse sollten dadurch aber nicht ausgelöst werden.

Das Gewerbeflächengutachten typisiert die Gewerbegebiete im Barbaraviertel als diejenigen mit Defiziten im Erscheinungsbildes und städtebaulicher Gestalt auf. Hier wird Handlungsbedarf gesehen, vor dem Hintergrund steigender Anforderungen an die städtebaulichen und funktionalen Qualitäten von Gewerbegebieten.

### Soziales

Gerade vor dem Hintergrund, dass der Ausländeranteil im Barbaraviertel extrem hoch ist, ist der Handlungsbedarf bei der Förderung der Integration der jungen Bewohner weiterhin hoch, damit sich die junge Bewohnerschaft mit dem Stadtteil und damit mit Neuss identifizieren kann.



Planausschnitt Babaraviertel

Legende zum Plan auf Seite 144



# Legende

## Wohnbauflächen

- Siedlungsflächen/Siedlungsnebenflächen
- vorhandene Entwicklungsflächen
- neue Entwicklungsflächen
- Mobilisierungsflächen
- Baulücken

## Bebauungsqualitäten

- Einfamilienhaus-, Doppelhausbebauung, aufgelockert
- Einfamilienhaus-, Doppelhaus- und Reihenhausbebauung
- Doppelhaus-, Reihenhausbebauung, verdichtet
- Geschosswohnungsbau
- besondere Wohnformate, z.B. Seniorenwohnen etc.

## Dienstleistungsstandort

- Dienstleistungsstandort

## Gewerbeflächen

- Gewerbeflächen
- neue Entwicklungsflächen

## Eignungsqualitäten

- Gewerbe- und Industriegebiet
- Gewerbegebiet für Handwerker, kleine und mittlere Betriebe

## Freiraumbezogene Flächen und Darstellungen

- Waldflächen
- Kleingartenanlagen, Parkanlagen
- Flächen für Landwirtschaft
- Grünflächen
- Gewässerflächen
- Sportflächen
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Biotopverbundflächen
- großräumige Grünnetzungen
- kleinräumige Grünnetzungen
- prägende Siedlungsrandgestaltung
- Entwicklungsachsen im Biotopverbund
- Grünverbindungen entlang des Rheins
- Sichtbeziehung zum Rhein
- Promenade entlang des Rheins
- Abgrenzung Westfeld
- Abgrenzung Raumortlabor
- Naherholungsschwerpunkte
- Friedhof

## Symbole Verkehr

- Park & Ride
- DB-/S- Stationen
- Sporthafen/Wassersport

## Verkehrsflächen

- Bundesautobahn
- Bahntrassen
- regionalbedeutende Radrouten
- Freizeitroute Eselpfad

## Zentrale Versorgungsbereiche

- Flächenabgrenzung

## Hierarchiestufen

- Hauptzentrum
- Nebenzentrum
- Nahversorgungszentrum

## Aktionsfelder

- Schwerpunktbereiche
- Siedlungsränder beachten
- Ergänzung regionales Radroutennetz
- Aufwertung/Entwicklung von Ortsmitten
- Aufwertung/Ausbilden/Sichern von Eingängen

## Zeichenerklärung Vertiefung

- 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



Planausschnitt Neusser Norden









An aerial photograph of a city grid, likely a downtown area, with a semi-transparent yellow overlay. The grid consists of numerous rectangular blocks and streets, with some larger, more prominent buildings. The text is overlaid on the lower half of the image.

## Stadtteile der Innenstadt

Zur Innenstadt zählen mit insgesamt rund 36.000 Einwohnern die Stadtbezirke Innenstadt, Dreikönigenviertel, Hafengebiet, Hammfeld, Augustinusviertel, Pomona und Stadionviertel. Charakteristisch ist für diesen Bereich vor allem die Nutzungsvielfalt und bauliche Heterogenität. So prägt im Norden der Hafen das Bild der Stadt, in den südlichen Quartieren hingegen dominiert die Wohnnutzung. Hinzu kommen die Konzentration von Einzelhandel und Dienstleistungsangeboten in den zentralen städtischen Handelslagen. Mit dem Westfeld und dem Stadtwald im Westen und dem Rheinvorland im Osten sind aber auch große Naherholungsgebiete schnell zu erreichen. Die Innenstadt zeichnet sich demnach durch ihre große Vielfalt, sowohl in baulicher als auch funktionaler Hinsicht, aus.



## Augustinusviertel

Das innerstädtische Augustinusviertel schließt sich direkt südöstlich an die Neusser City an und liegt zwischen dem Dreikönigenviertel (westlich), Hammfeld (nördlich) und Gnadental (östlich). Mit der A 57 im Süden und der B 1 im Osten verlaufen zwei Hauptverkehrsachsen an den Randbereichen des Stadtteils.

Die Freiraumsituation wird durch die von Süden nach Norden verlaufende Obererft und sich daran anschließende Grünbereiche dominiert. Mit einer Fläche von 1,17 km<sup>2</sup> und knapp 3.100 Einwohnern stellt das Augustinusviertel einen eher kleineren innerstädtischen Stadtteil dar.



Meertal | Berghäuschensweg | Livinusweg

### Historische Entwicklung

Mit der Gründung des Klosters der Alexianer wurde der erste Grundstein für eine Besiedlung des Bereichs des heutigen Augustinusviertels gelegt. Wahrscheinlich kann die Entstehung des Klosters vor das Jahr 1451 datiert werden, da aus diesem Jahr eine Urkunde mit entsprechenden Hinweisen existiert.

Noch bis Mitte der 1950er Jahre lag das Kloster- bzw. Krankenhausesgelände weit vor den Toren der Kernstadt und erst im Laufe der nachfolgenden Siedlungsentwicklung mit den Wohngebieten „An der Obererft“ und „Meertal“ hat sich das Areal rund um die Klosteranlagen zu einem innenstadtnahen Wohnstandort entwickelt.

### Siedlungsstruktur

Im Augustinusviertel gibt es sowohl relativ alte als auch sehr neue Baustrukturen. Das Kloster Immaculata bildet mit einigen umliegenden Gebäuden im Norden den ursprünglichen Kern des Viertels und kann auf eine lange Geschichte zurückblicken. An diesen Bereich gliedern sich im Westen und Süden zwei Krankenhäuser (St. Josef und St. Alexius).

Weiter in Richtung Süden ist nach einer Grünzäsur in den 1990er Jahren eine Wohnsiedlung mit heterogener Bausubstanz entstanden, die wie eine Insel mitten in einem größeren Grünbereich liegt (Meertal). Hier sind viele verschiedene Haustypen vom Mehrfamilien- bis zum freistehenden Einfamilienhaus vertreten. Am nördlichen Rand dieser Siedlung befindet sich ein Wohnprojekt u.a.

für Senioren, das unter dem Aspekt des barrierefreien und integrierten Wohnens hochwertig entwickelt wurde.

Im Osten des Viertels befinden sich im Dreieck zwischen dem Berghäuschensweg, der Kölner Straße und der B 1 ein größerer Gewerbebetrieb und ein Baumarkt. Südlich des Berghäuschenswegs Ecke Meertal liegt der Nahversorgungs- und Einzelhandelsbereich des Stadtteils.

### Bevölkerung

Derzeit leben 3.089 Einwohner im Augustinusviertel, von denen 10,6 % Ausländer sind (Gesamtstadt: 12,5 %). Die Bevölkerungsdichte ist mit 2.640 Einwohnern pro km<sup>2</sup> deutlich höher als die des gesamtstädtischen Durchschnitts (1.544). Wie auch in den meisten anderen Stadtteilen ist in der Altersstruktur des Augustinusviertels der demografische Wandel wieder zuerkennen. Während der Anteil der über 65-Jährigen bei 24,5 % liegt, beläuft sich der Anteil bei den unter 18-Jährigen auf 17,4 %. Positiv ist zu bewerten, dass die Arbeitslosenquote in diesem Stadtteil im Gegensatz zum Stadtdurchschnitt (6,7 %) mit 3,5 % verhältnismäßig gering ist.

Obwohl im Augustinusviertel die Sterberate deutlich über der Geburtenrate liegt, gehört dieser statistische Bezirk aufgrund der zahlreichen Zuzüge der letzten Jahre neben Allerheiligen zu den wachsenden Stadtteilen von Neuss. Dies ist in erster Linie der neuen und attraktiven Wohnsiedlung Meertal zu verdanken.

**Freiraum**

Durch den ganzen Bereich des Augustinusviertels ziehen sich hochwertige sowie auch stadtklimatisch bedeutsame Grünzüge und Grünflächen mit guten Naherholungsqualitäten. Der Grünzug entlang der Obererft führt über den Reuschenberger Busch bis zu den Erftauen. Im Osten des Stadtteils ermöglicht der Scheibendamm eine direkte Verbindung zum Rheinpark.

**Infrastruktur**

Über das städtische Straßennetz und verschiedene Buslinien (841, 849, 851, 852, 854, 874) wird der Stadtteil an die nahen Autobahnen und den öffentlichen Nahverkehr angebunden. Das Augustinusviertel besitzt einen Kindergarten, eine Sporthalle und zwei Altenheime; die beiden Krankenhäuser St. Josef und St. Alexius als Fachkrankenhaus für Psychiatrie haben eine gesamtstädtische Bedeutung.

Eine Grundversorgung ist durch das Nahversorgungszentrum am Berghäuschensweg für die Bewohner vor allem durch den dort ansässigen Supermarkt, den Bäcker und den Getränkemarkt gegeben. Die Erreichbarkeit sowie die Lage des Standortes sind (auch im städtebaulichen Kontext) als gut zu bewerten, jedoch sind zu wenige Parkmöglichkeiten vorhanden. Zum Teil fließt Kundenverkehr über die Straße „Meertal“, wodurch Konflikte mit dem im gleichen Bereich gelegenen Altenheim sowie dem benachbarten Kindergarten entstehen können.

**Handlungsbedarfe****Siedlungsentwicklung**

Das Alexiuskrankenhauses wird zum Standort des St.-Josef-Krankenhauses nördlich der Nordkanalallee verlagert. Das Krankenhausgelände auf der Südseite der Nordkanalallee mit seinen Wirtschaftsgebäuden, den Garten-, Acker- und sonstigen Nutzflächen wird in absehbarer Zeit nicht mehr genutzt werden. Somit bietet sich die Chance, den Standort des seit 1868 bestehenden Krankenhaus- und Klostergeländes städtebaulich neu zu strukturieren.

Eine Wohnnutzung wäre an dieser Stelle aufgrund der Nähe zur Innenstadt und zu den Naherholungsräumen prädestiniert. Wenn diese umgenutzt werden sollte, ist darauf zu achten, dass auf bestimmte Nachfragen, wie barrierefreies Wohnen oder Mehrgenerationenwohnen, Rücksicht genommen wird. Auch kann aufgrund der Lage gunst hochwertiger Wohnungsbau entwickelt werden.

Bei der Entwicklung dieses Geländes ist die verkehrliche Anbindung bzw. die Erschließung ein wichtiges Thema, da durch eine künftige Neubebauung mehr Verkehr durch die angrenzenden Stadtteile fließen wird. Ein entsprechendes Konzept hat die Aufgabe, nach verträglichen Lösungen zu suchen.

**Versorgung**

Das Versorgungsangebot ist durch den Vollsortimenter gut aufgestellt. Schwächen zeigt das Nahversorgungszentrum darin, dass es keine Entwicklungsmöglichkeiten zur Erweiterung des Angebotes und für zusätzliche Parkplätze gibt, was sich insbesondere bei einer weiteren Wohnbebauung als problematisch erweisen könnte. Hier besteht weiterer Prüfungsbedarf. Seitens der WerkstatteilnehmerInnen wurde zudem der Bedarf nach einer ärztlichen Versorgung sowie einem stadtteilbezogenen Kulturangebot formuliert.

**Freiraum**

Großes Potenzial bietet der Freiraum entlang der Obererft. Dieser darf bei einer Entwicklung des Geländes des Alexiuskrankenhauses nicht beeinträchtigt werden, da er eine wichtige stadtklimatische Funktion für die Gesamtstadt erfüllt.

**Mobilität**

In den Werkstätten entstand die Forderung, dass die Taktung des öffentlichen Personennahverkehrs auf dem Berghäuschensweg verbessert werden müsse. Da sich dieser Vorschlag auf das gesamtstädtische Busnetz auswirken kann, muss die Möglichkeit einer Verdichtung der Taktfrequenzen auch im gesamtstädtischen Netz geprüft werden.



## Dreikönigenviertel

Das relativ dicht besiedelte, innerstädtisch gelegene Dreikönigenviertel schließt sich auf einer Fläche von 1,1 km<sup>2</sup> direkt an die südliche Innenstadt an und gliedert sich in den gesamtstädtischen Kontext zwischen der Innenstadt, dem Stadionviertel, Pomona und Meertal ein. Aufgrund der in sich ruhigen sowie gleichzeitig zentralen Lage im Stadtgebiet ist der Stadtteil eine beliebte und attraktive Wohngegend. Die vorhandenen Grünanlagen ergänzen die urbanen Qualitäten um vielfältige Möglichkeiten zur Naherholung und Freizeitgestaltung. Begrenzt wird das Gebiet des Dreikönigenviertels durch den Nordkanal im Norden (Abgrenzung zur Innenstadt), die Bahnlinie im Westen und Süden und die Obererft mit ihren Wiesen- und Waldbereichen im Osten.



Fringstraße | Bergheimerstraße | Nordkanal

### Historische Entwicklung

Das Viertel hat seinen Namen der Dreikönigenkirche zu verdanken. 1905 erhielt der Kirchenvorstand von St. Quirin ein testamentarisches Barvermögen zur Errichtung einer neuen Pfarrkirche. Für den Bau des Kirchengebäudes wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben, den der Kölner Architekt Eduard Endler gewann. Im Jahre 1909 begann der Bau der Kirche und wurde 1911 fertig gestellt. Vor Beginn des 19. Jahrhunderts war auf diesem Gebiet lediglich Ackerland vorzufinden, bis die Entwicklung von Neuss, z.B. der Bau der Eisenbahnlinie, auch Auswirkungen auf das Umland hatte.

### Siedlungsstruktur

Den ursprünglichen Mittelpunkt des Stadtteils stellt die Dreikönigenkirche dar. Das zum Teil rasterförmige Straßennetz formt einzelne, größere Baublöcke heraus, die eine meist geschlossene, teils aufgelockerte Blockrandbebauung in Form von mehrgeschossigen Mehrfamilienhäusern und begrünten Innenbereichen aufweisen.

Im Osten des Stadtteils befinden sich die öffentlichen Einrichtungen. An den westlichen und östlichen Rändern des Viertels lockert sich die Bebauung mehr und mehr auf und besteht hier aus Ein- sowie Zweifamilienhäusern. Auch das Straßenraster wird geschwungener und unregelmäßiger.

Die Bausubstanz in diesen Bereichen ist jünger als die Blockrandbebauung. Insgesamt dominiert im Dreikönigenviertel die Wohnfunktion. Im Norden,

Süden und Westen sind die Siedlungskanten aufgrund der gradlinigen Begrenzungen durch Nordkanal und S-Bahnlinie klar, wohingegen sich die Bebauung im Osten eher der Verlaufsform der Obererft anpasst.

### Bevölkerung

Mit 6.317 Einwohnern pro km<sup>2</sup> weist das Dreikönigenviertel die dritthöchste Wohndichte in Neuss auf. Insgesamt wohnen hier aktuell 6.949 Bürger. Der Ausländeranteil beträgt 12,5 %, das entspricht dem gesamtstädtischen Durchschnitt.

### Freiraum

Das Dreikönigenviertel bietet seinen Bewohnern sehr viele grünräumliche Qualitäten inmitten urbaner Umgebung. In der nord-westlichen Spitze des Viertels befindet sich der Stadtgarten mit dazugehörigem Weiher. Zusätzlich liegt im Zentrum des Stadtteils der botanische Garten. Darüber hinaus bildet, wie bereits erwähnt, die Obererft die östliche Begrenzung des Viertels. Ihre in Grünflächen eingebetteten Wege binden in südlicher Richtung an den Reuschenberger Busch sowie den Selikumer Park bis in die Landschaft des Neusser Südens an.

### Infrastruktur

Über die Bergheimer Straße und die Jülicher Straße ist das Viertel an die Autobahn A 57 und A 46 angebunden. Zusätzlich verbinden diese Straßen den Stadtteil mit der Innenstadt.

Auffällig für den Stadtteil ist, dass einige der Straßen mit gesamtstädtischer Bedeutung durch das Dreikönigenviertel führen. Jülicher Straße, Bergheimer Straße, Weberstraße und Dreikönigen/Schillerstraße haben zwar den Vorteil einer guten Anbindung für das Viertel, generieren allerdings gleichzeitig verkehrliche Belastungsprobleme.

Obwohl das Viertel durch seine räumliche Nähe zur Innenstadt verhältnismäßig gut an den Hauptbahnhof angebunden ist, befindet sich zusätzlich am südlichen Rand der S-Bahnhaltepunkt Neuss-Süd. Diese Verbindung knüpft sowohl an Düsseldorf als auch an die Stadt Köln an. Ebenfalls führen mehrere Buslinien durch das Viertel.

Im Dreikönigenviertel wird die Versorgung mit Nahrungsmitteln hauptsächlich im eigenen Stadtteil gedeckt (zu 27,4 %). Weitere Teile der Bevölkerung orientieren sich zur Innenstadt (17,6 %) und zum benachbarten Stadtteil Pomona (21,3 %) im Süden, wo sich an der Moselstraße ein Nebenzentrum befindet.

Innerhalb des Stadtteils sind zudem Bildungseinrichtungen verfügbar: zwei Kindergärten, eine Grundschule, ein Gymnasium und ein Berufskolleg. Weiterhin sind die Schulen der benachbarten Stadtteile, also der Innenstadt und Pomona, in unmittelbarer Nähe.

Aufgrund der räumlichen Nachbarschaft zur Neusser Innenstadt sind auch die dort vorhandenen zentralen Einrichtungen für die Bewohner des Dreikönigenviertels fußläufig zu erreichen.



Nahversorgung

## Handlungsempfehlungen

### Mobilität

Wie schon beim Stadtteil Meertal erwähnt, nimmt auch in dem Werkstattgespräch zum Dreikönigenviertel die Anbindung des Alexianergeländes eine zentrale Rolle ein. Abhängig von der Wahl einer der möglichen Anbindungsalternativen sind Auswirkungen auf das Dreikönigenviertel nicht auszuschließen. Eine Untersuchung der verschiedenen Anbindungsmöglichkeiten sollte eine verträgliche Lösung finden.

Die Bergheimer Straße und die Jülicher Landstraße sind Hauptzufahrtstraßen in die Innenstadt und stark befahren. Aus Sicht der Bürgerschaft müssen hier verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie ein Radweg in Richtung Innenstadt angelegt werden.

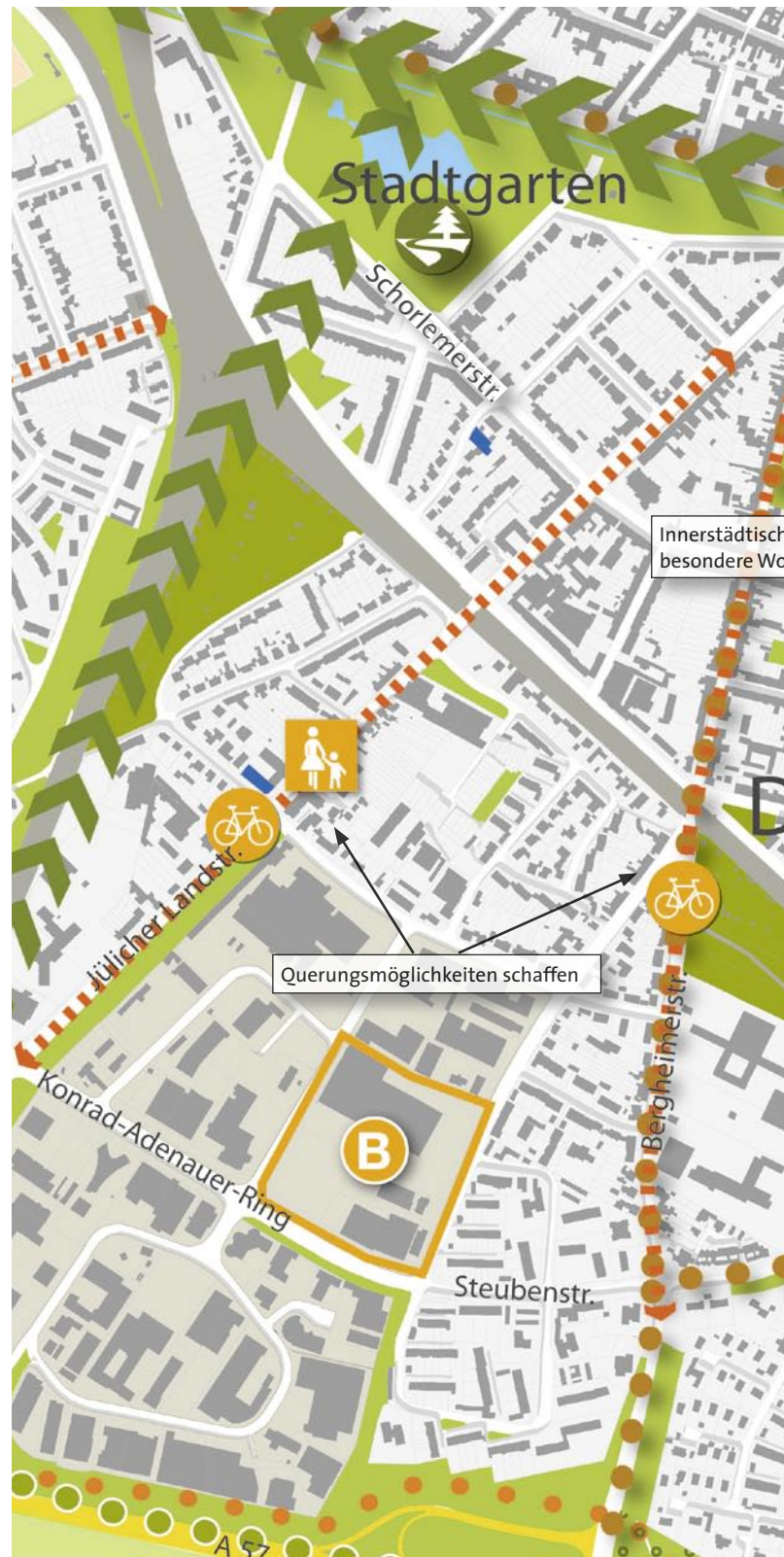
### Siedlungsentwicklung

Mit der Aufgabe des Finanzamtes wird im innerstädtischen Bereich eine Fläche frei, die ein Potenzial für eine wohnbauliche Nachnutzung bietet. Im Rahmen der Stadtteilwerkstatt wurden hier allerdings Stellplätze vorgeschlagen.



Dreikönigenkirche









Planausschnitt Augustinusviertel und Dreikönigenviertel

Legende zum Plan auf Seite 172



## Hafengebiet

Der Neusser Hafen fusionierte im August 2003 mit dem Düsseldorfer Hafen zu den Neuss Düsseldorf Häfen und stellt mit einem Gesamtumschlag von über 13,5 Mio. Tonnen den drittgrößten Binnenhafen Deutschlands dar. Der Neusser Teil der Neuss Düsseldorf Häfen befindet sich im nord-östlichen Teil des Stadtgebietes. Das Areal umfasst fünf Hafenbecken. Der Bezirk schließt gleichzeitig das Naturschutzgebiet Ölgangsinsel zwischen Hafenbecken 5 und Rhein ein.

Im Norden und Westen grenzt das Barbaraviertel an, im Südwesten schließt das Hafenbecken 1 an die Innenstadt an.



Neuss Düsseldorf Hafen

### Historische Entwicklung

Die ersten Zeugnisse des Neusser Rheinhandels sind um das Jahr 1050 datiert. Wirtschaftsbeziehungen sind bis in das 12. Jahrhundert – rheinabwärts in Richtung der Niederlande – zurück zu verfolgen.

Damals gehörten vor allem Wein und Getreide zu den wichtigsten Exportgütern der Stadt. Wichtigstes Importgut stellte zudem Salz dar, mit dem die Neusser zusätzlichen Handel in weitere Regionen betrieben.

Seit Anfang des 13. Jahrhunderts verlagerte sich der Rhein nach Osten. Dies stellte zunächst eine Behinderung für den Handel dar, war aber im Nachhinein – ab dem 20. Jahrhundert – für die wirtschaftliche und industrielle Entwicklung des aktuellen Hafens von großer Bedeutung, generierte die Verlagerung doch Flächen für den heutigen Hafen.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts – zu Beginn der Industrialisierung – wurde der Neusser Hafen dann um die erweiterten Flächen ausgebaut, sodass der Grundstein für eine prosperierende wirtschaftliche Entwicklung gelegt war.

### Siedlungsstruktur

Die fünf Hafenbecken, die jeweils parallel von Nord nach Süd verlaufen, dominieren das Hafengebiet strukturell. Zwischen diesen Hafenbecken sind vorherrschend Gewerbe- und Industriebetriebe sowie Logistikunternehmen ansässig. Vereinzelt befinden sich am südlichen Rand des Hafensgebietes Wohngebäude.

Das Hafengebiet ist nicht nur ein reiner Umschlagplatz, sondern ist auch Sitz einer Reihe von Produktionsbetrieben. Die 110 ansässigen Firmen bieten zahlreiche Arbeitsplätze und sind daher für Neuss und seine Bewohner von großer Bedeutung.

Die Vorteile des Hafens haben vor allem mittelständische Unternehmen erkannt. Das Spektrum der Unternehmen, die sich im Hafen niedergelassen haben, reicht von Dienstleistung, Verkehr und Logistik, Industrie sowie Handel bis hin zur Produktion. Besonders hervorzuheben ist die Lebensmittelindustrie, die Neuss zur „Food City“ macht.

### Bevölkerung

Die vorherrschende Gewerbe- und Industriefunktion des Hafens spiegelt sich auch in der Bevölkerungsanzahl wieder: Bei einer Fläche von 4,66 km<sup>2</sup> wohnen im Bezirk Hafen etwas mehr als 160 Einwohner. Aufgrund der speziellen Funktion des Gebietes mit seinen Gewerbe- und Industriebetrieben sind Wohngebäude hier nicht erwünscht und zweckmäßig.

### Freiraum

Der statistische Bezirk bietet neben den Betrieben auch freiräumliche Qualitäten. Zwischen Hafenbecken 5 und dem Rhein befindet sich das Naturschutzgebiet Ölgangsinsel. Daran schließt im Süden ein Landschaftsschutzgebiet an, welches parallel zum Rhein verläuft und auf den Rheinpark zuführt.

### Infrastruktur

Das Hafengebiet liegt zwar an keinem direkten Autobahn-

anschluss, allerdings führt der Willy-Brandt-Ring von Nord nach Süd durch den Bezirk und schließt direkt an die B 1 und weiterführend an die A 57 im Süden sowie im Norden auf Düsseldorfer Stadtgebiet an die A 52 bzw. B 7 und B 9 (Anschlussstelle Büberich) an. Der am westlichen Rand verlaufende Straßenzug Düsseldorfer Straße/Rheintorstraße/Batteriestraße führt die Verkehre in die nördlichen und südlichen Stadtbezirke und wirkt gleichzeitig als Barriere zwischen Hafen und Innenstadt.

Das Hafengebiet weist weiterhin zwei S-Bahnhaltepunkte auf, wobei sich der eine geografisch gesehen im Barbaraviertel befindet (Neuss-Am Kaiser). Südlich des Gebietes gelegen befindet sich der S-Bahnhaltepunkt Neuss-Rheinpark-Center. Diese S-Bahnlinie verbindet die Stadt z.B. direkt mit Mönchengladbach, Düsseldorf und Wuppertal.

### Entwicklungen

Im Hafen bewegt sich was! Am Hafenbecken 1 stehen auf der innerstädtischen Seite Flächen für eine Nachnutzung zur Verfügung. Neue Nutzungen können platziert werden, die zum einen keine Einschränkungen für die im Hafen ansässigen Betriebe mit sich bringen dürfen und zum anderen den Bereich näher an die Innenstadt heran führen und mit ihr verbinden.

Ziel der Stadt Neuss ist es, das Areal kleinteilig mit gemischt genutzten Stadtbausteinen zu ergänzen. Entlang der Hafenkante soll sich eine Promenade entwickeln, die Verknüpfungen mit der Innenstadt herstellt.

Hierzu gibt es einen Rahmenplan aus dem Jahr 2006. Dieser definiert vier räumlich abgrenzbare Teilbereiche vor:

- Im Süden: Ergänzung des Kinokomplexes durch gewerblich genutzte Baukörper
- Nördlich angrenzend: zusammenhängende städtebauliche Großform mit Wohnnutzung
- Speichergebäude: Altbaubestand – hochwertige Gewerbe- und Wohnnutzungen
- Nördlich der Speichergebäude: gewerbliche/industrielle Nutzung.

Die Entwicklung des Hafenbeckens 1 wird als besonderes Schlüsselprojekt der Neusser Stadtentwicklung gesehen. Erwartet werden positive Impulse für den gesamten Innenstadtbereich, weshalb einer guten Einbindung in das Zentrum ein zentraler Stellenwert eingeräumt werden muss.



Haus am Pegel an der Neusser Hafenmole 1



Hafenbecken 3



## Hammfeld

Das Hammfeld hat sich in den letzten Jahrzehnten zu einem bedeutenden, hochwertigen Dienstleistungsstandort für Neuss und die Region herauskristallisiert.

Der Stadtbezirk Hammfeld befindet sich südlich des Neusser Hafengebietes und grenzt im Osten an den Rhein sowie im Südwesten an die Innenstadt, das Augustinusviertel und Gnadental an. Siedlungsstrukturell wird der Bezirk durch verschiedene Bereiche bestimmt, u.a. den Rennbahn-Park, das ECE-Rheinpark-Center, die großmaßstäbliche Wohnbebauung des Rheinparkcenters, den Rheinpark, die B 1 und die Verwaltungs- und Forschungseinrichtungen renommierter Unternehmen rund um die Straße Hammfelddamm.



Rheinparkcenter | Rheinallee | Rennbahnpark

### Siedlungsstruktur

Die B 1 bzw. in der Verlängerung der Willy-Brandt-Ring trennen den Stadtbezirk Hammfeld in einen östlichen und einen westlichen Teil. Im westlichen Teil befinden sich der Rennbahnpark und der Dienstleistungsstandort mit seinen Büro- und Verwaltungsgebäuden. Es dominieren hier überwiegend fünf- bis siebenstöckige Gebäude, großzügig abgetrennt durch grüne Abstandsflächen sowie ebenerdige Parkplatzflächen. Im östlichen Teil befindet sich das Rheinparkcenter.

Dieser Stadtteil wurde in den frühen 70er Jahren als Entlastungsstandort für die Innenstadt in unmittelbarer Nähe zum Rhein gebaut. Er war geplant zur Unterbringung von Handelsbetrieben, zentralen Einrichtungen der Wirtschaft und Verwaltung, die wegen ihrer Größe, ihres Versorgungsbereiches und der damit verbundenen Ansprüche an Grundstücksgröße, Geschoßflächen und Erschließung den städtebaulichen Maßstab der Innenstadt gesprengt hätten. Heute ist das Rheinparkcenter durch eine große Nutzungsvielfalt auf eng begrenzten Raum gekennzeichnet. Es finden sich dort das gleichnamige Einkaufszentrum, 12- bis 16geschossige Wohnhäuser, ein Hotel, Bürogebäude und Modegroßhandel.

Zum Rheinparkcenter hinzugezählt können auch die Nutzungen nördlich des Stadtteils, zwischen der Hammer Landstraße und dem Hafengebiet. Auch hier bestimmen gewerbliche Bauten, insb. Lager- und Bürogebäude die Stadtstruktur.

### Bevölkerung

In dem Bezirk leben etwas mehr als 1.600 Einwohner, die fast ausschließlich im Bereich des Rheinparkcenters wohnen. Bei einer Fläche von ca. 4,09 km<sup>2</sup> bedeutet dies eine Einwohnerdichte von 398 Einwohnern je km<sup>2</sup>. Der Ausländeranteil ist nach dem Barbaraviertel in Hammfeld mit über 34 % der zweithöchste im gesamten Stadtgebiet. Die Bevölkerung nimmt seit einigen Jahren stetig ab.

### Freiraum

Die östliche Grenze des Stadtbezirkes wird durch den Rhein gebildet. In einem Teil der Rheinauen wurde der Rheinpark, der sich über eine Fläche von 29 ha erstreckt, angelegt. Er wurde im Zuge der EUROGA 2002+ unter dem Leitthema „Biotopvernetzung“ gestaltet. Im Rheinpark kann die typische Rheinauen-Landschaft sowie das Graben- und Tümpelsystem und die dort vorfindbare Tier- und Pflanzenwelt erkundet werden. Für den Stadtteil sowie für die Gesamtstadt bilden diese grünen Freiräume wichtige landschaftliche Qualitäten.

Seit 2010 ist der Rennbahnpark ein bedeutender Naherholungs- und Freizeitort. Der innenstadtnahe Grünraum bietet die verschiedensten Sportmöglichkeiten wie Beachvolleyball, Boule, Fußball, Basketball, Disc Golf und vieles mehr. Das Konzept des Rennbahnparcs berücksichtigt die Galopprennbahn, sodass Pferderennen immer noch möglich sind und zum Event werden. Neben dem Rennbahnpark stellt die Bezirksportanlage südlich der Hammer Landstraße eine weitere Sportstätte dar.

### Infrastruktur

Von Süd nach Ost führt die B 1 durch den Bezirk und verbindet den Hafen nicht nur mit der Autobahn (Anschluss Neuss-Hafen), sondern auch über die Joseph-Kardinal-Frings-Brücke (Südbrücke) mit Düsseldorf in Richtung Osten.

Am nördlichen Rand des Stadtbezirks befindet sich der S-Bahnhaltepunkt Neuss-Rheinpark-Center (Hafengebiet). Über die Südbrücke führen zudem die Straßenbahnen 704/709, die Hammfeld mit dem Düsseldorfer Stadtgebiet sowie der Neusser Innenstadt und dem Hauptbahnhof verbinden.

Zusätzlich wird der Stadtbezirk Hammfeld von mehreren Buslinien angedient. Im Norden fahren zwei Linienbusse entlang der Hammer Landstraße und dienen das ECE-Rheinpark-Center an. Im Süden führen zwei weitere Linien an der Kölner Straße/Alexianerplatz vorbei und binden die restlichen Stadtteile an.

Im Hammfeld befindet sich das Nebenzentrum Rheinpark-Center (ehem. HUMA-Einkaufspark). Dieses deckt sowohl die Nahrungsmittelversorgung als auch ein Angebot an zentrenrelevanten Sortimenten ab. Die Eröffnung nach dem umfassenden Umbau erfolgte im April 2011. Die Verkaufsfläche beträgt rund 37.000 m<sup>2</sup>. Laut Einzelhandelsgutachten dehnte sich der Einzugsbereich des ehemaligen HUMA-Einkaufspark auf das gesamte Stadtgebiet aus und hatte einen Auswärtigenanteil von etwa 50 %, wovon etwa die Hälfte aus Düsseldorf kam.



Hammfelddamm

Im Büro- und Dienstleistungspark Hammfeld befinden sich einige Bildungs- sowie infrastrukturelle Einrichtungen der Stadt. So sind dort u.a. die Johanniter Unfallhilfe, die Feuerwehr, das Polizeifortbildungsinstitut und das Finanzamt angesiedelt. Des Weiteren befinden sich dort das Berufskolleg für Technik und Informatik und zwei private Fachhochschulen mit betriebswirtschaftlich ausgerichteten Studiengängen.

An kulturellen Einrichtungen befindet sich am Rand des Rennbahnparks das Globe-Theater, in dem jährlich das Shakespeare-Festival stattfindet. Der Rennbahnpark selbst bietet mehrere Möglichkeiten für Freizeitaktivitäten. Er ist nicht nur eine Art grüne Lunge und dient als Naherholungsmöglichkeit; gleichzeitig ist er Veranstaltungsort, in dem das Neusser Bürgerschützenfest und Trödelmärkte stattfinden sowie Platz für verschiedenen Veranstaltungen und Sportmöglichkeiten vorhanden ist. Ebenso wird dort Reitsport betrieben. Zudem wurde ein multifunktional nutzbarer Bürgersaal errichtet.

Seit Mitte der 80er Jahre wird im „Treff 3“ im Rheinparkcenter Gemeinwesenarbeit geleistet. Das Angebot richtet sich sowohl an Kinder als auch Erwachsene, insbesondere mit Zuwanderungshintergrund. Im eng bebauten Rheinparkcenter konnte kein Standort für einen Kindergarten gefunden werden. Dieser befindet sich in der Königsberger Str. im Norden des Stadtbezirks.



Görlitzer Straße



## Handlungsempfehlungen

### Wirtschaft

Mit dem Umbau des Huma-Center zum Rheinpark-Center hat sich die Attraktivität des Standortes – gerade als Einkaufsstandort – weiter gestärkt. Ob die Aufwertung des Rheinpark-Centers dazu führt, dass Kaufkraftverschiebungen zu Lasten der Innenstadt stattfinden, bleibt abzuwarten.

Wenn sich eine Synergie ergeben soll, dann ist eine inhaltliche Abstimmung zwischen diesen beiden Einkaufsschwerpunkten sowie eine verbesserte Verknüpfung zwischen dem Rheinpark-Center und der Innenstadt über den Ausbau der Fuß- und Radwegeverbindungen und die Aufwertung der Hammer Landstraße notwendig.

Im Zuge der Entwicklung des Rennbahnparks wurden die südlichen Flächen zwischen der Rennbahn und dem Hammfeld frei. Diese Flächen der ehemaligen Stallungen bieten nun Platz für die Entwicklung eines innerstädtischen Büro- und Dienstleistungsstandortes.

### Siedlungsentwicklung

Mit dem Umbau des Huma-Centers hat eine gestalterische Aufwertung des Hammfeldes begonnen. Diese muss eine konsequente Fortsetzung in dem erneuerungsbedürftigen Gebäudebestand des Rheinparkcenters finden. Letztlich wird dies als maßgeblich bezeichnet, um darüber auch das gesamte Erscheinungsbild des Hammfeldes als Büro- und Dienstleistungsstandort zu verbessern.

Eine weitere Maßnahme von Seiten der Stadt Neuss ist die Verlagerung der Bezirkssportanlage zum Stadtwald, um an dieser Stelle auch Platz für neue Entwicklungen zu fördern.

Das Nebeneinander verschiedener Nutzungen kann zu Konflikten führen. Auch wenn diese nicht offen zu Tage treten, so könnten die Bevölkerungsverluste ein Anhaltspunkt dafür sein, dass insbesondere im Rheinparkcenter Handlungsbedarf besteht, wenn es darum geht, die Lebensbedingungen zu verbessern. Mit der Modernisierung des Einkaufszentrums und gestalterischen Maßnahmen im Straßenraum ist in den vergangenen Monaten ein erster Schritt getan worden. Weitere Projekte sind jedoch zu prüfen.



Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Innenstadt und Rheinparkcenter ausbauen

Rennbahnpark als Freizeit- und Erholungsbereich weiter stärken

Planausschnitt Hafen und Hammfeld

Legende zum Plan auf Seite 172



## Stadionviertel

Das Stadionviertel schließt südwestlich direkt an die Neusser Innenstadt an. Abgegrenzt wird es von dieser durch die innerstädtische Bahntrasse, die von Norden nach Süden verläuft. Im Westen und Süden definiert die Autobahn A 57 die Bezirksgrenze. Seinen Namen verleiht dem attraktiven Wohnviertel das relativ zentral platzierte wie großflächig angelegte Jahnstadion mit den dazugehörigen Sportanlagen.



Jahnstraße | Preußenstraße | St. Piuskirchplatz

### Historische Entwicklung

Das junge Viertel beschränkt sich auf einer Karte von 1925 auf fünf wesentliche Gebäude, die sich um 1910 auf diesem Gebiet angesiedelt haben: Kinderheim St. Anna, Notburgahaus, Kamillianerkloster, Städtisches Krankenhaus und das Jahnstadion.

Große Teile dieser Institutionen wurden während des zweiten Weltkrieges zerstört und dienten zu dieser Zeit hauptsächlich als Lazarette für verwundete Soldaten. Das Kinderheim St. Anna wurde aufgrund des Baus des Konrad-Adenauer-Ringes abgerissen. Das Notburgahaus, welches ehemals als Erziehungsstation für schulentlassene und gefährdete junge Mädchen galt, wurde 1959 in das erzbischöfliche Abendgymnasium verlegt.

Nach kompletter Zerstörung der ehemals prächtigen Barockkirche wurde das Kloster mit schlichten Formen im Jahre 1953 wiederaufgebaut.

### Siedlungsstruktur

Durch die zentrale und großflächige Sportanlage mit dem Jahnstadion sowie dem sich westlich daran anschließenden und ebenfalls großen Hauptfriedhof wird das Wohnviertel in einen nördlichen und einen südlichen Teil gegliedert.

Das Zentrum des nördlichen Bereichs liegt an der Rheydter bzw. der Bismarckstraße und damit am innenstadtnächsten. Die Integration dieses Quartiers in den umliegenden städtebaulichen Kontext ist eingeschränkt. Denn eingeschlossen in einem Dreieck aus Bahntrassen und dem Nordkanal ergibt sich eine Insellage, die eine bauliche Barriere für Fußgänger und Radfahrer darstellt.

Das Siedlungsbild wird von drei- bis viergeschossigen Mehrfamilienhäusern in Blockrandbebauung geprägt. Je weiter der Blick Richtung Westen gerichtet wird, desto aufgelockerter, durchgründer und individueller wird die Bebauungsstruktur. Nördlich der Bahntrasse befindet sich ein kleines Quartier (Klever Straße) bestehend aus einer ringförmigen Erschließungsstraße mit Reihen- und Mehrfamilienhäusern.

Der südliche Teil des Stadionviertels ist insgesamt aufgelockerter und kleinteiliger bebaut. Zentrale und identitätsstiftende Bereiche sind hier vor allem das Lukaskrankenhaus sowie der Bereich des St. Pius-Kirchplatzes mit den sich daran angliedernden öffentlichen Einrichtungen. Die Bausubstanz besteht im Bereich um und südlich des Krankenhauses überwiegend aus Einfamilien- und Doppelhäusern; nur ganz im Süden des Viertels bestimmen Zeilenbauten das Siedlungsbild. Auch hier ist viel Zwischenraumgrün vorhanden. Ganz im Westen des südlichen Bereichs befinden sich die neuesten Baugebiete. Die Siedlungskanten sind aufgrund der Lage an den Bahntrassen und der A 57 klar abgeschlossen.

### Bevölkerung

Mit aktuell 9.527 Bewohnern auf 3,34 km<sup>2</sup> sind sowohl die absolute Einwohnerzahl als auch die relative Bevölkerungsdichte deutlich höher als die jeweiligen Durchschnittswerte für die Gesamtstadt. Der Ausländeranteil liegt bei 9,4 % und damit leicht unter dem gesamtstädtischen Vergleichswert. Die relativen Anteile der verschiedenen Altersgruppen decken sich bis auf geringe Schwankungen mit denen der Gesamtstadt. So bleibt auch das Stadionviertel nicht vom demografischen Wandel verschont. Zudem hat das Stadionviertel im Zeitraum

zwischen 1997 und 2006 ein negatives Wanderungssaldo zu verzeichnen.

### Freiraum

Neben der positiv hervorzuhebenden kleinräumigen Durchgrünung im ganzen Stadtteil bilden vor allem der Hauptfriedhof und der Stadionbereich in zentraler Lage sowie nördlich und westlich des Stadtbezirks der Stadtwald, die größten wie wichtigsten Frei-, Grün- und Naherholungsräume. Sie besitzen außerdem wichtige klimatische Ausgleichsfunktionen für die verdichteten Innenstadtbereiche. Des Weiteren breiten sich in unmittelbarer Erreichbarkeit westlich der A 57 die weiten Landwirtschafts- und Freiflächen des Westfeldes aus.

### Infrastruktur

Durch die innenstadtnahe Lage ist der Hauptbahnhof in kurzer Zeit erreichbar. In Verbindung mit der Autobahnanchlussstelle „Neuss“ bietet dies optimale Voraussetzungen für die überregionale Verkehrsanbindung. Der Siedlungsbereich selbst wird hauptsächlich durch die Rheydter Straße (West-Ost) und den Konrad-Adenauer-Ring (Nord-Süd) erschlossen. Mehrere Buslinien führen durch den Stadtteil und sind fußläufig von überall her in akzeptabler Zeit zu erreichen.

Ein ausreichendes Nahversorgungsangebot für die Bewohner ist nicht vorhanden. Die vereinzelt Läden können den täglichen Bedarf für diese Bevölkerungsanzahl nur teilweise abdecken. So orientieren sich die Bürger des nördlichen Bereichs für die Nahversorgung größtenteils zur Innenstadt bzw. zur Nordstadt und die des südlichen Bereichs am Ne-

benzentrum an der Moselstraße, das über den Konrad-Adenauer-Ring erreichbar ist. Aufgrund der jeweils nahen Lagen und guten Ausstattungen dieser beiden Versorgungsbe- reiche stellt die nicht vorhandene eigene Nahversorgungs- struktur keinen zu großen Nachteil dar.

Neben dem Lukaskrankenhaus und dem Stadion mit den sich daran anschließenden, zahlreichen Tennisplätzen und Spielflächen sind im Stadionviertel mehrere Kindergärten, eine Grundschule und zwei Gemeindezentren vorhanden. Gemessen an der Einwohnerzahl ist die Ausstattung an Bildungseinrichtungen eher dürftig einzustufen. Außerdem stehen zahlreiche Einrichtungen angrenzender Stadtteile zur Verfügung.

Die Nähe zu den großen Grün- und Freiflächen bietet viel- fältige Möglichkeiten für eine naturnahe Freizeitgestaltung ergänzend zu den sportlichen Betätigungsoptionen.

### Handlungsempfehlungen

#### Mobilität

Das Verkehrsaufkommen der Preußenstraße ist laut der Anwohner sehr hoch. Der Grund dafür wird in dem Zu- und Abfahrtsverkehr zum und vom Lukaskrankenhaus gesehen. Die Forderung der Anwohner ist, hier neue Anfahrtsmög- lichkeiten zu finden. Diese Anforderung stellt sich als nicht ganz unproblematisch dar, ist doch der Konrad-Adenau- er-Ring eine stark befahrene Straße und gleichzeitig Teil des Straßenrings um den Innenstadtbereich. Hier besteht weitergehender Klärungsbedarf.



Sportanlage



Hauptfriedhof



Weiterhin wird Handlungsbedarf in der besseren Vernetzung der Radwege innerhalb des Stadionviertels sowie in die angrenzenden Grünräume formuliert. Ebenso wurde in der Stadtteilwerkstatt der Wunsch nach einer verbesserten Bustaktung geäußert.

### **Freiraum**

Der Stadtteil ist hervorragend mit Sportanlagen ausgestattet, jedoch sind diese meist vereinsbezogen. Es besteht der Wunsch der Bürgerschaft nach mehr Möglichkeiten für nicht vereinsgebundene Sport- und Freizeitangebote. Vorgeschlagen wird beispielsweise ein „Trimm-Dich-Pfad“.

### **Infrastruktur**

Im Bereich der stadtteilnahen Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs herrscht laut Einzelhandelskonzept im Stadionviertel eine Unterversorgung. Die Einwohner des Viertels sind auf Versorgungsangebote der umliegenden Stadtteile angewiesen, wobei die Entfernungen nur bedingt wohnungsnah liegen. Es ist zu überlegen, ob bei einer Verfügbarkeit von Flächen in dem Stadtteil diese für die Ansiedlung eines Lebensmittlers genutzt werden. Bei einer Einwohnerzahl von über 9.500 Menschen ist ein ausreichendes Kundenpotenzial vorhanden.



Planausschnitt Stadionviertel

Legende zum Plan auf Seite 172



## Pomona

Pomona ist der südlichste innerstädtische Stadtteil von Neuss. Er erstreckt sich über eine Fläche von 1,7 km<sup>2</sup>. Im Norden wird Pomona durch das Gleisdreieck nördlich der Kleingartenanlage an der Alten Aachener Straße begrenzt, im Süden durch den Bogen der A 57. In West-Ost-Ausrichtung reicht der Stadtteil von der Kreuzung Konrad-Adenauer-Ring/Jülicher Landstraße bis zur Siedlung Pomona, die dem Stadtteil seinen Namen gibt.



Einkaufszentrum Moselstraße | Pomona | Schulen entlang der Weberstraße

### Historische Entwicklung

Der Name Pomona bedeutet im Lateinischen Obstgöttin und verweist damit auf die frühere Nutzung des Gebietes des heutigen Stadtteils. Es wird Bezug genommen auf große Obstplantagen im 19. Jahrhundert, die in der Mitte des 20. Jahrhunderts zu Wohnsiedlungen umgebaut wurden. Dies führte zu einer rasanten Entwicklung zwischen 1955 und 1970. Neben Wohnungen entstanden Schulen, ein Sportzentrum und ein Gewerbegebiet.

### Siedlungsstruktur

Der Stadtteil Pomona ist zweigeteilt. Im Süden und Osten (entlang der Bergheimer Straße) sowie in der nördlichen Spitze überwiegt die Wohnnutzung. Diese besteht vor allem aus freistehenden Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie Reihenhäusern. Die Blockstruktur der Innenstadt, die auch schon im Dreikönigenviertel aufgelockert ist, löst sich hier in Richtung Süden immer weiter auf. Der Südwesten von Pomona wird durch das große Gewerbegebiet um die Moselstraße herum geprägt. Im Südosten des Stadtgebietes befindet sich der Reuschenberger Busch, der hier von der Obererft durchflossen wird.

### Bevölkerung

Betrachtet man die Einwohnerzahl von 3.534 im Jahr 2010 ist Pomona zu den bevölkerungsmäßig kleineren Stadtteilen zu zählen. Die Bevölkerungsdichte von 2.079 Einwohnern pro km<sup>2</sup> ist innerhalb der Stadt Neuss aber im Mittelfeld anzusiedeln. Im Vergleich zum Jahr 2003 (3.436) hat die Bevölkerung leicht zugenommen. Dies bedeutet einen gegensätzlichen Trend im Vergleich zur Entwicklung in den 1990er Jahren, in denen die Bevölkerung stetig zurückging. Der Anteil der ausländischen Bevölkerung liegt bei 14,7 % und entspricht in etwa dem Durchschnitt der Gesamtstadt

(12,5 %). Demografisch betrachtet hat sich der Stadtteil nicht verändert. Immer noch stellt die Gruppe der über 65-Jährigen knapp 20 % der Bevölkerung. Was im Jahr 2003 noch sehr weit über dem Durchschnitt lag, entspricht nun in etwa dem Mittel der Gesamtstadt.

### Freiraum

Im südöstlichen Eck von Pomona verfügt der Stadtteil über einen direkten Zugang zum Naherholungsgebiet Reuschenberger Busch. Entlang der Obererft, die durch den Reuschenberger Busch führt, kann man bis in die Innenstadt gelangen. Südlich der A 57 schließt sich der Südpark des benachbarten Stadtteils Reuschenberg an, der mit seiner Eissporthalle, der Saunaanlage, dem Wellneuss und dem Hallenbad zu jeder Zeit beliebte Ausflugsziele bietet.

### Infrastruktur

Pomona verfügt mit der Anschlussstelle Neuss-Reuschenberg über einen direkten Anschluss an das überregionale Straßennetz (A 57). Zudem führen die städtischen Verbindungsachsen Jülicher Landstraße und Bergheimer Straße unmittelbar ins Zentrum von Neuss.

Über den S-Bahnanschluss Neuss-Süd und mehrere Buslinien ist der Stadtteil sehr gut an die Innenstadt angeschlossen.

Die schulische Versorgung in Pomona erfolgt durch die Haupt-, Real- und Grundschule sowie das Gymnasium, welche sich zwischen der Weber- und Bergheimer Straße konzentrieren. Des Weiteren ist hier auch ein Kindergarten angesiedelt.

Zentrum des Einzelhandels in Pomona ist der als Neben-zentrum definierte Einkaufsbereich an der Moselstraße

mit seinem überwiegend großflächigen Einzelhandelsbesatz und nahversorgungs- wie zentrenrelevanten Sortimenten. Etwas mehr als die Hälfte der Bewohner orientiert sich entsprechend am Angebot des eigenen Stadtteils. Weiterhin werden das Dreikönigenviertel, Reuschenberg und die Innenstadt für die Nahversorgung aufgesucht.

Auf einer Fläche von 39 ha erstreckt sich im Westen des Stadtteils das Gewerbegebiet Moselstraße. Neben der Innenstadtnähe ist vor allem der direkte Autobahnanschluss ein entscheidender Standortvorteil. Gut 100 Firmen vor allem aus den Bereichen Großhandel, Handel, Kfz und Druck haben sich hier niedergelassen.

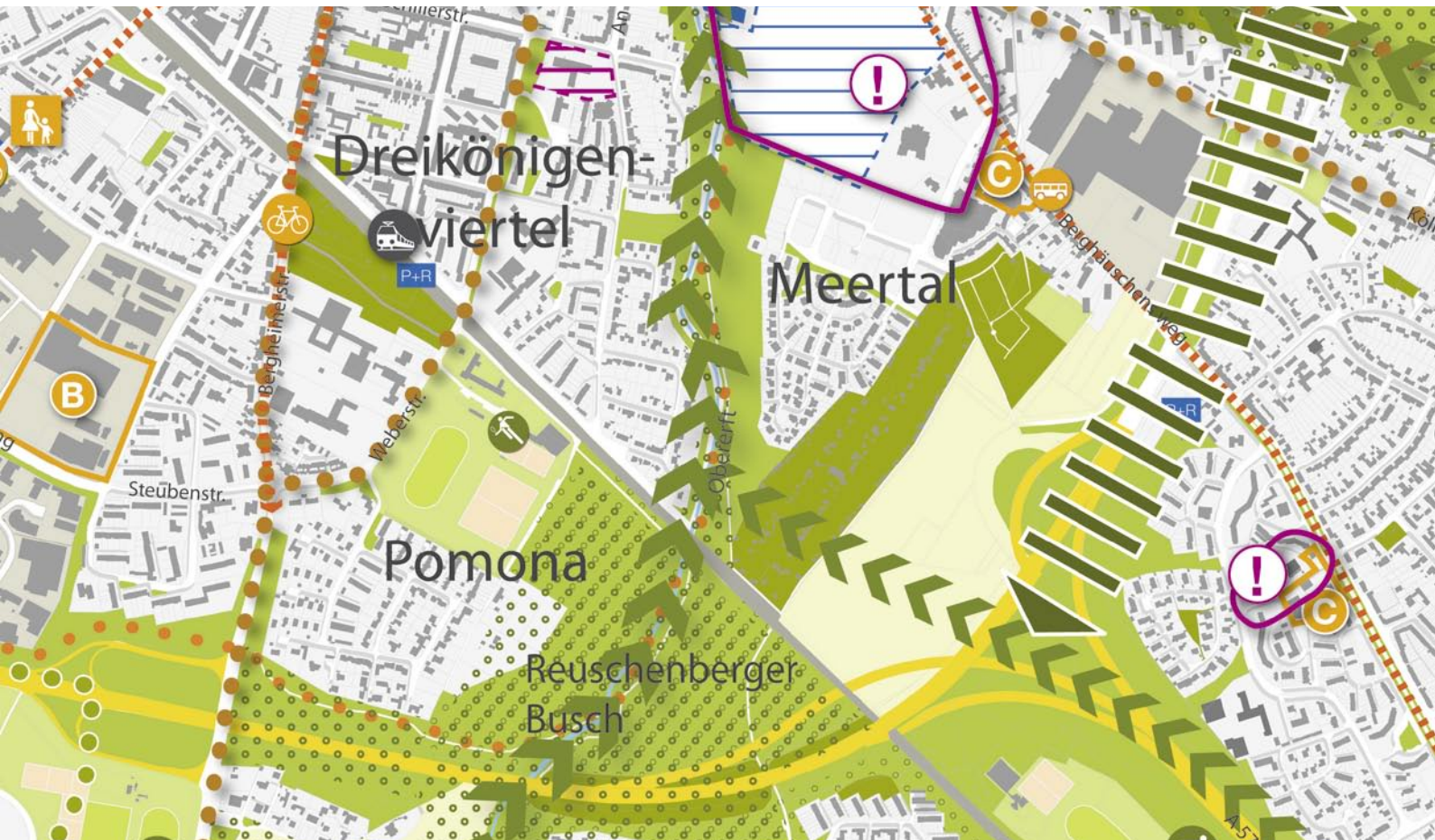
**Handlungsempfehlungen**

**Mobilität**

In Pomona treffen Wohnen und Gewerbe aufeinander. Die Schnittstelle bildet hier der Holzheimer Weg, der von vielen LKW wird, die zum Gewerbegebiet fahren, benutzt, was in dem gegenüberliegenden Wohngebiet eine hohe Beeinträchtigung durch den Verkehrslärm bewirkt. Von der Bürgerschaft werden die Überprüfung einer anderen Verkehrsführung bzw. verkehrsberuhigende Maßnahmen angeregt.

**Versorgung**

Laut Einzelhandelskonzept erfüllt der Stadtteil Pomona, speziell der Versorgungsbereich Moselstraße, alle Kriterien für ein Nebenzentrum bis auf die fehlenden Einrichtungen im Gesundheitsbereich, wie zum Beispiel Apotheken, und eine attraktive städtebauliche Situation die nur teilweise zum Konrad-Adenauer-Ring gegeben ist.



Planausschnitt Pomona

Legende zum Plan auf Seite 172



## Innenstadt

Die Innenstadt von Neuss bildet die urbane Mitte. Hier wird eingekauft, gearbeitet, die Freizeit verbracht, Kultur genossen und gewohnt. Auch die fast 2.000 Jahre zurückgehende Geschichte kann durch den noch ablesbaren, mittelalterlichen Stadtgrundriss erlebt werden.

Sehr kompakt, auf einer Fläche von 1,49 km<sup>2</sup>, wohnen 11.403 Menschen. Die Innenstadt ist im Norden bogenförmig eingeraht von der Gielenstraße, im Westen grenzt sie an den Hafen, wo die Batteriestraße die Grenze bildet. Im Südenwesten wird die Innenstadt begrenzt durch den Nordkanal und parallel dazu von der Kaiser-Friedrich-Straße.



Stadtmauer | Neustraße | Michaelstraße

### Historische Entwicklung

Mit einer mehr als 2.000-jährigen Geschichte, die bis in die Römerzeit zurückgeht, zählt Neuss zu den drei ältesten Städten Deutschlands. Anfang des 13. Jahrhunderts wurde die große Stadtmauer mit Türmen und Toren gebaut. Das größte der sechs Stadttore (Obertor, Niedertor, Rheintor, Hessedort, Hammtor, Zolltor) ist das Obertor und hat als einziges die Zeiten vollständig überdauert. Im Jahre 1209 legte Baumeister Wolbero den Grundstein zum Quirinusmünster, welches der letzte große spätromanische Bau am Rhein ist. Der hohe Münsterturm und die barocke Kuppel mit der Quirinus-Statue prägen das Stadtbild von Neuss.

Von 1474 bis 1475 widerstand die Stadt der fast einjährigen Belagerung durch Herzog Karl den Kühnen. Zur Belohnung erhielt Neuss von Kaiser Friedrich III. das Münzprivileg, das Rotwachsprivileg, die Rechte einer Hansestadt und ein neues Wappen. Aufgrund dieser Privilegien wurde Neuss zu einer Stadt mit beträchtlichem Wohlstand, der jedoch nach der Eroberung im Kölnischen Krieg und einem Großbrand 1586 verloren ging.

Erst mit dem Ende des Erbfolgekrieges 1714 zwischen Frankreich und Österreich begann sich das Leben wieder zu normalisieren. Zu dieser Zeit wurden die historischen Häuser in der Michaelstraße sowie die Sebastianuskirche errichtet.

Etwa 100 Jahre später, während der Preußenzeit, wurde die Stadtmauer abgerissen und der Hafenausbau vorangetrieben. Damit wurde mehr Platz für neue Straßenzüge

geschaffen, Industrie siedelte sich an und die Einwohnerzahl schnellte in die Höhe.

Während des zweiten Weltkrieges blieben lediglich 453 der rund 17.300 Wohnungen unbeschädigt – der Wiederaufbau galt zunächst mehr den Außenbezirken sowie den historischen Gebäuden.

Innerhalb zweier Jahrzehnte verdoppelte sich die Einwohnerzahl von Neuss auf etwa 120.000 Bürger. Anfang der 1970er Jahre flossen finanzielle Mittel für die Planung und den Ausbau in den Stadtkern, der dadurch an Attraktivität gewann. Die Wohnungsneubauten in der Altstadt wurden überwiegend an das mittelalterliche Straßengefüge und die erhaltenen Wohnviertel aus dem 19. und 20. Jahrhundert angepasst.

### Siedlungsstruktur

Die Innenstadt ist sehr dicht bebaut. Gebäude aus verschiedenen Jahrzehnten prägen neben dem Münsterturm das Stadtbild. Immer wieder findet man kleine bauliche Schätze wie die historischen Häuser aus dem Jahr 1714 entlang der Michaelstraße. In Neuss legte man sehr viel Wert auf den Erhalt des mittelalterlichen Straßengefüges und der Gebäude in der Altstadt. In diesem Zusammenhang wurden die erhalten gebliebenen Wohnviertel aus dem 19. und 20. Jahrhundert unter Schutz gestellt und galten als Maßstab für neue Wohnbauprojekte.

Von Nord nach Süd verläuft die Haupteinkaufstraße - die Teil des historischen Römerwegs von Köln nach Xanten

ist- und parallel dazu lockert ein Grünzug die dichte Struktur aus Verwaltungsgebäuden, Schulen und kulturellen Einrichtungen auf.

### Bevölkerung

Mit einer Bevölkerung von etwas über 11.400 Einwohnern ist die Innenstadt der bevölkerungsreichste Stadtteil von Neuss. Dabei verwundert auch nicht die hohe Einwohnerdichte von über 7.650 Einwohnern pro km<sup>2</sup>. An der Bevölkerungszusammensetzung ist zu erkennen, dass die Innenstadt einen im Vergleich zur Gesamtstadt sehr geringen Anteil an jüngeren Menschen im Alter bis 25 Jahren aufweist. Lediglich die Altersgruppe zwischen 25 und 45 Jahren ist im Vergleich zur Gesamtstadt signifikant höher. Die Altersgruppen 45 und älter pendeln ungefähr im städtischen Mittel. Der Ausländeranteil liegt mit 17,6 % zwar höher als der gesamtstädtische Durchschnitt, bildet allerdings nicht den höchsten Wert der Stadt.

### Freiraum

Durch die dichte Bebauung verfügt die Innenstadt nur wenig grünen, der Naherholung dienendem Freiraum. Berücksichtigt man allerdings die zentrale Lage und die spezielle Funktion der Innenstadt, ist dies auch nicht notwendig. Es gibt ein zentral gelegenes grünes Band, das am Rosengarten beginnt und sich entlang des Erftmühlengrabens bis zum Platz am Niedertor zieht. Es dient als Spazierweg und Ruhezone innerhalb der dicht bebauten Innenstadt. Am südlichen Rand der Innenstadt verläuft der Nordkanal mit seiner Grünzone, die in den Stadtgarten übergeht. Auch der nahe gelegene Rennbahnpark mit seinen vielfältigen Freizeitmöglichkeiten ist in kürzester Zeit erreichbar.



Rosengarten

### Infrastruktur

Durch ein gut ausgebautes Parkleitsystem und ausreichende Parkmöglichkeiten ist die Innenstadt mit dem Auto erreichbar. Sowohl die am äußeren Rand und am Hauptbahnhof vorbeiführende Gielenstraße als auch die Batteriestraße am nord-östlichen Rand führen Richtung Norden auf die A 52 sowie in östlicher Richtung auf die B 1 Richtung Düsseldorf. Zudem ist die A 57 über die Rheydter Straße (Westen) und Jülicher Landstraße (Süden) zu erreichen.

Des Weiteren ist die gute Erreichbarkeit der Innenstadt durch die Anbindung an den Neusser Hauptbahnhof hervorzuheben. So liegt dieser am nord-westlichen Rand der City zwischen Innenstadt und Südliche Furth und bindet die Stadt an das regionale sowie überregionale Schienennetz an.

Weiterhin vernetzen zwei Straßenbahnlinien, von denen eine durch den Hauptstraßenzug fährt, und mehrere Buslinien, die über eine eigene Bustrasse geführt werden, die Innenstadt mit den anderen Stadtteilen sowie mit der Stadt Düsseldorf.

Die Neusser Innenstadt weist einen hohen Besatz an unterschiedlichen Geschäften und Dienstleistern auf. Zahlreiche Filialisten und viele kleine, inhabergeführte Geschäfte lockern die Einkaufsstraßen und Fußgängerzone der City auf. Das Angebot ist sehr vielfältig, sodass sich Innenstadtbewohner zum größten Teil am Angebot der City bedienen. Der Haupteinkaufsbereich zwischen Zollstraße und Theodor-Heuss-Platz wurde von 2008 bis Anfang 2009 saniert und umgestaltet.



Büchelstraße



Dem Hauptzentrum Innenstadt kommt laut dem Einzelhandelsgutachten eine bedeutende Nahversorgungsfunktion für mindestens 20.000 bis 25.000 Einwohner zu. Als solches hat die Innenstadt alle Einwohner des Stadtgebietes plus die Kunden von außerhalb zu versorgen.

Das Hauptzentrum von Neuss erstreckt sich zwischen Zollstraße im Südosten, der Erft- bzw. Adolf-Flecken-Straße im Westen, der Gielenstraße im Nordwesten und der Batteriestraße im Nordosten.

Die Verkaufsfläche ohne Leerstände im zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt betrug 2007 57.050 m<sup>2</sup> und in der gesamten Innenstadt 79.050 m<sup>2</sup>. Die durchschnittliche Ladengröße im Hauptzentrum beläuft sich auf etwa 180 m<sup>2</sup>, eine Nachfrage nach kleinen bzw. sehr großen Ladeneinheiten besteht kaum.

Die hohe Einwohnerdichte und die Zentralität der Innenstadt bergen selbstverständlich auch wichtige infrastrukturelle Funktionen: So ist der Versorgungsgrad an schulischen Einrichtungen mit zahlreichen Kindergärten, Grund- und Gesamtschulen sowie Gymnasien sehr hoch und geht weit über den Bedarf der Innenstadt selbst hinaus. Ebenfalls weist die Innenstadt ein Berufskolleg, die Volkshochschule, die Musikschule und das Studienzentrum der Fernuniversität Hagen auf.

Auch kulturelle Einrichtungen, wie z.B. das Rheinische Landestheater, das Clemens-Sels-Museum, die Stadthalle, das Kulturforum Alte Post oder die Stadtbibliothek sowie das nahe gelegene Globe-Theater am Rennbahnpark prägen die Innenstadt.

Unerlässlich für die Neusser City ist das Netz der sozialen und städtischen Einrichtungen, welches sich u.a. aus Rathaus, Hauptpost, Amtsgericht, Jugendeinrichtungen und Altenheimen zusammensetzt.

Die Freizeitmöglichkeiten in der Innenstadt sind vor allem im Hinblick auf die kulturellen Einrichtungen vielfältig: u.a. bieten die Stadthalle, das Kulturforum Alte Post, Kinos und das Stadtbad sowie zahlreiche Cafés und Restaurants Gelegenheiten zur freizeithlichen Beschäftigung. Ebenfalls befinden sich mehrere kirchliche Einrichtungen, Vereine sowie verschiedene soziale Einrichtungen in der Innenstadt.

## Aktuelle Entwicklungen

In den vergangenen Jahren hat sich das Bild der Innenstadt kontinuierlich zum Positiven entwickelt. Einen großen Beitrag hierzu hat das Innenstadtkonzept geleistet. Die Attraktivierung des Marktes und des Hauptstraßenzuges (Niederstraße/Büchel) sind lediglich zwei Beispiele für die bereits umgesetzten Maßnahmen.

Aktuell werden sehr viele Flächen und Projekte parallel in der Innenstadt entwickelt. Insbesondere am östlichen Innenstadtrand werden freigewordene Flächen am Hafenbecken 1 (um)genutzt. Vorrangiges Ziel dieser Planungen ist, die Innenstadt näher an das Wasser zu bringen. Diesbezüglich ist es als wichtig erkannt worden, eine innerstädtische Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zu realisieren.

Das bereits gebaute Haus am Pegel bietet Flächen für moderne Dienstleistungen in direkter Nähe zur Wasserfront.



Bahnhofsvorplatz



Romaneum

Entlang des innenstadtseitigen Ufers der Hafenbeckens ist des Weiteren eine Promenade geplant.

Eine weitere Maßnahme ist der Umbau der sog. Cretschmarhallen für die Mensa des Marienberg-Gymnasiums. Ein Teil des Komplexes wird bereits seit mehreren Jahren von einer städtischen Jugendeinrichtung genutzt.

Auf dem Gelände des alten Busbahnhofs befindet sich außerdem das Romaneum im Bau, welches zukünftig die Volkshochschule, die Musikschule sowie die FernUni Hagen beherbergen soll und gleichzeitig archäologische Funde im Vorplatzbereich erlebbar macht.

Zudem werden neue innerstädtische Wohnungen z.B. auf dem Areal der ehemaligen Münsterschule entwickelt, die an die Umgebung der historischen Innenstadt angepasst werden.

### Handlungsempfehlungen

#### Siedlungsentwicklung

Die Innenstadt ist ein beliebter Wohnstandort und dieser sollte weiterhin gestärkt werden. Eine Maßnahme ist es, Wohnraum für Alt und Jung bereit zu stellen sowie neue Anreize für innerstädtisches Wohnen zu schaffen. Gerade mit Blick auf den demografischen Wandel sollte ein breites Angebot an barrierefreiem Wohnen geschaffen werden.

Wenn es zu neuen baulichen Entwicklungen in der Innenstadt kommt, ist laut Aussagen der BürgerInnen besonde-

rer Wert auf eine kleinteilige, dem städtischen Gesamtbild angemessene Entwicklung zu legen.

Markant für die Innenstadt ist die gründerzeitliche Bau- substanz, die laut Aussagen der WerkstattteilnehmerInnen zum Teil in einem schlechten Zustand bzw. von Leerstand betroffen ist. Hier besteht Handlungsbedarf, um den Char- me der Innenstadt auch dauerhaft erhalten zu können. Eine Forderung der WerkstattteilnehmerInnen war, dass von einer Bebauung des Parkplatzes an der Alten Post („Cremer Tosetti-Grundstück“) abgesehen wird.

Weitere Impulse für die Innenstadtentwicklung müssten durch die Bahnhofsumgestaltung erfolgen. So wie in ande- ren Städten ist auch in Neuss der Bahnhof das Eingangstor zur City. Dieser ist allerdings mit seinem Vorplatz etwas in die Jahre gekommen und bedarf einer Überholung. Dazu wurde er in das Bahnhofsentwicklungsprogramm der Deutschen Bahn aufgenommen.

#### Öffentlicher Raum

Nicht nur der Wohnraum, sondern auch das Wohnum- feld ist ausschlaggebend, um sich in einer Stadt wohl zu fühlen. In der Innenstadt von Neuss wurde in den letzten Jahren sehr viel getan, was auch in den Werkstätten her- vorgehoben wurde. Jedoch wurde der Wunsch geäußert, dass mehr Spielgeräte – für Jung und Alt – sowie Sitzge- legenheiten installiert werden. Neben diesen Anregun- gen ist darauf zu achten, dass die Barrierefreiheit in der Gesamtstadt überprüft und Schritt für Schritt umgesetzt wird. Vor allem am Bahnhof und an den Straßenhaltestel- len ist das von großer Bedeutung.



Wierstraetweg



Liedmannstraße



Die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität von Meerershof, Neumarkt und an der Münze sind nach Meinung der Bürgerschaft stark verbesserungswürdig. Hier wird empfohlen, Maßnahmen zur Aufwertung und Umgestaltung durchzuführen.

Die Neusser sind sehr traditionsbewusst. Aus diesem Grund wurde in der Werkstatt angeregt, die Neusser Sehenswürdigkeiten und Besonderheiten, wie zum Beispiel die Schützensteine in der Krämergasse, besser in den öffentlichen Fokus zu rücken bzw. zu präsentieren.

Weiterhin stören die zahlreichen Werbestopper und Auslagen der Einzelhändler im öffentlichen Raum die TeilnehmerInnen der Werkstatt. Hier wird eine Regelung gefordert, die deren Nutzung einschränkt. In diesem Fall muss dies in der vorhandenen Gestaltungssatzung entsprechend umgesetzt und nachgehalten werden.

## **Einzelhandel**

“Anderssein“ soll gestärkt werden. Anderssein bedeutet, dass es in der Einkaufszone von Neuss viele kleine eigen-tümergeführte Geschäfte gibt. Leider nimmt deren Zahl immer mehr ab, sodass zu überlegen ist, wie man diese wieder mehr in der Innenstadt etablieren kann.

Das Einzelhandelsgutachten hat eine lange Liste an Handlungsempfehlungen zur Stärkung und Entwicklung des Einzelhandelsstandorts Innenstadt. Im Weiteren werden nur einige ausgewählte Handlungsempfehlungen genannt:

- Stärkung des urbanen, historischen Charakters
- Verknüpfung von Einkaufslagen
- Stärkung attraktiver Gastronomie (wie Weißes Haus, Michaelstraße)
- Pflege und Erhalt der Bürgerhäuser in der Michaelstraße
- Aufenthaltsqualität verbessern und Verweildauer verlängern
- Nutzungsmischung Arbeiten und Wohnen attraktiv machen
- Fassaden und Passagen modernisieren
- Historische Plätze betonen und aufwerten
- Beleuchtung zu den Seitenbereichen zur Stärkung des subjektiven Sicherheitsempfindens, aber auch zur Inszenierung von urbanen Räumen
- Gestaltung der Eingangsbereiche zur Innenstadt
- Weitere Aufwertung des öffentlichen Raums
- Schaffung von Anreizen zur Fassaden- und Schaufenstergestaltung in der Innenstadt

- Flächen -/Leerstandsmanagement mit dem Ziel einer Verbesserung und Aufwertung des Nutzungsmixes

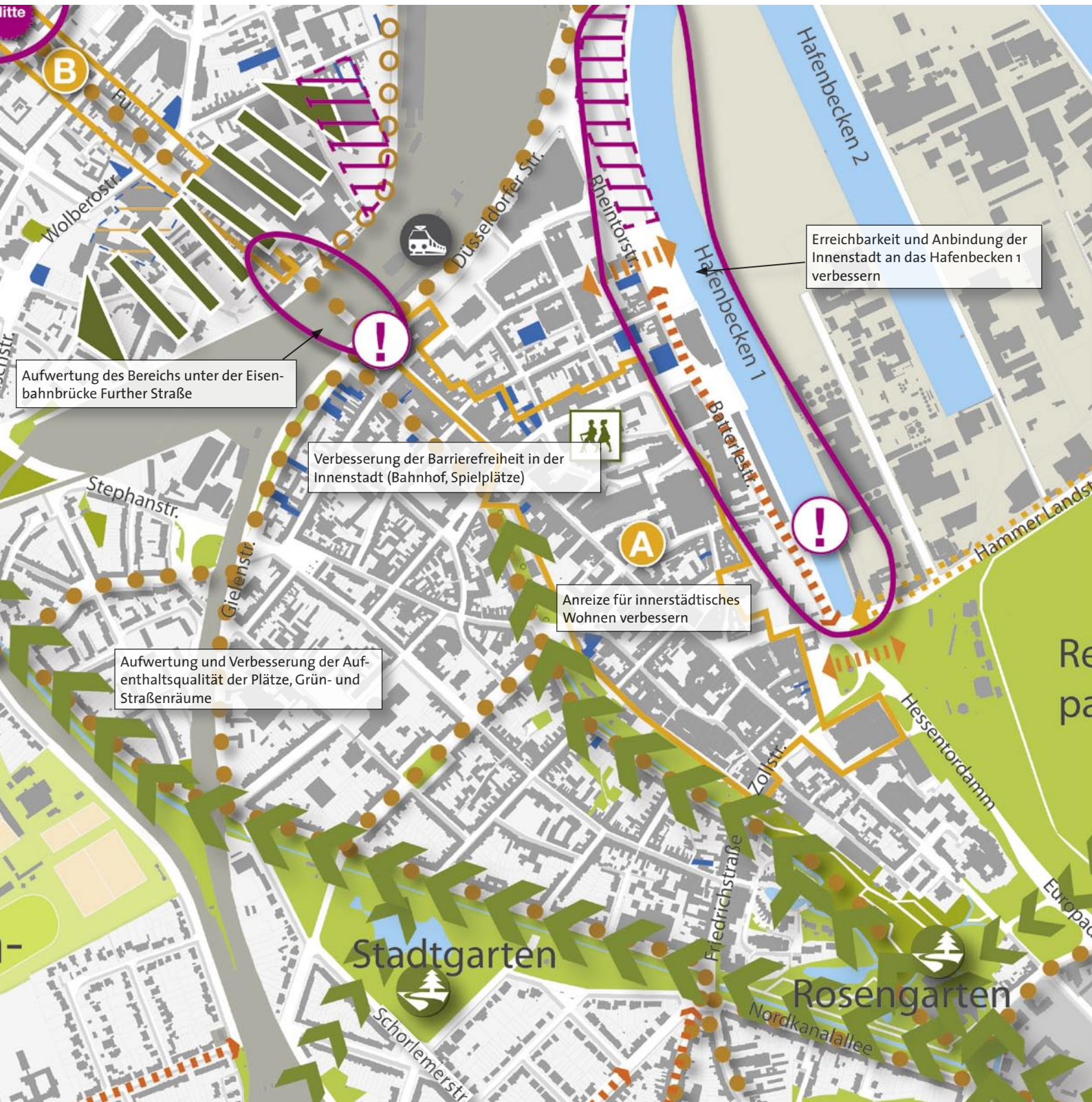
## **Mobilität**

Die Bedingungen für Radfahrer sind in der Innenstadt nicht optimal. Sie müssen auf Bürgersteige ausweichen bzw. die Fahrbahn zusammen mit den Kraftfahrzeugen benutzen und gefährden damit die Fußgänger und sich selbst. Das heißt, dass die Radwegeverbindungen ausgebaut und entsprechende, vor allem sichere Abstellmöglichkeiten geschaffen werden müssen.

Die Qualität der Innenstadt wird seit geraumer Zeit durch die Entwicklungen am Hafen bestimmt. Um diese neu geschaffenen Qualitäten besser nutzen zu können, muss die Anbindung von der Innenstadt zum Hafen verbessert werden. Hier stellt die Batteriestraße durch die hohen Verkehrsbelastungen eine Barriere dar und verhindert eine direkte Verknüpfung der Innenstadt mit dem Hafen. Eine Überbrückung der Straße sollte daher Abhilfe schaffen und vom Münster bis zur Uferpromenade führen.

Zwischen dem Rheinparkcenter und der Innenstadt werden Synergieeffekte gesehen. Aus diesem Grund werden eine Verbesserung der Busanbindung sowie die Gestaltung der Wegführung für Radfahrer und Fußgänger notwendig sein.

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und einer ruhigen, autofreien Innenstadt ist der Erhalt der Straßenbahn unabdingbar. Durch das gute Straßenbahnnetz können die Neusser BewohnerInnen sowie die Düsseldorfer Bevölkerung die Innenstadt und auch weitere Stadtteile bequem und emissionsarm erreichen.



Aufwertung des Bereichs unter der Eisenbahnbrücke Further Straße

Verbesserung der Barrierefreiheit in der Innenstadt (Bahnhof, Spielplätze)

Anreize für innerstädtisches Wohnen verbessern

Aufwertung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität der Plätze, Grün- und Straßenräume

Erreichbarkeit und Anbindung der Innenstadt an das Hafenbecken 1 verbessern






Planausschnitt Innenstadt

Legende zum Plan auf Seite 172








## Legende

### Wohnbauflächen

-  Siedlungsflächen/Siedlungsnebenflächen
-  vorhandene Entwicklungsflächen
-  neue Entwicklungsflächen
-  Mobilisierungsflächen
-  Baulücken



### Bebauungsqualitäten

-  Einfamilienhaus-, Doppelhausbebauung, aufgelockert
-  Einfamilienhaus-, Doppelhaus- und Reihenhausbebauung
-  Doppelhaus-, Reihenhausbebauung, verdichtet
-  Geschosswohnungsbau
-  besondere Wohnformate, z.B. Seniorenwohnen etc.



### Dienstleistungsstandort

-  Dienstleistungsstandort



















### Gewerbeflächen

-  Gewerbeflächen
-  neue Entwicklungsflächen




### Eignungsqualitäten

-  Gewerbe- und Industriegebiet
-  Gewerbegebiet für Handwerker, kleine und mittlere Betriebe





### Freiraumbezogene Flächen und Darstellungen

-  Waldflächen
-  Kleingartenanlagen, Parkanlagen
-  Flächen für Landwirtschaft
-  Grünflächen
-  Gewässerflächen
-  Sportflächen
-  Naturschutzgebiet
-  Landschaftsschutzgebiet
-  Biotopverbundflächen
-  großräumige Grünnetzungen
-  kleinräumige Grünnetzungen
-  prägende Siedlungsrandgestaltung
-  Entwicklungsachsen im Biotopverbund
-  Grünverbindungen entlang des Rheins
-  Sichtbeziehung zum Rhein
-  Promenade entlang des Rheins
-  Abgrenzung Westfeld
-  Abgrenzung Raumortlabor
-  Naherholungsschwerpunkte
-  Friedhof


### Symbole Verkehr

-  Park & Ride
-  DB-/S- Stationen
-  Sporthafen/Wassersport




### Verkehrsflächen

-  Bundesautobahn
-  Bahntrassen
-  regionalbedeutende Radrouten
-  Freizeitroute Eselpfad






### Zentrale Versorgungsbereiche

-  Flächenabgrenzung

### Hierarchiestufen

-  Hauptzentrum
-  Nebenzentrum
-  Nahversorgungszentrum

### Aktionsfelder

-  Schwerpunktbereiche
-  Siedlungsråder beachten
-  Ergänzung regionales Radroutennetz
-  Aufwertung/Entwicklung von Ortsmitten
-  Aufwertung/Ausbilden/Sichern von Eingängen

### Zeichenerklärung Vertiefung

-  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



Planausschnitt Neusser Innenstadt







Die Ergebnisse des „Neuss 2025+ lassen sich übergeordnet in den zentralen Handlungsfeldern zusammenfassen:

## **Wohnen**

### *Neuss als attraktiven Wohnstandort stärken!*

Neuss besitzt eine hohe Attraktivität als Wohnstandort. Geschätzt wird die enge Verbindung von Stadt und Landschaft und die direkte Einbindung in die Metropolregion Rhein-Ruhr. All dies gilt es bei der künftigen Entwicklung zu berücksichtigen. Prognosen gehen davon aus, dass bei einem erwarteten geringfügigen Rückgang der Bevölkerung von 0,8 % der Bedarf an neuen Wohnflächen rund 140 ha umfassen wird, der sich im Wesentlichen über den Zuzug aus der Region wie in der Verringerung der Haushaltsgrößen und dem damit verbundenen Wohnbauflächenbedarf pro Kopf begründet.

Viele dieser benötigten Flächen sind bereits im aktuellen Flächennutzungsplan wie in konkreten Bebauungsplänen gesichert. Berücksichtigt ist auch das Potenzial in vorhandenen Baulücken wie im vorhandenen baulichen Bestand der Stadt. Lediglich 65 ha müssen über die Neuausweisung von Wohnbauflächen planungsrechtlich gesichert werden.

Die Suche nach diesen Flächen war ein höchst komplexer Prozess, bei dem unterschiedliche fachliche Anforderungen (u.a. ökologische Bedingungen, Flächenverfügbarkeit...) wie auch die in den Planungswerkstätten zum Ausdruck gebrachten Erwartungen der Bevölkerung berücksichtigt wurden. Überdies wurde in den Planungswerkstätten betont, wie wichtig die stete Erneuerung der Bestände für eine nachhaltige Stadtentwicklung ist. Auch das ist im Strukturkonzept verankert.

Der Entwurf des Strukturkonzeptes macht konkrete Aussagen zu den potenziellen neuen Wohnbauflächen. Hierbei handelt es sich um gutachterliche Empfehlungen, die selbstverständlich im Rahmen des anstehenden Flächennutzungsplanprozesses weiter zu debattieren und zu bewerten sind.

## **Ortsteile und Ortsteilzentren**

### *Lebensqualität, Funktionsfähigkeit und Identität der Ortsteile bewahren!*

Neuss ist eine Stadt vielfältiger, lebendiger und attraktiver Ortsteile. Das Strukturkonzept erklärt die Wahrung der Funktionsfähigkeit, Funktionsvielfalt und Identität zu einem zentralen Grundprinzip einer verantwortungsvollen Stadtentwicklung. So wird es darauf ankommen, die Ablesbarkeit der Orte zu wahren, vorhandene Einzelhan-

delsstrukturen zu sichern und Aufenthalts- wie Begegnungsqualitäten im öffentlichen Raum der Ortsteile zu sichern bzw. zu entwickeln; So beispielsweise im Umfeld des Lessingplatzes in Norf oder das Einkaufszentrum um den Artur-Platz Weg in Gnadental und der Hindenburgplatz in Holzheim.

Besondere Konsequenzen hat dies auch auf die Ausweisung neuer Siedlungsflächen. Grundsätzlich besteht hier der Anspruch einer Integration in den Kontext des Ortsteils, der Landschaft und vor allem in die sozialen Nachbarschaften. Ein Bürger der Stadtteilwerkstatt in Uedesheim brachte dies sehr plakativ zum Ausdruck: „Es gilt den Maßstab des Ortsteils zu halten“.

## **Wirtschaft/Gewerbe**

### *Potenziale des Wirtschaftsstandortes Neuss bestmöglich entwickeln!*

Neuss ist ein attraktiver Wirtschafts- und Unternehmensstandort. Neben der Hafenwirtschaft, Unternehmen im Logistikbereich, den Aluminiumwerken sind es vor allem die kleinteiligen gewerblichen Strukturen, die eine solide Basis der Wirtschaftsstruktur darstellen. Die Entwicklung der Stadt muss die Potenziale des Wirtschaftsstandortes Neuss in den Fokus rücken. Bestehende Strukturen in den Gewerbe- und Industriegebieten sind zu sichern und entsprechende Flächen für künftige Entwicklungen bereitzustellen. Auch hier gilt, dass sich diese Flächen in den Kontext der Stadt einzufügen haben. Im Strukturkonzept werden 78,2 ha an neuen Gewerbeflächen dargestellt, im Wesentlichen über Erweiterung vorhandener Standorte (Kruppstraße und Kreitzweg).

## **Mobilität**

### *Individuelle Mobilität ermöglichen!*

Neuss verfügt über ein gut ausgebautes Straßennetz. Auch die Anbindung an das Netz des öffentlichen Verkehrs (Bus, Bahn) ist in weiten Teilen der Stadt gewährleistet. Dennoch gibt es hier Verbesserungsbedarfe, wie vor allem die TeilnehmerInnen der Planungswerkstätten in den südlichen Ortsteilen zum Ausdruck brachten. Gefordert wurde unter anderem eine verbesserte Anbindung und Taktung der Busverbindungen in den Ortsteilen Helpenstein, Speck und Wehl. In Norf/Derikum und Allerheiligen wurden die Abstimmung auf den Bahnverkehr sowie eine barrierefreie Gestaltung der Bus- und Bahnhaltestellen gefordert. Als ein weiterer zentraler Handlungsbereich im Strukturkonzept gilt die gestalterische und funktionale Aufwertung der Hauptverkehrsstraßen, die in die Innenstadt und durch die Ortsteile führen. Die Bergheimer Straße, die Jülicher Straße und die Bonner Straße sind solche Beispiele.

..

Selbstverständlich wird dem Ausbau des Radwegenetzes zentrale Aufmerksamkeit zukommen. Wege vom Auto auf das Rad zu verlagern wird zur Herausforderungen einer an nachhaltigen Grundsätzen orientierten Stadtentwicklung. Hier besitzt Neuss ein enormes Potenzial, dass es entsprechend zu fördern gilt.

### **Bildung, Kultur und soziale Infrastruktur**

#### *Kulturelle Vielfalt sichern und entwickeln!*

Das kulturelle Profil von Neuss bestimmt maßgeblich die Wahrnehmung und Wahrnehmbarkeit der Stadt nach Innen wie nach Außen. Theater, Museen und nicht zuletzt das Museum Insel Hombroich stehen für dieses Profil. Daneben sind gerade die Ortsteile von vielfältigen soziokulturellen Einrichtungen und Angeboten geprägt. Die Kultur der Vereine ist eine solche. Die Stadtentwicklung muss sich dieser Strukturen annehmen, sie fördern und weiter entwickeln. Und sie muss Orte für weitere Angebote bereitstellen. Beispielsweise über die Umgestaltung der Hafenterrasse 1, die über die städtische Promenade auch Flächen für zeitgemäße Nutzungen und urbane Qualitäten bereitstellt, die auch überregional wirksam werden können.

### **Freiraum**

#### *Grün- und Freiräume stärken!*

Neuss ist eine Gartenstadt. Es sind die großen, offenen Landschaftsräume und Schutzgebiete aber auch die vielfältigen Auenbereiche und Uferlandschaften am Rhein, die das Bild und die Qualität der Stadt maßgeblich mitbestimmen. Die Sicherung dieser Landschafts- und Erholungsräume und die Aufwertung der Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer ist erklärtes Ziel des Strukturkonzeptes zur Stadtentwicklung. Daneben stehen neue Projekte auf der Agenda: so die Rekultivierung der derzeitigen Abfalldeponie des Rhein-Kreises Neuss oder die weitere Entwicklung des Rennbahnparks.

81



# Legende

## Wohnbauflächen

- Siedlungsflächen/Siedlungsnebenflächen
- vorhandene Entwicklungsflächen
- neue Entwicklungsflächen
- Mobilisierungsflächen
- Baulücken

## Bebauungsqualitäten

- Einfamilienhaus-, Doppelhausbebauung, aufgelockert
- Einfamilienhaus-, Doppelhaus- und Reihenhausbebauung
- Doppelhaus-, Reihenhausbebauung, verdichtet
- Geschosswohnungsbau
- besondere Wohnformate, z.B. Seniorenwohnen etc.

## Dienstleistungsstandort

- Dienstleistungsstandort

## Gewerbeflächen

- Gewerbeflächen
- neue Entwicklungsflächen

## Eignungsqualitäten

- Gewerbe- und Industriegebiet
- Gewerbegebiet für Handwerker, kleine und mittlere Betriebe

## Freiraumbezogene Flächen und Darstellungen

- Waldflächen
- Kleingartenanlagen, Parkanlagen
- Flächen für Landwirtschaft
- Grünflächen
- Gewässerflächen
- Sportflächen
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Biotopverbundflächen
- großräumige Grünnetzungen
- kleinräumige Grünnetzungen
- prägende Siedlungsrandgestaltung
- Entwicklungsachsen im Biotopverbund
- Grünverbindungen entlang des Rheins
- Sichtbeziehung zum Rhein
- Promenade entlang des Rheins
- Abgrenzung Westfeld
- Abgrenzung Raumortlabor
- Naherholungsschwerpunkte
- Friedhof

## Symbole Verkehr

- Park & Ride
- DB-/S- Stationen
- Sporthafen/Wassersport

## Verkehrsflächen

- Bundesautobahn
- Bahntrassen
- regionalbedeutende Radrouten
- Freizeitroute Eselpfad

## Zentrale Versorgungsbereiche

- Flächenabgrenzung

## Hierarchiestufen

- Hauptzentrum
- Nebenzentrum
- Nahversorgungszentrum

## Aktionsfelder

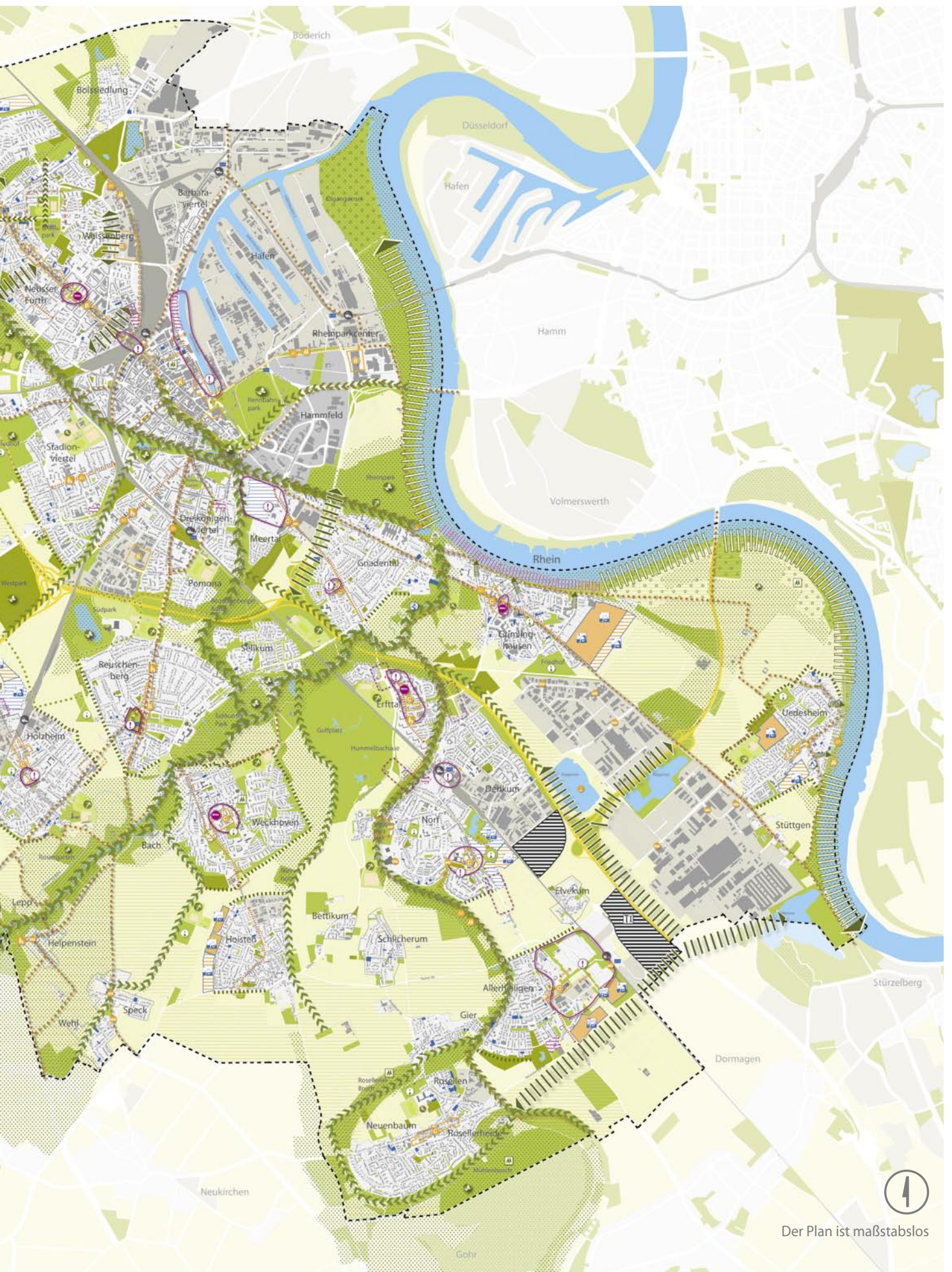
- Schwerpunktbereiche
- Siedlungsråder beachten
- Ergänzung regionales Radroutennetz
- Aufwertung/Entwicklung von Ortsmitten
- Aufwertung/Ausbilden/Sichern von Eingängen

## Zeichenerklärung Vertiefung

- 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







Der Plan ist maßstablos



Mit der Veranstaltung am 30. Mai 2011 ist die Beteiligung und Mitwirkung der Neusser Bürgerinnen und Bürger nicht beendet. Die Veranstaltung ist nur eine Zwischentappe eines komplexen Planungsprozesses. Im Zuge der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans werden die Bürgerinnen und Bürger weiter die Möglichkeit bekommen, sich mit einzubringen. Auch die Anregungen, die nach der Veranstaltung am 30. Mai 2011 eingebracht wurden, finden sich soweit wie möglich im „Räumlichen Strukturkonzept“ wieder bzw. finden Berücksichtigung im weiteren Verfahren des Flächennutzungsplans.

Im Folgenden werden die Anmerkungen, Ideen sowie Fragen aus dem Plenum themenbezogen aufgeführt:

## Mobilität

Ein Bürger/eine Bürgerin signalisierte, dass die Verkehrssituation an der Jülicher Straße (im Dreikönigenviertel) verbesserungsbedürftig sei. Hier käme der Wunsch auf, den Verkehr und somit den daraus anfallenden Verkehrslärm zu vermindern und im Zuge dessen mehr Platz für Fußgänger zu schaffen. Zudem sollten die Fahrradwege nicht an den Fahrbahnrand realisiert werden, da dies zu gefährlich sei.

Weiterhin sollten beispielsweise auf der Bergheimer Straße Radwegelücken geschlossen werden. Dies sei vor allem notwendig am S-Bahn-Haltepunkt Neuss-Süd sowie am Friedrich-Ebert-Platz im Dreikönigenviertel.

Zudem forderte ein Bürger/eine Bürgerin ein auf Zahlen basierendes, transparentes Verkehrskonzept, um den Anforderungen der Bürger bezüglich des Verkehrs (und umgekehrt) gerecht zu werden.

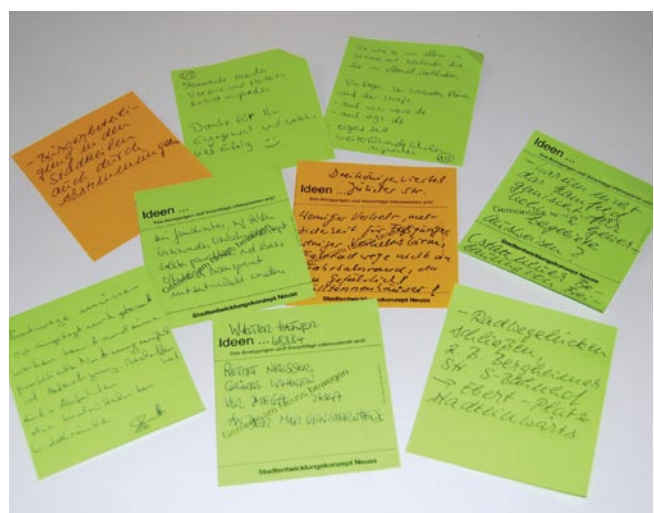
Zusätzlich gelte es die Radwege daraufhin zu überprüfen, ob deren praktische Nutzung möglich ist. Das bedeutet, dass die Befestigung und Beschaffenheit ein Auf- und Abfahren ohne Weiteres zu gewährleisten hat.

Es sei anzunehmen, dass die Ausweisung neuer Gewerbegebiete zu einer Intensivierung des Verkehrs führe. Wie wird darauf reagiert? Die Gewährleistung örtlicher Strukturen sei hier zu beachten! Wie soll das beispielsweise in Norf, Elvekum, Rosellen und Allerheiligen gewährleistet werden?

Inwiefern ist eine Beteiligung bei der Planung des Verkehrs möglich?

## Siedlungsentwicklung

Im thematischen Feld der Siedlungsentwicklung wurde



angeregt, das Hammfeld sowohl für Wohnen als auch für Gewerbe offen zu lassen.

Es wurde anmerkt, dass eine „bedarfsgerechte Planung“ eine Illusion sei, beispielsweise im Hinblick dessen, dass neue Flächen ausgewiesen werden und der Bestand darunter benachteiligt wird.

Warum sind die Baugebiete in Grefrath rausgefallen?

Wie wird – fernab der Flächenausweisungen – kontrolliert, was letztendlich auf Flächen geschieht? (Beispiel: Finanzamt im Dreikönigenviertel)

Wurde auch der Bedarf der Landwirtschaft in die Planung einbezogen?

Ist die Sanierung von alten Beständen in die Planung mit eingeflossen?

Gibt es Vorstellungen zur Entwicklung der Flächen nördlich des Hauptbahnhofs? (Da Angsträume das persönliche Unsicherheitsempfinden in den Abendstunden enorm beeinflussen.) Allerdings stelle es trotzdem ein Viertel mit viel Potenzial in der Nordstadt dar.

Gibt es Berechnungen, wie viele Einwohner auf den einzelnen Flächen untergebracht werden? Hintergrund: In Uedesheim wurden 600 neue Einwohner „versprochen“. Woher sollen diese kommen?

### Verfahren

Im Rückblick der bereits geschehenen Bürgerbeteiligung und im Hinblick der womöglich noch kommenden, sollten diese in Form von Abstimmungen geschehen.

Eine Möglichkeit seien beispielsweise im Sommer aufgestellte und zweimal im Monat stattfindende Infostände.

Zusätzlich solle es gezielte Umfragen geben zu konkreten Plänen. Diese könnten

- auf der Straße,
- auf der Internetseite [www.neuss.de](http://www.neuss.de),
- auf der Internetseite [ngz.de](http://ngz.de),
- auf einer eigens dafür aufgebauten Internetseite etc. durchgeführt werden. Zudem könnten diesbezüglich weiterführende Schulen, Vereine und Parteien mitwirken oder auch für einen Gesamtüberblick beispielsweise Stammtische besucht werden.

Ist es überhaupt Bürgerbeteiligung, wenn aus einem Stadtteil nur 90 von 11.000 Bewohnern zu einer Stadtteilwerkstatt kommen?

Außerdem sei es notwendig die Kommunikation des Konzeptes in der Öffentlichkeit breiter auszuformen.

Die Bedürfnisse der alternden Bevölkerung und die Anforderungen an die Barrierefreiheit stehen im Widerspruch zur Ausweisung neuer Flächen außerhalb der Siedlungskerne. Wurde dies berücksichtigt? Wie machen das andere Städte?

Ein Bewohner/eine Bewohnerin merkte an, dass die in den Stadtteilwerkstätten besprochenen Flächen nicht hinreichend dokumentiert seien, beispielsweise Flächen in Uedesheim.

### Weitere Anregungen

Ein Bewohner/eine Bewohnerin schlug vor, an der Jülicher Straße die Mülltonnen in dafür eigens noch aufzustellenden „Mülltonnenhäusern“ unterzubringen.

Der Gesamtplan sei verständlicher, wenn auch die Straßen außerhalb von Neuss mit einer Bezeichnung versehen würden.

Allerheiligen ist ein Ortsteil mit großem Wachstum. Trotzdem wurde die Gründung einer neuen Grundschule abgelehnt; dies sei ein Widerspruch.

Wie wird sich mit anderen Städten abgestimmt, vor allem unter Berücksichtigung des neuen Ikea-Marktes in Kaarst, welcher in direkter Anbindung zu Neuss steht?



Die nachfolgenden Quellen beziehen sich auf die wesentlichen Unterlagen, die zur Erarbeitung des Räumlichen Strukturkonzeptes Neuss 2025+ herangezogen wurden.

Darüber hinaus sind zahlreiche Gespräche geführt worden, aus denen sich weitere wichtige Informationen für das Räumliche Strukturkonzept ergeben haben.

Aus diesem Grund erhebt die nachfolgende Quellenübersicht keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

## Arbeitsgrundlagen und weiterführendes Material

GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH (2010): Handlungskonzept Wohnen Neuss am Rhein. Hamburg

Stadt- und Regionalplanung, Dr. Paul G. Jansen GmbH (2007). Einzelhandelsgutachten für die Stadt Neuss, im Auftrag der Stadt Neuss. Köln, Neuss

Planquadrat Büro für Raumplanung, Städtebau + Architektur (2010), Gewerbeflächen in Neuss, (erarbeitet im Auftrag der Stadt Neuss | Amt für Wirtschaftsförderung. Dortmund. Neuss

scheuven + wachten (2011), Wohnlandanalyse für die Stadt Neuss, im Auftrag der Stadt Neuss. Dortmund, Neuss

Stadt Neuss(Hrsg.) (2006): Stadenwicklungskonzept Perspektive Neuss 2020+

neuss agenda 21 | Forum Stadtentwicklung, Neuss 2030 Stadt im Wandel

neuss agenda 21 | Forum Stadtentwicklung, Westfeld, Antrag und Empfehlungen der NEUSS-AGENDA 21, Forum Stadenwicklung, Forum Umwelt an den Rat der Stadt Neuss

Stadthafen Neuss Verwaltungsgesellschaft mbH | Amt für Wirtschaftsförderung: Anlegen in der Zukunft, Wirtschaftsstandort Neuss: Stadthafen und Food City

Spiekermann, Beratende Ingenieure (2004): Verkehrsentwicklungsplan Stadt Neuss, Maßnahmen- und Handlungskonzepte, Düsseldorf. Neuss

Stadt Neuss, Neuss am Rhein, - Die Stadtteile - Stück für Stück Neuss

Stadt Neuss (2009): Wir entwickeln Neuss>,

Stadt Neuss(2009 ff.): Flächennutzungsplan der Stadt Neuss

Stadt Neuss (2004) Datenaufbereitung: Dr. D. Rütten: Biotopverbund der Stadt Neuss, Darstellungen der Vernetzungsräume

Stadt Neuss (2010): Biotopverbundkarte

Stadt Neuss (2007): Radewegeplan

## Links

[www.stadtentwicklung.neuss.de](http://www.stadtentwicklung.neuss.de)

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

## Zahlen und Daten

Stadt Neuss | Amt für Wirtschaftsförderung

GENESIS-Tabelle: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Arbeitsort) nach Wirtschaftsabschnitten (13) der WZ 2003

## Bilder, Grafiken und Pläne

Stadt Neuss - Amt für Stadtplanung:  
S.19 | S. 36 | S.40

scheuven + wachten:  
alle Bilder, Grafiken und Pläne soweit nicht anders gekennzeichnet

