STADT
WÜRZBURG

STADTBODEN KONZEPT

„Bischofshut Würzburg“

STADT
WÜRZBURG

ENTWURF

STADTBODENKONZEPT

„BISCHOFSHUT WÜRZBURG“

IMPRESSUM

Stadtbodenkonzept „Bischofshut“
Stand: März 2023

STADT WÜRZBURG

AUFTRAGGEBERIN

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

UmbauStadt
Urbane Konzepte . Stadtplanung . Architektur

freiraumpioniere
landschaftsarchitekten

KONZEPT UND BEARBEITUNG (AUFTRAGNEHMER)

UmbauStadt Part GmbB - Urbane Konzepte, Stadtplanung und Architektur
Dr. Lars Bölling, Hayo Behrends, Nils Lampen
Eislebener Straße 6, 10789 Berlin
www.umbaustadt.de

freiraumpioniere - Öffentliche Räume und Grün
Marcus Hamberger, Constanze Hopfgarten
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.

INHALTSVERZEICHNIS

1 EINLEITUNG ... 3
1.1 Vorwort, Anlass und Ziel 4
1.2 Verfahren, Beteiligung und Handhabung 7

2 SPEZIFIK DES ÖFFENTLICHEN RAUMS IM WÜRZBURGER BISCHOFSHUT ... 9
2.1 Stadtraum Bischofshut: Umgriff, Lage, Funktion und Bedeutung im gesamtstädtischen Kontext 10
2.2 Historische Entwicklung 11
2.3 Geltungsbereich 15
2.4 Städtebauliche Struktur: Straßen- und Platztypen der Altstadt (Übersicht) 17
2.5 Der Rand/Die Bischofskrempe 19
- Juliuspromenade 19
- Theaterstraße 20
- Balthasar-Neumann-Promenade 20
- Neubaustraße 21
- (Oberer) Mainkai 21

2.6 Die Hauptachsen 22
- Mainbrücke/Domstraße 22
- Kiliansplatz/Paradeplatz/Hofstrasse 23
- Plattnerstrasse/Kürschnerhof/Schönbornstraße 24
- Domerschulstraße/Franziskanerplatz 24

2.7 Die Nebenachse 25
- Marktplatz 25
- Eichhornstraße 26
- Augustinerstraße 26

2.8 Quartiersverbindungen und Plätze 27
- Querverbindung Josef-Stangl-Platz bis Mainkai 27
- Herzogenstraße 27

2.9 Interne Gassen 28
- Schustergasse 28
- Innerer Graben 28

2.10 Städtebauliche Struktur: Quartiere der Altstadt 29
2.11 Raumbreite und Nutzungen der Straßen- und Platzräume 31
2.12 Baualter 33
2.13 Anstehende und kürzlich abgeschlossene Projekte 35
2.14 Struktur, Materialität der Straßen, Plätze und Oberflächen der Innenstadt 37

3 NEUER STANDARD 41
3.1 Bodenbeläge - Neuer Standard 42
- Gesamtübersicht 43
- Exemplarische Darstellung geeigneter Material- und Produktbeispiele 45

4 NEUER STANDARD - ANWENDUNG IM BISCHOFSHUT 51
4.1 Grundprinzipien 52
4.2 Anwendungsbeispiele und Herleitung 55
- Exemplarische Anwendung an den Beispielen: Theaterstraße und Neubaustraße 57
  Domstraße und Hofstraße/Paradeplatz, 61
  Domerschulstraße/Franziskanerplatz, 66
  Schustergasse und Innerer Graben 69

5 ANHANG 73

EINLEITUNG

1.1 VORWORT, ANLASS UND ZIEL 4

1.2 VERFAHREN, BETEILIGUNG UND HANDHABUNG 7

1 EINLEITUNG

1.1 VORWORT, ANLASS UND ZIEL

VORWORT

Die historische Würzburger Altstadt ist nicht nur bedeutsamer Schauplatz vieler Sehenswürdigkeiten, sondern bildet auch einen belebten, öffentlichen Raum, der dank seiner vielen Veranstaltungen Begegnungen von Menschen ermöglicht.

Im Winter lockt der Würzburger Weihnachtsmarkt die Bürgerinnen und Bürger auch bei tiefster Kälte ins Stadtzentrum, während sich im Sommer das Stadtfest, Mozartfest und zahlreiche Weinfeste anreihen. Anziehend sind nicht nur die Feste, sondern auch die belebten Fußgängerzonen, der vielschichtige Einzelhandel und das reichhaltige gastronomische Angebot sowie zahlreiche Kirchen, Brunnen und historische Gebäude, die den Aufenthalt in der Altstadt erlebnisreich gestalten. Oft wird kaum wahrgenommen, dass all dies nur möglich ist, weil historisch gewachsene Plätze, Straßen und Gassen wichtige Räume verknüpfen und jedem Menschen Zugang zur Stadt gewähren. Wenn man sich, wie in dieser Analyse, Gedanken über die zukünftige Gestaltung macht, ist es wichtig die geschichtliche Entwicklung zu kennen, zu berücksichtigen und gleichzeitig zukunftsweisend mit modernen Nutzungen zu vereinen.

Eine Herausforderung der Würzburger Altstadt geht aus diversen vergangenen Sanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen hervor, die zu erheblichen Unterschieden in der Qualität und Optik der Oberflächen geführt haben. Da die Maßnahmen individuell lokal durchgeführt wurden, sind verschiedene Materialien in den Böden öffentlicher Räume vorzufinden. Dies erklärt auch, weshalb sich öffentliche Plätze, Straßen oder Wege beispielsweise in Farbe, Oberflächenstrukturen und Materialität unterscheiden. Oftmals muss ein Stadtboden auch nachträglich repariert werden, was leider unweigerlich zu einem unschönen Flickenteppich führt. Um einem solch beschriebenen baustilistischem Zerfall entgegenzuwirken, wird dieses Stadtbodenkonzept erarbeitet. Es soll fortan als orientierende Leitlinie für zukünftige Umgestaltungsmaßnahmen dienen.

Ich möchte Sie im Folgenden zu einer näheren Auseinandersetzung mit den Böden der Altstadt, welche wir alle tagtäglich nutzen, einladen und hoffe, dass wir im Nachgang das neu entwickelte Stadtbodenkonzept zukünftig konsequent in die bauliche Umsetzung führen können und somit einen wertvollen Beitrag für die Gestaltung des öffentlichen Raums leisten können.

An dieser Stelle möchte ich mich bei Allen recht herzlich bedanken, die daran beteiligt waren, dieses Konzept zu erarbeiten. Ich freue mich Ihnen damit einen Einblick in einen wichtigen Teil zukünftiger Stadtgestaltung präsentieren zu können und wünsche viel Freude beim Lesen.

ANLASS UND ZIEL

Die Straßen und Gassen der Würzburger Altstadt unterliegen einem enormen Nutzungsdruck und müssen höchsten Belastungen standhalten, dabei sind insbesondere Lieferverkehre, Straßenbahnen und LKWs zu nennen, die einen hohen Verschleiß hervorrufen. Aufgrund dessen ist die Halbwertszeit begrenzt und von stetigen Instandhaltungsmaßnahmen geprägt. Das Stadtbodenkonzept soll sicherstellen, dass zukünftige Eingriffe nachhaltig und vorausschauend durchgeführt werden, indem Maßnahmen ergriffen werden, welche sich an die konkreten Bedürfnisse der Stadt und deren Nutzer richten. Um das Würzburger Stadtbild einheitlicher und zusammenhängender zu ordnen, wird ein durchgängiges Konzept für die zukünftige Bodengestaltung abgeleitet, das bauliche Standards festlegt.

Der Bischofshut, welcher hierbei untersucht wird, ist eingegrenzt durch die Juliuspromenade, Theaterstraße, Balthasar-Neumann-Promenade, Neubaustraße und den (Oberen) Mainkai. Dieses Stadtgebiet soll in zukünftigen oberflächenbezogenen Umgestaltungen auf eine einheitliche Bauweise und Logik zurückgreifen. Ziel ist die optische Ordnung der Altstadt welche ihrem historischen Baustil treu bleiben und einen Wiedererkennungswert hervorrufen soll. Ein einheitliches Stadtbild kann positive Effekte wie beispielsweise eine Stärkung des Charakters und der Identität der Stadt bewirken. Zusätzlich werden auch nachhaltige, klimaangepasste und gemeinnützige Aspekte in dem Stadtbodenkonzept berücksichtigt; dazu gehört die Einbeziehung der Faktoren „Farbgebung der Oberfläche (Albedo Effekt)“, „Barrierefreiheit“ und „taktile Leitsysteme“.

Auf Grundlage einer Bürgerbeteiligung und der Erhebung „Vorbereitende Untersuchungen – Südlicher Bischofshut“ (2021) wurde dieser Thematik eine sowohl hohe als auch kurzfristige Priorität zugeordnet. Eine hohe Dringlichkeit entsteht dadurch, dass einige der betroffenen Oberflächen bereits heute stark sanierungsbedürftig sind, andere müssen langfristig an neue Ansprüche einer modernen und lebenswerten Stadt angepasst werden (z.B. Barrierefreiheit).

Im „Stadtbodenkonzept Bischofshut“ werden sämtliche Aspekte der Wege, Straßen und innerstädtischen Oberflächen im Bestand analysiert und daraus eine zukünftige Gestaltungsleitlinie abgeleitet. Zuerst werden dabei alle Straßen und Gassen einerseits anhand ihrer historischen Bedeutung und andererseits hinsichtlich ihrer Dimensionierung (und davon abgeleitet) Nutzung kategorisiert. Auf dieser Grundlage werden dann logische Einteilungen und Gestaltungsvorschläge erarbeitet und eine Art Baukastensystem erstellt, das sich auf die verschiedenen Straßen anwenden, anpassen und übertragen lässt. Dadurch ergeben sich übergreifende Orientierungen, die hinsichtlich Struktur, Materialität und Gestaltung Rückschlüsse ermöglichen. Das Stadtbodenkonzept soll sowohl der Verwaltung als auch privaten Eigentümern und Gewerbetreibenden als zukünftige Handlungsanleitung für Gestaltungsmaßnahmen dienen, sofern diese den Stadtboden des öffentlichen Raums betreffen oder in diesen hineinwirken.

Das Stadtbodenkonzept ist richtungsweisend für die Oberflächengestaltung der Altstadt, um diese visuell zu verschönern und einem optischen Zerfall entgegenzuwirken. Dabei werden auch wichtige aktuelle Herausforderungen wie der Klimawandel, Barrierefreiheit und die Verkehrswende berücksichtigt. Der Bischofhut soll weiterhin ein Raum für Begegnungen bleiben, für alle Bürgerinnen und Bürger einladend sein und allen sonstigen funktionalen Anforderungen entsprechen.

1 Blick in die Domstraße

2 Blick in die Hofstraße

3 Luftbild des Untersuchungsgebietes „Würzburger Bischofshut“

1.2 VERFAHREN, BETEILIGUNG UND HANDHABUNG

VERFAHREN

Das Stadtbodenkonzept wurde von der Stadt Würzburg – Fachabteilung Projektentwicklung Stadtgestaltung – Fachbereich Stadtplanung beauftragt und koordiniert. Die Auftragnehmer sind die Arbeitsgemeinschaft „UmbauStadt - freiraumpioniere“, welche sich für dieses Projekt mit ihren Expertisen in Stadtentwicklung/ Architektur/Städtebau/Beteiligung (UmbauStadt) sowie Freiraum- und Grünflächenplanung (freiraumpioniere) zusammengeschlossen haben. Der Prozess wurde in enger Abstimmung zwischen Auftraggeberin und Auftragnehmern durchgeführt. Ergänzend gab es in regelmäßigen Abständen insgesamt 5 Lenkungsgruppen sowie 2 Beteiligungstermine der Träger öffentlicher Belange. Somit wurden nicht nur die verschiedenen Fachbereiche und Fachämter der Stadt Würzburg in den Prozess eingebunden, sondern z.B. auch die Belange der Regierung Unterfranken, der Würzburger Straßenbahn und Feuerwehr, der Beratungsstelle für Menschen mit Behinderungen, der Denkmalpflege und des Klimaschutzes.

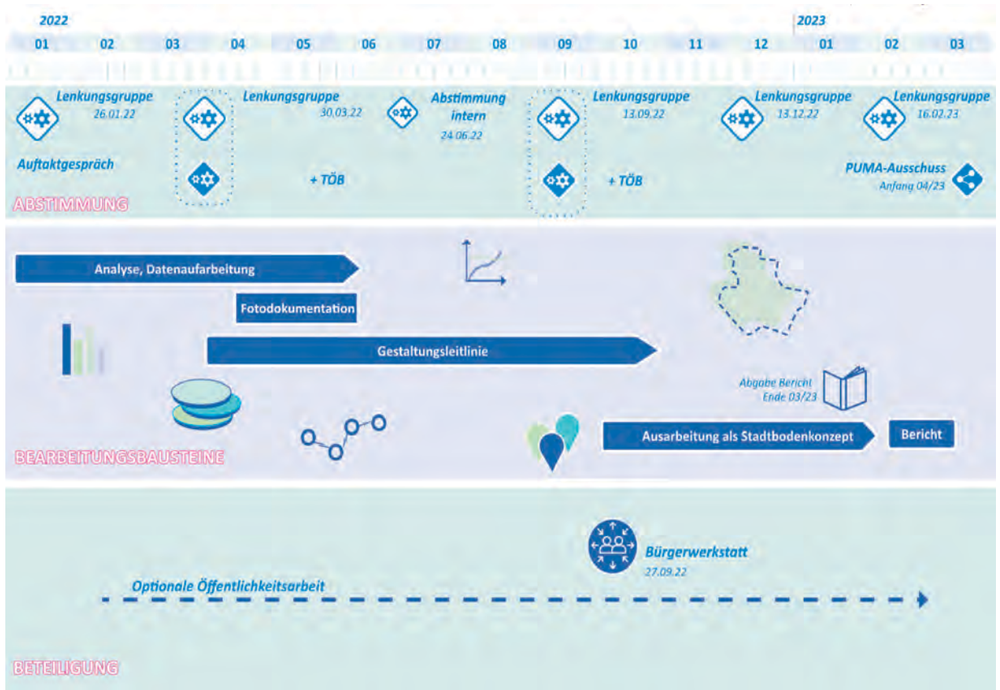
BETEILIGUNG

Am 27.09.2022 wurden die Bürgerinnen und Bürger Würzburgs zu einer Bürgerwerkstatt in das Tagungszentrum des Juliusspitals eingeladen.

Anhand von Plangrafiken und Fotos von Bestandssituationen ausgewählter Straßenzüge wurde ein Stadt(teil)rundgang simuliert. Die Bürgerschaft hatte folgend die Möglichkeit, in einem offenen Rundgang, eine Bewertung des Handlungsbedarfes der verschiedenen Straßenräume des Bischofshuts vorzunehmen. In einem intensiven Austausch wurden die Einschätzungen zusammengetragen und diskutiert. Insbesondere für die Stadträume der Theaterstraße, der Neubaustraße, der Hofstraße zusammen mit dem Paradeplatz, der Domerschulstraße zusammen mit dem Franziskanerplatz sowie des Inneren Grabens schätzten mindesten 80% der Teilnehmenden den Handlungsbedarf bezüglich des Gestaltungs- und Sanierungszustandes als sehr hoch ein.

Im Anschluss wurden die wesentlichen Zwischenergebnisse des Stadtbodenkonzepts präsentiert und die darin thematisierten Gestaltungsprinzipien zusammen mit den Anwesenden diskutiert.

4 Zeitplan des Stadtbodenkonzepts



HANDHABUNG

Ziel des Stadtbodenkonzepts ist es eine Entwurfslogik zu entwickeln, die auf alle Straßenräume des Bischofshuts mithilfe eines Baukastensystems anwendbar ist. Aufbauend auf der Analyse der städtebaulichen Struktur und der Straßen- und Platztypen der Altstadt wird eine erste Hierarchieebene für die Verbindungen des Bischhofshuts entwickelt. Diese, Bedeutungstyp genannte, Ebene gibt, unter Beachtung der historischen, der stadtstrukturgebenden und der Erschließung betreffenden Relevanz, den Stellenwert des vorliegenden Straßenraums für die Altstadt an.

Die zweite Ebene, der Raumtyp, speist sich aus den Raumbreiten und Nutzungstypen der Verbindungen des Bischofshuts. Diese Kategorien verdeutlichen, welche nutzbare Raumbreite vorliegt und welche Ansprüche, im Sinne der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, an den Raum gestellt werden.

Das Stadtbodenkonzept reagiert auf diese beiden Ebenen sowohl in Materialität als auch Gestalt. Anhand ausgewählter exemplarischer Anwendungsbeispiele wird ein größtmögliches Spektrum von Straßen-, Raum- und Nutzungstypen schematisch abgebildet. Mithilfe des Gesamtplans des Stadtbodenkonzepts und der Anwendungsbeispiele lassen sich für alle Straßenzüge des Bischofshuts Gestaltungsleitlinien ableiten (siehe Kapitel 4.2).

5 Impression der „Bürgerwerkstatt“ am 20.09.2022

2

SPEZIFIK DES ÖFFENTLICHEN RAUMS IM WÜRZBURGER BISCHOFSHUT

2.1 STADTRAUM BISCHOFSHUT: UMGRIFF, LAGE, FUNKTION UND BEDEUTUNG IM GESAMTSTÄDTISCHEN KONTEXT 10

2.2 HISTORISCHE ENTWICKLUNG 11

2.3 GELTUNGSBEREICH 15

2.4 STÄDTEBAULICHE STRUKTUR: STRASSEN- UND PLATZTYPEN DER ALTSTADT (ÜBERSICHT) 17

2.5 DER RAND/DIE BISCHOFSKREMPE 19

2.6 DIE HAUPTACHSEN 22

2.7 DIE NEBENACHSE 25

2.8 QUARTIERSVERBINDUNGEN UND PLÄTZE 27

2.9 INTERNE GASSEN 28

2.10 STÄDTEBAULICHE STRUKTUR: QUARTIERE DER ALTSTADT 29

2.11 RAUMBREITE UND NUTZUNGEN DER STRASSEN- UND PLATZRÄUME 31

2.12 BAUALTER 33

2.13 ANSTEHENDE UND KÜRZLICH ABGESCHLOSSENE PROJEKTE 35

2.14 STRUKTUR, MATERIALITÄT DER STRASSEN, PLÄTZE UND OBERFLÄCHEN DER INNENSTADT 36

2 SPEZIFIK DES ÖFFENTLICHEN RAUMS IM WÜRZBURGER BISCHOFSHUT

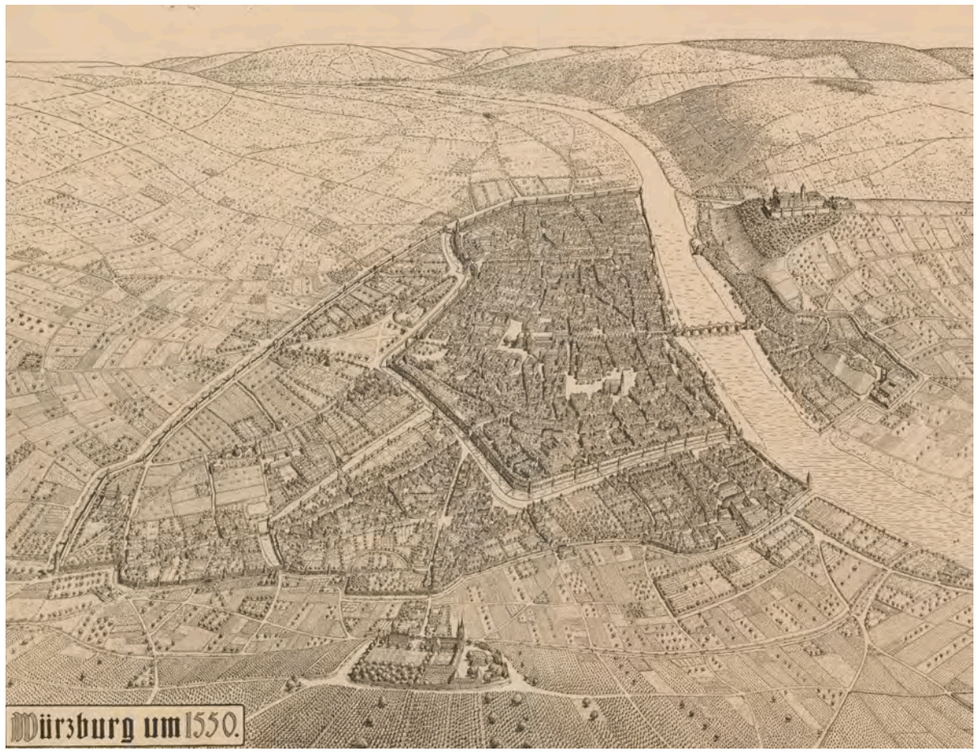
2.1 STADTRAUM BISCHOFSHUT: UMGRIFF, LAGE, FUNKTION UND BEDEUTUNG IM GESAMTSTÄDTISCHEN ZUSAMMENHANG

Das Oberzentrum Würzburg, in einem Talkessel gelegen, wird vom Main durchflossen und liegt am westlichen Arm des sogenannten Maindreiecks. Würzburg besitzt etwa 130.000 Einwohner, ist Bischofssitz und eine klassische Universitätsstadt. Ebenso ist die Stadt mit ihren vielen (barocken) Sehenswürdigkeiten ein beliebtes Ausflugsziel und zählte 2019 über 975.000 Gästeübernachtungen (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik).

Das Untersuchungsgebiet „Bischofshut" bildet den Kern 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 „Bischofshut" ist Standort des Würzburger Rathauses und der Julius-Maximilians-Universität, sowie bedeutender Sehenswürdigkeiten klerikaler Prägung wie z.B. dem St. Kilians Dom und der Neubaukirche. Eine hohe Konzentration des Einzelhandels befindet sich entlang der Straßen Schönbornstraße, Eichhornstraße, Domstraße und Augustinerstraße, sowie im Bereich des Doms und an dem nördlich gelegenen Marktplatz.

Aufbauend auf den Erkenntnissen der VU „südlicher Bischofshut" und der damit einhergehenden Untersuchung des öffentlichen Raums, wurde deutlich, dass viele Oberflächen und Bodenbeläge im Bereich des Bischofshuts zum Teil sanierungsbedürftig und ungeordnet sind. Der Zustand und die Wahl des Materials des Stadtbodens werden der historischen und stadträumlichen Bedeutung des Bischofshuts vielerorts nicht gerecht.

6 Lage des „Bischofshuts" in Würzburg



7 Würzburg um 1550 (Quelle: Stadtarchiv Würzburg)

2.2 HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Das Stadtbodenkonzept umfasst den 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 mitsamt des zentral gelegenen 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

8 Blick in die Domstraße (Quelle: Stadtarchiv Würzburg)

9 Würzburg um 1750 (Quelle: Stadtarchiv Würzburg)

Quartiers im 11. Jahrhundert, welche die Form einer „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. Dies zeigt sich daran, dass die (damaligen) Ausfallstraßen entweder an der Domfassade auslaufen oder aber wenig zielgerichtet in das Stadtinnere 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.

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

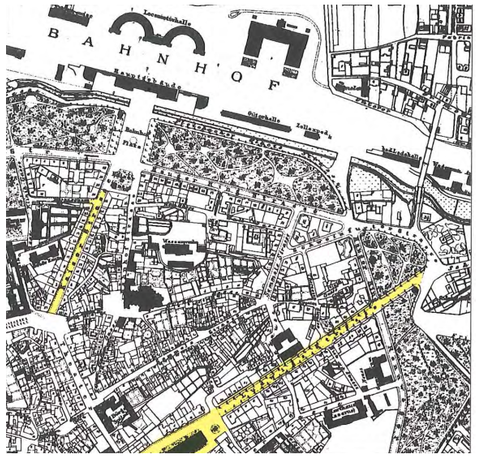
BAROCKZEIT

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. Im Zuge dieses Großprojekts 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 Ringerschließung 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 Befestigungsrings 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 angebunden haben, wurde die Schönbornstraße als neue Verbindung in die Mitte des Bischofshuts, bis an den Dom,

11 Ausschnitt aus Katasterplan um 1885 (Quelle: Stadtarchiv Würzburg)



12 Blick in die Kaiserstraße (Quelle: Stadtarchiv Würzburg)

geschaffen. Nachdem der Deutsche Krieg die Nutzlosigkeit des Befestigungsrings bewies, wurde dieser ab 1868 zu Grünanlagen im Stil des Wiener Rings umgestaltet und 1880 vom Stadtgärtner Jens Person Lindahl zu einem geschlossenen Grünring 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. Jahrhunderts 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 definitionsgemäß 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 erneut 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. Heutzutage sind somit zahlreiche Straßen und Plätze von nach dem Krieg entstandener Raumkanten geprägt, sodass maßgeblich ein vereinfachtes barockes Straßenbild wiederhergerichtet wurde. Ebenfalls wurde der Wiederaufbau durch die starke Ausrichtung auf den (KFZ-) Verkehr beeinflusst. So sind noch heute die eingeschnittenen Hausecken von Gebäuden, wie beispielsweise an der Kreuzung Hofstraße / Domerpfarrgasse, zu finden.

2.3 GELTUNGSBEREICH

Der Geltungsbereich des vorliegenden Stadtbodenkonzepts umfasst den sogenannten Bischofshut der Würzburger Innenstadt. 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 „Promenaden“ widerspiegeln. Bis heute ist die mittelalterlich geprägte Wegeführung wie auch Bebauungsstruktur gut ablesbar. Der St. Kilians Dom stellt den Mittelpunkt der Altstadt dar und ist Ziel und mitunter Schnittpunkt der prägnantesten Wegeführungen. Nördlich, östlich und südlich des Doms befinden sich großflächige klerikale Hofstrukturen, die sich dem ehemaligen Verlauf der Stadtmauer, der sogenannten Bischofskrempe, angliedern. 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 in Richtung Osten erweitert.

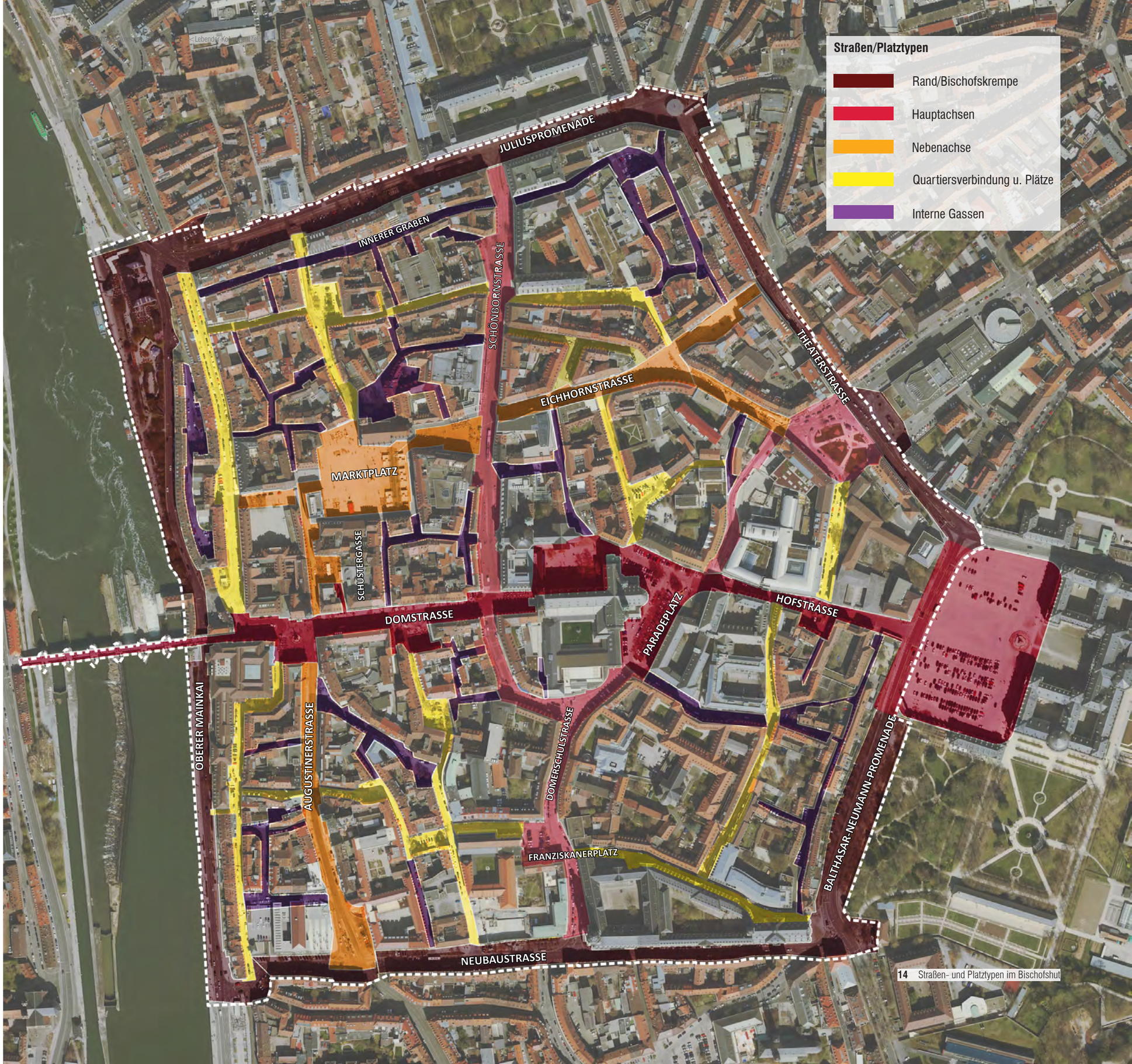
Das Untersuchungsgebiet wird durch die formgebenden Straßenzüge Wirsberg-/ Neubaustraße, Balthasar-Neumann-Promenade, Theaterstraße und Juliuspromenade, die anstelle der ehemaligen Befestigungsanlage verlaufen, ringförmig umgeben. Zusammen mit dem Oberen Mainkai, dem Mainkai und dem Willy-Brandt-Kai bilden diese Straßen die Haupterschließung für den Bischofshut. Ausgehend von diesen umgrenzenden Straßen, leiten vor allem die Achsen Augustinerstraße, Schönthalstraße/Domerschulstraße/Ingolstädter Hof, Hofstraße, Schönbornstraße und Domstraße samt „Alte Mainbrücke“ in das Quartier hinein und sichern die innere Erschließung. Entlang der Schönbornstraße, Juliuspromenade, Domstraße und Augustinerstraße durchqueren die Straßenbahnlinien 1-5 den Bischofshut und verbinden die Innenstadt mit den äußeren Stadtteilen. Eine neue Straßenbahnlinie, die den Stadtteil Hubland erschließen soll, befindet sich aktuell in Planung und wird über die Theaterstraße und Balthasar-Neumann-Promenade verlaufen. Die innere Erschließung erfolgt über ein mittelalterlich geprägtes Netz enger Straßen und Gassen, welche, wie die vorhandenen Platzräume, stark von ruhendem Verkehr dominiert werden. Letztere sind ebenfalls die wenigen Bereiche, die Vegetation bzw. Baumstandorte innerhalb des dicht bebauten Bischofshuts beheimaten.

13 Umgriff des Untersuchungsgebietes „Würzburger Bischofshut“

2.4 STÄDTEBAULICHE STRUKTUR: STRASSEN- UND PLATZTYPEN DER ALTSTADT (ÜBERSICHT)

Ausgehend von der historischen Entwicklung des Bischofshuts entstand im Kern der Würzburger Altstadt ein komplexes System aus Straßen und Gassen, die den Stadtraum strukturieren. Diese folgen einer spezifischen hierarchischen Logik, die im nebenstehenden Plan dargestellt wird. Die den Rand des Bischofshuts bildenden Straßenzüge und Promenaden (folgend als „Rand“ oder „Bischofskrempe“ benannt) Wirsberg-/ Neubaustraße, Balthasar-Neumann-Promenade, Theaterstraße und Juliuspromenade, sowie Mainkai und Oberer Mainkai umgeben den Altstadtkern Würzburgs. Aufgrund der Lage an Mainufer oder anstelle des Verlaufs der ehemaligen Stadtmauer, entziehen sich diese Straßenzüge der Logik des dichten Geflechts von Straßen und Gassen des kompakten Altstadtkörpers. Ihnen steht an diesen Randlagen mehr Raum zu Verfügung, sodass sie einen breiteren Straßenquerschnitt besitzen. Außerdem fungieren sie sowohl als Umfahrung des dichten Altstadtkerns als auch als Haupterschließung für den KFZ- und Straßenbahnverkehr in den Bischofshut hinein. Das interne Gefüge des Bischofshuts wird zu großen Teilen durch die repräsentative historische Haupt- und Flanierachse (Ost-West-Achse) ausgehend von der Residenz über Hofstraße, dem Würzburger Dom St. Kilian bzw. dem Kiliansplatz, der Domstraße und über die „Alte Mainbrücke“ weiter in Richtung Würzburger Festung definiert. Diesem „Rückgrat“ schließen sich mit Kürschnerhof/Schönbornstraße und Schönthalstraße/ Domerschulstraße/Am Bruderhof/Paradeplatz/ Ingolstädter Hof weitere Verbindungen an, die den Bischofshut in Nord-Süd-Richtung durchqueren und strukturieren.

Ergänzt wird die Struktur der Hauptachsen durch eine vor allem durch den Fußverkehr geprägte „Nebenachse“. Ausgehend von der Theaterstraße führt diese über die neu geschaffene Fußgängerzone Eichhornstraße/Spiegelstraße, dem altstadtprägenden Platzraum des Unteren und Oberen Marktplatzes, die Langgasse und der Augustinerstraße mit prägnanten Einzelhandelslagen in Richtung Neubaustraße. Ein System aus weiteren internen Quartiersverbindungen mit kleinen mittelalterlich angelegten Platzräumen stellt darüber hinaus Verbindungen zwischen den vorher genannten übergeordneten Erschließungsebenen her. Jene internen Quartiersverbindungen sind in dem dichten Altstadtgefüge zugleich Ausgangs- und Verknüpfungspunkt weiterer enger Altstadtgassen, die insbesondere die rückwärtigen Bereiche des westlichen Bischofshuts zumeist fußläufig erschließbar machen.



14 Straßen- und Platztypen im Bischofshut

2.5 DER RAND/ DIE BISCHOFSKREMPE

Im Folgenden werden beispielhaft prägende Straßenzüge und Verbindungen der unterschiedlichen Hierarchiekategorien der Straßenräume beschrieben. Eine vertiefende Auseinandersetzung mit den Themen der Raumbreite und Nutzungen, Baualter der Straßenzüge, Struktur und Materialität der Straßen und Plätze sowie zu anstehenden Baumaßnahmen und Planungen im Bischofshut wird auf den Seiten 50-70 anhand von detaillierten Plangrafiken fortgeführt.

Anstelle der Stadtmauer traten ab dem 19. Jahrhundert die Straßenzüge Wirsberg-/ Neubaustraße, Balthasar-Neumann-Promenade, Theaterstraße und Juliuspromenade. Ebenso wie die Verbindungen am Mainufer, besitzen diese Straßen die größten Raumbreiten des Bischofshuts. Dies führte in den meisten Abschnitten dazu, dass diese Straßenzüge, insbesondere in der Nachkriegszeit, zunehmend auf den KFZ-Verkehr ausgerichtet und in höherem Maße durch diesen genutzt wurden. Neben der Erschließung des Bischofshuts selbst, stellen diese Verbindungen (bis auf die oberer Juliuspromenade) heute ebenso eine Umfahrungsmöglichkeit des dichten und teils autofreien Bischofshuts sicher.

von links oben nach rechts unten:

15 Darstellung des „Rands" im Bischofshut

16 Obere Juliuspromenade (Blickrichtung Osten)

17 Untere Juliuspromenade (Blickrichtung Westen)

JULIUSPROMENADE

Die Juliuspromenade wird durch zwei prägnante Straßenköpfe beziehungsweise Platzauftakte eingerahmt. Der westliche Abschluss wird durch den „Alten Kranen" gebildet. Im Vorbereich dieser barocken Krananlage befindet sich ein stark befahrener Verkehrsknotenpunkt, der die Verbindung zwischen Mainkai, Kranenkai, der Juliuspromenade sowie der Karmelitenstraße herstellt. Von hier aus führt die Juliuspromenade als verkehrsberuhigter Bereich in Richtung Osten zum Barbarossaplatz. Die Führung des KFZ-Verkehrs unterscheidet sich stark zwischen der östlichen und westlichen Hälfte der Juliuspromenade. In der westlichen Hälfte, bis zur Köllikerstraße, verläuft je eine Einbahnstraßen rechts- und linksseitig der Gleise. Südlich an das Gleisbett schließt ein etwa fünf Meter breiter Streifen an, der für KFZ- und Fahrradparken, Baumstandorte und Haltestellen der Straßenbahn genutzt wird. Während die nördliche Fahrbahn lediglich von einem schmalen Gehweg entlang der Gebäude begleitet wird, schließen sich der südlichen Fahrbahn weitere Flächen für Längsparker und Bereiche für den Fuß- und Radverkehr an. Die etwa 2,5 m breiten Streifen für Längsparker werden zudem in wenigen Abschnitten für Außengastronomie genutzt. Diese Struktur lässt sich bis zum Standort Juliusspital/Koellikerstraße vorfinden und wird maßgeblich durch die Bodenbeläge Asphalt und Granitkleinpflaster geprägt. Die obere Juliuspromenade in Richtung Barbarossaplatz hingegen wurde in den 1990er Jahren saniert, umgestaltet und wird heute als Fußgängerzone genutzt. Das Gleisbett in Mittelführung ist als Granitkleinpflaster ausgeführt, die großzügigen angrenzenden Fußgängerbereiche mit einem Granitgroßpflaster mit wenigen rötlichen Porphyrelementen. Die Südseite der oberen Juliuspromenade wird durch ausgiebigere Bereiche für Außengastronomie, Baumstandorte und ebenfalls durch die Straßenbahnhaltestelle Juliuspromenade definiert. Der Endpunkt der Juliuspromenade, der Barbarossaplatz, führt die Gestaltung fort und ist ebenso nur für den Straßenbahn- und Fußverkehr zugänglich. Der nordöstliche Bereich des Platzes nimmt hierbei die Prinzipien der Neugestaltung der nördlich ankommenden Kaiserstraße auf. Lediglich der südöstliche Bereich der Kreuzung Haugerpfarrgasse/Theaterstraße/ Oberthürstraße ist durch den KFZ-Verkehr befahrbar und stellt den Auftakt der Theaterstraße dar.

THEATERSTRASSE

Die durchgängig asphaltierte Theaterstraße besitzt im Vergleich zur Juliuspromenade, mit Ausnahme von den Kreuzungsbereichen und Platzaufweitungen wie im Falle des Kardinal-Faulhaber-Platzes, eine bedeutend geringere Raumbreite von etwa 13 Metern. Der Straßenraum wird hierbei primär durch den KFZ-, Bus- und Lieferverkehr genutzt. Vom Barbarossaplatz bis zum Kreuzungsbereich Semmelstraße schließen sich der zumeist zweispurigen Fahrbahn auf der Westseite ein schmaler Fußgängerbereich und auf der Ostseite ein Parkstreifen für Längsparker (wiederum in einigen Abschnitten auch von Außengastronomie genutzt) und ein schmaler Gehweg an. Von Semmelstraße bis zum Kreuzungsbereich Balthasar-Neumann-Promenade/Residenzvorplatz wird die Fahrbahn dreispurig weitergeführt und von den schmalen Fußgängerbereichen weiterhin begleitet. Durch den geplanten Ausbau und die Führung der Straßenbahnlinie 6 über die Theaterstraße, steht diese vor der Herausforderung einer Neuordnung und Umgestaltung, die den Platzansprüchen der Straßenbahn gerecht wird.

Links von oben nach unten:

18 Theaterstraße (Blickrichtung Norwest)

19 Theaterstraße (Blickrichtung Südost)

Rechts von oben nach unten:

20 Balthasar-Neumann-Promenade (Schwarze Promenade)

21 Balthasar-Neumann-Promenade mit Blick auf Residenzvorplatz

BALTHASAR-NEUMANN-PROMENADE

Ebenfalls von dem Ausbau der Straßenbahnlinie 6 betroffen ist die Balthasar-Neumann-Promenade, die vom Kreuzungspunkt Theaterstraße vorbei an Residenzplatz/Residenz und Hofgarten in Richtung Josef-Stangl-Platz führt. Der Auftakt des östlichen Rands der zumeist dreispurig asphaltierten Fahrbahn wird durch den in Muschelkalk gehaltenem Residenzplatz definiert, an dessen Stelle im weiteren südlichen Verlauf eine beidseitige Baumallee mit bodennahem Begleitgrün tritt. Teils asphaltiert, teils als ungebundene Wegedecke stellen die breiten Fußgängerbereiche und der Fahrradweg hier den Übergang zum Hofgarten her. Auch der gegenüberliegende westliche Randbereich der Balthasar-Neumann-Promenade führt eine attraktive Baumallee, in deren Schatten sich ein asphaltierter Bewegungsraum befindet, der gleichermaßen von Fuß- und Radverkehr genutzt wird und zur Erschließung der randständigen Parkplatzflächen dient.

NEUBAUSTRASSE

Ausgehend vom Josef-Stangl-Platz und der St. Michael Kirche, deren Vorbereiche noch in historischem Muschelkalkpflaster verlegt sind, verläuft die Neubaustraße in westlicher Richtung bis zum Mainufer. Dort schließt das Teilstück Wirsbergstraße an den Oberen Mainkai an. Der östliche Teil der Neubaustraße von Josef-Stangl-Platz bis Standort Neubaukirche/Kreuzung Schönthalstraße, stellt mit etwa 12 Metern Breite einen sehr engen Straßenquerschnitt dar, deren asphaltierte zweispurige Fahrbahn in den Randbereichen teilweise beidseitig beparkt wird und von sehr schmalen, etwa 1,5 Meter breiten, Gehwegen begleitet wird. Ab dem Kreuzungsbereich Schönthalstraße und Standort Ceresbrunnen öffnet sich der Straßenraum insbesondere im Norden auf eine Breite von etwa 23 Metern. Während die südlichen Randbereiche weiterhin schmale Gehwege und Parkplatzflächen für Längsparker, an deren Stelle gelegentlich Flächen der Außengastronomie treten, bereit halten, weiten sich die nördlichen Vorbereiche der Gebäude deutlich auf. Eine breite Fuge für Parkplatzflächen für Querparker wechselt sich hier mit Baumstandorten, Vegetationsflächen, Gestaltungselementen oder auch Müllstandorten ab. Die sonst vollasphaltierte Neubaustraße wird an dieser Stelle, vor allem im Bereich der Parkplatzflächen, durch ein Granitkleinpflaster aufgebrochen. Auch die großzügigeren Gehwege wurden hier im Vorbereich des Hotels Rebstock mit Granitpflaster gestaltet.

(OBERER) MAINKAI

2008 wurde der Obere Mainkai im Zuge der Erneuerung des Hochwasserschutzes saniert und neu gestaltet. Eine zweispurige asphaltierte Fahrbahn wurde durch eine Uferpromenade für den Fuß- und Radverkehr ergänzt. Entlang der Kaimauer wurden großzügigere Fußgängerbereiche gestaltet. Beide Randbereiche wurden in Betonwerksteinpflaster ausgeführt und mit Baumstandorten, Vegetations- und Gestaltungselementen ausgestattet. Die Neugestaltung wurde in nördlicher Richtung bis zur Alten Mainbrücke vorgenommen. Der dort anschließende Mainkai blieb von der Neugestaltung unberührt. Der Sanierungs- und Neuordnungsbedarf wird bereits am Knotenpunkt Oberer Mainkai/Mainkai/ Karmelitenstraße aufgrund kollidierender Belange der verschiedenen Verkehrsteilnehmer deutlich. Die Fokussierung auf den KFZ-Verkehr zeigt sich im weiteren nördlichen Verlauf sehr deutlich anhand kaum vorhandener Übergänge des sehr schmalen asphaltierten Gehwegs auf der Ostseite des Mainkais in Richtung Mainufer mit den dort vorhandenen Vegetationsflächen und Treffpunkten. Eine fußläufige Führung auf der Westseite des Straßenzugs fehlt demgegenüber gänzlich.

Links von oben nach unten:

25 Neubaustraße (Blickrichtung Osten)

26 Neubaustraße (Blickrichtung Westen)

Rechts von oben nach unten:

27 Oberer Mainkai (Blickrichtung Norden)

28 Oberer Mainkai mit Blick auf die Festung im Westen

2.6 DIE HAUPTACHSEN

Die Hauptachsen gliedern sich in der folgenden Betrachtung in zwei Teilakteure. Zum einen wird die repräsentative Hauptachse bzw. das historisch bedeutsame Rückgrat des Bischofshuts in Ost-West Richtung über Alte Mainbrücke, Domstraße, St. Killians Dom und -Platz,Paradeplatz und Hofstraße bis zum Residenzplatz betrachtet, zum anderen die zweigeteilte Nord-Süd Achse über über Schönthalstraße, Domerschulstraße, Plattnerstraße, Kürschnerhof und Schönbornstraße, sowie der Abzweig über Am Bruderhof, Paradeplatz, Ingolstädter Hof und Kardinal-Faulhaber-Platz. Beide Achsen gemeinsam teilen den Bischofshut in vier Quadranten ein, die sich im Zentrum der Altstadt an zwei Stellen kreuzen, einmal östlich und einmal westlich des Doms. Zwar besitzen die Verbindungen der Nord-Süd Achse nicht in gleichem Maße die historische Bedeutung für die Innenstadt, dennoch sind sie für die heutige Erschließung essenziell und führen die stadtteilstrukturierende Funktion der Ost-West-Achse fort.

von links oben nach rechts unten:

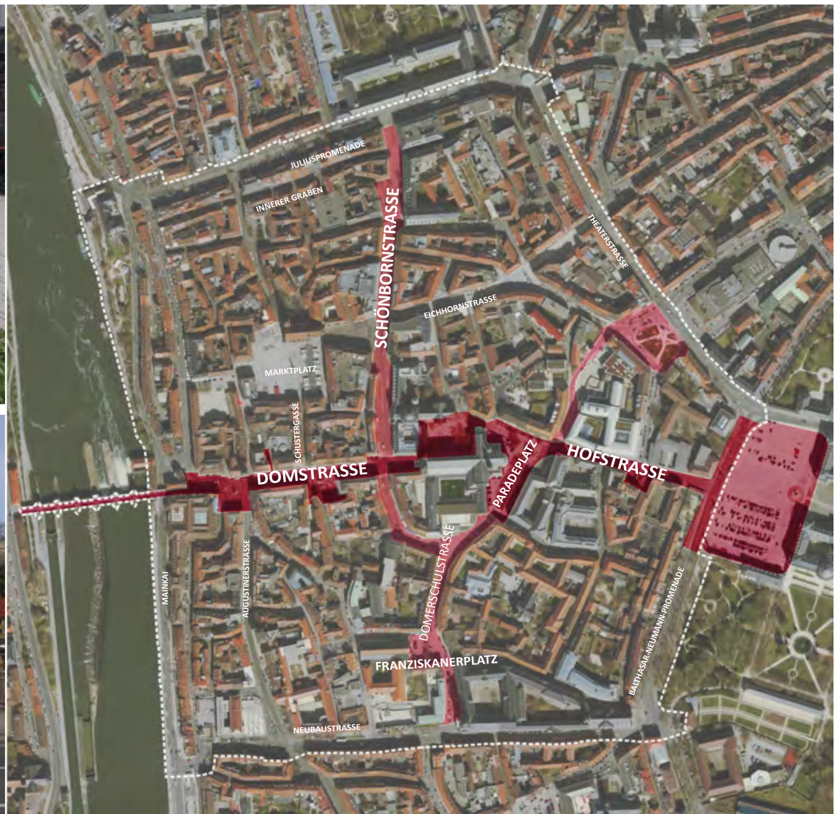
22 Darstellung der „Hauptachsen“ im Bischofshut

23 Domstraße mit Blickrichtung Osten auf den Dom St. Kilian

24 Alte Mainbrücke Blickrichtung Osten

MAINBRÜCKE/DOMSTRASSE

Die Verbindung über Alte Mainbrücke und Domstraße, die direkt auf den Dom St. Kilian führt, ist der historisch bedeutsamste und durch den Einzelhandel und Tourismus am höchsten frequentierte Straßenraum der Altstadt. 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 dieser Achse. Bis auf den Bereich um die Kreuzung Alte Mainbrücke/ Karmelitenstraße ist dieser Abschnitt der repräsentativen Hauptachse vollständig als Fußgängerzone organisiert, die darüber hinaus lediglich von Anlieferungsverkehr und der Führung der Straßenbahn genutzt wird. Letztmalig in den 1980er Jahren neugestaltet, wirkt der Straßenraum mittlerweile in die Jahre gekommen. Das Gleisbett und die Fahrbahn für den Anlieferungsverkehr sind in Granitkleinpflaster ausgeführt, welches sich als Gestaltungselement in gleichmäßigen Abständen auch über die breiten Fußgängerbereiche erstreckt, die ansonsten in Granitgroßpflaster umgesetzt sind. Durch die fehlenden Vegetations- und Gestaltungselemente sowie die über die letzten Jahre vollzogenen Ausbesserungen des Stadtbodens, zum Teil durch „Asphaltflicken“, wird dieser innenstadtprägende Raum nicht mehr den modernen Ansprüchen an einen einladenden öffentlichen Raum gerecht. Die Omnipräsenz von überlagernden Fassadenwerbungen und Werbeanlagen beherrscht das Bild dieser historischen Verbindung. Die hier anschließenden Nord-Süd-Gassen sind 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 sonst sehr öffentlichen Charakter der Domstraße und den inhärenten Nutzungen ebenfalls kaum gerecht; insbesondere der Sternplatz stellt sich stark überformt und wenig einladend dar.

KILIANSPLATZ/PARADEPLATZ/HOFSTRASSE

Die Fußgängerpassage zwischen St.-Kilians-Dom und dem Museum am Dom führt von der Domstraße auf den Kiliansplatz. Dieser wurde 2001 grundlegend erneuert, der Stadtboden mit einem einheimischen Muschelkalk gestaltet und mit Kunstskulpturen ausgestattet. Von hier aus führt ein schmaler Fußweg entlang der nördlichen Seite des Doms auf die Hofstraße und den Paradeplatz. Der Paradeplatz ist der Apsis des Doms direkt vorgelagert, bildet den Abschluss des sogenannten „Bischofswegs“ zwischen Residenz und Dom und ist neben dem Marktplatz der größte innerstädtische öffentliche Freiraum. Gleichwohl entsprechen die Nutzung sowie die Gestaltung des Platzraums als verkehrsdominierter Bereich, mit einem großen bewirtschafteten Stellplatzangebot, nicht der Lage und Bedeutung im städtischen Gefüge. Es fehlt an Aufenthaltsangeboten, beschatteten Sitzbereichen und einer modernen touristischen Infrastruktur. Die Fußwege sind für die starke Frequentierung zu schmal dimensioniert. Die Oberflächenbeläge des Platzes bestehen aus historischem Muschelkalkgroßpflaster, dessen Oberflächenbeschaffenheit, in Verbindung mit zahlreichen Unebenheiten und Aufkantungen, nicht barrierefrei ist. Die Hofstraße tangiert den nördlichen Teil des Paradeplatzes, bildet die zweite touristische Hauptachse der Kernstadt und stellt die zentrale Verbindungsachse zwischen Residenz und dem Würzburger Dom St. Kilian dar. In ihrer heutigen Gestalt ist sie zu weiten Teilen auf den KFZ-Verkehr ausgerichtet und flächendeckend asphaltiert. Schmale Fußgängerbereiche auf beiden Seiten der Fahrbahn führen am Platz am Chronnosbrunnen vorbei in Richtung Residenzplatz. Auch hier lässt sich, wie im Fall des Paradeplatzes, eine fehlende Aufenthaltsqualität sowie eine starke Ausrichtung auf den ruhenden Verkehr feststellen. Eine zentrale Herausforderung wird sein, die wichtige Verbindung zwischen den Achsen Dom- und Hofstraße nachhaltig und zukunftsorientiert aufzuwerten. Dies wurde bereits innerhalb eines Wettbewerbsverfahren (2010) thematisiert.

Links von oben nach unten:

29 Hofstraße mit Blick auf die Residenz

30 Übergang Hofstraße/Paradeplatz mit Blick auf den Dom

Rechts von oben nach unten:

31 Kiliansplatz

32 Hofstraße, Baustelle vor dem Mozartgymnasium

PLATTNERSTRASSE/KÜRSCHNERHOF/SCHÖNBORNSTRASSE

Der Straßenbogen Am Bruderhof/Plattnerstraße verbindet die Einkaufsstraße Domstraße mit dem Paradeplatz auf der östlichen Seite des Doms. Der Raum wird stark durch den MIV dominiert. Dies hat zur Folge, dass der Straßenraum einen sehr hohen Versiegelungsgrad aufweist und nur einen sehr geringen Vegetationsanteil beherbergt. Die nördlichen Bereiche der Fußgängerzone, der Kürschnerhof und die Schönbornstraße sind Teil der zentralen Einkaufsstraße in der Würzburger Altstadt. Dieser Bereich ist als A-Lage ausgewiesen. Die Bewegungs- und Aufenthaltsqualität ist aufgrund bestehender Sanierungsrückstände und Gestaltungsdefizite sowie durch unkoordinierte Möblierungen und Überformungen eingeschränkt. Die Beschaffenheit des Stadtbodens dieser Verbindung ist sehr heterogen und birgt deutliche Defizite im Bereich der Barrierefreiheit. Der Mittelstreifen, das Gleisbett der Straßenbahn, ist durchgehend mit Granitkleinpflaster bedeckt. Die Fußgängerbereiche bestehen aus einem Mix aus Asphaltflächen, Porphyrböden in Verbindung mit dem Oberen Markt und Granitpflaster in der Plattnerstraße und im Übergang zur Juliuspromenade.

DOMERSCHULSTRASSE/FRANZISKANERPLATZ

Die Straßen- und Platzabfolge Schönthalstraße, Franziskanerplatz und Domerschulstraße verknüpft über die Plattnerstraße die Domstraße und Schönbornstraße mit der Neubaustraße. Ebenso wird durch Am Bruderhof, Paradeplatz, Domerpfarrgasse und Ingolstädter Hof ein weiterer Kreuzungspunkt mit der repräsentativen Ost-West-Achse sowie die weitere Verbindung in Richtung der neuen Fußgängerzone Spiegelstraße und dem Kardinal-Faulhaber-Platz geschaffen. Diese Nord-Süd-Verbindung übernimmt eine wesentliche Funktion der inneren Erschließung des Bischofshuts für den MIV, im Besonderen allerdings für den Rad- und Fußverkehr. Dieses Potenzial wird allerdings aufgrund des sehr hohen Versiegelungsgrads und der fehlenden Aufenthaltsqualität nicht ausgeschöpft. Bis auf den Paradeplatz und die Parkplatzbereiche des Franziskanerplatzes ist die Straßenabfolge nahezu flächendeckend asphaltiert. Der südliche Abschnitt bis Paradeplatz wird stark vom ruhenden Verkehr dominiert, der in den Randbereichen angeordnet ist und die schmalen Fußgängerbereiche von der Fahrbahn abschirmt. Bei der Anwohnerbefragung der Vorbereitenden Untersuchungen „Südlicher Bischofshut“ gaben knapp 90% einen zu erkennenden Sanierungs- und Umgestaltungsbedarf an. Nördlich des Paradeplatzes, in der Domerpfarrgasse und im Ingolstädter Hof, wurde der Asphalt bereits modernisiert und die Vorbereiche des Sparkassenneubaus in Betonstein gepflastert.

Links von oben nach unten:

33 Kürschnerhof in Blickrichtung Plattnerstraße

34 Schönbornstraße mit Blick auf den Dominikanerplatz

Rechts von oben nach unten:

35 Blick auf den Franziskanerplatz

36 Domerschulstraße in Richtung Am Bruderhof/Plattnerstraße

2.7 DIE NEBENACHSE

Die sogenannte Nebenachse lässt sich auch als interne fußläufige Hauptachse bezeichnen. Die gefühlte „Fußgängerzone“ der Augustinerstraße führt über die Domstraße durch enge Gassen (z.B. Schustergasse) auf den neugestalteten und autofreien Marktplatz. Der noch unsanierte Obere Markt nimmt dieses Verbindung auf und führt sie weiter in Richtung Osten über die Schönbornstraße in die neu gestaltete Fußgängerzone der Eichhorn- und Spiegelstraße bis zum Kardinal-Faulhaber-Platz bzw. dem Mainfranken Theater. Mit der Neugestaltung des Marktplatzes und der Eichhornstraße wurden in diesem Bereich die prägendsten Sanierungen der letzten Jahre vorgenommen.

MARKTPLATZ

Der Würzburger Marktplatz ist der größte autofreie öffentliche Freiraum des Bischofshuts. Der westliche Teil des Marktplatzes, der sogenannte Untere Markt, wurde bereits ab dem Jahr 2000 neu gestaltet. Neben der Errichtung eines Glasdaches für die bestehenden Marktstände, wurde ein neuer Stadtboden aus Muschelkalk in Klein- und Großpflaster, zum Teil in ungebundener Form, verlegt. Die Sanierung des westlichen Teils des Marktplatzes wurde zwischen 2007 und 2008 durchgeführt. In diesem Zuge entstand auch der Neubau des sogenannten Petrini-Hauses an alter Stelle. Muschelkalk, aus dem auch der Marktplatzobelisk besteht, ist im gesamten Platzraum das dominierende Material. Trotz der attraktiven Neugestaltung wird aufgrund fehlender Verschattung, Vegetation und nur weniger Sitzmöglichkeiten das Potenzial des Ensembles Marktplatz nicht gänzlich ausgeschöpft. Der Untere Markt wird durch mehrere zumeist unsanierte Gassen mit der Domstraße verbunden und führt in östlicher Richtung über den unsanierten Oberen Markt und in westlicher Richtung über die neue Fußgängerzone Eichhornstraße als fußläufige Verbindung mit hoher öffentlicher Frequentierung durch den Bischofshut.

von links oben nach rechts unten:

37 Darstellung der „Nebenachse“ im Bischofshut

38 Marktplatz mit Obelisk und Marienkapelle (Blickrichtung Osten)

39 Marktplatz mit Petrini-Haus (Blickrichtung Westen)

EICHHORNSTRASSE

Die Eichhornstraße verbindet die Fußgängerzone Schönbornstraße über die Spiegelstraße mit dem Kardinal-Faulhaber-Platz und dem dort angrenzenden Mainfranken Theater. Der östliche Teil der Eichhornstraße bildet einen Kreuzungs- und Platzbereich zur Theater- und Semmelstraße, im Umfeld des Bürgerspitals, aus. Mit Stadtratsbeschluss im Juli 2014 wurde die Eichhorn- und Spiegelstraße zur neuen Fußgängerzone umgestaltet. Die Oberflächen wurden mit Granitplatten gestaltet. Die Randbereiche, die sogenannten Einkaufswege, unterscheiden sich hierbei in ihrer Formatgröße von der Multifunktions- und Flanierzone, die mittig geführt und durch eine taktile niveaugleichen Rinne voneinander abgegrenzt werden. Innerhalb der Multifunktionszone wurde neues Stadtmobiliar, oft in Verbindung mit Baumstandorten in Hochbeeten, verortet. Besondere Gestaltungselemente sind darüber hinaus die in die Granitplatten integrierten Abbildungen des Eichhörnchens „Mitty“, sowie der auf zwölf mal zwölf Meter gepflasterte QR-Code an der Kreuzung Eichhorn- und Spiegelstraße. Dieser ist bei Google Earth sicht- und scanbar und stellt Informationen über Würzburg bereit.

AUGUSTINERSTRASSE

Die Augustinerstraße schließt im Norden an die Fußgängerzone der Domstraße an, die sich weiter über den Marktplatz, die Schönbornstraße und die Eichhornstraße verlängert. Diese Verbindungen besitzen einen Boulevardcharakter, der in der Augustinerstraße aufgegriffen wird. Die Augustinergasse ist, als „gefühlte Fußgängerzone“, die Verlängerung der Domstraße in südlicher Richtung. In der Achse besteht eine große Konzentration des Einzelhandels. Gleichwohl ist die Augustinerstraße größtenteils als B-Lage deklariert und entsprechend besteht die Gefahr von Trading-Down-Effekten. Durch die weniger zentrale Lage verzeichnet die Achse seit vielen Jahren einen Bedeutungsverlust als Einzelhandelslage, verbunden mit Geschäftsaufgaben und temporären Ladenleerständen. Zudem fehlt es dem Raum an attraktiven und verschatteten Sitz- und Verweilmöglichkeiten. Der Straßenraum besitzt einen sehr hohen Versiegelungsgrad und der Stadtboden wird durch eine sehr heterogene Struktur gekennzeichnet. Die asphaltierte Fahrbahn samt Gleisbett wird durch ein Würzburger Bord von den Fußgängerbereichen abgegrenzt. Ein Belag aus Granitplatten kennzeichnet die Gehwege, im Bereich der historischen Straßenlaternen werden die Platten durch Granitkleinpflaster mit Porphyrelementen ersetzt. An vielen Stellen der Gehwege wurden Ausbesserungen durch Granitkleinpflaster oder gar Asphalt vorgenommen.

Links von oben nach unten:

40 Eichhornstraße (Blickrichtung Westen)

41 QR-Code an Kreuzung Eichhorn-/Spiegelstraße

Rechts von oben nach unten:

42 Augustinerstraße mit Blick Richtung Neubaustraße

43 Stadtboden der Augustinerstraße

2.8 QUARTIERSVERBINDUNGEN UND PLÄTZE

Das übergeordnete Netz des umschließenden Rings und der Haupt- bzw. Nebenachsen wird mit einem Geflecht von kleinen Plätzen und internen Quartiesrverbindungen ergänzt und verknüpft. Die vorhandenen kleinen Altstadtplätze und Raumaufweitungen wie Franziskanerplatz, Kardinal-Döpfner-Platz, Sternplatz, Georg-Häfner-Platz, Ulmer Hof und Kloster- und Bockgasse sind in einem unsanierten Zustand und werden allesamt durch ruhenden Verkehr besetzt. Franziskanerplatz, Georg-Häfner-Platz und Kloster- und Bockgasse sind hierbei (bis auf die Parkplatzflächen des Franziskanerplatzes) voll asphaltiert. Sternplatz und Ulmer Hof stammen in ihrer Gestaltung etwa aus den 1980er Jahren und wurden in Granitgroßpflaster ausgeführt. Der Kardinal-Döpfner-Platz ist teils mit historischem Muschelkalkpflaster, teils mit Asphalt belegt.

QUERVERBINDUNG JOSEF-STANGL-PLATZ BIS MAIN-KAI

Die interne Platz- und Gassenfolge über Domerschulstraße, Franziskanerplatz, die Klostergasse und Bockgasse stellt eine Verbindung zwischen Josef-Stangl-Platz/Hofgarten und dem Mainufer her. Diese ist jedoch als solche nicht qualifiziert. Die Oberflächen sind durchweg autoorientiert asphaltiert, wenig einladend und oft sanierungsbedürftig. Die Gassen und Platzzonen werden vom ruhenden Verkehr und von der Nutzung als Abstellraum (Fahrräder, Müll) dominiert. Ebenfalls fehlt es an Angeboten zum Verweilen und Erleben sowie an Vegetation.

HERZOGENSTRASSE

Die Herzogenstraße ist eine der wenigen internen Quartiersverbindungen, die bereits eine Sanierung erfahren haben. Nach der Neugestaltung der Eichhorn- und Spiegelstraße wurde 2021 auch die Herzogen- und Wilhelmstraße umgestaltet. Als Teil der Fußgängerzone wurde ein Plattenbelag aus muschelkalknuancierten Betonstein verlegt. Eine niveaugleiche Granitrinne wirkt in Mittelführung als taktiles Element und führt als Bewegungsfuge durch die Verbindung. Der Gebäudeanschluss wird durch einen Graniteinzeiler von dem mit Betonstein gestalteten Multifunktionsbereich abgegrenzt.

von links oben nach rechts unten:

44 Darstellung des „Quartiersverbindungen und Plätze" im Bischofshut

45 Georg-Häfner-Platz

46 Neugestaltung Herzogenstraße

2.9 INTERNE GASSEN

Insbesondere im historisch eher bürgerlichen Teilbereich des Bischofshuts wird durch die Ebene der internen Gassen die innere Erschließung der kompakten Altstadtstrukturen gewährleistet. Viele dieser Gassen sind nur für den Fuß- und Radverkehr zugelassen, andere müssen jedoch innerhalb des schmalen Querschnittes den KFZ-Verkehr als dritte Mobilitätsform bewältigen. Mit der Schustergasse und dem Inneren Graben werden im Folgenden jeweils eine Gasse nur für den Fußverkehr und eine vom Autoverkehr dominierte Gasse vorgestellt.

SCHUSTERGASSE

Die Schustergasse verbindet Domstraße und Marktplatz fußläufig und gehört zu dem Verbund der Fußgängerzone. Sie stellt eine attraktive Sichtbeziehung zwischen Marienkapelle und Domstraße her und fällt besonders dadurch auf, dass sie von den anliegenden Geschäften mit überspannenden Gestaltungselementen beschmückt wird. Der Stadtboden besteht jedoch aus Asphalt, der von sukzessiven Ausbesserungen gezeichnet ist und durch „Granitplatten-Zeilen" unterteilt wird. Insbesondere aufgrund der wichtigen Verbindungsfunktion zwischen dem neu gestalteten Marktplatz und der repräsentativen Domstraße, wirkt der Raum in dieser Form zu heterogen und nicht adäquat gestaltet.

INNERER GRABEN

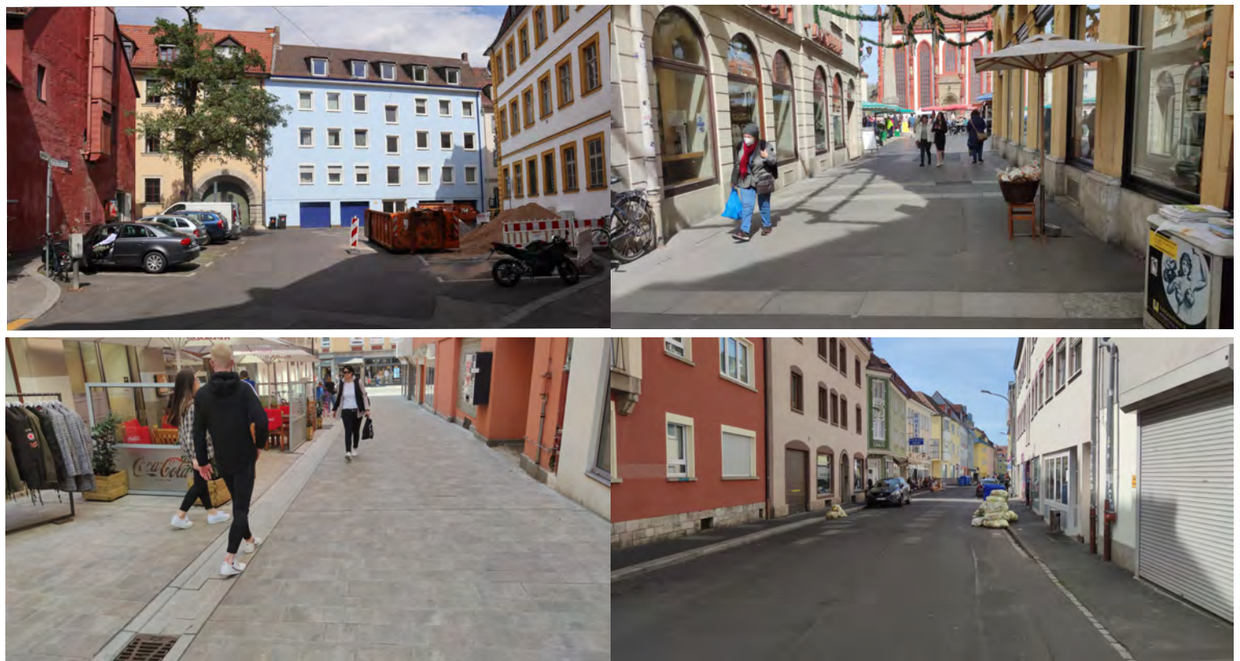
Der Innere Graben ist ein Beispiel für die engen Anwohnergassen, die durch den KFZ-Verkehr erschlossen sind. Der Straßenraum besteht aus einer in die Jahre gekommenen Asphaltfläche, deren Fahrbahn durch das Würzburger Bord von den schmalen Fußgängerbereichen abgegrenzt wird. Aufgrund der geringen Dimensionierung, werden die Nutzungskonflikte besonders im Falle gelegentlicher Außengastronomieflächen und den ungeordneten Abstellflächen für den Abfall deutlich.

von links oben nach rechts unten:

47 Schustergasse mit Blick Richtung Marienkapelle

48 Stadtboden des Inneren Grabens

49 Darstellung der „Internen Gassen" im Bischofshut



2.10 STÄDTEBAULICHE STRUKTUR: QUARTIERE DER ALTSTADT

Das beschriebene Grundgerüst der Straßenräume lässt sich auf den mittelalterlich angelegten Stadtgrundriss zurückführen. Der St. Kilians Dom stellt den Mittelpunkt der Altstadt dar und ist Ziel der mittelalterlich angelegten, zum Teil überformten, Wegeführungen. Der Standort des Doms St. Kilian definiert in Verbindung mit der Nord-Süd-Hauptachse von Schönbornstraße bis Schönthalstraße eine Zweiteilung der Stadtstruktur. Östlich dieser Verbindung und dem “Rand” angegliedert, befinden sich großflächige klerikale Hofstrukturen, die noch heute in vielen Fällen von kirchlichen Trägern genutzt werden. Demgegenüber befinden sich westlich dieser Achse, dem Main zugewandt, kleinteilige und dichte Blockstrukturen, die bürgerlichen Ursprungs sind und maßgeblich durch enge Gassen erschlossen werden. Die Hauptachse von Alte Mainbrücke bis Hofstraße, der sogenannte „Bischofsweg“, stellt in diesem Kontext als Durchquerung in Ost-West-Richtung und als touristische und wirtschaftliche Hauptschlagader eine wesentlich höhere öffentliche Wirkung und Frequentierung her. Die Schönbornstraße und Eichhornstraße, die als Fußgängerzonen ausgebaut wurden, stehen in direkter funktionaler Verbindung mit dem Marktplatz und verstärken den öffentlichen Charakter dieser Teilbereiche (2 und 5) noch weiter. Diese Verbindung besitzt eine Art Boulevardcharakter und wird durch die Augustinerstraße (als gefühlte Fußgängerzone) in Richtung Süden erweitert. Aufbauend auf dieser Logik lässt sich der Stadtraum des Bischofshuts, auf Basis der historisch gewachsenen Nutzungs- und Funktionseinheiten, in sechs Teilquartiere gliedern. Dies sind im Uhrzeigersinn:

1 **bürgerlich-privat: Augustinerstraße/Wirsbergstraße mit angrenzenden Gassen und Oberem Mainkai**

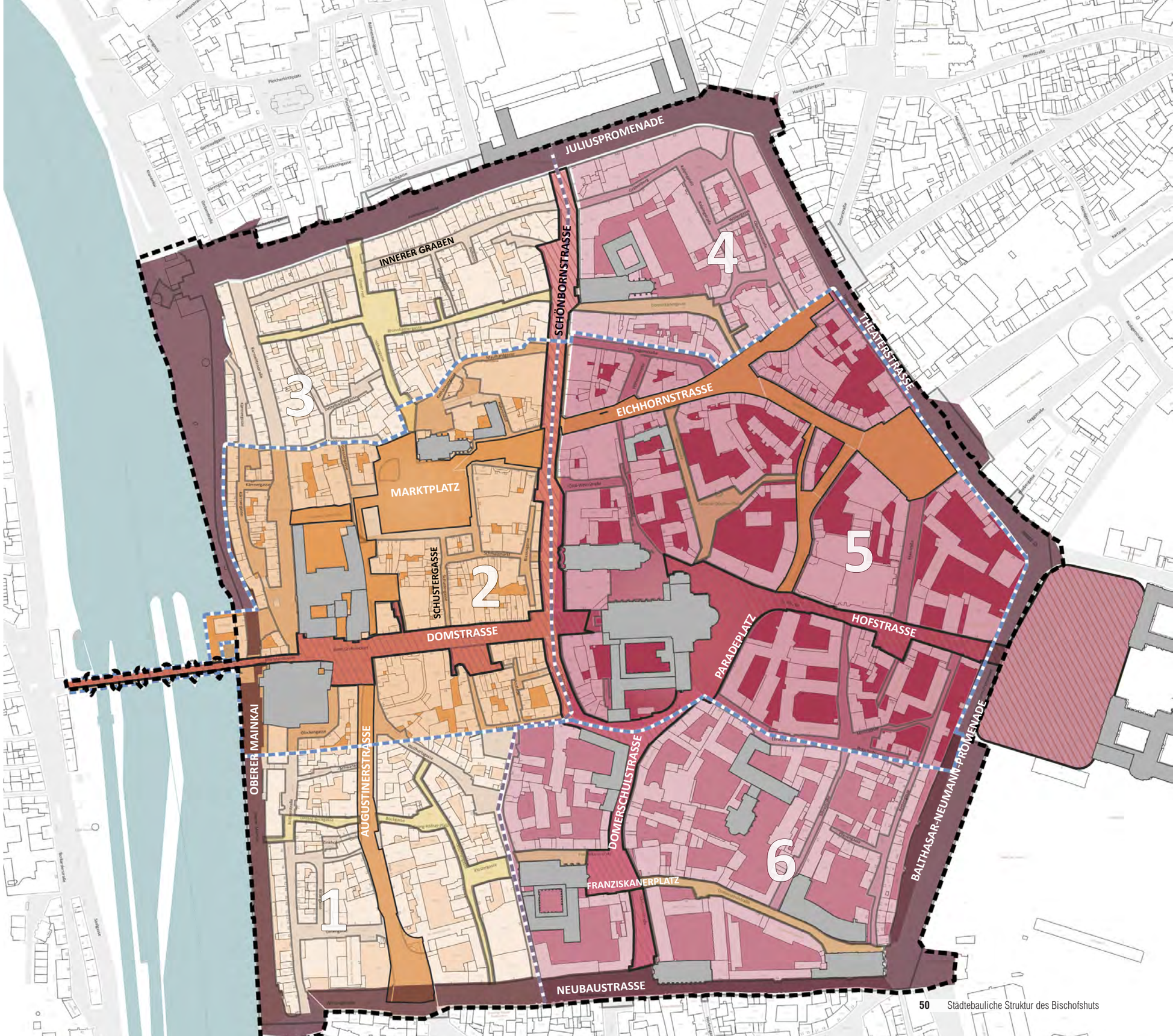
2 **bürgerlich-öffentlich: Domstraße mit angrenzenden Gassen und Unterem Markt**

3 **bürgerlich-privat: Ulmer Hof mit angrenzenden Gassen**

4 **kirchlich-privat: Dominikanergasse mit angrenzenden Gassen**

5 **kirchlich-öffentlich: Hofstraße mit angrenzenden Gassen, Parade- und Kardinal-Döpfner-Platz**

6 **kirchlich-privat: Domerschulstraße / Neubaustraße mit angrenzenden Gassen und Franziskanerplatz**



50 Städtebauliche Struktur des Bischofshuts

2.11 RAUMBREITE UND NUTZUNGEN DER STRASSEN- UND PLATZRÄUME

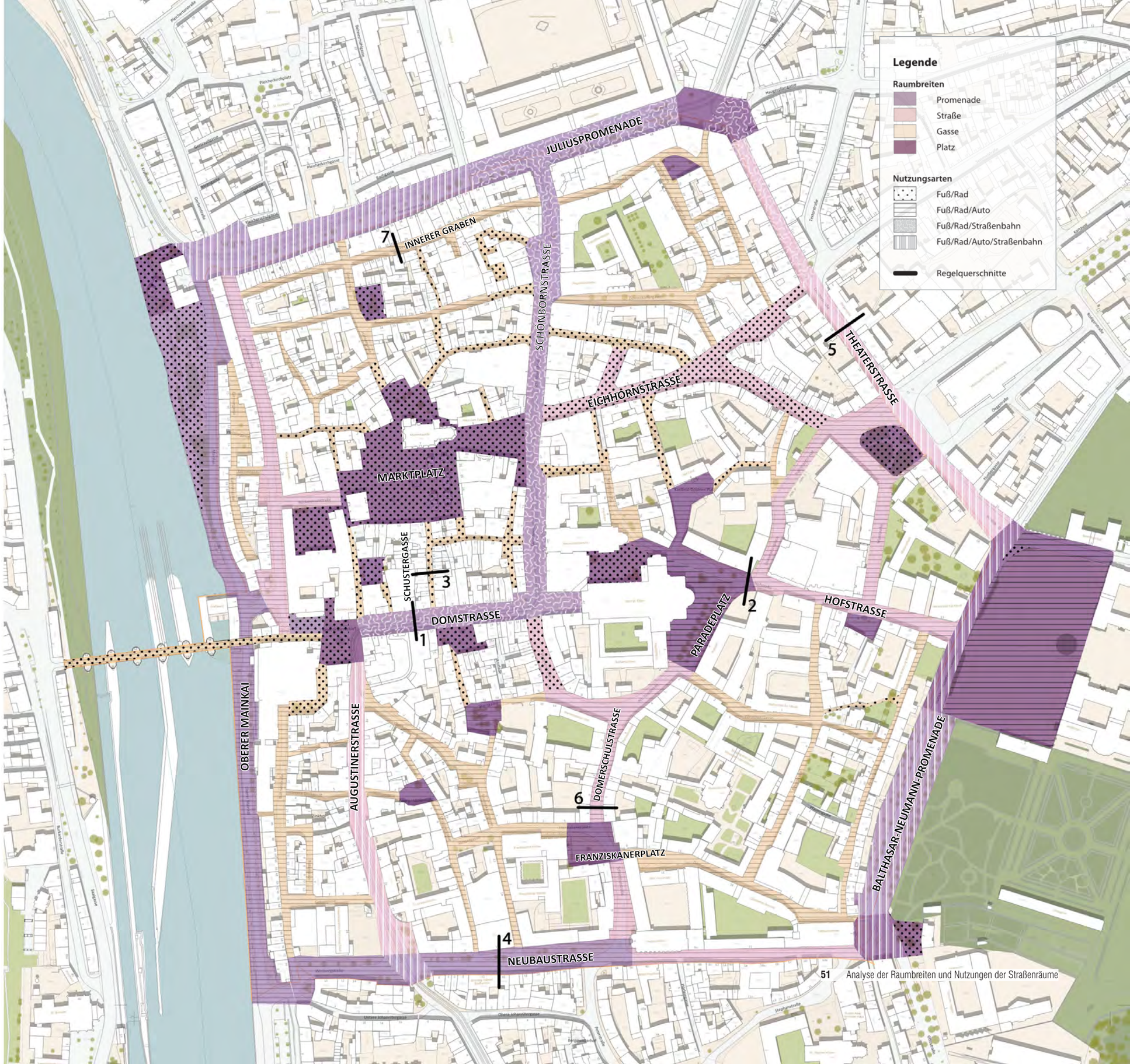
Neben der historischen Herleitung der Hierarchien der Straßenzüge und ihrer Bedeutung für den Bischofshut bedingen weitere Faktoren die Gestaltung, Belegung und Nutzung jener Räume. Die Raumbreite des bestehenden Straßenquerschnitts gibt faktisch die zur Verfügung stehende Fläche vor. Die Nutzung durch die verschiedenen Mobilitätsarten definiert zudem die Ansprüche, die an den jeweiligen Straßenzug gestellt werden. Der nebenstehende Plan überlagert diese beiden Ebenen und vertieft die Charakterisierung der Straßenzüge.

Anhand der Farben wird eine Klassifizierung in die Raumbreiten Promenade (ø >16 m), Straße (ø 10- 16 m) und Gasse (ø < 10) aller Straßenräume sowie die Verortung der Platzräume des Bischofshuts vorgenommen. Gleichzeitig wird anhand der Schraffuren Fuß/Rad, Fuß/Rad/Auto, Fuß/Rad/Straßenbahn und Fuß/Rad/Auto/Straßenbahn dargestellt, welche Verkehrsteilnehmer sich diesen Raum aktuell teilen.

Auffallend hierbei sind die komplexen und unterschiedlichen verkehrlichen Raumansprüche, die an den sogenannten Rand (Bischofskrempe) gestellt werden. Bereits heute trägt die Bischofskrempe die Funktion der Haupterschließung insbesondere für den KFZ-Verkehr. Hinzu kommt, dass zukünftig die Straßenbahnlinie 6 über die Theaterstraße und die Balthasar-Neumann-Promenade geführt werden soll (hier im Plan bereits dargestellt). Anhand der Theaterstraße, die im Vergleich zu den meisten anderen Abschnitten des Randes eine bedeutend geringere Raumbreite besitzt, wird deutlich, dass eine effiziente Neuorganisation und Gestaltung von großer Bedeutung ist.

Demgegenüber wurden weite Teile des inneren Bischofshuts über die letzten Jahrzehnte verkehrsberuhigt. Hierzu zählen unter anderem Dom- und Schönbornstraße, als Teile der beschriebenen Hauptachse, der Markplatz und die neue Fußgängerzone Eichhorn- /Spiegelstraße, als Teile der beschriebenen Nebenachse. Als heute autofreies Netz und als Fußgängerzone organisiert, besitzen diese Bereiche der Altstadt ganz andere Nutzungs- und Gestaltungsansprüche an den zur Verfügung stehenden Raum, als die zumeist stark befahrenen Tangenten des Randes.

Das Stadtbodenkonzept (siehe Seite 42) geht auf diese verschiedenen Raumansprüche ein und überträgt die Kategorien der Raumbreiten und Nutzungsarten auf die beispielhaften Regelquerschnitte.



51 Analyse der Raumbreiten und Nutzungen der Straßenräume