STADT WÜRZBURG

Bürgerbeteiligung Lengfeld
Rahmenplan Carl-Orff-Straße

19. Juli 2018, 18:30 Uhr

Ökumenisches Zentrum, Würzburg-Lengfeld

Inhalt

1. Ziele und Ablauf der Veranstaltung 3

2. Aktuelle Maßnahmen im Stadtteil 4

3. Verkehrskonzept 6

4. Rahmenplan Carl-Orff-Straße 12

4.1 Variantenübergreifende Anmerkungen 13

4.2 Variante 1 15

4.3 Variante 2 17

4.4 Variante 3 19

1. Ziele und Ablauf der Veranstaltung

- Vorstellung der Varianten für den Rahmenplan „Carl-Orff-Straße“ und Information über das weitere Verfahren
- Erläuterung der Verkehrsuntersuchung für die neuen Lengfelder Wohngebiete und den gesamten Stadtteil
- Beantwortung der Fragen aus der Bürgerschaft und Aufnehmen von Anmerkungen und Ideen zu den Rahmenplanvarianten „Carl-Orff-Straße“

Ablauf der Veranstaltung:

Einführung: Aktuelle Maßnahmen im Stadtteil
Claudia Kaspar, Stadt Würzburg,
Petra Voßebürger, IKU GmbH

Verkehrsuntersuchung Lengfeld
Präsentation von Matthias Schilde, WVI GmbH,
anschließend Fragen & Antworten im Plenum

Rahmenplan „Carl-Orff-Straße“
Präsentation von Matthias Wöber, Büro Planquadrat

Einladung zum „Diskutieren beim Flanieren“
[Ende des Plenums // Beginn des Infomarkts]
Sie sind gefragt! Die Planer/innen freuen sich auf die Rückmeldungen der Gäste

Moderation: Petra Voßebürger, IKU_DIE DIALOGGESTALTER GmbH

Hinweis: Die Dokumentation der Veranstaltung ist unter www.wuerzburg.de/519269 abrufbar.

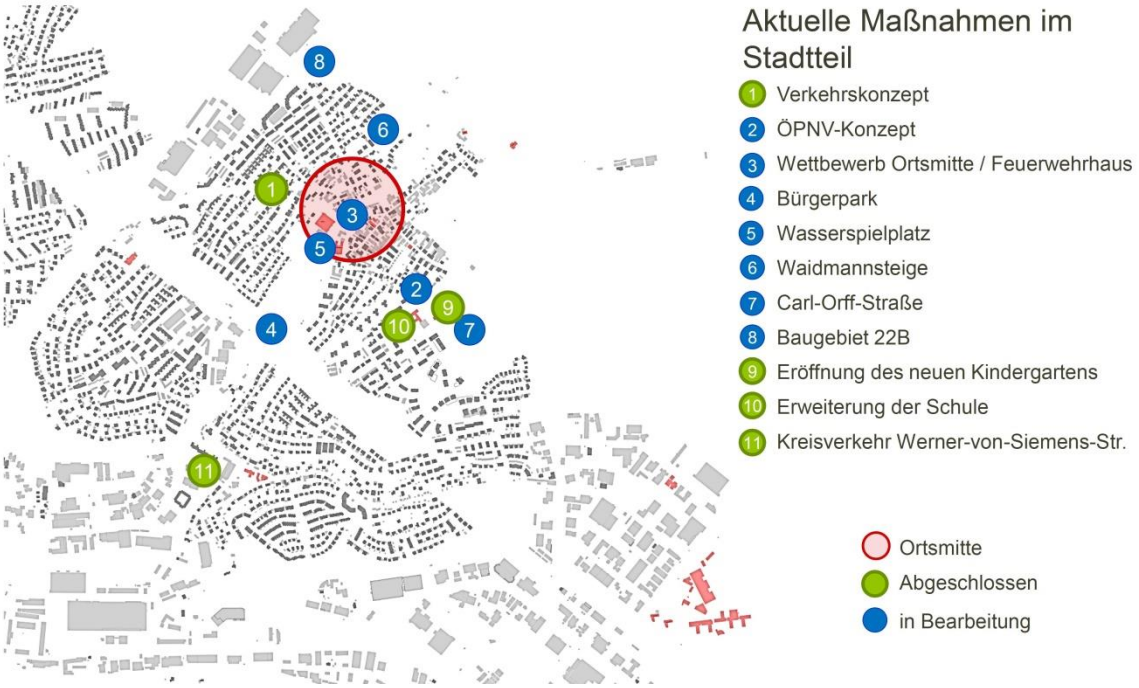
2. Aktuelle Maßnahmen im Stadtteil

Im Jahr 2016 wurde das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) unter Unterstützung von Lengfelder Bürgerinnen und Bürgern sowie von Fachakteuren erarbeitet und politisch beschlossen. Das ISEK beinhaltet dabei Handlungsempfehlungen zur positiven Weiterentwicklung des Ortes. Weil der Stadtteil Lengfeld in keinem Programmgebiet der Städtebauförderung aufgenommen ist, wird die Vielzahl an Maßnahmen aus dem ISEK Schritt für Schritt bearbeitet -im Rahmen der verfügbaren städtischen finanziellen Mittel und Kapazitäten.

Einige Maßnahmen sind bereits angegangen.

Input durch Frau Kaspar, Stadt Würzburg, Leiterin Fachbereich Stadtplanung

Aktuelle Maßnahmen in Lengfeld



1. Das Verkehrskonzept für den Gesamtstadtteil wurde im Umwelt- und Planungsausschuss (UPA) am 17.07.2018 vorgestellt und wird gleichermaßen heute der Bürgerschaft präsentiert.
2. Die WSB überarbeitet aktuell das Buslinienkonzept für Lengfeld. Dazu wird es auch eine Bürgerinformation geben.
3. Ein Ideenwettbewerb mit vorgeschalteter Bürgerbeteiligung wird gerade vorbereitet. Ziel ist die Verbesserung der Situation am Feuerwehrgerätehaus und mehr Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte.

4. Die Ausgestaltung des Bürgerparks ist ein Anliegen, welches auch im Zuge der Rahmenplanung Carl-Orff-Straße durch die gezielte Vernetzung der Grünräume sowie im Rahmen der Planung und Umsetzung des Wasserspielplatzes weiter fokussiert wird.
5. Die Machbarkeitsstudie für den Wasserspielplatz wurde von arc.grün | landschaftsarchitekten. stadtplaner.gmbh erstellt und der Standort an der Kürnachtalhalle beschlossen. Das Gartenamt setzt nun die Planungen und deren Umsetzung sukzessive fort. Das beauftragte Büro bearbeitet derzeit den Vorentwurf.
6. Die Auslegung des Bebauungsplans „Waidmanssteige“ wird am 26.07.18 im Stadtrat behandelt.
7. Das Büro Planquadrat erstellt einen Rahmenplan für eine durchmischte Wohnbebauung des Baugebietes „Carl-Orff-Straße“ und stellt heute den aktuellen Arbeitsstand vor. Der Rahmenplan soll mit den Anregungen weiter ausgearbeitet werden und im Herbst dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Darauf aufbauend soll dann die Bauleitplanung erfolgen.
8. Die Erstellung eines B-Plans für den Bereich Nord 22 B wird vergeben werden. Aktuell werden Angebote für notwendige Planungsleistungen eingeholt.
9. Auf dem städtischen Grundstück mit dem Bolzplatz wurde interimsweise (fünf Jahre) eine Kita in Modulbauweise errichtet, um den dringenden Bedarf an Betreuungsplätzen zu decken. Im Zuge der Planungen Carl-Orff-Straße soll auch eine Lösung für die dauerhafte Verortung eines Bolzplatzes gefunden werden.
10. Die Schule konnte erweitert werden. Eine nachhaltige perspektivische Erweiterungsmöglichkeit wird im Baugebiet Carl-Orff-Straße gesichert werden.
11. Der Kreisverkehr in der Werner-von Siemensstraße / Pilziggrundstraße wurde fertiggestellt.

3. Verkehrskonzept

Herr Schilde vom beauftragten Büro WVI (Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH) aus Braunschweig stellt die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Lengfeld vor. Die folgende Zusammenfassung fußt auf der Vorlage für den Umwelt- und Planungsausschuss vom 17.07.2018:

Für den Stadtbezirk Lengfeld wurde jüngst in den Jahren 2015 / 2016 ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet und vom Stadtrat in seiner Sitzung am 17. November 2016 beschlossen. Insbesondere die Themen „Siedlungserweiterung“ und „Verkehr“ spielten im ISEK Lengfeld eine maßgebliche Rolle.

Sowohl in den öffentlich durchgeführten Bürgerveranstaltungen, in den Sitzungen des Fachbeirats mit Vertretern örtlicher Vereine, von Interessensgemeinschaften sowie kirchlicher und sozialer Einrichtungen als auch bei einer Online-Beteiligung über die Wikimap-Lengfeld wurde neben dem Bedarf zur Schaffung von Wohnraum, vor allem für junge Familien, ein dringender Handlungsbedarf hinsichtlich der Verkehrssituation in Lengfeld deutlich.

Trotz seiner verkehrlich guten Anbindung an die Innenstadt Würzburgs und das überörtliche Verkehrsnetz leidet der Stadtbezirk Lengfeld aufgrund von erheblichen Durchgangs- und Abkürzungsverkehren zwischen den Bundesstraßen B19 und B8 unter hohen Verkehrs- und damit verbundenen Umweltbelastungen. Eine maßgebliche Forderung aus dem ISEK Lengfeld war daher, im Vorgriff zu den Siedlungserweiterungen ein Verkehrskonzept auf Stadtbezirksebene erarbeiten zu lassen, um zum einen die Leistungsfähigkeit im bestehenden Verkehrsnetz zu überprüfen, ggf. Verbesserungsvorschläge vorzubringen und zu überprüfen sowie zu eruieren, wo und in welcher Größenordnung die avisierten Siedlungserweiterungsflächen noch an das bestehende innerörtliche Straßennetz angeschlossen werden können.

Für die weitere Siedlungsentwicklung, vor allem zur Deckung des Wohnraumbedarfs in Würzburg im Einfamilienhaussegment, sind entsprechende Bauleitpläne in Aufstellung, um die nachfolgend aufgeführten Siedlungserweiterungen in den nächsten Jahren zu realisieren:

1. Wohn- und Mischgebiet Lengfeld-Nord, Abschnitt A (Waidmannsteige) (ca. 1,5 ha, ca. 50 Wohneinheiten in Einzel-, Reihen- und Doppelhäusern, Überprüfung für avisierte Baudichte mit ca. 130 Einwohnern)
2. Wohn- und Mischgebiet Lengfeld-Nord, Abschnitt B (ca. 13,6 ha, Überprüfung für max. Baudichte mit ca. 1.300 Einwohnern)
3. Wohngebiet Carl-Orff-Straße / Georg-Engel-Straße (ca. 9 ha, Überprüfung für max. Baudichte mit ca. 1.000 Einwohnern)

In den durchgeführten öffentlichen Beteiligungsrunden, sowohl zum ISEK Lengfeld als auch im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB für die Bauleitplanverfahren Bebauungsplan „Wohn- und Mischgebiet Lengfeld-Nord, Abschnitt A (Waidmannsteige) – Lengfeld 22A i.V.m. der 98. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Würzburg Abschnitt A, wurde deutlich, dass seitens der Anwohner in den angrenzenden Bereichen zu den geplanten Siedlungserweiterungsflächen Vorbehalte bestehen. In der Bevölkerung werden zusätzliche Durchgangs- und Abkürzungsverkehre befürchtet und insgesamt die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes angezweifelt, da zusätzliche Verkehre durch die vorhandenen Wohnstraßen als nicht verträglich erachtet werden.

Wesentliche zu lösende Aufgaben der Verkehrsuntersuchung waren daher einerseits konzeptionelle Überlegungen für das Verkehrsnetz für den Kfz-Verkehr (mit Vorschlägen zur optimalen Anbindung der neuen Entwicklungsgebiete unter Beachtung der Auswirkungen auf die bestehenden Quartiere) und andererseits die Wirkungsabschätzung der zu erwartenden Neuverkehre.

Der FB Stadtplanung hatte als Planungsgrundlage für die aufgeführten drei Wohngebietserweiterungen verschiedene Planungsvarianten bezüglich der Erschließung und Einwohnerdichten erarbeitet, die im Zuge eines zu erstellenden Verkehrsmodells auf ihre Verträglichkeit und Realisierbarkeit überprüft werden sollten. Dabei wurde bei der Untersuchung auf eine worst-case-Betrachtung mit maximalen Baudichten und einer vollen Einwohnerbesetzung sowie einem sehr PKW-orientierten Verkehrsverhalten abgestellt. Bei Konkretisierung der Entwürfe aufgrund der Rahmenbedingungen werden die Einwohnerzahlen und damit die Verkehrswirkungen voraussichtlich geringer ausfallen.

Das Untersuchungsgebiet umfasst im Wesentlichen den Siedlungskörper Lengfelds (abgesehen von den Gewerbegebieten) mit der Umgrenzung durch die B 19, das Scheibental, das Gewerbegebiet Würzburg-Ost sowie die gewerblichen Flächen in der Ohm- und Hertzstraße.

Zur Erarbeitung der Verkehrsuntersuchung Lengfeld-Nord führte das Büro WVI folgende Arbeitsschritte durch:

- Verkehrszählungen im Kfz-Verkehr
- Aktualisierung des Verkehrsmodells Würzburg
- Abschätzung der Neuverkehre der geplanten Neubaugebiete
- Entwicklung eines strategischen Verkehrsnetzes für den Kfz-Verkehr und die Bewertung unterschiedlicher Anbindungen der neuen Entwicklungsgebiete
- Bewertung möglicher Erschließungsvarianten mit dem Verkehrsmodell
- Entwicklung und Bewertung eines Gesamtnetzes (Zielszenario)

Herr Schilde stellt die Varianten zur künftigen Verkehrsführung vor (siehe Anlage).

Hinweis: Auf den Plänen ist jeweils die Veränderung der Verkehrsbelastungen zwischen der voll erschlossenen Siedlungserweiterungsfläche und dem heutigen Ist-Zustand dargestellt. Verkehrszunahmen sind rot dargestellt. Verkehrsabnahmen sind grün dargestellt. Die Anbindepunkte der neuen Siedlungspunkte sind als blaue Punkte dargestellt. Wo Verbindungen für Kfz nicht vorgesehen werden, sind blaue Linien eingetragen.

Variante 1a :

Das Gebiet Lengfeld Nord wird in zwei Erschließungsbereiche aufgeteilt, die keine Verbindung für Kfz haben. Der nördliche Bereich wird an die Straßen „Am Sonnenhof“ bzw. „Am Schießgraben“ und „Am Handelshof“ angebunden. Der südliche Bereich wird an die Kürnachtalstraße angebunden.

Das Gebiet Carl-Orff-Straße wird an die „Stauferstraße“ und an die „Georg-Engel-Straße“ angebunden.

Variante 1b :

Bei der Variante 1b wird der nördliche Bereich des Gebietes Lengfeld Nord komplett an die Straße „Am Handelshof“ angebunden. Der südliche Bereich wird wie bei Variante 1a an die Kürnachtalstraße angebunden.

Das Gebiet Carl-Orff-Straße wird wie bei Variante 1a angeschlossen.

Variante 2 :

Das Gebiet Lengfeld Nord wird in zwei Erschließungsbereiche aufgeteilt, die keine Verbindung für Kfz haben. Der nördliche Bereich ist jetzt größer gewählt und wird über einen neu zu bauenden vierten Arm an den vorhandenen Kreisverkehr Am Handelshof / zum Scheibental angebunden. Der jetzt kleinere südliche Bereich wird wie bei den anderen beiden Varianten 1a und 1b an die Kürnachtalstraße angebunden.

Vorteil: Die Verkehrsbelastungen auf den Lengfelder Straßen fallen geringer aus wie bei den Varianten 1a und 1b.

Das Gebiet Carl-Orff-Straße wird wie bei den Varianten 1a und 1b angebunden.

Variante 3 :

Das Gebiet Lengfeld Nord wird wie bei Variante 2 angebunden.

Das Gebiet Carl-Orff-Straße wird nur über die Stauferstraße im Süden angebunden.

Nachteile: Die Kita und die Ziele im Westen sind nur über Umwege erreichbar. Eine Durchgängigkeit für den ÖPNV kann nicht erreicht werden.

Variante 4 :

Das Gebiet Lengfeld Nord wird wie bei den Varianten 2 und 3 angebunden.

Das Gebiet Carl-Orff-Straße wird nur über die Georg-Engel-Straße im Norden angebunden.

Nachteile: Der Neuverkehr muss komplett über die schmale Georg-Engel-Straße abgewickelt werden. Eine Durchgängigkeit für den ÖPNV kann nicht erreicht werden.

Variante 5 :

Das Gebiet Lengfeld Nord wird wie bei den Varianten 2, 3 und 4 angebunden.

Das Gebiet Carl-Orff-Straße wird in 2 Erschließungsbereiche aufgeteilt, die keine Verbindung für Kfz haben. Der nördliche Bereich wird an die Georg-Engel-Straße angebunden. Der südliche Bereich wird an die Stauferstraße angebunden.

Nachteile: Die Kita und die Ziele im Westen sind teilweise nur über Umwege erreichbar. Eine Durchgängigkeit für den ÖPNV kann nicht erreicht werden.

Aufbauend auf der Variante 2, die insbesondere die Verkehrsbelastung der sensiblen Straßen berücksichtigt wird ein Zielkonzept entwickelt, das durch flankierende Maßnahmen zum Einen den Durchgangsverkehr vermindert und die leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs sicherstellt. (siehe Anlage Zielszenario und Maßnahmen). Zur weiteren Verbesserung wird empfohlen in der Konzeption der Neubaugebiete den PKW-Verkehr durch gute ÖV + Rad-Anbindungen sowie ergänzende Angebote zu reduzieren.

Fragen / Anmerkungen aus dem Plenum zum Verkehrskonzept

Im Anschluss an die Präsentation von Herrn Schilde nutzten die Teilnehmer*innen der Veranstaltung die Möglichkeit, ihre Fragen und Anmerkungen zum vorgestellten Verkehrskonzept zu formulieren.

Nachfolgend werden die Antworten von Herrn Schilde, der Stadtverwaltung und der WSB zusammenfassend dargestellt.

Frage / Anmerkung

Antwort von Herrn Schilde bzw. aus den Reihen der Stadtverwaltung

1. Notwendigkeit von Neubaugebiet wird generell in Frage gestellt.

   Die Schaffung von neuem Wohnraum war ein klarer Wunsch aus dem ISEK-Prozess. Dass dadurch ein gewisses Maß an zusätzlichem Verkehr generiert wird, ist klar. Dem muss jedoch selbstverständlich durch geeignete Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs entgegengewirkt werden.

2. Das präsentierte Verkehrskonzept ist nur die Darstellung des Ist-Zustandes und kein Konzept.

   Das stimmt so nicht, es wird auch eine Reihe von Maßnahmen aufgezeigt, die die Verkehrssituation von Lengfeld verbessern können.

3. Wann werden die verkehrsberuhigenden/-vermindernden Maßnahmen umgesetzt?

   Maßnahmen werden zeitgleich mit der Aufsiedlung der Baugebiete umgesetzt.

4. Welche Maßnahmen flankieren das präsentierte Verkehrskonzept und führen zu weiteren Verbesserungen der verkehrlichen Situation in Lengfeld?

   Allgemein Stärkung des ÖPNV; bessere Buslinienführung, vor allem im Bereich Georg-Engel-Straße / Stauferstraße; Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts, insbesondere Berücksichtigung der Radachse Nürnberger Straße; Anbieten von Carsharing (Vgl. auch Frage Nr.8).

5. Wie können Innovationen wie z.B. Carsharing im Stadtteil umgesetzt werden? Es sollten hier mehr neue Ideen in das Konzept einfließen.

   Dieses Thema wurde auch bereits im Umwelt- und Planungsausschuss (UPA) beraten. Innovative Mobilitätslösungen sind im Rahmenplan insbesondere beim Mehrgenerationenhaus vorgesehen und werden im weiteren Prozessausgearbeitet.

6. Anregung, die Radwegeanbindung von Lengfeld in Richtung Innenstadt zu verbessern.

   Dies ist bereits fest geplant: Zunächst erfolgt der radtechnische Ausbau der Nürnberger Straße und dann wird die Werner-von-Siemens-Straße entsprechend qualifiziert.

7. Was geschieht mit dem ruhenden Verkehr, insbesondere in der Werner-von-Siemens-Straße?

   Der ruhende Verkehr sollte auf der Werner-von-Siemens-Straße (zwischen Frankenlandstraße und Alte-Würzburger-Straße), der Georg-Engel-Straße und der Kürnachtalstraße durch sogenanntes wechselseitiges Parken so neugeordnet werden, dass auf längeren Streckenabschnitten ein geordneter Verkehrsfluss in beide Richtungen ermöglicht wird. Bestes Beispiel hierfür ist die Flürleinstraße, bei der dieses Prinzip sehr gut umgesetzt wurde und die damit eine verkehrsberuhigende Wirkung entfaltet. Wir empfehlen nicht, die Kapazität der Straßen durch die Entnahme von Stellplätzen weiter zu erhöhen.

8. Der Parkraum im Altort ist wichtig. Wie sollen die flankierenden Maßnahmen und der Neuordnung von Parkplätzen funktionieren?

   Der Parkraum im Altort sollte durch wechselseitiges Parken so neugeordnet werden, dass auf längeren Streckenabschnitten ein geordneter und sicherer Verkehrsfluss in beide Richtungen ermöglicht wird und das Parkraumangebot erhalten bleibt. Bestes Beispiel hierfür ist die Flürleinstraße, bei der das Prinzip des wechselseitiges Parkens sehr gut umgesetzt wurde. Damit werden auch verkehrsberuhigende Wirkungen entfaltet. Im Bereich der Knotenpunkte sollte durch Halteverbote der verkehrstechnisch leistungsfähige Zu- und Abfluss ermöglicht werden, um Rückstaus und Verkehrsunsicherheiten zu unterbinden.

9. Die Leistungsfähigkeit des Knotens Georg-Engel-Straße wird in Frage gestellt.

   Gemäß den verkehrstechnischen Leistungsfähigkeitsnachweisen sind die untersuchten Knoten Georg-Engel-Straße / Flürleinstraße und Alte-Würzburger-Straße / Kürnachtalstraße an einem Normalwerktag in den verkehrlichen Spitzenstunden auch unter den Prognoseverkehrsbelastungen verkehrstechnisch leistungsfähig. Es können infolge des erhöhten Verkehrsaufkommens in den werktäglichen Spitzenzeiten und den engen Fahr-

bahnquerschnitten des Altortes Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf verbunden mit langen Wartezeiten für die betroffenen Verkehrsteilnehmern und Rückstaus auftreten.

10. Welche Lösung gibt es für den Greinbergknoten (Aspekt illegale Durchfahrten)?

    Optimierung der Ampel und weitere flankierende Maßnahmen. Die geplanten Maßnahmen zum Greinbergknoten werden im Stadtrat weiter behandelt.

11. Werden im Konzept bei der Werner-von-Siemens-Straße die verschiedenen Straßenabschnitten und Verkehrsstärken differenziert?

    Ja, dies wurde berücksichtigt.

12. Der Bereich der Herrenhofstraße ist ein Nadelöhr.

    Die Herrenhofstraße ist eine wichtige Erschließungsstraße im Altort und weißt in der Mitte einen engen Fahrbahnquerschnitt auf, der im Begegnungsfall Pkw-Lkw oder Lkw-Lkw besondere Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer erfordert. Das Konzept beinhaltet verkehrsberuhigende Maßnahmen und empfiehlt die Neuordnung des ruhenden Verkehrs und Halteverbote in den Knotenpunktbereichen, um einen steten Verkehrsfluss zu bewahren. Durch verbesserte alternative Mobilitätsangebote im Rad- und Busverkehr lassen sich die Kfz-Verkehrsbelastungen weiter reduzieren.

13. Wird der Straßenabschnitt am Hölzlein 1-12 speziell berücksichtigt? Vor allem im Winter ist es hier gefährlich, da Räumfahrzeuge oft zu spät kommen.

    Dieser spezielle Einzelfall ist nicht Thema des Gesamtkonzepts, sondern muss auf anderer Ebene gelöst werden (Stadtreinigung Würzburg).

14. Warum wird das Baugebiet Carl-Orff-Straße nicht über das Gewerbegebiet angebunden?

    In der Verkehrsuntersuchung hatte sich die Durchfahrbarkeit des Baugebietes zwischen Staufferstraße und Georg-Engel-Straße als Vorzugsvariante herauskristallisiert, um kurze Fahrtweiten zu ermöglichen und die ÖPNV-Angebote zur Vermeidung von Kfz-Neuverkehren zu optimieren. Zudem sollte Schleich- und Fremdverkehre aus den Gewerbegebiet sowie umwegiger Verkehr unterbunden werden.

15. Verkehrsmessungen haben an einem sehr ruhigen Tag stattgefunden.

    Wie bei Verkehrsuntersuchungen üblich, wurde im Vorfeld ein Normalwerktag außerhalb der Schulferien zur Verkehrsmessung gewählt. An einzelnen Tagen kann es insbesondere zu den verkehrskritischen Spitzenzeiten zu höheren Verkehrsmengen und im Einzelfall auch zu Rückstaus kommen.

4. Rahmenplan Carl-Orff-Straße

Input durch Herrn Wöber, Büro Planquadrat, Darmstadt

Zunächst wurden die drei Varianten für den aus dem ISEK-Prozess Lengfeld heraus entwickelten Rahmenplan präsentiert und die örtlichen Gegebenheiten durch die Analyse verdeutlicht.

Rahmenplan Carl-Orff-Straße – drei Varianten

Im Anschluss an die Inputvorträge nutzten die Bürger*innen die Möglichkeit die drei Varianten des Rahmenplans an drei Stellwänden zu kommentieren und den Planern Anmerkungen und Ideen mit auf den Weg zu geben. Die Diskussionen an den drei Dialoginseln wurden jeweils fachlich begleitet. Als Grundlage war an jeder „Insel“ ein Plan mit der jeweiligen Variante aufgehängt.

Gegenstand der Dialoginseln waren insbesondere die Themen „Wohnen“, „Grünraum / Freizeit“ sowie „Vernetzungen (ÖPNV, Rad, Fuß)“.

Parallel zum Dialogangebot zu den drei Varianten stand auch Herr Schilde zum Thema Verkehrsuntersuchung Rede und Antwort.

Die von den Teilnehmer*innen vorgebrachten Anmerkungen – sofern zum besseren Verständnis erforderlich – wurden aus Kenntnis der geführten Diskussion für diese Dokumentation thematisch-inhaltlich geordnet. Eine Wertung der Diskussionsbeiträge erfolgt nicht.

4.1 Variantenübergreifende Anmerkungen

Aspekt Wohnen

- Großer Fokus auf Einfamilienhäuser ist positiv
- (Wohn)angebote für Senioren, die sich nicht mehr selbst versorgen können anbieten
- Mehrgenerationenwohnen als Genossenschaften prüfen

Aspekt Verkehr

- Möglichst wenig zusätzlichen Autoverkehr durch die Neuplanungen generieren, insbesondere auch für den Altort
- Kein Wegfall von Stellplätzen im Umfeld des Baugebiets Carl-Orff-Straße
- Ausreichende Zahl an Stellplätzen für Schule und Kita vorsehen
- Carl-Orff-Str. als Fußwegeverbindung erhalten, ggfs. für Autoverkehr undurchlässig (z.B. durch Poller)
- Fußläufige Verbindung / Querung Carl-Orff-Straße zwischen dem heutigen Schulstandort und der Schulerweiterung sicherstellen
- Schulwege sicher gestalten
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung ist dringend notwendig, auch des Bestandsgebiets Lengfelder Höh
- Innovative Mobilitätslösung anbieten

Aspekt Freiflächen

- Mehr Grünflächen im Altort vorsehen
- Möglichkeit für Urban Gardening anbieten
- Bolzplatz in fußläufiger Nähe verorten
- Qualitätsvolle Spielplätze vorsehen (für alle Lengfelder, auch über Quartier hinaus)
- Genug Bänke zum Verweilen aufstellen
- Positiv bei allen Varianten ist die Freiraumvernetzung

Aspekt Infrastruktur

- Mehr Einkaufsmöglichkeiten vorsehen, momentan existieren keine Angebote in fußläufiger Entfernung
- Ggfs. Café anbieten

Konzept allgemein

- An das Konzept / den Bebauungsplan halten, um Neuzuziehenden Sicherheit bezüglich ihres neuen Wohnumfelds zu bieten
- Befürchtung, dass zu viele Wohneinheiten umgesetzt werden
- Barrierefreiheit garantieren

4.2 Variante 1

Variante 1 – Entwurf und Kenndaten

Variante 1 – Nutzungen

Variante 1 – Freiflächen

Anmerkungen zu Variante 1

Aspekt Städtebau

- Gelungene Anordnung der einzelnen Bausteine (Wohnen, Schule und Mehrgenerationenhaus)
- Höhenentwicklung ist positiv, Übergänge zur Wohnbebauung und Zonierung sind klar
- Städtebau ist passend für diese Stelle und fügt sich positiv in Bestand ein

Aspekt Wohnen

- Bevorzugte Variante, da sie die geringste Zahl an Wohneinheiten vorsieht
- Platzierung der Wohneinheiten ist positiv

Aspekt Verkehr

- Durch geringste Zahl an Wohneinheiten auch die geringste Zunahme an Autoverkehr
- Variante, die aufgrund der Anzahl Wohneinheiten den wenigsten Verkehr in der Georg-Engel-Straße generiert

Aspekt Freiflächen

- Gelungene Anordnung der Grünflächen

4.3 Variante 2

Variante 2 – Entwurf und Kenndaten

Variante 2 – Nutzungen

Variante 2 – Freiflächen

Anmerkungen zu Variante 2

Aspekt Freiflächen

- Südliche Fußwegeverbindung im Landschaftsraum erhalten
- „Grüne Finger“ sind positiv

4.4 Variante 3

Variante 3 – Entwurf und Kenndaten

Variante 3 – Nutzungen

Variante 3 – Freiflächen

Anmerkungen zu Variante 3

Aspekt Städtebau

- Positionierung der Mehrfamilienhäuser im Westen prüfen (Aspekt Verschattung auf Einfamilienhausbebauung)
- Positiv, dass Schule, Kita und Mehrgenerationenwohnen zusammen angeordnet sind

Aspekt Verkehr

- Gelungenste Straßenführung
- Prüfung der Erschließung aufgrund von Topografie bei Starkregenereignissen

Würzburg, 07.08.2018,

FA Stadtumbau u. Stadtentwicklung, Heil/Kraus