

# Aufwertung Fußgängerzone Altstadt Moers – Zielfindung



Ergebnisbericht gesamt



Auftraggeber:



# STADT MOERS

Stadt Moers  
Der Bürgermeister  
Rathausplatz 1  
47439 Moers

Duisburg, 17. März 2021  
Bearbeitung:

**plan**  
**b**  
alternativen

jürgensmann landers  
landschaftsarchitekten partnerschaft mbh  
friedrich-wilhelm-str. 89, 47051 duisburg  
telefon 0203-2981929  
telefax 0203-2981919  
info@planb-alternativen.de

Abb. 1 Titelblatt Luftbild der Innenstadt  
Quelle: geoserver.nrw

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1. Anlass .....	4
1.2. Aufgabenstellung .....	4
1.3. Zielsetzung und Methodik .....	4
<b>2. Das Plangebiet</b>	<b>5</b>
2.1. Die Moerser Altstadt .....	5
<b>3. Rahmenplanung und Planungsvorhaben</b>	<b>6</b>
3.1. Rahmenplanung Innenstadt .....	6
3.2. Quartier Haagstraße .....	7
3.3. Schlossumfeld .....	7
3.4. Plätze .....	7
3.5. Gestaltungssatzung .....	9
<b>4. Leitbildentwicklung, Vorgaben für die Planung</b>	<b>9</b>
4.1. Initiative Innenstadt .....	9
4.2. Leitbild für die Gestaltung der Fußgängerbereiche .....	10
4.3. Flächenumgriff, Planungsraum .....	10
4.4. Anregungen und Hinweise .....	12
4.5. Testentwurf, Grundzüge der Planung .....	14

### Gender - Hinweis

Im Sinne einer besseren Lesbarkeit der Texte wurde entweder die männliche oder weibliche Form von Personen bezogenen Hauptwörtern gewählt. Dies impliziert keinesfalls eine Benachteiligung der verschiedenen Geschlechter. Diverse, Frauen und Männer mögen sich von den Inhalten gleichermaßen angesprochen fühlen.

Wir danken für Ihr Verständnis.

## **1. Einleitung**

### **1.1. Anlass**

Im Bereich der Innenstadt/Altstadt von Moers ist die gesamte Ver- und Entsorgungsinfrastruktur in einem schlechten Zustand und überwiegend sanierungsbedürftig. Daher hat die ENNI Unternehmensgruppe in Abstimmung mit der Stadt Moers die Planungen für eine komplette Sanierung des Kanalnetzes eingeleitet, darüber hinaus sollen in spartenübergreifender Bauausführung zeitgleich Strom, Gas, Wasser, Wärme und Telekommunikationsinfrastruktur saniert werden.

Die umfangreichen Tiefbauarbeiten in der Altstadt bieten die Chance, im Rahmen der Herstellung der Oberflächen synergetisch eine Aufwertung und Modernisierung der Straßen, Fußgängerbereiche, Wege und Plätze in Angriff zu nehmen.

### **1.2. Aufgabenstellung**

Eine sorgfältige, umfassende und mit allen Beteiligten gut abgestimmte Projektvorbereitung ist die Grundvoraussetzung für das Gelingen eines Bauprojekts. Werden die Vorgaben des Bauherrn im Vorfeld der Planung nicht genau ermittelt, sind Fehlplanungen vorprogrammiert, die später nur unter Aufwendung hoher Planungs- und Baukosten revidiert werden können. Eine sorgfältige Projektvorbereitung mit dem entsprechenden Einsatz an Kompetenzen, Finanzen und Zeit sichert also Qualität und Wirtschaftlichkeit der Planung, der Investition und auch der späteren Nutzung.

Das vorliegende Papier soll hierzu im Sinne einer Klärung der Aufgabenstellung Handlungsfelder aufzeigen und Entscheidungen für das weitere Vorgehen vorbereiten.

### **1.3. Zielsetzung und Methodik**

In der Fortschreibung des moersKonzept Innenstadt 2018 wird ausgeführt: „...Die erforderliche Kanalsanierung bedingt jedoch in nahezu allen Straßen und Plätzen im Innenstadtbereich einen Austausch der Oberfläche, so dass sich jetzt die Chance für eine umfassende benutzerfreundliche Neugestaltung aus einem Guss bietet. ...“

Hierzu finden sich im Konzept, aufbauend auf einer Bestandsanalyse, einer Beschreibung der Chancen und Defizite zahlreiche Anregungen und Hinweise, die dann als konkrete Planungsvorgaben auszugestalten sind. Im Rahmen einer Informationsveranstaltung mit Fachreferenten wurden die Themen

- Historie und Denkmalschutz
- Klimaschutz, Bäume in der Stadt
- Baukonstruktion Belagsflächen
- Barrierefreiheit
- Gestaltungsprinzipien
- Licht in der Stadt

erläutert und diskutiert. Die Ergebnisse und Erkenntnisse fließen in einen Handlungsrahmen ein, der die weiteren planerischen Schritte strukturieren hilft.

Damit würden wichtige Schritte auf dem Weg zu einem „Erlebnis Innenstadt“ gemacht, das der Moerser Altstadt ihre Rolle als Einkaufsziel, als Erlebnisort, aber auch als attraktives Wohnquartier sichert.



### 3. Das Plangebiet

#### 3.1. Die Moerser Altstadt

Das heutige sternförmige Erscheinungsbild der Moerser Altstadt baut auf dem historischen Grundriss der oranischen Befestigungsanlage auf. Diese wurde 1763 geschleift, wobei die äußeren Wälle als Hochwasserschutz erhalten blieben. Der Wall - soweit erhalten - ist heute als Promenade mit Allee gestaltet. Die Verfüllung der Gräben wirkte als Motor für die künftige Stadtentwicklung, da durch die Landgewinne neuer Bauraum zur Verfügung stand; so entstand etwa der Kastellplatz. Die Industrialisierung zeigte sich auch in Moers, so wurde 1803 auf dem Gelände des Moerser Schlosses durch den Unternehmer Wintgens eine Baumwollspinnerei in ehemaligen Kasernengebäuden errichtet. Der Unternehmer legte auch den Grundstein des Schlossparkes, indem er Mitte des 19. Jahrhunderts Teile des ehemaligen Festungsgrundstückes durch bekannte Gartenarchitekten gestalten ließ. Etwa zeitgleich wurde Moers Kreisstadt des neu gebildeten Kreises Moers und erhielt den Sitz des Landrates.



Abb. 2 Friedrichstraße – eine "Altstadtgasse"  
Quelle: Verfasser

Den Zweiten Weltkrieg überstand Moers vergleichsweise glimpflich. Mit dem Bergbau besaß die Stadt eine gute wirtschaftliche Basis, so dass bereits 1951 mit dem Bau eines neuen Rathauses begonnen werden konnte. Im Anschluss an die kurze und restaurative Phase des Wiederaufbaus begann eine lange Phase der Stadtsanierung, welche von ca. 1960 bis 1988 dauerte. Hierbei wurde insbesondere der nördliche Teil der historischen Innenstadt, aber auch der Bereich Kastellplatz / Haagstraße / Im Rosenthal saniert. Dieses war mit flächenhaften Abrissen verbunden.

Obwohl überwiegend die Straßenführung und Kleinteiligkeit der Bebauung wiederhergestellt wurde, gab es gravierende Eingriffe in die bestehende Stadtstruktur. Dazu zählen der Bau des Wallzentrums (Baujahr 1974) mit Parkdeck und Königssee, der Bau der Straße Neuer Wall, der Ausbau der Unterwallstraße sowie der Abriss der sogenannten Bügeleisen-Bebauung auf dem Kastellplatz. Weitere Änderungen in der Innenstadtstruktur wurden vor allem von der steigenden Bedeutung des Einzelhandels und seinen wachsenden Flächenansprüchen ausgelöst. So entstanden große Einzelhandelsbetriebe auf der Fläche zwischen Neumarkt und Kirchstraße sowie auf der Westseite des Neumarktes (einschl. Parkhaus). Anstelle der ursprünglich niedrigen und abwechslungsreichen Randbebauung befinden sich jetzt fünfgeschossige Baukörper und neue Großformen wie bspw. auch das Modehaus Braun.



Abb. 3 Neustraße  
Quelle: Verfasser

Der gestiegene Bedarf an Parkplätzen wurde durch die Neuanlage von öffentlichen Parkplätzen auf dem Parkdeck Neuer Wall, auf dem Friedrich-Ebert-Platz (445 Plätze), auf dem Kastellplatz (220 Plätze), am Neumarkt sowie an der Meerstraße befriedigt. Seit den 1970er Jahren wurde auch der Parkplatz Mühlenstraße / Nordring kontinuierlich auf heute über 1000 Stellplätze ausgebaut. Der Königliche Hof wurde der Funktion eines zentralen Busbahnhofes entsprechend umgestaltet. Insgesamt wird durch diese Neu- und Umbauten die historische Wall- und Grabenanlage im nördlichen Teil zwischen der Steinstraße und dem Kreuzungsbereich Krefelder Straße / Unterwallstraße stark überformt.

Trotz der Eingriffe in den 1970er Jahren ist die historische Stadtstruktur seit Jahrhunderten unverändert, das System der Straße und Gassen und zahlreiche Baudenkmale und denkmalwürdige Bauten sind Zeugen der Vergangenheit, auch im Untergrund ist mit archäologischen Befunden zu rechnen. Insgesamt ist der gewachsene Charakter der Moerser Innen- / Altstadt noch deutlich ablesbar. So auch die Analyse des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland:

„Das Erscheinungsbild der Stadt ist insgesamt sehr uneinheitlich. Es lässt sich aber durch die Beschreibung einzelner Straßenzüge (Ensembles) charakterisieren und wird in diesen Teilen als schützenswert angesehen“.

## **4. Rahmenplanung und Planungsvorhaben**

### **4.1. Rahmenplanung Innenstadt**

Das moersKonzept Innenstadt 2018 stellt die Grundlage für aktuelle und künftige Projekte im Rahmen der Städtebauförderung dar und legt die Leitlinien und Schwerpunkte der Entwicklung der Innenstadt fest.

Bei der Erstellung beteiligten sich verschiedenste Vereine und Gruppen aus der Innenstadt, der Bund deutscher Baumeister (BDB), Ortsgruppe Moers, die im Rat vertretenen Fraktionen sowie die Öffentlichkeit.

Das Konzept befasst sich mit den Handlungsfeldern Bebauung, Freiraum und Grün sowie Verkehr und Ökonomie (Wirtschaft). Die Stadt Moers verfolgt damit einen ganzheitlichen Ansatz zur Weiterentwicklung der Innenstadt.

Für die anstehenden Planungen für die Neugestaltung der Oberflächen sind folgende Aspekte von Bedeutung:

### **Konzept Innenstadt Maßnahmenkatalog Verkehr**

- Planerische Verknüpfung von Unterwallstraße und Neumarkt / Verkehrsberuhigung · Aufwerten der Straßenräume, Rückbau von Straßenquerschnitten, ggf. neue Stellplatzkonzeption
- Barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes · Schaffen von Infrastruktur und Regelungen für den Radverkehr / E-Bikes · Optimierung der Erschließungs- und Parkraumsituation sowie der Führung des Lieferverkehrs.

### **Konzept Innenstadt Maßnahmenkatalog Freiraum und Grün**

- Neustrukturierung, Gestaltung und Begrünung zur Stärkung der Aufenthaltsqualität Integration bestehender Nutzungen (Markt, ruhender Verkehr) in das neue Konzept · Gestalterische Verbindung des Rathausplatzes mit dem Neumarkt
- Entwickeln einer durchgängigen grünen Achse vom Moersbach im Norden über den Parkplatz Mühlenstraße, das Rathaus, den Neumarkt, die Meerstraße, Kastellplatz bis zum Schlosspark („Grün Inne Stadt“)

## **4.2. Quartier Haagstraße**

Darüber hinaus muss auch der Zeithorizont und die Überschneidung mit mittelfristig zur Realisierung anstehenden städtischen Planungen beachtet werden; hier ist neben der Idee einer "Grünen Achse" vom Rathaus über den Neumarkt bis zum Kastell auch die städtebauliche Neuordnung des „Quartier Haagstraße“. begrenzt durch Haagstraße, Kleine Allee, Kastell und Hanckwitzstraße zu beachten. Während die beiden genannten Vorhaben eher zum Ende der Kanalsanierung in die Planung (Neumarkt) bzw. Realisierung (Haagstraße) gehen werden, kann die in der Planungsphase befindliche Aufwertung des Schlossumfeldes ggf. Impulse für die planerischen Inhalte der Fußgängerbereiche und Plätze in der Altstadt bieten.

## **4.3. Schlossumfeld**

Für den Moerser Schlosspark ist ein Masterplan in der Umsetzung, der die Bewahrung des gebauten kulturellen Erbes bei gleichzeitiger Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten des Schlossparks und des Schlossumfeldes für eine qualitativ hochwertige Freiraum- und Veranstaltungsnutzung zum Ziel hat. Im Masterplan Schlosspark wird der Anspruch der Stadt Moers verdeutlicht, neben dem rein musealen Charakter des Denkmals Schlosspark die Geschichte der Stadt anschaulich, verständlich und bisweilen auch spielerisch zu vermitteln (Stichwort „living history“) und positive Impulse für eine zukünftige Stadtentwicklung aufzuzeigen.

Für die Planung der Oberflächen der Fußgängerzone ist die aktuell in der Bearbeitung befindliche Gestaltung des Schlossumfeldes und Entwicklung eines zentralen Schlossplatzes zu beachten (Materialität, Maßnahmen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit).

## **4.4. Plätze**

Zu den historisch und kulturell bedeutendsten Orten innerhalb des historischen Stadtkerns gehören Altmarkt, Neumarkt und Kastellplatz, welche das Gesicht der Stadt Moers wesentlich prägen. Vergleichsweise jung ist der Königliche Hof am Rande der historischen Altstadt. Mindestens der Altmarkt ist Gegenstand der Neuplanung im Rahmen der Kanalsanierung.





Abb. 4 Plätze, Orte, Eingänge  
Quelle: Stadt Moers

Neben den „prominenten“ Plätzen finden sich aber auch kleinmaßstäbliche, nicht weniger wichtige kleine Aufweitungen und platzartige Situationen, die die Gassen unterbrechen oder miteinander verbinden. Auch diese Orte brauchen Aufmerksamkeit, ebenso die „Eingänge“ in die Fußgängerzone.





Abb. 5 Altmarkt  
Quelle: Verfasser

Derzeit werden die Rolle und die Aufgabe der Plätze in der Moerser Innenstadt in einem eigenen Verfahren untersucht. Die Ergebnisse werden in die konkreten Planungsüberlegungen zur Oberflächengestaltung einfließen – in erster Linie wird dabei der Altmarkt zu nennen sein.

#### 4.5. Gestaltungssatzung

Zum Erhalt der städtebaulichen Qualitäten hat in den letzten Jahren insbesondere die Gestaltungssatzung für den Stadtkern von Moers vom 15.11.2010 beigetragen. Ziel ist es, künftig die räumliche Vielfalt zu erhalten, denn stadtbildprägende Bausubstanz wird in ihrer baukulturellen Bedeutung nicht überall hinreichend gewürdigt und ist hohen Veränderungsdruck ausgesetzt.

Grundsätzlich geht es um die Pflege des Stadtbildes durch Erhalt und Schaffung stadtbaukultureller Qualitäten. Hier wirken städtebauliche Grundstruktur und Gestaltung der Fassaden mit der Gestaltung des öffentlichen Raumes zusammen. Insofern ist die Verbesserung der Baukultur eine gemeinsame Aufgabe von Stadt, Eigentümern, Investoren und Gewerbetreibenden, die jeweils dazu beitragen können. Deshalb gilt es, das Bewusstsein für Baukultur für alle Beteiligten zu schärfen, damit die Belange der Baukultur stärker bei allen Entscheidungen berücksichtigt werden, wie etwa bei der Renovierung von Fassaden, bei Werbemaßnahmen oder hinsichtlich des Themas Kunst im öffentlichen Raum.

### 5. Leitbildentwicklung, Vorgaben für die Planung

#### 5.1. Initiative Innenstadt

Mit dem von der Landesregierung aufgelegten Programm „Zukunft. Innenstadt. Nordrhein-Westfalen.“ sollen die Stadtzentren Nordrhein-Westfalens fit für die Zukunft gemacht werden. Hierzu findet sich im Internetauftritt des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung folgende Aussage: "Innenstädte und Zentren in Nordrhein-Westfalen stehen zukünftig vor der Aufgabe sich wesentlich vielfältiger aufzustellen, um attraktiv und stabil zu bleiben. Innenstädte und Zentren sind das Gesicht, sind das Herz der Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen. Dieses Gesicht wird sich zukünftig verändern. Die Marktplätze des 21. Jahrhundert werden mehr als Einzelhandel sein. Sie werden vermehrt auch Zentren der Begegnung, der Gastronomie und der Naherholung. Aus den Ergebnissen werden wir nun gemeinsam mit den Kommunen passgenau weitere Unterstützungsangebote entwickeln."

Ferner heißt es "Jede Stadt hat ein Erbe, das es zu heben gilt: War dort eine Poststation, ein ehemaliger Fürstensitz oder gar eine Manufaktur? Genau darum muss ein passendes Storytelling konstruiert werden, das Menschen begeistert und verblüfft."

Vor diesem Hintergrund stehen die Planungen für die Oberflächengestaltung als Folge der Kanalsanierung in einem größeren Kontext, es geht um die künftige Positionierung im Kanon der Einkaufs-, Freizeit- und Erlebnisangebote, authentisch (Altstadtkern) oder artifiziell (Kernwasserwunderland). Insbesondere die historisch gewachsenen Altstädte müssen sich darauf besinnen, dass sie als ein Ensemble aus Geschichte, Architektur und Städtebau der verschiedenen Epochen ihre "Story" authentisch entwickeln müssen.

## 5.2. Leitbild für die Gestaltung der Fußgängerbereiche

Aus Bereisungen von Beispielobjekten und aus den Erkenntnissen der Vorträge im Workshop und aus vorhandenen Untersuchungen und Gutachten wurde ein Leitbild für die Gestaltung der Fußgängerbereiche entwickelt:

- Nachhaltig und robust  
das Konzept zur Neugestaltung muss in seinen gestalterischen wie in seinen konstruktiven und funktionalen Aspekten langfristig angelegt sein
- Typisch Moers  
die Wiederherstellung der Oberflächen beachtet das wertvolle historisch gewachsene Gefüge der Stadt; das zu entwickelnde Leitbild – "Narrativ" – bezieht sich auf Moers und ist unverwechselbar
- Resilient  
Kluge Planung, Entwässerung, Bautechnik und Pflanzenverwendung schafft auch im Klimawandel eine attraktive Innenstadt, die Besucher anzieht und den Bewohnern Freiraum vor der Haustür bietet
- Nutzungsoffen  
Die Gestaltung schafft auch durch kluge Bündelung von Funktionen Raum für Stadtleben in den verschiedenen Facetten, ergänzt durch eine intelligente Infrastruktur. Gleichzeitig sollen alle Nutzergruppen ohne Barrieren den Raum benutzen können.
- Zurückhaltend  
Die Fußgängerzone, die Wege und Plätze sind Bühne für das Stadtleben, nicht der Hauptdarsteller
- Wirtschaftlich  
Preis-wert im besten Sinne werden Investitionen verantwortungsvoll getätigt, Qualität geht vor

## 5.3. Flächenumgriff, Planungsraum

Von der Kanalsanierung ist die gesamte Moerser Altstadt betroffen. Der Umfang der Baumaßnahme reicht von schmalen Rohrgräben, z.B. Im Rosenthal, auf der Westseite des Neumarktes und in der Friedrichstraße bis hin zu einer nahezu vollständigen Inanspruchnahme des Straßenprofils (Kirchstraße, Pfefferstraße, Teile der Steinstraße).

Ferner sind unterschiedliche Nutzungsklassen betroffen, das Spektrum reicht hierbei von der konventionell ausgebauten Straße (bspw. Oberwallstraße, westlicher Neumarkt) über Mischflächen und Wohnstraßen (Im Rosenthal) bis zu den Fußgängerbereichen und Gassen (Steinstraße, Burgstraße).

Aus diesen Parametern ergibt sich ein Handlungsrahmen für Leistungen der Freianlagenplanung für die Plätze und Fußgängerbereiche.



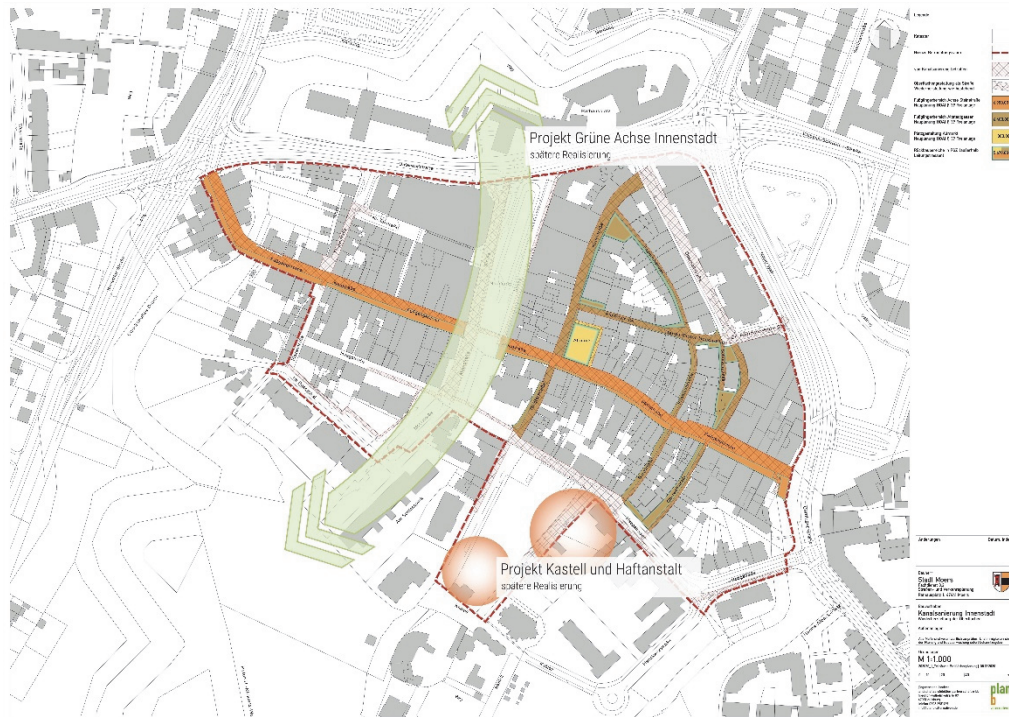


Abb. 6 Planungsbereiche  
Quelle: Verfasser

Gegenstände der Freianlagenplanung sind demnach

- Die Achse Steinstraße von der Unterwallstraße bis zum Königlichen Hof (orange hinterlegt, 6.900 m<sup>2</sup>)
- Der Altmarkt (800 m<sup>2</sup>)
- Die "Altstadtgassen" Kirchstraße, Klosterstraße, Friedrichstraße, Pfefferstraße, Schuster-gasse, Burgstraße, Oberwallstraße zwischen Wallzentrum und Haagstraße (6.400 m<sup>2</sup>)

Der Bereich Neumarkt ist von den Kanalbaumaßnahmen nur in Randbereichen (Verkehrsflächen) betroffen; ferner ist derzeit noch nicht absehbar, wie weit die planerischen Überlegungen für diesen Bereich gediehen sind, wenn die Kanalsanierung abgeschlossen ist. Daher scheint es sinnvoll, hier zunächst nur die Leitungsgräben wieder zu verfüllen und den "alten" Zustand an der Oberfläche wiederherzustellen.

Die Oberwallstraße ist im Bereich am Wallzentrum eine konventionelle Straße, die nach derzeitigem Kenntnisstand im Typus nicht verändert werden soll, gleiches gilt für die Haagstraße.

Am Kastell muss eine Planung des Platzes die städtebauliche Entwicklung im Bereich der ehemaligen Haftanstalt und der Flächen an der kleinen Allee abwarten; auch ist hier nur die Straßenfläche betroffen und nicht der Platz.



Abb. 7 Zielvorgaben  
Quelle: Verfasser

#### 5.4. Anregungen und Hinweise Vorbereitende Maßnahmen

- Der **Baumbestand** – vornehmlich in den Platzsituationen soll, sofern Vitalität und Standortbedingungen dies erlauben, erhalten in die Neuplanung integriert werden
- Das vorhandene, graue **Granitpflaster** ist zur Wiederverwendung zu sichern; im Sinne der Ressourcenschonung ist die Wiederverwendung vorhandener Maßnahmen ein wichtiger Beitrag; bei angepasster Verwendung außerhalb von Laufzonen und fachgerechter Verlegung wird die Rauigkeit nicht mehr nachteilig wirken.
- Es wird dringend angeraten, mindestens unter geplanten Baumstandorten nicht mehr benötigte **Leitungen** zurückzubauen, damit Raum für stadtklimatisch unabdingbare Baumpflanzungen entsteht. Da der vorhandene Unterbau voraussichtlich ohnehin in der gesamten Breite ausgetauscht werden muss (Vermeidung von Setzungen), ist es bis zum Ausbau bestehender Leitungen nur noch ein kleiner Schritt.
- Insbesondere die unkoordinierte Anordnung von Schalt-, Post- und Telekommunikationskästen, aber auch privater Nutzungen (Abfallbehälter, Abluftanlagen) prägen das Straßensbild nachhaltig negativ. Nach einer Bereinigung durch den Bauherrn (Gestattungsverträge prüfen und nach Möglichkeit kündigen) und einer Neuplanung im Rahmen der Sanierung der Infrastruktur ist ein Konzept für die Neuordnung und Konzentration dieser Anlagen zu erarbeiten.

#### Planung

- Die Planungen für die Wiederherstellung der Oberflächen müssen im Grunde VOR der endgültigen Festlegung der Leitungsverläufe mindestens eine grundsätzliche **Strategie für Baumpflanzungen** entwickeln; die Planung der Leitungsverläufe reagiert auf diese Prämisse.
- Die Neuverlegung von Leitungen erlaubt, Konflikte mit Baumpflanzungen durch Einplanung geeigneter Schutzmaßnahmen (Schutzrohre, Wurzelabweiser) zu vermeiden. Dies sollte bei der Trassenplanung mit bedacht werden.

- Bei der Bepflanzung ist von entscheidender Bedeutung, dass geeignete **"Klimabäume"** bevorzugt ebenerdig gepflanzt, im Untergrund optimierte Standortbedingungen vorfinden. Dazu gehört die Maßgabe, je Baum 12 m<sup>3</sup> geeignetes Substrat vorzuhalten – Wasser-, Bodenluft- und Nährstoffangebot sind die wichtigen Parameter. Dabei muss im Hinblick auf die Stadthistorie beachtet werden, dass historisch gesehen die Räume in der Innenstadt eher "steinern" waren, neue Baumpflanzungen sollten diesen Aspekt nicht konterkarieren. Vor diesem Hintergrund und wegen der Tatsache, dass freiwachsende Bäume ggf. Konfliktpotential im Hinblick auf Lichtraumprofile und Lichteinfall in die Gebäude heraufbeschwören könnten auch geschnittene Kronen sinnvoll (Spalier, Kasten). Mehrere Bäume in Gruppen können Schatteninseln besser ausbilden als eine Einzelstellung im Raster. Weiteres Grün – etwa Rasenflächen oder Rabatten – sind in der engen Fußgängerzone nicht vorstellbar und auch nicht historisch begründet.
- Bei Erdarbeiten ist mit **stadtarchäologisch relevanten Funden** zu rechnen – ggf. ist eine Art Task-Force sinnvoll, die auf solche Vorkommen und Vorkommnisse reagieren kann
- **Unterbau** und Gründungen - der Schichtenaufbau der Flächen in der Fußgängerzone muss unter Beachtung **besonderer Lastfälle** (Hubsteiger, Karussells, Punktlasten) sorgfältig gewählt werden, die Einstufung nach Bauklassen muss ggf. um diese Aspekte ergänzt werden (Fachgutachten); zu den Vor- und Nachteilen der verschiedenen Bauweisen (gebunden, ungebunden, Mischbauweise) siehe Expertise von Herrn Lanicca; eine gebundene Bauweise scheint am besten geeignet zu sein. Ferner sind die allgemeinen Anforderungen der Feuerwehren bezüglich Befahrbarkeit von Straßen/ Wege und Sicherstellung der Erreichbarkeit von Gebäuden zu beachten.
- Oberbau- und Deckschichten sind ebenfalls aus den Lastfällen zu bemessen. Die Wahl geeigneter Materialien ergibt sich für die "Straßen" und Gassen aus dem Grundprinzip der **gut begehbaren Mitte** mit optischer Führung über Rinnen aus Fertigteilen mit taktiler Rostabdeckung oder in (Naturstein-) Pflaster und den **Randbereichen zur Bebauung**, wo der vorhandene **Naturstein** wieder verwendet werden soll.
- **Barrierefreiheit** kann mittels einfacher Regeln auch in ein gestalterisch anspruchsvolles, für die Altstadt charakteristisches Konzept integriert werden. Die "echten" Gefahrenstellen für Menschen mit Einschränkungen sind die Querungen von Straßen, d.h. spezielle taktile Leitsysteme mit Noppen- und Rillenplatten führen sicher über die Verkehrsflächen und "entlassen" die Nutzer in die Fußgängerbereiche, in denen gut rollbare Oberflächen, begleitet von farblich und taktil kontrastierenden Bändern, die Orientierung erleichtern. Durch die vorgeschlagene Raumaufteilung werden Hindernisse durch Bestuhlung oder Auslagen vermieden. Flache Neigungen in den Flächen, normgerechte Rampen an Höhenunterschieden und Aufenthaltsangebote jenseits des Konsums ergänzen den Handlungsrahmen und dienen allen Nutzern. Ggf. sind (Auswahl der Leuchten!) auch schon Vorkehrungen für die neuen akustischen Blindenleitsysteme via Bluetooth vorzusehen.
- Die Planung der **Entwässerung** der Fußgängerzone muss der Tatsache Rechnung tragen, dass einerseits **schwellenlose Eingänge** in die Erdgeschosse die Regel sind, andererseits die Niederschlagsmengen bzw. **Starkregenereignisse** zunehmen werden. Auf diesen Aspekt ist die Entwässerung abzustimmen. So können in den schmaleren Gassen groß dimensionierte **Kastenrinnen zum temporären Einstau** genutzt werden; in den breiteren Straßen mit Baumbestand ist zu prüfen, inwieweit neue Baumstandorte und **unterirdische Rigolen** / Dränagen Entlastungen bringen können.
- Bei **Einbauten** in Außenanlagen (Poller, Schilder, Leitsysteme, Radständer), der "Stadtmöblierung" ist auf **größtmögliche Beschränkung** in der absoluten Zahl und auf Nutzung bewährter (Schlossumfeld), in Materialität und Farbgebung **einheitlicher Objekte** zu achten. Die Chance, ein einfaches, klar strukturiertes und intelligent angeordnetes System multifunktionaler Stadtmöbel und Einbauten zu entwickeln, muss genutzt werden.



Bänke sind in ausreichender Zahl vorzusehen, bevorzugt im Schatten von Bäumen, verschiedene Sitzhöhen, Armlehnen und eine angenehme Materialität der Sitzflächen sind vorzusehen.

- In die Gestaltung sind angemessene **Spiel- und Bewegungsangebote** zu integrieren, vorzugsweise an Bereichen, die auch ein Aufenthaltsangebot aufweisen.
- Die **Verkehre** im Bereich der Fußgängerzone sind auch durch begleitende Maßnahmen zu minimieren (Lieferkonzept), ferner sollten die Zufahrtsmöglichkeiten zeitlich gesteuert (Versenkpoller) und kanalisiert werden. Auf stadtbildverträgliche Gestaltung ist zu achten.
- **Licht in der Stadt** ist ein wichtiges Instrument für das Wohlbefinden, die Sicherheit und auch für das Erlebnis in der Stadt. Grundsätzlich sind heute mit der LED-Technik und möglicher Nachtabsenkung Aspekte des Artenschutzes und der Vermeidung von Licht-Smog berücksichtigt. Bei der Platzierung von Mastleuchten sollte immer die Möglichkeit vorgesehen werden, Energie abzuzweigen für "Licht-Events", für das Laden von E-Bikes oder den Betrieb von Markt- und Verkaufsständen. Die Gestaltung richtet sich nach dem Material- und Formenkanon der Einbauten.
- **Wasser in der Stadt** wird für die Aufenthaltsqualität zukünftig wichtiger werden; hier muss mindestens über Trinkbrunnen und Wassernebel nachgedacht werden. Auch Kinder und junge Familien werden vom Wasser angezogen, wobei Moers mit dem Thema Wasser im Schlosspark und im Freizeitpark bereits spannende Angebote vorweisen kann.

## 5.5. Testentwurf, Grundzüge der Planung

Von jeher sind Straßenräume von einer klassischen Aufteilung geprägt: vor den Häusern befindet sich das Trottoir; früher oft nur als Aufkantung zum Schutz vor dem Unrat und den Abwässern auf der Straße, später – und in besonders in den Stadtzentren – Flaniermeile des Bürgertums, Lieferzone, Treffpunkt, Spielplatz. Nach einer Kante (Bordstein) die Fahrbahn, zu Beginn gestampfter Lehm, später Kopfsteinpflaster, noch später Asphalt.



Abb. 8 Testentwurf Übersicht  
Quelle: Verfasser

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde die Fußgängerzone eingeführt – eine Gegenbewegung zur autogerechten Stadt. Die ehemaligen Straßen wurden vollständig überformt zu hybriden Räumen, Kübel, Hochbeete, Sitzgelegenheiten, Mäuerchen, Rasterung, Materialvielfalt – alles wurde unternommen, um die alte Struktur, Stringenz und Hierarchie zu überwinden. Der Blick war in die Zukunft gerichtet, Geschichte eher ein unangenehmes Kapitel.

Inzwischen besinnt man sich wieder auf die klassischen Bilder – die traditionelle Aufteilung des (Straßen-) raumes wird wieder aufgegriffen, allerdings schwellenlos und natürlich autofrei. Es ist allgemein anerkannt, dass diese neue Gestaltungsauffassung sich besser mit den historischen Fassaden verträgt; nicht zuletzt bieten die Notwendigkeiten der Wasserführung über Rinnen auch einen technisch-funktionalen "Anlass" im Sinn von "form follows function".

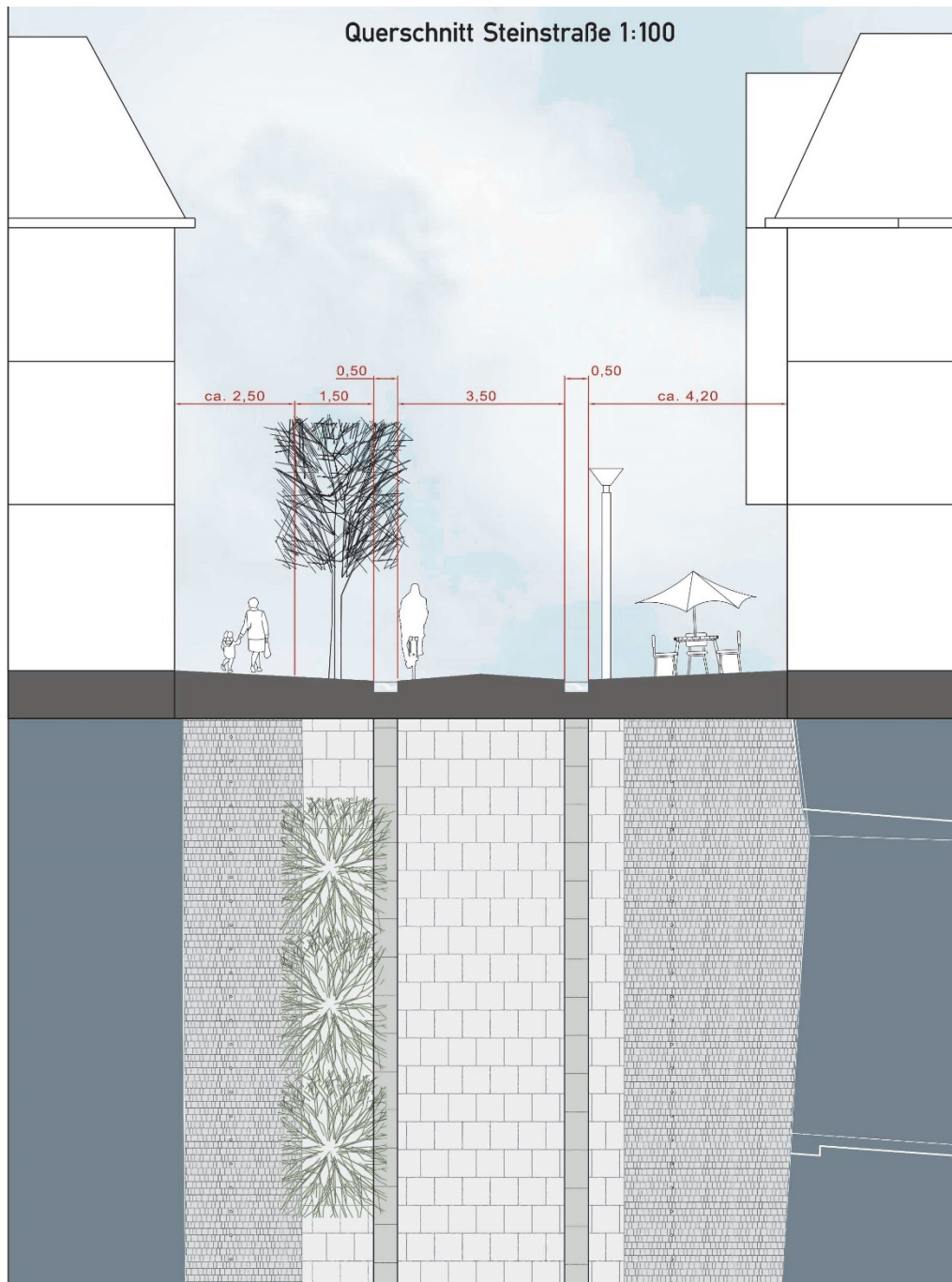


Abb. 9 Testentwurf - Querschnitt Steinstraße  
Quelle: Verfasser

Mit dem Testentwurf soll eine Grundlage für die weitere Planung geschaffen werden; Ziel ist eine klare Typisierung (Unterscheidung der "Hauptachse" Steinstraße von den schmalere Altstadtgassen) und Zonierung (hindernisfreier Gehbereich in der Mitte der Straßen und Gassen, Führung durch Entwässerungsrinne(n) und Helligkeitsunterschiede), die aus der Grundstruktur vorgezeichnete Nutzung der Randbereiche (kein Laufbereich, sondern Platz für Auslagen, Gastronomie und temporäre Nutzfläche bei Veranstaltungen), die mit dem vorhandenen Naturstein (Granitpflaster) befestigt werden. Ein über die Achse Steinstraße gespanntes, einheitliches System aus Straßenbäumen schafft Entlastung in Hitzeperioden, ergänzt um Maßnahmen zur Niederschlagswasserrückhaltung. Aus der Grundstruktur ergeben sich ferner Achsen oder Streifen für Möblierung und Leuchten, ggf. auch für die Lage von Schächten und Schiebern für die diversen Leitungen.

Sondernutzungen können durch Markierungen in der Fläche abgegrenzt werden, etwa durch Markierungsnägel oder Markierungssteine.

Die Steinstraße erhält einen mittleren Bereich mit einem ebenflächigen, großformatigen Pflasterbelag aus Betonstein, gegliedert durch zwei Rinnen und mit einem Dachprofil versehen. Eine Breite von 3,50 m zuzüglich der beiden Rinnen ergibt eine ausreichend breite Bewegungszone von 4,50 m, diesen Mittelbereich werden auch Lieferanten (zwei Lieferwagen können aneinander vorbeifahren) und Feuerwehr und Rettungskräfte nutzen.

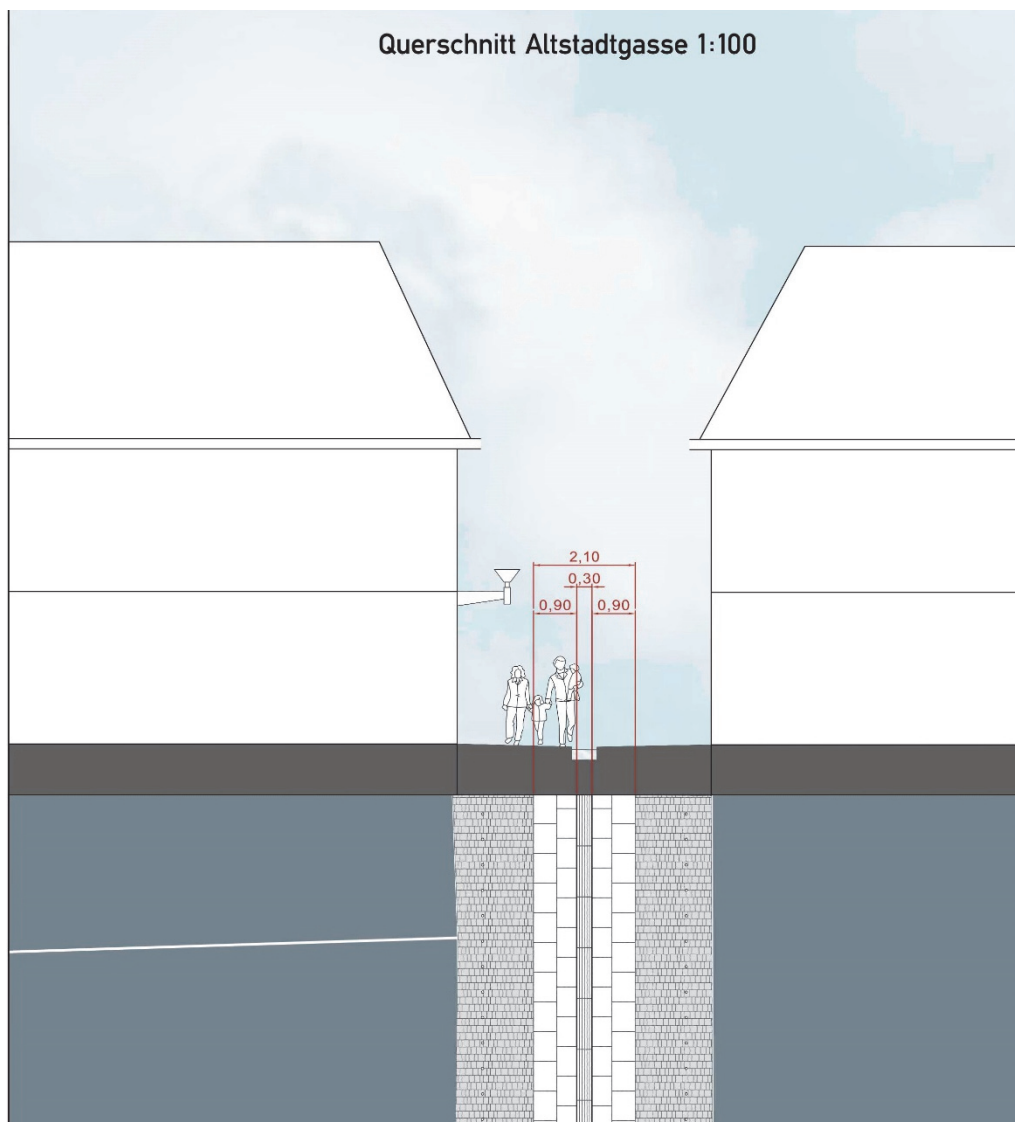


Abb. 10 Testentwurf - Querschnitt Friedrichstraße  
Quelle: Verfasser



Ergänzend sind ein schmaler und ein breiter Streifen aus dem gleichen Betonstein an die Rinnen angedockt; der schmale dient zum Aufstellen der Leuchten, der Breite ist Ruhezone mit Baumbeeten, Bänken und ggf. Radständern. Er ist auf der Süd-/Westseite der Steinstraße angeordnet und liegt somit außerhalb der Leitungstrassen.

Die angrenzenden Flächen werden bis an die Gebäude mit Natursteinpflaster (vorhandene Granitpflastersteine) befestigt. Für eine optimale Reinigung und die Vermeidung von Schäden durch herabtropfendes Wasser empfiehlt sich die gebundene Bauweise mit geschlossenen Fugen; damit wird auch die Begehbarkeit gegenüber dem aktuellen Zustand verbessert. Dieser Bereich ist dann für Außengastronomie und Auslagen nutzbar, die Flächen können durch Markierungsnägel oder – Steine abgegrenzt werden.

Die schmalen Gassen sehen einen insgesamt 2,10 m breiten Laufstreifen vor, auch hier werden die Seitenbereiche mit den vorhandenen Granitpflastersteinen befestigt. Damit die schmalen Gassen für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge nutzbar bleiben, kann nur ein schmaler Rand - durch Markierungsnägel abgegrenzt – für Auslagen und Werbung genutzt werden.

In den Gassen sollte auf Möblierung und Baumpflanzungen verzichtet werden (Ausnahme Plätze); die Beleuchtung sollte wie heute über Wandleuchten erfolgen, die an den „historischen“ Gebäuden auch in klassischer Gestaltung (ggf. Übernahme Bestand) ausgeführt sein können.