

BEGRÜNDUNG

Inhalt

1. Vorbemerkungen
2. Lage und Nutzung
3. Ziele und Maßnahmen
4. Art und Maß der Nutzung
5. Verkehr
6. Landschaftsplan
7. Denkmalschutz
8. Flächenbilanz
9. Kostenzusammenstellung

1. Vorbemerkungen

1.1 Bestandteile des Bebauungsplanes

- Rechtsplan mit integriertem Landschaftsplan
- Begründung
- Gestaltplan

1.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan ist seit 25.11.1985 rechtskräftig. Er weist für das vorstehende Gebiet „M“, gemischte Bauflächen aus.

1.3 Sanierungsgebiet

Das Plangebiet liegt im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Schloß“, Datum 5.2.1986. Ausnahme: Limburger Str. 1 und 3 liegen im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Altstadt“, Datum: 16.1.1980.

1.4 Vorbereitende Untersuchungen

Das Plangebiet ist im Rahmenplan 1980 zur Sanierung der Altstadt erfaßt. Das städtebauliche Konzept blieb im wesentlichen unverändert.

1.5 Aufstellungsbeschluß

Den Beschluß zur Aufstellung des Bebauungsplanes faßte die Stadtverordnetenversammlung am 12.1.1987.

1.6 Bürgerbeteiligung

Der Bebauungsplanentwurf wurde in der Bürgerversammlung am 12.8.1993 vorgestellt. Die weitere Beteiligung in kritischen Planungsfragen erfolgte in zahlreichen Einzelgesprächen.

1.7 Bausatzung

Bis auf die Parzellen Limburger Straße 1 bis 15 liegt das Plangebiet im Geltungsbereich der „Bausatzung der Stadt Idstein über die Gestaltung baulicher Anlagen in der Altstadt Idstein“.

2. Lage und Nutzung

Rahmenplan 1980:

Das Gebiet wird beherrscht von den ältesten und bedeutendsten Baudenkmalern Idsteins - Schloß, Hexenturm und Burg, im Süden grenzt es unmittelbar an die Geschäftszone. Dank dieser günstigen Lage wäre eigentlich intensive städtische Nutzung mit vielerlei Funktionen zu erwarten. Das Gegenteil ist der Fall. Es bietet sich ein unattraktives und lückenhaftes Gesamtbild. Gebäude und Freiflächen sind eher zufällig als

planvoll einander zugeordnet. Reste der mittelalterlichen Stadtmauer, Neubauten, Abbruchflächen, historische Gebäude, Schuppen und Hinterhäuser liegen beziehungslos nebeneinander. Lage, Nutzung und Gestalt entsprechen sich nicht.

Der Geltungsbereich wird gefaßt durch Rodergasse, Limburger Straße, Am Hexenturm und Schulgasse.

Rodergasse:

Teil der Fußgängerzone, geschlossene Bebauung um 1900 (nur Nr. 11 um 1600), Wohn-/Geschäftshäuser (außer Nr. 27: unpassender Neubau)

Limburger Straße:

B 275, offene Bebauung um 1900, Wohn-/Geschäftshäuser

Am Hexenturm:

B 275, städtebaulich uneinheitlich, Sporthalle (im Bau) Neubau Erweiterung Gymnasium, gegenüber Restbau des Seminars von 1820, sog. alte Schule

Schulgasse:

Städtebaulich ungeordnet, provisorische Bushaltestelle. Erste Schritte zur Wiedereingliederung in die Altstadt: Aufstockung „Haus des alten Mitbürgers“ und Einrichtung der KFZ-Zulassungstelle in der alten Feuerwehr.

3. Ziele und Zwecke der Planung

3.1 Gestaltung der Altstadt - Wiederherstellung des Stadtgefüges

Bereits der Rahmenplan 1980 sah vor, dieses Gebiet gestalterisch und funktional wieder, wie in früheren Jahrhunderten, stärker in die Altstadt einzubeziehen.

In Rodergasse und Limburger Straße sind keine größeren Veränderungen nötig. Rodergasse 11, erbaut um 1600, ist durchgreifend zu sanieren (Fachwerkkreilegung, Umgestaltung Ladenfront). Rodergasse 27 ist städtebaulich einzugliedern. d.h. Aufstockung des eingeschossigen Gebäudetraktes an der Limburger Straße.

In Schulgasse und Am Hexenturm sieht der Bebauungsplan dagegen eine weitgehende Neugestaltung vor. Im südlichen Teil der Schulgasse wird die geschlossene Straßenrandbebauung weitergeführt. Die Gebäude Nr. 11 und 13 (um 1600 ?) sind zu sanieren. Die Straße Am Hexenturm wird um ca. 2,0 m nach Norden verschoben, um Platz für einen Ersatzbau zu schaffen der anstelle der abgebrochenen Limburger Straße 15 zur Stadtreparatur erforderlich ist.

Das Blockinnere wird für die Einrichtung der Umsteiganlage neu geordnet. Das alte Feuerwehrgebäude und die Anbauten der Alten Schule werden abgebrochen. Die große Fläche der Bushaltestelle wird durch Neubauten platzartig gefaßt, und zwar nach Süden (Richtung Rodergasse) und Osten (Schulgasse) durch Wohn-/Geschäftshäuser und nach Westen (Limburger Straße) durch eine geschlossene Randbebauung für Wohnungen, Gewerbe und Garagen.

3.2 Verbesserung der Infrastruktur

Der Bau der Bushaltestelle ist die entscheidende Maßnahme für die Revitalisierung eines zentralen Gebietes, das bisher ein Hinterhofdasein führte. Die Bushaltestelle ist so gelegen, daß sie viele Fahrgäste direkt zum Ziel bringt, Schüler zum Gymnasium, Besucher in die Altstadt, Einkäufer in die Fußgängerzone. Die vorhandene Passage wird ausgebaut, so daß zusammen mit der Löherplatzbebauung auf der anderen Seite der Fußgängerzone ein dichtes städtebauliches Geflecht entsteht, das erheblich zur Attraktivität der Altstadt beitragen wird.

4. Art und Maß der Nutzung

Gemäß Flächennutzungsplan wird für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Mischgebiet (MI) festgelegt. Dies entspricht der bereits bestehenden vielfältigen Nutzungscharakteristik des Gebietes.

Das Maß der Nutzung wird nach Bestand und städtebaulichen Gründen gemäß BauNVO § 17 (2) und (3) allgemein höher als nach BauNVO § 17 (1) festgelegt.

Begründet wird die Überschreitung mit der Erhaltung und dem Schutz historischer Bausubstanz, mit dem weiteren Ausbau der Fußgängerzone und mit städtebaulichen Zielen, z.B. Schließung von Baulücken.

5. Verkehr

5.1 Zentrale Umsteigeanlage

Derzeit sind die sechs Bahnsteige für Busbenutzer mit dem Ziel Altstadt/Innenstadt örtlich auf drei Stellen verteilt. Die Umsteigebeziehungen werden erschwert, sie sind zeitraubend und umständlich. Zudem ist die Sicherheit der Fahrgäste gefährdet, da die Flächen für die jeweiligen Verkehrsarten nicht eindeutig getrennt sind.

Die Verhältnisse an einem neuralgischen Punkt des ÖPNV tragen nicht zu seiner Attraktivität bei. Sie beeinträchtigen seine Akzeptanz.

Die Notwendigkeit zur Zusammenfassung der verstreuten Haltestellen war bereits Gegenstand des Rahmenplans 1980 zur Sanierung der Altstadt, sowie des vorausgehenden Generalverkehrsplanes.

In den folgenden Jahren wurden zahlreiche Varianten untersucht: mit verschiedenen Ein- und Ausfahrten, mit Abbruch der Alten Schule, mit Tiefgarage, mit Parkdeck, mit unterschiedlicher Anzahl der Bussteige usw.

Die städtebaulichen Rahmenbedingungen und die erforderliche Kapazität führten zu der Lösung mit sechs Bahnsteigen sowie getrennter Zu- und Ausfahrt.

Mit dieser Größe wird nicht nur den gegenwärtigen Anforderungen, insbesondere hinsichtlich direkter Umsteigebeziehungen, entsprochen, sondern es sind auch künftige Angebotserweiterungen, z.B. im Rahmen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, möglich. Beurteilt aus heutiger Sicht wird der neue Busbahnhof für die zu erwartenden Entwicklungen im ÖPNV der nächsten 20-30 Jahre ausreichen.

Einzelheiten zur Verkehrsplanung enthält der Erläuterungsbericht zur zentralen Umsteigeanlage „Am Hexenturm“ des Ingenieurbüros Dorsch-Consult, Wiesbaden.

5.2 Stellplätze

Wie in allen Baublocks der Altstadt kann nur ein Teil der Kraftfahrzeuge im Gebiet selber abgestellt werden. Dem statistischen Bedarf von ca. 170 Stellplätzen steht ein Angebot von max. 30 öffentlichen und max. 20 privaten Stellplätzen gegenüber. Stellplätze für Neubauten sollen in Tiefgaragen oder innerhalb der bebaubaren Flächen bereitgestellt werden. Der Nachweis der fehlenden Plätze für bestehende Gebäude ist nur außerhalb, aber in zumutbarer Entfernung, möglich - entweder in der Tiefgarage Löherplatz oder auf dem Parkplatz Schloß-Gymnasium.

6. Landschaftsplan

Aufgrund der Lage in der Altstadt existieren im Plangebiet nur wenige Grünflächen. Der größte Teil ist durch Bebauung und Verkehrsanlagen versiegelt.

Auch aus städtebaulichen und gestalterischen Gründen ist geplant, überall, wo es sinnvoll ist, den Busbahnhof durch Baumpflanzungen zu begrünen.

Alle Einzelheiten sind im Landschaftsplan des Büros „Renatur“, Idstein enthalten.

7. Denkmalschutz

Folgende Bauten sind als Kulturdenkmäler in die Denkmalschutzliste aufgenommen:

Rodergasse 11, Obergeschoß
Fachwerk verputzt, nur Eckstiel frei, um 1600

Schulgasse 6
Ehemalige Feuerwehr, um 1900

Schulgasse 11 (Hälfte) und 13
Fachwerk verputzt, 17. Jh. (?)

Schulgasse
Reste der Stadtmauer

Am Hexenturm 4
Schulhaus, um 1820
z. Zt. Unterkunft für Asylanten.

8. Schallschutz

Die Notwendigkeit die neue zentrale Umsteiganlage städtebaulich in die Altstadt einzugliedern, führt zu Problemen hinsichtlich der Art der Nutzung der neu zu errichtenden Bebauung. Das diesbezügliche Gutachten hat ergeben, daß in unmittelbarer an die Haltestelle angrenzenden Neubauten die Wohnnutzung nur eingeschränkt möglich ist.

Für die Gebäude an der Schulgasse (wahrscheinlich Hotel) und hinter der Limburger Straße können die Lärmeinwirkungen durch entsprechende Grundrißlösungen gemildert werden. Dagegen ist für die Zeile hinter der Rodergasse durch die teilweise Grenzbebauung ein Schutz nur durch bautechnische Maßnahmen erreichbar.

Sie sind im Bebauungsplan planungsrechtlich festgelegt.

Weitere Einzelheiten enthält das Gutachten der Gesellschaft für Schalltechnik und Arbeitsschutz mbH, Limburg.

9. Flächenbilanz

Gesamtfläche	1,60 ha	100 %
<hr/>		
Bauland privater Besitz	0,85 ha	53 %
Bauland öffentlicher Besitz	0,26 ha	16 %
KFZ-Zul.Stelle	0,03 ha	2 %
zentrale Umsteiganlage	0,22 ha	14 %
Verkehrsflächen	0,24 ha	15 %
	1,60 ha	100 %

10. Kostenzusammenstellung

Mit der Verwirklichung dieses Bebauungsplanes entstehen voraussichtlich folgende Kosten:

1. Verkehr

a) Verlegung Straße am Hexenturm	500.000,-- DM
b) zentrale Umsteiganlage	
Grunderwerb einschl. Nebenkosten	500.000,-- DM
Untergrund, Unterbau, Entwässerung	498.000,-- DM
Oberbau	280.000,-- DM
Wartehallen	150.000,-- DM
Großgrün (Einzelbäume)	30.000,-- DM
Ausstattung einschl. Beleuchtung	138.000,-- DM
Wörsbachsanierung	500.000,-- DM
Sonstige besondere Anlagen und Kosten	180.000,-- DM
	<u>2.776.000,-- DM</u>
	3.276.000,-- DM

2. Baumaßnahmen

2.1 Modernisierung privat

Schulgasse 5	
(600 m ³ x 500 DM/m ³)	
Gesamtkosten 300.000,-- DM, Zuschuß	30.000,-- DM

Schulgasse 11 + 13 (760 m ³ x 800 DM/m ³) Gesamtkosten 610.000,-- DM, Zuschuß	60.000,-- DM
Rodergasse 11 (650 m ³ x 800 DM/m ³) Gesamtkosten 520.000,-- DM, Zuschuß	<u>50.000,-- DM</u>
	140.000,-- DM
2.1 Modernisierung öffentlich	
Alte Schule 4.000 m ³ x 625,-- DM/m ³	<u>2.500.000,-- DM</u>
	2.640.000,-- DM
3. Abbruch	
Schulanbau und Pavillon	60.000,-- DM
Feuerwehrgebäude 1.800 m ³ x 50 DM/m ³	100.000,-- DM
Scheune Rodergasse 21 1.200 m ³ x 50 DM/m ³	<u>60.000,-- DM</u>
	220.000,-- DM
4. Verlegung Trafostation	250.000,-- DM
5. Zusammenstellung	
1. Verkehr	3.276.000,-- DM
2. Baumaßnahmen	2.640.000,-- DM
3. Abbruch	220.000,-- DM
4. Verlegung Trafostation	250.000,-- DM
<hr/>	
Gesamtkosten	6.386.000,-- DM =====

Bad Soden, den 11. Mai 1995
BÜRO DR. SCHIRMACHER + PARTNER

R. Fromme

Dipl.-Ing. Roland Fromme

Der Magistrat
der Stadt Idstein

Idstein, den 31.10.1995

~~Im Auftrag~~

B. Poppe

B. Poppe
Erster Stadtrat