



# MOBIL in Aschaffenburg

Information zur Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplan 18/11 "Bahnparallele"

## - Die Bahnparallele - Entlastung für Damm und Innenstadt



Oberstes Planungsziel und vornehmliche Aufgabe der Bahnparallele ist die Entlastung der Aschaffener Straßen vom Durchgangsverkehr insbesondere in den Wohngebieten in Damm und in der Innenstadt. Wie eine Bahnparallele geplant sein muss, um dieses Ziel zu erreichen hat die Stadt in einer Machbarkeitsstudie untersucht. Dabei wurden nicht weniger als 14 Planvarianten miteinander verglichen. Die beste unter diesen 14 Planvarianten soll realisiert werden. Sie ist auf den Innenseiten dieser Zeitung abgebildet und erläutert. In dieser Form und mit dieser Einbindung ins städtische Straßennetz wird die Bahnparallele täglich von ca. 27.000 Kraftfahrzeugen befahren. Für die Schillerstraße wird eine Entlastung

von ca. 10.000 Kfz/Tag erwartet, was in etwa der Hälfte der heutigen Verkehrsmenge entspricht. Der Straßenzug Lange Straße / Ottostraße wird um ca. 7.000 Kfz/Tag und der Straßenzug Friedrichstraße / Weißenburger Straße um ca. 10.000 Kfz/Tag entlastet. Die Verringerung der Kfz-Belastung eröffnet in diesen Straßenzügen die Möglichkeit, die Verkehrssituation für Busse, Fahrradfahrer und Fußgänger zu verbessern. Die Bahnparallele kann diese 27.000 Kfz Tag für Tag auf zwei Fahrstreifen bewältigen, weil sie frei von Grundstückszufahrten ist und nur wenige Straßenkreuzungen besitzt. Die Straßenkreuzungen werden mit Ausnahme des Kreisels an die Hanauer Straße durch Ampeln geregelt, die eine gute

Koordinierung der Verkehrsströme auf der Bahnparallele ermöglichen. Auf diese Weise wird der Weg von der Ebertbrücke zum Autobahnanschluss Aschaffenburg Ost fünf Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen weniger haben als die Wege durch Damm oder die Innenstadt. Durch die hohe Leistungsfähigkeit der Bahnparallele wird sich die Stadt Aschaffenburg auch für eine Verlagerung der Autobahn-Umleitungen U48 und U77 zwischen den Anschlüssen Aschaffenburg Ost und West einsetzen. Die Umleitungen mit ihrem hohen Lkw-Anteil und ihren Schwer- und Gefahrguttransporten verlaufen nämlich bisher noch auf der Schillerstraße, also mitten durch Wohngebiete.

### Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

#### Zeit ist Geld!

Leistungsfähige Transportwege sind überall ein wichtiger Standortfaktor. Im Wettbewerb um Firmen und Arbeitsplätze soll Aschaffenburg auch in Zukunft gute Chancen haben. Für das Wohl unserer Stadt ist daher der weitere Ausbau unserer Verkehrswege vordringlich. Dabei müssen Gefahren und Luftverschmutzungen möglichst vermieden und reduziert werden.



Zu leisten ist dies nur durch ein System schneller, emissionsarmer Schienenwege und Hauptverkehrsstraßen. Sie sollen die Pendlerströme und den Schwerverkehr bewältigen können. Mit dem Ringschluss Ost und dem in Kürze beginnenden vierspurigen Ausbau der Ebertbrücke nähert sich die Stadt Aschaffenburg diesem Ziel mit großen Schritten.

Viele Bürger profitieren von der Entlastungswirkung der Ringstraße. Entlang der Südbahnhof- und der Spessartstraße, im Brentano- und im Grünwaldviertel hat sich die Wohnqualität deutlich verbessert.

Wie aber sind die Aussichten für die Anwohner entlang der Schillerstraße in Damm und an der Hanauer Straße, der Friedrichstraße, der Weißenburger und Goldbacher Straße in der Innenstadt? Auch hier kann eine neue Hauptstraße den Verkehr reduzieren. Sie soll am Südrand von Damm entlang der Bahngleise verlaufen und wird daher Bahnparallele genannt.

Das Baurecht für die geplante Bahnparallele wird über einen Bebauungsplan geschaffen. Im Aufstellungsverfahren für diesen Bebauungsplan "Bahnparallele" (Nr. 18/11) werden, wie bei allen städtischen Planverfahren, die Bürger beteiligt. Die vorliegende Zeitung "Mobil in Aschaffenburg" enthält für Sie die wichtigsten Informationen zur Bahnparallele.

Ihr Klaus Herzog

*Klaus Herzog*

Oberbürgermeister

## Rechtssicherheit durch einen Bebauungsplan

Die Bahnparallele umfasst eine Eisenbahnbrücke, eine Straßenbrücke und das ca. 1,5 km lange Straßenbauwerk. Bevor Finanzmittel investiert werden können, müssen Bau und Finanzierung für alle Beteiligten rechtlich gesichert sein. Die Stadt Aschaffenburg sichert ihre Baupläne auf der Grundlage des Baugesetzbuches rechtlich ab, indem sie für das Projekt einen Bebauungsplan aufstellt.

Das Aufstellungsverfahren geschieht in zwei Stufen:

1. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und die frühzeitige Bürgerbeteiligung.

2. Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs.

Die vorliegende Zeitung "Mobil in Aschaffenburg" verschafft Ihnen einen Überblick über das Projekt und enthält wesentliche Einzelheiten.

Der erste Beteiligungsschritt, die frühzeitige Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange, findet im Januar/Februar 2005 statt. Dabei wird der Vorentwurf zu diesem Bebauungsplan vom 10.01. bis 31.01.2005 im Rathaus öffentlich aushängen. Darüber hinaus findet am 20. Januar in der Schönbergschule eine Bürgerversammlung zur Bahnparallele statt,

zu der wir Sie herzlich einladen. In dieser Versammlung und während des öffentlichen Planaushangs im Rathaus können Sie Anregungen und Bedenken zur Planung vorbringen.

Alle wichtigen Termine erfahren Sie wie immer aus den amtlichen Bekanntmachungen der Stadt Aschaffenburg im "Aschaffener Anzeiger" der wöchentlich im Main-Echo in der Freitagsausgabe abgedruckt wird.







# Das Projekt - Bahnparallele -

## Von der Hanauer Straße nach Damm

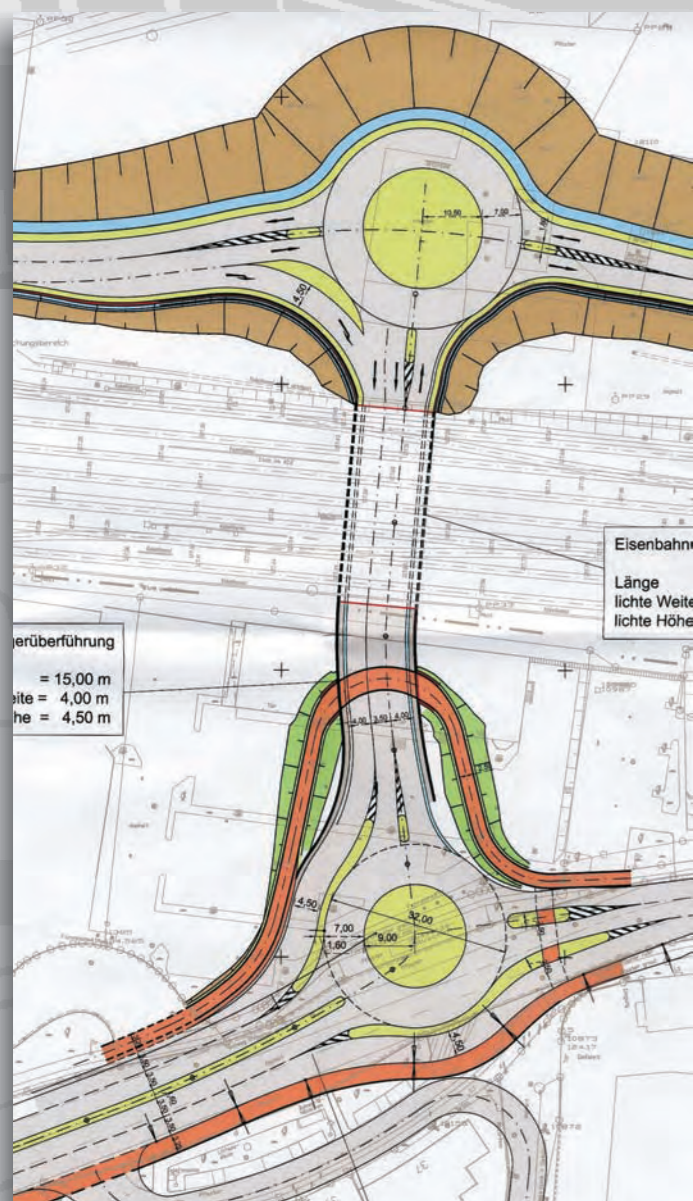
Aus Richtung Westen kommend gibt es zwei Zufahrten zur Bahnparallele. Die eine verläuft von der Linkstraße geradewegs auf die Bahnparallele zu, und zwar dort wo sich heute die Linkskurve in Richtung Schönbergweg befindet. Linkstraße und Bahnparallele werden dabei mit einer "T-Kreuzung" verknüpft. Die Hauptverkehrsrichtung verläuft von der Bahnparallele über die Linkstraße entlang der Bahngleise. Die zur Schillerstraße führende Linkstraße ist der Hauptverkehrsrichtung untergeordnet. Damit wird verhindert, dass weiterhin Verkehr von der Linkstraße auf die Schillerstraße oder den Schönbergweg fährt, anstatt die Bahnparallele zu nutzen.

Die zentrale Zufahrt zur Bahnparallele erfolgt von der Hanauer Straße aus. Über einen Kreisverkehr auf Höhe des Schlotfegergrunds wird durch einen Tunnel unter den Bahngleisen die nördliche Bahnseite erreicht, wo sich ein

weiterer Kreisverkehr befindet, der die Bahnparallele sowie die Zufahrt von der Linkstraße her anschließt. Diese enge Abfolge von zwei Kreiseln stellte eine besondere Herausforderung an die Verkehrsplanung dar. Immerhin gilt es hier ca. 27.000 Fahrzeuge am Tag mit den Verkehrsströmen entlang der Hanauer Straße zu verknüpfen.

Zur Lösung dieser Frage bediente sich die Stadt Aschaffenburg erstmals einer Computersimulation. Die Verkehrssimulation bietet ein realistisches Bild des Verkehrsablaufs, wobei jedes einzelne Fahrzeug dargestellt und in seinem Fahrweg verfolgt werden kann. Im direkten Vergleich zwischen Kreisverkehr und Ampelkreuzung schnitt die Lösung mit dem Kreisverkehr auf der Hanauer Straße besser ab, da hierdurch weniger Störungen in der Hauptverkehrszeit auftraten.

Ergänzt wurde der Kreisverkehr in der Hanauer Straße mit zwei sogenannten "Bypässen". Das sind Fahrbahnen, die seitlich an der Kreisfahrbahn ähnlich dem "Schöntal-kreisel" in Nähe der City-Galerie vorbei führen. Ein Bypass verläuft von der Hanauer Straße aus Richtung Westen in Richtung Innenstadt, der andere von der Bahnparallele in Richtung Hanauer Straße stadtauswärts. Diese Bypässe optimieren die Andienung des Einzelhandels der Innenstadt an die Bahnparallele.



An dieser Stelle soll der Kreisverkehr (siehe Grafik links - unterer Kreiseln) zur Bahnparallele entstehen

## Von der Müllerstraße bis zur neuen "Dammer Spange"

Nach dem Kreisverkehr auf der Nordseite der Bahn verläuft die Bahnparallele zweistreifig weiter und führt über die Müllerstraße hinweg. Ein Anschluss der Bahnparallele mit der Müllerstraße wurde nicht weiter verfolgt, da sich heraus stellte, dass dann unerwünschter Verkehr weiterhin durch Damm fließt, vor allem durch den Schönbergweg, durch die Burchardt- und die Ottostraße.

Dicht am Treppenaufgang führt die Bahnparallele unter dem Dammer Steg hindurch. Unmittelbar danach weitet sich die Fahrbahn für die Linksabbiegespur zur neuen "Dammer Spange", der Verbindungsstraße zwischen Bahnparallele und Lange Straße auf. Die Spange dient der Erschließung von



Wo sich bisher nur die gewohnte Linkskurve der Linkstraße zur Schillerstraße befindet, soll in Zukunft der Anschluss zur Bahnparallele entstehen.



Dicht am Treppenaufgang verläuft die Bahnparallele unter dem Dammer Steg hindurch.

Damm, insbesondere des "Bahnhof-Nord"-Geländes. Die "T-Kreuzung" mit der Bahnparallele erfolgt ampelgesteuert, dabei wird die Hauptverkehrsrichtung entlang der Bahnparallele eindeutig bevorzugt. Damit der parallel verlaufende Straßenzug Lange Straße / Ottostraße verkehrliche Entlastung findet, wird hier die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. Dies erhöht den Anreiz, die Bahnparallele als schnellere Verbindung zu nutzen. Noch weiter geht die Überlegung der Verwaltung, die Ottostraße zwischen Dammer Straße und Theresienstraße für den Kraftfahrzeugverkehr zu sperren. Über diese Möglichkeit wird jedoch erst noch zu entscheiden sein.



Die Bahnparallele wird in Hochlage über die Müllerstraße geführt. Ein Anschluss an das Dammer Straßennetz erfolgt hier nicht.



Die T-Kreuzung Glattbacher Straße / Auhofstraße wird durch den Kreuzungsarm der Bahnparallele ergänzt.

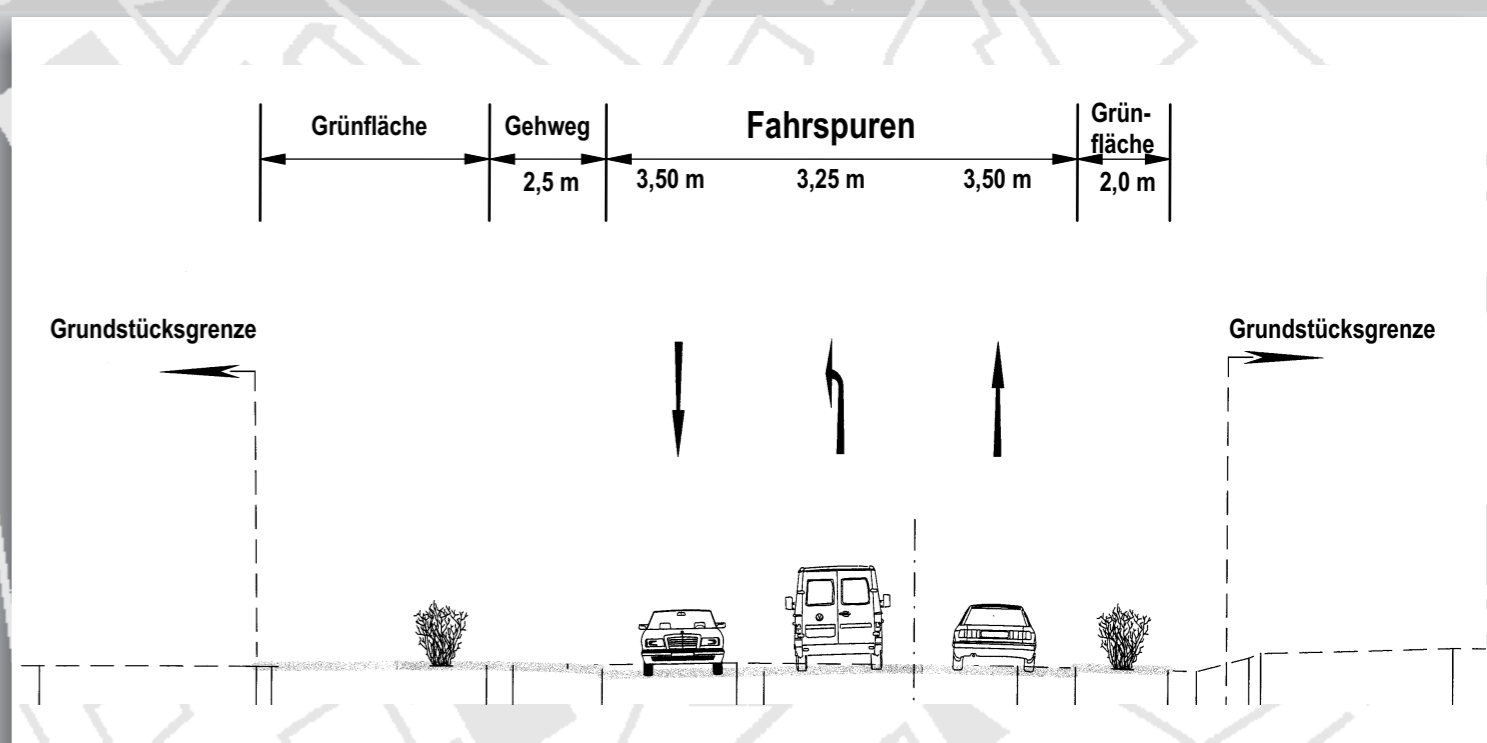
## Vom Bahnhof Nord zur Ringstraße

Der Linksabbiegestreifen auf der Bahnparallele zur "Dammer Spange" geht in Richtung Glattbacher Überfahrt in einen grünen Mittelstreifen über. Eine zweite Zufahrt zum Projektgebiet Bahnhof-Nord ist vorgesehen. Aus dem Mittelstreifen geht dann die Linksabbiegespur hervor. Bis zur Konkretisierung eines Projekts auf dem Bahnhof-Nord-Gelände bleibt die genaue Lage der Zufahrt jedoch variabel.

Es ist sogar denkbar die Abbiegespur zu verlängern um so Platz und Raum für mögliche Bushaltestellen im Bereich der Stadtteilverbindung vorzusehen. Bis zur Glattbacher Überfahrt ist es nun nicht mehr weit. Ebenso wie am anderen Ende der Bahnparallele gab es auch hier unterschiedliche Vorstellungen darüber, wie der Anschluss der Bahnparallele an die Glattbacher Überfahrt erfolgen soll. Ein indirekter Anschluss, bei der die Bahnparallele zunächst unter der Glattbacher Überfahrt hindurchgeführt und dann an die Auhofstraße ange-

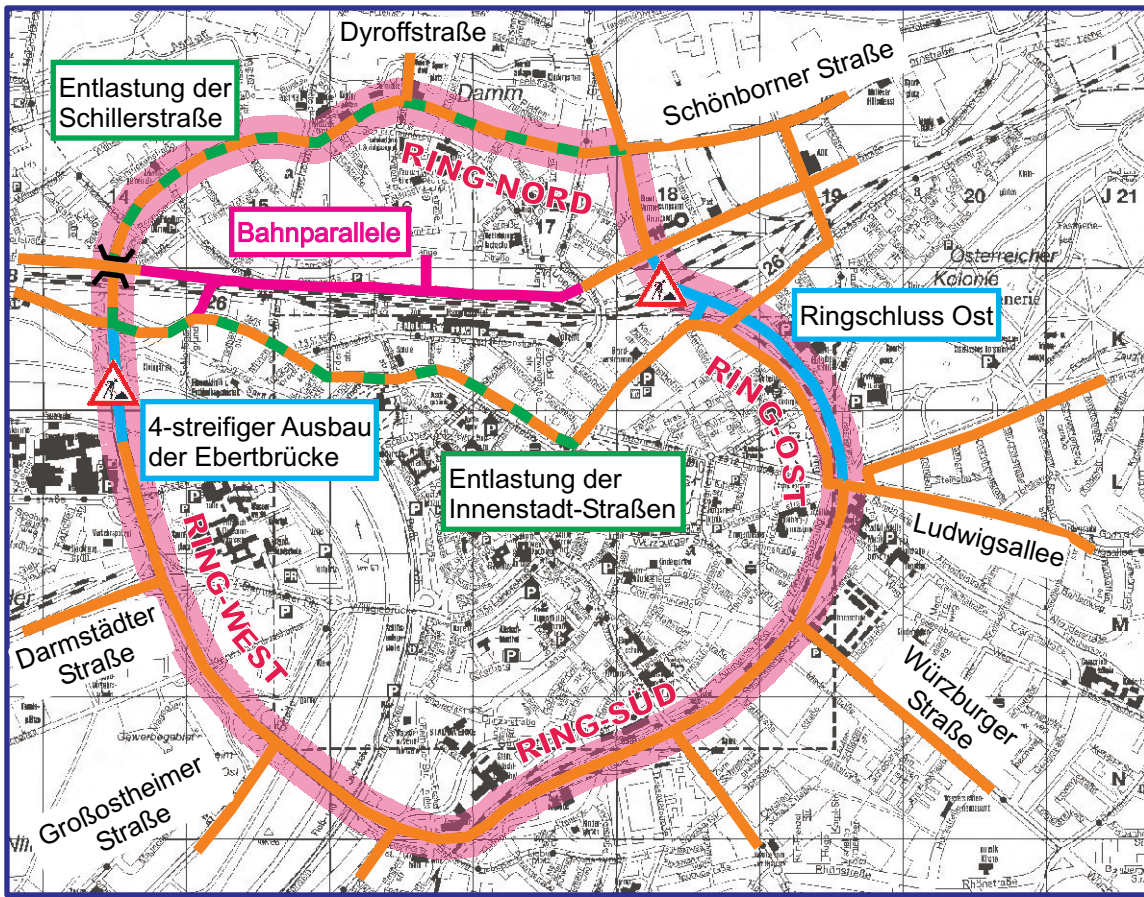
schlossen wird, zeigte sich in seiner Wirkung nachteilig: Die Bahnparallele erzielte nicht die erwünschten Verkehrsmengenverlagerungen. Der direkte Anschluss, ob als Kreisverkehr oder Lichtsignalkreuzung, verspricht eine weitaus bessere Auslastung der Bahnparallele. Der Lichtsignalkreuzung wurde letztendlich der Vorrang vor der Kreisverkehrslösung gegeben, da hierdurch die Hauptrichtung zwischen Bahnparallele und Auhofstraße betont wird. Die Neubaustrecke der Bahnparallele endet an der Glattbacher Überfahrt, die verkehrliche Wirkung reicht aber über die Glattbacher Überfahrt hinaus bis zur Kreuzung mit der Ringstraße. Damit wird die Bahnparallele vollständig in das Hauptverkehrsnetz eingebunden sein und ermöglicht eine zügige Ost-West-Verbindung, ohne die Innenstadt oder die Dammer Wohngebiete zu belasten.

## Querschnitt Bahnparallele





# - Die Bahnparallele - ein Teil des Hauptstraßennetzes



Die bisherigen Betrachtungen konzentrierten sich überwiegend auf das Straßenbauprojekt Bahnparallele. An dieser Stelle soll der Betrachtungsrahmen erweitert und die Bahnparallele im Zusammenhang mit dem Hauptstraßennetz gestellt werden. Die Grafik oben zeigt das Hauptstraßennetz von Aschaffenburg. Deutlich zu erkennen ist die farblich hinterlegte Ringstraße.

Zwischen der Hanauer Straße und der Auhofstraße schafft die Bahnparallele die Verbindung zwischen dem Westring und dem Ostring. Wer heute von der Hanauer Straße zur Auhofstraße fahren möchte, fährt über die Schillerstraße, den Straßenzug Ottostraße / Lange Straße oder durch die Innenstadt. In diesen Straßenzügen werden die Verkehrsmengen durch Bündelung auf die Bahnparallele deutlich abnehmen. Neben den Planungen zur Bahnparallele wird das Hauptstraßennetz, genauer gesagt die Ringstraße, in naher Zukunft weiter ertüchtigt. Zur Behebung des Nadelöhrs

Ebertbrücke auf dem Westring soll im Jahr 2005 der Spatenstich für den vierspurigen Ausbau erfolgen. Auf dem Ostring wird zur Zeit der Tunnel unter den Bahngleisen realisiert. Im Jahr 2007 soll der Ringstraßen-Anschluss an die Goldbacher Straße in der Nähe der Ernsthofstraße für den Verkehr frei gegeben werden. Der Bau der Ringstraße und der Bahnparallele erfordern eine entsprechende Auslastung, damit sich die hohen Investitionen rechnen und die heute stark belasteten Straßenzüge und deren Anwohner tatsächlich entlastet werden. Eine wirksame Verkehrslenkung lässt sich mit einer guten Wegweisung erzielen, die sich gezielt nur an dem Hauptstraßennetz orientiert. Im Jahr 2003 wurde ein gesamtstädtisches Wegweisungs-Konzept erstellt und in Teilbereichen bereits umgesetzt. Im laufenden Jahr 2005 liegt der Schwerpunkt auf der Neubeschilderung der Ringstraßenkreuzung. Dabei wird erstmalig die Ringstraße als Ziel aufgenommen (s. Foto).

Die Ringstraße taucht nun auch in der Wegweisung auf. Wie hier an der Schönbornstraße soll die Wegweisung zur sicheren Orientierung im Hauptstraßennetz beitragen.



**Haben Sie Fragen zur Bahnparallele**

**Wenden Sie sich an:**



**Stadtplanungsamt, SG - Stadtentwicklung  
Dalbergstraße 15,  
63739 Aschaffenburg**

**Tel.: 06021 / 330258  
Email: [stadtplanungsamt@aschaffenburg.de](mailto:stadtplanungsamt@aschaffenburg.de)**

**Impressum:**  
Stadt Aschaffenburg - Stadtentwicklungsreferat

Redaktion: Dirk Kleinerüschkamp,  
Hans Sommer,  
Michael Schmerbauch

Layout: Wolfgang Pilartz



Lärmschutz für die Anwohner: So wie hier an der Ringstraße sind auch entlang der Bahnparallele Lärmschutzwände vorgesehen

## Mit welchen Umweltauswirkungen ist zu rechnen?

Infolge der Bahnparallele wird in vielen Wohnstraßen in Damm und im Stadtzentrum der Verkehr weniger werden. Besonders auch in den historischen Grünanlagen am Rande der Altstadt wird sich die Umweltbelastung vermindern. Wie sieht's aber entlang der Bahnparallele aus? Diese Frage ist durchaus berechtigt, denn dort, wo die Bahnparallele künftig entlang führen soll, auf dem ehemaligen Rangierbahnhof, hat sich seit der Stilllegung die Natur wieder erholt.

Im Gegensatz zum stark belasteten Straßenbestand greifen bei dem geplanten Straßenneubau die Bestimmungen der Naturschutzgesetze und der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung ungleich härter: Die Planung muss für alle Eingriffe in den Naturhaushalt, sei es das Asphaltieren von bisher versickerungsfähigen Flächen oder das Beseitigen von neu entstandener Vegetation, sei es die Belastung von Grundwasser, Luft oder Boden einen gleichwertigen Ausgleich schaffen. Wegen des von der Bahnparallele verursachten Verkehrslärms müssen die vorhandene und die künftige Lärmbelastung aller von der Baumaßnahme erheblich beeinträchtigten Anwesen ermittelt, und gegebenenfalls durch Lärmschutzmaßnahmen gemindert werden. Daher hat

die Stadtverwaltung eine sehr detaillierte schalltechnische Untersuchung erstellen lassen, in der Art und Umfang der aktiven (z.B. Lärmschutzwände), und passiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) ermittelt werden.

Für ausreichende Lärminderung sorgen, wo erforderlich, 3 bis 4 Meter hohe Lärmschutzwälle oder -wände. Wegen der Verlagerung von Verkehrsanteilen aus der Strecke Schönbergweg - Ottostraße - Lange Straße auf die Bahnparallele in Verbindung mit dem nach wie vor vorhandenen Bahnlärm und den vorgesehenen Lärmschutz-einrichtungen muss der Lärmpegel an den betroffenen Anwesen besonders sorgfältig berechnet werden.

Das früher so laute Kreischen der Wagonbremsen und das Knallen der Waggonpuffer auf den ehemaligen Rangiergleisen ist zum Glück schon Vergangenheit.

Zur Planung für die Bahnparallele gehört auch ein Grünplan, der vorsieht, die Beeinträchtigung des Naturhaushalts, möglichst an Ort und Stelle auszugleichen zum Beispiel durch entsprechende Bepflanzung der Böschungen und des Mittelstreifens. Was hier nicht ausgeglichen werden kann, muss die Stadt über ihr Ökoko-Konto an anderer Stelle ausgleichen.

Von hier aus wird sich die Bahnparallele in Richtung Westen ausdehnen.

