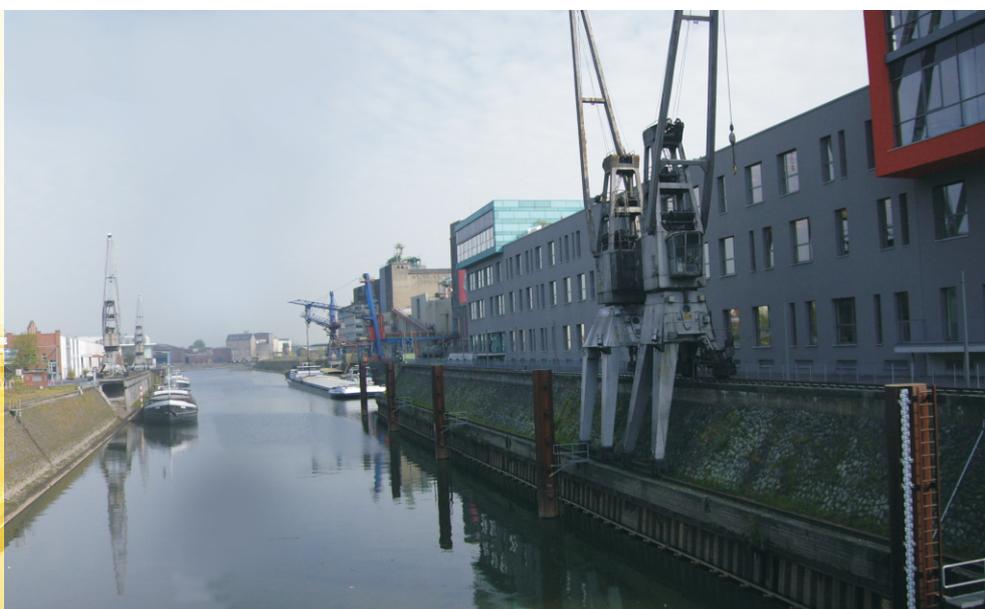


# ÖSTLICHER INNENSTADTRAND NEUSS

## Städtebauliche Sanierungsmaßnahme

Vorbereitende Untersuchungen  
gem. § 141 BauGB

Vorläufiger Ergebnisbericht







# INHALT

<b>1</b>	<b>ANLASS UND AUFGABE</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>BESTAND ZU BEGINN DER VU IM MAI 2010</b>	<b>6</b>
2.1	LAGE DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS	6
	Hafen	6
	Innenstadt	8
	Rennbahn	8
2.2	HISTORISCHE BEDEUTUNG	9
	Lage am Wasser	9
	Lage an der Stadtbefestigung	10
2.3	BESTEHENDES PLANUNGSRECHT	12
	Flächennutzungsplan	13
	Bebauungspläne	12
	Denkmalschutz	13
2.4	EIGENTUMSVERHÄLTNISSE	13
2.5	BAULICHE UND STADTGESTALTERISCHE SITUATION	14
	Hafenbecken 1	14
	Stadtmauer	15
	Ehemalige Münsterschule	16
	Ehemalige Busbahnhof - Romaneum	18
	Wendersplatz	20
2.6	UMWELTSITUATION	21
	Altlasten	21
	Lärm	21
	Lufthygiene	22
	Gerüche	22
	Ökologie, Natur und Landschaft	22
	Stadtklima	22
2.7	VERKEHRSSITUATION	23
	Motorisierter Individualverkehr	23
	ÖPNV	23
	Radverkehr	24
	Fußgängerverkehr	24
	Ruhender Verkehr	24
	<b>BESTANDSPLAN</b>	<b>24a</b>
<b>3</b>	<b>MASSNAHMENKONZEPT</b>	<b>25</b>
3.1	BISHERIGE PLANUNGSINITIATIVEN	25
	Wettbewerb Hessor	25
	Rahmenplan „Neuordnung östlicher Innenstadtrand und Hafemole 1“	25
	RennbahnPark Neuss	28
	Masterplan „Neuss an den Rhein“	29
	U 81 / Osttangente	29
3.2	MASSNAHMEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET	30
	Maßnahmen im Bereich „Hafenbecken 1“	30
	Maßnahmen im Bereich „Stadtmauer entlang der Batteriestraße / Markt“	32
	Maßnahmen im Bereich „Ehemalige Münsterschule“	33
	Maßnahmen im Bereich „Ehemaliger Busbahnhof“	35
	Maßnahmen im Bereich „Wendersplatz“	36
	Maßnahmen im Bereich „Batteriestraße / Hessorrdamm und Hammer Landstraße“	36
	<b>MASSNAHMENPLAN</b>	<b>38a</b>
<b>4</b>	<b>UMSETZUNG DER MASSNAHMEN</b>	<b>39</b>
4.1	ABGRENZUNG DES SANIERUNGSGEBIETS	39
4.2	SANIERUNGSVERFAHREN	39



# 1 ANLASS UND AUFGABE

Der Bereich im Stadtzentrum von Neuss zwischen der historischen Innenstadt im Westen und dem Hafenbecken 1 bzw. Rennbahn im Osten weist mit Beginn der Untersuchungen unterschiedliche städtebauliche und funktionale Missstände auf. Gebäude stehen leer, einzelne Flächen sind untergenutzt oder ungeordnet, historisch bedeutsame Elemente sind nicht erlebbar und z.T. in keinem denkmalwürdigen Zustand und die Zugänglichkeit zur Wasserkante von der Innenstadt aus ist eingeschränkt. Der östliche Innenstadtrand stellt insgesamt keinen repräsentativen Stadteingang dar.

Aufgrund dieser Problemlagen hat der Rat der Stadt Neuss in seiner Sitzung am 14.12.2007 den Grundsatzbeschluss zur Durchführung eines Sanierungsverfahrens gemäß des Baugesetzbuches zur Neuordnung und Revitalisierung des östlichen Innenstadtrands gefasst und die Verwaltung beauftragt die Vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB durchzuführen.

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind Maßnahmen, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird (z.B. Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse, Funktionsfähigkeit eines Gebietes). Sie dienen dem Wohl der Allgemeinheit.

Zur Einleitung eines Sanierungsverfahrens ist als erster Schritt eine detaillierte Bestandsaufnahme erforderlich. Das Baugesetzbuch schreibt dafür das Instrument der Vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 Baugesetzbuch vor. Alle erforderlichen Erkenntnisse werden dabei zusammengetragen und münden in ein Gesamtkonzept mit einem Maßnahmenkatalog. Dieses lag erstmals im Mai 2010 vor.

Die Vorbereitenden Untersuchungen sollen Beurteilungsgrundlagen über die strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge im Untersuchungsgebiet geben, um somit den notwendigen Handlungsbedarf und allgemeine Entwicklungsziele für das Gebiet festlegen zu können.

In den vergangenen Jahren seit dem ersten Untersuchungsbericht von Mai 2010 sind bereits städtebauliche Planungen für Teilbereiche des östlichen Innenstadtrands und das nähere Umfeld erarbeitet und teilweise umgesetzt worden; diese Planungen sollen nunmehr in ein Gesamtkonzept eingebunden werden, um so den östlichen Innenstadtrand mit einem gebündelten Maßnahmenpaket erfolgversprechend zu revitalisieren und die Innenstadt an das Wasser heranzuführen.

Als übergeordnete Klammer für die Entwicklung der Innenstadt und des östlichen Innenstadtrandes wurde parallel und inhaltlich eng verknüpft zu den vorbereitenden Untersuchungen ein integriertes Gesamtkonzept für die Neusser Innenstadt aufgestellt.

## 2 BESTAND

### 2.1 LAGE DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS

Das ca. 7,9 ha große Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen „Östlicher Innenstadtrand“ liegt im Stadtzentrum von Neuss zwischen der historischen Innenstadt im Westen und dem Hafenbecken 1 bzw. Rennbahn im Osten.

Das Gebiet stellt die östliche Eingangssituation zur Innenstadt von Neuss dar, fungiert als Bindeglied zwischen Innenstadt und Wasserkante und bildet gleichzeitig die Schnittstelle zwischen Wohn-, Handels-, Dienstleistungs- und Freizeitnutzungen der Innenstadt und dem überwiegend industriell geprägten Industriehafen.

Das Untersuchungsgebiet wird abgegrenzt durch das Gebäude des Kino- und Freizeitzentrums im Norden, das Hafenbecken 1 im Osten, den Wendersplatz bzw. das Kreishaus/Rheinisches Landestheater im Süden und die Bebauung entlang des ehemaligen Busbahnhofs (Hymgasse), der Quirinusstraße bzw. Stadtmauer an der Batteriestraße im Westen.

Die Aussagen zum Bestand beziehen sich – sofern nicht anders angegeben – auf den Stand des ersten Berichtes von Mai 2010.

An das Untersuchungsgebiet grenzen folgende Bereiche an:

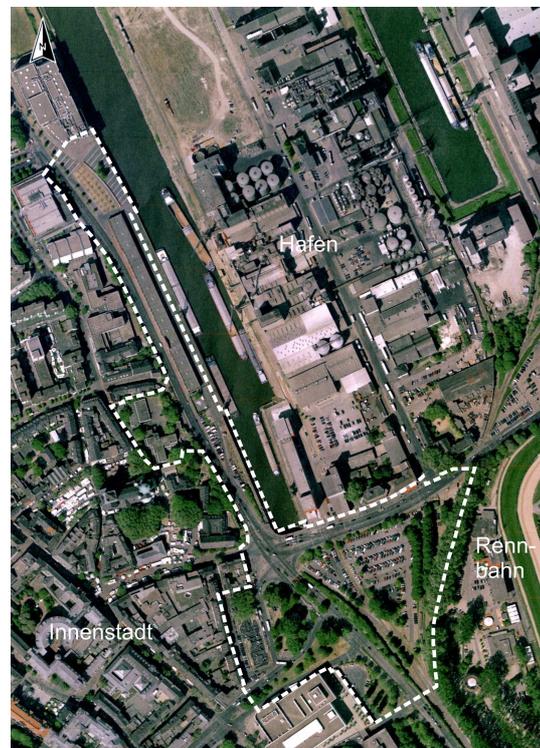
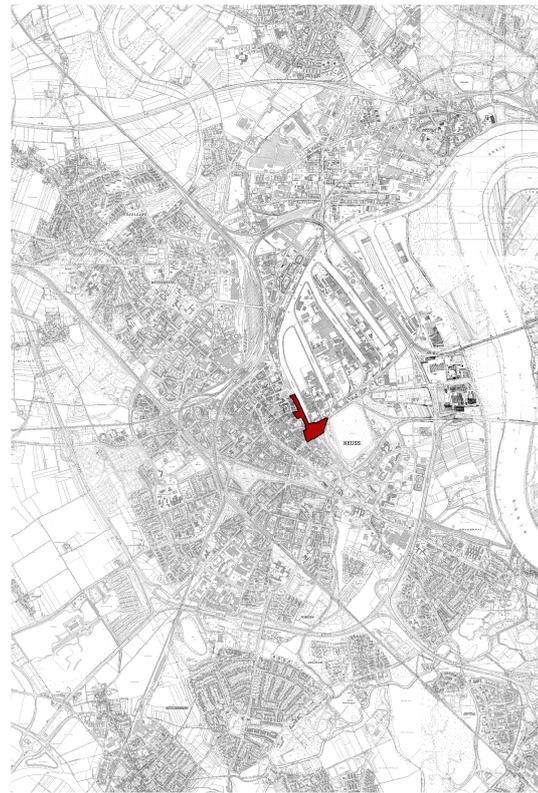
#### Hafen

Das Neusser Hafenareal umfasst eine Fläche von ca. 350 ha mit fünf Hafenbecken. Der Rhein- und Seehafen ist ein multifunktionales Dienstleistungszentrum mit eigenem Eisenbahnbetrieb, Umschlaganlagen, weitläufigen Freiarealen und Lagerhallen sowie einem modernen Container- und Kombiverkehrs-Terminal und einem Logistikzentrum für das Be- und Entladen von Kraftfahrzeugen.

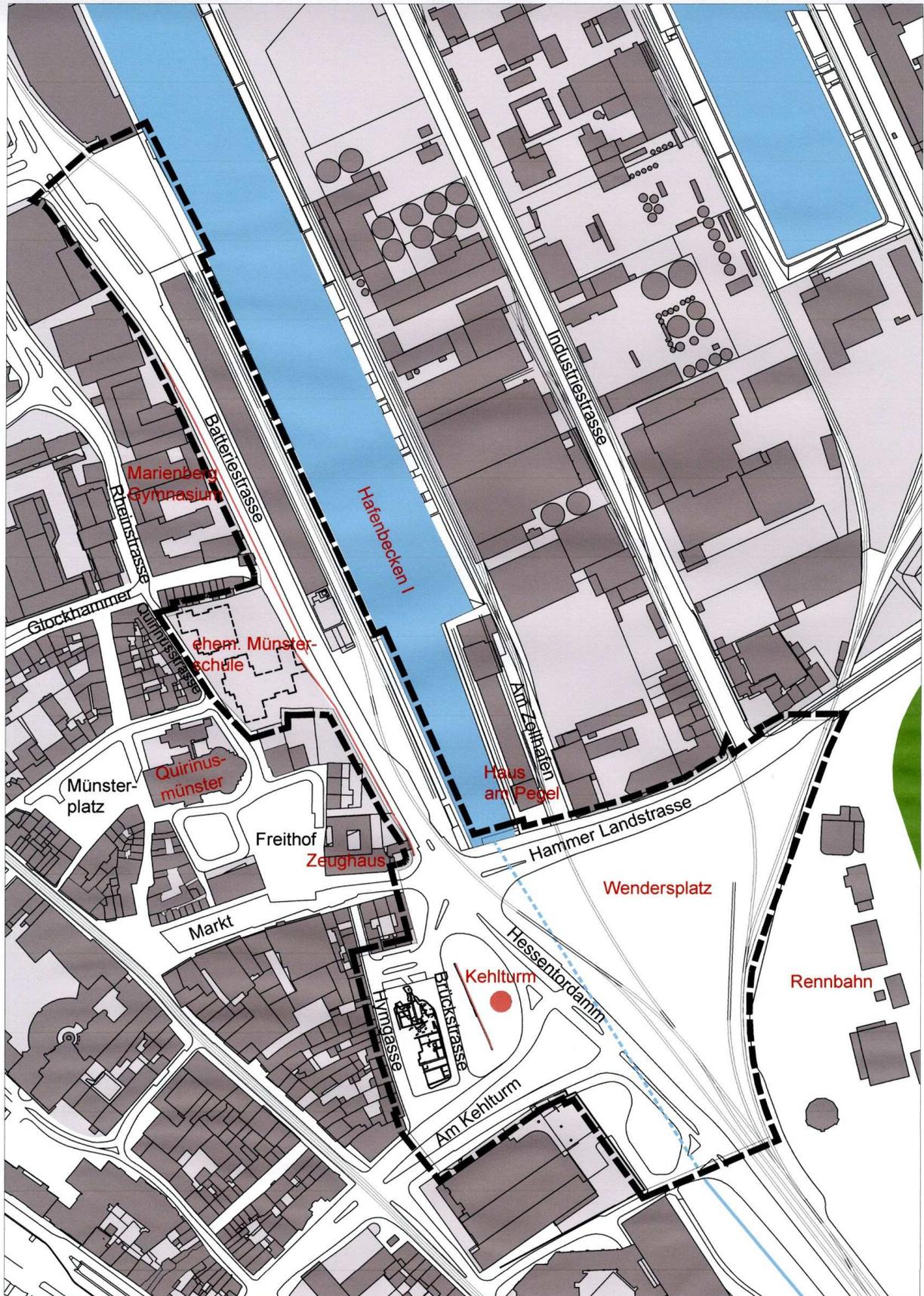
Die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG ist mit ihren beiden Standorten in Düsseldorf und Neuss bezogen auf die Gesamtumschlagsleistung Deutschlands drittgrößter Binnenhafen nach Duisburg und Köln.

Schnittstelle zwischen dem Hafenareal und der Innenstadt von Neuss stellt das Westufer des Hafenbeckens 1 dar, welches insgesamt zu Beginn der Untersuchungen minder genutzt wurde und z.T. brach lag.

Im nördlichen Bereich des Westufers des Hafenbeckens 1 befinden sich die Flächen der Unternehmensgruppe Wilh. Werhahn KG an der Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße und schließen direkt an das Untersuchungsgebiet an.



Lage des Untersuchungsgebietes  
(© AEROWEST)



Abgrenzung des Untersuchungsgebiets  
(Amt für Stadtplanung Stadt Neuss)

Der Bestandsplan folgt auf Seite 24a  
Der Maßnahmenplan folgt auf Seite 38a

Hier stehen (Mai 2010) u.a. das 1924 errichtete Stückgutlagerhaus sowie das Silo von 1938 zwischen Lagerhaus und Stückgutlagerhaus. Die Lagerhäuser sind insgesamt architektonisch anspruchsvoll gestaltet.

Nördlich der Speichergebäude verändert sich die Lagegunst zunehmend. Das Gelände liegt eingezwängt zwischen dem Hafenbecken, einer tief eingeschnittenen Bahntrasse und dem hoch liegenden Verkehrsbauwerk über der Düsseldorfer Straße. Nördlich schließen die Lagerfläche der Fa. Zietzschmann (Logistik) an.

Die Nordspitze zwischen Hafenbecken 1 und 2 – die Hafemole 1 – ist frei geräumt. Die Brachfläche auf der Hafemole 1 war fast 90 Jahre lang die Produktionsstätte für landwirtschaftliche Geräte und Motoren (CASE), bis die Produktion im Jahr 1997 eingestellt wurde. Die Stadt Neuss kaufte dieses Gelände, ließ die Fabrikgebäude abreißen und führte außerdem eine umfangreiche Bodensanierung durch. Nun ist als Nachnutzer für dieses Areal der Autozulieferer Pierburg gefunden. Die Firma Pierburg hat begonnen ein Werk für ca. 600 Mitarbeiter zu errichten und wird im Jahr 2014 in Betrieb gehen. Außerdem nimmt das Unternehmen Vetten Fördertechnik, das Krananlagen wartet und verkauft, ca. 8.000 qm auf dem ehemaligen CASE- Gelände ein.

Aufgrund der herausragenden Bedeutung des Hafens für die gesamte Neusser Wirtschaft ist es Ziel, den Hafen durch Planungen und Bauvorhaben am Hafendrand in keiner Weise einzuschränken. Alle Maßnahmen werden daher nur durchgeführt, wenn die Hafenverträglichkeit gewährleistet ist.

### **Innenstadt**

Das Untersuchungsgebiet umfaßt Teile der historischen Altstadt und grenzt an den Geschäftsbereich mit dem Neusser Hauptzentrum an. Vom Untersuchungsgebiet aus gibt es Straßenverbindungen zum Einkaufsbereich im „Hauptstraßenzug“ der Neusser Innenstadt. Sie führen auf den Büchel, der zusammen mit der Niederstraße die frequenzstärksten Bereiche der Neusser Innenstadt

darstellen und gemeinsam die „1a-Lage“ in der City bilden. In der Neusser Innenstadt befinden sich 387 Einzelhandelsgeschäfte mit insgesamt 79.000 qm Verkaufsfläche (Mai 2010). Prägend für den Neusser Innenstadteinzelhandel ist neben großen Kundenmagneten auch eine Vielzahl kleiner Geschäfte.

Neben der Stadtverwaltung mit über 2.000 Mitarbeitern ist in der Neusser Innenstadt die Verwaltung des Rhein-Kreis Neuss ansässig. Weitere zentralörtliche Funktionen übernimmt die Innenstadt auch durch das Amtsgericht, eine Niederlassung der Fernuniversität Hagen und die Volkshochschule Neuss. Ferner ist die Innenstadt auch für Betriebe, die nicht dem Einzelhandel angehören, Betriebsstandort. In der Innenstadt befindet sich eine große Anzahl attraktiver Kultur- und weiterer Einrichtungen (z.B. Clemens-Sels-Museum, Rheinisches Landestheater, Stadtbibliothek, Stadtbad, Rheintorklinik).

Seit einigen Jahren wird der Innenstadtbereich auf der Grundlage eines Gesamtkonzepts durch umfangreiche Baumaßnahmen umgestaltet und aufgewertet. (s.a. Integriertes Gesamtkonzept für die Neusser Innenstadt vom Januar 2013)

### **Rennbahn**

Östlich des Untersuchungsgebiets befindet sich die Neusser Galopprennbahn von 1875. Nach dem Zweiten Weltkrieg musste die völlig zerstörte Bahn komplett wieder aufgebaut werden. Eine weitere Veränderung erfuhr die Galopprennbahn 1995, als eine zusätzliche Allwetter-Sandbahn gebaut wurde und zudem eine Flutlichtanlage installiert wurde. Die Idee Galopprennen auf der Gras- und der Sandbahn unter Flutlicht laufen zu lassen, ist einmalig in Europa. Neuss hat sich hierdurch mit einer Saison von Anfang November bis Ende März eine Nische im Rennsport geschaffen. Für das Rennbahngelände sind umfangreiche Neubau- und Änderungsmaßnahmen in 2010 durchgeführt worden (s. Kap. 3.1 Rennbahnpark).



(Amt für Wirtschaftsförderung Stadt Neuss)

## 2.2 HISTORISCHE BEDEUTUNG

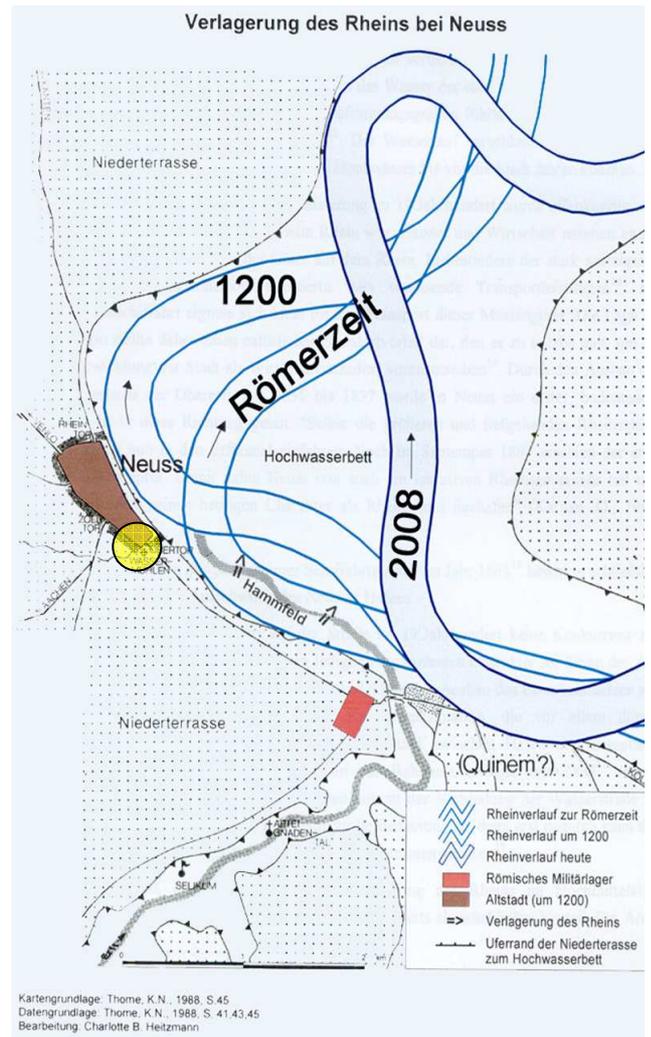
### Lage am Wasser

Der östliche Innenstadtrand von Neuss ist im Laufe der vergangenen Jahrhunderte insbesondere durch die wechselvollen Veränderungen des Rheinstromes geprägt worden: Die historische Innenstadt von Neuss lag ursprünglich am Flussufer des Rheins. Der Rhein floss unmittelbar an der Ostseite des historischen Stadtkerns – im Bereich des östlichen Innenstadtrands – vorbei und rechtfertigte somit bis ins 13. Jh. den Namen „Neuss am Rhein“.

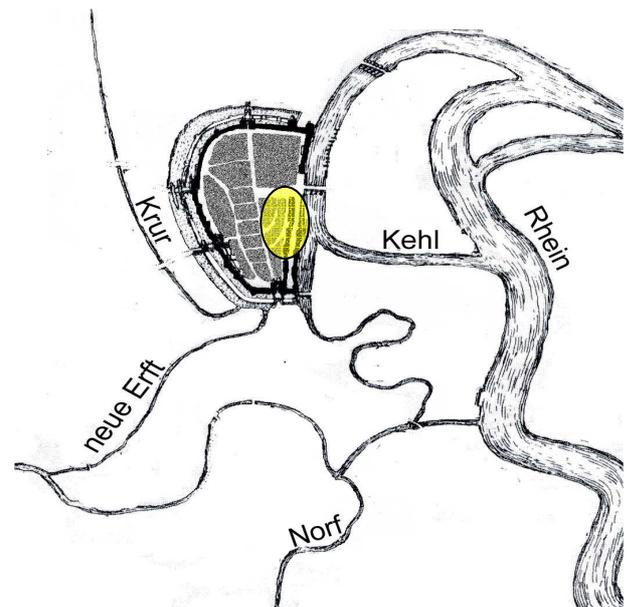
Im 13./14 Jh. verlagerte sich das Flussbett des Rheins nach Osten. Bei seinem Rückzug und der Verlagerung in sein heutiges Flussbett ließ der Rhein einige Altarme zurück.

Östlich der heutigen Altstadt befand sich der Stadtmauer vorgelagert der Rhein bzw. später – nach Verlagerung des Rheins – ein Altarm. Im Westen, Norden und Süden der Stadt befand sich der Stadtmauer vorgelagert ein Stadtgraben. Dieser Stadtgraben wurde zunächst durch die „Krur“, einen kleinen Fluss aus dem Nordwesten, gespeist. Da die Krur nicht genug Wasser zuführte, wurde 1456 die Erft künstlich in die Krur abgeleitet und mit dieser in den Stadtgraben geführt. Vom Stadtgraben aus floss das Wasser in den auf der Ostseite der Stadt im heutigen östlichen Innenstadtrand gelegenen Rheinarm. In diesen Rheinarm floss somit auch die Erft, weswegen dieser Erftgraben genannt wurde. Gespeist wurde dieser Rheinarm bzw. Erftgraben auch durch die „Kehl“, den früheren Rheinverlauf. Die Kehl floss von Osten auf Neuss zu und traf am sogenannten Kehlturm mit der Erft zusammen. Die Kehl teilte die durch das Abwandern des Rheins entstandenen Neusser Weiden. Im Laufe des 16. Jh. versandete die Kehl.

Der Rheinarm bzw. Erftgraben wurde 1835–1837 bis zur Mündung in den Rhein kanalisiert. Daher wird er seitdem Erftkanal genannt. Der Ausbau des Hafens, des späteren Hafenbeckens 1, fand 1881–1883 statt. Das Hafenbecken 1 (der ursprüngliche Erftkanal) grenzt an die heutige Altstadt von Neuss.



Verlagerung des Rheins bei Neuss  
(Lage des Untersuchungsgebiets gelb gekennzeichnet)  
(Karten-/Datengrundlage K.N. Thome; Bearbeitung C. B. Heitzmann; Ergänzung Amt f. Stadtplanung Stadt Neuss)



Flüsse um Neuss im 16. Jh  
(Lage des Untersuchungsgebiets gelb gekennzeichnet)  
(Amt für Stadtplanung Stadt Neuss)

1886/1887 wurde die Hafenbahn gebaut, da der Umschlag im Hafen so groß wurde, dass sich der Bau lohnte.

Im 19. und 20. Jh. wurden auf dem ehemaligen Weideland die weiteren Hafenbecken ausgebaut, da gerade im 19. Jh. ein guter Rheinanschluss aufgrund heraufkommender Industrialisierung immer wichtiger wurde.

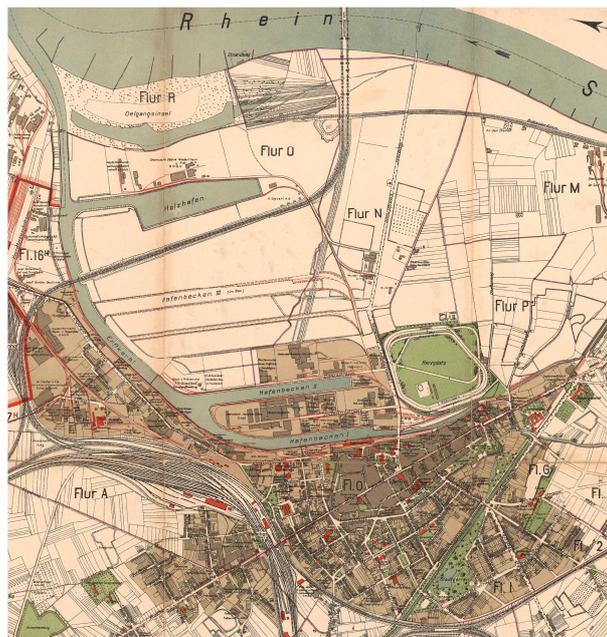
Seit Anfang der 90er Jahre wird die Stadt Neuss verstärkt mit den Konzentrationsprozessen im produzierenden Gewerbe sowie Industrie- und Logistikbereich konfrontiert. Dieses hat zu einer Flächenfreisetzung und Entstehung von Brachflächen im Bereich des Hafenbeckens 1 geführt.

### Lage an der Stadtbefestigung

Der östliche Innenstadtrand ist des Weiteren von historischem Interesse, weil hier die Stadtmauer verlief und Reste in Teilen noch vorhanden sind. Wie erläutert grenzte die Stadtmauer ursprünglich an den Rhein und später, als der Rhein von der Stadt abgewandert war, an einen künstlich gespeisten Rheinarm, den späteren Erftkanal.

Um die Immunität des Kirchenbereichs von St. Quirin, das im Mittelalter eines der wichtigsten Pilgerzentren im Rheinland war, bestand ein zweiter Mauerring.

Erst im 13. Jh. wurden diese beiden Mauern zu-



Neuss 1925  
(Stadtarchiv Neuss)

gunsten eines gemeinsamen, größeren Befestigungsringes, der den ovalen Stadtgrundriss umschloss, aufgegeben. Im 14. Jh. wurde die Stadtmauer teilweise zweizügig ausgebaut. Durch den Kupferstich von Braun und Hogenberg aus dem Jahr 1586 ist das Aussehen der Stadtmauer an der Rheinfront überliefert:



Ausschnitt aus dem Kupferstich von Braun und Hogenberg (1586)  
(Stadtarchiv Neuss)

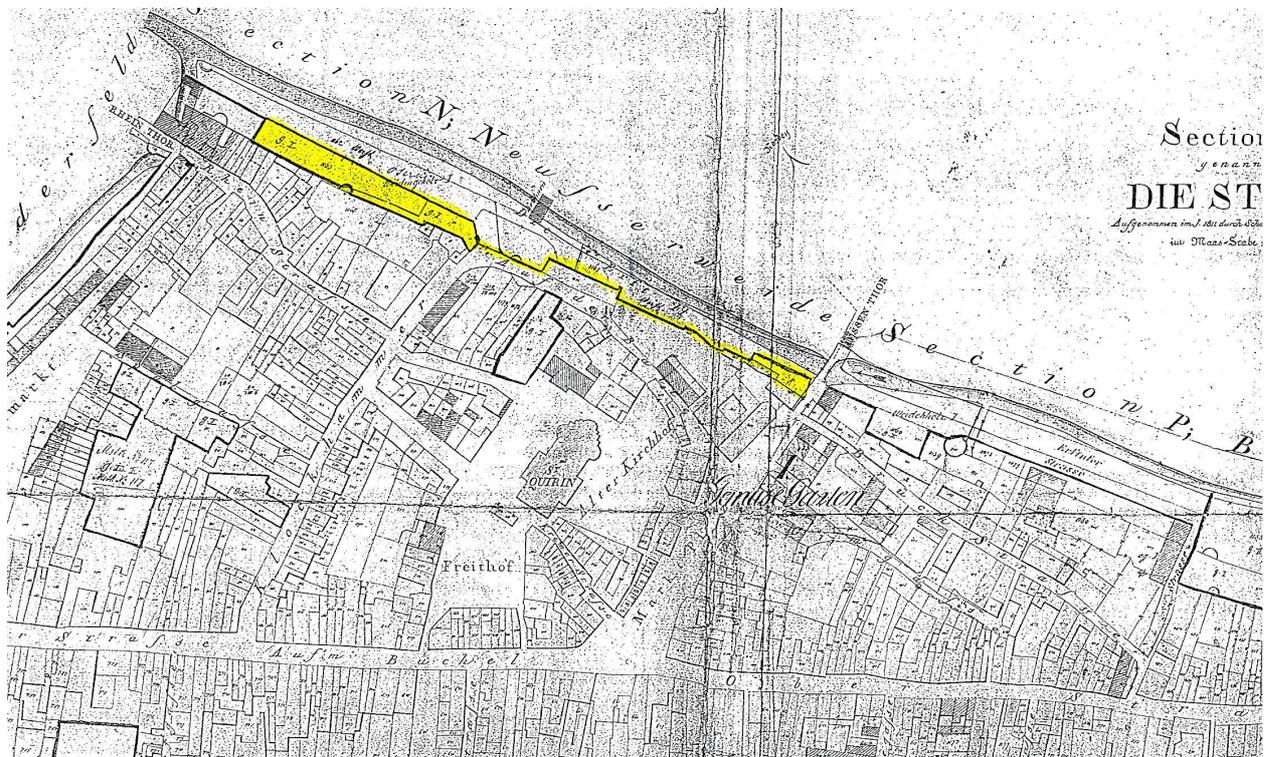
Für den Bereich der heutigen Batteriestraße zeigt der Kupferstich, dass dem Markt Schiffsanlegestellen unmittelbar vorgelagert waren. Weiter nördlich – zwischen dem Viereckturnm Raufteps und der vorspringenden Mauerfront unter dem Kloster Marienberg – schloss sich ein erhöhtes, befestigtes Plateau, das als Stapelplatz diente, an. Der Stapelplatz und die dahinterliegende Straße „Auf dem Over“ waren durch eine kleine Pforte (Cranenpfortz) miteinander verbunden. Zwischen dem Kloster Marienberg und dem nördlich gelegenen Rheintor war die Stadtmauer offensichtlich doppelzünftig ausgebaut gewesen. Die äußere Mauer zeigt hier zwei Schalentürme.

Auf einem Katasterplan aus dem Jahr 1862 ist der exakte Verlauf der ehemaligen Stadtmauer noch verzeichnet.

Im 19. Jh. wurde mit dem teilweisen Abriss der Mauer begonnen. So wurde die vorspringende äußere Mauer unterhalb von Marienberg gänzlich niedergelegt. Auch wurden alle Türme obertägig abgebrochen. Die verbliebenen Mauerabschnitte wurden teilweise, soweit sie marode waren, durch eine neue Mauerschale verstärkt.

Entlang der Batteriestraße sind heute noch Stadtmauerreste vorhanden, die Teil des Mauerrings sind, mit dessen Bau Mitte des 13. Jh. begonnen wurde.

Die vereinzelt noch vorhandenen Überreste der Stadtbefestigung deuten darauf hin, dass der östliche Innenstadtrand historisch gesehen die Wiege der Stadt Neuss und seit jeher Eingangsbereich und Gesicht der Stadt war.



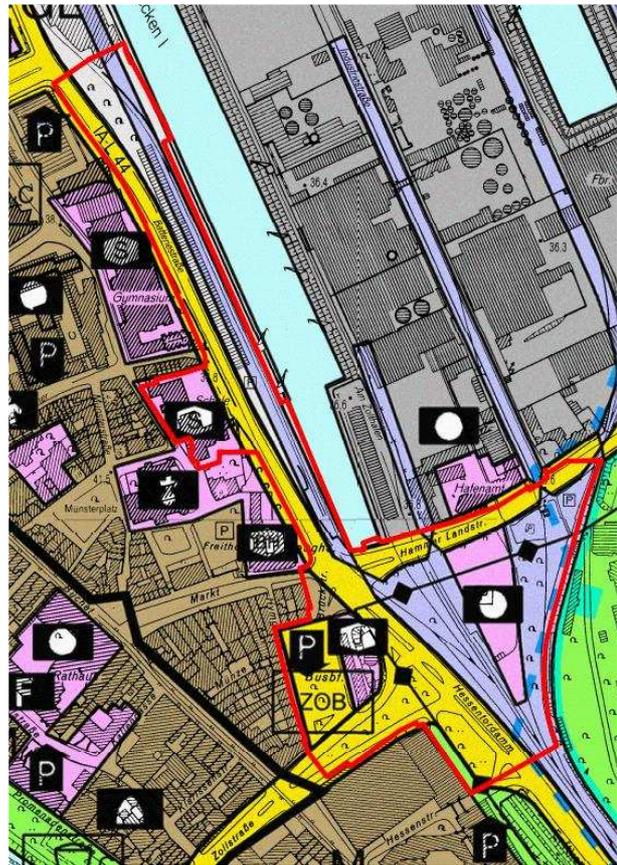
Katasterplan aus dem Jahr 1862  
(Amt für Stadtplanung Stadt Neuss)

## 2.3 BESTEHENDES PLANUNGSRECHT

### Flächennutzungsplan

Der gültige Flächennutzungsplan der Stadt Neuss stellt innerhalb des Untersuchungsgebiets

- die Fläche zwischen der Batteriestraße und dem Hafenbecken 1 als Gewerbegebiet, die Gleisanlage als Fläche für Bahnanlagen
- die Fläche des ehemaligen Busbahnhofes als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Tiefgarage sowie ZOB – Zentraler Omnibusbahnhof, die Fläche um den Kehlturn als Gemeinbedarfsfläche der Zweckbestimmung Jugendheim
- den Wendersplatz zu ca. zwei Drittel als Fläche für Bahnanlagen bzw. zu einem Drittel als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung öffentliche Verwaltung
- die Fläche der ehemaligen Münsterschule als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Schule
- den Straßenzug Batteriestraße/ Rheintorstraße/ Hessentordamm sowie Hammer Landstraße als Hauptverkehrsstraßen dar.



Flächennutzungsplanausschnitt der Stadt Neuss  
(Amt für Stadtplanung Stadt Neuss)

### Bebauungspläne

Das Untersuchungsgebiet liegt im Geltungsbereich verschiedener Bebauungspläne:

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 219 befinden sich Teile der Batteriestraße, der Hammer Landstraße und des Hessentordamms. Der Bebauungsplan setzt hierfür Straßenverkehrsfläche fest.

Der Bebauungsplan Nr. 219/1 umfasst den Wendersplatz und setzt für diesen in Teilen Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Kreisverwaltung sowie Bahnanlagen fest.

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 139 liegen Teile der Batteriestraße, für die der Bebauungsplan öffentliche Verkehrsfläche festsetzt.

Der Bebauungsplan Nr. 139/3, der den Bereich der Cretschmarhallen, die Batteriestraße und Teile der Münsterschule umfasst, befand sich im Mai 2010 in der Aufstellung und ist inzwischen rechtskräftig.

## Denkmalschutz

Die Stadtmauerreste entlang der Batteriestraße sind ein wichtiges Zeugnis der Neusser Stadtbaugeschichte. Es besteht an ihrer Erhaltung und Erforschung aus wissenschaftlichen und städtebaulichen Gründen ein öffentliches Interesse. Daher sind die Stadtmauerreste entlang der Batteriestraße als Boden- und auch als Baudenkmal in die Denkmalliste der Stadt Neuss eingetragen (s. a. Kap. 2.5 –Stadtmauer).

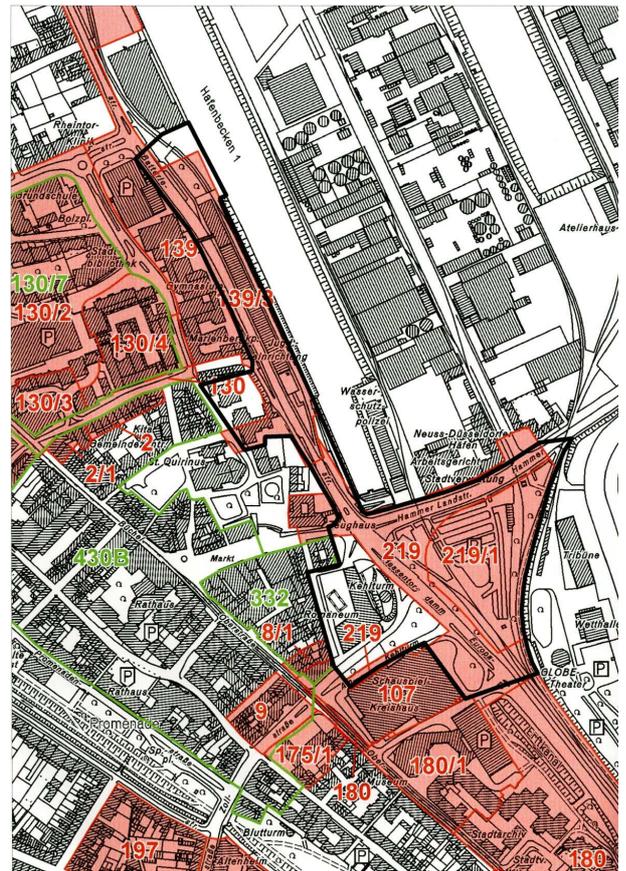
Die untertägigen Zeugnisse der römischen Zivilsiedlung und der mittelalterlichen Händlersiedlung, der Kehlurm sowie die Reste der Stadtmauer im Bereich des ehemaligen Busbahnhofs sind als Bodendenkmal in die Denkmalliste der Stadt Neuss eingetragen (s. a. Kap. 2.5 – Ehemaliger Busbahnhof, jetzt Romaneum).

## 2.4 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Die Flächen im Untersuchungsgebiet stehen weitestgehend im Eigentum der Stadt Neuss. Die Cretschmarhallen, der Wendersplatz sowie Flächen am Hafenkopf des Hafenbeckens 1 stehen im Eigentum der Stadthafen Neuss Verwaltungsgesellschaft mbH, die eine 100%-ige Tochtergesellschaft der Stadt Neuss ist.

Das Hafenbecken 1 (Wassergrundstück) befindet sich im Eigentum der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG.

Privateigentümer sind nicht betroffen.



Rechtskräftige Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet  
(Amt für Stadtplanung Stadt Neuss)

## 2.5 BAULICHE UND STADTGESTALTERISCHE SITUATION IM MAI 2010

Die Bestandsaufnahme im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurde bis zum Jahr 2010 durchgeführt. Um die städtebaulichen Missstände, die den Handlungsbedarf für den östlichen Innenstadtrand auslösen, nachvollziehen zu können, ist in diesem Kapitel der damalige Stand dokumentiert.

### Hafenbecken 1



Innerhalb des Untersuchungsgebiets ist die Hafennutzung am Hafenbecken 1 gänzlich aufgegeben. An baulicher Substanz befindet sich hier die ehemalige Lagerhalle der Firma Cretschmar (sog. Cretschmarhallen). Die Halle 1 der Cretschmarhallen ist bereits für eine städtische Jugendeinrichtung (Greyhound-Pier 1) umgenutzt worden. Der überwiegende Teil der

Cretschmarhallen (Hallen 2-4) standen 2010 leer und wurden nur temporär zu Lagerzwecken genutzt.

Südlich der Cretschmarhallen befand sich ein öffentlicher Parkplatz für ca. 40 Pkw, mit Zufahrt von der Batteriestraße. Durch die unzureichende Einfassung der Parkplatzanlage sowie der fehlenden Markierung der Parkplätze bietet sich ein sehr unübersichtliches Bild. Das Fehlen einer geordneten Zu- und Ausfahrt führt zur Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer auf der Batteriestraße.

Parallel zur Batteriestraße erstreckt sich ein Notgleis der Neusser Hafenbahn. Dieses Gleis muss solange in Betrieb bleiben, bis eine Bahnbrücke über die Hafeneinfahrt realisiert wird. Des Weiteren verläuft streckenweise eine zweite Gleiseinlage der Neusser Hafenbahn direkt am Hafenbecken 1.

Die Aufenthaltsqualität im gesamten Uferabschnitt, der 2010 nur beschränkt zugänglich war, war gering. Eine fußläufige Querung der Batteriestraße zur Verbindung der Innenstadt mit der Wasserkante bestand lediglich im Bereich der Kreuzung Hammer Landstraße/Batteriestraße; eine weitere fußläufige Querung der Batteriestraße gibt es im Bereich des Kinovorplatzes.

Die an die Fläche des Hafenbeckens 1 angrenzende Batteriestraße trennt die Innenstadt vom Wasser und stellt eine Barriere dar.

Durch die bereits durchgeführte, geförderte Maßnahme „Hafenpromenade“ hat sich diese Situation grundlegend verbessert. Siehe Kap. 3.2.



Parkplatz südlich der Cretschmarhallen



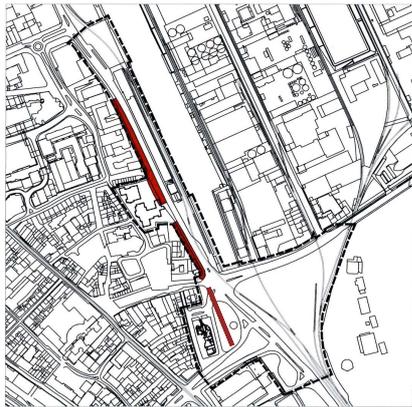
Hafenbecken 1 mit Cretschmarhallen



Blick auf Uferbereich am Hafenbecken 1

(Fotos: Amt für Stadtplanung Stadt Neuss)

## Stadtmauer



Entlang der Batteriestraße befinden sich heute noch Reste der ehemaligen Stadtbefestigung. Die verbliebenen Mauerabschnitte wurden teilweise – soweit sie marode waren – im 20. Jhd. durch eine neue Mauerschale verstärkt. Das Originalmauerwerk des 13. Jh. aus Basalten und Tuffen lässt sich noch nördlich der Einmündung des „Glockhammers“ unterhalb der Klosterkirche von Marienberg

feststellen. Weiter nördlich unterhalb des Marienberg-Gymnasiums hat sich hinter einer modernen Mauerschale Feldbrandziegelmauerwerk des 15. Jh. mit einer Schiesscharte erhalten.

Suchschnitte ergaben, dass die Stadtmauer im untertägigen Bereich auf weiten Strecken erhalten ist. Bei einer archäologischen Untersuchung unterhalb des Zeughauses an der Ecke zum Markt kamen hinter einer Feldbrandziegelschale des 15. Jh. zwei rechtwinklige Mauerecken zum Vorschein, die in das 11./12. Jh. zu datieren sind. Die Mauerfunde gehören zu einem älteren Befestigungssystem, das im hohen Mittelalter der Händlersiedlung und den Immunitätsbereich mit jeweils eigenen Mauerringen umgab.

Da die z.T. unterirdischen Stadtmauerreste entlang der Batteriestraße und am ehemaligen Busbahnhof (Romaneum) ein wichtiges Zeugnis der Neusser Stadtbaugeschichte darstellen, besteht an ihrer Erhaltung und Erforschung aus wissenschaftlichen und städtebaulichen Gründen ein öffentliches Interesse. Daher sind die Stadtmauerreste als Boden- und auch als Baudenkmal in die Denkmalliste der Stadt Neuss eingetragen.

Die Mauerfront entlang der Batteriestraße bietet heute aber ein uneinheitliches Bild. In Teilen ist sie in keinem denkmalgerechten Zustand. Die Erlebarkeit dieses historischen Erbes ist daher eingeschränkt. Des

Weiteren bestehen von der Altstadtseite kaum Zugangsmöglichkeiten zur Stadtmauer.

Die Stadtmauer im Bereich des ehem. Busbahnhofs (Romaneum) / Hessentor / Kehlturn wurde inzwischen saniert und sichtbar gemacht (siehe 3.2).



Klosterkirche von Marienberg/Stadtmauer



Stadtmauer an Batteriestraße



Klosterkirche von Marienberg/Stadtmauer

(Fotos: Amt für Stadtplanung Stadt Neuss)

## Ehemalige Münsterschule



Aufgrund erforderlich gewordener Sanierungsmaßnahmen der Bausubstanz der Münsterschule mit dem angeschlossenen Kindergarten an der Quirinusstraße steht der gesamte Gebäudekomplex leer. Der Rat der Stadt Neuss hat am 17.02.2006 beschlossen, die Münsterschule zu verlagern. Der Münsterschule wurde als endgültiger neuer Standort die Hafens-

straße 29 zugewiesen. Der gesamte alte Gebäudekomplex soll abgerissen werden.

Auch dieser Bereich ist von historischer Bedeutung:

In römischer Zeit, während des 1. und 2. Jh. erstreckten sich hier die nördlichen Ausläufer des vicus, der römischen Zivilsiedlung. Nachdem in der Spätantike dieser Teil des vicus aufgelassen worden war, entstand auf dem Gelände ein römisches Gräberfeld.

Überlagernd befindet sich hier der Bereich der mittelalterlichen Stiftsimmunität, die erst im Zuge der Säkularisation ihre Auflösung fand. An der Ostseite grenzt das Münsterschulgrundstück an die mittelalterliche Immunitätsbefestigung von St. Quirin. Bereits im 12. Jh. war das Gelände des Damenstiftes von St. Quirin durch eine steinerne Mauer geschützt und auch nach dem Bau der Stadtmauer zu Beginn des 13. Jh. blieb der eigenständige Rechtsbezirk der Kloster- bzw. der Stiftsgemeinschaft gegenüber der Stadt abgegrenzt. Im späten Mittelalter verlor die Immunitätsbefestigung an Bedeutung und wurde an der Ostseite entlang der Straße „Auff dem Over“ in eine neu entstandene, bogenförmige Häuserzeile integriert.

Beim Bau der Münsterschule und der Sporthalle konnten in den 1970er Jahren archäologische Beobachtungen durchgeführt werden. Bei diesen Erforschungen, die sich auf die Baugrubenprofile beschränkten, wurden Kulturschichten des vicus und einige gestörte spätrömische Bestattungen angetroffen. Es konnten auf dem Gelände auch Funde aus der Merowingerzeit geborgen werden, die in Neuss sonst nur spärlich erforscht ist. Aus dem hohen Mittelalter konnte ein Schichtenauftrag nachgewiesen werden. Aus dem 13. Jh. stammte eine Grube mit über hundert deponierten Gefäßen.



Blick von Quirinusstraße auf Münsterschule



Blick von Batteriestraße auf Münsterschule



Blick auf Münsterschule/Batteriestraße



Blick vom Münsterplatz auf Münsterschule

(Fotos: Amt für Stadtplanung Stadt Neuss)

Zwischen Schulgebäude und Sporthalle wurde ein runder Schacht aus Basaltstufmauerwerk aus dem 13. Jh. freigelegt. Sehr wahrscheinlich handelt es sich hierbei um die auf dem Stich von Braun und Hogenberg dargestellte zentrale Latrine des Klosters. Aus dem späten Mittelalter dürften einige Gebäudefundamente stammen, die am Ortsrand der Baugrube unmittelbar neben der Immunitätsmauer aufgemessen wurden.

Reste der Immunitätsbefestigung bzw. Fundamente der spätmittelalterlichen Bebauung entlang der Straße „Auff dem Over“ konnten bereits 1996 an der Batteriestraße bei Sanierungsarbeiten am

Mauerwerk unterhalb der Münsterschule dokumentiert werden. Die Befunde wurden hinter der neu restaurierten Mauer erhalten.

Bei archäologischen Untersuchungen auf dem südlich angrenzenden Grundstück, dem Pfarrgarten von St. Quirin, konnte im Jahr 2000 eine ähnliche Siedlungsabfolge wie auf dem Gelände der Münsterschule beobachtet werden. Allerdings gehörte dieses Gelände in der Spätantike noch zum Siedlungsbereich des vicus und nicht zum Gräberfeld.



Immunitätsmauerverlauf (grün) und Stadtmauerverlauf (rot)  
(Amt für Stadtplanung Stadt Neuss)

## Ehemaliger Busbahnhof / heute Romaneum



Der Bereich des ehemaligen Busbahnhofs zwischen Brückstraße und Hymgasse bildet den Übergang von der Innenstadt zum Wendersplatz bzw. zur Rennbahn und hat eine prägnante Lage im Bereich der historischen Stadtkante. Dieser ehemalige Altstadtbereich wurde im Zweiten Weltkrieg durch Bomben fast gänzlich zerstört. In den Nachkriegsjahren entstand hier der zentrale Busbahnhof (ZOB). Vor über zehn Jahren beschloss der Rat der Stadt Neuss die Auflösung und Dezentralisierung des ZOB, da dieser starke, funktionelle Mängel auswies und wegen seiner Randlage für Besucher der Innenstadt wenig attraktiv war. 2002/2003 entstand im Bereich Promenadenstraße/Hamtorwall der Ausbau der Bustrasse. Infolgedessen ist der ZOB brach gefallen.



Knoten Hessentorbrücke/ehem. Busbahnhof



Hymgasse



Blick auf ehem. Busbahnhof

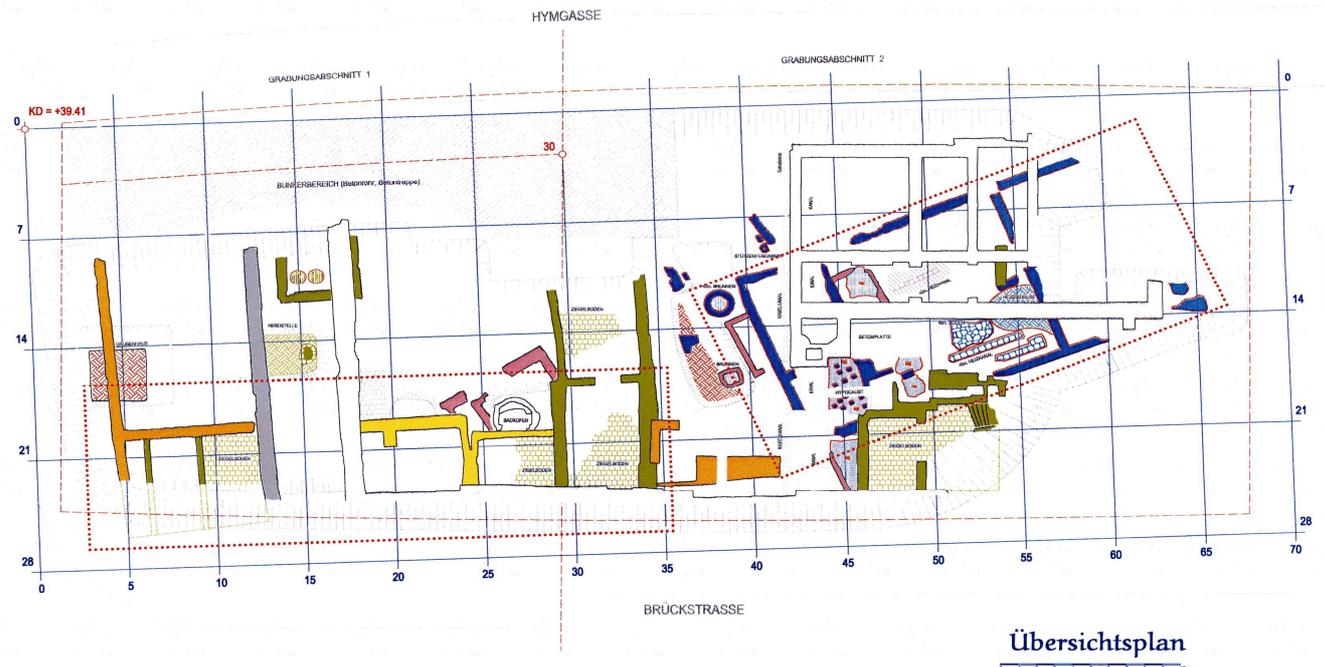
(Fotos: Amt für Stadtplanung Stadt Neuss)

Der Bereich des ehemaligen Busbahnhofs gehört zu den archäologisch bedeutsamsten Flächen des Stadtgebietes, da hier römische (Zivilsiedlung) und mittelalterliche Relikte (Händlersiedlung) vorhanden sind. Dieser südlich an den Markt angrenzende Bereich stellt die Keimzelle der städtischen Entwicklung dar. Bereits 1021 wird ein „portus nussia“ erwähnt. Eine Schiffsanlegestelle und mittelalterliche Stapelhäuser mit Brunnen und Abfallschächten sind zu vermuten. Der Bereich ist aufgrund seiner historischen Bedeutung als Bodendenkmal in die Denkmalliste der Stadt Neuss eingetragen.

Anhand des Kupferstichs von Braun und Hogenberg lässt sich die spätmittelalterliche Entwicklung nachvollziehen: Der Bereich zwischen Hymgasse und Brückgasse wandelte sich zu einem Klosterzentrum. An der Brückstraße siedelten sich die Zisterzienser des Kamperhofes (1128), Alexianer (1451) und Regulierherren (1603) an. Gegenüber, zwischen Brückstraße und Hymgasse ließen sich die Sepulchinerinnen (1654) nieder. Die obertägigen Reste der zum Teil säkularisierten Klosterbauten wurden erst im Zweiten Weltkrieg zerstört. Die Fundamente der Gebäude verblieben im Boden.

Der Stadtmauerring im östlichen Bereich des ehemaligen Busbahnhofs war zweizügig angelegt. Zwischen der Brückstraße und dem Hessentordamm befindet sich in einer öffentlichen aber nicht zugänglichen Grünanlage der sogenannte Kehlurm. Innerhalb dieser Grünanlage verlief in nordsüdlicher Richtung die aus Basalten und Tuffen zu Beginn des 13. Jh. errichtete Stadtmauer. Dieser innere Ring, der im Zuge der Ausgrabungen zutage trat, gehört der ersten Ausbauphase der Stadtmauer im 13. Jahrhundert an. Nachdem der Rhein im Laufe des 13./14. Jahrhunderts sein Bett verlagert hatte, wurde im Abstand von rund 18 m parallel ein äußerer Mauerzug gebaut, der am Kehlurm endete. Diese Mauer ist auf der Höhe des noch erhaltenen Kehlurms mit dem inneren Mauerring durch einen zwingerartigen Querriegel verbunden. Der äußere und innere Mauerring wurde obertägig am Ende des 19. Jh. abgerissen.

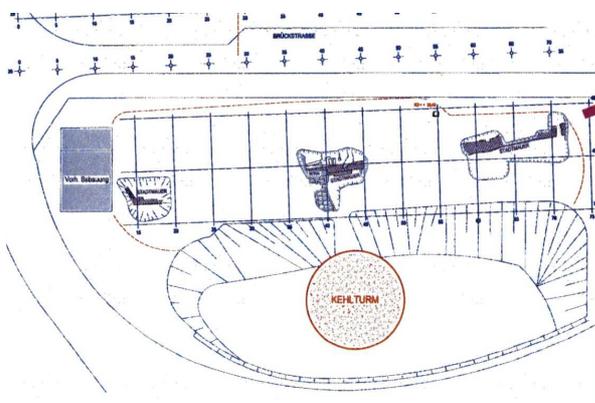
Ein erhaltenswerter Baumbestand ist in diesem Bereich vorhanden. Insgesamt bietet die Neugestaltung des Platzes eine Chance zu einer erheblichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität.



	Römische Fundamente mansio		Bodenbefunde 9.-11. Jh.		Bodenbefunde 14.-15. Jh.
	Römische Fundamente unbestimmt		Keller aus römischem Abbruchmaterial 12. Jh.		Keller aus Mischmauerwerk (Basalten, Tuffen und Feldbrandziegel) 14./15. Jh.
	Römischer Estrich (mansio)		Keller aus Basalten und Tuffen 13. Jh.		Fundamente des Sepulchrienerinnerungskloster 17.-19. Jh.
					Wegbegrenzungsmauer Ende 17. / Anfang 18. Jh.

STADT NEUSS  
 DER BÜRGERMEISTER  
 AMT FÜR STADTPLANUNG  
 BODENKONSERVATION  
 Volker Oppenr Str. 29-31, 41489 Neuss-Hof  
 Gezeichnet: Gieseler

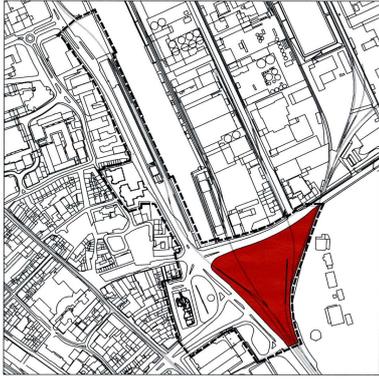
Übersichtsplan zu den Bodenbefunden im Bereich ehem. Busbahnhof  
 (Amt für Stadtplanung Stadt Neuss)



Übersichtsplan zu den Bodenbefunden im Bereich des Kehlturns  
 (Amt für Stadtplanung Stadt Neuss)

Auf dem ehemaligen Busbahnhof wurde mit Fertigstellung in 2011 das Gebäude „Romaneum“ gebaut. Die Platz- und Freiflächen wurden mit Fördermitteln neu gestaltet und 2012 fertig gestellt. (siehe 3.2.).

## Wendersplatz



Der Wendersplatz, südlich der Hammer Landstraße bzw. östlich des Hessentordamms gelegen, stellt den Übergang zwischen der Innenstadt und der Rennbahn dar. Er liegt außerhalb des historischen Stadtkerns.

Der Wendersplatz dient dem öffentlichen Parken, welches auf diesem innenstadtnahen Platz derzeit kostenfrei aber zeitlich beschränkt ist. In einem abgetrennten Bereich befinden sich mietbare +Dauerparkplätze. Die Zufahrt zum Wendersplatz erfolgt von der Hammer Landstraße.

Der Wendersplatz wird von Gleisanlagen der Hafenbahn und einer Hochwassersperrmauer eingegrenzt bzw. durchschnitten. Diese sind auch zukünftig weiter erforderlich. Lediglich das Notgleis entlang des Hessentordamms könnte langfristig aufgegeben werden, wenn im Hafensbereich hierfür entsprechende Maßnahmen erfolgen.

Im Rahmen des Neusser Bürger-Schützenfestes wird der Wendersplatz durch Zelte, Fahrgeschäfte u.a. vollständig in Anspruch genommen.

Eine attraktive und direkte fußläufige Verbindung von der Innenstadt über den Wendersplatz zur Rennbahn fehlt. Der Rolle als zentraler Verbindungsplatz zwischen der historischen Altstadt, der Wasserkante und der innenstadtnahen Rennbahn wird der Wendersplatz derzeit nicht gerecht.



Blick auf Wendersplatz



Wendersplatz



Gleisanlagen der Hafenbahn /  
Hochwassersperrmauer

(Fotos: Amt für Stadtplanung Stadt Neuss)

## 2.6 UMWELTSITUATION

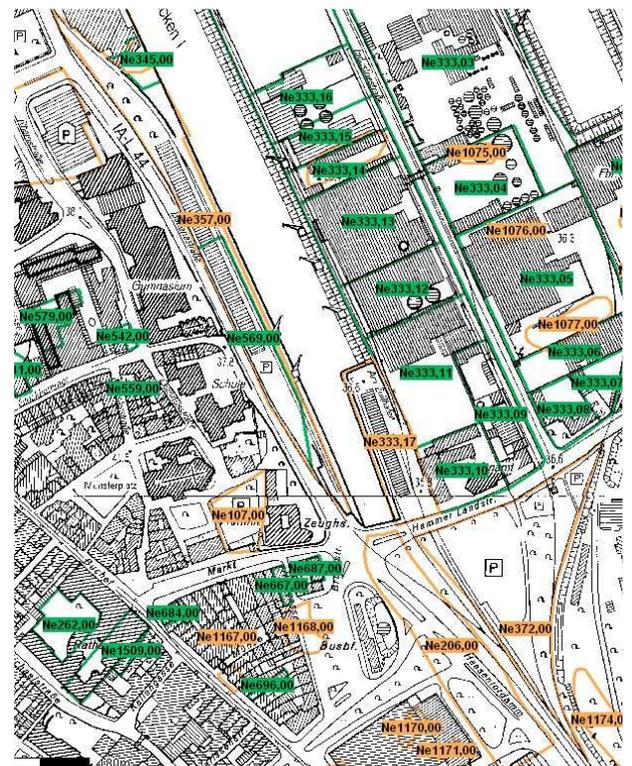
### Altlasten

Das Kataster der Altablagerungen und Altstandorte hat innerhalb des Untersuchungsgebiets Einträge verzeichnet:

Die Altablagerung „Ne 357“ im Bereich der Cretschmarhallen bis zum Kopf des Hafenbeckens 1 schließt etwa ab der Mitte der Cretschmarhallen Richtung Süden den Altstandort Ne 569 mit ein. Für diesen gesamten Bereich wurde im Jahr 2002 eine Gefährdungsabschätzung durchgeführt, die mit Ausnahme örtlich begrenzter Bodenverunreinigungen nur geringe Belastungen des Untergrundes aufzeigte. Es besteht kein Sanierungsbedarf. Bei Eingriffen in die dortigen Auffüllungen ist eine gutachterliche Begleitung erforderlich. Aufgrund von Schadstoffbelastungen sind erhöhte Entsorgungskosten zu erwarten.

Die Altablagerung „Ne 1168“ am Rande des ehemaligen Busbahnhofs ist als sogenannte unsystematische Ablagerung erfasst. Es handelt sich mit hoher Wahrscheinlichkeit um eine kurzzeitige Ablagerung von Trümmerschutt. Die Fläche liegt innerhalb des aufgeschütteten ehemaligen Busbahnhof-Geländes, für das bislang nur eine Teiluntersuchung zur Gefährdungsabschätzung vorliegt.

Der übrige Bereich des ehemaligen Busbahnhofs ist nicht im Kataster der Altablagerungen und Altstandorte verzeichnet. Der gesamte ehemalige Busbahnhof ist als Altablagerung einzustufen. Dies haben Baugrunduntersuchungen und eine Erstbewertung zur Gefährdungsabschätzung aus dem Jahre 1996 bestätigt. Bei diesen Untersuchungen wurden bis zu 3,2 m mächtige Auffüllungen aus Bodenaushub mit deutlichen Anteilen an Bauschutt, Ziegelbruch, Aschen und Schlacken erbohrt. Das Material wies zum Teil erhöhte Teeröl-Gehalte auf, deren Benzo(a)pyren-Anteil singulär den Prüfwert der Bundes-Bodenschutzverordnung für Wohngebiete übersteigt. Wiewohl im Rahmen der Grabungen der Denkmalpfleger erhebliche Teile dieser Auffüllungen bereits entfernt wurden, ist nicht auszuschließen, dass außerhalb des Grabungsfeldes belastete Restbereiche bestehen, denen bei einer künftigen Umnutzung mit entsprechenden Auflagen Rechnung getragen werden muss. Daher sollte der bislang nicht untersuchte Restbereich des ehemaligen Busbahnhofs zusammen mit der o.g. Altablagerung „Ne 1168“ einer Gefährdungsabschätzung unterzogen werden. Aus dieser Untersuchung können auch Rückschlüsse auf die in Bezug auf den Arbeitsschutz zu beachtenden Rahmenbedingungen im Zusam-



Kataster der Altablagerungen und Altstandorte (Auszug)  
(Umweltamt Stadt Neuss)

menhang mit möglichen Ausgrabungsarbeiten gezogen werden.

Die Altablagerung „Ne 206“ im Bereich Hessedorndamm wurde 1997 einer Gefährdungsabschätzung unterzogen. Hierfür besteht kein Sanierungsbedarf.

Die Altablagerung „Ne 372“ im Bereich Wendersplatz wurde 1997 einer Gefährdungsabschätzung unterzogen. Bei künftigen Planungen ist mit einer aufwändigeren Gebäudegründung und erhöhten Entsorgungskosten für Verdrängungsboden zu rechnen. Aufgrund erhöhter Schadstoffanteile ist die Altablagerung in künftig unbefestigten Flächen mittels einer Abdeckung mit sauberem Boden zu sichern.

Für alle im Untersuchungsgebiet vorhandenen Altlastverdachtsflächen gilt die Maßgabe, dass alle Eingriffe in den Untergrund durch einen Altlasten-Fachgutachter begleitet werden müssen.

### Lärm

Das gesamte Untersuchungsgebiet ist stark lärmbehaftet. Im Rahmen unterschiedlicher Untersuchungen wurden bereits diverse schalltechnische Gutachten erstellt. Untersuchungen, die das gesamte Gebiet umfassen, sind bspw. die schalltechnische Untersuchung zur „Innenstadtentwicklung am Hafen“ der Kramer Schalltechnik GmbH aus dem Jahr 2000 und der aktuelle Schallimmissionsplan (SIP) der Stadt Neuss.

Die Untersuchung der Kramer Schalltechnik enthält Planungen, die nicht mehr aktuell sind. Daher kann sie insbesondere im Hinblick auf die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr nur noch eingeschränkt genutzt werden.

Der Straßenverkehr stellt die Hauptquelle der Lärmbelastung dar. Vergleichsweise moderat stellt sich die Belastung durch Gewerbe- und Industriebetriebe dar.

Bei Betrieb der bestehenden Gleise der Hafenbahn entstehen deutliche Belastungen durch Schienenverkehr im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes (Kehlturm, Wendersplatz). Der Verkehr auf dem derzeitigen Notgleis findet ca. 3-4-mal im Jahr in Form eines Probebetriebes statt. Das bestehende Notgleis kann erst stillgelegt werden, wenn ein Hafensperrwerk mit Brücke gebaut wird und in diesem Zusammenhang ein neues Notgleis entstehen kann.

Da je nach Planung schalltechnische Festsetzungen gem. DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) notwendig sind, ist die Lärmbelastung gutachterlich zu erfassen. Eine schalltechnische Untersuchung kann sich hierbei nicht ausschließlich auf das Untersuchungsgebiet beschränken, da sich Veränderungen im Untersuchungsgebiet auf die angrenzende Bebauung, darunter auch Wohnbebauung und das Marienberg-Gymnasium auswirken können. Hier ergeben sich Aussagen zu einer möglichen Lärmsanierung. Das schalltechnische Gutachten wird im Rahmen der Bauleitplanung erstellt, da vor diesem Zeitpunkt wesentliche Rahmenbedingungen für das Gutachten noch nicht festgelegt sind.

### **Lufthygiene**

Im Untersuchungsgebiet besteht die lufthygienische Hintergrundbelastung der Rhein-Ruhr-Schiene. Die Daten des Projektes LUNA (Beurteilung der Luftqualität der Stadt Neuss auf der Basis von Ausbreitungsrechnungen) zeigen, dass im Untersuchungsgebiet die Grenzwerte der 22. BImSchV eingehalten werden. Es muss jedoch bedacht werden, dass das Projekt LUNA spezielle mikroklimatische Situationen nicht erfasst.

Im Bereich der Batteriestraße / Rückfront Marienberg-Gymnasium wurde 2007-2008 durch die Stadt Neuss eine Messung des Stickstoffdioxid-Jahresmittels mit Hilfe von Passivsammlern durchgeführt. Es ergab sich eine Überschreitung des Grenzwertes der 22. BImSchV für das Stickstoffdioxid-Jahresmittel von 12 %. Bezüglich Stickstoffdioxid hat die Bezirksregierung Düsseldorf am 01.12.2009 den Luftreinhalteplan Neuss erlassen. Eine der im Luftreinhalteplan genannten Maßnahmen ist eine Umweltzone „Neusser Innenstadt“. Diese Umweltzo-

ne grenzt an die Batteriestraße. Wie hoch die Verbesserung der lufthygienischen Situation durch die im Luftreinhalteplan genannten Maßnahmen an der Batteriestraße sind, wird gerade durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) NRW durch weitere Stickstoffdioxid-Messungen überprüft. Eine der Messstationen befindet sich an der Batteriestraße. Sollte sich durch die bereits durchgeführten und eingeleiteten Maßnahmen des Luftreinhalteplans Neuss keine Verbesserung der lufthygienischen Situation ergeben, können weitere Maßnahmen, darunter auch eine Sperrung der Batteriestraße für den LKW-Verkehr, von der Bezirksregierung Düsseldorf angeordnet werden.

### **Gerüche**

Im Plangebiet treten Geruchsimmissionen auf, die durch insgesamt 15 Betriebe mit Standorten in den Häfen Neuss und Düsseldorf und deren Umgebung verursacht werden. Dabei handelt es sich überwiegend um Ölmühlen, Lebensmittel- und Futtermittelfabriken. Gesundheitsgefahren gehen von diesen Gerüchen nicht aus.

Ein Geruchsgutachten im Auftrag des Umweltamtes der Stadt Neuss von November 2009 ergab im Plangebiet Geruchshäufigkeiten zwischen 9,3 und 6,9 Prozent der Jahresstunden. Damit wird der Immissionswert der Geruchsimmissionsrichtlinie des Landes NRW für Wohn- und Mischgebiete, der bei einer Geruchshäufigkeit von 10 % der Jahresstunden liegt, eingehalten.

### **Ökologie, Natur und Landschaft**

Gesetzlich geschützte Bestandteile von Natur und Landschaft bzw. Schutzgebiete sowie Biotopverbundflächen bzw. -strukturen und schutzwürdige Biotope gem. dem städtischen Biotopkataster sind im Untersuchungsgebiet nicht betroffen. Planungsrelevante Artenschutzaspekte sind aufgrund der hier vorliegenden Daten ebenfalls nicht zu berücksichtigen.

Auf dem Wendersplatz selber befindet sich teilweise erhaltenswerter Gehölzbestand. Weitere, erhaltenswerte Grünstrukturen und Einzelbäume umrahmen die Fläche des ehemaligen Busbahnhofs / Kehlturm.

### **Stadtklima**

Für den Bereich Wendersplatz liegt ein Lokalklimagutachten vor. Die Ergebnisse sind bei der konkreten Planung zu berücksichtigen.

## 2.6 VERKEHRSSITUATION

Der Straßenzug Rheintor-/ Batteriestraße bzw. Hessentordamm ist durch MIV- Ziel- und Quellverkehr zur Innenstadt sowie Durchgangsverkehr mit täglich bis zu 20.000 Fahrzeugen verkehrlich belastet. Die parallel zur Rheintor-/ Batteriestraße verlaufenden Fuß- und Radwege (teilweise kombiniert) sind schmal dimensioniert. Nur im Bereich der Kreuzung Batteriestraße/Hessentordamm mit der Hammer Landstraße gibt es Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. Der Straßenzug stellt eine Barriere zwischen der Altstadt und der Wasserkante dar. Der Kreuzungsbereich Batteriestraße/ Hessentordamm mit der Hammer Landstraße und der Brückstraße stellt einen stark versiegelten Bereich dar.

### Motorisierter Individualverkehr

Der gesamte Untersuchungsbereich, d.h.

- der Straßenzug Rheintor-/Batteriestraße,
- der Knotenbereich Hessentorbrücke,
- der Straßenzug Hessentor-/ Europadamm sowie
- die Straßen Am Kehlturm und Hammer Landstraße,

ist durch Quell-/Zielverkehre zur Innenstadt sowie Durchgangsverkehre betroffen. Die Straßen und der Knotenbereich unterhalb des Kehlturms und Marktes erzeugen eine große Trennwirkung. Zusätzlich zu den Straßen selbst sind große Flächen für Stellplätze oder aufgrund früherer Verkehrsführungen versiegelt. Hammer Landstraße und Rheintor-/Batteriestraße werden überdurchschnittlich stark vom Schwerlastverkehr, vor allem als Quell- und Zielverkehr zum Industriehafen, genutzt. Aus Gründen der Luftreinhaltung sind Rheintor- und Batteriestraße inzwischen für Lkw-Durchgangsverkehre über 7,5t gesperrt worden.

### ÖPNV

Der Untersuchungsraum wird von drei Buslinien durchfahren: Der Linie 842 (RheinparkCenter – Innenstadt – Lukaskrankenhaus) im 30- Minuten-Takt, der Linie 864 (Düsseldorf-Heerd – Neuss – Mönchengladbach) im 60- Minuten- Takt und die Linie 874 ((Rommerskirchen –) Dormagen- Broich – Neuss Rheinpark-Center) im 60- Minuten- Takt. Haltestellen befinden sich am Landestheater (alle Linien) und am Kinokomplex am nördlichen Rand des Untersuchungsraums (nur Linie 864). Nur in Fahrtrichtung Osten halten an der Haltestelle „Industriestraße“ die Busse der Linien 842 und 874. Am Landestheater



Hammer Landstraße  
Richtung Hessentorbrücke

(Fotos: Amt für Stadtplanung Stadt Neuss)

enden zudem (immer noch) fünf Regionalbuslinien, die Neuss mit dem südlichen Kreisgebiet verbinden.

### Radverkehr

In der Rheintor-/ Batteriestraße sind bereits Radverkehrsanlagen vorhanden. Diese entsprechen allerdings z.T. nicht den heute geltenden Regelwerken, insbesondere hinsichtlich der erforderlichen Breiten. In der Hammer Landstraße befindet sich auf der Nordseite ein kombinierter 2-Richtungs-Geh-/ Radweg. Entlang der Rennbahn verläuft eine Radverkehrsanlage von der Hammer Landstraße im Norden bis zur Stresemannallee im Bereich Stadthalle. Die Rampe zwischen Glockhammer und Batteriestraße stellt eine nicht regelkonforme Radverkehrsverbindung zwischen der Innenstadt und dem Hafengebiet her.

Wie bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2004 festgestellt wurde, ist es vordringlich erforderlich, die Radwegelücke zwischen der Batteriestraße und der Hammer Landstraße auf der einen Seite und der Friedrich-/ Zollstraße auf der anderen Seite zu schließen. Demnach fehlen im Untersuchungsraum Radverkehrsanlagen in der Straße Am Kehlurm bzw. im Bereich des ehemaligen Zentralen Busbahnhofs und im Knoten Hessentorbrücke bzw. entlang des Hessentordamms. Wesentliche Verbesserungen sollen 2013 realisiert werden.

Wichtig für die Verknüpfung Innenstadt/ Hafen sind sichere und komfortable Querungen im Knoten Hessentorbrücke sowie am Fuß der Rampe Glockhammer.

### Fußgängerverkehr

Entlang der Batteriestraße fehlen teilweise Gehwege. Problematisch ist das Queren der Straßenzüge. Durch die hohe Verkehrsdichte sind an den signalgeregelten Knoten die Umlaufzeiten lang und die Grünzeiten für Fußgänger (und Radfahrer) kurz, so dass die Wartezeiten oft lang sind. Außerhalb der signalisierten Überwege ist das Queren schwierig und gefährlich.

Zusätzliche Querungsmöglichkeiten sind an folgenden Stellen zu prüfen oder bereits geplant:

- am Fuß der Rampe Glockhammer,
- über die Hammer Landstraße am Knoten Hessentorbrücke und

- über die Straße Am Kehlurm zwischen ehem. Zentralen Busbahnhof und Kreishaus (mit Weiterführung zu dem Parkhaus Tranktor bzw. dem Weg entlang des Obererftgrabens, Realisierung 2013 vorgesehen).

### Ruhender Verkehr

Im Untersuchungsraum sind größere Stellplatzanlagen vorhanden:

- Wendersplatz (ca. 225 Stellplätze)
- Unmittelbar an den Untersuchungsraum angrenzend befindet sich im Süden das Tranktorparkhaus und im Norden das Rheintorparkhaus. Entlang der Hauptverkehrsstraßen gibt es darüber hinaus keine Stellplätze.

*Nächste Seite:  
Bestandsplan*

### 3 MASSNAHMENKONZEPT

Ziel der Stadt Neuss ist es, die Innenstadt wieder an das Wasser zu rücken, um so die Funktionen der Innenstadt weiter zu stärken. Die vorhandene Nutzungsvielfalt der Neusser Innenstadt wie auch die Aufenthaltsqualität sollen dadurch gefördert werden. Die einzelnen Teilflächen sollen eine Aufwertung z.B. durch Maßnahmen zur Bewahrung des historischen Stadtkerns und zur Sicherung von denkmalgeschützten baulichen Anlagen sowie durch Maßnahmen zur Umgestaltung von bisher vorrangig vom ruhenden Verkehr geprägten Plätzen erfahren. Insgesamt kann so ein repräsentativer Stadteingang entstehen.

In den vergangenen Jahren hat es bereits übergreifende Konzepte/Planungen im Umfeld zu einer funktionalen und gestalterischen Aufwertung im Bereich des östlichen Innenstadtrandes gegeben.

#### 3.1 BISHERIGE PLANUNGSINITIATIVEN

##### Wettbewerb Hessentor

Im Jahr 2000 fand der Realisierungswettbewerb Neuss Hessentor statt. Aufgabe des Wettbewerbs war der Entwurf einer Konzeption für die Neuordnung und Entwicklung der östlichen Innenstadt von Neuss. Das Wettbewerbsgebiet umfasste große Teile des jetzigen Untersuchungsgebietes. Es lag mit 115 ha zwischen der Innenstadt und dem Hafen und sollte im gesamtstädtischen Kontext neu geordnet und vor allem fußgängerfreundlich an die Innenstadt angebunden werden. Aus dem Wettbewerb sind die Arbeiten der Büros Ingenhoven & Ingenhoven, Neuss sowie Ralph Müller & Partner, Darmstadt als Sieger hervorgegangen.



Wettbewerbsbeitrag Ingenhoven & Ingenhoven, Neuss (2000)

##### Rahmenplan „Neuordnung östlicher Innenstadtrand und Hafemole 1“

Im Jahr 2006 wurde die Prof. Coersmeier GmbH aus Köln von der Stadthafen Neuss GmbH & Co. KG beauftragt, ein Konzept für beide Uferseiten des Hafenbeckens 1 zu entwickeln. Grundanliegen dieser Rahmenplanung war die Erweiterung der Neusser Innenstadt in Richtung Hafenbecken 1.

Der Rahmenplan umfasst das ca. 13 ha große ehemalige Case-Gelände, welches seit Standortaufgabe des Traktorenherstellers CASE im Jahr 1997 brachgefallen ist. Des Weiteren umfasst der Rahmenplan das Areal der Fa. Werhahn an der Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße. Teile des Rahmenplans liegen im Untersuchungsgebiet der Vorbereitenden Untersuchungen.

Der Rat der Stadt Neuss hat in seiner Sitzung am 15.09.2006 der Rahmenplanung „Neuordnung östlicher Innenstadtrand und Hafemole 1“ zugestimmt und beschlossen, die zukünftige Planrechtserarbeitung, die Genehmigung von Bauvorhaben, die Auslobung von Architektur- und Städtebauwettbewerben sowie die Entwicklung und Vermarktung des Geländes auf Grundlage dieses Rahmenplans zu betreiben. Der Rahmenplan ist im Jahr 2007 um den Bereich zwischen Batteriestraße und Hafenbecken 1 ergänzt worden.

Der Rahmenplan sieht vor, dass zwischen Batteriestraße bzw. Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße und Hafenbecken 1 ein attraktiver innerstädtischer Freiraum für Fußgänger und Radfahrer mit Bezug zum Wasser und zur gegenüberliegenden Industriekulisse entstehen soll. Dieser Freiraum soll an geeigneten Stellen mit der westlichen Innenstadt verknüpft werden. Unabhängig von der zukünftigen Nutzung des Case-Geländes soll ein attraktiver öffentlicher Raum mit hoher Aufenthaltsqualität am Wasser entwickelt sowie eine Uferpromenade angelegt werden, um so die städtebauliche Situation zwischen Batteriestraße / Rheintorstraße und Hafenbecken 1 nachhaltig zu verbessern. Die Uferpromenade soll sich ausgehend vom Markt / Freithof im Süden über den Hafenkopf, am Kino vorbei bis hin zu den ehemaligen Speicherbauten der Neusser Lagerhausgesellschaft im Norden erstrecken. Attraktive neue Stadtplätze und Aufenthaltsbereiche sollen sich an dieser Promenade aufreihen.

Für die Cretschmarhallen sieht der Rahmenplan ein Kopfgebäude vor (Dieses befindet sich Ende 2012 im Bau). Eine Fußgängerbrücke soll die Batteriestraße zwischen diesem Kopfgebäude und dem Münsterschulgrundstück überspannen und somit die Wasserkante über einen neuen Weg direkt mit der Altstadt verbinden (s. Kap. 3.2 – Maßnahmen im Bereich „Hafenbecken 1“ (Ingenhoven & Ingenhoven)).

Für die Cretschmarhallen sind neue Nutzungen vorgesehen.

Gegenüber dem Marienberg-Gymnasium ist ein Erweiterungsgebäude (Aula und Mensa) für das Gymnasium entstanden. Eine nicht öffentliche Brücke über die Batteriestraße verbindet beide Gebäude miteinander.

Die Promenade entlang der Wasserkante soll im Zuge der künftigen Flächenrevitalisierung des Werhahn-Areals auch Richtung Norden fortgesetzt werden. Der Rahmenplan sieht für die minder genutzten bzw. brach liegenden Werhahn-Flächen die Ergänzung gemischt genutzter, kleinteiliger Stadtbausteine vor. Die erhaltenswerten Speichergebäude im Norden entlang der Batteriestraße sollen für freizeitorientierte, gewerbliche und gastronomische Zwecke umgenutzt werden.

Eine Fußgängerbrücke über das Hafenbecken 1 soll die neue Uferpromenade mit der Hafemole 1 verbinden. Das Rahmenkonzept sieht diese Verbindung im Bereich des Kinoplatzes vor. Stand 2012 soll die Brücke als Verlängerung der Asche Hauptbahnhof – Collingstraße- Hafemole 1 errichtet werden.

Für das ehemalige Case-Gelände sieht der Rahmenplan eine Ansiedlungsfläche für GE/GI vor. Hier wird sich die Firma Pierburg mit rund 600 Arbeitsplätzen ansiedeln. Auf der Hafemole 1 ist entlang des innenstadtseitigen Ufers ebenfalls eine Promenade geplant.

Des Weiteren hat die Werhahn KG die Prof. Coersmeier GmbH, Köln beauftragt, auf der Basis des Rahmenplans ein städtebauliches Konzept für die Werhahn-Flächen zu erarbeiten.

Der Rat der Stadt Neuss hat am 04.04.2008 diesem städtebaulichen Konzept für den Bereich nördlich des UCI-Kinos entlang des Hafenbeckens 1 bis zum Grundstück der Fa. Zietschmann im Grundsatz zugestimmt.

Ein entsprechendes Bebauungsplanverfahren für den Bereich Rheintorstraße/ Düsseldorf Straße steht kurz vor dem Abschluss.

Im zentralen Bereich schlägt das für das Bauleitplanverfahren überarbeitete Konzept eine zusammenhängende städtebauliche Großform für eine Mischnutzung vor, in der auch Wohnnutzung ermöglicht werden soll. Dieses „Hafenquartier“ wird im Wesentlichen geprägt durch eine viergeschossige geschlossene Straßenrandbebauung, die durch räumliche Aufweitungen in Abschnitte unterteilt wird. Geschützte Blockinnenräume entstehen zwischen den Nord-Süd-orientierten Zeilen, die durch eine transparente Lärmschutzwand zum Hafenbecken abgeschirmt werden. Dieser zentrale Bereich wird eingefasst durch zwei kompakte Gebäudeblöcke im Anschluss an das Kino mit gewerblicher Nutzung auf der einen Seite und gewerblichen gemischten Nutzungen im Altbaubestand der Neusser Lagerhausgesellschaft (Speicherstadt).

Auf der Nordspitze zwischen Hafenbecken 1 und 2 – die Hafemole 1 – wird sich der Autozulieferer Pierburg ansiedeln. Entlang des Ufers ist ein sogenannter Ufer- und Inselpark vorgesehen, bei dem es sich um eine öffentliche Grünanlage handelt, die auch eine Promenade am Ostufer des Hafenbeckens 1 beinhaltet. Dieser Bereich wird ins Eigentum der Stadt übergehen. Eine Fußgängerbrücke soll den Ufer- und Inselpark sowie die dort angedachten Arbeitsplätze auf der Hafemole 1 mit der Innenstadt verbinden.



Städtebauliches Konzept für die Cretschmarhallen  
(Arch. Ingenhoven, Neuss)



Städtebauliches Konzept für das Areal der Fa. Werhahn  
(Prof. Coersmeier GmbH, Köln, Februar 2012)



Rahmenplanung im Bereich des Hafenbecken 1 (Prof. Coersmeier GmbH, Köln; Kipar Landschaftsarchitekten, Milano / Duisburg, 2007)

## RennbahnPark Neuss

Die sich an den östlichen Innenstadtrand anschließende und damit außerhalb des Untersuchungsgebiets befindende Galopprennbahn hat eine besondere Bedeutung für die Stadt Neuss: Sie ist Grüne Lunge und Naherholungsgebiet sowie Rennbahn und Veranstaltungsort u.a. für das Schützenfest, Shakespeare-Festival und Trödelmärkte.



RennbahnPark  
(Kipar Landschaftsarchitekten, Milano / Duisburg, 2008)

Die Stadt Neuss hat diese Grünfläche für die Bevölkerung für Freizeit und sportliche Aktivitäten aber auch für Kulturveranstaltungen geöffnet. Der Gesamtbereich der Galopprennbahn ist unter dem Namen RennbahnPark Neuss neu gestaltet worden. Die bisherigen Nutzungen für Galoppsport und Schützenfest sind dabei erhalten geblieben.

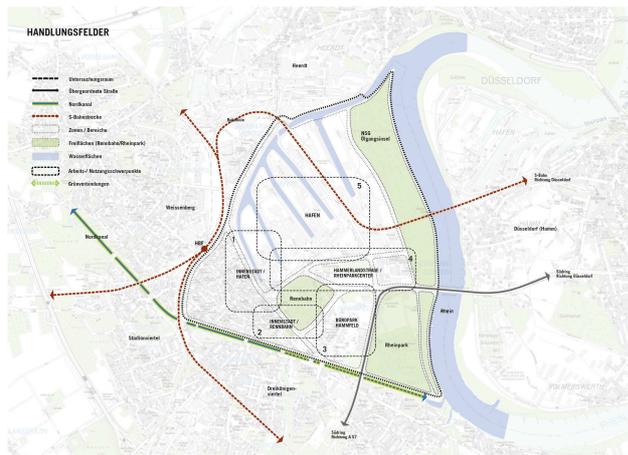
Die Planung zur Neugestaltung des Innenbereichs der Rennbahn sowie andererseits des Platzes am RennbahnPark stammt vom Büro Kipar Landschaftsarchitekten, Milano / Duisburg. Nachrichtlich hierin dargestellt ist auch eine mögliche Verbesserung der fußläufigen Anbindung des Platzes am RennbahnPark durch bauliche Veränderungen des Wendersplatzes.

Nach einem Entwurf des Architekturbüros Fritsch, Stahl und Baum, Düsseldorf wurde bereits ein Neubau im Bereich des Platzes am RennbahnPark fertig gestellt. Es handelt sich um ein dreigeschossiges Gebäude, das unter dem Stahldach Räumlichkeiten für den Rennsport, eine multifunktional nutzbare Veranstaltungshalle (Bürgerhalle) sowie gastronomische Einrichtungen aufweist. Am südwestlichen Rand des geplanten RennbahnParks soll der Bereich zwischen Allwetterbahn und Stresemannallee neu geordnet werden. In diesem Bereich ist die Errichtung von Bürobebauung vorgesehen. Der Bebauungsplan Nr. 462, der die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines Büroparks schafft ist seit dem 06.06.2011 rechtskräftig.



RennbahnPark  
(Kipar Landschaftsarchitekten, Milano / Duisburg, 2008)

## Masterplan „Neuss an den Rhein“



Handlungsfelder des Masterplans (Dieter Blase, März 2012)

Der Masterplan „Neuss an den Rhein“ hatte die Aufgabstellung, das stadträumliche Potential für den Bereich zwischen der Neusser Innenstadt und dem Rhein herauszuarbeiten und auf dieser Basis ein baulich-räumliches Gesamtkonzept zu erstellen.

Der Masterplan wurde von einem interdisziplinären Planerteam unter Leitung der Dieter Blase Projekte Konzepte GmbH erarbeitet. Er wurde von Rat am 22.06.2012 im Grundsatz beschlossen.

Für das Untersuchungsgebiet gem. § 141 BauGB übernimmt der Masterplan weitgehend die im Maßnahmenkonzept unter Punkt 3.2 vorgeschlagenen Maßnahmen. Für eine integrierte Betrachtung sind die Vorschläge des Masterplans relevant, die über die Maßnahmen des Stadterneuerungsprogramms hinausgehen, mit diesen aber räumlich und inhaltlich im Zusammenhang stehen. Da es sich um flankierende und übergreifende Maßnahmen handelt, sind diese im Integrierten Gesamtkonzept für die Neusser Innenstadt unter Punkt 7 dargestellt.

## U81 / Osttangente

2004 wurde im Auftrag der Stadtwerke Neuss eine Machbarkeitsstudie zur Stadtbahnführung Innenstadt/Hammfeld erarbeitet. Im Ergebnis wurde festgehalten, dass eine Stadtbahntrasse in der Rheintorstraße-/Batteriestraße mit Weiterführung bis zur Wendeschleife Stadthalle unter folgenden Voraussetzungen machbar wäre:

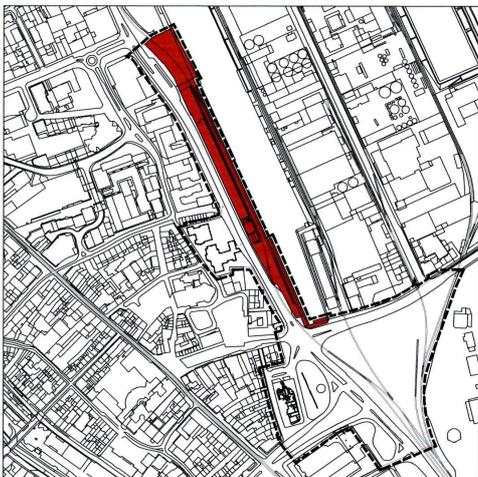
- Verlagerung von mindestens 50 % der Verkehrsmenge in der Rheintor-/Batteriestraße durch den Bau einer so genannten Osttangente zwischen der Hammer Landstraße und der Brücke über den Verschiebebahnhof entlang des Hafenbeckens 2 (Westseite),
- Abriss großer Teile der Cretschmarhallen,
- weitgehend gemeinsame Trassenführung mit dem Hafentotleis und
- Komplettumbau des Bereichs Wendersplatz/Hessentorbrücke.  
Nicht zuletzt aus Kostengründen wird die Planung der Osttangente aktuell nicht weiter verfolgt. Außerdem stehen inzwischen Teile der erforderlichen Flächen nicht mehr zur Verfügung. Damit fehlt eine der Grundvoraussetzungen für eine separate Gleistrasse in der Rheintorstraße-/Batteriestraße. Eine gemeinsame Führung von Straßen-/ Stadtbahn und Individualverkehr ist wegen der hohen Verkehrsmengen im Sinne eines pünktlichen und schnellen ÖPNV nicht Ziel führend

## 3.2 MASSNAHMEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

Für das Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen sind für die einzelnen Teilflächen die im Folgenden dargestellten Maßnahmen konzipiert. Einige Maßnahmen wurden in der Zwischenzeit mit Mitteln der Städtebauförderung umgesetzt.

### Maßnahmen im Bereich „Hafenbecken 1“

Bauabschnitte 1 und 2 sind bereits im Rahmen des Stadterneuerungsprogramms fertig gestellt worden. Bauabschnitt 3 erfolgt in 2013.



Primäres Ziel der Stadt Neuss für den östlichen Innenstadtrand ist es, die Altstadt wieder Richtung Wasser zu entwickeln. Durch die Aufgabe der Hafennutzung in diesem Bereich bietet sich die einzigartige Chance, dieses Ziel umzusetzen.

Als Initialmaßnahme zur Revitalisierung des östlichen Innenstadtrands waren die Umgestaltung des Hafenkopfes sowie die Herrichtung des Uferbereichs zu einer innerstädtischen Hafenpromenade vorgesehen und bereits in 2010/2011 erfolgreich umgesetzt.

Den Entwurf lieferten Prof. Coersmeier GmbH, Köln und Kipar Landschaftsarchitekten, Duisburg/Mailand. Das Konzept ist eingebettet in die städtebauliche Rahmenplanung „Stadthafen Neuss – Neuordnung östlicher Innenstadtrand und Hafenmole 1“ (vgl. Kap. 3.1).

An der sich entlang einer durchgängigen, urban geprägten Uferpromenade am Westufer des Hafenbeckens 1 sollen sich vorhandene und zukünftige Gebäude aufreihen. Im Bereich der Uferpromenade ist Platz für das Aufstellen von Kunstobjekten; eine Gedenktafel zur Erinnerung an die Zwangsarbeiter ist aufgestellt worden. Der Bogen der beginnenden Batteriestraße wird durch eine Baumreihe markiert, die dem Notgleis folgend zur Uferpromenade hinunterführt. Sie gibt dem gesamten Raum Fassung und wird begleitet durch eine großzügige Treppenanlage. Die aus Sitzstufen bestehende Treppenanlage ist sowohl Übergang als auch Aufenthaltsbereich. Die Promenade erhält durchgehend eine neue Oberfläche. Wasserseitig ist sie durch ein Geländer gesichert und wird bei Dunkelheit durch Lichtstelen beleuchtet.

Vom Markt/ Freithof kommend führt eine behindertengerecht ausgebildete Rampenanlage auf das ca. 1,80 m tiefere Niveau der Uferpromenade. Von der beiderseits angrenzenden Treppenanlage aus bietet sich ein interessanter Blick auf die Achse des Hafenbeckens 1. Von dort führt eine großzügige Treppenanlage hinunter zum Wasser. Die vorhandene Pegeluhr wurde die Gestaltung des Hafenkopfes integriert und bleibt als Wahrzeichen erhalten.

Um dieser Treppen- und Rampenanlage die notwendige Gründung zu geben, wurde das südliche Hafenbecken in diesem Bereich von West nach Ost verfüllt. Der in der Hessentorbrücke mündende Erftkanal wurde durch Verrohrung entsprechend verlängert.

Die bisherige Parkplatzanlage an der Batteriestraße entfällt. Infolge des Vorhabens wurde zudem die Radwegesituation im Eckbereich Hammer Landstraße/ Batteriestraße erheblich verbessert. Durch den Wegfall der Stellplatzanlage wird ein Konfliktbereich Radfahrer/Parksuchverkehr entschärft. Im Weiteren soll die Uferpromenade entlang der Cretschmarhalle Richtung Norden fortgeführt werden. Das hier liegende Notgleis könnte in die Umgestaltung der Fläche integriert werden, um so den industriellen Charakter der Fläche zu bewahren.

Derzeit wird im Bereich des dritten Bauabschnittes der Uferpromenade das sog. Hafenkopfgebäude in Verlängerung der Cretschmarhalle durch die Stadthafen Neuss GmbH, Entwurf Architekt Ingenhoven, errichtet. Somit zeigt die Herrichtung der öffentlichen Flächen bereits erste Früchte durch die private Folgemaßnahme (siehe Integriertes Gesamtkonzept, Punkt 7). Dem Gebäude vorgelagert entsteht die Verbindung über eine Brücke zur Innenstadt.

Nutzungen an. Die Jugendeinrichtung Greyhound Pier 1 in der Cretschmarhalle 1, in der auch weiterhin Konzertveranstaltungen u.a. stattfinden werden, bleibt erhalten.



Lageplan Promenade am Hafenbecken 1 - Fertig gestellt 2012 (Kipar Architekten)

Die Fußgängerbrücke soll dabei die Batteriestraße auf Höhe der ehemaligen Münsterschule überspannen. Das brachgefallene Grundstück der Münsterschule ist für eine innenstadttypische Wohnbebauung vorgesehen. Hier bietet sich die Möglichkeit, die Vogteigasse Richtung Batteriestraße /Stadtmauer zu verlängern und somit eine barrierefreie Verbindung zwischen dem Münsterplatz und der Wasserkante herzustellen. Über eine Treppenanlage und einen Aufzug gelangen Besucher hinunter von der Fußgängerbrücke auf das Niveau der neuen Uferpromenade direkt am Hafenbecken.

Die Cretschmarhalle 4 gegenüber dem Marienberg-Gymnasium wurde zu einem Erweiterungsgebäude (Aula) des Gymnasiums umgebaut (siehe Integriertes Gesamtkonzept, Punkt 7). Eine (private) fußläufige Brücke über die Batteriestraße verbindet beide Gebäude miteinander. Diese Planung stellt eine private Maßnahmen dar und ist abgeschlossen.

Außerdem ist am Fuß der Rampe vom Glockhammer eine Querungshilfe vorgesehen, so dass auch über diesen Weg eine sichere und barrierefreie Verbindung zwischen Innenstadt und Hafenbecken 1 entsteht.

Die Errichtung einer Fußgängerbrücke über das Hafenbecken 1 stellt einen entscheidenden Baustein zur Vernetzung der Hafemole 1 mit der Neusser Innenstadt dar und ist Bestandteil der Mitte 2006 vom Rat der Stadt Neuss beschlossenen Rahmenplanung „Stadthafen Neuss - Neuordnung östlicher Innenstadtrand und Hafemole 1“. Die Brücke verbindet die neu entstehenden öffentlichen Freiflächen auf beiden Seiten des Hafenbecken 1: Der mit Hafenkopf und Uferpromenade urban gestaltete Uferbereich der Innenstadtseite wird über die Fußgängerbrücke vernetzt mit dem auf der Hafemole 1 geplanten linearen Uferpark als neuer städtischer Grünanlage. Ursprünglich war die Brücke im Bereich des Vorplatzes des UCI-Kinos vorgesehen. Die aktuellen Entwicklungen lassen nun einen Standort in Verlängerung der Collingstraße

Die bestehende Substanz der Cretschmarhallen soll erhalten werden und gleichzeitig transparent und zeitgemäß für neue Nutzungen umgestaltet werden. Für die Cretschmarhallen bieten sich neue

mit direkter Wegeverbindung zum/vom Bahnhof sinnvoller erscheinen.

Im Zuge der Nachnutzung/ Revitalisierung des CASE- Geländes entstehen auf der Hafemole 1 durch private Investitionen insgesamt rund 600 neue Arbeitsplätze (siehe Integriertes Gesamtkonzept, Punkt 7).

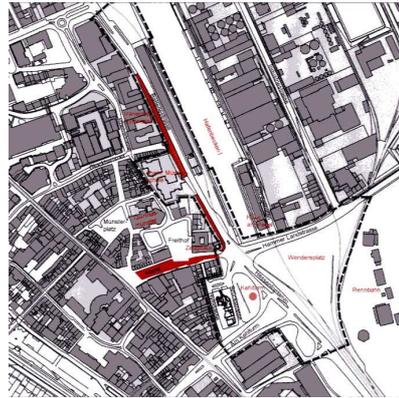
Durch die integrierten Maßnahmen am Hafenbecken 1 wird das Wasser wieder erlebbar gemacht und Innenstadt und Hafen rücken näher zusammen.

Die Maßnahmen stehen alle miteinander und mit den zahlreichen angrenzenden, überwiegend privaten Aktivitäten in engem Zusammenhang und bilden ein stimmiges Gesamtkonzept.



Brücke Batteriestraße

## Maßnahmen im Bereich „Stadtmauer entlang der Batteriestraße / Markt“



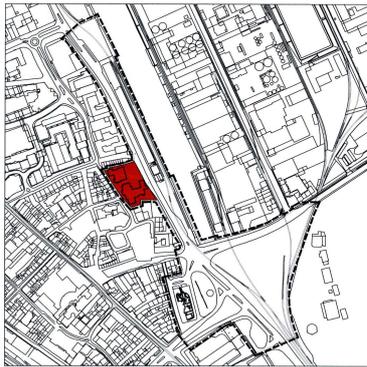
Die Teile der historischen Stadtbefestigung entlang der Batteriestraße sollen denkmalgerecht instandgesetzt werden und dabei wieder erlebbar und erfahrbar in das Stadtbild integriert werden.

Die Stadtmauer soll insbesondere von der Altstadtseite wieder in das Stadtgefüge eingebunden werden. Daher ist der Bau eines Weges auf der Krone der alten Stadtmauer vom nördlichen Stadtgraben (im Bereich Stadtbibliothek) bis zum Kehlturm stadtgestalterisches Ziel. Solch ein Weg kann auch die Verknüpfungsfunktion zum Westufer des Hafenbeckens 1 übernehmen und markiert deutlich die historische Stadtbegrenzung. Durch die Aufgabe der Münsterschule und die Neubebauung Romaneum stehen in diesen Bereichen bisher nicht zugängliche Flächen zur Verfügung.

Der Teilbereich der Stadtmauer zwischen Straße Am Kehlturm und Markt wurde im Zuge der Bebauung ehemaliger Busbahnhof/ Romaneum restauriert, teilweise freigelegt und denkmalgerecht ergänzt.

Die Oberflächengestaltung des überwiegenden Teil des Marktes entspricht nicht der Stellung dieser Fläche im städtischen Platzgefüge. Deswegen ist in diesem Zusammenhang auch eine Neugestaltung angeraten.

## Maßnahmen im Bereich „Ehemalige Münsterschule“



Die ehemalige Münsterschule soll abgerissen werden. Auf diesem Areal soll eine Wohnbebauung errichtet werden, die in Teilen im Erdgeschoss auch kleinere Gewerbeeinheiten beinhalten kann.

Die Neubebauung stellt eine private Maßnahme dar. Die Stadt Neuss hat eine europaweite Ausschreibung durchgeführt, mit dem Ziel, eine städtebaulich qualitätvolle Wohnblockbebauung mit dem Verkauf des Grundstückes sicherzustellen.

Bei der beabsichtigten Durchführung der Bebauung nach § 34 BauGB (Vorhaben im Zusammenhang bebauter Ortsteile) ist die Neubebauung so zu gestalten, dass sie sich in die kleinteilige blockartige Stadtstruktur integriert und sich anhand der Proportionen und Materialien in die Umgebungsbebauung einfügt. Dabei hat sich die Neubebauung auch von der Batteriestraße aus in das Ensemble Zeughaus, Quirinuskloster, Kirche Marienberg einzupassen. Ausdrücklich empfohlen wird die behutsame Einfügung der Neubebauung in den vorhandenen Baubestand an der Straße Glockhammer.

Auf der Grundlage des dargestellten Rahmenplanes wurde ein Investoren-Bieterverfahren durchgeführt. Unter den 5 eingereichten Angeboten wurde nach intensiver Abwägung der Vorschlag des Bieters /

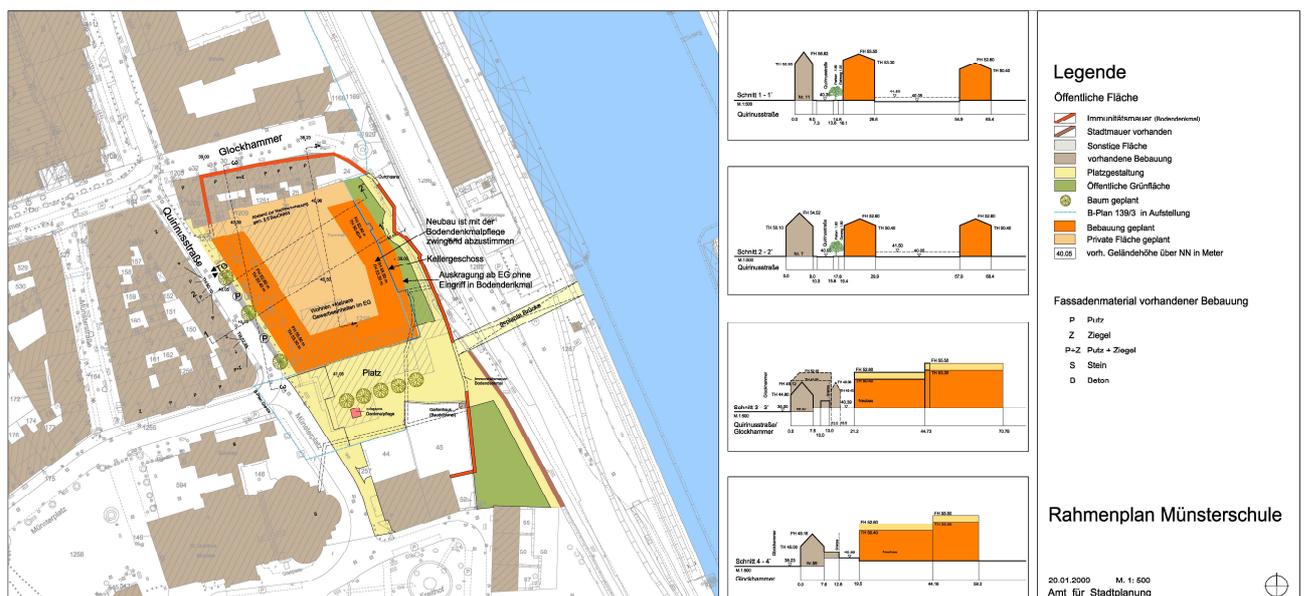
Architekten Hanrath von Rat angenommen. Die Umsetzung soll in 2013 erfolgen.

Die Neubebauung soll vor allem die historischen Mauerverläufe in diesem Bereich berücksichtigen. Zur Realisierung der Planung wurden daher archäologische Untersuchungen im Bereich der Stadtmauer und der Immunitätsmauer des ehemaligen Klosters durchgeführt. Die Münsterschule und die Sporthalle sind bereits unterkellert. Hier ist nicht mehr mit Befunden zu rechnen. Allerdings sollte nach einem Abriss der heutigen Bebauung versucht werden, den beschriebenen zentralen Latrinenschacht des 13. Jh., der noch in der Baugrubensohle erhalten sein könnte, zeichnerisch zu dokumentieren.

Im bislang ungestörten Bereich nördlich des Schulgebäudes und östlich der Sporthalle ist mit dichten archäologischen Befunden aus römischer Zeit, dem hohen und dem späten Mittelalter zu rechnen. Dabei bietet sich die Chance, die Grenze zwischen dem späten vicus und dem spätantiken Gräberfeld zu definieren.

Die noch ungestörte, archäologisch zu untersuchende Fläche macht ca. 800-1000 qm aus. Wegen der dichten Befundlage ist eine Grabungszeit von 6-8 Monaten zu veranschlagen. Die Grabungen werden zurzeit durchgeführt.

Reste der Immunitätsmauer sind an der Ostgrenze des Grundstückes nachgewiesen und sollen erhalten und gezeigt werden. Die Fundamente und Keller der daran anschließenden, spätmittelalterlichen Bebauung sind höchst wahrscheinlich ebenfalls im Boden erhalten. Schon in der Spätphase des Klosters war hier eine Einplanung erfolgt, wie aus dem Plan der Immunität von 1802 hervorgeht.



Das Bauvorhaben ist mit dem Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland abzustimmen.

In unmittelbarer Umgebung zu diesem Grundstück befinden sich zahlreiche Baudenkmäler, darunter das Quirinuskloster. Der Umgebungsschutz gem. § 9 DSchG ist daher zu beachten. Die Blickachsen zur Quirinuskuppel sind freizuhalten.

Es soll geprüft werden, ob der Verkehrsraum der Quirinusstraße gegenüber heute auf der Seite der ehemaligen Münsterschule zur Aufnahme von Längsparkplätzen und für einen dahinterliegenden Gehweg verbreitert werden kann. Die Tiefgaragenzufahrt der Neubebauung ist innerhalb des Gebäudekomplexes an der vorgegebenen Stelle vorzusehen. Dieses ist notwendig um eine gefahrlose Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage zu schaffen, notwendige Besucherparkplätze unterzubringen und komfortable Wohnverhältnisse mit befriedigendem Abstand zur bestehenden, gegenüberliegenden Bebauung an der Quirinusstraße sicherzustellen.

Bei einer Neuordnung und -bebauung dieses Areals ist die Vogteigasse über das Grundstück der Münsterschule als fußläufiger Weg bzw. Brücke über die Batteriestraße zu verlängern, um so eine Verbindung zwischen Münsterplatz und geplantem Hafenkopfgebäude an den Cretschmarhallen herzustellen. Der Zuschnitt des privaten Münsterschulgrundstücks wird mit einer Platzgestaltung so erfolgen, dass die Wegeverbindung zwischen Münsterplatz und geplantem Hafenkopfgebäude im Bereich der Neubebauung als öffentlich nutzbarer Platzbereich bis an die Bebauung herangeführt wird (keine privaten Vorgärten).

Dieser fußläufige Weg bzw. diese Brücke über die Batteriestraße als Verlängerung der Vogteigasse wird mit der Stadtmauerpromenade verknüpft.

Im Bereich des ehemaligen Münsterschulgrundstücks wird durch die Maßnahmen zum einen eine bauliche Aufwertung und attraktive Nachnutzung des brach gefallenen Bereiches erfolgen. Zum anderen wird im Bereich des Grundstücks durch eine entsprechende Neuordnung die Verbindung zwischen Innenstadt und Wasserkante hergestellt.



Ansichten Neubebauung ehm. Münsterschule  
Architekt H. Hanrath

## Maßnahmen im Bereich „Ehemaliger Busbahnhof“ – Romaneum

Fertig gestellt 2012



Am 14.06.2006 hat der Rat der Stadt Neuss beschlossen, auf dem Gelände des ehemaligen Busbahnhofs ein neues Gebäude zu errichten, in dem die Musikschule, die Volkshochschule

sowie das Studienzentrum Neuss der Fern-Universität Hagen untergebracht werden. Das Gebäude hat den Namen „Romaneum“ erhalten.

Für die Hochbaumaßnahme wurde ein Investorenwettbewerb durchgeführt. Die Umsetzung erfolgte als PPP-Modell. Es wurde festgelegt, dass die Neuordnung dieses Areals eine angemessene Bebauung als Abschluss der Innenstadt erfordert. Die archäologischen Funde wurden konserviert und werden heute zum Teil erlebbar präsentiert. Der Kehlturn wurde denkmalgerecht eingebunden, wobei die öffentliche Zugänglichkeit bestehen geblieben ist. Eine Freilegung und Restaurierung der vom Turm ausgehende Querriegel und die z.T. unterirdisch erhaltene Stadtmauer aus dem 13. Jh. sind freigelegt und restauriert worden. Die Befunde einer römischen Mansio werden im Platzbereich gezeigt.

Mit Umsetzung der Baumaßnahme erfolgte eine neue Platzgestaltung, die die Verkehrsflächen der Brückstraße einzieht. Die Hymgasse wurde umgestaltet und zur Straße ‚Am Kehlturn‘ geöffnet, die Ausfahrt zur Kreuzung Hessentor ist entfallen. Die fußläufigen Anbindungen zum Wendersplatz und zum Markt konnten u.a. durch Einziehung und Neugestaltung von Verkehrsflächen erheblich verbessert werden.



Platz am Romaneum Nov. 2012

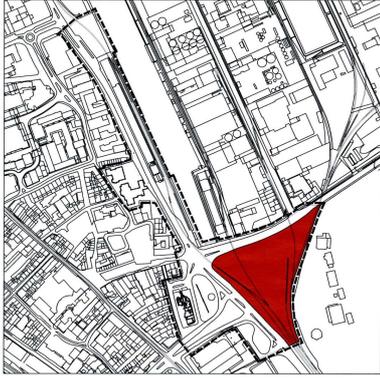
Die heute noch sehr stark den Platzbereich prägenden Verkehrsflächen (öffentliche Parkplätze, Reste des ehem. Busbahnhofs) werden deutlich reduziert. Die Brückstraße ist als Straße komplett entfallen. Öffentliche Parkplätze konnten im Bereich der Hymgasse untergebracht werden. Der erhaltenswerte Baumbestand konnte in die Planung integriert und erhalten werden

Durch die Maßnahmen wurde der brach gefallene Bereich des ehemaligen Busbahnhofs einer neuen Nutzung zugeführt und nach stadtgestalterischen und denkmalpflegerischen Kriterien neu gestaltet. Eingebettet in die Gesamtmaßnahme stellt er einen wichtigen Baustein zur Stadtreparatur dar.



Lageplan Freiflächengestaltung am Romaneum (Amt für Stadtplanung Stadt Neuss)

## Maßnahmen im Bereich „Wendersplatz“

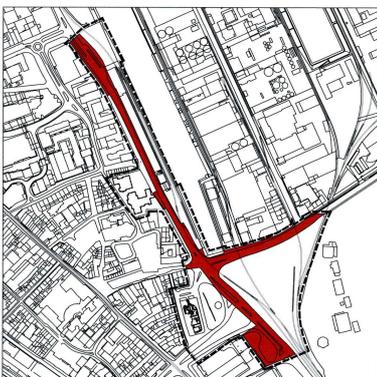


Der Wendersplatz soll insgesamt aufgewertet werden. Ungenutzte Verkehrsflächen sollen eingezogen und umgestaltet werden, um so eine fußläufige

Verbindung zwischen Altstadt und zukünftigem RennbahnPark herstellen zu können. Wenn möglich wird der erhaltenswerte Baumbestand in die Planung integriert.

Insgesamt soll durch Umgestaltungsmaßnahmen die Altstadt über den Wendersplatz mit dem RennbahnPark durch Überwindung der Gleiskörper und des Hessentordamms besser angebunden werden. In diesem Zusammenhang steht der Bau eines Verbindungsbauwerks zwischen Wendersplatz und zukünftigem RennbahnPark, welches eine konfliktfreie Überwindung der Gleisanlagen bzw. des Geländesprungs ermöglicht. Für den Bereich des Wendersplatzes mit Anbindung an die Umgebung ist ein Städtebauliches Konzept zu erarbeiten, das unter anderem auch die Ideen aufgreift, die im Zusammenhang mit der Überplanung des Rennbahngeländes entwickelt werden. Im hinteren, südlichen Bereich des Wendersplatzes ist darüber hinaus die Errichtung eines Gebäudes mit tertiären Nutzungen vorstellbar.

## Maßnahmen im Bereich Batteriestraße / Hessentordamm und Hammer Landstraße



Für eine städtebauliche Neuordnung und Aufwertung des östlichen Innenstadtrands ist das hohe Verkehrsaufkommen in der Batteriestraße nachteilig. Um die städtebauliche Neuordnung des östlichen Innenstadtrands

zu stützen, sind hafenzugewandene Verkehre und Durchgangsverkehre möglichst auf andere Routen zu verlagern.

Es wird daher in Kenntnis der Rahmenbedingungen und Sachzwänge ein zeitlich gestaffeltes Konzept vorgeschlagen, das folgende Bausteine enthält:

- Umgestaltung der Batteriestraße im Bereich Cretschmarhallen (kurz-/mittelfristig)
- Ausbau der Anschlussstelle Floßhafenstraße / Willy-Brandt-Ring (Inbetriebnahme Anfang 2013 vorgesehen)
- Ausbau Willy-Brandt-Ring zwischen Hammer Landstraße und Stresemannallee (mittelfristig)
- Ausbau des Knoten Willy-Brandt-Ring / Stresemannallee (langfristig)

Gemäß eines Ratsbeschlusses vom 27.03.2009 wurde von der Stadt Neuss ein Verkehrsgutachten erstellt, das die zusätzlichen Verkehre, die durch die verschiedenen im Untersuchungsgebiet geplanten Baumaßnahmen zu erwarten sind, sowie deren zu erwartende Verteilung berücksichtigt und aufzeigt.

Das Gutachten untersuchte den Bereich Rheintorstraße / Batteriestraße / Hammer Landstraße / Industriestraße / Europadamm / Am Kehlurm unter Einbeziehung des Wendersplatzes. Dabei wurden auch neue Verkehre aus geplanten Bauvorhaben berücksichtigt, wie z.B. das Romaneum (VHS, Fernuni Hagen, Musikschule), Wohnbebauung auf dem Areal der ehemaligen Münsterschule und der Brache der Werhahn KG, Umbau und bauliche Ergänzung der sog. „Cretschmar-Halle“.

Das Gutachten belegt, dass nach dem 6-spurigen Ausbau der BAB 57, der sich aktuell in der Realisierung befindet mit deutlichen Entlastungen im städtischen Straßennetz zu rechnen ist. Insbesondere wird eine Entlastung vom Durchgangsverkehr erwartet. Diese Entlastungen bewegen sich in einer Bandbreite von etwa 15-30%, so dass die zu erwartenden Mehrverkehre der geplanten Projekte gegenüber heute mehr als kompensiert werden können. Insofern wären – vorbehaltlich einer Detailuntersuchung der einzelnen Knotenpunkte – keine größeren verkehrlichen Maßnahmen erforderlich, da die Leistungsfähigkeit im Gesamtnetz weiterhin gegeben wäre.

Allerdings reicht dies alleine nicht aus, um eine deutlich bessere städtebauliche Qualität zu erlangen (Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit) Auch aus Gründen des Stadtimages und Stadtmarketings ist lediglich eine Entlastung vom Durchgangsverkehr nicht zielführend, da am östlichen Innenstadtrand dadurch allein noch keine gestalterische Verbesserung

eintritt. Eine umfeldgerechte Verkehrsentslastung der Rheintor- / Batteriestraße bei gleichzeitiger Erhaltung der heutigen Qualität der Erreichbarkeit der Innenstadt wäre allerdings nur durch den Bau einer Ersatzroute für den verbleibenden Durchgangsverkehr umsetzbar. Eine in 2004 erstellte Machbarkeitsstudie zur Führung einer neuen Stadtbahntrasse über die Batteriestraße (Linienplanung U81) ergab, dass rund 50% der Verkehre auf eine zwischen der Düsseldorfer Straße und der Hammer Landstraße, in Teilen am Hafenbecken 2, verlaufende neue Straße verlagert werden müssten, um die gewünschte Kapazitätsreduzierung zu erreichen. Der Bau dieser Straße, der sog. „Osttangente“, ist jedoch mit derart hohen finanziellen Aufwendungen verbunden (Überbrückung der Hafenzufahrt, Spundungen etc.), dass eine Realisierung auf absehbare Zeit unwahrscheinlich ist.

Ein guter Kompromiss, zwischen dem Erhalt der Erreichbarkeit der Innenstadt und einer Verdrängung der unerwünschten Durchgangsverkehre, wäre eine konsequente Verkehrsberuhigung in der Rheintor- / Batteriestraße sowie Maßnahmen an den Endpunkten des Straßenzugs, wie z.B. die Einziehung und Umgestaltung von Flächen im Bereich des Wendersplatzes. Damit könnte nahezu eine Halbierung der Verkehrsmengen erzielt werden. Zwar werden infolge dieser Maßnahmen auch Verkehre auf innerstädtische Straßen verlagert, dies aber in einem verträglichen Umfang. Der Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung hat sich am 27.1.2010 für die weitere Behandlung des Themas im Rahmen des Masterplans entschieden.

Der Masterplan hat den Gedanken einer Beruhigung der Achse Rheintorstrasse-Batteriestrasse aufgegriffen und zugleich – als langfristige Perspektive – auf den Europadam als südliche Verlängerung ausgedehnt. Die Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger sollen verbessert werden. Der Wendersplatz soll als Stadteingang aufgewertet und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden, wie dies bereits am Hafenbecken 1 geschehen ist. Auch der Masterplan sieht als langfristige Entlastung für Rheintor- und Batteriestrasse eine „Osttangente“ vor, die zwischen den Hafenbecken 2 und 3 verlaufen soll.

Grundsätzlich sind zur Erschließung der Cretschmarhallen und des in Bau befindlichen Kopfbauwerkes Anpassungen in der Batteriestraße vorzusehen, um somit eine sichere und leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs weiterhin zu gewährleisten. Die Zu- und Ausfahrt ist zu trennen. Es gilt das „rechts-rein-rechts-raus-Prinzip“.

In Richtung Süden wird der Radfahrstreifen auf eine den aktuellen Regelwerken entsprechend erforderliche Breite verbreitert. Zur Überwindung der Batteriestraße ist – neben der Mittelinsel und der bereits realisierten Fußgängerbrücke Marienberg/Aula – eine weitere Fußgängerbrücke über die Batteriestraße mit Anschluss an die Hafenpromenade in Höhe des neuen Kopfbauwerkes vorgesehen.

In der Batteriestraße ist die Verkürzung der überlangen Linksabbiegespur geplant. Unter der Voraussetzung, dass die Lage der Kanalisation und Versorgungsleitungen dies zulässt, ist entlang der Cretschmarhallen eine durchgehende Umgestaltung der Batteriestraße (z.B. begrünter oder gestalteter Mittelstreifen) mit Querungshilfen am Fuß der Rampe Glockhammer geplant.

Durch den Ausbau der Anschlussstelle Floßhafenstraße – Willy-Brandt-Ring ist eine Entlastung des Knotens Hessentorbrücke und der Rheintor-/ Batteriestraße, insbesondere im Schwerlastverkehr, zu erwarten.

Der Knoten Hessentorbrücke weist nicht nur einen hohen Versiegelungsgrad auf, sondern auch Mängel in den Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer. Außerdem weist der Knoten Sicherheitsdefizite auf. Es fehlen insbesondere:

- eine Fußgängerquerung über die Hammer Landstraße, um den Wendersplatz mit der Uferpromenade am Hafenbecken 1 zu verbinden,
- komfortablere Fußgänger-/Radfahrerquerungen über die Batteriestraße und den Hessentordamm (Queren in einem Zug, ausreichende Aufstellflächen, kürzere Wartezeiten),
- eine Radfahrerverbindung zwischen der Zollstraße und der Batteriestraße bzw. der Hammer Landstraße und
- eine Radfahrerverbindung entlang des Hessentordamms zwischen dem Knoten Hessentorbrücke und dem Weg entlang des Obererftgrabens (Parkhaus Tranktor).

Hierzu ist jedoch ein großflächiger Umbau des Knotens erforderlich. Dieser kann und soll mittel- bis langfristig erfolgen, sobald das Notgleis der Neusser Hafenbahn aufgegeben wird. Durch die Errichtung eines neuen, in Planung befindlichen Sperrwerkes am Hafeneingang würde die Gleistrasse überflüssig und eine wesentlich vereinfachte Signalschaltung möglich. Zur kurzfristigen Verbesserung ist ein kleinerer Umbau des Knotens in 2013 geplant, der insbesondere die fehlenden Radverkehrsanlagen am Hessentordamm und in der Straße Am Kehlturn

herstellt und so einen Lückenschluss der Radwegeverbindungen mit den südlichen und westlichen Stadtgebiete ermöglicht.

Ungelöst ist weiterhin die letzte Stufe der Dezentralisierung des ehem. ZOB. So müssen bis heute in der Straße Am Kehlurm Flächen in Form einer Busspur für die Wendezeiten der verbliebenen 5 Regionalbuslinien vorgehalten werden. Eine Verlegung in den Bereich des Hauptbahnhofs (Theodor-Heuss-Platz, Bahnhofsrückseite) ist bislang aus verschiedenen Gründen gescheitert.

(Weitere Aussagen zum Verkehr: Integriertes Gesamtkonzept für die Neusser Innenstadt vom Januar 2013)

*Nächste Seite:  
Maßnahmenplan*

## 4 UMSETZUNG DER MASSNAHMEN

### 4.1 ABGRENZUNG DES SANIERUNGSGEBIETS

Aus den ersten Erkenntnissen der Vorbereitenden Untersuchungen wird vorgeschlagen, dass das Sanierungsgebiet gegenüber dem Untersuchungsgebiet der Vorbereitenden Untersuchungen anders abgegrenzt wird. Der südliche Bereich des Hessentordamms (zwischen Rheinischem Landestheater und Wendersplatz) kann entfallen, da hierfür keine Maßnahmen vorgesehen sind.

Eine endgültige Abgrenzung des Sanierungsgebiets kann aber erst erfolgen, wenn alle Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung vorliegen. Der Rat der Stadt Neuss muss dann die Abgrenzung des Sanierungsgebiets förmlich beschließen.

### 4.2 SANIERUNGSVERFAHREN

Das Baugesetzbuch bietet der Kommune in § 142 Abs. 4 BauGB zwei Verfahrensarten an: das herkömmliche (umfassende) Sanierungsverfahren und das vereinfachte Sanierungsverfahren.

Zur Durchführung einer Sanierung im Bereich des östlichen Innenstadtrands ist die Anwendung des vereinfachten Sanierungsverfahrens völlig ausreichend. Die Funktionsmängel im Gebiet lassen sich durch investive Maßnahmen und durch das Instru-

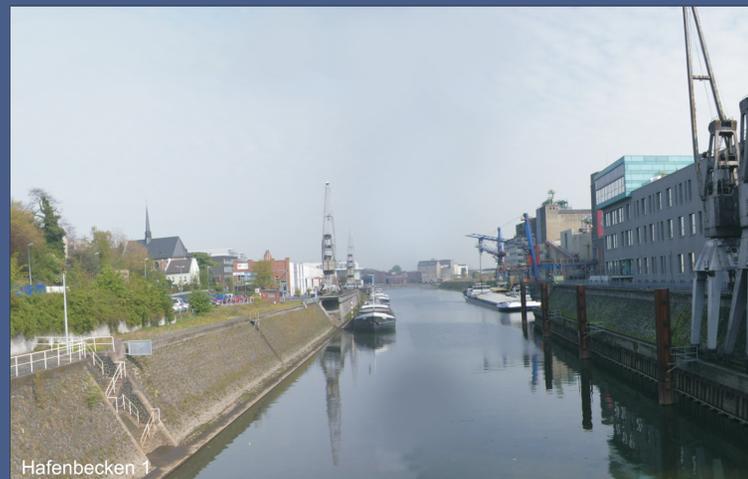
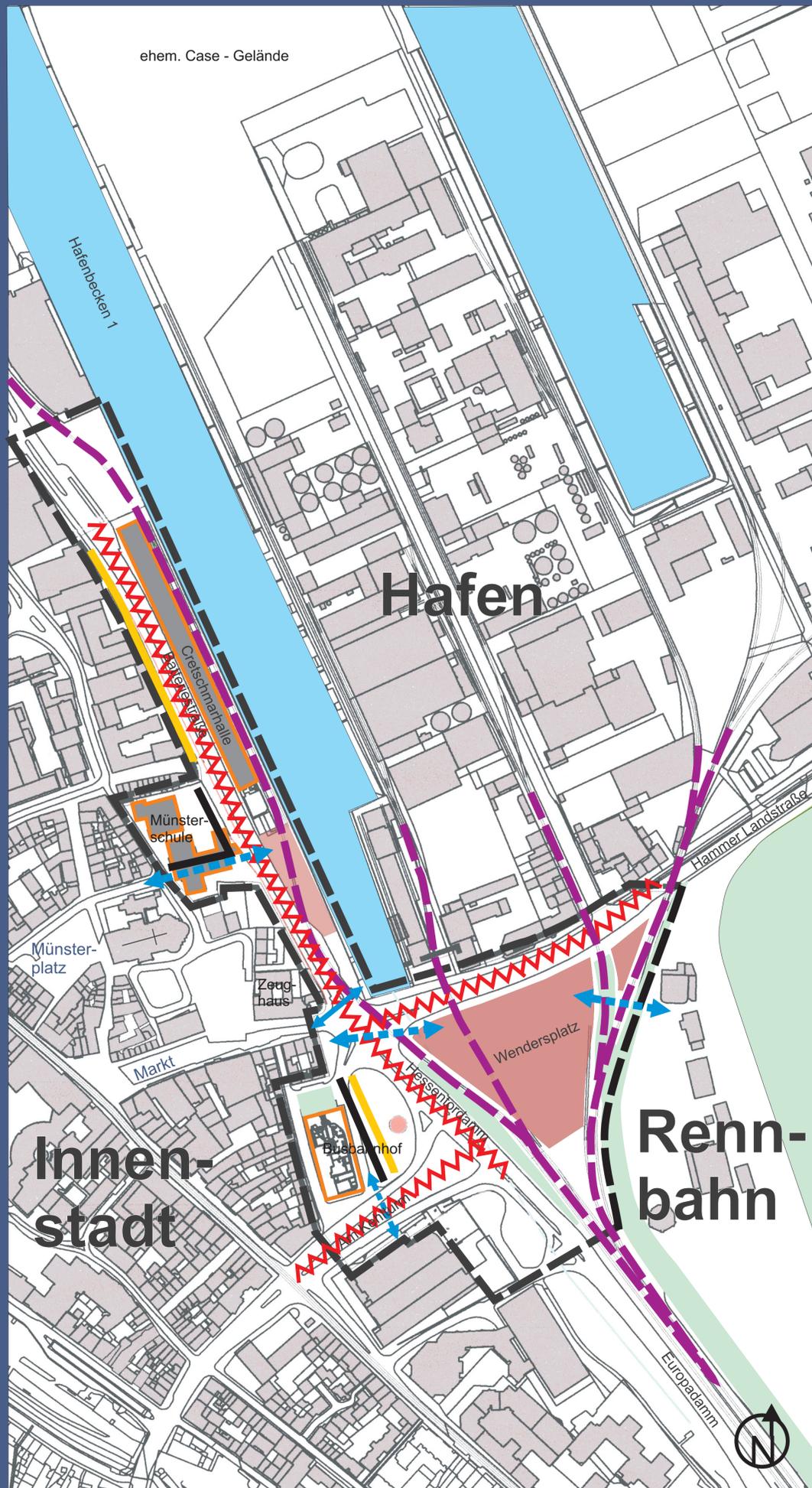
mentarium der Bauleitplanung beheben. Darüber hinaus kann das Allgemeine Vorkaufsrecht beim Verkauf von Grundstücken (§ 24 Abs. 1 Nr. 3 BauGB), die Ausübung des Vorkaufsrechtes durch einen Sanierungsträger (§ 27 a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB) sowie die Enteignung aus zwingenden städtebaulichen Gründen (§ 88 Satz 2 BauGB) zur Anwendung kommen.

Da aber in erster Linie öffentliche Maßnahmen auf öffentlichen Flächen durchgeführt werden sollen, wird dieses Instrumentarium nicht zur Anwendung kommen. Darüber hinaus ergeben sich im Vergleich zum klassischen Sanierungsverfahren durch das vereinfachte Sanierungsverfahren folgende Änderungen, von denen eine Verringerung des Verwaltungsaufwandes und eine zügigere Abwicklung des Verfahrens erwartet werden:

- Die Eintragung von Sanierungsvermerken in die Grundbücher entfällt.
- Die Grundstückseigentümer müssen keine Ausgleichsbeträge zahlen, da durch die Sanierung keine wesentlichen Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind.
- Die aufwendige Ermittlung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen (z.B. für Rechtsverluste und Vermögensnachteile) entfällt.
- Auf die Veränderungs- und Verfügungssperre nach § 144 BauGB bezogen auf Grundstücksverkehr und sonstige Rechtsvorgänge wird verzichtet.

**Stadt Neuss**  
**Amt für Stadtplanung**  
Bearbeiter:  
Katrin Bobenhausen  
Waldemar Fröhlich  
Markus Honermann

Januar 2013



# Potentiale und Mängel zu Beginn der vorbereitenden Untersuchungen 2010

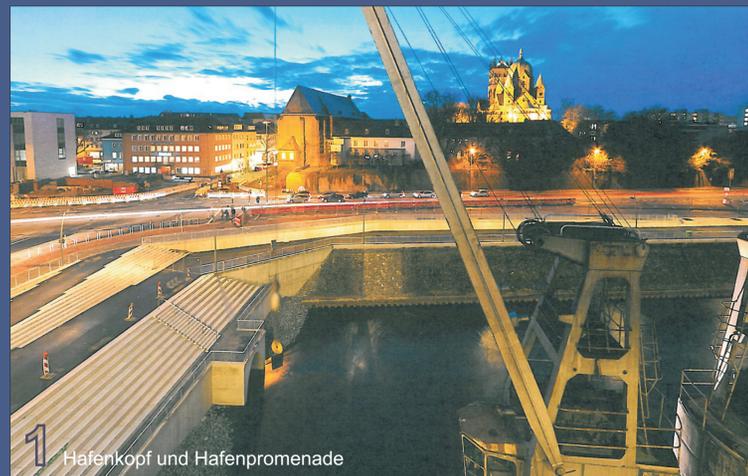
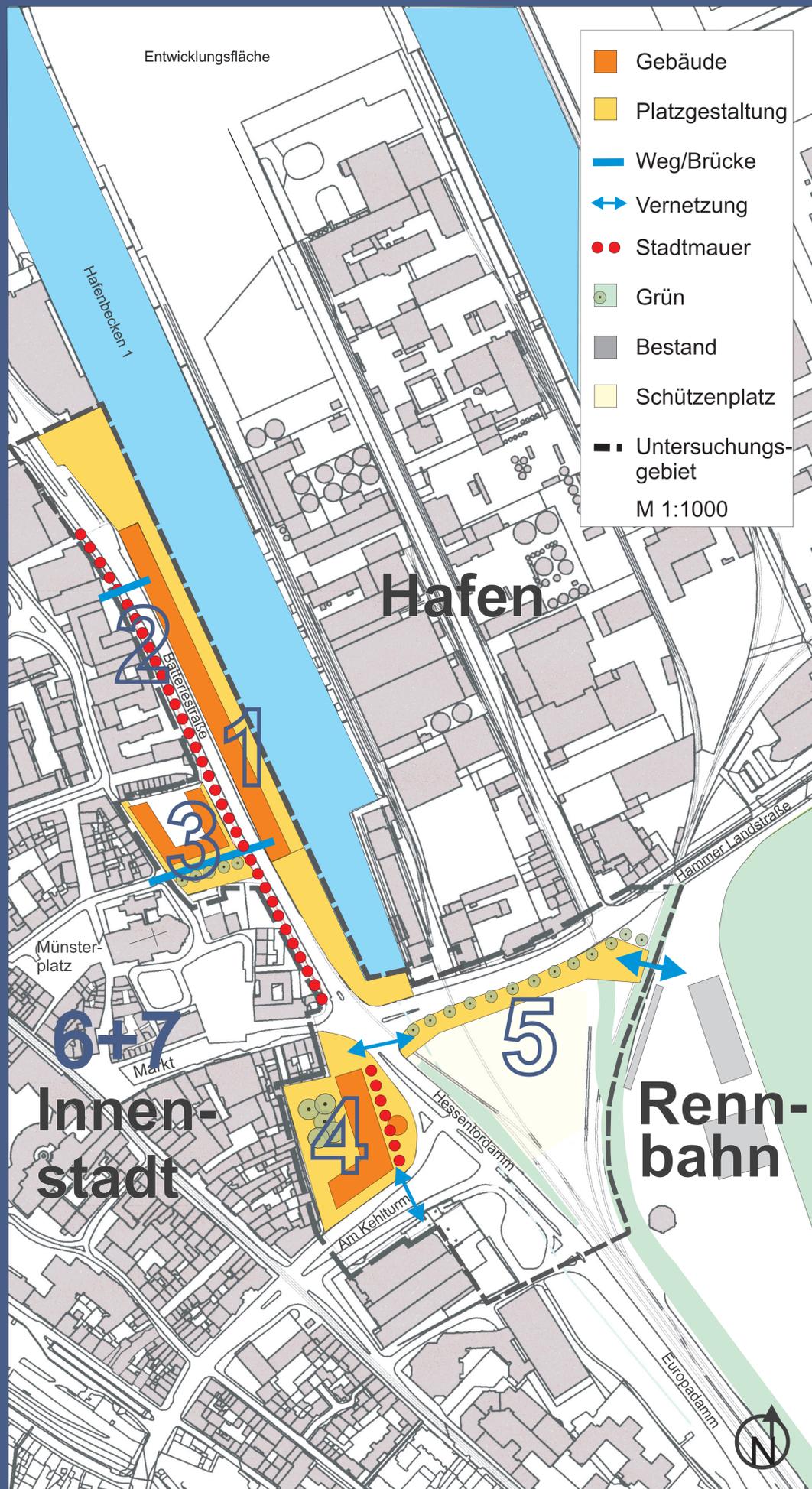
-  Erhaltenswerter Grünbestand
-  Wichtige Fußgängerverbindung fehlt
-  vorhanden
-  Untergenutztes Gebäude / Leerstand
-  Öffentlicher Parkplatz mit Gestaltungsschwächen
-  Bahngleise, z.T. mit Barrierewirkung
-  Verkehrsstrasse mit Barrierewirkung / Emissionen
-  Aufgelassene Grabungsfelder mit historisch bedeutenden Funden
-  Fehlende Erlebbarkeit der Stadtmauer
-  Fehlende Bebauungskante
-  Untersuchungsgebiet

## Sanierungsverfahren Östlicher Innenstadttrand Neuss Vorbereitende Untersuchungen

Bestandsplan

Amt für Stadtplanung  
Stand: Januar 2013





#### Maßnahme 1 im Bereich „Hafenbecken 1“

- 1.1 Umbau der Cretschmarhalle 4 zu einer Aula des Marienberg-Gymnasiums
- 1.2 Bau eines Verbindungsstegs zwischen Marienberg-Gymnasium und Aula
- 1.3 Maßnahmen zur Nachnutzung der Cretschmarhallen 2-3 (Gastronomie, Gewerbe, Büro, Praxen)
- 1.4 Bau eines Hafenkopfgebäudes
- 1.5 Bau einer Verbindungsbrücke zwischen Hafenkopfgebäude und ehem. Münsterschulgrundstück
- 1.6 Umgestaltung zur Uferpromenade (Bereich zwischen Cretschmarhalle und Hafenbecken)
- 1.7 Maßnahmen Hafenkopf und Uferpromenade bis zur Cretschmarhalle (Rampen-/Treppenkonstruktion mit Aussichtsplattform)
- 1.8 Fußgängerbrücke über das Hafenbecken 1 (neue Lage in Verlängerung Collingstr.)

1

#### Maßnahme 2 im Bereich „Stadtmauer entlang der Batteriestraße“

- 2.1 Bau einer Promenade auf der Krone der alten Stadtmauer vom nördlichen Stadtgraben bis zum Kehlturn - Abschnitt 1 fertig
- 2.2 Herstellung eines denkmalgerechten Zustands der Stadtmauer

2

#### Maßnahme 3 im Bereich „Ehemalige Münsterschule“

- 3.1 Neubaumaßnahmen auf dem Grundstück der ehemaligen Münsterschule
- 3.2 Verbindungsweg zwischen Münsterplatz und Stadtmauerpromenade bzw. Hafenkopfgebäude

3

#### Maßnahme 4 im Bereich „Ehemaliger Busbahnhof“ - Romaneum

- 4.1 Herstellung eines denkmalgerechten Zustands des Kehlturns und des äußeren Stadtmauerrings am Kehlturn
- 4.2 Sicherung und teilweise Darstellung der Grabungsfunde
- 4.3 Brückstraße / Gestaltung Platz am Romaneum Einziehung von Verkehrsflächen im Bereich

4

#### Maßnahme 5 im Bereich „Wendersplatz“

- 5.1 Einziehung von Verkehrsflächen im Bereich Wendersplatz
- 5.2 Aufwertung Parkplatz Wendersplatz
- 5.3 Verbindungsbauwerk Wendersplatz / Galopprennbahn

5

#### Maßnahmen 6 und 7 im Bereich Innenstadt

6. Ab in die Mitte 2010
7. ZIN- Initiative

6+7

## Sanierungsverfahren Östlicher Innenstadtrand Neuss

Vorbereitende Untersuchungen

Maßnahmenplan im Rahmen der Städtebauförderung

Fertige Maßnahme  
Aktuelle Maßnahme  
Spätere Jahre

Amt für Stadtplanung  
Stand: Januar 2013

STADT  NEUSS