

# Grafschafter Museums- und Geschichtsverein in Moers e.V.

E-Mail: [bauleitplanung@moers.de](mailto:bauleitplanung@moers.de)

Stadt Moers

Fachbereich Stadt- und Umweltplanung, Bauaufsicht

Rathausplatz 1

47441 Moers



Nachrichtlich an:

Die Fraktionen im Rat der Stadt Moers, z. Hd. der Fraktionsvorsitzenden

LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Abt. für Denkmalschutz / Praktische Bodendenkmalpflege, Herrn Martin Vollmer-König M.A., [martin.vollmer-koenig@lvr.de](mailto:martin.vollmer-koenig@lvr.de)

LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Abteilung Bau- und Kunstdenkmalpflege, Frau Dr. Claudia Euskirchen, [claudia.euskirchen@lvr.de](mailto:claudia.euskirchen@lvr.de)

Moers, den 01.06.2021

## **Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 220 und 221 Moers, Mitte Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zu den städtebaulichen Konzepten der Bebauungspläne Nr. 220 und 221 nehmen wir im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung als Vorstand des Grafschafter Museums- und Geschichtsvereins Moers e.V. sowie als Einzelpersonen Stellung.

### **1. Unzureichende Darstellungstiefe der städtebaulichen Konzepte**

Die Darstellungstiefe der städtebaulichen Konzepte für die Bebauungspläne Nr. 220 und 221 reicht nicht aus, um ihre Inhalte und städtebaulichen Auswirkungen sachgerecht beurteilen zu können. Von einem städtebaulichen Konzept wären Aussagen zur Intensität der Nutzung zu erwarten, zum Beispiel zu der voraussichtlichen, grob geschätzten Zahl der Wohnungen und der Bewohner. Diese Schätzung hat Einfluss sowohl auf den Erschließungsbedarf für den fließenden und ruhenden Verkehr, einschließlich des Stellplatzbedarfs, als auch auf die erforderliche Infrastruktur. Zu beiden Bebauungsplänen fehlen entsprechende Aussagen sowohl im städtebaulichen Konzept als auch im jeweiligen Erläuterungsbericht. Im Sinne der Entwicklung von Moers als soziale Stadt wäre auch eine Aussage wünschenswert, welche Bevölkerungskreise durch den zu schaffenden Wohnraum adressiert werden sollen und in welchem Umfang öffentlich geförderter Wohnraum in den Plangebieten geschaffen werden soll. Für den Bebauungsplan Nr. 221 fehlen ebenso Aussagen zu der Frage, welche Arten von Gewerbe im Plangebiet angesiedelt werden sollen, welches Verhältnis die gewerblichen und die Wohnnutzungen zueinander haben sollen und ob eine vertikale Gliederung des Plangebiets nach diesen Nutzungen vorgesehen ist. Auch diese Aussagen haben erheblichen Einfluss auf den Bedarf der inneren und äußeren Erschließung des Plangebietes. Das ehemalige Finanzamtsgrundstück befindet sich innerhalb des im

Flächennutzungsplan abgegrenzten zentralen Versorgungsbereichs Moers-Innenstadt. Deswegen ist von besonderem Interesse, ob Einzelhandel, gegebenenfalls zentrenrelevanter Einzelhandel, oder nur Büros und Verwaltungen in den gewerblich nutzbaren Flächen angesiedelt werden sollen. Ebenfalls hat die Öffentlichkeit bereits in diesem frühen Stadium der Planung ein Recht darauf, zu erfahren, ob die Ansiedlung von Spielhallen, Vergnügungsstätten, Bordellen und anderen dem Kerngebiet vorbehaltenen Nutzungen zugelassen werden soll, ob die Ansiedlung von Gastronomie- oder Beherbergungsbetrieben angestrebt oder ausgeschlossen werden soll und ob die Ansiedlung von produzierendem Gewerbe und Handwerksbetrieben vorgesehen ist. Nach den Erläuterungen zum Bebauungsplan Nr. 221 soll das östliche, fünfgeschossige Gebäude ausschließlich mit Flächen für Dienstleistungen errichtet werden. Der Begriff der Dienstleistungen ist einerseits sehr weit gefasst, andererseits keine planungsrechtlichen Kategorie, sodass die angestrebte Bandbreite von Nutzungen für dieses Gebäude nicht deutlich wird.

Die innere und äußere Erschließung der Plangebiete ist mangelhaft dargestellt. Das städtebauliche Konzept für den Bebauungsplan Nr. 221 lässt immerhin erkennen, dass eine Tiefgarage unter den Wohngebäuden geplant oder angedacht ist, um den ruhenden Verkehr aufzunehmen. Das städtebauliche Konzept für den Bebauungsplan Nr. 220 lässt hingegen kein Erschließungskonzept erkennen, die Vorstellungen zur Unterbringung und Abwicklung des durch das Vorhaben ausgelösten ruhenden Verkehrs wie auch des durch Läden, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe ausgelösten Andienungsverkehrs sind nicht erkennbar.

Um die Einbindung der geplanten Bebauung in das städtebauliche und landschaftliche Umfeld zu beurteilen, sind außerdem Höhenschnitte bzw. Höhenabwicklungen erforderlich, die sowohl die geplante Höhe der Bebauung als auch die Höhen der Bebauung im Umfeld der beiden Bebauungsplangebiete sowie die Höhe des Walles der Wall- und Grabenanlage zeigen und die geplante Höhenfestsetzung für die Bebauung hierzu in Bezug setzen. Da die Böschungsoberkante des Moersbaches ist nicht zwingend mit der Grenze des Bebauungsplangebietes Nr. 220 identisch ist, ist auch ein Schnitt erforderlich, der die Böschungskante und den Böschungsverlauf zeigt und es ermöglicht, den Abstand der geplanten Baugrenze zur Böschung des Moersbaches zu erkennen.

Gemäß § 3 Abs. 1 BauGB ist die Öffentlichkeit möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende **Lösungen**, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebietes in Betracht kommen, und die **voraussichtlichen Auswirkungen der Planung** öffentlich zu unterrichten. Ein für die Öffentlichkeitsbeteiligung geeignetes städtebauliches Konzept sollte deshalb die örtlichen Vorbedingungen und städtebaulichen Bezüge der Planung verständlich und nachvollziehbar darstellen. Die Unterzeichner bedauern, dass die vorgelegten Konzepte weit hinter diesen Erwartungen zurückbleiben.

## **2. Bebauungsplan Nr. 220 Moers, Mitte (Unterwallstraße)**

### **2.1.**

Wir begrüßen, dass durch die neue, im städtebaulichen Konzept vorgesehene Gebäudestellung eine Einfassung der Unterwallstraße mit einer Straßenrandbebauung im Westen des Plangebietes erfolgen soll. Ebenso begrüßen wir, dass das westliche Gebäude in seiner Längenausdehnung so begrenzt werden soll, dass eine Sicht- und Grünverbindung zwischen der Fieselstraße und der begrünten Wall- und Grabenanlage am Moersbach entsteht. Jedoch enthalten die Erläuterungen zum städtebaulichen Planungskonzept widersprüchliche Aussagen zu dieser Verbindung. Auf Seite 5 wird unter der Überschrift „Städtebauliches Konzept und Freiraum“ ausgeführt, zwischen der Bebauung auf den beiden Grundstücksteilen solle ein Durchgang von der Unterwallstraße zur Wall- und Grabenanlage entstehen, der Durchblicke von der Innenstadt zur Wall- und Grabenanlage ermögliche. Unter der Überschrift „Verkehrliche Erschließung“ auf Seite 6 wird hingegen ausgeführt, dass eine neue Zufahrt gegenüber der Fieselstraße, also an dieser Stelle, denkbar sei. Dies widerspräche dem Konzept „Grün Inne Stadt“. In der Konzeptbroschüre ist zum Finanzamt auf Seite 29 ausgeführt:

„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 Herstellung einer Zufahrt zum Plangebiet und zu dessen innerer Erschließung gegenüber der Fieselstraße stünde der Intention entgegen, die Einzelgebäude an dieser Stelle ins Grüne einzubetten und mittels Durchgängen und Durchblicken eine stärkere Verbindung von den Freiflächen an der nördlichen Wall- und Grabenanlage über die Unterwallstraße bis zur Fieselstraße zu schaffen.

Wir regen an, zwischen den beiden Gebäudekomplexen lediglich einen Durchgang von der Unterwallstraße bis zur Fieselstraße einschließlich einer diesen Durchgang einfassenden Grünzone zu schaffen. Der Zugang für die Öffentlichkeit und die dauerhafte Sicherung des Erhalts des Durchgangs sowie der begleitenden Grünzone durch die Stadt Moers sollten mit geeigneten Instrumenten des Bauplanungs- und Bauordnungsrechts (z.B. Festsetzung eines Gehrechts zugunsten der Allgemeinheit, Baulasten, städtebaulicher Vertrag) sichergestellt werden.

Die geplante Bebauung, namentlich ihre Stellung und Ausdehnung, stößt im Übrigen auf unsere Bedenken.

Bedenken hegen wir dagegen, dass der nördliche Teil des westlichen Gebäudekomplexes bis auf einen Abstand von ca. 5,50 m, an der Nordwestecke sogar bis auf 2 m an die Grundstücksgrenze und mithin an die Wall- und Grabenanlage (obere Böschungskante des Moersbaches) heranrücken soll. Damit steht die geplante Bebauung noch näher am Moersbach als das bisherige Finanzamtsgebäude. Dies wird weder der städtebaulich-historischen noch der stadtoökologischen Bedeutung des Baudenkmals der Wall- und Grabenanlage gerecht. Wall und Graben sind als Denkmal Nr. 103 in die Denkmalliste der Stadt Moers eingetragen. In der Geschichte der Stadt Moers hat die städtische Bebauung stets einen angemessenen Abstand zur Verteidigungsanlage gehalten, aus der die Wall- und Grabenanlage übrig geblieben ist. Deshalb ist eine Bebauung, die an die Böschungskante des Grabens heranreicht, ahistorisch und denkmalwidrig. Zudem bietet die Neubebauung des ehemaligen Finanzamtsgrundstücks die einmalige Chance, den Grünzug der Wall- und Grabenanlage im Bereich dieses Grundstücks zu verbessern oder wiederherzustellen. Diese Chance wird durch die angedeutete Planung nicht nur verschenkt, sondern der bestehende Zustand wird verschlechtert. An der Böschungskante stehen zurzeit einige größere Bäume, die beim Abriss des Finanzamtsgebäudes beseitigt werden müssen und bei einer Neubebauung auch keinen Platz mehr fänden. Damit würde der kolossale vier- bis siebengeschossige Gebäudekomplex ohne Einbindung in die Stadtlandschaft und ohne angemessene Begrünung aus der Blickrichtung des Nordwalles direkt am Stadtgraben stehen.

Wir regen an, die Bebauung mit einem Mindestabstand von 10 m zur Böschungsoberkante des Grabens festzusetzen.

Bedenklich erscheint uns die Planung, ein siebengeschossiges Hochhaus an der Südwestecke des Plangebietes mit einer Längenausdehnung von 14 m entlang der Unterwallstraße und von 21 m in Richtung Norden parallel zum Moersbach zu errichten. Dieses dominante Gebäude erscheint im städtebaulichen Umfeld nicht maßstabsgerecht, denn aufgrund der Entfernung zur Westseite der Repelener Straße (wegen der Straßenbreite, des noch dazwischen befindlichen Parkplatzes und des Moersbaches mit seiner Grünzone) entsteht kein städtebaulicher Bezug zur dortigen Bebauung. An der im wesentlichen viergeschossig bebauten Südseite der Unterwallstraße findet das Gebäude keine Entsprechung. Es marginalisiert aber die Grünzone entlang des Moersbaches, da es den dortigen Baum- und Strauchbewuchs deutlich überragt. Städtebauliche Motive für die siebengeschossige Bebauung sind in den Erläuterungen zum städtebaulichen Planungskonzept nicht beschrieben und auch nicht erkennbar. Ein siebengeschossiges Wohn- und Geschäftsgebäude (Bürogebäude) ist an dieser Stelle nicht geeignet, um einen Eingang in die

Innenstadt Moers zu markieren. Zum einen führt die Unterwallstraße nicht in die Innenstadt hinein, sondern berührt diese überwiegend tangential. Zum anderen könnte eine bedeutsame Stadtmarke in Gestalt eines Hochhauses an dieser Stelle nur entstehen, wenn dieses Hochhaus in herausragender Architektur, gewissermaßen als architektonischer Leuchtturm, errichtet würde. Damit ist indessen nicht zu rechnen. Vielmehr wird der Investor darauf bedacht sein, die Architektur unter Zweckmäßigkeitsgesichtspunkten und kostengünstig zu gestalten. Dazu gehören bei einer Wohnbebauung z.B. Balkone und Loggien, die die Außenfassade prägen. Solch eine dominante Zweckarchitektur an exponierter Stelle kann das Stadtbild nur negativ beeinflussen.

Wir regen an, auf einen siebengeschossigen Gebäudeteil ersatzlos zu verzichten.

Die Gebäudestellung des fünfgeschossigen Einzelgebäudes erscheint uns städtebaulich nicht motiviert. Sie konterkariert das Ziel, der Unterwallstraße eine schlüssige Einfassung durch eine straßennahe Bebauung zu geben. Ob die gewählte Gebäudestellung durch das Ziel geprägt ist, die große, hinter der Bushaltestelle und vor dem Finanzamt stehende Platane zu erhalten, wird aus den Erläuterungen des Plankonzepts nicht deutlich. Sollte dies das Ziel sein, so sehen wir dessen Gefährdung durch den vorgesehenen Gebäudestandort. Das Finanzamtsgebäude steht im Bereich der Platane 16 m von der Grundstücksgrenze zwischen der Bushaltestelle und dem Finanzamtsgebäude bzw. 18 m von der südlichen Plangebietsgrenze entfernt. Das neue Gebäude soll im Bereich der Platane lediglich einen Abstand von weniger als 7 m zur Plangebietsgrenze oder 5 m zur Grundstücksgrenze einhalten. Damit ragt das Gebäude weit in den heutigen Kronen- und Traufbereich der Platane hinein, sodass – erst recht unter Einbeziehung der nötigen Baugrube und des mit deren Herstellung verbundenen Eingriffs in den Wurzelbereich – der Erhalt der Platane nicht gewährleistet werden kann. Wir fordern, bereits vor der Aufstellung des Bebauungsplanentwurfs durch einen unabhängigen Sachverständigen untersuchen zu lassen, ob und unter welchen Voraussetzungen die Platane erhalten werden kann. Nach dem Ergebnis der Untersuchung sollte dann entschieden werden, ob auf die Platane verzichtet und stattdessen eine Straßenrandbebauung realisiert wird oder ob das Gebäude gegebenenfalls zum Erhalt der Platane noch weiter zurücktreten muss.

## 2.2.

Wie wir schon unter Nr. 1. ausgeführt haben, fehlen detailliertere Aussagen und Abschätzungen zu Art und Umfang der Nutzung, zur Zahl der dort lebenden und arbeitenden Menschen und zu dem daraus resultierenden Bedarf an innerer und äußerer Erschließung. Für die Neubebauung soll nach den Aussagen des Plankonzepts unter Berücksichtigung der zentralen Lage ein ausreichender Stellplatznachweis auf dem Grundstück erfolgen. Angedacht ist die Unterbringung der Stellplätze in einer Tiefgarage. Das Konzept enthält wieder eine Betrachtung, wie diese Tiefgarage erschlossen werden soll, noch einen Abgleich mit den Belangen des Denkmalschutzes. Das Plangebiet befindet sich vollständig auf der Fläche des Bodendenkmals WES 208 „Mittelalterliche bis neuzeitliche Stadt und Festung Moers, nördlicher Bereich“. Eine Tiefgarage und schon eine Unterkellerung der Gebäude lassen sich ohne Eingriff in dieses Bodendenkmal nicht realisieren. Dem weiteren Planungsprozess müssen umfassende Untersuchungen vorausgehen. Außerdem greift die Planung in den Geltungsbereich des Baudenkmals Nr. 103, Wall- und Grabenanlage, ein. Sie liegt zudem im Denkmalsbereich Nr. 1 der Stadt Moers, Wall- und Grabenanlage. Es entsteht der Eindruck, dass die genannten Denkmäler und der Denkmalsbereich zwar im Erläuterungsbericht erwähnt werden, aber bei den planerischen Überlegungen keine Berücksichtigung gefunden haben.

Außerdem würde die Errichtung unterirdischer Tiefgaragen zwar eine gewisse Oberflächenbegrünung ermöglichen, aber zu einer weitestgehenden Versiegelung des Plangebietes mit den bekannten Nachteilen für den Wasserhaushalt führen. Um diese Nachteile zu minimieren und die ortsnahe Beseitigung des auf den Flächen anfallenden Niederschlagswassers zu gewährleisten, halten wir bereits während der Aufstellung des Bebauungsplanes und als dessen Bestandteil eine Entwässerungsplanung für erforderlich, die ebenso wie die Versiegelung durch Tiefgaragen mit dem städtebaulichen Ziel der Durchgrünung der Stadt harmonisiert werden muss. Es dürften Sammel- und Rückhalteeinrichtungen auf dem Grundstück erforderlich sein. Die

Ableitung des Niederschlagswassers in den Moersbach widerspricht heutigen Vorstellungen zum Schutz des Grundwasserhaushalts und zur Grundwasserneubildung.

Ungeachtet der Option einer Tiefgarage werden die im Plangebiet voraussichtlich zulässigen Nutzungen einen nicht unerheblichen Bedarf an oberirdischen Stellplätzen auslösen, z.B. für die Einsatzfahrzeuge von Pflegediensten, Lieferdiensten und anderen im Plangebiet anzusiedelnden Dienstleistungsbetrieben wie auch für den Zielverkehr von Besuchern oder von Pflege- und anderen sozialen Diensten, die Bewohner des Plangebietes betreuen. Die Darstellung nahezu der gesamten nicht bebauten Flächen im Plangebiet als begrünte Fläche erscheint deshalb illusionär.

Es ist auch erforderlich, im öffentlichen Straßenraum oder im Bebauungsplangebiet ausreichende Liefer- und Ladezonen vorzusehen. Geschieht dies nicht, so muss damit gerechnet werden, dass Lieferfahrzeuge für die vielfältigen gewerblichen Nutzungen, aber auch Paketdienste für die von der Unterwallstraße her erschlossenen Wohnhäuser rechtswidrig die Rad- und Gehwege vor den Gebäuden blockieren, weil sie auf der Fahrbahn der vierspurigen und stark befahrenen Unterwallstraße nicht für Liefer- und Ladevorgänge halten können, ohne den motorisierten Verkehr erheblich zu behindern. Die Erfahrung zeigt, dass Konflikte bei der Nutzung des Verkehrsraumes in solchen Fällen zulasten der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger) „gelöst“ werden. Um ihrem Ziel einer fahrradfreundlichen Stadt näherzukommen, sollte die Stadt Moers bereits in der Bauleitplanung Verkehrsräume für eine saubere Konfliktlösung planen.

### **2.3.**

Wir begrüßen die Absicht, das östliche Gebäude weiter vom Rathaus abzurücken, als es bisher der Fall ist, und so eine erweiterte Grünfläche zu schaffen, die als Auftakt in die Innenstadt dient. Weil das Grundstück, auf dem diese Grünfläche entstehen soll, einem privaten Investor gehört, regen wir an, durch planerische und vertragliche Instrumente des öffentlichen Rechts sicherzustellen, dass diese Fläche der Öffentlichkeit zur Verfügung steht und der Gestaltungsmacht der Stadt unterliegt.

Diese Bemühungen sollten durch eine nachhaltige Umgestaltung des Einmündungsbereichs des Neumarktes in die Unterwallstraße begleitet werden. Bisher fehlt von Neumarkt aus eine fußgänger- und fahrradfreundliche Verbindung zur Nordseite der Unterwallstraße, zum Rathaus und zum Durchgang in Richtung des Nordwalles. Der relativ schmale ampelgeregelte Fußgängerübergang westlich der Einmündung des Neumarktes hat den Charakter einer Notlösung und verstärkt mit den langen Rotphasen die Trennung des nördlichen Bereiches von der Altstadt. Wir regen an, entsprechend dem Vorbild der Duisburger Landfermannstraße zwischen Theater und König-Heinrich-Platz hier eine ampelfreie, allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt zur Verfügung stehende Zone zu schaffen, die von Kraftfahrzeugen nur mit geringer Geschwindigkeit (10 km/h) befahren werden darf. Entsprechendes ist im Konzept „Grün Inne Stadt“ bereits angedacht und mit geringem baulichem Aufwand zu realisieren.

### **2.4.**

Bedauerlicherweise fehlt im städtebaulichen Konzept die sonst übliche Legende zur Darstellung der im Plan verwendeten Zeichen, Symbole und Farben. So ist nördlich des östlichen Gebäudes eine sich von West nach Ost im Plangebiet erstreckende dunkelblaugrüne Fläche dargestellt, die sich nicht von selbst erklärt. Solche Unklarheiten in der Darstellung erschweren unnötigerweise die Öffentlichkeitsbeteiligung, denn es kann nicht Aufgabe des interessierten Bürgers sein, andere Quellen zu studieren, um sich die Bedeutung der Darstellung zu erschließen. Hier ergibt sich der Sinn und Zweck der Darstellung erst aus der Betrachtung der Machbarkeitsstudie „Grün Inne Stadt“. Offensichtlich meint die dunkelblaugrüne Fläche eine Wasserfläche, die mit dem Moersbach (Stadtgraben) verbunden sein soll und so mittels der nördlich der Wasserfläche entstehenden Halbinsel den ehemals als „Steigerinsel“ bekannten Ravelin auferstehen lassen soll. Die Unterzeichner halten diese Idee für erwägenswert. Allerdings erfordert sie einen planerischen und baulichen Eingriff in die denkmalgeschützte Wall- und Grabenanlage. Die Unterzeichner erachten es deshalb als erforderlich und regen an, das Bebauungsplangebiet zu erweitern und die

von dem Eingriff betroffene Fläche der Wall- und Grabenanlage in das Bebauungsplanaufstellungsverfahren einzubeziehen.

### **3. Bebauungsplan Nr. 221 Moers, Mitte (Moerser Benden/Nordring)**

#### **3.1.**

Die geplante viergeschossige Bebauung – offenbar mit zusätzlichen Staffelgeschossen – auf dem ehemaligen Parkplatz des Finanzamtes erscheint nicht maßstabsgerecht. Sie soll auf einer Fläche errichtet werden, die bisher ebenso frei von Hochbauten ist wie die nördlich daran angrenzenden Flächen des Parkplatzes Mühlenstraße. Westlich des Plangebietes steht an der Repelener Straße eine zweigeschossige Villenbebauung. Zwar ist der Wunsch der Bundesrepublik Deutschland als ehemaliger Eigentümerin der Fläche nachzuvollziehen, den ehemaligen Parkplatz des Finanzamtes wirtschaftlich zu verwerten und einer Bebauung zuzuführen, aber dabei sollte der Rahmen der Umgebung ebenso wie die Darstellung des Flächennutzungsplanes beachtet werden. Eine Hochbebauung von innerstädtischem Gepräge ist durch beides nicht vorgegeben oder vorgesehen. Auch im östlichen Bereich des Nordringes, der an die Rheinberger Straße anschließt, steht (mit einer Ausnahme) lediglich eine zwei- bis dreigeschossige Bebauung. Diese wirkt wegen der räumlichen Trennung vom Plangebiet durch den Grünzug des Moersbaches und den Parkplatz nicht prägend auf dieses ein. Unter Berücksichtigung der zweigeschossigen Bebauung an der Ostseite der Repelener Straße halten wir an dieser Stelle allenfalls eine dreigeschossige, offene und aufgelockerte Bebauung für angemessen. Höhenfestsetzungen im Bebauungsplan sollten bewirken, dass sich die Höhe dieser Bebauung an den Trauf- und Firsthöhen der benachbarten Villenbebauung östlich der Repelener Straße orientiert. Dazu ist es erforderlich, die vorhandene Umgebungsbebauung einschließlich ihrer Höhen zu kartieren. Eine aufgelockerte und durchgrünte, in der Höhe gemäßigte Bebauung, die sich auch sonst in ihrem Maß (Grundfläche, Baumasse, Verhältnis der bebauten zur Freifläche – Grundflächenzahl) an der Villenbebauung orientiert, würde der Bedeutung des Grünzuges der Wall- und Grabenanlage eher gerecht und diesen auch für Spaziergänger wesentlich attraktiver machen als deren geplante Einrahmung mit einer fünf- bis siebengeschossigen Bebauung direkt am Stadtgraben auf dem Finanzamtsgrundstück und einer massierten viergeschossigen Bebauung an der Nordseite des Nordringes. Wir regen eine Planung mit diesen Zielen an.

Deshalb erheben wir Bedenken auch dagegen, einen 70 m langen Gebäudekomplex über Eck entlang des Nordringes im östlichen Teil des Plangebietes zuzulassen. Gerade mit seiner isolierten Stellung würde dieser geschlossene Gebäudeblock unvermittelt wirken. Er hätte keinen städtebaulichen Bezug zur Umgebung. Er selbst wäre vielmehr, auch im Zusammenwirken mit dem westlich davon geplanten 22,5 m langen Gebäudeblock und dem an der Nordseite des Grundstücks zu errichtenden Gebäudeblock, eine städtebauliche Insel, ein Fremdkörper im Stadtbild, und die Signatur einer städtebaulichen Entwicklung, deren Anfang ohne das Ende gedacht ist. Die Bepanung des ehemaligen Parkplatzes mit großen Baublöcken bedarf einer hinreichend konkretisierten städtebaulichen Vorstellung dessen, wie das Umfeld weiter entwickelt werden soll. Die nördlich des Plangebietes im städtebaulichen Konzept auf dem Parkplatz eingezeichneten Baugrenzen verraten, dass auch der Planer dieses Problem erkannt hat, ohne dass indessen ein Rahmen für eine städtebauliche Lösung bestünde. Der Bebauungsplan Nr. 346 setzt nördlich der Plangebietsgrenze eine Grünfläche als Verkehrsflächenbegleitgrün und daran nördlich anschließend den Parkplatz Mühlenstraße rechtsverbindlich fest. Auch der rechtsgültige Flächennutzungsplan der Stadt Moers trifft keine anderen Darstellungen als diesen Parkplatz. Das städtebauliche Konzept für den ehemaligen Parkplatz des Finanzamtes ist deshalb aus Sicht der Unterzeichner zusammenhanglos und daher insgesamt zu verwerfen.

#### **3.2.**

Die Erschließung des Plangebietes ist nicht gelöst. Offenbar soll eine Einfahrt zu der angedachten Tiefgarage vom Parkplatz Mühlenstraße her angelegt werden. Diese Einfahrt ist allerdings in einem Bereich eingezeichnet, in dem nördlich des Plangebietes im Bebauungsplan Nr. 346 eine

Grünfläche festgesetzt ist. Dieser Bebauungsplan müsste deshalb ebenfalls geändert werden. Ebenso wenig lässt das städtebauliche Konzept erkennen, wie sich der Planer die Anbindung der Tiefgarageneinfahrt an das öffentliche Straßennetz vorstellt. Wenn eine direkte Verbindung nach Osten zum Nordring hergestellt werden soll, so müssen hierfür die planerischen Voraussetzungen geschaffen werden. Angesichts der Größe der Wohnblöcke bedarf das Plangebiet auch einer inneren Erschließung, die nach der Konzeptzeichnung nicht vorgesehen ist. Für die Feuerwehr werden Aufstellflächen und Zufahrten zu den rückwärtigen Gebäudeseiten benötigt. Außerdem sind Stellplätze oder Parkplätze für Besucher sowie Halteflächen für Lieferanten, Paketdienste, Möbelunternehmen und dergleichen erforderlich. Es erscheint uns als Etikettenschwindel, die gesamten Flächen, die die drei Wohnblocks umgeben, grün darzustellen.

Der Nordring besteht, soweit er an das Plangebiet angrenzt, nur aus einer relativ schmalen Fahrbahn, die den Begegnungsverkehr zweier PKWs oder bestenfalls kleiner Lieferwagen ermöglicht. Angesichts der vielen Menschen, die in den geplanten Wohnblocks wohnen werden, und angesichts der Funktion des Nordringes als Parkplatzzufahrt, ist zwingend mindestens ein Gehweg, zweckmäßig auch ein Radweg, an der Nord- bzw. Ostseite des Nordrings notwendig. Der Nordring muss zu diesem Zwecke verbreitert werden, die notwendige Verkehrsfläche ist innerhalb des Plangebietes festzusetzen.

Im Südwesten des Plangebietes steht an der Grenze zum Straßengrundstück eine Kastanie. Die Planung sollte den Erhalt dieser Kastanie vorsehen.

### 3.3.

Die Anmerkungen aus Nr. 2.2. zur Versiegelung, zum Grundwasserhaushalt und zur Niederschlagswasserbeseitigung gelten für den Bebauungsplan Nr. 221 entsprechend.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Boschheidgen  
Vorsitzender

Dr. Wilfried Scholten  
Stv. Vorsitzender

Wolfram Tacke  
Leiter des Arbeitskreises Stadtgeschichte und Stadtentwicklung im GMGV  
Sedanstr. 45, 47441 Moers