



3

### 3. Städtebauliche Ausgangslage im Quartier

Folgende Straßen liegen im betreffenden Untersuchungsquartier und wurden entsprechend hinsichtlich der Analyse der städtebaulichen Ausgangslage betrachtet:

Schillerstraße 58-103 | Dyroffstraße 1, 3, 4 | Boppstraße 31, 33, 35 | Schneidmühlweg 78b-103, 70, 72, 74, 76, 78a | Antoniusstraße 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 18, 20, 22 | Paulusstraße 1, 7 | Dammer Straße 25, 27, 30 | Seestraße 1, 3, 5, 7, 9, 9a, 13, 15, 17, 19, 21, 27, 29, 31, 33, 33a, 35 | Merlostraße 26, 26a, 28, 30, 32 | Mühlstraße 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 38, 46, 50, 52, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70 | Haidstraße 1-83 | Wörnerstraße 1, 3, 4, 6, 8, 10, 12, 51 | Kupfergasse 1-15 | Brückenstraße 1-22 | Dorfstraße 1, 1a, 3, 5 | Schulstraße 4-64 | Mittelstraße 1-57 | Burchardstraße 1-30

#### 3.1. Öffentlicher Raum

Öffentliche Räume und die vielseitige Nutzung dieser sind eine Voraussetzung städtischen Lebens und Miteinanders der dort lebenden Stadtbevölkerung. Sie dienen in erster Linie der Multifunktionalität und sollen in ihrer Funktion und durch ihre Nutzung dazu beitragen attraktive Treffpunkte zu schaffen, die allen Generationen und Interessengruppen innerhalb der Nachbarschaft (oder des Quartiers) zur Verfügung stehen und Gemeinschaft und Austausch untereinander fördern. Ob öffentliche Räume letztlich als Konsumraum, als Kommunikationsraum oder als Erholungsraum gestaltet, verstanden und genutzt werden, hängt von den Bedarfen, den Möglichkeiten und der Situation im städtebaulichen und sozialen Umfeld ab (vgl. bpb 2018).

Im Quartier existieren wenige öffentliche Plätze, Parks oder Nutzflächen, an denen die Quartiersbewohnerinnen und -bewohner zusammenkommen können. Auch die Kirche St. Michael verfügt lediglich über den gleichnamigen Vorplatz (auf dem bisher die Parkfunktion dominiert). Einrichtungen wie Cafés und ein Spielplatz sind zwar vorhanden, doch der sonstige **öffentliche Raum im Quartier** ist stark auf den Verkehrsraum begrenzt und wirkt daher an einigen Stellen unbelebt und uneinladend, da er **rein funktional genutzt** wird. Vor dem Hintergrund, dass der historische Dorfkern des Ortsteils Damm sich etwas nördlich des Quartiersgebiets befindet und sich mit der Zeit erst nach Süden (in den Bereich der Schillerstraße) verlagert hat, existiert auf Quartiersebene kein historisch gewachsener Marktplatz o.ä. (bis auf den Michaelsplatz), der die Funktion eines verkehrsberuhigten, sozialen Quartierstreffpunkts mit hoher Aufenthaltsqualität innehat und zum Austausch und Verweilen einlädt.

Wie bereits erwähnt, bestehen hier vonseiten des Auftraggebers bereits Planungen, die eine Neugestaltung der „Neuen Mitte Damm“ rund um den Michaelsplatz betreffen. Darin ist eine Verkehrsreduzierung inkl. Parkplatzverlegung und neuen Querungsmöglichkeiten vorgesehen, ebenso wie gestalterische Aufwertungsmaßnahmen und eine intensive Begrünung (vgl. hierzu Wettbewerbsergebnis Neue Mitte Damm, 2020).

1. PREIS



Abbildung 13: Freiflächenplan Michaelsplatz (1. Preis).

Quelle: Holl Wieden Partnerschaft 2019/20

### 3.2. Nutzungs- und Eigentümerstruktur

Im Quartier Kernbereich-Damm leben derzeit ca. **2.749 Bewohnerinnen und Bewohner** (vgl. anteilige Bewohner in den betreffenden Distrikten nach Einwohnermeldedatenbank Stadt Aschaffenburg 2021). Die Bestandsbebauung im Quartier ist durch einen Mix von städtischer Blockrandbebauung und teils historischer Haus-Hof-Bebauung geprägt. Teilweise ist auch eine Zeilenbebauung vorhanden und vereinzelt gibt es Ein-/ Zweifamilienhäuser.

Das Gros der Bebauung ist zwischen den 1920er und Ende der 1960er Jahre errichtet worden (s. Karte Baualtersklassen in Kapitel 4.1). Es dominieren Wohnhäuser im Mehrfamilienhaussegment, die entweder selbst von den privaten Eigentümerinnen und Eigentümern bewohnt werden oder vermietet sind. Aufgrund der zudem kleinteiligen und diversifizierten Dienstleistungs- und Gewerbestrukturen und dem Vorhandensein mehrerer öffentlicher Einrichtungen (Sportverein, Kirchengemeinde etc.) ist die Struktur des Quartiers als sehr heterogen zu bezeichnen. Laut städtischem Registerauszug gibt es mit Stand 2021 **ca. 392 Privateigentümerinnen und -eigentümer** im Quartier sowie **ca. 26 gewerbliche** (bzw. sonstige wie Vereine oder soziale Träger) (vgl. Einwohnermeldedatenbank Stadt Aschaffenburg 2021).

### 3.3. Baudenkmale, erhaltenswerte Substanz und Leerstand

Innerhalb des abgegrenzten Untersuchungsraums gibt es einige nennenswerte registrierte Bau- und Bodendenkmale. Ein Bodendenkmal ist die ehemalige Michaelis-Kapelle an der Dorfstraße 5. Sie ist ein dreiseitig geschlossener Saalbau mit Halbwalmdach von 1580, welcher 1665 und 1714 renoviert wurde. Heute dient sie als Kapelle und Feuerwehrgerätehaus. Direkt gegenüber, an der Dorfstraße 1, steht das ehemalige Verwaltungsgebäude der Dämmer Steingutfabrik (1827-1884), welches später zum Gasthaus „Zum grünen Baum“ wurde. Das Gebäude ist ein zweigeschossiger Walmdachbau mit Zwerchhaus und besteht aus verputztem Fachwerk und Sandsteinquader. Es stammt aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Das bekannteste Baudenkmal im Quartier ist die katholische Pfarrkirche St. Michael aus dem Jahr 1874/77. In der Haidstraße 15 befindet sich ein Wohnhaus, welches ein zweigeschossiger giebelständiger Fachwerkbau aus dem Jahr 1730 ist. In der gleichen Straße (Hnr. 31) steht ein zweigeschossiger giebelständiger Satteldachbau aus Fachwerk aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts (vgl. Bayern Atlas 2023).

Hinsichtlich möglicher Leerstände konnten innerhalb des Quartiers im Zuge der Begehungen lediglich punktuell, jedoch **keine nennenswerten Leerstände** ermittelt werden, deren Vorhandensein für die Zielstellungen des vorliegenden Quartierskonzepts von Bedeutung wären.

### 3.4. Nutzbare Grün- und Freiraumstrukturen (aus städtebaulicher Sicht)

#### Grüne Infrastruktur / Erholungsräume

Urbanes Grün macht städtische Räume nicht nur attraktiver und lebenswerter, sondern Stadtgrün reguliert die Temperatur, reinigt die Luft und wirkt sich damit positiv auf das Stadtklima und auf die Gesundheit ihrer Bewohnerinnen und Bewohner aus. Grün- und Freiflächen bieten Lebensraum für Flora und Fauna und unterstützen die biologische Vielfalt in der Stadt. Da weltweit immer mehr Menschen in dicht besiedelten Städten und Agglomerationen leben wollen bzw. werden, nimmt die Bedeutung einer „Grünen Infrastruktur“ zur aktiven Nutzung, als Treffpunkte, zur sportlichen Betätigung oder aus Erholungsgründen zukünftig zu.

Erlebbarer Grün- und Freiraumstrukturen für die Bewohnerinnen und Bewohner im Quartier sind aufgrund der oben genannten dichten Bebauung vor allem entlang der Aschaff am nördlichen Quartiersrand zu finden. Die Zugangsmöglichkeit zu diesem klimaökologisch wertvollen Naherholungsraum soll zukünftig verbessert und die Aufenthaltsmöglichkeiten dort weiter ausgebaut werden. Mehrere Planungen vonseiten der Stadt liegen hier bereits vor und stehen vor der Umsetzung.

Südlich davon bis zur Mühlstraße/ Seestraße sind im öffentlichen Raum wenige Grün- und Freiflächen zu finden. Vereinzelt grüne Inseln befinden sich am Spielplatz an der Schillerstraße und im Schulhof der Schillerschule. Durch die dichte Bebauung und die Zentralität des Stadtteils Damm besteht jedoch eine hohe Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Raum (Parkraumdruck, Fuß- und Radwege, Verkaufsflächen etc.).



Abbildung 14: Uferbereich der Aschaff. Quelle: Wasserwirtschaftsamt Stadt Aschaffenburg 2023

Dagegen befinden sich in privaten Hinterhöfen und Innenbereichen zwischen den bebauten Strukturen (z.B. zwischen Antonius- und Schulstraße) häufig begrünte und entsiegelte Flächen. Auffällig große zusammenhängende Grün- und Freiraumstrukturen finden sich auf Quartiersebene in den ausgedehnten (halböffentlichen) Hinterhöfen des Wohnblocks zwischen Burchardtstraße, Mittelstraße sowie Seestraße, da aufgrund der aufgelockerten Blockrandbebauung ein großflächiger rückwärtiger Innenbereich existiert, der auf einer Fläche von etwa 1,6 ha gänzlich frei von Bebauung sowie großteils entsiegelt ist und damit eine „grüne Oase“ für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie aus Klimaanpassungssicht einen **klimaökologischen Gunstraum** (s. hierzu Kapitel 3.5) darstellt.

Straßenbegleitende Grünzüge sind im Quartier nur in geringem Ausmaß vorhanden. Ein positives Beispiel für eine gut beschattete Wohngebietsstraße stellt die Paulusstraße am südlichen Quartiersrand dar.

Wenn Grünstrukturen den öffentlichen Raum prägen, befinden sich diese häufig in privaten Gärten und erwecken nur den Anschein von „öffentlichem“ Grün. Damit sind sie für die Öffentlichkeit auch nicht nutzbar. Positiv hervorzuheben ist das teils hohe Alter des Baumbestands inmitten der bewohnten Strukturen.



Abbildung 15: öffentliche und private Grünstrukturen im Quartier. Quelle: DSK GmbH, EVF GmbH 2022

### Blaue Infrastruktur

Neben grüner Infrastruktur ist besonders das Vorhandensein von blauer Infrastruktur wie stehende oder fließende Gewässer wichtig für die Lebensqualität der Stadtbevölkerung. Damit sind laut Grünbuch Stadtgrün des (ehem.) Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB, jetzt BMUV) „Seen, Flüsse und Bäche sowie feuchte Grünflächen im Stadtgebiet“ gemeint. Da sie die Luftfeuchtigkeit erhöhen und für Kühlung sorgen, werden sie von den umliegenden Bewohnerinnen und Bewohnern häufig und gerne genutzt (vgl. BMUB: Grünbuch Stadtgrün 2015 S. 56).

Die Aschaff am nördlichen Rand des Untersuchungsgebiets ist das einzige fließende Gewässer in Quartiersnähe. Sie ist ein Nebenfluss des Mains und liefert für die dort lebende Bevölkerung eine hohe Lebensqualität.

*Hinweis: Aufgrund der intensiven Betrachtung der Ausgangssituation im Quartier im Bereich der Klimaanpassung, wird in diesem Kapitel nicht intensiver auf die Analyse der Grünen und Blauen Infrastruktur eingegangen, um Redundanzen zu vermeiden.*

### 3.5. Bestandsanalyse zur Klimaanpassung

#### 3.5.1. Der Klimawandel und die Notwendigkeit für Klimaanpassungsmaßnahmen

Die Auswirkungen des Klimawandels wurden in der Klima-Anpassungsstrategie 2021 für Aschaffenburg bereits sehr detailliert herausgearbeitet. Es wird deshalb auf eine Herleitung der Wirkzusammenhänge des Klimawandels auf das städtische Quartier verzichtet und auf die Klima-Anpassungsstrategie verwiesen. Hierauf aufbauend sollen die folgenden Analysen die Betroffenheit sowie Lösungsansätze für das Quartier „Kernbereich Damm“ aufzeigen.

#### 3.5.2. Verortung innerhalb der Klimafunktionskarte

Der Stadtteil Damm ist relativ zentral gelegen. Die Grenze des Quartiers ist in Abbildung 16 schwarz hervorgehoben. Im Norden verläuft die Aschaff nahe der Quartiersgrenze. Laut eines für die Stadt erstellten Klimagutachtens ist die Hauptwindrichtung Südost oder Südwest. Eine Frischluftzufuhr in das Quartier aus diesen Richtungen wird durch die Stadtfläche Aschaffenburgs größtenteils erschwert. Aus diesem Grund stellt die Aschaff einen wichtigen klimatischen Entlastungsfaktor für das Quartier dar. In Fließrichtung des Flusses wird Frischluft aus dem nordöstlichen Kalt- und Frischluftentstehungsgebiet in den nördlichen Teil des Stadtteiles transportiert. In Kaltluftentstehungsgebieten entsteht nachts über natürlichen bzw. naturnahen Oberflächen durch Wärmeabstrahlung Kaltluft. Über Kaltluftleitbahnen können diese Luftmassen dann in thermisch belastete innerstädtische Gebiete gelangen. Von Frischluftbahnen wird gesprochen, wenn die Kaltluftzufuhr die Luftqualität verbessert, also frei von Emissionsquellen ist (z.B. bei Entstehungsgebieten in naturnaher Umgebung und ausreichend Vegetation). Kaltluftleitbahnen können, wie im Falle der Aschaff, Fließgewässern folgen, oder sie fließen leicht hangabwärts durch niedrig bewachsene oder unverbaute Flächen. Dichte Bebauung oder andere Hindernisse jedoch können die Kaltluftzufuhr stoppen. Obwohl entlang der Aschaff an der nördlichen Grenze Damms die Kaltluftbahn verläuft, ist das gesamte Quartier thermisch belastet (Abbildung 16).

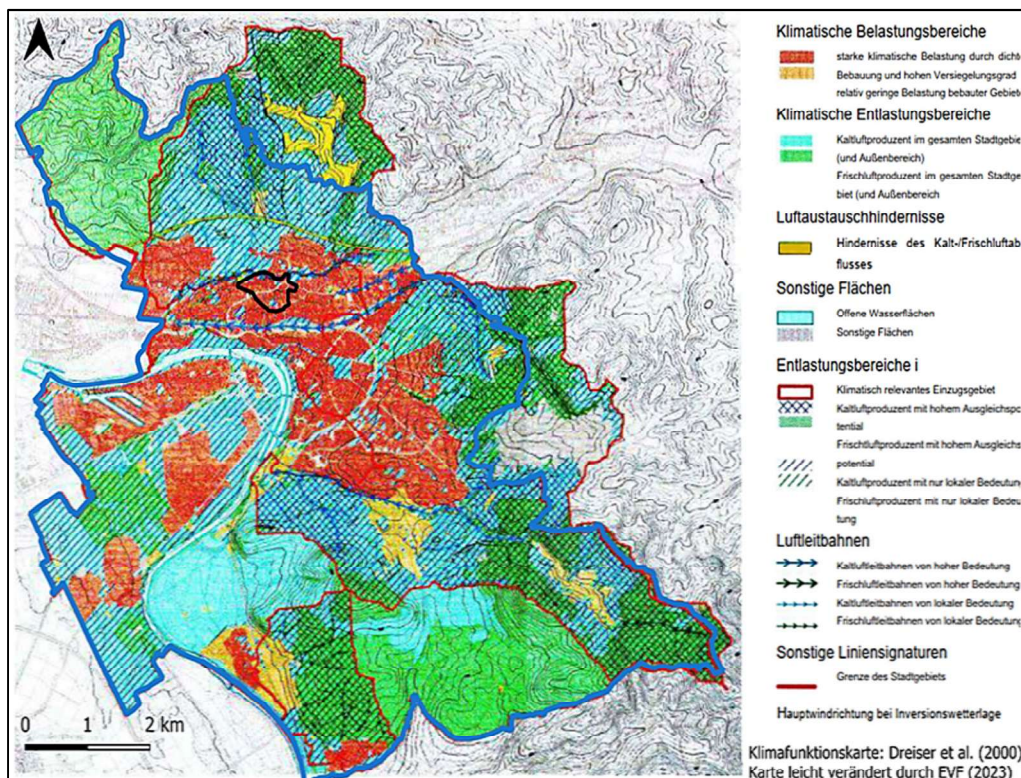


Abbildung 16: Verortung des Quartiers in der Klimafunktionskarte von Aschaffenburg. Quelle: Dreiser et al. 2000, leicht verändert durch EVF GmbH 2023

Als Basisdaten für die Klimafunktionskarte bilden Bebauungsart, Bebauungsdichte und die Anordnung der Baukörper sowie die Wärmekapazitäten der Baustoffe, die Bodenversiegelung, fehlende Vegetationsfläche und Schadstoffemissionen der Stadt (Klima-Anpassungsstrategie Aschaffenburg 2021). Die thermische Belastung des Quartiers im Kernbereich Damms kann sich durch die hohe städtebauliche Dichte verstärken. Die Baukörper und Straßenbeläge erwärmen sich mehr und durch dichte Bebauung kann die Weiterleitung der Kaltluft aus der Kaltluftbahn in das Quartier behindert werden.

### 3.5.3. Schutzgebiete und bisherige Aktivitäten im Arten- und Naturschutz

Das zu untersuchende gemischtgenutzte Quartier beherbergt mehrere Stadtbiotope, welche sich vor allem auf den Bereich um die Aschaff konzentrieren (s. Abbildung 17).

Zudem laufen in Aschaffenburg verschiedene Projekte, um die Biodiversität in der Stadt zu steigern. Gebündelt werden diese im Rahmen des „Arten- und Biotopschutzprogramms“ (ABSP), das als Fachkonzept für Naturschutz und Landschaftspflege 1999 für Aschaffenburg aufgestellt wurde. (vgl. hierzu städt. Homepage – ABSP 2023) Im Rahmen proaktiver Natur- und Umweltschutzmaßnahmen vonseiten der Kommune werden beispielsweise Besitzerinnen und Besitzer von Streuobstwiesen bei der Pflege und Unterhaltung dieser beratend unterstützt oder es werden Merkblätter zum praktischen Umgang mit Artenschutz in und an Gebäuden veröffentlicht. (vgl. ebd.)

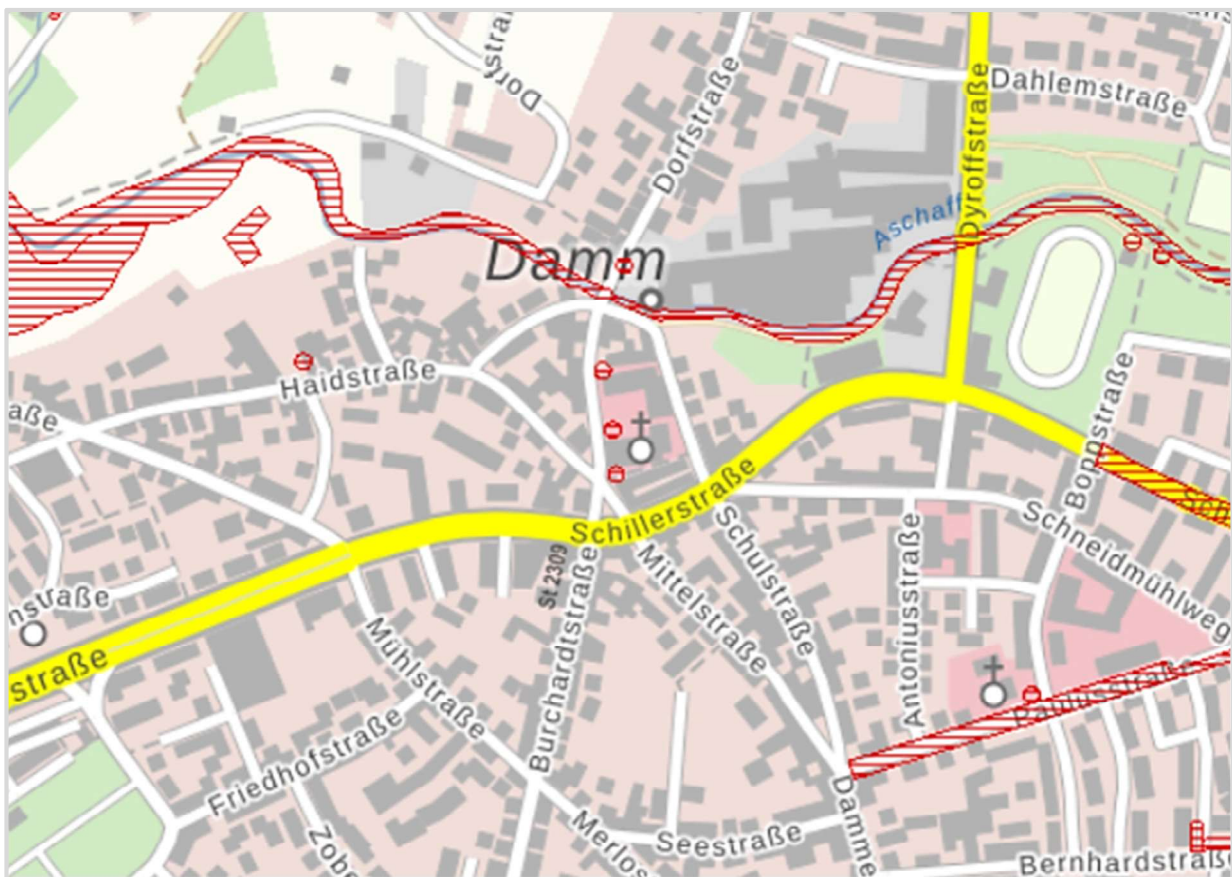


Abbildung 17: Biotopkartierung (Stadt). Quelle: BayernAtlas 2022

### 3.5.4. Flächennutzung

Den deutlichen Großteil der Flächennutzung im Quartier stellt die Wohnbaufläche dar ( Abbildung 18). Daneben nehmen Flächen gemischter Nutzung und die Straßenverkehrsfläche einen hohen Anteil ein. Areale besonderer funktionaler Prägung, wie z.B. die unter Denkmalschutz stehende Kirche St. Michael, Industrie- und Gewerbeflächen sowie Erholungsflächen sind ebenfalls im Quartier vorhanden. (s. Kapitel 3.1 bis 3.3)

Die hohen Anteile von versiegelter Fläche im Quartier sind meist an den von Wohn- oder Mischbebauung gesäumten großen Straßenkreuzungen vorhanden, wie etwa die Kreuzung Schillerstraße – Mittelstraße – Haidstraße südlich der Kirche St. Michael. Wohn- und Mischgebiete sowie Industrie- und Gewerbeflächen sind ebenfalls zu einem großen Anteil verbaut. Die insgesamt hohe städtebauliche Dichte trägt zur thermischen Belastung im Quartier bei.

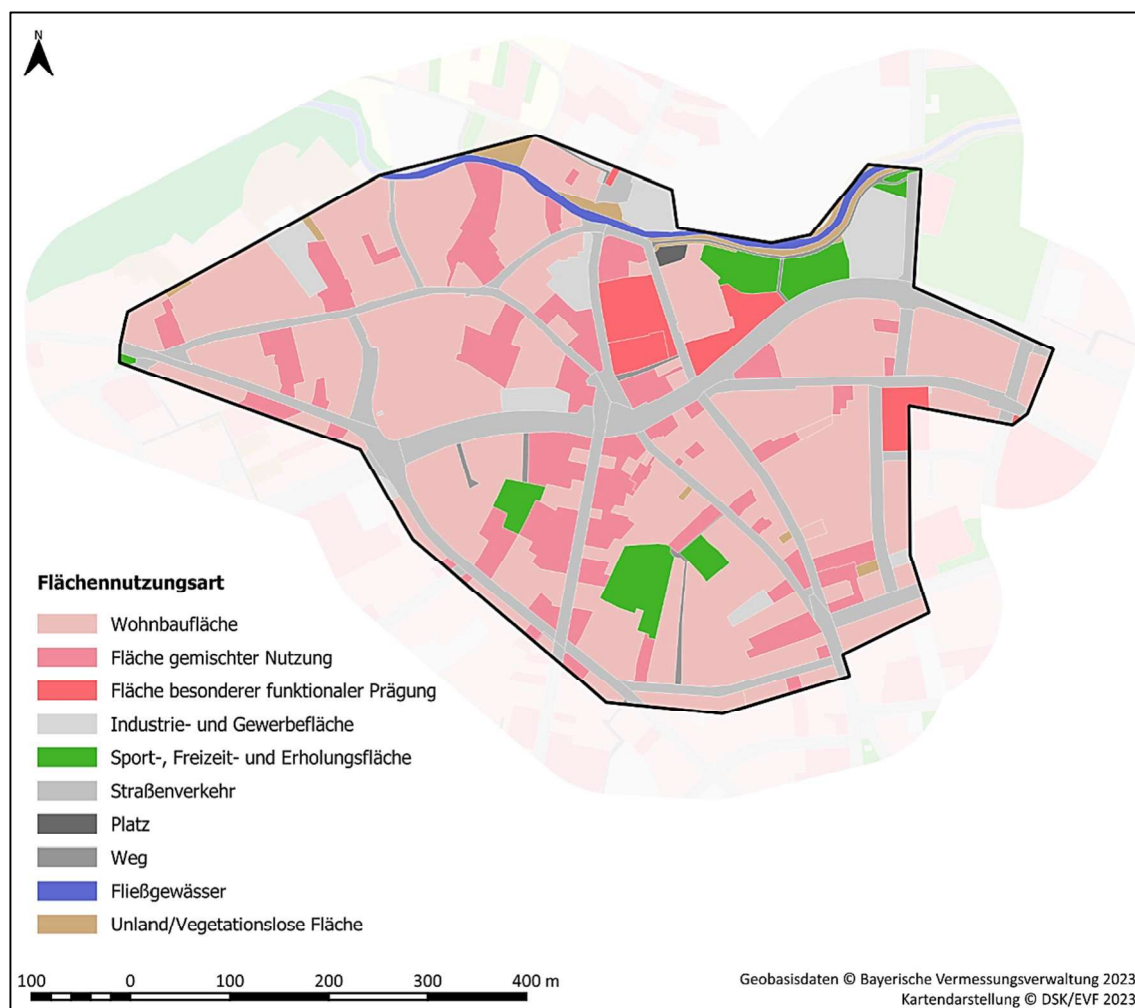


Abbildung 18: Flächennutzungsart. Quelle: Eigene Darstellung EVF 2023

### 3.5.5. Bisherige Untersuchungen zur Klimaanpassung

In Aschaffenburg wurden bereits einige Untersuchungen und Maßnahmen durchgeführt, um sich an den Klimawandel anzupassen. Für die Stadt existiert ein Klimagutachten aus dem Jahr 2000 (Dreiser et al. 2000), mehrjährige Luftgüteuntersuchungen (Fraxinus GbR 2015) sowie eine Stadtklimasimulation (DWD) und eine Klima-Anpassungsstrategie aus dem Jahr 2021, aus welcher verschiedene weitere klimatische Analysen hervorgehen.

In Aschaffenburg ist bereits eine getrennte Abwassergebühr eingeführt. Bürgerinnen und Bürger zahlen den Betrag aufgeteilt zwischen einer Schmutz- und einer Niederschlagswassergebühr. Dies fördert die lokale Regenwasserversickerung und -rückhaltung und kann damit Trockenperioden sowie Starkregenereignissen entgegenwirken. Für

Zisternen, die mit einem Überlauf an die öffentliche Entwässerung angeschlossen sind, besteht die Möglichkeit einer Gebührenermäßigung. Die aus der Klima-Anpassungsstrategie für die Stadt Aschaffenburg hervorgehenden Untersuchungen wurden genutzt, um einen Überblick über die Betroffenheiten im Quartier Damm zu erhalten. Im Rahmen dieser Bestandsanalyse wurden u.a. die Informationen und Karten bezüglich des Starkregenrisikos, des Versiegelungsgrades, der thermischen Belastung oder der klimasensitiven Einrichtungen (Klima-Anpassungsstrategie Aschaffenburg 2021) auf Quartiersebene ausgewertet.

Schlussfolgernd aus den Analysen lässt sich festhalten:

- **Trockenheit:** Das Quartier Damm ist in weiten Teilen stark versiegelt ( Abbildung 18) und steht einem Wasserrückhalt und der Grundwasserneubildung damit hinderlich gegenüber. Um den häufiger auftretenden Trockenperioden entgegenwirken zu können, ist ein Wasserrückhalt und die Ermöglichung der Grundwasserneubildung in der städtischen Fläche von enormer Bedeutung. Hinderlich für den Wasserrückhalt sind stark verdichtete Bereiche. Bezüglich der Trockenheit sollten die stark versiegelten Bereiche im Quartier bezüglich (Teil) Entsiegelung oder Begrünung überprüft werden.
- **Starkregen:** Resultierend aus dem Relief besteht im Vergleich zum gesamten Stadtgebiet im Quartier Damm kein exponentiell erhöhtes Aufkommen von Abflussakkumulationswegen und wassersammelnden Senken bei Starkregen. Dennoch stellt das Quartier einen stark verdichteten und entlang der Verkehrswege stark versiegelten Raum dar. Weiterhin finden sich im Quartier an den Hauptverkehrswegen erhöhte Abflussakkumulationen bei Starkregen und Senken stellen potenziell überschwemmungsgefährdete Bereiche dar. Deswegen sollte hier der Fokus allgemein auf stark verdichtete Bereiche gelegt werden, welche eine Versickerung des Regenwassers verhindern und u.a. eine Überlastung des Kanalsystems zur Folge haben können.
- **Hochwasser:** Hinsichtlich Hochwasser-Überschwemmungsflächen stellt der Bereich um die Aschaff eine Gefahrenfläche dar. Nennenswerte Überflutungen oder Hochwasser sind im Laufe der Jahre immer wieder vorgekommen (s. Abbildung 19), wobei das größte Ereignis in den letzten Jahren das Pfingsthochwasser 1999 war (vgl. Stadt Aschaffenburg).
- **Hitze:** Das gesamte Quartier ist von einer thermischen Belastung betroffen. Vor allem im Sommer heizt sich das Quartier stark auf und speichert die Wärme, was zu einer gesundheitlichen Belastung der Bevölkerung führt.



Abbildung 19: Hochwasser der Aschaff im Mai 2013. Quelle: Freak-Line-Community / Wikimedia Commons, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=34791268> 2023

### 3.6. Mobilität im Quartier

#### 3.6.1. Modal Split auf gesamtstädtischer Ebene

Um sich dem Bereich der Quartiersmobilität zu nähern, ist es erfahrungsgemäß sinnvoll, zunächst die Verteilung der unterschiedlichen Mobilitätsformen in der Gesamtstadt zu betrachten. Für die gesamtstädtische Ebene existieren gewisse Zahlen zum Modal Split in Aschaffenburg, die im Rahmen der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland – MiD“ 2019 auch für den Freistaat Bayern erhoben wurden.

In der Studie wird beispielsweise untersucht, wie die Verteilung der Hauptverkehrsmittel (Modal Split) in den verschiedenen Kommunen und Landkreisen (je Regierungsbezirk) aussieht. Im Vergleich zum Regierungsbezirk Unterfranken gesamt schneidet die Stadt Aschaffenburg dahingehend besser ab, dass die Stadt – nach Würzburg und Schweinfurt – den geringsten prozentualen Anteil am MIV hat (40 %) und damit unterhalb des unterfränkischen Durchschnitts von 48 % liegt. Gleichzeitig schneiden der Anteil der Fußgänger und der Fahrradfahrenden besser ab als im unterfränkischen Durchschnitt.

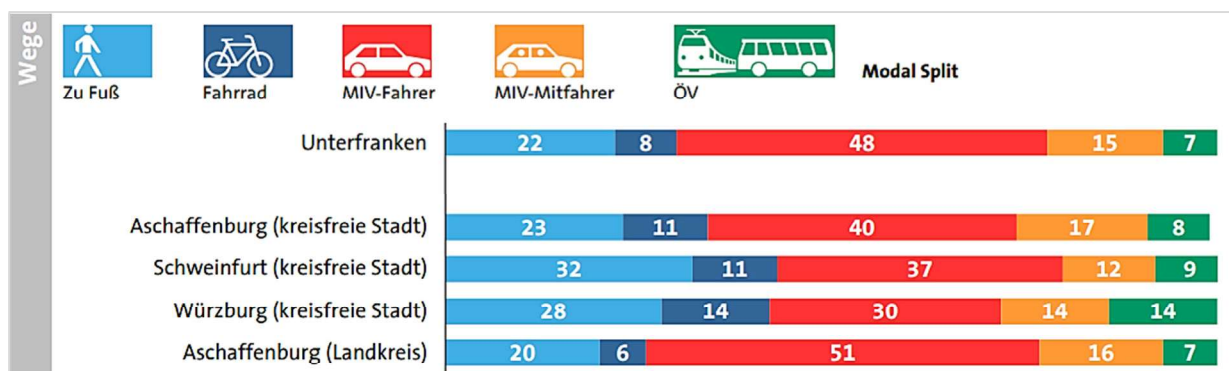


Abbildung 20: Auszug aus dem MiD-Regionalbericht für Bayern 2019: 47. Quelle: infas, DLR, IVT, infas 360 (i. Auftr. des BMVI)

Aufbauend auf der MiD-Studie wurden von der Initiative *Agora Verkehrswende* (aus der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation) 2020 im Rahmen der Publikation „Städte in Bewegung“ für 35 Städte (u.a. Aschaffenburg) tiefgehende Profile zu verschiedenen Mobilitätskennziffern erarbeitet. Darin wird für Aschaffenburg zum Einen der Modal Split nochmals differenzierter untersucht und zum Anderen finden sich auch zu einzelnen Mobilitätsformen konkretere Zahlen, als sie im MiD oder anderen Datenbanken zu finden sind.

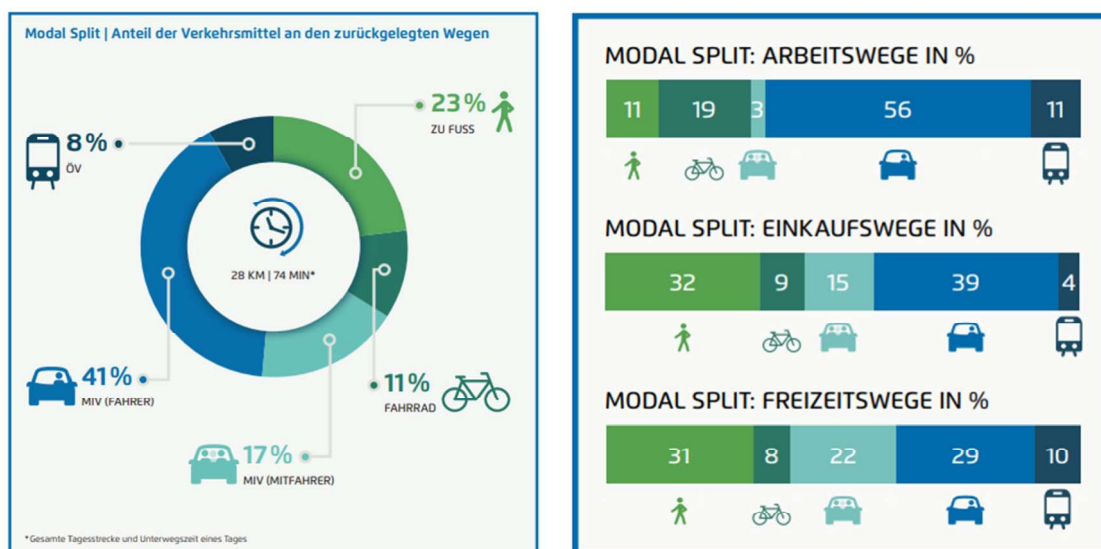


Abbildung 21: Auszug aus der Studie "Städte in Bewegung": Profil Aschaffenburg-1. Quelle Agora Verkehrswende 2020

### 3.6.2. MIV (inkl. Straßen- und Parkraum)

Zum „motorisierten Individualverkehr“ (MIV) auf Quartiersebene sind keine genauen Zahlen verfügbar, sodass hier lediglich auf die oben genannte MiD-Vertiefungsstudie der Stiftung Agora zur Gesamtstadt zurückgegriffen werden kann. Ob die gesamtstädtischen Zahlen (ca. 0,5 Pkw pro Einwohner) prozentual auch auf das Untersuchungsgebiet anwendbar sind, ist schwer einzuschätzen. Aufgrund der innerstädtischen Lage des Quartiers sind entsprechende Abweichungen hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens anzunehmen, da der MIV-Anteil tendenziell abnimmt, je zentraler und integrierter die Lage des Ortes oder des Quartiers ist.

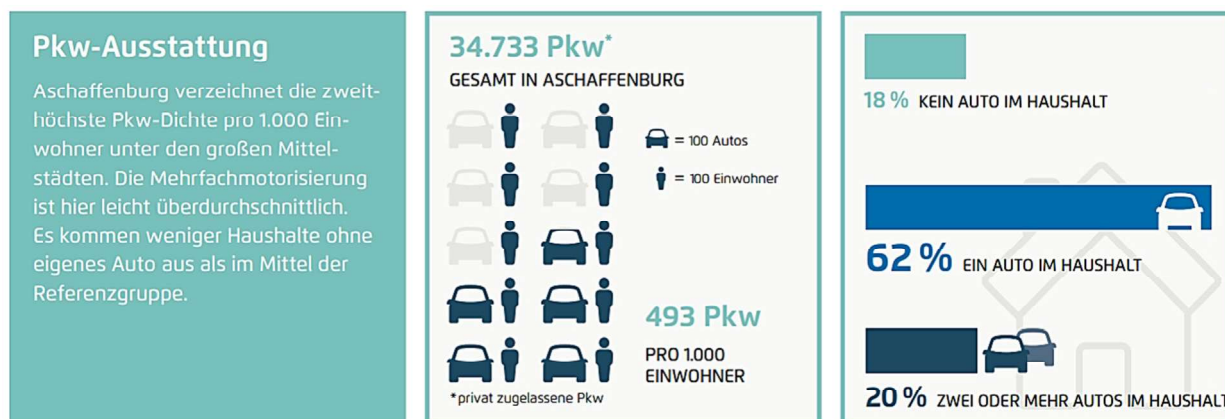


Abbildung 22: Auszug aus der Studie "Städte in Bewegung": Profil Aschaffenburg-2. Quelle Agora Verkehrswende 2020

Grundsätzlich plant die Stadt Aschaffenburg bereits durch diverse Maßnahmen an verschiedenen Stellen im Stadt- und Quartiersgebiet den Raum, den der platzintensive und emissionsstarke MIV bisher einnimmt, zu reduzieren. Der gewonnene öffentliche (Verkehrs-)raum soll dadurch zukünftig zugunsten anderer Verkehrsteilnehmenden umgestaltet werden, um sowohl den Fuß- und Radverkehr zu fördern, als auch sharing-Modellen mehr Raum zu geben.

Auf die Bestandssituation wird in diesem Kapitel eingegangen und dabei am Rande auch auf bereits beschlossene Planungen. Weitere Potenziale, die mittelfristig im Rahmen der Mobilitätswende sinnvoll und notwendig sind, werden in Kapitel 7.7 behandelt.

Der **Straßenraum** im Quartier "Kernbereich-Damm" wird vor allem geprägt durch die von Ost nach West verlaufende Achse der Schillerstraße. Diese ist ein Teil der Ringstraße von Aschaffenburg. Die vorgegebene Geschwindigkeit beträgt hier größtenteils zwar 30 km/h, was bereits als positiv zu bewerten ist. Dennoch ist die Nutzungsfrequenz dieser Verbindungsachse relativ hoch und wird auch von Transportern oder LKWs genutzt, was neben der Lärmauswirkung v.a. das Sicherheitsempfinden beeinträchtigt. Auf die Pläne zur Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Schillerstraße wird im Verlauf des Kapitels näher eingegangen. Auch in den anderen Straßenzügen innerhalb des Quartiers sind aufgrund des hohen Wohnbauflächenanteils ausschließlich Tempo 30-Zonen eingerichtet. Hier herrscht demnach vorwiegend Anlieger-/Anwohnerverkehr und die Verkehrsbelastung ist entsprechend gering.

Der Zustand des Straßenraums im „Kernbereich-Damm“ ist als ordentlich und funktionsfähig zu bezeichnen. Bis auf die Schillerstraße handelt es sich bei den anderen Straßenzügen im Quartier nicht um Haupt- oder Durchgangsstraßen, sodass die Frequenz hier entsprechend geringer ist und demnach auch keine größeren Mängel festzustellen sind.

Bei einem kurzen Abschnitt der Schulstraße wurde aufgrund des Schulbetriebs ein verkehrsberuhigter Bereich festgelegt, ansonsten gibt es keine weiteren solcher Bereiche im Untersuchungsgebiet.



Abbildung 23: Eindrücke aus dem Straßenraum im Quartiersgebiet. Quelle: DSK GmbH/ EVF GmbH 2022

Das Vorhandensein und die Neu- oder Abschaffung von **Parkflächen** ist besonders in dichtbesiedelten Gebieten wie dem Kernbereich-Damm ein sensibles und diskussionsgeladenes Thema.

Wie in untenstehender Karte zu erkennen ist (s. Abbildung 24) sind Parkflächen nahezu in allen Straßenzügen vorhanden bis auf die westliche Schillerstraße. Gekennzeichnete öffentliche Parkplätze bzw. Parkflächen sind im Quartier vor allem am Straßenrand vorhanden. Parkgaragen existieren wenige im Quartier, da sie in der Vergangenheit häufig als zu teuer oder zu aufwendig erachtet wurden. Im Zuge einer stetigen Verdichtung von Wohnraum im städtischen Gefüge gewinnen diese im Zuge von Neubauprojekten jedoch wieder verstärkt an Bedeutung, um den öffentlichen und Straßenraum in den Wohnquartieren zu entlasten und alternativen Mobilitätsformen mehr Platz einzuräumen. Im Norden des Quartiers ist das Parken weitestgehend uneingeschränkt erlaubt, Richtung Süden und somit zum Zentrum bzw. Bahnhof hin wird das Parken stärker eingeschränkt und ist teilweise nur für Anwohnerinnen und Anwohner oder mit Parkscheibe für eine bestimmte Dauer erlaubt (s. Abbildung 25 & Abbildung 26).



Abbildung 24: Eindrücke aus dem Straßen- & Parkraum im Quartier. Quelle: DSK GmbH/ EVF 2022

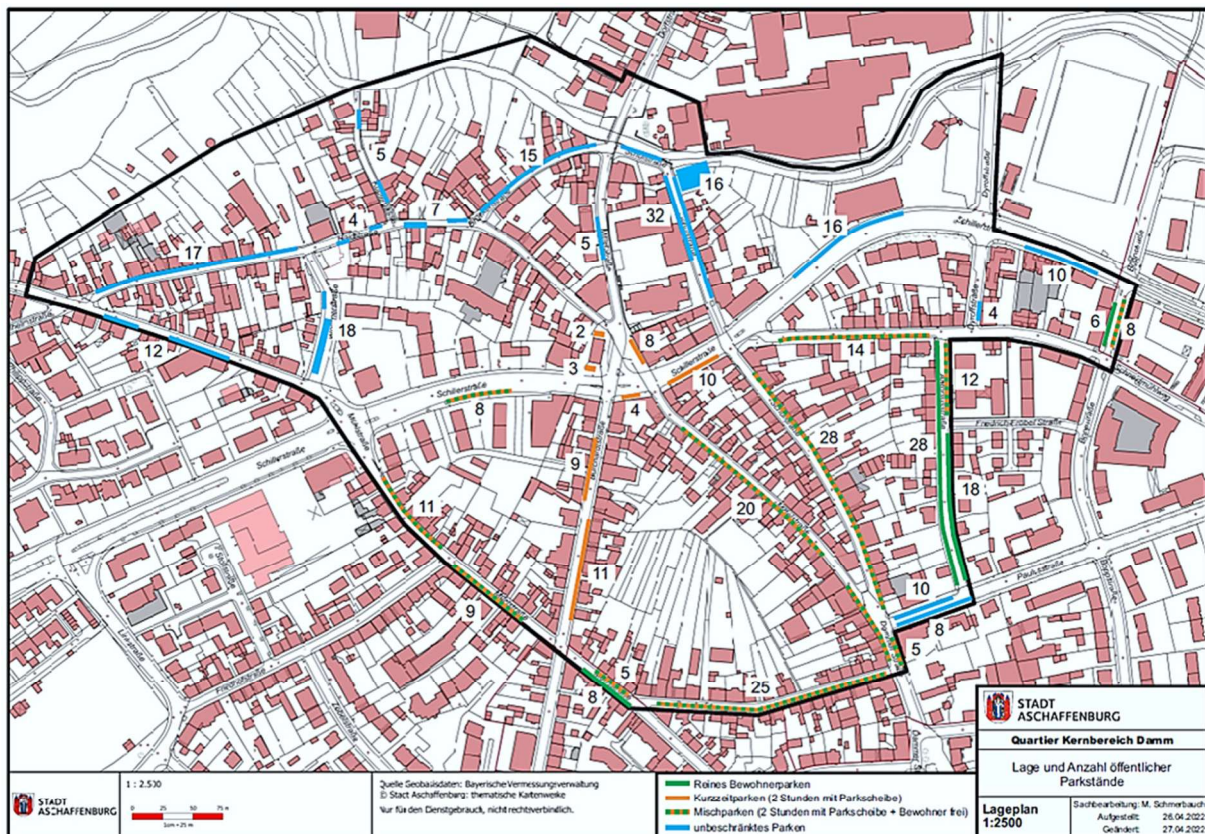


Abbildung 25: Lage und Anzahl öffentlicher Parkplätze im Quartier. Quelle: Stadt Aschaffenburg 2022c, bearb. DSK GmbH 2023



## Parkraumanalyse

### Zeitorientiertes Parken

Absolutes Halteverbot		Beschränktes Halteverbot		
werktags 7-19 h		Do 7-10 h	Mo-Fr 7-10 h	
42		10	8	60

### Kurzzeitparken

1 Stunde mit Parkscheibe		2 Stunden mit Parkscheibe		
werktags 8-18 h	werktags 7-19 h	werktags 7-19 h	Behindertenparkplatz	
22	27	5	1	55

### Mischparken

1 Stunde m. Parkscheibe, Bewohner m. Parkausweis frei		2 Stunden mit Parkscheibe, Bewohner mit Parkausweis frei		
werktags 7-19 h	8-18 h	Mo-Fr 8-18 h	werktags 8-18 h	
10	21	99	30	160

### Bewohnerparken

Bewohner mit Parkausweis frei				
65				65

### Unbeschränktes Parken

Unbeschränkt		Behindertenparkplatz unbeschränkt		
191		1		192

Abbildung 26: Parkraumanalyse im Rahmen der Quartiersbegehung. Quelle: DSK GmbH 2023

Im Untersuchungsgebiet gibt es insgesamt ca. 532 Parkplätze, welche sich unterschiedlichen Kategorien zuordnen lassen. Unbeschränktes Parken ist vor allem im Norden möglich, wohingegen Misch- und Anwohnerparken eher im Süden vorzufinden ist, was sich durch die Nähe zum Bahnhof und zur Innenstadt begründen lässt. Bei der Begehung ist jedoch aufgefallen, dass die Barrierefreiheit für Fußgängerinnen und Fußgänger oftmals durch parkende Autos eingeschränkt wird, da diese auch auf den Gehwegen parken (dürfen).

Wie die Parksituation allgemein bzw. der von Anwohnerinnen und Anwohnern häufig thematisierte Parkdruck innerhalb der Wohnbevölkerung wahrgenommen wird, müsste im Rahmen einer eigens beauftragten Verkehrsstudie untersucht werden, um daraus entsprechende Maßnahmen abzuleiten.

Auf Handlungsmöglichkeiten bzw. Lösungsansätze und den Umgang mit einem steigenden Anteil an E-Fahrzeugen und entsprechenden Parkplätzen im Stadtverkehr wird in Kap. 7.7 bzw. im Maßnahmenkatalog näher eingegangen.

### 3.6.3. ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot als nachhaltige Mobilitätsalternative zum MIV ist sowohl in der Gesamtstadt, als auch im Untersuchungsgebiet relativ gut ausgebaut (stadtweit verkehren 14 Buslinien, im Quartier 4), wird jedoch – laut den Ergebnissen der Befragung im Quartier, nach Gesprächen mit der Stadtverwaltung sowie gemäß der Mobilitätspublikation von 2020 – nur mäßig genutzt. Entsprechend werden in der Gesamtstadt auch vergleichsweise wenige Zeitkarten gekauft, sondern verstärkt Einzeltickets. Stattdessen werden die meisten Strecken nach wie vor mit dem eigenen Pkw zurückgelegt.

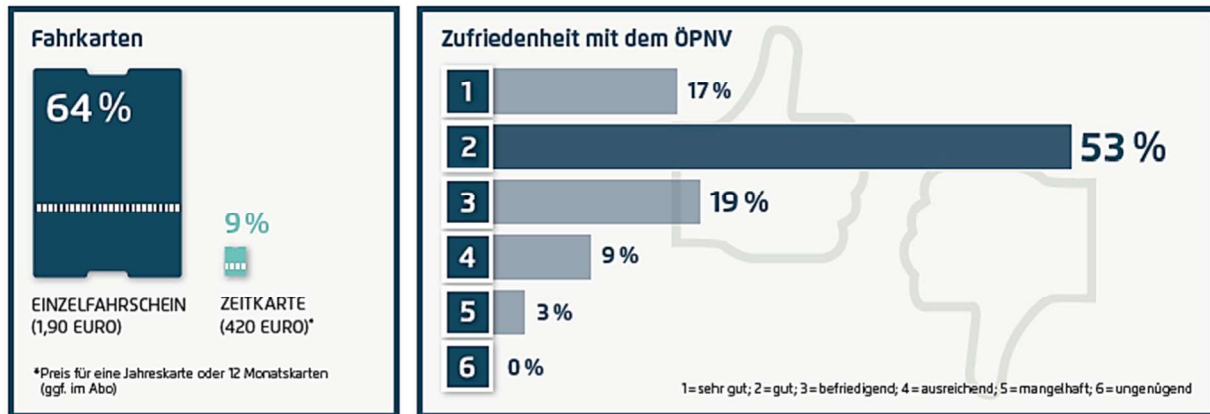


Abbildung 27: Auszug aus der Studie "Städte in Bewegung": Profil Aschaffenburg-3. Quelle Agora Verkehrswende 2020

Dabei liegt Aschaffenburg, über die Grenzen des Stadtgebiets hinaus, verkehrsgünstig und gut vernetzt im Regierungsbezirk Unterfranken. Die umgebenden Orte wie Glattbach, Goldbach, Hösbach, Haibach, Kleinostheim und Stockstadt am Main sind vom Hauptbahnhof, der direkt an den Kernbereich-Damm anschließt, sehr gut (ohne Umstieg) zu erreichen. Das Quartier selbst ist mit diversen Haltestellen versorgt. Am Hauptbahnhof besteht der Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn, wodurch umliegende Städte schnell erreicht werden können (Aschaffenburg – Hanau: 17 Min., Aschaffenburg – Frankfurt am Main: 29-45 Min., Aschaffenburg – Würzburg: 37 Min.).

Innerhalb des Stadtgebiets gibt es seit 2020 das sogenannte Fairtiq-Angebot, um die Nutzung des ÖPNVs für die Nutzerinnen und Nutzer weiter zu vereinfachen. Über die Fairtiq App wird eine Zahlungsmethode ausgewählt und um ein Ticket zu lösen muss beim Einsteigen in den Bus nur ein Startknopf in der App betätigt werden. Dadurch erhält man ein Ticket für die Fahrt. Beim Aussteigen muss ein Stoppknopf gedrückt werden. Durch den Ortungsdienst, der auf dem Smartphone aktiviert sein muss, erkennt die App die gefahrene Strecke und ermittelt den für den Fahrgast optimalen Fahrpreis, welcher über die gewählte Zahlungsmethode abgerechnet wird (vgl. Stadtwerke Aschaffenburg 2023a).

Eine Besonderheit der Projektkommune besteht darin, dass seit dem 1. Dezember 2018 der ÖPNV in Aschaffenburg an Samstagen für alle Fahrgäste kostenlos ist. Dies soll einerseits die Menschen weg vom MIV und hin zum ÖPNV bringen, andererseits die Innenstadt beleben, indem die Bürgerinnen und Bürger kostenlos dorthin gelangen können. Außerdem besteht die Hoffnung, dass Personen, die in ihrer Freizeit den öffentlichen Personennahverkehr nutzen, auch beim Pendeln darauf wechseln. Das Projekt war ursprünglich mit einer Laufzeit von zwei Jahren geplant, wurde dann bis Ende des Jahres 2022 und inzwischen sogar bis Ende des Jahres 2023 verlängert (vgl. Stadt Aschaffenburg 2023). Zusätzlich dazu sind die Tageskarten an Sonn- und Feiertagen auf 1 Euro vergünstigt worden. Auch diese Maßnahme wurde zunächst bis Ende 2022 und inzwischen bis Ende 2023 verlängert (vgl. Stadtwerke Aschaffenburg 2023b).

Im Untersuchungsgebiet liegen fünf Bushaltestellen und binden das Gebiet somit gut an den ÖPNV an. Durch weitere vier Haltestellen, welche sich etwas außerhalb des Quartiers befinden, wird die Anbindung noch verbessert und ermöglicht, dass die weiteste Distanz, die Bewohnerinnen und Bewohner des Kernbereich-Damm zu einer Haltestelle zurücklegen müssen, bei ca. 300 Meter (ca. 4 Minuten Fußweg) liegt. Dies ist an der Mittelstraße 7-9, der Schulstraße 16 und der Paulusstraße 6 der Fall. Damit ist das Quartier grundsätzlich sehr gut erreichbar, was für Schülerinnen und Schüler sowie mobilitätseingeschränkte Personen, die erfahrungsgemäß besonders auf ein gutes ÖPNV-Angebot angewiesen sind, überaus wichtig ist.

Im Folgenden werden die einzelnen Haltestellen, welche im Untersuchungsgebiet liegen, näher untersucht:



#### Haltestelle Wilhelmstraße

Nur eine der beiden Haltestellen der Wilhelmstraße verfügt über eine Überdachung und Sitzgelegenheit. Das Haltestellenhäuschen ist jedoch veraltet und dunkel und daher schlecht von außen einsehbar, was besonders in den Abendstunden das Sicherheitsgefühl beeinträchtigt und optimierungsbedürftig ist. Zumindest an einer Seite steht eine Busbucht zur Verfügung, um dort das sichere Aus- und Einsteigen zu ermöglichen. Auf der gegenüberliegenden Seite besteht jedoch Handlungsbedarf. Die Haltestelle wird von der Linie 2 angefahren.

#### Haltestelle Damm Dorfstraße

Die Haltestellen in der Dorfstraße verfügen beide weder über eine Überdachung noch über eine Sitzgelegenheit, jedoch zumindest auf einer Seite über eine Busbucht. Sie wird von den Linien 8, 9 und 24 angefahren.

#### Haltestelle Damm Dyroffstraße

Die Haltestellen der Dyroffstraße verfügen ebenfalls weder über eine Überdachung noch über eine Sitzgelegenheit oder eine Busbucht. Zumindest auf einer Seite ist der Gehweg bereits saniert worden und dadurch ein barrierefreies Einsteigen in den Bus möglich. Die Haltestelle wird von den Linien 8, 9, 24 und 25 angefahren.

#### Haltestelle Damm St.-Michael-Kirche

Auch diese Haltestellen verfügen über keine Überdachung oder Sitzgelegenheit, auf einer Seite ist jedoch eine Busbucht vorhanden. Die Haltestelle wird von den Linien 8, 9 und 24 angefahren.

#### Haltestelle Damm Burchardtstraße

Auch die Haltestellen in der Burchardtstraße verfügen über keine Überdachung oder Sitzgelegenheit, auf einer Seite ist jedoch eine Busbucht vorhanden. Die Haltestelle wird von den Linien 2 und 11 angefahren. Hier soll nun zeitnah die Haltestelle umgebaut bzw. baulich verbessert werden.

Festgehalten werden kann, dass die Bushaltestellen eine gute Verteilung im Quartier aufweisen, wodurch sie von den Bewohnerinnen und Bewohnern gut erreicht werden können und Knotenpunkte gut vernetzt sind.

Die Taktung der Buslinien liegt von Montag bis Freitag meist bei ca. 30-60 Minuten, an Samstagen und Sonntagen ist der Fahrplan deutlich ausgedünnter und mit einer geringeren Taktung sowie einem kürzeren Zeitraum, an dem die Busse überhaupt fahren, vorhanden. Für den Kernbereich-Damm, der sehr zentral in Aschaffenburg liegt, ergibt sich somit ein **Ausbaupotenzial für die Taktung der verschiedenen Buslinien**. Nur durch eine attraktive Taktung kann der ÖPNV zukünftig einen höheren Anteil am Modal Split einnehmen und damit mögliche Pkw-Fahrten ersetzen.

Bezüglich der Barrierefreiheit sowie einer zeitgemäßen Ausstattung besteht bei den meisten Haltestellen im Quartier deutlicher Nachholbedarf (s. Abbildung 28 & Abbildung 29). Als Vorbild kann hier der Bereich am östlichen Rand des Quartiers um den Schneidmühlweg dienen, da hier beide Haltestellen barrierefrei gestaltet worden sind.

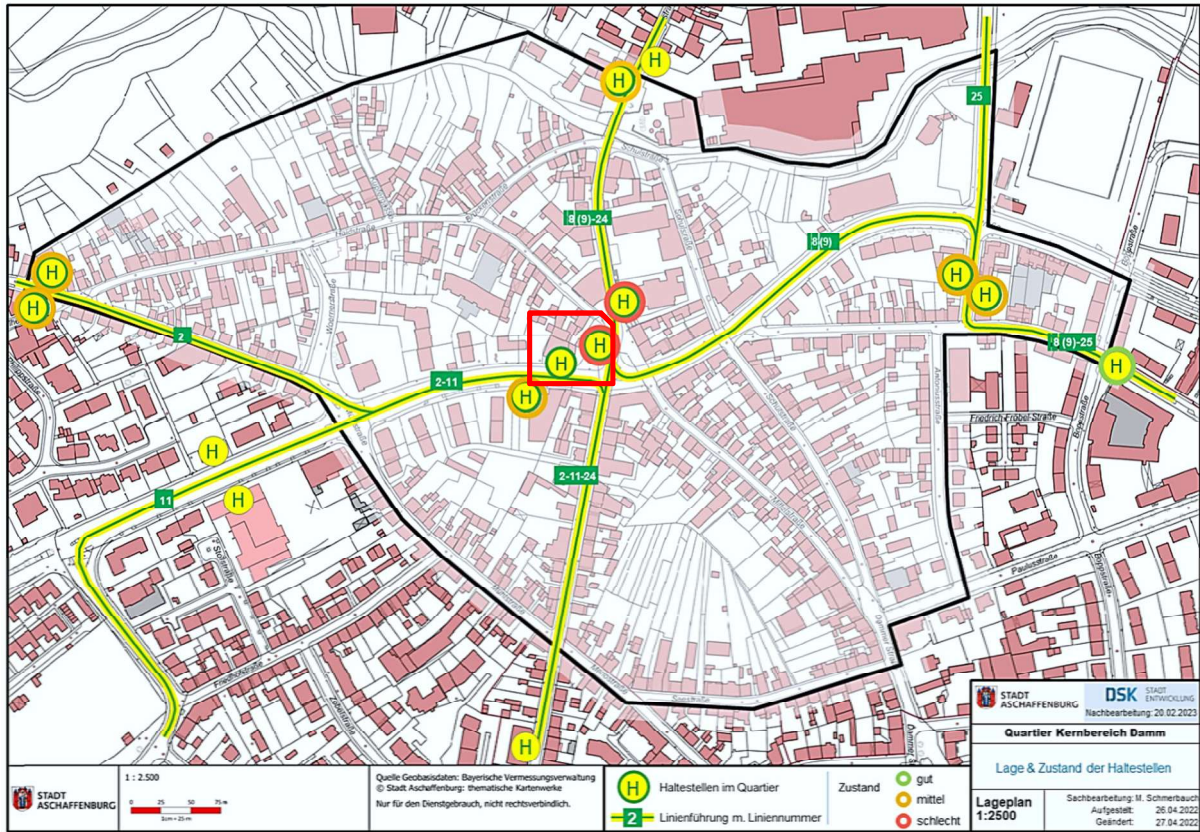


Abbildung 28: Buslinien und Lage sowie Zustand der Haltestellen. Quelle: Stadt Aschaffenburg 2022c, bearb. DSK GmbH 2023



Abbildung 29: Eindrücke der Haltestellen vor Ort. Quelle: DSK GmbH 2023

### 3.6.4. Fuß- und Radwegenetz

Da der Kernbereich-Damm im Zentrum von Aschaffenburg liegt, sind Besorgungen, Gastronomie-, Arztbesuche o.ä. innerhalb einer kurzen Distanz erreichbar und somit bietet es sich an alltägliche Wege – im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ – mit dem Rad oder zu Fuß statt mit dem Pkw zurückzulegen. Dass der Anteil des Fuß- und Radverkehrs am Modal Split in Aschaffenburg verglichen mit anderen unterfränkischen Kommunen laut den Erhebungen der beiden Studien bereits vergleichsweise groß ist, kann als zufriedenstellendes Ergebnis gewertet werden und trägt einen großen Teil dazu bei, die städtische Mobilität zukünftig emissionsärmer zu gestalten.

Derzeit ist das Fuß- und Radwegenetz im Untersuchungsgebiet unterschiedlich gut ausgebaut und unterscheidet sich in seinem Zustand von Straßenzug zu Straßenzug. Einige Bereiche sind erst kürzlich saniert worden, andere Stellen sind als mittel bis stark sanierungsbedürftig zu bewerten und weisen damit eindeutigen Handlungsbedarf auf.

Dennoch ist ein Großteil der Straßen im Quartier (noch) deutlich auf den Autoverkehr ausgelegt, wodurch Personen zu Fuß oder per Fahrrad häufig an den Rand gedrängt werden und teilweise nur sehr schmale Wege zur Verfügung haben. Eine sichere Fußwegeinfrastruktur bedeutet gleichermaßen auch eine Reduktion von Barrieren und Engstellen (bspw. zwischen Gehweg und Fahrbahn bzw. zwischen parkenden Pkws und Schildern, Gebäuden etc.), sodass sich nicht nur Personen zu Fuß, sondern auch im Rollstuhl oder mit Kinderwagen problemlos fortbewegen können.

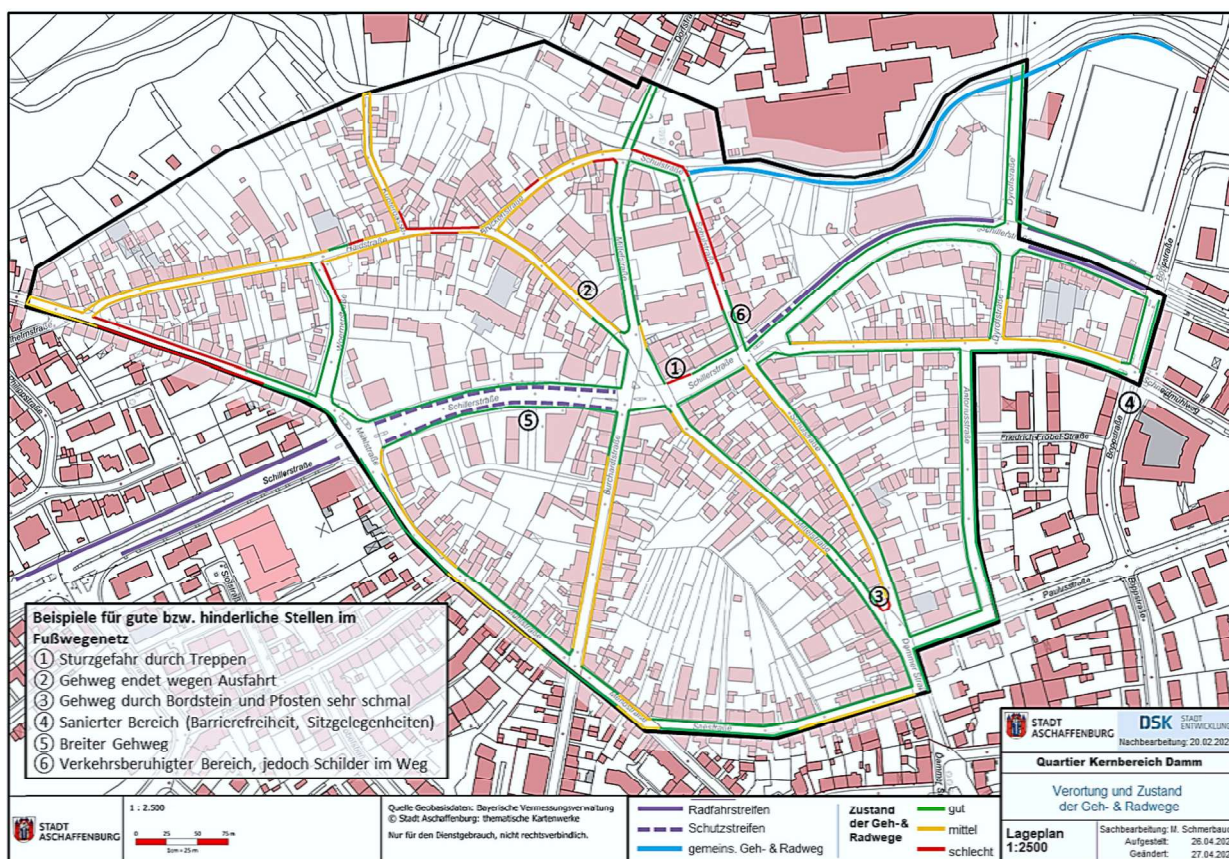


Abbildung 30: Verortung und Zustand der Fuß- und Radwege im Quartier. Quelle: Stadt Aschaffenburg 2022c, bearb. DSK GmbH 2023

Im Zuge der Begehungen wurden die im Quartier liegenden **Fußwege** hinsichtlich ihrer derzeitigen Qualität bewertet und entsprechend kategorisiert. Bewertungskriterien waren u.a. das Vorhandensein von Beschilderungen, Bodenmarkierungen, Engstellen, Barrieren oder Schutzpfosten.

An sechs beispielhaften Stellen im Untersuchungsgebiet wurde konkret angegeben, weshalb die Situation vor Ort als gut oder schlecht für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie mobilitätseingeschränkte Personen bewertet wird. Es kann festgehalten werden, dass insgesamt wenige Fußwege bzw. Straßenabschnitte „schlecht“ abschneiden, sondern das Gros einen „mittleren“ oder „guten“ Zustand aufweist. Häufig handelt es sich lediglich um punktuelle Hindernisse, die ohne großen Aufwand beseitigt werden können.



#### ① Sturzgefahr durch Treppen

An dieser Stelle befindet sich direkt anschließend an den Gehweg eine Treppe, die zu dem angrenzenden Gebäude nach unten führt. Da der Gehweg hier relativ schmal ist, besteht das Risiko, dass vorbeigehende Fußgängerinnen und Fußgänger die Treppe hinunterstürzen. Diese Gefahrenstelle sollte behoben werden.

#### ② Gehweg endet wegen Ausfahrt

Hier befindet sich die Einfahrt in den Hof der Sparkasse. Durch die Unterbrechung des Gehweges wird der Eindruck vermittelt, dass Pkws Vorrang vor den Fußgängerinnen und Fußgängern haben, obwohl dies bei Aus- und Einfahrten nicht der Fall ist.

#### ③ Gehweg durch Bordstein und Pfosten sehr schmal

Auf der einen Seite wird der Gehweg durch mehrere Pfosten von der Fahrbahn getrennt, dies ist positiv zu sehen, da Personen so vor dem Verkehr geschützt werden. Da aber auf der anderen Seite der Sockel der Statue beginnt, ist der barrierefreie Weg sehr schmal und ein Durchkommen, beispielsweise mit Kinderwagen, ist erschwert.

#### ④ Sanierter Bereich (Barrierefreiheit, Sitzgelegenheiten)

Dieser Bereich ist ein positives Beispiel für die Gestaltung des öffentlichen Raums. Durch abgesenkte Bordsteine bestehen keine Barrieren und anhand der durchgehenden Bepflasterung wird die Achtsamkeit des Verkehrs erhöht. Sitzgelegenheiten sowie Fahrradabstellplätze vervollständigen diese positive Beispiel.

#### ⑤ Breiter Gehweg

Auch in diesem Bereich ist eine gelungene Fußgängerinfrastruktur vorzufinden. Der Gehweg ist breit genug und wird durch Straßenbegleitgrün sowie Parkplätze von der Fahrbahn getrennt. Dadurch sind Fußgängerinnen und Fußgänger vor der stark befahrenen Straße geschützt.

#### ⑥ Verkehrsberuhigter Bereich, jedoch Schilder im Weg

An dieser Stelle befindet sich der einzige verkehrsberuhigte Bereich im gesamten Untersuchungsgebiet. Dies ist vor allem positiv zu sehen, da alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt sind und Fahrzeuge Schrittgeschwindigkeit fahren müssen. Negativ ist jedoch, dass die Schilder, welche den verkehrsberuhigten Bereich anzeigen, mitten auf dem Gehweg stehen und Fußgängerinnen und Fußgänger dadurch einen Umweg um das Schild herumgehen müssen. Da diese auch auf der Fahrbahn gehen dürfen, ist dies nicht unbedingt negativ. Der anschließende Gehweg außerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs kann jedoch nur durch Betreten der Fahrbahn erreicht werden, wodurch eine Gefahrenstelle erzeugt wird.

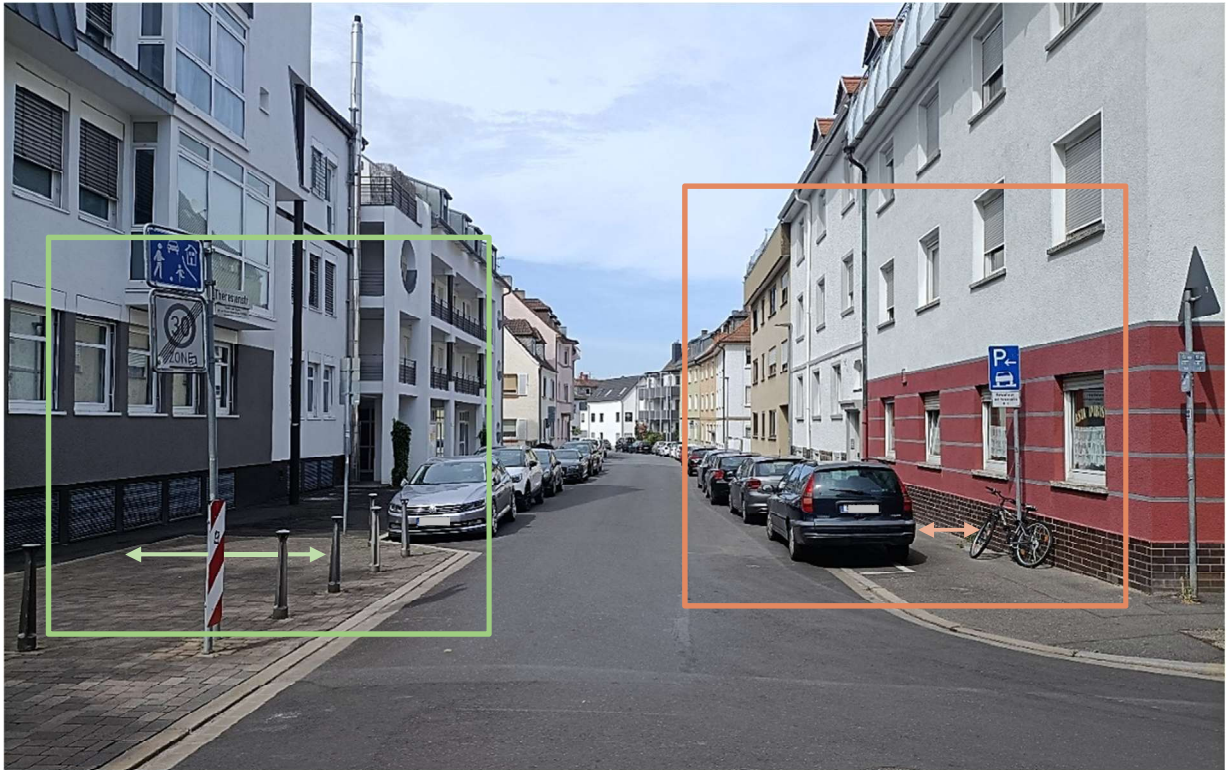


Abbildung 31: Beispiel für geordneten (li.) und ungeordneten (re.) Fußweg. Quelle: DSK GmbH/ EVF GmbH 2022

Beim **Radwegenetz** im Quartier verhält es sich ähnlich zu den Gehwegen. An einigen, eher frequentierten Gefahrenstellen wurden bereits Maßnahmen umgesetzt, die die Sicherheit der Radfahrenden im Straßenverkehr erhöhen. Andere Stellen bergen nach wie vor Gefahrenpotenzial für Radfahrende (vgl. Abbildung 30).

Auf gesamtstädtischer Ebene wird das Fahrrad laut beider Studien von 2019/20 grundsätzlich als vergleichsweise beliebtes Verkehrsmittel wahrgenommen. Im Modal Split nimmt es einen Anteil von 11-12 % ein und ist damit gleichauf mit Schweinfurt und schneidet besser ab als der Landkreis Aschaffenburg (6 %) oder der unterfränkische Durchschnitt (8 %) (vgl. Agora Verkehrswende 2020). In der im Zuge des KlimaQuartiers durchgeführten Befragung der Bewohnerinnen und Bewohner vor Ort wurden radverkehrsspezifische Fragen ebenfalls abgefragt, um die Fahrradnutzung im Kernbereich-Damm besser einschätzen zu können. Die Ergebnisse sind dem Kapitel 5.6 zu entnehmen.

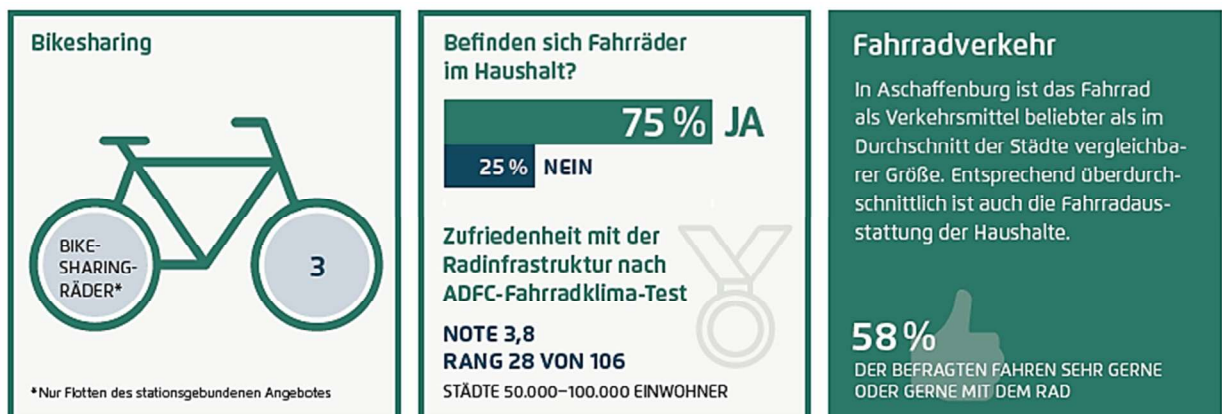


Abbildung 32: Auszug aus der Studie "Städte in Bewegung": Profil Aschaffenburg-3. Quelle Agora Verkehrswende 2020

Einen ausgewiesenen Radfahr- oder Schutzstreifen im Quartier gibt es bisher nur in der frequentierten Schillerstraße (s. Abbildung 30). Reine Fahrradstraßen existieren im Quartier bisher nicht. Positiv hervorzuheben ist, dass Einbahnstraßen von Radfahrerinnen und Radfahrern in beide Richtungen befahren werden dürfen, wodurch Umwege vermieden werden.

### Schillerstraße

Die Schillerstraße kann als deutliches Beispiel für die voranschreitende, jedoch in der Umsetzung komplexe Mobilitätswende herangezogen werden: Inzwischen ist im Verlauf der stark frequentierten West-Ost-Achse zwar fast durchgängig ein Radfahrstreifen, bzw. Schutzstreifen vorhanden, der dem Radverkehr bereits mehr Sicherheit verschafft als zuvor (s. Abbildung 30). Dennoch ist die bisherige Umsetzung als „Zwischenlösung“ zu betrachten, da es nach wie vor Teilstücke gibt, die Gefahrenstellen für Radfahrende darstellen. Als beispielhafte Gefahrenstelle ist hier der Abschnitt auf Höhe der Hausnummern 68 bis 85 zu nennen, in dem es weder einen Radfahrstreifen, noch einen Schutzstreifen gibt. Da dieser Bereich durch eine hohe Frequenz und durch Rechts- sowie Linksabbiegende geprägt ist, können Radfahrende schnell in gefährliche Situationen geraten. Obwohl die Schillerstraße an dieser Stelle baulich verändert werden soll (s. unten), ist (bisher) keine Radverkehrsanlage geplant, um die Situation für Radfahrende zu verbessern (vgl. adfc Aschaffenburg, Fahrradforum 04.11.2022).

Seit vielen Jahren wird bereits über eine Neugestaltung der Schillerstraße diskutiert und diesbezügliche Planungen angestoßen: In der VU von 2018, die den Ortskern von Damm intensiv betrachtet hat, wird die Umgestaltung der Achse hin zu einem „Grünen Band“ mit Alleestruktur vorgeschlagen, um den Stadtraum in diesem Bereich attraktiver zu gestalten. (vgl. VU Ortskern Damm 2018: 88) Inmitten des betreffenden Abschnitts liegt auch der bereits erwähnte Michaelsplatz, der derzeit hauptsächlich dem ruhenden Verkehr dient und ebenfalls umgestaltet, umfunktioniert und begrünt werden soll (vgl. Pläne „Neue Mitte Damm“, VU 2018: 90f).

Damit Radfahrende sowie Fußgängerinnen und Fußgänger bereits in naher Zukunft mehr Platz eingeräumt bekommen (d.h. vor einer umfassenden Sanierung des Michaelsplatzes und des dazugehörigen Umfelds), ist nun in der Schillerstraße eine (übergangsweise) Veränderung der Spurenanzahl von vier auf zwei Fahrspuren geplant. Diese soll noch im Jahr 2023 umgesetzt werden und betrifft den Bereich zwischen Mühl- und Dyroffstraße. Diese Neuordnung stellt einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs dar (vgl. Main-Echo Artikel vom 09.12.2022).



Abbildung 33: Ausz. VU 2018-Visualisierung  
Teilkonzept "Grünes Band"-Neugestaltung  
Schillerstraße. Quelle: H.Neu 2018: 89



Abbildung 34: Beispiel für veraltete und neugestaltete Radverkehrsinfrastruktur entlang der Schillerstraße. Quelle: DSK GmbH 2022

Um den Anteil des emissionslosen Radverkehrs am Modal Split in Damm bzw. Aschaffenburg allgemein zukünftig zu steigern, wurde im Jahr 2015 bereits ein **Radverkehrskonzept** erarbeitet. Dieses hat in den letzten Jahren schon einiges bewirkt (z.B. Farbmarkierungen in Kreuzungs- oder Gefahrenbereichen, Vorranglösungen für Radfahrende, vgl. Stadt Aschaffenburg 2020: 5 Jahre Radverkehrskonzept Aschaffenburg – Sachstandsbericht). Im gleichen Jahr erhielt die Stadt bereits den **Deutschen Fahrradpreis** (3. Platz in der Kategorie Öffentlichkeitsarbeit). Vier Jahre später wurde der Stadt die **Auszeichnung „fahrradfreundliche Kommune“** von der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) verliehen. (vgl. Klima-Anpassungsstrategie Aschaffenburg 2021: 168)

Dennoch gibt es nach wie vor noch Schwachstellen und somit Verbesserungspotenziale im Quartiers- und Stadtgebiet, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Förderlich ist hierbei sicherlich das Engagement vor Ort mit lokalen Akteuren wie dem ADFC und dem seit kurzem einberufenen **Fahrradforum**, auf dem die Belange und Forderungen dieser Zielgruppe diskutiert und in Politik und Verwaltung schließlich vertreten werden.



Vorher: Schillerstraße im Bereich der Unterführung

Nachher: Breiter neuer Radfahrstreifen an der Einmündung der Linkstraße

Breiter Radfahrstreifen in Richtung Damm-Mitte

Aufgehobene Parkstände auf dem Gehweg

Abbildung 35: Bsp. bisheriger Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr (inner- & außerhalb des Quartiers). Quelle: Stadt Aschaffenburg: 5 Jahre Radverkehrskonzept Aschaffenburg – Sachstandsbericht 2020: 31, 33

Für das Radfahren in der Freizeit ist das Quartier relativ gut an die nähere Umgebung angebunden. Die nächstgelegenen Fahrradwege bzw. Routen sind beispielsweise die Radwege des Landkreises oder der überregional bekannte Mainradweg, der sich besonderer Beliebtheit erfreut und in den Sommermonaten stark frequentiert ist.

### 3.6.5. Elektromobilität

Das Nadelöhr im aktuell vieldiskutierten Ausbau der Elektromobilität besteht derzeit in einem bisher wenig ausgebauten Ladeinfrastruktur-Netz (geringe Dichte, weite Entfernungen, d.h. Reichweiten nötig), sodass für private Nutzerinnen und Nutzer von E-Fahrzeugen bisher eine eigene Ladestation nahezu unabdingbar ist.

Grundsätzlich sollten alle Ladepunkte mit regenerativem Strom angetrieben werden. Eine beispielhafte Anwendung der Sektorenkopplung im eigenen Haushalt stellt die Kombination einer PV-Anlage und eines E-Fahrzeugs dar. Eigentümerinnen und Eigentümer von PV-Dachanlagen können die Speicherwirkung des E-Fahrzeugs einsetzen, um durch ein intelligentes Energie-Management die regenerative Energie optimal zu nutzen (vgl. solarwatt.de).

In der Gesamtstadt existieren laut der Stadt Aschaffenburg derzeit 32 öffentliche Standorte mit 107 Ladepunkten, die sich in ganz Aschaffenburg verteilt befinden (vgl. Stadt Aschaffenburg 2022b). Zum Zeitpunkt der Erstellung der Mobilitätsstudie von Agora 2019 wurden noch 14 öffentliche Ladestationen (Standorte) gezählt. (s. Abbildung 36)

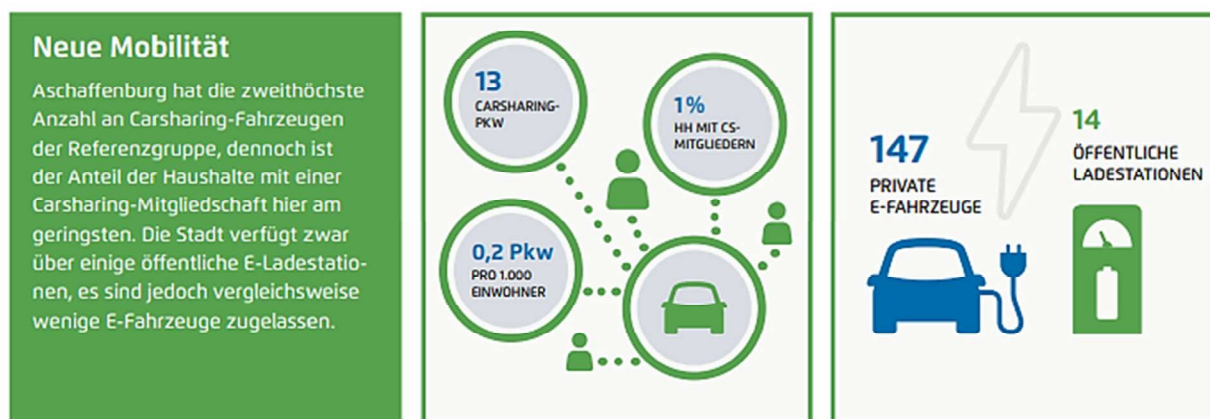


Abbildung 36: Auszug aus der Studie "Städte in Bewegung": Profil Aschaffenburg-4. Quelle Agora Verkehrswende 2020

Die Stadt Aschaffenburg ist hinsichtlich der Einführung der Elektromobilität Vorreiter im Vergleich zu Kommunen ähnlicher Größenordnung. Bereits 2017 hat der Stadtrat konzeptionelle Grundsätze beschlossen und den Weg einer „Vorreiterrolle“ eingeschlagen. Seitdem wurde von den für E-Mobilität zuständigen Stadtwerken nicht nur mehrere Ladesäulen im öffentlichen Raum errichtet, sondern auch einen großen Teil der kommunalen Fahrzeugflotte umgerüstet.

Bereits 2018 hat der für Konzeption und Umsetzung beauftragte städtische Klimaschutzmanager betont, dass 70 % der Beschäftigten in Aschaffenburg Einpendler sind. „In Zahlen: die Stadt hat bei rund 70.000 Einwohner 15.000 Auspendler und 32.000 Einpendler täglich! Gerade in diesem urbanen Pendler-Umfeld hat die E-Mobilität als Ergänzung zum ÖPNV ein hohes Potenzial.“ (Auszug aus dem Artikel im Zukunftsmagazin Zentec 03/2018)

Im Untersuchungsgebiet selbst gab es – trotz der zentralen und frequentierten Lage – zum Zeitpunkt der Quartiersbegehung im Frühjahr 2022 **keine Ladeinfrastruktur**. Mittlerweile hat sich das geändert: Untenstehende Karte zeigt, dass es im Untersuchungsgebiet seit dem Frühjahr 2023 an der Shell-Tankstelle an der Schillerstraße 2 Shell Recharge Ultraschnell-Ladestationen mit 4 Ladepunkten gibt, die über eine Leistung von 350 kW verfügen. Demnach besteht ein dringender Aufholbedarf an weiteren Ladestationen im Quartier. Vorschläge für eine zukünftige E-Ladeinfrastruktur auf Quartiersebene sind Kapitel 7.7.3 zu entnehmen.

Inwiefern die perspektivische Versorgung mit Ladesäulen zukünftig ausreichend ist, hängt davon ab wie dynamisch sich der Trend bzgl. Neuzulassungen von E-Fahrzeugen in den nächsten Jahren entwickeln wird:

Erfahrungsgemäß **werden private Kauf-/ Wechselentscheidungen stark von mehreren Faktoren beeinflusst**, die den Wandel weg vom Verbrennermotor hin zu emissionsärmeren Lösungen begünstigen bzw. bremsen können:

- politische Ankündigungen, Debatten und Beschlüsse zur Elektromobilität, allen voran das vieldiskutierte „Verbrennerverbot“, d.h. das mögliche Verkaufsverbot von Neuwagen mit Verbrennungsmotor ab 2035 EU-weit,
- die mediale Berichterstattung über die Nachhaltigkeit, Reichweite oder Gefahr von Elektrofahrzeugen (im Vergleich zu bisherigen Verbrennermodellen)
- die bundesweite Förderung für die Anschaffung von (privaten) E-Fahrzeugen
- die bundesweite (neuaufgestellte) Förderung für private Ladestationen am eigenen Grundstück/ Haus
- Verbot des Verlegens von Ladekabeln im öffentlichen Raum (z.B. auf Gehwegen, mit o. ohne Kabelbrücken etc.)

Auch wenn das Hauptaugenmerk auf der Ladeinfrastruktur für elektrobetriebene Fahrzeuge liegt, so sollte dennoch die **Infrastruktur zur Nutzung von E-Bikes** nicht vernachlässigt werden, da der Anteil von E-Bikes innerhalb der radfahrenden Bevölkerung immer größer wird. Sowohl für Pendlerinnen und Pendler, als auch für Freizeit- und touristische Bedarfe ist ein möglichst dichtes Netz an Lademöglichkeiten wichtig. Dieses ist in Aschaffenburg bisher nur mangelhaft ausgebaut: Für E-Bikes existieren in Aschaffenburg bislang nur vier Ladestationen (Stand 02/2023). Diese befinden sich alle in Zentrumsnähe, jedoch südlich des Hauptbahnhofs. Es gibt je eine Ladestation mit vier Anschlüssen für E-Bikes und einer Schuko-Steckdose (vgl. walderfahren.de 2022). Für die Quantität und Qualität an (touristischen) Fahrradwegen in der Region ist diese geringe Anzahl insgesamt als **unzureichend** zu bewerten.

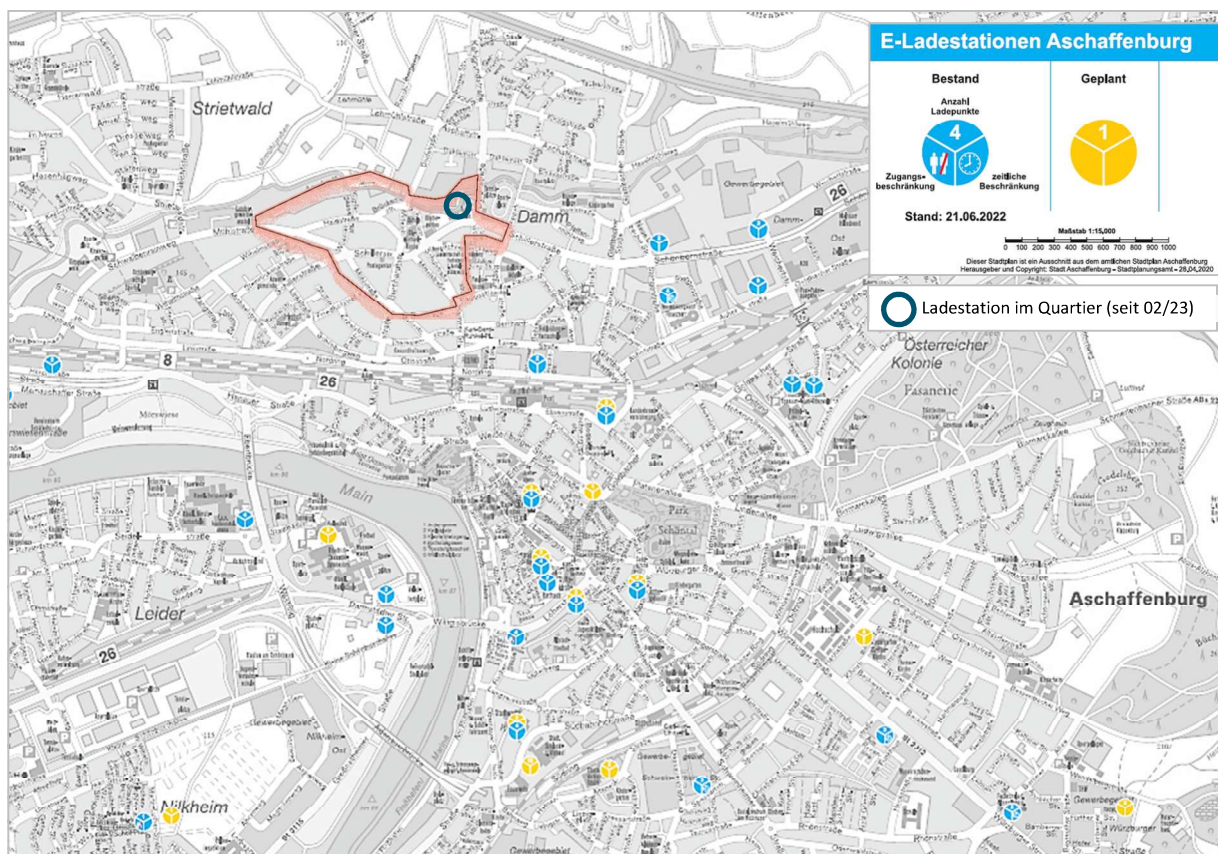


Abbildung 37: Verortung bestehender und geplanter E-Ladestationen im Stadtgebiet. Quelle: Stadtplanungsamt Stadt Aschaffenburg 2020, bearb. DSK GmbH 2023

Auch Informations- und Öffentlichkeitsarbeit ist ein wichtiger Baustein in diesem Zusammenhang. So werden vonseiten der Kommune in Kooperation mit der VHS beispielsweise regelmäßig Workshops oder Informationsabende für Bürgerinnen und Bürger angeboten, wie zuletzt im Mai 2022 ein dreiteiliger „Workshop zur Elektromobilität“, bei dem die Grundlagen der Elektromobilität vermittelt wurden sowie zu Klimaschutz und Ökobilanz. Zudem bestand die Möglichkeit bei einer Ausfahrt ein E-Fahrzeug selbst zu testen. (vgl. Homepage Stadt Aschaffenburg 2022)

### 3.6.6. Sharing-Angebote

In den meisten größeren Städten ist das **Carsharing**-Angebot mittlerweile etabliert und weit verbreitet. Dies gilt grundsätzlich auch für Aschaffenburg: Wie in der Studie „Städte in Bewegung“ von 2019 für Aschaffenburg dargestellt, gibt es für die Größenordnung der Stadt mit 19 leihbaren Fahrzeugen ein vergleichsweise großes Carsharing-Angebot, jedoch ist die Zahl der Haushalte, die es nutzen, bisher überschaubar (s. Abbildung 36). Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V. bietet bereits seit 1998 an verschiedenen Stationen in Aschaffenburg Carsharing-Fahrzeuge an. Durch die Kooperation mit Flinkster-Carsharing können viele Vorteile genutzt und in ganz Deutschland, Österreich, der Schweiz und den Niederlanden Fahrzeuge ausgeliehen werden. Im Quartier selbst gibt es **keine Standorte**, jedoch direkt angrenzend gibt es am Schneidmühlweg eine Station und am Hauptbahnhof eine. Weitere verteilen sich über das Stadtgebiet und sind folgender Karte zu entnehmen. (vgl. [carsharing-aschaffenburg.de](http://carsharing-aschaffenburg.de))

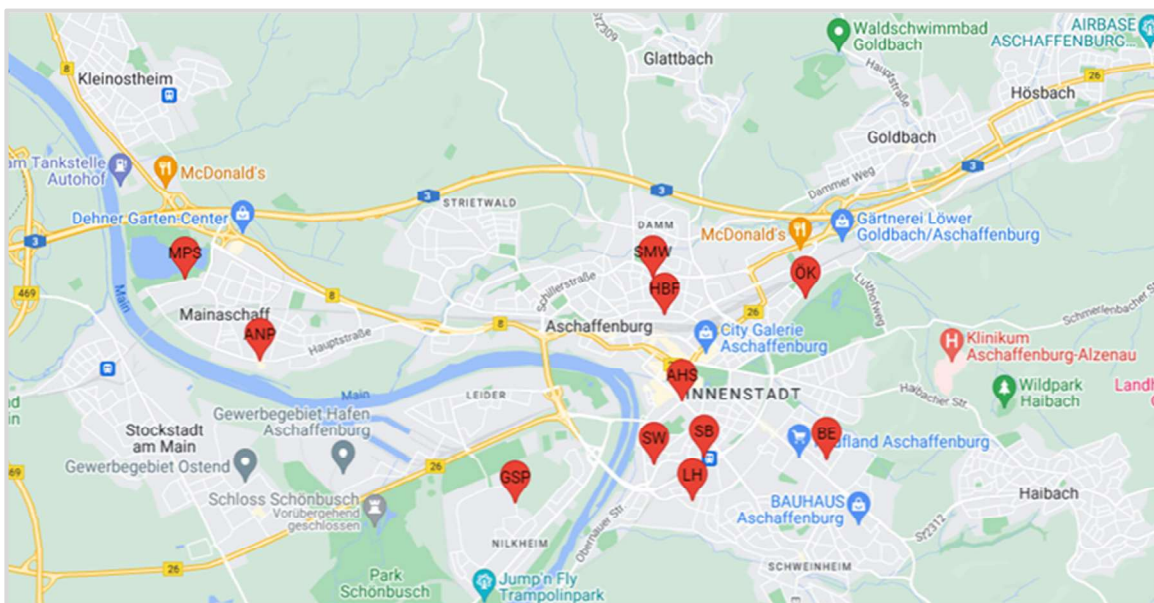


Abbildung 38: Carsharing Standorte Aschaffenburg. Quelle: [carsharing-aschaffenburg.de](http://carsharing-aschaffenburg.de) 2022

Neben dem stadtweiten Carsharing-Angebot, gibt es ein kostenpflichtiges **Bikesharing-Angebot** der Stadtwerke sowie ein gemeinnütziges Angebot für **Lastenräder**. Beide Angebote tragen dazu bei eine nachhaltige Mobilität im städtischen Raum zu fördern: Der im Quartier ansässige Verein Gesta e. V. hat ein Bikesharing-Projekt mit dem Titel „Ab mit LaRa“ eingeführt, mit dem kostenlos Lastenfahrräder ausgeliehen werden können. Insgesamt 12 Räder können über die Website [abmitlara.de](http://abmitlara.de) ausgeliehen werden. Im Quartier stehen drei der Lastenräder zur Verfügung, von denen zwei über elektrische Unterstützung verfügen. Jedes Lastenrad wird auf der Website genau beschrieben. Auf dem Rad kann Werbung für die jeweiligen Spender des Rads gemacht werden, was eine kostenlose Ausleihe ermöglicht. Dieses gemeinnützige Sharing-Projekt des örtlichen Vereins kann als Vorbild für andere Kommunen und Vereine dienen, da es durch sein kostenloses Leihangebot für alle zur Verfügung steht und damit eine sozialgerechte Mobilität fördert. Der Verein möchte dadurch zum Umdenken in der städtischen Mobilität anregen und die Ressourcenschonung sowie Verkehrsberuhigung in Städten fördern. (vgl. [www.abmitlara.de](http://www.abmitlara.de) 2023)

Das **städtische Leihsystem für Fahrräder** bietet an 10 Standorten 50 Räder zur Ausleihe an. Nach der Registrierung auf der Website können die Räder über die gleichnamige App gebucht werden. Der Tarif liegt bei 2 Euro/h und max. 10 Euro/ 24h. Inhaberinnen und Inhaber der Abo-Busfahrkarte oder der Stadtwerke-Karte bekommen einen Rabatt (vgl. Stadtwerke Aschaffenburg 2022). Im Quartier gibt es bisher lediglich einen Ausleih-Standort an der Michaelskirche. Ein zukünftig noch dichteres Netz an weiteren Standorten, u.a. am westlichen und östlichen Quartiersrand, wäre sinnvoll und wünschenswert, um den Kreis der möglichen Nutzerinnen und Nutzer perspektivisch zu erweitern



4

## 4. Gebäudebestand und energetische Situation im Quartier

In den folgenden Ausführungen soll der Gebäudebestand aus energetischer Sicht näher betrachtet werden. Im Rahmen der Befragung konnten nicht alle Gebäude im Quartier erfasst werden. Deshalb wurde ergänzend eine Begehung durchgeführt und das Baualter und der Sanierungsstand der Gebäude erfasst, soweit dies von außen durch einen fachlich geschulten Blick ersichtlich war. Über das Baualter und den Sanierungsstand lassen sich wichtige Kennzahlen ableiten, mit denen auf den Energieverbrauch der Gebäude geschlossen werden kann, auch wenn keine Verbrauchsdaten vorliegen.

### 4.1. Baualter

Das Baualter der Gebäude wurde anhand äußerlicher Merkmale abgeschätzt. Dabei wurden die Gebäude in typische Baualtersklassen eingeordnet, die im Leitfaden Energienutzungsplan der Bayerischen Staatsregierung genutzt werden und die nach wie vor zutreffend sind. (vgl. STMUG 2011, S. 21)

*Hinweis: Diese Klassifizierung wurde um eine zusätzliche Baualtersklasse ergänzt, die sich aus den neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen ergibt (Klasse K).*

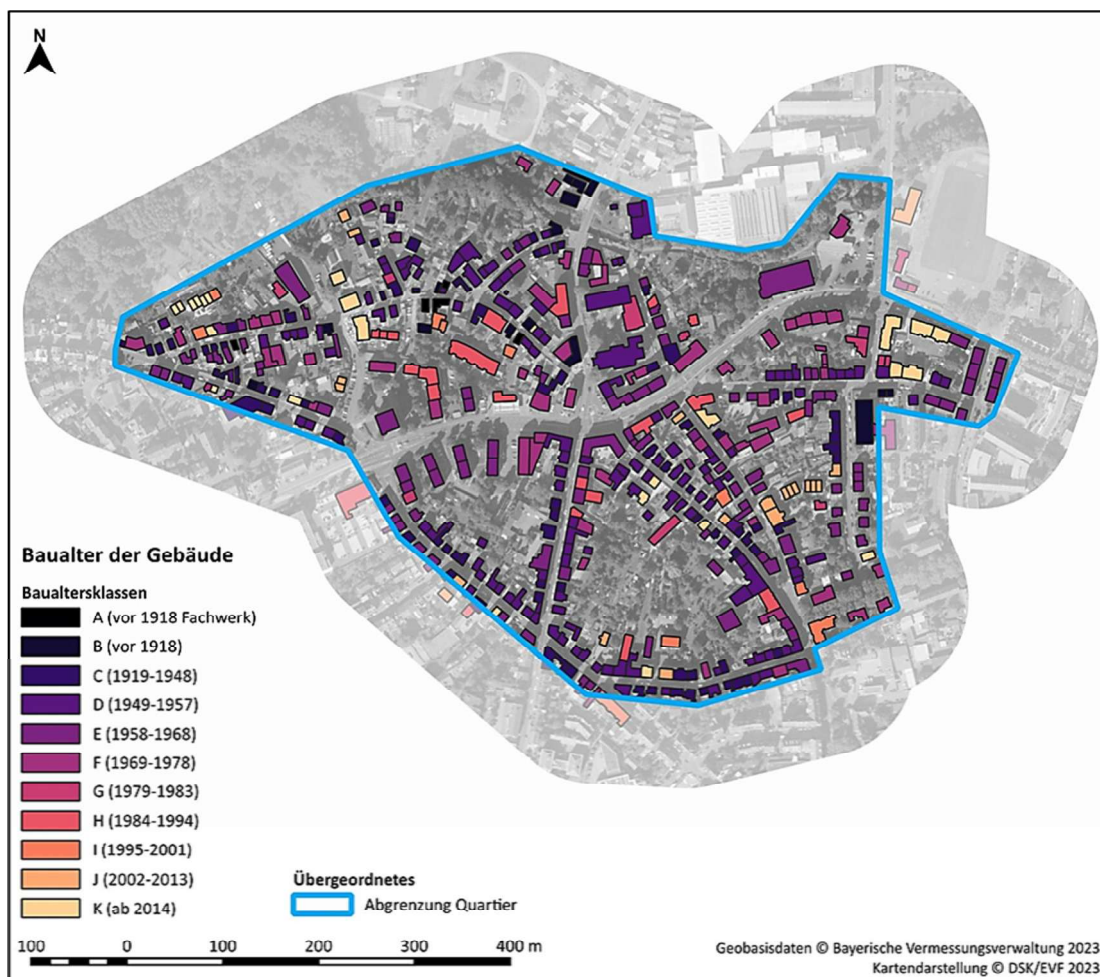


Abbildung 39: Baualtersklassen des Quartiers Kernbereich-Damm. Quelle: Eigene Darstellung EVF GmbH 2023

Das Aschaffener Quartier ist ein historisch gewachsener Stadtteil mit an vereinzelten Stellen noch sichtbarem älterem Gebäudebestand von vor 1918, der insbesondere im Zweiten Weltkrieg bei Luftangriffen am 21. November und am 29. Dezember 1944 weitgehend zerstört wurde und im Nachhinein wieder aufgebaut wurde. Die meisten Gebäude dort stammen also hinsichtlich ihrer Gebäudesubstanz zunächst unmittelbar aus der Wiederaufbauzeit

nach dem Zweiten Weltkrieg. Der Stadtteil hat sich bis in die jüngste Vergangenheit an vielen Stellen aber dynamisch erneuert. Ein genauerer Blick zeigt, dass auch der alte Gebäudebestand aus der Wiederaufbauzeit an einigen Stellen durch neue Bauten ersetzt wurde – teils mit sich in das Stadtbild einfügender historischer Fassade. Neben den beiden relativ gut erkennbaren Denkmälern, der katholischen Pfarrkirche St. Michael und dem ehemaligen Verwaltungsgebäude der Dämmer Steingutfabrik mit der ehemaligen Michaels-Kapelle – finden sich aber nur noch wenige weitere erhaltene Denkmäler im Quartier, wie beispielsweise ein sehr gut erhaltener und gepflegter alter Bauernhof in Fachwerkbauweise aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Relativ prominent zeigt sich am Rand des Quartiers noch das barockisierend anmutende Landwirtschaftsamt mit Landwirtschaftsschule (vgl. Kapitel 3.3).

Aus energetischer Sicht wurden ca. 82 % der bestehenden Gebäude vor der ersten Wärmeschutzverordnung 1977 erbaut. Nur etwa 10 % der Gebäude wurden nach Einführung der ersten Energieeinsparverordnung (EnEV) ab 2001 erbaut und weisen damit erstmal einen gesetzlich relativ akzeptablen energetischen Zustand auf. Es liegt also aus heutiger Perspektive ein hauptsächlich alter Gebäudebestand in baualtersbedingt energetisch schlechtem Zustand vor. Folgende Abbildung zeigt den Gebäudebestand und dessen Baualter und ordnet diesen in die zum Zeitpunkt der Errichtung gesetzlichen Rahmenbedingungen hinsichtlich Energieeffizienz und energiesparendem Bauen.

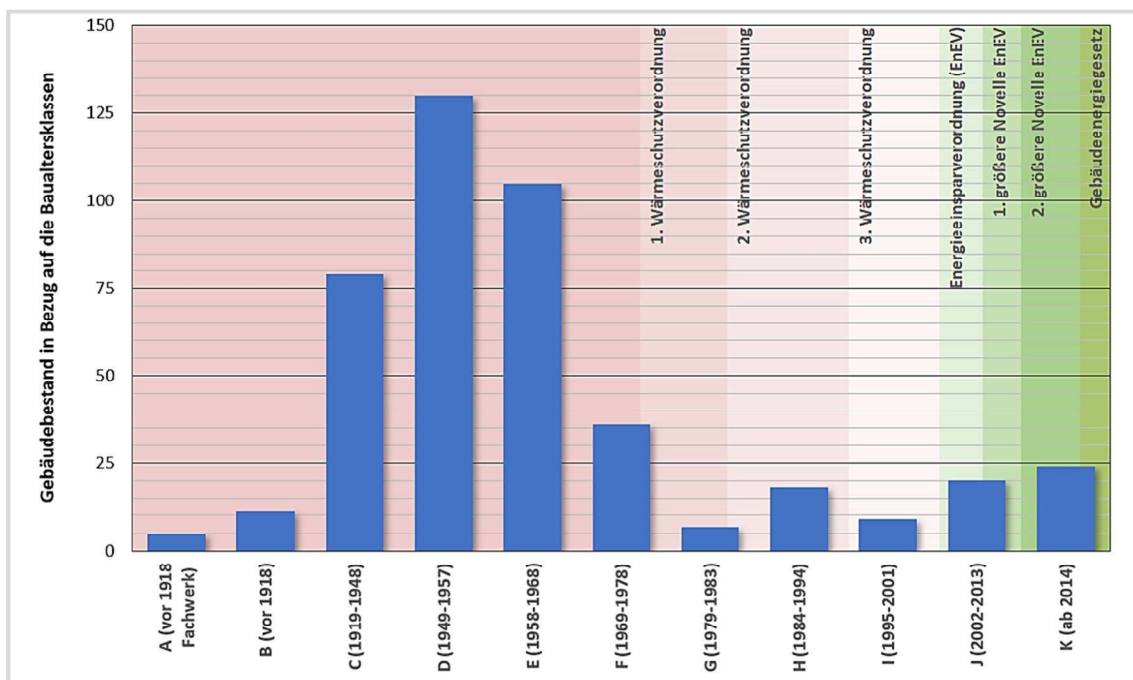


Abbildung 40: Gebäudezahl je Baualter und gesetzliche Rahmenbedingungen zum energetischen Zustand.  
Quelle: Eigene Berechnungen und Darstellung EVF GmbH 2023

## 4.2. Sanierungsstand

Neben dem Baualter ist aber auch der Sanierungsstand ausschlaggebend für den Energieverbrauch. Ein Blick auf den Sanierungsstand soll deshalb helfen, den Energieverbrauch besser einzuschätzen.

Im Folgenden soll der allgemeine Sanierungsstand im Quartier dargestellt werden. In diesem Rahmen soll auf alle energetisch relevanten äußeren Bauteile der Gebäude eingegangen werden. Bei diesen handelt es sich um das Dach bzw. die Oberste Geschossdecke (OGD), die Außenwände, Fenster und Türen, sowie mit der Unteren Geschossdecke (UGD) bzw. der Bodenplatte um den unteren Gebäudeabschluss. (Hinweis: Wurde das jeweilige Bauteil seit dem Baujahr nicht erneuert, ist für die energetische Betrachtung das Baualter des Gebäudes maßgeblich.)

#### 4.2.1. Dächer

In folgender Karte ist der im Rahmen der Begehungen und der Befragung ermittelte Sanierungsstand der Dächer dargestellt.

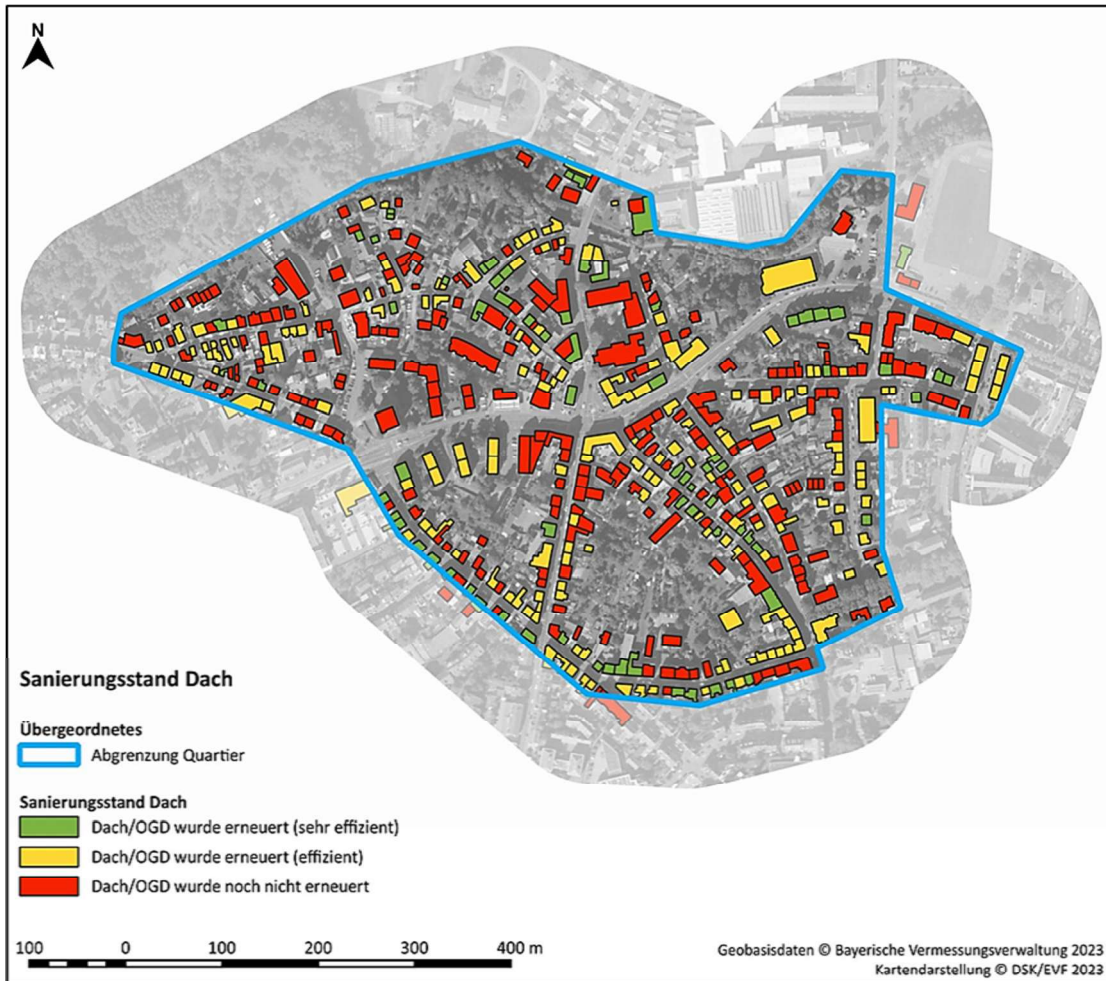


Abbildung 41: Sanierungsstand des Dachs der Bestandsgebäude. Quelle: Eigene Darstellung EVF GmbH 2023

In Abhängigkeit zur Baualtersklasse sind sanierte und unsanierte Dächer aus energetischer Sicht mehr oder weniger gut. Der Sanierungsstand der Dächer lässt sich wie folgt zusammenfassen: Ca. 48 % der Dächer sind den Erhebungen nach unsaniert. 37 % der Dächer wurden bereits effizient und weitere 16 % sehr effizient saniert. Bei den Gebäuden der Baualtersklassen C, D und E wurden bis dato die meisten Dächer bereits energetisch saniert.

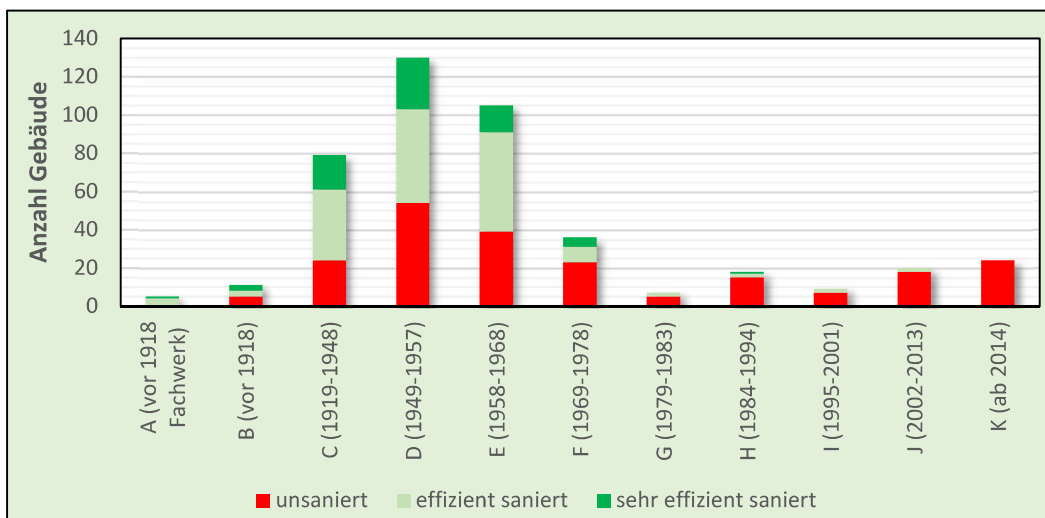


Abbildung 42: Sanierungsstand des Dachs der Bestandsgebäude in Bezug auf die Baualtersklasse. Quelle: Eigene Darstellung EVF GmbH 2023

## 4.2.2. Außenwände

In folgender Karte ist der im Rahmen der Begehungen und der Befragung ermittelte Sanierungsstand der Außenwände dargestellt.

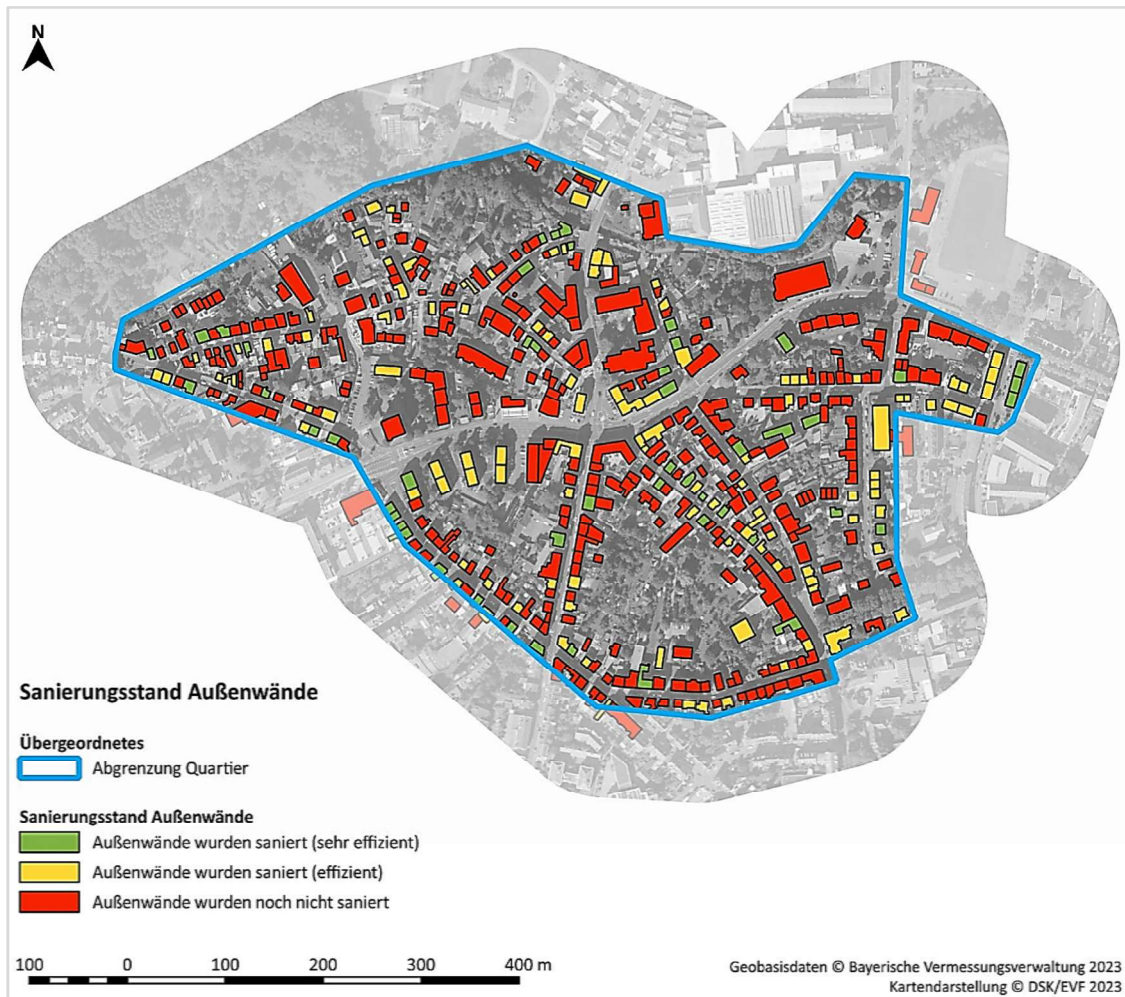


Abbildung 43: Sanierungsstand der Fassade der Bestandsgebäude. Quelle: Eigene Darstellung EVF GmbH 2023

Der Sanierungsstand der Außenwände lässt sich wie folgt zusammenfassen: Etwa 65 % der Außenwände sind unsaniert, 24 % sind effizient saniert und lediglich 11% sind sehr effizient saniert bzw. in einem sehr guten energetischen Zustand.

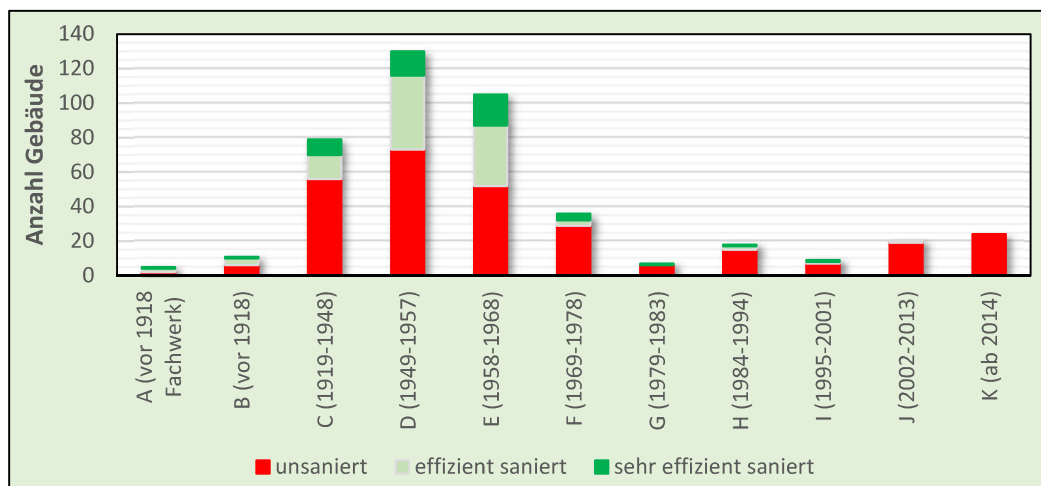


Abbildung 44: Sanierungsstand der Außenwände der Bestandsgebäude in Bezug auf die Baualtersklasse. Quelle: Eigene Darstellung EVF GmbH 2023

### 4.2.3. Fenster und Türen

In folgender Karte ist der im Rahmen der Begehungen und der Befragung ermittelte Sanierungsstand der Fenster und Türen dargestellt. Im Folgenden wird lediglich der Begriff "Fenster" verwendet, Türen sind darin einbegriffen.

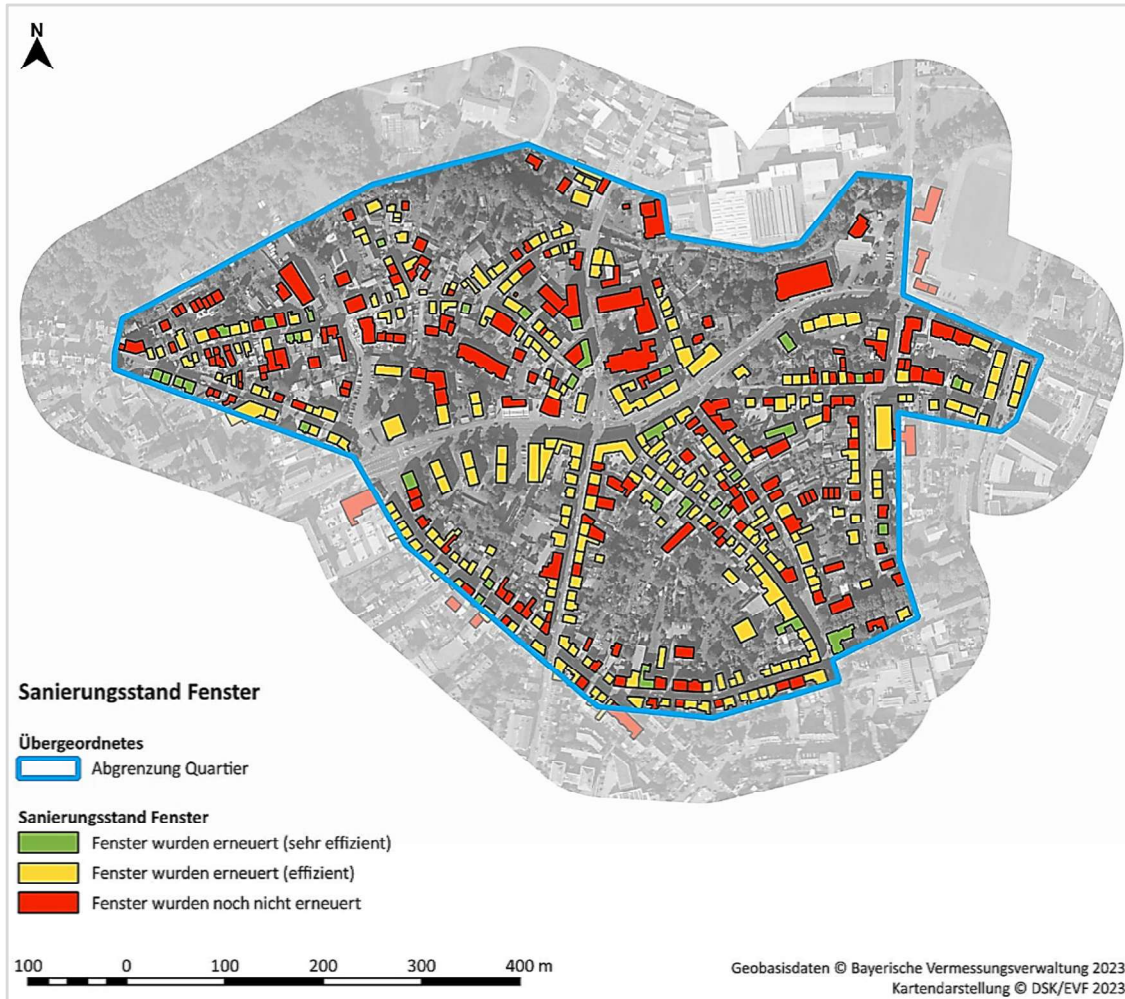


Abbildung 45: Sanierungsstand der Fenster der Bestandsgebäude. Quelle: Eigene Darstellung EVF GmbH 2023

Nachfolgend ist der Sanierungsstand der Fenster der Bestandsgebäude dargestellt. Etwa 35 % der Fenster sind unsaniert, 57 % sind effizient saniert und 8 % sind bereits sehr effizient saniert. Bei den meisten älteren Gebäuden der Baualtersklassen A-F sind die Fenster also bereits irgendwann ausgetauscht worden und damit besser als im ursprünglichen Zustand.

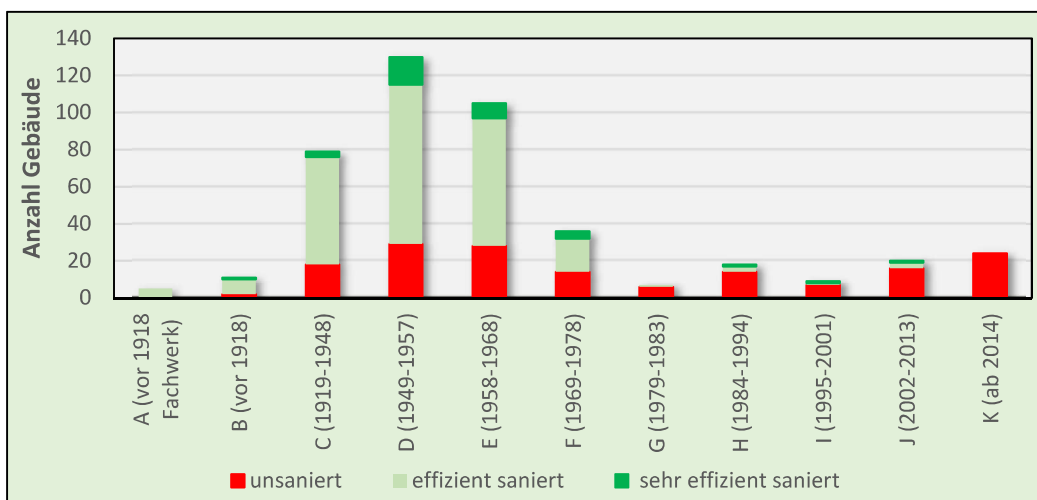


Abbildung 46: Sanierungsstand der Fenster der Bestandsgebäude in Bezug auf die Baualtersklasse. Quelle: Eigene Darstellung EVF GmbH 2023

#### 4.2.4. Unterer Gebäudeabschluss

Zum unteren Gebäudeabschluss gehören die Untere Geschossdecke und die Bodenplatte. Während sich in der Befragung herausgestellt hat, dass lediglich bei vier Gebäuden der untere Gebäudeabschluss nennenswert gedämmt wurde und bei den übrigen Gebäuden entsprechende Sanierungsmaßnahmen von außen nicht ersichtlich sind, können kaum Aussagen zum Sanierungsstand des unteren Gebäudeabschlusses im Quartier getroffen werden. Ganz grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass der untere Gebäudeabschluss wegen der Komplexität und des Aufwands in den seltensten Fällen bereits saniert wurde. In vollsanierten Gebäuden, die beispielsweise nachweislich einen definierten Effizienzhausstandard (in der Vergangenheit "KfW-Effizienzhaus") erreicht haben, kann jedoch von einer Sanierung des unteren Gebäudeabschlusses ausgegangen werden. Zum Gebäudeabschluss gehören die untere Geschossdecke und die Bodenplatte.

#### 4.3. Anlagentechnik

Anhand der Umfrage im Quartier wurden auch Daten zur Anlagentechnik der primären Heizungsanlage abgefragt. Mit den vorliegenden Daten konnten die Anlagen inkl. Energieträger in vier Kategorien eingeordnet werden: Spezialkessel, Niedertemperaturkessel, Brennwertkessel und Wärmepumpen: Ein Spezialkessel ist ein Wärmeerzeuger, der hauptsächlich in den 70er und 80er Jahren genutzt wurde. Er besitzt noch keine gleitende Temperaturregelung und arbeitet tendenziell mit sehr hohen Temperaturen. Nach den Spezialkesseln wurden die Niedertemperaturkessel entwickelt. Diese wurden in den 80er und 90er Jahren eingesetzt. Sie besitzen eine gleitende Temperaturregelung und arbeiten mit niedrigeren Temperaturen. Am effizientesten sind die Brennwertkessel mit der integrierten Brennwerttechnik.

Insgesamt konnte über die Befragung von den 444 Gebäuden im Quartier für ca. 52 Gebäude konkret die Heizungsart ermittelt werden. Die größte Anzahl der Gebäude (63 %) werden immer noch mit den relativ ineffizienten Spezialkesseln betrieben. 2 % der vorhandenen Kessel nutzen Niedertemperaturtechnik und sind damit zwar etwas effizienter als die Spezialkessel, aber noch nicht so effizient wie Brennwerttechnik. 29 % nutzen effiziente Brennwerttechnik. Nur 6 % der Gebäude werden darüber hinaus durch eine besonders effiziente Wärmepumpe beheizt. Das bedeutet, dass **94 % der Heizungen** durch eine **neue Wärmeversorgung** oder falls möglich durch eine Wärmepumpenheizung ersetzt werden sollten.

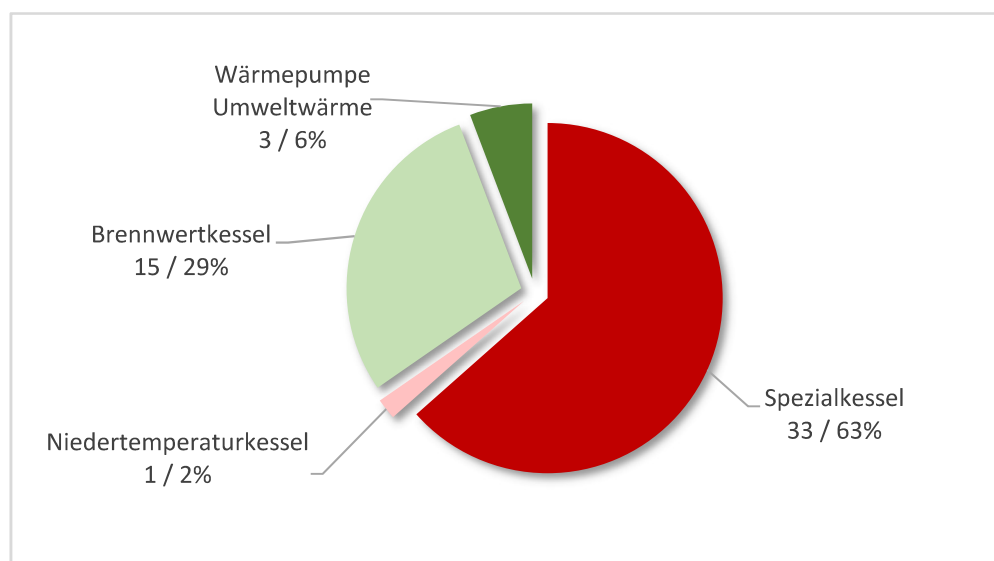


Abbildung 47: Genutzte Heizkesselarten laut Befragung. Quelle: Eigene Darstellung EVF GmbH 2023

Über die Befragung hinaus wurden weitere öffentlich zugängliche Quellen (Energieatlas Bayern) und Erkenntnisse aus den Vor-Ort-Begehungen bzgl. der genutzten Heizungsanlagen in einer Karte zusammengefasst. Diese zeigt auf, welche Energieträger in welchen Gebäuden genutzt werden.

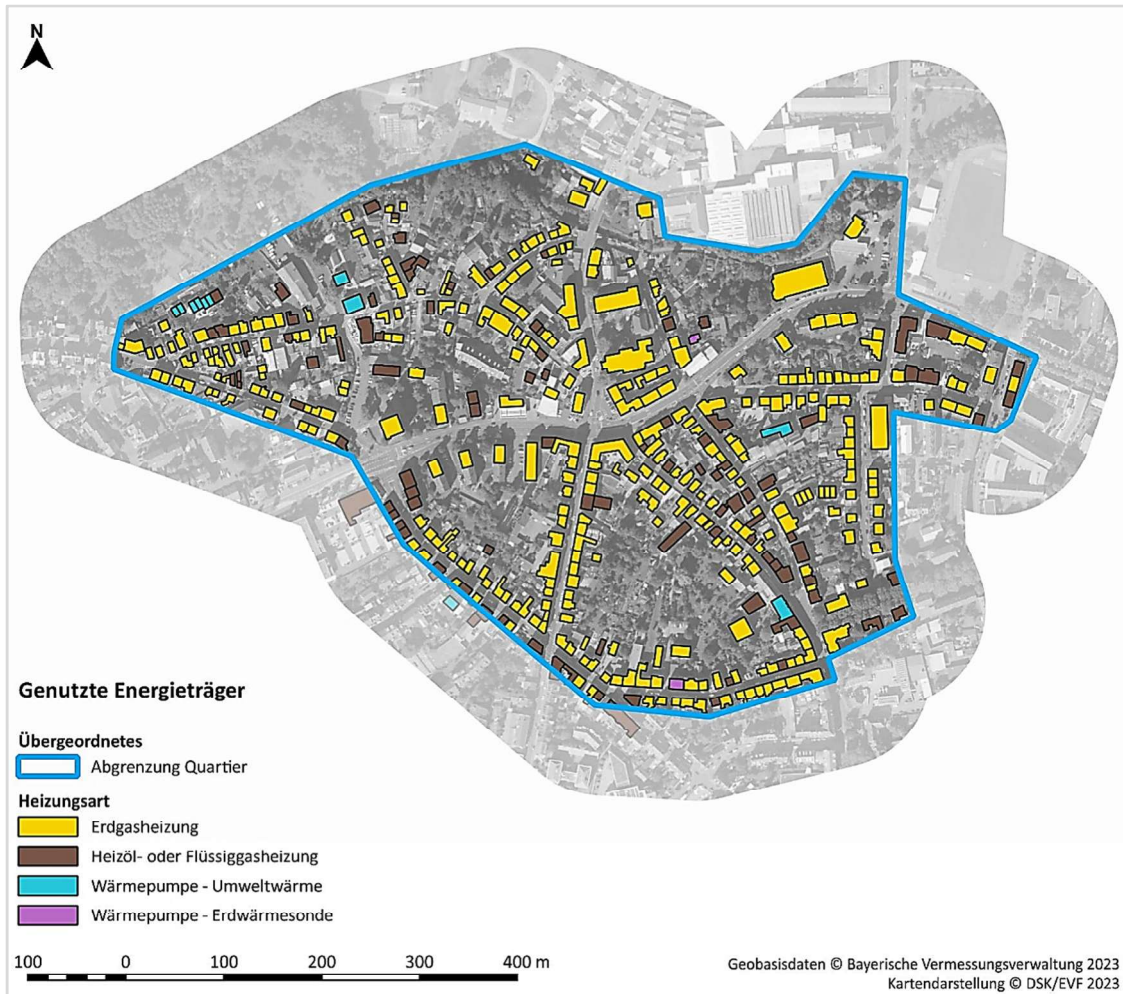


Abbildung 48: Genutzte Energieträger für die Heizungen. Quelle: Eigene Darstellung EVF GmbH 2023

Bei Betrachtung der primär genutzten Energieträger zeigt sich, dass 97 % der Kessel mit fossilen Brennstoffen betrieben werden. 75 % der Anlagen nutzen Erdgas, 22 % der Anlagen Heizöl. Nur 3 % der primären Heizungsanlagen werden durch regenerative Energien beheizt. Hinzu kommen den übergeordneten Statistiken nach noch viele dezentrale Kaminöfen (vgl. Energieatlas Bayern). Auch im Fragebogen wurde festgestellt, dass etwa in jedem vierten bis fünften Gebäude mindestens ein solcher Kaminofen vorhanden ist.

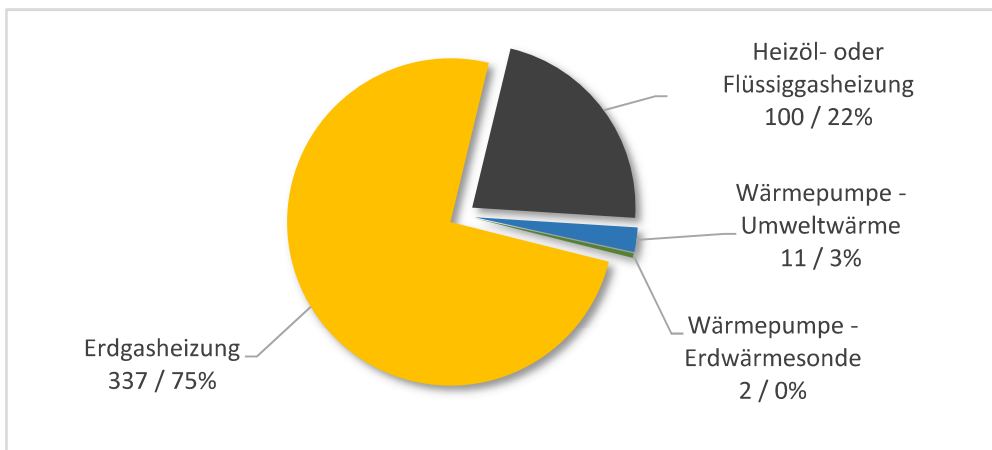


Abbildung 49: Verwendete Energieträger laut Befragung. Quelle: Eigene Darstellung EVF GmbH 2023

#### 4.4. Energieeffizienz

Aufbauend auf die vorangegangene Bestandserfassung zum Baualter, dem Sanierungsstand und den Ergebnissen der Befragung können Aussagen zur Energieeffizienz der Wohngebäude getroffen werden. Die Energieeffizienz soll in dem Zusammenhang in Anlehnung an die Kategorisierung laut Energieausweis nach Gebäudeenergiegesetz (Energieeffizienzklassen A+ bis H) erfolgen. Demnach sind ca. 72 % der Gebäude den schlechten Effizienzklassen E bis H zuzuordnen. Nur ca. 13 % der Gebäude sind heute schon relativ energieeffizient und sind den Effizienzklassen A+ bis C zuzuordnen. Zu den sog. „Worst Buildings“ der Klasse H gehören aber nur ca. 1 % der Wohngebäude.

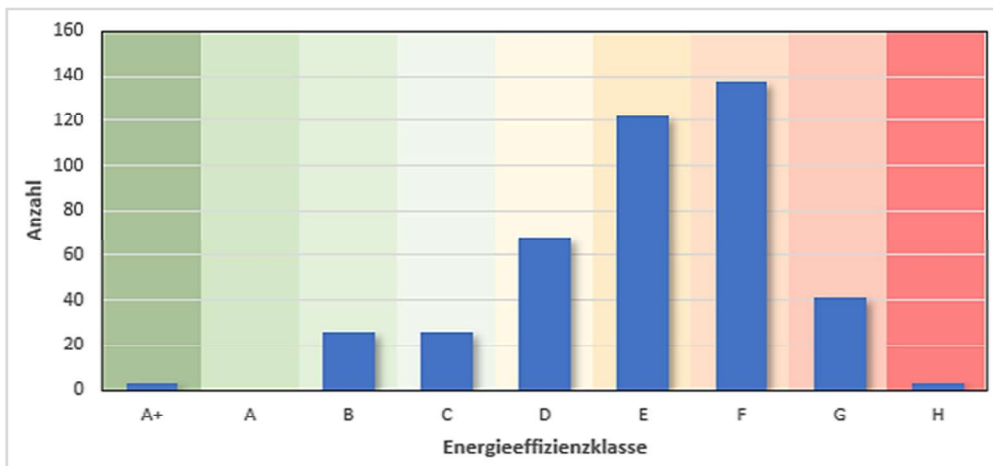


Abbildung 50: Effizienzklassen im Quartier. Quelle: Eigene Berechnungen EVF GmbH 2023

In der kartographischen Darstellung zeigt sich folgende Verteilung der Effizienzklassen im Quartier:

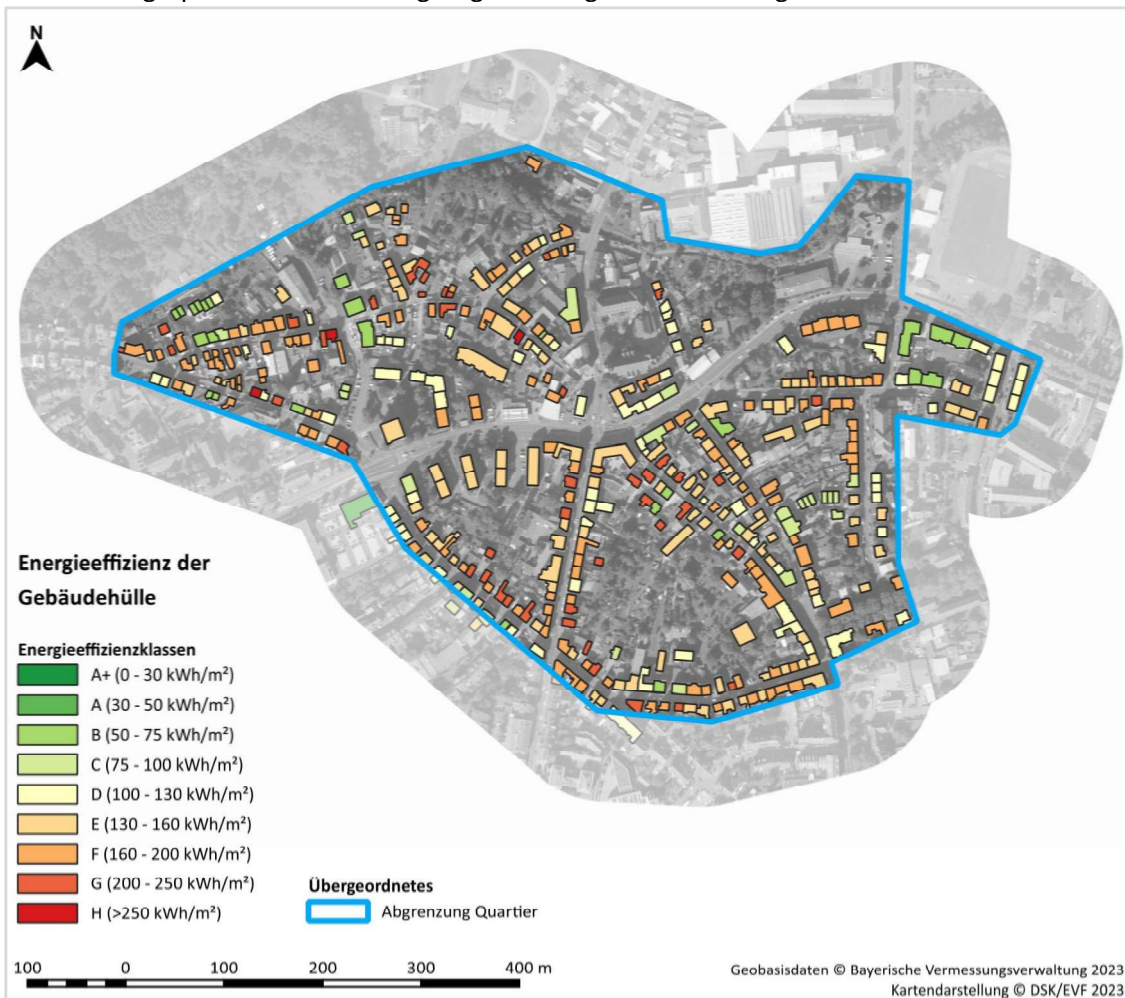


Abbildung 51: Kartographische Darstellung der Effizienzklassen der Wohngebäude. Quelle: Eigene Berechnungen EVF GmbH 2023

## 4.5. Vorhandene Gebäudetypologien im Quartier

Soweit bei der Vor-Ort-Aufnahme das Dach eines Gebäudes einsehbar war, wurden Dachtyp und Sanierungszustand bewertet.

### Gebäude der Baualtersklasse A bis E

Vor der ersten Wärmeschutzverordnung, die im Jahre 1977 in Kraft trat, gab es keinerlei Vorgaben zur energetischen Qualität eines Gebäudes. Die Häuser sind ungedämmt und besitzen meist einen unbeheizten Spitzboden, der an einem sehr kleinen Giebfenster erkennbar ist. Bei den Außenwänden wurden Natursteine oder Ziegel verbaut. Die Kellerdecken sind meist massiv ausgeführt. In vielen Fällen sind die Gebäude im Quartier in Reihenhäusern errichtet. Häufig wurden im ehemals kriegszerstörten Quartier die Gebäude nach dem 2. Weltkrieg neu aufgebaut. Teilweise finden sich im Quartier aber auch noch wenige Fachwerk-Gebäude der Baualtersklassen A.

Von den Gebäuden der Baualtersklassen B bis E sind bis dato die meisten Gebäude weitgehend unsaniert. Nur bei wenigen Gebäuden dieser Baualtersklassen wurden bisher einzelne Bauteile (Dach, Außenwände, Fenster) saniert. Die verwendeten Materialien weisen im Bestand meist sehr schlechte Wärmedurchgangskoeffizienten (U-Werte) auf. Dadurch geht sehr viel Wärme verloren. Gerade durch die Außenwände, die meist den größten Anteil an der Gebäudehülle haben, geht so ein Großteil der Energie verloren. Je Quadratmeter Wohnfläche werden in Gebäuden dieses Baualters bei normaler Nutzung typischerweise ca. 150-220 kWh/m<sup>2</sup> verbraucht (vgl. STMUG 2011). In einer Wohnung mit ca. 100 m<sup>2</sup> Wohnfläche bedeutet dies einen jährlichen Verbrauch in Höhe von ca. 18.500 kWh. Die Heizkosten liegen unter Zugrundelegung eines durchschnittlichen Gaspreises von Mai 2023 bei ca. 0,12 €/kWh bei ca. 2.200 € pro Jahr. Während der Hochphase der durch den Ukraine-Krieg ausgelösten Energiekrise lag der Gaspreis teilweise bei bis zu 0,40 €/kWh. Dies würde jährliche Energiekosten von bis zu 7.400 € pro Jahr bedeuten.

### Gebäude der Baualtersklasse F und G

Mit der Einführung der 1. Wärmeschutzverordnung (WSV) im Jahr 1977 wurden zum ersten Mal Vorgaben bzgl. der zulässigen Wärmedurchgangskoeffizienten der Außenwände, Fenster, Fenstertüren, oberste Geschossdecken, Bodenplatte und unterste Geschossdecke gesetzlich festgelegt. Dies erfolgte wegen der ersten Ölkrise 1973. Allerdings waren die Vorgaben für die Außenwände sehr niedrig. Eine wirklich effiziente Außenwanddämmung war selbst bei den Vorgaben der 3. WSV noch nicht erforderlich. Lediglich die oberste und unterste Geschossdecke musste in geringfügigem Maße gedämmt werden. Des Weiteren war nur noch der Einbau von zweifach verglasten Fenstern zulässig. Der energetische Mindest-Standard wurde mit dieser 1. WSV also das erste Mal überhaupt festgelegt. Die Maßnahmen sind aus heutiger Sicht aber immer noch sehr schlecht gewesen. Gebäude aus diesen Klassen sind heute dringend sanierungsbedürftig. Je Quadratmeter Wohnfläche werden in Gebäuden dieses Baualters bei normaler Nutzung typischerweise ca. 140-200 kWh/m<sup>2</sup> verbraucht (vgl. STMUG 2011). Bei einem Gebäude mit ca. 150 m<sup>2</sup> Wohnfläche bedeutet dies einen jährlichen Verbrauch in Höhe von ca. 25.500 kWh. Die Heizkosten liegen unter Zugrundelegung eines durchschnittlichen Gaspreises von Mai 2023 in Höhe von 0,12 €/Liter bei ca. 3.100 € pro Jahr. Während der Hochphase der durch den Ukraine-Krieg ausgelösten Energiekrise lag der Gaspreis teilweise bei bis zu 0,40 €/kWh. Dies würde jährliche Energiekosten in Höhe von bis zu 10.200 € pro Jahr bedeuten.

### Gebäude der Baualtersklasse H

1982 wurde die damals gültige Wärmeschutzverordnung erneut novelliert. Hier sind nun auch für die Außenwände erste Vorgaben bzgl. erforderlicher Dämmschichtdicken zu finden. Diese beziehen sich auf eine Dämmung mit einer Wärmeleitfähigkeit von 0,04 W/m\*K. Eine solche Dämmung entspricht heute der schlechtesten Dämmung die aktuell verbaut wird. Es sind ebenfalls Vorgaben für die Dämmung der obersten Geschossdecke, der untersten Geschossdecke des Dachs und der Bodenplatte vorhanden. Allerdings bewegen sich die Dämmschichtdicken noch im einstelligen Bereich. Die Fenster müssen doppelt oder isolierverglast sein.

Die in der 2.WSV verbesserten Werte stellen eine Verbesserung zu den bis dahin geltenden energetischen Bestimmungen dar, sind allerdings aus heutiger Sicht noch immer als schlecht zu bewerten. Auch hier wird zur Sanierung der Gebäude geraten. Der spezifische Gebäudeenergiebedarf der Baualtersklassen H kann mit 140-160 kWh/m<sup>2</sup> angenommen werden. Bei einer Wohnung mit einer Wohnfläche von 100 m<sup>2</sup> entspricht dies einem Wärmeenergiebedarf pro Jahr von ca. 15.000 kWh. Die Heizkosten liegen unter Zugrundelegung eines durchschnittlichen Gaspreises von Mai 2023 in Höhe von 0,12 €/kWh bei ca. 1.800 € pro Jahr. Während der Hochphase der durch den Ukraine-Krieg ausgelösten Energiekrise lag der Gaspreis teilweise bei bis zu 0,40 €/kWh. Dies würde jährliche Energiekosten in Höhe von bis zu 6.000 € pro Jahr bedeuten.

### **Gebäude der Baualtersklasse I**

In der 3. Wärmeschutzverordnung von 1995 sind zum ersten Mal zulässige Mindestaußenwandstärken erwähnt. Der maximal zulässige Wärmedurchgangskoeffizient wurde für alle Außenbauteile zum ersten Mal nennenswert angehoben. Es ist nur noch eine Wärmedämmverglasung mit einem U-Wert von max. 1,8 W/m<sup>2</sup>K zulässig. Hier kann man aus heutiger Sicht von einem mittelmäßigen Gebäudestandard sprechen. Da es sich allerdings auch hier zum Teil um Gebäude handelt, die über 25 Jahre alt sind und Baumängel mit unzuverlässigen Wärmebrücken durchaus üblich waren, sollten nach und nach auch hier schon die ersten Sanierungsmaßnahmen in Angriff genommen werden. Eine Dämmung der Außenwände und ein Austausch der Fenster können am Anfang der Sanierungsmaßnahmen stehen.

Gebäude der Baualtersklasse I besitzen einen spezifischen Wärmeenergiebedarf von 110-120 kWh/(m<sup>2</sup>a). Für eine Wohnung mit 100 m<sup>2</sup> Wohnfläche ergibt sich daraus ein Wärmeenergiebedarf von 11.500 kWh/a. Die Heizkosten liegen unter Zugrundelegung eines durchschnittlichen Heizölpreises von Mai 2023 in Höhe von 0,12 €/kWh bei ca. 1.400 € pro Jahr. Während der Hochphase der durch den Ukraine-Krieg ausgelösten Energiekrise lag der Gaspreis teilweise bei bis zu 0,40 €/kWh. Dies würde jährliche Energiekosten in Höhe von bis zu 4.600 € pro Jahr bedeuten.

### **Gebäude der Baualtersklasse J und K (ergänzt)**

Ab 2002 tritt die erste Energieeinsparverordnung in Kraft, die 2004, 2007, 2009, 2013, 2016 novelliert wurde. Seit 2020 gilt das Gebäudeenergiegesetz (GEG). Seit der letzten Wärmeschutzverordnung wurden die Anforderungen deutlich angehoben. Außenwände können nur noch mit speziellen Dämmsteinen, als Wärmedämmverbundsystem oder in Leichtbauweise GEG-konform ausgeführt werden. Die 3-fach-Verglasung ist zum neuen Standard geworden. Häufig sind die tiefer liegenden Fenster zu erkennen, die bereits mittig zwischen den Ziegeln und der außen angebrachten Dämmschicht angebracht sind.

Die Gebäude der Baualtersklasse J können als noch nicht sanierungsbedürftig angesehen werden. Dies spiegelt sich auch im Sanierungsstand der Gebäude wider. Hier wurden bisher keine der Gebäude nachträglich saniert. Bei Gebäuden der Baujahre 2002-2007 sollten innerhalb der nächsten 10-15 Jahre die ersten Sanierungsmaßnahmen bzw. Wartungsarbeiten in Angriff genommen werden. Ein Gebäude dieser Baualtersklasse besitzt einen spezifischen Gebäudewärmeenergiebedarf von 91 kWh/(m<sup>2</sup>a). Für ein Gebäude mit 150 m<sup>2</sup> Wohnfläche ergibt sich daraus ein Wärmeenergiebedarf von 13.650 kWh/a. Die Heizkosten liegen unter Zugrundelegung eines durchschnittlichen Gaspreises von Mai 2023 in Höhe von 0,12 €/kWh bei ca. 1.638 € pro Jahr. Während der Hochphase der durch den Ukraine-Krieg ausgelösten Energiekrise lag der Gaspreis teilweise bei bis zu 0,40 €/kWh. Dies würde jährliche Energiekosten in Höhe von bis zu 5.500 € pro Jahr bedeuten.

Teilweise sind die Gebäude dieser Alterklasse auch bereits mit Lüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung ausgestattet und entsprechen teilweise sogar den aktuellen Effizienzhaus-Standards nach Bundesförderprogramm für

effiziente Gebäude (BEG). Die verbrauchsabhängigen Heizkosten liegen hier nochmal deutlich niedriger. I.d.R. kommen in diesen Gebäuden auch schon häufiger erneuerbare Energien zum Einsatz.



*Gebäude aus der Baualtersklasse A.*



*Gebäude aus der Baualtersklasse B bis E.*



*Gebäude aus der Baualtersklasse F und G.*



*Gebäude aus der Baualtersklasse H.*



*Gebäude aus der Baualtersklasse I.*



*Gebäude aus der Baualtersklasse J und K.*

*Abbildung 52: Beispielhafte Bestandsgebäude aus den Baualtersklassen A bis K im Quartier. Quelle: EVF GmbH 2023*

## 4.6. Technische Infrastruktur

### 4.6.1. Stromversorgung

Das Stromnetz wird im Quartier durch die Aschaffener Versorgungs-GmbH (AVG) betrieben. Es sind alle Hauptgebäude an das Stromnetz angeschlossen.

Im Quartier werden Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien betrieben. Hierzu zählen vor allem Photovoltaikanlagen. Diese erzeugen ca. 178 MWh/a. Dem gegenüber steht der Stromverbrauch in Höhe von 4.191 MWh/a.

### 4.6.2. Straßenbeleuchtung

Die Straßenbeleuchtung wird im Auftrag der Stadt durch die Aschaffener Versorgungs-GmbH (AVG) mit einem Lichtpunktvertrag betrieben. Im untersuchten Quartier befinden sich laut Leuchtenkataster aktuell 194 Leuchten mit einer elektrischen Gesamtleistung von 17,6 kW. Die Leuchten werden um Energie zu sparen wo es möglich ist bereits in Halbnachtschaltung betrieben. Insgesamt 91 Leuchten wurden in der Vergangenheit auch schon auf besonders energieeffiziente LED-Technologie umgerüstet. 103 Leuchten sind noch konventionelle Leuchtensysteme. Insgesamt verbraucht die Straßenbeleuchtung im Quartier aktuell ca. 60.205 kWh pro Jahr. Da noch nicht alle Leuchten auf besonders energieeffiziente LED-Technologie umgestellt wurden, besteht noch Einsparpotenzial. Dieses wird in Abschnitt 7.2 diskutiert.

### 4.6.3. Gasversorgung

Das gesamte Quartier ist durch ein Erdgasnetz erschlossen. Theoretisch hat jedes Gebäude die Möglichkeit eines Anschlusses an das Erdgasnetz. Mehr als 75 % der Gebäude nutzen diese Möglichkeit heute (teilweise teilen sich zusammenliegende Gebäude einen gemeinsamen Erdgasanschluss).

### 4.6.4. Fernwärme

In dem Quartier in Damm besteht bislang kein Fern- oder Nahwärmenetz. Teilweise weisen benachbarte Gebäude in einem Gebäudenetz eine gemeinsame Heizungsanlage auf.



5

# 5. Öffentlichkeitsarbeit & Beteiligung

## 5.1. Kommunikation auf Homepage, Social Media & im Stadtmagazin

Um die Quartiersbewohnerschaft über das Projekt, dessen Anlass und Ziele zu informieren und auf die damit zusammenhängende großangelegte Befragung hinzuweisen, wurden diverse Medien und Kommunikationskanäle genutzt. Das parallele Bespielen mehrerer Kanäle soll das Ziel verfolgen, Interessierte und vorallem im betreffenden Quartier lebende Bürgerinnen und Bürger verschiedener Altersgruppen über das Quartierskonzept zu informieren und gleichzeitig ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass die Stadt Aschaffenburg im Rahmen ihrer Handlungsmöglichkeiten (und u.a. auch mit der Beauftragung des vorliegenden Konzepts) darum bemüht ist, Potenziale im Bereich Energieeffizienz und Klimaschutz auf kommunaler Ebene zu identifizieren und wo möglich umzusetzen. Die Mitwirkungsbereitschaft der Bürgerschaft und besonders der privaten Eigentümerschaft ist hierfür unabdingbar.

Parallel zur Veröffentlichung von Artikeln auf der städtischen Homepage und in der regionalen Presse (z.B. Main-Echo), hat die Stadtverwaltung auf Anregung des Projektteams die veröffentlichten Meldungen ebenfalls auf der städtischen facebook-Homepage und bei twitter gepostet. Zudem wurde auch im regelmäßig erscheinenden Stadtmagazin auf das Projekt „KlimaQuartier“ hingewiesen.



Abbildung 53: Digitale und analoge Bekanntmachung der Quartiersbefragung bei Projektstart. Quelle: DSK GmbH 2022

## 5.2. Lenkungsgruppe

Im Rahmen des **Projektauftakts**, der am 23. März 2022 und am 7. April zunächst über zoom mit mehreren Kollegen der Verwaltung sowie dem Projektteam von DSK und EVF stattfand, wurde die Einrichtung einer Lenkungsgruppe in gleicher personeller Konstellation vereinbart, die sich in regelmäßigen Abständen, über den Leistungszeitraum verteilt, gemeinsam über den aktuellen Projektstand austauscht und falls notwendig Entscheidungen trifft bzw. für den Stadtrat vorbereitet.

Eine **erste Lenkungsgruppe** fand schließlich am 23. Mai 2022 als Präsenz-Veranstaltung statt und hatte die anstehende und großangelegte Eigentümer- und Bewohnerbefragung per Online-Fragebogen zum Hintergrund. Zudem wurde gemeinsam darüber diskutiert, welche thematischen Schwerpunkte im Projektverlauf forciert betrachtet werden sollen, wobei der Konsens hier auf den Bereich der Klimawandelanpassung und einer alternativen Wärmeversorgung für das innerstädtische Quartier gelegt wurde.

Die **zweite Lenkungsgruppe** fand am 11. Juli 2022 wieder in digitaler Form statt und behandelte erste Zwischenergebnisse der intensiven Quartiersbegehungen sowie der zu diesem Zeitpunkt laufenden Online-Befragung.

Die **dritte Lenkungsgruppe** fand nach der Sommerpause am 04. Oktober 2022 im Rathaus statt. Bei diesem Termin konnten die endgültigen Ergebnisse der Befragung vorgestellt werden sowie die Ergebnisse der energetischen Bestandsanalyse wie Bestimmung von Gebäudealtersklassen oder Sanierungszustand.

Ursprünglich für Januar angesetzt, fand schließlich am 09. März 2023 die **vierte Lenkungsgruppe** in Aschaffenburg statt. Die Verzögerung hatte den Hintergrund, dass die Energiebilanzierung aufgrund verspäteter Datenlieferung nicht wie geplant Ende des Vorjahres fertiggestellt werden konnte, sondern erst Anfang März, sodass der Lenkungsgruppentermin nach Abstimmung mit der Auftraggeberin verschoben wurde. Schwerpunkt der Sitzung war demnach die Vorstellung der Gesamtenergiebilanz des Quartiers und darauf aufbauende die Potenzialermittlung. Auch der anstehende Projektabschluss und die damit verbundene Terminkoordination wurden in dieser Sitzung besprochen und festgelegt.

Am 04. Juli 2023 kam das Projektteam ein letztes Mal als Lenkungsgruppe (vor Ort) zusammen. In dieser **fünften Lenkungsgruppensitzung** lag der Fokus auf der Abstimmung des konkreten Maßnahmenkatalogs sowie letzten Weichenstellungen vor dem Projektabschluss.

Zwischen den offiziellen Lenkungsgruppenterminen fanden mehrere **Zwischenabstimmungen** per zoom statt, die meist nur in kleiner Runde mit Herrn Reidl sowie Herrn Schlett und dem Projektteam abgehalten wurden.

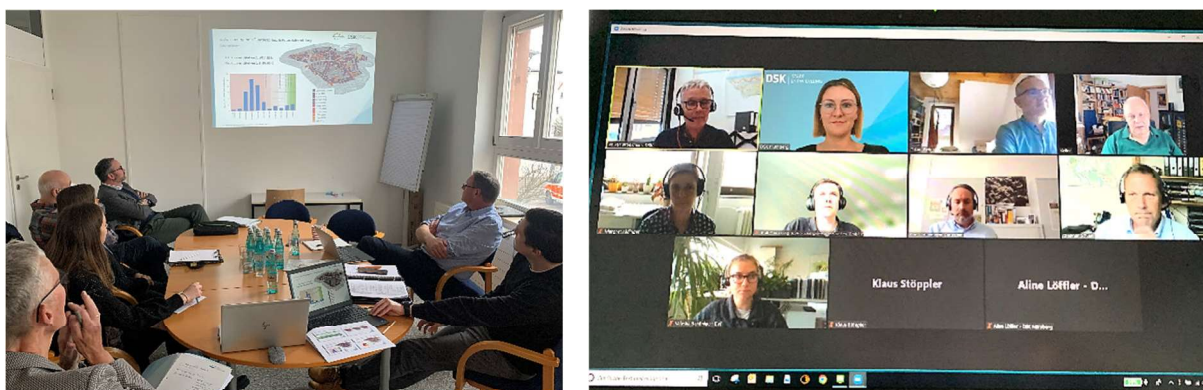


Abbildung 54: Lenkungsgruppensitzungen in Präsenz sowie per zoom. Quelle: DSK GmbH 2022, 2023

### 5.3. Akteursgespräche

Bereits relativ zu Beginn des Projektzeitraums stellte sich heraus, dass zwei „Akteure“ in besonderer Weise in das Konzept und die zu behandelnden Überlegungen im Quartier miteinbezogen werden müssen. Zum einen sind dies die städtischen Stadtwerke AVG (Aschaffener Versorgungs-GmbH) und zum anderen die städtische Wohnungsbaugesellschaft Stadtbau.

Mit beiden Akteuren fanden im Projektverlauf je zwei Gespräche vor Ort statt, bei denen das Projektteam, die jeweiligen Geschäftsführer und weitere Beschäftigte sowie Herr Reidl als Projektansprechpartner anwesend waren. Die **ersten Akteursgespräche** im Oktober 2022 dienten dazu, den Gesprächspartnern Hintergrund und Ziel des Projekts vorzustellen und gemeinsame Ansatzpunkte herauszuarbeiten. Mit den Vertretern der **Stadtwerke/AVG** wurde – aus gegebenem Anlass der Energiekrise – intensiv über zukünftige Optionen der Wärmeversorgung im Quartier gesprochen und welche Optionen intern bereits auf Machbarkeit geprüft werden und für die Struktur des innerstädtischen Bereichs realisierbar erscheinen. Zur Umsetzung eines möglichen Nahwärmenetzes ist laut des Geschäftsführers der AVG die Kombination mit der thermischen Nutzung des Oberflächenwassers der Aschaff (als Wärmetauscher) denkbar bzw. notwendig, falls andere Wärmeerzeuger wie Biomasse oder Geothermie aus unterschiedlichen Gründen möglicherweise als nicht umsetzungsgauglich für das Quartier erscheinen. (s. Kapitel 7.3.5) Auch über (den weiteren Ausbau von) Dachflächen-PV-Contracting haben sich die Gesprächspartner ausgetauscht. Im zweiten Gespräch im März 2023 lagen schließlich die Verbrauchsdaten des Quartiers vor, sodass dieser Termin dazu genutzt werden konnte, die Überlegungen zu einer künftigen Quartiersversorgung zu konkretisieren.

Der erste Austausch mit den Vertretern der **Stadtbau** diente zur Analyse des Status Quo, was den Sanierungsstand der etwa 3200 Wohneinheiten im Stadtgebiet (v.a. der im Quartier) betrifft und zu gemeinsamen Überlegungen hinsichtlich der geplanten Sanierungsreihenfolge des Bestands in Kombination mit dem Tausch der jeweiligen Heizungssysteme. Im zweiten Akteursgespräch lag der Fokus des fachlichen Austauschs schließlich darauf, beispielhaft an drei in der Schillerstraße gelegenen Wohnblöcken der Stadtbau die jetzige Anlagentechnik und die Kosten zu vergleichen mit zukünftigen Optionen wie Nutzung einer Wärmepumpe, Nutzung von Geothermie, Anschluss an ein Wärmenetz etc. (s. Kapitel 7.1.1). Im Zuge der weiteren Wärmeplanung im Quartier sollten hierzu **weiterführende Gespräche** vonseiten der Stadt stattfinden (nach Abschluss der Konzeptphase), um die Gebäude der Stadtbau möglichst effizient in eine mögliche Quartiersversorgung zu integrieren.

### 5.4. Politische Gremien

Im gesamten Projektzeitraum verlief der Austausch zwischen Kommune und Projektteam in enger Form im Rahmen der oben angesprochenen Lenkungsgruppentermine, zahlreicher Zwischenabstimmungen, der Akteursgespräche oder über Telefonate und Videokonferenzen. Während dieser aktiven Projektphase war demnach kein Termin in einem politischen Gremium wie dem Umwelt-, Klima- und Verwaltungssenat oder dem Stadtrat notwendig oder gewünscht.

Um das fertiggestellte Konzept schließlich im Stadtrat beschließen zu können, fand nach Ende des Projektzeitraums eine Abschlusspräsentation des Projektteams in der dem Stadtrat vorgelagerten **Senatssitzung** am 11. Oktober 2023 statt. Zuletzt präsentierte das Projektteam die Ergebnisvorstellung des KfW-Quartierskonzepts im **Stadtrat** mit anschließender Beschlussfassung am 23. Oktober 2023.

## 5.5. Veranstaltung eines Quartierstags

Bei Projektauftritt wurde gemeinsam mit der Auftraggeberin zunächst die Durchführung eines Quartierstags (in Form eines Infonachmittags) für Bürgerinnen und Bürger geplant. Aufgrund der vorhandenen heterogenen Mieterstruktur und einem großen Anteil an Eigentümerinnen und Eigentümern, die selbst nicht vor Ort sind, wurde sich gemeinsam dafür entschieden, zunächst keine eigene Veranstaltung durchzuführen, sondern bereits etablierte und gut besuchte Veranstaltungen oder Events im Stadtteil Damm zu nutzen, um dort ein entsprechendes Informations- und Beratungsangebot anzubieten und zu kommunizieren (z.B. Straßenfeste, Tag der offenen Türe, Sommerfeste etc). Bis zum Projektabschluss im Sommer 2023 hat sich hierfür bisher keine geeignete Gelegenheit geboten, jedoch sollte dies ein Hauptaugenmerk im anschließenden Sanierungsmanagement werden.

## 5.6. Eigentümerbefragung im Quartier

Die großangelegte Befragung zu Projektbeginn diente der Konkretisierung der erhobenen Daten und Eindrücke im Quartiersgebiet mit dem Schwerpunkt auf energetischen Verbrauchswerten. Die Befragung richtete sich demnach sowohl an die private Eigentümerschaft als auch an alle Bewohnerinnen und Bewohner im Gebiet "Kernbereich-Damm", die mittels eines persönlichen Anschreibens (bzw. über online-posts, Flyer im Briefkasten und im öffentl. Raum, s. Abbildung 53) über das Projekt informiert und daraufhin gebeten wurden online auf einer eigens eingerichteten Projekthomepage oder per Papierfragebogen an der Umfrage teilzunehmen. In der 11-wöchigen Laufzeit nahmen insgesamt **125 Personen** an der Umfrage teil. Es nutzten etwa 90 Prozent (113 Personen) das Angebot den Fragebogen online auszufüllen und abzuschicken. Insgesamt handelt es sich bei 418 angeschriebenen Eigentümerinnen und Eigentümern um eine Beteiligungsquote von etwa **22 Prozent**, was zwar als zufriedenstellend, jedoch als nicht repräsentativ eingestuft wird. Unter allen Mieterinnen und Mietern haben jedoch lediglich 35 Personen teilgenommen. Der Fragebogen sowie die Auswertung sind den *Anlagen 1 und 2* zu entnehmen.



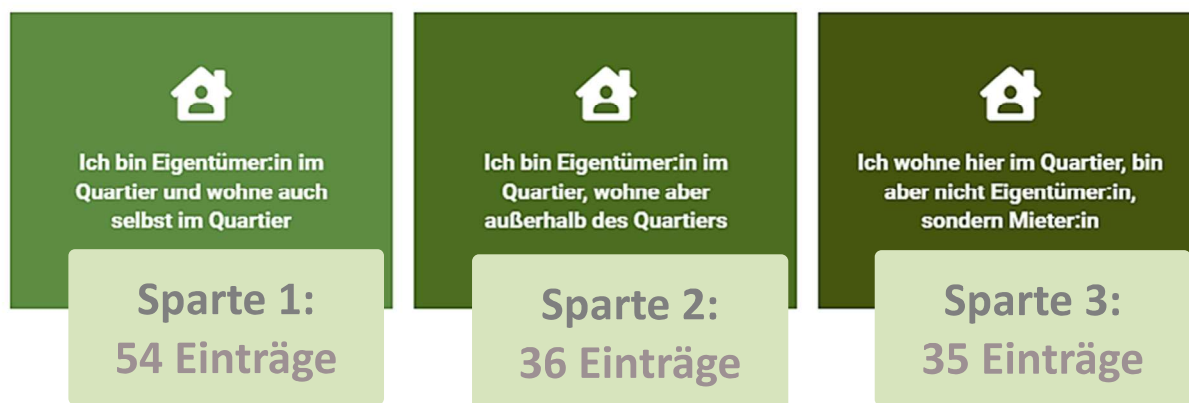
Abbildung 55: Projekthomepage zur digitalen Teilnahme an der Befragung. Quelle: DSK GmbH 2022

### 5.6.1. Auswertung der Befragung

Die Befragung beinhaltete insgesamt 27 Hauptfragen mit mehreren Unterfragen. Wichtig ist hierbei, dass Eigentümerinnen und Eigentümer, die auch im Quartier wohnen, zu *allen* Themen befragt wurden und solche, die außerhalb des Quartiers wohnen sowie Bewohnerinnen und Bewohner (zur Miete) nur zu einem Teil der Fragen.

Der Fragebogen wurde in 5 inhaltliche Blöcke strukturiert (I-V). Der erste Teil befasste sich mit allgemeinen Angaben zum Gebäude, der zweite Teil fragte nach Angaben zu Energie und Haustechnik, d.h. Art der Energieversorgung und Verbrauchsdaten. Im dritten Teil wurden die Befragten nach bereits durchgeführten oder geplanten Modernisierungsmaßnahmen an ihrem Objekt gefragt. Im vierten Teil wurden Maßnahmen zur Klimaanpassung abgefragt und im fünften Angaben zum öffentlichen Raum. Abschließend wurde im sechsten Teil die Bewohnerschaft noch zum Verkehr und eigenen Mobilitätsverhalten im Quartier befragt. Zur Zuordnung der energetischen Daten im Quartier wurde auch die Adresse des Objekts abgefragt. Namens-, Alters- und Kontaktdaten wurden zwar abgefragt, spielen aber für die Auswertung keine Rolle. Diese Angaben wurden datenschutzkonform behandelt.

Auf den folgenden Seiten ist nun die vollständige Auswertung der Einzelfragen entweder in Textform oder bei zentralen Fragen grafisch aufbereitet zu sehen.



**Sparte 1** bezieht sich auf Fragen für Eigentümerinnen und Eigentümer, die auch gleichzeitig im Quartier wohnen. Das heißt, dass diese Gruppe zu allen sechs inhaltlichen Blöcken befragt wurde.

**Sparte 2** beinhaltet nur die Fragen zum Gebäude und dem Quartier selbst, da es sich bei dieser Gruppe um die Eigentümerinnen und Eigentümer handelt, die ihren Wohnsitz *nicht* im Quartier haben. Fragen zu Verkehr und Mobilität und zu Stromverbrauch wurden von ihnen nicht beantwortet.

**Sparte 3** bezieht sich auf Fragen rein an die Bewohnerinnen und Bewohner vor Ort, das heißt diesen wurden keine Fragen im ersten und dritten Block gestellt. Im zweiten Block wurde diese Gruppe nur zum eigenen Stromverbrauch und der Stromproduktion, sowie im vierten Block zur Klimaanpassung durch die Stadt befragt. Die Fragen zum öffentlichen Raum und dem Verkehr sowie der Mobilität standen hier als wichtigste Fragen im Vordergrund.

*Welche Personengruppe welche Fragen beantwortet hat, ist jeweils in der Auswertung gekennzeichnet.*

Die ausführliche grafische Auswertung und Interpretation der zentralen Fragen aus der Befragung ist der *Anlage 2* zu entnehmen.

## 5.6.2. Fazit der Eigentümerbefragung

Die Ergebnisse der Befragung privater Eigentümerinnen und Eigentümer im Quartier "Kernbereich-Damm" sowie der dort lebenden Bewohnerinnen und Bewohner sind **als Stimmungsbild** zu verstehen und hatten zum Ziel, Aufschluss darüber zu geben, in welchen Bereichen zukünftig Handlungs- bzw. Beratungsbedarf besteht und welche Maßnahmen und Aktivitäten prioritär im Quartier umzusetzen sind.

Besonders die Antwort auf die Frage II-3 ist aufschlussreich, da die befragten Eigentümerinnen und Eigentümer angeben, dass bisher nur 10 % der Wohngebäude erneuerbare Energien nutzt. Erfahrungsgemäß ist ein ähnlicher Prozentsatz auf das gesamte Quartier zu übertragen und zeigt demnach einen großen Handlungsbedarf auf, um die Emissionen im Gebäudesektor in den kommenden Jahren so weit wie möglich zu reduzieren.

Umso erfreulicher ist es, dass bereits 44 % der Befragten bereits energieeinsparende Sanierungsmaßnahmen umgesetzt haben (s. Frage III-1).

Nach zukünftig geplanten Maßnahmen gefragt, ist das Interesse unter den Befragten bisher durchwachsen, was unterschiedliche Ursachen haben kann. Erwartungsgemäß ist der finanzielle Aufwand für viele Eigentümerinnen und Eigentümer ausschlaggebend dafür, ob energetische Maßnahmen sowie allgemeine Modernisierungsmaßnahmen am und im eigenen Wohnhaus umgesetzt werden. Besonders im Zuge gestiegener Energie- und Lebenshaltungskosten rücken Investitionen in Haustechnik und/oder Versorgung in vielen Haushalten zunächst in den Hintergrund, da die finanziellen Hürden zu groß sind und/oder häufig das eigene Alter als Gegenargument geäußert wird.

Daher ist es umso wichtiger – neben den **aktuell in Diskussion befindlichen politischen Weichenstellungen im Rahmen der Wärmewende** – Ansprechpersonen zur Verfügung zu stellen, um Privaten mögliche Bedenken zu nehmen und im Rahmen individueller Sanierungsberatungsgespräche auf die persönliche Situation der Eigentümerinnen und Eigentümer einzugehen und jeweils "finanzielle und wirtschaftliche" Vorteile in Form von Steuererleichterungen oder Fördermöglichkeiten herauszuarbeiten. Dieses Beratungsangebot (im Rahmen eines zukünftigen Sanierungsmanagements) ist ein bedeutender Baustein, um die Quote privater Sanierungsmaßnahmen in den kommenden Jahren zu erhöhen.

Zudem ist es aus kommunaler Sicht sicherlich strategisch sinnvoll **pionierhafte Projekte anzustoßen** und der Bevölkerung Referenzen aufzuzeigen. Potenziale bieten sich hier v. a. im Bereich Photovoltaik, Nahwärme, nachhaltige Mobilität, klimaangepasste Begrünung oder Entsiegelung.



6