



Positionen der Bürgerinitiative zur Entwicklung des Bahnhofsareals und zur Stärkung der Innenstadt nach dem Bürgerentscheid vom 3. Dezember 2006

Vorbemerkung

Das Bürgerbegehren „Kein Einkaufszentrum am Ringpark – für die Stärkung unserer Innenstadt“ hatte am 3.12.2006 die Mehrheit der Stimmen erhalten.

Seine Fragestellung lautete:

„Sind Sie dafür, dass die Stadt Würzburg die Planungen für das Einkaufszentrum („Würzburg Arcaden“) am Ringpark einstellt

- wegen der absehbaren Verödung der Innenstadt
- wegen der Gefahren für die Trinkwasserquellen
- wegen zusätzlicher Verkehrsprobleme
- wegen neuerlicher Inanspruchnahme von Ringparkflächen

und statt dessen Maßnahmen ergreift auf der Grundlage eigener Planungen

- + zur Stärkung der Innenstadt
- + zur Sanierung des Bahnhofs und seines Platzes
- + zur Ertüchtigung des öffentlichen Nahverkehrs
- + zur Wiederherstellung des Ringparks“

Wir wollen diesen Sachverhalt hier nochmals festhalten und in zwei Positionspapieren konkretisieren und differenzieren:

Papier 1: „Positionen der Bürgerinitiative zum Bahnhofsareal nach dem Bürgerentscheid vom 3.12.2006“ - hier geht es wesentlich um die städtischen Positionen in Verhandlungen mit der DB und deren Töchtern, und evtl. auch mit mfi als Eigentümerin des Postareals.

Papier 2: „Positionen der Bürgerinitiative zur Stärkung der Innenstadt nach dem Bürgerentscheid vom 3.12.2006“



Positionspapier 1 Bahnhofsareal

Der Würzburger Ringpark

Er ist in seiner Geschlossenheit, Ausdehnung und Qualität einmalig in Deutschland. Seine Wiederherstellung im Bereich des heutigen Busbahnhofes und im Ganzen von Mainufer bis Mainufer ist ein unverzichtbares und zukunftsträchtiges Anliegen.

Im Bereich des Bahnhofs, des Hauger- und des Pleicher Glacis haben in der Vergangenheit die schlimmsten Eingriffe in den Bestand des Ringparks stattgefunden:

- Durchgehend wurde eine zusätzliche Fahrspur aus dem Park herausgeschnitten und damit auch die prägende Außenallee zerstört (ab 1961).
- Wegen des Baus des Posthochhauses (1976) wurde die Bismarckstraße entlang des Postareals nach Süden in den Ringpark hinein verschoben (in der Zwischenzeit wurde hier – wenn auch unter Hinnahme des Flächenverlustes – wenigstens die Außenallee wiederhergestellt).
- Sowohl die Gelände-Modellierung als auch der Wegeverlauf wurden (in den 60-er Jahren) durch Einebnung und Begradigung rigoros geändert. Damit wurde sowohl der Charakter eines „Landschaftsparks“ als auch die Aufenthaltsqualität erheblich beeinträchtigt.

Wir erwarten nicht, dass dies alles sofort wiedergutmacht wird, - manches mag auch irreversibel sein - , allerdings verweisen wir auf die zahlreichen Versprechungen in der jüngsten Vergangenheit, den Verkehr auf Hauger- und Röntgenring zu beruhigen und zu reduzieren (bis hin zu dem Plan eines Rückbaus auf weniger Fahrspuren!), zuletzt ihm seine „trennende Wirkung“ zu nehmen!

Wo sich im Zuge der Neuplanungen rund um den Bahnhof Möglichkeiten für eine Wiederherstellung des Ringparks in seinen historischen Grenzen und in seiner historischen Form ergeben, sind sie zu realisieren. Zumindest dürfen sie diese nicht auf Dauer unmöglich machen (etwa durch Grundstücksverkäufe, Baurechte, neue Autosspuren und Gleistrassen, neue verkehrliche Nutzungen innerhalb des Parks. – Wir werden bei der Behandlung der einzelnen Punkte darauf zurückkommen).

Das ehemalige Postareal

Wegen der stadtnahen und direkt an den Ringpark angrenzenden Lage hat das Gebiet eine bisher unterschätzte hohe Qualität für verschiedene Nutzungen:

Gut vorstellbar ist eine die Villen der Bismarckstraße (in Größe und Baugrenze) fortführende Wohnbebauung mit Lärmschutz („Filterbauwerk“ Baumgart) und Parken zur Bahn hin. Andere Nutzungen wie FH, Büroflächen, Freizeit-, Fitness- und Sporteinrichtungen sind gut denkbar. Hotel und Tagungsstätten, in unmittelbarer Nähe von CCW, Bahnhof und Altstadt gelegen, könnten gemeinsam oder in enger Symbiose mit dem CCW betrieben und vermarktet werden.



Der heutige Omnibusbahnhof

Auf dem städtischen Gelände des heutigen Omnibusbahnhofes muss der Ringpark in den vorherigen Grenzen wiederhergestellt werden. Das bedeutet unter anderem, dass südlich der Grundstücksgrenze nur eine Straßenbreite für Taxispur u.ä. zur Verfügung steht.

Auf dem bahneigenen Gelände des heutigen Busbahnhofes könnten die von der Bahn geforderten zusätzlichen Verkaufsflächen angesiedelt werden; hierbei muss eine mögliche bauliche Nutzung auf die Flächen nördlich des überdeckten Quellenbachs beschränkt bleiben – wie es an der Bismarckstraße bis heute (mit Ausnahme des Posthochhauses) der Fall ist.

Der Würzburger Bahnhof

Wegen des derzeitigen desolaten Zustandes lässt sich den Bürgern nur schwer vermitteln, dass der Bahnhof und sein Vorplatz inzwischen ein anerkanntes Beispiel einer gelungenen Architektur der frühen Nachkriegsmoderne sind. Dies erfordert eine möglichst bestandsschonende Modernisierung der Station mit Freistellen der Halle und behindertengerechter Erschließung der Verkehrswege. Die von der Bahn geforderten zusätzlichen Verkaufsflächen könnten auf das westlich angrenzende, **bahneigene** Gebiet des heutigen Busbahnhofes verlagert werden (siehe vorn). Die Höhenentwicklung aller neu zu planenden Gebäude muss unter der Traufhöhe des Bahnhofs bleiben.

Der Würzburger Bahnhofplatz

Dieser Vorplatz sollte wieder die repräsentative Visitenkarte der Stadt werden. Dies bedeutet die Entfernung aller unpassenden und unschönen Zutaten und die Verlagerung der benötigten Funktionen möglichst in die Pavillons. Eine bauliche Untersuchung sollte abklären, ob eine Renovierung der Pavillons technisch, funktional und finanziell sinnvoll ist, oder ob ein Neubau der Pavillonreihen unter strenger Bewahrung des Gesamtkonzeptes die bessere Lösung darstellt.

Eine zurückhaltende Oberflächengestaltung der bisher versiegelten Flächen mit einem neuem Belag, unaufdringlichen Beleuchtungskörpern und unaufdringlichen(!) Straßenbahnmasten kann den Platz gestalterisch aufwerten und ihn wieder als Verweil- und Begegnungszone attraktiv machen.

Der Kiliansbrunnen

Die Wiederherstellung des Wahrzeichens des Stadteingangs ist ein allgemeiner Wunsch in Würzburg und wurde unlängst im Stadtrat beschlossen. Durch eine gemeinsame Aktion (z. B. gemeinnützige Stiftung unter Führung des VVW) aller interessierten Vereine und Verbände sollte es möglich sein, die nicht durch öffentliche Förderung gedeckten Mittel einzuwerben.



Der Verkehr

An der verkehrlichen Machbarkeitsstudie des IVV-Ingenieurbüros kann und darf die Stadt nicht mehr festhalten; zum einen, da dessen Grundannahme, die Errichtung der mfi-Arcaden, weggefallen ist, zum anderen, wegen ihrer zahlreichen Notlösungen, die zu Lasten der schwächsten Verkehrsteilnehmer und zu Lasten des Ringparks gingen.

Die Verlagerung der Straba-Trasse in die Haugerglaxisstraße wird begrüßt, da sich durch die freiwerdende jetzige Trasse die Chance ergibt, am Haugerring die Außenallee des Ringparks wiederherzustellen. Dieser sogenannte „Thoma-Plan“ ist bereits in den Plänen zur Straba-Planfeststellung von 1996 – 2000 enthalten und sollte endlich realisiert werden.

Der Standort für den neu zu planenden Omnibusbahnhof direkt östlich am Bahnhof ist unstrittig.

Das im Rahmen des Architektenwettbewerbs vorliegende Konzept wurde allerdings vom Preisgericht verworfen: Ein modernes, fahrgastfreundliches Modell beinhaltet die Trennung von Fahrgast-Umsteige- und Bus-Wartezone. Darüber hinaus lassen begrenzte Investitions- und Betriebsmittel der Stadt, die angestrebte Verminderung des Verkehrsaufkommens sowie das Gebot des minimalen Verbrauchs von Ringparkfläche zweifeln, ob das Festhalten an dem Konzept eines zentralen Omnibusbahnhofes in dieser Größenordnung und Form heute noch einer intelligenten und zeitgemäßen Verkehrsplanung entspricht. Das von Prof. Kirchhoff für Würzburg erarbeitete Verkehrskonzept mit peripher gelegenen, relativ kleinen Umsteigestationen, mit Durchgangslinien für Bus und Straßenbahn, würde die Verkehre am Bahnhof entzerren und vermindern und wäre flächenschonender und kostengünstiger zu realisieren.

Ungelöst sind die PKW- Parkplätze und die Fahrradstellplätze. Hier müssen unbedingt gute Lösungen gefunden werden, die nicht zu Lasten des Ringparks bzw. zu dessen Wiederherstellung gehen.

Ebenso verbietet es sich, Fuß- und Radweg am Haugerring zusammen- und ins Innere des Parks zu legen (wie im IVV-Konzept vorgesehen). Die beiden Wege sollen getrennt bleiben und am Rand des Haugerringes belassen werden, dabei könnten sie auch gut innerhalb der neu zu schaffenden Allee angelegt werden.

Die Flächen nördlich der Bahngleise sind unabdingbar in die Planungen einzubeziehen.

Die Quellen

Wir erwarten ein klares Bekenntnis der Politik, der Stadtspitze und der WVV-Spitze, an den Bahnhofsquellen als einer Säule der Würzburger Wasserversorgung festzuhalten. Eigene Quellen sind für eine Großstadt ein Vorteil, der in der Zukunft noch bedeutsamer werden wird; sie bedeuten aber auch eine Verantwortung.

Die Quellen sind dauerhaft und langfristig zu erhalten und zu sichern. Sowohl der geplante Bahntunnel als auch die Gründungen aller Bauwerke haben im Zweifelsfall auf die Quellen Rücksicht zu nehmen und nicht umgekehrt.

Der Fassungsbereich darf nicht weiter eingeengt werden. Es darf kein zusätzlicher Verkehr – von was auch immer – in den Fassungsbereich gelegt werden (IVV sah vor, den Rad- und Fußweg durch den Fassungsbereich zu legen).

Positionspapier 2 Stärkung der Innenstadt

Präambel

Wir wünschen eine attraktive Geschäftsstadt in der historisch geprägten Altstadt. Sie erschließt im Bischofshut und um den Markt auf kurzen Wegen ein breites Angebot. Für die Stärkung dieses unverwechselbaren Stadtkerns sind die Kopien gängiger Investorenmodelle nicht das richtige Konzept. Vielmehr sind Konzepte für die Erneuerung der Altstadt zu entwickeln, die auf die ortstypischen Potentiale kreativ und sensibel eingehen. Wir fordern die Stadt auf, für solche Planungsansätze eine Rahmenplanung zu entwickeln, an denen sich alle Beteiligten orientieren können.

Aufwertung in bebauten Quartieren

In Geschäftsgebieten ist die Erneuerung des Baubestandes und der kommerziellen Angebote durch Sanierung oder durch Abriss und Neubau ein ständiger Prozess. Er ist in den 1A Lagen der Würzburger Innenstadt deutlich erkennbar; die Geschäfte müssen sich einladender und auf größerer Fläche präsentieren.

In den Nebenstraßen ist hingegen nach dem Wiederaufbau die Anpassung an neue qualitative Anforderungen verpasst worden. Diese Straßen und Gassen verdienen eine nachhaltige Aufwertung. Wir haben dafür Ideen skizziert, die beispielhaft ein breites Spektrum möglicher Erneuerungen des Bestand zeigen. Die Realisierung solcher Projekte würde das „Einkaufszentrum Bischofshut“ aufwerten (siehe Anlage).

Solche Chancen scheiterten bislang sowohl am kleinteiligen Grundbesitz als auch an fehlenden fachlichen Anstößen und der Betreuung durch die Verwaltung. Die BID-Verfahren (Business Improvement District) könnten helfen, die Interessen der Beteiligten abzustimmen und ein gemeinsames Vorhaben durchzuführen. Alternativ könnte ein Investor für ein Vorhaben Grundbesitz arrondieren.

Einkaufszentrum am Kardinal-Faulhaber-Platz

Eine kurzfristig wirksame kommerzielle Aufwertung der City ist jedoch nur durch neue Ladenflächen auf freien oder disponiblen Flächen im Bischofshut möglich. Auf städtischem Grundbesitz ist ein solches Projekt finanziell und verfahrenstechnisch besonders vorteilhaft.

Die Bürgerinitiative warnt vor jeglichen Maßnahmen, die das Weltkulturerbe Residenz beschädigen und lehnt entsprechende Pläne ab. Der Residenzplatz muss seine Würde behalten, die mit der gegenwärtigen Umbauung ohne Kommerz gewährleistet ist. Dazu gehört, dass der Grünbereich zwischen Musikhochschule und VR-Bank (sog. Hatzfeld'scher Garten, im Besitz des Freistaates Bayern) unangetastet bleibt. Das VR-Gebäude sollte dabei - sofern möglich - zur Disposition gestellt werden und eine einfügende Bebauung angestrebt werden (Schaffung eines gestalterischen Pendant zur Musikhochschule in Anlehnung an die Vorkriegsbebauung).

Die Bürgerinitiative kann sich deshalb ein Einzelhandelskaufhaus auf dem Kardinal-Faulhaber-Platz vorstellen. Auf einer Baufläche von 50 x 50 m Seitenlänge wäre ein viergeschossiger Kubus mit Basement (ggf. Als Gourmet-Center) möglich. Mit einer einladenden Gestaltung könnte diese neue „Adresse“ für hochwertige Angebote die benachbarten Geschäftsstraßen (Eichhorn- und Spiegelstraße, Theaterstraße) nachhaltig aufwerten. Auch das Theater würde in das moderne Ambiente integriert.

Für das benachbarte Grundstück der Mozartschule haben die Stadtverwaltung und interessierte Investoren weitreichende Neubauplanungen für Einzelhandel, Dienstleistungen und Wohnungen vorgetragen. Sie vernachlässigen die Tatsache, dass der Gebäudekomplex als herausragendes Beispiel des Schulhausbaus in den 50er Jahren in die Denkmalliste eingetragen ist. Die Stadt hat allerdings dazu das Einverständnis noch nicht erteilt.

Für die Auflösung dieses Zielkonfliktes empfehlen wir, im Investorenwettbewerb von den interessierten Unternehmen zwei Angebote einzufordern:

- ein kaufmännisch optimiertes Konzept auf freigeräumter Fläche
- ein den Denkmalschutz so weit wie möglich respektierendes Konzept

Es wäre ein Verfahren, das z.B. für die (damals) konfliktreiche Bebauung um den Römer in Frankfurt zu sehr anschaulichem Material führte und für alle Beteiligten eine Entscheidung sehr erleichterte.

Die Stadt hat zudem zu prüfen, ob die Gebäude der Mozartschule für schulische, wissenschaftliche oder kulturelle Zwecke genutzt werden können.

Mit der kommerziellen Aufwertung des Bereiches um den Kardinal-Faulhaber-Platz muss nach Ansicht der BI eine Aufwertung der Eichhorn- und Spiegelstraße als innerstädtischer Boulevard verbunden sein. Mit einer Reduzierung der Flächen für den Kfz-Verkehr würde genügend Platz für eine alleeartige Begrünung und breite Gehwege zur Verfügung stehen. Auch die touristische Achse der Hofstraße sollte breitere Fußwege erhalten.

Erschließung Kardinal-Faulhaber- Platz / Mozartareal

Eine wesentliche Rahmenbedingung für die Aufwertung des Bereiches ist die Erschließung. Mit zunehmenden Ziel- und Quellverkehr steigt die Gefahr, dass die Kreuzungen am Kardinal-Faulhaber-Platz und am Residenzplatz überlastet werden. Mit verkehrsregelnden Maßnahmen kann dieser Mangel beseitigt werden.

Wir erwarten deshalb eine Verkehrsuntersuchung, die in Alternativen verschiedene Verkehrsregelungen im Netz und ihre Wirkungen offen legt. Sie muss sich auch mit der Parkplatzpolitik in diesem Quartier befassen. Es ist für die einzelnen Planungsfälle darzulegen, wie viele Parkplätze (für Kunden) notwendig sind und ob eine Ablösung der Stellplatzpflicht sinnvoll ist. Denn anders als in den Arcaden am Hauptbahnhof wären diese Einzelhandelsprojekte im Bischofshut eingebunden und mit den vorhandenen Parkgaragen erschlossen. Der Handlungsspielraum der Verkehrsplanung dürfte so groß sein, dass daran Projekte in diesem Quartier nicht scheitern.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass der Bereich an den Haltestellen Theater und Residenzplatz von mehreren städtischen und regionalen Buslinien angefahren wird.

Der Öffentliche Raum

Straßen und Plätze in der Altstadt sind die Visitenkarten der Stadt. Die prägnanten Achsen sind überwiegend Fußgängerzonen geworden und anspruchsvoll gepflastert. Dieses Programm ist in der Juliuspromenade und auf dem Markt ins Stocken geraten. Vernachlässigt sind – seit dem Wiederaufbau – die ortstypischen Gassen. Ihr gestalterisches und wirtschaftliches Potential ist nicht ausgeschöpft. Wir empfehlen deshalb Gestaltungs- und Verfahrenskonzepte für diese Bereiche. Erste Maßnahmen mit geringem Aufwand wären eine attraktive einladende Beleuchtung, ein neuer Asphaltbelag, eine Begrünung oder partielle Pflasterung.

Die willfährige Handlungsmaxime im Umgang mit der Sondernutzung des öffentlichen Straßenraumes trägt zum verwahrlosten Eindruck der Innenstadt bei. Eine restriktive Handhabung, verbunden mit Gestaltungsrichtlinien (für die Möblierung der Gaststätten etc.) könnte kurzfristig Wirkung zeigen. Ebenso bedarf die Reklame einer ordnenden Hand.

Weiche Maßnahmen

Ohne die Entwicklung und Koordinierung eines Konzeptes für die Außenwirkung der Altstadt bleiben viele Investitionen und individuelle Maßnahmen wirkungslos. Was das Centermanagement in den Einkaufszentren fordert, kann der Einzelhandel auch im „Einkaufszentrum Bischofshut“ organisieren. Wir warnen jedoch vor einem blinden Aktionismus, der die historische Altstadt zum ständigen Event abwertet

Anlage zu Positionspapier 2 (Ideen zur Stärkung der Innenstadt)

Bereich Theaterstraße / Oberthürstraße

Oberthürstraße

Bebauung in das Geschäftsgebiet Theaterstraße einbinden; dafür Baublock durchlässig machen; Läden mit 30 m Tiefe entwickeln und 2-geschossige Bebauung aufstocken; den Straßenraum verkehrsberuhigen und einladender gestalten.

Die Zusammenarbeit der Grundeigentümer für ein solches Projekt wäre von der Verwaltung oder einem beauftragten Projektentwickler zu organisieren (BID = Business-Improvement-District).

Eichhornstraße

Die nicht mehr zeitgemäße CC-Passage (und ggf. Nachbargrundstücke) sanieren oder als modernes Einzelhandelshaus (mit 2-3 Ebenen) wieder errichten; dabei Baublock durchlässig gestalten.

Bereich zwischen Markt und Juliuspromenade

Innerer Graben und Juliuspromenade

Erdgeschosse entkernen und Läden auch zum Inneren Graben öffnen; Fußgängerfreundliche Gestaltung des Inneren Grabens; befristete Anlieferung; BID – Business-Improvement-District organisieren.

“Basar” Bronnbacherhof / Ulmer Hof

Erdgeschosse für kleinteiligen Einzelhandel mit spezifischen Angeboten nutzen. Höfe öffnen! Ggf. Freifläche am Ulmer Hof überbauen und als Entree in den „Basar“ gestalten. Ortstypisches Design entwickeln („Adresse“: BID).

Garage Bronnbachergasse

Das Parkhaus verhindert die Aufwertung der Straße. Das Grundstück könnte besser für ein Einzelhandelskaufhaus genutzt werden; es wäre auch mit dem Inneren Graben vernetzt. Mit einer Erweiterung des Projektes bis zum Dominikanerplatz (mit einer haushohen Halle und ggf. Verwertung historischer Elemente) könnte ein arrondierter Bereich der Altstadt einen deutlichen ökonomischen Impuls erhalten.

Achse Augustinerstraße / Sanderstraße

Polizeiareal Augustinerstraße

Freie Flächen überbauen für ein Parkhaus; mit einer Verlegung der Polizei könnte ein Parkhaus mit Ladenflächen realisiert werden und die Augustinerstraße aufwerten.

Gestaltung des öffentlichen Raumes

Aufwertung der Gassen in der Altstadt

Diese ortstypischen Bereiche abseits der breiten Einkaufsstraßen sind seit dem Wiederaufbau gestalterisch vernachlässigt worden. Die Konkurrenzfähigkeit der hier ansässigen Einzelhändler und neuer Interessierter kann mit begrenzten gestalterischen Maßnahmen erreicht werden. In erster Linie sollte ein neues System der Beleuchtung entwickelt werden. Der Asphaltbelag sollte zumindest erneuert werden.

—

—

—

—

—

—