



Lebendiger Stadtteil >

NEUSS.DE

Städtebauliches Handlungskonzept Hammfeld I Umstrukturierung eines Bürostandortes hin zu einem lebendigen Stadtquartier

Stadt Neuss
Amt für Stadtplanung

Stand April 2014

| | Seite |
|---------------------------------------------------------------|-----------|
| A Einleitung | 4 |
| A.1 Anlass | 4 |
| A.2 Ziel des Rahmenplans | 5 |
| A.3 Broschüreninhalt | 6 |
| 1 Chancen und Handlungsbedarfe des Stadtquartiers | 7 |
| 1.1 Einbindung in das Stadtgefüge und städtebauliche Struktur | 7 |
| 1.2 Entstehung des Büroviertels und heutige Nutzungsstruktur | 8 |
| 1.3 Bauliche Prägung | 10 |
| 1.4 Freiflächenstruktur | 12 |
| 1.5 Verkehr | 16 |
| 1.6 Umwelt- und Immissionssituation | 19 |
| 1.7 Planungsrecht | 21 |
| Tab. Chancen und Handlungsbedarfe auf einen Blick | 23 |
| 2 Städtebauliche Handlungsstrategie | 24 |
| 2.1 Konzeption | 24 |
| 2.2 Optionsflächen für Nachverdichtung und Umnutzung | 24 |
| 2.3 Zonierung | 25 |
| Plan Rahmenplan Hammfeld I | 27 |
| 2.3.1 Kernzone | 28 |
| 2.3.2 Entwicklungsbereich | 31 |
| 2.3.3 Verknüpfungspunkte | 34 |
| 2.4 Potentielle Nutzergruppen und Wohnformen | 35 |
| 3 Realisierungsstufenkonzept | 36 |
| 3.1 Realisierungsstufen | 36 |
| 3.1.1 Maßnahmenansätze bis 2020 | 36 |
| 3.1.2 Strategische Maßnahmen (langfristig) | 36 |
| 3.2 Kommunikationsstrategie | 37 |
| Plan Maßnahmenansätze im Überblick | 38 |
| B Quellenverzeichnis | 40 |
| C Abbildungsverzeichnis | 41 |

A Einleitung

A.1 Anlass

Das Hammfeld I bietet aufgrund seines hohen Anteiles an kurzfristig zur Verfügung stehenden Flächen ein enormes städtebauliches Entwicklungspotenzial. Angesichts der steigenden Neusser Bevölkerung und den wachsenden Ansprüchen an einen Gewerbe- und Wohnstandort in attraktiver, urbaner Umgebung ist eine Nachverdichtung des Gebietes naheliegend.

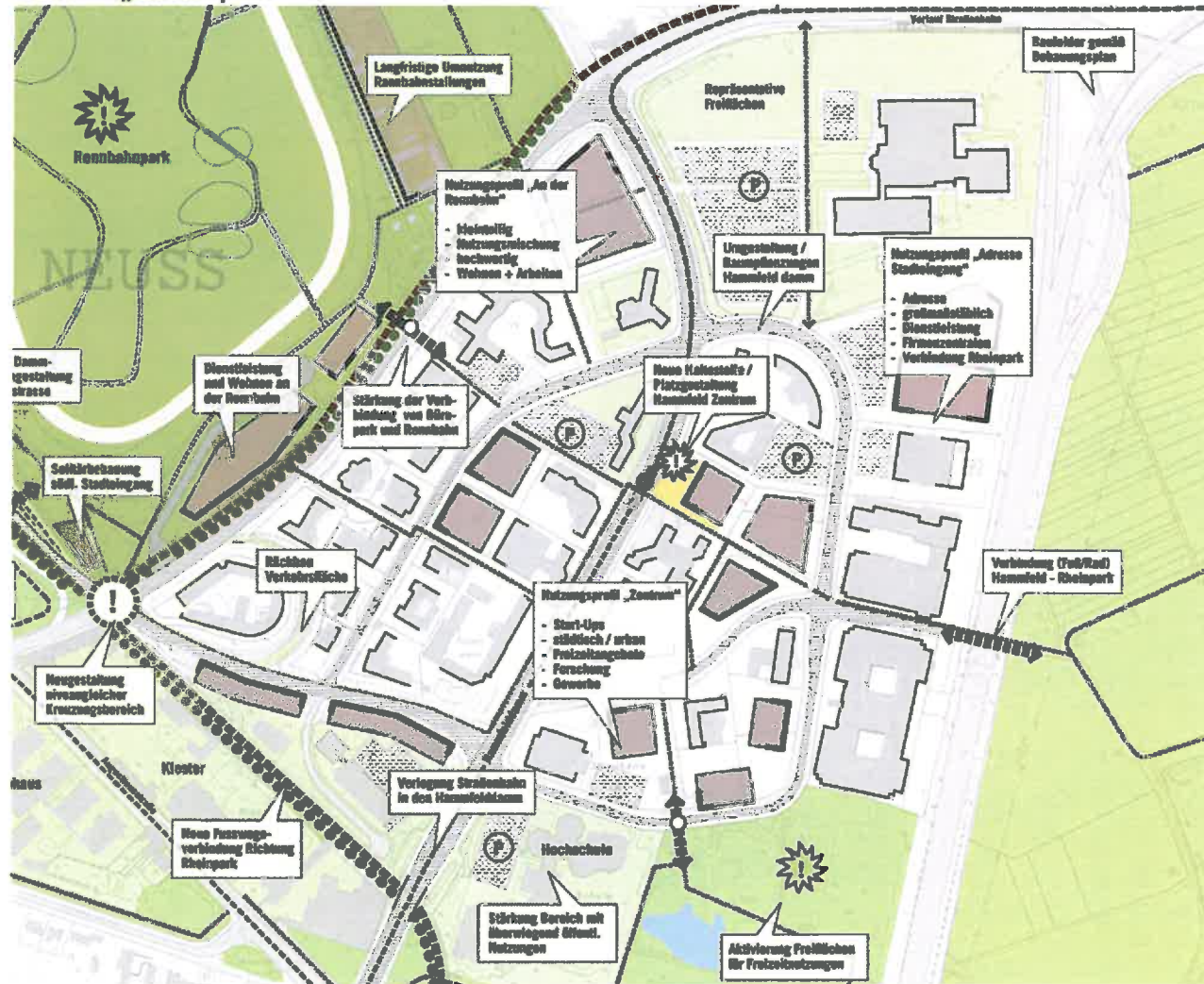
Dies bietet gleichzeitig die Chance strukturelle Defizite des monofunktionalen Bürostandortes zu beheben, die sich aus dem ehemaligen Ziel der Entflechtung städtischer Funktionsbereiche ergeben haben. Durch Nachverdichtung und Umnutzung leerstehender Büroräume kann hier attraktiver innerstädtischer Wohnraum geschaffen, gleichzeitig die Nutzungsmöglichkeiten der Freiflächen erweitert und die Durchwegung des Gebietes verbessert werden.

Im „Masterplan Neuss-an-den-Rhein“, die die Dieter Blase Projekte Konzepte GmbH und ein Team von Fachplanern im Jahr 2012 erstellt, wird im Handlungsfeld H3 die Zielsetzung formuliert, eine Attraktivitätssteigerung des Bürostandortes durch eine urbane Nutzungsvielfalt und die Aufwertung des öffentlichen Raumes anzustreben. Die Verwaltung wurde in der Ratssitzung am 16.11.2012 vom Rat beauftragt, die übereinstimmenden Ziele und Maßnahmen des Masterplans und der Verwaltung weiter zu verfolgen.

Für die künftige Entwicklung und Attraktivität des isolierten Stadtquartiers muss besonders auf die Verknüpfung des Gebietes mit dem umliegenden Stadtgefüge Wert gelegt werden. Des Weiteren sollte es Zielsetzung sein, in dem bisher durch so-

litäre Großstrukturen und autarke Einheiten geprägten Stadtraum künftig durch bauliche Maßnahmen neue ablesbare und vor allem für den Menschen erfassbare Stadträume zu schaffen, die das Stadtviertel erlebbar, begreifbar und dadurch

Abb. 1 „Masterplan Neuss-an-den-Rhein“



attraktiv machen. Eine mögliche Abhilfe wird hierbei in der Ansiedlung von Wohnbaunutzungen und infrastrukturellen Angeboten im Gebiet gesehen.

Das nun bekundete Interesse eines Grundstückseigentümers eine bislang im Gebiet zentral gelegene, jedoch ungenutzte Freifläche künftig einer Wohnbebauung zuzuführen, bestätigt diese Entwicklungsziele und rückt die Chance näher, in der Stadtquartiersmitte mit der Entwicklung eines Schlüsselgrundstückes einen bedeutenden Impuls zur Umstrukturierung des Gebietes zu setzen.

Mit dem vorliegenden städtebaulichen Handlungskonzept der Stadt Neuss wird der Bereich des Büroparks im Hammfeld I in den planerischen Fokus gerückt. Das Konzept greift den Impuls durch die Bereitschaft zur Gebietsumstrukturierung auf und erarbeitet eine Gesamtstrategie für die zukünftige Entwicklung des Stadtquartiers. Damit werden die Weichen einerseits für die weitere bauliche Qualifizierung des Schlüsselgrundstückes, aber andererseits perspektivisch für weitere qualifizierte Planungen wie die Bauleitplanung auch in anderen Bereichen gestellt.

A.2 Ziel des Handlungskonzeptes

Mit Hilfe des Handlungskonzeptes sollen die Potenziale des Hammfeldes I gestärkt und Chancen für eine Umstrukturierung des bisher reinen Bürostandortes hin zu einem lebendigen gemischt genutzten Stadtquartier genutzt.

Ausgangspunkt ist dabei das Schlüsselgrundstück im Kerngebiet, das nun für eine Entwicklung in Richtung Wohnen zur Verfügung steht.

Um die dort grundlegenden Weichen bezüglich einer Freiraumplanung, eines Wegenetzes und der Implementierung von weiterer Infrastruktur gezielt zu steuern und schlüssig in einem Gesamtkonzept aufgehen zu lassen, wurden die Ideen der Projektentwickler in einer Quartiersanalyse eingebettet.

Über die Entwicklung des Schlüsselgrundstückes hinaus sind zur langfristigen Umstrukturierung des Standortes Hammfeld I verschiedene städtebauliche und freiraumplanerische Maßnahmen notwendig, um die monofunktionale Ausrichtung des Quartieres durch eine Mischnutzung zu verändern, Wohnfolgeeinrichtungen zu ergänzen und das Gebiet mit den benachbarten Stadtteilen und Freiräumen zu einem miteinander funktionierenden Stadtraum zu verbinden. Das vorliegende Handlungskonzept dient daher als Umsetzungshilfe für weitere Schritte.

Neben baulichen Ergänzungen mit Gewerbe- und Wohngebäuden sollte künftig die Aufwertung des öffentlichen Raumes im Mittelpunkt der Planungen stehen. Weiterhin sind für die Erweiterung

und künftige Bedeutung des Standortes auch verkehrliche Schritte notwendig, für die weitere Planungsaufträge definiert werden.

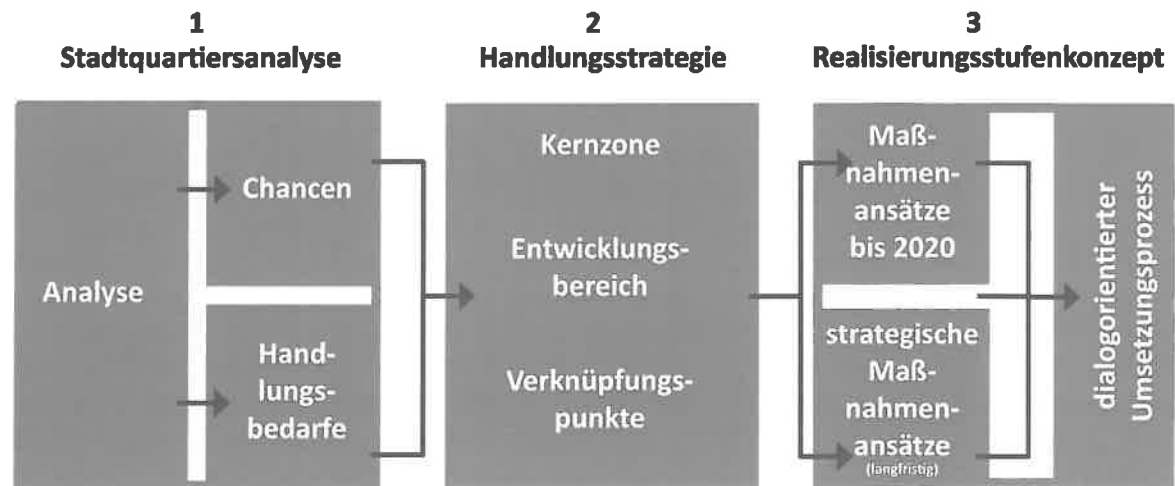
Ziel des vorliegenden Konzeptes ist es, die private Initiative auf der Grundlage des Konzeptes zu unterstützen.

Daneben müssen auch öffentliche Investitionen im Bereich sozialer und verkehrlicher Infrastrukturen getätigt werden, um den Konversationsprozess in Gang zu bringen und die beabsichtigten Entwicklungsziele zu realisieren.

A.3 Broschüreninhalt

Im Folgenden wird das städtebauliche Handlungskonzept mit den einzelnen Revitalisierungsmaßnahmen für das Stadtquartier Hammfeld I näher beschrieben. Die Erläuterungen richten sich an Grundstückseigentümer, Projektentwickler, heutige und zukünftige Nutzergruppen. Sie sollen Denkanstöße als Anregung zur Diskussion über die Entwicklung des Stadtviertels und weitere Planungsschritte geben, um dadurch weitere Ideen und Synergien aufzudecken.

Die Broschüre ist wie folgt aufgebaut: zunächst werden in der **Stadtquartiersanalyse** die prägenden stadträumlichen Elemente des Stadtquartiers vorgestellt, jeweils gefolgt von einer Einschätzung der städtebaulichen Chancen sowie baulichen Handlungsbedarfe zur Revitalisierung des Gebietes [1]. Im Anschluss wird die **städtebauliche Handlungsstrategie** erläutert. Verschiedene Planungsaufträge für Kernzone - unter Einbezug des Schlüsselgrundstückes -, Entwicklungsbereich sowie stadtteilübergreifende Verknüpfungspunkte werden ausführlich dargestellt, daneben werden Aussagen zu potentiellen zukünftigen Nutzergruppen und Wohnformen getroffen [2]. Im **Realisierungsstufenkonzept** werden die vorgeschlagenen Maßnahmen für die jeweiligen Zonen in Planungsaufträge bis 2020 und strategische Handlungsstritte mit einer langfristigen Perspektive aufgeteilt [3].

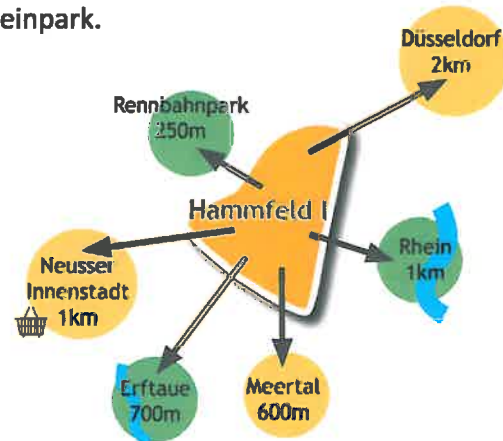


1 Chancen und Handlungsbedarfe des Stadtquartiers

1.1 Einbindung in das Stadtgefüge und städtebauliche Struktur

Lage im Stadtgebiet

Im Südosten von Neuss zwischen dem Südring/ B1 und der Stresemannallee gelegen, liegt das Hammfeld I nur wenige Gehminuten von der Neusser Innenstadt, den benachbarten Stadträumen wie das Meertal und Alexianergelände, das Rheinpark-Center oder das Düsseldorfer Stadtgebiet entfernt. Freizeit- und Erholungsräume bieten das in direkter Nachbarschaft zum heutigen Büropark westlich liegende Rennbahngelände und der östlich des Stadtquartiers angrenzende Rheinpark.



Über den Hammfelddamm, die Stresemannallee und die Anschlussstelle Neuss-Hafen zur BAB 57/ B1 ist das Hammfeld I an das innerstädtische und überregionale Straßennetz angebunden. Andererseits wird das Stadtquartier durch die breiten Verkehrstrassen, die tlw. in Dammlage verlaufen,

fen, von den umliegenden Stadt- und Freiräumen getrennt und liegt daher isoliert im Stadtgefüge. Durch größere Baulücken und unterschiedliche Baukörperformen sowie Gebäudehöhen - in Teilbereichen bedingt durch topographische Höhenunterschiede - werden wenige stadträumliche Bezüge und Raumkanten mit der umliegenden Bebauung und den benachbarten Stadträumen hergestellt.

Gewerbebetriebe aus dem Bereich der Erkenntnisgewinnung und Informationsverarbeitung (Wissensökonomie) fragen heute integrierte urbane Stadtlagen nach. Räumliche, organisatorische

und soziale Nähe können neben Möglichkeiten des Austausches durch moderne Informations- und Kommunikations-Technologien helfen, komplexe Sachverhalte durch persönlichen Kontakt weiterzugeben oder Netzwerke und vertraute Beziehungen zu bilden. Akteure der Wissensarbeit suchen daher gerne eine Lebensumgebung in urbanen Räumen, um hier auf eine Vielzahl anderer Wissensträger zu stoßen. Eine hervorragende Lage mit optimaler Verkehrsanbindung macht das Hammfeld I daher für viele Unternehmen interessant. Heute konzentrieren sich hier die Büro- und Dienstleistungsnutzungen des Neusser Stadtgebietes.

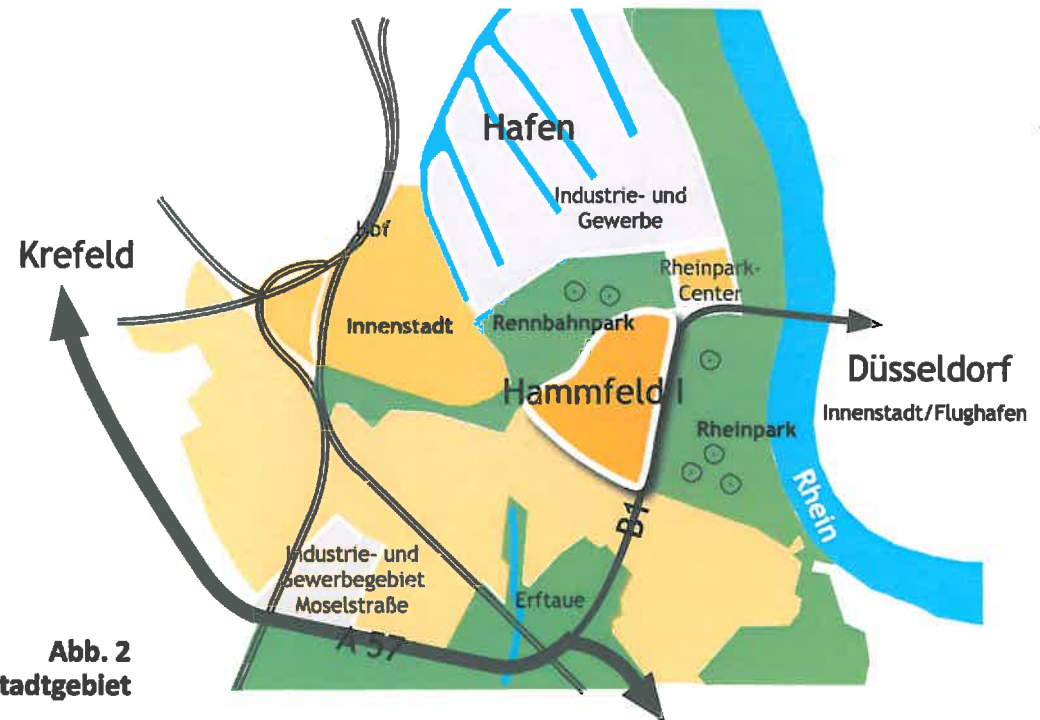


Abb. 2
Lage im Stadtgebiet

Stadtstruktur

In den 1960er und 1970er Jahren entstanden, wurde das Gebiet gemäß dem Zeitgeist überwiegend mit Hochhaus-Solitären in aufgelockerter, durchgrünter Struktur errichtet. Freibereiche wurden dabei jedoch häufig zugunsten großflächiger Stellplatzanlagen auf wenige grüne Pflanzflächen reduziert.

Bis heute verbleibt eine noch nicht entwickelte Reservefläche von ca. 120.000 m². Die Flächen liegen in Teilen im Eigentum der öffentlichen Hand, überwiegend gehören sie jedoch zum Vermögen privater Unternehmen oder einzelner Eigentümer.

Um das linksrheinisch gelegene Quartier zu einem beliebten und stark nachgefragten Stadtgebiet von Neuss zu machen, spielen neben der guten Erreichbarkeit und Nähe von urbanen Stadträumen auch die Bereitstellung einer attraktiven Arbeitsplatzumgebung und das Image des Standortes eine gewichtige Rolle. Das hohe Flächenpotenzial im Hammfeld I bietet viele Möglichkeiten eine Attraktivitätssteigerung des Bürostandortes durch eine urbane Nutzungsvielfalt und die Aufwertung des öffentlichen Raumes anzustreben. Für die zukünftige Entwicklung des Hammfeldes I hin zu einem integrierten, innerstädtischen Standort ist daneben die Einbindung in das Neusser Stadtgefüge bedeutsam.

1.2 Entstehung des Büroviertels und heutige Nutzungsstruktur

Entwicklungsgeschichte

Mit einer Fläche von 70 ha verfügt das Hammfeld I über einen hohen Anteil der gesamtstädtischen bebauten Fläche, umfasst er doch nahezu die Fläche des Neusser Innenstadtbereiches. Der Bürostadtteil - nordöstlich der Neusser Innenstadt gelegen - wurde als Entlastungsstandort für den Düsseldorfer Büromarkt geplant. Die damalige Stadtentwicklungspolitik reagierte damit auf die starke Nachfrage nach großzügigen Flächenangeboten für Verwaltungs- und Bürogebäude. Zudem wollte man mit der Flächenausweisung einer möglichen Abwanderung von Gewerbebetrieben in die Nachbarstädte vorbeugen. Dabei wirkt sich bis heute die optimale Lage im Neusser Stadtgebiet mit Nähe zur Metropolregion Rhein-Ruhr besonders fördernd auf Investitionen und Unternehmensansiedlungen aus.

Der Bau der Bürogebäude fällt in die Zeit des Baubooms, in der Investoren große Summen in die Erschließung neuer Märkte der Informationstechnologie einsetzten. Aufgrund gezielter Wirtschaftsförderung der Landeshauptstadt in Richtung des asiatischen Kontinents, sprachen die Raumangebote im Düsseldorfer Raum sowie im Hammfeld I in der Vergangenheit insbesondere ostasiatische und japanische Unternehmen an, die hier ihre Büro- und Verwaltungsgebäude errichteten. Ende der 1990er Jahre gründeten sich zahlreiche Unternehmen überwiegend aus den Branchen der Informations- und Kommunikati-

onstechnologie, Chemie und Pharmazie, Banken und Versicherungswesen sowie Textilindustrie.

Nutzungsstruktur

Die Nutzungsstruktur im Hammfeld I ist geprägt von Gebäuden mit vorwiegender Büronutzung. Das derzeitige Angebot an Büroflächen richtet sich vor allem an großflächige Bedarfe. Die Gebäude im Hammfeld I haben eine durchschnittliche BGF von etwa 9.000 m². Kombinationen von Büro- und Hallenflächen, die aktuell sehr stark nachgefragt werden, sind die Ausnahme. Auch kleinteilige Büroräume (20 - 200m²) sind im Gebiet weniger vorhanden, finden heutzutage aber einen größeren Absatzmarkt.

Die Marktsituation ist jedoch als Chance für die Umstrukturierung des Stadtquartieres zu begreifen. Eine mangelnde Nachfrage an Immobilien bzw. Mietobjekten im Quartier kann die Grundstückseigentümer und Hausverwalter zum Umdenken motivieren. Leerstehende Büroetagen bieten die Möglichkeit zur Umnutzung oder zum Umbau, um der Nachfrage verschiedenster Nutzergruppen (siehe Kapitel 2.4) gerecht zu werden.

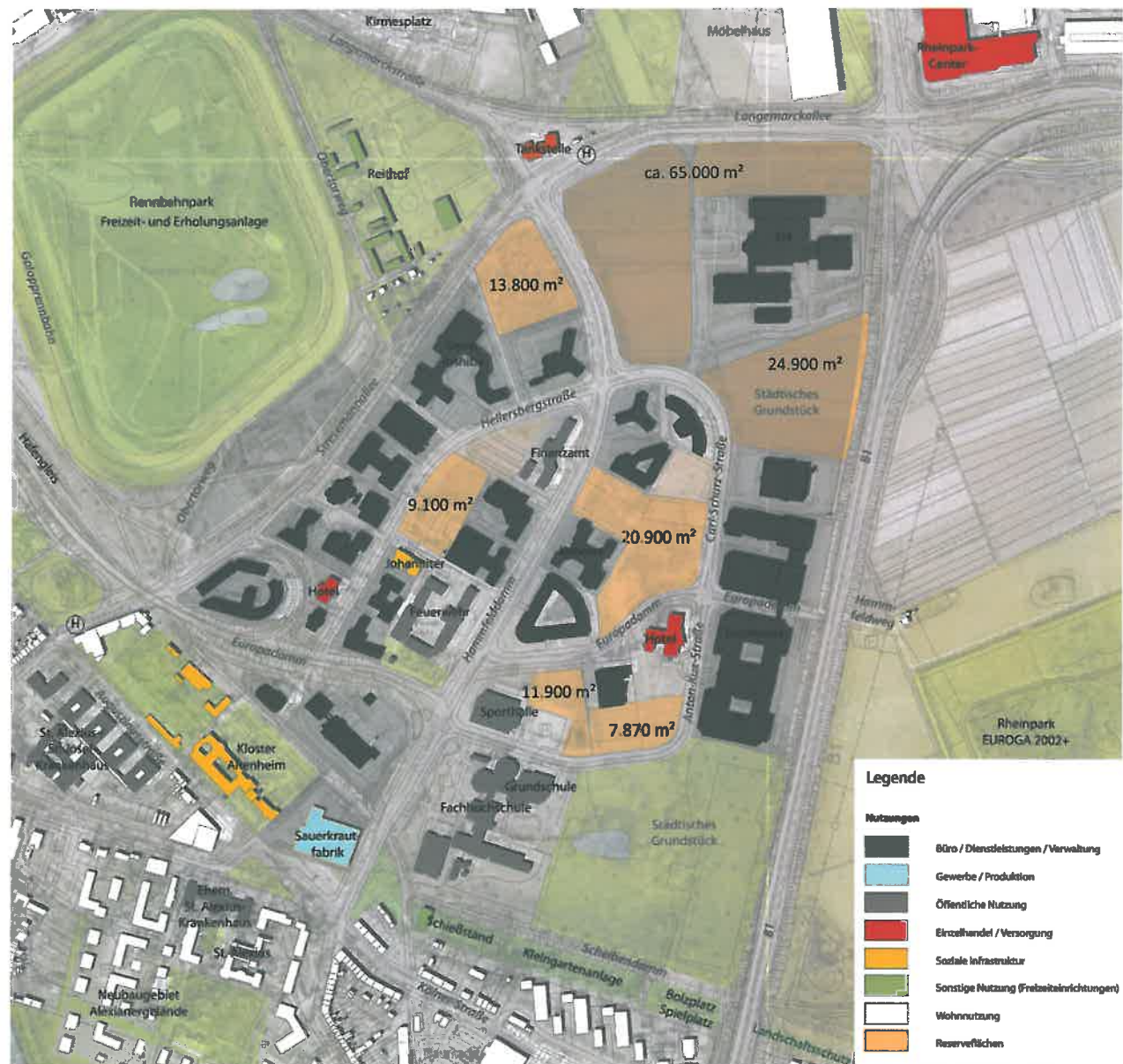
Im Hammfeld I gibt es verschiedene öffentliche, soziale und dienstleistungsorientierte Einrichtungen. Neben der städtischen Feuerwehr, dem Finanzamt, der Fachschule für Ökonomie und Management (FOM) und einer sozialen Einrichtung (Die Johanniter-Unfallhilfe) siedelten sich zwei Hotels (Holiday Inn, Ibis Styles Hotel) an, die Übernachtungsangebote für Messebesucher und vor allem Tagungsräume und Veranstaltungsmög-

lichkeiten anbieten. Eine katholische Grundschule (Dreikönigenschule) wurde wegen einer Gebäudesanierung am alten Standort übergangsweise in das Gebäude des Berufsbildungszentrums am Hammfelddamm Nr. 2a integriert. Werden im Hammfeld zukünftig Wohnnutzungen implementiert, wäre das Vorhalten eines örtlichen Schulangebotes am Standort auch im Hinblick auf die wohnbaulichen Entwicklungen auf dem angrenzenden Alexianergelände folgerichtig.

Dienstleistungs- und Versorgungsangebote befinden sich am Standort derzeit kaum. Das Angebot beschränkt sich auf wenige gastronomische Betriebe. Ein öffentlich zugängliche Speisewirtschaft wird im Gebäude Anton-Kux-Straße 2 und sehr eingeschränkt im Gebäude der Hellersbergstraße 2-4 vorgehalten. Die teilweise mögliche Mitnutzung der Kantinen in den Gebäuden des Finanzamtes, Hammfelddamm 9 und der Polizeischule, Hammfelddamm 7 decken den Bedarf nicht. Ein kleiner Kiosk im Gebäude an der Hellersbergstraße 2-4 stellt keinen adäquaten Ersatz für eine Nahversorgung dar. Die nächstgelegenen Einkaufsmöglichkeiten befinden sich außerhalb des Gebietes auf dem Berghäuschensweg (EDEKA), der Hammer Landstraße (LIDL) und im Rheinpark Center (HUMA).

Eine infrastrukturelle Ausstattung mit Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten ist als notwendige Versorgungsmöglichkeit für Arbeitende und zukünftige Bewohner unverzichtbar. Die örtliche Nahversorgungseinrichtung im Hammfeld I zählt zu einem dringenden Bedarf, der für die

Abb. 3 Nutzungen und Reserveflächen
(vgl. Masterarbeit Reuschel, S.74)



weitere Entwicklung des Standortes mit einer Mischnutzungsstruktur als existentiell zu bewerten ist.

1.3 Bauliche Prägung

Gebäudestruktur und -charakter

Geprägt ist das Gebiet durch zahlreiche solitäre Bürohochhäuser und großflächige Gewerbegebäude, die sich um einen zentralen Ring in lockerer Bauweise gliedern. Die vierspurige Straße Hammfelddamm durchquert das Büroviertel.

Neben reinen Verwaltungshochhäusern mit bis zu zehn Büroetagen gibt es im Hammfeld I ein- bis dreigeschossige Gewerbe- und Produktionshallen. Letztere befinden sich insbesondere entlang der Hellersbergstraße. Großflächige Gebäudekomplexe wurden entlang der Carl-Schurz-Straße und Anton-Kux-Straße in Richtung der Verkehrsstrasse Südring/B1 errichtet.

Das Feuerwehrhaus mit seinem zweigeschossigen Gerätehaus, das aus drei viergeschossigen Sechsecken bestehende Gebäude der FOM und das dreikantige Bürogebäude an der Ecke Hammfelddamm/Europadamm fallen aufgrund ihrer Sonderformen im Vergleich zu der benachbarten kubischen Büroarchitektur auf.

Die Solitärstruktur bietet die Chance bauliche Ergänzungen mit eigenem Charakter im Quartier zu implementieren. Hinsichtlich der angestrebten Wohnnutzungen sind hier Gebäudekomplexe

denkbar, die aufgrund ihrer prägenden Gebäudesprache mit introvertierten kleinteiligen Innenräumen eine eigene städtebauliche Qualität und Wohnatmosphäre erzeugen können.

Architektursprache

Obwohl sich die Gebäude, die in den 1980/1990er Jahren sowie in den 2000/2002er Jahren gebaut wurden, in ihrer solitären Struktur einander ähneln, sind sie in ihrer Architektursprache sehr unterschiedlich: individuelle Kubatur bis hin zum Scheibenhochhaus mit großen zusammenhängenden Büroeinheiten.

So wie sich verschiedene Riegelbauten mit Blockstrukturen in ihren runden oder eckigen Formen abwechseln, so vielfältig ist auch deren Fassadengestalt. Diese besteht aus Materialien wie Waschbeton, schlichtem Putz oder Backstein.

Insgesamt erzeugt der Bürostandort aufgrund seiner abwechslungsreichen Gebäudegestalt ein sehr heterogenes Stadtbild. Dieses wird durch die größeren unbebauten Freiflächen gestärkt.

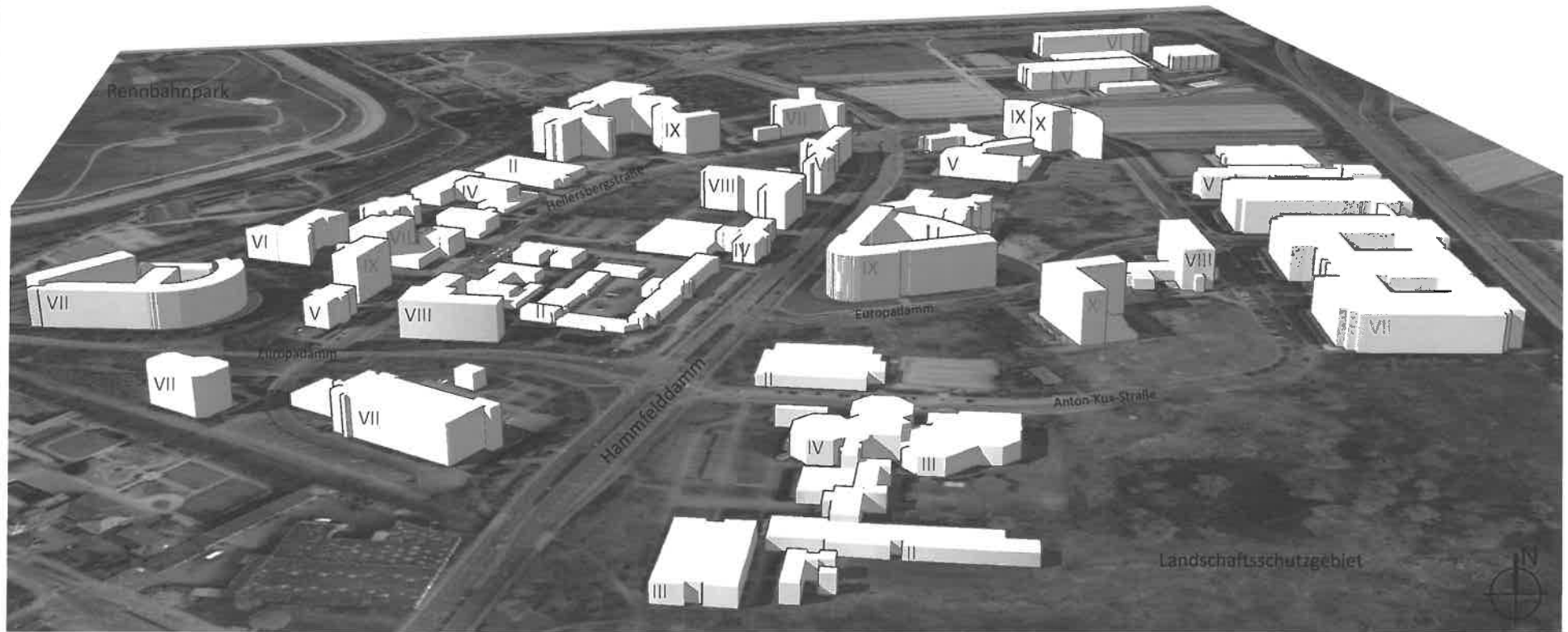
An besonders prägender Architektur fehlt es in den Entreesituationen an der Stresemannallee und der Augustinusstraße. Diese weisen bisher nicht auf die Existenz eines modernen Bürostandortes hin. Die freien Flächen sind stattdessen geprägt von Pioniergehölzen. Im Hinblick auf eine bestrebte Verknüpfung des Standortes mit dem umliegende Stadtgefüge besteht für die Eingänge des Quartieres dringender städtebaulicher Handlungsbedarf.

Sanierungszustand

Gemäß den Untersuchungen der Büroflächenuntersuchung 2012 liegt der Sanierungszustand der Gebäude des Hammfeldes (Hammfeld I+II) überwiegend im befriedigenden Bereich. Mit über 45% wurde „der höchste Bestand an Flächen in neuen und frisch renovierten Objekten im Bezirk Hammfeld ermittelt“ (Büroflächenstudie 2012, S. 31). Begründet wird das statistische Ergebnis damit, dass im Bezirk ein großer Bestand an relativ jungen und modernen Objekten zu finden ist.



Abb. 4 Gebäudestruktur und Geschossigkeit



1.4 Freiflächenstruktur

Öffentliche und private Freiräume

Trotz der dichten Bebauung des Gebietes, befinden sich im Hammfeld I großzügige private Freiflächen zwischen den Baukörpern, die wie ein Patchwork auf der Fläche verteilt sind. Hierbei handelt es sich vor allem um nicht bebaute Reserveflächen, auf denen die natürliche Sukzession mit Bewuchs von Pioniergehölzen eingesetzt hat.

Als reiner Verwaltungsstandort konzipiert und durch die Ausweisung großzügiger Baufelder beschränkt sich die Ausstattung der Außenanlagen zwischen den Bürogebäuden auf notwendige und zweckmäßig gestaltete Anlagen. Die einzelnen Gebäude umgebenden Freiflächen werden überwiegend als private Stellplatzfläche genutzt. Diese sind entweder als großflächige Stellplatzanlage um die jeweiligen Gewerbebetriebe organisiert oder in Form von Tiefgaragen im Untergeschoss der Gebäude angelegt.

Neben den erforderlichen Abstandsflächen der Hochhäuser und Flachbauten, die entweder durch kleinere Pflanzbeete und Rasenflächen oder von dichtem Baumbewuchs und Heckenpflanzen gesäumt sind, begleiten in Teilbereichen Baumreihen oder punktuelle Baumpflanzungen die Zufahrtbereiche.

Öffentliche Freiräume zum Aufenthalt gibt es im Gebiet selbst nicht. Verfügen einzelne Gebäude über eigene Freianlagen, liegen diese introvertiert im Gebäudeinneren als Terrasse, begrünter Aus-

tritt oder im Eingangsbereich der Gebäude und sind überwiegend nicht öffentlich zugänglich.

Hier gilt es künftig eine Aufwertung in der Gestaltung der Außenanlagen anzustreben, um die Belebung und Attraktivität des Standortes zu erhöhen. Die privaten Freiflächen sollten für die Öffentlichkeit geöffnet werden, um nutzbare Aufenthaltsräume für alle Nutzer vor Ort zu gewinnen und attraktive Orte des Treffens und Austausches untereinander im Gebiet selbst in direkter Nähe zur Arbeits- und Wohnstätte zu installieren. Gastronomische Angebote und Versorgungseinrichtungen dienen der Entstehung dieser Orte und erzeugen neben der Erweiterung des Freizeit- und Dienstleistungsangebotes einen lebendigen städtischen Charakter.

Biotop- und Artenschutz

Auf den zur Zeit unbebauten Flächen haben sich teilweise aus Naturschutzsicht wertvolle Biotope entwickelt, die vor Nutzungsänderungen einer Artenschutzprüfung unterzogen werden sollten.

Die Synoptische Karte stuft die Schutzwürdigkeit der Flächen im Hinblick auf die biotischen Umweltschutzgüter überwiegend als „mittel“ (Kategorie 2) ein. Hier ist folglich eine Nutzungsänderung grundsätzlich möglich und mit einem geringen bis mittleren ökologischen Ausgleichsbedarf zu rechnen.

Für das Grundstück an der Ecke Stresemannallee/Hammfelddamm wird die Schutzwürdigkeit wegen des Eintrags im Biotopkataster als „sehr hoch“

(Kategorie 4) eingestuft. Auf diesem Grundstück hat sich ein Birkenwäldchen entwickelt, das im Falle einer Nutzungsänderung einer Artenschutzprüfung unterzogen werden muss. Dabei ist mit einem hohen bis sehr hohen ökologischen Ausgleichsbedarf zu rechnen.

Auch für die Flächen zwischen Anton-Kux-Straße und Europadam müssen im Falle einer Nutzungsänderung aufgrund ihrer Habitatausstattung eine Artenschutzprüfung erfolgen.

Umliegende Freiräume

Das Hammfeld I ist von großen Freiräumen umgeben, die jedoch untereinander nicht direkt in Verbindung stehen. Verkehrswege und bebauete Flächen trennen die Grünanlagen voneinander. Zudem unterscheiden sie sich in Charakter und Funktion. Dennoch haben sie einen hohen Freizeitwert, der aufgrund seiner Nähe für das Stadtquartier eine hohe Standortqualität bedeutet. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit dieser Freianlagen vom Hammfeld I gehört daher zu den Zielen des vorliegenden Handlungskonzeptes.

Rheinpark

Der südöstlich des Hammfeldes I gelegene Rheinpark beginnt entlang der Kante des Südrings/B1 bis zum Rhein und reicht von der Karl-Frings-Brücke im Norden bis zum Scheibendamm im Süden. Neben landwirtschaftlichen Flächen befindet sich hier das ca. 65 ha große Rheinparkgelände, das im Rahmen der regionalen Initiative EUROGA 2000+ zu einem attraktiven Erholungs- und Naturerlebnisgebiet mit der Erhaltung von wertvollen Aue-Biotopen entwickelt wurde. An der Rheinallee

Abb. 5 Freiflächenstruktur mit Fuß- und Radwegeverbindungen



verläuft der übergeordnete Fuß- und Radweg auf dem Hochwasserschutzdamm parallel zum Rhein, der die anliegenden Städte und Gemeinden miteinander vernetzt. Der gesamte Landschaftsraum steht unter Landschaftsschutz.

Landschaftsschutzgebiet

Die ca. 8 ha große Freifläche zwischen Anton-Kux-Straße und Scheibendamm gehört ebenso zum Landschaftsschutzgebiet und wird hinsichtlich der Wertigkeit ihrer Biotope als besonders schutzwürdig eingestuft (siehe Synoptische Karten der Stadt Neuss 2012). Das Vorkommen des streng geschützten Kammmolches auf dieser Fläche steht in Verbindung zum neu gestalteten Rheinpark östlich des Südrings/B1. Dieser Biotopkomplex mit mehreren Teichen bildet einen hochschutzwürdigen Lebensraum auch für andere Arten der Fluss- und Bachauen sowie der Halbofenlandschaft. Da das Landschaftsschutzgebiet in die Kategorie 5 (=nicht ersetzbar) der Schutzwürdigkeit der Flächen eingestuft wurde, ist hier eine Nutzungsänderung grundsätzlich nicht möglich und Eingriffe in die biotischen Umweltschutzgüter nicht ausgleichbar.

Im Hinblick auf eine Wegeverbindung zwischen Anton-Kux-Straße in Richtung Scheibendamm ist im Rahmen der Freiraummaßnahmen des Handlungskonzeptes zu prüfen, ob ein Fußweg entlang des Landschaftsschutzgebietes und der Fachhochschule eine ergänzende Verbindung zu dem straßenbegleitenden Weg am Hammfelddamm darstellen könnte. Damit könnte ein weiterer attraktiver Spazier- und Radweg in Richtung südlich

angrenzendes Stadtviertel und Rheinpark vom Hammfeld I aus entstehen.

Rennbahnpark

Westlich des Bürostandortes von der Stresemannallee getrennt liegt der Rennbahnpark. Im Gegensatz zum Landschaftspark weist dieser hinsichtlich seiner Nutzbarkeit und Nähe zur Innenstadt Neuss einen stärkeren öffentlichen Charakter auf. Die Galopprennbahn stellt seit ihrem Bau vor über 130 Jahren ein Identifikationsmerkmal für die Stadt dar. Von Anfang November bis Ende März finden hier diverse Rennsportevents statt.

Der 17ha große Innenbereich der Rennbahn wurde 2010 zu einem multifunktional nutzbaren Freizeitareal mit dem Bau eines neuen Rennbahnhauses umgestaltet. Neben einzelnen Aktionsflächen wie Beachvolleyball, Boule und einem Discgolf-Parcours steht hier auch ein Bereich für Veranstaltungen wie das Schützenfest als Freizeitangebot zur Verfügung. Die Randbereiche des Parks wurden von den Umgestaltungsmaßnahmen ausgenommen. Diese Bereiche sind überwiegend unzugänglich. Bisher existiert eine Wegeverbindung vom Hammfeld I zum Rennbahngelände. Diese führt über die Kreuzung der Stresemannallee, Ecke Europadam in Richtung Globe-Theater und Wendersplatz. Um eine kürzere Wegeverbindung zu ermöglichen, wäre eine weitere Querung mittig der Stresemannallee in Richtung Hellersberger Straße denkbar.

Im Jahr 2011 wurde seitens der Stadt eine Planung für die Bebauung entlang der Stresemannallee im

Randbereich des Rennbahnparks vorgestellt. Diese sieht zugehörig zum Büropark Hammfeld I an dieser Stelle einen Erweiterungsbereich für Büro- und Forschungsunternehmen vor. Ein rechtskräftiger Bebauungsplan liegt für diesen Bereich vor (Nr. 462). Sollte die Planung umgesetzt werden, würde diesbezüglich eine weitere Fußwegeverbindung über die Stresemannallee in Richtung Hammfeld I auch für die Büro- und Forschungsbetriebe eine gute Anbindung an das Stadtquartier herstellen.

Innerstädtische Freiräume

In Richtung Neusser Innenstadt liegen entlang der Erft und des Nordkanals innerstädtische Parks wie der Rosen- und Stadtgarten. Diese dienen als zentrale Grün- und Aufenthaltsräume und sind vom Hammfeld I über die bestehenden Fuß- und Radwegeverbindungen erreichbar.

Im Norden grenzt an den Rennbahnpark und die Langemarckstraße das Gelände des Hammfeldes II an. Hier befindet sich der Festplatz für das Neusser Schützenfest und die Kirmes sowie diverse Veranstaltungen. Auf einer Teilfläche entsteht derzeit ein Möbelmarkt, die restlichen Flächen sollen mittelfristig ebenfalls einer baulichen Nutzung zugeführt werden.



Freifläche zw. Hammfelddamm/Europadamm



Europadamm



Hammfelddamm



Obertordamm in Richtung Rheinpark



Landschaftsschutzgebiet an der Anton-Kux-Straße



Fußweg Hellersbergstraße/
Stresemannallee



Parkplatz



Östlicher Teilabschnitt des Europadamm



Scheibendamm

1.5 Verkehr

Verkehrsznetz

Das Hammfeld I liegt in den Maschen des Neusser Hauptverkehrsstraßennetzes (HVS-Netz), zu dem die Straßen Stresemannallee, Hammfelddamm und der Abschnitt des Europadamm westlich des Hammfelddamm gehören. Mit der Anschlussstelle Neuss-Hafen an die BAB 57/B1 nördlich des Hammfeldes ist es in unmittelbarer Nähe an das überregionale Straßennetz angeschlossen. Die gute verkehrliche Anbindung an das innerstädtische und überregionale HVS-Netz sowie die innere Ringerschließung über Anton-Kux-Straße, Carl-Schurz-Straße und Hellersbergstraße stellen die gute Kfz-Erreichbarkeit des Bürostandortes sicher.

Gleichzeitig ist mit dieser Lage ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr verbunden. Dies verdeutlichen die täglich ca. 20.000 Fahrzeuge, die den Hammfelddamm im Stadtquartier passieren.

Dammlage Europadamm

Die Überführung des sich in Dammlage befindenden Europadamm über die Hellersbergstraße und die Stresemannallee ermöglicht eine zügige Verbindung zwischen der Hammer Landstraße und dem Hammfelddamm. Die niveaufreie Führung ermöglicht die Leistungsfähigkeit des Knotens Stresemannallee und gewährleistet die Querung von Straßenbahn und Hafengleis. Bei niveaugleicher Führung des Europadamm - wie im „Masterplan Neuss-an-den-Rhein“ 2012 vorgeschlagen wurde - würde an dieser Stelle ein hoch

Abb. 6 Verkehrsnetz und Lage ÖPNV-Haltestellen (Darstellungsbreite der Verkehrsstraßen gemäß Verkehrsbelastungen)



komplexer Knoten mit einer hohen Kfz-Belastung, zwei Straßenbahnrichtungen und im ungünstigeren Fall mit der Hafentram entstehen.

Andererseits stellt die Dammlage eine bauliche Barriere dar. Ein Teilbereich des Stadtgebietes wird dadurch abgetrennt und das Hammfeld I insgesamt von dem südlich anschließenden Augustinusviertel abgegrenzt. Auch die Bebauung entlang des Europadamms hat sich dem Straßenverlauf angepasst, sodass eine Abgrenzung in diesem Bereich nicht allein durch die Dammlage entsteht. Zukünftig könnte hier eine Wegeverbindung in Richtung Augustinusviertel für eine fußläufige Verknüpfung des Hammfeldes in Richtung Süden sorgen.

Der Stadteingangsbereich an der Stresemannallee wird durch die dominierende Gestalt der beiden Verkehrsachsen (Stresemannallee, Europadam) geprägt und eine Verknüpfung des Stadtgebietes Hammfeld mit der Innenstadt durch eine Ampelkreuzung sichergestellt.

Unterbringung des ruhenden Verkehrs

Große Stellplatzanlagen für Mitarbeiter auf den einzelnen Grundstücken prägen das Erscheinungsbild des Hammfeldes I. Die öffentlichen Parkplätze befinden sich entlang der Straßen und werden regelmäßig genutzt. Ein Parkraumbewirtschaftungskonzept oder Gemeinschaftsanlagen gibt es in diesem Stadtquartier nicht.

Eine umfassende Parkraumanalyse kann für weitere Planungen hinsichtlich einer Neustrukturierung des Gebietes nähere Erkenntnisse zur Parkraum-

nutzung liefern und anderweitige Nutzungspotenziale für die großflächigen Stellplatzflächen aufzeigen. So könnte beispielsweise ein Sammelparkhaus bisherige Stellplatzflächen ersetzen und für höherwertige Nutzungen öffnen.

Öffentliche Verkehrsmittel

Die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt über eine Buslinie und eine Straßenbahnverbindung in die Neusser Innenstadt und nach Düsseldorf. Die Buslinie 874 verkehrt in den meisten Zeiten stündlich über den Hammfelddamm und hält an der Haltestelle „Finanzamt“. Die Straßenbahnlinie 709 fährt alle zehn Minuten aus der Innenstadt kommend entlang der Stresemannallee mit den Haltestellen „Neuss, Stadthalle/Museum“, „Langemarckstraße“ und „NE-Rheinpark-Center Süd“ nach Düsseldorf. Sie stellt die Anbindung an den Neusser und Düsseldorfer Hauptbahnhof sicher.

Um das öffentliche Verkehrsnetz zu stärken, könnte künftig die Taktung der Haltestellenanfahrten durch Busse und Bahnen erhöht werden. Eine Ergänzung wäre durch eine weitere Haltestelle mittig der Stresemannallee mit fußläufiger Anbindung in das Hammfeld I und den Rennbahnpark denkbar. Eine Trassenverlegung der Straßenbahn in den Hammfelddamm könnte den Standort langfristig direkter mit dem Neusser und Düsseldorfer Verkehrsnetz verbinden und eine zentrale Haltestelle anbieten. Zudem würde das Stadtquartier stärker in das Blickfeld der Verkehrsteilnehmer rücken und die Attraktivität des Quartiers erhöhen.



Hammfelddamm



Stresemannallee



Karl-Schurz-Straße

Innere und äußere Wegebeziehungen

Dem gut ausgebauten öffentlichen Straßennetz mit Geh- und Radwegen stehen fehlende fußläufige Wegebeziehungen innerhalb des Stadtbereiches abseits der öffentlichen Straßen sowie wenige Querverbindungen in die benachbarten Stadt- und Freiräume gegenüber.

Fuß- und Radwege innerhalb der Bebauung selbst existieren nur in Verbindung mit den Erschließungswegen zu den Gebäudeeingängen. Eine zusammenhängende Wegeführung gibt es bislang nur entlang der öffentlichen Straßen. Öffentliche Fußwege, die zum Verweilen und Schlendern einladen, sowie Plätze für den Aufenthalt in Pausen etc. sind im Gebiet nicht vorhanden.

Über schmale Wege ist der Bürostandort von der Innenstadt und dem Rennbahnpark aus erreichbar. Die Strecken sind aufgrund ihres unscheinbaren und eher versteckten Charakters durch überwiegend stark bewachsene Bereiche nur schwer erkennbar.

Über einen Fußweg entlang des Europadamm gelangt man unterhalb eines Gebäuderiegels sowie durch einen Durchlass im Verkehrsbauwerk des Südrings/B1 in den Rheinpark. Weiterhin gibt es einen Durchlass unter dem Hammfelddamm hindurch zum Scheibendamm. Beide Wegeverbindungen in den Rheinpark werden als „Angsträume“ wahrgenommen (vgl. Vorlage APS 73-2012, S.16). Ein weiterer Durchlass im Europadamm stellt die Erschließung der Fernmeldeanlage (Hellersbergstraße Nr. 18 und 35) sicher. Der Scheibendamm führt mit einer Unterführung des Autobahzubringers direkt in den Rheinpark.

Wege können durch Auslichtungen dichter Pflanzbestände, durch farbliche Ausstattungsgegenstände, Markierungen oder Beleuchtung in den Abendstunden attraktiver gestaltet und die Orientierung verbessert werden. Mit relativ einfachen Mitteln können die bestehenden Fuß- und Radwege so künftig aufgewertet werden.

Zusätzlich zu dem bestehenden Wegenetz sollten künftig weitere Wegeverbindungen innerhalb des Stadtquartieres sowie in die umliegenden Stadt- und Freiräume das innere und äußere Wegenetz ergänzen und die Durchwegbarkeit erhöhen.



Fußweg Stresemannallee/
Hellersbergstraße



Fußweg Hammfelddamm/
Karl-Schubert-Straße

Radschnellweg durch NRW - Machbarkeitsstudie

Im November 2013 wurden fünf Gewinnervorschläge für das Projekt „Radschnellwege durch NRW“ von NRW-Verkehrsminister Groschek bekannt gegeben. Neben Köln, Aachen, Bad Oeyenhausen und Rede soll auch in Düsseldorf ein überörtlicher Radschnellweg als Teil eines landesweiten Radverkehrsnetzes von 14.200 km Länge entstehen. Der Radschnellweg in Düsseldorf soll die Städte bzw. Orte Neuss - Universität Düsseldorf - Düsseldorf-Benrath - Düsseldorf-Garath mit Langenfeld und Monheim auf ca. 30,5 km miteinander verbinden. Im Rahmen einer vom Land finanzierten Machbarkeitsstudie sollen nun mögliche Strecken für die Anlage eines möglichst planfreien Radschnellwegs geprüft werden. Neben der Ermittlung des überschlägigen Kostenaufwandes gehören auch die Erreichbarkeit des Radweges und die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr zu den Prüfkriterien einer möglichen Streckenführung.

Die zunächst favorisierte Streckenführung zwischen der Stadt Neuss und dem Düsseldorfer Stadtgebiet verläuft über die Kardinal-Frings-Brücke entlang der Langemarckstraße und endet am Wendersplatz. Für die Realisierung eines möglichst barriere- und planfreien Radweges wären auf der geplanten Trasse Unter-/Überführungen notwendig. Mögliche Ausweichvarianten könnten durch den Rheinpark über das Hammfeld I in Richtung Innenstadt verlaufen. Über die Josef-Kardinal-Frings-Brücke nach Düsseldorf kommend, könnte der Radweg durch den Rheinpark und eine Unterführung des Südrings/B1 entweder entlang des

Europadamms - alternativ mit Führung über die Anton-Kux-Straße - oder über den Scheibendamm in Richtung Neusser Innenstadt geführt werden. Diese Streckenalternativen sollen nun im Rahmen der Machbarkeitsstudie ebenso überprüft werden. Mit einem Ergebnis ist noch im Jahr 2014 zu rechnen.

Abb. 7 Mögliche Radschnellwegeführung durch das Hammfeld I



1.6 Umwelt- und Immissionssituation

Für die Umsetzung des vorliegenden Handlungskonzeptes und zur Gefahrenabschätzung sowie Plausibilitätsprüfung der einzelnen Maßnahmen auf den Baufeldern sind verschiedene Themen aus dem Bereich Umweltschutz/Immissionsschutz näher zu betrachten.

Schallimmissionen

Die stark befahrenen Straßen wie die Stresemannallee, der Hammfeld- und der Europadamms sowie der Südring/B1 umgeben den Bürostandort. Der aktuelle Schallimmissionsplan (SIP) der Stadt Neuss stellt die Gesamtbelastung des Gebietes zur Tag-Zeit dar und zeigt, dass die Belastung des Gebietes in weiten Bereichen den Lärmpegelbereich III gemäß DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) erreicht (Erstellung der strategischen Lärmkarten im Ballungsraum Neuss und Weiterführung des Schallimmissionsplanes der Stadt Neuss, Neuss 2013).

Die über das Lärmportal des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz abrufbaren strategischen Lärmkarten zeigen die Lärmbelastung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie. Bei Gebäuden entlang des Südrings/B1 sind die Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung von 70 dB(A) für die Lärm-Gesamtbelastung überschritten. Sofern in diesem Bereich der Bau von Wohnungen geplant ist, sind diese entsprechend vor Lärm zu schützen. Für zukünftige Planungen, insbesondere eine Neuausrichtung des Gebietes zu einem gemischt genutzten Stadtquartier, müssen der Nutzung entsprechende Lärmschutzmaßnahmen gemäß DIN 4109 vorgesehen werden.

Neben dem Verkehrslärm wirken Betriebsgeräusche der ansässigen Firmen (Lüftung/Klima etc.) sowie die Betriebsgeräusche der am Hammfelddamm gelegenen städtischen Feuerwehr auf die jeweils benachbarte Bebauung.

Hinsichtlich einer Neuausrichtung des Gebietes zu einem gemischt genutzten Stadtquartier ist es bedeutsam, dass sich bei der für die Beurteilung des Gewerbelärms einschlägigen Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) keine wesentlichen Veränderungen ergeben, da die TA-Lärm das bestehende Kerngebiet immissions-technisch mit einem ggf. zukünftigen Mischgebiet gleichsetzt.

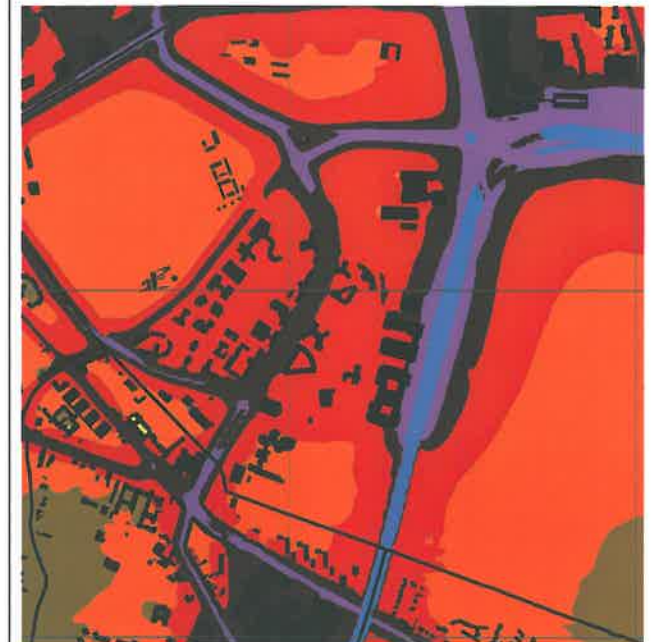


Abb. 8
Ausschnitt aus der Rasterlärmkarte SIP der Stadt Neuss

| | |
|--------------|----------------------------|
| Light orange | über 50 dB(A) bis 55 dB(A) |
| Orange | über 55 dB(A) bis 60 dB(A) |
| Red | über 60 dB(A) bis 65 dB(A) |
| Dark red | über 65 dB(A) bis 70 dB(A) |
| Purple | über 70 dB(A) bis 75 dB(A) |
| Blue | über 75 dB(A) bis 80 dB(A) |
| Dark blue | über 80 dB(A) |

Gerüche

Nach den Ergebnissen des Geruchsgutachtens der Firma ANECO vom März 2012 treten im Plangebiet mit Ausnahme von zwei Rastern Geruchsimmissionen während 6 - 9% der Jahresstunden auf. Der Immissionswert der Geruchsimmissionsrichtlinie für Wohn- und Mischgebiete von 10% der Jahresstunden wird damit eingehalten.

Auf dem an die Rennbahn angrenzenden Teilbereich der Freifläche zwischen Europadam und Stresemannallee „An der Rennbahn“ liegt hingegen eine Geruchsvorbelastung durch den angrenzenden Reitstall von 14% der Jahresstunden vor, die zwar den Immissionswert der GIRL für Gewerbe- und Industriegebiete von 15% der Jahresstunden unterschreitet, den o.g. Grenzwert für Wohn- und Mischgebiete aber deutlich überschreitet. Auch auf dem südwestlich angrenzenden Raster tritt im Bereich einer bestehenden Nutzung eine moderate Überschreitung des Immissionswertes der GIRL für Wohn- und Mischgebiete von 11% der Jahresstunden auf, die ebenfalls auf den Reitstall zurückgeht. Im Rahmen eines weiteren Verfahrens auf diesen Flächen ist daher die Erstellung eines Geruchsgutachtens erforderlich.

Lufthygiene

Auf Grund der aufgelockerten Bebauung mit breiten Straßen und Freiflächen und der damit einhergehenden freien Durchlüftung des Gebietes bestehen im Gebiet keine besonderen Belastungsschwerpunkte hinsichtlich der Lufthygiene. Das Projekt LUNA (Beurteilung der Luftqualität der Stadt Neuss auf Basis von Ausbreitungsrechnun-

gen, Köln 2006) zeigt, dass im Gebiet die lufthygienische Hintergrundbelastung der Rhein-Ruhr-Schiene vorherrscht und die Grenzwerte der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung eingehalten werden.

Stadtklima

Das Plangebiet wird im Stadtklimagutachten (Kiese/Kelker, Münster 1995) überwiegend dem Klimatop „Klima der Industrie- und Gewerbegebiete mit geringer bis mittlerer Schutzwürdigkeit“ zugeordnet. Das Feldgehölz im Landschaftsschutzgebiet wird als „Waldklima mit hoher Schutzwürdigkeit“ eingestuft. Belüftungskorridore sind gemäß Planungshinweiskarte aus stadtklimatischer Sicht nicht betroffen.

Die für angrenzende Planungen (Hammfeld II, Rennbahnpark) erstellten Lokalklimagutachten stellen die Bedeutung der von der Rheinaue bei Schwachwindwetterlagen gemessenen, stadteinwärts gerichteten Südost- und Nordost-Frischluftströmungen heraus, die den Wärmeinsel-Effekt der östlichen Innenstadt mindern. Inwieweit die Südost-Strömung, die von der Rheinaue über das Rennbahngelände in Richtung östliche Innenstadt streicht und für eine weitere Bebauung im Hammfeld I relevant ist, muss bei möglichen Bauvorhaben im Einzelfall bewertet werden.

Bodenschutz

Gemäß den städtischen Bodenbelastungskataster wird der Belastungsgrad der natürlich gewachsenen Böden im Plangebiet als „hoch“, die Schutzwürdigkeit als „gering“ eingestuft. Hinweise auf

Prüfwertüberschreitungen nach Bodenschutzverordnung (BBodSchV) liegen gemäß der digitalen Bodenbelastungskarte des Rhein-Kreises-Neuss (RKN) nicht vor. Besonders schutzwürdige Böden gemäß der „Karte der schutzwürdigen Böden in NRW 1:50.000“ des Geologischen Dienstes NRW kommen im Plangebiet nicht vor. Die Bodenfunktionskarte des RKN trifft für das Plangebiet keine Aussagen.

Altlasten/Gewässerschutz

Im Bereich mit einer zukünftig höher sensiblen Nutzung sind innerhalb der Altlast-Verdachtsflächen im südlichen Bereich des Stadtquartieres ggfs. vertiefende Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung erforderlich. Im nachfolgenden bauplanungsrechtlichen Verfahren ist dies im Einzelfall zu prüfen.

1.7 Planungsrecht

Vorbereitende Bauleitplanung

Der aktuell wirksame Flächennutzungsplan (FNP) aus dem Jahre 1983 (neu bekannt gemacht mit eingearbeiteten Änderungen im Jahr 1995) stellt für die Fläche des Gebietes Hammfeld I eine Mischgebietsfläche dar. Der derzeitige Entwurf des neuen Flächennutzungsplanes hält an der Mischfläche weiterhin fest und kommt damit der Absicht einer Umstrukturierung des Gebietes hin zu einem gemischt genutzten Stadtquartier entgegen.

Abb. 9

Ausschnitt des Flächennutzungsplans, 1983



Verbindliche Bauleitplanung

Für das Gebiet liegen folgende Bebauungspläne vor:

Nr. 131 mit Rechtskraft vom 05.03.1973,
 Nr. 131/2 mit Rechtskraft vom 02.09.1981,
 Nr. 131/4 mit Rechtskraft vom 03.04.1990,
 Nr. 131/5 mit Rechtskraft vom 26.07.1995 und
 Nr. 131/6 mit Rechtskraft vom 25.11.1994.

Diese weisen Kerngebiete, eine Grundflächenzahl von 0,4 bis 0,8 und eine zwingende Geschossflächenzahl von 2,4 in überwiegend geschlossener Bauweise aus. Es sind sechs- bis zehngeschossige

Gebäude vorgesehen. Eine Ausnahme bildet die Festsetzung des auf 23 Geschosse beschränkten hohen Gebäudes an der Anton-Kux-Straße sowie das bis zu einer max. Höhe von 165 m ü.NN. zulässige Hochhaus an der Ecke Stresemannallee und Hammfelddamm. Beide Gebäude wurden bisher nicht realisiert. Die überbaubaren Grundstücksflächen werden in Form von Baugrenzen festgesetzt und liegen 15m zurückversetzt zu den öffentlichen Verkehrsflächen.

Hinsichtlich der Freiraumgestaltung enthält das geltende Baurecht keine differenzierten Festsetzungen.

Wohnungen sind gemäß den Festsetzungen nur eingeschränkt vorgesehen:

- allgemein zulässig sind Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
- ausnahmsweise können auch weitere Wohnungen zugelassen werden.

Darüber hinaus enthalten die Festsetzungen die Möglichkeit, das Kerngebiet für die Wohnnutzung weiter zu öffnen, indem für sonstige Wohnungen in Teilbereichen des Kerngebietes festgesetzt wird, dass oberhalb des 9. Geschosses nur Wohnungen zulässig sind oder in Gebäuden bis zu 10% Anteil der zulässigen Geschossfläche Wohnungen möglich sind.

Die Zulässigkeit von Einzelhandel im Hammfeld I ist in den einzelnen Bebauungspläne unterschiedlich festgesetzt. Während überwiegend Einzelhandelsbetriebe und Schank- und Speisewirtschaften nicht zulässig sind, ist für Teilbereiche die Ansiedlung eines Betriebes zur Versorgung des Gebietes zulässig.

Im Regelfall ist das bisherige Planungsrecht durch neue Bebauungspläne für die entsprechend vorgeschlagene Nutzungsmischung des Handlungskonzeptes zu ersetzen. Damit kann die Zielsetzung des Konzeptes in den Festsetzungen verankert und Umstrukturierungspotenziale möglich gemacht werden.

Eine Umwandlung der festgesetzten Kerngebiete in ein Mischgebiet wird bezüglich der Zielsetzung des Handlungskonzeptes empfohlen. Für die Quartiersentwicklung ist dabei auch das Versorgungsangebot mit Gütern des kurzfristigen Bedarfs notwendig. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit der Änderung des Planungsrechtes mit dem Ziel der Zulassung von gebietsverträglichen Nahversorgungseinrichtungen.

Um Vorstellungen zur Freiraumgestalt umzusetzen, bedarf es entsprechender Planrechtsänderungen oder städtebaulicher Verträge mit den Grundeigentümern, beispielsweise bezüglich der Benutzbarkeit von Wegeverbindungen für die Öffentlichkeit auf privatem Grund.

Abb. 10 Übersicht rechtskräftiger Bebauungspläne für das Hammfeld I

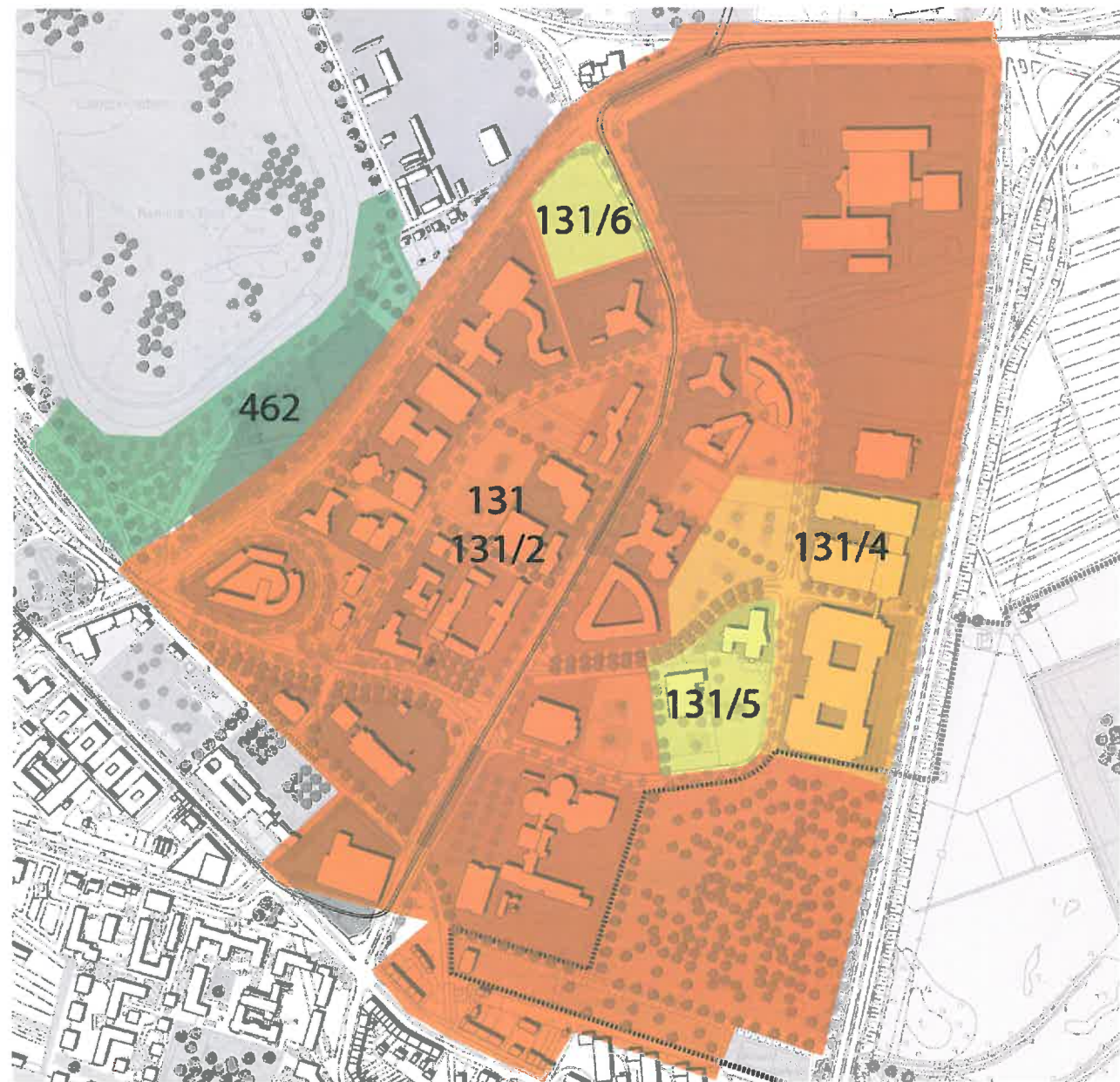


Tabelle: Chancen und Handlungsbedarfe auf einen Blick

Aus der vorgehenden Analyse ergeben sich für die zukünftige Entwicklung des Hammfeldes I Chancen und Handlungsbedarfe, die in den zukünftigen Planungen aufgegriffen und hinsichtlich der Veränderungsvorschläge für das Stadtgebiet in der Rahmenplanung genauer betrachtet werden.

| Chancen | Handlungsbedarfe |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Hohes Flächenpotenzial für weitere Planungen mit dem Ziel der Entwicklung des ehemals reinen Verwaltungs-, Dienstleistungs-, Technologiestandort zu einem modernen Wohn- und Arbeitsstandort mit urbanen Charakter (insbesondere hohes Reserveflächenpotenzial in Schlüsselbereichen Kernzone)</p> | <p>Integration von weiteren Nutzungen: neben Büro- und Verwaltungseinheiten auch Versorgungs- und Dienstleistungsangebote und Wohnungen</p> |
| <p>Großzügige Erholungs- und Freizeiträume in direkter Nachbarschaft</p> | <p>Baulückenschließung/Ergänzungsbauten zur Bildung städtebaulich fassbarer Räume</p> |
| <p>(Hoch-) Schuleinrichtungen mit Entwicklungspotenzial</p> | <p>Herstellung von Attraktivität innerliegender Freiräume mit Orten für Aufenthalt, Erholung und Freizeitbeschäftigung</p> |
| <p>Innenstadtnähe (Neuss, Düsseldorf) mit umliegender Versorgungsinfrastruktur (u.a. Rheinpark-Center, Möbelhaus)</p> | <p>Entsiegelung der öffentlichen und privaten Flächen zur Schaffung qualitativ attraktiver Außenräume</p> |
| <p>Gute Anbindung an das städtische, regionale und überregionale Verkehrsnetz (MIV + ÖPNV) durch das Hammfeld I (siehe Kap. 5.1.2.3)</p> | <p>Erhöhung der Durchlässigkeit in umgebende Stadtgebiete und Freiräume, Erhöhung der Durchwegbarkeit im Gebiet selbst</p> |
| <p>Mangelnde Nachfrage an Immobilien/Mietobjekten im Quartier motiviert Grundstückseigentümer ggf. zum Umdenken, Leerstände bieten Möglichkeiten zur Umnutzung bestehender Büroetagen für vielfältige Angebote</p> | <p>Verkehrsräume auf notwendige Dimensionen reduzieren bzw. erweitern</p> |
| <p>Umnutzungs- und Umstrukturierungspotenziale in den leerstehenden Etagen von bestehenden Gewerbegebäuden ausnutzen</p> | <p>Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes als Bindeglied zwischen der Bebauung</p> |
| | <p>Bauliche Fassung und optisch ansprechende sowie identitätsstiftende Gestaltung der Quartierseingänge</p> |
| | <p>Planungsrechtliche Umwandlung des Kerngebietes in ein Mischgebiet</p> |
| | <p>Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes (z.B. Gemeinschaftsparkhäuser), um zentrale Flächen für die Attraktivierung der Außenräume zu schaffen</p> |
| | <p>Erarbeitung eines ÖV-Erschließungskonzeptes angepasst auf die vorhandenen und geplanten Entwicklungen</p> |

2 Städtebauliche Handlungsstrategie

2.1 Konzeption

Im bisher durch großformatige Baukörper geprägten Büropark haben

- der Schutz und die Beibehaltung der Entwicklungsmöglichkeiten des Büro- und Dienstleistungsstandortes durch Erweiterung des Nutzungsspektrums für bestehende Gebäude,
- die Erweiterung des monofunktional genutzten Gebietes hin zu einer Nutzungsmischung mit Wohn- und Infrastrukturangeboten mit Entwicklung eines besonderen Bebauungsmusters für die Wohngebäude,
- die Entstehung intimer und begreifbarer Stadträume durch Aufwertung des öffentlichen Raumes,
- die Anbindung an benachbarte Stadt- und Freiräume,

für das Funktionieren des neuen Stadtquartieres als Wohn- und Bürostandort eine hohe Bedeutung.

Fest steht, dass ein Wandel des monofunktionalen Bürostandortes in ein gemischt genutztes Stadtviertel nicht flächenhaft im Ganzen vollzogen werden kann. Vielmehr wird sich das Gebiet durch punktuelle Eingriffe und eine phasenweise Umsetzung von Einzelprojekten in Zukunft in

Richtung eines belebten Stadtviertels verändern. Lokal begrenzte Interventionen sollten jedoch immer im Rahmen eines Gesamtkonzeptes mit übergeordneten planerischen Zielsetzungen entwickelt werden. Wie das vorliegende Handlungskonzept darstellt, ist dabei eine städtebauliche Gesamtstrategie mit Vorschlägen zu einer sukzessiven Transformation des Bürostandortes zu verfolgen.

2.2 Optionsflächen für Nachverdichtung und Umnutzung

Zur Weiterentwicklung und Durchmischung des Bürostandortes eignen sich ca. 12 ha der bisher un bebauten Flächen des insgesamt 70 ha großen Gebietes Hammfeld I. Neben den ungenutzten Freiflächen [A], die für eine Neubebauung kurzfristig zur Verfügung stehen, gibt es weitere Optionsareale [B], die für eine anderweitige Nutzung künftig aufbereitet werden können. Hierzu zählen beispielsweise einige großflächige oberirdische Stellplatzanlagen der Gewerbebetriebe. Würde man die Stellplätze umorganisieren, so z.B. mehrere Einzelanlagen in Parkhäusern sammeln, könnten weitere Flächen generiert werden.

Aber auch ungenutzte und für eine mögliche anderweitige Nutzung wirtschaftlich nicht mehr rentable Gebäude können durch Abriss künftige Bauflächen eröffnen.

Daneben eröffnen leerstehende Etagen von Bürohochhäusern vielfältige Umnutzungsmöglichkeiten. Neben Wohnnutzungen in den verschiedenen

Versionen, wäre auch die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben, Gastronomie oder kultureller Angebote und Dienstleistungen denkbar [C].

Alle Optionsflächen können in den nachfolgend erklärten Zonen der Rahmenplanung ermittelt und für eine künftige Weiterentwicklung des Gebietes je nach derzeitiger und geplanter Nutzung kurz- bis langfristig entsprechend aufbereitet werden (ggf. Eigentumswechsel, Stellplatzumorganisation, Änderung des Planungsrechts etc. erforderlich). Aussagen zu der jeweiligen Entwicklung der erläuterten Flächenpotenziale [A-C] werden in nachfolgender Erläuterung durch den entsprechenden Buchstaben gekennzeichnet.

2.3 Zonierung

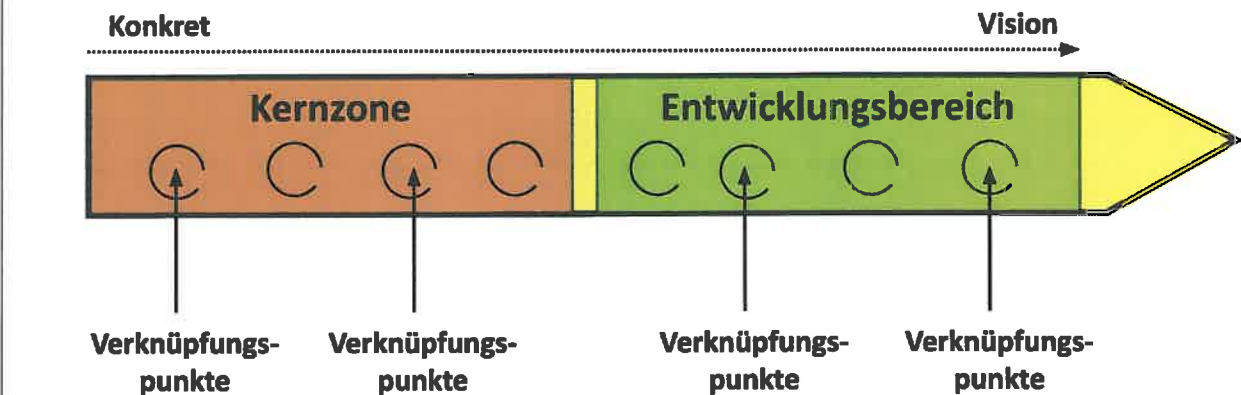
Kernzone, Entwicklungsbereich und Verknüpfungspunkte

Die Projektion der Konzeptinhalte zur Umstrukturierung des Bürozentrums auf ein solch flächenintensives Areal macht die Einteilung in einzelne thematisch zusammenhängende und realisierbare Bereiche notwendig. Mit Hilfe der Zuordnung einzelner Teilbereiche werden konkrete Maßnahmen für attraktive Stadträume mit prägendem Charakter definiert.

Das Handlungskonzept sieht eine Teilung des Umwandlungsgebietes in zwei Bereiche vor, die neben ihrem Konkretisierungsgrad auch hinsichtlich ihrer zeitlichen Relevanz innerhalb des Transformationsprozesses Unterschiede aufweisen.

1. Kernzone

Die Kernzone mit ca. 20 ha, die von dem innerliegenden Verkehrsring (Hellersbergstraße, Carl-Schurz-Straße, Anton-Kux-Straße) umschlossen wird, beschreibt den inneren Bereich des Hammfeldes I. Ausgehend von den Entwicklungen des Schlüsselgrundstückes werden mit dem Handlungskonzept für den Zentralbereich konkrete städtebaulich-freiraumplanerische Planungsideen aufgezeigt, die für eine Neupositionierung des Gebietes als initialzündende Elemente einer kurzfristigen Umsetzung bedürfen. Hier liegen die Schwerpunkte auf der baulichen Nachverdichtung und Zentrumsbildung durch Nutzungsmischung mit entsprechender Versorgungsinfrastruktur sowie die Schaffung von Aufenthalts- und Freiraumqualität.



2. Entwicklungsbereich

Der umliegende städtische Raum dient als Entwicklungsbereich mit langfristiger Erweiterungsperspektive für das gemischt genutzte Stadtquartier. Damit werden Reserveflächen für gewerbliche, wohnbauliche sowie freiräumliche Elemente vorgehalten. Das vorliegende Handlungskonzept zeigt hier eine planerische Zielprojektion auf, die es in den darauffolgenden Planungsschritten weiter zu differenzieren und auszuformulieren gilt. Die Herausforderung ist es hierbei, einen Übergangsbereich zu qualifizieren, der einerseits eine Verknüpfung zu benachbarten Frei- und Stadträumen und andererseits eine Abschirmung vor immissionsträchtigen Orten wie den bestehenden Verkehrsstrassen herstellt, aber auch Reserveflächen für künftige Entwicklungspotenziale frei hält.

Verknüpfungspunkte

Über die zwei Bereiche hinaus erfordern einzelne Elemente der Kernzone und des Entwicklungsbereiches aufgrund ihrer Komplexität und Verbindung zu benachbarten Stadträumen mit teilweise gesamtstädtischer Bedeutung eine intensive planerische und gestalterische Auseinandersetzung. So bedarf es für die Bildung eines planerischen Willens zur Entwicklungsperspektive einzelner Flächen zunächst weiterer gutachterlicher Untersuchungen, um mögliche Einflussfaktoren (siehe Kapitel 2) auf die Flächen in den Überlegungen berücksichtigen sowie künftige Nutzungen in den gesamtstädtischen Kontext einordnen zu können.

Diese Teilbereiche werden als Verknüpfungspunkte bezeichnet und sind hinsichtlich ihres Konkretisierungsgrades zwischen konkret und visionär einzuordnen.

Prägende Elemente der verschiedenen Zonen

Hinsichtlich ihrer städtebaulichen Struktur sind Kernzone und Entwicklungsbereich durch folgende prägende Elemente und Strategien im Rahmenplan gekennzeichnet:

Kernzone = baulich verdichteter Bereich mit zentralem Versorgungsbereich und mehreren Wohnclustern verbunden durch ein innerliegendes Wegenetz; zentral gelegene Verbindungsachsen als verknüpfendes Element zwischen Kernzone und umliegenden Stadtraum (betrifft in Teilen den Erweiterungsbereich); Anordnung von Plätzen an stadtprägenden Situationen;

Entwicklungsbereich = stärker durchgrünter und von breiten Verkehrsstrassen (Stresemannallee, B1/Südring, Europadam) umschlossener Bereich; solitärartige Gebäude mit Gewerbebauten in lockerer Bauweise; Verknüpfung des Stadtquartiers mit den benachbarten Frei- und Stadträumen in Form von Brückenbauwerken, Unterführungen und Verbindungswegen; Freihaltung von großzügigen Reserveflächen für zukünftige Nutzungsoptionen

Zu den näher ausdifferenzierenden **Verknüpfungspunkten** zählen:

- die Nachverdichtung im Übergangsbereich zwischen Hammfeld I und dem benachbarten Stadtraum des Augustinusviertels,
- der Bau von Verbindungswegen bzw. die attraktive Gestaltung bestehender Fuß- und Radwege

i.V.m. Platzgestaltungen als Orientierungspunkte in benachbarte Freiräume (Rennbahn- und Rheinpark, Scheibendamm) und

- die Gestaltung der Quartierseingangsbereiche/Verkehrsknotenpunkte.

Abb. 11 Übersicht Zonierung



Abb. 12 Rahmenplan Hammfeld I



2.3.1 Kernzone

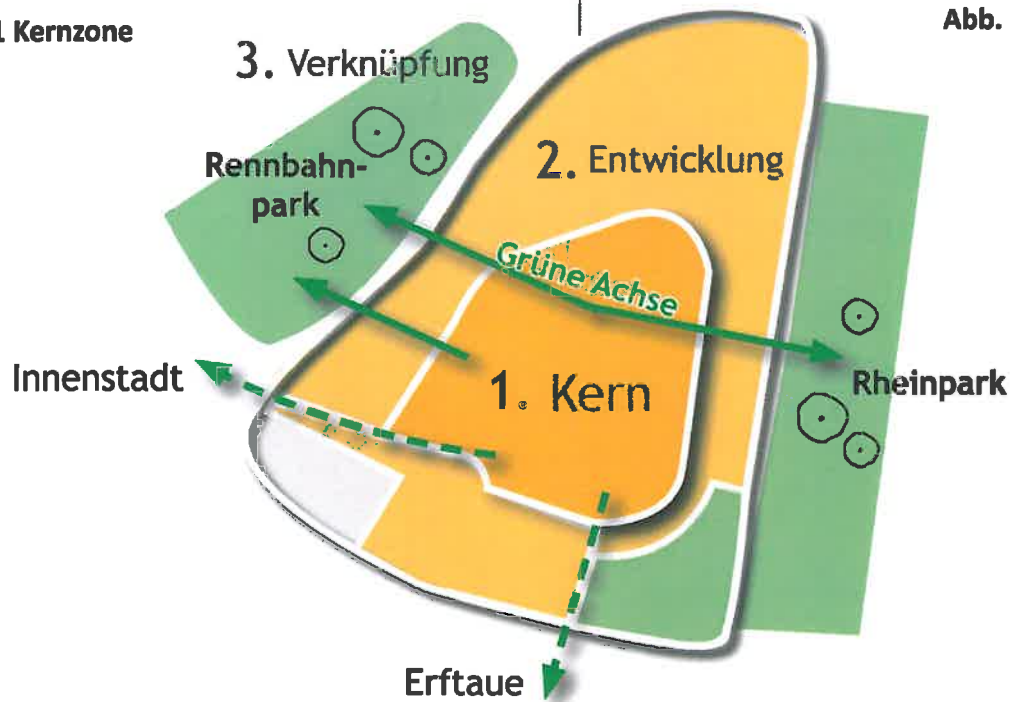


Abb. 13 Abgrenzung Kernzone

Qualifizierung von Schlüsselgrundstücken

Die Kernzone des Hammfeldes I bietet mit den bestehenden gewerblichen und öffentlich-sozialen Nutzungen zwischen Büro- und Verwaltungseinheiten und den ca. 70.000m² großen Brachflächen eine entsprechend gute Ausgangslage für Veränderungen des Nutzungsschwerpunktes vom reinen Bürozentrum in Richtung Mischgebiet.

Die Maßnahmen für eine Revitalisierung des Standortes sollen an dieser Stelle nicht nur Ergänzungen von bisher fehlenden Nutzungen für ein gemischtes Stadtquartier vorsehen, sondern auch den Erhalt, die Fortführung und Weiterentwicklung des Verwaltungs-, Dienstleistungs-, Technologiestandortes fördern. Eine generelle Aufgabe des

Standortes als Büro- und Verwaltungszentrum ist nicht Intention der Planung. Vielmehr lautet das Ziel, im Hammfeld I eine langfristige Nutzungsmischung anzustreben.

Zur Belebung des Stadtgebietes trägt die Möglichkeit im Gebiet zu Wohnen bei. Das Angebot von Wohnungen allein ist jedoch wenig attraktiv. Zur Entwicklung eines für zukünftige Bewohner interessanten Wohnquartieres ist neben einem Angebot für die Freizeit- und Erholungsgestaltung sowie einem attraktiven Wohnumfeld zumindest die Nahversorgung im Gebiet selbst sicherzustellen. Weitere ergänzende Einrichtungen und Dienstleistungen wie Kindergarten, Schule, Apotheken und Arztpraxen sollten in der Nähe erreichbar sein.

Hinsichtlich der Großstrukturen und des fehlenden stadträumlichen Zusammenhangs der Gebäudeelemente, sieht der Rahmenplan die Bebauung der Potenzialflächen [A] mit hochwertigen Wohnformen als eigenständige Einheiten in Form von sogenannten „Wohnclustern“, d.h. Gebäuden in verdichteter Bauweise mit eigener Identität vor. In Teilbereichen können vorhandene großflächige Stellplatzanlagen ggf. zukünftig an geeigneten Stellen oder in Form von Sammelparkhäusern untergebracht werden, um auf dem freiwerdenden Gelände höherwertige Nutzungen zu ermöglichen [B].

Um den einzelnen Wohnstandorten eine eigene Identität im Stadtgefüge zu geben, ist eine prägende Architektursprache in der Ausgestaltung der Baukörper sowie eine attraktive Freiflächengestaltung mit Einbindung benachbarter Bereiche erforderlich.

Neben der Nachverdichtung bestehender Reserverflächen im Gebiet bietet eine Umwandlung leerstehender Bürogebäude [C] oder einzelner Etagen die Möglichkeit neuen Wohnraum zu generieren und gleichzeitig Defizite des Gebietes mit entsprechenden Projekten zu beheben. Gerade zusammenhängende Büroetagen bieten Potenzial für vielfältigen, großzügigen und mit anderen Nutzungen vielfach kombinierbaren Wohnraum.

Angesprochene Akteure:

Grundstückseigentümer und Projektentwickler, Stadt Neuss

Durchwegung, Gestaltung von Freiräumen und Plätzen

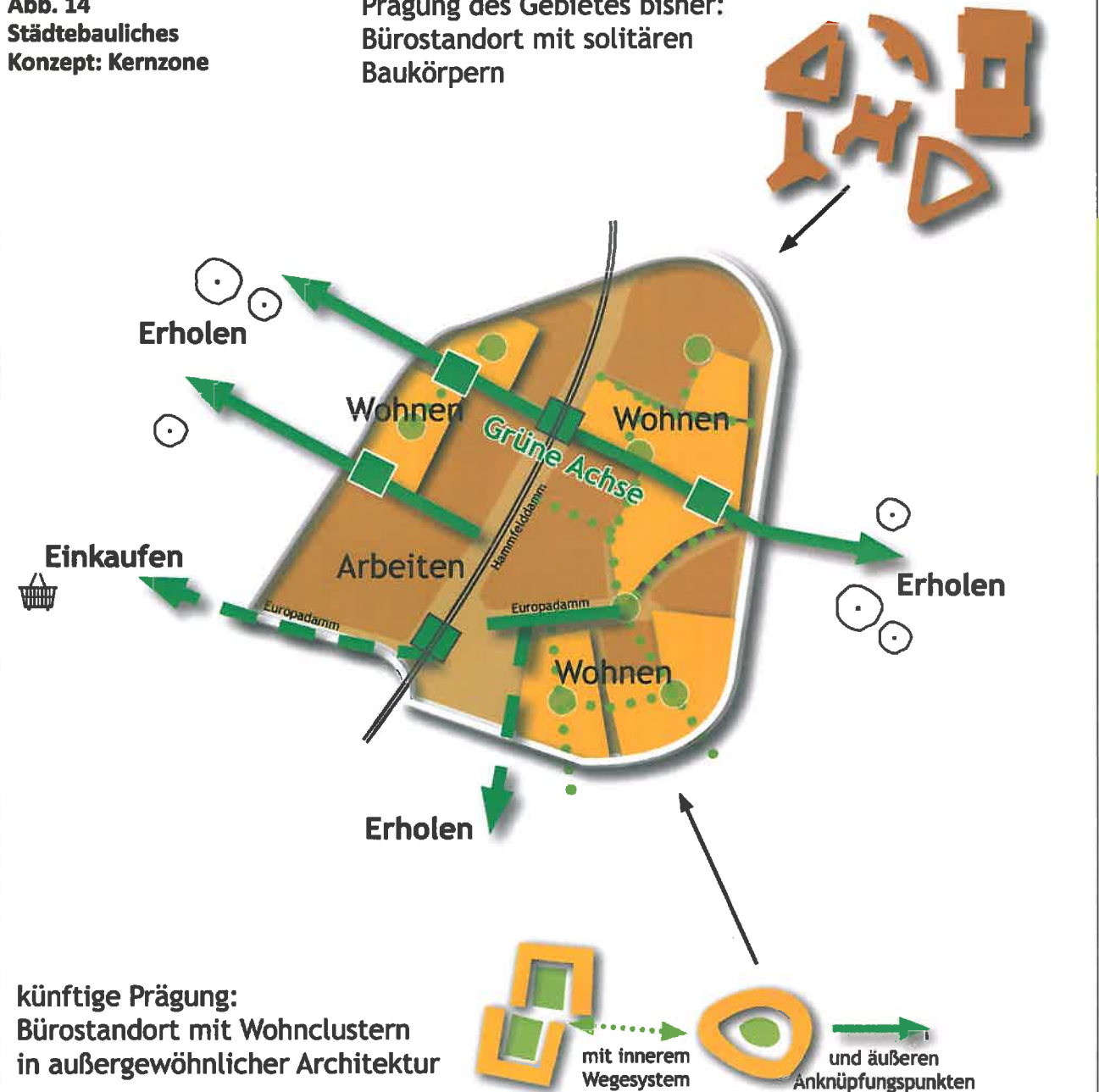
Eine Revitalisierung des Hammfeldes I stützt sich neben der angestrebten Nutzungsvielfalt vor allem auf die Attraktivität des Gebäudeumfeldes, das zu den entscheidenden Kriterien bei der Wahl des Standortes für zukünftige Wohn- und Gewerbeinteressenten zählt. Ziel des Rahmenplans hinsichtlich der zukünftigen Freiraumgestaltung ist es, dem Stadtviertel eine eigenständige Identität und Einheit zu verleihen sowie eine hohe Wohn- und Arbeitsumfeldqualität zu erreichen.

Aus bereits bestehenden und in den einzelnen Baublöcken meist endenden Pfaden können durch Verknüpfen und Verbreitern von Wegen geschlossene durchgängige Verbindungsachsen entstehen. So kann nicht nur die innere Durchwegung verbessert werden, sondern auch das Hammfeld mit den angrenzenden Stadt- und Freiräumen verknüpft werden. Gleichzeitig lockern die Wegebeziehungen die Bebauung auf und stiften Orientierung.

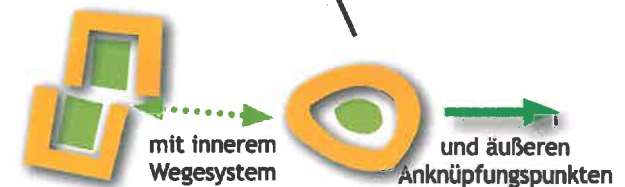
Ein so entstehendes, inneres Erschließungssystem soll dazu dienen, die einzelnen Wohncluster miteinander zu verbinden und kleinere intimere Räume in dem durch Großstrukturen geprägten Gebiet zu schaffen. Dabei ist besonders auf eine maßstabsgerechte erlebbare Gestaltung der Wegeverbindungen und Grünräume sowie auf eine autofreie Benutzbarkeit der Wege zu achten. Daneben sollten sich die Fuß- und Radwegeachsen mit Orten des Aufenthalts und der Orientierung abwechseln. So entstehen im Gebiet einzelne öf-

Abb. 14
Städtebauliches
Konzept: Kernzone

Prägung des Gebietes bisher:
Bürostandort mit solitären
Baukörpern



künftige Prägung:
Bürostandort mit Wohnclustern
in außergewöhnlicher Architektur



fentliche Plätze, die die einzelnen Wohn- und Bürocluster miteinander verbinden und einen identitätsstiftenden Charakter erzeugen sollen. Durch ausgewählte Materialien und eine grüne Rahmengestaltung können mit Hilfe von passenden Bepflanzungskonzepten hohe Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden, die dazu einladen, hier die Mittagspausen und Erholungszeiten zu verbringen. Damit bietet das Gebiet zukünftig tagsüber attraktive Angebote, die zu einer Belebung des Wohn- und Lebensstandortes beitragen.

Punktuell sollten gliedernde und verbindende Grünstrukturen zur Unterstützung von Sichtachsen verstärkt werden. Stark bewachsene Wege sollten diesbezüglich stärker ausgelichtet werden.

Folgende Wegeverbindungen und Maßnahmen werden vorgeschlagen (siehe Rahmenplan/Piktogramm):

1. die Anlage zweier übergeordneter Verbindungen in West-Ost-Richtung durch den Erweiterungs- und Kernbereich des Gebietes bis hin zum Rennbahn- und Rheinpark (=„Grüne Achsen“),
2. die Anlage eines inneren Wegenetzes zwischen den zukünftigen Wohnclustern und Gewerbestandorten,
3. die attraktive Gestaltung der bestehenden Wegeverbindungen zwischen Kernbereich und Neusser Innenstadt.

Angesprochene Akteure:
Projektentwickler, Stadt Neuss

Gestaltung der Verkehrsräume

Zwei übergeordnete Straßenräume prägen die städtebauliche Figur des Hammfeldes I: der Hammfelddamm als Verbindungsachse mit angrenzenden Stadtteilen sowie die zum Ring geschlossenen Straßen Hellersbergstraße, Carls-Schurz-Straße und Anton-Kux-Straße. Die Ringerschließung bildet gleichzeitig die Grenze der im Rahmenplan definierten Kernzone. Die Straßenräume dienen der Erschließung sowohl für den MIV als auch für Fußgänger und Radfahrer und sind zu erhalten.

Östlicher Teilabschnitt des Europadamms

Der östlich des Hammfelddamms liegende Teilabschnitt des Europadamms sollte im Hinblick auf die Entstehung eines neuen Wohnstandortes und eines Versorgungszentrums mit dem Ziel der Ausbildung einer räumlich zusammenwachsenden Kernzone aus städtebaulicher Sicht verändert werden. Vorstellbar ist die Änderung der Durchgangsstraße in eine Stichstraße mit reiner Erschließungsfunktion. Hierfür ist zuvor die Machbarkeit zu überprüfen. Zum einen betrifft das die generelle Erschließungsnotwendigkeit der angrenzenden Grundstücksflächen. Darüber hinaus ermöglicht die Einmündung des östlichen Europadamms auf den Hammfelddamm Abbiegebeziehungen auf diesen, die an der Kreuzung Hammfelddamm/ Europadammm/ Anton-Kux-Straße nicht möglich sind. Bei einer Umwandlung des Europadamms in eine Stichstraße (erschlossen über die Anton-Kux-Straße) müssen die Verkehrsströme auf den weg-

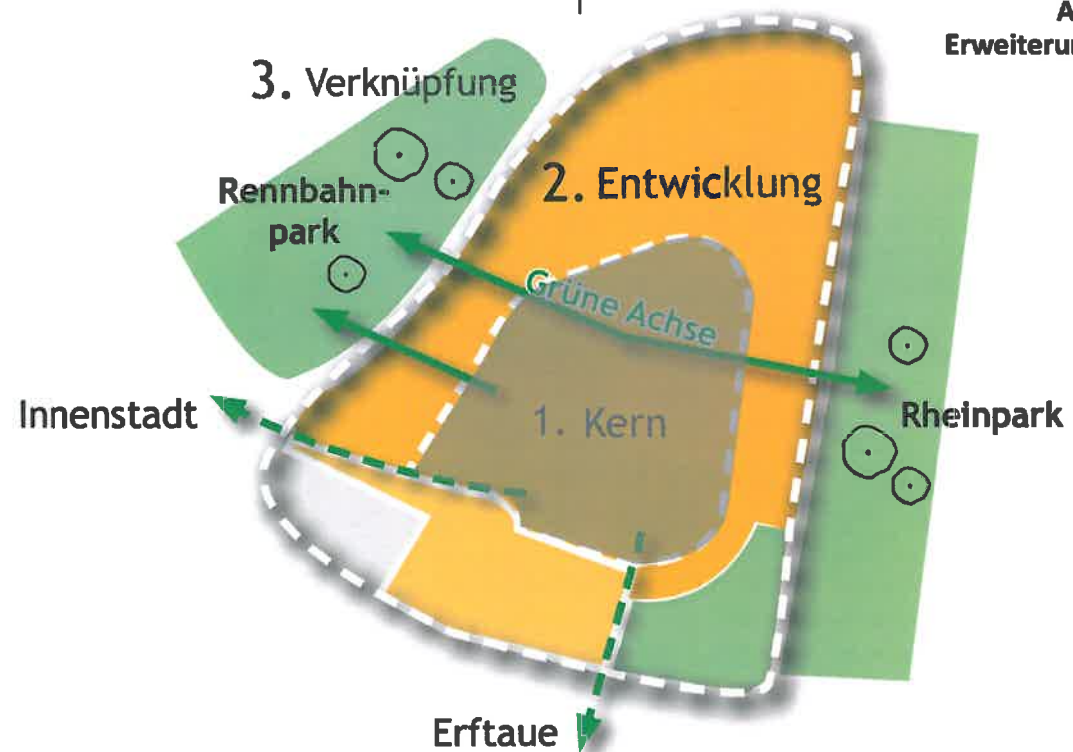
gefallenen Abbiegebeziehungen an einer anderen Stelle aufgenommen und abgewickelt werden. In die Überprüfung der Machbarkeit sind daher die umliegenden Knotenpunkt einzubeziehen.

Bei den Überlegungen zu möglichen Veränderungen von Straßenführungen und –querschnitten sei an dieser Stelle auch auf die aktuellen Planungen zum Radschnellweg verwiesen, die je nachdem weitere Forderungen an die Straßengestaltung mit sich bringen können.

Abb. 15
Umgestaltung des östlichen Teilabschnitts des Europadamms



Abb. 16
Abgrenzung
Erweiterungsbereich



Straßenbahntrassenverlegung

Die Verlegung der Straßenbahntrasse in den Hammfelddamm kann zur Verbesserung des Standortes mit gesamtstädtischer Bedeutung und Auswirkung beitragen, da sie neben der Verbesserung der Erreichbarkeit den Standort näher in das Blickfeld der Verkehrsteilnehmer bzw. Stadtbewohner rückt. Eine zentral gelegene Haltestelle mittig des Hammfeldes und eine Haltestelle am Alexianerplatz können zukünftig zusammen mit der Gestaltung öffentlicher Plätze und der Ansiedlung zentrenüblichen Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungen neue zentrale Punkte öffentlichen Lebens im Hammfeld I ausbilden.

Angesprochene Akteure:
 Stadt Neuss, ggf. Projektentwickler

2.3.2 Entwicklungsbereich

„Prüfflächen“

Der Entwicklungsbereich dient vor allem der Bereitstellung von Flächen für künftige Entwicklungsabsichten von Gewerbetreibenden. In einzelnen Bereichen sind jedoch auch hier unter bestimmten Voraussetzungen andere Nutzungen wie Wohnungsbau oder die Ansiedlung von Dienstleistungen vorstellbar. Im Randbereich des Hammfeldes I mit Nähe zu umliegenden bestehenden Nutzungen wie dem Trainingsgelände am Rennbahnpark, dem Festplatz an der Langemarkstraße (Hammfeld II) oder dem Gewerbestandort an der Ausgus-

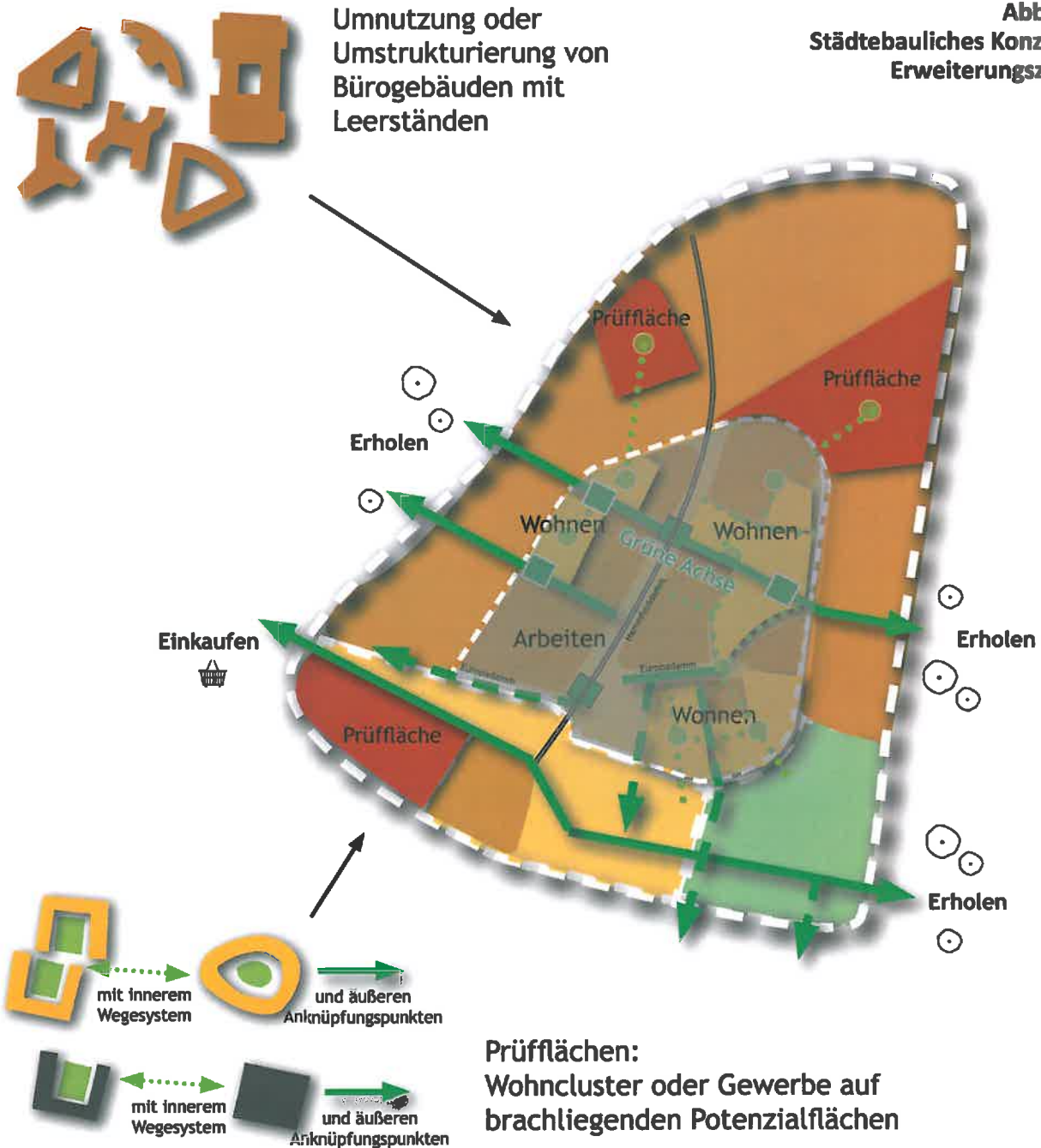
tinusstraße gibt es verschiedene Einflussfaktoren (z.B. Immissionen, siehe Kapitel 2), die in die planerischen Überlegungen miteinzustellen sind. Im Handlungskonzept wurde aufgrund dieser noch zu überprüfenden Kriterien und tlw. noch zu entwickelnden städtebaulichen Konzepte die flächenhafte Darstellung von hier bezeichneten „Prüfflächen“ gewählt [A-C].

Die städtebauliche Figur ist derzeit von solitärartigen Baukörpern mit dicht bewachsenen umliegenden Außenbereichen entlang der das Hammfeld

umschließenden Trassen geprägt. Der Charakter der lockeren und stark durchgrünten Struktur wird mit Bestehen der Gewerbestandorte voraussichtlich in Zukunft nicht wesentlich verändert. Ergänzende Bauten tragen zur Verdichtung der Bebauung bei und bilden gerade entlang der Straßenanlagen einen wichtigen baulichen sowie immissionsschützenden Abschluss für innerliegende Bereiche [A]. Für eine bessere Vernetzung des Stadtquartiers mit den benachbarten Räumen, sind an ausgewählten Orten im Handlungskonzept wichtige Verbindungsachsen mit platzartigen Öffnungen vorgesehen. Hier ist mit der Ausrichtung zukünftiger Baukörper entsprechend auf die jeweilige Situation zu reagieren (siehe nachfolgende Erläuterung zur Durchwegung).

Daneben gilt es die im Entwicklungsbereich bestehenden Bürogebäude in Bezug auf die zu beobachtende Leerstandsthematik auf ihre weiteren Nutzungspotenziale hin zu prüfen. Bürogebäude mit Leerständen bieten beispielsweise Möglichkeiten zur Ansiedelung von Gastronomie, Kindergarten, besonderen Wohnformen („Wohnen auf Zeit“) und Einzelhandel [C] oder eröffnen durch Abriss neue Baufelder.

Die noch offenen Punkte führen zu der Konsequenz, dass dieser Bereich des Hammfeldes eher perspektivisch zu einem gemischten Büro- und Wohnviertel beitragen kann. Kurzfristig sind jedoch temporäre Nutzungen (z.B. Märkte, Zirkus, Ausstellungen etc.) der bisher ungenutzten Freiflächen denkbar. Mit interessanten Veranstaltungen lassen sich Freiflächen auch gut im Hinblick



auf das Bestreben nach einem Bewusstseinswandel in der Öffentlichkeit hinsichtlich der Wahrnehmung des Hammfeldes I nutzen. Diese könnten z.B. Bestandteil des Kommunikationsprozesses werden.

Angesprochene Akteure:
Grundstückseigentümer und Projektentwickler

Durchwegung, Gestaltung der Außenbereiche

Die lockere Baustruktur lenkt das Augenmerk im Entwicklungsbereich stärker auf die Gestaltung der Freiflächen. Um eine höhere Qualität zu erzeugen müssen Gestaltungsvorgaben für die Außenbereiche der Gebäude formuliert werden.

Für das Ziel der Vernetzung des Stadtquartiers mit den umliegenden Stadträumen in Form von attraktiven Wegeverbindungen spielen insbesondere die Randbereiche des Hammfeldes I mit den angrenzenden Verkehrsräumen eine wichtige Rolle. Der räumlich zwar nahe gelegene, jedoch funktional abgeschnittene Gewerbestandort und zukünftige Lebensmittelpunkt von Stadtbewohnern soll durch einzelne ausgewählte Öffnungen in die umliegenden Freiräume, die Innenstadt sowie in Richtung Augustinusviertel stärker in das Neusser Stadtgefüge integriert werden. Von der Kernzone ausgehend durchlaufen künftig breite und von Baumpflanzungen begleitete Verbindungswege, sogenannte „Grüne Achsen“, den Entwicklungsbereich und münden in die umliegenden Stadt- und Freiräume. In den Stadtraum des Hammfeldes I eingeschobene öffentliche Plätze, machen von Seiten der Stresemannallee und dem Rennbahn-

park auf das Stadtviertel aufmerksam und kennzeichnen die Eingangsbereiche. Hierauf sollten die zukünftige Bebauung Rücksicht nehmen und hinsichtlich ihrer Raumkanten reagieren.

Neben einzelnen neuen Wegeachsen wird die Aufwertung und vor allem interessante Gestaltung bestehender Fuß- und Radwege vorgeschlagen, um den Standort stärker in den Fokus möglicher Besucher und Bewohner des Stadtquartiers zu rücken und die Orientierung insgesamt im Gebiet zu erhöhen.

Vorhandene großflächige Stellplatzanlagen können durch die Anlage von Parkhäusern stärker konzentriert und auf den frei werdenden Flächen Stadträume einer hochwertigen und attraktiven Gestaltung zugeführt werden [B].

Folgende neue Wegeverbindungen und Maßnahmen werden vorgeschlagen und betreffen in Teilbereichen auch die Kernzone:

1. die Anlage zweier übergeordneter Verbindungen in West-Ost-Richtung zwischen Rennbahnpark durch den Erweiterungs- und Kernbereich des Gebietes bis hin zum Rheinpark (=„Grüne Achsen“),
2. eine neue Wegeverbindung entlang des Landschaftsschutzgebietes im Sinne eines Spazier- und Erholungsweges mit Querung des Scheibendamms in Richtung Augustinusviertel.

Angesprochene Akteure:
Stadt Neuss und Grundstückseigentümer

Gestaltung der Verkehrsräume

Die zur Erschließung notwendigen Straßen Hellersbergstraße, Carl-Schurz-Straße und Anton-Kux-Straße gilt es auch zukünftig zu erhalten und entsprechend der Anforderungen der Anlieger zu gestalten. Die Überwege/Unterführungen der wichtigen zuvor beschriebenen „Grünen Achsen“ zur Verknüpfung des Stadtgebietes sollten im Straßenraum besondere Berücksichtigung finden und ggf. durch Verwendung besonderer Materialien, farbiger Markierungen und/oder Pflanzungen herausgestellt werden.

Die Unterführung des Europadamms an der Hellersbergstraße in Richtung Fernmeldeanlage (Telekom-Gebäude) stellt die Verknüpfung des Stadtviertels an den angrenzenden Stadtraum des Augustinusviertels her. Hier sollte eine besondere Gestaltung oder Markierung auf die fußläufige Verbindung hinweisen.

Angesprochener Akteur:
Stadt Neuss

2.3.3 Verknüpfungspunkte

Abb. 18 Verortung Verknüpfungspunkte



Nachverdichtung

Einige Freiflächen im Übergangsbereich zwischen Hammfeld I und umliegender Stadträume, insbesondere in Richtung Augustinusviertel und angrenzenden Meertal, bieten die Möglichkeit für innerstädtische Nachverdichtung [A]. In direkter

Innenstadtnähe stehen hier Flächen für potentielle Wohnbebauung zur Verfügung. Städtebaulich können mit dem Bau neuer Gebäude bauliche Lücken geschlossen werden. In Teilbereichen bieten

die Baulücken die Möglichkeit Quartierseingänge künftig auszuformulieren und baulich zu fassen.

Angesprochene Akteure:
Grundstückseigentümer, Stadt Neuss

Verbindungswege in benachbarte Freiräume

Hinsichtlich der Verknüpfung des Stadtgebietes mit den benachbarten Freiräumen ist die Stärkung vorhandener sowie der Bau zusätzlicher Wege in der Rahmenplanung vorgesehen. Zu den Verknüpfungspunkten gehören dabei vor allem die Bereiche, die im Übergang zwischen Entwicklungsbereich und benachbarten Stadtgebiet liegen und vor allem damit das Thema der Querung der Verkehrsachsen betreffen.

Folgende Maßnahmen werden zur Verbesserung der Anbindung des Stadtgebietes in die Nachbarräume vorgeschlagen:

1. ein weiteres Querungsangebot über die bestehende Verkehrsachse der Stresemannallee,
2. eine attraktive Wegeverbindung in den Rheinpark, zum Rheinufer und in benachbarte Stadtteile (Augustinusviertel/Alexianergelände und Innenstadt) in Verbindung mit den geplanten Freiraumachsen,
3. ein Verbindungsweg in Richtung Fachhochschule bis hin zum Scheibendamm mit Integration des Klostersgartens als verbindender Fuß- und Radweg zwischen Neusser Innenstadt und Rheinpark.

Zur Überquerung der Stresemannallee und Verknüpfung des Rennbahnparks sind schmale, modern und barrierefrei gestaltete Brückenbauwerke für Fußgänger denkbar. Diese sollten an markanten Punkten oder attraktiven Orten im Park enden. Die vorhandenen Durchlässe der Verkehrsstrasse B1/Südring erfordern eine optische Aufwertung beispielsweise durch Beleuchtung und/oder farbige Wandgestaltung, um Abhilfe für die gefürchteten „Angsträume“ zu schaffen. Für die Ausgestaltung der Querungen können sich auch aus den weiteren Planungsschritten und Kommunikationsprozessen Ideen und Konzepte ergeben. Beispielsweise könnten auch Ideenwettbewerbe interessante Gestaltungshinweise geben.

Angesprochene Akteure:
Grundstückseigentümer, Stadt Neuss

Quartierseingänge/Verkehrsknoten

Für die unattraktiven Gebietseingänge wie Stresemannallee/Europadamm, Kölner Straße/Hammfelddamm und Stresemannallee/Hammfelddamm sind in den weitergehenden Planungen Vorschläge für gestalterische und funktionale Verbesserungen zu erarbeiten. Dabei sollte ein eigenes Verkehrskonzept für das Stadtquartier Hammfeld I neben Aussagen zur gesamten Verkehrsorganisation konkrete Konzepte für die Gestaltung der Verkehrsknotenpunkte und die Gestalt der Quartierseingänge treffen.

Angesprochener Akteur:
Stadt Neuss

2.4 Potenzielle Nutzergruppen und Wohnformen

Entscheidend für die zukünftige Entwicklung des Stadtgebietes ist die Frage, welche Zielgruppen das Konzept der Nachverdichtung und Umnutzung durch Wohnungsbau und Versorgungsinfrastruktur ansprechen könnte? Welche Alleinstellungsmerkmale lassen sich im Hinblick auf welche Nutzergruppen stärken oder neu entwickeln?

Sicherlich wird der bisherige reine Bürostandort auch durch die Umstrukturierungs- und Aufwertungsmaßnahmen nicht direkt mit der Konkurrenz innerstädtischer gewachsener Wohnlagen mithalten können. Moderne und hochwertige Wohnformen und besondere Gebäudetypen können jedoch einen Wohnstandort erzeugen, der eine hohe Anziehungskraft auf besondere Zielgruppen ausüben könnte. Nach einer ersten Einschätzung könnte die besondere Lage des Gebietes mit einer guten verkehrlichen Anbindung und das charakteristische städtebauliche Umfeld mit hohem Freizeitwert beispielsweise folgende Gruppen ansprechen: Angestellte der Betriebe vor Ort, Studenten, junge Menschen mit hohem Anspruch an Mobilität und Freizeitangeboten, Bauherrengruppen, Kreative und Künstler, die Büroetagen zu umwandeln können, kreativen nutzbaren Wohn-Atelier Geschäftsleute mit mehreren Wohnsitzen und Arbeitsplätzen, Start-up-Unternehmer, junge berufstätige Familien, Liebhaber moderner Architektur oder Interessensgruppen, die großflächige Baufelder für service-orientierte Gemeinschaftswohnungen suchen. Mögliche Szenarien für Wohnformen und Nutzertypen werden im städte-

baulichen Rahmenkonzept für das Frankfurter Lyoner Viertel des Frankfurter Stadtplanungsamtes beschrieben und können Anregung für zukünftige mögliche Wohnformen im Hammfeldes I geben. In der Anlage zu der vorliegenden Erläuterungsbroschüre wird ein Auszug aus der Broschüre „Von der Bürostadt zum Lyoner Viertel“ der Stadt Frankfurt am Main abgebildet.



3 Realisierungsstufenkonzept

3.1 Realisierungsstufen

Im Realisierungsstufenkonzept wird dargestellt, wie das Flächenpotenzial im Hammfeld I in einzelnen Handlungsbausteinen nacheinander entwickelt werden kann. Dabei sollen die beabsichtigten Nutzungen flexibel gehalten werden, um auf Entwicklungen im gewerblichen sowie wohnlichen Bereich rechtzeitig reagieren zu können.

3.1.1 Maßnahmenansätze bis 2020

Ziel ist es, die Reaktivierung der brachgefallenen oder ungenutzten Stadträume einzuleiten.

- Im Kernbereich des Hammfeldes I kann aufgrund des signalisierten Interesses eines Grundstückseigentümers mit der **Entwicklung des Zentralbereiches** begonnen werden und damit ein wichtiger Startimpuls zur Umstrukturierung des Gebietes gesetzt werden. Hier ist eine Wohnbebauung mit ergänzenden Nahversorgungseinrichtungen vorgesehen.

- Weiterhin kann im Kernbereich die **Entwicklung** von weiteren bisher ungenutzten zentral gelegenen Flächen - sogenannten **Schlüsselgrundstücken**, wie es die Entwicklung des Zentralbereiches vormacht - zur Revitalisierung des Stadtquartiers beitragen. Durch die weitere, ergänzende Bebauung mit hochwertigen Wohnformen als eigenständige Einheiten in Form von sogenannten „Wohnclustern“, d.h. Gebäuden in verdichteter

Bauweise mit eigener Identität, kann eine eigene städtebauliche Wohnqualität erzeugt werden. Ziel sind introvertierte, wohnliche, kleinmaßstäbliche Quartiersinnenräume innerhalb der Wohncluster, die nach Außen - im Kontext der vorhandenen Gebäude - durch außergewöhnliche Architektur attraktive Wohnräume ausbilden.

Bei der Entstehung der verschiedenen Wohncluster soll eine innere **zusammenhängende Erschließungs- und Freiraumstruktur** entstehen. Daher sollte die Wegestruktur auch die bestehenden Büroanlagen miteinbeziehen.

- Neben der Nachverdichtung bietet die **Umwandlung oder Umnutzung ungenutzter Gebäude** oder einzelner Etagen die Möglichkeit neue Nutzungen im Gebiet zu etablieren. Büroetagen bieten Potenzial für vielfältige dauerhafte aber auch temporäre Nutzungsideen. Hier kann man sich beispielsweise die Vermietung leerstehender Räume als Werkstätten an Start-up-Unternehmer vorstellen oder zusammenhängende Räumlichkeiten können für die Ansiedlung kleiner Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe zur Verfügung gestellt werden. Solche Zwischennutzungen bewahren Gebäudeteile vor einer Verwahrlosung und ziehen gleichzeitig weitere Nutzer als Impulsgeber an.

- Ebenso ist für die Quartiersentwicklung eine **Versorgung mit Gütern des kurz- und mittelfristigen Bedarfs** notwendig. Dies ist durch das bestehende Planungsrecht bisher ausgeschlossen. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit der Änderung des Planungsrechtes mit dem Ziel der Zulassung von gebietsverträglichen Nahversorgungseinrich-

tungen.

- Die **Attraktivität des öffentlichen Raumes** kann durch den Bau eines neuen Fuß- und Radwegenetzes mit Ausbildung von attraktiven Aufenthaltsplätzen („Grüne Achsen“) innerhalb des Stadtquartiers gesteigert werden und in Verbindung mit gastronomischen Angeboten eine Bereicherung für die Pausen- und Freizeitgestaltung der Arbeitenden und Lebenden vor Ort darstellen.

- Die **Durchwegung und Verknüpfung mit den umliegenden Stadt- und Landschaftsräumen** trägt zur Auflösung des isolierten Stadtraumes bei und gehört damit zu einer zentralen Anforderung an einen zukünftigen attraktiven und erlebbaren integrierten Stadtraum innerhalb des Neusser Stadtgefüges. Als Basis für weitere Entwicklungsmaßnahmen sollte die Durchwegbarkeit zwischen dem Hammfeld und benachbarten Gebieten verbessert werden. Dabei sollte der Fokus zunächst einmal auf der Attraktivitätssteigerung bestehender Wegeverbindungen liegen.

3.1.2 Strategische Maßnahmenansätze (langfristig)

- Auch langfristig sollte die **Entwicklung von Wohnkomplexen** mit eigener städtebaulicher Qualität und Formensprache im Kernbereich auf den bisher ungenutzten Freiflächen weiter gefördert werden. Darüber hinaus sind einzelne Flächen im Entwicklungsbereich auf ihre Wohnbaumöglichkeit hin zu prüfen, überwiegend soll dieser Bereich jedoch als Reservefläche für die

Ansiedlung oder den Ausbau von Gewerbebetrieben vorgehalten werden.

- Für ungenutzte Bestandsgebäude sollten zusammen mit den Eigentümern jeweils geeignete **Umnutzungsstrategien** für ganze Objekte oder Teilbereiche der Gebäude entwickelt werden.

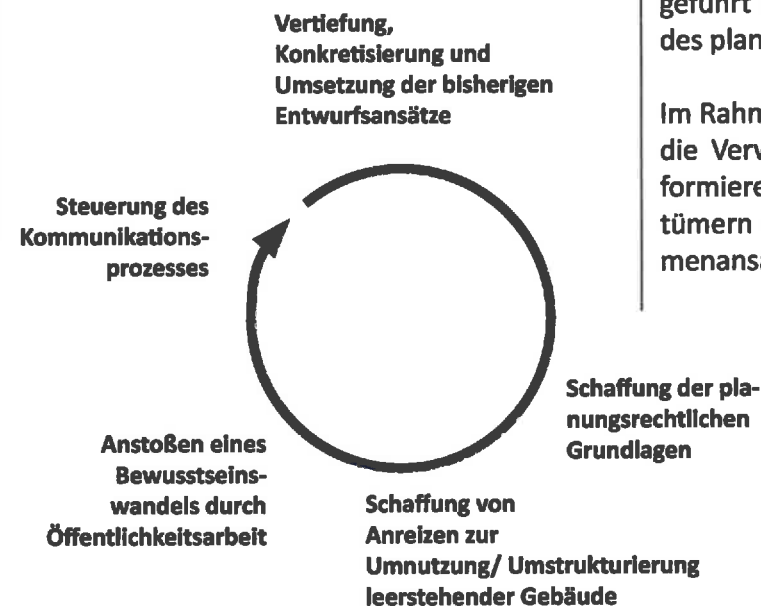
- Für die Kernzone sollte auch für **weitere Wohnfolgeeinrichtungen**, wie beispielsweise Bildungseinrichtungen, ein entsprechendes Raumangebot zur Verfügung gestellt werden.

- Bei der Entstehung der verschiedenen Wohncluster soll eine innere **zusammenhängende Erschließungs- und Freiraumstruktur** entstehen. Daher sollte die Wegestruktur auch die bestehenden Büroanlagen miteinbeziehen.

- Zu den weiteren Maßnahmen gehört die **Gestaltung der Verkehrsknotenpunkte** in Zusammenhang mit dem **Attraktiveren der Quartierseingänge**. Dazu gehören auch bauliche Ergänzungen im Übergang zu den umliegenden Stadträumen, verkehrliche Anpassungsmaßnahmen bei Änderungen der Verkehrsführung und der Bau weiterer Querungsmöglichkeiten in die benachbarten Frei- und Stadträume.

- Die **Verlegung der Straßenbahntrasse** in den Hammfelddamm kann zur Verbesserung des Standortes mit gesamtstädtischer Bedeutung beitragen, da sie neben der Verbesserung der Erreichbarkeit den Standort näher in das Blickfeld der Verkehrsteilnehmer bzw. Stadtbewohner rückt. Die Umsetzung bedarf aufgrund der Planungs-

komplexität und des finanziellen Aufwandes einer längeren Vorbereitungsphase. Eine zentral gelegene Haltestelle mittig des Hammfeldes mit einer weiteren Haltestelle am Alexianerplatz könnte so zukünftig zusammen mit der Gestaltung öffentlicher Plätze an den Haltestellen und der Ansiedlung zentrenüblicher Einzelhandelsgeschäfte und Dienstleistungen neue zentrale Punkte öffentlichen Lebens ausbilden.



3.2 Kommunikationsstrategie

Der Erfolg des Handlungskonzeptes wird aufgrund des hohen Anteils an privatem Eigentum im Stadtteil vor allem von der Mitwirkungsbereitschaft der Immobilien- und Grundstückseigentümer abhängen. Neben den formellen Beteiligungsverfahren in Bauleitplanverfahren, gilt es die Eigentümer in den weiteren Planungsprozess miteinzubeziehen, um diese von der Umstrukturierung zu überzeugen und das Engagement zur Mitgestaltung des Standortes zu wecken.

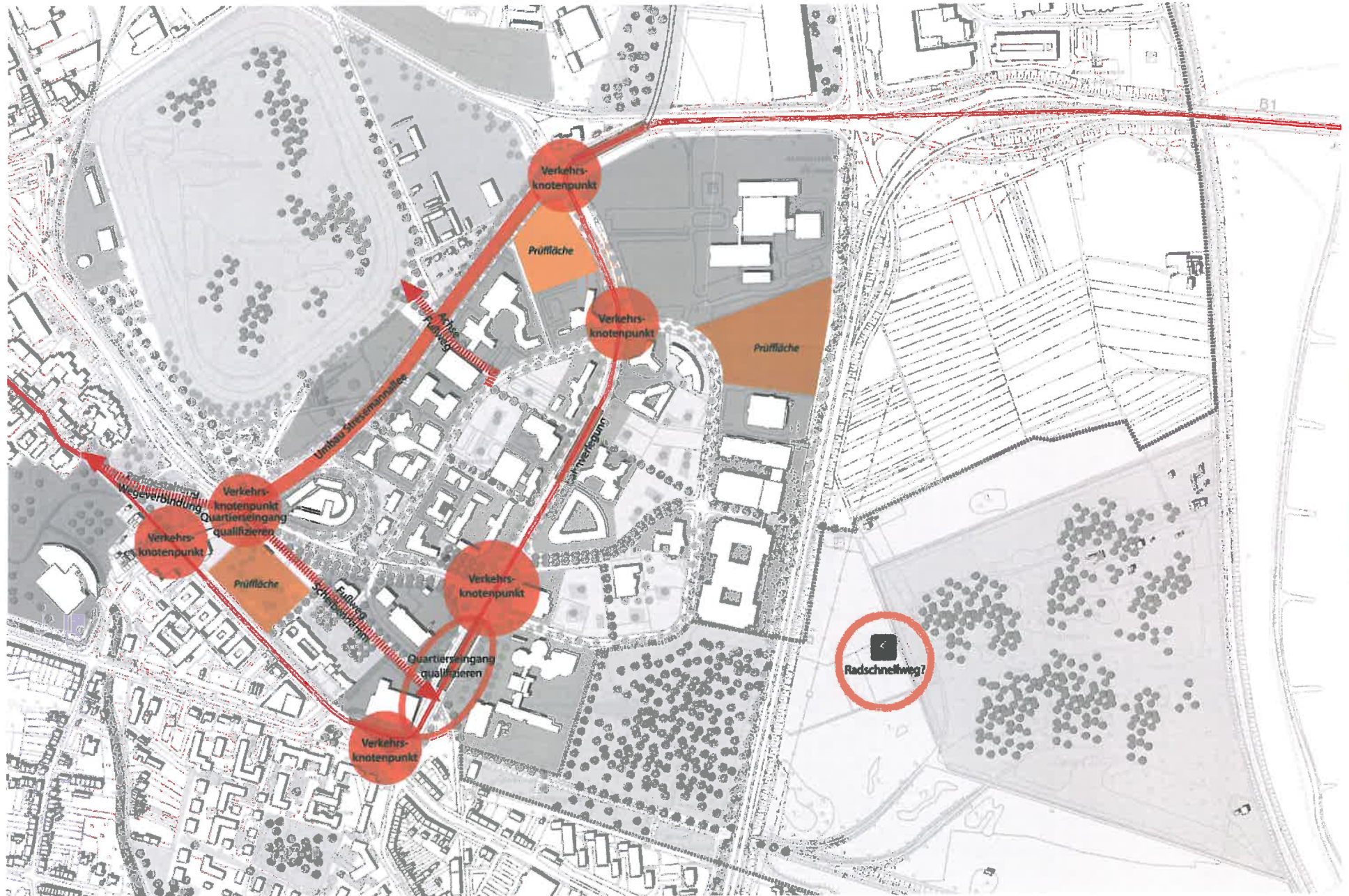
Mit Vorlage des Handlungskonzeptes für das Hammfeld I werden Gespräche mit den betroffenen privaten Grundstückseigentümern und Gewerbetreibenden zur Interessensbekundung über die Flächenverfügbarkeit seitens der Verwaltung geführt und erforderliche Gutachten zur Bildung des planerischen Willens eingeholt.

Im Rahmen einer Informationsveranstaltung wird die Verwaltung über die Rahmenkonzeption informieren und im Anschluss Gespräche mit Eigentümern und Nutzern zu den jeweiligen Maßnahmenansätzen führen.

Abb. 19 Maßnahmenansätze bis 2020



Abb. 20 Strategische Maßnahmenansätze (langfristig)



B Quellenverzeichnis

Literatur/Broschüren/Artikel

- **Masterplan „Neuss an den Rhein“ (2012)**
Herausgeber: Dieter Blase Projekte Konzepte GmbH, ASTOC Architects and Planners, R+T Topp/Huber/Hagedorn, Planergruppe Oberhausen
Essen, Köln, Oberhausen und Darmstadt, März 2012
- **Büroflächenstudie (2012)**
Büroflächenstudie. Vollerhebung des Büroflächenbestandes im Neusser Stadtgebiet
Bearbeitung: IRI – Institut für Raumforschung und Immobilienwirtschaft
Auftraggeber: Stadt Neuss, Amt für Wirtschaftsförderung
Dieter Blase Projekte Konzepte GmbH, ASTOC Architects and Planners, R+T Topp/Huber/Hagedorn, Planergruppe Oberhausen
Dortmund, Januar 2012
- **Reuschel (2013)**
Urbanes Hammfeld – Eine Stadtvision in Neuss. Umnutzungs- und Anpassungsstrategien für dezentrale und monofunktionale Bürostandorte
Herausgeber: Dipl.-Ing. Alexander Reuschel
Masterarbeit im Fachbereich 06 – ASL, Universität Kassel
Sommersemester 2013
- **Stadt Frankfurt am Main (2008)**
Von der Bürostadt zum Lyoner Viertel. Umstruk-

turierungspotenziale der Bürostadt Niederrad, Frankfurt am Main. Transformation eines monofunktionalen Bürogebietes
Herausgeber: Stadt Frankfurt am Main
Dezernat Planen, Bauen, Wohnen und Grundbesitz/Stadtplanungsamt, Abteilung Innere Stadt
November 2008
Broschüre bestellbar unter planungsamt@stadt-frankfurt.de oder www.stadtplanungsamt.stadt-frankfurt.de

Planwerke/Karten/Bilder

- **Synoptische Karten Stadt Neuss (2012)**
Herausgeber: Stadt Neuss, Umweltamt
Stadt Neuss, 2012
Karten:
> Einstufung der Schutzwürdigkeit nach Biotopverbundplan als Grundlage der synoptischen Karte 2012
- **Rasterlärnkarte SIP gesamt, LTag (2014)**
Herausgeber: Stadt Neuss
erarbeitet von TÜV Rheinland Energie und Umwelt GmbH, TÜV-Bericht Nr. 936/21215804/01
- **Fotographien**
Heinisch, Fischer, Pack, Koch
Amt für Stadtplanung, 2013
- **Darstellungen**
Koch
Amt für Stadtplanung, 2013

Internet

- **Stadt Neuss (2014)**
Herausgeber: Stadt Neuss – Der Bürgermeister
<http://www.neuss.de/> (letzter Zugriff: 17.01.2014)
- **3M Deutschland GmbH (2014)**
Herausgeber: 3M Deutschland GmbH
http://solutions.3mdeutschland.de/wps/portal/3M/de_DE/EU2/Country/?WT.mc_id=solutions.3mdeutschland.de (letzter Zugriff: 17.01.2014)
- **Holiday Inn Düsseldorf - Neuss (2014)**
Herausgeber: Zech Hotels GmbH
<http://www.hi-neuss.de/> (letzter Zugriff: 17.01.2014)
- **Ibis Hotels (2014)**
Herausgeber: Accor Hotels
<http://www.ibis.com/de/hotel-0579-ibis-styles-duesseldorf-neuss-ex-all-seasons/index.shtml> (letzter Zugriff: 17.01.2014)
- **Dreikönigen-Grundschule Neuss (2014)**
Herausgeber: Dreikönigenschule Neuss
<http://www.dreikoenigenschule.de/> (letzter Zugriff: 17.01.2014)

C Abbildungsverzeichnis

Abb.1
„Masterplan Neuss-an-den-Rhein“_Seite 4

Abb. 2
Lage im Stadtgebiet_Seite 7

Abb. 3
Nutzungen und Reserveflächen_Seite 9

Abb. 4
Gebäudestruktur und Geschossigkeit_Seite 11

Abb. 5
Freiflächenstruktur mit Fuß- und
Radwegeverbindungen_Seite 13

Abb. 6
Verkehrsnetz und Lage ÖPNV-Haltestellen_Seite
16

Abb. 7
Mögliche Radschnellwegführung durch das
Hammfeld I_Seite 19

Abb. 8
Ausschnitt aus der Rasterlärnkarte SIP der Stadt
Neuss_Seite 19

Abb. 9
Ausschnitt des Flächennutzungsplanes, 1983_Sei-
te 21

Abb. 10
Übersicht rechtskräftiger Bebauungspläne für das
Hammfeld I_Seite 22

Abb. 11
Übersicht Zonierung_Seite 26

Abb. 12
Rahmenplan Hammfeld I_Seite 27

Abb. 13
Abgrenzung Kernzone_Seite 28

Abb. 14
Städtebauliches Konzept: Kernzone_Seite 29

Abb. 15
Umgestaltung des östlichen Teilabschnitts des
Europadamms_Seite 30

Abb. 16
Abgrenzung Erweiterungsbereich_Seite 31

Abb. 17
Städtebauliches Konzept: Erweiterungsbereich_
Seite 32

Abb. 18
Verortung der Verknüpfungspunkte_Seite 34

Abb. 19
Maßnahmenansätze bis 2020_Seite 38

Abb. 20
Strategische Maßnahmenansätze (langfristig)_
Seite 39