

40. Sitzung der Kommission für Stadtbild und Architektur

Datum: 21.01.2022

Ort: Videokonferenz

Beginn: 09:00 Uhr

Ende: 13:10 Uhr

Vorsitzender: Oberbürgermeister Christian Schuchardt (bis 10:30 Uhr)

Mitglieder: Prof. Ingrid Burgstaller
Prof. Ovis Wende
Ulrich Zeiger, Architekt
Dr. Hans Steidle, Stadtheimatpfleger
Benjamin Schneider, Stadtbaurat (Vorsitz ab 10:30 Uhr)
Barbara Lehrieder, Mitglied des Stadtrats
Karin Miethaner-Vent, Mitglied des Stadtrats
Wolfgang Roth, Mitglied des Stadtrats
Dr. Adolf Bauer, Mitglied des Stadtrats
Willi Dürrnagel, Mitglied des Stadtrats
Charlotte Schloßareck, Mitglied des Stadtrats

KoSA: Uwe Kömpel, Geschäftsstelle, Koordination
Karin Spiegel, Geschäftsstelle, Koordination

Vertreter Claudia Kaspar, Fachbereichsleiterin Stadtplanung
Fachbehörden: Antonia Derek, Fachbereichsleiterin Baurecht
Gerhard Spenkuch, Fachabteilungsleiter Bauaufsicht

teilnehmende Bauherren, Bauherrenvertreter und Architekten:

Walter Herberth
Rebecca Einwag
Jürgen Walz
Frank Stöcker

Timo Otten
Romina Sommer

Roman Dienersberger
Katrin Hartmann
Rainer Kriebel

Jochen Katzer
Stephan Oechsner

Tagesordnung

- 1. Festlegung der Tagesordnung (öffentliche Sitzung)**
- 2. Erweiterung Juliusspital Seniorenstift Würzburg**
Marcusstraße 6, Klinikstraße 10
Präsentation: Jürgen Walz
Frank Stöcker, Stöcker Architekten
Stellungnahme zum Städtebaulichen Entwurf
- 3. Städtebauliche Entwicklung Hauptbahnhof, Neubau West- und Ostflügel**
Bahnhofplatz 4
Präsentation: Timo Otten, DB Station&Service AG
Romina Sommer, DB Station&Service AG
Stellungnahme zum Städtebaulichen Entwurf
- 4. Wohnanlage im Sozialen Wohnungsbau**
Oberer Burgweg 16 und 18
Präsentation: Roman Dienersberger, Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr
Katrin Hartmann, Immobilien Freistaat Bayern
Rainer Kriebel, GKT Architekten
Stellungnahme zum Städtebaulichen Entwurf
- 5. Garmin - Neubau europäisches Entwicklungszentrum**
Nähe Leightonstraße
Präsentation: Jochen Katzer, Garmin
Stephan Oechsner, Oechsner Architekten Ingenieure
Stellungnahme zum Städtebaulichen Entwurf

Die Mitglieder Prof. Leonhard Schenk, Doris Grabner, Achim Köneke und Josef Hofmann sind entschuldigt. Prof. Dr. Andrew Ullmann ist entschuldigt und wird von Charlotte Schloßareck vertreten. Sebastian Roth und Kerstin Westphal fehlen.

Die Sitzung wird abermals als Videokonferenz durchgeführt und für interessierte Bürgerinnen und Bürger öffentlich in den Ratssaal übertragen.

Oberbürgermeister Christian Schuchardt eröffnet die Sitzung um 09:00 Uhr und begrüßt alle Teilnehmenden. Herr Schneider übernimmt die Sitzungsleitung ab 10:30 Uhr, nachdem der Oberbürgermeister aus terminlichen Gründen die Sitzung verlassen muss und somit zur weiteren Teilnahme verhindert ist.

Die Kommissionsmitglieder wurden zeitgerecht geladen. Die Beschlussfähigkeit der Kommission wird festgestellt.

Festlegung der Tagesordnung (öffentliche Sitzung)

Es werden keine Änderungswünsche zur Tagesordnung beantragt. Die Tagesordnung gilt als festgelegt.

TOP 2

Erweiterung Juliusspital Seniorenstift Würzburg

Marcusstraße 6, Klinikstraße 10

Architekt Stöcker gibt zu Beginn eine kurze Einführung zur Historie des Juliusspital-Seniorenstifts. Das derzeit 150-Betten-Haus, errichtet in den 60er- und erweitert in den 90er-Jahren, entspricht nicht mehr in allen Belangen den gesetzlichen Anforderungen. Es muss daher insgesamt modernisiert und der hohe Anteil an Doppelzimmern soll durch den geplanten Anbau erheblich reduziert werden.

Hierzu habe man etliche denkbaren Varianten geprüft. Die Variante „L-Form“ sei die Lösung, die wirtschaftlich, funktional und städtebaulich alle Faktoren erfülle. Die Baumasse spiegele die notwendige Mindestenerweiterung dar, und auch der Götterbaum könne hierdurch erhalten werden.

Architekt Wolz erklärt die wesentlichen Parameter: Die Bestandsgebäude sind nördlich und westlich um einen parkähnlichen Innenhof situiert. Nahe zum Eingang an der Nordwest-Ecke des Grundstücks steht der imposante Götterbaum. Die Anzahl der Doppelzimmer sind zugunsten von Einzelzimmern zu reduzieren. Die dadurch bedingte geringere Bettenanzahl wird durch eine Gebäudeerweiterung kompensiert. Hierfür wurden Erweiterungsmöglichkeiten anhand mehrerer Varianten analysiert:

Variante „Innenhof“: Diese erfordere den Abbruch des wintergartenähnlichen Treppenhauses mit hohem Verglasungsanteil und Aufenthaltsnischen. Der ruhige Innenhof werde durch die Bauarbeiten tangiert. Zudem würde der abgetreppte neue Baukörper nur unpraktisch an den Bestand anbinden; die Schwesternstationen wären zu weit entfernt positioniert.

Variante „Götterbaum“: Der Götterbaum müsste gefällt werden. Diese Variante stehe daher außer Frage.

Variante „Turm“: Hier gibt es ähnliche Auswirkungen wie bei der Variante „Innenhof“. Die benötigten Raumerweiterungen könnten nicht im erforderlichen Maß hergestellt werden. Zudem käme es zu eingeschränkten Funktionen bzw. Funktionsabläufen.

Variante „4-geschossig“: Der Götterbaum bleibe erhalten. Die notwendige Erweiterung nach den Anforderungen des Raumprogramms sei jedoch nicht umsetzbar. Hier könne man bereits im Ansatz erkennen, dass eine Erweiterung „vom Innenhof weg“ am besten an bestehende Strukturen anbinde.

Variante „Mitte Klinikstraße“: Das Raumprogramm sei hiermit zu erfüllen. Bestehende Strukturen müssten jedoch verändert werden, um eine stockwerksweise Anbindung zu realisieren. Der Eingriff in die Substanz wäre groß, v.a. im Bereich der Kapelle. Zudem würde die Belichtung der unteren 5 Etagen sehr eingeschränkt. Auch hier käme es zu einer großen Entfernung zu den Schwesternstützpunkten.

Als Fazit sei festzuhalten:

Eine Erweiterung in Richtung Innenhof beeinträchtigt den parkähnlichen Charakter erheblich. Eingriffe in größerem Maße in die bestehende Gebäudestruktur seien die Folge, wodurch jedoch auch der laufende Betrieb nachhaltig negativ beeinflusst würde. Die bestehende Einrichtung als Ganzes werde erheblich gestört.

Eine Aufstockung sei aus statischen und brandschutztechnischen Gründen nicht möglich. Eine Erweiterung in Richtung Straßenraum bedeute wesentlich geringeren Aufwand und ermögliche eine ideale Einbindung in die Funktionsabläufe des Hauses.

Die favorisierte Variante „L-Form“ docke schlüssig an die bestehenden Funktionen an und nähert sich am effizientesten der benötigten Raumerweiterung. Der Götterbaum bleibt erhalten, zusätzliche Grünflächen werden auf den Flachdächern geschaffen. Die Planung sieht eine umfangreiche Dachbegrünung vor.

Der Anbau in L-Form erstreckt sich in nord-westlicher Richtung und schmiegt sich mit dem erforderlichen Mindestabstand um den Götterbaum herum. Der rückwärtige Innenhof wird nicht tangiert und bleibt auch während der Umbauphase Rückzugsort für Bewohner. Die bestehenden Funktionsabläufe bleiben erhalten und neue Räumlichkeiten werden über kurze Anbindewege integriert. Durch Errichtung von 40 neuen Einzelzimmern wird die Gesamtanzahl um 5 Betten erhöht, wodurch letztlich ein insgesamt 155-Betten-Komplex entsteht. In den Bestandsgebäuden werden parallel entsprechende Anpassungs- und Sanierungsmaßnahmen vorgenommen. Aktuelle Anforderungen an Alten- und Pflegeheime werden damit erfüllt. Der Anbau greift behutsam in die vorhandene Gebäudestruktur ein und bringt die notwendige Raumerweiterung für einen wirtschaftlichen Betrieb mit sich.

Die Höhenstaffelung der L-Form orientiert sich am Gebäudebestand. Städtebaulich nimmt sich die Erweiterung gegenüber den Bestandsgebäuden zurück, die Fassaden treten mit reduzierter Sachlichkeit in die Pluralität der Bestandsfassade sowie der umgebenden Bebauung ein.

An der Nordwest-Ecke wird der 2. Fluchtweg über eine Stahltreppe, die bis ins 5. OG reicht, realisiert. Die Gestaltung der Treppe sei jedoch noch nicht final und ideal. Eine Integration ins Gebäude würde die Massivität des Gebäudes erhöhen, daher wird versucht, dies mit einer möglichst filigranen Treppenkonstruktion zu lösen. Eine Verkleidung des Treppenhauses wäre wünschenswert. Sie soll noch in die weiteren Überlegungen mit aufgenommen werden, obwohl eine solche wegen des geringen Abstands zum Baum eigentlich nicht möglich sei, auch wenn der von den Gutachtern vorgegebene Abstand vom Kronenrand zum Gebäude von mind. 1,5 m mit 2,5 m bis 3 m in der Planung überschritten und so mehr als eingehalten werde.

Da der Erweiterungsbau zur Herstellung von Lagerflächen noch unterkellert werden soll und um dabei das Wurzelwerk des Baumes möglichst nicht zu tangieren, wird zur Baugrubensicherung an zwei Seiten eine Spundwand zum Einsatz kommen.

Die bestehenden versiegelten Oberflächen werden weitestgehend begrünt bzw. mit einer wassergebundenen Deckschicht ausgeführt. Der Pflanzbereich des Götterbaumes soll erhalten und nach Möglichkeit noch vergrößert werden. Der öffentliche Gehwegbereich soll nicht verändert werden; seitens der Stadtverwaltung gibt es hierzu auch keine Veranlassung.

Aus den Reihen der Kommissionsmitglieder wird zum einen große Anerkennung für die Herangehensweise an dieses schwierige Projekt und zum anderen Dank für die Vorstellung der Voruntersuchungen geäußert, bei denen man die Entwicklung der einzelnen Überlegungen und die in jede Richtung gemachten intensiven Gedanken relativ detailliert nachvollziehen kann. Die Herleitung ist gelungen und die gefundene Lösung mit Erhalt des Götterbaums und des Innenhofs, die einen Weiterbetrieb des Bestands während der Bauphase ermöglicht, ist von der inneren Funktionsweise aus verständlich und erscheint richtig.

Man würdigt die Bemühungen um die besondere Herausforderung, den Götterbaum, dem eine besondere Bedeutung zukommt, zu erhalten, und wertet die Lösung als Erfolg. Obwohl sie von allen Entwürfen den mit den geringsten Eingriffen darstellt,

bringt sie doch erhebliche Eingriffe ins Umfeld mit sich. Der Baumerhalt wird als notwendig erachtet; der Schutz des Götterbaums ist daher zu gewährleisten – auch und besonders während der Bauzeit. Inwiefern die Abstände der Baugrube zum Baum ausreichen, wird infrage gestellt. Da es auf den Visualisierungen anders dargestellt ist, wird darauf hingewiesen, dass künftig zumindest die bestehende Baumscheibe erhalten werden und diesbezüglich eine verbindliche Zusicherung gegeben werden sollte.

Besonders kritisiert wird die in der Nähe des Baums angeordnete Fluchttreppe. Hier ist zum einen darauf zu achten, inwieweit sie den Wurzelraum tangiert. Zum anderen sollte die Außentreppe, auch wenn sie nicht an einem der wichtigsten Straßenräume liegt, an einem anderen Ort platziert werden oder gestalterisch zwingend eine Aufwertung erfahren. Immerhin ist sie in Sichtweite zum Haupteingangsbereich verortet, der auch als solcher noch angenehm wahrnehmbar sein muss und nicht durch den Überbau des Erweiterungsbaus „im dunklen Loch“ verschwinden darf. Idealerweise sollte dieser zweite bauliche Rettungsweg, von dem auffällt, dass das oberste Geschoss derzeit nicht angeschlossen ist, in den neuen Baukörper integriert werden.

Der Bereich zwischen dem Erweiterungsbau und der Kapelle ist so auszugestalten, dass dort nicht der Eindruck einer Hinterhofsituation entsteht.

Stellungnahme der Kommission

Das Projekt wird anerkennend gewürdigt, die Herangehensweise wird gelobt und die gefundene Lösung - unter den gegebenen Abwägungen und über den zwingenden Erhalt des Götterbaums - als Anstrengung gesehen, die sich gelohnt hat. Durch die Planung ist ein Betrieb des Bestands auch während der Baumaßnahme gegeben, die Belange der Bewohner bleiben gewahrt und auch die Entwicklungsmöglichkeit des Juliusspitals wird entsprechend berücksichtigt.

Es ist auf die Vitalität und den besonderen Schutz des Baumes zu achten; entsprechende Sicherungsmaßnahmen - insbesondere auch während der Bauzeit - sind vorzusehen. Um die Beeinträchtigung seines Wurzelraums zu minimieren, könnte bei Bedarf ein Rücksprung in der Unterkellerung vorgesehen werden. Die Erhaltung der bestehenden Baumscheibe muss gewährleistet sein. Nach Möglichkeit sollte diese verbessert bzw. auf privatem Grund vergrößert werden.

Städtebaulich und stadträumlich wäre ein Verzicht auf die Außentreppe in der Nähe von Haupteingang und Baum schlüssiger. Eine Integration ins Bauwerk oder eine Umorganisation des zweiten Fluchtweges, z.B. über einen Durchgang zum Laubengang des Bestands, wird dringend empfohlen.

Unter Berücksichtigung und Einarbeitung der vorgenannten Anregungen wird das Projekt befürwortet.

TOP 3

Städtebauliche Entwicklung Hauptbahnhof, Neubau West- und Ostflügel Bahnhofplatz 4

Stadtbaurat Schneider führt in das Projekt ein und stellt das Bahnprojekts als übergreifende und gemeinschaftliche große Maßnahme der DB Netz & Service AG und der Stadt Würzburg vor, bei der es um die Umgestaltung und Entwicklung sowohl der Bahnhofsgebäude als auch des Bahnhofsumfelds einschließlich des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) sowie der Straßenbahnführung und deren Haltestellen geht. Hierzu wurden in den letzten Monaten viele Aspekte beleuchtet und gemeinschaftlich abgestimmt, und das gemeinsame Bemühen letztlich in einem Memorandum of Understanding (MoU) schriftlich festgehalten und vereinbart.

Herr Otten erklärt das schon seit langer Zeit im Visier stehende Projekt als gereift, nachdem die beiden Seitenflügel bereits 2006 zusammen mit den damals im Raum stehenden Bahnhofsarkaden mitentwickelt werden sollten. Das Hauptgebäude des Bahnhofs ist mittlerweile modernisiert, der Gleiszugang ist neu gebaut und fertig gestellt. Als nächster Schritt steht die Entwicklung der beiden Seitenflügel an, wofür die Leistungsphasen 1 und 2 von der DB im Frühjahr 2022 beauftragt werden sollen. Die Planungsmittel hierfür sind seitens DB bereits freigegeben.

Hier soll auch das seit längerem im Fokus stehende Fahrradparken gemeinsam weiter vorangetrieben werden, indem bewirtschaftete Fahrradstellplätze im Rahmen der begrenzten Flächen im Gebäude untergebracht werden. Weitere Stellplätze werden bereits in Kürze nach Fertigstellung der Umbaumaßnahmen am Gleis 1 hergestellt und die Fahrradabstellplätze auf der Ostseite des Bahnhofsvorplatzes werden derzeit durch die Stadt optimiert.

Mit der Vorstellung dieses Vorentwurfs soll eine städtebauliche Beurteilung der Kommission vorrangig zu der Baumasse sowie zur Höhe und Situierung der Baukörper eingeholt werden, um mit der weiteren Planung der beiden Seitenflügel zügig fortfahren zu können.

Fr. Sommer zeigt das Plangebiet als Spange zwischen Posthochhaus und Quellenbachparkhaus mit dem bereits sanierten Empfangsgebäude einschließlich des westlichen Verknüpfungsgebäudes. In drei gemeinsamen Workshops wurden der Rahmen und das Anforderungsprofil für das Plangebiet definiert. Die erarbeiteten Aspekte und Maßnahmen mündeten letztlich im MoU, gezeichnet im Oktober 2020. In diesem wurde vereinbart, dass sich die Seitenflügel über zwei bis drei Geschosse erstrecken dürfen, die Gebäudehöhen unter der Traufhöhe des Hauptgebäudes liegen müssen und diese über eine architektonische Zäsur ans Hauptgebäude anzugliedern sind. Der Westflügel wird zur Ermöglichung einer Busumfahrung des Posthochhauses in die Harfenstraße um einige Meter eingekürzt. Die Wege- und Sichtbeziehungen entlang der Südseite der Bahnhofsgebäude - zwischen dem Posthochhaus und dem Quellenbachareal - sollen erhalten bleiben. Die vorhandenen Nutzungen, wie die 3S-Zentrale, die Bahnhofsmission, das Bahnhofsmanagement, Kantine, usw. sollen erhalten bleiben und durch weitere Nutzungen ergänzt werden. So sind z.B. im Westflügel Einzelhandels- und Vermarktungsflächen im Erdgeschoss und die Kantine und DB-eigene Büroflächen in den Obergeschossen vorgesehen, während im Ostflügel Fahrradparken sowie Dienstleistungs- und Lagerflächen im Erdgeschoss und weitere Büro- und Gewerbeflächen in den Obergeschossen derzeit eingeplant sind.

Der Fußabdruck der Neubauten bleibt ähnlich dem des aktuellen Bestands. Die neuen Gebäude dehnen sich allerdings ein wenig weiter in Richtung Vorplatz aus.

Anhand von Fotomontagen werden erste Eindrücke über mögliche Ausführungen der Baukörper und Fassadengliederungen vermittelt. Stadtbaurat Schneider zeigt anhand von Visualisierungen aus dem digitalen 3D-Stadtmodell die geplanten Baumassen der Flügelbauten mit Darstellung der künftigen nachbarlichen Bebauung auf Bismarckareal und Quellenbachareal, die sich als „Perlenkette“ entlang der Bahngleise präsentieren. Dies mit dem klaren Votum, dass sich die Seitenflügel bis maximal zur Traufkante des Bahnhofs-Hauptgebäudes erstrecken dürfen, um die Blickbeziehung aus Richtung Innenstadt zum Steinberg zu erhalten und nicht weiter einzuschränken. Der Vorentwurf ist das Ergebnis aus dem sensiblen Umgang mit den Blickbeziehungen unter Einbezug der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen.

Weiterhin gibt Herr Schneider einen Ausblick auf die weiteren städtischen Themen und Entwicklungen rund um den Bahnhof. Zum einen stellt er den Antrag „Mobilitätsdrehscheibe“ aus dem Stadtrat vor, bei dem einerseits die Straßenbahn-Haltestelle auf die Ostseite des Bahnhofs an die Stelle der Taxi-Spur vor dem Kiss&Ride-Parkplatz verlegt und andererseits die zeitweise bis zu dreigleisige Straßenbahnschleife über den vorhandenen östlichen Straßendurchstich durch den Ringpark geführt wird. Die Flächenkonkurrenzen im kompletten Bahnhofsvorbereich sind hoch, daher wird eine Entzerrung des Verkehrs angedacht, die auch über das Gremium Runder Tisch Hauptbahnhof bereits dringend empfohlen wurde. Auf der Westseite soll in Verbindung mit dem ZOB der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich der Taxen abgewickelt werden, während der komplette Individualverkehr (IV) von dort ferngehalten und ausschließlich auf die Ostseite verbannt wird. Sobald dieser Antrag abgearbeitet und die Beziehungen und Verknüpfungen geklärt sind, soll das Wettbewerbsverfahren für den ZOB gestartet werden. Als verfügbares Areal stellt sich die im MoU vereinbarte Fläche aus dem jetzigen städtischen Grundstück des Busbahnhofs sowie eines Teilbereichs der Bahnfläche dar.

Der Bahnhofsvorplatz selbst soll künftig wieder durch die vom Stadtrat in 2018 beschlossene Anordnung von Doppelbaumreihen anstelle der abgebrochenen Pavillons gefasst und untergliedert werden.

Die Mitglieder der Kommission weisen auf die große Bedeutung und Sensibilität des Bahnhofsbereichs hin, der als Visitenkarte von Würzburg zu werten ist. Nach der Ankunft in der Stadt mit dem Zug müssen der Bahnhof und sein Vorplatz den Menschen ein Freiheitsgefühl vermitteln können, wobei auch die Blickbeziehung in die Weinberge ein wesentlicher Bestandteil ist. Zudem bildet dieser Bereich einen wichtigen Knotenpunkt als Mobilitätsraum sowohl für den öffentlichen Bus- und Bahnverkehr als auch für den Privatverkehr - sei es für den Motorisierten Individualverkehr, für den Fahrradverkehr oder auch für Fußgänger.

Es gilt, das Problem des Verkehrs in diesem Gebiet zu ordnen und zu regulieren. Der ZOB fällt ästhetisch gesehen nicht sehr ins Auge. Die Fläche des ZOB wurde damals - mit verbliebenen Grünbereichen - aus dem Ringpark herausgelöst. Jedoch sind die Verkehrsverhältnisse dort sehr angespannt, der Busbahnhof platzt aus allen Nähten. Sämtliche erforderliche Verkehrsbeziehungen finden am Bahnhof derzeit nur unbefriedigend Platz. Daher ist die Aussicht auf die Durchführung eines Wettbewerbs

absolut richtig, um über eine zureichende, funktionierende, zukunftsorientierte und moderne Lösung zu diskutieren.

Das gezeigte Massenmodell mit der Gebäudeabwicklung entlang der Bahn lässt die Bahnhofsbauten relativ klein und unbedeutend neben den künftigen massiveren Nachbarbebauungen von Quellenbachquartier und Bismarckareal, bei dem die dominante Höhe vorgegeben wird, wirken. An den angrenzenden Grundstücken könnte man den Luxus zeigen, nicht in voller Höhe bauen zu müssen und sich zurückzuhalten, und damit „Größe zeigen, nicht groß zu werden“. Dennoch ist die Stadtmorphologie richtig und die Bildung einer Horizontalen neben den Vertikalen aus städtebaulicher Sicht eine gut nachvollziehbare Entscheidung. Auch der Abschluss nach Norden zu den Gleisen hin wird als angemessen empfunden.

Die Erhöhung der Seitenflügel um ein Geschoss auf insgesamt drei Geschosse ist sinnvoll, auch unter dem Aspekt der fehlenden Abgrenzung des Bahnhofsvorplatzes durch die Pavillons und der dadurch zusammengewachsenen großen Platzfläche, für die eine Wiederherstellung der menschlichen Maßstäblichkeit empfohlen wird. Eine Platzgliederung wäre mit den vorgesehenen Doppelbaumreihen wieder möglich.

Die Vorgaben, die Seitenflügel über eine optische Zäsur mit dem Hauptgebäude zu verbinden und diese Flügelbauten mit einer Höhe von maximal der Traufhöhe des Hauptgebäudes zu errichten, sind absolut richtig gewählt. Damit ist die äußerst vorstellbare Höhe erreicht. Auch der gewählte Rücksprung der Flügel vom Hauptgebäude hat eine entsprechende Auswirkung auf die Höhenstaffelung, und ist daher gut vorstellbar.

Die Kommission gibt folgende Anregungen, Empfehlungen und Hinweise:

- Die neuen Baukörper müssten die Länge betonen und dürfen nicht in Konkurrenz mit dem Bahnhofsgebäude treten.
- Die Gebäude dürfen nicht als durchgehender Gebäudekomplex wirken. Deshalb sollten die Seitenflügel nicht zu weit nach vorne rücken.
- Die Ausführung der Seitenflügel in einer anderen Architektursprache kann die Unterscheidung von Haupt- und Nebengebäuden akzentuieren. Sie sollten differenziert ausgestaltet werden. Zur Gliederung der Flügel könnten Fensterbänder oder Arkaden, die eine Weitenwirkung unterstützen bzw. diese wie zweigeschossig schwebend präsentieren, angeordnet werden. Sie sollten so gestaltet sein, dass sie sich mit ihrer kräftigen Wirkung gegen die benachbarten Hochpunkte behaupten können.
- Zur Fassadenausführung sollten zu gegebener Zeit Studien erarbeitet werden.
- Die Straßenbahn-Haltestellen sollten nicht unmittelbar vor dem Bahnhofshauptgebäude platziert werden. Dort sind sie absolut störend und städtebaulich falsch positioniert. Zudem führt diese Anordnung zu einer Kollision der östlichen Baumdoppelreihe mit der Haltestelle.
- Der Bereich am Ostflügel muss auch für Fußgänger attraktiv gemacht werden. Die Würde des Fußgängers sollte hier mehr Berücksichtigung finden.
- Bei der Gesamtplanung des Bahnhofsareals ist darauf zu achten, dass die vereinbarten ca. 1200 Fahrrad-Stellplätze insgesamt hergestellt werden.

Stellungnahme der Kommission

Das Projekt stellt eine spannende und komplexe Aufgabe mit entsprechend großen Herausforderungen dar. Im nachbarlichen Umfeld wird es künftig zu massiveren Erscheinungsbildern kommen, daher ist eine maßvolle Zurückhaltung im Bereich des Bahnhofs angesagt. Die Art der Gebäude-Erweiterung des Hauptbahnhofs erscheint richtig gewählt, sowohl in Ausdehnung, Höhe als auch Bauvolumen. Die Ein- und Ausblicke in den und aus dem Stadtraum sollen damit gewährleistet bleiben. Auch die Anbindung der Seitenflügel mittels optischer Zäsur ist überzeugend. Ein Rücksprung der Seitenflügel zum Hauptgebäude ist nötig, um deren Stellung als Nebengebäude adäquat zu zeigen. Um diese Wirkung noch zu verstärken, ist auch ein Einsatz weiterer architektonischer Stilmittel zur Ausgestaltung der Baukörper und Fassaden denkbar.

Insgesamt ist rund um den Bahnhof eine Überfrachtung von Funktionen zu erkennen, die geordnet werden müssen. Auch der östliche Anschluss des Bahnhofsplatzes ist noch nicht geklärt und muss mit den Nachbarprojekten koordiniert werden.

Die Anordnung der Haltestellen im Rahmen des Antrags „Mobilitätsdrehscheibe“ ist städtebaulich nicht vertretbar und bereitet große Sorge. Hiermit werden sowohl die Sichtachse auf das Empfangsgebäude als auch der Blick in den Ringpark versperrt. Die Großzügigkeit des Platzes ist hierdurch gefährdet. Die Symmetrie ist gestört und auch die Doppelbaumreihe ist damit wohl nicht beschlussgemäß ausführbar.

Am ZOB werden ebenfalls noch Veränderungen - u.a. in Form von Hochbauten - stattfinden müssen, um Funktionen unterzubringen und richtig zu verorten. Ein Wettbewerb für diesen Bereich wird als richtiges Mittel erachtet, um dort die Anforderungen und Qualitäten, wie Barrierefreiheit, Witterungsschutz, Funktionalität, Verkehrsführung, Aufenthaltsräume für Personal, öffentliche WC-Anlagen, usw. zu diskutieren und zu erörtern.

Diese erweiterten Themen rund um den Bahnhof werden noch in anderen Gremien besprochen, analysiert und weiterentwickelt und sind hier lediglich rein informativ im Zusammenhang mit den Erweiterungsbauten des Bahnhofsgebäudes zu sehen.

Das Projekt wird befürwortet.

TOP 4

Wohnanlage im Sozialen Wohnungsbau

Oberer Burgweg 16 und 18

Architekt Kriebel erläutert den Umfang seines Auftrags von der BayernHeim GmbH als Studie auf relativ einfacher Ebene, bei der die städtebaulichen Setzungen in dem Bereich untersucht werden sollen, um Sozialen Wohnungsbau auf den beiden Grundstücksfeldern sinnvoll zu entwickeln und somit eine Basis für die Diskussion zu schaffen.

Die Bebauung entlang des Oberen Burgwegs, der die Zufahrt zur Festung bildet, zeigt sich als traubenartige Siedlerhausstruktur. Diese ist anfänglich - von der Zufahrt an der Einmündung in den Oberen Burgweg mit dem inselartig stehenden Zollhaus - locker angelegt, geht dann aber in eine verdichtete Bauweise von giebelständigen Einzelhäusern über. Die beiden Grundstücke, bebaut mit einem Einzelhaus auf dem einen und einer Doppelhaushälfte auf dem anderen Grundstück, weisen topografisch eine Steigung von Norden nach Süden über 1,5 Geschosse auf, mit einem Höhenunterschied von ca. 4,5 m. Die Gebäude wirken vom Oberen Burgweg aus eingeschossig mit steilem Dach, durch das extreme Gefälle mit Stützmauer am Haus sind sie jedoch nahezu viergeschossig. Die Erschließung des freistehenden Hauses erfolgt über den südlich am Grundstück angeordneten Fußgängerweg entlang der Höchstberger Straße.

Als Ersatzbebauung für diese beiden Bestandsgebäude sind möglichst kleine Häuser angedacht, die jedoch auch wirtschaftlich abbildbar sein müssen. Daher sind drei typengleiche Zweispänner geplant, die aufgrund der gegebenen Hangsituation dreigeschossig mit Dachgeschoss ausführbar sind. Die Firsthöhen können bei Erhalt des vorherrschenden Dachbilds übernommen werden, die Dachneigung wird jedoch mit ca. 48 Grad flacher gehalten als der Bestand. Die Belichtung im Dach soll ohne Gauben gewährleistet sein. Die Erschließung soll weiterhin von Norden über den Fußweg erfolgen, Stellplätze werden auf dem Grundstück entlang der Nordgrenze errichtet. Der Freiraum zwischen den Gebäuden ist auch für Spielflächen gedacht.

Die Gebäude mit einer Tiefe von ca. 10,5 m und einer Länge von ca. 21 m sind über den Eingang von Norden barrierefrei erschlossen und die Treppenhäuser mit Aufzug ausgestattet.

Es können bis zu 24 Zwei-, Drei- und Vier-Zimmerwohnungen für bis zu 78 Personen – berücksichtigt auch vier- bis fünfköpfige Familien – realisiert werden. Bei einer generierten Geschossfläche von fast 2.400 m² liegt die GFZ bei ca. 1,1 und die GRZ wird in etwa 0,6 erreichen.

Mögliche Bauart könnte Holzbau sein, der mit einfachen Mitteln, ökologisch und wirtschaftlich durch Vorfertigung oder Modulbauweise durchzuführen ist.

Herr Dienersberger vom Bauministerium skizziert die Situation und erklärt, dass die Erbbaurechte in den nächsten Jahren auslaufen. Die Immobilien Freistaat Bayern habe seitens des Landtags den Prüfauftrag, ob künftig in solchen Fällen ein Eigenbedarf für Wohnungsbau möglich ist. Der Wohnungsbau ist auch Staatsbedarf, daher wird jetzt eine Prüfung durchgeführt, ob sich - wie hier - Grundstücke für geförderten Geschosswohnungsbau verwerten lassen. Das Ergebnis der beiden Grundstücke wird hiermit vorgestellt. Ein geförderter Wohnungsbau in dieser Form sei vorstellbar, Trägerschaft werde die staatliche BayernHeim GmbH sein.

Frau Hartmann - Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Unterfranken - ergänzt, dass es im Oberen Burgweg insgesamt 7 Grundstücke gibt, die sich im Eigentum des Freistaats befinden und die alle derzeit der Staatsbedarfsprüfung obliegen. Heute werden jedoch nur diese beiden Grundstücke betrachtet.

Stadtbaurat Schneider bringt die aktuelle Diskussion in der Öffentlichkeit mit ein, da ein Artikel in der Main-Post über das Thema Erbbaurecht in diesen hier behandelten Fällen berichtet. Zudem liegt ein Schreiben der Interessengemeinschaft vor, bei der auch auf die historische Einordnung der Lehrkolonie hingewiesen wird. Eine Aufnahme des Ensembles in die Denkmalschutzliste wird seitens des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege (BLfD) jedoch nicht weiterverfolgt. Er verweist auch auf die soziale Verantwortung des Erbbaurechtgebers gegenüber den Betroffenen.

Weil die Verantwortung der Stadt Würzburg hier im auch Fokus steht und diese zugesagt ist, ist eine Behandlung dieses Projekts im Vorfeld in der KoSA richtig platziert. Ein öffentlicher Diskurs kann und muss in diesem Gremium stattfinden, da die entsprechenden Kompetenzen vorhanden sind. Die Überlagerung politischer und gestalterischer Themen bleibe leider unvermeidbar.

In erster Linie sei eine sensible Einordnung von Neubauten gemäß § 34 BauGB bei den beiden Grundstücken gefragt, wonach nur eine kleinteilige Bebauung und definitiv keine Riegelbebauung infrage komme. Nicht unproblematisch sind einerseits aufgrund des Doppelhausbauebots die Anbausituation an die verbleibende Doppelhaushälfte und andererseits eine fortbestehende Zugänglichkeit über den Grünstreifen bzw. den Fußweg an der Nordwestecke des Grundstücks.

Die Mitglieder der Kommission beurteilen das Projekt aufgrund der politischen und sozialen Brisanz als auch der Historie zwiespältig. Es handelt sich um eine besondere Situation, die sensibel zu betrachten ist. Die Abfrage der Meinungen hier in der Kommission für Stadtbild und Architektur wird mehrheitlich als angemessen und richtig erachtet.

Man erkennt den Interessenskonflikt des relativ günstigen Erbbaurechts über Jahre mit der möglichen Folge, dass das Grundstück nach Fristablauf an den Eigner zurückfällt und somit eine neue Situation entsteht. Damit es nicht zur Vertreibung der dort wohnenden Familien kommt, sollten diese nicht einfach ihrem Schicksal überlassen und zumindest Aussicht auf Wiedereinzug in die Neubauten gewährt werden.

Diese Siedlung, als erste Siedlungskolonie Würzburgs und unter gegenseitiger Hilfe in den 1920er Jahren von den Bewohnern selbst erbaut, lässt einen eigenständigen Charakter als zusammenhängendes Wohnareal erkennen, auch wenn die Häuser teilweise bereits überformt sind. Die beiden untersuchten Grundstücke sind eigenständig zu betrachten, eine Schlussfolgerung für weitere Grundstücke kann hierdurch jedoch nicht gezogen werden, der Bebauungsvorschlag kann nicht als Taktgeber für die weitere Umgebung dienen.

Der vereinzelt Forderung an die Stadt Würzburg als untere Denkmalschutz-Behörde dem gestellten Antrag auf Denkmalschutz nachzukommen und autark vom Ergebnis des BLfD diese Lehrkolonie unter Ensembleschutz zu stellen, wird entgegnet, dass das Kriterium des Aufbaus unter gegenseitiger Hilfe hier kein Alleinstellungsmerkmal ist und es auch überregional als Denkmal anzuerkennen wohl nur möglich ist, wenn es auch vom BLfD so eingeschätzt ist.

Es wird von einigen Mitgliedern wenig Sinn darin erkannt, eine gelungene Kleinsiedlung in der „grünen Umgebung“ zu zerstören und durch eine neue Anlage zu ersetzen, die wiederum Zeit benötigt, um wieder eine ähnliche Wirkung entfalten zu können. Auch wenn der Schaffung von sozialem Wohnraum grundsätzlich zugestimmt werden kann, stellt die jetzige Bebauung in ihrer Vielfältigkeit und mit den eingewachsenen Gärten ein hohes Gut dar und sollte nach Möglichkeit erhalten werden.

Dem Architekten Kriebel wird eine sehr sensible Auseinandersetzung mit dem Thema bescheinigt. Die Situation ist gut zu erfassen, die Herangehensweise logisch und nachvollziehbar. Das Entwurfsergebnis mit einer guten Architektur und angenehmen Gestaltung wird seiner Verantwortung an dieser Situation gerecht. Die zur Umgebung und zum Thema „geförderter Wohnungsbau“ passende geplante einfache Bebauung löst keine weitere Versiegelung aus, es wird eine schlichte Holzarchitektur in der direkten Nachbarschaft zum Wald gewählt und die Freiräume finden Beachtung. Die bestehende topografische Situation mit Gefälle von Süden nach Norden macht an der südlichen Grundstücksgrenze eine Stützmauer erforderlich, hinter der die Holzhäuser wie bei einer Kasematte aufgereiht sind. Hiermit wird auch ein wesentlicher gestalterischer Aspekt bezeichnet. Es ist jedoch allergrößte Vorsicht angezeigt, weil das komplette Projekt bei unsensibler Ausführung genauso gut auch den aufgezeigten Charakter verfehlen und damit grässlich werden kann.

Die Erschließung von der Nordseite – wie sie bereits derzeit im Bestand erfolgt – ist ungünstig und eigentlich nicht möglich. Die Anordnung der Parkplätze entlang der Nordgrenze ist nicht zeitgemäß und sollte auch nicht umgesetzt werden. Ein derartiger Eingriff in das parkähnliche Grundstück ist nicht zu akzeptieren.

Stellungnahme der Kommission

Auch wenn die politischen und sozialen Aspekte in der Diskussion überwogen haben, wird dem Projekt eine architektonisch und landschaftsarchitektonisch große Sorgfalt bescheinigt, das durch eine bescheidene, schlichte sowie eventuell vorgefertigte Bauweise besticht, die auch zügig umgesetzt werden könnte und bei der nicht in den Baumbestand eingegriffen werden müsste. Die beiden Grundstücke sind unabhängig von den weiteren Grundstücken am Oberen Burgweg solitär zu betrachten. Sollte das Projekt seitens der Bauherrschaft weiterverfolgt werden, so sollte die Bebauung unter dem Einfügegebot giebelständig und mit überschaubarem Volumen ausgeführt werden. Die Anzahl der Wohnungen müsste wohl reduziert werden, die Erschließung und das Parken sind noch gründlich zu überdenken. Dies kann dann im zuständigen Ausschuss entschieden werden.

Um einen Weg zur Lösung des Problems abseits der städtebaulichen Frage zu finden, ist die Immobilien Freistaat Bayern nun gefragt.

Das Projekt wird nicht uneingeschränkt befürwortet aber auch nicht abgelehnt.

TOP 5

Garmin - Neubau europäisches Entwicklungszentrum

Nähe Leightonstraße

Jochen Katzer, Senior Manager der Garmin Würzburg GmbH, stellt das Unternehmen als Bauherrin vor: die ursprünglich ansässige Firma Navigon wurde 2011 von der aus den USA stammenden Firma Garmin übernommen. Diese existiert seit über 30 Jahren, betreibt eigene Produktionsstätten auf der ganzen Welt und beschäftigt weltweit fast 20.000 Mitarbeiter. Es werden Produkte für Sport, Fitness, Marine, Flugzeuge sowie Automotive-Komponenten hergestellt und vertrieben.

Die Garmin Würzburg GmbH arbeitet als europäischer Entwicklungsstandort im Konzern mit aktuell ca. 200 Mitarbeitern an der Entwicklung zukünftiger Produkte in den Bereichen Automotive, Fitness & Outdoor sowie Marine. Darüber hinaus bilden die Entwicklung und Vermarktung von Lösungen im Bereich Corporate Health die Schwerpunkte. Das jährliche Mitarbeiterwachstum beträgt ca. 10 %. Im neuen Gebäude wird es ca. 300 Arbeitsplätze geben, mit dem Homeoffice-Anteil können in Würzburg künftig sogar ca. 400 Mitarbeiter beschäftigt werden. Um das junge Team im Wettbewerb um Fachkräfte weiter ausbauen zu können, ist ein attraktives und energetisch sinnvolles Firmengebäude mit einer überzeugenden Funktionalität wichtig. Es wird der Fokus auf die Ökologie gelegt, sodass Mitarbeiter kostenfrei ihre Elektroautos mit dem - über die Photovoltaikanlage auf dem Dach - eigenerzeugten Strom aufladen können bzw. wird die Möglichkeit angeboten, Fahrräder als Jobrad zu subventionieren. Fahrrad-Abstellplätze sind in der Tiefgarage mit vorgesehen.

Architekt Stephan Oechsner stellt die Planung für einen Neubau am Hubland für die Firma Garmin vor, die seit längerer Zeit bereits einen Sitz im Beethovencenter in Würzburg hat. Da die Entwickler an der Uni ausgebildet werden, ist die Nähe zur Uni nicht unvorteilhaft.

Der Neubau als Rechteckbaukörper mit Innenhof nimmt die städtebauliche Struktur des Rahmenplans auf und soll auf zwei zusammengefassten Grundstücken am östlichen Rand des Gewerbegebiets Skyline Hill mit Landschaftsblick nach Osten in Richtung Gerbrunn seinen Platz finden, direkt südlich des Wendehammers. Das Gelände fällt von Westen nach Osten um ca. ein Geschoss ab, das Gebäude ist somit talseitig 4-geschossig und hangseitig 3-geschossig ausgebildet. Die Zufahrt zum Grundstück ist von Norden her auf den an der Westseite vorgelagerten Besucherparkplatz vorgesehen. Die Mitarbeiterparkplätze sind in der Tiefgarage angeordnet, die ebenfalls von der Nordseite über eine Rampe angefahren wird. Insgesamt werden die baurechtlich erforderlichen 120 Stellplätze nachgewiesen.

In den Grundrissen sind mehrere Funktionen untergebracht, um den Mitarbeitern ein hohes Maß an Effektivität zu gewährleisten: Neben Büroflächen für konzentriertes Arbeiten sind auch in jedem Geschoss Kommunikations-, Kollaborations- und Gemeinschaftsflächen vorgesehen.

Das als Atrium ausgebildete Gebäude ist vom Parkplatz aus fußläufig erschlossen, der westliche Flügel ist unterlaufbar. Von hier aus erreicht man über den Eingangshof die Empfangszone als öffentlichste Zone im östlichen Flügel. Dort ist neben dem Konferenz- bzw. Schulungsbereich, der mit mobilen Trennwänden einschließlich des Foyers zu einem großen Raum, in dem z.B. auch Hausmessen stattfinden können,

zusammengeschaltet werden kann auch nach Norden hin eine Cafeteria angeschlossen. Im südlichen Bereich ist eine Sportfläche (Gym) für Fitness und Entspannung platziert. Hier befindet sich auch die vertikale Haupterschließung mit Aufzug und offener Treppe, die diesen Gebäudeteil mit seiner offenen Fläche über 2 bzw. 3 Geschosse und der 2-geschossigen Boulderwand per Fuß erlebbar macht. Angegliedert an diesen Bereich ist eine „community-Fläche“, die auch als Springerbüros für Mitarbeiter ohne festen Arbeitsplatz dienen, und so primären „Homeoffice-Mitarbeitern“ die Möglichkeit zum Austausch mit Kollegen bietet.

Im Regelgeschoss macht die ums Atriumgebäude umlaufbare Flurzone, die immer wieder bis an die Fassade geführt wird, sowohl das Gebäude als auch die Umgebung erlebbar. Daran angeschlossen sind Kreativ- bzw. Freizeiträume, welche die Büroraumstruktur unterbrechen. Im 2. OG des östlichen Flügels ist ein Terrasseneinschnitt als überdachter loggienartiger Außenraum zum Arbeiten oder auch für den kommunikativen Austausch vorgesehen.

Das Gebäude ist komplett unterkellert, um möglichst viele Stellplätze unterzubringen. Zudem sind dort zwei Test-Arbeitsplätze für die Autoteile-Entwicklung eingeplant.

Das Gebäude ist von einer streng geordneten Lochfensterfassade dominiert; an jeder Achse ist die Anordnung einer Trennwand möglich. Der westliche Baukörper ist unterlaufbar mit einer erdgeschossigen Öffnung versehen, auf der Ostseite ist ein geräumiger Terrassen- und Loggienbereich vorgelagert und an der Nordseite entlang führt die Einfahrtsrampe zur Tiefgarage.

Das Konstruktionsprinzip und die Gebäudetechnik sind aus energetischen Themen und Nachhaltigkeit entwickelt und sollen eine verbesserte CO₂-Bilanz gegenüber der herkömmlichen Bauweise aufzeigen. Es wird ein Hybridbau gewählt, der sich aus Holzaußenwänden mit tragenden Brettschichtholzstützen und massiven Stahlbetondecken, die als Speichermasse für Heizung und Flächenkühlung dienen, zusammensetzt. Es werde derzeit noch untersucht, inwiefern die Stahlbetondecken als Fertigteilkonstruktion ausgeführt werden könnten, um Gewicht zu reduzieren und Rohstoffe einzusparen. Es werde auch hier über eine Hybridlösung mit Holzanteilen nachgedacht.

Das Gebäude wird über die einzelnen Fenster als auch durch eine automatische Lüftungsanlage be- und entlüftet. Zudem erhält die Fassade einen motorisierten äußeren Sonnenschutz. Strom wird über eine möglichst große Photovoltaikanlage auf dem Flachdach für den Eigennutzen produziert. Die Heizwärme wird über eine Wärmepumpe erzeugt. Um die Effektivität zu erhöhen, ist diese an einen Eisspeicher gekoppelt. Zugleich wird über das Medium Wasser noch eine Phasenverschiebung erreicht.

Zur Regenwasser-Bewirtschaftung werden die Parkstände mit Rasengittersteinen ausgeführt und versickerungsfähiges Pflaster eingebaut, die Oberflächen in Mulden entwässert, die Muldenüberläufe an der nördlichen Grenze in einen Regenwasserspeicher geführt, dessen Überlauf letztlich in einen Teich an der nordöstlichen Grundstücksgrenze mündet, aus dem das Wasser dann auch wieder verdunsten kann.

Das Konstruktionsprinzip und der natürliche Charakter des Gebäudes sollen an der Fassade und im Umfeld erkennbar werden. Es entsteht ein optisches Spiel aus verschiedenen Materialien, wie Holz, Stahlbeton, Glas, Klinker als Sockelverkleidung. Vor den Holzbau soll eine Metallfassade (Edelstahl oder Kupfer, kein Aluminium)

installiert werden. Geschlossene Fassadenflächen sollen mit Rankpflanzen versehen werden und der Innenhof eine üppige Begrünung erhalten.

Auf dem westlichen Grundstücksteil ist als Erweiterungsmöglichkeit ein Kopfgebäude bereits angedacht, das in einem 2. Bauabschnitt künftig detaillierter geplant und zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden könnte. Dieser Bereich war zwischenzeitlich auch schon als Sportfeld vorgesehen. Dieser Gedanke wurde jedoch wegen der Stellplatzforderung aufgegeben.

Das Projekt wird von den Mitgliedern der Kommission begeistert aufgenommen und erhält viel Lob. Die logische und rationale Planung, die konsequente Einbringung von ökologischen und nachhaltigen Elementen und Möglichkeiten, die präzise und sehr durchdachte Art der inneren Aufteilung der Vier-Flügel-Anlage - sowohl in der Horizontalen als auch in der Vertikalen - und die ausgesprochen gute Präsentation der Maßnahme finden viel Zuspruch. Die geplanten Loggien, der Empfangszugang, die vorgesezte Terrasse, der Konferenzbereich usw. unterbrechen die Fassaden und verhindern so elegant deren Monotonie. Der nachvollziehbare Fokus auf der gelungenen Architektur und dem nachhaltigen und vernünftigen Konzept mit dem eindrucksvollen Bestreben zur Schaffung einer Wohlfühl-Atmosphäre für die Mitarbeiter begeistert. Seitens der Stadtratsmitglieder wird zudem die Freude über die Erweiterung und Investition in die Firma und deren Wachstum geäußert.

Als wesentlicher Kritikpunkt fällt die Adressbildung ins Auge, die aus Sicht des Autos gedacht ist. Für Mitarbeiter, Besucher und Kunden, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV ankommen, ist der Zugang nicht ideal. Hier sollte die Adresse von der Skyline-Hill-Straße und nicht vom Wendehammer aus erfolgen. Eine direkte Wegeverbindung aus dem Innenhof zur Straße im Westen wird dringend empfohlen. Zudem sollte die nordöstliche Grundstücksecke von den Stellplätzen, die den Blick auf die Umgebung wesentlich beeinträchtigen und diese somit nicht erfahrbar machen, freigehalten werden.

Auch wenn sich die Verwaltung derzeit mit einer Änderung der Stellplatzanforderung befasst und teilweise die Meinung herrscht, dass die Stellplatzanzahl reduziert werden könne, so wird die Herstellung der geforderten Stellplätze unter der Prämisse des sehr hohen Parkdrucks und der am Hubland ausgelasteten Parkraumsituation als sinnvoll erachtet.

Die Anpflanzung von Großbäumen, so wie es in den Plänen gezeigt und dargestellt ist, wäre sehr wünschenswert.

Stellungnahme der Kommission

Das Projekt mit der sehr gelungenen Architektur und der energetisch und ökologisch nachhaltigen Ausrichtung erhält großes Lob und erfährt breite Unterstützung. Lediglich sollte dringend die Zugänglichkeit für Fußgänger und Radfahrer verbessert und idealerweise auf die Stellplätze an der Nordostecke in der Nähe der Einfahrt zur Tiefgarage verzichtet werden.

Unter Berücksichtigung und Einarbeitung der vorgenannten Anregungen wird das Projekt befürwortet.

Das Protokoll wird gefertigt und den Mitgliedern der Kommission für Stadtbild und Architektur zugeschickt.

Die Mitglieder werden gebeten, den Inhalt des Protokolls zu prüfen. Es wird gebeten, Einwände, Änderungswünsche oder Ergänzungen der Geschäftsstelle innerhalb einer Woche mitzuteilen.

Nach dieser Frist wird das Protokoll den Planern und Bauherren zugesandt und auf der Internetseite und im Bürgerinformationssystem der Stadt Würzburg veröffentlicht.

Die nächste Sitzung der Kommission ist am **Freitag 08. April 2022** vorgesehen. Diese wird – soweit es die behördlichen Anweisungen und Festlegungen zulassen – wieder als Präsenzveranstaltung im **Ratssaal des Rathauses** stattfinden.

Genauer wird mit der Einladung bekanntgegeben.

Die Einladung und die umfangreichen Vorinformationen zu den vorgesehenen Tagesordnungspunkten ergehen zeitgerecht.

11. März 2022
Baureferat

Aufgestellt:

gez.

Uwe Kömpel
Geschäftsstelle der
Kommission für Stadtbild und Architektur

Zur Kenntnis genommen:

gez.

Oberbürgermeister Christian Schuchardt
Vorsitzender der
Kommission für Stadtbild und Architektur