



STADT
ASCHAFFENBURG

SONDERAUSGABE
ERÖFFNUNG DER RINGSTRASSE

IM DIALOG

Zeitung der Stadt Aschaffenburg für ihre Bürgerinnen und Bürger
Sonderausgabe · Juni 2013



Endlich ist die Ringstraße wirklich ein Ring. Am 28. Juni wird die Ringstraße feierlich eröffnet. Seit den 1970er Jahren baut die Stadt an der Umgehungsstraße und hat fast 150 Millionen Euro in das Straßenbauprojekt investiert.

DIE RINGSTRASSE

Eine Umgehungsstraße für die Innenstadt

Endlich ist die Ringstraße wirklich ein Ring. Mit dem Ringschluss Ost wird ein außergewöhnliches Straßenbauprojekt beendet. Seit den 1970er Jahren baut die Stadt an der Ringstraße, die sich von Damm aus kreisförmig um den Westen, Osten und Süden Aschaffenburgs zieht. Fast 150 Millionen Euro wurden bisher in dieses Straßenbauprojekt investiert.

Entlastung der Innenstadt

Ursprünglich waren alle Straßen auf die Innenstadt orientiert, und es gab nur eine Brücke über den Main. Für das immer mehr steigende Verkehrsvolumen in Aschaffenburg reichte dies nicht mehr aus. Der Verkehr verlagerte sich in die Wohngebiete. Es musste also eine Möglichkeit gefunden werden, den Verkehr aus den Wohngebieten herauszuholen. Die Idee der Ringstraße war geboren.

Es gab viele planerische Ansätze, wie man diese innerstädtische Umgehungsstraße gestalten und wo sie entlang laufen sollte. Historische Dokumente belegen, dass es bereits in den 20er Jahren des vergangenen Jahrhunderts erste Überlegungen gab (siehe Historischer Abriss, S. 2). Die Ringstraße ist von ihrer verkehrspolitischen Bedeutung, der

langen Bauzeit und den Kosten ein außergewöhnliches „Sonderprojekt“. Sie ist Kern eines Gesamtkonzeptes der Stadtentwicklung. Früher war es wichtig, dass die Straßen ins Zentrum der Stadt führten. Nur so konnte man am Handel teilhaben. Diese Zeiten sind längst vorbei. Zu einer attraktiven Innenstadt gehören heute verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerzonen. Der Durchgangsverkehr muss raus aus der Innenstadt und den Wohngebieten. Genau dies leistet die Ringstraße. Mit ihr fließt der Hauptverkehr um die Innenstadt herum. Aschaffenburg hat mit der fertigen Ringstraße die Chance, das Netz von Fuß- und Radwegen auszubauen, den Verkehrsablauf im Öffentlichen Nahverkehr zu verbessern sowie verkehrsberuhigende Maßnahmen umzusetzen. So sieht es der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Aschaffenburg auch vor.

Lärmschutz

Der Straßenverkehr ist heutzutage eine der Hauptlärmquellen. Weniger Verkehr in der Innenstadt bedeutet weniger Lärm. Um die Bürgerinnen und Bürger, die nahe der Ringstraße wohnen, vor Verkehrslärm zu schützen, wurde die Ringstraße in Teilstrecken als Tunnel gebaut. Au-

ßerdem wurden Schallschutzwände errichtet, welche die angrenzenden Schulen und Wohnhäuser vor Lärm schützen. 4400 Quadratmeter Wandfläche wurden etwa beim Abschnitt an der Grünbrücke Fasanerie mit Schallschutzziegeln verkleidet.

Historischen Grünzug wieder herstellen

Der Aschaffener Grünzug führt vom Park Schönbusch über den Main zum Schlossgarten und weiter über den Park Schöntal und die Fasanerie bis zum Büchelberg. Zwischen Großmutterwiese und Fasanerie durchtrennte vor einem Jahrhundert die Bahnlinie Aschaffenburg-Miltenberg und in den 1970er Jahren der Wittelsbacher Ring diesen Grünzug. Mit der Ringstraße kommt die Wiedervereinigung. Am letzten Abschnitt der Ringstraße verbindet eine 175 Meter breite Grünbrücke die Fasanerie mit der Großmutterwiese. Diese Grünbrücke stellt den historischen Grünzug wieder her.

Mit dem jetzigen Ringschluss Ost ist der Ring zwar rund, aber längst nicht fertig. Denn künftig soll die Bahnparallele an den Gleisen in Damm die Aufgabe des »nördlichen Rings« übernehmen. Damit wird auch Damm vom Verkehr entlastet.

Liebe Bürgerinnen
und Bürger,



Aschaffenburg ist eine kompakte Stadt. Zwischen dem Schönbusch im Westen, der Autobahn im Norden, dem Obermayer Wald und dem Erbig im Süden sowie der Fasanerie und dem Godelsberg im Osten leben fast 70.000 Menschen. In mehr als 5.000 Betrieben sorgen rund 50.000 Arbeitsplätze für wachsenden Wohlstand. Täglich strömen tausende Verkehrsteilnehmer in die Stadt und aus ihr hinaus. Dass die Innenstädte von diesen vielen Lastkraftwagen und Autos überfordert sein würden, erkannten die Verantwortlichen schon vor über 40 Jahren. Eine Straße, die den Durchgangsverkehr um die Stadt herum leiten würde, musste her. Darüber waren sich alle einig. So wurde die Idee einer Ringstraße geboren.

Zuerst entstand in den siebziger Jahren zwischen der Ebertbrücke und der Darmstädter Straße der westliche Teil der Ringstraße. Anschließend folgte der südliche Abschnitt zwischen Darmstädter Straße und Schweinheimer Straße. Am 28. Juni wird der östliche Abschnitt zwischen Ludwigsallee und Goldbacher Straße für den Verkehr freigegeben. Nach 40 Jahren ist der Ring geschlossen und damit ein wesentliches Element unseres modernen Verkehrskonzeptes verwirklicht. Zusätzlich wird bis zum Jahr 2017 die künftige Bahnparallele die Wohngebiete im Stadtteil Damm entlasten. Zur Zukunftsplanung des Verkehrs in Aschaffenburg gehört auch die Organisation des Öffentlichen Nahverkehrs. Dass es die Stadt damit ernst meint, verdeutlichen der Bau des Hauptbahnhofes, des Regionalen Busbahnhofes und der Bau der weiteren Radwege.

Ein großer Tag am 28. Juni, wenn um 17.15 Uhr an der Tunnelmündung der neuen Grünbrücke/Ludwigsallee der letzte Ringstraßenabschnitt freigegeben wird.

Ich würde mich sehr freuen, Sie an diesem Tag begrüßen zu können.

Ihr

Klaus Herzog

Klaus Herzog
Oberbürgermeister



HISTORIE ZU PLANUNG UND BAU DER RINGSTRASSE

1927/28:

Schon Ende der 20er Jahre gibt es verschiedene „Linienführungen“ für eine Umgehungsstraße in Aschaffenburg, die die Reichsstraßen um die Stadt herumführen.

1970er Jahre:

Begonnen hat das Sonderprojekt Ringstraße in den siebziger Jahren in Damm. Dort entsteht der Straßenverkehrszug Schönbornstraße – Schillerstraße. Er ermöglicht es den Autofahrern, den Stadtteil Damm

schnell in West-Ost-Richtung zu durchqueren.

1979:

Mit den beiden Mainbrücken (Ebertbrücke und Adenauerbrücke) sowie dem Straßenzug Schillerstraße/Schönbornstraße sind bereits Teile der Ringstraße erbaut. In der Fortschreibung des Generalverkehrsplanes (GVP) von 1964 ist auch die Variante eines „Äußeren Straßenrings“ dargestellt, die der heutigen Trasse schon sehr nahe kommt. Der Ring-

schluss nach Damm ist hier auf verschiedenen Alternativstraßen durch die Österreicher Kolonie vorgesehen.

1982:

Eine Machbarkeitsstudie zur Schließung des Äußeren Straßenrings zwischen Adenauerbrücke und Schönbornstraße wird vorgestellt. Der Ring ist im östlichen Bereich in mehreren Varianten dargestellt, die alle durch die Österreicher Kolonie verlaufen. Diskutiert wird, ob man die Straße in Tieflage oder auf dem bestehenden Niveau bauen soll.

1983:

Erneute Fortschreibung des Generalverkehrsplanes. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie von 1982 sind eingearbeitet.

1987:

Der neue Flächennutzungsplan zeigt die Trasse der Ringstraße in Tieflage entlang der Miltenberger Bahnlinie von der Adenauerbrücke bis zur Goldbacher Straße und von dort auf der Trasse der Goldbacher Straße über die vorhandene Bahnquerung zur Schönbornstraße.

1989:

Der Planfeststellungsbeschluss zur Südlichen Ringstraße erfolgt im September 1989. Der Bau des Teilabschnittes beginnt mit dem Neubau des zweiten Astes der zukünftig vierspurigen Adenauerbrücke. Seit Dezember 1992 fließt hier der Verkehr. Für den östlichen Teil läuft die Diskussion über die Varianten Bahnquerung. Diskutiert werden die Führung über die Hohenzollernstraße als Brücke oder Tunnel oder über die Goldbacher Straße.

1990:

Der Stadtrat entscheidet sich bei der Bahnquerung im Osten für eine Tunnelösung, die an die Ringstraße in Tieflage im Bereich der Goldbacher Straße anschließt und zur Stengerstraße im Stadtteil Damm führt und dort an die Schönbornstraße anschließt.

Die Südliche Ringstraße von der jetzt vierspurigen Adenauerbrücke bis zur Schweinheimer Straße wird im Dezember 1995 für den Verkehr frei gegeben.

September 1995:

Der letzte Bauabschnitt des Südlichen Rings wird realisiert. Er führt von der Schweinheimer bis zur Würzburger Straße.

Mai 1998:

Der letzte Bauabschnitt wird freigegeben, die Südliche Ringstraße ist damit komplett.

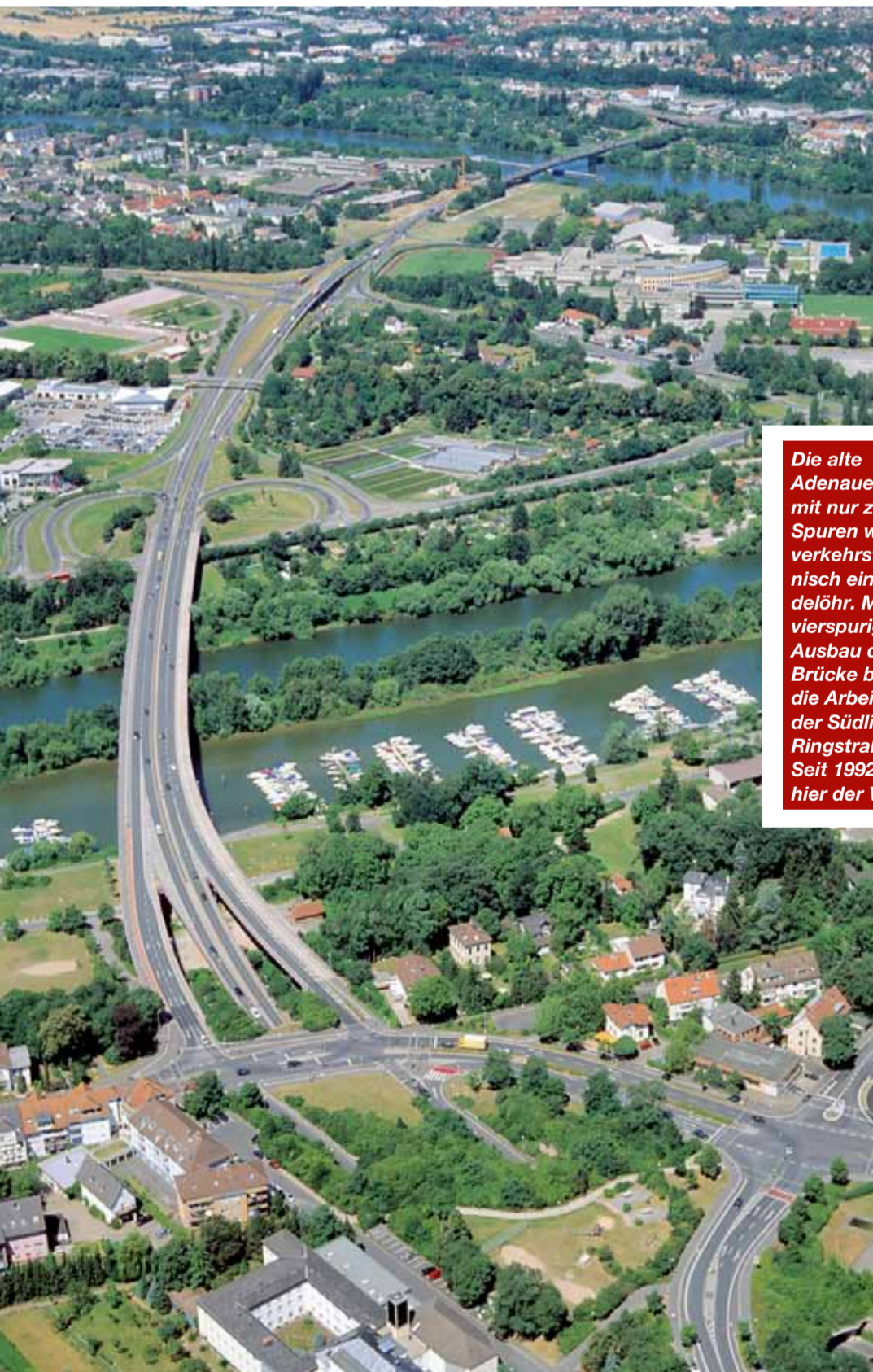
1999 – 2008:

Die Arbeiten am Ringschluss Ost beginnen. Sie gliedern sich in vier Abschnitte: Fachhochschule (fertiggestellt 2003), Auhofstraße bis Glattbacher Straße (fertiggestellt 2004) Bahnquerung (der komplizierteste Abschnitt, fertiggestellt 2008) und Fasanerie (Bau seit 2007).

Juni 2013:

Der letzte Abschnitt zwischen Schießhausbrücke und Bahnquerung wird frei gegeben. Der Ring ist nun rund, aber noch nicht fertig.

Bau des Nördlichen Rings mit der Entstehung der Bahnparallele an den Gleisen in Damm. Fertig wird die Bahnparallele voraussichtlich 2017.



Die alte Adenauerbrücke mit nur zwei Spuren war verkehrstechnisch ein Nadelöhr. Mit dem vierspurigen Ausbau der Brücke beginnen die Arbeiten an der Südlichen Ringstraße. Seit 1992 fließt hier der Verkehr.

Die Kosten im Überblick

Südlicher Ring	Kosten	Zuschuss
Erster Bauabschnitt	9 454 887 Euro	4 465 112 Euro
Zweiter Bauabschnitt	37 599 560 Euro	16 450 815 Euro
Dritter Bauabschnitt	16 745 343 Euro	6 763 137 Euro
Ringschluss Ost	Kosten	Zuschuss
Erster Bauabschnitt	15 838 288 Euro	9 919 063 Euro
Zweiter Bauabschnitt	32 649 000 Euro	21 624 000 Euro
Dritter Bauabschnitt	23 904 000 Euro	12 585 000 Euro
Vierter Bauabschnitt	7 854 466 Euro	4 908 402 Euro
Gesamtkosten Ringstraße	144 045 544 Euro	76 715 529 Euro

RÜCKBLICK 3



Früher war es für den Handel wichtig, dass die Straßen ins Zentrum der Stadt führten. Auch durch die Herstattstraße fuhren Autos, wie hier auf einem Foto aus dem Jahr 1929 zu sehen ist.

Foto: Stadt und Stiftsarchiv, Foto Alfen 1929

25. Oktober 2002



Der erste Abschnitt der Ringstraße Ost ist fertig. (v.l.) Bürgermeister Werner Elsässer, Regierungspräsident Dr. Paul Beinhofer, Oberbürgermeister Klaus Herzog, der frühere Bürgermeister Günther Dehn und Oberbürgermeister a.D. Dr. Willi Reiland durchschneiden das Band.

19. Januar 2004



Gemeinsamer Spatenstich: v.l. Alt-Oberbürgermeister Dr. Willi Reiland, Bürgermeister Werner Elsässer, Oberbürgermeister Klaus Herzog, Baureferent Detlef Martens, Alt-Bürgermeister Günther Dehn und SPD-Fraktionsvorsitzender Dr. Erich Henke.

4. Juli 2008



Die Unterführung der Bahnlinien ist frei für den Verkehr. Von links: Christina Arnold, MdB Norbert Geis, Bürgermeister Werner Elsässer, Dr. Willi Reiland, OB Klaus Herzog, Dr. Paul Beinhofer, Peter Winter (MdB, CSU), Karin Pranghofer (MdB, SPD).



Am Renderpult: Regierungspräsident Dr. Paul Beinhofer.

OBERBÜRGERMEISTER A.D. DR. WILLI REILAND ERINNERT SICH

Eine Chance für Aschaffenburg



Aschaffenburg ist eine wundervolle Stadt. Sie ist nicht auf dem Reißbrett geplant, sondern hat sich in ihrer mehr als 1000jährigen Geschichte organisch entwickelt. Auch die erheblichen Schäden durch Bombardierungen im 2. Weltkrieg haben an der Stadtstruktur wenig verändert, da die Gebäude fast immer so, wie sie waren, wieder aufgebaut wurden. Dem rasant steigenden Durchgangsverkehr der Kraftfahrzeuge war die Stadt aber auf Dauer nicht gewachsen. Die allgemein kurzfristig - auch bei uns - aufkommende Tendenz zur autogerechten Stadt erwies sich sehr bald als Flop. Die Verantwortlichen der Stadt erkannten, dass nur eine Verkehrsplanung, die die Interessen der Kraftfahrer, der Radfahrer und der Fußgänger berücksichtigt, zukunftsorientiert sein kann. Ein in Fachkreisen geschätztes Planungsbüro von Prof. Schächterle aus Ulm wurde mit der Erstellung eines Generalverkehrsplanes beauftragt. In dem 1964 vorgelegten Gutachten wurde die schon länger diskutierte Idee eines Verkehrsringes um die Innenstadt als Grundlage für die gesamte Verkehrspolitik vorgeschlagen. Diese Idee hat mich von Anfang an fasziniert, weil ich sie für den richtigen Ansatz zur Bewältigung des Verkehrs hielt und deshalb habe ich mit all meinen Kräften versucht, sie zu verwirklichen.

Gemeinsam mit engagierten Bürgern

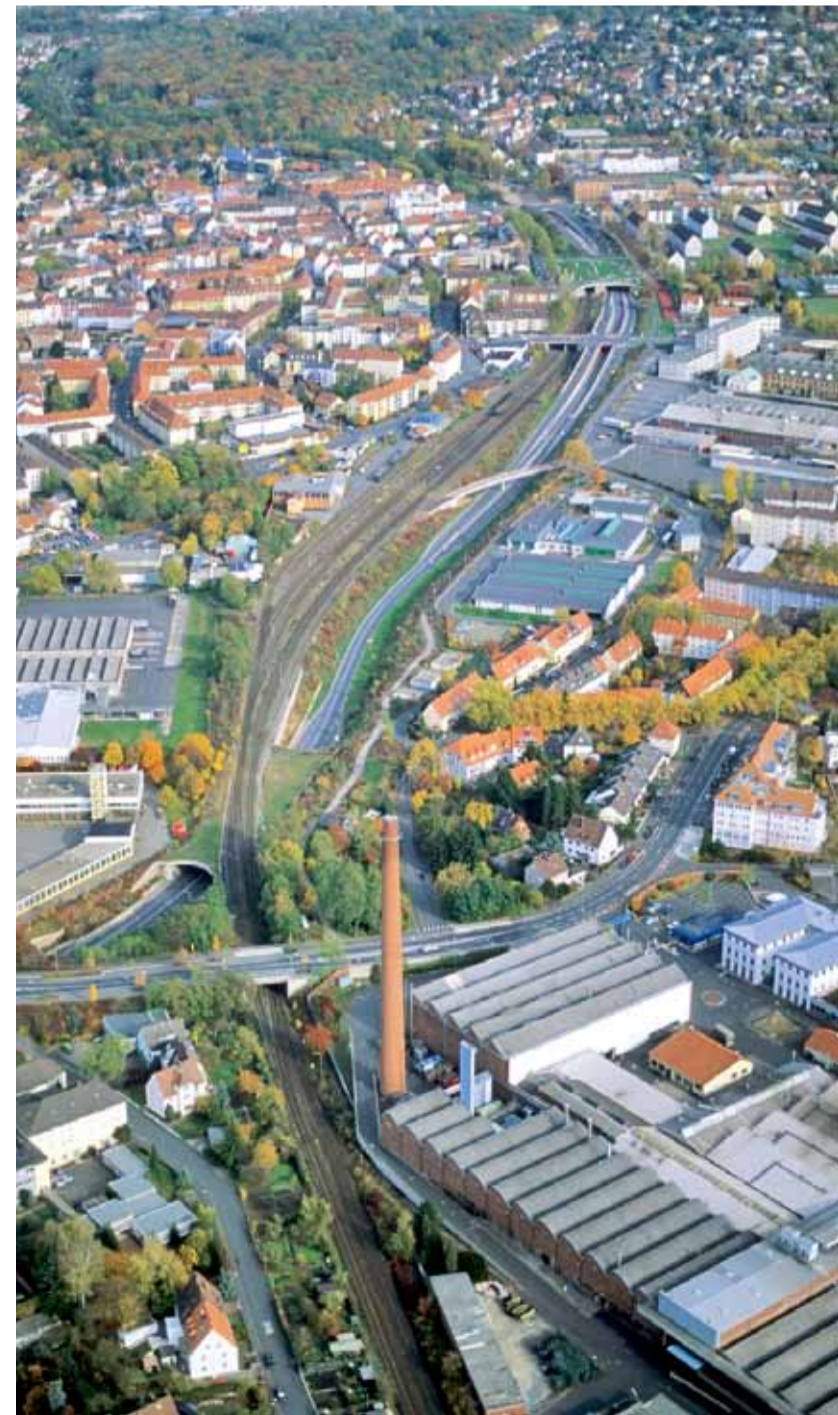
Wie bei jeder Planung hatte auch das von Prof. Schächterle vorgelegte Gutachten Schwachstellen, die es auszumerzen galt. In gemeinsamen Ringen um die beste Lösung haben die Verantwortlichen, nämlich Stadtrat und Stadtverwaltung, mit engagierten Bürgern Ergebnisse erzielt, welche sich sehen lassen können. So wurde die Ringstraße grundsätzlich zweispurig konzipiert, der Verkehrsfluss hauptsächlich durch einen kreuzungsfreien Verlauf erreicht, zum Beispiel mit

einer Brücke über die Darmstädter Straße. Von der Adenauerbrücke bis zur Bahnquerung wird der Ring in Tieflage geführt und Grünbrücken minimieren die schon durch die Bahntrasse vorhandene Grabensituation.

Langes Ringen um die beste Lösung

Das alles kostete viel Zeit und Geld. Doch die Vorteile der Ringstraße rechtfertigen unser Engagement. Wie in einer Demokratie mit ihrer bunten Meinungsvielfalt nicht anders denkbar, hat das Ringen um die beste Lösung viele Jahre gedauert. Es gab in der Bürgerschaft und im Stadtrat Befürchtungen, dass der Ring autobahnähnliche Ausmaße bekäme, die Innenstadt durch einen breiten betonierten Graben eingegrenzt würde und zusätzlicher Verkehr entstünde, die Stadt erheblich an Attraktivität verlieren würde. Ein Aktionsbündnis gegen die Ringstraße wurde gegründet. Bei Eröffnung von Teilabschnitten des Ringes gab es durch kleine Gruppen Gegendemonstrationen. In Leserbriefen wurde die Ringstraße verteufelt, Eigentümer von benötigten Grundstücken forderten hohe Preise, die Verwaltung der amerikanischen Armee äußerte Bedenken wegen ihrer Wohnungen an der Reigersbergerstraße, ja sogar eine Anfrage im Bayerischen Landtag sollte die finanzielle Förderung von Bund und Land stoppen.

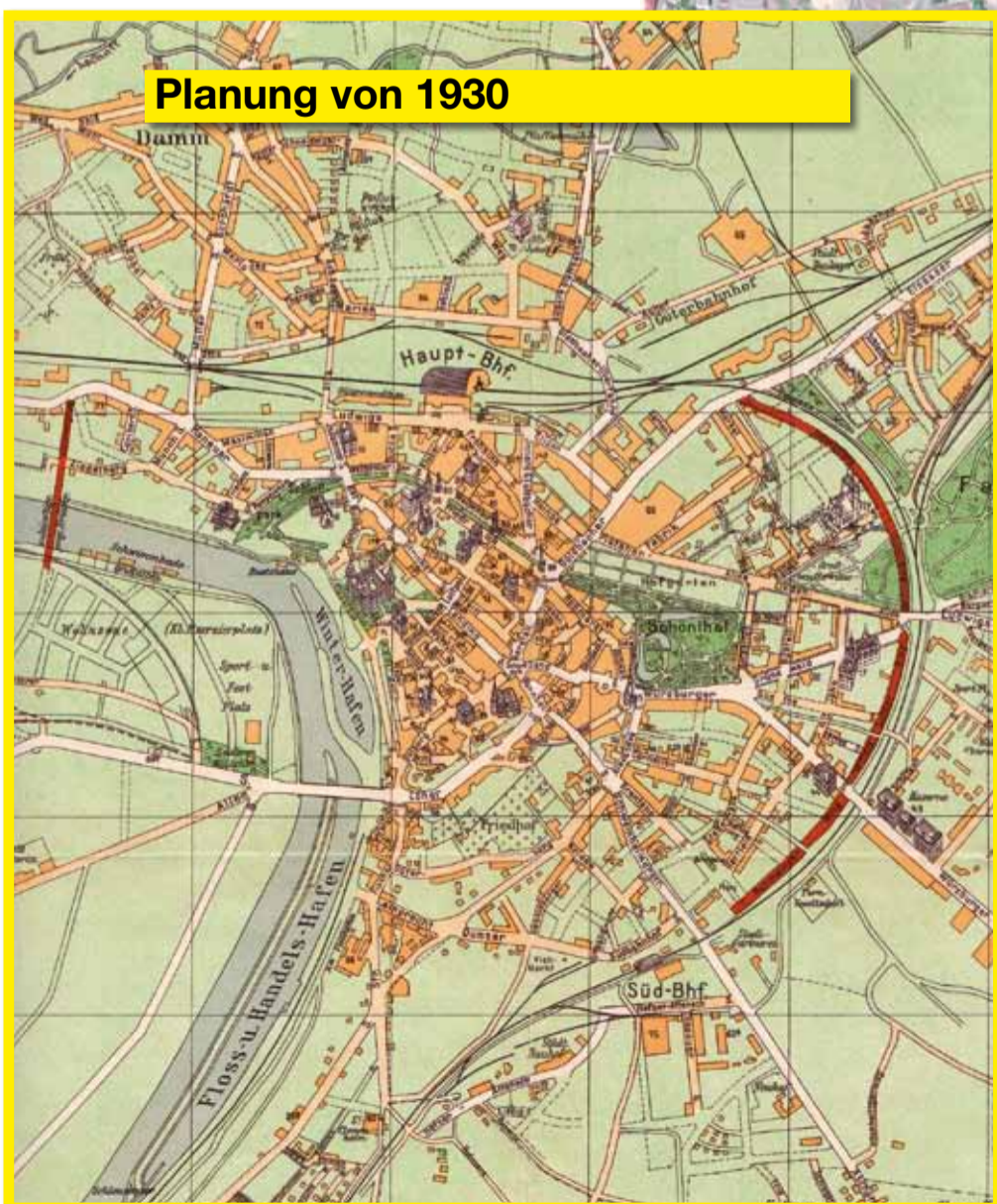
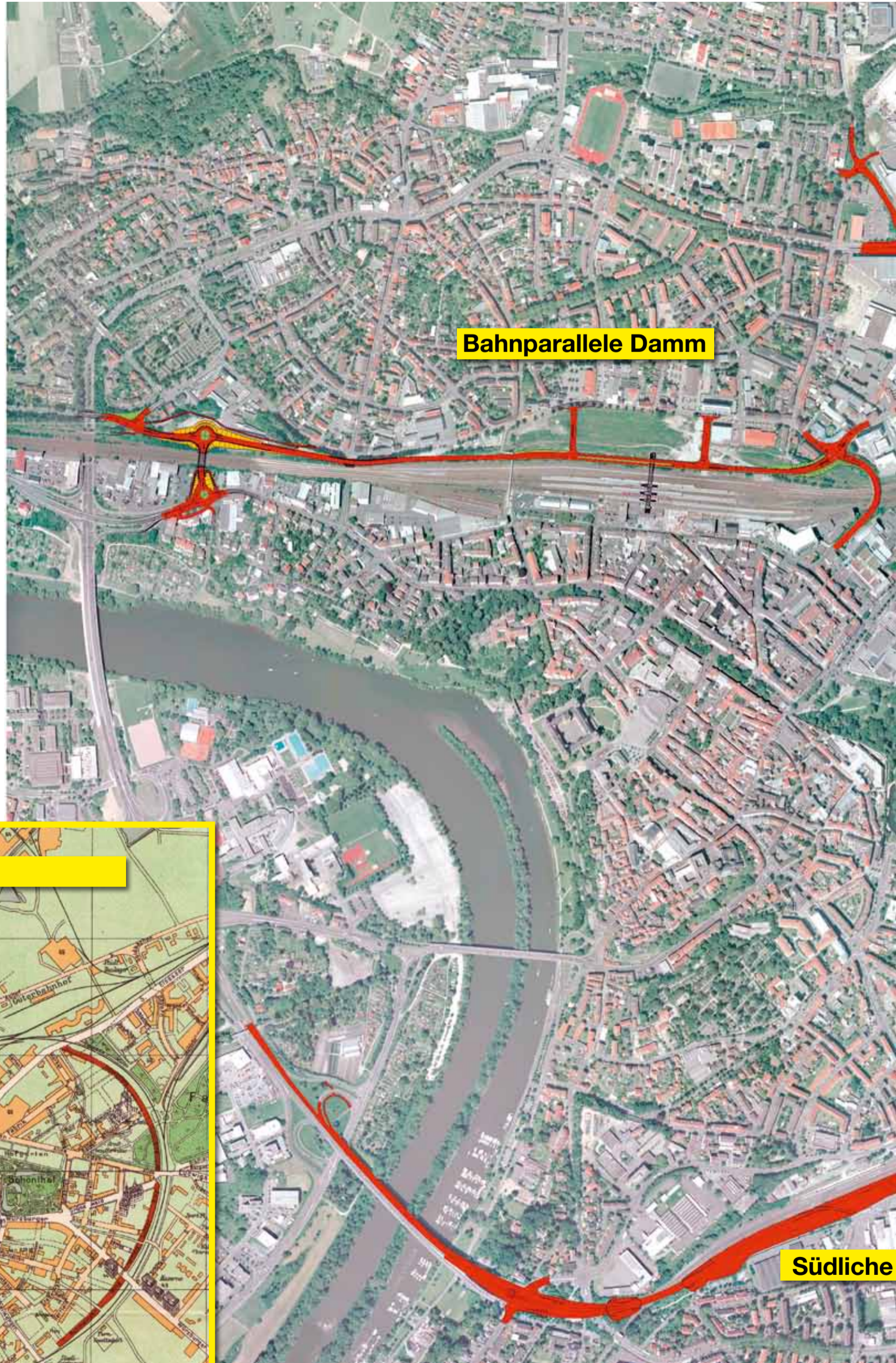
Jetzt, wenn das Projekt Ringstraße vollendet ist, können alle, die sich dafür eingesetzt haben, aufatmen; die große Zahl der Stadträte, die sich nicht verunsichern ließen, mein Nachfolger Klaus Herzog, der den Ausbau des Ringes konsequent weiterführte, die zuständigen Mitarbeiter der Verwaltung, insbesondere die beiden Baureferenten Klaus Kummer und Detlev Martens, die mit dem Projekt befassten Mitarbeiter der Regierung Unterfranken, die beteiligten Ingenieurbüros und die vielen Bürger, die uns durch ihren Zuspruch Mut machten. Der Durchgangsverkehr durch die Innenstadt wird durch die Ringstraße gestoppt. Die Verkehrsberuhigung führt zu einer Bereicherung der Innenstadt, eine Chance für Aschaffenburg.



Von der Adenauerbrücke aus führt die Südliche Ringstraße zunächst am Gewerbegebiet Bahnweg vorbei bis zum Südbahnhof. Später folgt dann der Abschnitt von der Schweinheimer bis zur Würzburger Straße.



Endlich ist die Ringstraße wirklich ein Ring. Mit dem Ringschluss Ost wird ein außergewöhnliches Straßenbauprojekt beendet. Die Ringstraße zieht sich von Damm aus kreisförmig um den Westen, Osten und Süden Aschaffenburgs. Ganz fertig ist der Ring allerdings noch nicht. Denn in den nächsten Jahren gehen die Arbeiten an der Bahnparallele weiter. Die Bahnparallele hat zwei Funktionen. Sie soll den Bahnhof-Nord erschließen und die Schillerstraße in ihrer Funktion als Nordtangente ersetzen. Folgerichtig wird sie inzwischen deshalb auch offiziell als „Nordring“ bezeichnet.



Planung von 1930

Projekt mit langer Geschichte

Historische Dokumente belegen, dass es bereits in den 20er Jahren des vergangenen Jahrhunderts erste Überlegungen zur Ringstraße gab. 1927/28 wurden bereits verschiedene „Linienführungen“ für eine Umgehungsstraße diskutiert. Die ersten Ansätze des heutigen Rings lassen sich von 1930 lassen sich erste Ansätze des heutigen Rings erkennen (rot markiert).

Ring quert die Bahn

Die Bahnquerung war der komplizierteste Abschnitt des Ringschlusses Ost. Er wurde 2008 fertiggestellt. Ein vierspuriger Tunnel wurde bei laufendem Eisenbahnbetrieb mit ICE-Verkehr gebaut - eine große Herausforderung für alle Beteiligten. Gleichzeitig erforderte der Tunnel eine längere Grundwasserwanne.



Der Ringschluss Ost

Was kommt nach dem Ringschluss Ost? Mit dem jetzt fertigen Ring wird es in einigen Bereichen Veränderungen geben. Unmittelbar nach der Ringstraßenöffnung beginnt die Umgestaltung des Wittelsbacher Rings zwischen Deschstraße und Lindenallee. Der Wittelsbacher Ring wird als Verbindungsstraße vollständig aufgegeben. Die Lindenallee erhält eine Busspur stadteinwärts. Am Hohenzollernring sollen zusätzliche Stellflächen ausgewiesen werden. Außerdem wird der Hohenzollernring eine Tempo-30-Zone.



Ringschluss Ost



Ringstraße



Die Südliche Ringstraße

Fast zehn Jahre dauerten die Arbeiten an der Südlichen Ringstraße. Sie begannen mit dem Neubau des zweiten Astes der heute vierspurigen Adenauerbrücke. Der letzte Bauabschnitt führte von der Schweinheimer bis zur Würzburger Straße. Im Mai 1998 wurde er freigegeben, die Südliche Ringstraße war damit komplett.



CHANCE FÜR VERÄNDERUNGEN NUTZEN

An den Rändern der Ringstraße kann neu gestaltet werden



Hohenzollernring

Der Entlastungseffekt für die „Ringersatzstraßen“ muss möglichst groß ausfallen. Deshalb behält die Stadt das bewährte Verfahren bei und verändert den Straßenraum. Eine mögliche Option: Die Einmündung des Hohenzollernring in die Goldbacher Straße könnte man zu einem Kreisverkehr umbauen, um damit diesen östlichen Stadteingang besonders zu markieren.

Deschstraße und Lindenallee

Unmittelbar nach der Ringstraßeneröffnung beginnt der Umbau der Lindenallee. Sie erhält eine Busspur stadteinwärts. Chancen einer Umgestaltung bieten sich weiterhin in der Deschstraße. Eine neue Verkehrsführung gibt es auch in der Deschstraße. Sie wird künftig die Ringstraße überqueren. Auf den Hohenzollernring kann dann von der Innenstadt kommend nur noch links abgebogen werden.



Historische Stadterneuerung

Der Wittelsbacher Ring wird als Verbindungsstraße vollständig aufgegeben. Mit den Veränderungen zwischen Deschstraße und Lindenallee wird der historischen Grünzug vom Schlossgarten zum Godelsberg komplettiert. Ein Element der historischen Stadterneuerung, das in diesem Umfang in Aschaffenburg bisher einmalig ist.

Nun ist die Ringstraße also fertig. Der Durchgangsverkehr sowie der Verkehr zwischen den Stadtteilen kann jetzt auf der Ringstraße fließen. Auch ein neues Netz an Rad- und Gehwegen bis hin zur Goldbacher Straße ist entstanden. Der Ringschluss bringt für die „Ringersatzstraßen“, auf denen sich bisher dieser Verkehr bewegte, eine spürbare Entlastung. Damit diese Entlastungseffekte möglichst groß ausfallen, waren die für den Verkehr freigegebenen Bauabschnitte der Ringstraße in den letzten 20 Jahren immer von ergänzenden Maßnahmen an diesen „Ringersatzstraßen“ begleitet. Halb soviel Verkehr brachte dies etwa für das Hefner-Alteneck-Gebiet, die Südbahnhofstraße und das Brentano-Viertel. Auch jetzt beim letzten Bauabschnitt der Ringstraße muss der Entlastungseffekt für die „Ringersatzstraßen“ möglichst groß ausfallen. Deshalb behält die Stadt das bewährte Verfahren bei und verändert den Straßenraum.

Veränderungen im Straßenraum

Zum Straßenraum gehören neben den Fahrbahnen für Autos auch Radwege, Parkflächen, Gehwege und Aufenthaltsflächen. Am Hohenzollernring sollen zusätzliche Stellflächen als Längsparker entlang der westlichen Straßenseite ausgewiesen werden. Es gibt also mehr Stellplätze im „Herz-Jesu-Viertel“ für Bewohner und Besucher des Stadtteils. Außerdem soll selbstverständlich die Tempo 30-Zone auf den Hohenzollernring ausgedehnt werden. Für die Goldbacher Straße sind neue Wege und Fahrstreifen für Radfahrer vorgesehen. Auch hier soll die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden. Als mittelfristige Option wäre es sogar möglich, die Einmündung des Hohenzollernrings in die Goldbacher Straße zu einem Kreisverkehr umzubauen, um damit diesen östlichen Stadteingang besonders zu markieren. Eine neue Verkehrsführung gibt es auch in der Deschstraße. Sie wird künftig die Ringstraße überqueren. Auf den Hohenzollernring kann dann von der Innenstadt kommend nur noch links abgebogen werden.

Verkehrsprognosen versprechen Entlastung

Im Rahmen der Planfeststellung wurden Verkehrsprognosen erstellt. Sie lassen Verkehrsentslastungen in den bisher viel befahrenen Straßen der Innenstadt erwarten. Diese Verkehrsentslastungen werden wohl erst nach einiger Zeit zu spüren sein. Denn die Verkehrsteilnehmer brauchen Zeit, um sich auf eine neue Verkehrsführung einzustellen. Dann kann man auch in diesen Straßenräumen über eine Neuordnung des Verkehrsraums nachdenken.

Die Stadtverwaltung wird deshalb die Veränderung der Verkehrsabläufe im östlichen Stadtgebiet in den nächsten Monaten intensiv beobachten und dokumentieren. Dies gilt auch für den Straßenzug Löhergraben – Werbachstraße – Alexandrastraße – Würzburger Straße – Hofgartenstraße. Diese Wegstrecke wird heute zur östlichen Stadtumfahrung genutzt. Veränderungen in der Ampelschaltung sind an der Kreuzung Weichertstraße / Goldbacher Straße notwendig, da an dieser Stelle künftig die Weiterführung auf den großen Ringknoten Schönbornstraße / neue Glattbacher Straße notwendig ist, um auch aus der Ostrichtung die innere Goldbacher Straße zu entlasten.

Gestalten, wie es einst war

Unmittelbar nach der Ringstraßeneröffnung beginnt der Umbau des Wittelsbacher Rings zwischen Deschstraße und Lindenallee sowie der Lindenallee. Der Wittelsbacher Ring wird als Verbindungsstraße vollständig aufgegeben. Die Lindenallee erhält eine Busspur stadteinwärts. Diese Maßnahmen sind notwendig, um den historischen Grünzug vom Schlossgarten zum Godelsberg im Bereich Großmutterwiese und Fasanerie wieder herzustellen. Ein Element der historischen Stadterneuerung, das in diesem Umfang in Aschaffenburg bisher einmalig ist.

ZWEI NEUE GRÜNBRÜCKEN

Bahnlinie bestimmte
einst die Stadtentwicklung

In der Mitte des 19. Jahrhunderts entstand im Osten der Stadt, weit draußen vor der historischen Stadt, die Miltenberger Bahn. Sie liegt in einem tiefen Graben, der auf einer Länge von etwa 2 km nur an wenigen Stellen zu überqueren ist, denn insgesamt sind zwischen Hauptbahnhof und Südbahnhof nur 6 Brücken vorhanden. Der Bahngraben war mehr als 100 Jahre eine starke Barriere. Er zerschneidet den historischen Grünzug vom Schlossgarten zur Fasanerie und kappte auch etliche Talräume, die auf die Innenstadt zuführten, wie etwa den Zufluss zu den Schöntalseen, den Kühruhgraben oder den Schreibersgraben. Die Bahnlinie war ein extremer Eingriff in das Gefüge der Kulturlandschaft und bestimmend für die Stadtentwicklung im Osten von Aschaffenburg. Die Siedlungsentwicklung verlief perlschnurartig entlang der auf die Stadt zuführenden Hauptstraßen.

Ökologisch sinnvoll, historisch wertvoll

Der Bau der Ringstraße eröffnete die Chance, diese Barriere durchlässiger zu machen. Zwischen Schweinheimer Straße und Goldbacher Straße überspannen nun zusätzlich zu den vorhandenen Brücken zwei breite „Grünbrücken“ den Bahngraben und verbinden damit die Siedlungsräume auf 120 bzw. 175 m Länge. Die jetzt mit dem Ringschluss Ost im letzten Bauabschnitt neu entstehende Grünbrücke zwischen Großmutterwiese und Fasanerie ist aber nicht nur ein Beitrag zur ökologischen Verbesserung und zur Aufwertung der Grünstrukturen der Stadt. Sie stellt auch den historischen Grünzug vom Main zum Vorspessart wieder her. Er war im 18. Jahrhundert auf den mittelalterlichen Wallanlagen der Stadt und im Bereich der kurfürstlichen Gärten und Forsten entstanden. Dieser historische Grünzug durchzieht Aschaffenburg auf einer Länge von etwa 3 km von Ost nach West.

Kühruhgraben wird wieder geöffnet

Zusätzlich zu all diesen Aspekten bietet die neu geschaffene Grünbrücke aber auch die Chance, das Angebot an Naherholungsräumen für die dicht besiedelten Stadtteile im Osten auszuweiten. Selbstverständlich wird sich dieses Naherholungsangebot an den Bedürfnissen der Menschen, die in der Umgebung wohnen oder arbeiten, ausrichten. Denn es soll die Lebensqualität verbessern und muss daher vielfältige Ansprüche berücksichtigen und für verschiedene Altersgruppen offen sein. Es entstehen deshalb zusätzlich neue Spazierwege für alt und jung, Treffpunkte im Grünen und Orte des Verweilens. Die neue Grünbrücke zwischen Großmutterwiese und Fasanerie bietet allen Aschaffenburgern schon bald die Gelegenheit, ungestört von der Verkehrssituation aus der Innenstadt in den Spessart zu spazieren. Auf diesem Weg wird es vieles zu entdecken geben, unter anderem auch einen kleinen Bach. Der seit Jahrzehnten im Kanal fließende Kühruhgraben wird auf einer Strecke von etwa 400 m wieder geöffnet werden.



Zwischen Schweinheimer Straße und Goldbacher Straße überspannen zwei breite „Grünbrücken“ den Bahngraben und verbinden damit die Siedlungsräume.



Die jetzt mit dem Ringschluss Ost neu entstehende Grünbrücke zwischen Großmutterwiese und Fasanerie stellt den historischen Grünzug vom Main zum Vorspessart wieder her. Die neue Grünbrücke (hier rechts während der Bauphase) ist 175 Metern lang. Sie bietet allen Aschaffenburgern die Gelegenheit, aus der Innenstadt in den Spessart zu spazieren.





DIE BAHNPARALLELE ALS NEUER NORDRING

Wohngebiete vom Durchgangsverkehr entlasten



Die Bahnparallele wird als Nordring ins städtische Straßennetz eingebunden. Sie wird wohl täglich von etwa 27000 Kraftfahrzeugen befahren werden. Sie kann diese 27000 Kfz Tag für Tag auf zwei Fahrstreifen bewältigen, weil sie frei von Grundstückszufahrten ist und nur wenige Straßenkreuzungen besitzt.

Die Privatisierung und Umstrukturierung der Deutschen Bahn Anfang der 90er Jahre führte zur Stilllegung und zum Abbau von vielen Abstell- und Gütergleisen auf der Dammer Seite. Dieser Umstand ermöglichte es der Stadtverwaltung, eine parallel zur Bahn geführte Hauptverkehrsstraße zu planen: die Bahnparallele.

Erstmals in Gespräch war eine solche Bahnparallele 1977. Schon damals wollte man die Schillerstraße entlasten. Geplant war die Trasse seinerzeit entlang der Langestraße/Ottostraße. In den 90er Jahren verlagerte man sie weiter südlich. Nach einem langen Planungsprozess wurde die Bahnparallele sowohl im Westen wie im Osten (hier verzichtete man auf die Kolbornbrücke) in anderer Form wie einst in den 70er Jahren vorgesehen an die Ringstraße angebunden. Die Bahnparallele hat zwei Funktionen. Sie soll die neu gewonnene Stadtentwicklungsfläche Bahnhof-Nord erschließen und die Schillerstraße in ihrer Funktion als Nordtangente ersetzen. Folgerichtig wird sie inzwischen deshalb auch offiziell als „Nordring“ bezeichnet. Insbesondere die Wohngebiete in Damm und in der Innenstadt werden durch diesen Nordring vom Durchgangsverkehr entlastet.

Der neue Nordring

2006 wurde der Bebauungsplan rechtskräftig. Zuvor waren nicht weniger als 14 Planvarianten untersucht und hinsichtlich ihrer Entlastungswirkung bewertet worden. Der Spatenstich erfolgte Ende 2007. Die Baumaß-

nahme gliedert sich in zwei Bauabschnitte. Der erste Bauabschnitt beginnt an der Glattbacher Überfahrt und lässt die Bahnparallele zunächst im Bereich der neugebauten FOS/BOS enden, wo sie über die neue Querspange „Heinrich-Böll-Straße“ zunächst auf die Langestraße geführt wird. Seit Dezember 2012 ist dieser Abschnitt für den Verkehr frei.

Der zweite Bauabschnitt überquert die Müllerstraße in Hochlage. Er führt auf der einen Seite bis zur Linkstraße, auf der anderen Seite mittels einer neuen Bahnunterführung bis zur Hanauer Straße. Begonnen wurde dieser zweite Bauabschnitt 2011 mit aufwendigen Kanalarbeiten. Vor allem war ein 432 Meter langer Rohrvortrieb in zehn Metern Tiefe erforderlich, der unter der Bahn vom Schönbergweg bis zum Mainsammler reicht. Der Rohrvortrieb ist eine Methode, bei der Rohre im Erdreich durchgepresst werden, ohne die Straßen aufzugraben.

Wie geht es weiter?

Inzwischen sind Bäume und Sträucher gerodet und einige Bauten abgerissen worden. Nun muss die Deutsche Bahn AG Gleise zurückbauen, Kabel verlegen, Leitungsmasten versetzen und Signaltechnik ändern. Erst dann können die Brückenbauarbeiten für die neue Eisenbahnbrücke an der Hanauer Straße Ende 2013 beginnen. Diese Brückenbauarbeiten erfolgen im Rahmen eines Sperrpausenkonzeptes, wie es im Bahnjargon heißt – zu deutsch: Die Bahnstrecke wird zeitweise gesperrt. Unter anderem werden in den Sperrpausen die seitlich hergestellten Verschubblöcke der Eisenbahnbrücke dann in ihre endgültige Lage hineingeschoben. Es folgen noch Ausbauarbeiten wie Stützwände, Lärmschutzwände, Entwässerung, Straßenbau, Lichtsignalanlagen, Rad- und Gehwege und Bepflanzung, so dass die Fertigstellung des „Nordrings“ für Mai 2017 vorgesehen ist.

**Die Stadt Aschaffenburg wünscht
allen Autofahrerinnen und Autofahrern
auf der neuen Ringstraße
stets eine**

sichere und gute Fahrt!



STADT
ASCHAFFENBURG

EINLADUNG

Eröffnung der Ringstraße

Liebe Bürgerinnen und Bürger,
endlich ist die Ringstraße fertig.
Zur feierlichen Einweihung lade ich Sie herzlich ein.

Datum: Freitag, 28. Juni 2013

Uhrzeit: 17.15 Uhr

Ort: Tunnelmündung der
neuen Grünbrücke/Ludwigsallee

Programm: Grußworte; Segnung;
Offizielle Freigabe der Ringstraße
Musik: March Mellows Streetband

Ich freue mich auf Ihr Kommen!

Ihr

Klaus Herzog

Klaus Herzog
Oberbürgermeister

Achtung: Die Gäste werden gebeten, auf das Auto zu verzichten, da es keine Parkplätze gibt. Der Zugang zur Eröffnungsfeier ist nur über die Zu- und Abfahrtsrampen des neuen Ringstraßenteils an der Schießhausbrücke (Ludwigsallee) möglich.

Impressum

Herausgeber:
Stadt Aschaffenburg

Redaktion:
Carla Diehl, Dieter Schwab,
Mailin Seidel,
Dr. Susanne Vielhauer

Texte: Bernhard Keßler,
Wolfgang Krumbholz,
Detlef Martens,
Dr. Willi Reiland,
Dr. Susanne Vielhauer

Historische Beratung:
Hans Sommer

Fotos: Stadt- und Stiftsarchiv,
OBERMEYER
Planen + Beraten GmbH,
Seite 3: Stefan Gregor (2),
Victoria Schilde (2)

Anschrift der Redaktion:
Stadt Aschaffenburg,
Büro des Oberbürgermeisters,
Dalbergstraße 15,
63739 Aschaffenburg,
Telefon: 0 60 21 3 30 -13 79,
Telefax: 0 60 21 3 30 -3 80
E-Mail: presse@aschaffenburg.de,
Internet: www.aschaffenburg.de

Gestaltung, Satz und Druck:
Verlag und Druckerei
Main-Echo GmbH & Co. KG,
Weichertstraße 20,
63741 Aschaffenburg,
Telefon 0 60 21 39 60,
www.main-echo.de