

# Machbarkeitsstudie Moers – „Grün Inne Stadt“



STADT MOERS



Dieses Projekt wird von der Bezirksregierung  
Münster aus Mitteln des Ministeriums für Umwelt,  
Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz  
des Landes NRW gefördert.

# Impressum



STADT MOERS

## Herausgeber

Stadt Moers  
Der Bürgermeister

Fachbereich 6  
Stadt- und Umweltplanung, Bauaufsicht  
Rathausplatz 1  
D-47441 Moers

Ansprechpartner  
Fachdienst 6.1 – Stadtplanung und -entwicklung  
Alexandro Hugenberg  
Anika Trum  
Tel. 02841 / 201 – 417  
E-Mail: [planung.gruen@moers.de](mailto:planung.gruen@moers.de)

## Verfasser

Gesamtkoordination, Planung, Redaktion und Layout

scheuvens + wachten plus planungsgesellschaft mbh  
Friedenstraße 18  
D-44139 Dortmund  
Stefan Hartlock, Marie Menne, Jonas Wiengarn

wbp Landschaftsarchitekten GmbH  
Nordring 49  
D-44787 Bochum  
Rebekka Junge, Teelke Limbeck, Luisa Walterbusch

Runge IVP Ingenieure für Integrierte Verkehrsplanung  
Düsseldorfer Straße 132  
D-40545 Düsseldorf  
Hans-Rainer Runge, Manuel Dornitz

Februar 2021 (2. Auflage)

Veröffentlichungen, auch auszugsweise, sind nur mit Genehmigung der Bezirksregierung Münster oder des Herausgebers gestattet.



Dieses Projekt wird von der Bezirksregierung Münster aus Mitteln des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW gefördert.

Das Projekt ist Teil der Offensive Grüne Infrastruktur 2030, einem Leitprojekt des RVR für die Metropole Ruhr aus der Ruhr-Konferenz NRW. Grüne Infrastruktur Metropole Ruhr verbindet Mensch, Natur und Raum auf dem Weg zur grünen Industrieregion Europas.

[www.grueneinfrastruktur.rvr.ruhr](http://www.grueneinfrastruktur.rvr.ruhr)

# Inhalt

|  |                |                                    |                 |
|--|----------------|------------------------------------|-----------------|
| <b>Impressum</b>   | <b>Seite 2</b> | <b>03. Umsetzung</b>               | <b>Seite 38</b> |
| <b>Inhaltsverzeichnis</b>  | <b>Seite 3</b> | Hinweise zur Umsetzung             | 38              |
| <b>01. Einführung</b>  | <b>Seite 4</b> | Parkplatzbilanz                    | 38              |
| Anlass   | 4              | Wie geht es weiter?                | 40              |
| Ziel der Machbarkeitsstudie  | 5              | Verzeichnis der Prozessbeteiligten | 41              |
| Erarbeitungsprozess  | 7              | Bildnachweis                       | 41              |
| <b>02. Projekt</b>   | <b>Seite 8</b> |                                    |                 |
| Städtebauliche Analyse   | 8              |                                    |                 |
| Bebauung   | 8              |                                    |                 |
| Freiraum   | 10             |                                    |                 |
| Verkehr  | 11             |                                    |                 |
| Leitbild und Leitsätze   | 14             |                                    |                 |
| Erschließungsvarianten   | 16             |                                    |                 |
| Städtebaulich-freiraumplanerische Entwürfe<br>(als Konzeptvarianten) | 18             |                                    |                 |

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in dem vorliegenden Bericht zur Machbarkeitsstudie Moers – „Grün Inne Stadt“ auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für Menschen jeden Geschlechts.

Die in diesem Bericht zur Machbarkeitsstudie Moers – „Grün Inne Stadt“ dargestellten Ergebnisse basieren auf den Erkenntnissen der geführten Gespräche mit projektbezogenen Akteuren und den Vertretern der Verwaltung

der Stadt Moers (siehe Verzeichnis der Prozessbeteiligten). Die Ergebnisse finden ihren Niederschlag in der planerischen und gutachterlichen Ausarbeitung der Entwicklungskonzeption.

Die Urheberrechte der in diesem Bericht zur Machbarkeitsstudie Moers – „Grün Inne Stadt“ verwendeten Bilder, Karten, Pläne und Grafiken liegen bei der Stadt Moers sowie bei scheuven + wachten plus planungsgesellschaft mbh, wbp Landschaftsarchitekten GmbH und Runge IVP Ingenieure für Integrierte Verkehrsplanung.

# 01. Einführung

## Anlass

Die Innenstadt von Moers ist seit ihrer Gründung geprägt von ihrer Lage am Moersbach, der die ehemaligen Festungsgräben speist und die Parkanlagen durchfließt. Der südlich der Kernstadt liegende Schlosspark mit dem Schloss trägt zur Besonderheit der Moerser Innenstadt bei.

Die Stadt- und Verkehrsentwicklung nach 1945 hat den einst zusammenhängenden Grünkorridor im Innenstadtbereich jedoch sukzessive zerstückelt. Im gesamtstädtischen System der Grünräume stellt sich die Innenstadt heute als stark urban geprägter Raum dar. Große Freiflächen, die für den ruhenden Verkehr genutzt werden sowie breite Erschließungsachsen und ein stark verdichteter städtischer Bereich prägen das heutige Stadtbild. Die vorwiegend auf historischem Grundriss gebaute Stadt wird durch die heute stark durchgrünte Wall- und Grabenanlage in ihren Konturen und Abgrenzungen definiert. Im innerstädtischen Bereich dagegen fehlen durchgehende Grünverbindungen und Freiraumqualitäten.

In verschiedenen übergeordneten, gesamtstädtischen Strategien, Programmen und Konzepten der Stadt Moers wird die Aufwertung der Innenstadt ausführlich thematisiert. Das bereits vom Kommunalverband Ruhr in den 1990er Jahren, im Umweltleitplan 2010, im Stadtentwicklungskonzept Moers 2012 und im moersKonzept Innenstadt 2018 identifizierte und beschriebene Projekt „Grüne Achse Innenstadt“ stellt

nun unter dem Namen der Machbarkeitsstudie Moers – „Grün Inne Stadt“ den Lückenschluss her. Damit reagiert die Stadt auch auf einen Bedeutungswandel, in dessen Rahmen der Faktor „Grün“ in Städten eine neue Wertschätzung und Aufgabenstellung erfährt.

Die Machbarkeitsstudie Moers – „Grün Inne Stadt“, welche durch die Bezirksregierung Münster im Rahmen des Aktionsprogrammes Grüne Lückenschlüsse des Projektes „Offensive Grüne Infrastruktur 2030“ gefördert wird, hat zur Aufgabe, die Möglichkeiten für die Umsetzung eines neuen Nord-Süd-Grünzuges in der Innenstadt Moers unter Berücksichtigung der anderweitigen Nutzungsansprüche an den Raum zu untersuchen.

Das anvisierte Planungsziel ist es, mehr Grün in den klimatisch stark belasteten Innenstadtbereich zu holen und den Stadtraum für die Menschen attraktiver und erlebbarer zu machen. Dazu soll die Innenstadt vom Autoverkehr entlastet und den Menschen wieder mehr Raum für Aufenthalt und Begegnungen zurückgegeben werden. Durch die klimaangepasste Umgestaltung kann eine Steigerung der Aufenthaltsqualität erreicht, die Innenstadt auf einen zukunftsfähigen Weg gebracht und ihr Status als attraktiver Wohn-, Wirtschafts-, Veranstaltungs- und Lebensraum langfristig gesichert werden.



Ravelin mit Brücke und Rathaus



Rathaus und Unterwallstraße

Das Untersuchungsgebiet für die Machbarkeitsstudie Moers – „Grüne Inne Stadt“ umfasst insgesamt 10 Maßnahmenräume entlang einer Achse vom Moersbach an der Mühlenstraße, über den Neumarkt und die Meerstraße bis hin zum Schlosspark.

### Ziel der Machbarkeitsstudie

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sind Varianten zu entwickeln, zu visualisieren und fachlich zu prüfen sowie möglichen Maßnahmen zur Umsetzung einer solchen grünen Achse durch die Innenstadt aufzeigen.





Als Ergebnis sind nachvollziehbare, ganzheitliche Konzepte zu entwickeln, die städtebauliche, freiraum- und verkehrsplanerische Entwicklungsinteressen und Anforderungen von bevorstehenden Planungs- und Bauvorhaben bündeln und aufeinander abstimmen. Auf diesem Weg soll eine konsensfähige und perspektivisch angelegte Handlungs- und Entscheidungsgrundlage zur weiteren Entwicklung des Grünzugs geschaffen werden.

Die konkrete Aufgabe lautet, auf Grundlage von zwei unterschiedlichen Erschließungsvarianten zwei Konzeptvarianten mit umsetzungsfähigen Lösungen zu entwickeln, deren Gestaltungsideen für die einzelnen Maßnahmenräume untereinander kombiniert bzw. ausgetauscht werden können.

### Erarbeitungsprozess

Die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie wurde verwaltschaftsseitig durch die Stadt-, Freiraum- und Verkehrsplanung sowie die Denkmalpflege kontinuierlich begleitet. Außerdem haben zwei Planungswerkstätten stattgefunden. An den Ergebnissen haben u. a. Mitarbeitende aus den Bereichen Feuerwehr, Jugend, Soziales, Senioren und Wohnen sowie Vertreter der LINEG, der ENNI sowie des Stadtmarketings mitgewirkt.

Die Machbarkeitsstudie schafft eine erste wichtige Grundlage für eine Diskussion und Zielfindung in der Politik. Aufgrund der kurzen Bearbeitungszeit von lediglich 6 Monaten wird die Diskussion und Präzisierung der Umgestaltungsideen mit der Politik und weiteren wichtigen Akteuren, wie z. B. den Anwohnern, Geschäftstreibenden und Eigentümern, im Anschluss an die Erstellung der Machbarkeitsstudie erfolgen. Die hier vorgestellten Maßnahmenideen können in dem Zuge weiterentwickelt und präzisiert werden.

### Anforderungen an das Entwicklungskonzept

- Stadträumliche Bedeutung des Nord-Süd-Grünzuges und der Maßnahmenräume aufzeigen
- Stadträumliche Qualitäten vor Ort erkennen und Kapazitäten klären
- Vernetzendes System öffentlicher Räume entwickeln
- Räumlich-funktionales Zukunftsbild vermitteln
- Prioritäten setzen und Maßnahmen aufzeigen



# 02. Projekt

## Städtebauliche Analyse

Bei allen Fragen, die die Entwicklung des neuen Nord-Süd-Grünzuges aufzeigt, ist eines sicher: Die Zukunft der Freiräume in der Innenstadt Moers ist mehr denn je von Fragen der Qualität und weniger von der Quantität bestimmt. Basis jeder Auseinandersetzung mit städtebaulichen, freiraum- und verkehrsplanerischen Entwicklungen ist die Betrachtung der vorhandenen Struktur sowie der bestehenden Planungsvorgaben.

Erst auf dieser Grundlage lässt sich ein zielorientiertes Entwicklungskonzept erstellen, welches künftige Herausforderungen annimmt und Entwicklungschancen sinnvoll nutzt.

Die Auseinandersetzung mit den stadträumlichen Gegebenheiten, insbesondere mit denen der Innenstadt, erfolgte seitens der Stadt Moers bereits mit den erarbeiteten gesamtstädtischen Strategien und Projekten. Die Machbarkeitsstudie beginnt nicht bei Null. Bereits im Vorfeld der Studie entstanden im Rahmen von Workshops und Abstimmungsrunden wesentliche Planungsgrundlagen, detailreiche Analysen und gestalterische Lösungen für die Entwicklung der vielseitigen öffentlichen Räume in der Innenstadt. Ein wesentliches Ergebnis dieser Vorleistungen ist die Ableitung der zehn Maßnahmenräume, die schließlich als wesentlicher Teil des Untersuchungsgebietes in den Teilnahmeantrag des Aktionsprogrammes Grüne Lückenschlüsse des Projektes „Offensive Grüne Infrastruktur 2030“ der Bezirksregierung Münster einfließen.

Aus dieser Vorgehensweise zeichnete sich als erster Schritt der Entwicklungskorridor ab, in dem sich ein nachvollziehbares ganzheitliches Entwicklungskonzept für den Nord-Süd-Grünzug ableiten lässt. Die im Dialog geführte Betrachtung und Einbeziehung der bestehenden Planungsvorgaben und der Betrachtung der vorhandenen Struktur – Bebauung – Freiraum – Verkehr – sowie der Stärken und Schwächen ermöglichte in einem nächsten Schritt

ein Aufzeigen von Bindungen und Chancen. Dabei geht es nicht um eine im Detail ausgearbeitete Beschreibung planungsrechtlicher Vorgaben oder eines planerischen Endzustandes, sondern vielmehr um die Formulierung von Vorstellungen, die sich auf lange Sicht entwickeln können.

In den folgenden Abbildungen sind daher im Wesentlichen die planerischen Vorleistungen der Stadt Moers, die Ergebnisse der in der Machbarkeitsstudie geführten Gespräche sowie die räumlichen Bindungen und Chancen kurz zusammengefasst und nach Themen grafisch dargestellt. Als Bindungen werden Aspekte verstanden, die zwingend in der Umsetzung eines Nord-Süd-Grünzuges und der Entwicklung der Maßnahmenräume zu berücksichtigen sind. Hierauf muss behutsam reagiert werden.

Als Chancen werden Aspekte verstanden, die zur Umsetzung eines Nord-Süd-Grünzuges und der Entwicklung der Maßnahmenräume führen und im Rahmen des Entwicklungskonzeptes umgesetzt werden können.

Diese Untersuchung ist Grundlage für die Erarbeitung der Entwicklungskonzeption mit zwei unterschiedlichen Erschließungsvarianten für den Kernbereich der Innenstadt und für die Entwicklung der Maßnahmenräume in zwei Konzeptvarianten.

### Bebauung

Zu den Stärken zählt, dass

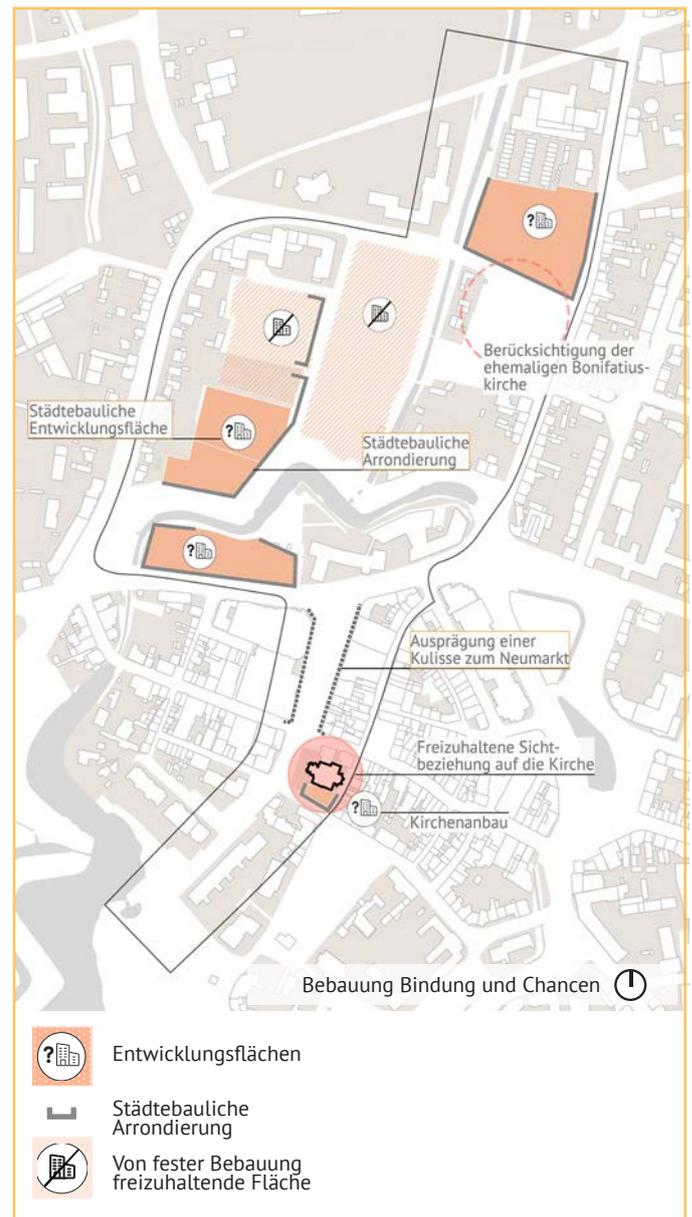
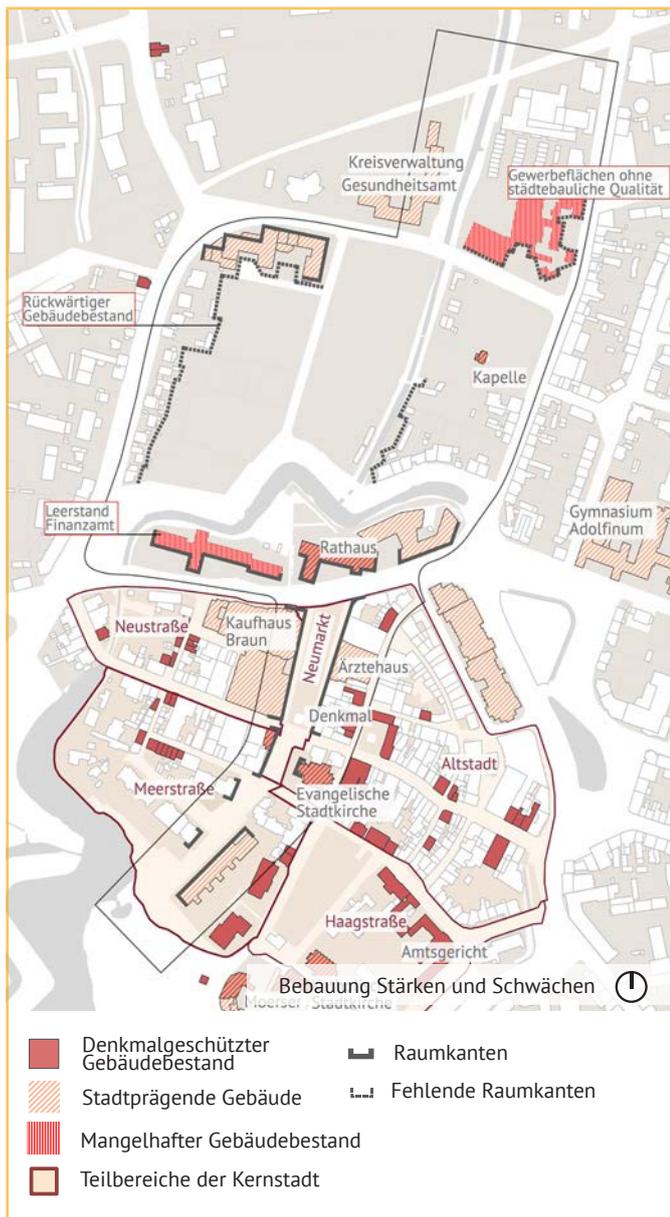
- die denkmalgeschützten und stadtbildprägenden Gebäude den öffentlichen Räumen und Freiräumen einen attraktiven Rahmen geben
- der historische Stadtgrundriss heute noch abgelesen werden kann
- das Denkmal König Friedrich I. am Neumarkt identitätsstiftend wirkt

### Zu den Schwächen zählt, dass

- in den Gebäuden des ehemaligen Finanzamts Leerstand zu verzeichnen ist
- die Wohnbebauung Repelener Straße zum Parkplatz Mühlenstraße Rückseiten ausbildet, hier fehlt es an Raumwirkung
- im Bereich Moerser Rund keine städtebauliche Raumwirkung besteht und das Nebeneinander der unterschiedlichen Nutzungen die Gefahr von Nutzungskonflikten birgt
- die historisch bedingten engen Straßenführungen zu Einschränkungen in der verkehrlichen Erreichbarkeit führen
- die Fläche des Neumarktes wenig Aufenthaltsqualität besitzt

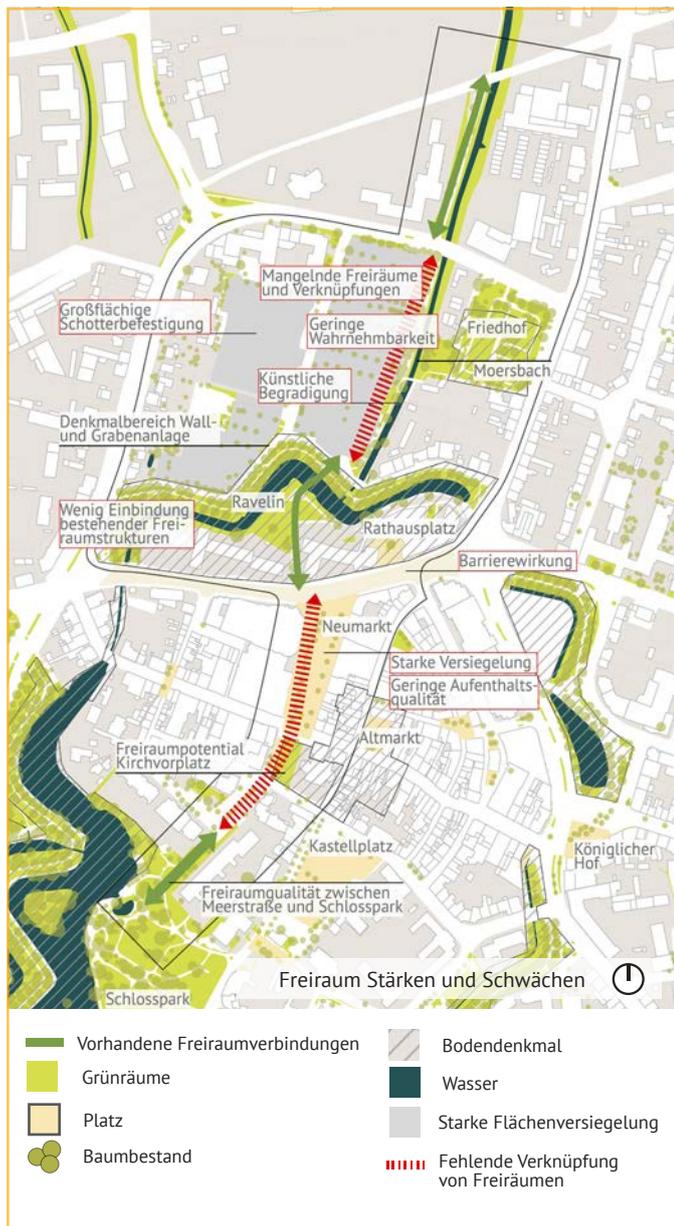
### Bindend zu berücksichtigen ist, dass

- die Parkplatzflächen östlich der Straße Moerser Benden nicht für eine bauliche Entwicklung zur Verfügung stehen
- die Parkplatzfläche westlich der Straße Moerser Benden nur langfristig und in Etappen baulich entwickelt werden kann
- das notwendige unterirdische Regenwasserrückhaltebecken sowie die Sickerrohre auf der Parkplatzfläche für Wartungsarbeiten etc. dauerhaft zugänglich bleiben müssen
- die Sichtbeziehungen zur evangelischen Kirche freigehalten bleiben
- die Fundamentspuren der ehemaligen Bonifatiuskirche (Keimzelle der Moerser Siedlungsentwicklung) im Bereich der Kapelle des ehemaligen Friedhofes Rheinberger Straße vermutet werden



### Chancen bestehen darin,

- die Grundstücke bzw. Bereiche ehemaliges Finanzamt, Parkplatz Mühlenstraße und evangelische Kirche etappenweise baulich zu entwickeln
- die Flächen im Moerser Rund städtebaulich neu zu ordnen und baulich zu entwickeln
- die Lage der ehemaligen Bonifatiuskirche (archäologisch) zu verorten und im Rahmen der Neuplanung der Bereiche für die Vermittlung der Stadtgründung zu nutzen
- in den Bereichen, die für bauliche Entwicklungen zur Verfügung stehen, klare Raumkanten bzw. eine klare Fassung des öffentlichen Raumes auszugestalten
- aktive und lebendige Erdgeschosszonen mit Bezug zu den Freiräumen zu ermöglichen



### Freiraum

#### Zu den Stärken zählt, dass

- sich die derzeit unbebauten Flächen des künftigen Nord-Süd-Grünzuges größtenteils im Eigentum der Stadt Moers befinden
- sich sowohl im näheren Umfeld als auch im Untersuchungsgebiet verschiedenste Freiräume mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten befinden
- sowohl das Thema Stadtgeschichte als auch das Thema Wasser in der Innenstadt durch die stark begrünten historischen Wall- und Grabenanlagen sehr gut wahrnehmbar ist
- die zahlreichen öffentlichen Plätze, insbesondere der Neumarkt, mit vielseitigen Nutzungen und Angeboten belegt sind
- in einigen Teilen ein ausgeprägter Baumbestand besteht

#### Zu den Schwächen zählt, dass

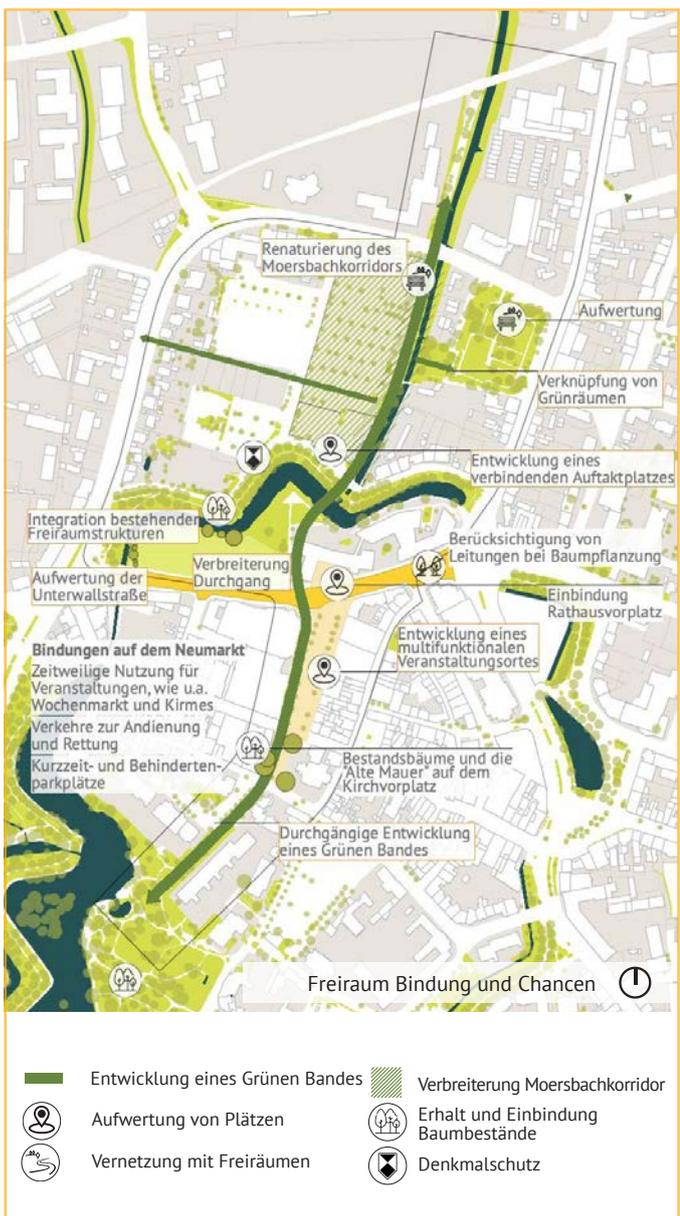
- eine Vernetzung der öffentlichen Räume, insbesondere der Freiräume, in Nord-Süd-Richtung nur bedingt vorhanden ist
- der Moersbach östlich des Parkplatzes Mühlenstraße im Stadtbild kaum wahrnehmbar ist und keine Aufenthaltsqualitäten bestehen
- der ehemalige Friedhof als Grünfläche kaum wahrnehmbar ist und seiner Funktion als Naherholungsort nicht gerecht wird
- die öffentlichen Plätze größtenteils als versiegelte Flächen gestaltet sind, wenig Aufenthaltsqualität bieten und oftmals vom ruhenden Verkehr geprägt werden
- Möglichkeiten zur Nutzung von Außenflächen mit Außengastronomie, insbesondere auf dem Neumarkt, kaum vorhanden sind

#### Bindend zu berücksichtigen ist, dass

- die öffentlichen Räume, insbesondere die bestehenden und neuen Freiräume so miteinander zu verknüpfen sind, dass ein wahrnehmbarer zusammenhängender Verbund entsteht
- der Moersbach nördlich der Wall- und Grabenanlage wieder in einen naturnahen Zustand zurückgeführt wird, mit einer zusätzlichen Breite von mindestens 20 Meter ab der aktuellen westlichen Böschungskante
- ein direkter Zugang bis zum Wasser aus wasserrechtlichen Gründen nicht möglich ist
- die historischen Zusammenhänge in der Gestaltung nicht eingeschränkt werden und der Ravelin aus Gründen des Denkmalschutzes freizuhalten ist
- die Bestandsbäume weitestgehend, aber dennoch

konzeptabhängig, zu erhalten sind, sofern eine vitale Entwicklung der Bäume am jeweiligen Standort bzw. eine entsprechende Ertüchtigung der Baumstandorte möglich ist

- insbesondere neue Freiflächen klimaangepasst gestaltet werden
- zwischen dem Rathaus und der Neubebauung der Flächen des ehemaligen Finanzamtes eine breite Grünverbindung entsteht
- der Vorplatz der Kirche seine grüne Prägung beibehält
- die öffentlichen Plätze „aufgeräumt“ werden, damit sie einladender wirken
- die öffentlichen Räume zwar grüner gestaltet werden sollen, aber funktionale Aspekte, beispielsweise für die Durchführung von Veranstaltungen, Wochenmarkt, Erreichbarkeit und Anlieferung der Gebäude, Rettungswege, etc. dennoch zu beachten sind



**Chancen bestehen darin,**

- vorhandene Freiraumqualitäten zu stärken, neue Freiräume zu entwickeln und durch eine verbesserte Vernetzung einen Nord-Süd-Grünzug zu entwickeln
- bestehende und neue Freiräume alltagstauglich, nachhaltig und vielfältig für alle Nutzer attraktiv zu gestalten und die Aufenthalts- und Gebrauchsqualität zu steigern
- am Übergang vom Parkplatz Mühlenstraße über die Wall- und Grabenanlage ein einladendes „grünes Eingangstor“ zur Innenstadt zu schaffen
- den Korridor der Renaturierung des Moersbaches mit naturnahen Übergängen und besonderen Gestaltungselementen zu erweitern, um das Wasser östlich des Parkplatzes Mühlenstraße erlebbarer zu machen
- durch Umgestaltungs- und Aufwertungsmaßnahmen die Aspekte der klimaangepassten Freiraumentwicklung umgesetzt werden können
- vielseitige öffentliche Räume zu etablieren, die mit Nutzungen in den angrenzenden Gebäuden (insbesondere in deren Erdgeschosszonen) in Einklang stehen, diese beleben und eine Attraktivitätssteigerung erzielen

**Verkehr**

**Zu den Stärken zählt, dass**

- sich das Untersuchungsgebiet generell durch eine gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln auszeichnet
- es ein leistungsfähiges Straßennetz mit zumeist klarer Hierarchisierung und eindeutiger Funktionszuweisung gibt
- viele öffentliche Stellplätze vorhanden sind, dazu zählen auch Behindertenstellplätze

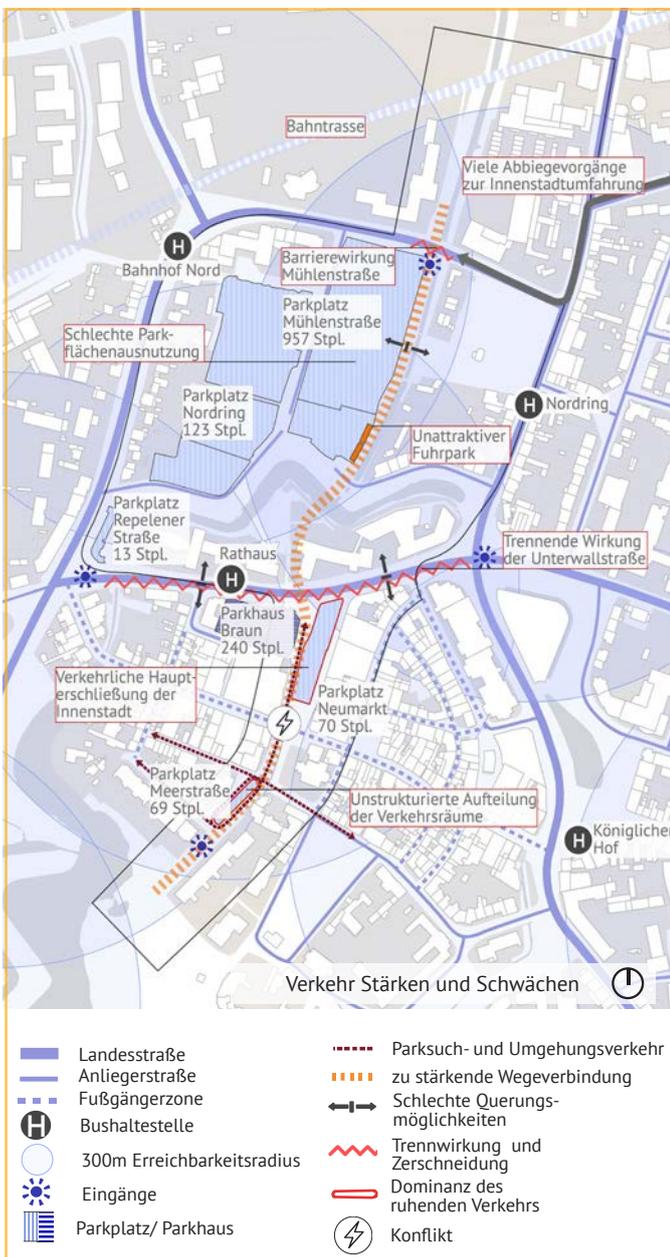
**Zu den Schwächen zählt, dass**

- die Unterwallstraße eine hohe Trennwirkung erzeugt
- die Zugänglichkeit der Innenstadt insbesondere für den Fahrradverkehr über die Rheinberger Straße durch den starken Kfz-Verkehr und die straßenräumliche Enge erschwert ist
- die Fußgängerzone im Übergang der Steinstraße zur Neustraße eine starke Trennwirkung durch die Meerstraße erfährt
- es auf dem Neumarkt derzeit durch Lieferfahrzeuge zeitweise zu Behinderungen auf der Feuerwehrezufahrt kommt

- am Neumarkt für das Ärztezentrum zu Marktzeiten keine Parkplätze zur Verfügung stehen.
- keine Ost-West-Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer von der Repelener Straße zum Parkplatz Mühlenstraße besteht
- die vorhandenen Garagen für den Fuhrpark der Stadt und die überdachte Fahrradabstellanlage die Zugänglichkeit und die anstehende Renaturierung des Moersbaches einschränken
- der Parksuchverkehr zu erheblichen Verkehrsbelastungen im Bereich Neumarkt und in der Querung der Fußgängerzone führt, mit negativen Auswirkungen für die Innenstadtbesucher und für die Bewohner
- der ruhende Verkehr auf öffentlichen Plätzen und Anwohnerstraßen dominiert
- keine Haltezone am Rathaus besteht

**Bindend zu berücksichtigen ist, dass**

- die gute Anfahrbar- und Erreichbarkeit des Untersuchungsgebietes – des Kernbereichs und der Maßnahmenräume – bestehen bleibt
- bei einer Neugestaltung der Unterwallstraße die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge so weit reduziert wird, dass Fußgänger gefahrlos queren können und dies durch Querungshilfen unterstützt wird
- der Parkplatz Mühlenstraße in Teilen weiterhin als Parkplatz genutzt werden kann
- Behördenstellplätze und Fahrradabstellmöglichkeiten der Stadt Moers auf dem Parkplatz Mühlenstraße integriert werden
- bei der Neugestaltung der öffentlichen Räume das Prinzip gilt, dass fußgängerfreundliche Lösungen Vorrang haben
- weiterhin die notwendigen Flächen für Lieferverkehre, Müllabfuhr, Rettungswege, Feuerwehr, Abstände und Aufstellflächen sowie die Andienung Ärztehaus beibehalten, aber neu organisiert werden können
- auf den Flächen des Neumarktes weiterhin der Wochenmarkt und die Kirmes stattfinden können, wenn auch mit einer angepassten Aufstellung
- auf dem Neumarkt zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten zu schaffen sind
- auf öffentlichen Plätzen, insbesondere dem Neumarkt, der ruhende Verkehr zu Gunsten der Aufenthaltsqualität reduziert werden kann und dennoch weiterhin im öffentlichen Raum ausreichend Behindertenstellplätze sowie im Bereich des Ärztehauses Kurzzeitparkplätze bestehen bleiben
- der Straßenraum der Unterwallstraße ggf. für Veranstaltungen als zusätzliche Aufstellfläche integriert werden kann

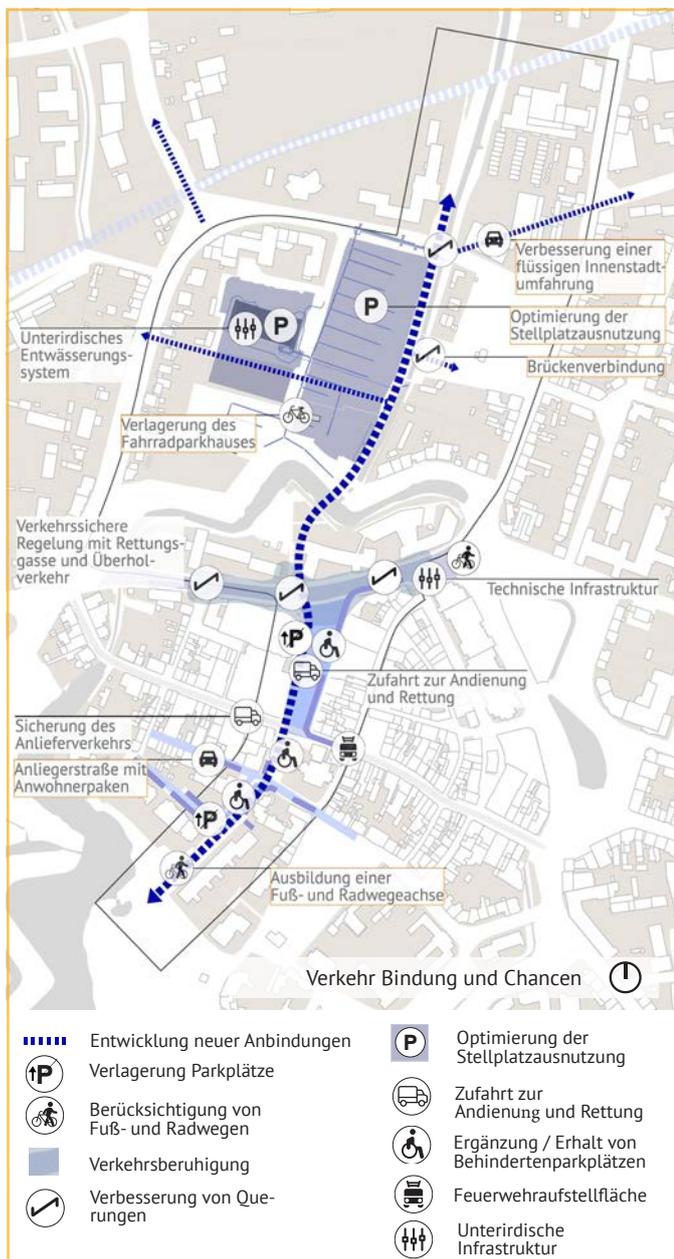


**Chancen bestehen darin,**

- stadtgestalterische Aspekte in den Vordergrund zu rücken, ohne dass die Leistungsfähigkeit des Straßenraums eingeschränkt wird
- eine attraktive Nord-Süd-Verbindung zentral durch die Innenstadt für Fußgänger zu realisieren
- auf der Unterwallstraße den motorisierten Individualverkehr zu verlangsamen, diesen Straßenraum gestalterisch aufzuwerten und den Kernbereich stärker mit dem Teil nördlich des Rathauses zu verknüpfen
- durch eine Verlagerung der Parkplätze aus dem Kernbereich und die gezielte Positionierung,

Entwicklung und Gestaltung von neuen Parkplätzen auf dem Parkplatz Mühlenstraße die Dominanz des ruhenden Verkehrs im Bild der Altstadt zu vermindern

- den Passantenverkehr und damit eine funktionierende Fußgängerzone Neustraße / Steinstraße auf dem Neumarkt und dem Vorplatz der evangelischen Kirche gegenüber dem Autoverkehr höher zu gewichten
- im Bereich der südlichen Meerstraße/Im Rosenthal künftig nur noch Anwohner- und Behindertenstellplätze anzuordnen
- attraktive, begrünte Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten mit Imagewirkung im öffentlichen Raum für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen und auszubauen



## Leitbild und Leitsätze

Mit welchem Bild, mit welchen Erwartungen und Vorstellungen lässt sich der Nord-Süd-Grünzug in der Innenstadt Moers verknüpfen – aktuell und in Zukunft? Welche Vorstellungen von „Grün Inne Stadt“ sollen hier gelten?

Die Stadt Moers verfolgt bereits seit der Entstehung des Umweltleitplans 2010, des Stadtentwicklungskonzeptes Moers 2012 und des moersKonzeptes Innenstadt 2018 die Absicht, eine grüne Achse durch die Innenstadt zu entwickeln. Die Teilnahme am Förderprogramm sowie die Ergebnisse des fachressortübergreifenden Austausches im Rahmen der Machbarkeitsstudie bekräftigen diese Absichten nochmals.

Als Ergebnis des Dialogs, der städtebaulichen Analyse und des Aufzeigens von räumlich-funktionalen Stärken, Schwächen, Bindungen steht ein Bündel an übergeordneten Chancen. Diesem Bündel an Chancen lassen sich Leitsätze zuordnen. So entsteht letztendlich ein Orientierungsrahmen, um das Vorhaben – und das Leitbild – „Grün Inne Stadt“ zu etablieren. Dabei fließen aktuelle und künftige Herausforderungen und Interessen genauso wie neue Akzentsetzungen ein. Drei Leitsätze greifen die Vorstellungen der prägnanten Überschrift auf und stellen gleichzeitig einen unmittelbaren räumlichen Bezug her. Sie sind die strategische Grundlage für die Ausarbeitung des Entwicklungskonzeptes – für die zwei Erschließungs- und die zwei Konzeptvarianten.

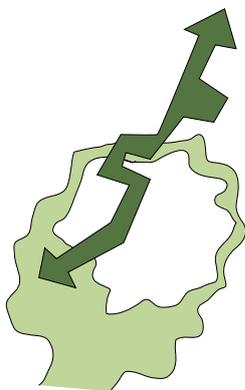
### 1. Das Grün als durchgängig erlebbare Achse in die Innenstadt holen und urbane Freiräume attraktiv und klimaangepasst gestalten!

Der Nord-Süd-Grünzug erstreckt sich künftig durch das gesamte Untersuchungsgebiet. Als lineares Element birgt dieser Grünzug großes Potenzial, eine übergeordnete Freiraumverbindung in der Innenstadt zu übernehmen. Um dieses Potenzial zu aktivieren, gilt es, ein differenziertes, aber klares System unterschiedlicher, sich vernetzender und ergänzender öffentlicher Räume – insbesondere urbaner Freiräume – zu formen.

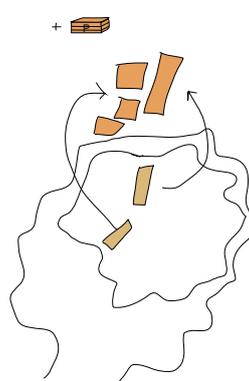
Die Gestalt der urbanen Freiräume steht in Abhängigkeit zu den unterschiedlichen Funktionen, Nutzungsschwerpunkten, Aufenthalts- und Gebrauchsqualitäten. Die Möglichkeiten zur Gestaltung des Neumarktes, im Kern der Stadt, unterscheiden sich aufgrund seiner hohen Nutzungsintensität von denen zur Gestaltung des Ravelins oder des Moersbachkorridors. Daher muss es Ziel sein, gemäß den räumlichen Sequenzen, die Stadt- und Freiräume im Untersuchungsgebiet vielseitig, aber dennoch aufeinander abgestimmt zu entwickeln.

Darüber hinaus kommt Freiräumen mehr und mehr Bedeutung für die Klimaanpassung zu, um den Auswirkungen etwaiger Klimawandelfolgen entgegenzuwirken. Hier ist zu-

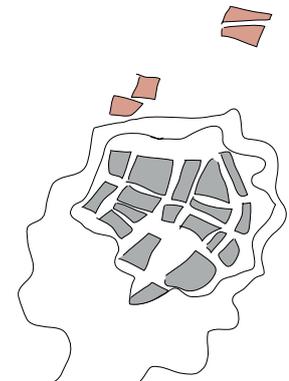
### Die drei grundlegenden Leitsätze:



1. Das Grün als durchgängig erlebbare Achse in die Innenstadt holen und urbane Freiräume attraktiv und klimaangepasst gestalten!



2. Den Raum für Parkplätze vor allem verstärkt außerhalb der historischen Kernstadt organisieren und in die Freiraumgestaltung integrieren!



3. Die durch Neuordnung gewonnenen Flächen baulich nutzen und schrittweise entwickeln!

kunftsorientiertes Handeln zwingend erforderlich. Die neuen Freiräume in der Innenstadt Moers sollen daher nicht nur ästhetische und rein funktionale Anforderungen erfüllen, sondern auch ökologische und nachhaltige Aspekte beinhalten. Dazu können verschiedene Möglichkeiten in Gestaltung und Funktionen zum Einsatz gebracht werden. „Grün Inne Stadt“ bedeutet auch das Bekenntnis zum Klimaschutz, zur Natur und ihrer Belange unter Berücksichtigung von Flora und Fauna. Nur auf diese Weise besteht die Möglichkeit, eine lebenswerte Umgebung zu schaffen.

## 2. Den Raum für Parkplätze vor allem verstärkt außerhalb der historischen Kernstadt organisieren und in die Freiraumgestaltung integrieren!

Das Untersuchungsgebiet verfügt über zahlreiche öffentliche Parkplätze, die eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt Moers, insbesondere der historischen Kernstadt, gewährleisten. Häufig stehen die funktionale Erschließung der Anlagen und die Dominanz des ruhenden Verkehrs auf öffentlichen Plätzen jedoch im Widerspruch zu einer attraktiven Gestaltung und einladender Aufenthaltsqualität. Zudem wirkt sich der hohe Versiegelungsgrad nachteilig auf das Klima aus. Um das bereits benannte Potenzial zur Entwicklung attraktiver öffentlicher Räume nutzen zu können, gilt es, den ruhenden Verkehr im Untersuchungsgebiet neu zu organisieren, im Kernbereich zu reduzieren und dort für die notwendige Parkplatznachfrage zu qualifizieren. Für bestimmte Nutzungen in der historischen Kernstadt muss weiterhin ein Angebot an öffentlichen Stellplätzen, beispielsweise als Kurzzeitstellplätze vor dem Ärztehaus oder Behindertenstellplätze an der evangelischen Kirche, vorgehalten werden. Allerdings müssen sie besser in den Stadtraum integriert werden.

Auch wenn Teilflächen des Parkplatzes Mühlenstraße künftig zugunsten der übergeordneten Freiraumverbindung sowie der Renaturierung des Moersbaches einbezogen werden, muss die Funktion als zentraler Parkplatz für die Innenstadt erhalten bleiben und die Flächenausnutzung optimiert werden. Denn die Attraktivität der Innenstadt ist auch abhängig von der guten Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und einer ausreichenden Anzahl von Parkplätzen.

Ein bestmöglicher Ausgleich für die wegfallenden Parkplätze kann nur über eine „Stapelung“ der Fahrzeuge gelingen. Daher ist auf dem Parkplatz Mühlenstraße die Entwicklung eines ausreichend großen Parkhauses vorzusehen. Das Parkhaus sollte den Kriterien des nachhaltigen, klimaangepassten Bauens entsprechen und grüne Fassaden und/oder ein

begrüntes Dach erhalten, geringe Betriebskosten erzeugen und reversibel sein, also zu gegebener Zeit auch zurückgebaut werden können. Ein attraktives, energieeffizientes und grünes Parkhaus wirkt sich nicht nur positiv auf das Erscheinungsbild des Parkplatzes aus, sondern leistet auch einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.

Der künftige Parkplatz Mühlenstraße soll sich in seinem Gesamtbild gestalterisch in den Nord-Süd-Grünzug einfügen. Für die Zukunft gilt es, den ruhenden Verkehr zugunsten stadträumlicher Qualitäten neu zu organisieren, stadtgesterische Aspekte in den Vordergrund zu rücken und den Parkraum grüner und nachhaltiger auszugestalten. Dazu sollen beispielsweise die bestehenden Baumstandorte verbessert und um weitere Baumstandorte ergänzt werden.

## 3. Die durch Neuordnung gewonnenen Flächen baulich nutzen und schrittweise entwickeln!

Die Wahrnehmung des Untersuchungsraumes wird durch versiegelte Flächen für den ruhenden sowie den Erschließungsverkehr dominiert. Durch die beabsichtigte Entseiegelung und Neuordnung der öffentlichen Flächen sowie der Verlagerung des ruhenden Verkehrs ändert sich dieses Bild maßgeblich. Es entstehen neue, unterschiedlich große Flächen, die vielfältig genutzt werden können – für ein mehr an Grün, ein mehr an Aufenthaltsqualität und ein mehr an Nutzungsqualität.

Es entstehen aber auch Flächen, die aufgrund ihrer Größe und Lage in den nächsten Jahren baulich entwickelt werden könnten. Dies betrifft insbesondere die Flächen des Parkplatzes Mühlenstraße westlich der Straße Moerser Benden. Diese Flächen bieten, soweit von einer Reduzierung der Parkplatzangebote ausgegangen werden kann, großes Potenzial, neue vielseitige Wohnangebote und soziale Dienstleistungsangebote nahe der Kernstadt zu realisieren. Gleiches gilt für weitere potenzielle Bauflächen, die bei einer Umsetzung des sogenannten „Moerser Rund“ entwickelt werden könnten. Da die Flächen des Parkplatzes Mühlenstraße zu einem Großteil im Eigentum der Stadt Moers sind, bietet eine bauliche Entwicklung auch die Möglichkeit, einige der angestrebten Umgestaltungsmaßnahmen gegenzufinanzieren.

Die Entwicklung des gesamten Nord-Süd-Grünzuges und der angrenzenden Maßnahmenräume wird aufgrund des Umfangs und der sehr individuellen Anforderungen der Maßnahmenräume voraussichtlich nur in Etappen und über einen längeren Zeitraum erfolgen können.

## Erschließungsvarianten

Die äußere Erschließung der Innenstadt von Moers soll künftig über den Halbring („Moerser Rund“) Krefelder Straße – Repelener Straße – Mühlenstraße erfolgen. Langfristig ist mit dem Moerser Rund eine Direktverbindung zur Baerler Straße geplant, um die Innenstadtumfahrung bis zur Klever Straße zu vervollständigen. Der Straßenzug Rheinberger Straße – Uerdinger Straße wird hingegen am Neuen Wall unterbrochen, wohin der neugestaltete ZOB Königlicher Hof verlegt werden soll (siehe aktuelle Planungen der Stadt Moers). Damit soll auch ein Stück „Stadtreparatur“ der autogerechten Stadt der 1970er Jahre erfolgen.

Ähnliches empfiehlt sich für die Unterwallstraße zwischen den Knotenpunkten „Steinschen“ (Repelener Straße – Krefelder Straße – Hülsdonker Straße) und „Trotzburg“ (Rheinberger Straße –

Wilhelm-Schroeder Straße – Neuer Wall). Die Unterwallstraße als vier- bis fünfstreifige Hauptverkehrsstraße mit rund 16.500 Kfz/24h entfaltet heute eine starke Barrierewirkung zwischen der Innenstadt, dem Rathaus und dem zentralen Parkplatz Mühlenstraße. Auch zukünftig wird die Unterwallstraße wichtige Kurzzeitstellplätze für den Rathauskomplex anbinden müssen.

Die beabsichtigte städtebauliche Integration der Straße ist wesentliches Planungsziel der Machbarkeitsstudie. Dies verlangt jedoch: Weniger Kfz-Verkehr, langsamere Fahrgeschwindigkeiten, eine Verträglichkeit der Verkehrsarten untereinander und insbesondere eine verbesserte Überquerbarkeit zwischen der Innenstadt und den nach Norden führenden Wegeverbindungen beziehungsweise dem Rathaus.



Die dargestellten Verkehrsführungsvarianten für das Untersuchungsgebiet berücksichtigen diese grundsätzlichen Zielsetzungen.

### Erschließungsvariante 1

In der Variante 1 wird die Nord-Süd-Erschließung der Kernstadt aufgehoben und somit die Weiterführung des Fußgängerverkehrs auf der Fußgängerzone Neustraße – Steinstraße gestärkt. Eine Überfahrt der Steinstraße und des Platzes vor der evangelischen Kirche für den allgemeinen Kfz-Verkehr ist nicht mehr möglich (Beschränkung auf den Rettungsverkehr). Die südliche Innenstadt mit der Meerstraße und der Straße Im Rosenthal sowie der Lieferbereich vom Geschäftshaus Braun werden über die Haagstraße erschlossen. Die Anlieferung der Fußgängerzone erfolgt wie die Vorfahrt vor das Ärztehaus entlang der Ostseite des Neumarktes. Hier wird auch ein begrenztes Angebot an Kurzzeit- und Behindertenstellplätzen vorgehalten.

### Erschließungsvariante 2

In Variante 2 wird die Nord-Süd-Erschließung der Kernstadt wie im Bestand beibehalten. Die Haagstraße bleibt in Höhe der Kirche geschlossen. Lieferfahrzeuge und Anliegerverkehr benutzen die Fahrbahn auf der Westseite des Neumarktes und überfahren die Steinstraße sowie den Platz vor der evangelischen Kirche, um die Meerstraße und Im Rosenthal zu erreichen. Vor dem Geschäftshaus Braun befinden sich auf dem Neumarkt Kurzzeit- und Behindertenstellplätze. Lieferfahrzeuge zur Ostseite können den Neumarkt an einer definierten Stelle queren.

In beiden Varianten wird empfohlen, im Bereich Meerstraße und Im Rosenthal ausschließlich Anwohnerparken und Behindertenstellplätze zuzulassen, um den Quell- und Zielverkehr und insbesondere den Parkraumsuchverkehr zu minimieren. Für die südliche Innenstadt bietet der Kastellparkplatz ein bewirtschaftetes Kurzzeitparkangebot.



# Städtebaulich-freiraumplanerische Entwürfe (als Konzeptvarianten)

Die städtebaulich-freiraumplanerischen Entwürfe stecken ein grundsätzliches Prinzip ab, in dem die Umsetzung der Leitziele für die Entwicklung der zehn Maßnahmenräume des Nord-Süd-Grünzuges ermöglicht wird.

In zwei Konzeptvarianten werden die verschiedenen Zielsetzungen räumlich-funktional umgesetzt und für die zehn Maßnahmenräume realisierungsfähige Gestaltungsvorschläge und Qualitätsstandards definiert. Für die Bereiche Neumarkt und Parkplatz Mühlenstraße werden tieferge-

hende Entwurfsaussagen (beider Varianten) grafisch zusammengefasst und erläutert.

In allen Varianten sind die funktionalen Anforderungen von Feuerwehr und Rettungsfahrzeugen, Müllfahrzeugen sowie des Lieferverkehrs der Innenstadt berücksichtigt.

## Die wesentlichen Merkmale der Konzeptvariante 1

In der Variante 1 erfährt der Anteil an Grünflächen im Nord-Süd-Grünzug vom Schlosspark bis zum Moersbachkorridor



Konzeptvariante 1

eine maximale Ausprägung. Auf dem Mühlenstraßenparkplatz entsteht zusätzlich ein breites Grünband entlang der Renaturierungsflächen des Moersbaches. Der Neumarkt wird von linearen grün-blauen Elementen, in denen bestehende bzw. neue Bäume integriert sind, gesäumt. Diese Elemente führen als Pflanzflächen, die gleichzeitig dem Regenwasserrückhalt, der Verdunstung und der Versickerung dienen, über den Platz vor der evangelischen Kirche und der Meerstraße weiter bis zum Schlosspark.

Die Erschließung des Kernbereichs basiert auf der Erschließungsvariante 1.

### Die wesentlichen Merkmale der Konzeptvariante 2

In der Variante 2 sind die Grünflächen entlang des Moersbaches auf das erforderliche Mindestmaß für die Renaturierung des Baches reduziert. So bleiben mehr ebenerdige öffentliche Stellplätze auf dem Parkplatz Mühlenstraße erhalten. Die Gestaltung des Neumarktes erhält einen eher städtischen Charakter mit zwei neuen Baupaketen. Der Vorplatz der evangelischen Kirche und die Meerstraße stellen mit grünflächigen Elementen die Verbindung zum Schlosspark her.

Die Erschließung des Kernbereichs basiert auf der Erschließungsvariante 2



# Die zehn Maßnahmenräume

## 1. Meerstraße Süd | Variante 1

Zugunsten einer grünen Freiraumverbindung vom Schlosspark zum Neumarkt sowie zur Reduzierung des Parkraum-suchverkehrs erfolgt in diesem Bereich eine Reduzierung des Straßenraums und eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs. Die Fahrbahn der Meerstraße kann so im westlichen Abschnitt des ursprünglichen Straßenraums geführt werden. Mittig befindet sich eine zum Schlosspark führende Grünfläche anstelle der heutigen Parkplätze. Der Entwurf schlägt vor, hier vier Stellplätze und vier Behindertenparkplätze anzuordnen. Die derzeit bestehenden Bäume sind in die Grünfläche integriert. Östlich dieser Grünfläche, im Übergang zu den bestehenden Gebäuden, entsteht ein breiter Fußweg in den Schlosspark. Über eine Querung des Grüns erfolgt die Zufahrt zu dem östlich angrenzenden Grundstück.

In der Variante 1 ist eine Durchfahrt von der Haagstraße über den Kreuzungspunkt Meerstraße für die Anlieferung des Geschäftshauses Braun und zur Straße Im Rosenthal für die Bewohner vorgesehen. Die Haagstraße wird daher ab dem Kreuzungspunkt mit der Klosterstraße und der Straße Kastell für den Anlieger-Verkehr geöffnet und die Fahrbahn gestalterisch kenntlich gemacht. Eine Zufahrt zum Neumarkt über die Meerstraße ist in dieser Variante nicht vorgesehen.

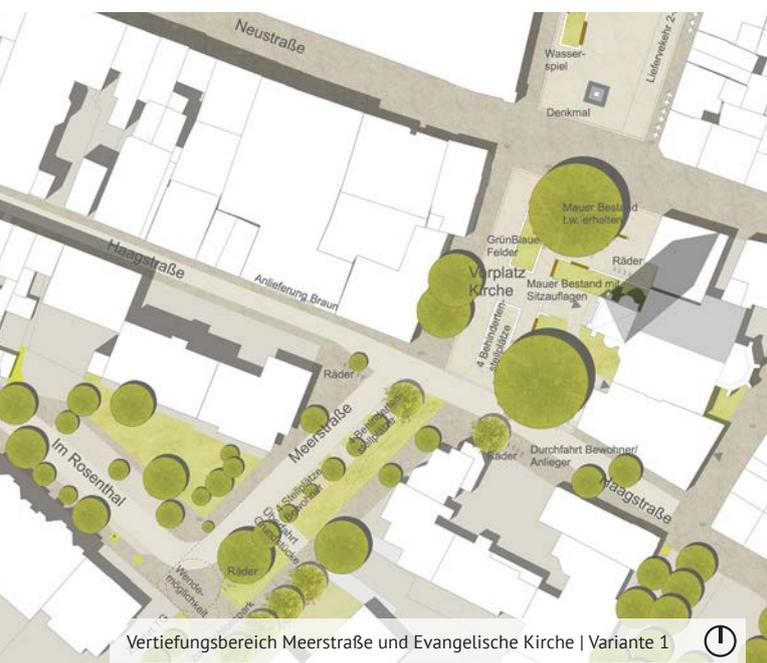
## 1. Meerstraße Süd | Variante 2

Der Unterschied zur Variante 1 liegt in der Organisation der Verkehrsführung. Die Gestaltung der Freiraumverbindung als attraktiven Eingang in den Schlosspark ist identisch.

Die Variante 2 orientiert sich an der bestehenden Situation. Die Haagstraße ist daher ab dem Kreuzungspunkt Klosterstraße / Kastell weiterhin für den Kfz-Verkehr geschlossen. Die Überfahrt von der Meerstraße auf den Vorplatz vor der evangelischen Kirche und zum Neumarkt erfolgt über gekennzeichnete befahrbare Flächen, beispielsweise über Einfassungen oder einen andersartigen Bodenbelag. Lieferfahrzeuge und Anliegerverkehr vom Neumarkt kommend, benutzen diese ausgewiesenen Flächen ebenso. Diese Maßnahme muss in den weiterführenden Planungen überprüft und konkretisiert werden.

## 2. Evangelische Kirche | Variante 1

Um den Vorplatz der evangelischen Kirche deutlicher in das System der öffentlichen Räume und Plätze einzubinden, wird vorgeschlagen, den bestehenden Freiraum aufzuwerten und die Verkehrsflächen zugunsten eines größeren, multifunktionalen Platzbereichs zurückzunehmen. Dafür wird der Grünfläche der Kirche eine einheitlich gestaltete Platzfläche vor-



gelagert. Der Vorbereich der westlichen Gebäude, wie dem denkmalgeschützten Peschkenhaus, ist mit einem andersartigen kleinteiligen Pflaster vom Vorplatz abgesetzt.

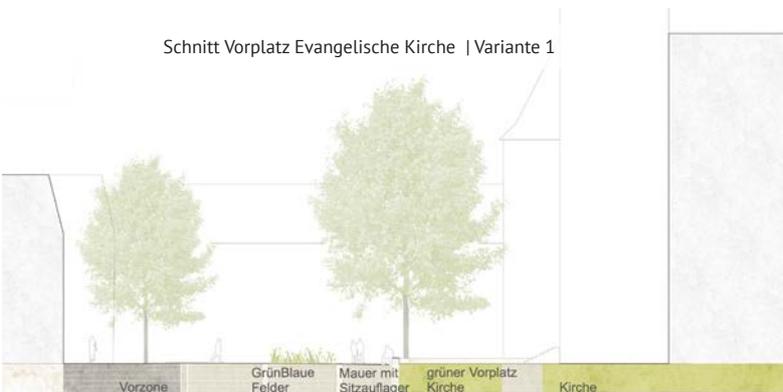
Darüber hinaus wird vorgeschlagen, den nördlichen Abschnitt der Rasenfläche vor der Kirche zurückzunehmen und einen städtischen Raum mit Aufenthaltsqualität unter der bestehenden Platane zu gestalten. Die stadtbildprägende Mauer bleibt größtenteils erhalten, wird ergänzt und kann somit auch weiterhin als informelles Sitzmobiliar genutzt werden. Der Platz vor der Kirche erhält so einen deutlichen Anschluss an die Fußgängerzone und die Freiflächen des Neumarktes. Zudem ist es beabsichtigt, den Platz vor der Kirche, entlang der Meerstraße, mit zusätzlichen linearen grün-blauen Elementen mit attraktiver Bepflanzung zu gestalten und so die freiräumliche Anbindung an den Neumarkt und zur südlichen Meerstraße bzw. Schlosspark herzustellen. Im Übergang zur Meerstraße werden vier Behindertenstellplätze angeordnet. Diese sind von der Haagstraße aus anzufahren.

Die Grünfläche der Kirche bleibt in ihren Grundzügen erhalten. Über diese von bestehenden Bäumen geprägte Fläche erfolgt der Zugang zur Kirche. Ein möglicher Kirchenanbau auf der südlichen Grundstücksfläche (Haagstraße) sollte die Bauflucht des Kirchturms zum Platz nicht überschreiten. Wünschenswert wäre es, die alte Mauer in den Sockel des Neubaus einzubinden.

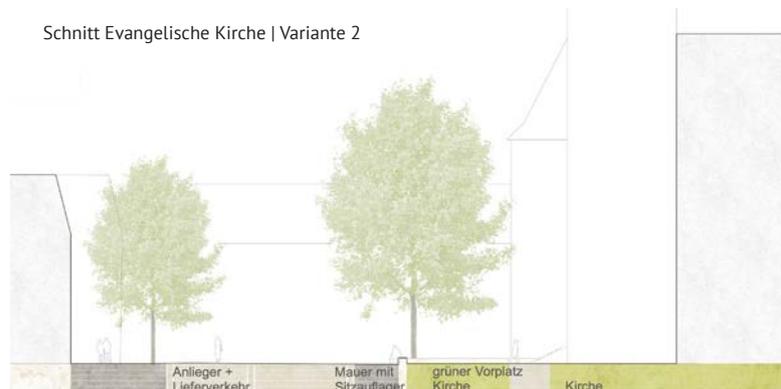
## 2. Evangelische Kirche | Variante 2

Der Unterschied zur Variante 1 liegt in der Organisation der Verkehrsführung und der Ausgestaltung der Platzfläche. Die Variante 2 sieht eine einheitliche Gestaltung der Fläche mit einem kleinteiligen Pflaster vor. Um die überfahrbare Fläche für den Liefer- und Anliegerverkehr sowie die vier Behindertenstellplätze kenntlich zu machen, werden sie gesondert mit einer zweiten Pflasterung abgesetzt. In dieser Variante ist der nördliche Abschnitt der Grünfläche der Kirche nur geringfügig zurückgenommen. Die Idee, einen städtischen Raum mit Aufenthaltsqualität unter der bestehenden Platane zu gestalten, ist unverändert, kann aber nur untergeordnet realisiert werden.

Schnitt Vorplatz Evangelische Kirche | Variante 1



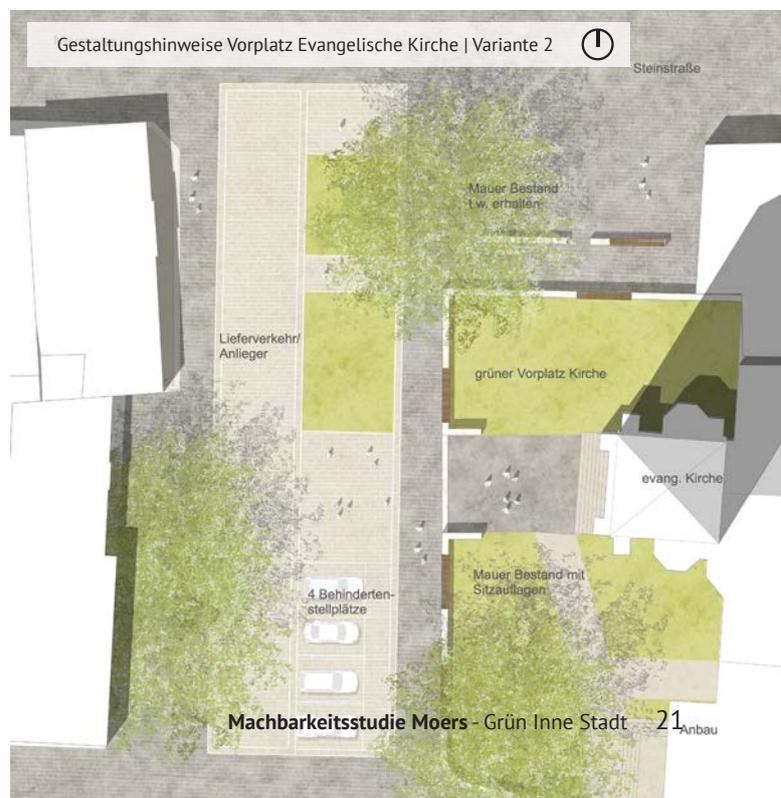
Schnitt Evangelische Kirche | Variante 2



Gestaltungshinweise Vorplatz Evangelische Kirche | Variante 1



Gestaltungshinweise Vorplatz Evangelische Kirche | Variante 2



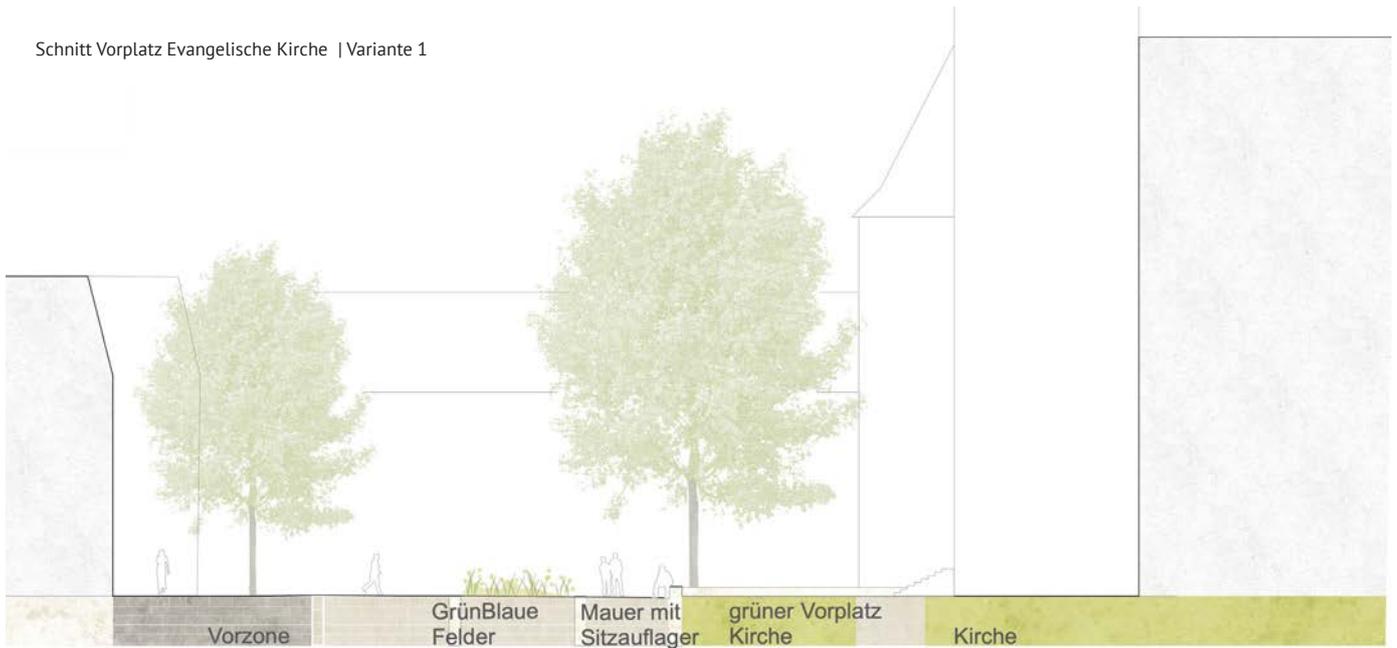


Blick vom Vorplatz vor der evangelischen Kirche zum Schlosspark | Variante 1



Blick vom Vorplatz vor der evangelischen Kirche zum Schlosspark | Januar 2021

Schnitt Vorplatz Evangelische Kirche | Variante 1



Gestaltungshinweise Vorplatz Evangelische Kirche | Variante 1



### 3. Neumarkt | Variante 1

Der Entwurf für den Neumarkt muss die heutigen Gegebenheiten sowie das künftig Erreichbare und Gewollte verbinden und die einzelnen Elemente zu einem Ganzen formen, um eine funktionsfähige Mitte zu erhalten.

Grün und Offenheit sowie Erhalt der Funktionalität sind wesentliche Gestaltungsmerkmale. Eine großzügig angelegte, einheitlich gestaltete Platzfläche mit breiten, linearen grün-blauen Elementen, in denen bestehende und neue Bäume, Pflanzflächen, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsmöglichkeiten sowie Fahrradabstellanlagen integriert sind, macht die einladende Wirkung des Platzes deutlich. Die Offenheit des Platzes ist bewusst gewählt, um dem zweimal wöchentlich stattfindenden Markt sowie Großveranstaltungen wie der Kirmes ausreichende Aufstellflächen in der Mitte zu bieten.

Die Freiraumelemente übernehmen, neben ihrem Verbindungszweck, gleichzeitig die Funktion für die Regenwasserbewirtschaftung mit Versickerung und Verdunstung und leisten so einen wichtigen Beitrag zur klimaangepassten Freiraumgestaltung. Als Besonderheit könnten in den Elementen beispielsweise steuerbare Wasser- und / oder Nebeldüsen eingerichtet werden. Dieses Angebot steigert vor allem die Aufenthaltsqualität rund um das freigestellte Denkmal König Friedrich I. und erzielt einen zusätzlichen, positiven klimatischen Effekt.

Die breiten Vorzonen zu den seitlich angrenzenden Gebäuden sowie zum Vorplatz der evangelischen Kirche und zur Unterwallstraße werden mit einem kleinteiligen Pflaster abgesetzt. Vor allem für die östlich des Platzes angrenzenden Nutzungen entsteht so Raum für Außengastronomie. Den nördlichen Ab-

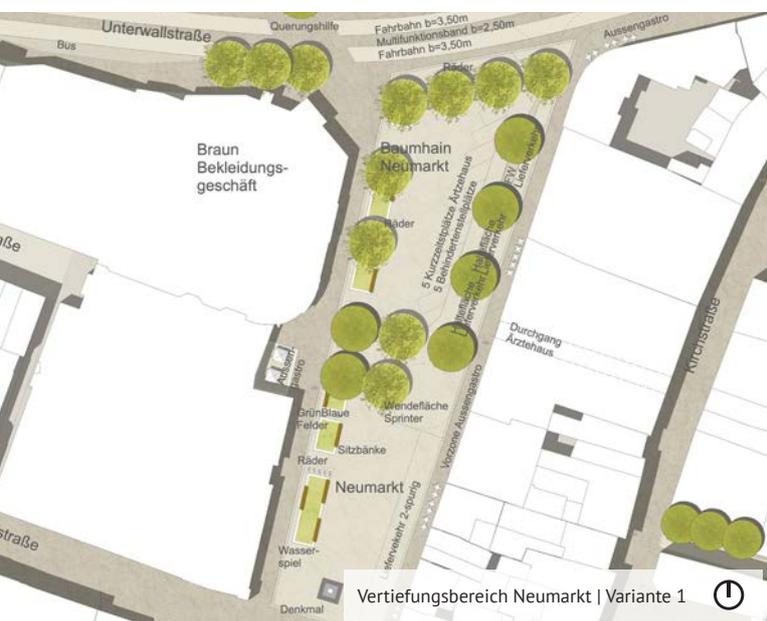
schluss des Platzes zur Unterwallstraße bildet eine neue, in Gräsefeldern positionierte Baumreihe.

Die Erschließung des Neumarktes für den Liefer- und Anliegerverkehr, insbesondere zum Ärztehaus, erfolgt von der Unterwallstraße über die östliche Platzseite. Vorgesehen sind hierfür zwei parallel im Bodenbelag markierte Fahrbahnen rechts und links neben der Bestandsbaumreihe. Auf der Seite zum Platz werden Kurzzeit- und Behindertenstellplätze angeordnet, zwischen den Bäumen befinden sich sowohl Halteflächen für den Lieferverkehr als auch die Aufstellflächen für die Feuerwehr. Über eine Wendefläche führt die Fahrbahn für den PKW-Verkehr wieder zur Unterwallstraße zurück. So bleibt der Neumarkt im südlichen und im westlichen Bereich von diesen Verkehren freigehalten.

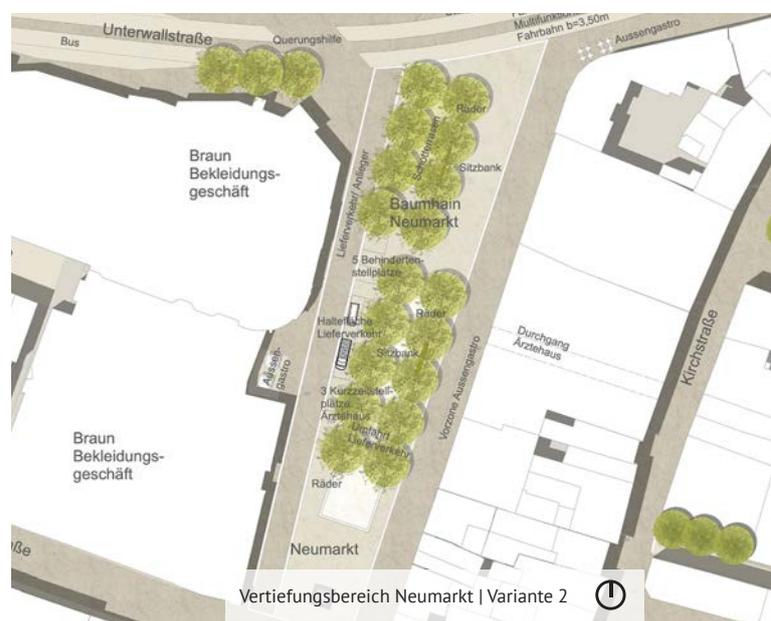
Der Lieferverkehr für die Neustraße und die Steinstraße erfolgt über die südliche Platzfläche auf einer im Bodenbelag markierten Fahrbahn. Eine Weiterführung der Liefer- und Anliegerverkehre über die Meerstraße bis zur Haagstraße ist in dieser Variante nicht vorgesehen. Die Durchfahrtsmöglichkeit für die Feuerwehr bleibt hingegen bestehen.

### 3. Neumarkt | Variante 2

Der Unterschied zur Variante 1 liegt in der Organisation der Verkehrsführung und vor allem im Erscheinungsbild des Platzes. Raumbildende Elemente der großzügig angelegten und einheitlich gestalteten Platzfläche sind zwei versetzt zu einander angeordnete Baumpakete. Im nördlichen Abschnitt des Platzes entsteht so ein baumüberstelter Bereich, der zum Aufenthalt einlädt. Nach Süden hin entsteht rund um das Denkmal König Friedrich I. ein eher offener, städtisch gestalteter Stadtraum.



Vertiefungsbereich Neumarkt | Variante 1



Vertiefungsbereich Neumarkt | Variante 2

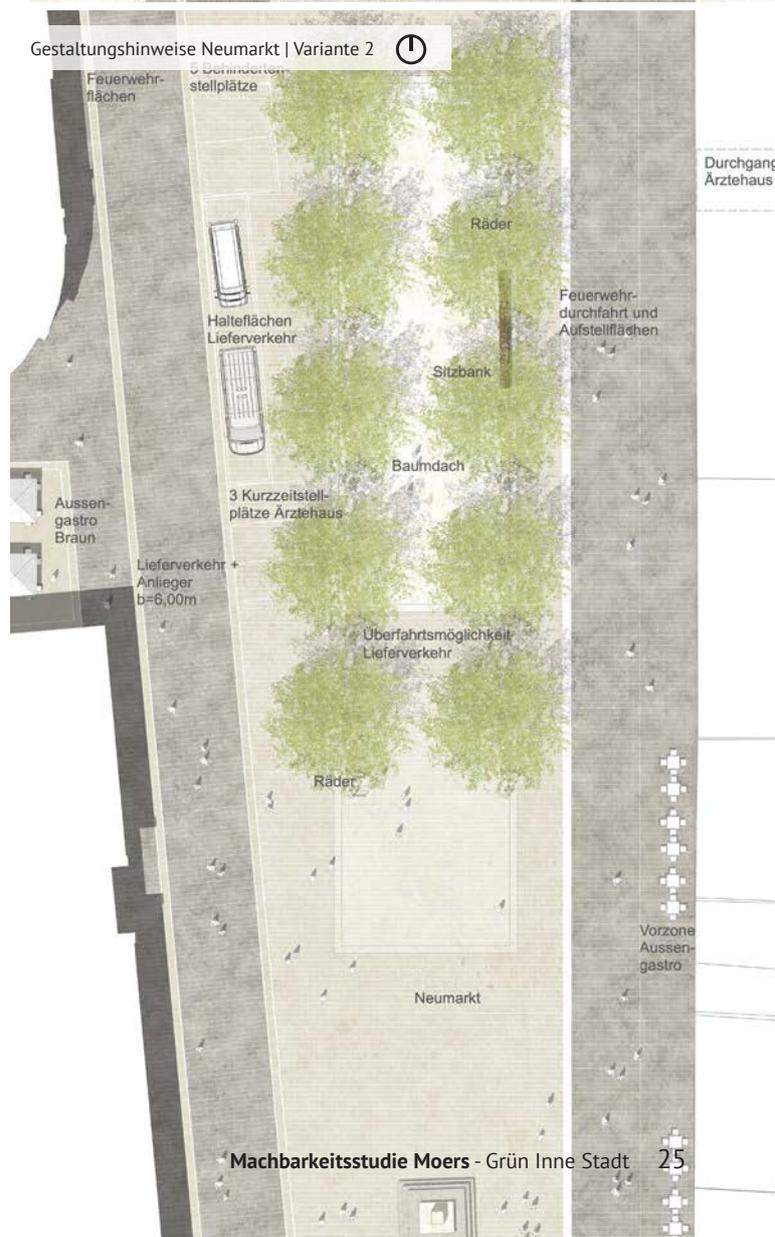
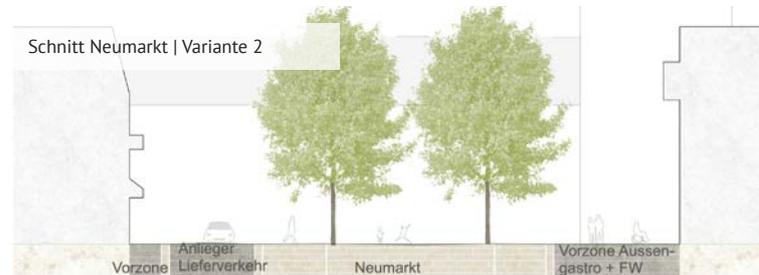
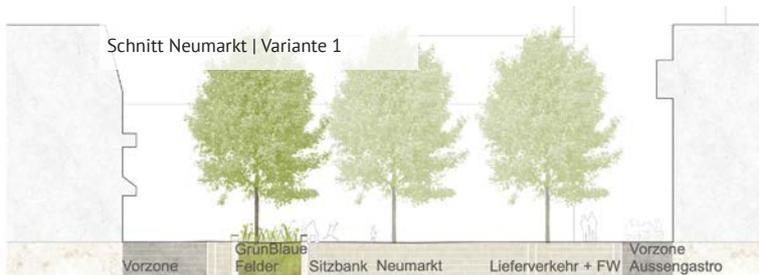
Die Baumpakete sind so positioniert, dass dem zweimal wöchentlich stattfindenden Markt und der Kirmes sowohl kompakt auf den freien steinernen Flächen als auch zwischen den Baumreihen ausreichend Aufstellflächen geboten werden.

Die breiten Vorzonen zu den seitlich angrenzenden Gebäuden sowie zum Vorplatz der evangelischen Kirche und zur Unterwallstraße werden auch in dieser Variante mit einem kleinteiligen Pflaster abgesetzt.

Die Erschließung des Neumarktes für den Liefer- und Anliegerverkehr, insbesondere zum Ärztehaus, erfolgt von der Unterwallstraße über die westliche Platzseite. Die Fahrbahn wird von der kleinteiligen

Pflasterung abgesetzt und bis zur Neustraße und Steinstraße kenntlich gemacht. Auf der Seite zum Platz werden Kurzzeitstellplätze für das Ärztehaus und Behindertenstellplätze sowie die Haltefläche für den Lieferverkehr angeordnet. Die Aufstellflächen für die Feuerwehr sind freigehalten. Südlich des zweiten Baumpaketes ist eine Umfahrt vorgesehen, die als Überfahrt für größere Fahrzeuge, die auf der westlichen Fahrbahn nicht wenden können, dient. Diese Fahrzeuge können über die östliche Seite des Platzes wieder auf die Unterwallstraße fahren.

Die westliche Fahrbahn für den Liefer- und Anliegerverkehr quert die Fußgängerzone Neustraße / Steinstraße und wird über den Platz der evangelischen Kirche bis zur Haagstraße weitergeführt.

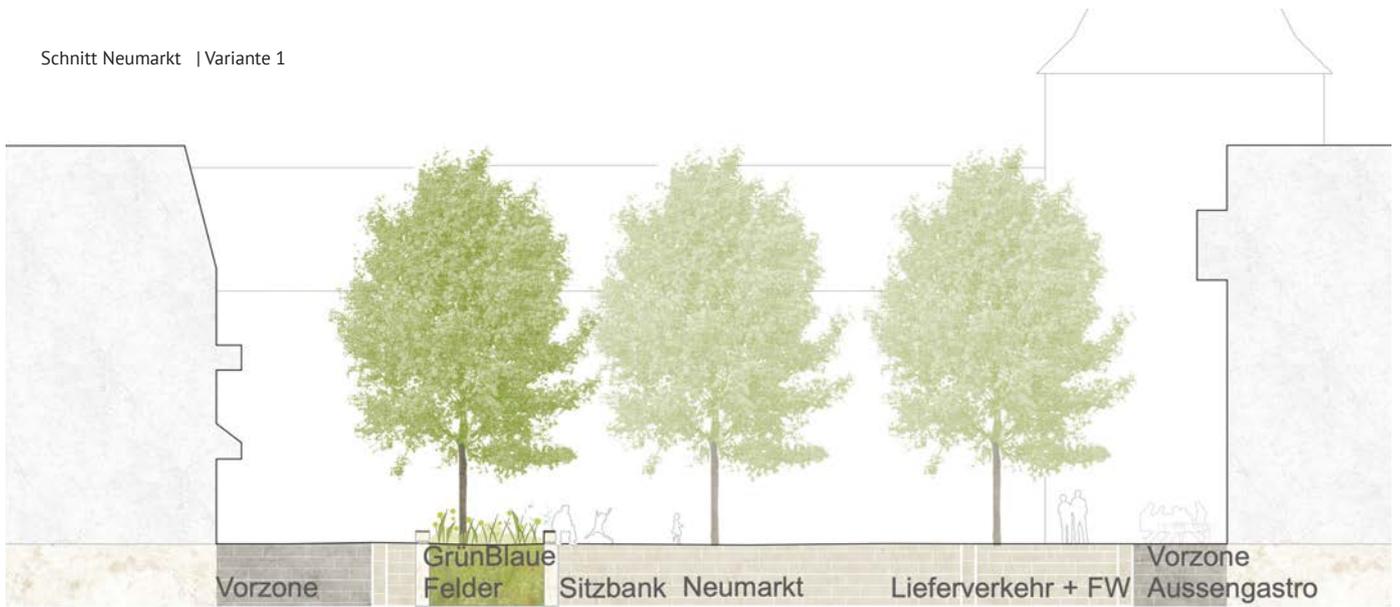




Blick über die Unterwallstraße auf den Neumarkt



Blick über die Unterwallstraße auf den Neumarkt | Januar 2021



#### 4. Unterwallstraße | Variante 1 und Variante 2

Der überbreite Fahrbahnraum der Unterwallstraße wird zwischen den Knotenpunkten Hülsdonker Straße / Repelener Straße / Krefelder Straße und Wilhelm-Schroeder-Straße / Neuer Wall / Rheinberger Straße auf das verkehrstechnisch notwendige Maß reduziert. Zugunsten sicherer und barrierefreier Querungen für Fußgänger und Radfahrer sowie zur generellen Aufwertung des Straßenraumes verbleibt eine durchgehende Fahrbahn je Richtung mit jeweils einer Breite von 3,50 m, welche von einem durchgehenden (mittleren) Multifunktionsstreifen abgetrennt ist. Das Multifunktionsband mit einer Breite von 2,50 m dient den Fußgängern als linienhafte Querungshilfe über die komplette Länge der Unterwallstraße, kann linksabbiegende Kfz aufnehmen und im Notfall auch von Rettungsfahrzeugen befahren werden.

Die Fahrtgeschwindigkeit wird auf 20 km/h (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) reduziert. So können auch Radfahrer die Fahrbahn mitbenutzen. Sie können nicht überholt werden und bestimmen somit letztendlich das Tempo in der Unterwallstraße. Erfahrungswerte mit solcherart geregelten Straßenräumen liegen bei Verkehrsmengen bis 14.000 Kfz/Tag vor und zeigen einen entspannten Verkehrsablauf und sichere Querungsvorgänge, die einer Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer sehr nahekommen.

Straßenbegleitend werden auf der Nordseite der Straße Längsstellplätze angeordnet. Dazu zählen vier Kurzzeitstellplätze in unmittelbarer Nähe zum Eingang des Bürgerservice, vier Stellplätze für das Standesamt vor dem alten Rathaus und acht Stellplätze vor der Neubebauung auf den Flächen des ehemaligen Finanzamtes. Die südliche Hälfte der Unterwallstraße auf Höhe des Neumarktes könnte bei entsprechender Ausgestaltung künftig für Veranstaltungen als Aufstellfläche mitgenutzt werden.

Zum Rathausplatz, zum Ravelin und zur Neubebauung auf den Flächen des ehemaligen Finanzamtes werden die Querungen für Fußgänger und Radfahrer angenehm breit ausgestaltet. Zusätzlich werden die Fahrbahnen in den Querungsbereichen im Belag unterbrochen. An den östlichen und westlichen Anschlüssen der Knotenpunkte wird das Multifunktionsband mit Bäumen bepflanzt. Der Durchlass (Brücke) über den Wallgraben im westlichen Abschnitt wird zudem verschmälert, sodass das Überqueren der Grabenanlage auch auf der Unterwallstraße erlebbarer wird.

Die zwei Varianten unterscheiden sich in Anzahl und Größe der Querungen und letztendlich in den Zufahrtsbereichen zum Neumarkt.



## 5. Finanzamt

Die Flächen des ehemaligen Finanzamtes an der Unterwallstraße sind für die Entwicklung neuer Wohn- und Geschäftshäuser, eventuell auch als Standort für die Arbeitsagentur vorgehalten, da sich diese Flächen bereits in einem parallel zur Machbarkeitsstudie laufenden und fortgeschrittenem Planungsverfahren befinden.

Der hier abgebildete Entwurf schlägt vor, neue Gebäude mit einer Höhe von vier bis maximal sieben Geschossen zu entwickeln, die sich als Einzelgebäude im Grünen in das Dienstleistungsband Rathaus eingliedern und klare Konturen zum öffentlichen Raum der Unterwallstraße ausbilden. Die Anordnung der Gebäude erfolgt so, dass Durchgänge und Durchblicke zur nördlichen Wall- und Grabenanlage möglich sind und somit auch eine stärkere Verbindung der Freiflächen über die Unterwallstraße bis zur Fieselstraße erfolgt. Die Erschließung der Gebäude erfolgt über die Unterwallstraße.

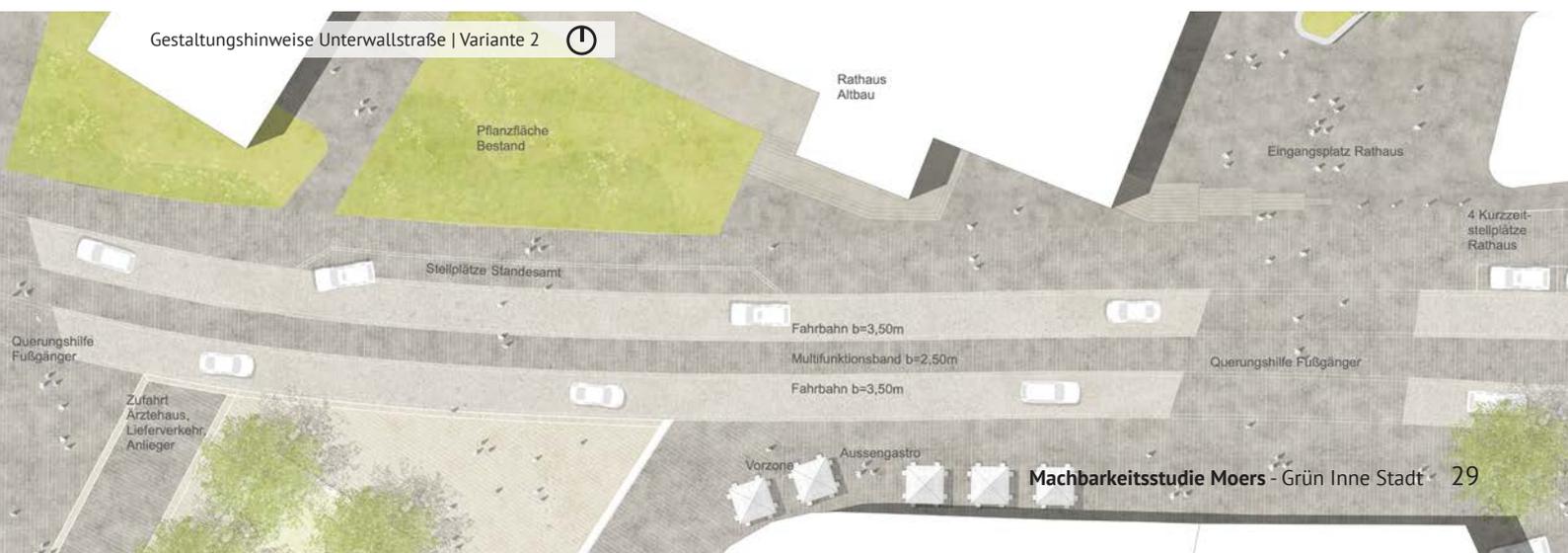
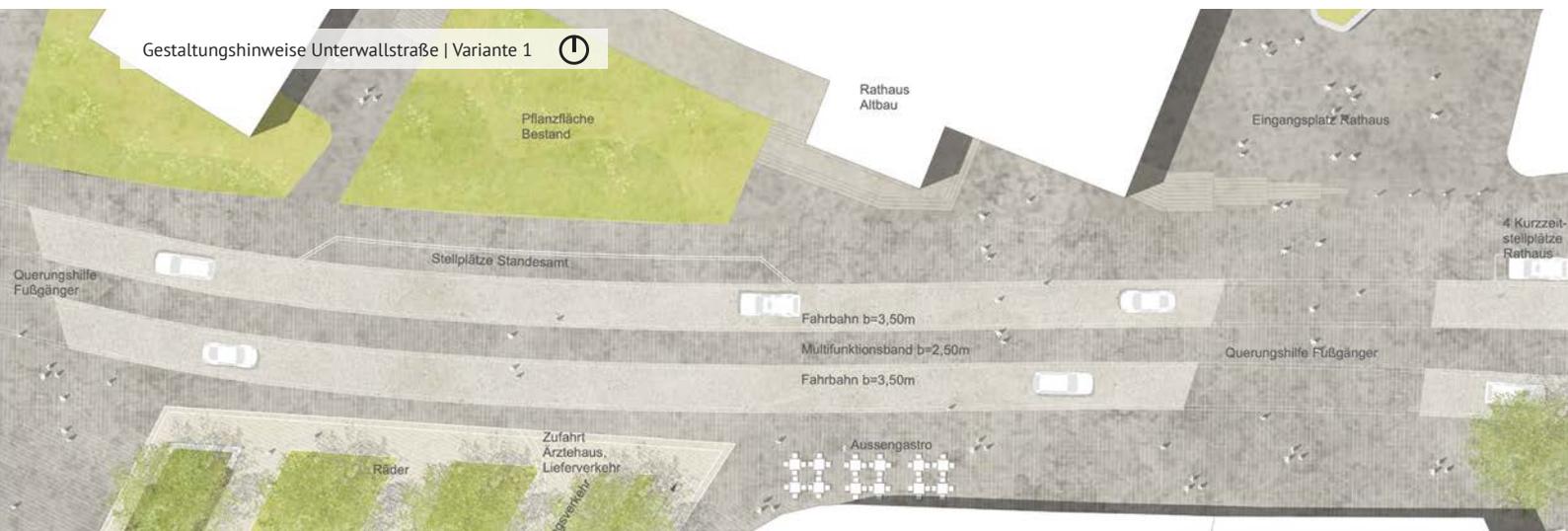
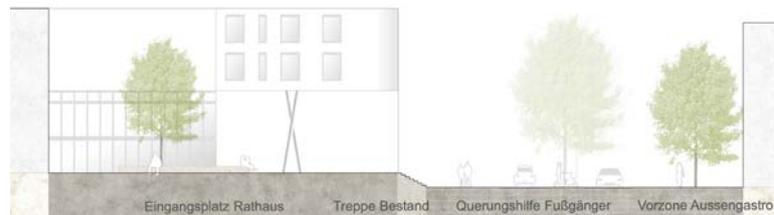
## 6. Ravelin | Variante 1 und Variante 2

Mit der Neuordnung der ehemaligen Fläche des Finanzamtes besteht die Möglichkeit, dem Ravelin mehr Raum zu ge-

ben und den Neumarkt deutlicher mit dem Parkplatz Mühlenstraße zu verknüpfen. Zwischen der Neubebauung und dem alten Rathaus entsteht daher eine breite parkähnliche Grünverbindung mit einer begleitenden Baumreihe sowie neuen Wegen für Fußgänger und Radfahrer. Der Ravelin behält unter Erhalt der Bestandsbäume seinen denkmalgeschützten, offenen Charakter.

In der Variante 1 wird zudem vorgeschlagen, die einstige Insellage des Ravelins durch einen Graben, der zeitweise wassergefüllt sein kann oder ggf. an den Wallgraben angebunden wird, wieder erlebbar zu machen.

Schnitt Unterwallstraße | Variante 1 und 2

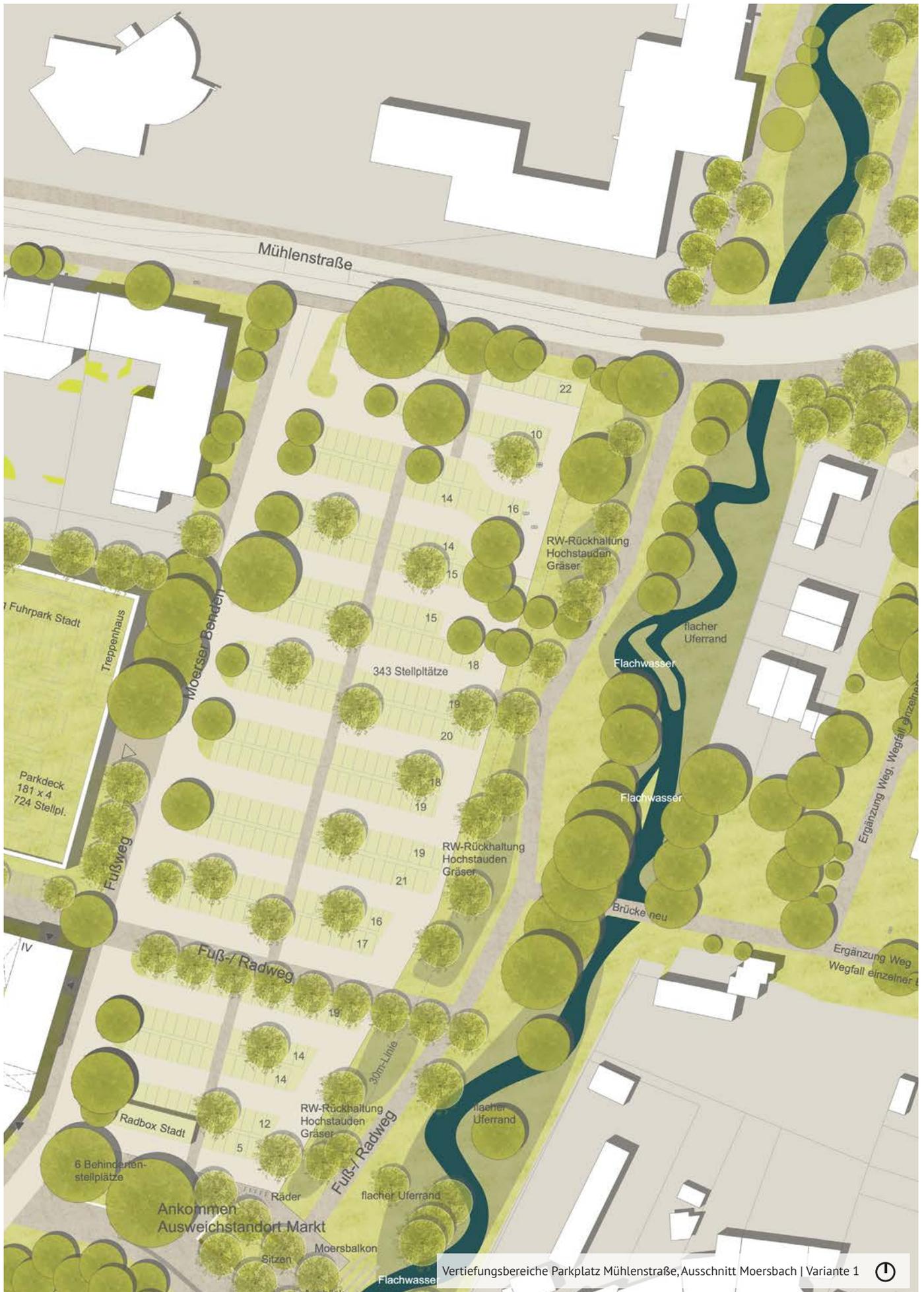




Renaturierter Moersbach mit Ankommensplatz und dem Moersbalkon, im Hintergrund Bestandsbrücke Nordring



Fußweg am Moersbach mit Parkplatz Mühlenstraße | Januar 2021





Der zentrale Parkplatz ist östlich der Straße Moerser Benden in seiner Grundstruktur erhalten, jedoch um einen mittig angelegten Erschließungsweg ergänzt. Die zwischen den Stellplätzen bis heute gering entwickelten Bäume werden zudem durch neue Bäume auf ausreichend großen Flächen ersetzt. Dies trägt dazu bei, dass der Parkplatz einen grünen Charakter erhält und somit auch wichtiger, ökologischer Teil des Nord-Süd-Grünzuges wird.

Durch die Entwicklung des breiten Grünbandes und die gestalterische Aufwertung gehen allerdings Stellplätze verloren. In der Summe bleiben hier noch 343 Stellplätze, die über die Straße Moerser Benden anfahrbar sind,

bestehen. Am Auftaktplatz sind weitere fünf Behindertenstellplätze angeordnet.

Wichtig wird es sein, im Zuge der Neuplanungen eine neue Fuß- und Radwegeverbindung von der Repelener Straße zum Parkplatz zu aktivieren. Die Chancen dafür stehen gut, denn die Flächen dieser möglichen Querung zwischen den Wohngebäuden der Repelener Straße befinden sich im Eigentum der Stadt.

Die Realisierung eines Parkhauses auf dem Parkplatz Mühlenstraße ermöglicht es, dem Verlust an Stellplätzen auf dem Neumarkt und in der Meerstraße entgegenzuwirken. Es ist daher vorgesehen, als



erste Entwicklungsetappe, nördlich der Ost-West-Wegeverbindung, ein viergeschossiges Parkhaus mit etwa 724 Parkplätzen und einem Gründach und / oder begrünter Fassade zu entwickeln. Angefahren wird das Parkhaus von der Mühlenstraße über den nördlichen Abschnitt der Straße Moerser Benden.

Es ist darauf zu achten, dass dieses Parkhaus in seiner Bauweise so umgesetzt wird, dass jederzeit Wartungsaufgaben am unterirdischen Regenwasserrückhaltebecken und den Sickerrohren möglich sind. Es wird zudem empfohlen, das Parkhaus in einer modularen Bauweise zu entwickeln. Zu einem späteren Zeitpunkt erlaubt diese Bauweise die Aufstockung und Erweiterung, ebenso bei Bedarf auch einen vollständigen effizienten Rückbau von Parkebenen oder des gesamten Parkhauses.

Das neue Parkhaus macht es möglich, in einer späteren Entwicklungsetappe, die Flächen südlich der Ost-West-Wegeverbindung bis zum Nordring neu zu strukturieren. Hier bestehen beste Voraussetzungen zur Entwicklung eines neuen Innenstadtquartiers mit integrierten Wohn- und Dienstleistungsangeboten in einer drei- bis viergeschossigen Blockrandbebauung mit klaren Raumkanten zum öffentlichen Raum. Die neuen Gebäude arrondieren die weiter westlich angrenzenden Gebäude an der Repelener Straße und finden ihr historisches Vorbild in der Stadthauszeile am Nordring östlich des Moersbaches.

Die Grundstückstiefe erlaubt es, weitere dreigeschossige Einzelgebäude in dem begrünten Innenhof zu entwickeln. Diese sind über eine kleine Wohnstraße erreichbar. Eine viergruppige Kindertagesstätte mit 1.100 qm Bruttogrundfläche (BGF) befindet sich im Erdgeschoss und im 1. Obergeschoss des nördlichen Blockrandes. Die zugehörige Freifläche von 1.700 qm ist im Innenhof angeordnet. Der Bedarf an Stellplätzen soll in der neuen Wegeverbindung bedient werden. Bei der Positionierung der Einrichtung sind eine gute Erreichbarkeit sowie die Nähe zum neuen Grünkorridor des Moersbaches berücksichtigt. Die Erschließung des neuen Wohnquartiers erfolgt über den Nordring. Die privaten Parkplätze sind in Tiefgaragen zu realisieren.

### 7. Parkplatz Mühlenstraße | Variante 2

Der Unterschied zur Variante 1 liegt in der Ausformung des Auftaktplatzes, der Dimensionierung des Grünkorridors für die Renaturierung des Moersbaches und in der baulichen Entwicklung der Flächen westlich der Straße Moerser Benden.

Die Ausformung des Auftaktplatzes folgt den vorhandenen Linien des Parkplatzes. So entsteht ein trapezförmiger Platz zur Wall- und Grabenanlage. Als einheitlich gestalteter Raum lädt auch dieser Platz zum Verweilen unter alten und neuen Bäumen ein.

Der Entwurf für die Renaturierung des Moersbaches sieht einen Grünkorridor von 20 m Breite vor, der dem Bach zwar auch einen mäandrierenden Lauf ermöglicht, aber etwas weniger Raum für Flachwasserzonen, flache Uferländer und Mulden schafft. Entlang des Bachlaufs führt ein geradlinig angeordneter Weg. Die Brücke und somit die Verbindung zum ehemaligen Friedhof, wird auch in dieser Variante etwas weiter nördlich erneuert.

Der zentrale Parkplatz ist östlich der Straße Moerser Benden in seiner Grundstruktur erhalten und um einen mittig angelegten, jeweils versetzten, Erschließungsweg in Nord-Süd-Richtung ergänzt. Durch die Entwicklung eines nur 20 m breiten Grünbandes und der grundsätzlichen gestalterischen Aufwertung des Parkplatzes ist in der Variante 2 mit einem geringeren Verlust an Stellplätzen zu rechnen. In der Summe bleiben hier noch 477 Parkplätze bestehen.

Da auf der zentralen Fläche des Mühlenstraßenparkplatzes wesentlich mehr Stellplätze im Bestand bestehen bleiben, ist es vorgesehen, auf der Fläche nördlich der neuen Ost-West-Wegeverbindung ein kleineres begrüntes Parkhaus zu entwickeln. In diesem viergeschossigen, ebenfalls reversibel gestalteten Parkhaus entsteht mit Abschluss einer ersten Entwicklungsetappe ein Angebot an 650 Parkplätzen. Angefahren wird das Parkhaus ebenso von der Mühlenstraße über den nördlichen Abschnitt der Straße Moerser Benden.

In einer weiteren Entwicklungsetappe erfolgt die Neustrukturierung der Flächen südlich der Ost-West-Wegeverbindung bis zum Nordring. Der Entwurf schlägt eine drei- bis viergeschossige, offene Blockrandbebauung mit klaren Raumkanten zum öffentlichen Raum vor. Auf den rückseitigen Flächen des Grundstücks werden weitere drei- bis viergeschossige Einzelgebäude entwickelt. Diese sind über eine kleine Stichstraße vom Nordring erreichbar. Eine Kindertagesstätte mit 900 qm BGF befindet sich im Erdgeschoss und im 1. Obergeschoss des nördlichen Gebäudes entlang der Ost-West-Wegeverbindung. Die zugehörige Freifläche von 1.900 qm ist im Innenhof angeordnet.

Die Erschließung des neuen Wohnquartiers erfolgt über den Nordring. Die privaten Parkplätze sind in Tiefgaragen zu realisieren.

Osten zur Rheinberger Straße zu verbessern. Die Variante 2 behält die derzeitige Situation bei. Sie stellt, bis auf die Erneuerung der Brücke, die Bestandsvariante dar.

### 8. Ehemaliger Friedhof und Friedhofskapelle | Variante 1 und Variante 2

Die heute wenig beachtete Freifläche des ehemaligen Friedhofs wird in der Variante 1 durch die aufgewertete Ost-West-Wegeverbindung, eine neue Brücke über den Moersbach und die nördlichen neuen Gebäude am Moerser Rund stärker in das Stadtgefüge eingebunden. Die bestehenden Wege auf dem Friedhofsgelände werden durch zwei neue Wege behutsam ergänzt, um die Verknüpfung nach Norden zur neuen Wohnstraße und nach

### 9. Moerser Rund | Variante 1

Die Entwicklung des Maßnahmenraumes Moerser Rund zählt zu einer mittel- bis langfristigen Entwicklungsperspektive, da durch die Veränderung der Mühlenstraße, insbesondere durch den Ausbau des Knotenpunktes, Flächen in Anspruch genommen werden, die nicht im Eigentum der Stadt liegen. Die Schließung des Moerser Runds sowie die Weiterentwicklung eines neuen Wohnquartiers sind von städtischem Grunderwerb abhängig. Um hierfür notwendige Voraussetzungen zu schaffen,



wurde bereits eine Vorkaufsrechtsatzung für den Bereich nördlich der Mühlenstraße aufgestellt.

Der Vorteil der Umbaumaßnahme liegt darin, dass der äußere Verkehrsring um die Innenstadt geschlossen und die Enge der Rheinberger Straße aufgelöst werden kann. Beide, in den Entwürfen vorgeschlagenen Lösungen für den Ausbau der Kreuzung Mühlenstraße / Rheinberger Straße / Baerler Straße berücksichtigen sowohl die Bedürfnisse des Fahrradverkehrs als auch die notwendige Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs besser als die bestehende umwegige „Über-Eck“-Verkehrsführung. Der Ausbau der Kreuzung erfolgt in Variante 1 als lichtsignalgeregelter, konventioneller Knotenpunkt.

Durch die Verlagerung der Mühlenstraße werden die Grundstücke neu strukturiert. Das neue Grundstück südlich der Mühlenstraße vereint vielfältige Wohnformen in einer drei- bis viergeschossigen Blockrandbebauung mit einem begrünten Innenhof. Die südliche Blockseite wird durch Einzelgebäude geöffnet, um freiräumliche Bezüge und Sichtbeziehungen aus dem Innenhof zum südlich gelegenen ehemaligen Friedhof herzustellen.

Die heutige Mühlenstraße im Bereich des ehemaligen Friedhofes wird als Wohnstraße mit Anwohnerstellplätzen zurückgebaut und die Fußwegeverbindung zum Moers-



bach weiter gestärkt. Über die Wohnstraße (mit Anbindung an die Rheinberger Straße) ist auch die Erreichbarkeit der bestehenden Wohngebäude im Grundstücksstreifen entlang des Moersbaches gesichert. Auf dem neuen Grundstück nördlich der Mühlenstraße sind drei- bis viergeschossige Gebäude vorgesehen, die durch ihre Form die weiter nördlich angrenzenden Gebäude arrondieren.

Der Entwurf schlägt für die Entwicklung der Grundstücke neue Wohnhäuser mit Dienstleistungsnutzungen in den Erdgeschossen vor, die klare Raumkanten zum öffentlichen Raum definieren.

### 9. Moerser Rund | Variante 2

Der Unterschied zur Variante 1 liegt in der Führung der Mühlenstraße und insbesondere im Ausbau der Kreuzung Mühlenstraße / Rheinberger Straße / Baerler Straße. In Variante 2 erfolgt der Ausbau als Kreisverkehrsplatz.

Da für den Kreisverkehr höherer Platzbedarf besteht, entstehen gegenüber Variante 1 veränderte Grundstücksgrößen. Während südlich der Mühlenstraße der gewonnene Raum für die Entwicklung der drei- bis viergeschossigen

Blockrandbebauung optimal genutzt werden kann, wird das Grundstück nördlich der Straße wesentlich kleiner. Daher können an dieser Stelle die weiter nördlich angrenzenden Gebäude nur geringfügig arrondiert werden.

Der Ausbau des Kreisverkehrs ist mit den vorhandenen Grundbesitzverhältnissen und der bestehenden kleinteiligen Erschließungssituation abzustimmen. Die vorgeschlagenen Entwürfe verstehen sich als Rahmenbedingung für eine spätere und in Etappen umsetzbare Entwicklung.

### 10. Moersbachkorridor

Der Moersbach wird auch nördlich der Mühlenstraße renaturiert. Der begleitende Weg, der bereits auf den Flächen des Parkplatzes Mühlenstraße beginnt, wird über eine neue Querungsinsel in der Mühlenstraße bis in den weiteren Moersbachkorridor Richtung Uftort und Repelen fortgeführt. Die hier entstehenden Freiflächen sind naturnah ausgestaltet.

Für diesen Bereich werden keine Varianten dargestellt.



Ehemaliger Friedhof Rheinberger Straße mit Friedhofskapelle



Kreuzung Mühlenstraße und Rheinberger Straße

# 03. Umsetzung

## Hinweise zur Umsetzung

Die Machbarkeitsstudie mit den entwickelten Konzeptvarianten zeigt mögliche Wege auf, wie sich die Ansprüche an die Entwicklung des Nord-Süd-Grünzuges und an die Maßnahmenräume räumlich und funktional im Zusammenspiel städtebaulicher, freiraum- und verkehrsplanerischer Aspekte umsetzen lassen. Die zeitgemäße und klimaanangepasste Umgestaltung von Innenstädten ist derzeit eines der aktuellsten und drängendsten Themen in der Stadtentwicklung. Die Innenstädte bilden das Herzstück und das Aushängeschild einer jeden Stadt und sollen auch künftig ihrer elementaren Bedeutung als wichtige Wohn-, Freizeit- und Wirtschaftsstandorte gerecht werden. Daher ist davon auszugehen, dass es auch zukünftig zahlreiche Förderprogramme zu den Themenfeldern Innenstadtaufwertung und Klimaanpassung geben wird. Es werden aber nicht alle vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen von Förderprogrammen förderfähig sein. Um Maßnahmen gegenzufinanzieren, sind daher auch Bebauungsvarianten für Flächen im städtischen Eigentum Bestandteil der Überlegungen in der Machbarkeitsstudie. Durch die bauliche Entwicklung dieser Flächen in begehrter Innenstadtlage ließen sich Einnahmen generieren, mit denen wiederum andere Maßnahmen umgesetzt werden könnten, die zu einer nachhaltigen Aufwertung dieses zentralen Innenstadtbereichs beitragen und somit allen zugutekommen.

### Parkplatzbilanz

Damit der zentrale Neumarkt seiner Funktion als lebenswerter Stadtplatz mit hoher Aufenthaltsqualität gerecht werden kann, werden die Parkieranlage und die Verkehrsfunktion neu strukturiert und auf das notwendige Maß reduziert. In beiden Konzeptvarianten ist das Parken auf dem Neumarkt daher auf zehn (Variante 1) bzw. sieben (Variante 2) Kurzzeitstellplätze beschränkt, für die eine maximale Parkdauer von 15 Minuten empfohlen wird, um den zu erwartenden Suchverkehr auf den Bring- und Abholverkehr des Ärztehauses zu beschränken.

Die Reduzierung der Fahrspuren auf der Unterwallstraße erlaubt es, dort einen Teil der auf dem Neumarkt entfallenden Parkplätze zu kompensieren.

Auch in der Meerstraße wird durch gestalterische Maßnahmen das Parkraumangebot um 22 Plätze reduziert. Das weiterhin bestehende Angebot von 47 Stellplätzen wird auf die Nachfrage des Anwohner- und Behindertenparkens beschränkt.

Die sonstigen Kunden- und Besucherparkbedürfnisse können auf dem nahen Kastellparkplatz oder im Parkhaus Braun bedient werden.

### Bestehendes Parkraumangebot

| Parkplätze und Parkhäuser | Anzahl Parkstände |
|---------------------------|-------------------|
| Parkplatz Mühlenstraße    | 1.080             |
| Parkplatz Neumarkt        | 70                |
| Meerstraße / Im Rosenthal | 69                |
| Unterwallstraße           | 5                 |
| Mühlenstraße              | 0                 |
| <b>Gesamt</b>             | <b>1224</b>       |

### Parkraumangebot Variante 1

| Parkplätze und Parkhäuser          | Anzahl Parkstände Bestand | Anzahl Parkstände Variante 1 | Differenz  |
|------------------------------------|---------------------------|------------------------------|------------|
| Parkplatz Mühlenstraße             | 1.080                     | 343                          | -737       |
| Parkhaus Mühlenstr. (IV Geschosse) | 0                         | 724                          | 724        |
| Parkplatz Neumarkt                 | 70                        | 10                           | -60        |
| Meerstraße / Im Rosenthal          | 69                        | 47                           | -22        |
| Unterwallstraße                    | 5                         | 17                           | 12         |
| Mühlenstraße                       | 0                         | 19                           | 19         |
| <b>Gesamt</b>                      | <b>1224</b>               | <b>1160</b>                  | <b>-64</b> |

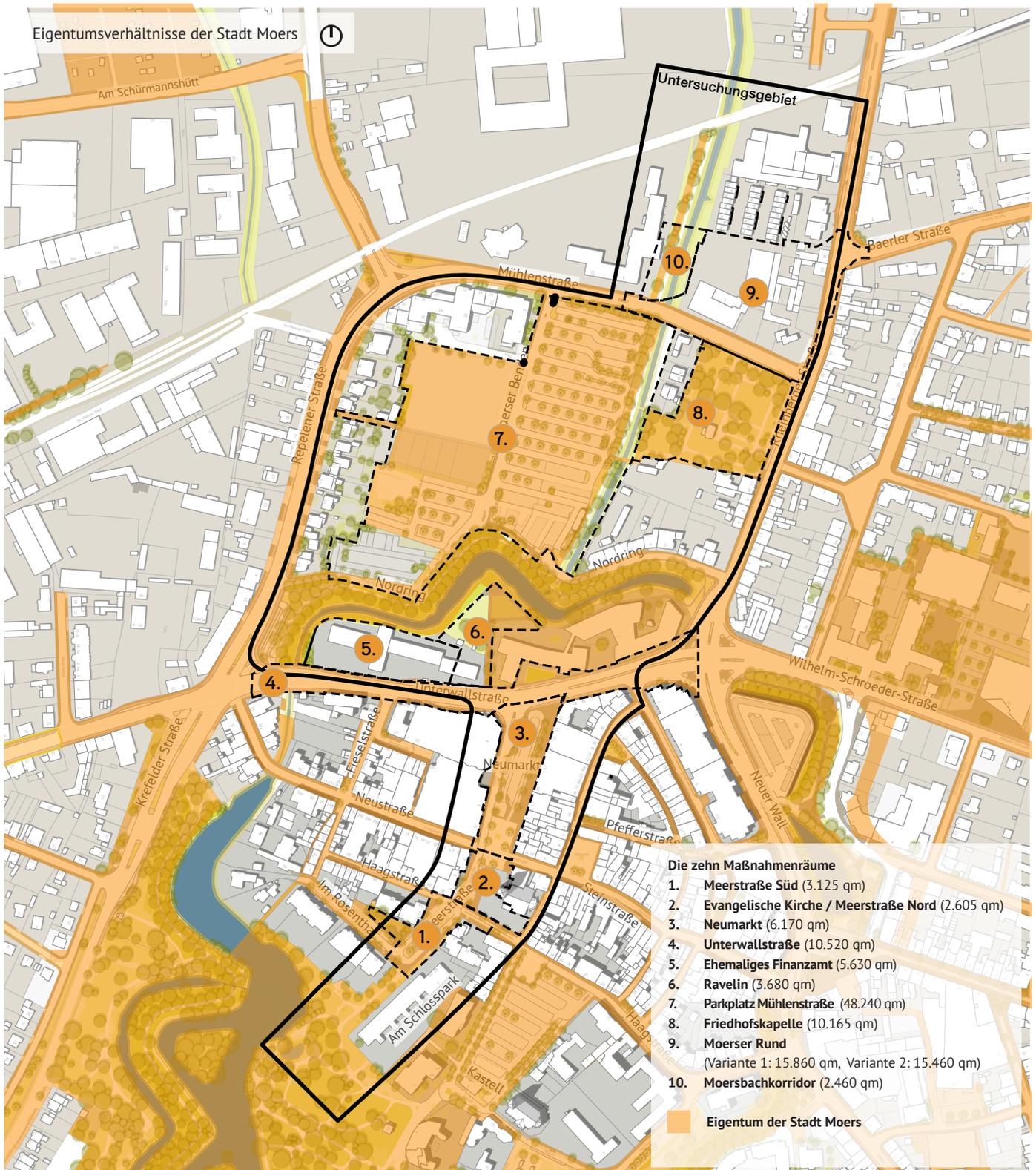
### Parkraumangebot Variante 2

| Parkplätze und Parkhäuser          | Anzahl Parkstände Bestand | Anzahl Parkstände Variante 2 | Differenz |
|------------------------------------|---------------------------|------------------------------|-----------|
| Parkplatz Mühlenstraße             | 1.080                     | 477                          | -603      |
| Parkhaus Mühlenstr. (IV Geschosse) | 0                         | 648                          | 648       |
| Parkplatz Neumarkt                 | 70                        | 7                            | -63       |
| Meerstraße / Im Rosenthal          | 69                        | 47                           | -22       |
| Unterwallstraße                    | 5                         | 17                           | 12        |
| Mühlenstraße                       | 0                         | 19                           | 19        |
| <b>Gesamt</b>                      | <b>1.224</b>              | <b>1215</b>                  | <b>-9</b> |

Die flächengrößten freiraumplanerischen Veränderungen geschehen auf dem Parkplatz Mühlenstraße. Je nach Bebauungsvariante und Größe der Renaturierungsfläche des Moersbaches mit begleitenden landschaftsplanerischen Maßnahmen, entfallen zwischen 603 (Variante 2) und 737 Stellplätze (Variante 1) von 1.080 bestehenden Pkw-Stellplätzen. Der Verlust an Parkraum wird jedoch durch ein neues Parkhaus, das über die Straße Moerser Benden erschlossen wird, kompensiert. In beiden

Varianten sind viergeschossige Parkhäuser vorgesehen, in der Variante 1 mit bis zu 724 Stellplätzen und in der Variante 2 mit bis zu 648 Stellplätzen.

Die Vorschläge zum Ausbau eines Parkhauses sowie die konkrete Bestimmung der tatsächlichen Stellplatzbedarfe bedürfen in den weiteren Planungen einer Verfestigung.



## Wie geht es weiter?

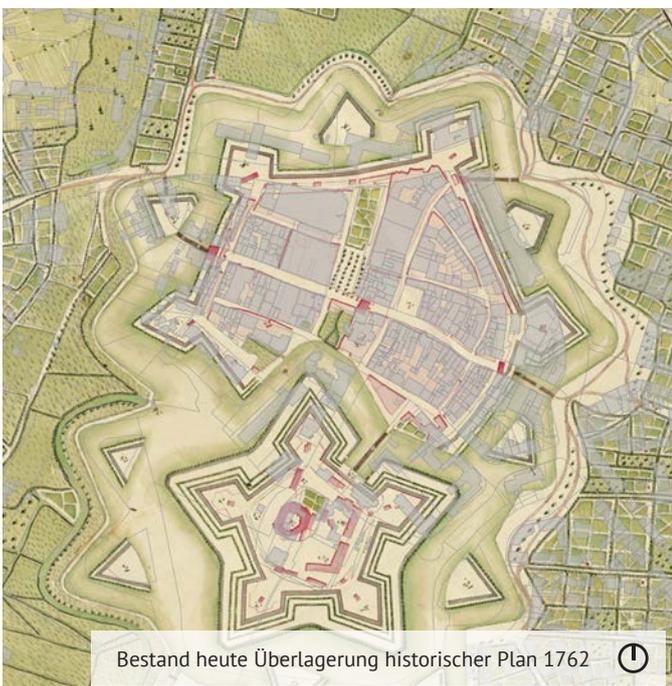
Mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie ist der Prozess nicht abgeschlossen, sondern hat gerade erst begonnen. Das Entwicklungskonzept bildet zunächst nur einen planerischen Rahmen, der in der weiteren Abstimmung und Konkretisierung flexibel zu handhaben ist.

Beide Konzeptvarianten dienen als Diskussionsgrundlage für die Politik und zur Abstimmung mit weiteren wesentlichen Akteuren der Innenstadt. Im weiteren Verlauf sind die erarbeiteten Konzepte anzupassen, auf den Prüfstand zu stellen und letztlich zu einer Zielperspektive – einem final realisierbaren Entwicklungskonzept „Grün Inne Stadt“ – zusammenzuführen. Dazu bedarf es eines kontinuierlichen Dialogprozesses aller Beteiligten.

Da voraussichtlich nur durch die finanzielle Unterstützung des Bundes und des Landes eine Umsetzung der von der Stadt Moers getragenen Projekte und Maßnahmen möglich sein wird, ist es angestrebt, Fördermittel zu akquirieren. Die Chancen dafür stehen gut, denn schon jetzt legen Förderprogramme den Fokus verstärkt auf Themen der Klimaanpassung, der Stadtnatur oder einer grün-blauen Infrastruktur in Innenstädten sowie allgemein auf die Attraktivierung der Stadtkerne.

Wichtige Hinweise und Beiträge von einigen projektbezogenen Akteuren sind bereits in der Machbarkeitsstudie eingebracht. Der bisher geführte Dialogprozess muss nachhaltig fortgeführt, ausgebaut und koordiniert werden. Ziel muss es sein, den Diskurs zur Gestaltung und Nutzung der öffentlichen Räume in der Innenstadt Moers – insbesondere zur Umgestaltung des Neumarktes – unter Beteiligung der Öffentlichkeit (wie der Nachbarschaft, der Geschäftstreibenden und Interessensgemeinschaften) weiterzuführen.

Die Machbarkeitsstudie bildet hierfür die Grundlage und soll das stadtgeschichtliche Erbe an innerstädtischen Grün- und Freiraumqualitäten in die Zukunft überführen.



## Verzeichnis der Prozessbeteiligten

- **Th. Kamp** – Technischer Beigeordneter Dez. III
- **M. Dabrock** – Fachbereichsleitung FB 6 Stadt- und Umweltplanung, Bauaufsicht
- **A. Hugenberg** – Fachdienstleitung FD 6.1 Stadtplanung und -entwicklung
- **A. Trum** – FD 6.1 Stadtplanung und -entwicklung
- **K. Hage** – FD 6.1 Stadtplanung und -entwicklung
- **P. Sell** – FD 6.1 Stadtplanung und -entwicklung
- **St. Oppermann** – Fachdienstleitung FD 6.2 Freiraum- und Umweltplanung
- **N. König** – FD 6.2 Freiraum- und Umweltplanung
- **N. Beinemann** – Fachdienstleitung FD 8.2 Straßen- und Verkehrsplanung
- **G. Rapp** – Untere Denkmalbehörde
- **W. Rötters** – FD 4.1.3 Allgemeiner Außendienst / Märkte
- **Ch. Mosebach** – FD 5.1 Gefahrenabwehr und Einsatz
- **M. Riemer** – Fachgruppenleitung FD 5.3 Vorbeugender Brandschutz
- **K. Jordan** – FB 7 Leitstelle Älterwerden und Planung für Senioren
- **K. Wortmann** – Behindertenkoordinatorin FB 7 Soziales, Senioren und Wohnen
- **L. Brandau** – Gruppenleitung FB 10 Kinder- und Jugendarbeit
- **N. Dams** – Jugendhilfeplaner FB 10 Jugend
- **F. Putzmann** – Stab Wirtschaftsförderung
- **M. Birr** – Geschäftsführung Moers Marketing GmbH
- **N. Hoffmann** – LINEG Fachbereich Projektmanagement
- **E. Müller** – ENNI Abteilungsleitung Grünflächen
- **F. Rehrmann** – ENNI Sachgebietsleitung Planung

## Bildnachweis

Die Urheberrechte, der in diesem Bericht zur Machbarkeitsstudie Moers – „Grün Inne Stadt“ verwendeten Bilder, Karten, Pläne und Grafiken liegen bei der Stadt Moers sowie scheuevens + wachten plus planungsgesellschaft mbh, wbp Landschaftsarchitekten GmbH und Runge IVP, Ingenieurbüro für Integrierte Verkehrsplanung.





Konzeptvariante 1



