

ART UND MASS DER BAULICHEN NUTZUNG GESTALTUNG DER BAULICHEN ANLAGEN

MI	MISCHGEBIET NACH § 8 BNBVO	SD	SATTELDACH MAXIM. 30°
WA	ALLGEMEINES WOHNGEBIET	FD	FLACHDACH
WR	REINES WOHNGEBIET	SD	SATTELDACH MAXIM. 52° DACHSTREIFEN
12	ZAHLE DER VOLLGESCHOSSE ZWINGEND	ZÄUNE	BIS 100 m HOHE
II, III, VIII	ALS HOCHSTGRENZE		
0,4	GRUNDFLÄCHENZAHLE		
0,8	GESCHÖSSFLÄCHENZAHLE		
u	GESCHLOSSENE BALWEISE		
△	EINZEL- u. DOPPELHAUSER		

ABSTANDSFLÄCHEN - SOWEIT SICH BEI DER AUSNUTZUNG DER LIEGBAUAREN FLÄCHEN GERINGERE ABSTANDSFLÄCHEN ALS NACH § 6 ABS. 3 u. 4 BAY BO VORGESCHRIEBEN ERGEBEN, WERDEN DISE MIT MASSEN FESTGESETZT

BAUGRENZEN

GRENZE UNTERSCHIEDLICHER NUTZUNG

GRENZE DES GELTUNGSBEREICHES DES BEBAUUNGSPLANES

GARAGEN u. NEBEN- u. GEMÄSS § 14 BNBVO SIND NUR INNERHALB DER ÜBERBAUBAREN FLÄCHEN ZULASSIG

FGS - TRENNSCHWELLSGARAGEN

GGK - UMLENKHAFTSTILLENPLATZE

MINDESTGRUNDSÜCKGRÖSSE: II GESCH. REHNEN MIND. 200 qm

III - VIII - MIND. III MAXIM. VIII VOLLGESCH.

SCHALLPEGELRICHTWERTE

WA ₁	TAG	NACHT
	55 dB(A)	40 dB(A)
WA ₂	60 dB(A)	45 dB(A)

BESTANDSANGABEN

VORHANDENE WOHNBÄUDE

NEBENBÄUDE

VERKEHRSFLÄCHEN

- STRASSENBEREINZUGSLINIE
 - ÖFFENTLICHE VERKEHRSFLÄCHEN
 - PARKPLATZ
 - GRÜNFLÄCHE
 - SICHTWINKEL ZÄUNE u. ANDERE SICHTHINDERNISSE NICHT HÖHER ALS 0,90 m
 - STRASSENHÖHEN ALT
 - NEU
 - BÖSCHUNG
- WEITERE NUTZUNGEN
- KINDERGARTEN
 - KIRCHE
 - TRAFD
 - KINDERSPIELPLATZ
 - FLÄCHEN FÜR DEN GEMEINBEDARF MIT LEITUNGSRECHTEN ZU BELASTENDE FLÄCHEN
 - ZU- u. AUSFAHRTSVERBOT
 - ZU PFLANZENDE BÄUME
 - FLÄCHEN FÜR DEN BAHNBEDARF



Der Entwurf des Bebauungsplanes wurde mit der Begründung gem § 2 Abs. 8 B BauO vom 15. JUN 1975 bis 24. JUN 1975 öffentlich ausgestellt.

Der Stadtrat hat mit Beschluß vom 21. JUN 1975 diesen Bebauungsplan gem. § 10 B Bau O beschlossen.

Der Bebauungsplan wird mit dem Tag der Bekanntmachung gem. § 12 B Bau O, das ist am 14. 4. 1975 rechtsverbindlich.

Aschaffenburg, den 12. 4. 1975

Aschaffenburg, den 18. 4. 1975

Aschaffenburg, den 12. 4. 1975

Aschaffenburg, den 18. 4. 1975

STADT ASCHAFFENBURG

Bebauungsplan für das Gebiet zw. Obernauer Str., Nordgrenze Fl.Nr. 6626, Ostgrenze Fl.Nr.6650, süd. Begrenzung der neu gepl. Str., West- u. Nordgrenze Fl.Nr.6657, Südgr.Fl.Nr. 6630/2 u.6630, West-, Süd- u. Ostgrenze Fl.Nr.6631, entl. der Obernauer Str. bis Haus Nr.30u.15, nördl. Begrenzung der gepl. Verkehrsführung zw. Südring, entl. der Fischerhohle bis Haus Nr.2 u. 5, entl. des Südringes bis Haus Nr.26 Südwestgrenze des Schlachthofgel., entl. der Miltenbergerbahn, einschl. der künft. Straßenflächen d. Liebigstr. auf eine Länge von ca. 80m, Adelenstr. u. Katharinenstraße

Auflagen gemäß Genehmigungsbescheid der Regierung von Unterfranken vom 10.01.1975 Nr. 420-905 a 29/73:

- Mit dem Bau des Tunnels in Zuge der Ringstraße darf erst dann begonnen werden, wenn die Verlegung der Staatsstraße 2309 (Obernauer Straße) mit Anschluß an die Ringstraße östlich der Bahnlinie Aschaffenburg-Miltenberg durch einen Bebauungsplan oder durch Planfeststellung rechtlich gesichert ist.
- Bei der Errichtung von Wohnungen im Lärmeinwirkungsbereich der Obernauer Straße sind in den jeweiligen bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahren geeignete bauliche und sonstige Lärmschutzmaßnahmen zu verlangen.

Geändert durch BPI, in Kraft getreten am 03.02.1989

Maßstab 1:1000

Nachtrag

zur Begründung von 6. 10. 1972 zum Bebauungsplan für das Gebiet zwischen Obernauer Straße, Nordgrenze Flur Nr. 6626, Ostgrenze Flur Nr. 6650, südliche Begrenzung der neu geplanten Straße, West- und Nordgrenze Flur Nr. 6657, Südgrenze Flur Nr. 6630/2 und 6630, West-, Süd- und Ostgrenze Flur Nr. 6631, entlang der Obernauer Straße bis Haus Nr. 30 und 15, nördliche Begrenzung der neu geplanten Verkehrsführung zwischen Südring, entlang der Fischerhehle bis Haus Nr. 2 und 5, entlang der Miltenberger Bahn einschließlich der künftigen Straßenfläche der Liebigstraße auf eine Länge von ca. 80 m, Adelenstraße, Katharinenstraße (Anbindung 3, Mainbrücke)

Der Stadtrat hat in der Sitzung vom 7. 5. 1973 zur Ausräumung vergetragener Bedenken und Anregungen folgende Änderungen beschlossen. Die bauliche Nutzung für das Gebiet zwischen Wilhelminen-, Helenen-, Berta- und Adelenstraße wird von reinem Wohngebiet in allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

Entsprechend den Empfehlungen des Gewerbeaufsichtsamtes Würzburg werden unter Berücksichtigung der vorhandenen Gewerbebetriebe und der in unmittelbarer Nähe befindlichen Störquellen

- a) der Bereich zwischen Clemensstraße, Bertastraße, Grenze der unterschiedlichen Nutzung und der Obernauer Straße als Mischgebiet,
- b) der Bereich zwischen Grenze der unterschiedlichen Nutzung, Bertastraße, Adelenstraße, Wilhelminenstraße und Emilienstraße als allgemeines Wohngebiet mit Schallpegelrichtwerten bei Tag 55 dB (A) und bei Nacht 40 dB (A),
- c) der Bereich zwischen Grenze der unterschiedlichen Nutzung, Emilienstraße, Wilhelminenstraße, Katharinenstraße und Obernauer Straße als allgemeines Wohngebiet mit Schallpegelrichtwerten als Sonderregelung bei Tag 60 dB (A) und bei Nacht 45 dB (A)

festgesetzt.

Die Weiterführung der Ringstraße ab Obernauer Straße auf eine Länge von ca. 185 m nach Osten erfolgt als Tunnel. Der Raum zwischen Clemensstraße, Obernauer Straße, Südring und verlängerter Liebigstraße ist vorerst nicht für eine Bebauung vorgesehen.

Aschaffenburg, 12. 5. 1973
Stadtplanungsamt

K. Kappeler

Begründung zum Bebauungsplan für das Gebiet zwischen Obernauer Straße, Nordgrenze Fl. Nr. 6626, Ostgrenze Fl. Nr. 6650, südliche Begrenzung der neu geplanten Straße, West- und Nordgrenze Fl. Nr. 6657, Südgrenze Fl. Nr. 6630/2 und 6630, West-, Süd- und Ostgrenze Fl. Nr. 6631, entlang der Obernauer Straße bis Haus Nr. 30 und 15, nördliche Begrenzung der neu geplanten Verkehrsführung zwischen Südring, entlang der Fischerhöhle bis Haus Nr. 2 und 5, entlang der Miltenberger Bahn einschließlich der künftigen Straßenfläche der Liebigstraße auf eine Länge von ca. 80 m, Adelenstraße, Katharinenstraße (Anbindung 3. Mainbrücke).

1.0 Zeitliche Abwicklung der Planung

Die ursprüngliche Planung der Ringstraße in ihren südlichen und östlichen Teilen wie sie von 1947 bis 1961 gegolten hat und im Flächennutzungsplan der Stadt Aschaffenburg von 1958 dargestellt ist, sah die Kreuzung mit der Obernauer Straße in einer Ebene vor. Diese ist auch Bestandteil der Festsetzungen des Baulinienplanes von 1961 (lt. Festsetzungsbescheid der Regierung von Unterfranken vom 19. 10. 1961 Nr. IV/3/805b 42 zwischen Floßhafenstraße und Obernauer Straße). Die Linienführung folgte dem Straßenzug Liebigstraße, Spessartstraße, Flachstraße, Moltkestraße bis zur Bayernstraße. Das Ergebnis der Planungstätigkeit der Professoren Guther und Schaechterle in den Jahren 1961 bis 1966 ist eine Ringstraße, die im Endausbau, sowohl unter der Obernauer Straße als auch unter der Miltenberger Bahn hindurchführen soll. Diese Konzeption verfolgt folgende Ziele:

1. Bündelung der Verkehrsbänder Bahn und Straße
2. niveaufreie Ausbildung der Knotenpunkte
3. Vermeidung einer Durchquerung von Bauquartieren.

Diese Planung ist im Gutachten von Professor Guther (Juni/Oktober 1967) dargestellt und danach vom Stadtrat gutgeheißen worden. Damit liegt seit 1967 die Trasse der Ringstraße nach Höhe und Lage im Grundriß fest. Alle Planungen im Bereich des Brückenkopfs der oberen Mainbrücke müssen darauf abgestimmt werden.

Die in der Planung Guther/Schaechterle dargestellte Knotenpunktlösung vom Jahr 1966/67 sieht vor, den aus Richtung Mainbrücke in die Obernauer Kolonie und den Bereich Liebigstraße zielenden Verkehr über die Koloseusstraße zu führen. Für diese Verkehrsbeziehung würden sehr große Umwege und andere Nachteile hingenommen werden müssen (siehe Anlage I). Deshalb ist im Jahre 1967/68 auf Anregung des Straßenbauamtes Aschaffenburg im Bereich

der Clemensstraße eine Ausfahrt aus Richtung West und eine Einfahrt in Richtung Ost von bzw. zur Ringstraße vorgesehen worden (siehe Anlage II). Nach diesem Entwicklungsstand ist der RE-Entwurf vom 25. 7. 1969 für die Mainbrücke und den rechten Brückenkopfbereich erstellt und eingereicht worden. Er hat am 17. 12. 1969 den Prüfvermerk der Obersten Baubehörde erhalten (siehe Anlage II).

Diese Planung hätte harte Eingriffe in die bestehende Bebauung gebracht. Zwischen dem Clemensheim einerseits und der Gruppe der Wohnhäuser Clemensstraße Nr. 7, 9 und 11, sowie Obernauer Straße Nr. 33 und Emiliensstraße Nr. 18 andererseits hätten die Zufahrts- und Abfahrtsrampe in einem Tiefeneinschnitt mit beidseitigen Stützmauern hindurchgeführt werden müssen. Aufgrund dieser städtebaulichen Mängel, die durch diese Fassung entstanden wären, wurden im Zusammenarbeit mit der Regierung von Unterfranken, dem Staatl. Straßenbauamt und den städtischen Baureferaten zusammen mit dem Herrn Oberbürgermeister im Mai 1970 weitere Überlegungen zur Verbesserung der bisherigen Planfassung begonnen.

Das Ergebnis dieser Untersuchungen wurde vom Planungs- und Verkehrsausschuß am 20. 10. 1970 gebilligt. Die Hauptmerkmale dieser Lösung sind wie folgt zu kennzeichnen:

1. Die Fahrbeziehungen, die bei den bisherigen Planfassungen entweder über die Koloseusstraße oder über den o.g. Rampeneinschnitt an der Obernauer Straße zu erfolgen hätten, werden über eine parallel zur Ringstraße verlaufenden Rampe geführt mit unmittelbarem Anschluß an der Obernauer Straße. Im Endausbau wird diese ergänzt durch 3 weitere Rampen, die später für das dortige Bauquartier einen Vollanschluß herstellen. (Holländer Lösung) ca. 350 m östlich ist ein weiterer Anschluß für die "neue Obernauer Straße" (St. 2309) vorgesehen (siehe Anlage IV, V und VI).
2. Die parallele Rampe ist ein Bestandteil der Brücke und ist somit Element des 1. Bauabschnittes (siehe Anlage IV und IX).

Im Bezug auf die neue Einfädelung der St. 2309 von Obernau sind 1970 folgende Planungsvarianten untersucht worden:

1. Entlang des Floßhafens mit unmittelbarer Verknotung am Brückenbauwerk über ein Rampenpaar mit jeweils 270 m Länge
2. an der Obernauer Straße verbleibend
3. zwischen Miltenberger-Bahnlinie und Bertastraße
4. durch das Gelände Petri beim ehemaligen Bahnweg (lt. Festlegung des Flächennutzungsplanes).

Aus technischen und städtebaulichen Gründen wurde die Möglichkeit 1 ausgeschieden. Die vorhandene Ufersilhouette wäre stark gefährdet gewesen, u.a. hätten ca. 50 000 qm Grün- und Bauflächen für Rampen und Randaufschüttungen geopfert werden müssen. Auch die Möglichkeit 2, die Obernauer Straße auf ihrer bisherigen Trasse zu belassen, ist aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen auf die Dauer nicht vertretbar (Durchquerung des Wohnbereichs zwischen Bahnlinie und Mainufer).

Als wesentlich darf herausgestellt werden, daß die Anbindung der neuen Obernauer Straße St. 2309 der geplanten Siedlungsentwicklung südlich von Aschaffenburg ("Programm Bayern II") gerecht wird.

Die innerhalb des Geltungsbereiches vorgesehenen Verkehrsflächen sind auf diese Forderung abgestellt, so daß bei Bedarf die Anbindung der neuen Obernauer Straße lt. Möglichkeit 4 erfolgen kann. Alle o.g. Möglichkeiten wurden zwischen 1971 und 72 in der Öffentlichkeit heftig diskutiert. Unter anderem fand eine Bürgerversammlung für den Stadtteil Aschaffenburg-Süd am 3. Mai 1971 statt. Pläne und Modelle wurden im dortigen Clemensheim im März 1972 ausgestellt und von Vertretern des Stadtplanungsamtes erläutert.

2.0 Lage und Umfang des Plangebietes

Wesentlicher Bestandteil der Festsetzungen innerhalb des Geltungsbereiches ist die Verkehrsführung der Ringstraße mit ihren dortigen Anbindungen im Endausbauzustand. Die damit zusammenhängenden städtebaulichen Probleme im Bereich der Obernauer Kolonie erforderten eine Einbeziehung der dortigen Wohnbereiche, deren Flächen zum Teil noch als Gartengelände genutzt werden.

Um das Feststellungs- bzw. Genehmigungsverfahren beschleunigt abwickeln zu können, wurde darauf verzichtet, die Festsetzungen über die Anbindung der St. 2309 in den Geltungsbereich einzuziehen. Der Aufstellungsbeschuß für den Bebauungsplan, in dessen Bereich die Anbindung und die Trasse der St. 2309 festgelegt werden soll, wurde am 27. 5. 1968 gefaßt.

Um insgesamt die Pläne zu sichern, beabsichtigt die Stadt Aschaffenburg das Planfeststellungsverfahren, für diesen Bebauungsplanentwurf lt. Beschluß von 1968 unmittelbar folgen zu lassen. Eine Änderung des Bebauungsplanes für das Gebiet zwischen Floßhafen, Lamprechtstraße, Obernauer Straße und dem Weg Fl. Nr. 6691/3 ist notwendig, weil sowohl durch Brückenkopf als auch durch neue Planungsabsichten (Verdichtung der Wohnbebauung, Beseitigung der störenden Gewerbebetriebe) Neufestsetzungen erforderlich sind.

2.1 Erschließung und Versorgung

Die benachbarten Bereiche des innerhalb des Geltungsbereiches enthaltenen Wohngebietes südlich der Clemensstraße bilden zusammen mit dem Gebiet nördlich der geplanten Ringstraße ein Wohnquartier mit ca. 1600 Einwohnern. Angebunden an den überörtlichen Verkehr ist dieses Quartier durch den Südring und die Obernauer Straße. Im Endausbau ist die überörtliche Verkehrsanbindung bzw. die Anbindung an der Ringstraße über dem Knotenpunkt Ringstraße/Obernauer Straße vorgesehen. Die Größe dieses Gebietes und die zu erwartende Verkehrsfrequenz rechtfertigt diesen unmittelbaren Anschluß an der Ringstraße. Zusammen mit dem Gebiet südöstlich der Miltenberger Bahnlinie (Hefner-Alteneck-Straße) werden bei einer Einwohnerzahl von rd. 3600 3000-4000 Fahrtenpaare über diesen geplanten Anschluß abzuwickeln sein. Der zweite geplante Anschluß der etwa 400 m weiter östlich für die neue Obernauer Straße hergestellt werden wird, bietet die Gewähr, daß der Wohnbereich zwischen Miltenberger Bahn und Mainufer nicht mehr von überörtlichen Verkehrsströmen durchquert wird. Zur unmittelbaren Erschließung der Grundstücke südlich der Clemensstraße wurde im wesentlichen das vorhandene Verkehrsnetz zugrunde gelegt. Zu ändern bzw. neu zu bauen sind die Emilienstraße, Katharinenstraße, Klarastraße und die Wilhelminenstraße (Straßenverbreiterungen). Der vorhandene bzw. zu erwartende Fußgängerverkehr zwischen dem Wohngebiet südlich der Clemensstraße, dem Erholungsgebiet am Mainufer und dem Stadtkern bzw. den nördlich anschließenden Baugebieten, erfolgt im Bereich der Brückenanbindung bzw. neu geplanten Gehsteige und Fußwege. Als wesentliche Wegebeziehungen sind zu erwähnen:

Clemensstraße - Fußgängerunterführung - Mainufer;
Liebigstraße - Fußgängerunterführung -
Bertastraße - Kindergarten;
Südring - Fußgängerunterführung -
Liebigstraße (Verlängerung Fischerhöhle) - Fußweg entlang der nördlichen Brückenrampe - Fußgängerunterführung Brückenrampe - Fußgängerunterführung Obernauer Straße - Mainufer;
Fischerhöhle - Ampel - gesteuerter Fußgängerüberweg -
Liebigstraße - Bertastraße;
Obernauer Straße - Ampel - gesteuerter Fußgängerüberweg parallel zur Obernauer Straße.

2.2 Öffentliche Einrichtungen und Läden

Die derzeitige Einwohnerzahl der Obernauer Kolonie sowie der nördlich der künftigen Ringstraße gelegenen Bauquartiere von rd. 1600 Einwohnern reicht nicht aus, um Versorgungseinrichtungen, Läden und dergleichen, für den Nahbedarf ausreichend tragfähig zu gestalten. Als wesentlicher Bestandteil dieser Planung ist daher vorgesehen, die geplante Einwohnerzahl von 1600 auf ca. 2700 zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen sind folgende Neubebauungen vorgesehen:

1. Am Floßhafen nördlich und südlich der Ringstraße + 540 Einwohner
2. An der Wilhelminenstraße und Emilienstraße (Kleingartengelände)
+ 540 Einwohner

Auf dem Gelände der Schwestern "von der göttlichen Vorsehung" Aschaffenburg, befindet sich ein Kindergarten mit ca. 96 Plätzen und eine Kapelle, die den dortigen Bewohnern für Gottesdienste zur Verfügung steht. Der Einzugsbereich des vorhandenen Kindergartens mit einem Radius von ca. 400 - 500 m umfaßt o. g. Wohngebiete, die künftig 2680 Einwohner erreichen werden.

2.3 Räumliche Gestaltung in Neubaugebieten

Um den Einwohnerzuwachs von ca. 500 Einwohnern erreichen zu können, ist es notwendig, die Maximalwerte der Baunutzungsverordnung der geplanten Bauquartiere Wilhelminenstraße und Emilienstraße voll auszunutzen. Im Interesse der Flexibilität und eines offenen Programms wurden keine Einzelfestsetzungen über Hausgruppen aufgenommen. Dies gilt auch für den öffentl. Spielplatz, der bezüglich seines Standortes und seines Zuschnittes nicht festgelegt wurde. Es wird deshalb Aufgabe des planenden Architekten bzw. Bauträgers dieser Wohngruppe sein, den vorgesehenen Spielplatz so unterzubringen, daß er sich an die übrigen Spiel- und Freiräume sinnvoll anschließt. Mit Rücksicht auf die an das Bauquartier an der Wilhelminenstraße anschließenden Grundstücke, die überwiegend mit Ein- und Zweifamilienhäusern bebaut sind, wurde eine Staffelung der Geschosshöhen vorgenommen, damit abweichend von der Bayer. Bauordnung im Interesse einer guten Belichtung und Besonnung größere Hausabstände erzielt werden können.

2.4 Flächennachweis innerhalb des Geltungsbereiches

Verkehrsfläche für das Wohngebiet südlich der Clemensstraße	1.3100 ha	
Spielplatz an der Wilhelminenstraße	0.0500 ha	
Kleingartengelände entlang der Bahn	0.4400 ha	
Bahnkörper	0.9600 ha	
Mischgebiet an der Bertastraße	0.1500 ha	
Allgemeines Wohngebiet (unbebaut)	1.5000 ha	
Allgemeines Wohngebiet (bebaut)	1.9700 ha	
Reines Wohngebiet (bebaut)	1.4400 ha	
<hr/>		
Bruttowohngebiet: südlich der Clemensstraße	7.8200 ha	7.8200 ha
Nettowohngebiet:	5.0600 ha	
Mischgebiet am Schlachthof (Netto)		0.8900 ha
Verkehrsfläche der Fahrbahnen und Gehsteige zwischen Clemensstraße, Brückenkopf, Schlachthof und nördlicher Geltungsbereichsgrenze		2.8800 ha
Verkehrsbegleitgrün		1.2400 ha
<hr/>		
Bruttoplanungsgebiet		12.8300 ha

Einwohnerzahl heute: 706 EW
Einwohnerzahl geplant: 1400 EW

Nettowohndichte für das Gebiet südlich der Clemensstraße

vorhanden: $\frac{706}{5,06} = 140 \text{ EW/ha}$

geplant: $\frac{1400}{5,06} = 278 \text{ EW/ha}$

3.0 Kostenzusammenstellung

3.1 Verkehrsanlagen Anbindung 3. Mainbrücke - Zwischenausbau bis 1974 auf der Grundlage des RE-Entwurfs von 1972

Mainbrücke 2-spurig	8.917.000,--
Brücke Bahnweg über die Miltenberger Bahn	
4-spurig	1.185.000,--
Fußgängerunterführung an der Clemensstraße	160.000,--
Grunderwerb für die Anwesen Obernauerstraße 19, 21, 40; sowie der Teilflächen Obernauerstr. 38 und Fl.Nr. 6653 Gemarkung Aschaffenburg	2.640.000,--
Straßenbau	1.703.000,--
Fußwege	170.000,--
Kanalumlegung	300.000,--
Unvorhergesehenes	1.055.000,--
Mehrwertsteuer	1.774.300,--
	<hr/>
	17.904.300,--

Umlegung der Leitungen für Gas und Wasser und Elektrizität	443.000,--
Planung und Bauleitung	852.700,--

Gesamtkosten 19.200.000,--

3.2 Erschließung der unbebauten Flächen an der Clemensstraße und Wilhelminenstraße

3.21 Stromversorgung	
Trafostation Wilhelminenstraße	34.800,--
Kabelanschluß	18.000,--
Niederspannungsleitungen	38.000,--
	<hr/>

90.800,--

3.22 Gas- und Wasserversorgung	16.000,--
--------------------------------	-----------

3.23 Straßenbau in der Katharinenstraße, Wilhelminenstraße, Klarastraße, Emilienstraße	228.200,--
--	------------

Gesamtkosten zur Erschließung der unbebauten Flächen gem. 3.2 335.000,--

Aschaffenburg, 6. 10. 1972
Stadtplanungsamt

Rieder

Erläuterung zu Punkt 2 - rechtsmainischer Brückenkopf der oberen Mainbrücke - Bebauungsplanentwurf zwischen Obernauer Straße, Nordgrenze Fl. Nr. 6626, Ostgrenze Fl. Nr. 6650, südliche Begrenzung der neu geplanten Straße, West- und Nordgrenze Fl. Nr. 6657, Südgrenze Fl. Nr. 6630/2 und 6630, West-, Süd- und Ostgrenze Fl. Nr. 6631, entlang der Obernauer Straße bis Haus Nr. 30 und 15, nördliche Begrenzung der neu geplanten Verkehrsführung zwischen Südring, entlang der Fischerhöhle bis Haus Nr. 2 und 5, entlang des Südrings bis Haus Nr. 26. Südwestgrenze des Schlachthofgeländes, entlang der Miltenberger Bahn, Adelenstraße, Katharinenstraße (Anbindung 3. Mainbrücke).

Die ursprüngliche Planung der Ringstraße in ihren südlichen und östlichen Teilen wie sie von 1947 bis 1961 geolten hat, sah die Kreuzung mit der Obernauer Straße in einer Ebene vor (lt. Festsetzungsbescheid der Regierung von Unterfranken vom 19. 10. 1961 Nr. IV/3/905b 42 zwischen Floßhafenstraße und Obernauer Straße). Die Linienführung folgte dem Straßenzug Liebigstraße, Spessartstraße, Flachstraße, Moltkestraße bis zur Bayernstraße. Das Ergebnis der Planungstätigkeit der Professoren Guther und Schaechterle ist eine Ringstraße, die im Endausbau, sowohl unter der Obernauer Straße als auch unter der Miltenberger Bahn hindurchführen soll. Diese Konzeption verfolgt folgende Ziele:

1. Bündelung der Verkehrsbänder Bahn und Straße
2. niveaufreie Ausbildung der Knotenpunkte
3. Vermeidung einer Durchschneidung von Bauquartieren.

Diese Planung ist auf Seite 27 der "Planung für Aschaffenburg" von Professor Guther (Juni/Oktober 1967) dargestellt und danach vom Stadtrat gutgeheißen worden. Damit liegt seit 1967 die Trasse der Ringstraße nach Höhe und Lage im Grundriß fest. Alle Planungen im Bereich des Brückenkopfs der oberen Mainbrücke müssen darauf abgestimmt werden.

Die in der Planung Guther/Schaechterle dargestellte Knotenpunktlösung vom Jahr 1966/67 hat ihre Ausfahrt für den aus Richtung Mainbrücke kommenden Verkehr in der Koloseusstraße. Für diese Verkehrsbeziehung würden sehr große Umwege und andere Nachteile hingenommen werden müssen. (siehe Anlage I). Deshalb ist im Jahre 1967/68 auf Anregung des Straßenbauamtes Aschaffenburg im Bereich der Clemensstraße eine Ausfahrt aus Richtung West und eine Einfahrt in Richtung Ost von bzw. zur Ringstraße vorgesehen worden. Nach diesem Entwicklungsstand ist der RE-Entwurf vom 25. 7. 1969 für die Mainbrücke und den rechten Brückenkopf-bereich erstellt und eingereicht worden. Er hat am 17. 12. 1969 den Prüfvermerk der Obersten Baubehörde erhalten. (siehe Anlage II).

Diese Planung bringt harte Eingriffe in die bestehende Bebauung. Zwischen dem Clemensheim einerseits und der Gruppe der Wohnhäuser Clemensstraße Nr. 7,9 und 11, sowie Obernauer Straße Nr. 33 und Emilienstraße Nr. 18 andererseits, müssen die Zufahrts- und Abfahrtsrampe in einem Tiefeneinschnitt mit beidseitigen Stützmauern hindurchgeführt werden. Aufgrund dieser städtebaulichen Mängel, die durch diese Fassung entstehen würden, wurden in Zusammenarbeit mit der Regierung von Unterfranken, dem Staatl. Straßenbauamt und den städtischen Baureferaten zusammen (mit dem Herrn Oberbürgermeister) im Mai 1970 weitere Überlegungen zur Verbesserung der bisherigen Planfassung begonnen.

Das Ergebnis dieser Untersuchungen wurde von Planungs- und Verkehrsausschuß am 20. 10. 1970 gebilligt. Die Hauptmerkmale dieser Lösung sind wie folgt zu kennzeichnen:

1. Die Fahrbeziehungen, die bei den bisherigen Planfassungen entweder über die Koloseusstraße oder über den o.g. Rampeneinschnitt an der Obernauer Straße zu erfolgen hätten, werden über eine parallel zur Ringstraße verlaufenden Rampe geführt mit unmittelbarem Anschluß an der Obernauer Straße. Im Endausbau wird diese ergänzt durch 3 weitere Rampen, die später für das dortige Bauquartier einen Vollanschluß herstellen. (Holländer Lösung) ca. 350 m östlich ist ein weiterer Anschluß für die "neue Obernauer Straße" (ST 2309) vorgesehen.
2. Die parallele Rampe ist ein Bestandteil der Brücke und ist somit Element des 1. Bauabschnittes (siehe Anlage IV).

Weitere Planungsvarianten beschäftigten sich mit der Anbindung "der neuen Obernauer Straße" (siehe Anlage III und V). Die in der Anlage V dargestellte Lösung wurde vom Stadtrat am 17. 4. 1972 als Grundlage für die Ausarbeitung des Bebauungsplanes beschlossen.

Aschaffenburg, 2. 8. 1972
Stadtplanungsamt

Fieger