

Begründung
zum
Bebauungsplan Nr. 5 P "Tiefgarage Schloßplatz"

Städtebauliche Situation; Ziel und Zweck

Der Schloßplatz liegt am westlichen Eingang der Innenstadt an der Ecke Herrengasse/Ritter von Marx-Brücke und ist ein ebenerdiger Parkplatz für ca. 60 Pkw's. Er ist im Süden begrenzt durch das dominierende Schloß, im Osten und Norden durch zwei- und dreigeschossige Bebauung, im Westen durch eine brüstungshohe Mauer, von wo aus man die 6 - 9 m tiefer liegende Altstadt und einen Teil des Schloßparkes gut überblicken kann. Im Nordwesten des Platzes schließt die Ritter-von-Marx-Brücke an die Schulbergstraße an, die nach wenigen Metern in die Hauptgeschäftsstraße der Stadt übergeht. Der Platz steigt von Norden nach Süden um ca. 5 m an.

Die Alt- und Innenstadt ist der zentrale Bereich der Gesamtstadt. Aufgrund seiner historischen Entwicklung und der vielfachen Verflechtung im Laufe dieser Entwicklung ist dieser Bereich als Sanierungsgebiet dargestellt.

Damit er in seiner zentralen Funktion den heutigen Anforderungen gerecht werden kann, müssen im Rahmen der städtebaulichen Ordnung auch die Probleme des fließenden und ruhenden Verkehrs gelöst werden.

Die Leitlinien hierzu wurden 1973 im Stadtentwicklungsplan der PROGNOSE-AG, Basel, aufgestellt und durch das Innenstadtverkehrsgutachten aus 1975 weiter ergänzt. Das Gesamtkonzept der innerstädtischen Verkehrsführung konnte daraufhin entwickelt werden und beinhaltet im wesentlichen

- den Ausbau Hessen-/Hindenburgring als Hauptverkehrsstraße
- den Ausbau der Louisenstraße als Fußgängerzone
- den Wegfall der Querverbindung am Kurhausvorplatz für den Individualverkehr.

Dabei bleibt die Ritter-von-Marx-Brücke wie bisher als eine der Hauptzufahrtsstraßen zur Innenstadt erhalten.

Die Realisierung des innerstädtischen Verkehrskonzeptes stellt einen langwierigen Prozeß dar, der sich in einem großen Zeitraum vollzieht. Inzwischen sind nach und nach der Ausbau der Fußgängerzone Louisenstraße, der Neubau der Ritter-von-Marx-Brücke, der Ausbau des Hessen-/Hindenburgringes sowie die Sanierung der Altstadtgassen erfolgt. Die Entwicklung ist damit noch nicht abgeschlossen. Weitere Maßnahmen müssen noch folgen, da sonst kein Ergebnis in diesem Sanierungsgebiet erzielt werden kann. Insbesondere gehören hierzu auch Einrichtungen von Garagenbauten für den ruhenden Verkehr. Ihre Standorte sind Gegenstand der Verkehrsgutachten. Sie sind teilweise schon realisiert. Vorhanden sind: Hochgarage Dorotheenstraße, Hochgarage Woolworth Haingasse, Parkhaus Hertie, Tiefgarage Alter Bahnhof, Tiefgarage Kurhaus, Tiefgarage Weigand-Stiftung und Tiefgarage Dorotheenstraße 38. In der Planung befindlich ist die Tiefgarage Schloßplatz.

Durch die historische Entwicklung sind die Grundstücksverhältnisse in der Alt- und Innenstadt so beengt, daß in der Regel nicht die Möglichkeit besteht, die erforderlichen Stellplätze im privaten Grundstücksbereich unterzubringen. Allein im unmittelbar an den Schloßplatz angrenzenden Sanierungsgebiet der Altstadt-erweiterung (förmlich festgelegt nach StBauFG) ist ein anhand der Stellplatz-satzung ermittelter Fehlbedarf von ca. 780 Stellplätzen festzustellen. Aufgrund dieser Tatsache ist im Rahmenplan für dieses Sanierungsgebiet die Errichtung der Tiefgarage Schloßplatz mit als Entwicklungsziel aufgenommen worden.

Des weiteren muß festgestellt werden, daß die Verkehrsdichte ständig zuge-nommen hat und noch zunehmen wird. Prognosewerte, die noch 1974/75 als wahrscheinlich angenommen wurden, sind nach dem heutigen Erkenntnisstand überholt. Das bedeutet, daß auch der Bedarf an Stellplätzen für den ruhenden Verkehr zugenommen hat.

Eine Befragung, die der Bund für Umwelt und Naturschutz durchgeführt hat, be-weist, daß es nicht nur eine ablehnende Haltung gegen die Tiefgarage in der Bürgerschaft gibt, sondern auch ein Interesse und damit eine Nachfrage für die Errichtung der Tiefgarage. Ebenso hat der Einzelhandelsverband sein Interesse an der Tiefgarage angemeldet und auf das Erfordernis hingewiesen, daß zur Erfüllung der Funktion der Innenstadt ausreichend Parkplätze zur Verfügung gestellt werden müssen.

Aufgrund dieses Fehlbedarfs müssen die Flächen, die für eine sinnvolle Unterbrin-gung des ruhenden Verkehrs zur Verfügung stehen, maximal ausgenutzt werden. Der Bau der Tiefgarage an dieser Stelle bietet im Gegensatz zu Einrichtungen auf be-bauten Grundstücken in idealer Weise den Vorteil, den Fehlbedarf an Stellplätzen auszugleichen, ohne daß durch auf dem Grundstück befindliche Nutzung ein Eigenbe-darf erzeugt wird. Eine Fläche, die diese Voraussetzung erfüllt und am Eingang der Innenstadt liegt, trifft auf den Standort des Schloßplatzes zu. Aufgrund die-ser natürlichen Voraussetzungen ist auch der heutige Schloßplatz ein Parkplatz. Mit dem Bau der Tiefgarage wird sowohl die Standortqualität ausgenutzt als auch das Angebot für den Fehlbedarf verbessert.

Die beiliegende Stellplatzermittlung für den Bereich Altstadt-Altstadterweiterung verdeutlicht an Hand konkreter Zahlen den Fehlbedarf. Darüber hinaus hat die Tief-garage Schloßplatz eine Bedeutung für die Funktion der westlichen Hälfte der Innen-stadt und der gesamten Altstadt. Für diesen Bereich ist sie erste Anlaufstation für den westlich einströmenden Parkplatzsuchverkehr. Daher kann der ermittelte Fehl-bedarf von ca. 780 Stellplätzen für den Nahbereich nur als Untergrenze bezeichnet werden. Die Wirksamkeit der Tiefgarage am Schloßplatz geht also über den zuvor be-schriebenen Nahbereich hinaus.

Die Abmessung der Tiefgarage ist nicht nur aus dem Bedarf heraus bestimmt, sondern auch aus dem Verhältnis der Kosten gegenüber dem Nutzen. Die Kosten der Tiefgarage werden ca. 7.650.000,-- DM betragen ohne Oberflächengestaltung. Das bedeutet, daß bei ca. 320 Stellplätzen pro Stellplatz ca. 24.000,-- DM aufgewendet werden müssen. Die Summe von 24 - 25.000,-- DM pro Stellplatz wird als gerade noch vertretbar für die Schaffung von öffentlichen Stellplätzen angesehen. Würde die Tiefgarage um 20 - 25 Stellplätze in den 3 Ebenen vermindert werden, würde sich ein Kostenver-hältnis von über 30.000,-- DM pro Stellplatz, genau 31.225,-- DM pro Stellplatz ergeben.

Aufgrund dieses Mißverhältnisses von Kosten und Nutzen und unter Einbeziehung der wirtschaftlichen Belange, die Kosten pro Stellplatz so günstig wie möglich zu gestalten, wird es für erforderlich gehalten, die zur Verfügung stehende Fläche kostengünstig auszunutzen. Dies wird mit der Tiefgarage, die mit der Stadtmauer an der westlichen Grenze beginnt und sich in den im Bebauungsplan festgesetzten Grenzen bewegt, unter Einbeziehung eines 10 m breiten Geländestreifens des Schloßgartens erzielt. Die Tiefgarage hat eine Kapazität von ca. 320 Stellplätzen.

Der Bebauungsplan Nr. 5 P ist aus dem fortgeltenden Flächennutzungsplan der Stadt Bad Homburg v.d.Höhe entwickelt. Die Fläche des Schloßplatzes ist als gemischte Baufläche dargestellt. Die Tiefgarage ist eine zur Funktion der gemischten Baufläche gehörende Anlage. In den Bauleitplanverfahren für den Alt- und Innenstadtbereich ist die über die Ritter-von-Marx-Brücke gut zu erreichende Tiefgarage als fester Bestandteil mit eingebunden als Nachweis für die Lösung der Stellplatzprobleme.

Folgende Bebauungspläne sind hiervon berührt:

- 5 L "Löwengasse, Orangeriegasse, Herrngasse, Louisenstraße"
- 5 C "Altstadt"
- 5 M 1 "Elisabethenstraße, Obergasse, Neue Mauerstraße, Seifengasse"
- 5 M 2 "Höhestraße, Obergasse, Neue Mauerstraße, Dietigheimer Straße"
- 5 K 1 "Höhestraße, Haingasse, Elisabethenstraße, Obergasse"
- 5 K 2 "Elisabethenstraße, Wallstraße, Schulberg, Rathausstraße"
- 5 K 3 "Elisabethenstraße, Haingasse, Louisenstraße, Wallstraße"
- 5 G "Louisenstraße, Waisenhausstraße, Dorotheenstraße, Löwengasse"
- 5 H "Mühlberg"
- 5 B "Louisenstraße, Thomasstraße, Dorotheenstraße, Waisenhausstraße"
- 5 J "Kaiser-Friedrich-Promenade, Audenstraße, Elisabethenstraße, Haingasse"
- Nr. 1 "Elisabethenstraße, Audenstraße, Louisenstraße, Haingasse"

Die Genehmigungsgrundlage dieser Bebauungspläne würde in Frage gestellt sein, wenn die Tiefgarage nicht gebaut wird, zumal auch für die noch nicht abgeschlossenen Bebauungspläne in diesem Bereich die Tiefgarage notwendig werden wird. (siehe Anlage).

Bereits im Jahre 1980 hat der Regierungspräsident in Darmstadt anlässlich eines Gespräches über Bebauungspläne in der Innenstadt die Forderung einer Lösung für den ruhenden Verkehr für die gesamte Innenstadt erhoben, weil sich dieses Problem nicht grundstückswise oder blockbezogen beheben läßt.

Die Notwendigkeit der Tiefgarage Schloßplatz wird im Rahmenplan für das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet "Altstadterweiterung" bestätigt. Dieser notwendige Zusammenhang findet bereits Anwendung bei der Durchführung der einzelnen Sanierungsmaßnahmen. Die auf den Baugrundstücken nicht unterzubringenden erforderlichen Stellplätze werden im Hinblick auf die zu errichtende Tiefgarage Schloßplatz abgelöst. Dieser Zusammenhang wird Gegenstand der Sanierungsvereinbarungen.

Auch außerhalb des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes wurde bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Tiefgarage Schloßplatz im Hinblick auf die geplante Durchführung von der Ablösungsmöglichkeit Gebrauch gemacht. Ebenso kann auch das Stellplatzproblem für das Bad Homburger Schloß (Besucher zu Besichtigungen, Konzerte, Veranstaltungen u.s.w.) und der Landgraf-Ludwig-Schule mit dem Bau der Tiefgarage gelöst werden.

Die Bedenken bezüglich erhöhtem Verkehrsaufkommen, Sicherheitsrisiko der Schulkinder der Landgraf-Ludwig-Schule, Vermehrung der Lärm- und Abgasimmissionen sind unbegründet.

Die Ritter-von-Marx-Brücke bleibt im Verkehrsnetz eine Hauptverkehrsstraße zur Erschließung der Innenstadt. Die Sicherheit der Querung dieser Straße wird bereits durch eine Ampelanlage an der Kreuzung Ritter-von-Marx-Brücke/Schulberg/Herrngasse/Rathausstraße bewerkstelligt. Sie übernimmt diese Funktion auch zukünftig. Dadurch, daß die Rampeanlage der Tiefgarage westlich diesem Knotenpunkt vorgelagert ist, berührt der vom Westen einführende Parkplatzverkehr diesen Kreuzungspunkt nicht. In dieser Beziehung tritt eine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation, bei der der bestehende ebenerdige Schloß-Parkplatz nur über diesen Kreuzungspunkt erreichbar ist, ein. Die geplante Tiefgarage erzeugt keinen Neu-Verkehr, sondern ordnet nur den bereits vorhandenen. Die über die Ritter-von-Marx-Brücke heute schon einfahrenden Zielverkehre (Parkverkehre) werden künftig anstatt in Richtung Schulberg/Haingasse zur Tiefgarage umgelenkt. Mißstände, wie Parkplatzsuchverkehr und wildes Parken, werden abgestellt und dadurch eine Verkehrsberuhigung für den Gesamtbereich der Innenstadt ermöglicht. Mit der Einführung eines Parkleitsystems am Hessen-/Hindenburgring zu den Parkhäusern der Innenstadt wird der Verkehrsberuhigungseffekt weiter unterstützt.

Da die Parkverkehre künftig nicht mehr in irgendeiner Innenstadtstraße, sondern einige hundert Meter früher in der Tiefgarage am Schloßplatz enden, ist insgesamt mit einer Abnahme der derzeit vorhandenen Lärm- und Abgasbelastung zu rechnen.

Die vom BUND vorgeschlagenen alternativen Standorte auf dem Festplatz Heuchelheimer Straße und Hindenburgring liegen jenseits der vierspurigen, durch Mittelstreifen getrennten Hauptverkehrsstraße (B 455); die Zufahrt kann daher nur über große Umwege auf Nebenstraßen (Wohnstraßen) erreicht werden.

Der Festplatz steht bereits seit Jahren als Parkmöglichkeit zur Verfügung. Die Praxis zeigt hier jedoch, daß der Standort wegen der Umwege und teilweise nicht möglichen Fahrtrichtungen, von den langen Fußwegen zur Innenstadt einmal abgesehen, nicht angenommen wird.

Bezüglich der Lärm- und Abgasimmissionen, die durch die Tiefgarage entstehen könnten, sind Gutachten aufgestellt worden. Das Gutachten über die Immissionsbelastung aus dem zu erwartenden Schadstoffausstoß der Abluftanlage der geplanten Tiefgarage Schloßplatz kommt zu folgendem Ergebnis:

"Nach Emissionsfaktoren wurden die Emissionen bei den o.g. Annahmen für alle Schadstoffe berechnet. Über eine Immissionsprognose wurden die Immissionen am nächsten Gebäude berechnet. Die bei ungünstigen Wetterlagen berechneten Immissionskonzentrationen aus den Emissionen der Tiefgarage liegen unterhalb der maximalen Immissionswerte."

Das Gutachten über die zu erwartenden Lärmimmissionen im Einwirkungsbereich der geplanten Tiefgarage am Schloßplatz kommt zusammenfassend zur folgenden Beurteilung:

"Der durchgeführte relativierende Vergleich der durch den Fahrverkehr vorhandenen Lärmbelastung (Ist-Zustand) mit dem zu erwartenden Prognosezustand bei Hinzukommen der Tiefgarage zeigt eindeutig, daß durch den Tiefgaragenbetrieb keine signifikante bzw. auch keine spürbare Immissionsverschlechterung zu erwarten ist."

Seit 1975 wurden von der Stadt die fachlichen Untersuchungen über die Möglichkeiten der Errichtung einer Tiefgarage an der besagten Stelle vorgenommen. Egehende Erörterungen, Abstimmungen und Gespräche mit der Verwaltung der Staatlichen Schlösser und Gärten, dem Landesamt für Denkmalpflege, dem Kultusministerium, dem Staatsbauamt und anderen Behörden wurden geführt. Das Ergebnis besteht in einer Übereinkunft mit dem Land Hessen, das im Anschluß an den jetzigen Schloßplatz auf einer Breite von 10 m die Unterbauung des Schloßgartens gestattet.

Die Ansicht des Schlosses vom Schloßplatz aus hat sich im Verlauf der Geschichte mehrfach gewandelt und wird sich auch in Zukunft noch ändern. Verfolgt man die Geschichte zurück, so war die Fläche zwischen Herrngasse, Orangeriegasse, Stadtmauer und Ritter-von-Marx-Brücke um 1790 etwa vollständig bebaut. Eine Karte aus dem Jahre 1830 zeigt, daß der Bereich zwischen dem heutigen Schloßplatz und dem Schloß inzwischen gärtnerisch gestaltet wurde, während auf dem heutigen Platz noch Häuser stehen. Mit dem Bau der Ritter-von-Marx-Brücke sind die Häuser auch auf dem Schloßplatz entfernt worden und es hat sich nach und nach das heutige Bild ergeben.

Die heutige große Baumkulisse vor dem Schloß ist unabhängig von dem Bau der Tiefgarage auch den naturbedingten Veränderungen unterworfen, wie es zum Beispiel bei den abgängigen Eichen am Hindenburgring der Fall war. Durch den Bau der Tiefgarage wird zwar in den Bestand der Bäume eingegriffen, es wird aber durch eine ausreichende Überdeckung dafür Sorge getragen, daß wieder eine neue mit Bäumen versehene Begrünung entsteht. Die Decke der Tiefgarage wird an den natürlichen Geländeverlauf angepaßt.

In Erfüllung der Aufgabe, für den ruhenden Verkehr geeignete Flächen in der Alt- und Innenstadt bereitzustellen, wird der Eingriff in den Baumbestand des Schloßgartens durch Neupflanzungen ausgeglichen. Die Überdeckung der Tiefgarage im Bereich des Schloßgartens wird in Abstimmung mit der Verwaltung der Staatl. Schlösser und Garten so gestaltet, daß ein neuer begrünter Bereich entsteht und somit ein Ersatz für die durch die Baudurchführung wegfallende Begrünung entsteht.

Der Schloßplatz wird westlich begrenzt durch die historische Stadtmauer. An diese Stadtmauer grenzen die Grundstücke der Häuser Burggasse 2 - 8. Sie liegen im Sanierungsgebiet der Altstadt. Der Niveauunterschied zwischen dem Schloßplatz und diesen Grundstücken in der Burggasse beträgt 5,0 m - 6,0 m.

Dem Anliegen der schützenden Abgrenzung zwischen dieser Wohnbebauung und dem höher liegenden Schloßplatz wird durch die Stadtmauer in ausreichender Weise gewährleistet. Die Stadtmauer ist zugleich Abschirmung der Wohnbebauung gegenüber der öffentlichen Nutzung des Schloßplatzes. Gleichzeitig wird durch die Wegnahme des Parkens auf dem Schloßplatz die Benutzung auf die Fußgänger und gelegentlich ankommende Besucherbusse beschränkt, so daß hierdurch auch eine Belastungsminde- rung entsteht.

Die Wohnbebauung angrenzend an die Stadtmauer ist ein einmaliges, historisches, stadtbildprägendes Element. Die Erhaltung dieses Elementes ist ein Ziel der Stadt- sanierung. Insofern sind Baumaßnahmen auf den angrenzenden Wohnbaugrundstücken im Hinblick auf dieses Ziel abgestimmt worden. Die Anlieger haben ihre Nutzung darauf ausgerichtet und den historischen Tatbestand der städtebaulichen Situation an der Stadtmauer akzeptiert. Aufgrund dieser Einschätzung und der Akzeptanz durch die Anlieger sind in früheren Baugenehmigungsverfahren Befreiungen von den Regelungen der Bauwerksabstände gewährt worden. Hierbei hat eine Abwägung zwischen den öffent- lichen und den privaten Interessen stattgefunden, indem der Erhaltung der Stadtmauer mit Zustimmung der Anlieger der Vorrang eingeräumt wurde. Aus diesen Gründen wird auch im Bebauungsplanverfahren Nr. 5 P die Erhaltung der Stadtmauer als vorrangig bewertet.

Zu- und Abfahrt zur Tiefgarage und Oberflächengestaltung

Die Zu- und Abfahrt erreicht man über die Ritter-von-Marx-Brücke. Die Abfahrts- rampe ist parallel zum Straßenzug Ritter-von-Marx-Brücke/Schulberg angeordnet. Eine Kollision mit der Zufahrt zum Schloß über die Herrengasse entsteht nicht.

Angrenzend an die Abfahrtsrampe sind in einem 1-geschossigen Gebäude die Kasse, ein Aufzug und technische Räume untergebracht. Diese 1-geschossigen Aufbauten werden so gestaltet, daß sie die Öffnung der Ein- und Ausfahrt vermittelnd ein- rahmen und einen wohltuenden Übergang zur Nutzung und Gestaltung der Platzfläche schaffen.

Die übrige Fläche wird als Freifläche mit Bänken, Beleuchtung, Begrünung usw. ge- staltet. Sie dient der Erholung und dem ungestörten Verweilen. Im Bedarfsfalle wird eine Teilfläche als Abstellplatz für die Busse der Schloßbesucher genutzt.

Die Herrengasse, die in der Funktion als Sackgasse nur die anliegenden Grundstücke erschließt, wird in diese Gestaltung mit einbezogen und von dem Verkehr auf der Ritter-von-Marx-Brücke/Schulberg abgegrenzt.

Der beim Bau der Tiefgarage in Anspruch genommene Teil des Schloßgartens wird wieder hergestellt. Die alte Grenzeinfriedung (Sandsteinsockel mit Eisengittern) wird an ihrer ursprünglichen Stelle wieder aufgebaut.

Bad Homburg v.d.Höhe, 02.03.1987

gez. Lotz

gez. Weber

.....
Lotz
Leiter des Stadtplanungsamtes

.....
Weber
Stadtrat