



GREMIUM
Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung

Dienststelle, Berichterstatter
Amt für Stadtplanung
Herr Heyer

ART DER BERATUNG

Öffentlich

BERATUNGSUNTERLAGE

BETREFF

Rahmenplan Stadthafen Neuss - Neuordnung östlicher Innenstadttrand und Hafenmole 1-

• **Grundsatzbeschluss**

(APS240806-04104.doc)

BERATUNGSFOLGE (DATUM, GREMIUM)	NEUE BE	ABSTIMMUNGSERGEBNIS	WIE VORSCHLAG
24.08.2006 Ausschuss für Planung und Stadt- entwicklung	☐		
15.09.2006 Rat	☐		
	☐		

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN (DETAILS SIEHE SACHVERHALT) KEINE	AUSGABEN IN EURO			EINNAHMEN IN EURO		
	GESAMTAUSGABEN	VERANSCHLAGT	DIFFERENZ	GESAMTEINNAHMEN	VERANSCHLAGT	DIFFERENZ

FOLGEKOSTEN (DETAILS SIEHE SACHVERHALTSDARSTELLUNG)
KEINE

ZUSCHÜSSE (DETAILS SIEHE SACHVERHALTSDARSTELLUNG)
KEINE

BESCHLUSSEMPFEHLUNG

Dem von Herrn Prof. Coersmeier entwickelten Rahmenplan vom 11.08.06 wird zugestimmt. Der Rahmenplan dient als Grundlage für die Weiterführung der 92. Flächennutzungsplanänderung. Art und Maß der dargestellten Nutzungen werden Grundlage für die Erarbeitung von Bebauungsplänen, für die Genehmigung von Bauvorhaben nach § 34 BauGB, für die Auslobung von Städtebau- und Architekturwettbewerben sowie für die Entwicklung und Vermarktung des Geländes. Die Bebauungsplanverfahren Nrn. 439 und 440 werden nicht weiter verfolgt. Die Verwaltung wird beauftragt, für den Rahmenplan eine Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen.

SACHVERHALTSDARSTELLUNG

Der Rat hat am 17.12.2004 die Aufstellungsbeschlüsse für die Bebauungspläne Nrn. 438 – Osttangente, 439 - Hafenmole 1 Teilbereich Ost und 440 – Hafenmole 1 Teilbereich West auf der Grundlage des Masterplans „Stadt Neuss – Revitalisierung ehemaliges Case-Gelände“ des Gutachterbüros Drees und Sommer beschlossen. Die Verwaltung hat für die o.g. Bebauungsplanentwürfe, wie vom Rat beauftragt, eine frühzeitige Bürgerbeteiligung und eine frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Januar/Februar 2005 durchgeführt.

Der Masterplan des Büros Drees und Sommer fand nicht die Akzeptanz der angrenzenden Industrieunternehmen. Im Weiteren erscheint eine Verkehrserschließung über die geplante Osttangente insbesondere aus zeitlichen und finanziellen Gründen ungeeignet für eine erfolgreiche und zeitnahe Vermarktung des Case-Geländes. Aus diesen Überlegungen heraus hat die neugegründete Stadthafen Neuss Verwaltungsgesellschaft GmbH & Co. KG einen neuen Rahmenplan mit alternativer Erschließung und unter Einbeziehung der zwischen der Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße und

dem Hafenbecken 1 liegenden Flächen entwickelt. Seitens der Industriebetriebe besteht im Grundsatz Akzeptanz.

Rahmenplan Neuss Hafen – Kurzerläuterung

Grundanliegen des Rahmenplanes ist die Erweiterung der Neusser Innenstadt mit ihrem lebendigen und vielfältigen Gefüge in Richtung Hafenbecken 1.

Historisch überkommene, störende Trennungslinien werden überwunden, die benachbarte Industrie wird verträglich in ein übergreifendes Gesamtkonzept eingebunden. Attraktive Stadtplätze, Parks und Promenaden am Wasser bereichern das Freiraumangebot der Innenstadt. Die Ziele im Einzelnen:

Innenstadtrand – Stadterweiterung, Stadtreparatur, Promenade

Die gegenwärtig mindergenutzten bzw. brachliegenden Flächen zwischen der Batteriestraße/Rheintorstraße und dem Hafenbecken 1 werden kleinteilig mit gemischt genutzten Stadtbausteinen ergänzt (Kerngebiet bzw. Mischgebiet, i.d.R. bis zu vier Vollgeschosse). Das Eingangsniveau der geplanten Gebäude liegt hochwassersicher. Die geplante Bebauung berücksichtigt mögliche Verknüpfungspunkte mit der westlich gelegenen Altstadt (Sichtbeziehungen, Fuß- und Radwege). Die erhaltenswerten Speichergebäude im Norden des Plangebietes sollen umgenutzt werden (Gastronomie, Büro, Wohnen, Veranstaltung, etc.).

Die zukünftigen Bauflächen werden von der Batteriestraße/Rheintorstraße aus erschlossen. Der Straßenzug muss dazu im Detail angepasst werden. Das vorhandene Notgleis wird in seiner Funktionsweise nicht beeinträchtigt. Die Planung steht einer späteren Realisierung einer zusätzlichen Stadtbahnlinie im Zuge des Batteriestraße/Rheintorstraße nicht entgegen.

Entlang des Hafenbeckens 1 entsteht ein attraktiver innerstädtischer Freiraum mit Bezug zum Wasser und zur gegenüberliegenden stadtbildprägenden Industrie. Eine abwechslungsreiche Raumfolge erstreckt sich dabei ausgehend vom Markt/Freithof, über den Hafenkopf im Süden, am Kino vorbei bis hin zu den zukünftig gemischt genutzten Speichergebäuden der Neusser Lagerhausgesellschaft im Norden des Plangebietes. Eine neue Fußgängerbrücke südlich des Kinos verbindet die Hafenpromenade mit der Hafenmole 1.

Nachnutzung des ehemaligen Case-Geländes (Hafenmole 1)

Der Rahmenplan sieht auf der Hafenmole 1 eine überwiegend industriell/gewerblich geprägte Nutzung in drei Teilabschnitten vor. Im Anschluss an die bestehende Industrie und vorwiegend zum Hafenbecken 2 hin werden größere zusammenhängende Flächen für industrielle Nutzungen vorgesehen, die jedoch in ihrem Emissionsverhalten deutlich reglementiert werden (eingeschränktes Industriegebiet *). Der Großteil des ehemaligen Case-Geländes steht kleinen und mittleren Gewerbebetrieben zur Verfügung (Gewerbegebiet, Lebensmittelbranche „Food City“). Hochwertigere gewerblich genutzte Bereiche sind im Norden des Case-Geländes vorgesehen (in Richtung der Spitze der Hafenmole 1).

Die gewerblich geprägten Teilbereiche im Zentrum des ehemaligen Case-Geländes werden über eine neue Straßenbrücke von der Rheintorstraße aus erschlossen. Hierbei wird die Kreuzung Rheintorstraße/Collingstraße als Kreisverkehr ausgebaut. Die industriellen Teilbereiche im Anschluss an die vorhandene Industrie werden über eine neue LKW-Straße erschlossen, die an die Industriestraße anschließt und unmittelbar nördlich des Betriebsgeländes der Firma Thomy zum Hafenbecken 2 hin abknickt.

Um das neue Gewerbe-/Industriequartier verträglich in den Stadtraum einzuordnen und um das Erscheinungsbild des Entwicklungsbereiches attraktiver zu gestalten, werden zwei Parkanlagen am Wasser vorgesehen, die an westlichen Ufer (zur Stadt hin) von einem begrünten Uferweg verbun-

den werden. Als zeitlich befristete Interimsbegrünung schirmen begrünte Hügel die gewerblich geprägten Betriebsgelände vom Uferweg und zur Stadtseite hin ab. Auf lange Sicht soll diese Interimsbegrünung durch architektonisch hochwertige Gebäude ersetzt werden (z.B. Verwaltungsgebäude).

Das Konzept verzichtet auf eine Erschließung von der geplanten Osttangente, es steht jedoch einer Realisierung der Osttangente als übergeordnetem Straßenbauprojekt zur Umgehung der Neusser Innenstadt nicht entgegen.

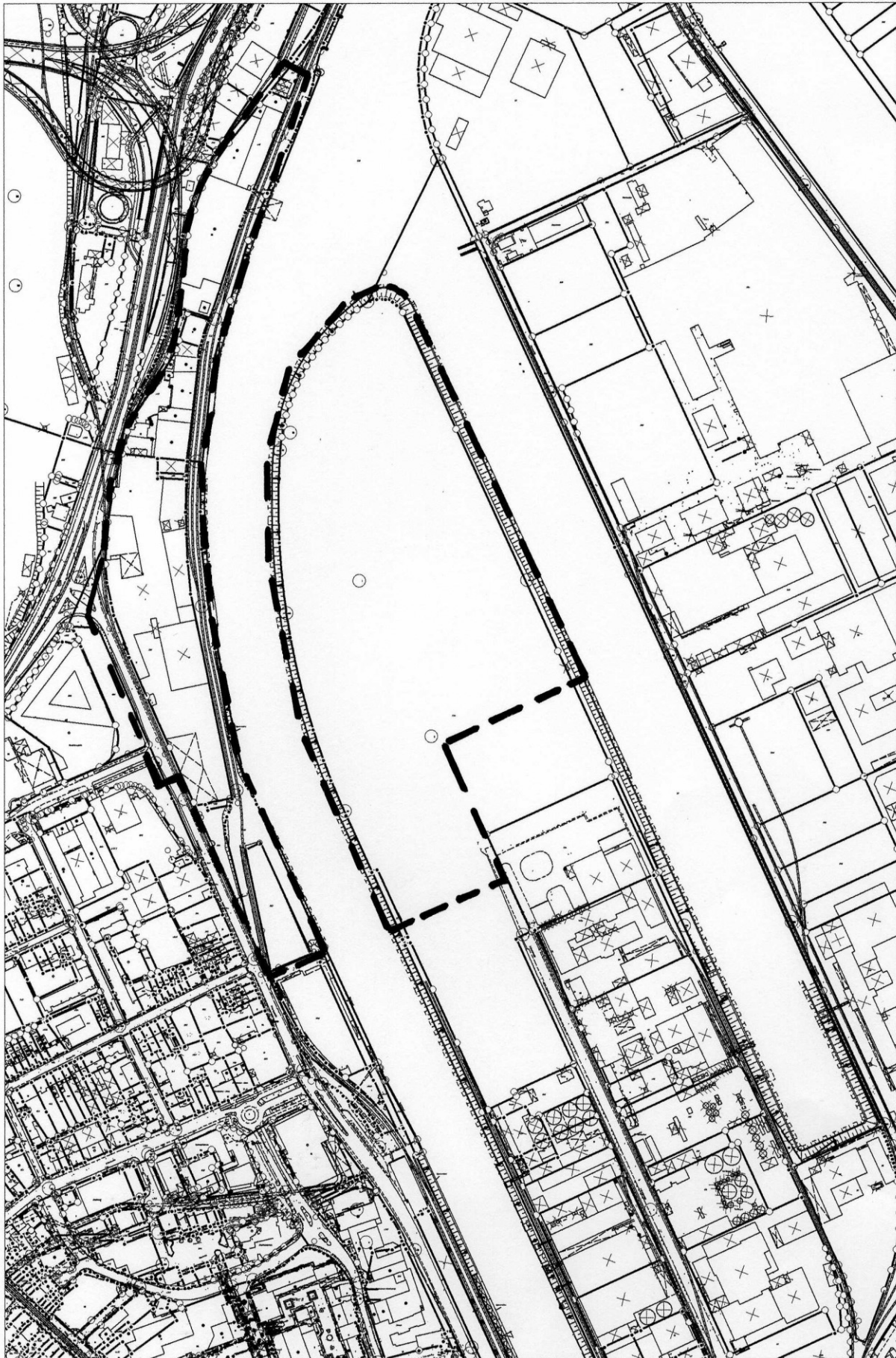
Fazit

Der Rahmenplan formuliert ein schlüssiges städtebauliches Gesamtkonzept, das beide Seiten des Hafenbeckens 1 in den Blick nimmt und Wege zu einer verträglichen Stadterweiterung aufzeigt. Das Konzept wurde im Vorfeld mit den wesentlichen Planungsbetroffenen abgestimmt.

Es ist vorgesehen, dass das Planungsbüro Prof. Dr. Coersmeier den Rahmenplan in der Sitzung erläutert.

ANLAGEN	
ART	NUMMER
BEZEICHNUNG	
P	APS240806-04104-
	A
	APS240806-04104-
	B
	APS240806-04104-C

Anlage A: Ausschnitt Stadtkarte
Anlage B: Erläuterungsbericht
Anlage C: Anlagengepläne städtebauliches Rahmenkonzept



Rahmenplan Stadthafen Neuss

Erläuterungsbericht

Inhalt Seite

1.	Allgemeines	3
	Ziel der Planung	3
	Stand der Planung, Abstimmungsergebnisse	3
	Fachgutachten	3
	Voraussichtlicher Planungsablauf	3
2.	Die Planung	3
2.1	Innenstadtrand – Stadterweiterung, Stadtreparatur, Promenade	3
	Quartiersplatz südlich des Kinos	4
	Neue Fußgängerbrücke	4
	Ergänzung des Kinokomplexes – Königsplatzpassagen	4
	Beseitigung der Engstelle östlich des Kinos	4
	Dreieckige Bebauung an der Rheintorstraße	5
	Regenklärbecken	5
	Freitreppe am Hafen	5
	Vorhandene Gleisanlagen der Neusser Eisenbahn auf der Hafenrampe	5
	Notgleis	6
	Südlich des Brückenkopfes	6
	Brückenkopf und Kreisverkehrsplatz	6
	Anpassung der Rheintorstraße	7
	Nördlich des Brückenkopfes	7
	Tiefgaragenverbund mit zwei Zufahrten	7
	Umgestaltung des Knotens Düsseldorfer Straße/Rheintorstraße	8
	Der Altbaubestand am nördlichen Ende der Promenade	8
	Gewerbe nördlich der Speicher	9
2.2	Nachnutzung des ehemaligen Case-Geländes / Hafenmole 1	9
	Gewerbliche Emissionen, Lärm und Geruch	9
	Industrielle Nutzung im Anschluss an den industriellen Bestand	10
	Erschließung der Industriegebiete, LKW-Straße	10
	Gewerbliche Nutzung im Zentrum des ehemaligen Case-Geländes	11
	Gewerbebauung am Brückenkopf	11
	Gewerbebauung an der Hafenspitze	11
	Gestaltung der Gewerbestraßen	11
	Parken	12
	Die neue Straßenbrücke	12
	Osttangente	12
	Grünordnungskonzept	12
	Der Uferpark	13
	Der Uferweg mit den begleitenden Grünterrassen	13
	Der Inseipark	13
3.	Fazit	13

1. Allgemeines

Ziel der Planung

Die Stadthafen Neuss GmbH hat die Prof. Ulrich Coersmeier GmbH mit Sitz in Köln beauftragt, ein tragfähiges städtebauliches Gesamtkonzept für den Bereich um das Hafenbecken 1 in der Neusser Innenstadt zu entwickeln. Das Konzept soll den übergeordneten Entwicklungszielen der Stadt Neuss und den Belangen der unmittelbar Planungsbetroffenen gleichermaßen gerecht werden.

Stand der Planung, Abstimmungsergebnisse

Die Planung wurde im Dialog mit der Politik, der Stadtverwaltung, den Grundstückseigentümern und den ansässigen Industrieunternehmen schrittweise entwickelt. Dabei konnte auch auf Erfahrungen in den vorangegangenen Aufstellungsverfahren zu den Bebauungsplänen Nr. 438 (Osttangente), 439 (Hafenmole 1, Teilgebiet Ost) und 440 (Hafenmole 1, Teilgebiet West) zurückgegriffen werden. Aus den o.g. Bebauungsplanverfahren liegen bereits Stellungnahmen der kommunalen Fachdienststellen, der TÖB und der Öffentlichkeit vor.

Im Sommer 2006 wurde die Planung mit den kommunalen Fachdienststellen (11), sonstigen Behörden (4) und einzelnen Grundstückseigentümern bzw. Unternehmen (5) in Einzelgesprächen diskutiert. Die Fachdienststellen der Stadt Neuss hatten darüberhinaus Gelegenheit, im Rahmen einer Planungskonferenz am 08.08.06 den aktuellen Stand des Projektes kennenzulernen und ihre Belange frühzeitig in die Planung einzubringen. Die Verkehrsplanung wurde parallel mit den zuständigen Fachdienststellen im Detail abgestimmt.

Fachgutachten

Die Rahmenplanung wurde in einer fachübergreifenden Arbeitsgruppe aus Architekten, Stadtplanern, Landschaftsplanern und Verkehrsplanern entwickelt. Fachleute aus dem Bereich Immissionsschutz haben die Planung begleitet (Verkehrslärm, Gewerbelärm). Darüberhinaus konnte auf umfangreiche Gutachten zum Thema Immissionsschutz aus vorangegangenen bzw. benachbarten Bebauungsplanverfahren zurückgegriffen werden (z.B. Geruch, Lärm).

Voraussichtlicher Planungsablauf

Der aktuelle Stand der Planung soll dem Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung der Stadt Neuss in seiner Sitzung am 24.08.06 vorgestellt werden. Die Rahmenplanung soll im September 2006 im Rat der Stadt Neuss diskutiert und als generelle Zielvorgabe für die weitere städtebauliche Planung beschlossen werden.

2. Die Planung

siehe auch Anlage 1 und 2: Städtebauliches Rahmenkonzept – Übersicht, Nutzung

Grundanliegen des Rahmenplanes ist die Erweiterung der Neusser Innenstadt mit ihrem lebendigen und vielfältigen Gefüge in Richtung Hafenbecken 1. Für das ehemalige Case-Gelände wird dabei eine überwiegend gewerblich orientierte Nachnutzung vorgeschlagen.

Historisch überkommene Trennungslinien werden überwunden, eine organische Innenstadtentwicklung bindet auch die benachbarte Industrie verträglich in ein übergreifendes Gesamt-

konzept ein. Attraktive Stadtplätze, Parks und Promenaden am Wasser ergänzen und bereichern das Freiraumangebot der Innenstadt.

2.1 Innenstadttrand – Stadterweiterung, Stadtreparatur, Promenade

siehe auch Anlage 3 : Städtebauliches Rahmenkonzept – Innenstadttrand

Die gegenwärtig mindergenutzten bzw. brachliegenden Flächen zwischen der Batteriestraße/Rheintorstraße und dem Hafenbecken 1 werden kleinteilig mit gemischt genutzten Stadtbausteinen ergänzt. Der vorhandene Straßenraum Batteriestraße/Rheintorstraße wird nicht für zusätzliche Bebauung in Anspruch genommen. Das vorhandene Notgleis der Neusser Eisenbahn markiert heute wie auch zukünftig die Grenze der Bebauung.

Entlang der Hafenkante entsteht eine attraktive Promenade mit unterschiedlich nutzbaren Plätzen und vielfältigen Verknüpfungen zur Innenstadt. Die Promenade ist als hochwertiger innerstädtischer Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Fahrradfahrer vorgesehen, sie soll nur ausnahmsweise für Feuerlösch- und Rettungsfahrzeuge befahrbar sein. Die Promenade kann keine regelmäßigen Erschließungsaufgaben für die anliegenden Quartiere übernehmen. Aufgrund der Höhenlage der Hafenpromenade ist bei Hochwasser damit zu rechnen, dass Teilflächen der Promenade unter Wasser stehen.

Im Folgenden sollen die einzelnen Stadtbausteine von Süden (Kino) nach Norden (Firma Zietzschmann) kurz vorgestellt werden:

Quartiersplatz südlich des Kinos

Der vorhandene Platz südlich des Kinos soll durch einen baulichen „Rücken“ von der stark befahrenen Batteriestraße abgeschirmt werden. Der Platzraum bekommt dadurch Halt und eine klare Ausrichtung zum Wasser, trennende Elemente können entfallen. Die Platzwände werden zukünftig durch das Kino, die Cretschmarhalle und ein lineares eingeschossiges Gebäude begrenzt. Vorstellbar wäre hier z.B. eine überdachte Bushaltestelle, ein Kiosk, aber auch raumbildende bauliche Anlagen wie z.B. Pergolen oder begrünte Rankgerüste.

Neue Fußgängerbrücke

Vom Quartiersplatz gelangen Fußgänger und Radfahrer über eine bewegliche Fußgängerbrücke auf kurzem Wege direkt aus der Innenstadt (Hafenstraße) auf die Hafenmole 1 (Weg zur Arbeit, abendlicher Spaziergang, Rundweg um die Hafenmole, Weg zum gegenüberliegenden Uferpark). Im Sinne einer fußgängerfreundlichen und behindertengerechten Verbindung sollte diese Brücke ebenerdig, d.h. ohne große Steigungen, Rampen, Treppen etc. angelegt sein. Die Schifffahrt im Hafenbecken 1 wird dadurch nicht beeinträchtigt.

Ergänzung des Kinokomplexes - Königsplatzpassagen

siehe auch Anlage 2 : Städtebauliches Rahmenkonzept – Nutzung: MK 1 und MK 2

Die Nordfassade des Kinos ist geprägt durch Fluchttreppen und verschiedene Nebeneingänge. Der asphaltierte Hof dient der Anlieferung und ist Bewegungsfläche für die Feuerwehr. Die Gebäudeseite ist als raumbildendes Element für innerstädtische Straßen- bzw. Platzwände nicht geeignet, gleichzeitig kann aber auf Grund der o.g. Flächennutzung nicht an das Gebäude angebaut werden.

Der Rahmenplan sieht vor, nördlich des Kinos, auf der heute eingezäunten Brach-/Lagerfläche, ein viergeschossiges, gewerblich genutztes Gebäude zu errichten (IV MK), das im Wesentlichen aus zwei Teilbaukörpern besteht. Unmittelbar an das Kinogrundstück schließt sich ein schmaler Baukörper an (MK 1), der den Erschließungshof des Kinos mitnutzt und seine Aufenthaltsräume nach Norden ausrichtet (vom Kino abgewandt).

Dieser schmale abschirmende Baukörper schließt mit einer Brücke im Obergeschoss an das nördlich gelegene „Hauptgebäude“ (MK 2) an. Hier sind kerngebietstypische Nutzungen wie in der benachbarten Innenstadt vorstellbar. Zwischen den beiden Gebäude führt eine Gasse in Verlängerung der Königstraße über Treppen hinab zum Hafenbecken 1. Die Lage des schmalen Baukörpers (MK1) erlaubt eine durchgehende Sichtbeziehung aus der Innenstadt (Königsstraße) zum Hafen. An der Rheintorstraße entsteht eine platzartige Aufweitung, der Königsplatz. Die Köpfe des Gebäudes ragen über die Hafenpromenade hinaus („Kran-Motiv“).

Das Gebäude wird vom Straßenniveau der Rheintorstraße aus betreten (ca. 37,50 m üNN, hochwassersicher). Auch die Anlieferung kann von der Platzfläche des Königsplatzes aus vorgenommen werden. Mitarbeiter und Kunden erreichen den Gebäudekomplex auch über einen Tiefgaragenverbund, der weiter nördlich an die Rheintorstraße angebunden ist.

Beseitigung der Engstelle östlich des Kinos

Die überwiegend geschlossene Gestaltung der wasserseitigen Kinofassade und der verhältnismäßig enge und verschattete Fußweg laden gegenwärtig nicht zum Aufenthalt ein. Der Rahmenplan schlägt vor, diese Engstelle im Verlauf der geplanten Hafenpromenade durch einen über die Hafenkante auskragenden Steg aufzuweiten. Eine flach geneigte Rampe verbindet die obere Ebene (Kino) mit dem nördlich angrenzenden Hafengelände. Der vorhandene Anlieferhof des Kinos wird dadurch nicht beeinträchtigt.

Dreieckige Bebauung an der Rheintorstraße

siehe auch Anlage 2 : Städtebauliches Rahmenkonzept – Nutzung: MK 3

Die westliche Gebäudeseite nimmt die Straßenflucht der Rheintorstraße auf. Unmittelbar westlich des Gebäudes verläuft das sog. Notgleis der Neusser Eisenbahn (Hafenbahn). Die östliche Bauflucht ist Teil einer markanten, viele hundert Meter langen Hafenkante, an der sich alle weiteren nördlich anschließenden Gebäude orientieren. Zwischen dem Gebäude und den benachbarten „Königsplatzpassagen“ (MK 2) führt eine Gasse hinunter zum Hafen. Die nur für den „Blaulichtverkehr“ befahrbare Gasse entspricht in ihrem Verlauf in etwa der heute vorhandenen Hafenzufahrt.

In Anlehnung an die umgebende Bebauung ist das Gebäude viergeschossig vorgesehen. Ähnlich wie bei den „Königsplatzpassagen“ (MK2) legt die herausgehobene Lage und die intensive Grundstücksausnutzung eine gewerbliche Nutzung nahe. Zum Wasser hin orientierte Höfe, auch hier mit über die Promenade auskragenden Köpfen, prägen das Erscheinungsbild des Gebäudes zum Hafen. Im weiteren Verfahren wird geprüft, ob das Gebäude an seiner Südspitze weiter verkleinert werden kann, um die Engstelle zwischen MK 2 und MK3 zu vermeiden und den Königsplatz aufzuweiten.

Das Gebäude wird vom Straßenniveau der Rheintorstraße bzw. von dem geplanten Platz am Regenklärbecken aus betreten (ca. 37,50 m üNN, hochwassersicher). Die Anlieferung erfolgt von dem geplanten Platz nördlich des Gebäudes. Das Gebäude ist unterirdisch, am Regen-

klärbecken vorbei, an den Tiefgaragenverbund angeschlossen (siehe Seite 7). Westlich des Gebäudes verläuft kein separater Gehweg (Engstelle, Notgleis). Der straßenbegleitende Fahrradstreifen wird durch die Planung nicht beeinträchtigt. Fußgänger nutzen entweder den Gehweg westlich der Rheintorstraße bzw. weichen über den Platz am Regenklärbecken auf die untere Promenadenebene aus. Eine Treppe führt hier von der oberen Ebene nach unten zur schräg verlaufenden ehem. Hafenzufahrt.

Regenklärbecken

Der Rahmenplan berücksichtigt das vorhandene Regenklärbecken Rheintorstraße. Die heutige umzäunte Rasenfläche wird in einen öffentlich zugänglichen befestigten Stadtplatz zwischen zwei gewerblich genutzten Gebäuden umgewandelt. Die Fläche kann mit LKW von der Rheintorstraße aus erschlossen werden (Saugwagen, Servicefahrzeuge der Stadtentwässerung). Östlich des Regenklärbeckens verläuft unterirdisch ein Verbindungstunnel des geplanten Tiefgaragenverbundes.

Freitreppe am Hafen - Sonnenterrassen

Eine dreieckige, großzügig angelegte Freitreppe vermittelt zwischen der schrägen Rampe, die von der Rheintorstraße zum Hafenbecken 1 hinunterführt und der tiefer gelegenen Hafenpromenade. Im Schatten begleitender Bäume bieten sich hier Sitzmöglichkeiten mit Blick in den Hafen.

Vorhandene Gleisanlagen der Neusser Eisenbahn (Hafenbahn) auf der Hafenrampe

Der Rahmenplan berücksichtigt die vorhandenen gewerblich genutzten Gleisanlagen insofern, als er den erforderlichen Raum für die Trasse aus dem tiefer gelegenen Hafengelände zur Rheintorstraße offen hält. Der Betrieb wird nicht grundsätzlich unmöglich gemacht. Gleichwohl geht der Rahmenplan davon aus, dass diese untergeordnete, wenig genutzte Trasse langfristig eingestellt wird.

Weder die westlich des Hafenbeckens 1 vorhandenen Betriebe (z.B. Zietzschmann) noch die geplanten Nutzungen am Innenstadtrand sind auf diese Trasse angewiesen. Im weiteren Verfahren wird geprüft, in wieweit ein evtl. Notbetrieb dieser Anlagen mit den Anforderungen des Immissionsschutzes in Einklang gebracht werden kann.

Notgleis

Die vorhandenen Gleisanlagen im Verlauf der Rheintorstraße verbinden das Gleisnetz der Neusser Eisenbahn mit dem Vorbahnhof Neuss der Deutschen Bahn AG. Diese Trasse wird vor allem dann für den Güterumschlag im Neusser Hafen besonders wichtig, wenn die eigentliche Hauptverbindung der beiden Gleisnetze über die Hubbrücke (Hafenmole 4) unterbrochen sein sollte (z.B. Reparatur, Unfall etc.).

Die Rahmenplanung berücksichtigt das Notgleis. Die Gleistrasse wird weder durch Baukörper noch durch die Anpassung der Verkehrsanlagen in ihrer Funktionsfähigkeit beeinträchtigt.

Südlich des Brückenkopfes

siehe auch Anlage 2 : Städtebauliches Rahmenkonzept – Nutzung: MK 4

Ein kompaktes viergeschossiges Gebäude (MK 4) markiert den Brückenkopf und lässt großzügig Raum für Fußgänger und Radfahrer, die von der oberen Ebene der Rheintorstraße die untere Ebene an der Hafenpromenade erreichen wollen. Wie das südliche Nachbargebäude nimmt die westliche stadtseitige Fassade die Bauflucht an der Rheintorstraße auf, die östliche Fassade orientiert sich an der gemeinsamen Bauflucht der neuen Hafenkante. Die Köpfe des Gebäudes überragen die Hafenkante.

Das Gebäude wird von einer Zwischenebene nördlich des Gebäudes, von dem Platz am Regenklärbecken (beide ca. 37,50 m üNN, hochwassersicher), bzw. direkt von der Rheintorstraße aus betreten. Die Anlieferung erfolgt über den Platz am Regenklärbecken.

In das Gebäude ist eine Tiefgaragenzufahrt integriert, die auch als zweite Zufahrtsmöglichkeit in den Tiefgaragenverbund dienen kann (siehe unten, Seite 7). Autofahrer verlassen die Tiefgarage nach rechts (Norden) in die Rheintorstraße und können an dem geplanten Kreisverkehrsplatz alle Richtungen erreichen. Autofahrer befahren die Tiefgarage von Süden aus der Rheintorstraße kommend (Rechtsabbieger), bzw. benutzen eine separate Linksabbiegespur in der Rheintorstraße von Norden kommend.

Bei der Planung der Tiefgarage sind die Belange des Hochwasserschutzes zu berücksichtigen. In vergleichbaren Fällen werden Tiefgaragen so konstruiert, dass sie dem regelmäßig wiederkehrenden „Normal“- Hochwasser zunächst bis zu einem gewissen Wasserstand widerstehen (z.B. Höhenlage der Tiefgaragensohle). Steigt das Wasser weiter, dringt es kontrolliert durch einzelne Flutöffnungen in die Tiefgarage ein. Auf diese Weise werden Schäden am Bauwerk durch Auftrieb vermieden.

Brückenkopf und Kreisverkehrsplatz

In Verlängerung der Collingstraße entsteht eine neue Straßenbrücke über das Hafenbecken 1. Der Knotenpunkt Collingstraße/Rheintorstraße wird in diesem Zusammenhang zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut und gegenüber dem heutigen Niveau geringfügig angehoben. Der Kreisverkehrsplatz wird so weit wie möglich nach Westen in die Collingstraße hinein geschoben um eine ausreichend lange Anrampung zur Brücke und damit eine verträgliche Steigung der Brücke zu ermöglichen.

Der Kreisverkehrsplatz trägt zur Verringerung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit auf dem Straßenzug Rheintorstraße/Batteriestraße bei und bietet zusätzliche Wendemöglichkeiten insbesondere für größere Fahrzeuge. Der Verkehrsfluss wird verstetigt (keine Rotphasen).

Fußgänger und Radfahrer erreichen den Brückenkopf über die geplanten Fuß- und Radwege im Verlauf des Kreisverkehrs, überschreiten das Notgleis und gelangen auf eine großzügige Platzfläche (obere Ebene, ca. 39 - 40,00 m ü NN), von der aus ein weiter Blick in den Hafen möglich ist. Der Raum ist angesichts der zu erwartenden Verkehrsmengen durch Verkehrslärm vorbelastet.

Wenige Stufen weiter unten (ca. 37,50 m üNN) entsteht eine Zwischenebene, von der aus die angrenzenden Gebäude betreten werden können, weiter östlich führt eine weitere Treppe hinab zur Hafenpromenade. Die Straßenbrücke steigt währenddessen sanft an und befindet sich an der Hafenkante bereits weit über den Köpfen der Fußgänger.

Anpassung der Rheintorstraße

In der Rheintorstraße nehmen in der Spitzenstunde die Verkehrsstärken planbedingt um 300 bis zu 430 Kfz/h (+17% bis +25%) zu. Zwischen der Königstraße und der Düsseldorfer Straße muss die Rheintorstraße den gestiegenen Verkehrsstärken und den neuen Erschließungsfunktionen angepasst, d.h. umgebaut werden.

Der Rahmenplan stellt an dieser Stelle eine maximale Ausbauvariante dar, die möglichst große Leistungsreserven für den weiter nördlich gelegenen Knoten Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße vorsieht. Nach Umbau der Rheintorstraße rückt der Straßenkörper deutlich näher an die Rheinland Versicherung heran.

Auf der östlichen Seite der Rheintorstraße wird, beginnend mit dem Ausbaubeginn im Süden, ein durchgehender Rad-/Gehweg angelegt, der bis zur Düsseldorfer Straße und über den Knotenpunkt fortgeführt wird.

Nördlich des Brückenkopfes

siehe auch Anlage 2 : Städtebauliches Rahmenkonzept – Nutzung: MI 1

Angesichts der schwierigen städtebaulichen Rahmenbedingungen schlägt der Rahmenplan an dieser Stelle eine zusammenhängende städtebauliche Großform vor, die es den Nutzern erlaubt, sich von dem stark befahrenen Straßenzug Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße abzuschirmen, eigene geschützte Binnenräume/Höfe zu entwickeln und sich zum Hafen hin zu öffnen. Die städtebauliche Großform gibt darüberhinaus Halt in der Umgebung großmaßstäblicher Verkehrsräume und Verkehrsbauwerke.

Der Rahmenplan schlägt eine im Mittel viergeschossige, gemischt genutzte Bebauung vor, in der auch Wohnen vorstellbar ist, soweit der Verkehrslärm, die lokale Luftschadstoffbelastung und die gewerblichen Immissionen dies zulassen.

Die westliche, straßenseitige Fassade folgt dem Verlauf des heutigen Notgleises. Das Notgleis wird dabei in seiner Funktionsfähigkeit nicht beeinträchtigt. Zur Verbesserung der Belichtung in den Blockinnenbereichen werden die Lücken zwischen den Baukörpern durch verglaste Schallschutzelemente geschlossen. Die östliche Bebauungskante öffnet sich zum Wasser und formuliert die zukünftige Hafenkante. Einzelne Köpfe überragen diese Kante. Im Gegensatz zu den weiter südlich geplanten MK- Flächen MK 1 – 4, deren exponierte Lage die bauliche Ausgestaltung stark einschränkt, sind hier in Abhängigkeit der später zu konkretisierenden Nutzungen auch leicht abgewandelte Baukörperanordnungen vorstellbar. Diese werden im weiteren Verfahren geprüft.

Der Gebäudekomplex wird an einer zentral gelegenen Stelle in Höhe der Einmündung der Rheintorstraße in die Düsseldorfer Straße erschlossen. Fußgänger, Fahrradfahrer und Autofahrer überqueren das Notgleis und gelangen über eine kurze Rampe die gegenüber dem Straßenniveau abgesenkte, hochwassersichere Erschließungsebene des Gebäudekomplexes (37,50 m üNN, wie überall im Neubaubereich). Fußgänger und Radfahrer erreichen die angrenzenden Innenhöfe durch großzügige Durchfahrten. Feuerwehr und sonstiger Blaulichtverkehr nutzt ebenfalls diese Zufahrtmöglichkeiten. Für KFZ wird eine separate Rechtsabbiegespur in der Rheintorstraße vorgesehen.

Die Gebäude orientieren sich mit ihren Eingängen zu den geschützten, dem Hafen zugewandten Innenhöfen. Grundsätzlich sind auch untergeordnete Erschließungen direkt von der

Straßenebene aus vorstellbar. Ein entsprechender Geh- und Radweg ist hier ebenfalls vorhanden.

Autofahrer erreichen über eine weitere Rampe die tiefergelegene Garagenebene (ca. 34,80 m üNN, unterhalb der gemeinsamen Erschließungsebene, aber noch geringfügig über der Hafenpromenade mit ca. 33,14 m üNN).

Tiefgaragenverbund mit zwei Zufahrten (MI 1 – MK 2)

Die hohe Verkehrsbelastung auf dem Straßenzug Rheintorstraße/Düsseldorfer Straße sowie die vorhandenen Gleisanlagen und die Topographie erschweren die KFZ- Erschließung des Innenstadtrandes erheblich. Für Fußgänger und Radfahrer stehen zwar attraktive Promenaden und Plätze zur Verfügung, die Möglichkeiten einer Fahrerschließung sind jedoch eng begrenzt. Die untere Ebene der Hafenpromenade scheidet als Regelererschließung für die geplanten Gebäude aus (störender KFZ- Verkehr auf der Promenade, Hochwasser, keine funktionsfähige Anbindung), somit verbleibt lediglich der vorhandene Straßenraum.

Der Rahmenplan hat mehrere Erschließungsvarianten geprüft und schlägt vor, eine zentral bewirtschaftete Tiefgarage unter dem gesamten Neubaubereich MI 1 nördlich der neuen Straßenbrücke zu errichten und diese unterhalb der Straßenbrücke mit den verdichteten Bauflächen südlich der Straßenbrücke zu verbinden (MK 4). Durch einen Verbindungstunnel am bestehenden Regenklärbecken vorbei können sogar die weiter südlich gelegenen Baugebiete MK 3 und MK2 nördlich des Kinos an diesen Tiefgaragenverbund angeschlossen werden.

Die zentrale Tiefgarage verfügt über zwei Zufahrtsmöglichkeiten, deren Erreichbarkeit jeweils mit entsprechenden verkehrstechnischen Maßnahmen sichergestellt wird. Die nördliche Zufahrt liegt im Schwerpunkt des geplanten Komplexes nördlich der neuen Straßenbrücke. Südlich der neuen Straßenbrücke befindet sich eine weitere Zufahrtsmöglichkeit gegenüber dem RWE Gelände (MK 4). Eine alternativ denkbare Anordnung mehrerer Kleingaragen mit separaten Zufahrten erscheint angesichts der wirtschaftlichen Einbußen z.B. durch zusätzliche Rampen und Zufahrtsbereiche wenig erfolgversprechend. Um dennoch die Flexibilität bei der Neubesiedelung des Geländes weiter zu erhöhen, wird im weiteren Verfahren geprüft, ob eine zusätzliche Tiefgaragenzufahrt im Bereich Königsstraße vorgesehen werden kann.

Umgestaltung des Knotens Düsseldorfer Straße/Rheintorstraße

Nicht zuletzt aufgrund des zu erwartenden projektbedingten zusätzlichen Verkehrsaufkommens muss der Knotenpunkt Rheintorstraße – Düsseldorfer Straße in seiner Leistungsfähigkeit ertüchtigt werden. Er bleibt dabei in seiner grundsätzlichen Form erhalten und muss auch weiterhin lichtsignalisiert betrieben werden. Die Knotenpunktgestaltung berücksichtigt eine Haltestelle (U 75) in Mittellage. Dadurch liegen die zukünftigen Fahrbahnränder im Knotenpunktbereich etwas westlicher und etwas östlicher als heute.

Der östliche Rad-/Gehweg wird über den heutigen Grünstreifen, parallel zum Notgleis geführt. In der dargestellten Form hat der Knotenpunkt noch Leistungsreserven. Bei nur einem Linksabbiegestreifen von der Düsseldorfer Straße in die Rheintorstraße erreicht der Knotenpunkt die Grenze seiner Leistungsfähigkeit.

Der Altbaubestand am nördlichen Ende der Promenade

siehe auch Anlage 2 : Städtebauliches Rahmenkonzept – Nutzung: MI 2

Der imposante Altbaubestand der Neusser Lagerhausgesellschaft bietet einzigartige Möglichkeiten, hochwertige Gewerbe- und Wohnnutzungen in historischen Industriegebäuden mit ihrem unverwechselbaren Charme anzubieten und auch die Geschichte des Hafens sichtbar fortzuschreiben. Der Rahmenplan schlägt vor, die erhaltenswerten Speicher umzunutzen und das Ensemble an seiner zur Innenstadt, zum Münster hin orientierten Kopfseite mit einer ergänzenden prägnanten Überbauung in seiner stadträumlichen Bedeutung noch zu überhöhen.

Das Ensemble kann über entsprechende Treppen und Rampen von der Hafenpromenade aus betreten werden. Etwas zurückgezogene Freiräume bieten sich zwischen den Speichern und dem kleineren vorhandenen Verwaltungsgebäude an. Das Spektrum möglicher Nutzungen ist angesichts der Lagegunst und der attraktiven baulichen Hülle besonders groß, auch wenn die vorhandene Baustruktur deutliche Rahmenbedingungen formuliert (Stützenstellung, Geschosshöhen, etc.). Im Erdgeschoss wären z.B. gastronomische Einrichtungen, Veranstaltungsräume oder Kunst-Räume (Museum, Kunstschule) vorstellbar. Angesichts der Größe des Ensembles kämen auch überregional tätige Institutionen als Nutzer in Frage (z.B. Bildungseinrichtungen). Die Obergeschosse stehen für Büros und Wohnungen (Lofts) zur Verfügung.

Die erforderlichen Stellplätze können z.B. in einem neu zu errichtenden mehrgeschossigen Parkhaus im Anschluss an die erhaltenswerten Speicher untergebracht werden. Das Gelände wird über die vorhandene Zufahrt von der Düsseldorfer Straße aus erschlossen.

Hier endet die Hafenpromenade, von hier blickt man zurück auf die Kuppel von St. Quirin.

Gewerbe nördlich der Speicher

siehe auch Anlage 2 : Städtebauliches Rahmenkonzept – Nutzung: GE 8

Die Lagegunst des Plangebiets verschlechtert sich nördlich der Speichergebäude zusehends. Das Gelände liegt eingezwängt zwischen dem Hafenbecken, einer tief eingeschnittenen Bahntrasse und dem hochliegenden Verkehrsbauwerk über der Düsseldorfer Straße. Nördlich schließen sich die Lagerflächen der Firma Zietzschmann (Logistik) an. Sollte die Osttangente langfristig realisiert werden, würde auch noch diese Verkehrsstrasse das Gelände überspannen. Als adäquate Antwort auf die o.g. Standortbedingungen schlägt der Rahmenplan an dieser Stelle eine weniger intensive gewerbliche Nutzung mit vorgelagerten Parkflächen vor (II). Das Gelände erscheint geeignet für kleinere und mittlere Betriebe mit geringen Anforderungen an die stadträumliche Qualität der Umgebung und moderatem Emissionsverhalten. (Lager, Baubetriebe, auszulagernde Handwerksbetriebe).

Die vorhandenen Gleise der Neusser Eisenbahn (vordringlich durch die Firma Zietzschmann genutzt), werden durch die Planung nicht beeinträchtigt. Die genaue Länge des erforderlichen Ausziehgleises wird im weiteren Verfahren mit der Firma Zietzschmann abgestimmt.

Die gewerblichen Stellplätze für Kunden und Mitarbeiter können zum Großteil oberirdisch angeordnet werden. Das Gelände wird über die vorhandene Zufahrt von der Düsseldorfer Straße aus erschlossen. Das von der Firma Zietzschmann betriebene Gleis wird durch die Planung nicht beeinträchtigt.

Aus stadtgestalterischer Sicht sollte die filigrane Überdachung der Verladeeinrichtung in die Neubebauung integriert werden (Fernwirkung, Hafencharakter).

2.2 Nachnutzung des ehemaligen Case-Geländes / Hafenmole 1

siehe auch Anlage 4 : Städtebauliches Rahmenkonzept – ehemaliges Case-Gelände

Der Rahmenplan sieht auf der Hafenmole 1 eine überwiegend industriell/gewerblich geprägte Nutzung vor. Im Anschluss an die bestehende Industrie und vorwiegend zum Hafenbecken 2 hin werden industrielle Nutzungen vorgesehen, die jedoch in ihrem Emissionsverhalten deutlich reglementiert werden (eingeschränktes Industriegebiet). Der Großteil des ehemaligen Case-Geländes steht kleinen und mittleren Gewerbebetrieben zur Verfügung (Gewerbegebiet, z.B. Lebensmittelbranche „Food City“). Hochwertigere gewerblich genutzte Bereiche sind im Norden des ehem. Case-Geländes vorgesehen (in Richtung der Spitze der Hafenmole 1).

Details der Nutzungszonierung können erst nach Abschluss der entsprechenden Fachgutachten zum gewerblichen Immissionsschutz vorgenommen werden. Die hier dargestellten Nutzungsüberlegungen geben jedoch eine allgemeine Tendenz zur kontrollierten Abstufung der Nutzungsintensität wieder.

Gewerbliche Emissionen, Lärm und Geruch

Durch die bundesweit einmalige Häufung besonders geruchsintensiver Nutzungen (drei Ölmühlen und sonstige Lebensmittel- und Futterbetriebe auf engstem Raum) in unmittelbarer Nachbarschaft zur Innenstadt stehen Fragen des gewerblichen Immissionsschutzes im Mittelpunkt planerischer Überlegungen. Die wirtschaftlichen Belange der ansässigen Industrieunternehmen und der Schutzanspruch der vorhandenen Wohnbebauung sind hier gleichermaßen zu berücksichtigen. Bestehende Konflikte dürfen weder durch zu weit heranrückende Wohnbebauung noch durch eine Ausweitung der gewerblichen Emissionen verschärft werden.

Durch die stetige Anpassung der Produktionsmethoden an den Stand der Technik wird sich die Immissionslage voraussichtlich langfristig etwas entspannen, die besonderen Probleme der außergewöhnlichen Standortbedingungen lassen aber erwarten, dass sich dieser Prozess über viele Jahre hinzieht. Ziel einer vorausschauenden städtebaulichen Planung muss es sein, die Lagegunst des Geländes für gewerbliche und industrielle Nutzungen zu erhalten, ohne die langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten am Rande der Innenstadt einzuschränken.

Ohne den Ergebnissen der beauftragten Gutachten zum Thema Lärm und Geruch vorzugreifen kann heute schon gesagt werden, dass die gewerblichen Lärmimmissionen weniger Einfluss auf die geplante Nutzung haben werden. Durch die relativ großen Abstände ist hier nicht flächendeckend mit Vorbelastungen zu rechnen, die einer gewerblichen Nutzung auf dem ehem. Case-Gelände entgegenstehen. Auch für evtl. Wohnnutzungen westlich des Hafenbeckens 1 stellt die gewerbliche Lärmvorbelastung augenscheinlich kein unüberwindbares Hindernis dar. An der Düsseldorfer Straße/Rheintorstraße ist in erster Linie der Verkehrslärm als einschränkendes Kriterium zu beachten.

Anders als beim Lärm, gegen den man ggf. auch am Schutzobjekt geeignete planerische oder bauliche Maßnahmen ergreifen kann (erhöhtes Schalldämmmaß der Fassaden, Sonderfassaden, Abschirmung durch Baukörper, Schallschutzgrundrisse, schallgedämmte

Lüfter, etc.), stellt sich die Geruchssituation durchaus komplexer dar. Hier kann am Schutzobjekt selbst nur ausnahmsweise mit baulichen Mitteln reagiert werden (z.B. Filter, Klimaanlage). Andererseits sind die tatsächlich vorhandenen Gerüche im Gegensatz zum Lärm nicht gesundheitsgefährdend, sondern je nach Geruchsintensität und subjektiver Wahrnehmung des Aufnehmenden störend oder lästig.

Um die vorhandene Gemengelage durch kontrollierte Flächenzuordnung langfristig zu entspannen, schlägt der Rahmenplan eine abgestufte Nutzungsintensität vor, die eine verträgliche Nachbarschaft von Wohnen und Arbeiten ermöglichen soll. Die Teilbereiche im Einzelnen:

Industrielle Nutzung im Anschluss an den industriellen Bestand

siehe auch Anlage 2 : Städtebauliches Rahmenkonzept – Nutzung: GI 1, GI 2

Im Anschluss an die Betriebsgelände der Firma Thomy bzw. Walter Rau/Thywissen sowie gegenüber der industriellen Nutzung jenseits des Hafenbeckens II sieht der Rahmenplan eine robuste, wenig empfindliche, vorwiegend industriell geprägte Nutzung vor, die u.a. dem Erweiterungsbedürfnis der vorhandenen Betriebe Rechnung trägt. Die Ergebnisse der Untersuchungen zum Immissionsschutz werden zeigen, in welcher Weise das Emissionsverhalten der zukünftig anzusiedelnden Betriebe zu beschränken sein wird (eingeschränktes Industriegebiet). Zusätzliche relevante Geruchsemissionen müssen in jedem Fall verhindert werden.

Die Höhe der geplanten baulichen Anlagen orientiert sich am Bestand. Die im Plan vermerkte Zahl der Vollgeschosse (IV) ist lediglich als Anhaltspunkt zu verstehen. Gewerbliche Anlagen entziehen sich i.d.R. einer Beurteilung durch die Zahl der Vollgeschosse (Lager- und Umschlaghallen mit großen Geschosshöhen, Hochregallager, Silos, Fördereinrichtungen). Am Hafenbecken II (GI 2) können durchaus großmaßstäbliche industrielle Anlagen verträglich in das Stadtbild eingefügt werden. Gegenüber der Stadtseite (GI 1) müssen Auswirkungen auf die Silhouette und das Stadtbild genauer untersucht werden.

Erschließung der Industriegebiete, LKW- Straße

Das Industriegebiet GI 1 gegenüber dem Thomy-Betriebsgelände wird über die vorhandene Industriestraße erschlossen. Die Mehrbelastungen der Industriestraße liegen in der Spitzenstunde bei deutlich unter 100 Kfz/h.

Das Industriegebiet GI 2 am Hafenbecken II wird über eine separate LKW-Straße am Rande der Hafenmole erschlossen. Die Länge der LKW- Straße, bzw. die genaue Lage des Wendeplatzes, ist in gewisser Weise von der späteren Vermarktung des Geländes abhängig. Wenn es gelingt, wenige größere Industriebetriebe am Hafenbecken II anzusiedeln, kann die Länge der LKW- Straße u.U. deutlich verringert werden. Die geplante LKW-Straße soll, ähnlich wie an der Danziger Straße, mit einem geringem Sicherheitsabstand möglichst nahe an der Hafenböschung geführt werden, nicht zuletzt um der Industrie möglichst große zusammenhängende Entwicklungsflächen anbieten zu können.

Neu anzusiedelnde Industriebetriebe mit Hafenbezug können das Hafenbecken II für Schiffsverladungen nutzen. In Abhängigkeit von der jeweiligen Eigenart des anzusiedelnden Betriebes wird dann zu klären sein, in welcher Weise die geplante schwach befahrene LKW- Straße mit Schiffsverladeeinrichtungen überspannt werden kann (wie Danziger Straße). Aus hafenwirtschaftlicher Sicht ist jedoch ein direkter Zugang vom Betriebsgelände zum Hafen-

becken stets vorzuziehen. Eine deutliche Einschränkung der Verladetätigkeit wäre in jedem Fall mit der Realisierung der Osttangente verbunden

Alle geplanten Straßen werden auf hochwassersicherem Niveau von 37,50 m üNN errichtet. Die geplante LKW-Straße sieht eine Fahrbahnbreite von 6,5 m vor. Im Bereich der 90° Kurven nördlich des Thomy-Geländes wird die Fahrbahn deutlich aufgeweitet, um jegliche Probleme bei der Begegnung zweier LKW zu vermeiden. Die Trassierung im Bereich des Thomy-Betriebsgeländes wird im weiteren Verfahren noch konkretisiert. Es wird geprüft, ob Teilflächen des heutigen Mitarbeiterparkplatzes (an der Nordwestecke des Betriebsgeländes) ggf. für die Straßenplanung zur Verfügung gestellt werden können, ohne die betrieblichen Abläufe zu beeinträchtigen. Dadurch könnte eine sinnfälligere Trassierung erreicht werden.

Der Wendeplatz am nördlichen Ende der LKW- Straße verfügt über einen nutzbaren Wendekreis von 25 m Durchmesser. Auf der Landseite ist entlang der LKW-Straße ein 2,5 m breiter Parkstreifen und ein 2 m breiter Gehweg vorgesehen.

Gewerbliche Nutzung im Zentrum des ehem. Case-Geländes

siehe auch Anlage 2 : Städtebauliches Rahmenkonzept – Nutzung: GE 1 – GE 7

Die gewerblich geprägten Teilbereiche im Zentrum des ehem. Case Geländes werden über eine neue Straßenbrücke von der Rheintorstraße aus erschlossen (Kreisverkehr in Höhe Colingstraße). Im Gegensatz zu den großmaßstäblicheren industriellen Anlagen am Hafenbecken II sollen hier, gegenüber der Innenstadt kleinteiligere Gebäude und Anlagen vorgesehen werden. Auch die engmaschigere Erschließung ermöglicht eine differenzierte Grundstücksstruktur. Die Höhe der geplanten baulichen Anlagen orientiert sich am Bestand. Die im Plan vermerkte Zahl der Vollgeschosse (IV) ist lediglich als Anhaltspunkt zu verstehen. Gewerbliche Anlagen entziehen sich i.d.R. einer Beurteilung durch die Zahl der Vollgeschosse (Lager- und Umschlaghallen mit großen Geschosshöhen, Hochregallager, Silos, Fördereinrichtungen).

Gewerbebebauung am Brückenkopf

siehe auch Anlage 2 : Städtebauliches Rahmenkonzept – Nutzung: GE 3 und GE 4

Höhere Ansprüche an die Architekturqualität der Gewerbebauten müssen beidseits des Brückenkopfes auf dem Case-Gelände gestellt werden. Die geplanten Gebäude bilden den stadträumlichen Auftakt zum neuen Gewerbegebiet auf der Insel. Dieser Anspruch wird i.d.R. nur durch Verwaltungs- sowie Forschungs- und Entwicklungsgebäude bzw. durch öffentliche Gebäude eingelöst werden können. Auch außergewöhnliche Produktionsgebäude mit besonderem Architekturanspruch sind an dieser Stelle vorstellbar. Um die Zusammengehörigkeit der Hafenmole 1 mit der benachbarten Innenstadt auch baukörperlich zu unterstreichen, wäre selbstverständlich eine innenstadttypische, d.h. zentrenrelevante Nutzung an dieser herausgehobenen Stelle wünschenswert. Auf diese Weise wäre es möglich, ein Zeichen für das „Herüberwachsen der Innenstadt“ zu setzen. Zur Höhe der geplanten baulichen Anlagen s.o.

Gewerbebebauung an der Hafenspitze

siehe auch Anlage 2 : Städtebauliches Rahmenkonzept – Nutzung: GE 6 und GE 7

Die außergewöhnlichen Standortbedingungen im Bereich der „Hafenspitze“ legen eine entsprechend hochwertigere Nutzung und anspruchsvollere bauliche Ausgestaltung nahe. Auch an dieser Stelle kann es gelingen, innerstädtische Qualitäten sozusagen auf die Insel über-

springen zu lassen. Der Rahmenplan schlägt als „Höhepunkt“ der Entwicklung auf dem ehem. Case-Gelände ein vertikal betontes Gebäude vor, gelegen inmitten eines Parks, mit Blick weit hinaus über die Wasserflächen. Die Erschließung erfolgt dabei im Bereich des niedrigeren Gebäudeteils, so dass der Park nicht durch zusätzliche Vorfahrten oder Anlieferzonen in Anspruch genommen werden muss.

Gestaltung der Gewerbestraßen

Die geplante Hauptachse längs der Hafenmole ist mit einer Fahrbahnbreite von 6,5 m, beidseitigen 2,5 m breiten LKW-tauglichen Parkstreifen und beidseitigen 2 m breiten Gehwegen in der Lage, den Gewerbeverkehr problemlos aufzunehmen. Die Fahrbahnradien in den Einmündungsbereichen sind mit 10 – 12 m großzügig dimensioniert. Von der o.g. Hauptachse zweigen ca. 100 m lange Stichstraßen ab, die ebenfalls über eine 6,5 m breite Fahrbahn mit beidseitigen Parkstreifen (Längsparken, 5 m), Pflanzstreifen (2 m) und Gehweg (2 m) verfügen. Der wirksame Wenderadius am Ende der Stichstraßen ist mit 20 m Durchmesser ausreichend bemessen.

Parken

Der Rahmenplan schlägt öffentliche Parkplätze im Zuge der Erschließungsstraßen vor. Auf weitergehende spezielle Parkeinrichtungen, wie z.B. bewachte und bewirtschaftete LKW-Parkplätze bzw. Bereitstellungsplätze (LKW-Pool, etc.) wird angesichts der geplanten Nutzung verzichtet (kein Logistikscherpunkt). Sämtliche privaten Stellplätze für Kunden, Mitarbeiter und Anlieferverkehr werden auf den Gewerbegrundstücken angeordnet. Je nach Nutzungsintensität bzw. Zahl der Mitarbeiter werden diese Stellplätze auf dem Hof, in Parkpaletten/-häusern bzw. in Tiefgaragen angeordnet.

Die neue Straßenbrücke

Die Gewerbeflächen auf dem ehemaligen Case-Gelände werden über eine neu zu errichtende Brücke an das innerstädtische Straßennetz angeschlossen. Eine alternative Erschließungsmöglichkeit, wie z.B. eine Erschließung über die geplante Osttangente oder in Verlängerung der Industriestraße, existiert nicht. Die Realisierung der Osttangente ist gegenwärtig nicht abzusehen, eine zusätzliche Verkehrsbelastung der Industriestraße ist mit den Belangen der bestehenden Industriebetriebe nicht vereinbar.

Gegenwärtig werden zwei unterschiedliche Konzepte für eine Straßenbrücke in Verlängerung der Collingstraße untersucht (in der Höhe variable Brückenkonstruktion, abhängig vom Wasserstand im Hafen; feste Brücke). Der Rahmenplan stellt stellvertretend für beide Konzepte die Variante „feste Brücke“ dar. Die endgültige Wahl der Vorzugslösung soll durch diese Darstellung nicht vorweggenommen werden.

Die geplante „feste“ Straßenbrücke überspannt das Hafenbecken I ohne die Schifffahrt einzuschränken. Auch bei Hochwassermarken II, d.h. beim höchsten schiffbaren Wasserstand, verbleibt genügend Bewegungsraum für die Schiffe, um zumindest in einer ca. 30 m breiten Fahrrinne unter der Brücke durchfahren zu können (9,10 m über höchstem schiffbaren Wasserstand, HSW). Aufgrund der beengten Situation vor allem auf der Landseite (Innenstadtstrand) und der erforderlichen Durchfahrthöhe erreicht die geplante Brücke eine maximale Längsneigung von 8 % (lediglich auf kurzen Teilstrecken). In der weiteren Planung wird geprüft, ob diese Steigung weiter verringert werden kann.

Als Mindestbreite ist eine 6,5 m breite Fahrbahn, zwei beidseitige Geh-/Radwege von jeweils 3 m Breite, sowie zusätzliche Konstruktions- und Sicherheitsflächen vorzusehen.

Osttangente

Der Rahmenplan berücksichtigt eine ca. 13 m breite Trassenführung für eine langfristig geplante, überörtliche Hauptverkehrsstraße (Osttangente). Der Rahmenplan steht der Realisierung der Osttangente nicht im Wege, ist aber auf die Erschließung von dieser langfristig geplanten Straße nicht angewiesen. Die Trasse wurde gegenüber der ursprünglichen Planung in Teilbereichen weiter in das Hafenbecken II hinein verlegt. Dies ist mit geringfügig erhöhten Kosten für den betroffenen Teilabschnitt verbunden.

Bei einer möglichen Realisierung der Osttangente sind die Auswirkungen auf die Schiffsverladetätigkeit im Hafenbecken II zu berücksichtigen

Grünordnungskonzept, Interimsbegrünung

Um das neue Gewerbe-/Industriequartier verträglich in den Stadtraum einzuordnen und um das Erscheinungsbild des Entwicklungsbereiches attraktiver zu gestalten, werden zwei Parkanlagen am Wasser vorgesehen, die am westlichen Ufer (zur Stadt hin) von einem begrünten Uferweg verbunden werden. Als zeitlich befristete Interimsbegrünung schirmen begrünte Hügel die gewerblich geprägten Betriebsgelände vom Uferweg und zur Stadtseite hin ab.

Auf lange Sicht soll/kann diese Interimsbegrünung durch architektonisch hochwertige Gebäude und Nutzungen ersetzt werden (z.B. Verwaltungsgebäude).

Der Uferpark

Gegenüber dem Kino nimmt der geplante Uferpark robuste Freiraumnutzungen wie z.B. einen Bolzplatz, eine Scaterbahn oder ähnliche eher emissionsträchtige Freizeitangebote für Jugendliche und junge Erwachsene auf, die an anderer Stelle im innerstädtischen Stadtgefüge traditionell zu Nachbarschaftskonflikten führen können. Die etwas abgelegene, dennoch zentrumsnahe Fläche ergänzt das jugendliche Freizeitangebot im Bereich der Cretschmarhallen. Über die geplante Fußgängerbrücke ist die Fläche gut an die Innenstadt angebunden.

Das an dieser Stelle vorhandene Eisenbahnbetriebsgleis, das in erster Linie von der Firma Thywissen genutzt wird, kann in Abstimmung mit dem Unternehmen entsprechend verkürzt werden, ohne die betrieblichen Anforderungen zu beeinträchtigen.

Südlich des Uferparks endet der Uferweg. Der schmale Grünstreifen westlich des geplanten Industriegebietes GI 1 erfüllt vordringlich stadtgestalterische Aufgaben.

Der Uferweg mit den begleitenden Grünterrassen

Im Gegensatz zur urbanen westlichen Hafenpromenade, die von ihrer vielseitigen Raumstruktur, den abwechslungsreichen angrenzenden Nutzungen und den Verknüpfungen zur Innenstadt geprägt ist, lädt der Uferweg auf der Stadtseite der Hafenmole 1 eher zu einem beschaulichen Spaziergang im Grünen und am Wasser ein. Die weiter östlich gelegenen Industrie- und Gewerbegebiete werden von sanft ansteigenden, ca. 5 m hohen begrünten Hü-

geln abgeschirmt. In den Achsen der Stichstraßen bereichern Baumplätze die räumliche Abfolge.

Im Notfall ist der Uferweg auch für Feuerlösch- und Rettungsfahrzeuge befahrbar (z.B. Personenrettung, Absperrrmaßnahmen bei Ölnfällen, etc.)

Der Inseelpark

Der Inseelpark bildet den nördlichen Abschluss der Hafenmole 1. Einzelne Bäume, Baumgruppen, geschwungene Wege und eine bewegte Topographie bilden einen weichen Gegensatz zu den umliegenden Gewerbe- und Industriegebieten. Im Gegensatz zum weiter südlich gelegenen Uferpark herrscht hier eine eher ruhige Atmosphäre.

3. Fazit

Der Rahmenplan formuliert ein schlüssiges städtebauliches Gesamtkonzept, das beide Seiten des Hafenbeckens 1 in den Blick nimmt und Wege zu einer verträglichen Stadterweiterung aufzeigt. Das Konzept wurde im Vorfeld mit den wesentlichen Planungsbetroffenen abgestimmt. Im bisherigen Abstimmungsprozess sind keine Konflikte zu Tage getreten, die geeignet wären, das Planungskonzept grundsätzlich in Frage zu stellen.

aufgestellt: W. Plattner, 10.08.06

Stadthafen Neuss

Beispielhafter
Gestaltungsplan

Übersicht



Verkehrsplanung:
SSP Consult
Bergisch Gladbach
Beratende Ingenieure GmbH
www.ssp-consult.de

Landschaftsplanung:
KLA
kiparlandschaftsarchitekten
milano - düsseldorf
www.kiparlandschaftsarchitekten.de

Stadtplanung:
Prof. Ulrich Coersmeier GmbH
Köln
www.coersmeier.com

Maßstab ca. 1 : 3200
Planungsstand 08.08.2006

Beispielhafter
Gestaltungsplan

Innenstadtrand



Verkehrsplanung:
SSP Consult
Bergisch Gladbach
Beratende Ingenieure GmbH
www.ssp-consult.de

Landschaftsplanung:
KLA
Kiparandtschaftsarchitekten
milano - düsseldorf
www.kiparandtschaftsarchitekten.de

Stadtplanung:
Prof. Ulrich Coenraete GmbH
Köln
www.coenraete.com

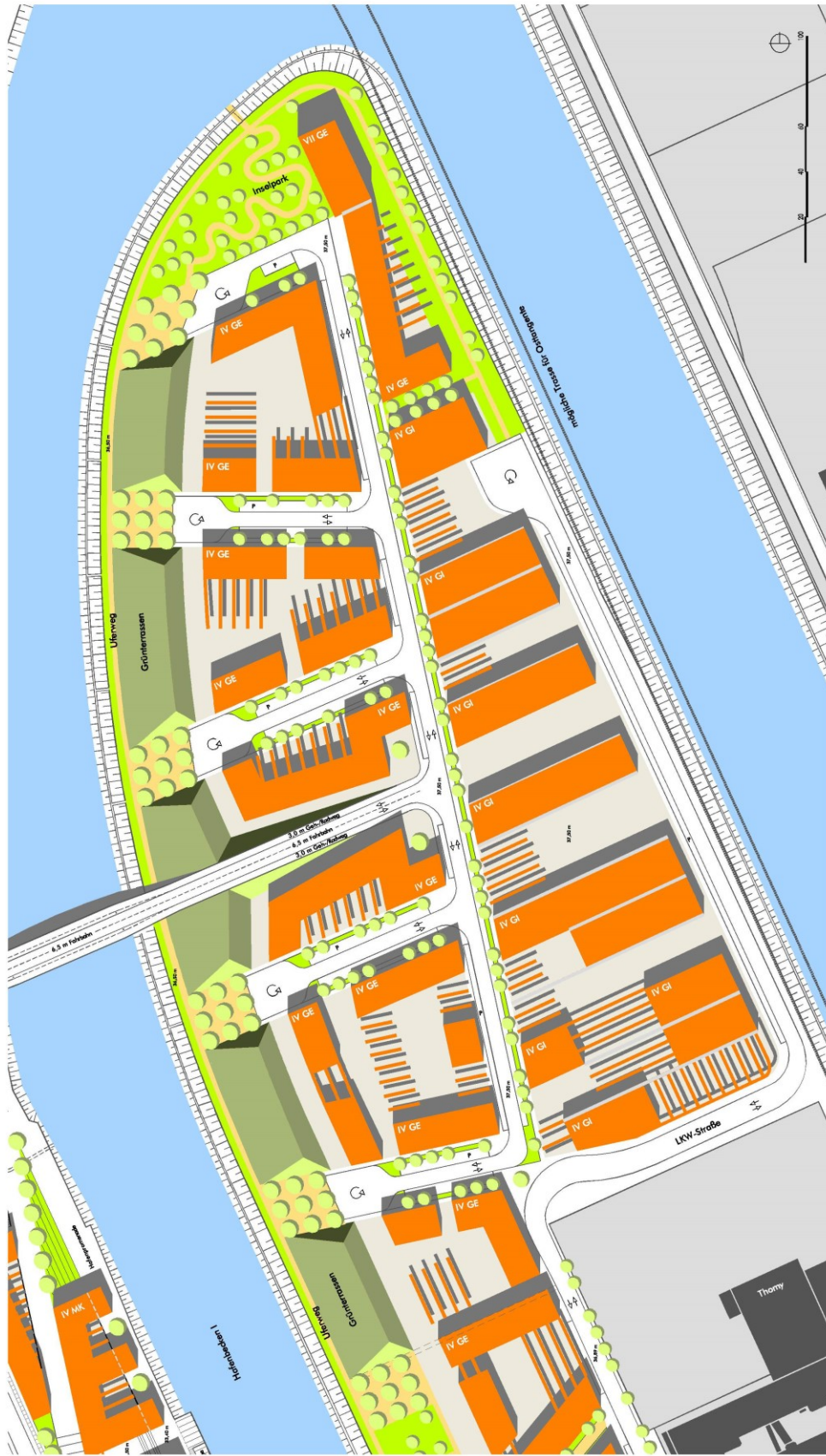
Stadthafen Neuss

Maßstab ca. 1 : 1800
Planungsstand 08.08.2006

Beispielhafter
Gestaltungsplan

ehemaliges Case-Gelände

Stadthafen Neuss



Verkehrsplanung:
SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH
Bergisch Gladbach
www.ssp-consult.de

Landschaftsplanung:
KLA
Kiparlandschaftsarchitekten
milano - düsseldorf
www.kiparlandschaftsarchitekten.de

Stadtplanung:
Prof. Ulrich Coersmeier GmbH
Köln
www.coersmeier.com

Maßstab ca. 1 : 1800
Planungsstand 08.08.2006

Beispielhafter Gestaltungsplan

Nutzung




Stadtplanung: Prof. Ulrich Coersmeier GmbH
 Köln
www.coersmeier.com

Landschaftsplanung:

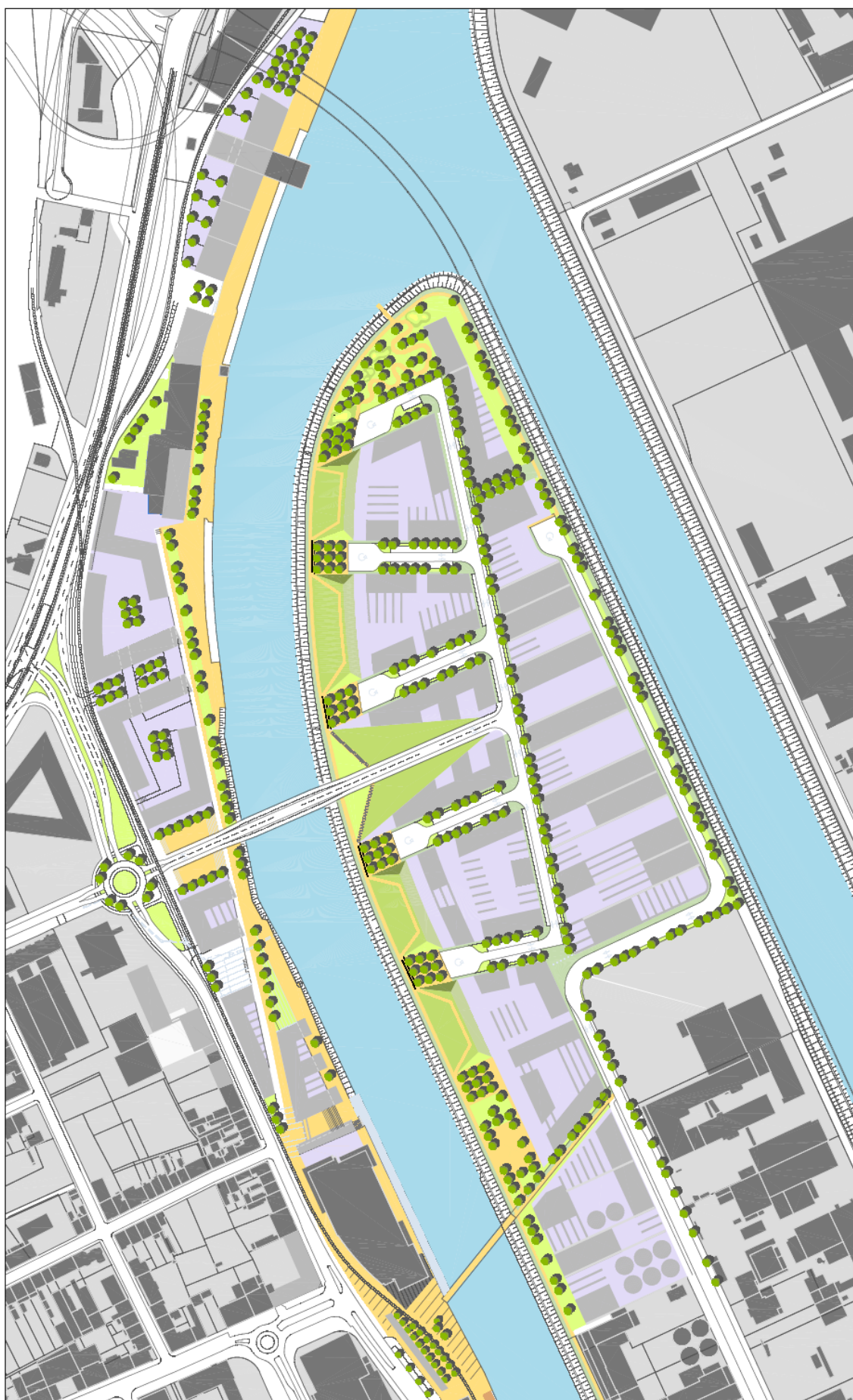
kiparlandschaftsarchitekten
 milano - düsseldorf
www.kiparlandschaftsarchitekten.de

Verkehrsplanung:

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

Bergisch Gladbach
www.ssp-consult.de

Maßstab ca. 1 : 3200
Planungsstand 08.08.2006



Neusser Hafen - Masterplan Grün

ARCHITEKTUR  PROF. ULRICH COERSMEIER GMBH

KLA milano-duisburg

maßstabslose Verkleinerung - Planungsstand 28.07.2006

