

# RAUM PERSPEKTIVE WÜRZBURG

PLANKOM

cityförster  
architecture + urbanism

freiwurf  
landschaftsarchitekturen



# INHALTSVERZEICHNIS

---

	Vorwort - Oberbürgermeister Christian Schuchardt	6
	Blick weit nach vorne - Stadtbaurat Benjamin Schneider	8
	<b>Kurzzusammenfassung</b>	<b>10</b>
<b>1.</b>	<b>Rahmenbedingungen und aktuelle Herausforderungen</b>	<b>12</b>
	Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan	14
	Agenda 2030, Bevölkerungsentwicklung	15
	Wohnraumversorgung	16
	Arbeitsmarkt	17
	Bayerische Flächensparoffensive, Klimawandel und Biodiversität	18
<b>2.</b>	<b>Methodischer Ansatz</b>	<b>20</b>
	Aufgabenstellung, Prämissen der Erarbeitung	22
	Projektstruktur	24
<b>3.</b>	<b>Dialogprozess</b>	<b>26</b>
	Aufbau Dialogprozess	28
	Arbeitsweise, Ziele und inhaltliche Arbeitsebene der einzelnen Schritte	31
	Einblicke in die Inhalte des Dialogprozesses	34
<b>4.</b>	<b>Vier Werkzeuge</b>	<b>40</b>
	Vier Werkzeuge - Ein Projekt	42
	Raumbild	44
	Raumbezüge	48
	Gebietstypen	52
	Steckbriefe der Gebietstypen	56
	Entwicklungsbereiche	62
	Neuer Hafen / Dürrbachau	66
	Zellerau / Neuer Hafen	72
	Nürnberger Straße	78
	Heidingsfeld	84

---

<b>5.</b>	<b>Strategische Entwicklungsziele</b>	<b>90</b>
	Die sechs strategischen Entwicklungsziele	92
	Innen- vor Außenentwicklung!	94
	Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität!	95
	Identität weiterdenken!	96
	Wohnen für alle!	98
	Die ökologische Stadt!	100
	Würzburgs Wirtschaft profilieren!	101
	Zukunftsbilder	102
	Gemischtes Quartier	102
	Flusslage	104
	Stadtrand	106
<b>6.</b>	<b>Vertiefungserfordernisse</b>	<b>108</b>
	Stadt- und Landschaftsbild	110
	Freiraumkonzept	112
	Gesamtstädtisches integriertes Mobilitätskonzept	114
	Regionalbahnhöfe und Tramlinien als Impulsgeber der Siedlungsentwicklung	116
	Ein Tunnel für den Mittleren Ring	119
	Machbarkeitsstudien für neue Mainbrücken	120
	Landschaftsbezogenes Wegekonzep	122
	Umgang mit Streusiedlungen am Beispiel Steinbachtal	124
	Gewerbeflächenprofilierung	126
	Erweiterung des Klinik-Campus in Grombühl	128
	Kooperation mit den Nachbargemeinden	129
	Literatur & Quellen	130
	Abbildungsverzeichnis	131
	Impressum	133

# VORWORT

---

Sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger,

die Stadt Würzburg stellt sich in den kommenden Jahren der anspruchsvollen Aufgabe, den Flächennutzungsplan nach über 30 Jahren neu aufzustellen. Auch Sie, die Bürger\*Innen der Stadt, waren gefragt, da der Flächennutzungsplan vielfältige Belange vereint und mit einem Zeithorizont von 15-20 Jahren einen weiten Blick in die Zukunft wirft. Einerseits liegt darin viel Potential für die Stadt, andererseits werden zwangsläufig Konflikte auftreten, da unterschiedlichste Ziele und Ansprüche an die Flächennutzung aufeinandertreffen. Diese gilt es zu lösen, indem Kompromisse gefunden und Priorisierungen vorgenommen werden. Diese Aufgabe kann nicht ohne die Beteiligung der Bürger\*Innen in Angriff genommen werden. Da der Flächennutzungsplan sich als Instrument der Stadtplanung auf einer abstrakten Ebene bewegt, wurde der Prozess Raum.Perspektive.Würzburg vorgeschaltet, um einen vielfältigen Zugang auf verschiedenen Ebenen zu leisten und die Bürger\*Innen für diese weitreichenden Fragen der zukünftigen gesamtstädtischen Entwicklung zu sensibilisieren. Mit dem Prozess bot sich die Chance, intensiv über mögliche Visionen zu diskutieren, einen Blick auf die guten Entwicklungen zu werfen

und sich kritisch und mit fachplanerischem Input mit den Problemen und Herausforderungen auseinander zu setzen. Der Raum.Perspektive.Würzburg kann in vielerlei Hinsicht eine vermittelnde Funktion zugeschrieben werden: zwischen den verschiedenen Entwicklungsebenen, den konkurrierenden Nutzungsansprüchen an die vorhandenen Flächen und Räume und auch zwischen der planenden Verwaltung und den Bürger\*Innen der Stadt.

Die städtische Planung muss sich darüber hinaus auch gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen stellen, dies ist während der Raum.Perspektive.Würzburg nachdrücklich deutlich geworden. Das Klima und die Klimaanpassung sind Aspekte, die für Planungsentscheidungen bereits eine zentrale Rolle einnehmen und deren Relevanz weiter zunehmen wird. In diesen Kontext reiht sich auch die Auseinandersetzung mit dem Volksbegehren „Rettet die Bienen“ ein, das zwangsläufig flächenrelevante Auswirkungen nach sich ziehen wird.

Der Umgang mit diesen Aspekten wird eingebettet sein in übergeordnete Zusammenhänge, aber auch dem Willen, diesen zum Wohle der Stadt Würzburg gerecht zu werden.



Ähnlich verhält es sich mit dem Flächenverbrauch: Der schonende Umgang mit Fläche ist im Baugesetzbuch verankert und nun auch weiter gestärkt durch die Flächensparoffensive der Bayerischen Staatsregierung. Es bleibt aktuell noch abzuwarten, welche konkreten Richtwerte zur Flächenversiegelung festgelegt werden, doch liegt hier ohnehin unser eigener Anspruch, im neuen Flächennutzungsplan einen verantwortungsvollen Umgang mit dem Gut Boden fortzuführen und trotzdem den Anforderungen an die aufkommenden Bedarfe gerecht zu werden. Diese Diskussion und das Ringen um kreative und zukunftsweisende Lösungen zogen sich auch durch die Raum.Perspektive.Würzburg. und wurden durch sie eingefordert und mitgestaltet.

Würzburg als Regionalzentrum hat darüber hinaus auch eine Verantwortung und Signalwirkung gegenüber dem funktionalen Verflechtungsraum. Viele der anstehenden Themen erfordern interkommunale Lösungen, zuallererst denke ich hier an Verkehrs- und Mobilitätsfragen, aber auch die Gewässerentwicklung kann nur über die Gemeindegrenzen hinweg erfolgreich umgesetzt werden. Hier sind wir als Stadt Würzburg aufgerufen mit

den Nachbarkommunen in Kontakt zu treten und die Herausforderungen der Zukunft gemeinsam zu denken und anzugehen.

Ich möchte mich an dieser Stelle gerne bei allen bedanken, die bei der Erarbeitung der Raum.Perspektive.Würzburg. mitgewirkt und Ihre Zeit und Energie eingebracht haben, um mit uns gemeinsam über die künftige Entwicklung Würzburgs zu diskutieren und Strategien zu entwickeln.

Herzliche Grüße  
Ihr

Christian Schuchardt  
Oberbürgermeister

## BLICK WEIT NACH VORNE

---

Liebe Würzburgerinnen und Würzbürger,

noch vor tatsächlicher Aufnahme meiner Tätigkeit als Baureferent der Stadt Würzburg konnte ich die Raum.Perspektive.Würzburg. bereits von Beginn an mitbegleiten und mir einen Überblick über die Themen verschaffen, die die Stadt und ihre Bürger\*Innen umtreibt. Die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans, für den dieser Beteiligungsprozess vorbereitend durchgeführt wurde, wird mich die kommenden Jahre begleiten.

Der Flächennutzungsplan selbst stellt ein Instrument dar, dessen Aufgabe es ist, die langfristige Entwicklung der Stadt zu denken und zu gestalten. Dieser Denkansatz musste dementsprechend auch in die Raum.Perspektive.Würzburg. transportiert werden und die Diskussionen stets begleiten. Es ging immer wieder darum, sich von kurzfristigen Lösungen zu befreien und den Blick weit nach vorne zu richten, gar Dinge zu denken, die aktuell teils noch undenkbar erscheinen. Kontinuierlich galt es, die gesamtstädtische Ebene im Vordergrund zu halten, aber ebenso im Detail über die Auswirkungen und Umsetzbarkeit der Strategien am konkreten Ort zu diskutieren. Diese Perspektivwechsel zogen sich durch den Prozess und stellten alle Beteiligten Planer\*Innen, Verwaltung,

Bürger\*Innen und Akteur\*Innen vor eine Herausforderung, die den Prozess bei aller Komplexität auch bereicherte. Ich denke hier vor allem an die Phase der Lupen, bei der sich bewusst die Zeit genommen wurde, auf den verschiedenen lokalen Ebenen die Elemente der Raum.Perspektive.Würzburg. zu verstehen und anzuwenden.

Ziel der Raum.Perspektive.Würzburg. war es, strategische Entwicklungsziele für den Flächennutzungsplan zu erarbeiten. Unbedingt musste dieser vorgeschaltete Prozess den Flächennutzungsplan dabei dreidimensional, über die reinen Flächenkategorien hinweg, denken. Es war wichtig, stets die Qualitäten von Stadt- und Freiraumstrukturen in den vielfältigen Belangen wie u.a. nachhaltiger Mobilität, Lebensqualität, sozialer Infrastruktur mitzudenken, zugänglich zu machen und deren Gestaltungsmöglichkeiten auszuloten.

Gegenüber dem aktuell wirksamen Flächennutzungsplan und seinem Entstehungsprozess haben sich die Planungsparadigmen und Ansprüche stark verändert. Zuallererst denke ich hierbei an die Landschafts- und Freiraumaspekte in Verbindung mit Umwelt- und Klimaschutzbelangen, die



in den letzten Jahren eine prägende und gestaltende Funktion im Planungsprozess eingenommen haben. Dies spiegelt sich sowohl in der nunmehr integrierten Aufstellung von Flächennutzungs- und Landschaftsplan wider, als auch im Grundsatz der doppelten Innenentwicklung. Den Siedlungsraum bei baulichen Maßnahmen immer mit der Freiraumentwicklung integriert zu denken und planen und so die ökologische und Erholungsfunktion der Stadt zu qualifizieren, ist ein Grundsatz, dem sich auch unsere kommenden Planungen verpflichtet sehen müssen.

Aber auch an das Thema Verkehr und Mobilität werden heute andere Ansprüche gestellt als noch vor 30 Jahren. Der Mobilitätswandel hin zu nachhaltiger und vielfältiger Mobilität und die Bedeutung der Nahmobilität wie auch die Funktionszusammenhänge mit dem Würzburger Umland und daraus resultierende Auswirkungen auf innerstädtische Verkehrsflüsse stellen Kernthemen des Neuaufstellungsprozesses dar. Speziell beim Thema Mobilität äußerten die beteiligten Bürger\*Innen starke Meinungen, die es für uns nun in fachlichen Konzepten zu prüfen und umzusetzen gilt. Den mitunter kontroversen Diskussionen zu

Themen wie Mobilität und Verkehr konnte der Beteiligungsprozess Raum geben.

Dennoch wird der neue Flächennutzungsplan nicht alles auf den Kopf stellen, sondern auf Vorhandenem aufbauen, auch eine Erkenntnis, die ich aus dem Prozess Raum.Perspektive.Würzburg. mitnehme. Wohn- und Gewerbeentwicklung bleiben neben den bereits genannten Themen Freiraum und Verkehr das Gerüst der Flächennutzungsplanung. Vielmehr wird es darum gehen, den veränderten Prioritäten im Rahmen einer Transformation der Stadt Raum zu geben und die Einzelthemen stets integriert und in Abhängigkeit miteinander zu entwickeln. Die Vorarbeit dafür ist getan und ich blicke dem kommenden Planungsprozess gespannt entgegen.

Ihr

Benjamin Schneider  
Berufsm. Stadtrat und Stadtbaurat

# KURZZUSAMMENFASSUNG

---

## **Kapitel 1: Rahmenbedingungen und aktuelle Herausforderungen**

Wie entwickelt sich die Stadt Würzburg in den nächsten 10-15 Jahren räumlich weiter? Welche Entscheidungen müssen getroffen werden, um eine sozial, ökologisch, und wirtschaftlich gesunde Perspektive aufzeigen zu können? Und wie kann diese Entwicklung gesteuert werden? Um diese Fragen beantworten zu können, bedarf es einer vielfältigen Betrachtung der Stadt Würzburg: Themen wie u.a. Bevölkerungsentwicklung, Wohnen, Gewerbe, Mobilität und Freiraum gilt es auf ihre Zukunftsfähigkeit zu überprüfen und dementsprechend anzupassen und immer wieder miteinander in Beziehung zu setzen, um Flächenkonkurrenzen auszubalancieren und Synergiepotentiale zu heben. Dabei reicht eine ausschließliche Betrachtung des Stadtgebiets selbstverständlich nicht aus. Bei Themen wie der Mobilität oder des Biotopverbundes ist eine regionale Betrachtung essenziell, soziale Verantwortung muss auch überregional übernommen werden und der Umgang mit dem Klimawandel erfordert gar ein Handeln im globalen Zusammenhang.

Vor diesem Hintergrund ist in enger Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft die Raum.Perspektive.Würzburg erarbeitet worden. Bestehend aus planerischen Werkzeugen, strategischen Entwicklungszielen und identifizierten Vertiefungserfordernissen bildet sie die räumlich-strategische Grundlage für die Neuausrichtung Würzburgs in Form der folgenden Neuaufstellung des Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan.

## **Kapitel 2+3 - Methodischer Ansatz und Dialogprozess**

Entscheidend für eine fachlich fundierte und partizipative Erarbeitung von gesamtstädtischen Entwicklungszielen ist die Verzahnung von Planungskompetenz und dem lokalen Expertenwissen der Bürger\*Innen sowie zentraler Akteur\*Innen der Stadtgesellschaft. Entsprechend wurde diese Aufgabe von einem Team aus Stadtplanern und Architekten, Freiraumplanern und Kommunikationsexpert\*Innen umgesetzt. Die Fachplaner\*Innen erarbeiteten auf Grundlage der bereits partizipativ angelegten Analysephase Werkzeuge zur Gestal-

tung einer zukunftsfähigen Stadt. Diese wurden von interessierten Bürger\*Innen und zentralen Akteur\*Innen der Stadtgesellschaft geprüft, diskutiert und angereichert und von den Fachplaner\*Innen entsprechend überarbeitet. In dieser Art „Ping-Pong-Prozess“ gelang es, die planerischen Werkzeuge und strategischen Entwicklungsziele zu formulieren und anhand gezeichneter Zukunftsbilder mit der Öffentlichkeit zu diskutieren.

Die Kompetenzen der Planungsfachleute eng mit den Kompetenzen der Würzburger Öffentlichkeit zu verzahnen und im Wechselspiel die Inhalte zu entwickeln, ist das Kernelement des Erarbeitungsprozesses der Raum.Perspektive.Würzburg.

## **Kapitel 4: Vier Werkzeuge**

Um Würzburg fit für die Zukunft zu machen, müssen vielfältige Themen (Baudichte, Biotopverbunde, Mobilität u.v.m.) auf unterschiedlichen Maßstabsebenen (regional, gesamtstädtisch, lokal) betrachtet und bearbeitet werden. Dies muss morgen unter vorhersehbaren Rahmenbedingungen genauso möglich sein, wie unter teilweise noch unklaren Umständen in der Zukunft. Nicht zuletzt sollen Bürgerschaft, Politik und Verwaltung gleichermaßen Zugang zum Projekt finden. Um all diesen Anforderungen gerecht zu werden, basieren die strategischen Entwicklungsziele für den Flächennutzungsplan nicht auf EINEM Plan, sondern auf VIER konkreten planerischen Werkzeugen.

Das Werkzeug „Raumbild“ macht die Stadt anschaulich. Was kennzeichnet die Quartierslandschaft, was die stadtnahen Landschaftsräume? Was macht die Eigenart Würzburgs aus? Charakterstarke und Identität stiftende bauliche und freiräumliche Elemente werden herausgearbeitet. Das Raumbild soll als positives Zielbild Orientierung für die zukünftige Stadtentwicklung bieten.

Das Werkzeug „Raumbezüge“ fokussiert übergeordnete strukturelle Bezüge im Stadtgebiet und darüber hinaus. Bandartige Komponenten wie Frischluftkorridore, Gleisverläufe, Biotopverbunde, Rad- und Fußwege usw. werden kombinatorisch betrachtet, um durch ihre Verknüpfung Synergiepotentiale auszuschöpfen.

Im Gegensatz dazu zeigt das Werkzeug „Gebietstypen“ Entwicklungsmöglichkeiten auf der lokalen

Ebene auf. Hier werden Gebiete ähnlicher baulicher und freiräumlicher Struktur zu Typen zusammengefasst und für diese Handlungsempfehlungen formuliert.

Das vierte Werkzeug – die „Entwicklungsbereiche“ – fokussiert die Bereiche in der Stadt, die durch einen Umbau den größtmöglichen positiven Effekt auf die Gesamtstadt haben. Die Stadtstrukturen dieser sogenannten Hebelbereiche werden auf den Prüfstand gestellt, um die Gebiete selbst zu qualifizieren und gleichzeitig das Umfeld spürbar aufzuwerten.

Diese vier Werkzeuge geben Richtungen und Kriterien für die weitere Entwicklung der Stadt Würzburg vor, die auf den verschiedenen Maßstabsebenen angewendet und als Prüf- und Ideeninstrument genutzt werden können.

#### **Kapitel 5 - Strategische Entwicklungsziele**

Im Rahmen der Erarbeitung der Raum.Perspektive.Würzburg. wurde sehr deutlich, dass die Beantwortung folgender Fragen der Schlüssel zu einer erfolgreichen Entwicklung ist: Wie kann die Mobilitätswende so umgesetzt werden, dass die Lebensgrundlage zukünftiger Generationen nicht zerstört wird und gleichzeitig Mobilität für alle gewährleistet ist? Wie kann Würzburg weitergebaut werden, ohne die Identität zu verlieren? Wie und wo können die dringend benötigten Wohnungen sozial und ökologisch gerecht gebaut werden? Wie gelingt es einerseits neue Wohnungen und Gewerbeflächen zu entwickeln und andererseits Aspekten der Biodiversität, der Klimaresilienz, des Bodenschutzes etc. gerecht zu werden? Welche Themen können innerhalb der Stadtgrenzen angegangen werden und für welche bedarf es Partnerschaften mit den umliegenden Kommunen?

Die jeweils mit Handlungsempfehlungen unterlegten sechs strategischen Entwicklungsziele führen die Antworten auf diese Fragen zusammen. Diese Ziele wurden im Dialog mit Bürgerschaft, Politik und den Fachplaner\*Innen entwickelt und sind ein wichtiger Entscheidungskompass für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans. Die sechs strategischen Entwicklungsziele decken das breite Spektrum der für die zukünftige Entwicklung von Würzburg besonders relevanten Themenfelder ab: Innen- vor Außenentwicklung! Identität weiterden-

ken! Wohnen für alle! Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität! Die ökologische Stadt! Würzburgs Wirtschaft profilieren!

Diese von den strategischen Entwicklungszielen fokussierten Schlüsselthemen müssen bei ihrer Anwendung immer wieder miteinander abgewogen und somit in ihrer Relevanz der Situation angepasst werden. Konkretisiert sind die sechs strategischen Ziele durch Zukunftsbilder, die die erwähnte Abwägung und Umsetzung beispielhaft illustriert. Dabei geht es darum, mit Hilfe von dreidimensionalen Darstellungen an drei fiktiven, aber mit Würzburg vergleichbaren Orten, die Qualitäten der Umsetzung der Handlungsempfehlungen sichtbar zu machen und positive Bilder zu erzeugen. Es wird aufgezeigt, wie die Umsetzung (und Gewichtung) der strategischen Entwicklungsziele jeweils aussehen kann. Der Raum in der Stadt ist limitiert, sodass eine bauliche Verdichtung und freiräumliche Qualifizierung unausweichlich ist. Das bedeutet aber nicht, dass die Lebensqualität in der Stadt abnimmt. Ganz im Gegenteil, so kann beispielsweise eine Lärmschutzbebauung zu besser nutzbaren Freiräumen und gleichzeitig zu mehr (bezahlbarem) Wohnraum führen.

#### **Kapitel 6 - Vertiefungserfordernisse**

Trotz der für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan sehr wertvollen Ergebnisse der Raum.Perspektive.Würzburg. ist klargeworden, dass weitere Vertiefungserfordernisse für eine fundierte Zukunftsperspektive notwendig sind: Insbesondere in den Bereichen „Qualifizierende Innenentwicklung“, „Mobilität“, „Siedlungsränder und Landschaftsentwicklung“ und „Gewerbeflächenprofilierung“ besteht Bedarf an vertiefenden Expertisen, um im Zuge der vorbereitenden Bauleitplanung Richtungsentscheide konzeptionell vorbereiten und absichern zu können. Notwendig sind hier eingehende Analysen sowie eine Sondierung möglicher Szenarien oder Denkrichtungen von Umsetzungsoptionen und Folgeabschätzungen sowie von Umsetzungsressourcen. Die Verwaltung ist angehalten, zu diesen konkret benannten Themen eine Erstellung bzw. Vergabe von Projekt- und Machbarkeitsstudien sowie Fachgutachten zu prüfen.



# Rahmenbedingungen

*Aktuelle Herausforderungen*

Würzburg verändert sich. Neue Wohnungen entstehen, universitäre Einrichtungen wachsen und der Klimawandel ist unübersehbar. Mit der Raum.Perspektive.Würzburg. und der darauf folgenden Neuaufstellung des Flächennutzungsplans werden richtungsweisende Entscheidungen für ein sozial, ökologisch und wirtschaftlich gesundes Würzburg getroffen. Dabei muss sich die Stadt sowohl lokalen Herausforderungen wie der demografischen Entwicklung und Arbeitsmarktsituation sowie überregionalen als auch globalen Rahmenbedingungen stellen. Die von Deutschland mitgetragenen „Ziele für nachhaltige Entwicklung“ der Vereinten Nationen, die Bayerische Flächensparoffensive und die Regionalplanung sind dabei wichtige Leitplanken für die zukünftige räumliche Entwicklung.

# AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

---

Wie entwickelt sich die Stadt Würzburg in den nächsten 10-15 Jahren räumlich weiter? Welche Entscheidungen müssen getroffen werden, um eine sozial, ökologisch und wirtschaftlich zukunftsfähige Perspektive aufzeigen zu können? Und wie kann diese Entwicklung gesteuert werden?

Um diese Fragen beantworten zu können, bedarf es einer vielfältigen Betrachtung der Stadt Würzburg. Entwicklungen in den Bereichen Bevölkerungsentwicklung, Wohnen, Gewerbe, Mobilität und Freiraum gilt es auf Ihre Zukunftsfähigkeit zu überprüfen und dementsprechend bauleitplanerisch zu beantworten. Dabei sind die Themenfelder immer wieder miteinander in Beziehung zu setzen, um Wechselwirkungen berücksichtigen zu können und Synergiepotentiale zu erschließen.

Dazu reicht eine ausschließliche Betrachtung des Stadtgebiets selbstverständlich nicht aus. Bei Themen wie der Siedlungsentwicklung, Mobilität oder des Biotopverbundes ist eine regionale Betrachtung essenziell, soziale Verantwortung muss auch überregional übernommen werden und der Klimaschutz erfordert gar ein Handeln im globalen Zusammenhang.

Vor diesem Hintergrund ist in enger Abstimmung mit der Bürgerschaft die Raum.Perspektive.Würzburg. erarbeitet worden. Bestehend aus „strategischen Entwicklungszielen“, planerischen Werkzeugen und wertvollen Hinweisen aus der Bevölkerung bildet sie die Grundlage für die räumliche Neuausrichtung Würzburgs

in Form der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan.

## **Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan**

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Würzburg aus dem Jahr 1987 hat mit rund 30 Jahren Lebensdauer und über 100 Änderungsverfahren an Belastbarkeit eingebüßt. Die vielfältigen, in den letzten Jahren angestellten Planungen sollen dabei in die Zukunftsplanung einbezogen werden. Verschiedene städtische Teilbereiche wurden in Form von integrierten städtischen Entwicklungskonzepten untersucht sowie Struktur- und Maßnahmenkonzepte erarbeitet. Eine thematische Fokussierung fand u.a. in Bezug auf die Entwicklung der Konversionsfläche Hubland und für den Bereich Wohnen in Form eines Handlungskonzepts statt. All dies sind valide Planungen, die weiterhin ihre Relevanz für die kommende Entwicklung haben. Dennoch ist es im Hinblick auf eine so umfangreiche Aufgabe wie die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans essenziell, gesamtstädtische Überlegungen anzustellen sowie diese mit allen Faktoren der Entwicklung einer Stadt und den relevanten Fachplanungen zu verknüpfen. Auch diese wurden zu den Themen Klima, Nahverkehr, Schulentwicklung etc. in den vergangenen Jahren konzeptionell bearbeitet und sind eine wichtige Grundlage des neu aufzustellenden Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan.



Bild: © Bundesregierung

Abb.1: Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen

### Agenda 2030 - Ziele für nachhaltige Entwicklung

„Im Jahr 2015 hat die Weltgemeinschaft die Agenda 2030 verabschiedet. Die Agenda ist ein Fahrplan für die Zukunft. Ihr Leitziel ist es, weltweit menschenwürdiges Leben zu schaffen. Dies umfasst ökonomische, ökologische und soziale Entwicklungsaspekte.“<sup>1)</sup> Die Agenda mit 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals) gilt für alle Staaten. Entwicklungsländer, Schwellenländer und Industriestaaten: Alle müssen ihren Beitrag leisten. Die 17 Ziele basieren auf fünf Kernbotschaften: Mensch, Planet, Wohlstand, Frieden und Partnerschaft. („5 Ps“: People, Planet, Prosperity, Peace, Partnership). Die Umsetzung der Agenda in Verbindung mit dem Pariser Klima-Abkommen (Dezember 2015) bietet die große Chance, den Wandel hin zu nachhaltigen und emissionsarmen Lebens- und Wirtschaftsweisen weltweit zu schaffen. Diese global verabschiedete Agenda 2030 gilt dementsprechend auch für Deutschland und verlangt, auch die Flächennutzungsplanung daran zu messen.

### Bevölkerungsentwicklung

Das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung bezeichnet in seiner aktuellen Prognose die Bevölkerungsentwicklung bis 2037 in Würzburg wie in den Landkreisen Würzburg und Kitzingen als stabil. In den Landkreisen Main-Spessart und Aschaffenburg wird hingegen eine Abnahme der Bevölkerungszahlen (-2,5 bis -7,5%) vorausgesagt. Das Nord-Süd-Gefälle in der Bevölkerungsentwicklung wird sich offensichtlich noch verstärken. Insbesondere junge und gut qualifizierte Menschen werden Würzburg aufgrund der besseren beruflichen Chancen als Wohnort wählen.<sup>2)</sup> Es hat bereits heute eine im Vergleich recht junge Bevölkerung. Zudem besitzt das Regionalzentrum Würzburg zentralörtliche Funktionen, die es zum Anziehungspunkt für die Bevölkerung ländlicher Räume machen.

<sup>1)</sup> <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/nachhaltigkeitspolitik/ziele-fuer-eine-nachhaltige-entwicklung-weltweit-355966> (Zugriff 01.07.2019)

<sup>2)</sup> vgl. T. Bläser, H. Job und P. Sacher: Würzburg im gesamt-bayerischen Vergleich. In: Atlas Würzburg, 2016: 30

## Wohnraumversorgung

Das Handlungskonzept Wohnen für die Stadt Würzburg aus dem Jahr 2015, das durch GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH erarbeitet wurde, konstatiert folgendes:

Grundsätzlich sind von der angespannten Wohnungsmarktsituation und deren Auswirkungen alle Haushalte, die eine Mietwohnung bewohnen und in verstärktem Maße zuziehende Personen betroffen. Insbesondere aber die Haushalte, die über kein oder nur ein geringes Einkommen verfügen, haben Schwierigkeiten bei der Versorgung mit angemessenem Wohnraum.

Die Metropolregionen, Ballungszentren, Groß- und Universitätsstädte und somit auch die Stadt Würzburg müssen sich bereits seit einigen Jahren neuen Herausforderungen stellen, deren Entwicklung sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen wird. Die Würzburger Wohnungsmärkte werden dabei maßgeblich von einer Reihe übergeordneter und bundesweit ablaufender Trends und Entwicklungen insbesondere in Bezug auf das Nachfrageverhalten der Wohnbevölkerung beeinflusst.

Dazu zählen insbesondere:

1. Renaissance der (Innen-)Städte
2. Verstärkte Nachfrage nach Wohneigentum
3. Demografische Entwicklung
4. Anhaltender Trend zur Haushaltsverkleinerung
5. Ansteigender Wohnflächenverbrauch / Person
6. Energetischer Modernisierungsbedarf
7. Rückgang belegungsgebundener Wohnungen
8. Flüchtlingsunterbringung
9. Anpassung an sich ändernde Klimaverhältnisse

Diese Trends sind von einer zunehmenden Ausdifferenzierung der qualitativen Wohnbedürfnisse begleitet.

Die Leerstandsquote betrug zum Bezugsjahr 2011 nur 2,8 %, diese Quote entspricht einer Fluktuationsreserve, die notwendig ist, um Modernisierungen und Umzüge zu ermöglichen. Aus Sicht der Nachfrager wird damit deutlich, wie knapp das Angebot an Wohnraum derzeit ist.

Die aktuelle Wohnraumprognose 2030 stammt aus dem Jahr 2015. Sie geht von einer unteren und oberen Variante der Bevölkerungsentwicklung aus:

### Untere Variante: +5,0 %

Bis zum Jahr 2030 wächst die Einwohnerzahl von 135.200 auf etwa 141.900 Einwohner\*Innen an. Gegenüber dem Basisjahr 2013 bedeutet dies einen Zuwachs von 5,0 % bzw. 6.700 Einwohner\*Innen. Das entspricht ca. 390 zusätzlichen Einwohner\*Innen pro Jahr. <sup>3)</sup>

### Obere Variante: +7,7 %

Durch den Verbleib von Einwohner\*Innen in Würzburg und zusätzliche Wanderungsgewinne kann die Stadt bis zum Jahr 2030 einen Einwohnergewinn von etwa 10.400 Personen bzw. 7,7 % verzeichnen. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Einwohnergewinn von etwa 610 Personen.

Neuere Zahlen des Bayerischen Landesamtes <sup>5)</sup> für Statistik sehen allerdings eine nahezu gleichbleibende, stabile Bevölkerungsentwicklung von -2,5 bis 2,5% voraus. Es wird abzuwarten sein, was die Fortschreibung der Wohnraumprognose ergeben wird. Wie kann der prognostizierte Wohnflächenbedarf gedeckt werden ohne perspektivisch Leerstand zu produzieren? Wo sollten Siedlungsschwerpunkte entstehen und welche Typologien eignen sich insbesondere, um den Trends innerhalb der Wohnraumnachfrage gerecht zu werden? In Verbindung mit dem Grundsatz der Flächensparsamkeit zur Vermeidung zusätzlicher Versiegelung und Eingriffen in Natur und Landschaft sollte die Stadt Würzburg bestrebt sein, integrierte innerstädtische Lagen und Nachverdichtungspotentiale für die Befriedigung der qualitativen und quantitativen Wohnungsnachfrage zu nutzen.

<sup>3)</sup> Alle Zahlen aus: Handlungskonzept Wohnen für die Stadt Würzburg Ergebnisbericht, Hamburg, 2015

<sup>4)</sup> Bayerisches Landesamt für Statistik: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2037, Demographisches Profil für die Kreisfreie Stadt Würzburg, Dezember 2018

## Arbeitsmarkt

Positive Standortfaktoren wie die zentrale Lage und Attraktivität der Stadt, der Freizeitwert, die Lebensqualität, medizinische Versorgung sowie Aus- und Weiterbildungsangebote machen Würzburg zu einem Wirtschaftsstandort, der bei den Unternehmen hohe Zufriedenheit hervorruft. Jedoch ist die Veränderungsbereitschaft und Innovationskraft trotz der Universitäten, Hochschulen und einer Vielzahl an Forschungseinrichtungen nach Meinung der Unternehmen bisher nur unzureichend ausgeprägt. Nach Angaben der Würzburger Unternehmen wird die zukünftige Beschäftigungsentwicklung positiv ausfallen. Aktuell trifft der Personalbedarf noch auf ein gutes Angebot. Lediglich bei hoch qualifizierten Arbeitskräften bzw. Facharbeiter\*Innen sind bereits heute größere Anstrengungen notwendig, um den Personalbedarf zu decken. Somit gilt es Angebote zu schaffen, welche die High Potentials in Würzburg halten als auch neue anziehen. Dies kann neben attraktiven Arbeitsangeboten nur durch bezahlbaren Wohnraum, sowie eine Steigerung der stadt- und freiräumlichen Qualitäten gelingen.

Am Wohnort Würzburg waren 2017 49.906 Beschäftigte sozialversicherungspflichtig. Der hohe Anteil von Studierenden trägt dazu bei, dass die Beschäftigungsquote vergleichsweise niedrig ausfällt. Zwar sinken die Arbeitslosenzahlen seit 2013 kontinuierlich und lagen 2017 bei unter 2.800, gleichzeitig gewinnt der geringfügig entlohnte Sektor an Bedeutung (Bezug 2013). Diese Situation hat direkten Einfluss auf die Wohnraumbedürfnisse.

Mit der Bedeutung Würzburgs als Arbeits- und Wirtschaftsstandort und der positiven Beschäftigungsentwicklung am Arbeitsort geht eine Zunahme der Pendlerbewegungen einher. Gleichzeitig entscheiden sich viele Menschen aufgrund der besseren Verfügbarkeit von Bauland, günstigerer Miet- und Kaufpreise, der Anbindung, der Lebensqualität oder der Verwurzelung, im nahen Umland der Regional- und Oberzentren zu wohnen und zum Arbeitsplatz zu pendeln. Umgekehrt bevorzugen junge hoch qualifizierte Arbeitnehmer\*innen eher urbane Wohnstandorte und pendeln zur Arbeit in das Umland bzw. die Region. Das führt besonders zu den Stoßzeiten zu einem hohen Verkehrsaufkommen innerhalb der Stadt. Dabei zieht das hohe Ein- und Auspendleraufkommen strategische verkehrsplanerische Entscheidungen mit sich und ist auch für die zukünftige Wohnungsmarktentwicklung von besonderem Interesse.<sup>5)</sup>

### **Bayerische Flächensparoffensive**

Nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes haben sich die Siedlungs- und Verkehrsflächen in Deutschland in den vergangenen 60 Jahren mehr als verdoppelt. So wurden in Deutschland beispielsweise im Jahr 2015 täglich rund 61 Hektar (ha) zu Siedlungs- und Verkehrsflächen umgewidmet, meist zu Lasten landwirtschaftlicher Böden sowie der gewachsenen Kulturlandschaft. Positiv zu bemerken ist, dass sich der tägliche Hektarverbrauch seit den späten 90er Jahren bundesweit halbiert hat. Die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung möchte den täglichen Flächenver-

brauch vom heutigen Stand gesehen nochmals halbieren. Das Ziel heißt in Deutschland 30 ha pro Tag. In Bayern ist in den letzten Jahren hingegen nur eine leichte Verlangsamung der Flächeninanspruchnahme festzustellen. Somit liegen die bayerischen Städte und Gemeinden bisher weit hinter dem Ziel eines nachhaltigen Umgangs mit dem endlichen und wertvollen Gut Boden. Wenngleich eine strikte Grenze der Lebenswirklichkeit, den Entwicklungen und den Bedürfnissen der Menschen in einem modernen, wachstumsorientierten Rechts- und Sozialstaat nicht gerecht werden kann, gilt es, flächensparende Strategien der Siedlungsentwicklung auszuarbeiten. Den Gemeinden, als Träger der Planungshoheit, kommt eine besondere Verantwortung beim sparsamen Umgang mit unserer Natur- und Kulturlandschaft zu. Es gilt das Prinzip „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ zu verfolgen. Der vorliegende Bericht versucht Wege und Perspektiven aufzuzeigen, wie dies gelingen kann.<sup>6)</sup>

<sup>5)</sup> [www.statistik.bayern.de](http://www.statistik.bayern.de) (Statistik kommunal 2018 - Kreisfreie Stadt Würzburg)

<sup>6)</sup> Bayerischer Gemeindeforum, Positionspapier Flächensparoffensive, München, Februar 2018

### **Klimawandel und Biodiversität**

Klimawandel und Artensterben rücken notgedrungen auch in Deutschland ins Zentrum des politischen Geschehens. Im Kern geht es um Schadensbegrenzung, um Stärkung der Klimaresilienz und um Revitalisierung städtischer Räume für die

Artenvielfalt. Über die folgenden drei Stellschrauben lässt sich maßgeblich der Erhalt unserer Umwelt für zukünftige Generationen beeinflussen: Erstens, die Erstellung und der Betrieb von Gebäuden sind mit mehr als einem Drittel der globalen CO<sub>2</sub>-Erzeugung zweitgrößter Verursacher nach der Energiewirtschaft. Davon entstehen 55% des Kohlenstoffdioxids bei Erstellung, Renovierung und Abriss von Gebäuden und 45% durch den Betrieb. Zukünftig müssen die Gebäude zu Energieproduzenten werden, die aus kreislauffähigen Materialien bestehen, so wenig wie möglich Fläche versiegeln und begrünt sind. Zweitens muss die Mobilitätswende hin zu Antriebsmodellen basierend auf regenerativen Energien und hin zum Umweltverbund erfolgen. Und drittens muss der Freiraum Würzburgs in den Mittelpunkt der Stadtentwicklung gestellt werden. Gerade im Freiraum lassen sich enorme Synergiepotentiale heben: Mit einer integrierten Planung von grün-blauen Infrastrukturen können nicht nur Ökosystemleistungen optimiert, sondern auch sozial nutzbare Freiräume geschaffen und die Nahmobilität befördert werden. Es müssen also vielfältige Themen wie Bauen, Mobilität, Biodiversität, Kaltluftentstehung, Biotopverbund, Wassermanagement, Soziales etc. in einem komplexen System gedacht und zu einem gesunden und zukunftsfähigen Würzburg entwickelt werden.

# 2

## **Methodischer Ansatz** *Aufgabenstellung + Prämissen*

Der Erarbeitung der Raum.Perspektive.Würzburg. liegen folgende Prämissen zugrunde: Partizipativ erarbeiten. Von Einzelinteressen lösen. Strategische Werkzeuge - nicht ein Plan. Beteiligung ist Politikberatung. Entwicklungsprinzipien als Grundlage. Raumbezogen diskutieren. Flächennutzungsplanung nicht nur zweidimensional denken. Fachwissen der Bürgerschaft, Politik und Verwaltung eng einbinden.

# AUFGABENSTELLUNG

---

Die Stadt Würzburg plant, den derzeit aktuellen Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1987 neu aufzustellen. Im Zuge dieser Bauleitplanung soll eine vorgeschaltete, strategische Gesamtbetrachtung der städtischen Situation und ihrer Entwicklungsmöglichkeiten stattfinden. Im Kern gilt es strategische Entwicklungsziele zu

erarbeiten, die für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans Orientierung geben sollen. Die Bausteine und Werkzeuge des räumlich-strategischen Konzepts sollen Steuerungswirkung auf die Entwicklung Würzburgs haben. Daher soll das Konzept im Rahmen einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet werden.

## PRÄMISSEN DER ERARBEITUNG

---

### Partizipativ erarbeiten!

Wie kann es gelingen, diese Entwicklungsziele mit Beteiligung der Würzburger Bürger\*Innen zu entwickeln? Entscheidend für eine fachlich fundierte und partizipative Erarbeitung von gesamtstädtischen Entwicklungszielen ist die Verzahnung von Planungskompetenz und dem lokalen Expertenwissen der Bürger\*Innen sowie zentraler Akteur\*Innen der Stadtgesellschaft.

Entsprechend wurde diese Aufgabe von einem Team aus Stadtplaner\*Innen und Architekt\*Innen, Freiraumplaner\*Innen und Kommunikationsexpert\*Innen umgesetzt. Die Fachplaner\*Innen erarbeiteten auf Grundlage der bereits partizipativ angelegten Analysephase Werkzeuge zur Gestaltung einer zukunftsfähigen Stadt, diese wurden von den interessierten Bürger\*Innen und zentralen Akteur\*Innen der Stadtgesellschaft geprüft, diskutiert und angereichert und von den Fachplaner\*Innen entsprechend überarbeitet. In dieser Art „Ping-Pong“-Prozess gelang es, die strategischen Entwicklungsziele zu formulieren und anhand gezeichneter Zukunftsbilder mit der Öffentlichkeit zu diskutieren.

Die Kompetenzen der Planungsfachleute eng mit den Kompetenzen der Würzburger Öffentlichkeit zu verzahnen und im Wechselspiel die Inhalte zu entwickeln, ist das Kernelement des Erarbeitungsprozesses der Raum.Perspektive.Würzburg.

### Räumlich diskutieren!

Gesamtstädtische Entwicklungsziele sind zumeist hinreichend allgemein zu formulieren, damit sie als Orientierungsrahmen für die unterschiedlichsten räumlichen, sozialen und wirtschaftlichen Gegebenheiten in der Stadt dienen können. Entsprechend allgemein formulierte Ziele können alle

unterschreiben – in der konkreten Umsetzung, am konkreten Ort im Stadtteil jedoch werden Konflikte deutlich. Hier müssen dann Abwägungen und Priorisierungen vorgenommen werden. Daher war eine Prämisse der Erarbeitung der Raum.Perspektive.Würzburg., die Diskussion der Ziele mit den Bürger\*Innen am konkreten Ort zu führen: „Was hieße es für diesen oder jenen Ort, wenn dieser Handlungsansatz, dieses Ziel umgesetzt wird?“ Die Ergebnisse dieser Diskussionen in den Beteiligungsveranstaltungen und online auf der Website wieder auf die gesamtstädtische Ebene zu heben und daraus Rückschlüsse für die Formulierung der strategischen Entwicklungsziele vorzunehmen war Aufgabe des Fachplanungsteams.

### Von Einzelinteressen lösen!

„Not in my backyard“ („Nicht in meinem Hinterhof“), das sogenannte NIMBY-Prinzip stellt gerade die Kommunalpolitik oftmals vor schwierige Herausforderungen: Große, stadtweit wichtige Entwicklungsthemen werden von einzelnen Interessensgruppen blockiert und ihre Bearbeitung verzögert oder sogar verhindert. Entsprechend lag der Fokus bei der Erarbeitung der Raum.Perspektive.Würzburg. darauf, stadtweit wichtige Entwicklungen am konkreten Ort zu diskutieren und auch die jeweiligen Anliegen der Bürger\*Innen zu sammeln, zu verstehen und gleichzeitig das Allgemeininteresse herauszufiltern und vor Einzelinteressen zu stellen. Die letztendliche Übernahme dieser fachlichen Priorisierungen von einzelnen Entwicklungszielen obliegt der Würzburger Politik, die Raum.Perspektive.Würzburg. empfiehlt Entwicklungsrichtungen und hat sie bereits mit einer Vielzahl von Bürger\*Innen abgestimmt und diskutiert.

### **VIER Werkzeuge nicht EIN Plan!**

Um Würzburg fit für die Zukunft zu machen, müssen vielfältige Themen (Baudichte, Biotopverbunde, Mobilität u.v.m.) auf unterschiedlichen Maßstabsebenen (regional, gesamtstädtisch, quartiersbezogen) betrachtet und bearbeitet werden. Das muss morgen unter vorhersehbaren Rahmenbedingungen genauso möglich sein, wie unter teilweise noch unklaren Umständen in der Zukunft. Und nicht zuletzt sollen Bürgerschaft, Politik und Verwaltung gleichermaßen Zugang zum Projekt finden. Um all diesen Anforderungen gerecht zu werden, basieren die strategischen Entwicklungsziele für den Flächennutzungsplan nicht auf EINEM Plan, sondern auf VIER konkreten planerischen Werkzeugen (s. Kapitel 4).

### **Entwicklungsprinzipien als Grundlage!**

Die Raum.Perspektive.Würzburg. fußt auf fünf Entwicklungsprinzipien für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung. Diese stellen die Basis der planerischen Entwurfsarbeit dar. Sie wurden zwar im Rahmen des Dialogprozesses nicht diskutiert, aber durchgängig als Grundlage kommuniziert:

- Innenentwicklung stärken und die vorhandene Stadt verbessern
- Wohnraum schaffen und zugleich die Freiräume entwickeln
- Raumannsprüche von Funktionen neu bewerten und gewichten
- Funktionen mischen und Synergien befördern
- Stadträumliche Struktur erlebbar machen

### **Flächennutzungsplan nicht nur zweidimensional denken!**

Der Flächennutzungsplan ist ein zweidimensionaler Plan, der Flächenkategorien definiert und mit Farben und Schraffuren differenziert. Wie kann in einer solchen Darstellung die Nutzung und Qualität von Stadt in ihren unterschiedlichsten Aspekten und Ebenen wie soziale Infrastruktur, Bildung, Lebensqualität, Innovationskraft oder nachhaltiger

Mobilität abgebildet bzw. vorgedacht und gesteuert werden? Ein Prinzip des methodischen Ansatzes war es daher, nicht nur funktionale Raumbezüge und -bedarfe zu beleuchten, sondern stets auch die Qualitäten des Stadt- und Landschaftsraumes miteinzubeziehen und vorstellbar zu machen. So wurde etwa die Projektion der strategischen Entwicklungsziele auf einen Teilraum von Würzburg anhand von skizzenhaften Darstellungen zugänglich gemacht.

### **Fachwissen der Verwaltung eng einbinden!**

Die externe fachliche Sicht muss sich eng mit dem Fachwissen der Verwaltungsbereiche verzahnen, um Synergien erreichen zu können. Der frische Blick von außen, der Erfahrungen aus anderen Städten eng einbezieht, trifft auf jahrelange Erfahrung und den auf Umsetzbarkeit fokussierten Blick der Fachabteilungen –intensive Diskussionen tragen Früchte in Form von lokal angepassten und gleichzeitig neuen Strategien und Handlungsansätzen.

### **Beteiligung ist Politikberatung!**

Die Entwicklungsziele für die Stadt Würzburg wurden mit intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitet. Die letztendliche Entscheidung über die Ziele, die der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zugrunde liegen, treffen die Würzburger Stadträt\*Innen als gewählte Vertreter\*Innen. Entsprechend war der Dialogprozess im Sinne der Politikberatung aufgebaut: Die Mitglieder des Würzburger Stadtrats waren zu jeder Veranstaltung im Dialogprozess eingeladen, entsprechend nutzten viele politische Vertreter\*Innen die Gelegenheit, waren dabei und diskutierten intensiv in den Arbeitsgruppen mit. Im Rahmen einer Präsentation im Stadtrat und einer gesonderten Stadtratsklausur wurde die Politik in die Diskussionen eingebunden und Ihnen jeweils der Stand der Diskussionen und der fachlichen Erarbeitung vorgestellt.

# Projektstruktur

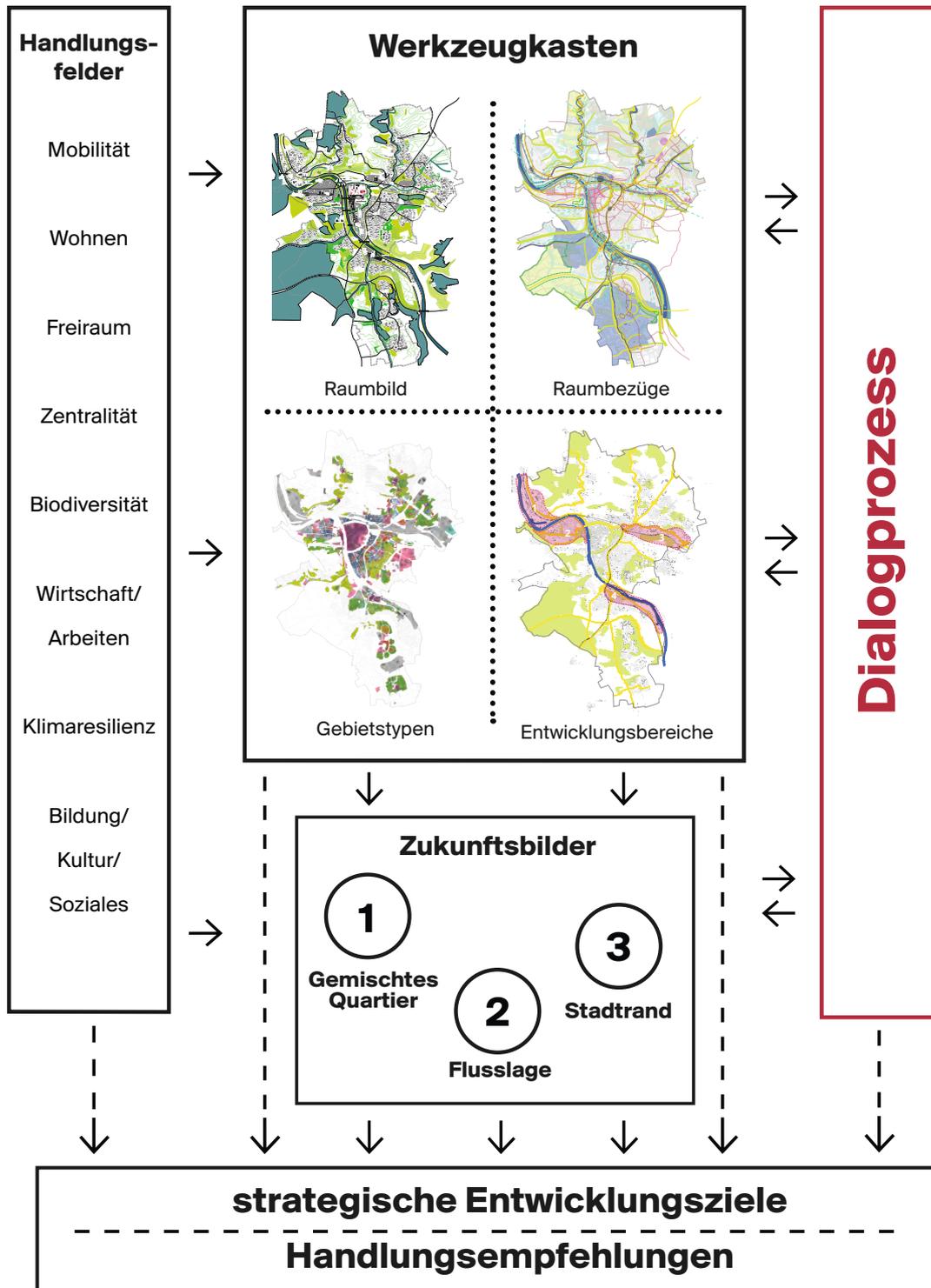


Abb.2: Grafik zur Projektstruktur

### Projektstruktur

Der planerische Arbeits- und Entwurfsprozess folgt sehr stark dem Aufbau und den Bedarfen des Dialogprozesses. Im vorangestellten Schaubild wird die Entwurfs- und Entwicklungsarbeit illustriert:

Basis des gesamten Planungs- und Dialogprozesses sind die zuvor genannten fünf Entwicklungsprinzipien. Die in der ersten Phase identifizierten acht zentralen Themenbereiche wie Mobilität, Wohnen oder Freiraum werden von den vier Werkzeugen (s. Kapitel 4) für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans aufgegriffen, geben auf unterschiedlichen Ebenen und Zusammenhängen Handlungsempfehlungen oder dienen als Prüf- und Diskussionsinstrument für die zukünftige Stadtentwicklung und die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans. So zeigt das Werkzeug Gebietstypen z.B. kleinteilige Entwicklungsprinzipien für zwölf Gebiete mit ähnlichen baulichen und freiräumlichen Strukturen auf, um sie zukunftsfähig zu machen. Das Raumbild dagegen bietet ein positives Zielbild für die zukünftige Gestaltung der Stadt, an dem mögliche Auswirkungen von Stadtentwicklungsvorhaben geprüft und diskutiert werden können.

Aus dieser fachlichen Erarbeitung, die durch den Dialogprozess geprüft, angereichert und weiter-

entwickelt wurde, wurden sechs strategische Entwicklungsziele mit Handlungsempfehlungen (s. Kapitel 5) formuliert.

Um deutlich zu machen, wie die Umsetzung dieser Ziele gelingen kann, hat das Planungsteam einen illustrierenden Schritt eingefügt: An drei beispielhaften Stadtlagen, dem Stadtrand, einem gemischten Quartier sowie einer Flusslage, skizzierten sie als sogenannte Wimmelbilder einen Teilraum der Stadt, in der die strategischen Entwicklungsziele beispielhaft umgesetzt sind. Fiktiv, aber nah an den stadträumlichen Begebenheiten Würzburgs, wird gezeigt, welche Ziele priorisiert werden, welche sich synergetisch verstärken – und vor allem: Welche Qualitäten hierbei entstehen! Dabei handelt es sich explizit nicht um mögliche Entwürfe, die 1:1 umgesetzt werden können, sondern vielmehr um eine Sammlung möglicher Elemente und ihrer Kombinationen, die zur Anregung und Diskussionsgrundlage dient.

Diese Zukunftsbilder (s. Kapitel 5) wurden in der Visionswerkstatt und der parallel laufenden Onlinebeteiligungsphase genutzt, um die strategischen Entwicklungsziele zu diskutieren, Lust auf Veränderung zu machen und anhand eines positiven Zielbilds die Akzeptanz für Zumutungen, die in dem einen oder anderen Handlungsfeld mit veränderten Zielsetzungen verbunden sind, zu stärken.

# 3

**Dialogprozess**  
*Aufbau + Beteiligungsschritte*

Wer gestaltet die Stadt? Wer hat mitzureden bei der Formulierung strategischer Entwicklungsziele für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans? Natürlich sollen neben den gewählten Vertreter\*Innen im Stadtrat möglichst viele Menschen, die in Würzburg leben und arbeiten, dabei mitreden. Nun ist die Ebene des Flächennutzungsplans allerdings sehr abstrakt, allein schon die Betrachtung der gesamtstädtischen Ebene ist eine Herausforderung für viele. Die Aufgabe bestand daher darin, dieses große und schwer zu fassende Thema alltagstauglich, also auch für Planungslaien verständlich und diskutierbar zu machen und Menschen dafür zu gewinnen, sich damit zu beschäftigen, sich einzulassen und ihre Ansichten, Ideen, Sorgen und Kenntnisse einzubringen.

## AUFBAU DIALOGPROZESS

Um möglichst verschiedene Akteursgruppen einbeziehen zu können, war der Dialogprozess breit und auf verschiedenen Ebenen angelegt. Über Präsenzveranstaltungen und Onlinebeteiligungen wurden die breite Öffentlichkeit, zentrale Akteur\*Innen der Stadtgesellschaft sowie Politik und Verwaltung einbezogen. Die Zielgruppe der Jugendlichen wurde vom Fachbereich Stadtplanung der Stadt Würzburg in Zusammenarbeit mit dem Stadtjugendring im Rahmen eines Unterrichtsprojekts mit drei Klassen des zehnten Jahrgangs eines Gymnasiums beteiligt. Die Einbindung der Nachbargemeinden stellte sich im Laufe des Prozesses als entscheidend und wichtig für zahlreiche übergreifende Themen der Würzburger Stadtentwicklung heraus. Gleichzeitig wurde deutlich, dass die gemeinsame Diskussion mehr Raum braucht. Entsprechend waren Vertreter\*Innen der Nachbargemeinden zu den Veranstaltungen eingeladen, für die Diskussion der stadtübergreifenden Themen mit den Nachbargemeinden ist jedoch ein gesonderter Dialogprozess in Planung (s. Kapitel 6).

### Präsenzveranstaltungen

#### Öffentlichkeit vor Ort beteiligen

In zahlreichen Präsenzveranstaltungen wurde die interessierte Würzburger Öffentlichkeit einbezogen. Hierbei wurden zwei verschiedene Akteursebenen angesprochen:

- **Zentrale Akteur\*Innen:** Zu Beginn und in der Konzeptionsphase fand eine intensive Diskussion mit den sogenannten zentralen Akteur\*Innen der Stadtgesellschaft statt: Ver-

treter\*Innen der verschiedensten Zielgruppen und Handlungsfelder, die eine fundierte Sichtweise auf die Würzburger Stadtentwicklung haben und gewohnt sind, die gesamtstädtische Ebene in den Blick zu nehmen. Im zweiten Schritt wurden zu dieser Akteursgruppe auch die Vorsitzenden der Bürgervereine eingeladen, um den Übergang in die Stadtteile (Lupen-Veranstaltungen) zu unterstützen.

- **Breite Öffentlichkeit:** Interessierte Bürger\*Innen, die ihre lokale Expertise sowie detailliertes Fachwissen zu einem Handlungsfeld einbringen. In allen Veranstaltungen, die die breite Öffentlichkeit ansprachen, waren auch die zentralen Akteur\*Innen sowie Mitglieder des Stadtrats fortlaufend eingeladen.



Abb.3: Arbeit in den Lupen-Veranstaltungen

Die zentralen Akteur\*Innen wurden schriftlich und persönlich eingeladen. Die öffentlichen Veranstaltungen wurden über die lokalen Printmedien, teilweise über den örtlichen Radiosender, über die Ansprache der Bürgervereine in den Stadtteilen sowie die projekteigene und die städtische Web-

site beworben. Die Lupen-Veranstaltungen wurden zusätzlich durch Plakate und Handzettel in den Stadtteilen beworben.

Durch die Möglichkeit, sich an den Veranstaltungen in eine Email-Liste einzutragen, existierte ein wachsender Emailverteiler, über den zusätzlich zu den öffentlichen Veranstaltungen eingeladen wurde. Gemeinsam mit dem Stadtjugendring beteiligte der Fachbereich Stadtplanung die Zielgruppe der Jugendlichen in Form von drei Unterrichtsstunden am Friedrich-Koenig-Gymnasium. Hierbei lag der Fokus auf der Einstellung der Jugendlichen zum Natur- und Klimaschutz und dem Freizeit- und Mobilitätsverhalten bzw. den Problemen, die die Jugendlichen dort sehen.

## Onlinebeteiligung

### Öffentlichkeit online informieren

Eine Online-Informationsplattform stellte während des gesamten Verfahrens die Information und Dokumentation der erfolgten Bearbeitungsschritte sicher. Interessierte konnten hier erarbeitete planerische Handlungsansätze nachvollziehen, Protokolle der Veranstaltungen durchsehen und erfahren, wann es wo die nächste Gelegenheit zur Beteiligung gibt.

### Öffentlichkeit online beteiligen

Zusätzlich zu den Präsenzveranstaltungen wurde eine weitere Beteiligungsmöglichkeit über die Website angeboten: In zwei mehrwöchigen Beteiligungsphasen wurde der Bearbeitungsstand dargestellt und die Möglichkeit gegeben, ihn zu kommentieren.

## Abstimmung & Einbindung

### Enge Abstimmung mit der Verwaltung

Neben sechs Abstimmungstreffen mit dem verwaltungsinternen Team für das Projekt Raum. Perspektive. Würzburg, wurde in zwei Verwaltungsworkshops eine möglichst breite Einbindung der verschiedenen Fachbereiche erreicht und die Erarbeitung der strategischen Entwicklungsziele mit bestehenden Planungen abgestimmt und das Verwaltungswissen einbezogen.



Abb.4: Dialog externes Team und Verwaltung

### Einbinden des Stadtrats

Die Mitglieder des Stadtrats wurden zusätzlich zur Einladung zu allen Veranstaltungen des Dialogprozesses im Rahmen einer Zwischenpräsentation im Stadtrat sowie einer Stadtratsklausur in die Erarbeitung der strategischen Entwicklungsziele eingebunden.

Der folgende Zeitstrahl stellt den Dialogprozess im Überblick dar:



Abb.5: Projektzeitstrahl

In den Präsenzveranstaltungen waren jeweils zwischen 30-80 interessierte Würzburger\*Innen anwesend. Gerade die lokalen Prüfrunden in den Stadtteilen, die sogenannten Lupen, stießen auf große Resonanz: Vier Veranstaltungen an vier verschiedenen Orten in Würzburg aktivierten insgesamt ca. 240 Bürger\*Innen, die erarbeiteten Werkzeuge zu diskutieren und ihr lokales Expertenwissen einzubringen.

Im Rahmen der Onlinebeteiligung, die in zwei Phasen von zwei bis drei Wochen angelegt war, wurden insgesamt 41 Kommentare gegeben, die größtenteils sehr ausführlich und fundiert Anregungen und Hinweise formulierten, sodass hier Qualität vor Quantität stand. Natürlich kann in einem solchen Dialogprozess zu einem in der Öffentlichkeit

nicht ganz einfach zu vermittelnden Thema der Flächennutzungsplanung nicht von einer Repräsentanz der Beteiligungsergebnisse ausgegangen werden. Gleichwohl ist es mit den Prüfrunden, den vier in den Stadtteilen angesiedelten Veranstaltungen, gelungen, die lokale Bevölkerung einzubeziehen und zentrale Aspekte zu diskutieren. Gerade in dieser „Lupenphase“ hat sich das Wechseln der Maßstäbe in der Bearbeitung bewährt: Stadtweite Handlungsansätze wurden beispielhaft an konkreten Orten der Stadt diskutiert und aus den Ergebnissen wiederum Rückschlüsse auf die Umsetzung auf Ebene des Flächennutzungsplans gezogen.

Die Beteiligung der Jugendlichen umfasste drei Schulklassen des zehnten Jahrgangs mit insgesamt rund 60 Schüler\*Innen.

## ARBEITSWEISE

---

Für den Dialogprozess war PLANKOM im externen Team des Projekts Raum.Perspektive.Würzburg. verantwortlich. Diese Aufgabe konnte nur in enger Zusammenarbeit mit den Fachplaner\*Innen von CITYFÖRSTER und freiwurf LA gestaltet werden. Gerade in dieser engen Kooperation lag auch der Schlüssel zum Gelingen dieses Prozesses: Gemeinsam wurden Ziele und Aufbau der Dialogveranstaltungen genauso intensiv diskutiert wie strukturelle Fragen der planerischen Vorgehensweise – Welche Ergebnisse aus dem Dialogprozess

sind einzubeziehen? Wie kann es gelingen, die abstrakten Fragestellungen auf der Stadtteilebene zu diskutieren? Im Arbeitsprozess ergänzten sich die verschiedenen Sichtweisen und Fachbezüge. Sie wurden in der Reflektion mit dem Verwaltungsteam nochmals geprüft und geschärft.

Die Beteiligung der Jugendlichen wurde in Abstimmung mit PLANKOM von einer Mitarbeiterin des Fachbereiches Stadtplanung in Zusammenarbeit mit dem Stadtjugendring geplant und durchgeführt.

## ZIELE UND INHALTLICHE ARBEITSEBENE DER EINZELNEN SCHRITTE

---

In der **Analysephase** galt es für die Fachplaner\*Innen neben der Einarbeitung in bestehende Planwerke, Gutachten und Vorarbeiten die Stadt Würzburg zu verstehen: Was macht die Stadt aus? Welche Themen sind momentan und für die zukünftige Stadtentwicklung zentral? Worauf gilt es aufzubauen? Was gilt es neu zu entwickeln? Diese Fragen zu klären, war Fokus der drei ersten Veranstaltungen.

In der **Konzeptionsphase** mussten die Veranstaltungen auf die Prüfung der von den Fachplaner\*Innen erarbeiteten Werkzeuge zugeschnitten werden: Passen die konzeptionellen Vorschläge? Wo braucht es Modifikationen, was fehlt noch?



Abb.6: Arbeit in den Lupen-Veranstaltungen

In der Phase der **Lupen**, den **lokalen Prüfrunden** galt es, die stadtweiten Planungsansätze auf die lokale Ebene anzuwenden. „Rein in die Kartoffeln – raus aus den Kartoffeln“ wurde intern in dieser

Arbeitsphase zum geflügelten Wort: Abstrakte Planungswerkzeuge auf der lokalen Ebene, am konkreten Ort mit den Bürger\*Innen diskutieren und daraus wieder Rückschlüsse für die stadtweite Ebene ziehen – ein Spagat, der gelang und für den die fachliche Expertise, also das Verarbeiten der Bürgerbeiträge, das Herauslesen möglicher Rückschlüsse für die Ebene des Flächennutzungsplans,



Abb.7: Planskizze aus der Visionswerkstatt

unerlässlich war.

In der **Visionsphase** wählten die Planer\*Innen die Strategie „Ein Bild sagt mehr als tausend Worte“, um mit den Bürger\*Innen die strategischen Entwicklungsziele zu diskutieren und ein positives Zielbild anzubieten. Die drei Zukunftsbilder, die die Planenden als sogenannte Wimmelbilder angelegt haben, sind als Darstellung möglicher städtebaulicher Elemente zu verstehen, die die strategischen Entwicklungsziele veranschaulichen. Sie machen deutlich, wie die Ziele untereinander abgewägt und umgesetzt und welche Qualitäten

dabei entstehen können.

Die folgende Tabelle stellt die Arbeitsebene und Ziele der Beteiligungsveranstaltungen dar:

<b>1. Verwaltungsworkshop</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informieren zum Projekt</li> <li>• Zentrale Themen und Herausforderungen sammeln</li> </ul>
<b>Auftaktveranstaltung mit zentralen Akteur*Innen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informieren zum Projekt</li> <li>• Zentrale Themen und Herausforderungen sammeln</li> <li>• Wichtige Orte und Bereiche der Stadt für die zukünftige Stadtentwicklung identifizieren</li> </ul>
<b>Öffentliche Auftaktveranstaltung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informieren zum Projekt</li> <li>• Gute und schlechte Orte in der Stadt identifizieren, um Potentiale und Handlungsbedarfe deutlich zu machen</li> </ul>

Entwicklung von vier Werkzeugen, die für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans als Prüf- und Diskussionsinstrumente dienen, Entwicklungsrichtungen aufzeigen und Handlungsempfehlungen geben: Raumbezüge, Raumbild, Gebietstypen, Entwicklungsbereiche (s. Kapitel 4)

<b>Konzeptionswerkstatt mit zentralen Akteur*Innen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vier Werkzeuge vorstellen und diskutieren</li> <li>• Werkzeug „Entwicklungsbereiche“ intensiver prüfen und diskutieren</li> <li>• Strategien für Neuerschließungen diskutieren</li> </ul>
<b>2. Verwaltungsworkshop</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vier Werkzeuge vorstellen und diskutieren</li> <li>• Hinweise auf zu berücksichtigende Planungen oder Aspekte sammeln</li> </ul>

— Konzeptionieren — Analysieren —

# Strategische Ziele

## diskutieren

## Prüfen

<p><b>vier lokale Prüfrunden „Lupen“</b></p> <p>inkl. Online-Beteiligung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handlungsansätze der vier Werkzeuge auf lokaler Ebene prüfen und ergänzen</li> </ul>
<p><b>Projektpräsentation im Stadtrat</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informieren zum aktuellen Projektstand</li> <li>• vier Werkzeuge vorstellen</li> <li>• Hinweise auf zentrale Herausforderungen für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans geben</li> </ul>

Überarbeitung der Werkzeuge und Formulierung strategischer Entwicklungsziele und Handlungsempfehlungen (s. Kapitel 5)

<p><b>Stadtratsklausur</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informieren zum aktuellen Ergebnisstand des Projekts</li> <li>• Strategische Entwicklungsziele und Handlungsempfehlungen vorstellen und diskutieren</li> </ul>
--------------------------------	---

Illustrierende Umsetzung der strategischen Entwicklungsziele in drei fiktiven Stadtlagen (Stadtrand, gemischtes Quartier, Flusslage) als sogenannte Zukunftsbilder

<p><b>Visionswerkstatt</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategische Entwicklungsziele und Handlungsempfehlungen vorstellen und diskutieren</li> </ul>
<p>inkl. Online-Beteiligung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anhand Illustrationen von drei fiktiven Stadtlagen mögliche Umsetzungen der strategischen Ziele diskutieren und beispielhaft auf konkrete Orte in Würzburg übertragen</li> </ul>

# EINBLICK IN DIE INHALTE DES DIALOGPROZESSES

---

Welche Aspekte sind den Beteiligten aus Würzburg wichtig? Worauf muss der Fokus gerichtet werden bei der zukünftigen Stadtentwicklung? Welche Herausforderungen müssen gemeistert werden?

In den zahlreichen Beteiligungsveranstaltungen und den beiden Onlinebeteiligungsphasen lassen sich die Diskussionen in den Arbeitsgruppen und im Plenum sowie online in der Gesamtauswertung zu folgenden Themenclustern verdichten, die die Bürger\*Innen der Stadt als zentral ansehen:

- Mobilität
- Wohnen und Quartiersentwicklung
- Freiraum / Klimaresilienz / Biodiversität
- Gewerbeentwicklung / Forschung und Technologie
- Bildung, Kultur und Tourismus
- Stadtgepräge und Raumbild

Im Folgenden werden die zentralen Aspekte in diesen Handlungsfeldern dargestellt. Die Reihenfolge der Handlungsfelder stellt die vom externen Team wahrgenommene Priorisierung der Themenfelder aus Sicht der Bürger\*Innen dar.

Über alle Handlungsfelder hinweg wird ange mahnt, die Finanzierbarkeit jeweils zu bedenken und zu diskutieren, ob die Stadt Würzburg Grenzen für die Entwicklung in verschiedenen Bereichen formulieren will oder kann.

## Mobilität

Das Thema Mobilität hat höchste Priorität bei den Bürger\*Innen der Stadt Würzburg und eine Veränderung der Prämissen im Bereich der Mobilität

wird gefordert. Als besondere Herausforderungen werden u.a. genannt:

- Die strukturelle Problematik des starken Einpendlerverkehrs.
- Die Umfahrung von Knotenpunkten bzw. das Ausweichen auf innerquartierliche Straßen.
- Die Wahrscheinlichkeit einer Zunahme von Verkehren im Kontext von Siedlungsentwicklungen oder des Ausbaus des Universitätsklinikums.
- Die starken Wirkungen des Fadenkreuzes der Autobahnen in die Stadt hinein.
- Die Belastungen in Form von Luftschadstoffen, Lärm und Barrierewirkungen großer Straßen kommen in allen Beteiligungsveranstaltungen zur Sprache, entsprechend wird angeregt, ein Ziel der gesunden Lebensverhältnisse mit aufzunehmen.
- Viele unzulängliche Radwegeverbindungen.
- Fehlende tangentielle wie radiale Verbindungen im Straßenbahnnetz.
- Als Problematisch werden die verschiedenen Kompetenzen von Bund, Land und Kommune angesehen sowie die Herausforderung, den Verkehrsraum zwischen den Nutzungsarten motorisierten Individualverkehr, ÖPNV, Rad und Fuß neu zu verteilen

Im Dialogprozess fordern Bürger\*Innen den Ausbau eines Park&Ride-Systems in Stadt und Region. Sie begrüßen die geplante Reaktivierung alter oder Schaffung neuer Bahnhalte im Stadtgebiet und möchten die Siedlungsentwicklung eng an den Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrs koppeln. Sie unterstreichen die Bedeutung

der Nahversorgung und Quartierszentren für die Nahmobilität wie auch die Bedeutung neuer Mainbrücken für den Fußgänger- und Radverkehr. Und sie diskutieren Maßnahmen zur Entlastung von extrem frequentierten Hauptverkehrsstraßen und deren stadträumliche Einbindung.

Die Bürger\*Innen antizipieren hier den Mobilitätswandel: Hin zu einer nachhaltigen, sicheren, vielfältigen Mobilität. Sie fragen: Wie sehen die gesamtstädtischen Mobilitätsansätze aus? Wie geben wir der Nahmobilität mehr Raum? Es braucht Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, um die Priorisierung des Autos zu verringern. Wie steuern wir, so sie sich nicht reduzieren lassen, die Pendlerströme? Die Bürger\*Innen betonen dabei die Notwendigkeit einer verstärkten regionalen Kooperation.

Das besondere Interesse der Akteur\*Innen an diesem Thema wird gleich in der ersten Beteiligungsveranstaltung, dem Auftakt mit den zentralen Akteur\*Innen der Stadtgesellschaft, deutlich: In allen sechs Arbeitsgruppen, nach den zentralen Herausforderungen für die zukünftige Stadtentwicklung gefragt, finden sich Mobilitätsthemen unter den TOP 3 gewichteten Themen, teilweise doppelt und dreifach. Im abschließenden Plenum wird auf die Frage nach potentiellen Konfliktlinien der Stadtentwicklung als erstes das Handlungsfeld Verkehr genannt und mehrmals darauf hingewiesen, dass in diesem Handlungsfeld großer Handlungsbedarf besteht.

Der folgende Auszug aus dem Protokoll des Akteursauftakts am 02.07.2018 (S. 11 / Sammlung möglicher Konfliktlinien und Potentiale im Plenum) macht dies deutlich:

- „Bei Förderung des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs müsste dem motorisierten Individualverkehr Fläche gekürzt werden
- Ausbau des Straßenbahnnetzes
- Parksuchverkehr Innenstadt
- Verkehre, die von außen nach Würzburg kommen, werden nicht komplett gelöst werden können. An diesen Verkehrsachsen muss die Aufenthaltsqualität verbessert, mehr Grün eingesetzt und eine bessere Luftqualität erreicht werden.
- Beim Thema Verkehr muss der Funktionszusammenhang mit dem Umland stärker einbezogen werden, da der Verkehr zum Teil ja dort entsteht.
- Verschiedene Kompetenzen von Bund, Land und Kommune im Bereich Verkehr sind problematisch.“

In der öffentlichen Auftaktveranstaltung benennen die Teilnehmenden „gute“ und „schlechte“ Orte, hier dominieren bei den „schlechten“ Orten in der Zellerau und im Neuen Hafen, in Versbach, der Lindleinsmühle und Grombühl, im Frauenland, Hubland, Sanderau sowie der Altstadt eindeutig Verkehrsflächen und -wege. Insbesondere das strukturelle Problem des starken Einpendlerverkehrs (motorisierter Individualverkehr) wird benannt sowie fehlende Park&Ride-Angebote und unzulängliche Radwegeverbindungen, Lücken im ÖPNV-Netz wie auch die Ausgestaltung einzelner Verkehrsräume, die Barrierewirkungen der Verkehrswege sowie die Belastung mit Lärm und Emissionen.

## **Wohnen**

### **„Siedlungsentwicklung eng mit der Mobilitätsfrage verknüpfen!“**

Die Teilnehmenden verknüpfen die Siedlungsentwicklung eng mit der Mobilitätsfrage; etwa befürchten sie bei Siedlungserweiterungen eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastungen in den angrenzenden Quartieren. Sie fragen: Braucht es nicht für die Siedlungserweiterung eigene Mobilitätskonzepte? Wenige denken dabei in Tunnellösungen und Umfahrungen, mehr an Infrastrukturvorleistungen beim ÖPNV, Absenkung des Stellplatznachweises, Carsharing, gute Nahversorgung, schnelle Radwege etc..

### **„Welche Wohnformen sind für Würzburg zukunftsfähig?“**

Mit welchen Wohnformen sollten neue Wohnbauflächen gedacht werden? Wie schafft man dabei bezahlbaren Wohnraum? Wie geht Mehrgenerationenwohnen in Würzburg? Wenn es nicht mehr das freistehende Einfamilienhaus ist - was bietet man dann jungen Familien an? Wie sollte man mit der sensiblen Topografie, entsprechend hohen Erschließungskosten und den für die Biodiversität wertvollen Strukturen an den Hängen umgehen?

### **„Im Bestand steckt viel Wohnbaupotential – gerade auf den Konversionsflächen!“**

Unterstrichen wird neben der Siedlungserweiterung auch die Bedeutung einer qualifizierenden Innenentwicklung, etwa auf Konversionsflächen. Die Bürger\*Innen möchten, dass die Möglichkeiten für integrierte Wohnbauflächen geprüft werden. Wie lassen sich die momentan kaum eingebundenen Bereiche in die Stadt holen? Lärm ist hier vielfach

ein Hindernis. Wie lassen sich diese Quartiere so strukturieren, dass dort auch gewohnt werden kann? Und wie lässt sich Arbeiten und Wohnen verbinden? Auch wenn aus rechtlicher Sicht Skepsis angebracht ist, gilt es festzustellen: Die Bürger\*Innen sind offener gegenüber einer urbanen Nutzungsmischung als vielleicht angenommen, die Forderung „Umbau und Neunutzung vor Neuerschließung“ wird deutlich formuliert.

### **„Quartiere ganzheitlich im Blick behalten!“**

Die Stärkung der Nahversorgung und der sozialen Infrastruktur in den Quartieren durch Siedlungserweiterung und Innenentwicklung wird von den Bürger\*Innen ebenso betont wie das „Soziale Wohnen“ in den Quartieren.

## **Freiraum / Klimaresilienz / Biodiversität**

### **„Freiräume vernetzen und Würzburg klimaresilient machen“**

Nicht minder vehement forderten die Teilnehmenden des Dialogprozesses eine verstärkte Vernetzung der Freiräume in der Stadt. Da ist die Rede von einem zweiten grünen Ring. Verkehrsachsen werden als Potential für Grün-Verbindungen angesehen. Die Freiräume müssten mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten (multifunktional-multicodiert) entwickelt werden. Der Weg in die Landschaft oder in den Park ist zu häufig versperrt, zu lang und immissionsbelastet.

Vor dem Hintergrund der Klimaerwärmung mit sommerlichen Überhitzungen und Extremniederschlägen, unterstreichen die Bürger\*Innen die Bedeutung des Offenhaltens der Kaltluftbahnen sowie die Notwendigkeit von Dach- und Fassadenbegrünung. Auch geben sie dem Hochwasser-

schutz und der Gewässerentwicklung sowie dem Regenwassermanagement (Stichwort „Schwammstadt“) besonderes Gewicht. Sie verbinden dies zugleich mit dem Wunsch, die Erlebbarkeit der Gewässerstrukturen auszubauen und verweisen auf die Flussbadekultur in Würzburg. Auch die Bedeutung der stadtnahen Landwirtschaft wird hervorgehoben. Allein für das Stadtbild sind die Weinberge eine starke Marke. Aber besonders auf den Hochflächen gälte es, die Feldflur aufzuwerten, über Biotopstrukturen zu vernetzen und für die landschaftsbezogene Erholung in Wert zu setzen.

### **Gewerbeentwicklung, Forschung und Technologie**

Die Bürger\*Innen sehen große Potentiale in der Qualifizierung von Gewerbeflächen mit dem Ziel, mehr Flächen anbieten zu können und eine gute Erreichbarkeit der Arbeitsstätten und Nahversorgungsangebote zu erreichen: Sie fordern eine bessere Ausnutzung der Gewerbeflächen, fragen etwa nach den Möglichkeiten einer Stapelung der Nutzungen. Sie stellen sich die Gewerbegebiete deutlich besser an den ÖPNV und das Radwegenetz angebunden vor und wünschen eine qualitätsvollere Gestaltung (mehr Grün, mehr gastronomische Angebote etc.) der Gewerbeflächen. Sie sprechen die Einbettung in die Stadt genauso an wie Raum für Handwerk und Gewerbe, z.B. in Form von Handwerkerhöfen. Die Erweiterung der Uni-Klinik und der Universitäts- und Fachhochschulflächen sollen umgesetzt und funktional angereichert, Ausgründungen und Start Up´s sowie eine Clusterbildung zur Technologieansiedlung unterstützt werden. Angeregt wird, ein Oberziel und „Arbeitsplatzerreichbarkeit“ zu formulieren.

### **Bildung, Kultur und Tourismus**

Im Bereich der Bildung lag den Teilnehmenden eine gesamtstädtische Schulplanung, die Erhöhung der Kindertagesstätten- und Schulkapazitäten und Aspekte der Sportflächen am Herzen: Bestehende Sportplätze sollen erhalten werden, weitere in Kombination von Freizeit- und Schulsport (z.B. Sanderrassen) angeboten werden. Insgesamt besteht der Wunsch nach mehr öffentlichen Sportflächen, Walking- oder Joggingstrecken für alle Altersgruppen.

Im Kulturbereich wird auf das Beispiel des „Kultur- und Kreativquartiers“ (Äußere Pleich) verwiesen. Würzburg als UNESCO-Welterbe zu stärken ist das Anliegen im Bereich des Tourismus, doch auch die Erhaltung und Stärkung der regionalen Baukultur wird als touristisch wichtig angesehen. Auch eine stärkere Verknüpfung der Funktionsbereiche Besichtigung, Erholung und Einkauf wird angeregt.

### **Stadtgepräge und Raumbild**

Würzburgs Stadtbild zu erhalten ist den Teilnehmenden der Beteiligungsveranstaltungen wichtig, sie formulieren folgende Anforderungen an die zukünftige Stadtentwicklung: Blickbeziehungen, Sichtachsen, Hochpunkte und deren Vernetzung sollen berücksichtigt, die Stadtpforten und Quartierseingänge ansprechend gestaltet, die Weinbau- und Streuobsthänge erhalten und die Gewässer im innerörtlichen Kontext zugänglich und erlebbar gemacht werden.

# RAUM PERSPEKTIVE WÜRZBURG

## WIR LADEN EIN ZUR BÜRGERBETEILIGUNG

Strategische Entwicklungsziele für den Flächennutzungsplan

### LUPE A

Dürrbachtal, Zellerau

11.12.2018 – 17:30 bis 20:30 Uhr  
Friedrich-König-Gymnasium  
Aula  
Friedrichstraße 22

### LUPE B

Versbach, Lindleinsmühle, Lengfeld,  
Grombühl (Nürnberger Straße)

28.11.2018 – 17:30 bis 20:30 Uhr  
Gustav-Walle-Schule  
Aula  
Schwabenstraße 12



### LUPE C

Altstadt, Sanderau, Frauenland,  
Grombühl, nördliches Steinbachtal

10.12.2018 – 17:30 bis 20:30 Uhr  
Franz-Oberthür-Schule  
Aula  
Zwerchgraben 2

### PRÜFUNG DER PLANUNGSANSÄTZE FÜR IHREN STADTBEREICH

Wie machen wir unsere Wohnquartiere  
zukunftsfähig?

Wo sind Bereiche, die langfristig in ihren Nutzungen  
verbessert werden sollen?

Worauf müssen wir achten, damit die Struktur  
und der Charakter der Stadt Würzburg  
erhalten und gestärkt wird?

### LUPE D

Rottenbauer, Heuchelhof,  
Heidingsfeld, südliches Steinbachtal

29.11.2018 – 17:30 bis 20:30 Uhr  
Pfarrei St. Laurentius  
Pfarrsaal  
Kirchplatz 2

© Luftbild : Bayerische Vermessungsverwaltung

INFORMATIONEN & ONLINEBETEILIGUNG  
[www.raum-perspektive-würzburg.de](http://www.raum-perspektive-würzburg.de)



Abb.8: Plakat zu den Lupen-Veranstaltungen

### **Ergebnisse der Jugendbeteiligung**

Die Jugendlichen wurden von einer Mitarbeiterin des Fachbereiches Stadtplanung und einem Mitarbeiter des Stadtjugendrings zu folgenden drei Themenbereichen beteiligt:

#### **Natur und Klima**

Ist Klimaschutz im Alltag ein Thema für Euch und wie zeigt sich das?

Auch bei den Jugendlichen zeigt sich, dass das Thema Mobilität eine zentrale Rolle einnimmt: Von 37 verschiedenen Nennungen beziehen sich 13 auf diesen Themenbereich. Dabei wird betont, dass die Jugendlichen versuchen, weniger das Auto zu nutzen (in Form des „Eltern-Taxis“), sondern sich mehr mit dem ÖPNV, dem Rad oder zu Fuß zu bewegen. Gleichzeitig wird betont, dass bessere Fahrradwege das Radfahren stärken würde. Neben dem Thema Mobilität versuchen die Jugendlichen, weniger Plastik zu nutzen, insgesamt den Konsum etwas einzuschränken, Müll zu trennen und betonen mit fünf Nennungen die Bedeutung der Grünflächen in der Stadt und wünschen sich mehr Grünflächen, den Erhalt von Bäumen und Gewässern sowie die Pflanzung neuer Bäume.

#### **Mobilität**

Was ist das Problem?

Für die Jugendlichen ist das Hauptproblem ein unzulänglicher ÖPNV, denn darauf sind sie angewiesen, um sich ohne elterliche Unterstützung in der Stadt und der Region zu bewegen. Sie wünschen sich bessere Busanbindungen in der Stadt und in

die umliegenden Dörfer, gerade am Wochenende, und einen verstärkten Einsatz von Nachtbussen. Sie machen aufmerksam auf die schlechte Busanbindung kleiner Dörfer im Landkreis (z.B. Rimpar) und wünschen sich eine Umstrukturierung des Busbahnhofs (Sortierung der Haltestellen, mehr Sitzmöglichkeiten, Kompletterneuerung), günstigere Tickets sowie bessere Internetverbindungen (oder besser gleich ein WLAN-Angebot) in den Bussen und den Umstieg der Verkehrsbetriebe auf solargetriebene oder E-Busse. Sie kritisieren die überfüllten Straßenbahnen zu Schul-Fahrzeiten und wünschen sich direktere Verbindungen, um momentan nötige Umwege (z.B. Lengfeld – Frauenland) zu vermeiden.

#### **Freizeit**

Was unternimmt ihr in Eurer Freizeit?

Nach den Freizeitaktivitäten befragt, werden folgende Schwerpunkte deutlich: Draußen in der Natur sein, Musik hören, Feiern / in die Disco gehen, Computerspiele, Shoppen gehen. Als weitere Nennungen folgen Schwimmen und ins Kino gehen.



Produkt

# 4

## Vier Werkzeuge

*Aufbau + Anwendung*

Um Würzburg fit für die Zukunft zu machen, müssen vielfältige Themen (Baudichte, Biotopverbunde, Mobilität u.v.m.) auf unterschiedlichen Maßstabsebenen (regional, gesamtstädtisch, lokal) betrachtet und bearbeitet werden. Das muss morgen unter vorhersehbaren Rahmenbedingungen genauso möglich sein, wie unter teilweise noch unklaren Umständen in der Zukunft. Nicht zuletzt sollen Bürgerschaft, Politik und Verwaltung gleichermaßen Zugang zum Projekt finden. Um all diesen Anforderungen gerecht zu werden, basieren die strategischen Entwicklungsziele für den Flächennutzungsplan nicht auf EINEM Plan, sondern auf VIER konkreten planerischen Werkzeugen.

## VIER WERKZEUGE - EIN PROJEKT

---

Die strategischen Entwicklungsziele für den Flächennutzungsplan basieren nicht auf EINEM Plan, sondern auf VIER konkreten planerischen Werkzeugen. Jedes der vier Werkzeuge übernimmt spezifische Aufgaben, die in der Zusammenschau vielschichtige strategische Leitplanken für die Gesamtstadt ergeben.

Die Stadt und ihre Flächennutzung gilt es aus ganz verschiedenen Blickwinkeln unter die Lupe zu nehmen: Mal liegt der Fokus auf dem Gesamt- raum, mal auf lokalen Raum- und Nutzungsstruk- turen. Mal sind direkt sichtbare, baulich-räumliche bzw. landschaftliche Aspekte angesprochen, wie etwa identitätsprägende Architekturen, mal sind es nicht sichtbare Funktionen, wie Wasserschutz- gebiete oder Frischluftschneisen. Mal sind topo- grafische Bezüge, mal bautypologische Muster relevant.

Die vier Werkzeuge helfen dabei, spezifische Blick- weisen auf die Flächennutzung sichtbar zu ma- chen und Ansatzpunkte für eine perspektivische Neuausrichtung der Flächennutzung zu finden.

Das Werkzeug **Raumbild** macht die Stadt anschau- lich. Was kennzeichnet die Quartierslandschaft, was die stadtnahen Landschaftsräume? Was macht die Eigenart Würzburgs aus? Charakter- starke und identitätsstiftende bauliche und frei- räumliche Elemente werden gesichert und heraus- gearbeitet. Das Raumbild soll als positives Zielbild Orientierung für die zukünftige Stadtentwicklung

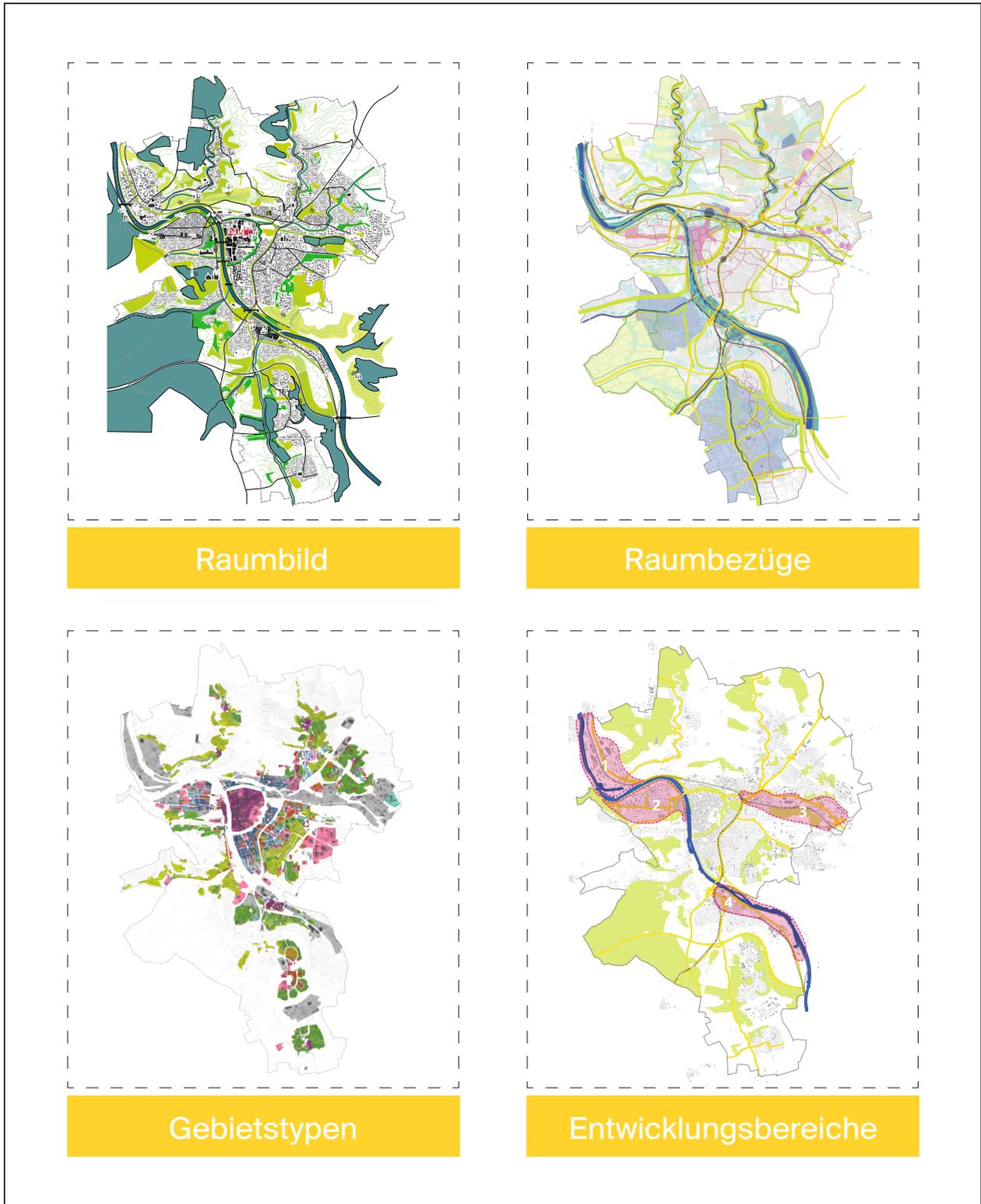
bieten. Raumqualitäten und Besonderheiten stel- len einen wichtigen Impuls für die räumliche Ent- wicklung dar.

Das Werkzeug **Raumbezüge** fokussiert übergeord- nete strukturelle Bezüge im Stadtgebiet und darü- ber hinaus. Bandartige Komponenten wie Frisch- luftkorridore, Gleisverläufe, Biotopverbunde, Rad- und Fußwege usw. werden kombinatorisch betrachtet, um durch ihre Verknüpfung Synergie- potentiale auszuschöpfen.

Im Gegensatz dazu zeigt das Werkzeug **Gebiets- typen** Entwicklungsmöglichkeiten auf der lokalen Ebene auf. Hier werden Gebiete ähnlicher bauli- cher und freiräumlicher Struktur zu Typen zusam- mengefasst und für diese Handlungsempfehlun- gen formuliert.

Die Entwicklungspfade aus den Raumbezügen und der Gebietstypologie sind jeweils abstrakter Art und müssen bei jeder konkreten Planung differen- ziert und ortsspezifischen angewendet werden.

Das vierte Werkzeug – die **Entwicklungsbereiche** – fokussiert jene Bereiche in der Stadt, über de- ren strukturellen Umbau größtmögliche Impulse für die gesamte Stadt und deren Entwicklung ge- setzt werden können. Die Stadtstrukturen dieser sogenannten „Hebelbereiche“ werden auf den Prüfstand gestellt, um die Gebiete selbst zu quali- fizieren und gleichzeitig das Umfeld spürbar auf- zuwerten.



## WERKZEUGKASTEN

Abb.9: Werkzeugkasten

# RAUMBILD

---

## Wozu dient das Werkzeug?

Das Raumbild ist kein Plan im herkömmlichen Sinn. Es orientiert sich am heutigen Zustand der Stadt- und Landschaftsräume und hebt zunächst einmal strukturgebende Elemente wie die beeindruckende Topografie des Maintals, die Vielzahl von Kirchtürmen in der Stadt oder auch stadtbildprägende Weinhänge oder Autobahnbrücken hervor. Das Bild markiert damit identitätsbildende Orte sowie stadtgliedernde Strukturen, die wichtige Funktion für die Orientierung übernehmen. Darüber hinaus zeigte es bereits Ansätze zu deren Qualifizierung und Profilierung auf, so sind etwa die Stadtbäche von Würzburg im Raumbild aufgrund ihres stadtgliedernden Potentials in der Breite überdimensioniert dargestellt.

Die Teilnehmer\*Innen des Dialogprozesses haben das Raumbild mit inhaltlichen und darstellungsbezogenen Vorschlägen angereichert und präzisiert. Dadurch ergaben sich Aufschlüsse dazu, welche Aspekte den Teilnehmer\*Innen am Dialogprozess - bezogen auf das Stadt- und Landschaftsbild - besonders wichtig waren.

## Was sind die Kernaussagen?

Das Raumbild beschreibt Würzburg zunächst in seiner markanten Topografie des Maintales: Die Öffnung im Mäander des Maintales, den Steilabfall an seiner Westflanke mit dem Marien- oder Festungsberg sowie am Steinberg bzw. dem Würzburger Stein und den sanften Anstiegen an der Ostseite und die ihm zufließenden Seitentäler. Es zeigt die flachwelligen, weitgehend waldfreien Hochflächen mit intensiver Ackernutzung im Norden wie die stärker bewaldeten Bereiche (Parkwälder) im Südwesten und die mal offene, mal bewaldete Hochfläche im Nordwesten. Als stadtbildprägende Elemente sind im Raumbild die großen Weinlagen in der Stadt (Pfaffenberg, Stein, Festungsblick, Innere Leiste, Schlossberg, Abtsleite sowie der Heidingsfelder Kirchberg) und die kleinteiligen, mit Gärten und Obststreuwiesen besetzten Hänge etwa im Dürrbachtal oder oberhalb von Heidings-

feld vermerkt.

Neben dem Main sind weitere Fließgewässer zweiter und dritter Ordnung (Pleichach, Kürnach, Heigelsbach etc.) in Würzburg für das Stadt- und Landschaftsbild strukturgebend, wenngleich ihnen bauleitplanerisch mehr Raum für Gewässerrandstreifen zugestanden werden sollte. Der Ringpark, der Festungsberg mit seinen parkartigen Grünräumen oder der Grünzug oberhalb vom Frauenland (mit dem Alter Park, dem Hauptfriedhof, dem Sieboldswäldchen und dem Oberen Neubergweg auf der Keesburg) haben wiederum unbedingt stadtgliedernde Wirkung und bieten vielerorts beeindruckende Ausblicke auf die Stadt (Promenaden/Aussichten).

Den baulichen Anker der stadträumlichen Identität Würzburgs bildet zweifelsfrei die Innenstadt mit ihrer beeindruckenden Dach- und Turmlandschaft, den Mainbrücken und Kais sowie das Unesco-Weltkulturerbe der Residenz. Aber auch moderne bzw. kommerzielle Hochbauten prägen mittlerweile das Stadtbild, etwa der Hauptbahnhof, die Silhouette des Heuchelhofs, die Universitätsklinik, das Heizkraftwerk oder die Silospeicher im neuen Hafen.

Mit der Darstellung des Raumbildes wird versucht auch die Strukturvielfalt (Körnigkeit, Maßstäblichkeit, Bauformen) der Quartiere anzudeuten. Hier sind zudem Bereiche markiert, die eine Funktion als Quartierszentrum übernehmen (könnten). Bei den „Einladenden Stadteingängen“ besteht durchaus Handlungsbedarf. Auch die Regionalbahnhöfe sind als stadträumliche Ankerpunkte bislang wenig entwickelt. Aufgrund der positiven Resonanz wurden in das Raumbild auch Vorschläge für zwei neue Brücken über den Main für den Rad- und Fußverkehr aufgenommen.

## Was hat der Dialog ergeben?

Die Bürger\*Innen betonen die Bedeutung der Stärkung und Erhaltung des Würzburger Stadt- und Landschaftsbildes: Der Blick auf die unbebauten

Weinberghänge und die Wälder und Streuobstwiesen an den Hängen und auf den Hochplateaus, auf die prägenden Gebäude und Brücken über den Main und die rote Dachlandschaft vermittelt ein Heimatempfinden, stärkt das Wir-Gefühl und bedeutet so einen Gewinn an Lebensqualität. Besonders hier wurde auf den aktuellen Entwicklungsdruck auf diese wertvollen Stadt- und Landschaftsräume verwiesen und deren Erhalt gefordert. Neben diesen weichen Faktoren ist das Raumbild für die Bürger\*Innen stark mit klimarelevanten Funktionen wie Kalt- und Frischluftschneisen sowie Aspekten der Biodiversität verknüpft.

Gefragt, was Würzburg für sie ausmacht, betonten die Bürger\*Innen die überschaubare Größe, die kurzen Wege und die Fußläufigkeit, die eine Stadt dieser Größe mit sich bringt. Diese Orientierung am Nahbereich bestätigte sich auch im Rücklauf auf die Frage, welche Orte bzw. Räume in der freien Zeit aufgesucht werden würden. Vielfach handelt es sich hier um quartierseigene oder -nahe (Frei-)Räume.

Auch Kleinteiligkeit und Diversität wurden als Qualität markiert. Hierbei gälte es zum einen, die Maßstäblichkeit der Quartiere stärker zu berücksichtigen und Regelungen zu den Bauhöhen in den Quartieren zu treffen bzw. Barrierewirkungen durch große Areale und Baukörper zu vermeiden. Zum zweiten sollten stadtbildprägende Gebäude revitalisiert und erhalten werden. Und zum dritten gälte es, die Vielfalt der Quartiere anzuerkennen, wie sie sich etwa an den Dachlandschaften abzeichne.

Die Gemütlichkeit, gepaart mit viel Kultur und Festen rund um den Wein, das gute Wetter, das viel Leben im Freien ermöglicht, wird genauso angesprochen wie die durchmischte Stadt, die eher von Wohnen und Leben als von Arbeiten geprägt ist. Die vielen jungen Menschen u.a. durch die Universität und dass die soziale Sicherheit groß sei, wird als positiv hervorgehoben.

Auffällig war das Feedback zu den Quartierszen-

tren. Nach der Lokalisierung des eigenen Quartierszentrums gefragt, wurde vielen Quartieren das Fehlen eines eigentlichen Zentrums attestiert. So verfüge etwa Versbach zwar über zentrale Ankerpunkte, wie das Haus des Bürgers, diese seien aber so verteilt, dass man nicht unbedingt von einer eigentlichen Mitte sprechen könne. Es sei eher eine Perlenkette. Auch am Heuchelhof sehe man eher mehrere Ansätze für ein Zentrum. Hier ist es der Place de Caen, Lidl bzw. das Jugendbegegnungshaus Windrad, die genannt werden. Auch am Frauenland und in der Sanderau sieht man unterschiedliche Schwerpunkte; eindeutig zu verortende Zentren will man auch hier nicht erkennen. Noch eindeutiger fällt das Ergebnis für die Dürrbachau und besonders für das Steinbachtal aus: Quartierszentrum Fehlanzeige. Wie bereits in den ISEKs angesprochen, scheint es insgesamt notwendig, in den Quartieren funktionale und symbolische Zentralitäten zu stärken. Dies sollte sich auch in einer entsprechenden stadträumlichen Ausgestaltung dieser Bereiche ausdrücken.

Deutliche Kritikpunkte wurden hinsichtlich der Erreichbarkeit der Gewässer, auch der Sichtbarkeit des Mains oder bei der Qualität der Stadt- und Quartierseingänge geäußert. Hier wird eine bessere Erschließung für den Fuß- und Radverkehr in Form von Promenaden oder Alleen, das Freilegen und Betonen der kleineren Gewässerstrukturen und eine ansprechendere Gestaltung erwünscht. Dass das Fehlen von Radwegen im Raumbild selbst kritisiert wurde, gibt einen Hinweis darauf, dass auch die Wegestruktur raumbildprägend ist und insofern landschaftsbezogene Wegekonzepte für den Rad- und Fußverkehr mehr Berücksichtigung finden sollten.

Ein weiteres Themenfeld waren Bezüge zwischen den Siedlungsbereichen und der Landschaft. Hier ging es um ein Gleichgewicht zwischen naturnahen Räumen und den Siedlungsbereichen, um den Schutz der „Höhen“ und Wälder vor weiterer Bebauung bzw. Verdichtung. Grünflächen sollen

stärker vernetzt, Blickachsen berücksichtigt und an den derzeit blickdichten Hochwegen Ausblicke geschaffen werden. Auch der Rückbau von Straßen wird gefordert.

### Wo liegt die FNP-Relevanz?

Das Raumbild markiert identitätsbildende Orte sowie stadtgliedernde Strukturen, die eine wichtige Funktion für die Orientierung übernehmen. Darüber hinaus markiert es bereits Ansätze zu deren Qualifizierung und Profilierung.

Der Dialog zum Raumbild macht deutlich, dass es im Zuge der Aufstellung des Flächennutzungsplans insbesondere darum geht, die stadtnahen Landschaftsräume als Funktions- und Identifikationsräume in Wert zu setzen und positive Bilder zu entwerfen, die sich nicht nur an historischen Kulturlandschaften festmachen, sondern vor allem auch neuere und aktuelle Landschaftselemente und gegenwärtige Ansprüche an die (Frei-) Räume im Kontext der sich verdichtenden Stadt einbeziehen. Dazu sind überindividuelle und anschlussfähige Vorstellungen zu den einzelnen Landschaftsräumen zu entwickeln. Dies könnte u.a. im Rahmen einer vertiefenden Stadt- und Landschaftsbildanalyse oder eines landschaftsbezogenen Wegekonzepts geschehen, die dazu auch Dialogprozesse mit den Bürger\*Innen umfassen sollten.

Ganz konkret betont das Raumbild die Gewässerstrukturen als stadtgliedernde Elemente, wohlwissend, dass diese an vielen Orten stark ver- oder gar überbaut, wenig zugänglich sind und über weite Strecken über keine hinreichend dimensionierten Uferrandstreifen verfügen (vgl. Gewässerentwicklungskonzept). Dies erschwert nicht nur den Hochwasserschutz und den Biotopverbund, sondern auch die Orientierung im Stadtgebiet oder die Ausbildung attraktiver Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Fließgewässer. Diese

und andere linearen Raumstrukturen gilt es bauleitplanerisch stärker auszubilden.

Des Weiteren gilt es im Kontext der Quartiersentwicklung offensichtlich, der Zentrenbildung mehr Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Hier können u.U. auch neue oder revitalisierte Regionalbahnhöfe wichtige Impulse setzen.



**Stadtbildprägende Architekturen**



**Mainbrücken**



**Vorgeschlagene Fuß- und Radwegebrücken**



**Gewässerläufe mit Uferrandstreifen**



**Strukturreiche Hanglagen**



**Stadtbildprägende Weinberge**



**Parks, Promenaden, Grünanlagen**



**Parkwälder**



**Markante Stadteingänge**



**Bahnhöfe als Ankerpunkte**



**Geplante oder vorgeschlagene Bahnhofsstandorte**



**Zentrale Straßenzüge**



**Attraktive Quartierszentren**



**Vielfältige Quartiere**



**Aussichts- und Orientierungspunkte**

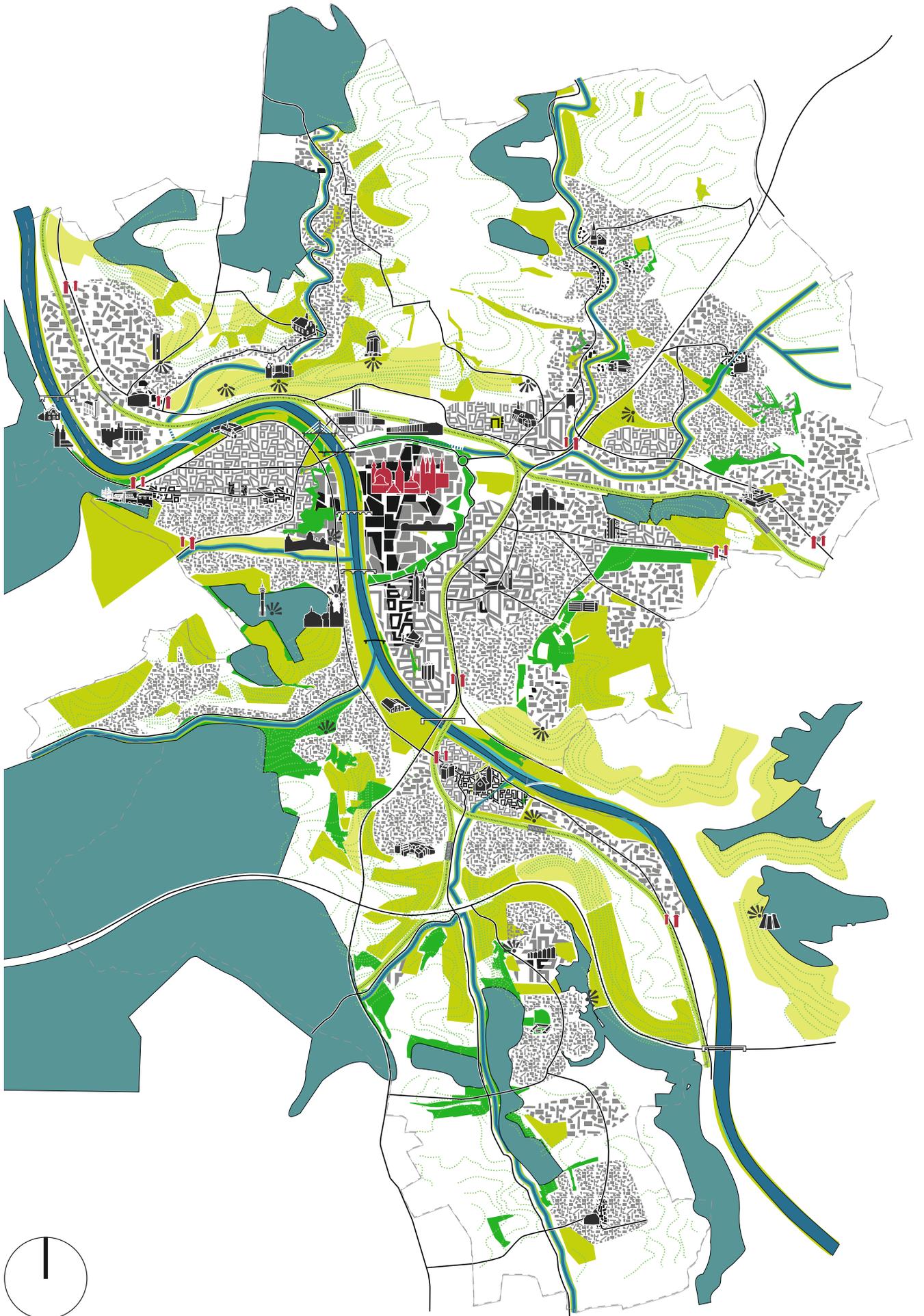


Abb.10: Raumbild

# RAUMBEZÜGE

---

## Wozu dient das Werkzeug?

Das Werkzeug Raumbezüge fokussiert übergeordnete funktionale Bezüge im Stadtgebiet und darüber hinaus. Es sind erstens wichtige, zum Teil recht großräumige Ausgleichs- bzw. Funktionsräume, wie etwa Wasserschutzgebiete, Kaltluftentstehungsräume oder naturschutzfachlich wertvolle Strukturen in der Landschaft. Diese setzen einer Siedlungserweiterung oder einer wie auch immer gearteten Nutzungsintensivierung, etwa einer stärkeren Erholungsnutzung, enge Grenzen und sind insofern unmittelbar relevant für die weitere Flächennutzungsplanung.

Zweitens verzeichnet die Karte lineare Elemente wie Frischluftkorridore, Biotopverbundachsen und Fließgewässerstrukturen. Sie durchziehen netzartig das Stadtgebiet, übernehmen insofern eine Verbindungs- oder Vernetzungsfunktion und sie entfalten zugleich eine gliedernde Wirkung auf den Stadt- wie Landschaftsraum. Diese linearen (Freiraum-)Strukturen sind in ihrem Bestand latent gefährdet, sie wurden vielfach bereits beschnitten bzw. in ihrer Funktionalität geschwächt. Besonders eindrücklich ist dies an vielen Gewässerabschnitten an den fehlenden Uferrandstreifen zu erkennen (vgl. Gewässerentwicklungskonzept).

Und drittens sind übergeordnete Verkehrsinfrastrukturen (Bahnlinien, Hauptverkehrsstraßen und Hauptradrouten) sowie logistische wie funktionale Zentren (Einzelhandelsschwerpunkte, Quartierszentren) hervorgehoben. Die Verkehrsinfrastrukturen sind über weite Strecken eng mit den zuvor bezeichneten linearen Freiraum- oder Gewässerstrukturen assoziiert. Zum Teil belasten sie die Ausgleichsfunktion dieser Freiraumstrukturen, etwa durch Lärm und Schadstoffeinträge oder Barrierewirkungen, stellen aber auch selbst ein Potential für Ausgleichsfunktionen dar. So haben die Gleisanlagen am Hauptbahnhof eine zentrale Bedeutung für den Luftaustausch in der Stadt und das Begleitgrün an Hauptverkehrsstraßen kann Verbundfunktionen für den Austausch der Arten übernehmen.

Die Kartendarstellung ist nicht mit dem Anspruch auf Vollständigkeit und parzellenscharfe Detailierung angelegt, sie hebt vielmehr die wesentlichen Bezüge im Raum hervor und macht sie so lesbar. Es geht hier um prinzipielle oder strukturelle Überlegungen zur Entwicklung von ausgleichenden Netzstrukturen in der Stadt. In der Zusammenschau insbesondere der linearen Raumstrukturen wird deutlich, wo sich diese Strukturen in der Stadt stark überlagern und insofern ein tragfähiger Ausgleich zwischen diesen Nutzungsformen gesucht werden sollte. Es wird etwa sichtbar, wo Biotopverbundachsen aufgrund von Verkehrsinfrastrukturen nicht fortgeführt werden können und nach neuen integrativen Lösungen gesucht werden sollte oder wo Quartiere durch Hauptverkehrsstraßen von Fließgewässerstrukturen als attraktive Naherholungsräume und Wegerouten abgeschnitten sind. Die Raumbezüge deuten zudem darauf hin, wo vielleicht Radrouten, Vernetzungen im Sinne der Biodiversität und stadtklimatische Empfehlungen (Klimaplanatlas 2016) sich gegenseitig stärken und Synergien entfalten können.

## Was sind die Kernaussagen?

**Lineare Strukturen erhalten und mehr Raum geben!** Insbesondere am Beispiel der fehlenden bzw. unterbrochenen Uferrandstreifen an vielen Fließgewässern Würzburgs lässt sich erkennen, dass manche der linearen Freiraumstrukturen zu eng bemessen und vielfach durch Bebauung und Verkehrsinfrastrukturen beschnitten sind. Hier sei etwa auf Teile der Kürnach oder auf den Fuchstädter Bach verwiesen. So können sie ihre essentielle Funktion als Retentionsraum für den Biotopverbund, aber auch für die Naherholung kaum erfüllen. Hier gilt es bauleitplanerisch gegenzusteuern. Mitunter kann es die Umsetzung fördern, wenn diese linearen Freiraumstrukturen zugleich mit attraktiven Wegeverbindungen und Zugängen zum Gewässer verbunden werden. Zudem gilt es Freiräume, die für Infrastrukturen freigehalten

wurden, wie etwa Hochspannungstrassen, beim Wegfall dieser Einrichtungen zu erhalten.

**Durchlässigkeit stärken!** Zugleich geht es darum, Barrierewirkungen von linearen Infrastrukturen abzubauen und damit die Porosität des Stadtraums zu stärken. Beispielsweise überlagern sich im Bereich der Achse Hauptbahnhof - Greinbergknoten - Nürnberger Straße bzw. Bundesstraße 8 nicht nur diverse Verkehrsinfrastrukturen, hier verläuft auch die Pleichach und es treffen mehrere Biotopverbundachsen aufeinander. Dieser Bereich ist zudem von besonderer Bedeutung für den Luftaustausch und für den Radverkehr. Bislang sind letztere Funktionen zu stark dem Straßenverkehr und einer gewerblichen Nutzung untergeordnet.

**Grün einflechten!** Auch die Einbindung der Biotopverbundachsen und Grünverbindungen in die Innenstadt ist bislang kaum konzeptionell angedacht. Mit dem in Bearbeitung befindlichen Masterplan Freiraum für die Innenstadt und die Sanderau werden mitunter konkrete Vorschläge für eine Vernetzung eingebracht. Ähnliche Herausforderungen zeigen sich aber auch in Heidingsfeld und im Frauenland.

**Verkehrsinfrastrukturen multifunktional entwickeln!** Diese zuvor umrissene Einflechtung kann u.a. auch über die stärkere Bepflanzung zentraler Straßenzüge erfolgen. Hier bieten sich etwa die Freiraumachse Ludwigstraße-Beethovenstraße sowie die Frankfurter Straße in der Zellerau an. Generell gilt es diese Straßenzüge in ihren Funktionen (Kühlung, Luftaustausch etc.) wieder anzureichern und den Aufenthalt attraktiver zu gestalten.

**Entlasten und Entflechten!** Insbesondere in den Talgründen überlagern sich vielfältige lineare Nutzungsstrukturen, häufig zu Lasten von Fließgewässern, des Luftaustausches oder der Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr. Hier geht es in erster Linie darum, diese Bereiche insbesondere

vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten und die Flächenansprüche neu auszutarieren. Wünschenswerte Verbindungen der Biotopverbundachsen und Wegeführungen etwa längs der Kürnach bzw. von der Lehnleite in Richtung Aumühle und weiter zum Hauptbahnhof sind bislang aufgrund der nicht gegebenen Flächenverfügbarkeit nicht realisierbar. Sie sind aber seither auch konzeptionell nicht eingebunden. Ähnliches gilt für weite Abschnitte des Mainufers. Hier ist es zwar gelungen, im Bereich des Mainkais Uferbereiche sehr ansprechend zu gestalten und weitgehend vom motorisierten Individualverkehr freizuhalten, aber daran schließen sich lange Uferstrecken an, die erheblich vom Straßenverkehr belastet sind. Die Erholungsfunktion des Mainufers ist hier - bei aller Anziehungskraft, die es besitzt - stark eingeschränkt. Im Rahmen eines gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungskonzepts würden daher gezielt Optionen einer Entlastung und eines Umbaus der Mainuferstraßen für die Nahmobilität zu untersuchen sein.

### **Was hat der Dialog ergeben?**

Das Werkzeug der Raumbezüge wurde im Dialogprozess vorgestellt. Aufgrund seiner Komplexität und der Notwendigkeit, die örtlichen Verhältnisse detailliert zu behandeln, wurde dieses Werkzeug nicht selbst in den Arbeitsgruppen behandelt. Die prinzipiellen Überlegungen fanden jedoch im Werkzeug der Entwicklungsbereiche konkrete Anwendung und wurden entsprechend im Dialogprozess an den verschiedensten Stellen diskutiert.

### Wo liegt die FNP-Relevanz?

Die Relevanz für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans wird in den oben beschriebenen Kernaussagen deutlich. Lineare Freiraumstrukturen sollten in ihrer ausgleichenden, verbindenden und gliedernden Funktion insgesamt gestärkt und ausgebaut werden. Freiräume haben in der Stadt eine orientierende Funktion, die es stärker auszubauen gilt. Dazu gehört auch, dass sie im Planwerk des Flächennutzungsplans (auch grafisch) stärker Berücksichtigung finden.

-  **Lebensraum Feldhamster**
-  **Vorschlag zusätzlicher Biotopverbundachsen**
-  **Grünflächen / Wald**
-  **Luftleitbahn / Kaltlufttransport**
-  **Luftschnitten**
-  **Gewässer**
-  **Überschwemmungsgebiete**
-  **Wasserschutz Zone A+B**
-  **Einzelhandel**
-  **Radwege**
-  **Straßen**
-  **Bahnstrecke**
-  **Bahnhöfe**
-  **geplante Bahnhöfe**
-  **Natura 2000 Gebiet**
-  **Naturschutzgebiet**



Abb.11: Raumbezüge

# GEBIETSTYPEN

---

## Wozu dient das Werkzeug?

Die Gebietstypen beschreiben die Stadt in ihren bestehenden baulichen sowie freiräumlichen Strukturen. Wo ist das Quartier von Blockrandbebauung, wo von Ein- oder Zweifamilienhäusern geprägt oder wo sind historische Altstadtkerne? Die Typologie ist eine grobe Klassifizierung. Die Kartierung zeigt auf, welche Baustruktur in einem Gebiet jeweils dominant ist. Das heißt, in einem Gebiet mit vorherrschender Blockrandbebauung sind vereinzelt auch Zeilenbauten, Einfamilienhäuser oder Gewerbebauten anzutreffen.

Was braucht es jeweils, um die verschiedenen Gebietstypen zukunftsfähig zu machen? Jeder Gebietstyp hat eigene Potentiale, die herausgearbeitet und gestärkt werden sollten, aber auch Schwächen, die es zu bewältigen gilt. Das Werkzeug Gebietstypen zeigt kleinteilige Entwicklungsprinzipien für 12 Gebiete mit ähnlichen baulichen und freiräumlichen Strukturen auf. Neben grundsätzlichen Empfehlungen, wie die Schaffung von Barrierefreiheit, eines attraktiven ÖPNV-Angebots als zentraler Bestandteil eines vielfältigen Mobilitätsangebots oder der Verbesserung der Freiraumversorgung sowie ihrer Qualität, gibt es ebenfalls auf die spezifischen Bedürfnisse abgestimmte Handlungsempfehlungen.

## Was sind die Kernaussagen?

Unter den 12 Gebietstypen ergeben sich Querbezüge und ähnliche Anforderungen je nach Lage, Körnung und baulicher Substanz.

Historische Stadt- und Dorfkern (1), verdichtete mehrgeschossige Punkthäuser (4), Blockrandbebauung (5) und zentrumsnahe kleine Mehrfamilienhäuser (9) kämpfen durch ihre Zentrumsnähe mit Freiraumknappheit. Hier müssen die vorhandenen Freiraumpotentiale bestmöglich ausgeschöpft werden. Durch Entsiegelung und Begrü-

nung der Innenhöfe, Umleiten der Verkehrsflüsse, kompakte Stellplatzangebote für Anwohner\*Innen (Quartiersgaragen), die den ruhenden Pkw-Verkehr von den Wohnstraßen holen, kann neue (grüne) Aufenthaltsqualität erreicht werden. Ferner gilt es, leerstehende Erdgeschosszonen vielfältig, kleinteilig wie auch temporär nachzunutzen. Bei freistehenden Ein- und Zweifamilienhäusern (2), Ein- und Zweifamilienhäusern in verdichteter Bauweise (3) und Geschosswohnungsbau nach 1990 (8) bieten sich hingegen Möglichkeiten der Nachverdichtung bei gleichzeitiger Ergänzung durch neue Wohnformen, Verbesserung der spielsportlichen Angebote im Freiraum sowie Schaffung sozialer Mitten. Aus weitestgehend monofunktionalen Wohnquartieren gilt es, in Zukunft lebendige Räume zu machen, die allen Generationsbedarfen gerecht werden.

Der zeilenähnliche Geschosswohnungsbau (6), die Punkthäuser der 60er/70er (7) sowie die Großwohnsiedlungen (10) benötigen hingegen vorrangig eine Qualifizierung als auch Strukturierung der häufig weitläufigen Freiräume, sodass die Orientierung gefördert wird. Dies kann sowohl baulich als auch im Freiraum selbst durch neue Nutzungsangebote geschehen. Ferner sollten Sanierungen mit baulichen Anpassungen wie beispielsweise Grünregalen an Zeilenbauten einhergehen. Auch hier sind die Entwicklung sozialer Mitten zur Diversifizierung der Nutzungen wesentlich.

Bei den Gebieten, die der Bildung, sozialen Einrichtungen, Kultur und Sport (11) dienen, geht es um die Hybridisierung mit anderen, auch temporären Nutzungen zur Schaffung von starken Synergien. Kleinteilige Ergänzungen baulicher Art können hier auch Platz für Experimentierfelder bieten. Für den letzten Gebietstyp, Industrie und Gewerbe (12), gilt es, die Erreichbarkeit durch den ÖPNV zu stärken, Aufenthaltsqualitäten zu verbessern und mehrgeschossiges Gewerbe auch in Kombination

mit neuen Wohnformen weiterzudenken.

### **Was hat der Dialog ergeben?**

Fast einhellig zieht sich der Wunsch nach mehr Grün und erhöhter Aufenthaltsqualität in den Frei- und Grünflächen durch die Rückmeldungen zu den Gebietstypen, genauso wie eine gute Anbindung an den ÖPNV, eine gute Nahversorgung der Wohnstandorte bzw. eine attraktive Versorgung der Gewerbegebiete mit Verpflegungsmöglichkeiten. Der Umgang mit Nachverdichtung wird hingegen von den Bürger\*Innen sehr differenziert betrachtet: Bei den freistehenden Ein- und Zweifamilienhäusern kann sich die Mehrheit der Teilnehmenden eine durchaus stärkere Nachverdichtung vorstellen. In bereits sehr dicht bebauten Stadtteilen wie dem historischen Altstadtquartier oder Quartieren mit Blockrandbebauung dagegen sollten die Freiräume eher für die Durchgrünung oder Spiel- und Aufenthaltsflächen genutzt werden. Beim Gebietstyp des zeilenähnlichen Geschosswohnungsbaus und des Geschosswohnungsbaus nach 1990 gibt es sowohl den Wunsch nach Aufstockung und Weiterentwicklung zu einer (z.T. halb offenen) Blockrandbebauung wie auch den Wunsch, nicht aufzustocken und ungenutzte Grünflächen attraktiver zu gestalten. In den Großwohnsiedlungen wird mehr Platzbedarf für gemeinschaftlich genutzte Einrichtungen wie Gemeinschaftsräume oder Fahrradabstellgaragen angesprochen.

Sodann fragten die Bürger\*Innen, wie es gelingen könne, in allen Gebietstypen Platz für die Organisation nachhaltiger Mobilität zu schaffen? Es braucht breitere Wege und Abstellflächen für größere Räder (E-Bikes und Lastenräder), Parkraum für Carsharing, Quartiersgaragen vor allem in den bereits sehr verdichteten Gebietstypen wie der Blockrandbebauung oder auch dem zeilenähnlichen Geschosswohnungsbau, um dort die Freiflächen attraktiver gestalten zu können.

Speziell soziale Einrichtungen und Kultur- und Bildungsinfrastruktur brauchen eine bessere Anbindung an den ÖPNV, der die Standorte auch mit dem Landkreis gut verbindet. In den Gewerbe- und Industriegebieten, so wünschen es sich die Bürger\*Innen, ließe sich der Parkraum stapeln und so Platz effizienter nutzen und eine verstärkte Anbindung an die Schiene vorsehen. Auch fehlten hier Angebote wie Gastronomie, attraktive Grünflächen und Zugänge zum Main. Die Ränder der Gewerbegebiete könnten als Wohnstandorte entwickelt werden oder Wohnen mit nicht-störendem Gewerbe gemischt (unten Gewerbe, oben Wohnen), sowie Untergeschosse für Tiefgaragen künftig vorgeschrieben werden, um den Raum besser zu nutzen.

### **Wo liegt die FNP-Relevanz?**

Das Werkzeug Gebietstypen sollte der Strukturierung der Bauleitplanung dienen. Durch die Justierung an zentralen Stellschrauben müssen auch kleinteilige Entscheidungen bezogen auf bauliche Dichte, funktionale Nutzungsmischung und Freiraumversorgung getroffen werden. Dabei muss eine Abwägung verschiedener und gegebenenfalls konkurrierender Belange stattfinden. Beispielsweise sollte im Fall der freistehenden Ein- und Zweifamilienhäuser nur nachverdichtet werden, wenn keine wertvollen Landschaftsbestandteile und Biotopstrukturen zu erhalten sind.

Es gilt den Bestand zukunftsfähig zu machen und in dem Zuge baustrukturelle Aspekte mit freiräumlichen zu verknüpfen und diese auszutarieren. Zwangsläufig müssen dazu vertiefende Betrachtungen zu stadtklimatischen Aspekten, Nahversorgung und der Freiraumversorgung vorgenommen werden (s. Kapitel 6).

- 1** Historische Stadt- und Dorfkerne
- 2** Freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser
- 3** Ein- und Zweifamilienhäuser in verdichteter Bauweise
- 4** Verdichtete mehrgeschossige Punkthäuser
- 5** Blockrandbebauung
- 6** Zeilenähnlicher Geschosswohnungsbau
- 7** Punkthäuser 60er / 70er Jahre
- 8** Geschosswohnungsbau nach 1990
- 9** Zentrumsnahe kleine Mehrfamilienhäuser
- 10** Großwohnsiedlung
- 11** Bildung, soziale Einrichtungen, Kultur und Sport
- 12** Gewerbe und Industrie
- 13** Sonstiges (Hauptbahnhof u. JVA)  
\*keine Handlungsempfehlungen

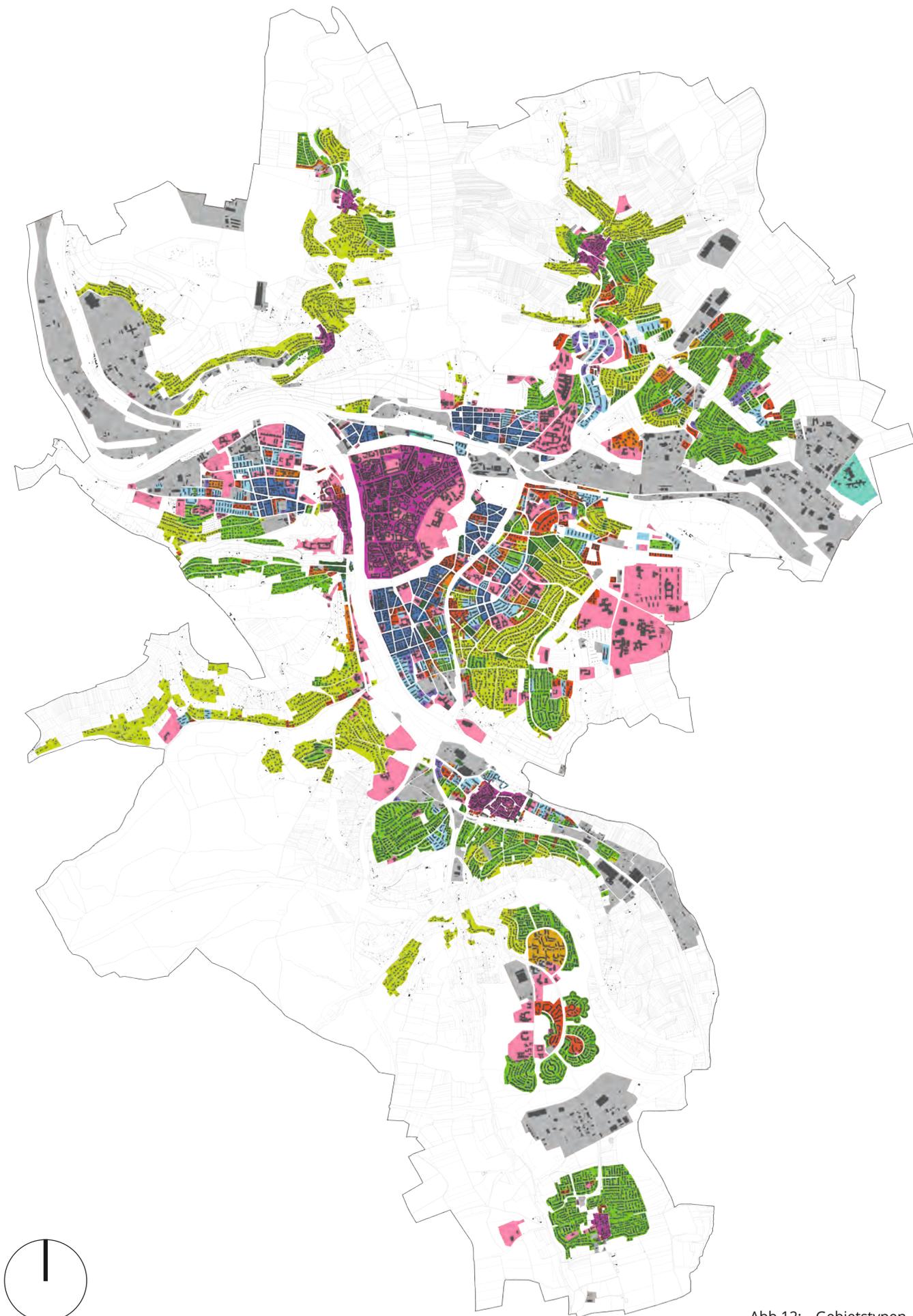


Abb.12: Gebietstypen

# STECKBRIEFE DER GEBIETSTYPEN

Folgende Handlungsempfehlungen sind das Ergebnis einer Synopse aus dem Planer\*Innen-Input und der Bürgerbeteiligung. Auf Basis der Rückmeldungen der Bürger\*Innen wurden die Handlungsempfehlungen priorisiert.

## 1 Historische Stadt- und Dorfkerne

- Historische Substanz bewahren
- Kleinteiligen Einzelhandel fördern
- Leerstehende Erdgeschosse nachnutzen
- Pflege und Stärkung der Gemeindemitten (Dorfkerne)
- Straßenräume aufwerten und gestalten
- Punktuelle Grünflächen (Taschenpark) schaffen

**priorisiert**

- Baulücken angemessen füllen
- Innenhöfe „aufräumen“ - grüne Freiräume schaffen
- Räume Zwischennutzen
- Nahversorgung sicherstellen
- Durchgangsverkehr verhindern
- Wohnen stärken
- Kulturelle Identität weiterentwickeln
- ÖPNV stärken
- Aufenthaltsqualität optimieren

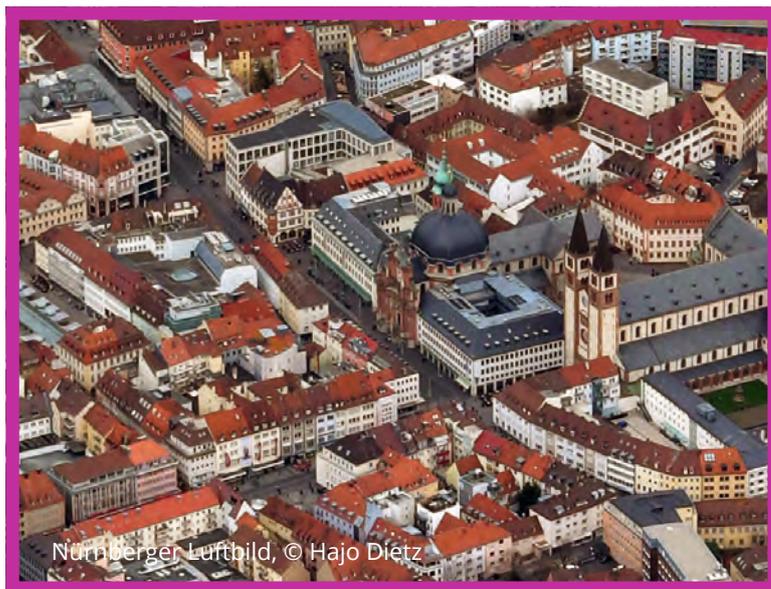


Abb.13: Historischer Stadtkern

## 2 Freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser

- Nachverdichten (Bebauung in zweiter Reihe, Aufstockung, Anbau etc. muss in Hanglage kritisch geprüft werden)
- Soziale Mitten entwickeln, Spielplätze mitdenken
- Nutzung nachhaltiger Mobilität unterstützen
- Biotopverbundfunktionen erhalten & ausbauen
- Nutzungen diversifizieren (Wohnen & Arbeiten etc.)

**priorisiert**

- Straßenraum aufwerten (Multifunktionalität, Gestaltung, Begrünung etc.)
- Energieversorgung dezentral organisieren
- Gebäude energetisch sanieren
- Barrierefreiheit herstellen
- Tagespflegeangebote schaffen



Abb.14: Freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser

### 3

#### Ein- und Zweifamilienhäuser in verdichteter Bauweise

- Quartiers-HUB als gemeinschaftliche Mitte entwickeln und mit Nahversorgung koppeln
- Straßenräume multifunktional ausgestalten (Fahrradwege schaffen und Straßen verkehrsberuhigen)
- Ergänzende Wohnformen hinzufügen
- Vermeidung von Oberflächenparken

**priorisiert**

- Dachbegrünung zur Verbesserung des Stadtklimas fördern
- Mobilitätspunkte (Teil-Auto, Lastenrad, E-Bike etc.) zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs schaffen.
- Aufstockungspotentiale ausschöpfen
- On-demand Mobilität
- Spiel- und Sportplätze zulassen



Abb.15: Ein- und Zweifamilienhäuser in verdichteter Bauweise

### 4

#### Verdichtete mehrgeschossige Punkthäuser

- Straßenräume aufwerten, fuß- und radverkehrsfreundlich gestalten
- Durchgangsverkehr rausnehmen
- Erdgeschoss für ergänzende Nutzungen öffnen (Tagespflege, Kinderbetreuung etc.)
- Durchgrünung verbessern
- Freiräume kleinteilig vernetzen

**priorisiert**

- Gemeinschaftsgärten anlegen
- Stellplatzbedarf durch den Ausbau von ÖV, Teil-Mobilität und klimaneutralen Antriebsarten reduzieren
- In Hanglagen Stiegen erhalten bzw. barrierefrei ausbauen
- Nahversorgung stärken
- Soziale Infrastrukturen entwickeln
- Spielplätze & Ruhezone schaffen

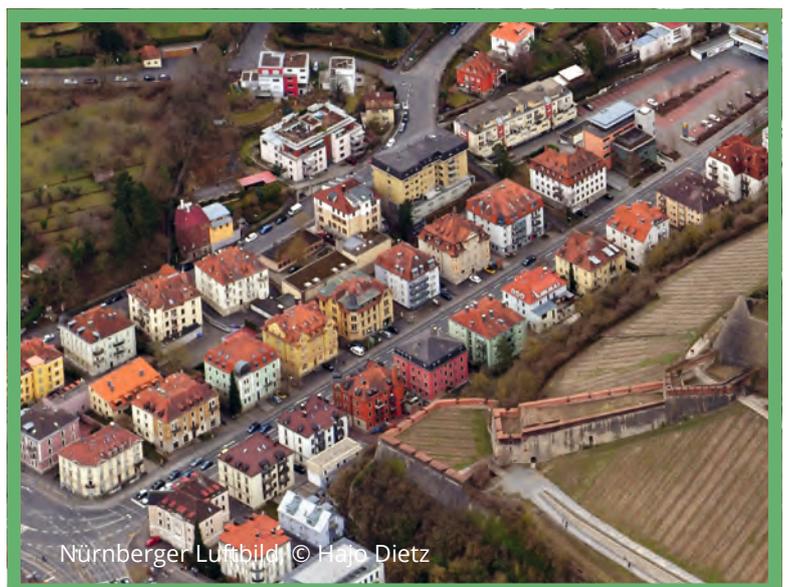


Abb.16: Verdichtete mehrgeschossige Punkthäuser

## 5 Blockrandbebauung

- Baulücken mit ergänzenden Wohnformen füllen oder bei Freiraummangel als „grüne Lücken“ entwickeln
- Quartiersfreiräume und Gemeinschaftsflächen schaffen
- Innenhöfe freiräumlich aufwerten und durchweg
- Ruhenden Verkehr komprimieren

**priorisiert**

- Hinterhofbebauung überprüfen bzw. qualifizieren
- Aufstockungspotentiale prüfen
- Wohnen und Arbeiten zusammendenken
- Erdgeschosse in zentralen Lagen mit öffentlichkeitsgenerierenden Nutzungen versehen
- Temporäre & flexible Nutzungen im Erdgeschoss ermöglichen
- Mehr Fahrradstellplätze schaffen



Abb.17: Blockrandbebauung

## 6 Zeilenähnlicher Geschosswohnungsbau

- Freiräume multifunktional gestalten
- Bauliche Akzente zur Gebietsstrukturierung setzen
- Sanierungen mit baulichen Anpassungen kombinieren
- Wohnformen und Wohnungsgrößen diversifizieren
- Nachbarschafts- bzw. Quartiersmitten inkl. Kinderbetreuung entwickeln
- Nahversorgung verbessern

**priorisiert**

- Neue Wohnformen auch in Kombination mit Arbeiten einbringen
- Aufstockung überprüfen
- Multimodale Mobilitätsangebote als Alternative zum eigenen Auto anbieten
- Dezentrale Energieversorgung entwickeln
- Orientierung im Freiraum erzeugen



Abb.18: Zeilenähnlicher Geschosswohnungsbau

## 7

### Punkthäuser 60er / 70er Jahre

- Freiräume und Straßenraum multifunktional gestalten
- Querverbindungen für Fahrrad- und Fußgängerverkehr ermöglichen
- Multimodale Mobilitätsangebote als Alternative zum eigenen Auto anbieten
- Sanierungen mit baulichen Anpassungen kombinieren
- Dach- und Fassadenbegrünung zur Verbesserung des Stadtklimas fördern

**priorisiert**

- Bauliche Akzente setzen
- Orientierung im Freiraum erzeugen
- Quartiersmitten entwickeln
- Neue Wohnformen auch in Kombination mit Arbeiten einbringen
- Aufstockung überprüfen
- Dezentrale Energieversorgung entwickeln
- Erdgeschosszonen beleben

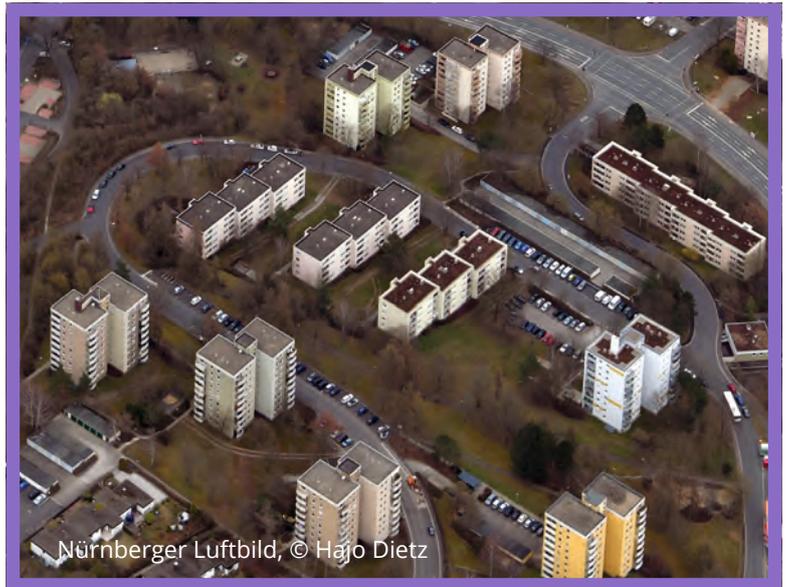


Abb.19: Punkthäuser 60er / 70er Jahre

## 8

### Geschosswohnungsbau nach 1990

- Dachbegrünung zur Verbesserung des Stadtklimas fördern
- Straßenräume qualifizieren und ruhenden Verkehr zu Gunsten der Nahmobilität zurückdrängen
- Gemeinschaftsgärten anbieten
- Generationsbedarfen gerecht werden
- Erdgeschossnutzungen flexibel handhaben

**priorisiert**

- Aufstockungspotentiale überprüfen
- Multimodale Mobilitätsangebote als Alternative zum eigenen Auto anbieten
- Nachbarschafts- bzw. Quartiersmitten entwickeln
- Rückzugsmöglichkeiten für Jugendliche anbieten
- Nahversorgung ausbauen

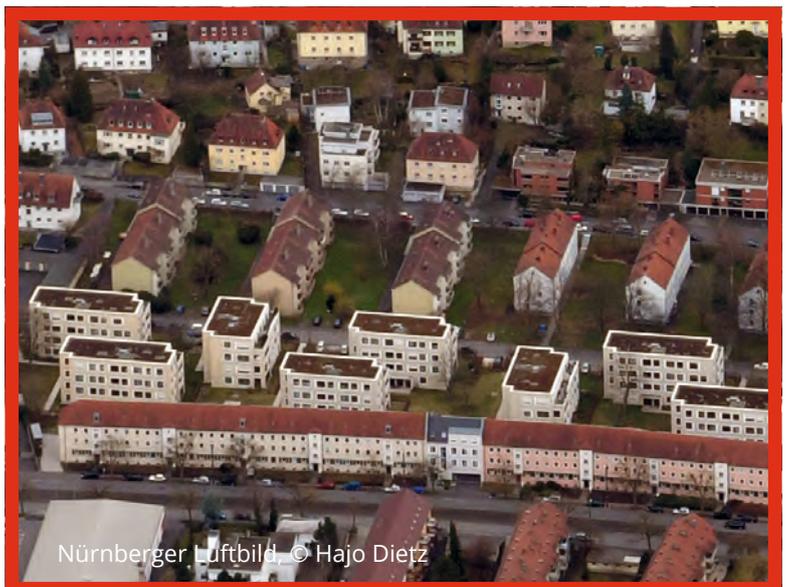


Abb.20: Geschosswohnungsbau nach 1990

## 9

### Zentrumsnahe kleine Mehrfamilienhäuser

- Nutzungsmix fördern
- Mobilitätspunkte (Teil-Auto, -Lastenrad, E-Bike etc.) als Alternative zum eigenen Auto anbieten, Verkehrsflüsse umstrukturieren (Einbahnstraßen)
- Straßenräume multifunktional ausgestalten und durch Pflanzung von Bäumen aufwerten / schattieren

#### priorisiert

- Quartiers-HUB als gemeinschaftliche Mitte entwickeln und mit öffentlichen Grün verbinden
- Neue Wohnformen auch in Kombination mit Arbeiten einbringen
- Anbau- und Aufstockungspotentiale ausschöpfen, dabei Dachbegrünung und barrierefreiheit mitdenken



Abb.21: Zentrumsnahe kleine Mehrfamilienhäuser

## 10

### Großwohnsiedlungen

- Freiräume multifunktional gestalten
- Nachbarschafts- bzw. Quartiersmitten mit zentralen sozialen Einrichtungen stärken
- Generationsbedarfen gerecht werden
- Rückzugsmöglichkeiten für Jugendliche anbieten
- Nahversorgung ausbauen
- Dach- und Fassadenbegrünung zur Verbesserung des Stadtklimas fördern

#### priorisiert

- Orientierung im Freiraum erzeugen
- Sanierungen mit baulichen Anpassungen kombinieren
- Neue Wohnformen auch in Kombination mit Arbeiten einbringen
- Multimodale Mobilitätsangebote als Alternative zum eigenen Auto anbieten
- Entwicklung von Gemeinschaftsgärten fördern

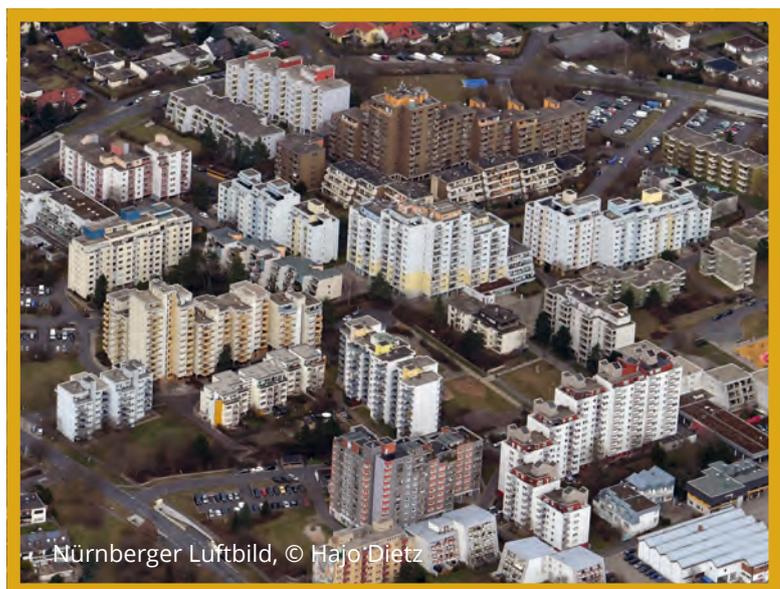


Abb.22: Großwohnsiedlungen

## 11 Bildung, Soziales und Kultur

- Institutionelle Freiräume zu bestimmten Zeiten für die Öffentlichkeit öffnen
- Durchwegung zur Verbesserung der Freiraumversorgung ermöglichen und verfeinern
- Hybridisierung mit anderen Nutzungen zur Schaffung von Synergien
- Kleinteilige Körnungen ergänzen
- dezentrale Angebote fördern (auch als Satelliten in einzelnen Stadtteilen)
- Multimodale Leihstationen schaffen

priorisiert

- Innovation fördernde temporäre Experimentierfelder anbieten
- Sanierungen mit baulichen Anpassungen kombinieren
- ÖPNV-Anbindung verbessern (auch Vernetzung in den Landkreis)

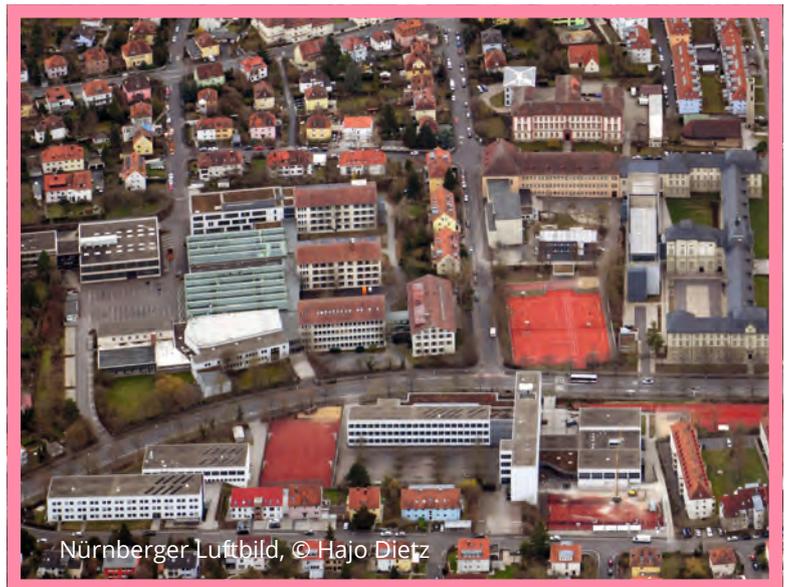


Abb.23: Bildung, Soziales und Kultur

## 12 Gewerbe und Industrie

- Spezifische Profilierung herausarbeiten
- Mehrgeschossiges Gewerbe etablieren
- Emissionsarmes Gewerbe mit alternativen Wohnformen kombinieren
- Aufenthaltsqualität öffentlicher Wege und Räume verbessern
- Nahversorgung / gastronomische Angebote für Beschäftigte erweitern
- Erreichbarkeit durch ÖPNV verbessern

priorisiert

- Dach- und Fassadenbegrünung zur Verbesserung des Stadtklimas fördern
- Flächen effizienter nutzen
- Freiraumversorgung deutlich verbessern
- Leerstand als Experimentierfelder nutzen
- Ruhenden Verkehr komprimieren
- „Quartierskantinen“ anbieten
- Artenschutz sicherstellen & Biotopachsen weiterentwickeln
- Emissionsschutzgesetz mitdenken



Abb.24: Gewerbe und Industrie

# ENTWICKLUNGSBEREICHE

---

## Wozu dient das Werkzeug?

Das Werkzeug Entwicklungsbereiche fokussiert jene Bereiche in der Stadt, durch deren grundsätzlichen Strukturumbau größtmögliche Impulse für den gesamten Stadtraum gesetzt werden können. Das Gefüge dieser sogenannten „Hebelbereiche“ wird hierzu auf den Prüfstand gestellt, um die Gebiete selbst zu qualifizieren und gleichzeitig das Umfeld spürbar aufzuwerten. In Würzburg liegen die ausgewählten Entwicklungsbereiche vornehmlich in den Tallagen, die hierzu maßgeblich umstrukturiert und aufgewertet werden müssen. Im Folgenden werden vier Entwicklungsbereiche unter die Lupe genommen. Diese sind im nachfolgenden Plan verzeichnet. Die Entwicklungsbereiche haben zum Ziel:

- Zukunftsweisende Impulse für die Gesamtstadt zu geben
- Barrieren zu überwinden und Wegeverbindungen zu verbessern
- Logistische, funktionale sowie symbolische Zentralitäten zu fördern
- Nutzungen effektiver zu verschränken
- Wohnungen in zentraler Lage zu schaffen
- Gewerbe effizienter zu organisieren
- Freiräume zu qualifizieren und besser zu vernetzen
- Das Stadtklima zu verbessern
- Biotop- und Hochwasserschutz zu optimieren

## Was sind die Kernaussagen?

Jeder der vier Entwicklungsbereiche weist spezifische Herausforderungen auf. Fragmentierte oder stadträumlich isolierte Bereiche gilt es zu integrieren

und verkehrlich, baulich und freiraumbezogen zu qualifizieren.

### Neuer Hafen / Dürrbachau (1)

Hier gilt es die bereits angelegte Zonierung auszubauen, das Hafen- und Industriegebiet mit seiner zentralen Bedeutung für die gesamte Region zu stärken und den gesamten Entwicklungsbereich durch Nahmobilität besser an die Stadt anzubinden. Zudem ist zu sondieren, wie neue Zentralitäten in diesem Gebiet durch Versorgungs- und Mobilitätsfunktionen geschaffen werden können.

### Zellerau / Neuer Hafen (2)

Die kleinteilige Durchmischung dieses Entwicklungsbereichs birgt eine große Qualität für das Quartier, die es bereichsweise noch auszubauen gilt. Diese identitätsstiftende Vielfalt ist jedoch besonders durch den Durchgangsverkehr beeinträchtigt. Die Zellerau ist dreifach von Hauptverkehrsstraßen durchschnitten und entsprechenden Immissionsbelastungen ausgesetzt. Hier gilt es die verkehrliche Situation multimodal zu entwickeln, Pendlerströme umweltschonender zu organisieren und zudem die einzelnen Teilbereiche in ihrer Nutzungsvielfalt sensibel weiterzudenken.

### Nürnberger Straße (3)

Dieser Entwicklungsbereich birgt aufgrund seiner zentralen Lage und des Gebäudebestands großes Potential für ein urbanes, stark auf hochwertige Dienstleistung, Kreativwirtschaft, Kultur und Gastronomie ausgerichtetes Quartier in der Stadt. Dazu muss die Nürnberger Straße über die Setzung und Stärkung von Nutzungsschwerpunkten stadträum-

lich besser eingebunden und gleichzeitig schneller und leichter erreichbar werden. Der Entwicklungsbereich hat zudem zentrale Bedeutung für das Stadtklima, den Biotop- und Grünflächenverbund. Auch dieser Komponente gilt es mehr Rechnung zu tragen.

#### **Heidingsfeld (4)**

Die Herausforderung in Heidingsfeld besteht darin, die Quartiere rund um das Städtle so zu entwickeln, dass dieses in seiner Funktion als Markt und Zentrum gestärkt wird. Hierbei geht es um die Neuausrichtung von Misch- bzw. Gewerbegebieten, um eine funktionale Anreicherung der Wohngebiete sowie um einen Ausbau der funktionalen Verbindungen zum Mainufer.

#### **Was hat der Dialog ergeben?**

Die Entwicklungsbereiche sind eingehend durch die Fachplaner\*Innen auf ihre Potentiale und Defizite untersucht worden. Daraufhin entstanden Entwürfe für jeden der vier Entwicklungsbereiche. Diese dienten im Dialogprozess als Diskussionsgrundlage und riefen viel Zuspruch als auch lebhaft Diskussionen unter den Teilnehmenden hervor.

Es entstanden viele spannende Ideen, wie etwa die Umwidmung des Hafens zu einer Hafencity, die vielleicht nicht sofort umzusetzen sind, aber in Zukunft als reichhaltiger Ideenpool dienen könnten. Grundsätzlich können sich die Bürger\*Innen in allen der vier Entwicklungsbereiche neues, an die jeweilige Situation angepasstes Wohnen vorstellen. Die Stärkung der Nahmobilität, der Nahversorgung, das Thema Mainufer, als auch die

Anbindung und Erreichbarkeit (über ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind Entwicklungsbereich übergreifend wichtige Anliegen der Bürger\*Innen.

#### **Wo liegt die FNP-Relevanz?**

Seit Jahren prägen Diskussionen über neue Formen von Produktion und Arbeit im Sinne der „productive city“ die Stadtentwicklung. So wird aktuell die Bedeutung von Industrie und Produktion für die Prosperität der Städte neu erkannt. Besonders geeignet sind in dieser Betrachtung die genannten, von Gewerbe und Industrie geprägten vier Entwicklungsbereiche. Die dort bereits bestehende räumliche Nähe von Wohnen und Gewerbe gilt es verstärkt zu ermöglichen und sozialverträglich zu gestalten.

Mit den vier Entwicklungsbereichen als Hebel besteht die Möglichkeit, an entscheidenden Stellen Impulse für die Entwicklung der Stadt zu setzen. So könnte die Nürnberger Straße positive Effekte etwa im Bereich Verkehr als auch für die Entwicklung von Lengfeld, Grombühl und dem Frauenland haben. Der Vorschlag einer neuen Mainbrücke von der Dürrbachau in die Zellerau könnte sowohl die Ausbildung eines Quartierszentrums in der Dürrbachau fördern, mehr Anbindung an attraktive Naherholungsräume und die Innenstadt schaffen und zugleich hoch attraktive Radrouten in benachbarte Quartiere und Nachbarkommunen ermöglichen.



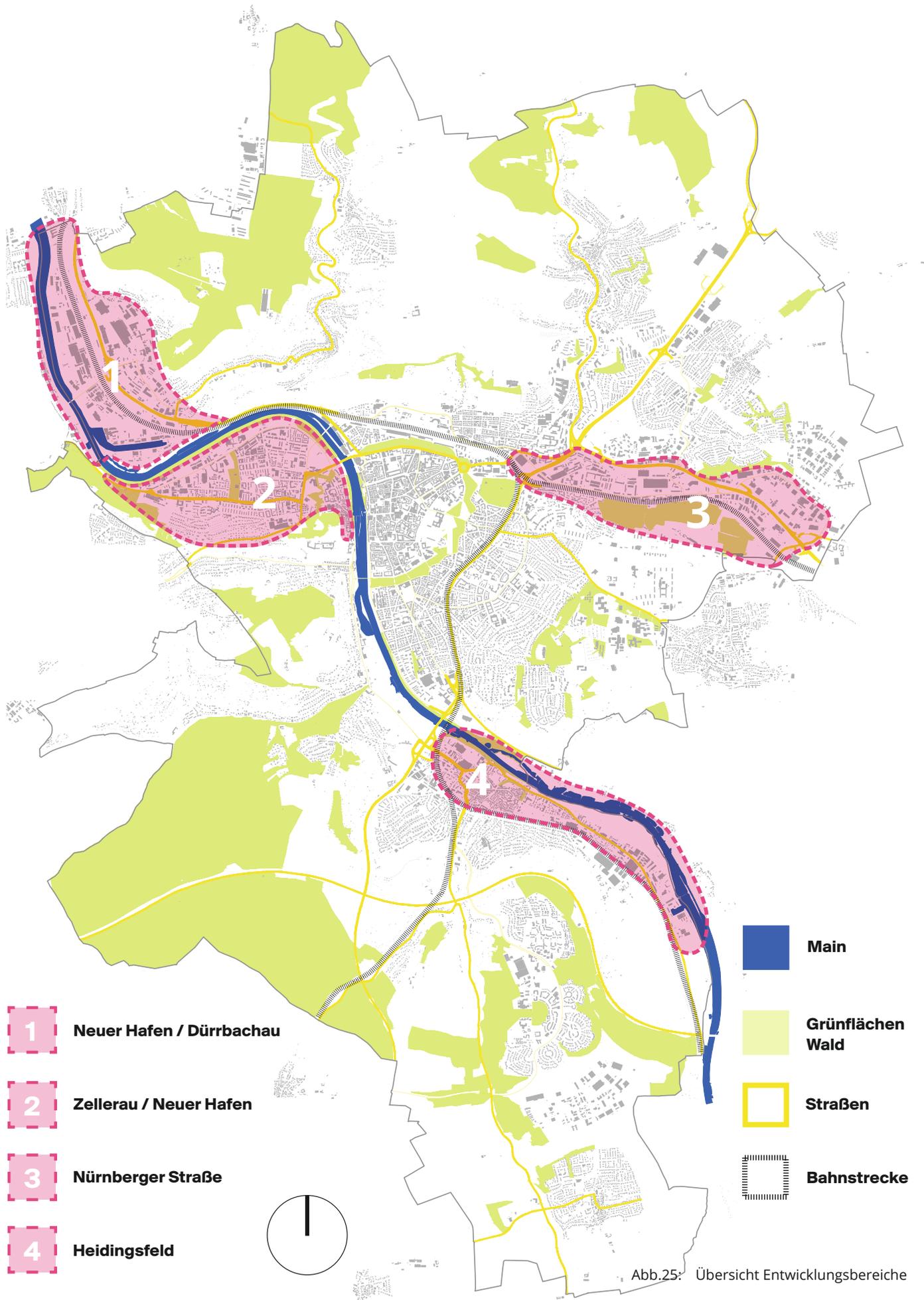


Abb.25: Übersicht Entwicklungsbereiche

# Neuer Hafen / Dürrbachau





Nürnberger Luftbild © Hajo Dietz  
Abb. 26 Schrägluftansicht von Osten

# NEUER HAFEN / DÜRRBACHAU

---

## Ausgangssituation

Der Sonderstandort des Neuen Hafens sowie des Güterbahnhofs ist trotz der stadtweiten wie regionalen Bedeutung untergenutzt und der Bahnhof Würzburg-Zell in seiner logistischen und funktionalen Bedeutung nicht erkannt und entwickelt. Der motorisierte Individual- und Schwerverkehr dominiert diesen Teilraum Würzburgs sehr stark. Auch sind die übergeordneten Rad- und Fußwegverbindungen wenig attraktiv gestaltet. Die Bereiche entlang des Öhlbergs und unterhalb der Straße Am Roßberg mit seiner deutlich überwiegenderen Wohnnutzung sind nicht hinreichend über den ÖPNV angebunden und stadträumlich integriert. Trotz seiner Lage und stadträumlichen Präsenz weist der Stadtteil deutliche Defizite in der Behandlung des Stadt- und Landschaftsbilds auf. In der Dürrbachau gilt es insofern, die angelegte Zonierung vom Hafen- und Industriestandort über das Gewerbegebiet Veitshöchheimer Straße hinauf zum Mischgebiet oberhalb der Max-von-Laue-Straße in ihrer Struktur zu stärken und zu diversifizieren. Dies kann durch bessere Verbindungen zwischen den Nutzungen, Ausbildung von zentralen Knotenpunkten (Hubs) mit Versorgungs- und Mobilitätsfunktionen und den Ausbau des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, Fuß) geschehen. Darüber hinaus sollte der Landschafts- und Stadt- raum in dieser sehr zentralen Lage qualitativ gestaltet werden.

## Planerischer Input

Folgende Maßnahmen sind seitens der Planer\*Innen entwickelt und in den Lupen-Veranstaltungen zur Diskussion gestellt worden:

- Eine Aufwertung des Ortseinganges im Südosten der Dürrbachau würde die Entwicklung des Gebiets fördern und die Lesbarkeit stärken.
- Durch die Einbindung der Emery-Barracks in das Gewerbegebiet ließe sich der Gewerbestandort Dürrbachau langfristig ausbauen und profilieren. Dabei würde die Neugestaltung und Nutzungserweiterung des Bereichs

um den Bahnhof Würzburg-Zell eine zentrale Rolle spielen. Im Zuge des Bahnhofsbaus wäre auch die Erreichbarkeit des Bahnhofs zu verbessern, u.a. durch verbesserte Rad- und Fußwege, die verstärkte Anbindung des Bahnhofs durch Buslinien sowie eine höhere Taktung.

- Ein attraktiver Bahnhofsbereich mit dichten Haltefrequenzen hätte strategische Bedeutung für die Neuansiedlung von Firmen, den Ausbau gastronomischer Angebote für Beschäftigte und auch als Standort für ein Park&Ride-Angebot. Zudem würde auch die Entwicklung des Hafen- und Industriegebiets davon profitieren.
- Abseits stark befahrener Straßen könnte längs der Otto-Hahn-Straße und ihres Grün-/Gehölzstreifens ein attraktiver Radweg in und aus Richtung Veitshöchheim entstehen. Mit dem Bau einer neuen Fußgänger- und Radfahrerbrücke über den Main entstünde eine sehr gute Anbindung in Richtung Zellerau und Innenstadt. Aufgrund seiner Lage abseits von empfindlichen Siedlungsbereichen ist das Hafen- und Industriegebiet einer der wenigen Bereiche, in denen Störfallbetriebe angesiedelt werden können. Diese Funktion gilt es für Würzburg zu bewahren.
- Insbesondere das unmittelbare Mainufer und Saumbereiche der Bahn (Trockenstandorte) sind zentrale Bestandteile des übergeordneten Biotopverbunds und sollten als solche weiterentwickelt werden.
- Indem das Mischgebiet entlang der Max-von-Laue-Straße talwärts erweitert wird, ließe sich die Wohnfunktion am Roß- und Öhlberg unterstützen und besser anbinden. Die Nahversorgungstandorte an der Alfred-Nobel-Straße wie auch der untere Bereich der Dürrbachau würde so auch mehr Öffentlichkeit und Zentralität erhalten.

### **Was hat der Dialog ergeben?**

Den Ausbau des Bahnhofs Würzburg-Zell mit gleichzeitiger Ergänzung durch ein Park&Ride-Angebot, sowie die Rad- und Fußgängerbrücke über den Main nimmt die Bürgerschaft als äußerst positiv auf. Im Bereich Bahnhof Würzburg-Zell wird ein Nahversorgungsstandort begrüßt. Die Bürger\*Innen wünschten sich neben der vorgeschlagenen Brücke über den Main auch einen Zugang zum Wasser. Eine Badestelle könnte dabei flussabwärts Richtung Zellerau angelegt werden. Darüber hinaus sehen die Bürger\*Innen grundsätzlich ein großes Potential entlang des Mainufers für freizeitorientierte Nutzungen und können sich dort Nutzungen wie einen Abenteuerpfad vorstellen. Der Ausbau des Radwegenetzes wird unterstützt und besonders längs der Friedrich-Koenig-Straße vorgeschlagen. An der Laurentiusbrücke können sich die Bürger\*Innen ein Kulturzentrum mit Veranstaltungsflächen vorstellen. Sollte die oberirdische Stromtrasse in Zukunft wegfallen, könnten in diesem Bereich neue Wohnbauflächen entstehen. Aus Sicht der Landschaftsplanung sollten allerdings im Sinne der Wahrung naturräumlicher Qualitäten am Pfaffenberg keine Wohnbauflächen ausgewiesen werden. Zudem wurde auf den Dialogveranstaltungen das öffentliche Interesse am Erhalt und der Neunutzung leerstehender Gebäude unterstrichen. Dafür müsste eine gute Rechtsgrundlage geschaffen und Konzepte für die Neubelegung ausgearbeitet werden.

### **Zukunftsvision**

Die Dürrbauchau wird trotz des abgelegenen Standorts zu einem belebten und diversen Gewerbegebiet, das von der Lage am Hafen auf logistischer als auch identitätsstiftender Ebene profitiert. Inmitten des Gebiets entsteht auf den freien Flächen des Grundstücks der ehemaligen Kaserne (Emery-Barracks) ein neuer und attraktiver Ort für Produktion und Gewerbe. Zwischen dem aufgewerteten Ortseingang und dem mit neuen gastronomischen Angeboten angereicherten Bahnhofsbereich wird die Konversionsfläche zum Anker und somit Anziehungspunkt für neue Unternehmen.

Diese profitieren von den dichten Fahrtakten am Bahnhof Würzburg-Zell, dem Versorgungsangebot sowie den grünen Radwegen über die neue Mainbrücke in die Zellerau und die Innenstadt. Dank der neu entstehenden Zentralität im unteren Bereich der Dürrbachau gewinnen die teils abgelegenen Wohnbereiche talaufwärts an Versorgungsqualität und Erreichbarkeit. Besonders das Mischgebiet entlang der Max-von-Laue-Straße gewinnt an Potential zur Umsetzung neuer, hybrider Wohnformen.

### **Wo liegt die FNP-Relevanz?**

Im Entwicklungsbereich Neuer Hafen / Dürrbachau wird deutlich, dass die Reichweiten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auszubauen sind. Dadurch gelänge nicht nur eine bessere Erreichbarkeit der Randlagen, sondern auch die Ausbildung von neuen Zentralitäten. Konkret könnte der Bahnhofsbereich um den Bahnhof Würzburg-Zell zu einem attraktiven Ort der Nahversorgung mit angegliedertem Park&Ride-Angebot entwickelt werden. Die dichten Haltefrequenzen hätten strategische Bedeutung für die Neuansiedlung von Firmen sowie die Weiterentwicklung der bestehenden Betriebe. Ferner sollte das Industrie- und Hafengebiet im Süden als Bereich für Störfallbetriebe erhalten werden. Die Emery-Barracks sollten als neuer attraktiver Standort für Gewerbe und Produktion gedacht werden und könnten dadurch die langfristige Entwicklung des gesamten Gewerbegebiets fördern. Über ein Mischgebiet oberhalb der Max-von-Laue-Straße (derzeit eine Hochspannungstrasse) wären die abseits gelegenen Wohnbereiche besser anzubinden. Ansonsten sollte eine Ausbreitung der Bebauung in den Hanglagen im Sinne des Landschaftsbildes bewusst begrenzt werden. Gleichzeitig gilt es, die Kontinuität der Biotopverbunde auszugestalten und die gliedernde Freiraumverbindungen entlang des Mains, der Schienen und hoch in die Hänge zu stärken. Eine neue Mainbrücke für den Rad- und Fußgängerverkehr sollte als direkte und attraktive Anbindung in die Zellerau sowie die Innenstadt gedacht werden.

# Neuer Hafen / Dürrbachau

## Radwege abseits der stark befahrenen Straßen

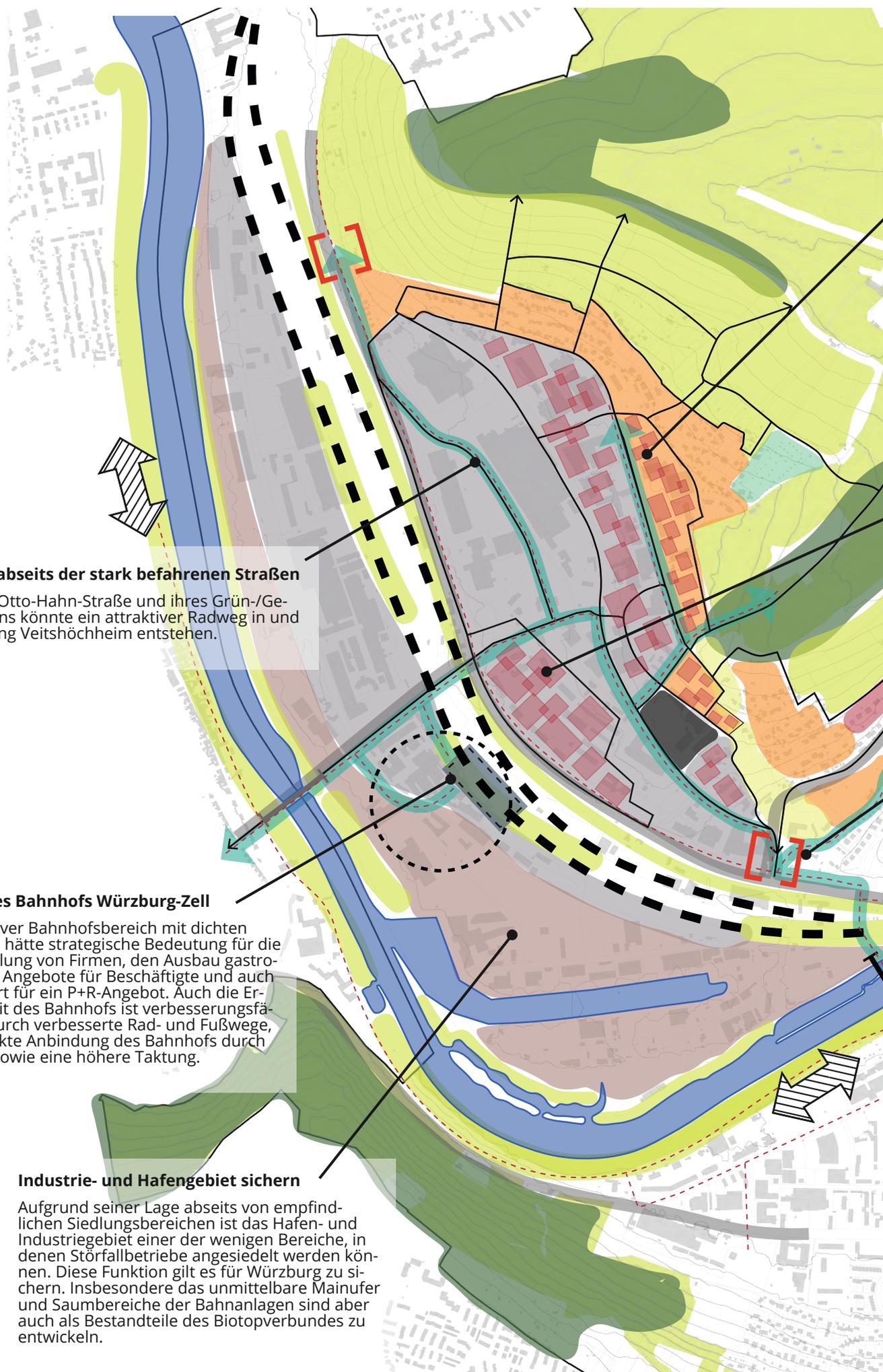
Längs der Otto-Hahn-Straße und ihres Grün-/Ge-  
hölzstreifens könnte ein attraktiver Radweg in und  
aus Richtung Veitshöchheim entstehen.

## Ausbau des Bahnhofs Würzburg-Zell

Ein attraktiver Bahnhofsbereich mit dichten  
Fahrtakten hätte strategische Bedeutung für die  
Neuansiedlung von Firmen, den Ausbau gastro-  
nomischer Angebote für Beschäftigte und auch  
als Standort für ein P+R-Angebot. Auch die Er-  
reichbarkeit des Bahnhofs ist verbesserungsfä-  
hig, u.a. durch verbesserte Rad- und Fußwege,  
die verstärkte Anbindung des Bahnhofs durch  
Buslinien sowie eine höhere Taktung.

## Industrie- und Hafengebiet sichern

Aufgrund seiner Lage abseits von empfind-  
lichen Siedlungsbereichen ist das Hafen- und  
Industriegebiet einer der wenigen Bereiche, in  
denen Störfallbetriebe angesiedelt werden kön-  
nen. Diese Funktion gilt es für Würzburg zu si-  
chern. Insbesondere das unmittelbare Mainufer  
und Saumbereiche der Bahnanlagen sind aber  
auch als Bestandteile des Biotopverbundes zu  
entwickeln.



### Mischgebiet an der Max-von-Laue-Straße

Indem das Mischgebiet bis zur Max-von-Laue-Straße talwärts erweitert wird, ließe sich der abseits gelegene Wohnbereich entlang der Straßen Ölberg und Am Roßberg besser anbinden. Der Versorgungsstandort an der Alfred-Nobel-Straße wie auch der untere Bereich der Dürrbachau könnten so an Öffentlichkeit und Zentralität gewinnen.

### Gewerbestandort Dürrbachau

Der Gewerbestandort Dürrbachau ließe sich langfristig durch die Einbindung der Emery-Barracks in das Gewerbegebiet ausbauen.

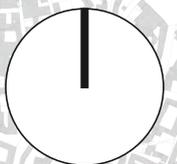
### Ortseingang aufwerten

Eine Aufwertung des Ortseinganges könnte die Entwicklung der Dürrbachau stärken.

### Mainbrücke für Rad- und Fußgängerverkehr

Mit dem Bau einer neuen Fußgänger- und Radfahrerbrücke über den Main entstünde eine direkte und attraktive Anbindung in Richtung Zellerau und Innenstadt.

Abb.27: Entwicklungsbereich Neuer Hafen / Dürrbachau



# Zellerau / Neuer Hafen





Nürnberg Luftbild, © Hajo Dietz

Abb.28: Schrägluftansicht aus Nord-Ost

# ZELLERAU / NEUER HAFEN

---

## Ausgangssituation

Die Entwicklung dieses sehr vielfältigen Quartiers konnte durch das Programm „Soziale Stadt“ in den letzten Jahren deutliche Erfolge vorweisen und die Zellerau entwickelte sich so zu einem vielfältigen, grün-durchsetzten Stadtteil. Die kleinteilige Durchmischung wurde als identitätsstiftend aufgegriffen und gestärkt. Dieser eingeschlagene Weg lässt sich fortsetzen, indem in den verschiedenen Teilbereichen des Quartiers jeweils nach einem Passungsverhältnis zwischen den Nutzungen gesucht wird. So könnte sich etwa das Quartier Benzstraße in Richtung eines Mischgebiets entwickeln und dabei Wohnnutzung aufnehmen. Die Zellerau ist allerdings weiterhin stark vom Durchgangsverkehr belastet und dadurch auch vom landschaftlichen Umfeld abgeschnitten. Hier gilt es Optionen zum Ausbau des ÖPNV und von Park&Ride-Stationen zu prüfen und das Wegenetz für den Rad- und Fußgängerverkehr auszubauen.

## Planerischer Input

Folgende Maßnahmen sind seitens der Planer\*Innen entwickelt und in den Lupen-Veranstaltungen zur Diskussion gestellt worden:

- Am westlichen Quartierseingang mit den Sonderbauflächen Gewerbe, Kultur und Einzelhandelsstandorten könnte der Ausbau einer kleinteiligen Struktur Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe aufnehmen.
- Das Quartier Benzstraße ließe sich in Richtung eines Mischgebiets, das Arbeiten und Wohnen dicht verknüpft, entwickeln.
- Große behördliche Einrichtungen prägen das Quartier. Was könnten diese Einrichtungen zur Wohn- und Arbeitsqualität im Quartier beitragen? Ließen sich die daran anschließenden Freiflächen in Teilen öffentlich zugänglich machen?
- An der Frankfurter Straße gilt es die Versor-

gungsschwerpunkte zu stärken, auch indem sie stadträumlich akzentuiert, also städtebaulich oder durch die Gestaltung der Freiräume hervorgehoben werden.

- Die wünschenswerte wohnbauliche Ergänzung im Bestand könnte mit einer Aufwertung der Freiräume verbunden werden. Durch geeignete, lärmrobuste Architektur könnten Freiräume von Lärmimmissionen entlastet werden. So könnte auch studentisches Wohnen Einzug in die Zellerau finden.
- Gemeinschaftsgärten inmitten des Quartiers und siedlungsnah gelegene Freiräume könnten das vorhandene gute Angebot für Freizeitgärtner\*Innen weiter ergänzen.
- Für eine Drosselung des Durchgangsverkehrs gilt es eine Verlängerung der Straßenbahn nach Zell a.M. oder zum Bahnhof Würzburg-Zell zu prüfen und mit der Schaffung von Park&Ride-Stationen zu kombinieren. Auf der Höchberger Straße wäre eine bevorrechtigte Trasse für den ÖPNV wünschenswert.
- Mit einer neuen Mainbrücke für den Rad- und Fußgängerverkehr entsteht eine direkte Verbindung ins Dürrbachtal und in Richtung Veitshöchheim. Sie könnte auch dazu beitragen, die Anbindung der Zellerau an die Mainwiesen zu verbessern. Am Main gilt es informelle Nutzungsmöglichkeiten, wie etwa das Flussbaden, zu stärken.

## Was hat der Dialog ergeben?

Die Rad- und Fußgängerbrücke wird wie schon im Entwicklungsbereich Neuer Hafen / Dürrbachau stark begrüßt. Über deren genaue Positionierung ist jedoch noch zu diskutieren. Als äußerst relevant wird die Verbesserung des Wegenetzes für Radfahrer\*Innen und Fußgänger\*Innen durch das Gebiet gesehen. Besonders wichtig sei dabei die Stärkung der Radwegeachsen in die Stadt als auch die Schaffung von Querungshilfen über Straßen

mit stark trennender Wirkung wie beispielsweise der Höchberger Straße. Das Thema Verkehr spielt für die Bürger\*Innen grundsätzlich eine bedeutende Rolle. Dabei ist besonders die ÖPNV-Anbindung über Würzburg hinaus genannt und gewünscht worden.

Im Quartier Benzstraße kann sich die Bürgerschaft das vorgeschlagene Mischgebiet in hoher Qualität entwickelt und mit partiell hoher Geschossigkeit vorstellen. Die Bürger\*Innen weisen auf die Parksituation am Bürgerbräu-Areal hin und wünschen dort eine Aufwertung und den Ausbau zu einem Naherholungsraum mit Freizeitangeboten.

Wie durch die Planer\*Innen vorgeschlagen, wird der Erhalt und die Stärkung der Kleingärten begrüßt. Es wurde der Schutz des Wäldchens an der Zeller Waldspitze sowie eine qualitativ hochwertige Gestaltung der bereits bestehenden Freiräume gefordert.

### **Zukunftsvision**

Das heute sehr vielfältige Quartier Zellerau erlebte in den letzten Jahren eine erfolgreiche Entwicklung. Dieser positive Schwung soll aufgenommen und weitergetragen werden. Die Zellerau wächst räumlich, aber auch sozial-nachbarschaftlich stärker zusammen, indem der Durchgangsverkehr dank des sinnvollen Ausbaus des ÖPNV mit Anschluss an den Bahnhof Würzburg-Zell und einer Verbesserung der Radwegsituation gedrosselt und die Versorgungssituation an zentralen Lagen gestärkt und qualifiziert wird. An der Benzstraße sowie am westlichen Quartierseingang entstehen kleinteilige, spannende Areale, die mit vielfältigen Nutzungen wie Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben gespickt sind und Arbeiten und Wohnen auf innovative Weisen zu kombinieren wissen. Die neue fußgänger- und radfahrerfreundliche Mainbrücke bindet das Quartier besser an die umliegenden Stadtteile an und entlang der Mainwiesen entstehen neue informelle Freizeitmöglichkeiten

wie das Flussbad. Zusammen mit der Aufwertung und Öffnung bereits vorhandener Freiräume gewinnt die Zellerau somit an Attraktivität für neue und junge Bewohner\*Innen.

### **Wo liegt die FNP-Relevanz?**

Durch die Beförderung einer kleinteiligen Struktur mit Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben am westlichen Quartierseingang ließe sich die bereits vorhandene kleinteilige Durchmischung, welche als identitätsstiftend wahrgenommen wird, weiter stärken. Entlang der Frankfurter Straße könnten die vorhandenen Versorgungsschwerpunkte baulich ergänzt und durch Frei- und Plätzzräume qualifiziert werden. Dies hätte positive Auswirkungen auf die umliegende Wohnqualität. Es ist zu prüfen, ob sich das Quartier Benzstraße mit seiner attraktiven Lage am Main zu einem Mischgebiet mit neuen Wohnformen entwickeln lässt.

Als wichtiges Anliegen der Bürgerschaft sollte die mögliche Verlängerung der Straßenbahn Richtung Westen zum Bahnhof Würzburg-Zell oder nach Zell a.M. untersucht werden.

Die Mainwiesen dienen bereits heute als ein attraktiver Ort für die Naherholung. Diese Qualität gilt es mit informellen Nutzungsmöglichkeiten weiter zu qualifizieren und über neue Mainbrücken für die umliegenden Quartiere zugänglich zu machen.

Die Zellerau ist ein relativ dicht bebauter und bewohnter Stadtteil. Wohnbauliche Ergänzungen sollten daher - auch im Sinne des Ortscharakters - stets zusammen mit der Bewahrung der vorhandenen Freiräume gedacht werden. Darüber hinaus wäre es wünschenswert, die Freiräume der berufsbildenden und öffentlichen Einrichtungen partiell öffentlich zugänglich zu gestalten.

# Zellerau / Neuer Hafen

## Mainbrücke für den Rad- und Fußgängerverkehr

Mit einer neuen Mainbrücke für den Rad- und Fußgängerverkehr entstünde eine direkte Verbindung ins Dürrbachtal und in Richtung Veitshöchheim. Sie könnte mit einer Verbesserung der Anbindung der Zellerau an die Mainwiesen verbunden werden. Am Main ließen sich informelle Nutzungsmöglichkeiten, wie etwa das Flussbad, ausbauen.

## Ausbau des ÖPNV und P+R

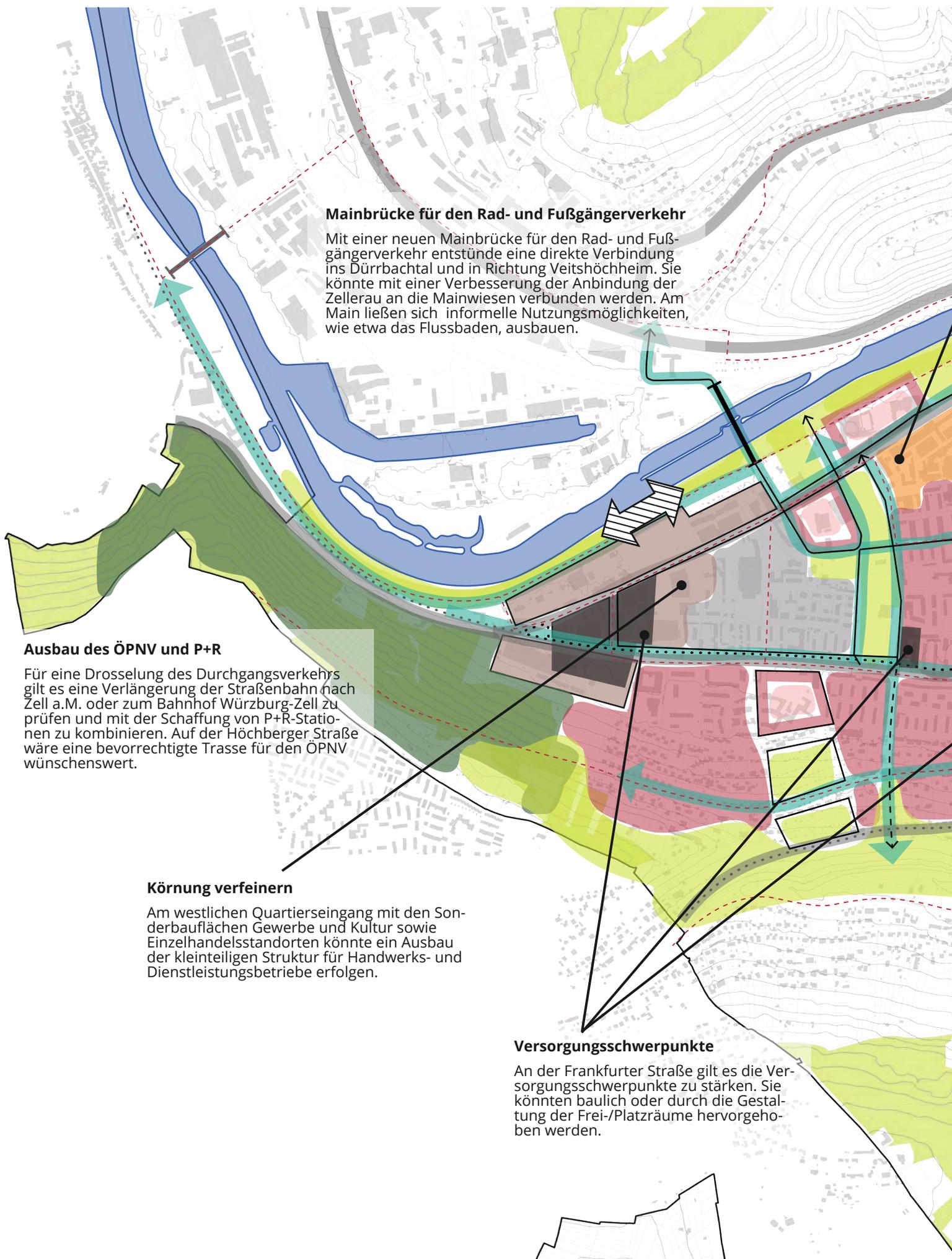
Für eine Drosselung des Durchgangsverkehrs gilt es eine Verlängerung der Straßenbahn nach Zell a.M. oder zum Bahnhof Würzburg-Zell zu prüfen und mit der Schaffung von P+R-Stationen zu kombinieren. Auf der Höchberger Straße wäre eine bevorrechtigte Trasse für den ÖPNV wünschenswert.

## Körnung verfeinern

Am westlichen Quartierseingang mit den Sonderbauflächen Gewerbe und Kultur sowie Einzelhandelsstandorten könnte ein Ausbau der kleinteiligen Struktur für Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe erfolgen.

## Versorgungsschwerpunkte

An der Frankfurter Straße gilt es die Versorgungsschwerpunkte zu stärken. Sie könnten baulich oder durch die Gestaltung der Frei-/Platzräume hervorgehoben werden.



### Benzstraße als Mischgebiet

Das Quartier Benzstraße ließe sich in Richtung eines Mischgebietes entwickeln und könnte Wohnungen aufnehmen. Freiräume wurden angrenzend mit der „Grünen Mitte Zellerau“ bereits geschaffen.

### Berufsbildungseinrichtungen

Große Berufsbildungseinrichtungen prägen das Quartier. Die Frage ist, was könnten die Einrichtungen zum Quartier beitragen? Ließen sich etwa ihre Freiräume zugänglich machen?

### Neue Räume für das Freizeitgärtnern

Mit Gemeinschaftsgärten in Mitten des Quartiers und siedlungsnah gelegenen Freiräumen könnten weitere Angebote für Freizeitgärtner\*Innen geschaffen werden.

### Wohnbauliche Ergänzungen

Die wünschenswerte wohnbauliche Ergänzung im Bestand könnte mit einer Aufwertung der Freiräume verbunden werden. Durch geeignete, lärmrobuste Architektur könnten Freiräume von Lärmimmissionen entlastet werden. Die Zellerau bietet sich dabei auch als Standort für studentisches Wohnen an.

Abb.29: Entwicklungsbereich Zellerau / Neuer Hafen



# Nürnberger Straße





Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz  
Abb. 31: Schrägluftansicht aus Nord-West

# NÜRNBERGER STRASSE

---

## Ausgangssituation

Der Gewerbestandort an der Nürnberger Straße ist derzeit kaum stadträumlich integriert, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr schwer erreichbar und auch über den ÖPNV kaum erschlossen. Große Konversionsflächen liegen derzeit brach. Darüber hinaus sind weite Bereiche durch den Straßenverkehr und Bahnbetrieb stark verlärm. Der Entwicklungsbereich hat zudem zentrale Bedeutung für das Stadtklima sowie den Biotop- und Grünflächenverbund. Fließgewässern, wie der Kürnach, fehlen aber hinreichende Uferrandstreifen, die Frischluftströme laufen zudem Gefahr durch eine Überbauung nachhaltig gestört zu werden. Insofern gilt es die Nürnberger Straße zu einem integrierten Teil der Stadt werden zu lassen, das Gewerbegebiet stärker zu profilieren und bei der Entwicklung des Gebiets insbesondere die stadtklimatischen Funktionen zu stärken. Dazu wäre u.a. das ÖPNV-Angebot zu verbessern, etwa durch Schaffung eines Bahnhaltepunkts an der Bahnstrecke nach Schweinfurt. Ein attraktives Wegenetz für den Rad- und Fußgängerverkehr könnte Verbindungen in die umliegenden Quartiere und zur Innenstadt ausbauen. Mit der Setzung der Nutzungsschwerpunkte sollten die Gewerbeareale Bezüge zu den benachbarten Quartieren aufnehmen, so wären für den innenstadtnahen Bereich Aumühle / Faulenbergkaserne hochwertige Dienstleistung, Kreativwirtschaft, Kultur und Gastronomie zu bevorzugen. Die Förderung dieser Funktionen könnte auch die Gewerbestandorte für die Beschäftigten und Besucher\*Innen aufwerten.

## Planerischer Input

Folgende Maßnahmen sind seitens der Planer\*Innen entwickelt und in den Lupen-Veranstaltungen zur Diskussion gestellt worden:

- Eine Neugestaltung und Aufwertung der Quartierseingänge würde zur Adressbildung des innenstadtnahen Entwicklungsbereichs beitragen.
- Ein neuer Bahnhaltepunkt könnte Verkehr bündeln. Dies wäre ein Impuls für die Ent-

wicklung besonders des östlichen Gewerbegebiets und auch für die bessere Anbindung der Quartiere Hubland und Lengfeld. Eventuell könnte dieser Bahnhof auch als Park&Ride-Standort fungieren. Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans gilt es, die Netzkapazitäten und mögliche Standorte für einen oder mehrere Bahnhalte zu prüfen.

- Mit der angestrebten Mischung aus Gewerbe, hochwertiger Dienstleistung, Kreativwirtschaft, Kultur, Gastronomie und Bildung im Bereich Aumühle und Faulenbergkaserne würde ein Bezug zur Innenstadt hergestellt, während der Science-Park (Technologiestandort) im Osten die Nähe zum Universitäts-Campus sucht.
- Entlang der Kürnach und der Bahngleise ließe sich zudem ein attraktives Wegenetz für den Rad- und Fußgängerverkehr mit vielen Verbindungen in die umliegenden Quartiere aufbauen. Der Entwicklungsbereich würde so zu einem Rückgrat der Nahmobilität. Besonders publikumsorientierte und belegschaftsstarke Unternehmen profitieren davon.
- Der Entwicklungsbereich hat zudem zentrale Bedeutung für das Stadtklima sowie den Biotop- und Grünflächenverbund. Der Ausbau des Freiraumverbundes – etwa entlang der Kürnach – könnte wesentlich zur Aufwertung der Gewerbegebiete beitragen und die Verbindungen auch von Lengfeld in das Stadtzentrum stärken.

## Was hat der Dialog ergeben?

Der neue Bahnhaltepunkt wird in der Bürgerschaft als sehr sinnvoll erachtet. Des Weiteren können sich die Bürger\*Innen vorstellen, den alten Bahnhaltepunkt Heimgarten zu reaktivieren. An beiden Bahnhaltepunkten wird eine Kombination mit Park&Ride-Stationen sowie eine ÖPNV-Feinverteilung erwünscht. Mehrfach wird eine bessere ÖPNV-Anbindung Richtung Versbach sowie Lengfeld vorgeschlagen. Auch der in diesem Entwicklungsbereich vorgeschlagene Ausbau des Wegenetzes für Rad- und Fußgängerverkehr wird

begrüßt. Dieses Wegenetz sollte jedoch über die Stadtgrenze hinausführen und sicher gestaltet sein. Ob ein Fahrradschnellweg Richtung Innenstadt umzusetzen ist, müsste geprüft werden. Die Revitalisierung der Kürnach sowie die Förderung der Frischluftschneise sehen die Bürger\*Innen als wünschenswert an.

Auf Grundlage des Bürgerwunschs, das Thema Wasser in das Quartier zu bringen, ist anzudenken, ob ein offenes Entwässerungssystem quartiersprägend in der Entwicklung des Areals Faulenbergkaserne umzusetzen ist. Die Faulenbergkaserne zeitnah umzunutzen, sieht die Bürgerschaft als zentral an. Ein Schwerpunkt hinsichtlich innovativer und neuer Wohnformen bei gleichzeitigem Nutzungsmix wird erwartet. Aufgrund der Lage und Prägung ist das Gebiet entsprechend beschlossenen Masterplan von 2011 für Gewerbe und Kultur vorgesehen. In zentralen Teilbereichen prüft die Verwaltung aktuell (2019) eine Mischung von Gewerbe mit einem Anteil innovativer Wohnformen.

Differenziert zu betrachten ist, inwieweit Wünsche wie ein Schrägaufzug für Fahrräder, die Überdeckung der Bahnlinie im Bereich unteres Frauenland, sowie eine Höhenbegrenzung im Bahnhofsbereich möglich sind. Diese Vorschläge müssen auf Umsetzbarkeit geprüft werden, sollten jedoch nicht gleich ob der Frage der Finanzierung verworfen werden. Möglicherweise sind diese Maßnahmen in einem erweiterten Zeithorizont anzudenken.

### **Zukunftsvision**

Das innenstadtnahe Quartier Nürnberger Straße bekommt mit dem westlichen Quartierseingang ein neues Gesicht zur Stadt. Während der neue Bahnhofsteilpunkt auch die überregionale Anbindung nicht nur für das aufstrebende Gewerbegebiet, sondern auch für die angrenzenden Quartiere sichert, gelingt es, durch ein attraktives Wegenetz für die Nahmobilität die Freiraumqualität der Kürnach zu integrieren und Freiraumkorridore als Biotopverbundsegmente zu erhalten und zu stärken. Hin zur Stadt entwickelt sich ein spannendes Mischgebiet, das Arbeiten und Wohnen (Sonder-

wohnformen) auf vielfältige Art zusammenbringt. Die Faulenbergkaserne als ehemalige Konversionsfläche wird zu einem zentralen Baustein, der vom Mischgebiet im Westen zum Gewerbegebiet im Osten vermittelt. Das Gewerbegebiet profitiert durch den regen Austausch des Science-Parks mit dem Universitäts-Campus und generiert dadurch Standortfaktoren, die neue innovative Unternehmen anziehen und die Profilierung des Gebiets fördern.

### **Wo liegt die FNP-Relevanz?**

Für den Entwicklungsbereich Nürnberger Straße gilt es die Quartierseingänge im Osten und Westen zur besseren Adressbildung und Lesbarkeit des Raums aufzuwerten. Die Position für den neuen Bahnhofsteilpunkt sollte in Abwägung mit der Umgebung festgelegt werden. Weiterhin ist die Freihaltung einer Straßenbahntrasse (z.B. Gleisanlage Nürnberger Straße, Matthias-Thoma-Straße, Innere Aumühlstraße) für die Trasse Richtung Versbach anzudenken.

Der Science-Park sowie das umliegende Gewerbegebiet sind zu qualifizieren und zu profilieren. Dadurch gelänge ein wichtiger Anknüpfungspunkt in die Innenstadt sowie zum Universitäts-Campus. Auf dem Grundstück der ehemaligen Faulenbergkaserne wäre über eine Kombination aus einem eingeschränkten Gewerbe und einem Mischgebiet nachzudenken. Seitens der Bürgerschaft wird eine zeitnahe Umnutzung der Konversionsfläche mit einem Schwerpunkt hinsichtlich innovativer und neuer Wohnformen bei gleichzeitigem Nutzungsmix erwartet. Da der Entwicklungsbereich Nürnberger Straße zentrale Bedeutung für das Stadtklima sowie den Biotop- und Grünflächenverbund hat, sollten die vorhandenen Qualitäten gesichert und entwickelt werden.

So kommt ihm etwa aufgrund seiner geringen Rauigkeit besondere Bedeutung für den bodennahen Transport von Luftmassen zu (vgl. Klimafunktionskarte). Neue baulich-räumliche Strukturen gilt es entsprechend zu modellieren.

# Nürnberger Straße

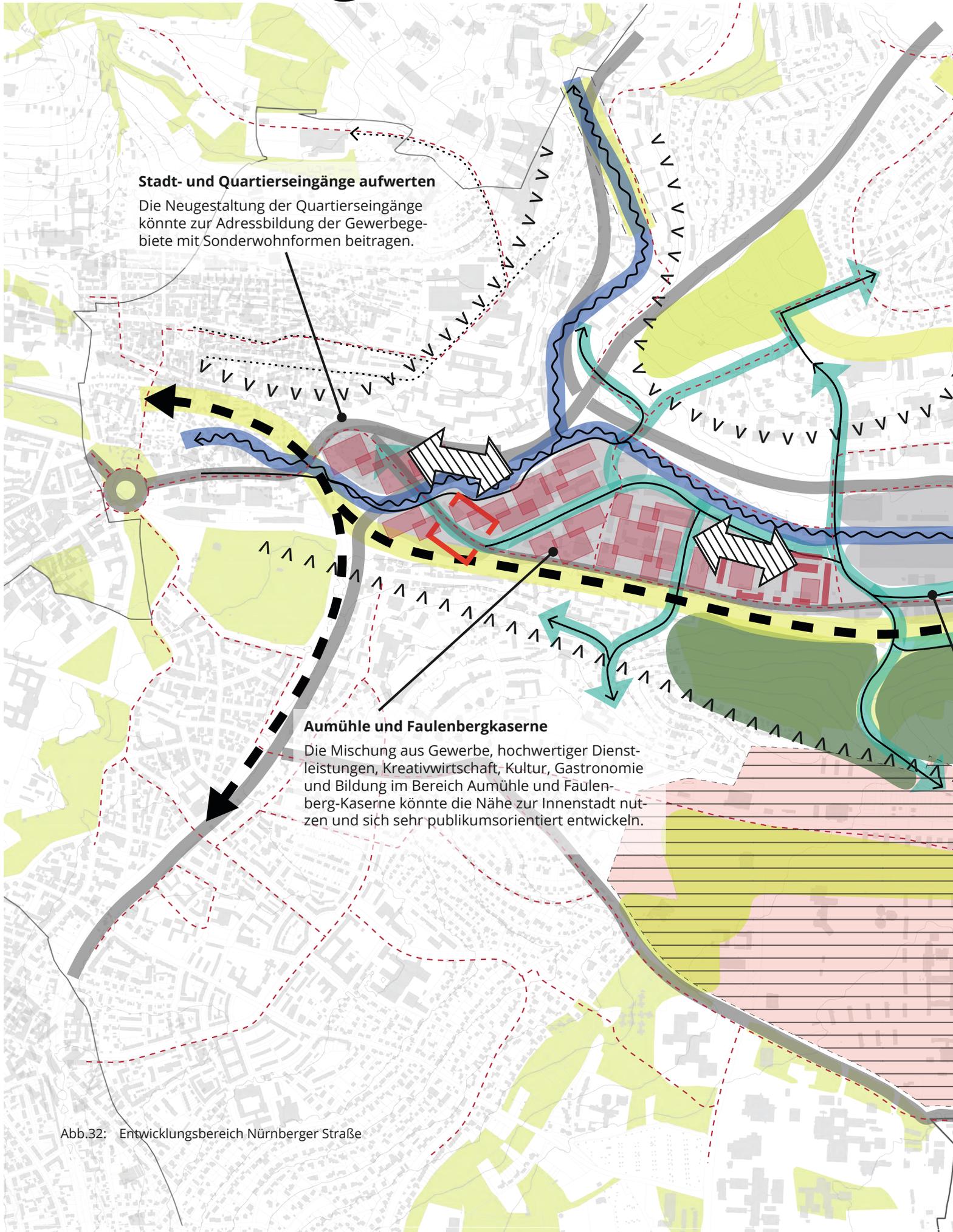
## Stadt- und Quartierseingänge aufwerten

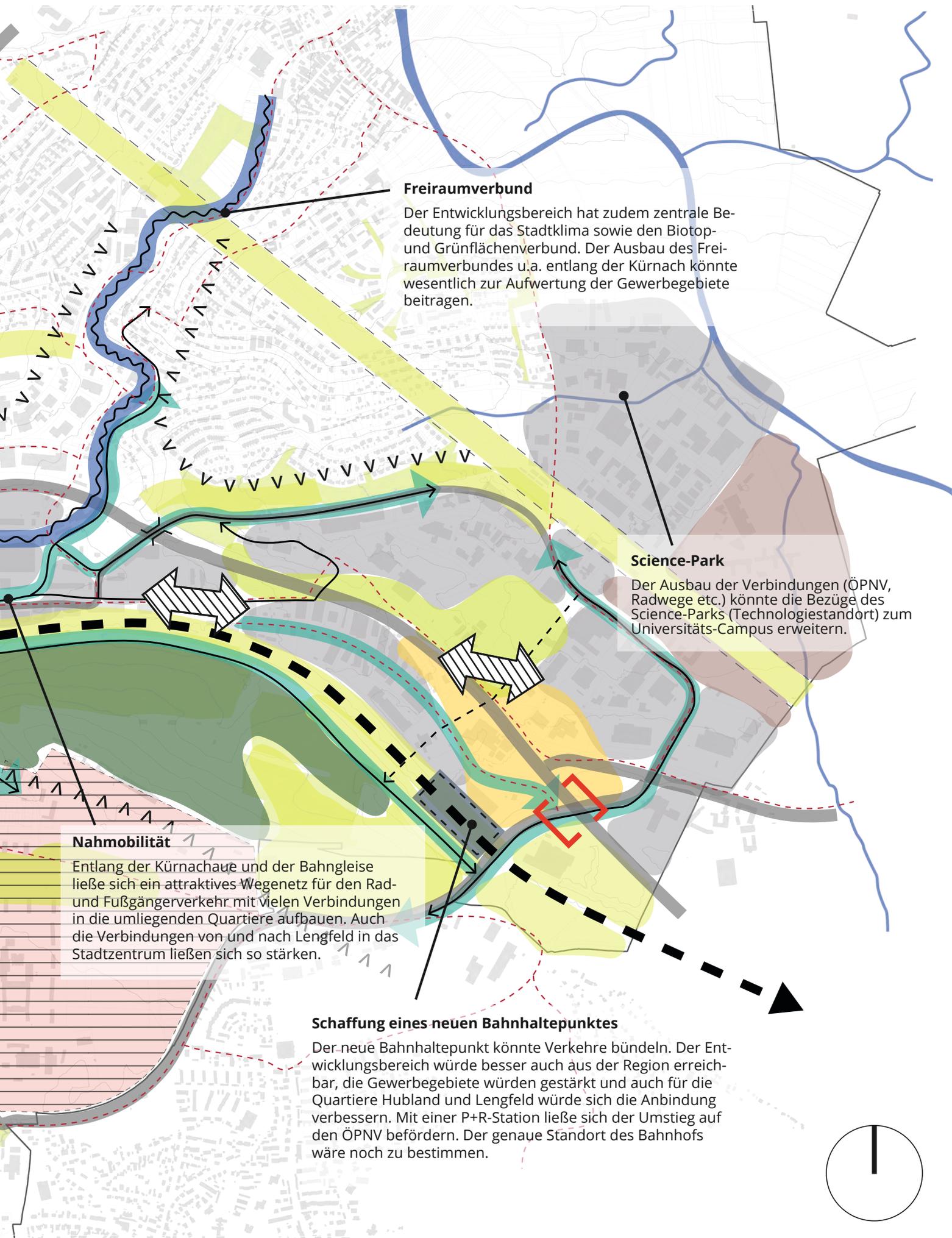
Die Neugestaltung der Quartierseingänge könnte zur Adressbildung der Gewerbegebiete mit Sonderwohnformen beitragen.

## Aumühle und Faulenbergkaserne

Die Mischung aus Gewerbe, hochwertiger Dienstleistungen, Kreativwirtschaft, Kultur, Gastronomie und Bildung im Bereich Aumühle und Faulenberg-Kaserne könnte die Nähe zur Innenstadt nutzen und sich sehr publikumsorientiert entwickeln.

Abb.32: Entwicklungsbereich Nürnberger Straße





### Freiraumverbund

Der Entwicklungsbereich hat zudem zentrale Bedeutung für das Stadtklima sowie den Biotop- und Grünflächenverbund. Der Ausbau des Freiraumverbundes u.a. entlang der Kürnach könnte wesentlich zur Aufwertung der Gewerbegebiete beitragen.

### Science-Park

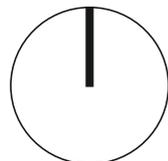
Der Ausbau der Verbindungen (ÖPNV, Radwege etc.) könnte die Bezüge des Science-Parks (Technologiestandort) zum Universitäts-Campus erweitern.

### Nahmobilität

Entlang der Kürnachstraße und der Bahngleise ließe sich ein attraktives Wegenetz für den Rad- und Fußgängerverkehr mit vielen Verbindungen in die umliegenden Quartiere aufbauen. Auch die Verbindungen von und nach Lengfeld in das Stadtzentrum ließen sich so stärken.

### Schaffung eines neuen Bahnhofpunktes

Der neue Bahnhofpunkt könnte Verkehre bündeln. Der Entwicklungsbereich würde besser auch aus der Region erreichbar, die Gewerbegebiete würden gestärkt und auch für die Quartiere Hubland und Lengfeld würde sich die Anbindung verbessern. Mit einer P+R-Station ließe sich der Umstieg auf den ÖPNV befördern. Der genaue Standort des Bahnhofs wäre noch zu bestimmen.



# Heidingsfeld





Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz

Abb.34: Schrägluftansicht Bereich Unkel



Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz

Abb.33: Schrägluftansicht von Norden

# HEIDINGSFELD

---

## Ausgangssituation

Die Herausforderung in Heidingsfeld besteht darin, die unmittelbar angrenzenden Quartiere rund um das Städtle so zu entwickeln, dass dieses in seiner Funktion als Markt und Zentrum gestärkt und nicht geschwächt wird. Die südlich angrenzenden Wohnsiedlungen zeichnen sich derzeit durch ein geringes, fußläufig erreichbares Nahversorgungsangebot aus. Auch fehlen kleine Quartiersmitten als Treffpunkte. Trotz ihres Potentials als Erholungsraum sind die Siedlungsränder kaum als solche entwickelt. Sie sollten in ihren Freiraum- und Biotopverbundfunktionen aufgewertet werden.

## Planerischer Input

Folgende Maßnahmen sind seitens der Planer\*Innen entwickelt und in den Lupen-Veranstaltungen zur Diskussion gestellt worden:

- Der Bereich Mergentheimer Straße ließe sich zu einem attraktiven, sehr gut erreichbaren Dienstleistungs- und Büroschwerpunkt ausbauen und als Eingangspforte zum Städtle aufwerten.
- Auch das Unkel-Areal könnte als Gewerbe- bzw. Mischgebiet mit nicht-störendem Gewerbe, Dienstleistungsbetrieben, als Standort von Berufsfachschulen und mit Wohnbereichen zu einem Bindeglied zwischen den südlichen Wohnquartieren und der Mitte Heidingsfelds werden.
- Die Zentrumsfunktion des Städtles ließe sich weiter durch eine verbesserte Anbindung der südlich angrenzenden Wohngebiete Lehmgrubensiedlung und Katzenberg ausbauen. So könnte etwa die Reaktivierung des Bahnhofes Heidingsfeld Ost dazu genutzt werden, die Barrierewirkung der Bahnstrecke zwischen Katzenberg und dem Städtle abzubauen.
- Die Wohngebiete süd-westlich des Städtles ließen sich durch Ausbildung von kleinen Quartierstreffpunkten mit Nahversorgungs-

funktionen stärken.

- Auch der Bau einer Brücke über den Main südlich des Städtles wäre in diesem Kontext zu diskutieren. Eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke könnte zum einen eine touristische Nutzung des Städtles stärken, zum anderen wäre eine attraktive Wegeverbindung über den Main auch in Richtung des innerstädtischen Universitätsstandorts möglich.
- Eine Brücke auch für den Last- und Schwerverkehr weiter flussaufwärts könnte die parallel zum Mainufer verlaufende Seilerstraße entlasten und das Gewerbegebiet an der Winterhäuser Straße unter Umgehung des Städtles an die Stadtmitte anbinden. Allerdings dürfte diese Version mit erheblichen baulichen Eingriffen in Natur und Landschaft und Lärmbelastungen am Main verbunden sein.
- Ein besonderes Potential für die freizeit- und landschaftsbezogene Erholung in und um Heidingsfeld stellen die Siedlungsränder mit ihren Gärten, Weinbergen, Feldgehölzen und Uferstreifen dar. Hier wäre etwa nach neuen Feldern für gärtnerische Nutzungen (u.a. Kleingärten, Gemeinschaftsgärten), sportlichen Betätigungsmöglichkeiten und geeigneten Badestellen am Main (Flussbaden) Ausschau zu halten und die Zuwegung zum Main und in die umliegenden Landschaftsräume (Katzenberg, Herieden etc.) auszubauen.

## Was hat der Dialog ergeben?

Die Revitalisierung der Regionalbahnhöfe nimmt die Bürgerschaft positiv auf und verweist auf die Integration von Mobilstationen mit einem Rent-a-Bike-Angebot. Entlang des Mains sollte der Ausbau der Fuß- und Radwege lückenlos geschehen. Ferner sollten für die Aufwertung des Ufers ein größeres Gastronomieangebot sowie die Verbesserung der Flussbademöglichkeiten sondiert werden. Die neue Brücke als Verbindung der Mainufer sollte nach Meinung der Bürgerschaft lediglich als Radfahrer- und Fußgängerbrücke und nicht

als Autobrücke ausformuliert werden. Auch die genaue Positionierung der Brücke stand zur Diskussion. Bevorzugt sieht man diese nahe des Städtles. Eine Stärkung des Biotopverbunds entlang des Mainufers sehen die Bürger\*Innen als wichtig an. Während die Mehrheit den Erhalt bestehender Grünflächen entlang des Mainufers sowie in den Siedlungsrändern begrüßt, fiel ebenso der Vorschlag, die Mainwiesen als Mix aus Wohnen und Erholung zu erschließen. Insofern sollte dieser Entwicklungswunsch eingehend geprüft werden.

In Bezug auf die Gewerbeflächen schlagen die Bürger\*Innen die Entsiegelung von nicht mehr genutzten Grundstücken vor. Dies müsste standortabhängig auf Plausibilität geprüft werden. Im Bereich Mergentheimer Straße stimmen die Bürger\*Innen einer Verdichtung zu einem Dienstleistungs- und Büroschwerpunkt zu. Die Integration eines Kulturzentrums wie eine stärkere Durchgrünung wurden dabei ebenfalls vorgeschlagen.

Entgegen des Vorschlags, das Gewerbegebiet entlang der Winterhäuser Straße zu erhalten und zu stärken, ergab die Bürgerbeteiligung, dort ein allgemeines Wohngebiet oder Mischgebiet anzusiedeln. Am Ortseingang zum Städtle stellt sich die Bürgerschaft eine qualitätsvolle Platzgestaltung vor.

Als spannenden Beitrag sollte der Wunsch nach einer Seilbahn zwischen Heidingsfeld und dem Hubland gesehen werden. Dieser Vorschlag mag heute noch utopisch klingen, kann in naher Zukunft aber schon ganz anders bewertet werden.

### **Zukunftsvision**

Im Süden Heidingsfelds gelingt es durch die Revitalisierung des Bahnhofs Heidingsfeld West neue Zentralität für das Quartier zu schaffen und die Erreichbarkeit auszubauen. Gleichzeitig bilden sich auch in den angrenzenden Wohngebieten kleine Quartiersmitten, die die Identität und Interaktion fördern, aus. Weiter nördlich entwickelt sich das Unkel-Areal zu einem Mischgebiet aus florierendem Gewerbe, Bildung und Wohnen. Zusammen

mit dem an Dienstleistungs- und Büronutzung orientierten Gebiet an der Mergentheimer Straße wird das Städtle eingefasst und profitiert von den aufenthaltsqualitätsfördernden Maßnahmen wie beispielsweise der besseren Vernetzung für die Nahmobilität. Die Zentrums- und Marktfunktion des Städtles bleibt erhalten und gewinnt über die neue Mainbrücke und das vielfältig gestaltete Mainufer sowohl für Touristen als auch die Bewohner\*Innen an Attraktivität.

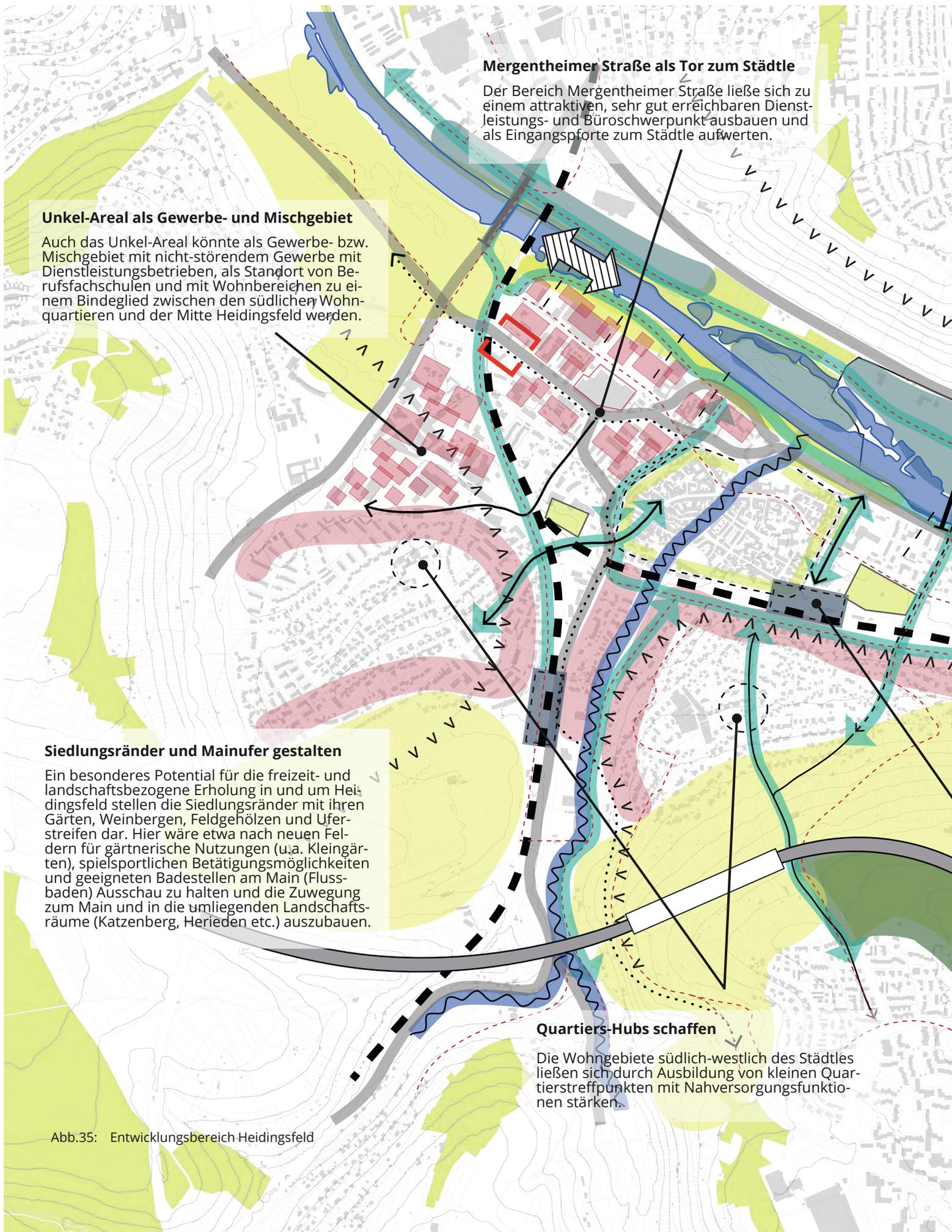
### **Wo liegt die FNP-Relevanz?**

Im Entwicklungsbereich Heidingsfeld sollte neben der bereits geplanten Reaktivierung des Bahnhaltdepotpunkts Heidingsfeld West über weitere Mobilitätsangebote nachgedacht werden. Der Bahnhof W-Heidingsfeld Ost könnte im Zuge einer Reaktivierung dazu genutzt werden die Barrierewirkung der Bahnstrecke weiter abzubauen.

Das Mainufer als auch die Siedlungsränder gilt es zu qualifizieren und ein Gleichgewicht zwischen Wahrung der naturräumlichen Qualitäten und neuen Nutzungen und Profilierungen auszutarieren. Während das Mainufer mit extensiver Freizeitanutzung angereichert werden könnte, sollte südlich des Mains die Freihaltung eines Korridors für einen Radschnellweg mitgedacht werden. Ferner ist zu prüfen, ob eine neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke südlich des Städtles umzusetzen ist. Das Mischgebiet an der Mergentheimer Straße könnte als Tor zum Städtle zu einem Büro- und Dienstleistungsschwerpunkt ausgebaut werden. Dabei müsste das Quartier jedoch hohen gestalterischen Anforderungen nachkommen und eine gewisse Kleinteiligkeit aufweisen. Auch das Unkel-Areal sollte als hochwertiges Gewerbe- und Mischgebiet weitergedacht werden.

In den Wohngebieten Lehmgrubensiedlung und Katzenberg sollten kleine Quartiersmitten ausgebildet werden.

# Heidingsfeld



## Mergentheimer Straße als Tor zum Städtle

Der Bereich Mergentheimer Straße ließe sich zu einem attraktiven, sehr gut erreichbaren Dienstleistungs- und Büroschwerpunkt ausbauen und als Eingangspforte zum Städtle aufwerten.

## Unkel-Areal als Gewerbe- und Mischgebiet

Auch das Unkel-Areal könnte als Gewerbe- bzw. Mischgebiet mit nicht-störendem Gewerbe mit Dienstleistungsbetrieben, als Standort von Berufsfachschulen und mit Wohnbereichen zu einem Bindeglied zwischen den südlichen Wohnquartieren und der Mitte Heidingsfeld werden.

## Siedlungsränder und Mainufer gestalten

Ein besonderes Potential für die freizeit- und landschaftsbezogene Erholung in und um Heidingsfeld stellen die Siedlungsränder mit ihren Gärten, Weinbergen, Feldgehölzen und Uferstreifen dar. Hier wäre etwa nach neuen Feldern für gärtnerische Nutzungen (u.a. Kleingärten), spielsportlichen Betätigungsmöglichkeiten und geeigneten Badestellen am Main (Flussbaden) Ausschau zu halten und die Zuwegung zum Main und in die umliegenden Landschaftsräume (Katzenberg, Herieden etc.) auszubauen.

## Quartiers-Hubs schaffen

Die Wohngebiete südlich-westlich des Städtles ließen sich durch Ausbildung von kleinen Quartierstreiffpunkten mit Nahversorgungsfunktionen stärken.

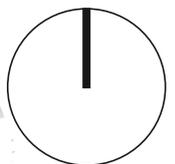
Abb.35: Entwicklungsbereich Heidingsfeld

### Standort einer neuen Mainbrücke

Auch der Bau einer Brücke über den Main südlich des Städtles wäre zu diskutieren. Eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke könnte zumindest touristische Nutzungen auch auf das Heidingsfelder Ufer ziehen. Eine Brücke auch für den Last- und Schwerverkehr könnte die parallel zum Mainufer verlaufende Seilerstraße entlasten und das Gewerbegebiet an der Winterhäuser Straße besser an die Stadtmitte anbinden. Allerdings dürfte diese Version mit erheblichen baulichen Eingriffen und Lärmbelastungen am Main verbunden sein.

### Wohngebiet am Katzenberg besser anbinden

Die Zentrumsfunktion des Städtles ließe sich auch durch eine verbesserte Anbindung des südlich angrenzenden Wohngebietes Katzenberg ausbauen. Hier kann die Reaktivierung des Bahnhofs W-Heidingsfeld Ost dazu genutzt werden, die Barrierewirkung der Bahnstrecke abzubauen.





Produkt

# 5

## Strategische Entwicklungsziele

*Handlungsempfehlungen  
+ Zukunftsbilder*

Die strategischen Entwicklungsziele mit Handlungsempfehlungen wurden im Dialog mit Bürgerschaft, Politik und den Fachgutachter\*Innen entwickelt und sind ein wichtiger Entscheidungskompass für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans. Konkretisiert werden sie durch Zukunftsbilder, die beispielhaft eine räumliche Umsetzung der Entwicklungsziele aufzeigen.

# DIE SECHS STRATEGISCHEN ENTWICKLUNGSZIELE

---

## Wozu dienen die strategischen Entwicklungsziele?

Die sechs strategischen Entwicklungsziele (SEZ) mit Handlungsempfehlungen decken das breite Spektrum der für die zukünftige Entwicklung von Würzburg besonders relevanten Themenfelder ab. Diese Ziele wurden im Dialog mit der Bürgerschaft, Politik und den Fachplaner\*Innen entwickelt und sind ein wichtiger Entscheidungskompass für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans.

Würzburg muss sich als überregional bedeutsames Bildungs-, Handels-, Kultur-, Sport-, Verwaltungs-, Wirtschafts-, Wissenschafts- und Tourismuszentrum weiterentwickeln. Dies kann nur im Zuge zukunftsorientierter Entscheidungen auf den Themengebieten Mobilität, Ökologie, Wirtschaft und Sozialer Zusammenhalt geschehen. Gleichzeitig muss die Identität Würzburgs trotz Fortentwicklung und Veränderung im Stadt- und Landschaftsgefüge im Blick bleiben und weitergedacht werden. Die von den strategischen Entwicklungszielen fokussierten Schlüsselthemen müssen bei ihrer Anwendung immer wieder gegeneinander abgewägt und somit je nach Relevanz in der räumlichen Situation austariert werden.

## Was sind die Kernaussagen?

Grundsätzlich ist es notwendig, die strategischen Entwicklungsziele im Kontext einer übergeordneten räumlichen Gesamtplanung zu denken und vor dem Hintergrund der langfristigen Bevölkerungsprognose Entscheidungen zu treffen. Die Prognosen sehen für die Stadt und den Kreis Würzburg bis 2037 einen Rückgang der Bevölkerungszahlen voraus. Die strategischen Entwicklungsziele mit ihren Handlungsempfehlungen unterstreichen vor diesem Hintergrund die regionale Verflechtung und die Notwendigkeit interkommunaler Kooperation (Mobilität, Vernetzung Landschaftsräume, Biotopverbund, Wohnbauflächen, Gewerbe etc.). Ferner fokussieren die Ziele die effektivsten Stell-schrauben, die größten Hebel zur Verbesserung der Stadt und verlangen nach gemeinschaftlichem

Handeln im Interesse der gesamten Bürgerschaft. Diese Themen sind herausfordernd und teilweise unbequem, müssen aber zum Wohl zukünftiger Generationen konsequent angegangen werden.

Mit Hilfe der strategischen Entwicklungsziele kann die Stadt Würzburg auch zukünftig ein Ort des sozialen Zusammenhalts und des kulturellen Austauschs sein. Die Belange der Umwelt (Biodiversität, Wasserhaushalt, Biotopverbund etc.) sollen gesichert und die Stadt klimaresilienter (Hochwasserschutz, Vermeidung von Überhitzung etc.) werden. Auch eine auf Ressourcenknappheit und Klimaerwärmung reagierende nachhaltige Wirtschaft und Mobilität gilt es zu fördern. Die knappe Ressource Boden gilt es mit der Priorisierung der Innenentwicklung zu schonen. Eine zukunftsfähige Wirtschaft fokussiert den starken Trend der „Produktiven Stadt“ und verflechtet Wissenschaft, Forschung, Kreativmilieu sowie urbane Produktion engmaschig miteinander und mit den zentralen urbanen Funktionen Wohnen und Freizeit. Bei all der zukünftigen Veränderung ist es zentral, den Bezug zur städtischen Identität nicht zu verlieren, sondern diese aktiv weiterzuentwickeln.

Die zuvor erwähnte Abwägung und Umsetzung der strategischen Entwicklungsziele ist beispielhaft an drei Zukunftsbildern illustriert. Dabei geht es darum, mit Hilfe von dreidimensionalen Darstellungen (Wimmelbildern) an fiktiven, aber mit Würzburg vergleichbaren Orten die Qualitäten der Umsetzung der Handlungsempfehlungen sichtbar zu machen und positive Bilder zu erzeugen. Es wird aufgezeigt, wie die Umsetzung (und Gewichtung) der strategischen Entwicklungsziele jeweils aussehen kann. Der Raum in der Stadt ist limitiert, sodass eine bauliche Verdichtung und freiräumliche Qualifizierung unausweichlich sind. Das bedeutet aber nicht, dass die Lebensqualität in der Stadt abnimmt. Ganz im Gegenteil, so führt beispielsweise eine Lärmschutzbebauung zu besser nutzbaren Freiräumen und gleichzeitig zu mehr (bezahlbarem) Wohnraum.

Die drei Zukunftsbilder „Stadtrand“, „Flusslage“ und „Gemischtes Quartier“ stehen stellvertretend

für jene Teilräume in der Stadt, die bisher in ihrer Bedeutung unzureichend betrachtet und entwickelt worden sind. Mithilfe dieser synthetischen, aber mit Würzburg vergleichbaren Orte können alle sechs strategischen Entwicklungsziele jeweils in einem Bild dargestellt und durch eine gewisse überhöhte Ausprägung deutlich gemacht werden, ohne Gefahr zu laufen, in kleinräumliche Diskussionen abzugleiten bzw. der Bauleitplanung vorzugreifen.

#### **Was hat der Dialog ergeben?**

In der Visionswerkstatt standen folgende Fragen auf der Agenda: Passen die strategischen Ziele zu Würzburg? Ist an alles gedacht? Was fehlt? Welche Diskussionen müssen weitergeführt werden?

Prinzipiell tragen die Bürger\*Innen der Visionswerkstatt sowie der Onlinebeteiligung die von den externen Planer\*innen formulierten strategischen Entwicklungsziele für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans mit. Einblicke in die Diskussionen sind bei den jeweiligen strategischen Entwicklungszielen in der Folge dargestellt.

Nach möglichen Synergien zwischen den Zielen gefragt, sehen die Bürger\*Innen u.a. Potentiale bei möglichen baulichen Nachverdichtungen, die Flächen für Gewerbe anbieten und gleichzeitig als Schallschutzbebauungen an großen Straßen dienen können. Sie wünschen die Belebung der Quartiere mit Einzelhandel, mit kleinteiligem Handwerk und möchten Wohnen in Aufstockungen und Parkflächen auf Dächern vorsehen.

Die Schaffung von Uferrandstreifen und Renaturierung von Bachläufen, wie der Kürnach, kann gleichzeitig die Frischluftzufuhr verbessern und Grünbereiche unter dem Aspekt der Biodiversität und Biotopverbund verbessern.

Wie können die Ziele miteinander in Beziehung gesetzt werden? Wer priorisiert sie, wer wägt sie miteinander ab? Vonseiten der Bürger\*Innen werden in der Visionswerkstatt folgende Priorisierungsansätze gesammelt:

- CO2-Emissionsreduktion hat Vorrang!
- ÖPNV und Nahmobilität vor dem motorisierten Individualverkehr!
- Innen- vor Außenentwicklung – wir müssen mutig sein!
- Zugang zum Main verbessern!

Das externe Planungsteam macht auf der Visionswerkstatt deutlich, dass die Abwägung der Ziele untereinander letztendlich nur am konkreten Ort gelingen kann: Wie will ich an diesem konkreten Ort mit Mobilität und mit Wohnungsbau umgehen? Wie gelingen Win-Win-Lösungen? In den gezeichneten Zukunftsbildern gibt das Team zahlreiche Beispiele für die Umsetzung der Ziele und empfohlene Priorisierungen, die Lust machen auf eine nachhaltige Stadtentwicklung und eine konsequente Ausrichtung der Stadt am Gedanken der Nachhaltigkeit – nachhaltig im Bereich der Ökologie, dem Sozialen wie auch der Wirtschaft.

#### **Wo liegt die FNP-Relevanz?**

Mit der Herausstellung von besonders zukunftsrelevanten Themen für Würzburg stellen die strategischen Entwicklungsziele mit ihren Handlungsempfehlungen eine wichtige Begründungsgrundlage für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans dar. Zu argumentierende und qualifizierende Flächenzuweisungen können immer wieder mit diesen Leitplanken der Entscheidungsfindung abgeglichen und feinjustiert werden. Darüber hinaus bieten die Zukunftsbilder wertvolle Visionen, die dabei helfen, die abstrakten, aber doch zu behandelnden Themen konkret zu machen. Im Bild sind sie in ihren Dimensionen, Überlagerungen und Wirkungskräften besser zu verstehen und zu gewichten. Der Flächennutzungsplan wird somit vorstellbarer und folglich zugänglicher.

Bei aller Bedeutsamkeit der sechs strategischen Entwicklungsziele ist es wichtig, diese situationsabhängig zu gewichten und abzuwägen.

Aspekte aus dem Dialogprozess:

Nachverdichtung ist wichtig, gleichzeitig stellen sich die Bürger\*Innen die Frage, wie Nachverdichtung im Innenbereich gelingen kann. Hier gilt es, gute Beispiele zu zeigen und Lust auf die Wohn- und Lebensqualität in urbaner Dichte zu machen. Entwicklungen im Außenbereich sollten sich auf Arrondierungen konzentrieren.

## **INNEN- VOR AUSSENENTWICKLUNG !**

---

**Qualifizierende Innenentwicklung** klar gegenüber einer Siedlungserweiterung priorisieren.

**Innenentwicklung dreifach denken:**

(Neue) Wohnbau- und Gewerbeflächen generell mit der Entwicklung gut nutzbarer Freiräume und nachhaltiger Mobilitätsangebote verbinden.

**Nutzungsdichte austarieren.**

Sie macht Stadt lebendig, kommunikativ und effizient. Wichtige Qualitätsmerkmale sind ein Wechselspiel aus zentralen, belebten und ruhigen Orten und Rückzugsangebote im Freiraum.

Konsequente Entwicklung (Nachverdichtung) von **Gebieten in Gehdistanz zu den Haltepunkten des schienengebundenen Personennahverkehrs und ÖPNV** mit gezielter Bündelung von öffentlichen Funktionen.

**Entwicklung bislang nicht integrierter, häufig lärmbelasteter Tallagen** (Brachen, Bahnflächen, Verkehrsgrün etc.) zu Mischgebieten und urbanen Dienstleistungsbereichen unter Einbezug von Sonderwohnformen.

**Intensivierung der interkommunalen Abstimmung** zur Entwicklung von Wohn- und Gewerbeflächen insbesondere bei Siedlungserweiterungen.

Aspekte aus dem Dialogprozess:

Das Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ wie der Ausbau und die Vernetzung von Park&Ride-Plätzen mit dem ÖPNV sollte verfolgt und kraftvoll ausgebaut werden. Die Park&Ride-Flächen sollten dabei vor den Toren Würzburgs liegen! Auch Straßenrückbau wird angesprochen und ist für viele Teilnehmende denkbar, wenngleich das Auto für bestimmte Lebensphasen und Bevölkerungsgruppen als Option wichtig bleibt. Deutlich wird eine Arbeitsgruppe mit dem Ausspruch „Der Ansatz, `Raumansprüche der Mobilität neu aus-

tariieren´ ist reine Phantasie, es ist ein kompletter Stadtumbau erforderlich“ (Protokoll Visionswerkstatt, S. 12).

Gerade für Lösungen hinsichtlich des Einpendelverkehrs sowie des Transitverkehrs ist die Verknüpfung mit den Nachbargemeinden wichtig. Auch die innerstädtische Verknüpfung der Stadtteile wird betrachtet: Wie kann sich Würzburg mit den wenigen Brücken gut weiterentwickeln? Hier braucht es mehr Verbindungen über den Fluss, um die Vernetzung zu stärken.

## **GESTALTUNG EINER NACHHALTIGEN MOBILITÄT !**

---

**Raumansprüche der Mobilitätsformen neu austarieren und Nahmobilität (Umweltverbund) priorisieren.**

**Anteil des motorisierten Individualverkehrs möglichst reduzieren und stadtverträglich bündeln.**

**Straßenräume als multifunktionale Räume** und Teil der grün-blauen Infrastruktur verstehen, entwickeln und gestalten.

**Motorisierten Individualverkehr flächenhaft in den Wohnquartieren beruhigen und flächensparende Modelle für den ruhenden Verkehr** ausbauen (Reduktion von Lärm- wie Schadstoffemissionen, Barrierewirkungen, Flächenbeanspruchung etc.).

**Kombination der Mobilitätsformen fördern** (Car-sharing, Mobilitäts-Hubs ausbauen, regionaler Ausbau Park&Ride-Systems etc.)

**Infrastrukturschneisen überwinden.** Querbarkeit durch Über- und Unterbauung, Reduzierung, Verlangsamung, etc. verbessern.

Aspekte aus dem Dialogprozess:

Braucht es für die Stärkung der Identität ein Leitbild oder eine Vision für Würzburg?

Wichtig ist es, den Würzburger Stil, die regionale Baukultur (Stichwort historischer Wohlfühleffekt) zu bedenken und gleichzeitig zu fragen, ob moderne Architektur auch die Stadtidentität stärken kann. Als identitätsbildend werden auch die Dachlandschaften der Stadt angesehen. Die besondere Lage am Fluss hat ebenso eine starke identitätsbildende Kraft, gleichzeitig kann Würzburg sich

mit den wenigen Brücken nicht weiterentwickeln und vernetzen. Stadtteile bleiben so isoliert, was einhergeht mit einer Schwächung der Identität. Betont wird, dass auch Siedlungen, die vielfach als nicht attraktiv angesehen werden (z.B. Heuchelhof oder die Hochhäuser in der Lindleinsmühle) identitätsstiftend sind! Das Bewahren der Identität soll durch Anreize und eine gute Balance zwischen Freiheit und Restriktionen umgesetzt werden.

## IDENTITÄT WEITERDENKEN !

---

**Räumliche Identität der Stadt Würzburg** erlebbar machen und stärken, **Vielfalt und Einprägsamkeit** der vorhandenen Stadtstrukturen erhalten.

**Kontinuität und Innovation verbinden:** Barocke Stadtstruktur klimaresilient und zukunftsfähig machen, ohne sie zu überformen.

**Hänge mit Weinbau, Gärten und Streuobstwiesen als stadtbildprägend** in Wert setzen und landschaftsbezogen erschließen.

**Moderne Architekturen als Teil der Stadtidentität** in Wert setzen.



Abb.36: Blick auf die Stadt

Aspekte aus dem Dialogprozess:

Wie können neue Wohnbauflächen ohne Zwänge und Enteignungen gefunden werden? Mit einem aktiven Liegenschaftsmanagement kann der Ankauf von Flächen unterstützt werden – mit dem Ankauf müsste dann aber auch eine Bauverpflichtung verbunden sein. Gerade die Bauform der Einfamilienhäuser verbraucht viel Platz, daher ist verdichtetes Bauen wichtig (wenngleich auch darauf hingewiesen wird, dass der Einfamilienhausbereich auch weiterhin angeboten werden sollte).

Von anderen Städten kann Würzburg lernen, in verdichteter Bauweise qualitativ zu bauen (Bsp. Kopenhagen oder Lyon-Confluence). Vorstellbar seien Mischformen aus Gebäuden für Einzelhandel, Parken, Wohnen, Gewerbe und Soziales, die eine Mehrgeschossigkeit vorsehen. Für Sanierungen im Altbestand wäre eine städtische Immobiliengesellschaft hilfreich. Deutlich wird, dass das Ziel „Neuer Wohnungsbau“ mit anderen strategischen Entwicklungszielen im Konflikt steht.

## WOHNEN FÜR ALLE !

---

**Aktive Bodenpolitik und Liegenschaftsmanagement** anstreben (sozial gerechte Nutzungsverteilung, sozial geförderter Wohnungsbau, Bauverpflichtungen etc.).

**Wohnen prinzipiell mit Nahversorgung, sozialer Infrastruktur, Freiraumangebot und Mobilität zusammen konzipieren.** Erreichbarkeit mit Umweltverbund sicherstellen.

Wohnbaupotentiale an **gesellschaftliche Änderungsprozesse** orientieren (diverse Wohnformen, Barrierefreiheit, Eigentumsdiversität, Finanzierungsmodelle, etc.).

Neue **kompakte, integrierte, bezahlbare Wohnformen für junge Familien, Geringverdiener und Mehrgenerationenwohnen** durch Flächenbereitstellung ermöglichen.

Qualitäten von Einfamilienhaussiedlungen in **verdichteter Bauweise** realisieren (low rise-high density).

Optionen einer **nachhaltigen Siedlungsentwicklung in den dörflich geprägten Quartieren sondieren** (Nahversorgung?, Erschließungskosten in Hanglagen?, Schutz wertvoller Biotopstrukturen? etc.).



Abb.37: Nachverdichtung im Blockrand

Aspekte aus dem Dialogprozess:

Betont wird, dass Würzburg ein Hotspot bzgl. Hitzebelastung, Trockenheit und der Belastung durch Luftschadstoffe ist. Entsprechend wichtig ist der Erhalt von Grünflächen, u.a. durch die primäre Bebauung bereits versiegelter Flächen, Entsiegelungsprogramme sowie Beratung und Förderung des privaten Grüns (auch Fassadenbegrünung). Angemahnt wird die Umsetzung bereits beschlossener Programme wie der Wasserrahmenrichtlinie und des Gewässerentwicklungskonzepts.

Es sollen mehr Retentionsflächen vorgesehen (und mit der verbesserten Zugänglichkeit des Mains verbunden) sowie Blühflächen angelegt werden. Auch der Hinweis auf ökologisch sehr bedenkliche Dämmstoffe (Styropor und Faserdämmstoffe) wird gegeben. Grundsätzlich wird die Unabdingbarkeit einer integrativen Entwicklung von Verkehrs-, Infrastruktur und Grünplanung hervorgehoben.

## DIE ÖKOLOGISCHE STADT !

---

**Grün-blaue-Infrastrukturen** (Freiraum-, Grün- und Gewässerstrukturen) als Tragsystem der Klimaresilienz, Biodiversität und Naherholung ausbauen und vernetzen.

**Hochwasserschutz** mit nachhaltiger Gewässerentwicklung, dem Ausbau der Biotopvernetzung und Fuß- und Radwegen verknüpfen.

**Bauliche und Vegetationsstrukturen nach stadtklimatischen Gesichtspunkten** modellieren. Dach- und Fassadenbegrünung fördern.

**Nutzung der Freiräume für alle ermöglichen** durch Vernetzung, Ausbau der Erreichbarkeit und Diversifizierung (urban gardening, Spielplätze, Flussbadekultur etc.).

Aspekte aus dem Dialogprozess:

Es wird auf eine Knappheit an Gewerbeflächen in Würzburg hingewiesen. Das Mischen von (verträglichem) Gewerbe mit Wohnen und sozialen Strukturen wird als möglich angesehen.

Sollte man die Kultur bei der Stärkung der Wirtschaft mitdenken? Auf jeden Fall müssten Start-ups und Existenzgründer bedacht werden. Der kleingliedrige Handel ist für den Tourismus sehr wichtig, hier zeigt sich, dass die Funktionsbereiche Besichtigung, Erholung und Einkauf gut vernetzt, Maßnahmen zur Stärkung des Tages- und

Individualtourismus getroffen und weitere touristische Kapazitäten in der Hotellerie wie im gastronomische Angebot aufgebaut werden sollten. Stadtnahe Wander- und Spazierrundwege sowie Radwege können ebenso den Tourismus stärken, sofern entsprechende Infrastrukturen, wie etwa Verleih- und Ladestationen angeboten werden. Bezüglich einer Gewerbeentwicklung im Innenbereich wird darauf hingewiesen, dass diese mehr Verkehr nach sich zieht und es entsprechend nachhaltige Mobilitätskonzepte braucht.

## WÜRZBURGS WIRTSCHAFT PROFILIEREN !

---

**Tourismus integrieren und stärken.** Angebote für Gäste und Würzburger gleichermaßen entwickeln. Auf Qualität anstatt auf Quantität setzen. Wertschöpfungsorientierte Strategieansätze für den Tourismus entwickeln.

**Gewerbeflächen effizienter nutzen** und für Unternehmensansiedelungen, Beschäftigte und Kund\*Innen umfassend standortbezogen qualifizieren (Erreichbarkeit, Freiraum, Gastronomie etc.). Gewerbe auch mit Wohnnutzungen und sozialen Strukturen kombinieren.

**Technologiestandorte und Forschungsinstitute als Innovationscluster fördern**, für Beschäftigte attraktiver gestalten (Erreichbarkeit, Gastronomie, Kinderbetreuung etc.) und in die Stadtstruktur integrieren.

**Erreichbarkeit des innerstädtischen Einzelhandelszentrums** für Pendler\*Innen und Tourist\*Innen durch nachhaltige Mobilität (Ausbau ÖPNV, Radwegenetz, Fußgängerbereiche, spezifische Mobilitätsangebote etc.) sichern.

**Stadtnahe Landwirtschaft weiterentwickeln.** (Direktvermarktung, Landwirtschaftsbetriebe als Dienstleister, Qualifizierung der Feldfluren für die landschaftsbezogene Erholung etc.).

Illustriert werden die sechs strategischen Entwicklungsziele an Zukunftsbildern, die die erwähnte Abwägung und Umsetzung der strategischen Entwicklungsziele beispielhaft aufzeigen. Dabei geht es darum, an drei fiktiven, aber mit Würzburg vergleichbaren Orten die Qualitäten der Umsetzung der Handlungsempfehlungen sichtbar zu machen und positive Bilder zu erzeugen.

## ZUKUNFTSBILD 1 - GEMISCHTES QUARTIER

---

### **Profil Heute**

Stadtnahe Gewerbegebiete leiden unter starkem Lärmeingang. Die Anbindung an grün-blaue Infrastrukturen ist nur schlecht ausgebaut. Dem oftmals etablierten Gewerbe fehlt es an Nutzungsmischung und Innovation. Die Nahversorgung ist unzureichend und die Aufenthaltsqualität gering. Dabei könnten die Gewerbestandorte von ihrer guten Vernetzung an die Stadt profitieren, bestehende Speicher oder ehemalige Industrien identitätsstiftende Anker werden, während sich vorhandener Leerstand mit neuen Nutzungen füllt, die inhaltliche Kontaktflächen und somit Austausch fördern.

### **Impulse für Weiterentwicklung:**

#### **Zentralität**

Durch die Schaffung eines neuen Bahnhofs mit einem Mobilitätspunkt, welcher vielfältige Mobilitätsformen anbietet, wird das ÖPNV-Angebot deutlich verbessert. Am neuen Bahnhof entsteht ein Zentrum mit Stadtteilplatz, Einzelhandel, Büros und Sonderwohnformen. Die abendliche Belebung wird durch Kultur- und Gastronomieangebote gesichert und der Bahnhofepunkt wird zum multifunktionalen Treffpunkt.

### **Diversität**

Entlang der Bahnlinie werden neuartige Wohnungen in lärmrobuster Wohnbebauung geschaffen. Inmitten des zuvor monofunktionalen Gewerbegebiets entstehen nun Atelier- und Loftwohnungen sowie „LivWork“ als Kombination aus Wohnen und Arbeiten. Durch die Schaffung bezahlbarer, kompakter, integrierter Wohnlagen für Familien und Mehrgenerationen gelingt der hohe Nutzungsmix.

### **Zugänglichkeit**

Die Barrierewirkung der Bahnstrecke wird durch großzügige Unterführungen mit lebendigen Nutzungen überwunden. Das gemischte Quartier ist deutlich durch Quartierseingänge markiert. Grüne Wegräume und Plätze bieten Aufenthaltsqualität.

### **Adaptierbarkeit**

Die Schallschutzbebauung wertet bislang verlärmte Bereiche auf und ermöglicht so vielfältige Wohn-, Gewerbe- und Freiraumnutzungen. Temporär leerstehende Strukturen dienen als kreativer Inkubator, während flexibel nutzbare Raumstrukturen zu Möglichkeitsräumen werden. In ehemaligen Konversionsflächen könnten neue Wohn- und Arbeitsquartiere entstehen.

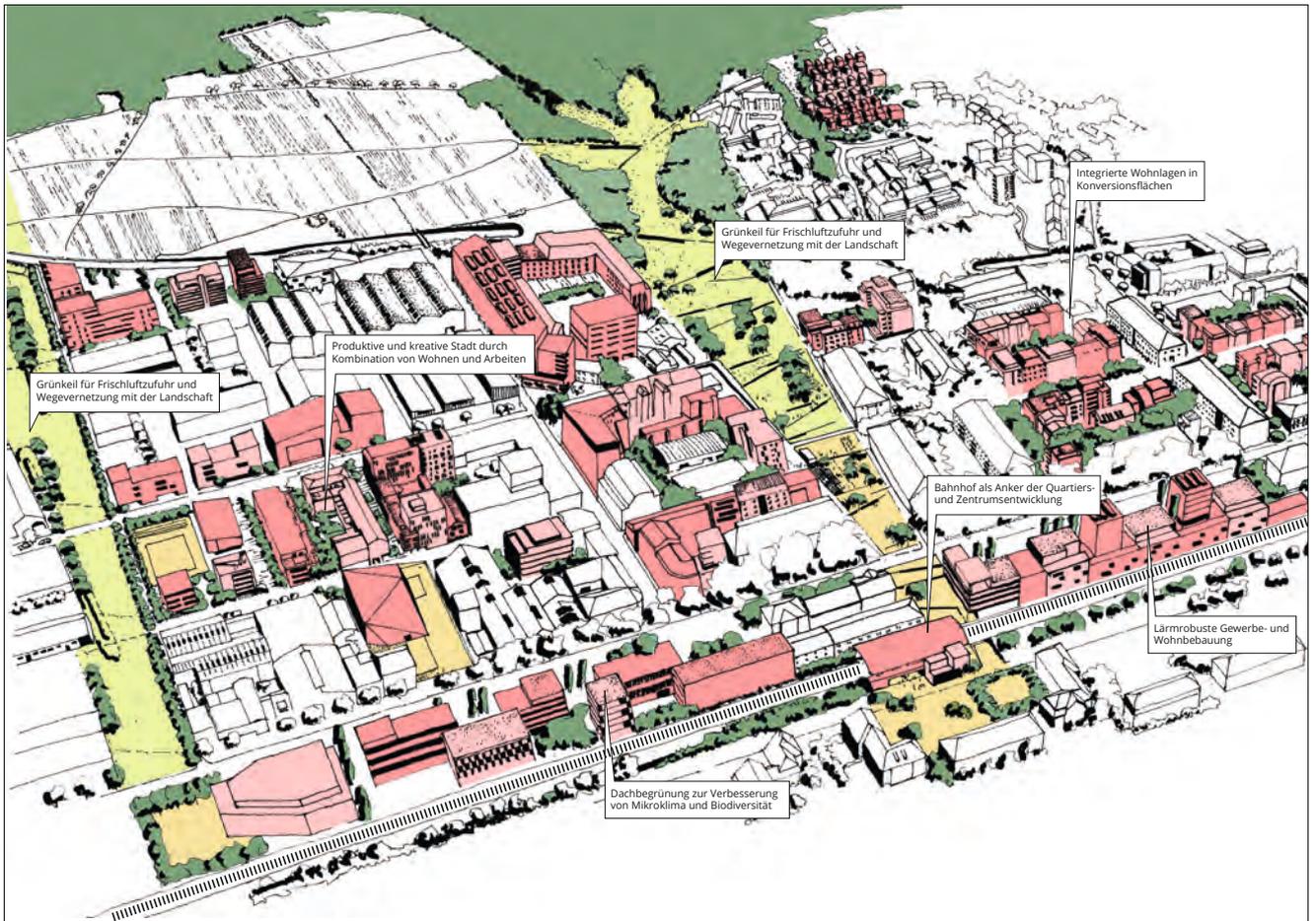


Abb.38: Zukunftsbild Gemischtes Quartier

### Identität & Interaktion

Ein Grünkeil stellt einen starken Freiraumbezug vom neuem Bahnhalt bis zu den charaktervollen Hanglagen her.

Die Erlebbarkeit der Hanglagen wird durch bessere Wegeverbindungen und Entwicklung von Attraktoren gestärkt. Wohnbaugenossenschaften und Baugruppen werden in den Bau neuer Wohnformen eingebunden. Kantine, Cafés und Sportangebote verbinden die Nutzer\*Innen, Arbeitenden und Bewohner\*Innen. Kooperationen und Labelbildung fördern die Identifikation mit dem neuen Quartier. Innovationshubs unterstützen dabei das Synergiepotential.

### Produktion

Es findet eine Optimierung der Bodenauslastung vorhandener Gewerbestandorte durch Mehrgeschossigkeit (vertical urban factory) statt. Die Förderung der „Produktiven und kreativen Stadt“ geschieht durch vielfältige räumliche und funktionale Kombinationen und Situationen. Verbesserte Ansiedlungspolitik funktioniert durch Entwicklung klarer, zukunftsweisender Standort-

profile. Das gemischte Quartier macht Leben und Arbeiten an einem Ort attraktiv und zieht dadurch junge Fachkräfte und Firmen an.

### Grün-blaue Infrastruktur

Das Mikroklima wird durch konsequente Dach- und Fassadenbegrünung verbessert. Eine gute Frischluftzufuhr wird durch Freiraumkeile in die Landschaft gesichert. Diese grün-blauen Wegräume, welche das Quartier durchdringen, bieten dabei ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität. Die Förderung von Biodiversität und Schwammstadtqualitäten gelingt durch die Verbesserung der Freiraum- und Gewässerverbindungen.

## ZUKUNFTSBILD 2 - FLUSSLAGE

---

### **Profil Heute**

Würzburg schöpft die Potentiale seiner Flusslage bisher nur unzureichend aus. An vielen Stellen herrscht eine schlechte Zugänglichkeit zum Wasser sowie eine schwache Verbindung der Uferkanten. Es gibt nur wenig Sport- und Freizeitangebote. Unterbrechungen auf den Uferwegen verwehren einen fließenden Fuß- und Radverkehr und auch die parallel zum Main geführten Straßenzüge führen zur Verlärmung bei gleichzeitiger Barrierewirkung.

### **Impulse für Weiterentwicklung:**

#### **Zentralität**

Durch neuen, tangentialen schienengebundenen Personennahverkehr wird die Anbindung an den ÖPNV deutlich verbessert. Über eine Anreicherung und Qualifizierung des vorhandenen Gewerbegebiets zu einem Mischgebiet gelingt die Anbindung des historischen Zentrums an den Fluss. Das neue Mischgebiet bringt ergänzende Nutzungen und neue Wohnformen und schlägt gleichzeitig die Brücke zur Kernstadt. Der Fluss wird zu einem zentralen Freiraum der Stadt und darüber hinaus zu einem überörtlich verbindenden Landschaftselement.

#### **Diversität**

Monofunktionale Arbeitsstättenbereiche ohne ein bestimmtes Maß an öffentlichem Leben sind nicht mehr zeitgemäß. Die Einbringung eines vielfältigen Forschungs- und Büro-Campus bietet gut integrierte innerstädtische Arbeitsplätze und ergänzt dabei fehlende Wohnformen.

Generationenübergreifende Wohnformen bieten individuelle Grundrisslösungen sowohl für alleinlebende Wissenschaftler\*Innen, vielfältige Wohngemeinschaften als auch die junge Familie. Ziel ist es, Wohnen und Arbeiten zu vereinen und dabei sehr große bzw. kleine Raumbedarfe zu bedienen und entsprechende Dienstleistungen anzubieten.

#### **Zugänglichkeit**

Eine neue Fuß- und Radverkehrsbrücke verbindet die Uferkanten und bindet Quartiere über hoch attraktive Wege direkt an das Stadtzentrum an.

Entlang des Mains wird die Beschiffung des Flusses durch neue Anleger für Freizeitboote, Wasser taxis und Ausflugsschiffe ausgebaut. Durch das Profilieren und Kultivieren erfolgt eine vielfältige Gestaltung der Wasserkanten. E-Bike-Ladestationen und durchgängige Trassen fördern eine nachhaltige Mobilität.

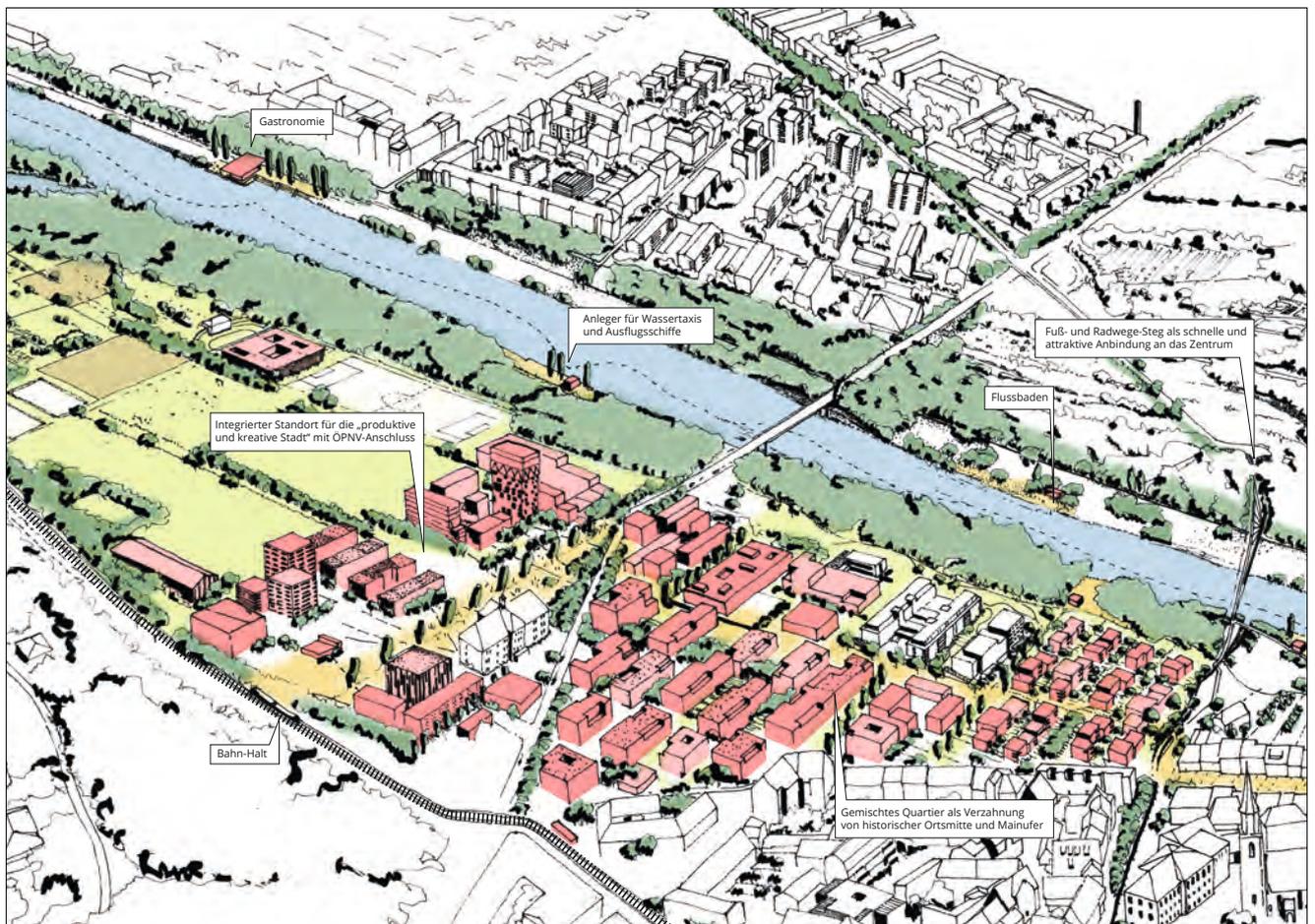


Abb.39: Zukunftsbild Flusslage

### Adaptierbarkeit

Die robusten Freiraumstrukturen entlang des Flusses können informell, vielfältig und spontan genutzt werden. „Untergenutzte Orte“ an weniger attraktiven Lagen bieten Freiräume und Nischen für Aneignung.

### Identität & Interaktion

Identität entsteht durch die aktive Nutzung sowie Inszenierung des Flussraumes. Es erfolgt eine Aufwertung des Bestands durch eine zum Campus zugehörige Sport- und Freizeitanlage. Eine Verbesserung der freiräumlichen Vernetzung in die Hanglagen fördert die Erlebbarkeit.

Diese wird ferner durch Möglichkeiten zum Flussbaden, Wandern, Wassersport, Gastronomie usw. deutlich gestärkt. Der Fluss rückt mehr in den Fokus der Stadtgesellschaft und wird Anziehungspunkt für Naherholung als auch für den Tourismus.

### Produktion

Der neue gemischt-genutzte Standort, der vorhandene Stadtstrukturen ergänzt und Infrastrukturen

effizienter auslastet, unterstützt den Wandel hin zur produktiven und kreativen Stadt.

Gewerbliche Strukturen werden zur besseren Bodenauslastung verdichtet. Dabei werden Synergien durch das dichte Nebeneinander von Wissensproduktion und produzierendem Gewerbe befördert.

### Grün-blaue Infrastruktur

Die Stärkung durchgängiger Grünverbindungen mit attraktiven Fuß- und Radverbindungen entlang des Flusses fördert gleichzeitig den Ausbau des Biotopverbunds und erhöht die Biodiversität. Es erfolgt eine Mehrfachnutzung von Hochwasserflächen durch Sport- und Freizeitnutzungen sowie urbaner Landwirtschaft und Kleingartensiedlungen.

## ZUKUNFTSBILD 3 - STADTRAND

---

### **Profil Heute**

Der Stadtrand ist durch eine verstreute Siedlungsstruktur ohne eindeutige Zentralitäten geprägt. Kleinteilige Baustrukturen, vornehmlich Einfamilienhaussiedlungen weisen einen Mangel an sozialen Infrastrukturangeboten als auch der Nahversorgung auf. Die Anbindung an das Mobilitätsnetz und die Erschließung durch Fuß- und Radwege sind schwach ausgebaut. Der unbebaute Landschaftsraum ist für das regionale Klima von zentraler Bedeutung und dient darüber hinaus als wichtiger Biotopverbund. Die Qualitäten der naturräumlichen Weite muss bei gleichzeitiger Qualifizierung der bebauten Ränder gewahrt werden.

### **Impulse für Weiterentwicklung:**

#### **Zentralität**

Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots erfolgt durch mögliche Straßenbahnlinien in nachverdichteten Gebieten. Die Innenentwicklung wird vor der Außenentwicklung priorisiert. Bei Siedlungserweiterungen wird der Ausbau des ÖPNV-Netzes mitgeplant. Durch die Herausarbeitung von Ortseingängen und Quartiersmitten wird die Orientierung im Quartier gestärkt und die Versorgung gesichert.

### **Diversität**

Die vorhandenen Wohnungsbaustrukturen werden durch ein kompaktes und dichtes neues Wohnquartier mit ergänzenden und bezahlbaren Wohnraumangeboten erweitert. Dabei wird Vielfalt und eine hohe soziale Mischung durch unterschiedliche Wohntypologien generiert.

Die Belebung von Gewerbe und monotonen Wohnsiedlungen erfolgt durch Funktionsmischung.

### **Zugänglichkeit**

Durch den Ausbau des Nahmobilitätsnetzes verbessert sich die Anbindung zwischen Würzburgs Zentrum und dem Landschaftsraum. Das ÖPNV-Angebot wird durch flexible Mobilitätsangebote (Rufbus, Sharing-Angebote etc.) ergänzt. Die Übergänge vom Siedlungs- zum Landschaftsraum werden durch ein vielgestaltiges Schul-, Sport- und Freiraumband verbessert. Wegebeziehungen in die Landschaft und Querverbindungen der einzelnen Bebauungsstrukturen untereinander stellen eine höhere Durchlässigkeit und Erreichbarkeit aller Bereiche und Kontakte in die offene Landschaft her.



Abb.40: Zukunftsbild Stadtrand

### Adaptierbarkeit

Klein- und Gemeinschaftsgärten laden zu vielfältigen Tätigkeiten ein. Das vielgestaltige Freiraumband schafft einen robusten Rahmen, der Freiheiten für sich wandelnde Nutzungen schafft. Dabei sind auch informelle Nutzungen erwünscht.

### Identität & Interaktion

Die Setzung eines Versorgungszentrums dient als wichtiger Treffpunkt zwischen Bestands- und Neubauquartieren. Gleichzeitig bieten kompakte Quartiershubs in bestehenden Einfamilienhaus-Strukturen Raum für Nahversorgung und soziale Infrastrukturen. Die Hänge (Wein, Streuobstwiesen etc.) werden durch die Einbindung in das übergeordnete Freiraumnetz erlebbar gemacht. Freizeitangebote unterstützen das Zusammenkommen. Die vielfältigen und weitläufigen Freiräume werden zum Anker für Gemeinschaft und Öffentlichkeit.

### Produktion

Das vorhandene Gewerbe wird durch mehrgeschossige Hochbauten verdichtet. Es findet eine

Qualifizierung der Gewerbegebiete zu gemischten, verdichteten Standorten statt.

Alte Hofstrukturen werden zu attraktiven Tagungsorten und Übernachtungsbetrieben entwickelt. Die Direktvermarktung durch Landwirtschaftsbetriebe wird ausgebaut. Das in die Quartiersmitte integrierte Marktzentrum bietet u.a. einen Mittagstisch aus lokalem, ökologischen Anbau an.

### Grün-blaue Infrastruktur

Die Entwicklung klimaneutraler Siedlungen und Gewerbebestände erfolgt durch Dach- und Fassadenbegrünung, Nutzung von Solarenergie sowie lokalem Regenwassermanagement.

Das Mikroklima wird durch die Anpassung der Gebäude- und Dachformen an die Kaltluftschneisen deutlich verbessert.

Biotopstrukturen werden durch die Renaturierung von Fluss- und Bachauen mit Überschwemmungszonen aufgewertet. Die ökologische Entwicklung der Landschaft nutzt EU-Fördermittel sowie die Bündelung der Ausgleichsmaßnahmen.

# 6

## Vertiefungs- erfordernisse

*Fachgutachten + Diskussionsbedarfe*

Mit der Entwicklung der Raum.Perspektive.Würzburg. als Grundlage zur Neuauflage des Flächennutzungsplans wurden bereits viele Themen der komplexen Stadtentwicklung diskutiert und Lösungsansätze formuliert. Dennoch wurde offensichtlich, dass für eine zukunftsfähige Flächennutzungsplanung weitere Fachgutachten und Diskussionsbedarfe notwendig sind.

## VERTIEFUNGSERFORDERNISSE

---

Die mit interessierten Bürger\*Innen diskutierten und feinjustierten Ergebnisse der Raum.Perspektive.Würzburg. können nun als Richtlinien für den komplexen Neuaufstellungsprozess des Flächennutzungsplans fungieren und im weiteren Verfahren eine Grundlage bei Abwägungsprozessen sein. Der Dialogprozess ließ aber auch bereits notwendige Vertiefungserfordernisse deutlich werden. Insbesondere in den Bereichen „Qualifizierende Innenentwicklung“, „Mobilität“, „Siedlungsränder und Landschaftsentwicklung“ und „Gewerbeflächenprofilierung“ besteht Bedarf an

vertiefenden Expertisen, um im Zuge der vorbereitenden Bauleitplanung Richtungsentscheide konzeptionell vorbereiten und absichern zu können. Notwendig sind hier eingehende Analysen sowie eine Sondierung möglicher Szenarien oder Denkrichtungen, von Umsetzungsoptionen und Folgeabschätzungen sowie von Umsetzungsressourcen. Die Verwaltung ist aufgefordert zu nachfolgenden Themen eine Erstellung bzw. Vergabe von Projekt- und Machbarkeitsstudien sowie Fachgutachten zu prüfen.

## STADT- UND LANDSCHAFTSBILD

---

Bei einer Neuaufstellung des Flächennutzungsplans sind Stadtstruktur und Nutzungen grundsätzlich auf den Prüfstand zu stellen. Hierzu sind auch die besonderen orts- und landschaftsbildprägenden Qualitäten der Stadt im Zusammenhang zu erfassen. Besonders im Zuge einer flächensparenden Siedlungsentwicklung geraten Quartiere wie Freiräume unter Entwicklungsdruck. Eine integrierte Stadt- und Landschaftsbildanalyse kann hier nicht nur aufzeigen, in welchen Bereichen nicht oder nur behutsam bauliche Entwicklungen angedacht werden sollten, sondern auch wo durch Qualifizierung und Verdichtung das Stadtbild verbessert werden kann. Durch eine integrierte Betrachtung von Stadt- und Landschaftsbild ist es zudem möglich, räumliche Prinzipien zur Siedlungsentwicklung - etwa für Siedlungserweiterungen - aus der landschaftsgestalterischen Betrachtung heraus zu formulieren.

Dieser Fachbeitrag wird als Ergänzung des in Aufstellung befindlichen Landschaftsplans vorgeschlagen. Im Einzelnen hätte eine Studie zum Stadt- und Landschaftsbild folgende Aspekte zu beleuchten:

- Auch abseits des UNESCO-Weltkulturerbes und Denkmalensembles stößt man auf erhaltenswerte Stadt- und Freiraumstrukturen. Wo sind im Würzburger Stadtgebiet solche erhaltenswerten Stadtstrukturen außerhalb von Regelungsbereichen wie Erhaltungssatzungen und Denkmalschutz zu finden?
- Welche Architekturen, stadträumlichen Strukturen oder auch welche Freiräume sind typisch oder identitätsstiftend für Würzburg und die einzelnen Quartiere? Was macht den Charakter der erhaltenswerten Stadtstrukturen aus? Und wie können etwa die für die Stadt Würzburg charakteristischen, weinbaulich und gartenbaulich genutzten Hänge stadtbildprägend bleiben?
- Welche Blickbeziehungen müssen zukünftig bei der Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden? Sowohl historische wie auch neue Sicht- und Bauachsen wären zu identifizieren und freizuhalten (u.a. St. Gertraud - Marienkapelle - Neubaukirche, Hubland Park - Marienberg).
- Der geplante Medizin-Campus oberhalb von



Abb.41: Blick auf die Stadt

Grombühl wird nach dem Heuchelhof und dem Quartier Hubland einen weiteren Höhenakzent über der Stadt setzen. Wo sollte eine bauliche Höhenentwicklung aufgrund baukultureller Werte ausgeschlossen werden oder wo ist sie stadtbildverträglich vielleicht gar wünschenswert?

- Welche Stadtrandsituationen sind für Würzburg besonders charakteristisch bzw. wertvoll? Welche räumlichen Prinzipien zur Entwicklung der Siedlungsränder lassen sich aus einer landschaftsgestalterischen Betrachtung heraus formulieren? Und wie können manche Ortseingänge, etwa die der Dürrbachau, besser akzentuiert werden?

Besonders für Würzburg bietet sich eine derart integrierte Herangehensweise an, da Stadt- und Landschaftsbild in der bewegten Topografie aufs Engste vernetzt sind. Der Fachbeitrag sollte insbe-

sondere die charakteristischen Wechselwirkungen beleuchten, bewerten sowie strukturelle Vorschläge entwickeln.

# FREIRAUMKONZEPT

---

Gerade unter dem Primat der Innenentwicklung gilt es, das urbane Grün in seinen diversen Funktionalitäten weiterzuentwickeln. Ihm kommt eine Schlüsselrolle für die Lebensqualität in der Stadt zu. Hier geht es nicht nur um die Kühlungsfunktion der Freiräume in sommerlichen Hitzeperioden, um Hochwasserschutz und Niederschlagsmanagement und um Biodiversität im Stadtraum, sondern eben auch um die sozialen Funktionen der Freiräume. Sie tragen wesentlich zu den Kontakt-, Bewegungs-, Versorgungs-, Muße- und Teilhabechancen in den Quartieren bei. Daher sind die Aspekte ihrer räumlichen Verteilung, ihrer Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Dimensionierung zentral. In einer zunehmend alternden Stadtgesellschaft nehmen Distanzempfindlichkeiten zu, wohnungsnahes Grün gewinnt an Bedeutung. Durch vielfach im Sitzen erfolgende Berufstätigkeit, wird der Gesundheitsaspekt von Bewegungsmöglichkeiten im näheren Wohnquartier oder an den Arbeitsplätzen immer wichtiger. Zudem wird die Stadtgesellschaft sozial heterogener. Freiräume sind daher wichtige Begegnungs- und Kontakträume. Sie müssen aber auch in ihrer Struktur den zunehmend diverser werdenden Nutzungsansprüchen gerecht werden können. Es braucht daher eine Analyse der wohngebietsbezogenen Versorgung mit (bedingt) öffentlich nutzbaren Freiräumen, um die Chancen der Bewohner\*Innen auf eine spontane, kurzzeitige Erholungsnutzung im Umfeld der eigenen Wohnung aufzeigen und entwickeln zu können. Mit der aktuell in Bearbeitung befindlichen Konzeptstudie „Masterplan Freiraum für die Innenstadt und die Sanderau“ ist ein erster Schritt in diese Richtung getan.

Ein stadtweites Freiraumkonzept sollte darüber hinaus für alle Quartiere Potentiale für die Rückgewinnung von Freiraum aufzeigen. Auf Basis der Befunde zur öffentlichen wie privaten Freiraumversorgung ließen sich Gebietstypen ermitteln, in denen jeweils spezifische Strategien der Freiraumentwicklung zu entwickeln wären. Eine hoch verdichtete Blockrandbebauung am Rand der Innenstadt bedarf anderer Ansätze zu Verbesserung der

Freiraumversorgung als beispielsweise ein wenig strukturiertes Einfamilienhausgebiet am Rande der Stadt. Folgende strategische Überlegungen wären dabei zu beleuchten:

- Wo lassen sich wenig genutzte Bereiche für die Öffentlichkeit öffnen und multifunktionaler gestalten?
- Wo kann durch eine umsichtige Öffnung nur eingeschränkt öffentlich nutzbarer, institutionell angebundener oder zweckbestimmter Freiräume die wohnungsnaher Freiraumversorgung verbessert werden? So ist etwa die Bestattungskultur im Wandel. Dies könnte es erlauben, Friedhöfe behutsam für ruhige Nutzungen zu öffnen. Beispiele lassen sich u.a. in Kopenhagen (Assistenzfriedhof), München (Westfriedhof) oder Freiburg im Brsg. (Hauptfriedhof) finden. Auch die Öffnung von Freiräumen an Schulen, kirchlichen und universitären (Bildungs-)Einrichtungen sollte hier in Betracht gezogen werden. Hier gilt es einen Dialog mit den Trägern der Einrichtungen aufzunehmen.
- Wo und wie kann bei städtebaulichen Umstrukturierungen Freiraum zurückgewonnen werden? Das Beispiel Hubland hat gezeigt, welches Freiraumpotential sich im Zuge städtebaulicher Rahmenplanungen wieder erschließen lässt.
- Wo kann durch bauliche Verdichtung und lärmrobuster Architektur entlang von stark befahrenen Straßen der Gebrauchswert von bislang stark verlärmten Freiräumen verbessert werden?
- Wo lassen sich im Stadtraum Barrieren beseitigen und damit Freiräume besser erreichbar machen?
- Wie kann überhaupt die Vernetzung der Freiräume ausgebaut werden? Lineare Verbindungen sind nicht nur für die soziale Nutzung, sondern auch unter dem Aspekt der Biodiversität von großer Bedeutung. Insbesondere dort, wo größere, öffentlich nutzbare Parks, Flussufer, Wälder weiter entfernt liegen,



Abb.42: Naherholung im Park

könnten vom Pkw-Verkehr kaum tangierte Grünverbindungen, Uferrandwege an Fließgewässern oder auch begrünte Fußgängerzonen und Spielstraßen Freiraumdefizite auffangen, attraktive Wegeverbindungen zu den großen Freiräumen anbieten und nebenbei auch Korridore für den Austausch der Arten öffnen. Insofern gilt es auch stadtstrukturelle Überlegungen anzustellen. Hierbei wäre ebenso zu sondieren, wo Straßen ein Freiraumpotential darstellen.

- Wo kann an den Stadträndern durch Ausbau der Wegeinfrastruktur für den Fuß- und Radverkehr und Schaffung punktueller sportlicher Angebote – also ohne großen Flächenbedarf – wertvolle landschaftsbezogene Freiraumangebote geschaffen werden?

Bei all diesen Überlegungen gilt es strukturelle Vorschläge für einen stadtweiten Freiraumverbund aufzuzeigen. Ein Freiraumkonzept sollte dazu

beitragen, Synergien zu Biodiversitätskonzepten, stadtklimatischen Sanierungsansätzen und Gewässerentwicklungskonzepten auszubauen.

# GESAMTSTÄDTISCHES INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT

---

Der Bürgerdialog, die Analysen im Rahmen des Prozesses Raum.Perspektive.Würzburg durch die externen Planer\*Innen und die vorhandenen Emissionsgutachten haben gezeigt: Würzburg braucht dringend ein nachhaltiges Mobilitäts- bzw. Verkehrskonzept.

Die übergeordneten Handlungsfelder einer zukunftsfähigen Mobilität behandeln die Stadt- und Umweltverträglichkeit sowie Lärm- und Emissionsminderung. Es gilt insbesondere den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren, den Wirtschaftsverkehr stadtverträglicher zu organisieren, und insbesondere den Anteil des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs deutlich zu erhöhen, indem die Wege, Verbindungen und Fahrtakte verdichtet und attraktiver werden. Derzeit sind weite Bereiche der Stadt (Frauenland, Versbach, Lengfeld etc.) nicht an den schienengebundenen ÖPNV angebunden. Nach Aussage des Nahverkehrsplans 2017 lässt sich das Verkehrsaufkommen hier nicht mehr hinreichend über den Busverkehr abdecken. Eine Mobilitätswende kann nur durch einen vehementen Ausbau des ÖPNVs erreicht werden. Dazu gilt es auch die Nahmobilität, also den Verbund von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu fördern, indem etwa multimodale Verknüpfungspunkte ausgebaut werden. Insgesamt gilt es die Raumsprüche zu Gunsten der Nahmobilität neu auszutarieren. Ein integriertes Mobilitätskonzept könnte Leitlinien der städtischen Verkehrsplanung anlegen und zugleich hinreichend Flexibilität für zukünftige Entwicklungen bereit-

halten. Es wird darum gehen, diverse Strategien in konkreten Maßnahmenbündeln zu vereinbaren und eine Priorisierung vorzunehmen. Hierbei sind auch Entwicklungen wie der Trend zu innovativen Fahrzeugtypen und Antriebstechnologien zu berücksichtigen, die heute in ihrer Ausprägung noch unbestimmt sind, aber maßgeblich sein werden.

Folgende Vertiefungserfordernisse sollten im Rahmen des Mobilitätskonzepts behandelt werden:

- Zur Erarbeitung eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts bedarf es einer umfassenden Ermittlung und Prognose der Gesamtverkehrslage Würzburgs und seiner direkten Umgebung.
- Um verschiedene Zukünfte von Mobilität überhaupt denken zu können, sollten zentrale Einflussfaktoren ermittelt und ihre Wechselwirkungen erörtert werden. Es ist abzuschätzen, wie sich einzelne Aspekte konkret entwickeln könnten. Darauf aufbauend können alternative Zukunftsszenarien für die Mobilität in Würzburg entworfen werden. Szenarien können dazu anregen, die Auseinandersetzung mit der verkehrlichen Zukunft zu schärfen und mögliche Alternativen auszu-leuchten.
- Um die ausgeprägten Pendlerströme nachhaltiger zu organisieren, gilt es gemeinsam mit den Nachbarkommunen und der Region die Aufgabenverteilung und Verknüpfung zwischen ÖPNV und Individualverkehr (Pkw und



Abb.43: Straßenbahnlinien im Innenstadtbereich

Rad) neu auszutarieren und dabei die jeweiligen Stärken der Fortbewegungsarten auszuspielen. Hier geht es etwa darum, ein funktionales Park&Ride-System zu konzipieren, Konzepte für den Ausbau des Radwegenetzes in ländlichen Räumen aufzustellen oder Rad-schnellrouten in und aus der Stadt Würzburg zu konzipieren.

- Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung gilt es stärker als bisher aufeinander abzustimmen. So wären etwa für Siedlungserweiterungen mobilitätsbezogene Standards auf den Prüfstand zu stellen (Stellplatznachweis etc.) und Nahmobilitätskonzepte für Siedlungserweiterungen zu entwickeln.
- Die Mobilitätswende wird auch daran zu messen sein, ob es gelingt, den Straßenraum wieder zum Aufenthaltsraum zu machen. Für einen solchen Umbau der Straßen sollten Konzepte erarbeitet werden, die prototypisch für verschiedene Situationen Entwick-

lungsperspektiven für einen multifunktionalen Raum aufzeigen, die Straße als Teil der grün-blauen Infrastrukturen entwickeln und Vorschläge zum Abbau von Barrieren aufzeigen. Hier wäre unter anderem zu prüfen, ob und wie sich die stark befahrenen Uferandstraßen des Mains umbauen ließen und die Zugänglichkeit der Flussufer ausgebaut werden könnte.

Das zukünftige Mobilitätskonzept ist dringend in seiner Erstellung und Fortschreibung mit weiteren Planwerken zu verknüpfen und sollte mit einem Dialogprozess verbunden sein, um sicherzustellen, dass die Mobilitätsansprüche der verschiedenen Bevölkerungsgruppen Würzburgs berücksichtigt werden.

# REGIONALBAHNHÖFE UND TRAMLINIEN ALS IMPULSGEBER DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG

---

Die im Dialogprozess oft angesprochene Belastung des Stadtraumes durch Pendlerströme und die weiterhin ausstehende Erweiterung der Straßenbahnlinien in Würzburg unterstreichen nicht nur die Notwendigkeit eines integrierten Verkehrskonzepts, sondern werfen auch Fragen zur Bedeutung des schienengebundenen Nahverkehrs für die Siedlungsentwicklung auf. Es gilt auch umgekehrt zu fragen, welche Bedeutung der schienengebundene ÖPNV für die Siedlungsentwicklung in der Region wie in der Stadt hat.

Die Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung deuten darauf hin, dass Würzburg seine Bedeutung als Regionalzentrum und als wichtige Verbindung in die benachbarten Metropolregionen erhalten kann. Die räumliche Entwicklung wird sich mitunter stärker auf Würzburg konzentrieren.

Wie ließe sich eine weitergehende Zersiedlung an den Rändern aufhalten? Wie kann ein Ausgleich in der Siedlungsentwicklung in und um Würzburg herum gefunden werden? Wie kann die Bahn zum Agenten für eine kluge bauliche Verdichtung in der Stadt und in der ländlich geprägten Region werden und damit zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs beitragen?

Die Kernkompetenz der Schiene ist das Bündeln von Verkehr. Wenn sie diese ausspielen kann, unterstützt sie eine flächensparende Verkehrsentwicklung nach innen. Damit sie aber zum Motor für eine bauliche Verdichtung nach innen werden kann, gilt es die Parameter richtig zu justieren: Welche Orte soll die Eisenbahn in welcher zeitlichen Qualität miteinander verbinden? Wie groß soll das Einzugsgebiet der Haltestellen sein? Und wie kann die Setzung der Haltepunkte auf der Schiene zu einer stärker akzentuierten Siedlungsentwicklung im ländlichen Raum wie in Würzburg beitragen? Soll die Regionalbahn im Sinne der Erreichbarkeit möglichst viele Haltepunkte anbieten, so wird dies eher zu einer überproportionalen Siedlungsentwicklung in kleineren Orten führen. Auch die Reisezeiten werden sich entsprechend erhöhen.

Konzentriert man sich hingegen darauf, den Verkehr zu bündeln, erreicht man kürzere Fahrzeiten zwischen dichter bebauten Orten. Die Bedienung kleinerer Orte bliebe Aufgabe des regionalen Busverkehrs. Welchen Weg man gehen möchte, lässt sich nur im regionalen Austausch auf Basis konkurrierender Testentwürfe klären. Es bedarf einer Ideenkonkurrenz, die in einem fachlich konsolidierten und politisch abgestimmten Zukunftsbild für den Regional- und Nahverkehr mündet.

Ganz ähnlich gelagerte Fragen stellen sich auch im Kontext des Straßenbahnnetzes Würzburgs. Die ÖPNV-Erschließung hinkt momentan dem Bau neuer Quartiere hinterher, statt ihm vorauszugehen. Bündelungseffekte bleiben momentan zu schwach ausgeprägt. Die Ausbildung von Quartierszentren wird so erschwert.

Vertiefende Expertisen sind daher zu folgenden Themen empfehlenswert:

- Untersucht werden sollte der regionale Zusammenhang von Siedlungsentwicklung und Ausbau des schienengebundenen ÖPNV. Wie kann beides strategisch so gekoppelt werden, dass eine flächensparende Verkehrsentwicklung und Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. Unter welchen Bedingungen kann die Bahn dem motorisierten Individualverkehr hier überhaupt Paroli bieten?
- Auf Basis dieser Richtungsentscheidung wäre zu klären, wo aus bauleitplanerischer und verkehrlicher Sicht in Würzburg und in der Umgebung neue Bahnhöfe eingerichtet oder bestehende vitalisiert werden könnten und sollten. Vorgeschlagen wurden im Dialogprozess für Würzburg etwa die Kantstraße oder die Gneisenaustraße, unweit der Faulenberg-Kaserne. Auch ein neuer Halt auf der Bahnstrecke Würzburg-Nürnberg im Bereich des Gewerbegebietes Würzburg-Ost könnte mitunter eine Steilvorlage für eine konsequente bauliche und nutzungsbezogene Verdichtung dieses Stadtrandgebietes liefern.



Abb.44: / Blick auf Bahngleise

Hier wäre zu prüfen, ob die notwendigen Netzkapazitäten vorhanden sind bzw. wie sie sich schaffen ließen und welche städtebaulichen Impulse hier zu erwarten wären.

- Dort, wo bereits die Entscheidung für die Revitalisierung alter oder den Bau neuer Bahnhalte gefallen ist, wie in Heidingsfeld Ost (Bahnstrecke Würzburg - Ansbach) und am Heriedenweg (Heidingsfeld West) sollte sondiert werden, wie sich diese Impulse nun stadträumlich und bauleitplanerisch nutzen und gestalten lassen. Hier geht es nicht nur um barrierefreie Gestaltung, Einbindung in das innerstädtische ÖPNV-System und die Schnittstelle zum Individualverkehr. Es geht auch darum, wie dicht es nun um die neuen Bahnhalte werden darf und soll? Wie nutzt man die neu entstehende logistische Zentralität?
- Bezogen auf das Würzburger Straßenbahnnetzes wäre zu prüfen, wie die Synergien zwischen der Wohnbauflächenentwicklung und den Netzerweiterungen der Straßenbahn gestärkt werden können. Die Wirtschaftlichkeit neuer Tramlinien ist unmittelbar vom Fahrgastaufkommen abhängig. Inwiefern ließe sich die Siedlungsentwicklung stärker darauf abstellen?

## EIN TUNNEL FÜR DEN MITTLEREN RING?

---

Der Stadtring Süd wurde einst als Stadtautobahn BAB 713 geplant und ist heute ein vierspuriges Teilstück der B19. Seit 1992 besteht ein Nachtfahrverbot für Lkw ab 7,5 Tonnen. Mit einstimmigem Votum beschloss der Stadtrat am 22. Januar 2016, den Stadtring Süd für den Lkw-Durchgangsverkehr in Gänze zu sperren. Trotz dieser Maßnahmen befahren weiterhin viele Lkws den Mittleren Ring. Viele Pkw-Fahrer nutzen ihn als Abkürzung zwischen A3 und A7 bzw. zur Umfahrung des Autobahnkreuzes Biebelried.

Im Dialogprozess kam so die Idee einer Einhausung bzw. Eintunnelung des Straßenzugs auf. Die Forderung nach Überdeckung von Schnellstraßen aus Lärmschutzgründen, zur Verbindung von getrennten Stadtquartieren oder auch zur Gewinnung von Wohnbauland gibt es landauf landab. In München und anderen Städten sind ähnliche Projekte mit Hilfe der Städtebauförderung sehr erfolgreich gestemmt worden. Indes gilt es, die Voraussetzungen und Folgen eines solchen Umbaus auszuleuchten und hierzu umfangreiche Vorprüfungen zu unternehmen:

- Wo liegt der stadträumliche, freiraumplanerische oder wohnbauliche Nutzen eines solchen Vorhabens? Lassen sich hier wirklich substanziiell Freiräume zurückgewinnen, die Durchlässigkeit erhöhen, stadtklimatische Effekte generieren oder gar neue Wohnbaupotentiale heben? Der Aufwand wäre nicht allein ein finanzieller. Würzburg-Süd wäre vermutlich über 10-15 Jahre mit einer gigantischen Baustelle und entsprechenden Umweltbelastungen konfrontiert. Die Quartiere wären währenddessen abgeschnitten. Dementsprechend sollte der Nutzen eines solchen Vorhabens nachgewiesen werden.
- Lässt sich ein solcher Umbau ohne Umwidmung des Südrings in eine Bundesautobahn überhaupt finanzieren? Wäre dies - angesichts der verkehrlichen Mehrbelastung - aus

kommunaler Sicht verkehrspolitisch überhaupt erstrebenswert?

- Aufgrund der problematischen Höhenlage und der komplexen Höhenanbindung wäre es mit einer einfachen Einhausung wohl nicht getan. Über weite Strecken wäre vermutlich eine umfassende Absenkung und Eintunnelung notwendig mit den entsprechenden Eingriffen in das Terrain. Hierzu gilt es mögliche Höhenabwicklungen und Trassenführungen in Testentwürfen zu eruieren. Auch die Über- und Unterführungen müssten in Gänze neu konzipiert werden. Testentwürfe könnten hier dazu beitragen, die Folgewirkungen des Vorhabens auszuleuchten.
- Wenn denn die Kosten-Nutzen-Analyse gegen ein solches Vorhaben spräche, welche anderen Perspektiven wären denkbar, um den Verkehr hier stadt- und umweltverträglicher abzuwickeln? Ist eine vierspurige Bundesstraße mit Tempolimit unter 50 km/h, intelligentem Lärmschutz und einer straßenbegleitenden Bepflanzung eine tragfähige Perspektive?

Eine Machbarkeitsstudie müsste belegen, dass es sich bei einer wie auch immer gearteten Überdeckelungen nicht um einen technokratischen Lösungsversuch handelt, sondern um einen substanziiellen Gewinn für den Stadtraum und das Gemeinwesen.

## MACHBARKEITSSTUDIEN FÜR NEUE MAINBRÜCKEN

---

Der Main und seine vielfältigen Uferbereiche sind nicht allein Anziehungspunkt für die Naherholung, den Sport und den Tourismus, sie sind auch eine Barriere insbesondere für die Nahmobilität. Obwohl Würzburg über sieben Brücken über den Main verfügt, sind diese zum Teil wenig auf den Rad- und Fußverkehr ausgerichtet. Insbesondere Quartiere im Norden (Dürrbachau/Zellerau) und im Süden (Sanderau/Heidingsfeld) sind jeweils voneinander abgeschnitten. So vermag das Städtle in Heidingsfeld kaum vom Maintourismus zu profitieren. Aber auch für den Pkw- und Schwerlastverkehr bildet der Main eine Barriere. Insbesondere das Gewerbegebiet Winterhäuser Straße ist allein über die Seilerstraße mit der Innenstadt verbunden. Der Durchgangsverkehr trennt das Städtle vom Mainufer.

Die im Dialogprozess eingebrachten Vorschläge für den Bau zweier neuer Mainbrücken für den Rad- und Fußverkehr in Heidingsfeld und Zellerau/Dürrbachau (vgl. Werkzeug Entwicklungsbereiche, Kap. 4) fanden deutliche Zustimmung. Insbesondere die mit diesen Brückenbauten verbundenen Impulse für eine Verbesserung der Radwegeverbindungen zwischen den Stadtteilen wurden begrüßt. Mit einer Mainbrücke am Umspannwerk Würzburg könnten das Dürrbachtal und die Dürrbachau auf attraktiven Radwegen besser an die Innenstadt angebunden werden, umgekehrt erhielte

die Zellerau eine bequeme Anbindung an die Naherholungsräume am Stein und im Dürrbachtal sowie in Richtung Veitshochheim. Und mit einer Rad- und Fußgängerbrücke zwischen dem Städtle und Heiner-Dikreiter-Weg (Mainuferweg) entstünde eine hoch attraktive Verbindung in und aus Richtung Sanderau. Heidingsfeld könnte hiermit auch stärker vom Radtourismus am Main profitieren.

Auch die Variante einer Brückenverbindung zwischen dem Gewerbegebiet Winterhäuser Straße und Randersacker Straße wurde im Dialogprozess erörtert. Die Skepsis gegenüber einem sehr großen Bauwerk überwog jedoch in der Diskussion. Hier stehen den positiven Effekten einer deutlichen Verbesserung der Anbindung des auf Logistik und Spedition ausgerichteten Gewerbegebiets und einer Entlastung bzw. eines Rückbaus der Seilerstraße sowie der Schaffung einer hoch attraktiven Verbindung von Städtle und Mainufer, erhebliche Eingriffe in den Landschaftsraum des Maintals gegenüber.

Nicht nur aufgrund der aufwendigen und oftmals raumgreifenden Höhenabwicklung bringen Brückenbauwerke erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft sowie den Stadtraum mit sich. Daher gilt es für die skizzierten Brückenbauten Machbarkeitsstudien anzufertigen und die Umweltbetroffenheit zu ermitteln.



Abb.45: Blick auf den Main

- Die Machkeitsstudie hätte zunächst die Effekte für die diversen Netzstrukturen und den Aufbau eines Komfortnetzes für den Fuß- und Radverkehr zu beleuchten. Dies gilt für die übergeordneten, insbesondere touristisch relevanten Radwegeverbindungen wie für jene für die Nahmobilität relevanten Rad- und Fußwege. Dies gilt aber auch für die Option einer für den Schwerverkehr ausgelegten Straßenbrücke mainaufwärts. Hier sind insbesondere die Be- und Entlastungseffekte in Modellen abzubilden, um die wirtschaftliche, soziale und ökologische Nachhaltigkeit einer solchen Baumaßnahme einschätzen zu können.
- Die Studien sollten zudem eine Standort- suchة für mögliche Brückenbauwerke unter besonderer Berücksichtigung der Umweltbe- troffenheit und der stadträumlichen Einbin- dung der Brückenbauwerke umfassen. Hier könnten Testentwürfe aufschlussreich sein, um die Erheblichkeit einschätzen zu können.
- Insbesondere bei der Alternativprüfung einer für den Schwerlastverkehr ausgelegten Stra- ßenbrücke südöstlich von Heidingsfeld muss die Umwelterheblichkeit im Zentrum der Son- dierungen stehen. Dabei wären auch Mög- lichkeiten für Kompensationsmaßnahmen zu eruieren und Finanzierungs- und Fördermög- lichkeiten aufzuzeigen.

# LANDSCHAFTSBEZOGENES FREIRAUM- UND WEGEKONZEPT

---

Der Dialogprozess belegte es mehrfach: Zwar besteht eine hohe Wertschätzung der Parkwälder und insbesondere der vom Weinbau geprägten Hänge sowie der baulichen Anziehungspunkte in der Landschaft, jedoch wurde wiederholt auf die mangelnde fußläufige Erschließung und Anbindung des landschaftlichen Umfelds, fehlende Ausblicke an den Fuß- und Radwegen und mangelhafte Gliederung der Hochflächen verwiesen. Auch der Main und seine Zuläufe sind an vielen Stellen wenig zugänglich und etwa durch Uferstraßen von den Quartieren abgetrennt. Viele Fließgewässer verfügen zudem nicht über einen hinreichenden Uferstreifen. Dies belegt das vorliegende Gewässerentwicklungskonzept eindrücklich.

Hier könnte ein landschaftsbezogenes Wegekonzept ansetzen. Mit einer explizit landschaftlichen Orientierung sollten bestehende Konzeptionen und Planungen zur Verbesserung des Fuß- und Radwegernetzes hinsichtlich Effizienz-, Sicherheits- und Bequemlichkeitsgesichtspunkten überprüft und um eine ästhetische Komponente ergänzt werden. Wie können siedlungsnahe und stadtbildprägende Landschaftsräume als Naherholungsräume in Wert gesetzt werden? Wie können die Landschaftsräume besser erreichbar gemacht werden? Wie könnten hier die sich anbietenden Uferäume an den Fließgewässern der Seitentäler eingebunden werden?

Indem die Studie die landschaftsbezogene Erholung auf und an den Wegen in den Mittelpunkt stellt, könnte sie einen wichtigen strategischen Beitrag für die Sicherung und Weiterentwicklung der Würzburger Landschaft abgeben. Es stärkt das Bewusstsein für die Vielfalt der Landschaften und die Qualitäten des landschaftlichen Umfelds mit seinen alltäglichen Schönheiten und Brüchen sowie ihren Eigenarten. Die Inwertsetzung der stadtnahen Landschaftsräume als wertvolle Naherholungs- und Ausgleichsräume und als touristisch relevante Räume könnte zudem auch der Landwirtschaft in der Stadt neue Einkünfte verschaffen.

Ein landschaftsbezogenes Wegekonzept sollte vertiefte Expertise zu folgenden Themen bereitstellen:

- In der Studie sollten die Eigenarten und Qualitäten der verschiedenen Landschaftsräume für ein landschaftsbezogenes Wegesystem herausgearbeitet werden.
- Es sollten Ansätze für die Gestaltung von Wegen und den Umgang mit den typischen Gegebenheiten und Herausforderungen entwickelt werden. Dies könnte mit einer Typologie von Wegen mit entsprechenden Qualifizierungsvorschlägen verbunden werden.
- Mit der Studie könnte ein Wegegerüst entwickelt werden, das die stadtnahen Landschaftsräume untereinander und mit der Stadt bestmöglich vernetzt und von dem aus sich die Charakteristika der Landschaften rund um Würzburg besonders gut erschließen lassen.

Strategisch entscheidend für das Wegekonzept dürfte die Einbeziehung der stadtnahen Landwirtschaft sein. Ihr kommt eine Schlüsselrolle als Flächeninhaberin zu. Es geht hier vielfach um Wegerechte und Unterhaltung, Verkehrssicherheit und um Unterhaltungskosten. Darüber hinaus könnte es aber auch gelingen, über Direktvermarktung, Hofcafés und Kooperationen mit Gemeinschaftsgärten neue Impulse für die Erhaltung der landwirtschaftlichen Betriebe in der Stadt zu setzen und sie als Kooperationspartner zu gewinnen.



Abb.46: Blick auf die Weinlagen

# UMGANG MIT STREUSIEDLUNGEN AM BEISPIEL STEINBACHTAL

---

Ein wesentliches Ergebnis des Dialogprozesses ist, dass die markante Topografie Würzburgs mit den offenen Hängen als stadtbildprägend angesehen wird und die Hanglagen u.a. mit Streuobstwiesen, kleinteiligen Gehölzstrukturen, Trockenmauern grundsätzlich als wichtige Landschafts- und Biotope geschützt werden sollten. Zugleich wurde aus der Bevölkerung aber auch der Wunsch nach neuen Wohnbauflächen an den Hängen und in den Seitentälern geäußert, sowohl als kleinflächige Arrondierungen („Bauen in zweiter Reihe“) oder als großflächige Siedlungserweiterungen. Ganz konkret kamen Vorschläge für das Steinbachtal. Besonders hier stehen der landschaftlichen Attraktivität für das Bauen und Wohnen sehr hohe natur- und umweltschutzfachliche Werte und Schutzbestimmungen gegenüber. Es bestehen zudem erhebliche Defizite in den Erschließungs- bzw. Ver- und Entsorgungsstrukturen (Straßen, Trink- und Abwasser etc.), die ohne grundsätzliche Neustrukturierung keine substantziellen Siedlungserweiterungen mehr zulassen. Die sehr hohen Aufwendungen für eine Neuerschließung in diesem bewegten Gelände legen zudem nahe, dass hier ausschließlich ein hochpreisiges Segment des Wohnungsbaus bedient werden kann. Ferner ist unklar, wie in diesem stark aufgegliederten Siedlungsbereich die Nahversorgung und die ÖPNV-Anbindung gewährleistet werden kann. Diese prekäre bzw. schwierige Ausgangslage könnte zu dem Schluss verleiten, hier bauleitplanerisch nichts zu unternehmen. Jedoch bleibt fraglich, ob die Landschaftsräume damit ihre nicht allein naturschutzfachliche Qualität behalten bzw. in der Siedlungsentwicklung unerwünschte Tendenzen besonders in §34-Gebieten abgewendet werden können. Zudem bliebe unklar, welche Entwicklungsperspektiven für das Steinbachtal denn denkbar wären, auf deren Basis man die Entwicklung gezielt steuern könnte. Wie sähe denn überhaupt

eine städtebaulich-landschaftsplanerische und infrastrukturelle Vision für den Teilraum aus, die es schafft, die auseinanderstrebenden Belange zu verbinden? Was für ein Siedlungs- und Landschaftsbild wäre hier vorstellbar? Wie sähe eine „Grüne Urbanität“ aus, die diese Aspekte in den Ausgleich bringt? Welche Bedeutung könnte hier etwa das aktuell wieder diskutierte Konzept der Gartenstädte haben?<sup>8)</sup> Wie wäre dieser Passerpartout-Begriff konkret zu füllen? Welche Art von Gartenstadt könnte es sein? Wie können auch hier vielfältige, sozial gemischte Quartiere entstehen? Mit welchem Mobilitätskonzept ließe sich der Platzbedarf für den ruhenden Verkehr deutlich minimieren? Überhaupt wäre zu klären, welche Effekte eine wie auch immer geartete Siedlungsentwicklung im Steinbachtal für die Gesamtstadt und Nachbarkommunen hat.

Vertiefende Expertisen wären daher zu folgenden Themen wünschenswert:

- Welche anschlussfähigen Bilder für eine stark ökologisch ausgerichtete Siedlungsentwicklung lassen sich für das Steinbachtal entwickeln? Welche Dichten, Körnungen und Zentralitäten sind hier tragfähig?
- Welche Bedeutung könnten Konzepte wie das der Gartenstädte<sup>7)</sup> oder von low rise-high density-Siedlungen<sup>8)</sup> oder die Tinyhouse-Bewegung gewinnen?
- Welche Marktsegmente des Wohnungsmarkts könnten damit bedient werden? Wie ließe sich eine soziale Schlagseite vermeiden?
- In welchen Bereichen ist eine umsichtige bauliche Entwicklung landschaftsplanerisch und naturschutzfachlich überhaupt vertretbar? Und wie können die naturschutzfachlich bedeutsamen Strukturen gestärkt und ausgebaut werden?



Abb.47: Stadtrand

- Welchen Beitrag sollten private Flächen für die Biodiversität und das Landschaftsbild leisten?
- Wie lässt sich die wünschenswerte Siedlungs- und Landschaftsentwicklung baurechtlich absichern?

<sup>7)</sup> Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.): Gartenstadt 21. Grün - Urban - Vernetzt; Band 2: Ein Modell der nachhaltigen und integrierten Stadtentwicklung, 2017

<sup>8)</sup> M. Desax, B. Lenherr und R. Pfenniger (Hrsg.): Verdichten. Internationale Lowrise-Wohnsiedlungen im Vergleich, Verlag Triest 2016

# GEWERBEFLÄCHENPROFILIERUNG

---

Derzeit lassen sich die Gewerbeflächen Würzburgs zu zehn räumlichen Schwerpunkten zusammenfassen. Dabei sind die vier größten Flächen im Rahmen dieses Berichts bereits als Entwicklungsbereiche identifiziert und in ihren Potentialen weitergedacht worden.

Die teilräumlichen Entscheidungen übergeordnet sollte über die Profilierung bestehender und zukünftiger Gewerbeflächen nachgedacht werden. Diese Profilierung sollte insbesondere darauf abstellen, die Gewerbegebiete deutlich stärker als bisher zu einem integrierten Stück Stadt werden zu lassen. Auf multiplen Ebenen gilt es, die Teilräume durch Freiraum, Mobilität, Nutzungen und auch baustrukturell mit der Stadt zu vernetzen.

Die sich wandelnde Wirtschaft und damit verbundene neue Formen von Produktion und Arbeit in der Stadt prägen seit einigen Jahren die Diskussion um Stadtentwicklung, Gewerbeflächenplanung und Wirtschaftsförderung. So wird aktuell die Bedeutung von Industrie und Produktion zusammen mit der Kreativwirtschaft für die Prosperität der Städte neu erkannt. Mit dem technologischen Fortschritt und der Digitalisierung wird die Produktion „stadtverträglicher“. Kurze Wege und die Nähe von Arbeiten und Wohnen werden zu einem wichtigen Standortfaktor, um Unternehmen und junge, gut ausgebildete Arbeitskräfte zu halten als auch neue zu gewinnen. Mit der wachsenden Nachfrage nach urbanen, kreativen und attraktiven Standorten sind Städte somit zunehmend gefordert, gemischte Quartiere zu entwickeln.

In Würzburg gilt es die bereits bestehende räumliche Nähe von Wohnen und Gewerbe stärker auszubauen und sozialverträglich zu gestalten. Die „produktive Stadt“ benötigt den Erhalt und die Weiterentwicklung gewerblicher Räume und Nutzungen innerhalb des städtischen Gefüges. Hierzu wären planerische, bodenpolitische, immobilien-

politische und wirtschaftsfördernde Unterstützungsmaßnahmen erforderlich.

Zur Sicherung nachhaltiger städtebaulicher Entwicklungen von Gewerbeflächen sollten folgende Aspekte vertieft werden:

- **Integral:** Wie kann sich die Struktur der Gewerbegebiete an übergeordneten Landschafts- und Siedlungsstrukturen orientieren und der ganzen Stadtgesellschaft insbesondere in Flusslage für mögliche Freizeit und Erholungsnutzungen zur Verfügung gestellt und durch einen attraktiven Nahverkehr als auch ÖPNV erreichbar gemacht werden?
- **Bedarfsgerecht:** Wie können flexible Parzellierungen ermöglicht werden, um auf unterschiedliche Unternehmensgrößen und Wachstums- bzw. Schrumpfungstendenzen reagieren zu können? Welche Möglichkeiten bestehen, Flächen und Nutzungen für gemeinschaftliche Bedarfe im Sinne des Teilens zur Verfügung zu stellen? Besteht die Notwendigkeit, „Testfelder“ und Orte des Austauschs anzubieten, um Synergien zu bündeln? Bedarf es der Ausbildung von Anker- und Initialnutzungen, um Impulse zu geben? Und welche Bedarfe müssen über die gewerbliche Nutzung hinaus (Nahversorgung, Kinderbetreuung etc.) bedient werden?
- **Divers:** Ökosysteme beruhen auf der Vielfalt ihrer Bestandteile und deren komplexen Synergien. Vergleichbare positive Effekte könnten durch kreative und soziale Vielfalt gefördert werden. Wie kann so eine Vielfalt bezüglich einer gesunden Mischung an Branchen, Unternehmensgrößen, dem Mix mit Wohnen sowie verschiedenartiger Orte der sozialen Interaktion erreicht werden? Welche Gestaltungsqualitäten der Freiräume und Gebäude sind anzustreben, um ein attraktives Arbeitsumfeld zu schaffen? Ist es beispiels-



Abb.48: Gewerbe und Industrie

weise möglich, Hybride zu entwickeln, die einerseits Flächen effizient nutzen und andererseits die kreative Vielfalt und Innovationskraft fördern?

- Zirkulär & erneuerbar: Wie können für Gebäude, Freiraum und Infrastruktur Stoffkreisläufe hergestellt werden? Welche Materialien müssen gewählt werden, sodass sie die technischen oder biosphärischen Kreisläufe unterstützen? Inwiefern bedarf es der Unterstützung von Unternehmen, um das dringliche Ziel der Nutzung von erneuerbaren Energien vor 2030 zu erreichen? Welche Anforderungen an Gewerbeflächen gilt es zu formulieren, um zukünftig auch andere Nutzungen aufnehmen zu können?
- Orchestriert: Ein erfolgreiches nachhaltiges Gewerbegebiet erfordert von Beginn an eine Kultur des Austauschs und der Zusammenarbeit, sowie eine profilorientierte Ansiedlungspolitik. Dazu gehört das Orchestrieren

von Stoffströmen (Energie, Material, Wasser etc.) als auch Wissensströmen. Wie kann ein solches Gebietsmanagement aussehen? Eine Koordinationsstelle, die beispielsweise die herausragenden universitären Einrichtungen mit Start-ups, privaten Instituten und Forschungseinrichtungen zusammenbringt? Müssen zur Gewinnung von attraktiven Unternehmen gewisse Qualitätsstandards gesetzt werden, die auch performanceschwache Unternehmen ausschließen?

# ERWEITERUNG DES KLINIKCAMPUS IN GROMBÜHL

---

Universitäts-, Klinik- und Forschungsstandorte werden vielfach als zusammenhängende Komplexe von Gebäuden, mithin als Campus entworfen. Sie sind meist baulich-gestalterisch in das landschaftliche Umfeld eingebunden, liegen aber gleichsam als Inseln abgerückt vom sonstigen Siedlungsbereich der Stadt und müssen, wie etwa das geplante Universitätsklinikum oberhalb von Grombühl, dementsprechend über Verkehrsinfrastrukturen gezielt angebunden werden. Ihre baulich-räumliche Struktur und Entwicklung orientiert sich in erster Linie an den Erfordernissen der Forschungs-, Lehr- und Klinikbetriebe. Funktional sind sie in der Regel hoch spezialisiert. Nutzungsdiversität und -verflechtung mit dem städtischen Raum, Synergien durch Hybridisierung oder die Attraktivität des Standorts für Beschäftigte, Studierende und Auszubildende sowie für Patienten und Angehörige stehen meist nicht im Vordergrund. Mit dem Großbauprojekt des neuen Universitätsklinikums oberhalb von Grombühl besteht die Chance, diese Struktur einer Revision zu unterziehen und offenere, diversere Raumbilder zu entwickeln, die einer harten, funktionalen Segmentierung entgegenarbeiten, den öffentlichen Raum beleben und forschungs- wie alltagspraktische Zusammenhänge in den Mittelpunkt stellen.

Den Klinikcampus als Quartierszusammenhang zu entwickeln könnte heißen, ihn funktional anzureichern, indem etwa Flächen für forschungs- und klinikbezogene Dienstleister und Zulieferbetriebe mit in die Konzeption eingebunden werden. Dabei sollte auch geprüft werden, welche Verknüpfungen mit der Wirtschaft von beiderseitigem Vorteil wären. Welche Innovationskeimzellen wären hier vorstellbar? Sodann gilt es, den Klinikcampus auch in seinen räumlichen Verflechtungen mit den Stadtteilen Grombühl, Versbach und Lindleinsmühle zu entwickeln. Hier sind insbesondere verkehrliche Fragen virulent. Wie können zudem im Kontext des Klinikums neue Wohnungen für Beschäftigte und Auszubildende geschaffen werden? Dieser Ansatz könnte ebenso bedeuten, die Attraktivität für Beschäftigte, Studierende und Auszubildende sowie für Patienten und Angehörige stärker in den Blick zu nehmen und etwa (spiel-)

sportliche Betätigung oder kulturelle Angebote im Kontext von Klinikaufhalten und für Beschäftigte zum Teil des Konzepts machen. Auch die Gestaltung der Freiräume müsste zu einem Kernpunkt des Konzepts gemacht werden. Neue Studien aus Wien belegen eindeutig den Zusammenhang von Umweltgestaltung und -qualitäten für die Gesundheit und die Dauer eines Klinikaufenthalts von Patient\*Innen.

Im Rahmen einer vielleicht mit Landesbehörden gemeinsam in Auftrag gegebenen Studie wären folgende Fragestellungen zu beleuchten:

- Welche Synergien könnten mit einer Hybridisierung verbunden sein und wie gestaltete sich diese Diversifizierung räumlich?
- Mit welchen Nutzungen kann der Stadtraum angereichert werden? Kann eine Wohnnutzung, etwa über Sonderwohnformen, eingespielt werden? Inwiefern lassen sich institutionelle Freiräume für die Öffentlichkeit erschließen, die Durchwegung und Orientierung im Klinikum erleichtern? Wie können die Möglichkeiten für eine spielsportliche Betätigung verbessert werden? Lassen sich gelingende Kooperationen mit örtlichen Sportvereinen aufbauen?
- Welche Impulse der Siedlungsentwicklung setzt das neue Klinikum in Grombühl und Versbach und der Lindleinsmühle? Wie könnten schwellenlose Verflechtungspunkte mit dem Campus aussehen?
- Bei der Entwicklung dieses Sonderstandorts müsste zugleich eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung, der Nahmobilität und der Vernetzung in den Landkreis stattfinden. Derzeit liegen nur die Planungen für die Verlängerung der Straßenbahnlinie nach Grombühl vor. Wie kann verhindert werden, dass die überörtlichen Verkehre den Stadtteil über Gebühr belasten?



Abb.49: Kulturlandschaft mit Nachbargemeinden

## KOOPERATION MIT DEN NACHBARGEMEINDEN

---

Die Stadtgrenzen Würzburgs sind eng gezogen. Dies verstärkt die Notwendigkeit zusätzlich zum Regionalplan, über die Stadtgrenzen hinaus die Kooperation mit den Nachbargemeinden zu suchen, um stadtübergreifende Aspekte der Stadtentwicklung nachhaltig lösen zu können. So kann das im Projekt Raum.Perspektive.Würzburg, zentrale Thema der Mobilität, inklusive der Stärkung des Verkehrsverbunds mit Park&Ride-Ansätzen nur gemeinsam mit den Nachbarn diskutiert werden. Ebenso gilt dies für Themen des Natur- und Klimaschutzes (Biotopverbunde, Kaltluftströme, Gewässerentwicklung etc.) oder der Wohnflächen- und Gewerbeentwicklung.

Im Dialogprozess wurde die Notwendigkeit, die Kooperation mit den Nachbargemeinden zu stärken, häufig angesprochen. Ursprünglich war geplant, Vertreter\*Innen der Nachbargemeinden im Rahmen der Lupen- und Visionsphase inhaltlich einzubeziehen. Im Laufe der Bearbeitung wurde jedoch deutlich, dass die Einbindung der Nachbargemeinden im angelegten Beteiligungsprozess nicht angemessen Raum findet und einen gesonderten Dialogprozess erfordert.

Die oben angesprochenen Themenbereiche sind komplex und berühren eine Vielzahl von Verantwortlichkeiten, Begehrlichkeiten und „No-Go´s“. Es bestehen momentan auch keine etablierten Foren oder Verfahren eingeübter Kooperation, in deren Rahmen sie bearbeitet werden können. Zugewandtheit, Kooperationswille und Offenheit der Beteiligten dürften aber entscheidend sein für den Erfolg einer gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit auf diesen Feldern. Nötig ist die Einsicht, dass alle in einem Boot sitzen und die großen Herausforderungen wie Mobilität, Wohnen u.v.m. nur gemeinsam gelöst werden können und Win-Win-Situationen möglich sind. Um diese kooperative Haltung und Einsicht zu etablieren, braucht es erfahrungsbedingt einen Rahmen, der Gleichberechtigung, Wertschätzung, Offenheit und die Bereitschaft schafft, alte Denk- und Handlungsmuster zur Seite zu legen – und: Es braucht Zeit. Diesen Rahmen zu schaffen und der Stadtgrenzen-überschreitenden Kooperation Gewicht einzuräumen, ist eine Empfehlung sowohl aus dem Dialogprozess als auch aus fachlicher Sicht des externen Planungsteams.

## LITERATUR & QUELLEN

- » Bayerischer Gemeindetag: Positionspapier Flächen-sparoffensive, München, Februar 2018  
abrufbar unter: <https://www.bay-gemeindetag.de/Presse/PositionspapierzumFlaechenverbrauch>
- » Bayerisches Landesamt für Statistik: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2037 ,Demographisches Profil für die Kreisfreie Stadt Würzburg (= Beiträge zur Statistik Bayerns, Heft 550). Dezember 2018, abrufbar unter: [https://www.statistik.bayern.de/mam/statistik/gebiet\\_bevoelkerung/demographischer\\_wandel/demographische\\_profile/09663.pdf](https://www.statistik.bayern.de/mam/statistik/gebiet_bevoelkerung/demographischer_wandel/demographische_profile/09663.pdf)
- » Bayerisches Landesamt für Statistik: Statistik kommunal 2018 - Kreisfreie Stadt Würzburg, abrufbar unter: [https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/statistik\\_kommunal/2018/09663.pdf](https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/statistik_kommunal/2018/09663.pdf)
- » Bläser, Job, Sacher: Würzburg im gesamt-bayerischen Vergleich, in: Roland Baumhauer, Barbara Hahn, Dorothea Wiktorin (Hrsg.), Atlas Würzburg: Emons Verlag, 2016, S. 30
- » Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.): Gartenstadt 21. Grün - Urban - Vernetzt; Band 2: Ein Modell der nachhaltigen und integrierten Stadtentwicklung, 2017
- » Bundesregierung: Agenda 2030, abrufbar unter: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/nachhaltigkeitspolitik/ziele-fuer-eine-nachhaltige-entwicklung-weltweit-355966>
- » Desax, Lenherr, Pfenniger (Hrsg.): Verdichten. Internationale Lowrise-Wohnsiedlungen im Vergleich, Verlag Triest 2016
- » GEWOS (Hrsg.) 2015: Handlungskonzept Wohnen für die Stadt Würzburg - Ergebnisbericht, Hamburg, 2015, abrufbar unter: [https://www.wuerzburg.de/themen/bauen-wohnen/stadtplanung/wohnen/m\\_559269](https://www.wuerzburg.de/themen/bauen-wohnen/stadtplanung/wohnen/m_559269)

# ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Sofern nicht anders verzeichnet sind alle Abbildungen und Fotos durch das Planungsteam erstellt oder aufgenommen.

- Abb.1: Bild, © Bundesregierung
- Abb.13: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.14: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.15: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.16: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.17: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.18: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.19: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.20: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.21: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.22: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.23: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.24: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.26: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.28: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.30: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.31: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.34: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.33: Nürnberger Luftbild, © Hajo Dietz
- Abb.43: Stadt Würzburg, © Baureferat/FA Tiefbau



# IMPRESSUM

## Herausgeber



Stadt Würzburg  
Baureferat, Fachbereich Stadtplanung  
Beim Grafeneckart 1  
97070 Würzburg

Projektsteuerung und Kontakt  
für Rückfragen:

Baureferat, Fachbereich Stadtplanung  
[stadtplanung@stadt.wuerzburg.de](mailto:stadtplanung@stadt.wuerzburg.de)

## Erarbeitung



Plankom  
Brookstraße 20  
27612 Loxstedt  
[www.plankom.net](http://www.plankom.net)

CITYFÖRSTER architecture + urbanism  
Escherstraße 22  
30159 Hannover  
[www.cityfoerster.net](http://www.cityfoerster.net)

f r e i w u r f landschaftsarchitekturen  
Escherstraße 22  
30159 Hannover  
[www.freiwurf.org](http://www.freiwurf.org)

Dipl.-Ing. Simone Neddermann,  
Dipl.-Ing. Stadtplaner Oliver Seidel,  
Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt Börries v. Detten,  
M.Sc. Sofia Hanina, Hanna Höhne, Leander Olkner

Gestaltung: CITYFÖRSTER architecture + urbanism

November 2019



STADT  
WÜRZBURG

Baureferat | Fachbereich Stadtplanung  
Fachabteilung Bauleitplanung

Beim Grafeneckart 1  
97070 Würzburg