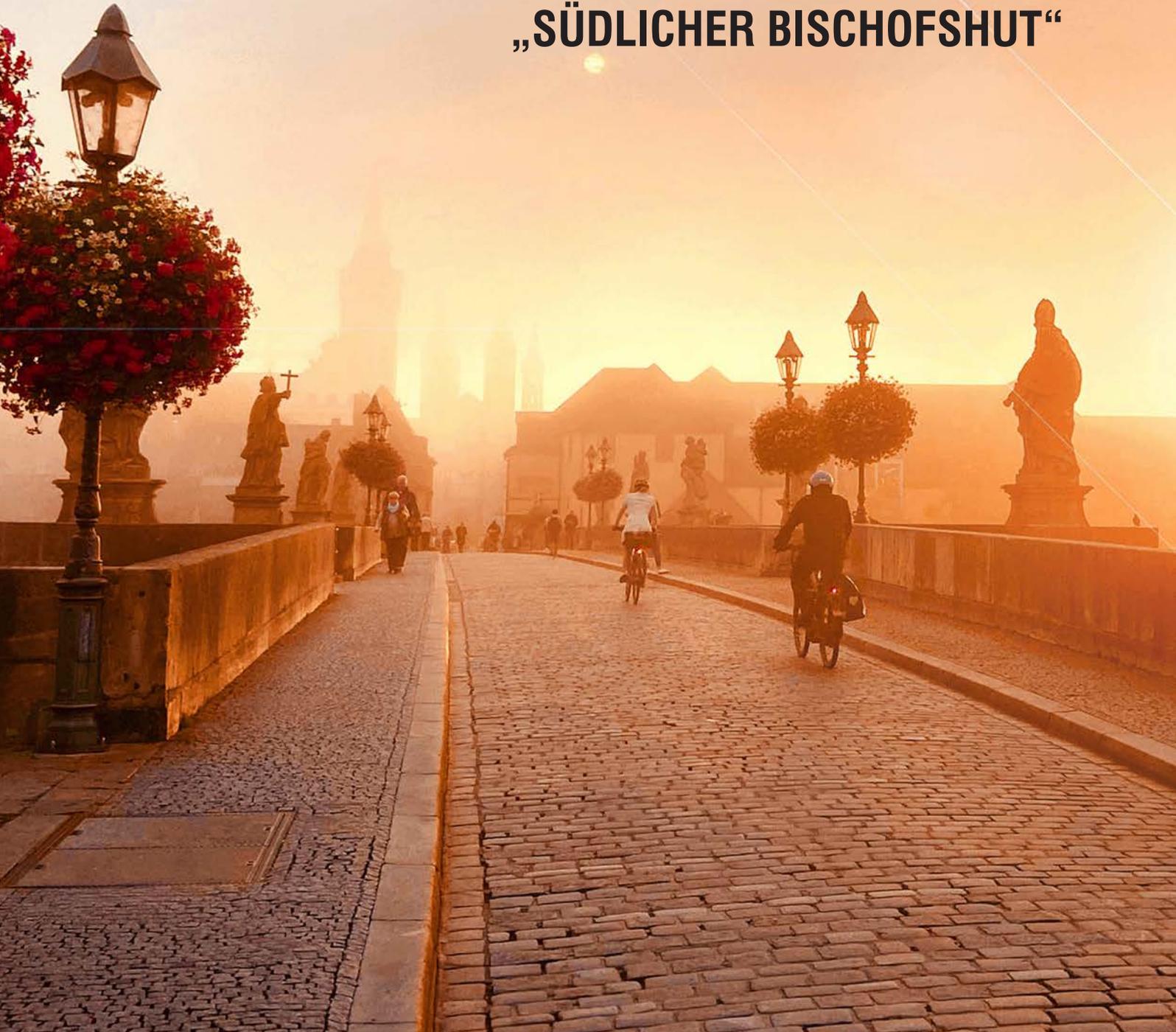




STADT
WÜRZBURG

VU

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
„SÜDLICHER BISCHOFSHUT“



VU

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

„SÜDLICHER BISCHOFSHUT“

IMPRESSUM

Vorbereitende Untersuchungen (VU) Würzburg „Südlicher Bischofshut“

Stand: Juni 2021

AUFTRAGGEBERIN

Stadt Würzburg



FA Stadtplanung / FA Projektentwicklung und Stadtgestaltung
Beim Grafeneckart 1
97070 Würzburg

KONZEPT UND BEARBEITUNG (AUFTRAGNEHMER)



UmbauStadt Part GmbB - Urbane Konzepte, Stadtplanung und Architektur

Lars Bölling, Hayo Behrends, Mandy Held, Arno Walz
Eislebener Straße 6, 10789 Berlin
www.umbaustadt.de

STETE Planung - Verkehr und Mobilität

Gisela Stete, Mario Zech
www.steteplanung.de

freiraumpioniere - Öffentliche Räume und Grün

Marcus Hamberger, Luise Nowacki
Cranachstraße 47, 99423 Weimar
www.freiraumpioniere.de

REDAKTIONELLE ANMERKUNGEN

Alle Bilder, Grafiken und Pläne, deren Urheberschaft und Urheberrecht nicht bei dem Büro UmbauStadt oder der Stadt Würzburg liegen, sind direkt im Text mit entsprechender Quellenangabe gekennzeichnet.

VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

liebe Bürgerinnen und Bürger,

xxx

Name

Funktion

INHALTSVERZEICHNIS

| | | | |
|---|-----------|--|------------|
| VORWORT | 1 | 6 SANIERUNGSRAHMENPLAN UND HANDLUNGSANSÄTZE | 79 |
| 1 EINLEITUNG | 5 | 6.1 Domstraße_bürgerlich-öffentlich | 82 |
| 1.1 Anlass und Ziel (Herausforderungen im Südlichen Bischofshut) | 5 | 6.2 Hofstraße_kirchlich-öffentlich | 90 |
| 1.2 Verfahrensart, Organisation und Beteiligung | 6 | 6.3 Domerschulstraße_kirchlich-privat | 100 |
| 2 UNTERSUCHUNGSGEBIET | 9 | 6.4 Augustinerstraße_bürgerlich-privat | 112 |
| 2.1 Umgriff, Lage, Funktion und Bedeutung im gesamtstädtischen Zusammenhang | 9 | 6.5 Übergeordnete Konzepte | 121 |
| 2.2 Ausgangssituation/Nutzungsstruktur/Besonderheiten des Untersuchungsbereichs | 12 | 6.6 Förderung, Management, Beratung | 132 |
| 2.3 Rechtliche Grundlagen, Vorliegende Planungen und Konzepte | 13 | 7 KOSTEN- UND ZEITPLAN | 138 |
| 2.4 Historische Entwicklung und Bedeutung im Stadtgefüge | 18 | 8 VERFAHRENSART UND ABGRENZUNG DES SANIERUNGSGEBIETES | 143 |
| 3 BETEILIGUNG | 23 | 8.1 Notwendigkeit von Städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen | 143 |
| 3.1 Anwohner- und Eigentümerbefragung | 23 | 8.2 Finalisierung des Sanierungsgebietes | 143 |
| 3.2 Expertenrunden | 25 | 8.3 Begründung zur Verfahrensart | 143 |
| 3.3 Onlinebeteiligung | 26 | | |
| 3.4 TÖB-Beteiligung | 28 | | |
| 4 BESTANDSAUFNAHME UND BESTANDSANALYSE | 31 | | |
| 4.1 Demografie und Sozialstruktur | 31 | | |
| 4.2 Städtebauliche Struktur | 33 | | |
| 4.3 Öffentlicher Raum | 44 | | |
| 4.4 Grün- und Freiflächen / Stadtklima | 46 | | |
| 4.5 Mobilität | 48 | | |
| 4.6 Eigentümerstruktur | 57 | | |
| 4.7 Gebäudesubstanz und Denkmalschutz | 58 | | |
| 4.8 Wohnen | 61 | | |
| 4.9 Nutzungsstruktur | 64 | | |
| 4.10 Wirtschaft und Lokale Ökonomie | 64 | | |
| 4.11 Soziale Infrastruktur | 65 | | |
| 4.12 Kultur- und Tourismus | 65 | | |
| 4.13 Stärken – Schwächen – Herausforderungen – Potenzialeanalyse | 66 | | |
| 5 STÄDTEBAULICHE LEITLINIEN UND SANIERUNGSZIELE | 71 | | |
| 5.1 Übergeordnetes Leitbild und Handlungsfeldbezogene Leitbilder/Sanierungsziele | 72 | | |
| 5.2 Handlungsfeld Städtebauliche Struktur und Gebäude | | | |
| Leitlinie: Vielfältig individuell, klar verknüpft | 73 | | |
| 5.3 Handlungsfeld Öffentlicher Raum | | | |
| Leitlinie: Raum zum Verweilen und Flanieren, einladend geordnet | 74 | | |
| 5.4 Handlungsfeld Mobilität | | | |
| Leitlinie: Nahmobil in angenehmer Atmosphäre – multimobil in der Stadt | 75 | | |
| 5.5 Handlungsfeld Klimaresilienz, Grün- und Freiflächen | | | |
| Leitlinie: Verbesserung des Stadtklimas - Grüne Oasen zwischen oberem Mainkai und Hofgarten | 76 | | |
| 5.6 Handlungsfeld Wohnen | | | |
| Leitlinie: Lebenswelt Bischofshut - Urbane Vielfalt mittendrin | 77 | | |
| 5.7 Handlungsfeld Lokale Ökonomie, Kultur und Soziales | | | |
| Leitlinie: Mein Quartier Bischofshut: Aufregend vielfältig, nachbarschaftlich aktiv | 78 | | |

EINLEITUNG

- | | | |
|-----|--|---|
| 1.1 | ANLASS UND ZIEL (HERAUSFORDERUNGEN IM SÜDLICHEN BISCHOFSHUT) | 5 |
| 1.2 | VERFAHRENSART, ORGANISATION UND BETEILIGUNG | 6 |

1 EINLEITUNG

1.1 Anlass und Ziel (Herausforderungen im Südlichen Bischofshut)

Mit dem vorliegenden Konzept „Vorbereitende Untersuchungen (VU) Südlicher Bischofshut“ wurde der Rahmen zur Prüfung des Sanierungsbedarfs im südlichen Bischofshut geschaffen. Diese Untersuchungen sind Voraussetzung für das Ziel, Teilbereiche des Untersuchungsgebietes als Sanierungsgebiet auszuweisen. Einerseits ermöglicht ein solches die Finanzierung städtischer Baumaßnahmen, andererseits ist es eine Chance für Eigentümer/innen und Anwohner/innen sich im Zuge des Beteiligungsprozesses einzubringen.

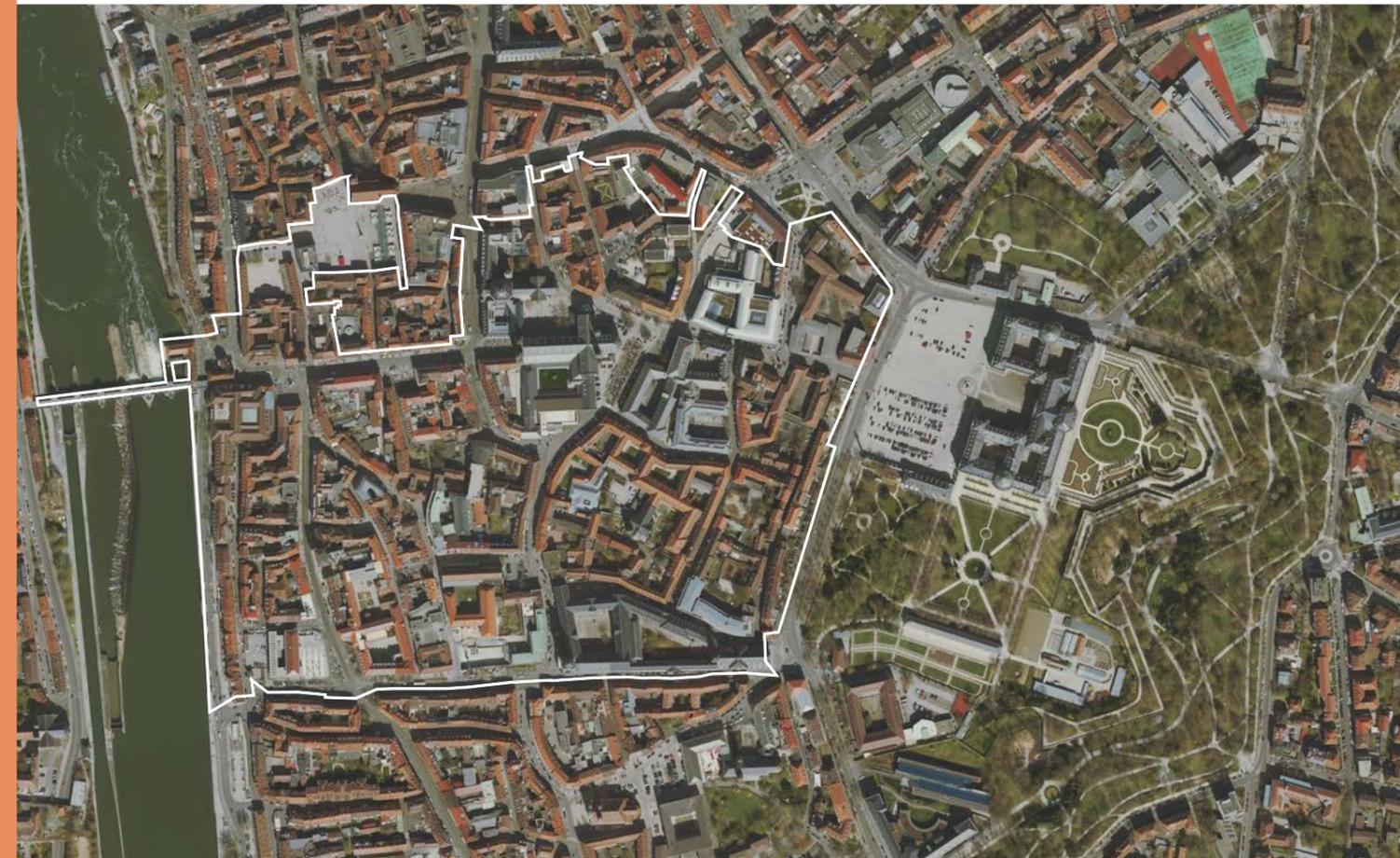
In den aktuell bestehenden Sanierungsgebieten „Innenstadt-Bahnhof-Kaiserstraße“ und „Alter Hafen“ hat die Verwaltung in den letzten Jahrzehnten vielfältige städtebauliche Projekte realisiert (z.B. Juliuspromenade, Kranenkai, Kulturspeicher, Kaiserstraße, Spiegelstraße,

Eichhornstraße). Mit Beginn des Erarbeitungsprozesses zu den Vorbereitenden Untersuchungen wurde der Fokus auf den südlichen Bischofshut gerichtet. Übergeordnetes Ziel ist die Aufwertung des öffentlichen Raums sowie des Wohn- und Arbeitsumfeldes.

Die VU bildet ein Konzept für die zukünftige städtebauliche Entwicklung des südlichen Bischofshuts.

Sie bildet die Grundlage und den Leitfaden möglicher Aufwertungsmaßnahmen im neu festgelegten Sanierungsgebiet für die kommenden Jahre. Im Zuge der Erstellung wurden bestehende Zielsetzungen und Aufgabenbereiche aus vorhergehenden Konzepten mit aufgenommen und koordiniert. Die VU schafft eine Balance zwischen der Entwicklung von nachhaltigen, langfristigen Leitlinien mit Visionen für die Stadtentwicklung auf der einen Seite und der Identifizierung von konkreten, umsetzungsfähigen Handlungsansätzen und Maßnahmen auf der anderen Seite.

1 Der Südliche Bischofshut von oben



1.2 Verfahrensart, Organisation und Beteiligung

VERFAHRENSART

In Würzburg wurden Vorbereitende Untersuchungen (VU) nach § 141 BauGB durchgeführt, deren Ergebnisse in der vorliegenden Broschüre präsentiert werden. Der VU-Prozess dient dazu, zu prüfen, inwiefern im Untersuchungsgebiet städtebauliche Missstände vorliegen, ob Sanierungsbedarf im öffentlichen Raum nachgewiesen werden kann und ob im Bereich privater Immobilien Sanierungsbedarf besteht.

Ziel der VU ist es, Klarheit über die Notwendigkeit, den Umfang und die Art von Maßnahmen sowie zum Umgang mit dem Untersuchungsgebiet zu erhalten. Des Weiteren ist es Ziel der VU, eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen im Hinblick auf die weitere Entwicklung des Gebietes verbunden mit der Wahl eines geeigneten Verfahrens auf Grundlage der sanierungsrechtlichen Beurteilung zu erhalten. Nachstehend wird dokumentiert, dass zur Bewältigung der zahlreichen aufgezeigten Defizite die Voraussetzungen zur Ausweisung eines Sanierungsgebietes nach dem BauGB durch Satzung im Untersuchungsgebiet vorliegen.

Der Erstellungsprozess der VU beginnt mit einer Analyse und Bewertung des Status Quo des Quartiers. Diese Bestandsaufnahme basiert zum einen auf bereits vorliegenden Konzepten und Datengrundlagen, zum anderen auf der aktuellen städtebaulichen Situation. Missstände und Probleme werden aufgenommen, mögliche Entwicklungen prognostiziert. Mit der Festsetzung von Zielen entsteht für das Quartier ein Leitbild und mehrere Handlungsfelder, die die Entwicklung für die kommenden Jahre vorgeben. Daraus kristallisieren sich Projekte und Maßnahmen, die in weiterer Folge die Umsetzungsschritte konkret definieren und quantifizieren.

ORGANISATION

Die VU Südlicher Bischofshut wurde von der Stadt Würzburg – Fachabteilung Projektentwicklung Stadtgestaltung – Fachbereich Stadtplanung beauftragt und koordiniert. Die Auftragnehmer sind die Arbeitsgemeinschaft „UmbauStadt - StetePlanung - freiraumpioniere“, welche sich für dieses Projekt mit ihren Expertisen in Stadtentwicklung/Architektur/Städtebau/Beteiligung (UmbauStadt), Verkehrsplanung (StetePlanung) sowie Freiraum- und Grünflächenplanung (freiraumpioniere) zusammenschlossen haben. Der Prozess wurde in enger Abstimmung zwischen Auftraggeberin und Auftragnehmern durchgeführt. Ergänzend gab es in regelmäßigen Abständen insgesamt 6 Len-



2 Blick in die Domstraße

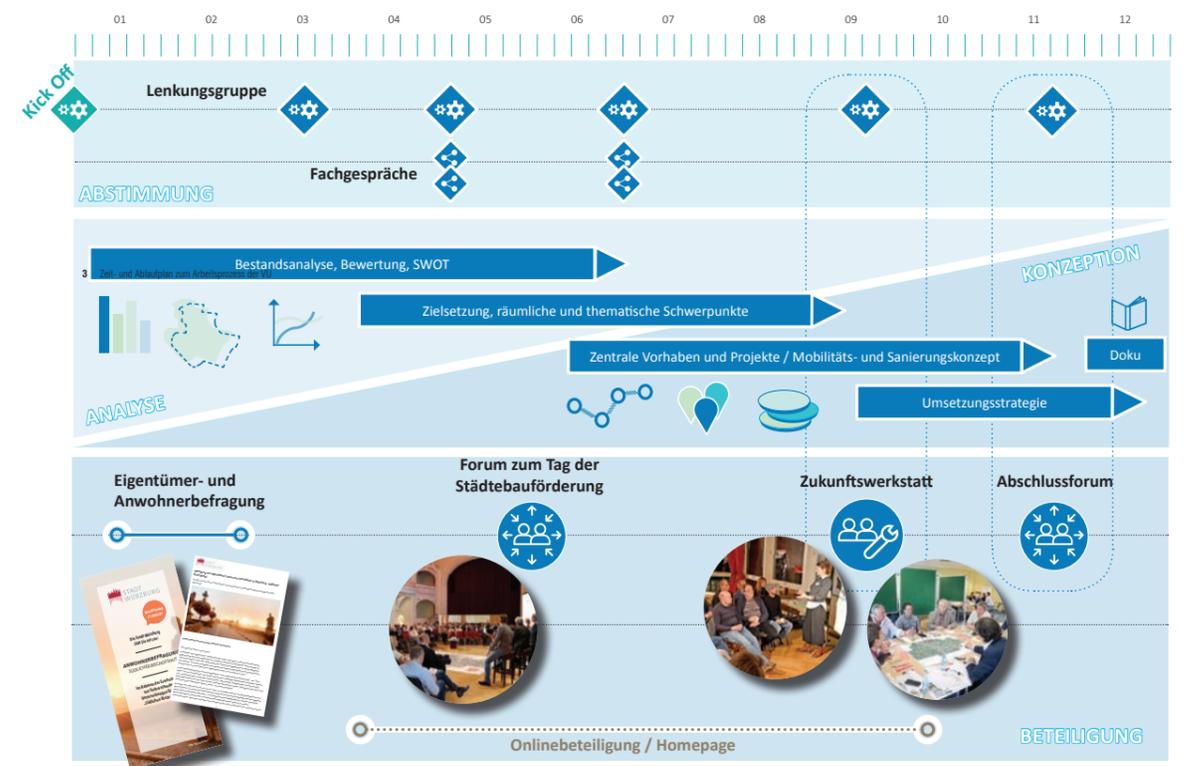
kungsgruppen sowie 4 Fachgespräche. Darüber hinaus wurde von Beginn an die Anwohner/innen und Eigentümer/innen sowohl in Form von (Online-)Befragungen als auch in Form von öffentlichen Teilnehmungsformaten in den Prozess integriert. Der von Zeit- und Ablaufplan musste aufgrund der Corona-Krise und den damit verbundenen Kontaktbeschränkungen mehrmals verschoben und einige Abstimmungen per Telefonkonferenz abgehalten werden.

BETEILIGUNG

Die Vorbereitenden Untersuchungen für das Untersuchungsgebiet „Südlicher Bischofshut“ in Würzburg wurden von vielfältigen Teilnehmungsformaten begleitet. Zu Beginn des Prozesses wurde eine umfangreiche Eigentümer- und eine Anwohnerbefragung durchgeführt, bei der Einschätzungen zum Status Quo sowie Wünsche und Anregungen zu den Themen „Wohnen und Baustruktur, Mobilität und Verkehr sowie Öffentlicher Raum und Grünflächen“ abgefragt worden sind. Auf diese Weise erhielten die Beteiligten (Eigentümer/innen der Immobilien im Untersuchungsgebiet, sowie Anwohner/innen) die Gelegenheit, frühzeitig Stellung zu eigenen Sanierungsvorhaben zu beziehen, sowie die Stärken und Schwächen des Gebiets zu benennen.

Aufgrund der Corona-Pandemie konnten keine Bürgerforen durchgeführt werden. Stattdessen wurde eine Online-Beteiligungsplattform eingerichtet. Diese projektbegleitende Homepage (www.wuerzburg-mitmachen.de) dient zum einen dazu interessierten Bürger/innen über den Projektfortschritt aber auch über Ziele, Zweck und Ablauf des ISEK zu informieren. Zu dem wurden wesentliche Zwischenergebnisse sowie Fotos und Präsentationen eingestellt. Zum anderen diente die Website zur öffentlichen Beteiligung. Über ein interaktives Kartentool konnten Bürgerinnen und Bürger Stellung zu den geplanten Sanierungsvorhaben der

Stadt beziehen und Stärken, Schwächen zu Projektideen in Würzburg erläutern und diskutieren.





2

UNTERSUCHUNGSGEBIET

| | | |
|-----|--|----|
| 2.1 | UMGRIFF, LAGE, FUNKTION UND BEDEUTUNG IM GESAMTSTÄDTISCHEN ZUSAMMENHANG | 9 |
| 2.2 | AUSGANGSSITUATION/ NUTZUNGSSTRUKTUR/ BESONDERHEITEN DES UNTERSUCHUNGSBEREICHES | 12 |
| 2.3 | RECHTLICHE GRUNDLAGEN, VORLIEGENDE PLANUNGEN UND KONZEPTE | 13 |
| 2.4 | HISTORISCHE ENTWICKLUNG UND BEDEUTUNG IM STADTGEFÜGE | 18 |

2 UNTERSUCHUNGSGEBIET

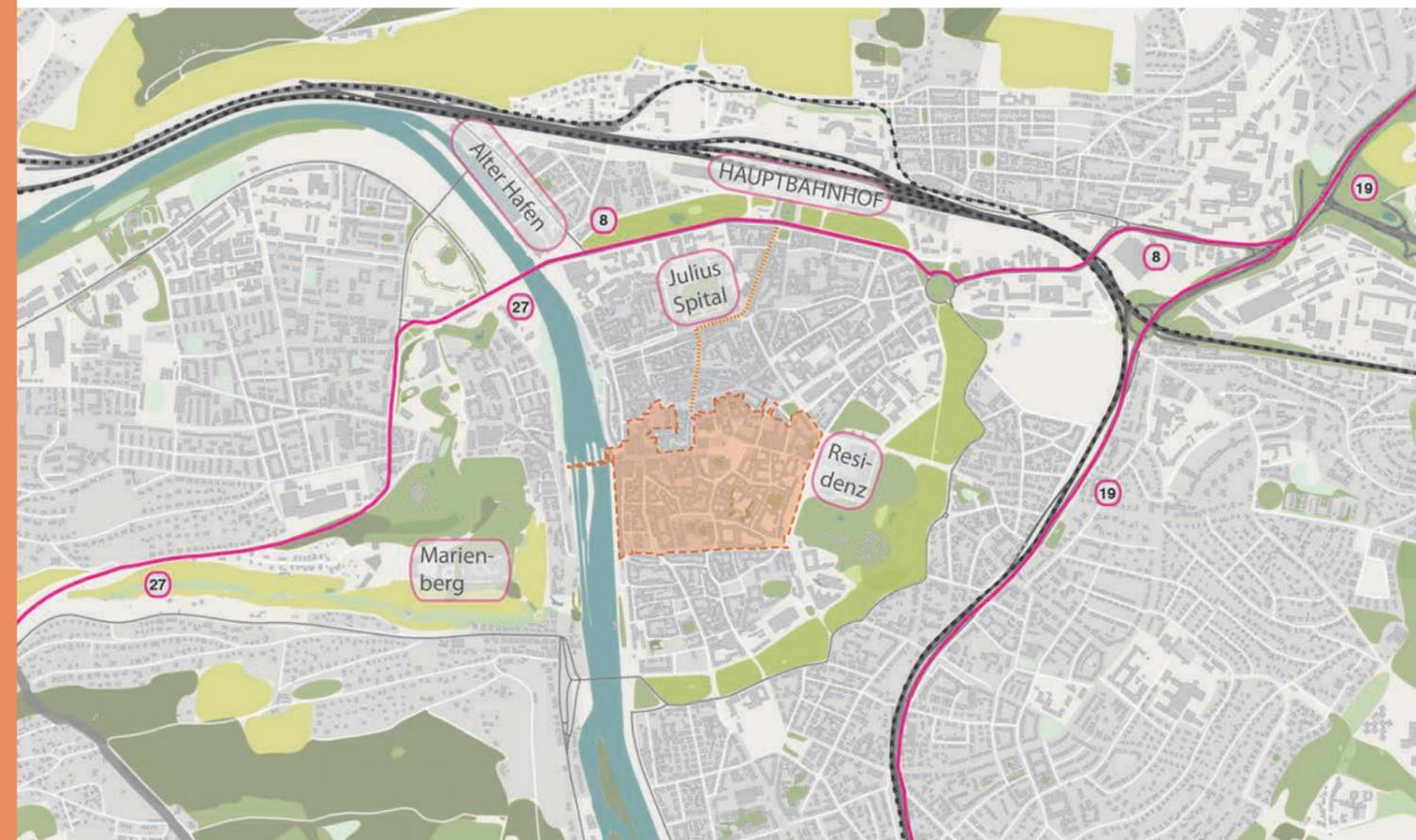
2.1 Lage, Funktion und Bedeutung im gesamtstädtischen Zusammenhang

Die kreisfreie Stadt Würzburg mit ihren rund 130.000 Einwohnern befindet sich im Süden des Regierungsbezirks Unterfranken und ist Sitz der Regierung des Bezirks. Unterfranken liegt im Nordwesten des Freistaates Bayern und grenzt nördlich an Hessen und Thüringen, sowie im Süden an Baden-Württemberg. Das Oberzentrum Würzburg, in einem Talkessel gelegen, wird vom Main durchflossen und liegt am westlichen Arm des sogenannten Maindreiecks. Der historische Ursprung Würzburgs lässt sich linksmainisch im Bereich der Festung Marienberg, sowie rechtsmainisch im Bereich des Doms St. Kilian, dem sogenannten Bischofshut, verorten. Würzburg ist Bischofssitz und eine klassische Universitätsstadt. Neben der Julius-Maximilians-Universität sind zudem die Fachhochschule Würzburg-Schweinfurt und die Hochschule für Musik Würzburg ansässig und prägen mit ihren über 30.000 Studenten das Leben in der Stadt. Ebenso ist die Stadt mit ihren vielen

(barocken) Sehenswürdigkeiten ein beliebtes Ausflugsziel und zählte 2018 über 965.000 Gästeübernachtungen.

Das ca. 30 ha große Untersuchungsgebiet „südlicher Bischofshut“ bildet den südlichen Teil der Altstadt. Westlich wird es vom Main flankiert, die alte Mainbrücke bildet die Verbindung zu den linksmainischen Quartieren und der Festung. Östlich grenzt das UNESCO-Weltkulturerbe der Residenz an, dessen Gärten eine Verbindung in den Ringpark schaffen, welcher als prägender Grünraum die Altstadt umgibt. Als mitunter ältester Teil Würzburgs, ist der gesamte Bischofshut durch eine dichte mittelalterliche Bebauungsstruktur geprägt. In nördlicher und südlicher Richtung schließt sich die Bebauung der (gründerzeitlichen) Vorstädte an. Der „südliche Bischofshut“ ist Standort des Würzburger Rathauses und der Universität, sowie bedeutender Sehenswürdigkeiten klerikaler Prägung wie z.B. dem St. Kilians Dom und der Neubaukirche. Darüber hinaus befindet sich vor allem im Bereich des Domes und des nördlich gelegenen Marktplatzes eine starke Konzentration des Einzelhandels.

4 Lage des „südlichen Bischofshuts“ in Würzburg



UMGRIFF DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS „SÜDLICHER BISCHOFSHUT“



- Untersuchungsgebiet
- Südlicher Bischofshut
- Gebietsumgrenzung

2.2 Ausgangssituation / Nutzungsstruktur / Besonderheiten des Untersuchungsbereichs

STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

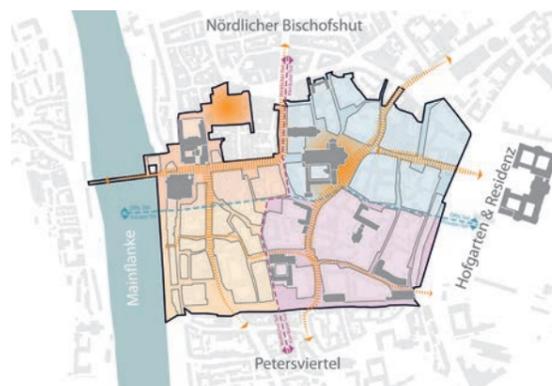
Das Untersuchungsgebiet bildet den südlichen Teil des sogenannten Bischofshuts. Dieser stellt den ältesten Teil der Würzburger Altstadt dar und erhielt seine fünfeckige Form bereits im 11. Jahrhundert als eine Ummauerung errichtet wurde, deren Verlauf heute die umgebenden Ringstraßen widerspiegeln. Bis heute ist die mittelalterlich geprägte Wegführung wie auch Bebauungsstruktur stark ablesbar. Der St. Kilians Dom stellt den Mittelpunkt der Altstadt dar und ist Ziel der prägnantesten Wegführungen. Östlich und südlich des Doms, den Ringstraßen angegliedert, befinden sich großflächige klerikale Hofstrukturen. Demgegenüber befinden sich westlich, dem Main zugewandt, kleinteilige und dichte Blockstrukturen, die zum Teil durch enge Gassen erschlossen werden. Die Achse Domstraße, Schönbornstraße und Eichhornstraße wurde als Fußgängerzone ausgebaut und steht in direkter Verbindung mit dem nördlich der Domstraße gelegenen Marktplatz. Diese Verbindung besitzt eine Art Boulevardcharakter und wird durch die Augustinerstraße (als gefühlte Fußgängerzone) in Richtung Süden und der Hofstraße als Verbindung zur Residenz erweitert.

„Alte Mainbrücke“ in das Quartier hinein und sichern die innere Erschließung. Über Schönbornstraße, Domstraße und Augustinerstraße erfolgt ebenso mit mehreren Linien der Anschluss an das Würzburger Straßennetz. Die übrige Erschließung erfolgt über ein mittelalterlich geprägtes Netz kleiner Straßen und Gassen, welche, wie die vorhandenen Platzräume, stark von ruhendem Verkehr dominiert sind.

GRÜN UND FREIRÄUME

Das Untersuchungsgebiet grenzt an die zwei bedeutendsten Landschaftsräume Würzburgs. Im Osten besteht über die Residenz und ihrem Hofgarten der Zugang zum Ringpark, welcher die Altstadt umgibt. Westlich des südlichen Bischofshuts verläuft der Main mit seiner breiten Uferpromenade und der attraktiven alten Mainbrücke, die den Bischofshut an die linksmainischen Quartiere anschließt. Innerhalb des Untersuchungsgebietes bestehen allerdings kaum nennenswerte Grünräume. Während die klerikalen Strukturen im Osten teilweise noch mit begrünten Innenhöfen aufwarten, beschränkt sich der Grünanteil im kleinteiligen Westen lediglich auf einige Einzelbäume und kleine Platzräume, die allerdings durch ruhenden Verkehr geprägt sind. Dies gilt auch für den größten urbanen innerquartierlichen Freiraum, dem Paradeplatz, der zwar mit ausreichend Vegetation bestückt ist, dessen Nutzung allerdings kaum über die des Parkens hinausgeht.

6 Städtebauliche Struktur und Quadranten



VERKEHR

Der Bischofshut wird durch die Ringstraßen, Wirsberg-/Neubastraße, Balthasar-Neumann-Promenade, Theaterstraße und Juliuspromenade, die anstelle der ehemaligen Befestigungsanlage verlaufen, umgeben. Zusammen mit dem Oberen Mainkai bilden die beiden erstgenannten Ringstraßen die Haupteerschließung für den südlichen Bischofshut. Von diesen, das Untersuchungsgebiet umgebenden Straßen, leiten vor allem die Achsen Augustinerstraße, Schönthalstraße/Domerschulstraße/Ingolstädter Hof, Hofstraße, Schönbornstraße und Domstraße samt

2.3 Rechtliche Grundlagen, Vorliegende Planungen und Konzepte

Mehrere regionale und kommunale Pläne und Konzepte bilden den Rahmen für mögliche Entwicklungen im VU-Gebiet. Diese werden im Folgenden beschrieben.

LANDESENTWICKLUNGSPLAN

Der Landesentwicklungsplan Bayern beschreibt die kreisfreie Stadt Würzburg als Regionalzentrum der Region Würzburg. Während die Stadt selber unmittelbar von einem Verdichtungsraum in den angrenzenden Gemeinden umgeben ist, wird die restliche Region Würzburg als „allgemeiner ländlicher Raum“ klassifiziert. Das Fehlen weiterer Oberzentren sowie das Bestehen lediglich fünf weiterer Mittelzentren in der Region, verdeutlicht die signifikante Versorgungsfunktion der Stadt für ihr Umland.

REGIONALPLANUNG

Die in der Landesentwicklungsplanung entwickelten, übergeordneten planerischen Festsetzungen werden im Regionalplan der Region Würzburg (rP 2) weiter ausdif-

ferenziert. Für den Untersuchungsraum ist vor allem die regionalplanerische Zielstellung der regionalen und überregionalen Entwicklungsachsen prägnant, welche sich im Bereich der Würzburger Innenstadt treffen.

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Der aktuell gültige Flächennutzungsplan (siehe Abbildung 8), dessen Neuaufstellung 2017 beschlossen und 2019 begonnen wurde, weist große Teile des südlichen Bischofshuts als Gemeindebedarfsflächen aus. Diese konzentrieren sich vor allem entlang der Neubastraße (Polizei, soziale Einrichtungen, Kirchen), westlich des Marktplatzes (Verwaltung), sowie im östlichen Bereich des Areals zwischen Neubastraße und Hofstraße (Dom, Bildungseinrichtungen, Krankenhaus, Post). Die Dom- und Hofstraße umgebend, liegen Flächen des Kerngebiets vor, welche in südlicher Richtung in Mischgebietsflächen übergehen. Wohngebiete befinden sich zudem entlang der Büttnersstraße und um Franziskanergasse / Franziskanerplatz (WB), sowie entlang der Kettengasse (WA).



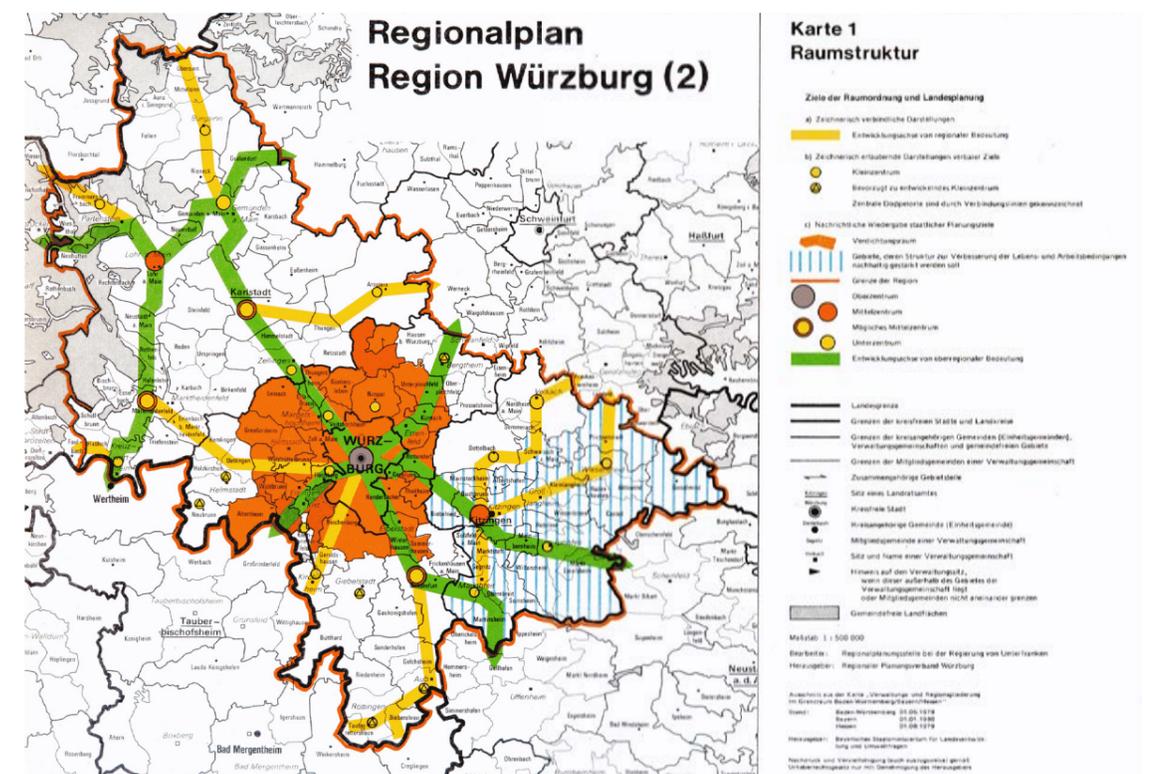
7 Bebauungspläne

ISEK GESAMTSTADT (2012)

Die Stadt Würzburg hat im Jahr 2012 ein integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet. Ergebnisse des ISEK's war gutachterlicher Vorschlag eines gesamtstädtischen Konzepts an die Verwaltung. Hierfür wurden aufbauend auf den bestehenden Planungen und Stadtentwicklungsprojekten Leitthemen für die Stadt ent-

wickelt und ein räumliches und thematisches Handlungskonzept entwickelt. Neben zahlreicher gesamtstädtischer Themen, nennt das Strukturkonzept die Aufwertung und Weiterentwicklung der Innenstadt als eindeutiges Ziel, welches im ISEK Innenstadt weiter präzisiert wird.

8 Regionalplan der Region Würzburg





ISEK INNENSTADT (2012)

Das ISEK Innenstadt, welches ebenso im Jahr 2012 und parallel zu dem ISEK Gesamtstadt erarbeitet wurde, trifft diesbezüglich detaillierte Aussagen über die Entwicklungsperspektive der Innenstadt und somit auch über das vorliegende VU-Gebiet. Ergebnis war ein Maßnahmenkonzept und Rahmenplan für die gesamte Innenstadt. Im Bereich des Untersuchungsgebiets treffen diese insbesondere im sogenannten Maßnahmenraum „Achse Mainbrücke-Residenz“ und dem Handlungsfeld „Jedem Quartier seinen Platz“ Aussagen über Entwicklungsreize und Gestaltungsvorschläge im südlichen Bischofshut.

BEBAUUNGSPLÄNE

Im VU-Gebiet liegen derzeit sechs rechtsverbindliche Bebauungspläne vor (siehe Abbildung 6). Diese treffen baurechtliche Festlegungen für die entsprechenden Gebiete im Hinblick auf die Art und Weise der möglichen Bebauung und die Nutzung der betroffenen Freiflächen. Im weiteren Verlauf der Planungen für konkrete Maßnahmen werden diese Festlegungen im Einzelnen zu berücksichtigen sein. Von besonderem Belang hierbei sind die Entwicklungen im Bereich Paradeplatz (1.25.3) und Mozartareal (1.25.1).

WERBEANLAGENSATZUNG (2012)

Die Werbeanlagensatzung schafft einen Rahmen für die Verwendung von Werbeanlagen in der Innenstadt Würzburgs. Um dem historischen Stadtbild Rechnung zu tragen, insbesondere in Verbindung mit den neuralgischen Belangen des Denkmalschutzes, wird mit dieser Satzung versucht eine einheitliche und gegliederte Verwendung von Werbeanlagen zu schaffen.

GESTALTUNGSHANDBUCH FÜR DIE GASTRONOMISCHE SONDERNUTZUNG AUF ÖFFENTLICHEN FLÄCHEN (2010)

Das Gestaltungshandbuch weist Vorgaben zur Außenmöblierung gastronomischer Betriebe im öffentlichen Raum aus, um diesen langfristig gestalterisch und qualitativ aufzuwerten und mit der historisch gewachsenen Stadtstruktur in Einklang zu bringen.

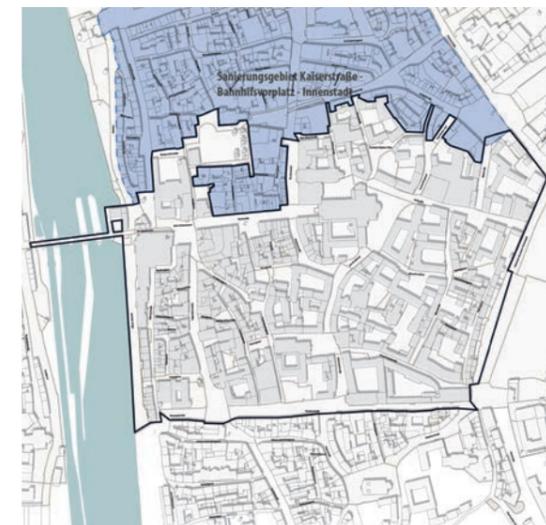
SANIERUNGSGEBIETE

Nördlich des VU-Gebiets grenzt das Sanierungsgebiet „Kaiserstraße-Bahnhofsvorplatz-Innenstadt“ an. Während das Sanierungsgebiet „Kaiserstraße“ bereits seit 2011 besteht, trat die Erweiterung um den Bahnhofsvorplatz und Teile der nördlichen Innenstadt 2016 in Kraft. Neben der Qualifizierung des öffentlichen Raumes und der Wegeverbindungen sind zudem die Verbesserung der Barrierefreiheit und die Aufwertung der Einzelhandelslage Ziel der Sanierung. Des Weiteren besteht mit „Grombühl Teil A“ ein weiteres Sanierungsgebiet im Stadtgebiet, welches bereits seit 1979 besteht.

RADVERKEHRSKONZEPT

Das Radverkehrskonzept der Stadt Würzburg aus dem Jahr 2016 hat das Ziel den Radverkehr neu zu ordnen und zu stärken. Die Neudefinition des Radverkehrsnetzes sowie dessen begleitende Maßnahmen nehmen dabei eine Schlüsselrolle ein. Dabei liegt der Fokus neben dem Verflechtungspotenzial auf der Verkehrssicherheit. Des Weiteren wurden Konzepte zur Freigabe von Einbahnstraßen und zur Errichtung von Radabstellanlagen am Hauptbahnhof und der Innenstadt entwickelt. Im Ergebnis beinhaltet das Radverkehrskonzept ein Zielnetz aus Haupt- und Nebenverbindungen. Für die Umsetzung wurde das Haupttroutennetz, die Öffnung der Einbahnstraßen die im Hauptradtroutennetz liegen sowie das Fahrradparkkonzept priorisiert. Grundsätzlich wird eine begleitend stattfindende Öffentlichkeitsarbeit empfohlen.

10 Sanierungsgebiete



Auch im Untersuchungsgebiet der vorbereitenden Untersuchung des südlichen Bischofshuts befinden sich Haupt- und Nebenrouten des Zielnetzes. Diese werden im vorliegenden Bericht wiederholt thematisiert, gewürdigt und, wenn notwendig, kontextuell diskutiert.

SAUBER MOBIL – GREEN CITY PLAN WÜRZBURG

Das Konzept „Sauber Mobil“ aus dem Jahr 2018 dient der Stadt Würzburg als Masterplan für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität und soll damit zugleich zu einer Reduktion von verkehrlich bedingten Stickoxidemissionen beitragen. Dafür wurden im Konzept Maßnahmen entwickelt, die sowohl einzelne Verkehrsträger, wie den Fuß- und Radverkehr, als auch verkehrliche Querschnitts-

bereiche, wie urbane Logistik oder die Digitalisierung der Mobilität, betreffen. Eine Bewertung der Maßnahmen erfolgte anschließend anhand von Nachhaltigkeitskriterien (ökologisch, sozial, ökonomisch) und hinsichtlich des Einsparungspotentials von Stickoxidemissionen.

Für die vorliegende vorbereitende Untersuchung des südlichen Bischofshuts sind insbesondere folgende Maßnahmenfelder zu benennen und in der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen:

- Stärkung des Fußverkehrs (kurze Wege, hohe Aufenthaltsqualität, hohe Sicherheit, Barrierefreiheit)
- Stärkung des Radverkehrs (Verbesserung der Radinfrastruktur, fließend und ruhend)
- Multimodale Mobilität (Vernetzung unterschiedlicher Mobilitätsformen an urbanen Standorten, Weiterentwicklung des Konzepts der „Mobilstationen“, z. B. durch Angebot von Lastenpedelec)
- Elektromobilität (Ausbau von Elektro-Ladeinfrastruktur im öffentlichen und privaten Raum)
- Parkraummanagement und Preisgestaltung in Rückkopplung mit dem ÖPNV (Steuerung des Parkraumangebots und der –nachfrage durch monetäre Strategien, Attraktive Tarife für den ÖPNV)
- Nachhaltige Gestaltung der urbanen Logistik (Einrichtung von Konsolidierungspunkten, wie Micro-Hubs, für den KEP-Verkehr, Nutzung vorhandener Kapazitäten, wie die Straßenbahn)

Im Zuge der Erarbeitung des Masterplans „Saubere Mobil“ wurde eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit, der Politik und weiteren Stakeholdern durchgeführt.

PARKRAUMTARIFKONZEPT

Für das Parkierungsangebot der Würzburger Innenstadt wurde im Jahr 2013 ein Parkraumtarifkonzept erarbeitet. Ziel des Konzepts war es, nach einer Aufnahme des vorhandenen Angebots an Kfz-Parkierungsmöglichkeiten (Quantität und Qualität) und der Erfassung der bis dahin geltenden Gebühren- und Tarifstruktur eine neue Strategie im Umgang mit dem Pkw-Parken in der Innenstadt zu entwickeln. Zugleich wurden für verschiedene Ziel- und Nutzergruppen (wie Einwohner, Kunden und Besucher) Anforderungen (wie Aufenthaltsdauer) formuliert, die in die Ausarbeitung des Konzepts einflossen.

Die Bewertung der zugrunde gelegten bzw. erhobenen Daten und Informationen ergab u. a., dass einerseits ein sehr hohes Kfz-Stellplatzangebot im Innenstadtbereich vorliegt und damit vor allem Kunden auch zumeist einen Stellplatz finden. Andererseits wird die hohe Dominanz des ruhenden Kfz-Verkehrs im öffentlichen Raum bemängelt und die

Tatsache, dass Parkierungsangebote im Randbereich der Innenstadt z. T. teurer als zentrale Angebote sind und diese kaum durch Leitelemente ausgewiesen sind.

Im Ergebnis schlägt das Konzept u. a. eine Anpassung der Preisstrukturen (z. B. Aufhebung des Preisgefälles) sowie die Einführung einer neuen Gebühren- und Tarifzone für den ruhenden Kfz-Verkehr vor. Als flankierende Maßnahmen werden u. a. eine Minderung der Stellplatzanzahl bei gleichzeitiger Steigerung des Umschlages (konstante Stellplatzkapazität) sowie die Stärkung alternativer Verkehrsmittel zum privaten Pkw genannt – allen voran der öffentliche Personennahverkehr.

MASTERPLAN FREIRAUM

Ziel dieses Masterplans ist die Erstellung eines umsetzungsfähigen Konzeptes zur Förderung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung für die Kernstadt, welches den Herausforderungen des Klimawandels und der Verkehrswende begegnet. In diesem Sinne soll die Umsetzung des Masterplans die Gesundheit und Lebensqualität der Stadtbevölkerung fördern, die biologische Vielfalt erhöhen und langfristig als Lebensgrundlage für nachfolgende Generationen sichern. Der Masterplan Freiraum soll als Handlungsleitfaden und Entscheidungshilfe für zukünftige städtische Baumaßnahmen dienen und Standards für die Entwicklung von Freiräumen setzen. Zu diesem Zweck wurde eine Priorisierung von Maßnahmen und die Identifizierung von prioritären Handlungsräumen vorgenommen. Der Masterplan Freiraum wurde im Jahr 2020 erstellt.

KLIMAPLANATLAS MIT KLIMAFUNKTIONSKARTE

Um für die Stadtentwicklung ein adäquates und nutzbares Planungshilfsmittel bereitzustellen, welches bei zukünftigen städtebaulichen Planungsentscheidungen zuverlässige Grundlagen liefert, wurde für den Verwaltungsraum der Stadt Würzburg ein Klimaplanatlas erstellt. Die Ergebnisse des Atlas gliedern sich in Themenkarten, Klimafunktionskarte (KFK), sowie Planungshinweiskarten (PHK). Zentraler Untersuchungsgegenstand ist die Analyse und Bewertung des Bioklimas, auf Basis der Aspekte der Überwärmung und Durchlüftung und deren wichtigen Einfluss auf die städtische Luftqualität. Der Klimaplanatlas wurde im Jahr 2016 erstellt.

FUSSGÄNGERZONE EICHHORNSTRASSE UND KARDINAL-FAULHABER-PLATZ

Nördlich des Untersuchungsgebiet wurde ab 2014 die Eichhornstraße zu einer Fußgängerzone umgebaut und erweitert somit die vorhandenen Fußgängerzonen Domstraße und Schönbornstraße. Ebenso werden die Herzogen- und Wilhelmstraße die sich im direkten Umfeld befinden

den derzeit saniert. Die Eichhornstraße mündet zudem auf dem Kardinal-Faulhaber-Platz, der, ehemals als Parkplatz genutzt, seit 2017 zu einer provisorischen Grünanlage umgestaltet wurde und aktuell neu geplant wird.

STRASSENBAHNLINIE 6/ PARADEPLATZ/ KARME- LITENSTRASSE/AM GRAFENECKART

Der südliche Bischofshut steht vor einigen Aufgaben, die die verkehrliche Infrastruktur und die Verkehrsführung betreffen. Neben der neu geplanten Straßenbahnlinie 6, die östlich des Gebietes entlang der Balthasar-Neumann-Promenade verläuft, berät die Stadt Würzburg derzeit über Optionen der Aufwertung und Änderung der Verkehrsführungen in den Bereichen Paradeplatz und Karmelitenstraße/Am Grafeneckart, um den verschiedenen Verkehrsteilnehmer/innen gerecht zu werden und den vorhandenen Problemen mit Parksuchverkehr und Abstellflächen entgegenzutreten.

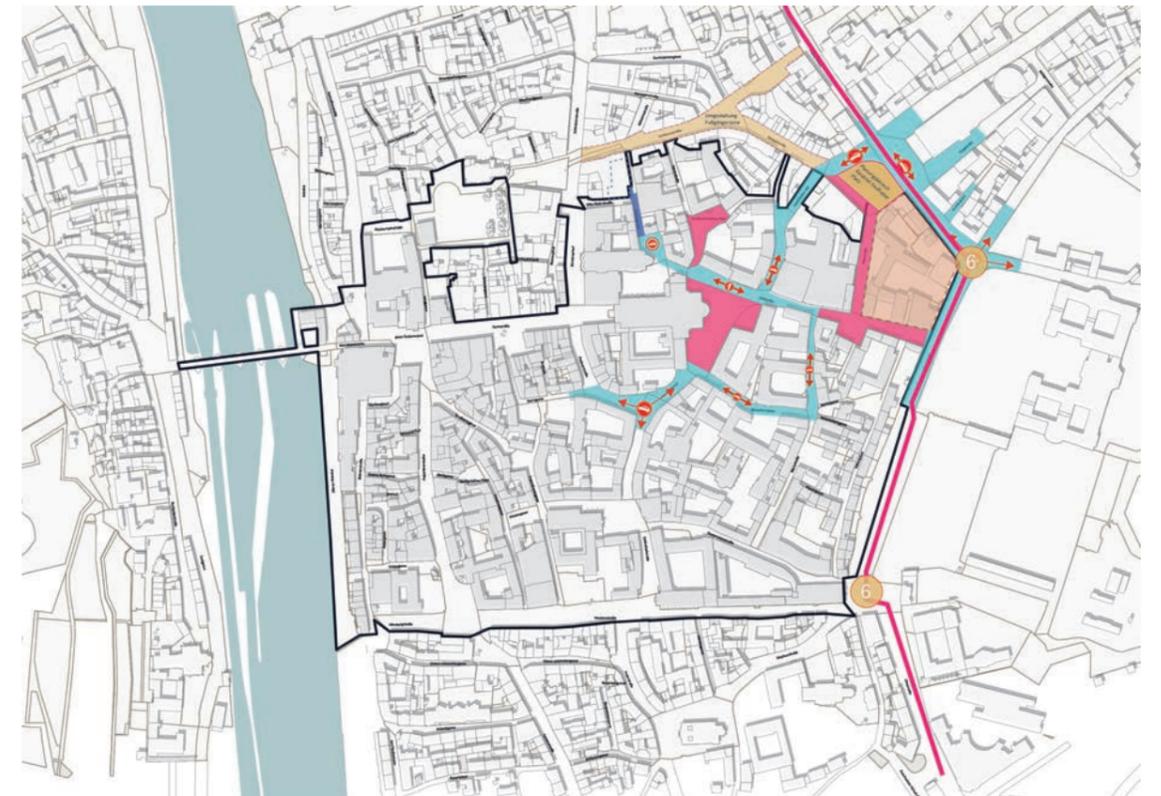
MOZARTGYMNASIUM, POSTHOF, HANS-LÖFFLER- HAUS, KARDINAL-DÖPFNER-PLATZ

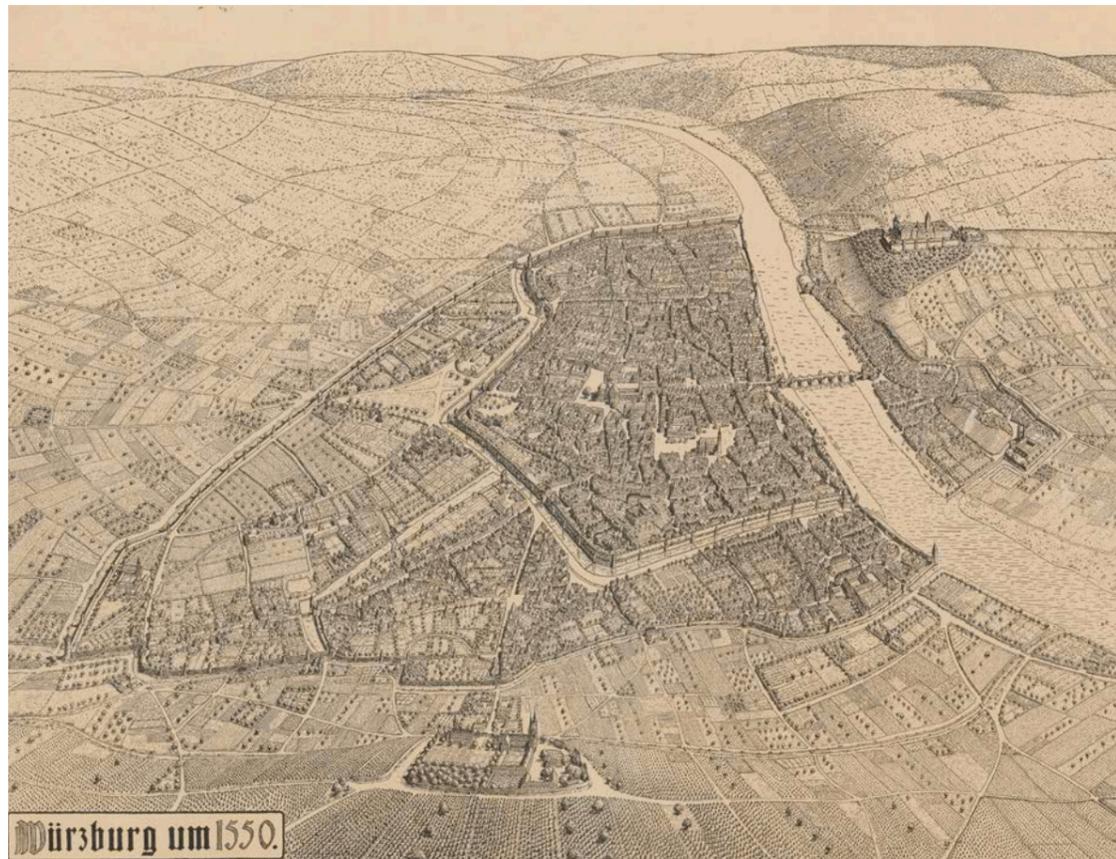
Die Umgestaltung des Areals des Mozartgymnasiums wird bereits durch die Bebauungspläne 1.25.1 und 1.25.8. beschrieben. Nachdem ein Bürgerentscheid im Jahr 2015 den Abriss des Gebäudes verhindert hat, folgte im Juni 2019 die Bekanntmachung des Bebauungsplans 1.25.1.

Während das zur Hofstraße gerichtete Hufeisengebäude im Besitz der Stadt Würzburg bleiben und als „Morzartum“ den Bürger/innen zugänglich gemacht werden soll, ist der nördliche Teil als Büro- und Wohnflächen geplant. An der Fläche an der Theaterstraße besäße die VR-Bank Interesse und es sei ein Neubau geplant.

Neben dem Mozartgymnasium sind weitere Projekte im Untersuchungsgebiet angedacht. Die ehemalige Post am Paradeplatz soll saniert und neuen Nutzungen überführt werden. Ebenso entscheidet die Stadt derzeit über das Hans-Löffler-Hochhaus in der Augustinerstraße. Feststeht, dass das ehemalige Verwaltungsgebäude einer neuen (Wohn-) Nutzung überführt werden soll; unsicher ist, ob eine Sanierung oder ein Abriss und Wiederaufbau die Konsequenz sein wird. Auch der Kardinal-Döpfner-Platz nördlich der Hofstraße steht aktuell vor einer neuen Bewertung und soll möglicherweise neu strukturiert werden. Neben einer Aufwertung des Platzraumes gilt es den Platz besser zu fassen und die vorhandene Baulücke zu schließen.

11 Schwerpunktbereiche und aktuelle Planungen im Quadrant Hofstraße





12 Würzburg um 1550 (Quelle: Stadtarchiv Würzburg)

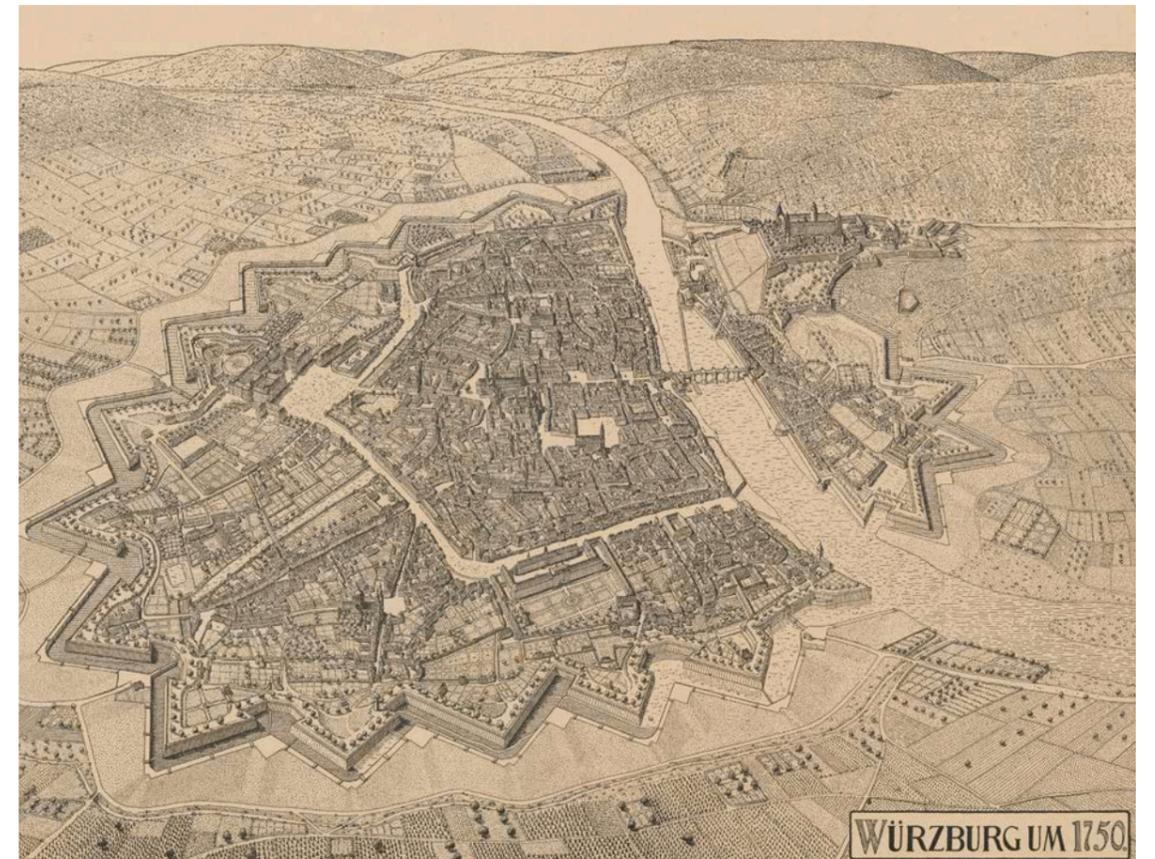
13 Blick in die Domstraße (Quelle: Stadtarchiv Würzburg)

2.4 Historische Entwicklung und Bedeutung im Stadtgefüge

Das VU-Gebiet umfasst den südlichen Teil des sogenannten Bischofshuts der Stadt Würzburg. Neben der im Jahre 704 n. Chr. erstmalig urkundlich erwähnten Bergfestung „Würzburg“ und den Siedlungen des Mainviertels, die linksmainisch gelegen sind, bildet der Bischofshut mit dem zentralen Doms rechtsmainisch eine der Kernzellen des heutigen Würzburgs. Durch die Erhebung zum Bischofssitz im Jahre 742 n. Chr. begann ein wirtschaftlicher und kultureller Aufstieg, der zahlreiche Entwicklungen nach sich zog und die heutige Stadtstruktur prägte. Insbesondere die Zeit des Barocks und des 19. Jahrhunderts formten das Stadtbild der Innenstadt, welches trotz der einschneidenden Kriegszerstörungen des 2. Weltkriegs und der resultierenden Eingriffe in den Stadtkörper erkennbar blieb.

MITTELALTER

Namensgebend für den „Bischofshut“ und somit für den Kernbereich der Innenstadt war die Ummauerung des Quartiers im 11. Jahrhundert, welche die Form einer



14 Würzburg um 1750 (Quelle: Stadtarchiv Würzburg)

15 Domstraße mit Blick auf Grafeneckart (Quelle: Stadtarchiv Würzburg)

„Bischofsmütze“ besaß und dessen fünfeckige Struktur bis heute erhalten blieb. Der Bau der Mainbrücke im Jahr 1130 schuf eine stärkere Beziehung zwischen Dom und vormittelalterlicher Festung und förderte die verkehrsgeographische Bedeutung Würzburgs. Die Einwohnerzahl stieg auf ungefähr 5.000-6.000 Einwohner an und bis zum 13. Jahrhundert siedelten sich etwa 15 geistliche Stifte und Klöster um den Stadtkern an. Dies zeichnet sich auch in der heutigen Stadtstruktur ab. Während die mainnahen Parzellen des Bürger- und Handwerkerviertels kleinteilig organisiert sind, befinden sich vor allem östlich des Doms aber auch an den nördlich und südlich gelegenen Rändern des „Fünfecks“ große klerikale Hofstrukturen. Der Dom stellt damals wie heute den Mittelpunkt der Altstadt dar. Erkennbar wird dies daran, dass die (damaligen) Ausfallstraßen entweder an der Domfassade auslaufen oder aber wenig zielgerichtet in das Stadttinnere und am Dom vorbeiführen, sodass Würzburg mitunter als „ruhende Stadt“ bezeichnet wurde. Darüber hinaus befinden sich innerhalb der Befestigung in der mittelalterlichen Struktur kaum Plätze und Freiflächen.



BAROCKZEIT

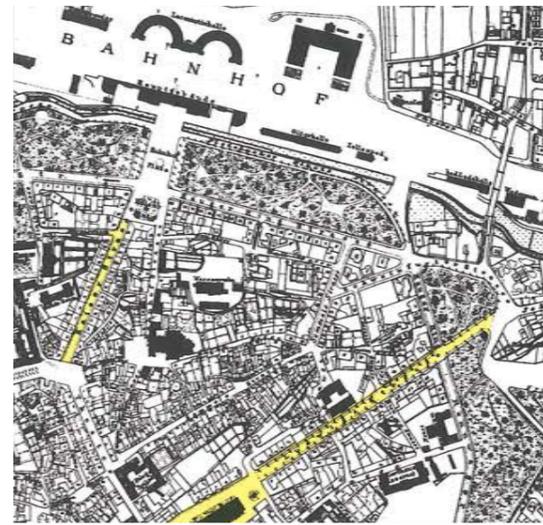
Ab dem 17. Jahrhundert entwickelte Würzburg eine rege Bautätigkeit und die Altstadt mit den Vorstädten Pleich, Haug, Rennweg und St. Peter wurde mit einem militärischen und repräsentativen Befestigungssystem (Bastionen) samt Glacis und vier Kilometer langem Graben umzogen. Mit diesem Großprojekt ging die planerische Auseinandersetzung mit einem Gesamtkonzept für die Stadt einher und das Grundgerüst der den Bischofshut umgebenden Stadtteile wurde angelegt. Bis ins 18. Jahrhundert wurden neben dem Ausbau des Befestigungsgürtels, Straßen, Plätze und zahlreiche Kirchen und Profanbauten entwickelt. Prägendstes Beispiel hierfür ist die von Balthasar Neumann erbaute Residenz. Darüber hinaus wich die ehemalige Befestigung um den Bischofshut einer Ringschließung und vorhandene Straßen und Plätze wurden zeitgemäß neugestaltet (Domstraße, Hofstraße, Marktplatz, Platz am Grafeneckart mit Vierröhrenbrunnen).

19. JAHRHUNDERT UND INDUSTRIALISIERUNG

Die Industrialisierung sowie die Entwicklung der Eisenbahn durchbrach während der Säkularisierung die anhaltende Stagnation der Stadtentwicklung Würzburgs. 1864 wich ein Teil der nördlichen Befestigungsanlagen dem neuen Bahnhof. In den nächsten Jahren folgten weitere Durchbrüche, um die außerhalb des Befestigungsringes liegenden Stadtteile besser an den Stadtkern anzubinden. Die Hygienebewegung veranlasste den Straßenneubau einiger

neuer Verkehrsachsen, um die Perforation des mittelalterlichen Grundrisses zu erhöhen. Neben der Bahnhofstraße und Kaiserstraße, die den neuen Bahnhof anbanden, wurde die Schönbornstraße als neue Verbindung in die Mitte des Bischofshuts, bis an den Dom, geschaffen. Nachdem der deutsche Krieg die Nutzlosigkeit des Befestigungsringes bewies, wurde dieser ab 1868 zu Grünanlagen im Stil des Wiener Rings umgestaltet und 1880 vom Stadtgärtner Jens Person Lindahl zu einem geschlossenen Grünring

16 Ausschnitt aus Katasterplan um 1885



17 Blick in die Kaiserstraße (Quelle: Stadtarchiv Würzburg)



vollendet. In diesem Zuge wurden ebenso weitere Ringstraßen ergänzt. Die Aufhebung von innerstädtischen Friedhöfen und der Abriss von Kirchen und Klöstern, ließ eine partielle Auflockerung des hoch verdichteten Stadtraums zu (u.a. Kiliansplatz, Franziskanerplatz).

20. JAHRHUNDERT BIS HEUTE

Die Dynamische Entwicklung, welche im letzten Drittel des 19. Jahrhundert stattfand, flachte zu Beginn des 20. Jahrhunderts leicht ab. Jedoch stieg nach dem 1. Weltkrieg die Bevölkerungszahl wieder rasant an. Während im Jahr 1918 86.000 Menschen in Würzburg lebten, erhöhte sich diese Zahl bis 1933 bereits auf 101.000. Somit wurde die Stadt im Sinne der Statistik zu einer Großstadt. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts vollzog sich eine bauliche Entwicklung im Wesentlichen außerhalb des Ringparks. Ab 1939 sollte die Gesamtstadt im nationalsozialistischen Sinne umgestaltet werden, wozu es jedoch durch den Kriegsausbruch nicht gekommen ist.

In dem 2. Weltkrieg wurden ca. 85% des Gebäudebestandes durch Bombenangriffe zerstört. Nach der Zerstörung reduzierte sich die Bevölkerung zwischenzeitlich auf ca. 5.000 Menschen. Jedoch stieg die Bevölkerungszahl durch den Wiederaufbau rasant und hatte im Jahr 1957 bereits wieder 107.000 Einwohner/innen erreicht. Die Priorität des Wiederaufbaus der Würzburger Innenstadt lag auf dem Erhalt und der Wiederherstellung der monumentalen Baudenkmäler. Zwar dienten die Straßen in den übrigen Bereichen als Leitlinien des historischen Stadtgrundrisses, doch die Wiederherstellung der historischen Raumkanten und Parzellierung wurde nachrangig betrachtet, sodass heute zahlreiche Straßen- und Platzräume von nach dem Krieg entstandener Raumkanten geprägt sind und maßgeblich ein vereinfachtes barockes Straßenbild wiederhergestellt wurde. Ebenfalls wurde der Wiederaufbau durch die Dominanz der verkehrlichen Überlagerung stark beeinflusst. So sind noch heute die eingeschnittenen Hausecken von Gebäuden, wie beispielsweise an der Kreuzung Hofstraße / Dornpfarstraße, zu finden.



BETEILIGUNG

| | | |
|-----|-----------------------------------|----|
| 3.1 | ANWOHNER- UND EIGENTÜMERBEFRAGUNG | 23 |
| 3.2 | EXPERTENRUNDEN | 25 |
| 3.3 | ONLINEBETEILIGUNG | 26 |
| 3.4 | TÖB-BETEILIGUNG | 26 |

3 BETEILIGUNG

Die Vorbereitenden Untersuchungen für das Untersuchungsgebiet „südlicher Bischofshut“ in Würzburg wurden von vielfältigen Beteiligungsformaten begleitet und bereichert. Im Rahmen des Beteiligungskonzeptes waren vier große analoge Bürgerveranstaltungen vorgesehen, das Forum zum Tag der Städtebauförderung, eine Zukunftswerkstatt, ein Stadtspaziergang und das Abschlussforum. Aufgrund der Corona-Pandemie konnten die geplanten Foren jedoch nicht durchgeführt werden. Die daraus folgenden Schwierigkeiten führten zu Verzögerungen des Gesamtprozesses. Gleichwohl wurde in kürzester Zeit eine digitale Beteiligung eingerichtet. Neben der Anwohner- und Eigentümerbefragung während der Bestandsanalyse, welche sich auf die im Untersuchungsgebiet ansässigen Würzburger/innen konzentrierte, wurde in ein einem zweiten Schritt eine projektbegleitende Homepage konzipiert. Über diese Homepage (www.wuerzburg-mitmachen.de) wurden alle Bürger/innen Würzburgs kontinuierlich informiert und erhielten im Zuge dessen die Gelegenheit, Stellung zu den von der Stadt Würzburg geplanten Sanierungsmaßnahmen und zu eigenen Sanierungsvorhaben zu beziehen, sowie Stärken, Schwächen und spezifische Themenstellungen für das VU-Gebiet zu benennen. Die Beteiligung im Rahmen des VU-Prozesses hat in allen Formaten vielfältige Anregungen und Hinweise ergeben, die in die vorliegenden Untersuchungen eingeflossen sind. Im Folgenden werden die einzelnen Beteiligungsformate näher beschrieben und die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst.

3.1 Anwohner- und Eigentümerbefragung

Die Anwohner- und Eigentümerbefragung wurde anonymisiert durchgeführt und inhaltlich unterschiedlich, basierend auf den Schwerpunktthemen der Zielgruppen, konzipiert. Die Auswertung fand dementsprechend separat statt:

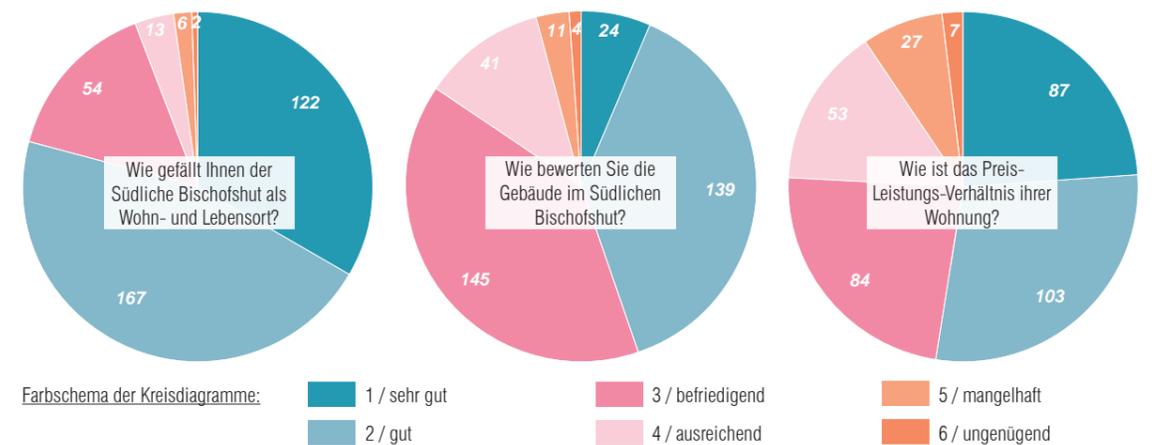
ANWOHNERBEFRAGUNG

Im Zeitraum Ende Januar bis Ende Februar 2020 hatten die Anwohner/innen des südlichen Bischofshuts die Möglichkeit, sich bei einer Online-Befragung zu ihrem Quartier zu äußern. Hierzu wurde jeder Haushalt per Informationsflyer eingeladen. Anwohner/Innen die sich nicht Online beteiligen konnten bzw. wollten, hatten die Möglichkeit einen analogen Fragebogen bei der Stadt zu beantragen. Insgesamt sind 367 Antworten bis zum 29.2.2020 eingegangen.

Aufgrund des großen Umfangs der Befragung werden hier nur die für den Bericht relevantesten Ergebnisse zusammengefasst. Eine umfassende Excel-Tabelle mit allen Aussagen liegt der Stadt Würzburg zur weiteren Verwendung vor.

DIE ZENTRALEN ERGEBNISSE IM ÜBERBLICK: WOHNEN UND BAUSTRUKTUR

- Laut knapp 80 % der Anwohner/innen ist die Wohn- und Lebensqualität im Südlichen Bischofshut gut bis sehr gut.
- Ebenfalls rund 80 % der Anwohner/innen gefällt deren Wohnung pauschal gut bis sehr gut.



- Die Bewertung der Gebäude fällt sehr unterschiedlich aus: knapp 45 % bewerten die Gebäude mit den Schulnoten 1-2, 40 % mit einer 3 und 15 % mit 4-6.
- Mehr als die Hälfte der Befragten ist mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis ihrer Wohnungen zufrieden.

MOBILITÄT UND VERKEHR

- 61 % der Befragten sprechen sich für mehr Anwohner-Parkplätze im Quartier aus.
- 48 % der Anwohner/innen wünschen sich ein fahrradfreundlicheres Quartier.
- 42 % der Anwohner/innen wollen ein fußgängerfreundlicheres Quartier.
- Gemäß 39 % der Befragten müsste das Quartier autoärmer werden.
- Laut 30 % der Befragten benötigt das Quartier mehr Parkplätze für Besucher/innen.
- Zwiespalt: 29 % der Anwohner/innen wünschen sich ein autofreundlicheres Quartier wohingegen sich ebenso viele Anwohner/innen ein weitgehend autofreies Quartier wünschen.

ÖFFENTLICHER RAUM UND GRÜNFLÄCHEN

- Laut 64 % der Befragten benötigt der öffentliche Raum mehr Vegetation.
- 21 % der Anwohner/innen sind mit dem optischen Zustand des öffentlichen Raums unzufrieden.
- 20 % der Befragten empfinden den öffentlichen Raum hingegen als optimal gestaltet.

EIGENTÜMERBEFRAGUNG

Im Rahmen einer umfassenden Eigentümerbefragung wurden die Immobilienbesitzer/innen innerhalb des Untersuchungsgebiets nach Sanierungsbedarf, Sanierungsabsicht, Rahmenbedingungen und Wünschen an

die städtische Planung befragt. Insgesamt sind 79 Antworten online bzw. vereinzelt auch postalisch eingegangen.

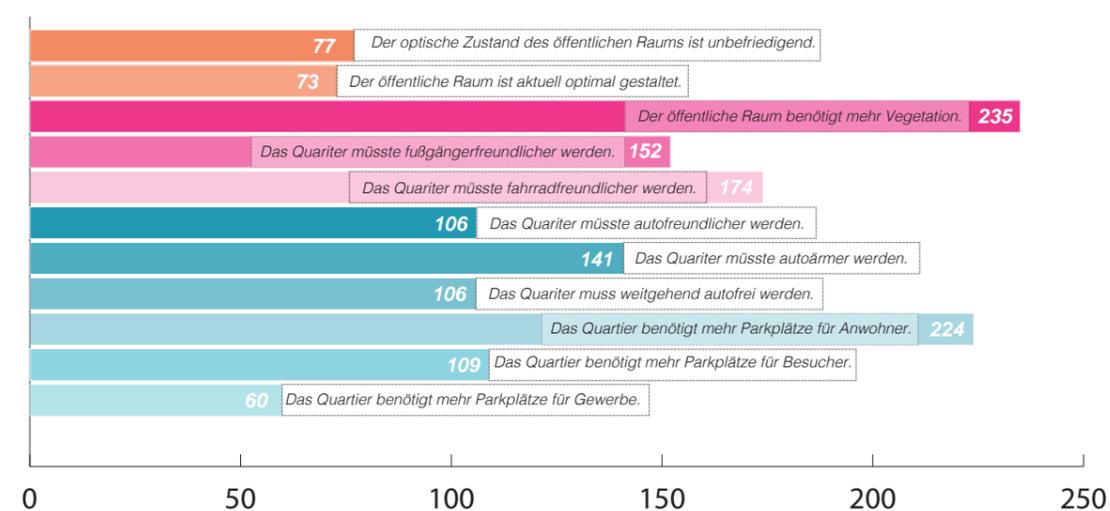
Aufgrund des Datenschutzes wurden in die Befragungen keine gebäudescharfen Adressen abgefragt, sondern lediglich die jeweiligen Straßen. Somit konnten Schwerpunkträume identifiziert werden.

Die Ergebnisse der Befragung wurden aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit direkt den jeweiligen Analysethemen zugeordnet. Die Einschätzung der Immobilieneigentümer zum Sanierungsbedarf ihrer Immobilien entspricht in den meisten Fällen der Einschätzung der Gutachter.

DIE ZENTRALEN ERGEBNISSE IM ÜBERBLICK: SANIERUNG

- 58,2% halten Sanierungsmaßnahmen an Immobilie für notwendig
- Insbesondere die Eigentümer in Unterer Johannitergasse (100%), Domerschulstraße (88,9%), Büttnerstraße (83,3%), Plattnerstraße (75%) und Augustinerstraße (50%) sehen Handlungsbedarf
- In den Straßen Beim Grafeneckart (100%), Arztlade (100%), Domstraße (75%) und Sternstraße (75%) sieht ein Großteil der Eigentümer keinen Sanierungsbedarf
- Die häufigsten in Betracht gezogenen Sanierungsmaßnahmen entfielen auf die Erneuerung von Putz/Anstrich (22 Nennungen), Dämmmaßnahmen (22 Nennungen), Erneuerung von Sanitärinstallation (20 Nennungen), Erneuerung der Heizungsanlage oder der Fenster (beide 17 Nennungen) und Ausbau des Dachgeschosses (14 Nennungen)
- Weitere bauliche Maßnahmen wie die Errichtung eines

19 Auswertung der Antworten aus der Anwohnerbefragung zu Mobilität und Öffentlicher Raum (Anzahl der Antworten von 367)



Anbaus oder der Teilabriss von Nebengebäuden (beide 3 Nennungen), Fassadensanierung (5 Nennungen) und Grundrissänderung (7 Nennungen) wurden nur wenig genannt.

- Neben den Themen der energetischen Sanierung und baulicher Maßnahmen wurden zudem die Installation von Solarthermieanlagen (7 Nennungen) und Photovoltaikanlagen (10 Nennungen) genannt.
- Maßnahmen im Bereich der Begrünungsanlagen wurden kaum in Betracht gezogen (4 Nennungen)

MOBILITÄT/STELLPLÄTZE

PKW

- 42 Eigentümer/innen besitzen Immobilien ohne Pkw-Stellplätze (53%)
- 37 Eigentümer/innen (47%) besitzen Immobilien mit 189 Pkw Stellplätzen (Ø 5,1 Stellplätze pro Immobilie)
- Zzgl. besitzen 8 Einheiten (10%) Parkieranlagen für 15 oder mehr Fahrzeuge
- 47 % der Eigentümer/innen halten das Stellplatzangebot für ausreichend, 53 % sehen einen Bedarf nach mehr Stellplätzen – dieser Bedarf wird auf insgesamt etwa 299 SP geschätzt
- 92 % der Eigentümer/innen haben derzeit nicht die Absicht E-Ladeinfrastruktur bei ihren Immobilien anzubieten (Häufigste Begründung ist der fehlende Bedarf [23 %])

FAHRRAD

- 49 % halten die Anzahl der Radabstellmöglichkeiten nicht für ausreichend
- 25 Nennungen ohne Radabstellanlagen
- Wenige Immobilien mit mehr als 10 Fahrradstellplätzen

FREIRAUM/GARTEN

- 33% der Eigentümer/innen geben an, über einen Garten/Freiraum auf dem Grundstück zu verfügen.
- Die Nutzung der zur Verfügung stehenden Freifläche ist vielfältig und wird von den Eigentümer/innen wie folgt angegeben: Müllabstellplatz, Pkw-Abstellplatz, Fahrradabstellplatz, Gartennutzung, Fluchtweg, Außenfläche Gastronomie, Wäschetrockenplatz, Terrasse, ungenutzt.
- Auffällig ist, dass lediglich sieben Eigentümer/innen angeben, die vorhandene Fläche als Garten / `Naturraum` zu nutzen. Dies entspricht einem Anteil von lediglich 7%, bezogen auf die 79 abgegebenen Antworten.

3.2 Expertenrunden

Im Zuge der Bearbeitung kam es neben des Abstimmungsterminen mit den festen Vertretern der Lenkungsgruppe zu weiteren Absprachen mit Experten vor Ort. Neben Fachgesprächen zum Thema Mobilität mit Vertretern des Tiefbauamtes und der Fachabteilung für Ordnungsaufgaben wurden im Juli 2020 ebenfalls Fachgespräche zum Thema Klima und Umwelt durchgeführt. Teilnehmer waren der amtierende 2. Bürgermeister Martin Heilig sowie jeweils ein Vertreter des Gartenamtes und des Fachbereichs Umwelt- und Klimaschutz. Im September 2020 folgten Fachgespräche mit Vertretern des Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege um die Belange der Denkmalpflege mit dem vorliegenden Bericht in Einklang zu bringen. Dieser Termin wurde auf Grund der zunehmenden Bedrohungslage der Pandemie als Videokonferenz durchgeführt. Hinzu kamen zahlreiche Absprachen bezüglich der Durchführung von Ersatzformaten für die Bürgerbeteiligung, welche unter diesen Umständen nicht als Präsenzveranstaltungen stattfinden konnten.

Ergebnisse dieser Fachgespräche waren unter anderem eine Fokussierung von Begrünungsmaßnahmen auf die Blockinnenbereiche sowie Fassaden und Dachflächen, da Baumpflanzungen aufgrund von zahlreichen Leitungsrechten nur vereinzelt realisierbar sind. Zudem stießen die Bemühungen den Paradeplatz autofrei zu gestalten auf starke Zustimmung, da neben einer Stärkung der Nutzbarkeit und Zugänglichkeit für die Bürger/innen ebenso innerstädtische Potenzialflächen für Veranstaltungen gesucht werden. Darüber hinaus wurde die Notwendigkeit eines denkmalpflegerischen Begleitplans betont, der die Belange des historisch prägenden Stadtteil detailliert betrachtet und weitere Richtlinien formuliert.

3.3 Onlinebeteiligung

Aufgrund der Corona-Pandemie konnten keine Bürgerforen durchgeführt werden. Stattdessen wurde eine Online-Beteiligungsplattform eingerichtet. Diese projektbegleitende Homepage (www.wuerzburg-mitmachen.de) dient zum einen dazu interessierten Bürger/innen über den Projektfortschritt aber auch über Ziele, Zweck und Ablauf des ISEK zu informieren. Dabei wurde auf der Homepage im ersten Schritt darüber informiert, worum es geht und wie die exakten Gebietsabgrenzungen sind. Zudem wurden wesentliche Zwischenergebnisse, wie die Ergebnisse der Anwohner- und Eigentümerbefragun-

gen und die SWOT-Analyse, sowie Fotos und Präsentationen eingestellt.

Zum anderen diente die Website zur öffentlichen Beteiligung. Aus den Leitbildern entwickelte potenziellen Einzelmaßnahmen wurden in ihrem jeweiligen Arbeitsstand unter "Maßnahmenvorschläge" veröffentlicht. Auf einer Übersichtskarte wurden diese einzelnen Maßnahmen in dem zukünftigen Sanierungsgebiet verortet. Hinter jedem dieser Markierungen befand sich eine potenzielle Maßnahme, deren Rahmenbedingungen in einem PDF genauer beschrieben werden. Darin befanden sich die erkannten Mängel des Areals und daraus abgeleitete Zielempfehlungen. Interessierte Bürger/innen hatten dort weiterhin die Möglichkeit, dem jeweiligen Vorschlag entweder direkt Ihre Zustimmung zu geben, eine Diskussion zu beginnen oder eine begonnene zu kommentieren. Selbstverständlich konnten auch Hinweise innerhalb der vorgeschlagenen Maßnahmen gegeben werden, welche die nähere Umgebung betreffen.

Das Beteiligungstool wurde Anfang Januar 2021 freigeschaltet und Einträge wurden bis Ende Februar 2021 erfasst. In diesem Zeitraum fanden die insgesamt vor-

geschlagenen 20 Maßnahmen 726 Unterstützer. Zu den Unterschiedlichen vorgeschlagenen Maßnahmen wurden insgesamt 474 Kommentare verfasst. Das Projekt „7. Paradeplatz“ fand die meisten Unterstützer/innen (92) und war mit 184 Kommentaren das am meisten diskutierte Projekt.

3.4 TöB-Beteiligung

Vom 29.03.2021 bis 19.05.2021 fand die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange statt. Es haben sich dabei keine grundsätzlichen Einwände gegen den Bericht über die Vorbereitenden Untersuchungen sowie über die Sanierungsgebiete ergeben.

20 Digitale Beteiligungsformate auf der Projekthomepage www.wuerzburg-mitmachen.de

The screenshot shows the website interface for the Würzburg participation project. At the top, there is a navigation bar with the city logo, language selection (Deutsch), and user options (Anmelden, Registrieren). Below this is a menu with 'Start', 'Netiquette', 'Südlicher Bischofshut', 'Katzenbergtunnel', and 'Hilfe'. The main content area is titled 'VORSCHLÄGE' and features a 'Map' section with a map of Würzburg showing various proposal locations marked with blue pins. Below the map, there are filters for 'aktivste', 'am besten bewertet', 'neuste', and 'Relevanz'. A 'KATEGORIEN' section shows 'Bischofshut' and 'Katzenbergtunnel'. The first proposal listed is '7. Paradeplatz', which has 177 comments, was posted on 2021-01-13, and has 88 supporters. A 'Unterstützung' button is visible next to the proposal details.

The screenshot shows a detailed view of the '1. Mainbrücke (Brückenkopf)' proposal. At the top, there is a navigation bar with the city logo, language selection (Deutsch), and user options (Anmelden, Registrieren). Below this is a menu with 'Start', 'Netiquette', 'Südlicher Bischofshut', 'Katzenbergtunnel', and 'Hilfe'. The main content area is titled '1. Mainbrücke (Brückenkopf)' and features a large photo of the bridge area. Below the photo, there is a map showing the location of the proposal. A 'Dokumente' section lists a PDF file 'Q1_P1_Mainbruecke.pdf' (1.1 MB) with a 'Datei herunterladen' button. There are also filters for 'Bischofshut' and 'Altstadt'. The 'Kommentare' section shows 26 comments, 0 notifications, and 0 milestones. A 'Sortieren nach' dropdown menu is set to 'Am besten bewertet'. A message box states: 'Sie müssen sich anmelden oder registrieren, um einen Kommentar zu hinterlassen.' Below this, a comment by 'MarLo' from 2021-01-20 14:43:32 is visible, discussing the need for a pedestrian path and the conflict with cars at the bridge crossing.

21 Digitale Beteiligungsformate auf der Projekthomepage www.wuerzburg-mitmachen.de

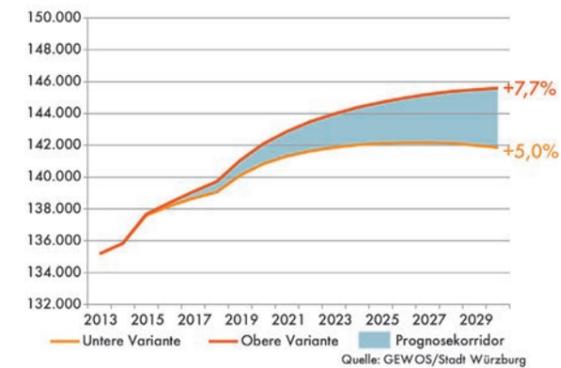


**BESTANDSAUFNAHME UND
BESTANDSANALYSE**

| | | |
|------|---|----|
| 4.1 | DEMOGRAFIE UND SOZIALSTRUKTUR | 31 |
| 4.2 | STÄDTEBAULICHE STRUKTUR | 33 |
| 4.3 | ÖFFENTLICHER RAUM | 44 |
| 4.4 | GRÜN- UND FREIFLÄCHEN / STADTKLIMA | 46 |
| 4.5 | MOBILITÄT | 48 |
| 4.6 | EIGENTÜMERSTRUKTUR | 57 |
| 4.7 | GEBÄUDESUBSTANZ UND DENKMALSCHUTZ | 58 |
| 4.8 | WOHNEN | 61 |
| 4.9 | NUTZUNGSSTRUKTUR | 64 |
| 4.10 | WIRTSCHAFT UND LOKALE ÖKONOMIE | 64 |
| 4.11 | SOZIALE INFRASTRUKTUR | 65 |
| 4.12 | KULTUR- UND TOURISMUS | 65 |
| 4.13 | STÄRKEN – SCHWÄCHEN – HERAUSFORDERUNGEN – POTENZIALEANALYSE | 66 |

4 BESTANDSAUFNAHME UND BESTANDSANALYSE

4.1 Demografie und Sozialstruktur



22 Bevölkerungsprognose 2030 Würzburg

Die Analyse der demographischen Entwicklung der Sozialstruktur basiert auf der Datengrundlage des Einwohnermelderegisters der Stadt Würzburg. Statistische Bevölkerungsdaten liegen in Würzburg auf Ebene der Gesamtstadt, der Stadtbezirke sowie für das VU-Gebiet vor.

In dem im Vergleich zur Gesamtstadt flächenmäßig relativ kleinen Bezirk Altstadt wohnen 22.842 Menschen (Hauptwohnsitz). Dies entspricht ca. 15 % der Würzburger Bevölkerung. Im Bereich des südlichen Bischofshuts leben 2.453 Menschen (Hauptwohnsitz). Die Einwohnerdichte im Bezirk Altstadt (70 EW/ha) und im VU-Gebiet (82 EW/ha) liegt im oberen Bereich im Vergleich zur Gesamtstadt.

Dies ist auf die kompakte Bebauung und den geringen Freiflächenanteil zurückzuführen.

Bei der Bevölkerungsentwicklung in dem Zeitraum 2012 bis 2018 verzeichnet die Gesamtstadt Würzburg einen Zu- gewinn von 4,27%. Besonders der Bezirk Altstadt (9,55%) und der dazugehörige südliche Bischofshut (6,47%) wirkten durch ihren starken Wachstum auf die gesamtstädtische Entwicklung ein. Die Bevölkerungsentwicklung ergibt sich aus den Komponenten „Geburten“ und „Sterbefälle“ (natürliche Bevölkerungsentwicklung) sowie „Zuzug“ und „Wegzug“ (Wanderungsentwicklung). Die Differenz zwischen Geburten und Sterbefällen ergibt das Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung; die Differenz aus Zu- und Fortzügen ergibt das Wanderungssaldo. Die Aufrechnung beider Saldi ergibt das Gesamtsaldo, das – in Übereinstimmung mit der positiven Einwohnerentwicklung – in den betrachteten Jahren 2012 und 2018 positiv ausgefallen ist.

In diesem Zeitraum kam es in allen Altersgruppen bis 41 Jahre zu einem Wachstum sowohl in der Altstadt als auch im VU-Gebiet. Ausnahme bildet die Altersklasse 10-16 Jahre in der Altstadt, welche gesunken ist. Der generelle Trend des demographischen Wandels mit einer Abnahme des Anteils der jüngeren Bevölkerungsgruppen zugunsten eines wachsenden Anteils älterer Bevölkerungsgruppen ist im südlichen Bischofshut sowie im gesamten Bezirk Altstadt nicht erkennbar. Im Untersuchungsgebiet zeichnet sich ein gegenteiliger Trend ab. Die Bevölkerungsgruppen

23 Bevölkerungsentwicklung südlicher Bischofshut 2012-2018

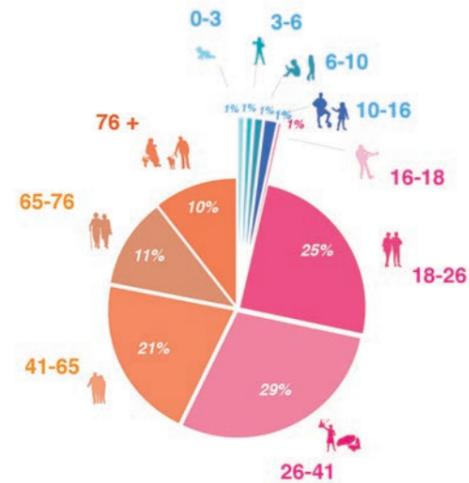


bis 41 Jahre wachsen, wogegen der Anteil der 41- bis 65-jährigen nahezu stagnierte und in der Altersklasse 65-76 Jahre es sowohl in der Altstadt als auch im südlichen Bischofshut zu einem leichten Rückgang kam.

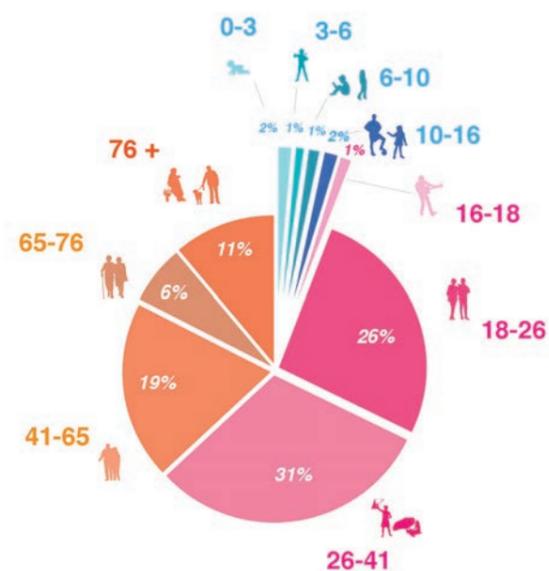
Die im Handlungskonzept Wohnen veröffentlichte Bevölkerungsprognose für die Stadt Würzburg bezieht sich auf das Jahr 2030. Zur Abbildung eines potentiellen Entwicklungskorridors wurden eine Untere Variante und eine Obere Variante errechnet. Nach der Unteren steigt die Bevölkerung um 5%, nach der Oberen um 7,7%. Nach den aktuellsten Bevölkerungszahlen von 2018 verhält sich das Wachstum entsprechend der Prognose der Oberen Variante.

In Hinblick auf die Bevölkerungszusammensetzung weist der Bezirk Altstadt einen geringen Anteil von nicht Erwerbstätigen (1,5%) auf und liegt leicht unter dem gesamtstädtischen Schnitt. Der Anteil der Einwohner mit ausländischer Staatsbürgerschaft liegt mit knapp 11% ebenfalls leicht unter dem gesamtstädtischen Schnitt. Während die Zahl der Erwerbslosen zwischen 2012 und 2018 leicht gesunken ist, ist der Ausländeranteil gestiegen.

Von den 51.664 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten mit dem Wohnort in der Stadt Würzburg pendeln 36% (18.599) in einen anderen Kreis zur Arbeit (Auspendler). Gleichzeitig gibt es 57.580 Einpendler nach Würzburg. Daraus ergibt sich ein Pendlersaldo von +38.981 Einpendlern. Zwischen den Jahren 2013 und 2018 hat sich die Gesamtzahl der Pendler in der Region erhöht.

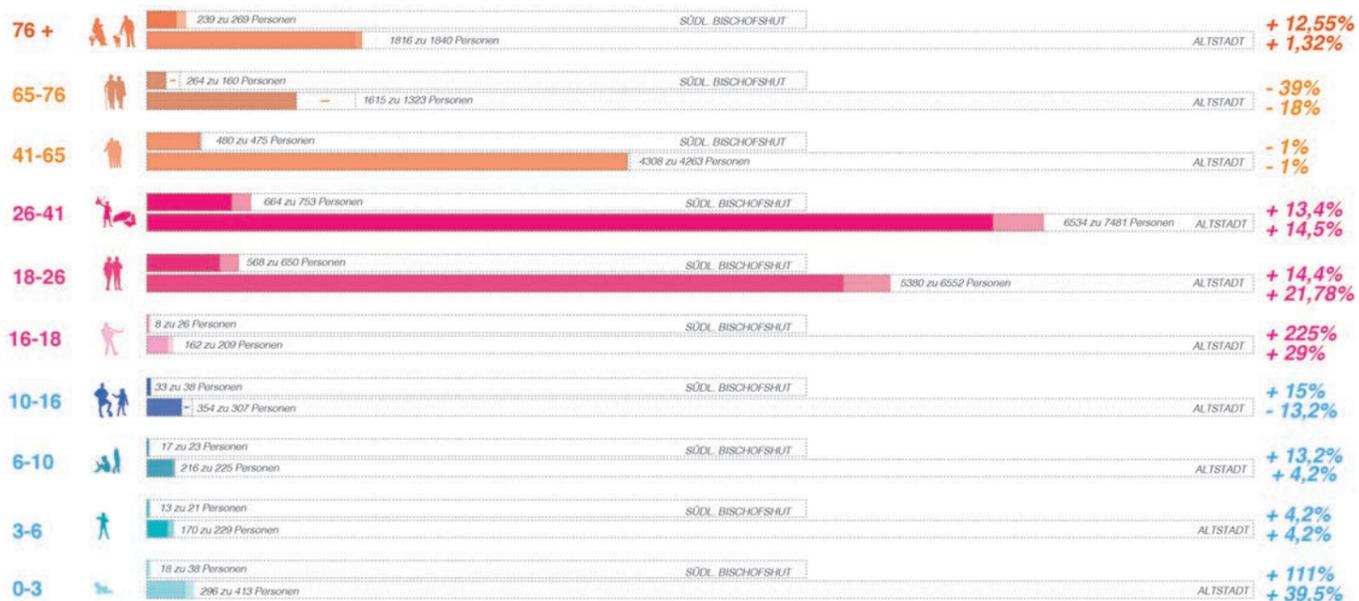


26 Altersstruktur nach Altersklassen im südlichen Bischofshut 2012



25 Altersstruktur nach Altersklassen im südlichen Bischofshut 2018

24 Altersstrukturentwicklung von 2012 zu 2018



4.2 Städtebauliche Struktur

GESAMTRAUM

Das Untersuchungsgebiet bildet den südlichen Teil des sogenannten Bischofshuts ab. Dieser stellt den ältesten Teil der Würzburger Altstadt dar und erhielt seine fünfeckige Form bereits im 11. Jahrhundert durch eine Ummauerung, deren Verlauf sich heute noch in den umgebenden Ringstraßen widerspiegelt. Bis heute ist die mittelalterlich geprägte Wegeführung wie auch Bebauungsstruktur stark ablesbar. Der St. Kilians Dom stellt den Mittelpunkt der Altstadt dar und ist Ziel der prägnantesten Wegeführungen. Östlich und südlich des Doms, den Ringstraßen angegliedert, befinden sich großflächige klerikale Hofstrukturen. Demgegenüber befinden sich westlich, dem Main zugewandt, kleinteilige und dichte Blockstrukturen, die zum Teil durch enge Gassen erschlossen werden. Die Achse Domstraße, Schönbornstraße und Eichhornstraße wurde als Fußgängerzone ausgebaut und steht in direkter Verbindung mit dem nördlich der Domstraße gelegenen Marktplatz. Diese Verbindung besitzt eine Art Boulevard-

charakter und wird durch die Augustinerstraße (als gefühlte Fußgängerzone) in Richtung Süden und der Hofstraße als Verbindung zur Residenz erweitert.

Das Gefüge des Gesamtbetrachtungsraumes der VU lässt sich, auf Basis historisch gewachsener Nutzungs- und Funktionseinheiten, in vier Teilbereiche / Quadranten untergliedern. Dies sind im Uhrzeigersinn:

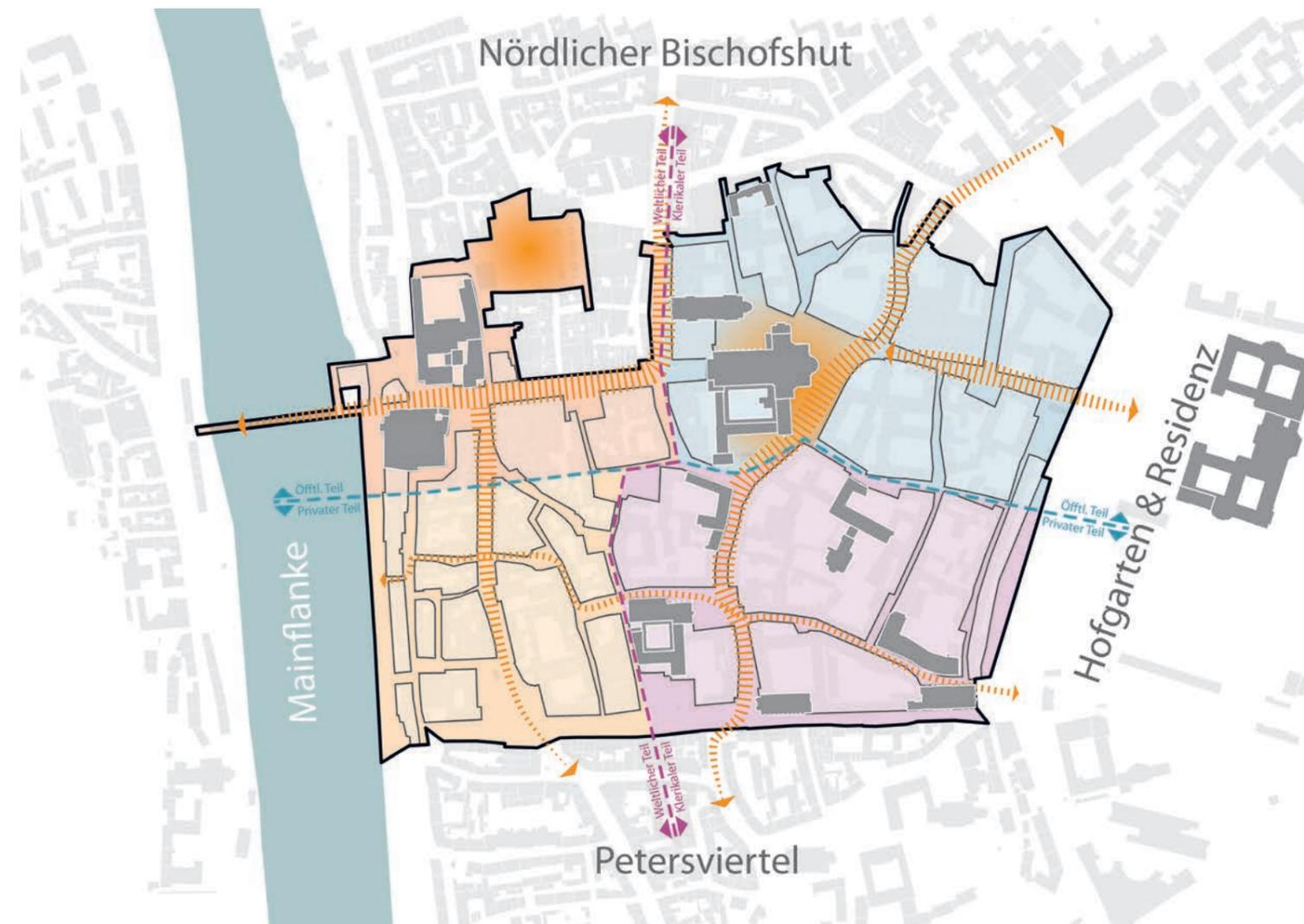
Quadrant 1, bürgerlich-öffentlich: Domstraße mit angrenzenden Gassen und Unterem Markt

Quadrant 2, kirchlich-öffentlich: Hofstraße mit angrenzenden Gassen, Parade- und Kardinal-Döpfner-Platz

Quadrant 3, kirchlich-privat: Domerschulstraße / Neubaustraße mit angrenzenden Gassen und Franziskanerplatz

Quadrant 4, bürgerlich-privat: Augustinerstraße / Wirsbergstraße mit angrenzenden Gassen und Oberem Mainkai

27 Der Südliche Bischofshut mit der Gliederung in vier Quadranten



FLANKEN

Das VU-Gebiet wird in allen vier Himmelsrichtungen von Gebieten mit unterschiedlichen Charakteren flankiert. Westlich begrenzt der Main den Untersuchungsraum. Über die alte Mainbrücke wird eine Verbindung zu den linksmainischen Quartieren sowie zur Festung Marienberg geschaffen. Die Festung, umgeben von großen Freiflächen, thront über dem Main und ist vom südlichen Bischofshut gut sichtbar. Auf der gegenüberliegenden, der östlichen Seite grenzt das UNESCO-Weltkulturerbe, die Residenz Würzburg, an. Stark zum Bischofshut abgegrenzt durch die Verkehrsschneise Balthasar-Neumann-Promenade. Zu diesem einzigartigen und Stadtbildprägenden Bauwerk gehören der angrenzende Hofgarten sowie Residenzgarten. Diese schaffen eine Verbindung zum Ringpark, welcher als prägender Grünraum die gesamte Altstadt umgibt.

Nördlich und südlich schließt sich die Bebauung der (gründerzeitlichen) Vorstädte an. In nördlicher Richtung besteht einen fließender Übergang zwischen nördlichem und südlichem Bischofshut – die Teilung ist auf

unterschiedliche Sanierungsgebiete und somit auf Verwaltungsgrenzen, nicht auf baulich-strukturelle Unterschiede zurückzuführen. Es besteht ein weitgehend gut funktionierendes Bindeglied vor allem die Fußgängerzone aus Straßen- und Platzfolge Alte Mainbrücke / Domstraße, Kürschnerhof / Schönbornstraße, Unterer / Oberer Markt / Eichhornstraße. Südlich schließt der Stadtteil Peter, auch Sandervorstadt genannt, an und ist räumlich durch die Wirsberg- sowie Neubastraße klarer zum südlichen Bischofshut abgrenzbar. Gleichwohl ist durch eben diese Verkehrsschneise der Übergang zwischen den strukturell / historisch zusammengehörigen Stadtteilen gestört. Auch dieser Stadtteil gehört zur Altstadt und wird durch den Ringpark begrenzt. Entsprechend ist das städtebauliche Bild in diesem Bereich geprägt durch eine historische Bebauung und oftmals enge und kleinere Gassen.

ACHSEN

Die Betrachtung des Untersuchungsraums umfasst nicht nur die Analyse der Teilräume, sondern ebenso die Verknüpfungen, die in die flankierenden Gebiete führen und

somit die Verbindungen darstellen, die zum sowie durch das VU-Gebiet führen. Eine der Hauptverbindungen verknüpft die linksmainischen Quartiere und die Festung Marienberg über die Mainbrücke entlang des Doms mit dem Markt sowie dem nördlichen Bischofshut. Diese Verknüpfung spiegelt im Wesentlichen die Fußgängerzone sowie die Haupteinkaufszone wider. Jedoch ist besonders die Domstraße gestaltungs- und sanierungsbedürftig. Zur Stärkung dieser wichtigen Verbindung durch den südlichen Bischofshut bedarf es einer Verbesserung der Verbindungsqualität sowie einer Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Sinne von Orten zum Verweilen, Grünelementen und Sitzmöglichkeiten.

Eine weitere zentrale Verbindung ist die Achse vom Dom zur Residenz, auch Bischofsweg genannt. Diese derzeit stark gestörte Fußwegeverbindung wird dominiert durch den fließenden und ruhenden Verkehr. Entsprechend ist die Achse Residenz – Mozartgymnasium – Paradeplatz – Dom – Neumünsterkirche für Fußgänger kaum erlebbar. Die Hofstraße ist gestaltungs- und sanierungsbedürftig, welches wiederum das Potential mit sich bringt kaum vorhandene Grünelemente und Sitzmöglichkeiten (unter Berücksichtigung der vorhandenen Sichtachsen) in den öffentlichen Raum zu integrieren. Im Rahmen der VU sind Lösungen zu entwickeln, die eine adäquate und akzentuierte Verbindung zur Domstraße vorschlagen und das Achsensystem zusammenführen.

Die Nord-Süd-Verknüpfung (nördlicher Bischofshut mit Sandervorstadt) ist durch zwei Verbindungen durch den südlichen Bischofshut gegeben. Zum einen die gut funktionierenden Augustinerstraße, als Fortführung der nördlich verlaufenden Einkaufsstraße. Zum anderen entlang der In-

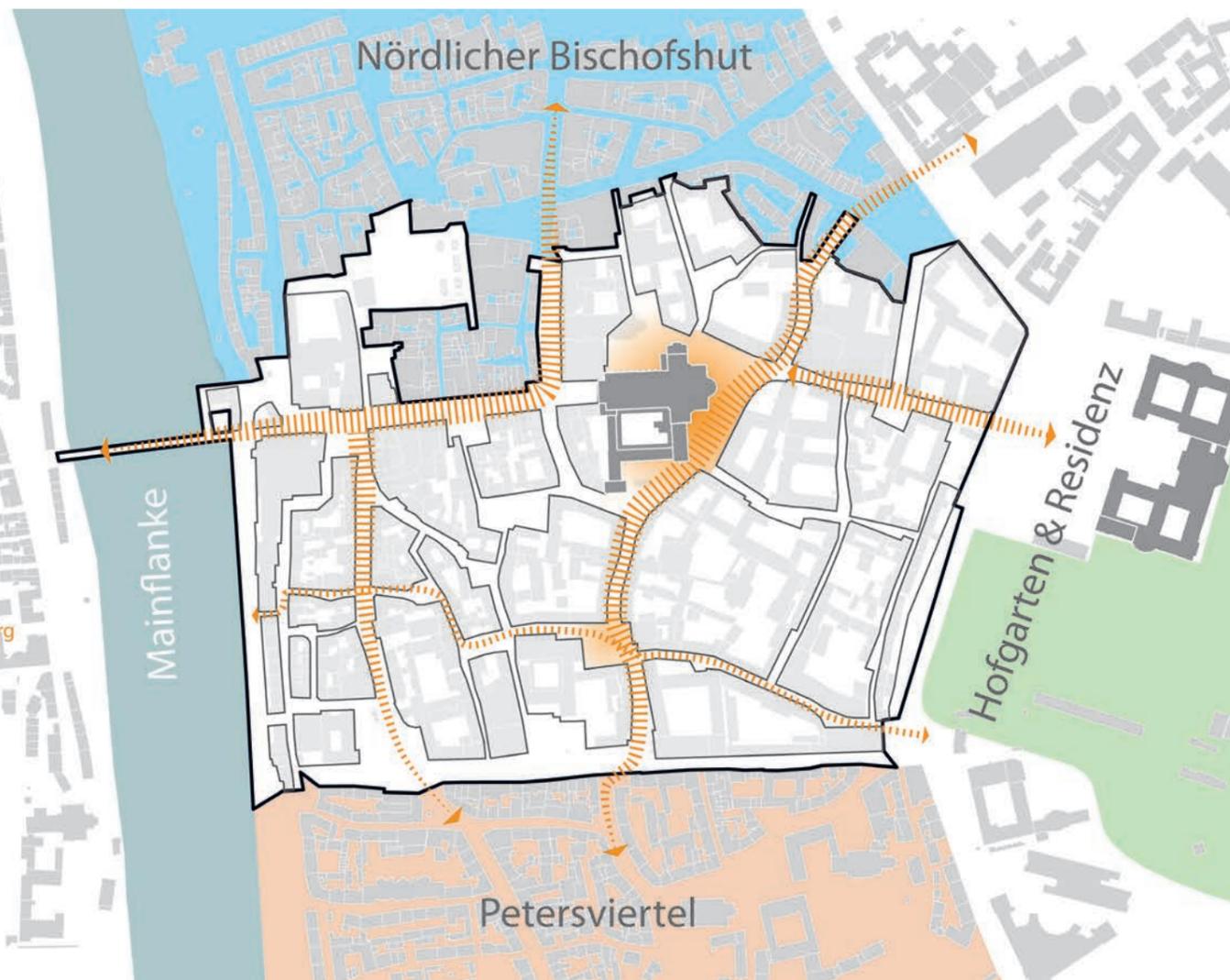
golstädter Hof / Domerschulstraße und Schönthalstraße. Die letztere, eine Verbindung über eine interessante Straßen- und Platzabfolge verlaufend, weist ein großes Potential auf, welches nicht im Ansatz ausgeschöpft wird. Die in der Achse liegenden Plätze Paradeplatz und Franziskanerplatz sind, wie die Straßenräume, durch den fließenden und ruhenden Verkehr stark dominiert. So sind die öffentlichen Plätze mit einer Großzahl an bewirtschafteten Stellplätzen belegt. Entsprechend fehlen nicht nur Grünelemente und Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum, sondern auch eine durchgehende Fuß- und Radwegeverbindung.

Ergänzende und wünschenswerte Verbindung ist die Achse zwischen dem Mainkai und dem Josef-Stangl-Platz und damit die Anbindung an den Hofgarten der Residenz. Diese teilweise intime Wegeführung verläuft abwechslungsreich durch kleinere Gassen und über den Franziskanerplatz. Hier besteht das Entwicklungspotenzial einer neuen innerstädtischen Ost-West-Hauptverknüpfung für Fußgänger und Radfahrer, welche ergänzend zur Neubastraße als sekundäres Erschließungssystem fungieren und zu einer Verringerung der Verkehrsbelastung und bestehender Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern führen könnten. In der derzeitigen Situation werden diese Räume vom Autoverkehr dominiert.

von links oben nach rechts unten:

- 29 Domstraße mit Blick auf den Dom
- 30 Achse Dom – Residenz mit Blick durch die Hofstraße
- 31 Bockgasse
- 32 Blick auf den Paradeplatz
- 33 Mainkai

28 Flanken und Achsen des Untersuchungsraums



TEILBEREICH DOMSTRASSE_BÜRGERLICH-ÖFFENTLICH

Der Teilbereich der Domstraße definiert den nordwestlichen Teil des Untersuchungsgebiets und umfasst neben den der Domstraße begleitenden Strukturen die Schönbornstraße sowie den unteren Markt. Die alte Mainbrücke und Domstraße bilden die historische Achse zwischen dem St. Killians Dom und der linksmainischen Festung und lassen sich als Keimzelle der Würzburger Innenstadt begreifen. Neben dem romanischen Dom, welcher den östlichen Abschluss und optischen Fixpunkt der Domstraße bildet, ist das Würzburger Rathaus am Vierröhrenbrunnen eine weitere attraktive städtebauliche Konstante in diesem Teilbereich. Der Kern dieser historisch gewachsenen Gruppe von Bauten lässt sich auf das 12. Jhd. zurückführen und zeigt durch die Um- und Anbauten Einflüsse der folgenden Epochen bis hin zur Neurenaissance. Die restliche Bebauung folgt den Prinzipien des im Mittelalter angelegten kleinteiligen Stadtgrundrisses, wurde aber, vor allem wegen der Zerstörungen im 2. Weltkrieg in seiner Bausubstanz zum Teil stark überformt. Bis auf den Bereich um die alte Mainbrücke ist das Areal vollständig als Fuß-



34 Domstraße mit Blick auf den Dom

gängerzone organisiert und besitzt die stärkste Konzentration von Einzelhandel und Gastronomie im südlichen Bischofshut. Domstraße und Alte Mainbrücke bilden zudem einen Teilabschnitt der wichtigen touristischen Ost-West-Verbindung von Main zu Residenz. Die Omnipräsenz von überlagernden Fassadenwerbungen und Werbeanlagen beherrscht das Bild dieser historischen Verbindung. Die

35 Abgrenzung des Teilbereichs Domstraße_bürgerlich-öffentlich



hier anschließenden Nord-Süd-Gassen bieten darüber hinaus kleinteiligen Einzelhandel, sind aber überwiegend nicht ausreichend mit der Hauptachse verknüpft. Die Domstraße wird durch die beiden Platzsituationen „Platz am Vierröhrenbrunnen“ und Sternplatz ergänzt. Auf Grund ihrer fehlenden Aufenthaltsqualität und Nutzungsüberfrachtungen werden die beiden Plätze allerdings dem sehr öffentlichen Charakter der Domstraße und den inhärenten Nutzungen kaum gerecht; insbesondere der Sternplatz stellt sich stark überformt und wenig einladend dar. Fehlende Aufenthaltsqualität und Verschattung lässt sich ebenso im Bereich des Unteren Marktes feststellen, wenige Sitzmöglichkeiten und keinerlei Vegetation nutzen nicht das Potenzial des sonst schönen Ensembles an der Marienkapelle.

von links oben nach rechts unten:

- 36 Alte Mainbrücke
- 37 Sternplatz
- 38 Schönbornstraße
- 39 Ausschnitt SWOT-Plan
- 40 Marktplatz
- 41 Domstraße



TEILBEREICH HOFSTRASSE_KIRCHLICH-ÖFFENTLICH

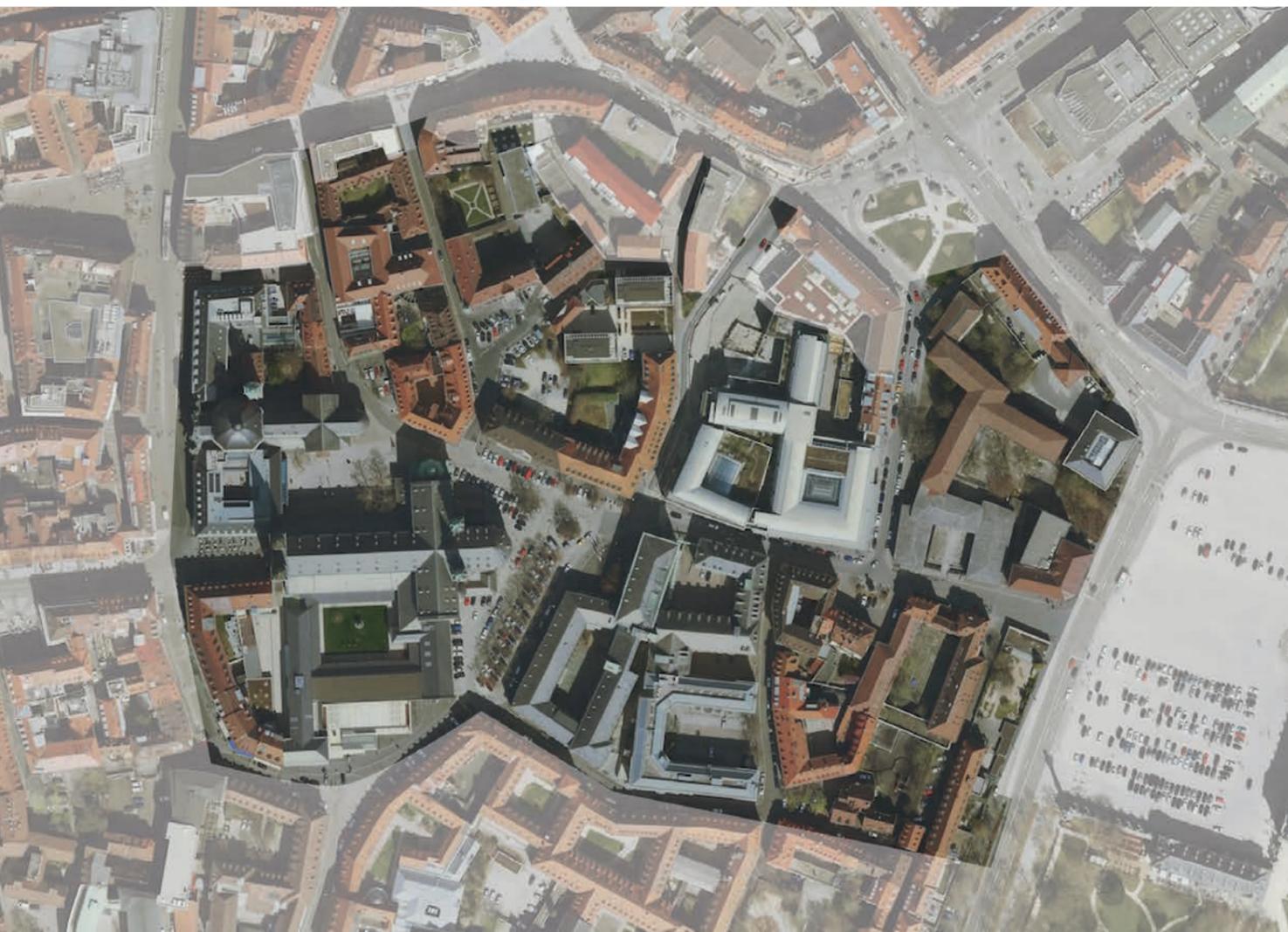
Von Dom bis Residenz erstreckt sich nördlich der Ebracher Gasse der Teilbereich „Hofstraße“. Die Hofstraße bildet die zweite touristische Hauptachse der Kernstadt aus und stellt die zentrale Verbindungsachse zwischen Residenz und dem Würzburger Dom St. Kilian mit vorgelagertem Paradeplatz dar. Ergänzt wird der Quadrant durch weitere stadtpträgende Gebäude. Zu diesen gehören die Neumünsterkirche, nördlich des Doms gelegen, die Hochschule für Musik sowie das stark sanierungsbedürftige Mozartgymnasium. Die städtebauliche Struktur wird geprägt durch eine Blockstruktur ähnliche Bebauung, die an unterschiedlichen Stellen aufgerissen ist. Trotz der beschriebenen Struktur sind, auf Grund der sehr hohen Bebauungsdichte auch im Innenbereich, kaum grüne Innenhöfe vorhanden. Zu dem kommt ein geringer Baumbestand im öffentlichen Raum, bedingt durch die besonders stark raumprägende Rolle, die der ruhende Verkehr hier einnimmt. Bereiche, in denen die Blöcke sich öffnen oder Gebäude zurückspringen, sind weitestgehend dem Parken gewidmet. Gleiches gilt für den Paradeplatz. Dieser, direkt dem Dom vorgelagert,



42 Paradeplatz

bildet derzeit den Abschluss des „Bischofsweg“ (Hofstraße). Gleichwohl entsprechen die Nutzung sowie die Gestaltung, der Paradeplatz als verkehrsdominierter Bereich mit einem großen bewirtschafteten Stellplatzangebot, nicht der Lage und Bedeutung im städtischen Gefüge. Das Platzgefüge entlang der Hofstraße wird durch den Chronosbrunnen ergänzt. Auf Grund ihrer fehlenden

43 Abgrenzung des Teilbereichs Hofstraße_kirchlich-öffentlich



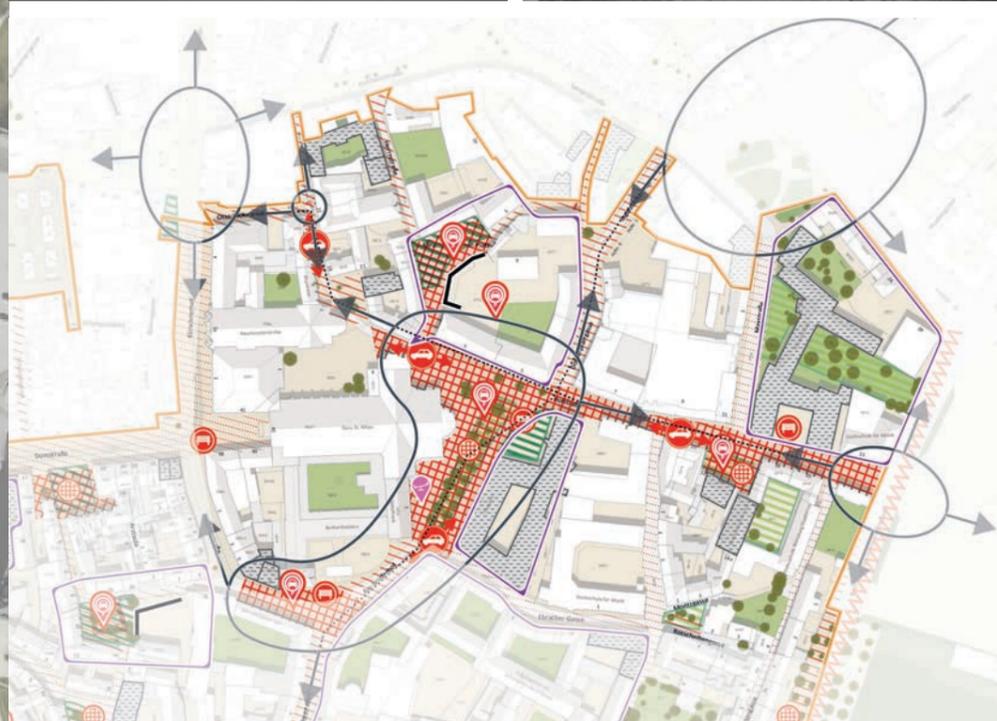
Aufenthaltsqualität und starken Ausrichtung auf den ruhenden Verkehr werden die beiden Plätze dem Charakter einer Verbindungsachse zwischen Dom und Residenz kaum gerecht. Fehlende Aufenthaltsqualität lassen sich nicht nur im Bereich der beiden Plätze feststellen, sondern der gesamte Quadrant ist von wenigen Sitzmöglichkeiten, einem geringen Anteil an Vegetation sowie von schmalen Gehwegen und fehlender Barrierefreiheit geprägt. Ebenfalls fehlen ausreichend große und, zumindest teilweise, verschattete Aufenthaltsbereiche für Touristengruppen. Eine zentrale Herausforderung wird sein, die wichtige Verbindung zwischen den Achsen Dom- und Hofstraße nachhaltig und zukunftsorientiert aufzuwerten.

aufgrund der vielen Variablen hoch komplex ist und sehr genau durchdacht werden muss.

Die Umgebung dieses Quadranten ist aktuell einem starken Wandel unterzogen und erfährt eine selten gesehene Bautätigkeitswelle. Zu diesen gehören die Neugestaltung Kardinal-Döpfner-Platz, das Mozartgymnasium, das Hotel Paradepost, die Linie 6 und die Sparkasse. Zudem bestehen eine Vielzahl an potenziellen Aufwertungen die angedacht sind (Paradeplatz, Kardinal-Döpfner-Platz und Martinstraße/Kiliansplatz). All das hat eine enge Verzahnung mit der zukünftigen Verkehrsführung, deren Planung

von links oben nach rechts unten:

- 44 Kardinal-Faulhaber-Platz
- 45 Kardinal-Döpfner-Platz
- 46 Mozartgymnasium
- 47 Ausschnitt SWOT-Plan
- 48 Hofstraße
- 49 Paradeplatz



TEILBEREICH DOMERSCHULSTRASSE_KIRCHLICH-PRIVAT

Der Teilraum Domerschulstraße wird von der Franzisknergasse im Westen und dem Dom in nördlicher Richtung begrenzt. Dieser südöstliche Quadrant ist geprägt durch große, gut durchgrünte Hofstrukturen kirchlicher Träger / Prägung. Dieses städtebauliche Bild wird ergänzt durch enge Straßen und Gassen und in Teilen noch gut erhaltener historischer Bausubstanz. Die Neubaustraße bildet den südlichen Abschluss und ist Standort einiger Sakralbauten, wie die Neubaikirche, die Seminarkirche und das Franziskanerkloster sowie der alten Universität. Durch die derzeitige Gestaltung der Neubaustraße findet allerdings keine Inszenierung dieser historisch wertvollen Bauten statt. Die Straßenabfolge Schönthalstraße, Domerschulstraße und Am Bruderhof bildet eine prägnante Nord-Süd-Verbindung zwischen Paradeplatz und Neubaustraße aus. Jedoch wird mangels Aufenthaltsqualität und der Dominanz des MIVs (sowohl Straßenführung als auch ruhender Verkehr) das Potential nicht dementsprechend genutzt. Ebenso die Ost-West-Diagonale (abwechslungsreiche Folge von Gassen und Kleinstplätzen) im Untersu-

51 Abgrenzung des Teilbereichs Domerschulstraße_kirchlich-privat



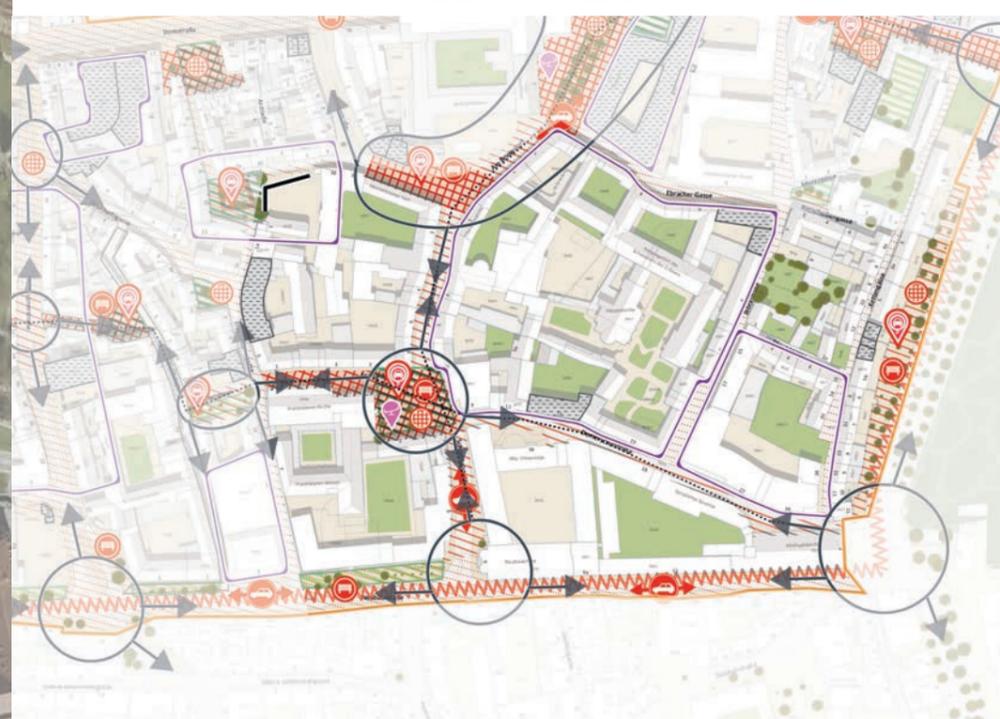
50 Franziskanerplatz

chungsraum, welche den Landschaftsraum des Mains mit dem Grünraum des Hofgartens und Ringparks verbindet und durch die Domerschulstraße verläuft, wird durch den ruhenden Verkehr dominiert. Der Franziskanerplatz, als Schnittpunkt der soeben benannten Linien, stellt den einzigen größeren öffentlichen (Platz-)Freiraum dar, der allerdings ebenfalls durch bewirtschaftetes Parken belegt

ist. Die zentrale Herausforderung für den Freiraum dieses Teilbereichs stellt die Abwägung zwischen quartiersbezogenen Aufenthaltsqualitäten und ruhendem Verkehr dar.

von links oben nach rechts unten:

- 52 Am Bruderhof
- 53 Neubaustraße
- 54 Domerschulstraße
- 55 Ausschnitt SWOT-Plan
- 56 Alte Universität
- 57 Franziskanerplatz



TEILBEREICH AUGUSTINERSTRASSE_BÜRGERLICH-PRIVAT

Der Teilbereich Augustinerstraße erstreckt sich südlich der Haupteinkaufsstraße (Domstraße) bis zur Neubastraße / Wirsbergstraße und spannt sich von der Franziskanergasse bis zum Main auf. Der Raum ist insgesamt durch eine sehr dichte Bebauung geprägt und überrascht durch eine gewisse urbane Mischung. Erschlossen wird das Gebiet weitestgehend von kleineren Gassen. Den Charme des vorhandenen Charakters gilt es in jedem Fall zu erhalten und weiterzuentwickeln. Die Augustinerstraße als „gefühlte Fußgängerzone“ bildet die Hauptschlagader und Konzentration des Einzelhandels für diesen Quadranten. Jedoch gilt diese größtenteils als B-Lage, entsprechend besteht die Gefahr von Trading-Down-Effekten. Die über den Franziskanerplatz kommende Verbindung vom Hofgarten wird hier über eine interne Platz- und Gassenfolge über die Klostersgasse und Bockgasse bis zum Main fortgeführt. Jedoch ist diese als solche nicht qualifiziert. Die Oberflächen sind durchweg autoorientiert asphaltiert, wenig einladend und oft sanierungsbedürftig. Vor allem die Gassen werden vom ruhenden Verkehr und von der Nutzung als Abstellraum (Fahrräder, Müll) dominiert. Ebenfalls fehlt es an Angeboten zum Verweilen und Erleben sowie an Grünflächen. Der Teilbereich weist, trotz seiner oder auf Grund der Nähe zum Mainufer, einen sehr geringen Grünanteil auf. Durch Hochwasserschutzmaßnahmen in den vergangenen Jahren gab es eine wesentliche Aufwertung der Mainflanke. Jedoch ist der Mainzugang



58 Augustinerstraße

zung als Abstellraum (Fahrräder, Müll) dominiert. Ebenfalls fehlt es an Angeboten zum Verweilen und Erleben sowie an Grünflächen. Der Teilbereich weist, trotz seiner oder auf Grund der Nähe zum Mainufer, einen sehr geringen Grünanteil auf. Durch Hochwasserschutzmaßnahmen in den vergangenen Jahren gab es eine wesentliche Aufwertung der Mainflanke. Jedoch ist der Mainzugang

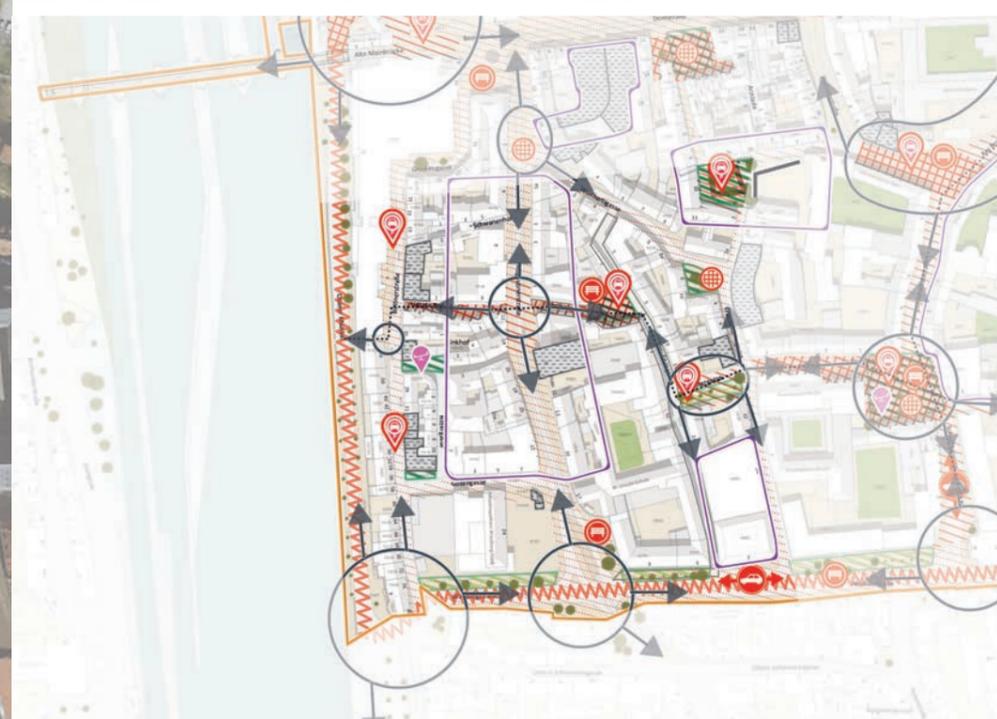
59 Abgrenzung des Teilbereichs Augustinerstraße_bürgerlich-privat



durch den verkehrsbelasteten Willy-Brandt-Kai nach wie vor eingeschränkt. Es gilt die besondere Lage direkt am oberen Mainkai zu nutzen und entsprechend eine stärkere Vernetzung zu diesem aufzubauen. Daraus resultierende Synergieeffekte können genutzt werden, um die Entwicklung des Teilraums in die gewünschte Richtung zu lenken.

von links oben nach rechts unten:

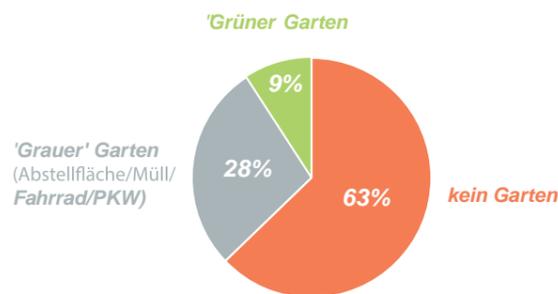
- 60 Bockgasse
- 61 Wirsberg- / Neubastraße
- 62 Klostersgasse
- 63 Ausschnitt SWOT-Plan
- 64 Oberer Mainkai
- 65 Augustinerstraße



4.3 Öffentlicher Raum

ÖFFENTLICHE UND HALBÖFFENTLICHE STADTRÄUME

Die Würzburger Innenstadt, und somit auch der südliche Bischofshut, lebt von ihren charakteristischen Gegensätzen des Stadtraums, wie geschlossen und offen, eng und weit, repräsentativ und introvertiert,... . Wichtige, gestaltete Blickachsen, Alte Mainbrücke – Domstraße – Domfassade, Residenz – Hofstraße – Schönbornkapelle, Neubaukirche – Neubau- / Wirsbergstraße – Festung Marienberg, liegen innerhalb des Untersuchungsraums. Aber auch weniger bekannte Bezüge, z.B. Franziskanergasse – Marienkapelle, lassen die `Stadt der Türme` aus dem Freiraumgefüge heraus lebendig und einmalig werden. Diese Identität stiftenden Merkmale haben sich über Jahrhunderte, auch über die Totalzerstörung im März 1945, gehalten und sind heute teils wichtige Imageträger der Stadt (z.B. Alte Mainbrücke – Domstraße). Die Nutzung des öffentlichen Raums hingegen hat sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts stark monothematisch entwickelt. Mit zunehmender Individual- Motorisierung stieg der

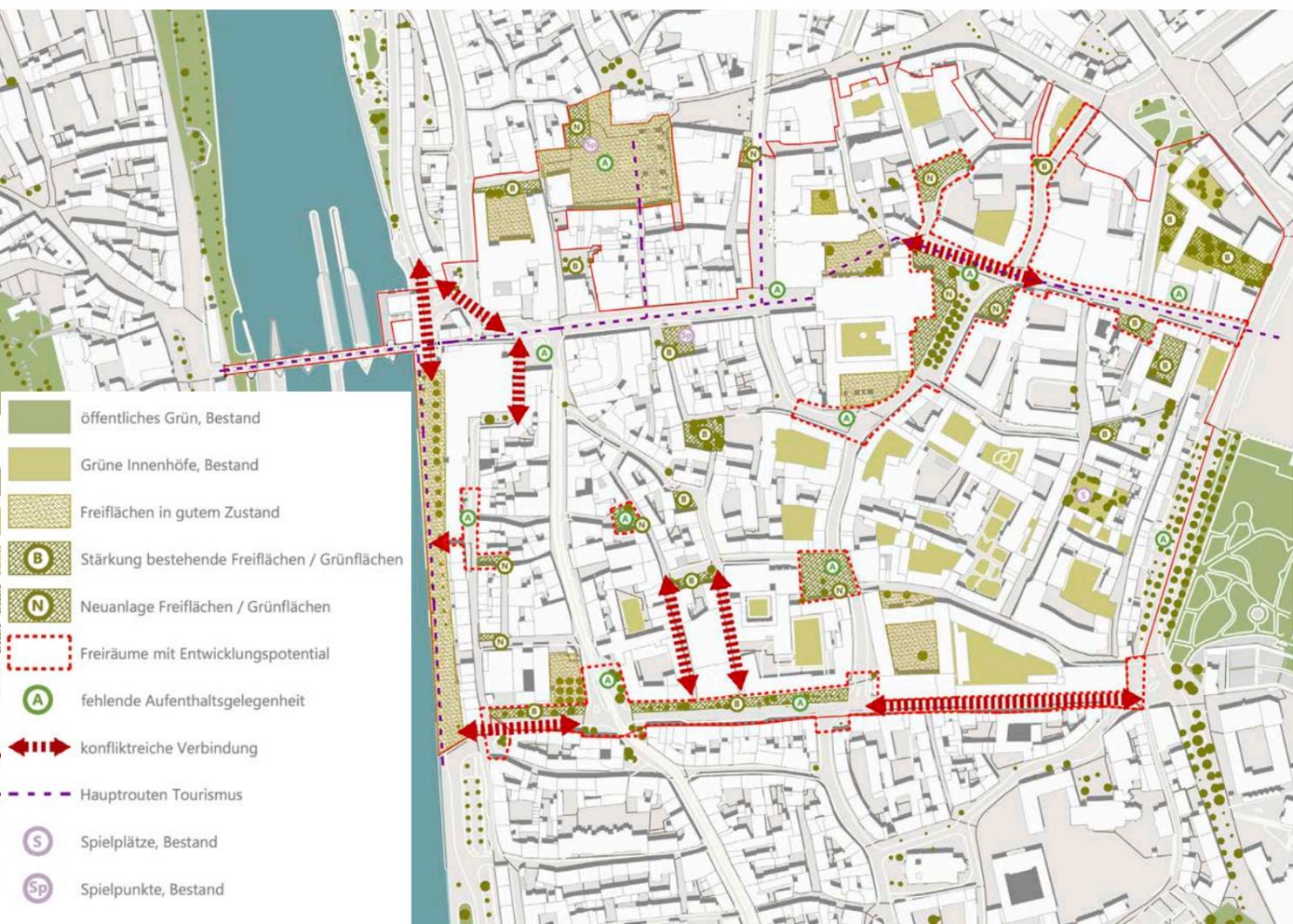


66 Gartenanteil und -nutzung (Quelle: Eigentümerbefragung)

Bedarf an Bewegungs- und Parkierungsraum enorm. Die hierdurch erforderlichen Einschränkungen aller anderen Nutzungsoptionen wurden lange Zeit billigend in Kauf genommen. Erst zum Ende des letzten Jahrhunderts wurden vermehrt Maßnahmen zur funktionalen Neuausrichtung des öffentlichen Raums verhandelt und teilweise auch umgesetzt.

Der südliche Bischofshut jedoch erlaubt bis heute einen Blick in die Vergangenheit und ist noch stark durch die Ausrichtung auf den Individualverkehr geprägt, Plätze,

67 Bestandsanalyse Grün- und Freiflächen



Straßen und Gassen größtenteils dem ruhenden Verkehr vorbehalten und enormen Parksuchverkehr ausgesetzt. Dieses setzt sich bis in die privaten Hofbereiche der vornehmlich durch Blockrandbebauung geprägten Quartiere fort.

Der einhergehende hohe Versiegelungsgrad von Straßen, Plätzen, Höfen und Gassen führt zu einer starken Erwärmung der Innenstadt im Sommer (siehe hierzu nächstes Kapitel). Die Oberflächen bestehen größtenteils aus Asphalt, welcher durch zahlreiche Aufgrabungen bereits mehrfach ausgebessert wurde. Wenige Räume, z.B. Domstraße, Unterer Markt, Parkplatz Sterngasse, Augustinerstraße, Oberer Mainkai, Domerschulstraße und Paradeplatz, sind zumindest in Teilbereichen mit einem Naturstein-Pflasterbelag versehen. Diese Natursteinflächen, deren Oberflächen- und Fugenausbildung, sind nach heutigen Anforderungen aber durchgehend nicht barrierefrei. Die beiden hochfrequentierten Quadranten 1 (Domstraße) und 2 (Hofstraße) bekommen in der Anwohnerbefragung nach dem Zustand der Straßen und Plätze die schlechtesten Noten ausgestellt.

STADTMÖBLIERUNG, BESCHILDERUNG

Das Angebot an Sitz- und Verweilorten beschränkt sich prinzipiell auf die Fußgängerzonen – Bereiche des Untersuchungsgebietes und den Oberen Mainkai. Bezogen auf die Lage des Untersuchungsgebietes und dessen touristische Bedeutung im Stadtgefüge bieten hier vor allem die Plätze, wie z.B. Franziskanerplatz, Paradeplatz, und die touristischen Haupttrouten Dom- und Hofstraße, kein oder ein deutlich zu geringes Angebot.

An (überdachten) Radabstellanlagen mangelt es vornehmlich im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes.

Eine unübersichtliche Menge an Fassadenwerbung und Bodenaufstellern prägen das Bild der Fußgängerzone mit umliegenden Gassen und Verunklaren die gut proportionierten Stadträume.

68 Bewertung der Freiraumqualität in Schulnoten (1 (sehr gut) - 6 (ungenügend))



4.4 Grün- und Freiflächen / Stadtklima

GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Die Würzburger Innenstadt, und somit auch der südliche Bischofshut, stellt sich als Innenstadt mit wenigen Baumstandorten und hohem Anteil versiegelter Flächen dar. Großzügige Grünanlagen gibt es lediglich an deren östlichem Rand, mit dem Rosensteinpark, dem Hofgarten und dem nahen Glacis. Im Westen wird der Untersuchungsraum durch den Landschaftsraum des Mains, mit seinen größtenteils grünen Hängen, begrenzt. Eine besondere Rolle spielen die auf historische Kloster- oder Domherrengärten zurückgehenden grünen Innenhöfe, welche heute noch vornehmlich in den Quadranten 3 (Domerschulstraße) und 4 (Augustinerstraße) anzutreffen sind. Das Grün der Innenstadt war historisch also eher ein privilegiertes Vergnügen. Mit dem zunehmenden Druck auf die Höfe, nun genutzt als Abstellraum für Pkws, Fahrräder, Müll und als Ansiedlungsort kleinerer Handwerksbetriebe, ist das Grün, jenseits des Quadranten 3 (Domerschulstraße), fast vollständig aus dem

Untersuchungsgebiet verschwunden. In Rahmen der durchgeführten Eigentümerbefragung gaben lediglich 9% der Befragten an, einen privaten Freiraum / Hof zu besitzen, welchen sie auch als Garten nutzen (können). Die wenigen vorhandenen nennenswerten Großbaumstrukturen im öffentlichen Raum findet man auf dem Paradeplatz, der Balthasar-Neumann-Promenade, in Ansätzen entlang der westlichen Neubaustraße und der Platzaufweitung Sterngasse. Auch der freistehende 50er Jahre Bau des ehemaligen Mozart-Gymnasiums besitzt auf seinen vorgelagerten Grünzonen noch veritablen Baumbestand. Der hohe Nutzungsdruck, die großflächige Versiegelung, zunehmende Bodenverdichtung und die Aufheizung in den Sommermonaten, in Verbindung mit den geringen Niederschlägen und begrenzten Pflegekapazitäten, gefährden den vorhandenen Baumbestand nachhaltig.

Dachbegrünung spielt im Untersuchungsgebiet, meist ziegelgedeckte Satteldächer, fast keine Rolle. Bei den wenigen jüngeren Neubauten mit Flachdächern, z.B. Polizeiinspektion Augustinerstraße, sog. Petriniahaus am Unteren Markt, wurde dies versäumt.

69 Vorschläge für gebäudenaher Begrünungen



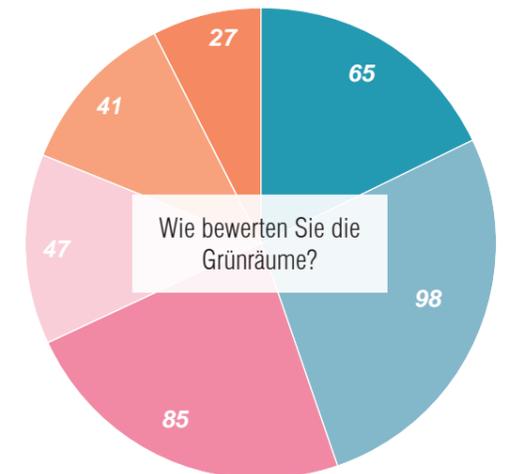
Fassadenbegrünung, ehemals eine wichtige, wenn nicht einzige, Möglichkeit privaten Grüns in hochverdichteten Vierteln und raumwirksam für den Charakter einer Gasse oder Straße, ist ebenfalls leider kaum noch nachweisbar. Das unmittelbare Fehlen von Grünräumen / Großbaumbestand wurde in der Anwohnerbefragung in den Quadranten 1 (Domstraße) und 2 (Hofstraße) besonders hoch eingeschätzt und deckt sich mit den Erhebungen des Masterplans Freiraum. Und das, obwohl im Quadranten 2 (Hofstraße) mit dem Paradeplatz der öffentliche Raum liegt, welcher den höchsten Großbaumbestand im gesamten Untersuchungsgebiet aufweist.

SPIEL- UND SPORTFLÄCHEN

Nennenswerte Spielflächen sind im Untersuchungsgebiet kaum vorhanden. Der einzige Spielplatz befindet sich in der Bibrastraße. Auf dem Gelände eines ehemaligen Domherrenhofes gelegen, bietet dieser ein Angebot für Kinder zwischen 2 und 12 Jahren. Weitere Spielangebote sind ein Spielplatz auf dem Unteren Markt und das Wasserspiel am Sternplatz sowie ein Spielgerät der Schule Berchtolshaimer Hof. Für ein auch als Wohnquartier beliebtes Stadtviertel ist das Spielangebot für den südlichen Bischofshut zu gering und sollte durch zusätzliche Angebote, z.B. auf den Stadtplätzen, ergänzt werden. Dies spiegelt die Anwohnerbefragung und Bürgerbeteiligung wider, welche vor allem in den Quadranten 1 (Domstraße) und 4 (Augustinerstraße) erhöhten Nachholbedarf erkennen lässt. Mainufer und Hofgarten, mit angrenzendem Glacis / Ringpark, bieten gute Lauf- und Spaziermöglichkeiten. Der Obere Mainkai kann als Ausgangspunkt abwechslungsreicher Radtouren entlang des Mains genutzt werden. Die dem Untersuchungsgebiet am nächsten gelegenen Freisportanlagen und ein Hallenbad befinden sich in der Sanderau, südlich des Ringparks.

STADTKLIMA

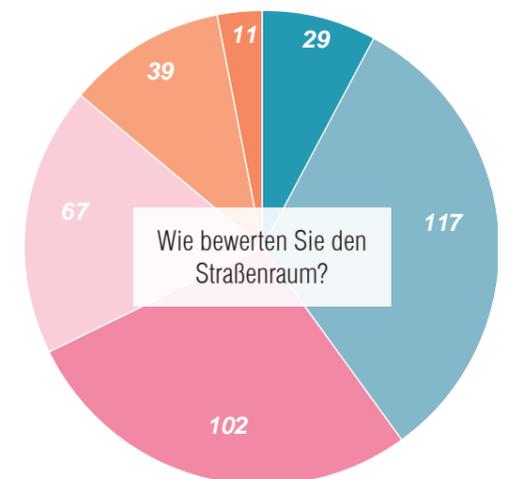
Wie in anderen Innenstädten mit geringem Grünanteil und hoher Oberflächenversiegelung entstehen auch in der Würzburger Kernstadt, im Untersuchungsgebiet, Wärme- bzw. Hitzeinseln. (vgl. Klimafunktionskarte). Diese sind in den Sommermonaten besonders intensiv ausgeprägt und hängen auch mit der fehlenden Transpirationsleistung größerer innerstädtischer Grünflächen zusammen. So wurde im Rahmen der 2009 entstandenen Diplomarbeit `Stadtklimatische Untersuchungen in Würzburg` aufgezeigt, dass der Temperaturunterschied in der vegetationslosen Innenstadt, im Vergleich zu den umgebenden Wohngebieten mit größeren Grünflächen, bei +1K, während Strahlungsnächten bis +2K, liegt. Neben der hohen Verdichtung und massiven Bebauung des Untersuchungsgebietes wird die Temperaturerhöhung durch fehlende Dach- und Fassadenbegrünung weiter befördert.



Farbschema der Kreisdiagramme:



70 Auswertung der Antworten aus der Anwohnerbefragung zum Grünraum (Anzahl der Antworten von 367)



Farbschema der Kreisdiagramme:



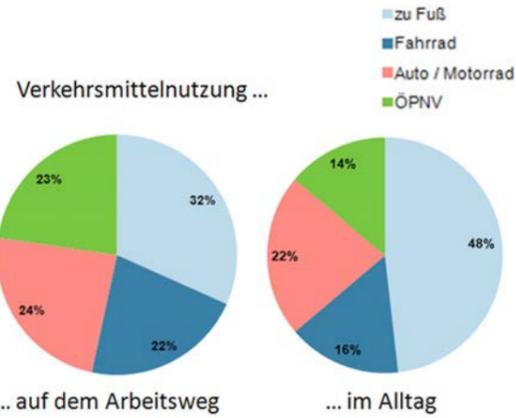
71 Auswertung der Antworten aus der Anwohnerbefragung zum öffentlichen Raum (Anzahl der Antworten von 367)

4.5 Mobilität

Der südliche Bischofshut liegt im Zentrum der Stadt Würzburg östlich des Mains und wird durch drei tangierende Kfz-Hauptverkehrsachsen (Oberer Mainkai, Neubaustraße, Balthasar-Neumann-Promenade) an das überörtliche und übergeordnete Straßennetz (wie z. B. die Autobahnen A3 und A7) angebunden. Wichtige Anschlusspunkte für den motorisierten Verkehr im Quartier sind die Zu- und Abfahrten zur größten Parkierungsanlagen im Untersuchungsgebiet, der Marktgarage mit 554 Stellplätzen, über die Karmelitenstraße von Westen und über die Achse Hofstraße und Martinstraße von Osten (siehe Abb. 71).

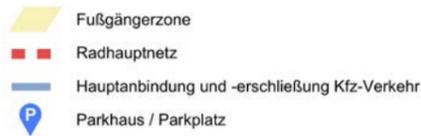
Umgeben wird der Bischofshut von einer Ringverbindung für den Radverkehr, die per Definition des Radverkehrsplans Würzburgs dem Radhauptnetz des städtischen Zielnetzes zugeordnet ist und den Radverkehr – von den umliegenden Stadtteilen bzw. dem Umland kommend – auf das Zentrum der Stadt hinweg feinverteilt.

Geprägt ist das Untersuchungsgebiet von einem historischen Stadtgrundriss, der eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Bewohnerschaft, der Touristen und der Kundschaft der ansässigen Geschäfte, Gastronomie und Dienstleis-

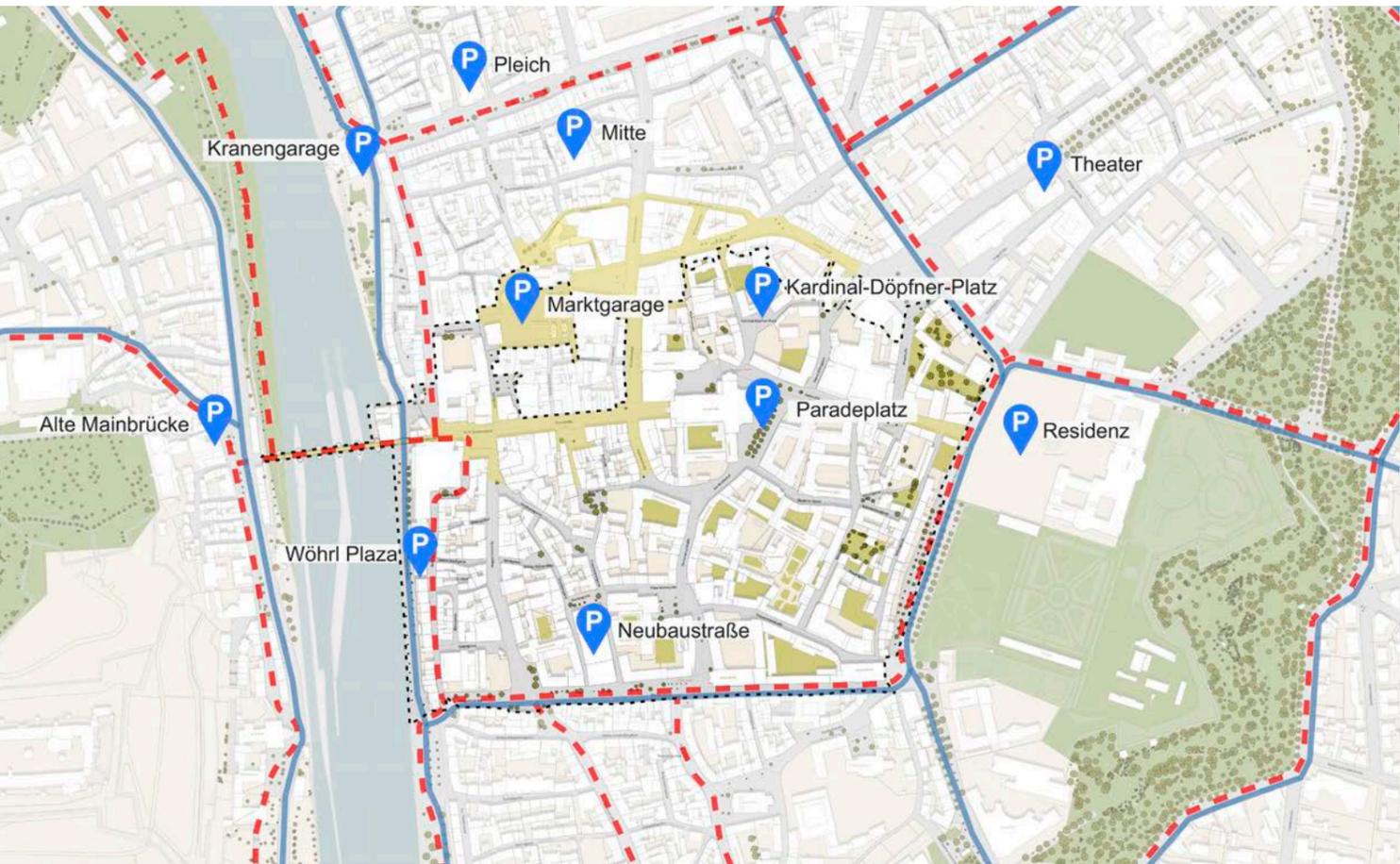


tungen ermöglicht. Die Durchdringung des südlichen Bischofshuts von Nord nach Süd durch eine Stadtbahntrasse, auf der vier der fünf bestehenden Straßenbahnlinien verkehren, verstärkt die verkehrlich günstige Lage des Untersuchungsgebiets.

Dies bestätigt sich auch in der Verkehrsmittelwahl der Bewohner/innen des Untersuchungsgebiets. Eine Befragung im Zuge der Konzepterarbeitung ergab, dass der überwie-



72 Verkehrliche Gliederung des VU-Gebiets



gende Teil zu Fuß im Alltag unterwegs ist (48 %) oder zur Arbeit geht (32 %). Ebenfalls 48 % der Befragten geben an, dass der Arbeits- oder Ausbildungsplatz in drei Kilometern Entfernung oder darunter liegt. Kurze Wege befördern nicht nur das zu Fußgehen sondern auch die Nutzung des Rades: So fahren 22 % der Befragten mit dem Rad zur Arbeit und 16 % radeln auf Alltagswegen. Die günstige Anbindung an den ÖPNV bestärkt auch die Nutzung des ÖPNV auf dem Arbeitsweg: Etwa jede vierte Person fährt regelmäßig mit der Straßenbahn oder dem Bus zur Arbeit (23 %). Auf Alltagswegen sinkt der Anteil hingegen etwas auf 14 %. Den eigenen Pkw nutzt ebenfalls etwa jede/r vierte Befragte, um zur Arbeit zu gelangen oder sich im Alltag fortzubewegen.

MIV

Das Untersuchungsgebiet ist für den Kfz-Verkehr gut an das Straßennetz angebunden. Drei der Straßen, die den südlichen Bischofshut fassen (Oberer Mainkai, Neubaustraße und Balthasar-Neumann-Promenade) und mit Tempo 50 geregelt sind, haben eine übergeordnete Bedeutung und binden das Untersuchungsgebiet über die Bundesstraßen B19 und B8 sowohl an das Umland als auch an die Autobahnen A3 und A7 an.



Innerhalb des Untersuchungsgebiets ist der Kfz-Verkehr in weiten Teilen beruhigt oder wird im Bereich der Fußgängerzone nur für Lieferverkehre zeitweise freigegeben. Die Beruhigung des Kfz-Verkehrs ergibt sich überwiegend aus den baulichen Strukturen – dem mittelalterlichen Stadtgrundriss – die bei häufig beengten Verhältnissen im Straßenraum lediglich Einbahnverkehr oder Gegenverkehr bei geringem Geschwindigkeitsniveau zulassen. Abschnittsweise fehlende Gehwege machen es zudem erforderlich, dass die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche gemeinsam mit zu Fußgehenden genutzt werden muss, wodurch Nutzungskonkurrenzen entstehen. Zudem erfordert eine solche Situation ein geringes Geschwindigkeitsniveau des fließenden Verkehrs („Schrittgeschwindigkeit“), welches aus verkehrsrechtlicher Sicht nicht konsequent im gesamten Untersuchungsgebiet an entsprechenden Stellen ohne (ausreichende) Gehwege ausgewiesen wird (z. B. Ursulinengasse, Büttnerstraße, Glockengasse, vgl. Abb. 72 Verkehrsrechtliche Regelungen).

Innerhalb des Untersuchungsgebiets gibt es zahlreiche Anlagen für den ruhenden Kfz-Verkehr (s. Abschnitt ruhender Verkehr), die eine Zu- und Ausfahrt mit dem Pkw erfordern. Kritisch ist hier der Bereich der Hofstraße hervorzuheben, in dessen Umfeld die beiden Parkplätze am Paradeplatz und am Kardinal-Döpfner-Platz sowie die Zu-

73 Verkehrsrechtliche Regelungen



fahrt der Marktgarage über die Martinstraße liegen. Diese erzeugen, bei bisweilen komplexer Verkehrsführung erhöhtes Parksuchverkehrsaufkommen in einem sensiblen Bereich, dem aus verkehrlicher Sicht insbesondere für den Fußverkehr eine hohe Bedeutung zukommt und heute deutliche Mängel aufweist.

FUSSVERKEHR

Der südliche Bischofshut zeichnet sich, entsprechend der Bedeutung als Zentrum der Stadt Würzburg, durch eine gute Erreichbarkeit zu Fuß aus. Das dichte, überwiegend historische Netz aus Straßen und Gassen sowie Öffnungen in baulichen Strukturen (z. B. Schwanentor oder Übergang zwischen Domvor- und Kiliansplatz) ermöglichen kurze, attraktive Wege.

Nachteilig wird der historische Stadtgrundriss für den Fußverkehr dann, wenn der enge Straßenraum keine oder kaum Flächen für Gehwege bereithält. Unter anderem abseits der Fußgängerzone im nordwestlichen Bereich – in der der Kfz-Verkehr nur temporärer für Lieferungen freigegeben ist – bestehen diese Flächenkonkurrenzen.

Grundsätzlich schreibt die Norm DIN 18040-3 für barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum eine Gehwegbreite von 2,50 m vor, um beispielsweise das Begegnen zweier Rollstuhlfahrenden zu gewährleisten. In historisch gewachsenen Stadtstrukturen können die geforderten Regelbreiten häufig nicht eingehalten werden. In diesem Fällen kann vom Regellaß abgewichen werden und eine Gehwegbreite von 1,80 - 2,00 m ausreichen, da hier zumindest die Begegnung eines Rollstuhlfahrenden mit einer zu Fußgehenden Person weiterhin möglich ist.

Fehlende oder zu schmale Gehwege finden sich allen voran im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes. Abschnittsweise wurde bereits mit der Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen reagiert, in denen die gemeinsame Abwicklung von Fuß- und fließendem Verkehr bei Schrittgeschwindigkeit ohne separate Gehwege möglich ist (wie Ursulinergasse, Bibrastraße, Kettengasse).

Positiv ist hingegen hervorzuheben, dass im gesamten Untersuchungsgebiet nur selten Gehwegparken durch Pkw praktiziert wird und damit die effektiv nutzbare Gehwegbreite nicht zusätzlich reduziert wird.

Eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums spiegelt sich zudem im Angebot an Sitzmöglichkeiten wider. Um regelmäßige Erholungspausen für mobilitätseingeschränkte Menschen beim zu Fußgehen zu ermöglichen, ist ein dichtes Netz an Sitzmöglichkeiten mit kurzen Abständen dazwischen notwendig. Der Bestand weist heute zwar an einigen Hotspots des Untersuchungsgebiets ge-

von links oben nach rechts unten:

- 74 Kürschnerhof
- 75 Ursulinengasse
- 76 Martinstraße
- 77 Mainkai



häuft Sitzmöglichkeiten auf (z. B. am Marktplatz oder dem Sternplatz) – in dichter Abfolge befinden sich Bänke oder Sitze lediglich entlang des jüngst umgestalteten Oberen Mainkais (s. Abb. 78 Fußverkehr, ÖPNV und Multimodalität).

Herausforderungen für den Fußverkehr stellen zudem die Straßen Oberer Mainkai, Neubaustraße / Wirsbergstraße und Balthasar-Neumann-Promenade dar. Mit einem überwiegenden zulässigen Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h und einem – insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten – hohen Kfz-Verkehrsaufkommen besitzen diese Straßen eine starke Barrierewirkung für querungswillige zu Fußgehende. Da diese Straßen das Untersuchungsgebiet von drei Seiten (West, Süd und Ost) einrahmen, wird der Zugang in das Quartier für den Fußverkehr deutlich erschwert. Damit ergeben sich nicht nur für die Bewohnerschaft des Untersuchungsgebiets oder angrenzender Quartiere nachteilige Effekte, sondern auch der touristische Fußverkehr wird geschwächt: Einerseits besteht ein



78 Foto rechts: Druckgang zum Mainkai

79 Karte unten: Fußverkehr, ÖPNV und Multimodalität

