

Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr.: 04/6500-2719/2021
---------------------------	---



<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Planungs-, Umwelt- und Mobilitätsausschuss (Bekanntgabe)	01.03.2021	Ö

<i>Betreff</i>
Untersuchungen zur verkehrlichen Erschließung "Äußere Pleich"

<i>Sachbearbeitende Dienststelle</i> FB Tiefbau und Verkehrswesen	<i>Datum</i> 11.02.2021
<i>Beteiligte Dienststelle/n</i> FA Projektentwicklung und Stadtgestaltung	
<i>Oberbürgermeister, Referats- bzw. Werkleitung</i> berufsm. Stadtrat und Stadtbaurat Benjamin Schneider	

Mitteilung:

Im Areal „Äußere Pleich“, begrenzt durch die Veitshöchheimer Straße, Bismarckstraße und der Bahnlinie, werden derzeit mehrere privatwirtschaftliche Neuentwicklungen geplant. Dazu zählen die ehemalige Frankenhalle, das sog. „EON-Gelände“ und das Bismarckquartier. Darüber hinaus wird beabsichtigt, den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) im Rahmen einer Wettbewerbsbefassung durch das Baureferat überplanen zu lassen und zukunftsfähig aufzustellen.

Aufgrund der damit zusammenhängenden verkehrlichen Veränderungen wurde eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben. Für das Quartier sind die verschiedenen Neuverkehre überlagert und die Dimensionierungsverkehrsbelastungen für Morgen- und Nachmittagsspitze ermittelt worden.

Ausgangslage bilden die zu erwartenden Verkehre pro Werktag, wovon jeweils die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde im Quell- und Zielverkehr betrachtet wird. Anhand von Verkehrszählungen, die vom Auftragnehmer im Oktober 2019 durchgeführt wurden, konnte so ein ganzheitliches Bild dargestellt werden, das sowohl den heutigen Verkehr als auch die durch die aktuellen Planungsziele der privaten Vorhabenträger zu erwartenden Verkehre abbildet und die Unterschiede in der Verkehrsqualität erkennen lässt.

Die Planungsziele der 3 Vorhaben sind:

1. Frankenhalle
 - ca. 73 Wohneinheiten im hinteren Grundstücksbereich
 - Marktkonzept für denkmalgeschützte Frankenhalle

2. EON-Areal
 - ca. 230 Wohneinheiten

3. Bismarckareal

- ca. 80.000 m² Bruttogeschossfläche (Wohnen/Gewerbe)
- 2 Hotels

Für die nachfolgenden vier Knotenpunkte wurde die Verkehrsqualität unter Berücksichtigung der Neuverkehre bewertet. Diese vier Knotenpunkte sind die am höchsten belasteten des Gebietes Äußere Pleich. Sollte die Verkehrsqualität hier ausreichend sein, so ist zu erwarten, dass die Verkehrsqualität der Knotenpunkte des gesamten Gebiets ausreichend ist.

- Rotkreuzstraße / Harfenstraße / Steinstraße
- Rotkreuzstraße / Bismarckstraße
- Veitshöchheimer Straße / Rotkreuzstraße
- Veitshöchheimer Straße / Brücke der deutschen Einheit / Steinstraße

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass die Auswirkungen der drei Neuentwicklungen auf die betrachteten Spitzenstunden gering ausfallen. Die Leistungsfähigkeit der am stärksten belasteten Knotenpunkte wurde für die Spitzenstunden hinsichtlich der Verkehrsqualität durchweg als mindestens ausreichend bewertet.

Prüfung zusätzlicher Fahrbeziehungen am Knotenpunkt

Veitshöchheimer Straße / Brücke der deutschen Einheit / Steinstraße (Szenario 1)

Um zu wissen, ob und unter welchen Bedingungen weitere Fahrbeziehungen in und aus der „Äußeren Pleich“ (insbesondere in Bezug auf veränderte Buslinienführungen) möglich wären, wurde die teilweise Öffnung der Steinstraße geprüft. Insgesamt wurden zwei Fälle mit jeweils unterschiedlichen Fahrbeziehungen geprüft und die Verkehrsqualität des Knotenpunktes bewertet.

Die Untersuchung ergab für Fall 1 (Rechtseinbiegen aus der Steinstraße in die Veitshöchheimer Straße / Geradeausfahren von der Brücke der deutschen Einheit in die Steinstraße) folgendes:

Unter der Voraussetzung, dass die Öffnung nur für den öffentlichen Busverkehr gilt, könnten die zusätzlichen Fahrbeziehungen in den Knotenpunkt eingebunden werden ohne die Leistungsfähigkeit einzuschränken. Auch die Öffnung für den motorisierten Individualverkehr wäre noch leistungsfähig, allerdings bestünde die Gefahr von Verkehrsverlagerungen von der Nordtangente über die Steinstraße, die in der Prüfung der Verkehrsqualität nicht berücksichtigt wurden.

Weitere Fahrbeziehungen werden unabhängig davon, ob nur für den Busverkehr oder auch für den motorisierten Individualverkehr, als nicht leistungsfähig festgestellt.

Die Verwaltung hat die teilweise Öffnung Steinstraße für den Busverkehr mit Weiterführung über Harfenstraße und zukünftige Erschließung nördlich des Bismarckquartiers in Richtung ZOB weiterverfolgt und den Busunternehmen vorgestellt. Bei einem gemeinsamen Termin wurden mögliche Vor- und Nachteile erörtert. Die Bus- und Kommunalunternehmen sehen weiterhin die Trasse Veitshöchheimer Straße – Bismarckstraße als Vorzugsvariante. Die mögliche neue Anbindung der Brücke der deutschen Einheit über die Steinstraße wurde von den Teilnehmern u.a. wegen der eingeschränkten Anbindung als wenig zielführend erachtet. Die Erschließung der Kultureinrichtungen (z.B. Kulturspeicher) und des Wohngebietes scheint über die bestehende Route als geeigneter. Die Öffnung der Steinstraße wird deshalb vorerst nicht weiterverfolgt.

Anbindung des ZOB an Nordtangente (**Szenario 2**)

Mit den Bus- und Kommunalunternehmen wurde außerdem die mögliche Erschließung des Zentralen Omnibusbahnhofs über die Trasse Nordtangente (Ständerbühlstraße) - Harfenstraße und zukünftige Erschließung nördlich des Bismarckquartiers erörtert. Vorteil wäre die zügige Anbindung an die Nordtangente und Umgehung der stark belasteten Straßenabschnitte im Umfeld der Äußeren Pleich. Als Potenzial nennen die Busunternehmen die Linie 11 (Veitshöchheim), Linie 19 (Güntersleben) und die Linie 610 (Karlstadt). Bei städtischen Linien wird kein Verlagerungspotenzial gesehen, da sonst die Erschließung der Äußeren Pleich und der Kultureinrichtungen in der Veitshöchheimer Straße nicht ausreichend erscheint. Die direkte Anbindung an die Nordtangente könnte zukünftig außerdem von Taxis, Fernbussen und bahneigenem Verkehr genutzt werden sowie eine Option für eine zukünftige Anbindung des Bahnareals „Nord“ darstellen. Dieses Areal wurde nach erneuter Prüfung (2020) seitens der DB als nicht entbehrlich deklariert.

Schließung der Bismarckstraße für den Durchgangsverkehr (**Szenario 3**)

Zur Entlastung der Bismarckstraße und zur besseren Abwicklung des hochfrequentierten Busverkehrs, insbesondere im Bereich des ZOB, könnte die Bismarckstraße für den motorisierten Individualverkehr als Durchfahrtsstraße gesperrt werden. In diesem Szenario würde die Bismarckstraße für den motorisierten Individualverkehr nur noch dem Quell- und Zielverkehr dienen. Ausgenommen von der Regelung wären u.a. der öffentliche Personennahverkehr und der Rad- und Fußverkehr.

Die Betrachtung der Verkehrsentwicklung in der „Äußeren Pleich“ dient auch dazu, den Zentralen Omnibusbahnhof am derzeitigen Standort langfristig überplanen zu können. Im kürzlich abgeschlossenen Memorandum of Understanding (MOU) zwischen DB Station & Service AG und der Stadt Würzburg wurden wichtige Eckpunkte und Abgrenzungsdetails für das künftige ZOB-Gelände definiert.

Im nächsten Schritt gilt es, die angesprochenen privatwirtschaftlich zu entwickelnden Areale gemeinsam mit den künftigen Entwicklungen des ZOB in Einklang zu bringen, da diese engmaschig miteinander verwoben sind und daher auch entsprechend zusammen betrachtet werden müssen. Dies ist für die Erschließung und die innere Organisation des künftigen ZOB von immenser Bedeutung.

Die Überplanung des Busbahnhof-Areals zum künftigen ZOB soll anhand eines Wettbewerbs erfolgen, der durch das Baureferat in naher Zukunft ausgelobt werden wird. Die Eckpunkte hierzu werden noch vor der Sommerpause in einer gesonderten Vorlage mit den städtischen Gremien intensiv abgestimmt.

Belange der gesellschaftlichen Vielfalt (Diversity) werden berührt:

Ja

Nein

Bei „Ja“ ergänzende Informationen, wie die Belange berücksichtigt werden/wurden:

Relevante Auswirkungen auf Klimaschutz und Klimaanpassung:

Ja

Nein

Bei „Ja“ ergänzende Erläuterungen:

Die Ausführungen dienen zur Kenntnis.