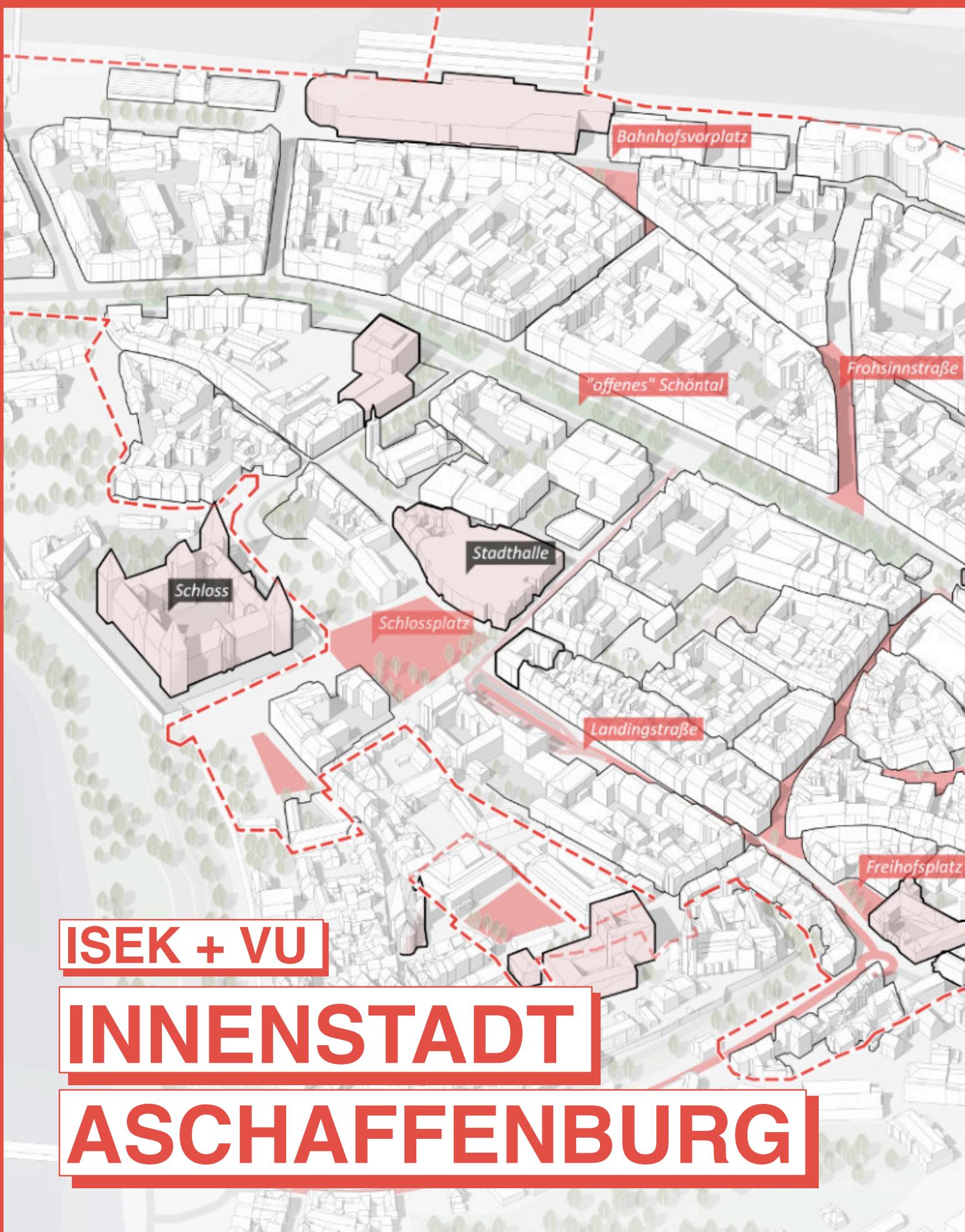




STADT
ASCHAFFENBURG

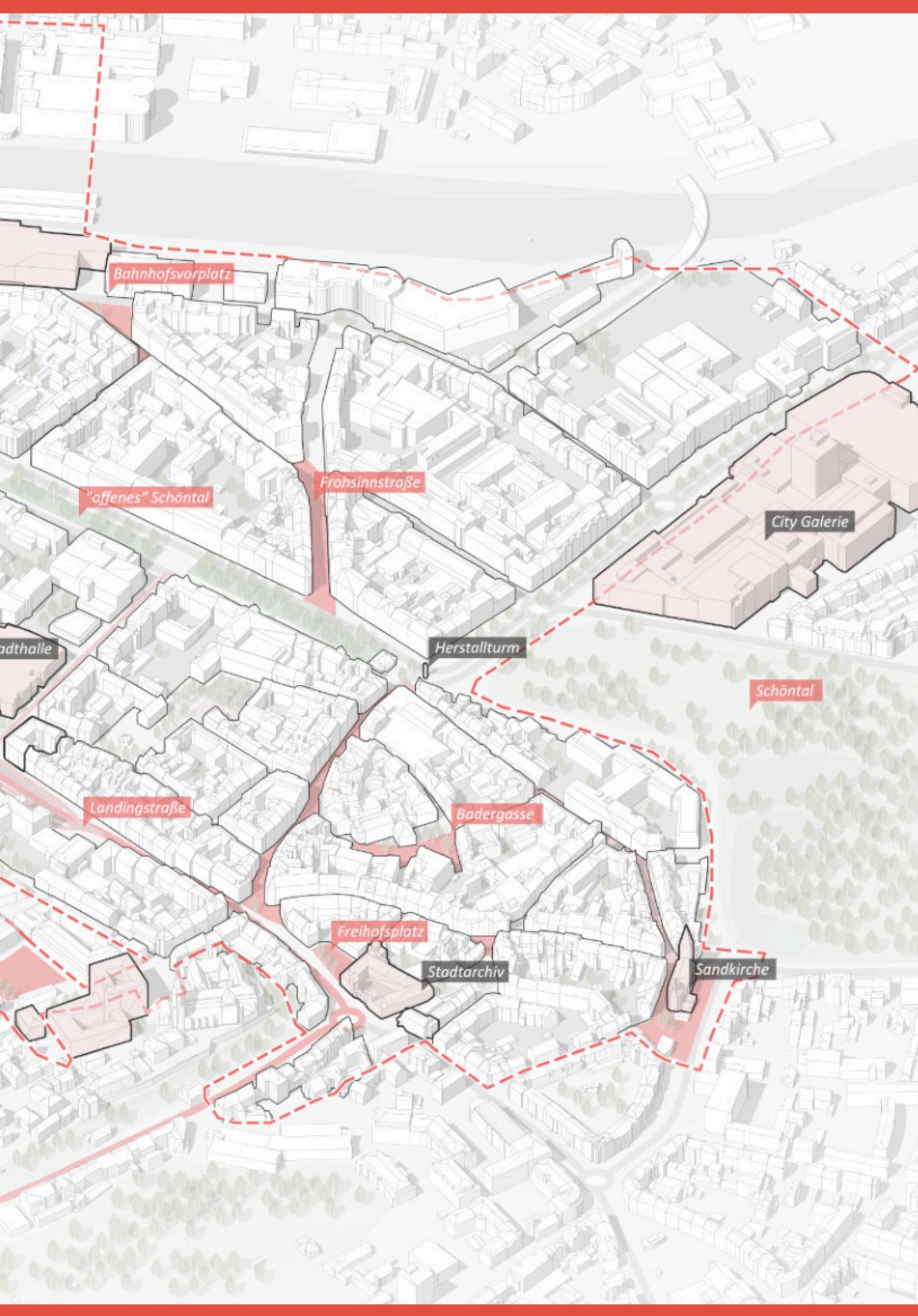


ISEK + VU

**INNENSTADT
ASCHAFFENBURG**



ISEK + VU
INNENSTADT
ASCHAFFENBURG



IMPRESSUM

**Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) und Vorbereitende Untersuchungen (VU)
für die Innenstadt von Aschaffenburg**

September 2025



**Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr**



Betreut und gefördert durch die Regierung von Unterfranken mit Finanzhilfen aus dem Bund/Länder-Städtebauförderungsprogramm Lebendige Zentren



Auftraggeberin

Stadt Aschaffenburg
Amt für Stadtplanung und Klimamanagement
Dalbergstraße 15
63739 Aschaffenburg

Konzept und Bearbeitung

UmbauStadt

Urbane Konzepte . Stadtplanung . Architektur

UmbauStadt Part GmbH

Eislebener Straße 6, 10789 Berlin
www.umbaustadt.de

Rico Emge
Clemens Abert
Luisa Scharninghausen
Lorenz Brösch

Titelseite

3D Grafik der Stadt Aschaffenburg

Redaktionelle Anmerkungen

Quellen, Grafiken und Pläne, deren Urheberschaft und Urheberrecht nicht bei dem bearbeitenden Büro UmbauStadt oder der Stadt Aschaffenburg liegen, sind aufgeführt.

1 EINLEITUNG	4
1.1 Aufgabenstellung und Ziele	
1.2 Bearbeitungsprozess und Organisationsstruktur	
2. UNTERSUCHUNGSRAUM	8
2.1 Räumliche Einordnung	
2.2 Historische Entwicklung	
2.3 Übergeordnete Planungen und Konzepte	
2.4 Stand des bisherigen Sanierungsverfahrens	
3 BETEILIGUNG	20
3.1 Informationsveranstaltungen	
3.2 Befragungen	
3.3 TÖB-Beteiligung	
4 BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE	46
4.1 Demographische Entwicklung, Zahlen und Daten	
4.2 Städtebau, Gebäudesubstanz und Denkmalschutz	
4.3 Nutzungsstruktur und Leerstand	
4.4 Öffentlicher Raum und Grünflächen	
4.5 Energie und Klimaanpassung	
4.6 Mobilität und Vernetzung	
5 SWOT-ANALYSE UND TEILRÄUMLICHE BETRACHTUNG	80
5.1 Maximiliansviertel	
5.2 Bahnhofsquartier Bereich West	
5.3 Bahnhofsquartier Bereich Ost	
5.4 Untere Stadt Bereich West	
5.5 Untere Stadt Bereich Ost	
6 STÄDTEBAULICHE LEITLINIEN UND SANIERUNGSZIELE	102
6.1 Zukunftsvision für die Innenstadt	
6.2 UN Agenda 2030 in Aschaffenburg	
6.3 Querschnittsthemen	
6.4 Handlungsfelder	
7 MAßNAHMEN	108
7.1 Rahmenplan	
7.2 Maßnahmen	
8 MASSNAHMEN- UND KOSTENÜBERSICHT	182
9 VERFAHRENSART UND ABGRENZUNG DES SANIERUNGSGEBIETS	188
9.1 Notwendigkeit für städtebauliche Sanierungsmaßnahmen	
9.2 Vorschlag für die Abgrenzung des Sanierungsgebiets	
9.3 Begründung zur Verfahrensart	
10 UMSETZUNG UND MONITORING	194
11 ABBILDUNGSVERZEICHNIS	196

1

1. EINLEITUNG

1.1. Aufgabenstellung und Ziele

Die Stadt Aschaffenburg, eine kreisfreie Mittelstadt am Bayrischen Untermain, ist eine attraktive Einkaufsstadt mit hoher Wohnqualität und einem vielfältigen kulturellen Angebot. Ihre Innenstadt besticht durch eine wertvolle historische Bausubstanz, wobei das Schloss Johannisburg als eines der bedeutendsten Bauwerke der deutschen Spätrenaissance herausragt. Als größtes wirtschaftliches und kulturelles Zentrum der Region verkörpert Aschaffenburg eine bedeutende Rolle.

Seit vielen Jahren läuft der Sanierungsprozess für die Innenstadt Aschaffenburgs. Wichtige Kernziele und große städtebauliche Projekte, wie die Entwicklung der Stadtteilverbindung zwischen Bahnhofsquartier und dem Stadtteil Damm, die Erneuerung des Bahnhofsgebäudes und des Regionalen Omnibusbahnhofs sowie das Museumsquartier, aber auch einzelne private Maßnahmen, konnten bereits erfolgreich umgesetzt werden. Bereiche wie die Badergasse, der Roßmarkt und weitere zentrale Orte bedürfen jedoch weiterhin einer umfassenden Aufwertung.

Der Untersuchungsraum im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) und des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) konzentriert sich auf die historische Unterstadt und das Bahnhofsquartier. Die Stadt Aschaffenburg verfügt innerhalb dieser Gebiete über mehrere Sanierungsgebiete, für die in den vergangenen Jahrzehnten bereits diverse VU und ISEK erarbeitet wurden. Auf diesen Grundlagen aufbauend, verfolgte die Stadt mit der Fortschreibung, Aktualisierung und Erweiterung der VU die Integration in ein umfassendes ISEK, das durch einen städtebaulichen Masterplan ergänzt wird.

Im Mittelpunkt des Konzepts steht das Ziel, die Innenstadt als Herz der Stadt zukunftsfähig zu machen und sie den aktuellen Herausforderungen anzupassen. Die Handlungsschwerpunkte und daraus abgeleiteten Maßnahmen umfassen zentrale Themen wie Wohnen, Mobilität, Einzelhandel und Gewerbe. In geeigneten Beteiligungsformaten werden die Akteursgruppen in den Prozess einbezogen. Besonderer Fokus liegt auf der Entwicklung qualitätvoller Freiflächen und Plätze, wobei klimatische Aspekte und Klimaanpassung eine zentrale Rolle für die stark verdichtete und versiegelte Innenstadt spielen.

Durch die Einbindung der Akteursgruppen und die Berücksichtigung der spezifischen städtebaulichen, soziokulturellen und klimatischen Anforderungen entsteht ein maßgeschneidertes Konzept für die Innenstadt Aschaffenburg, das eine nachhaltige und zukunftsorientierte Stadtentwicklung sicherstellt. Neben dem bereits erwähnten städtebaulichen Masterplan und der Leitvision werden die Ziele in einem umfassenden Katalog zu umsetzbaren Maßnahmen abgeleitet.

Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse wird am Ende des Berichts eine Gebietskulisse für ein Sanierungsgebiet vorgeschlagen. Damit kann die Stadt per förmliche Festlegung und Sanierungssatzung für die kommenden 15 Jahre die Förderkulisse in diesem Teil der Innenstadt festzulegen.

Der vorliegende Bericht lag vom 12.05.2025 bis 13.06.2025 im Rathaus der Stadt Aschaffenburg aus. Er wurde am 22. September 2025 im Plenum beschlossen.

1.2. Bearbeitungsprozess und Organisationsstruktur

Die Erarbeitung von ISEK und VU erfolgte von März 2024 bis Juli 2025. Im Rahmen des Prozesses wurden alle relevanten Informationen und Grundlagen berücksichtigt, die von der Stadt Aschaffenburg, aus Gesprächen mit der Bürgerschaft sowie von Expert:innen und weiteren innerstädtischen Hauptakteuren an das Planungsbüro herangetragen wurden. Durch die umfassende Analyse der gesammelten Daten konnten Stärken, Schwächen, Potenziale und Ziele für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt abgeleitet werden. Diese Erkenntnisse flossen in die Gestaltung eines zukunftsweisenden Maßnahmenkonzepts ein, das den integrierten Charakter des Projekts widerspiegelt.

Der Arbeitsprozess wurde durch regelmäßige Sitzungen der Lenkungsgruppe strukturiert. Diese setzte sich aus Vertreter:innen der Stadtverwaltung zusammen und gewährleistete einen kontinuierlichen Austausch sowie die fortlaufende Abstimmung über die einzelnen Arbeitsschritte. Zudem wurden bilaterale Abstimmungen genutzt, um spezifische Fragestellungen zeitnah zu klären.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit war ein zentrales Element

6 Abb. 1: Lage des Untersuchungsraumes in der Innenstadt (©Luftbild ©geoservices.bayern.de, Bayerische Vermessungsverwaltung, Copernicus Sentinel-2 der Europäischen Union, Datenbezug 2018, verarbeitet durch das Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG))

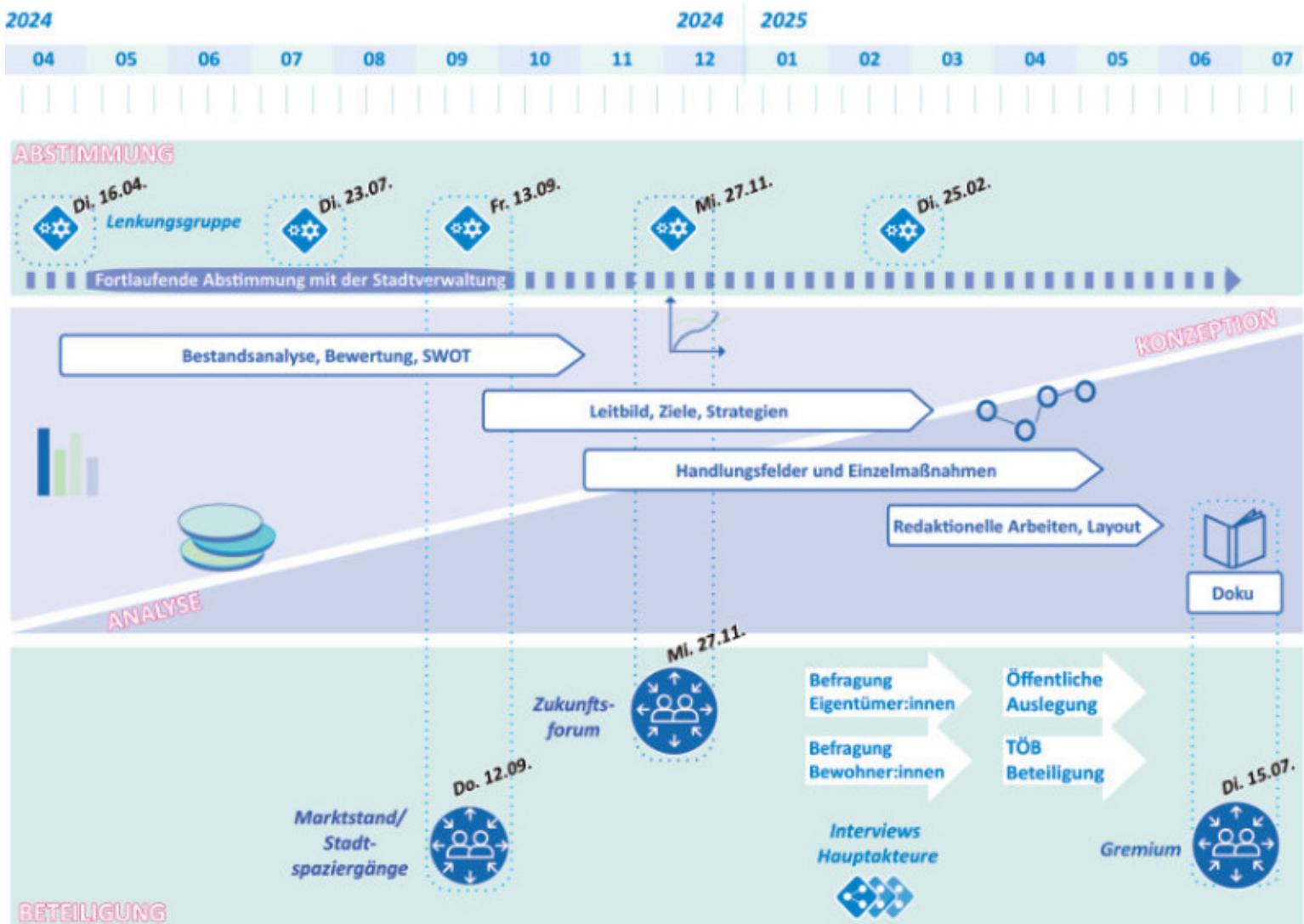


im Prozess. Verschiedene Formate boten den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, sich aktiv in den Prozess einzubringen. So wurde beispielsweise im Spätsommer 2024 ein Beteiligungsstand durchgeführt, bei dem Interessierte ihre Meinungen und Anregungen direkt äußern konnten. Stadtspaziergänge luden dazu ein, die Gegebenheiten vor Ort zu erkunden und gemeinsam über mögliche Veränderungen zu diskutieren. Im Zukunftsforum, das mit Workshopcharakter interaktiv aufgebaut war, wurden konkrete Maßnahmen und Zielsetzungen vertieft behandelt. Im Nachgang dazu konnten über das online-Tool INKA digital weitere wertvolle Hinweise von den Aschaffenburger:innen eingeholt werden. Zur weiteren Vertiefung des Prozesses wurden Interviews mit innerstädtischen Hauptakteuren geführt, um deren Perspektiven und Fachwissen direkt in den Planungsprozess einzubinden.

Darüber hinaus wurde eine Befragung der Eigentümer:innen und Bewohner:innen der Innenstadt durchgeführt, die im Rahmen der Erstellung der Vorbereitenden Untersuchungen stattfand. Die Ergebnisse dieser Befragung flossen ebenfalls in das ISEK ein und gaben z.B. Aufschluss zur Einschätzung der Sanierungsstände seitens der teilnehmenden Bewohner:innen und Eigentümer:innen. Ergänzend dazu erfolgte eine öffentliche Auslegung und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB).

Abschließend wurden die Hauptergebnisse in den städtischen Gremien präsentiert.

Abb. 2: Abstimmungs- und Beteiligungsprozess





2. UNTERSUCHUNGSRAUM

2.1. Räumliche Einordnung

Aschaffenburg, oft als „Tor zum Spessart“ bezeichnet, blickt auf eine über 1.200 Jahre alte Geschichte zurück. Die Stadt zeichnet sich durch ein reiches kulturelles Erbe aus, darunter

das Schloss Johannisburg sowie die Stiftskirche St. Peter und Alexander. Aschaffenburg bietet eine lebendige Kulturszene mit Museen, darunter das Schlossmuseum und die Kunstsammlungen des Stifts. Die Stadt profitiert zudem von einer attraktiven Lage am Main, die ihr eine besondere Atmosphäre verleiht.

Abb. 3: Einordnung in die Gesamtstadt (Hintergrund Luftbild ©geoservices.bayern.de, Bayerische Vermessungsverwaltung, Copernicus Sentinel-2 der Europäischen Union, Datenbezug 2018, verarbeitet durch das Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG))



Verkehrsanbindung

Aschaffenburg ist über die Autobahn A3 an das überregionale Straßennetz angeschlossen, was eine direkte Verbindung nach Frankfurt am Main im Westen und Würzburg im Osten ermöglicht. Die Bundesstraßen B26 und B8 verbinden die Stadt zudem mit dem Umland. Der Hauptbahnhof Aschaffenburg sichert eine gute Anbindung an den regionalen und überregionalen Schienenverkehr, einschließlich Verbindungen nach Frankfurt und anderen wichtigen Städten. Der öffentliche Nahverkehr wird durch ein gut ausgebautes Busnetz der Stadtwerke mit über 5,3 Millionen Fahrgästen im Jahr 2023 ergänzt.

Administrative Einordnung und Funktion

Die kreisfreie Mittelstadt Aschaffenburg liegt in Bayern im Regierungsbezirk Unterfranken und gehört zum Landkreis Aschaffenburg. Die Stadt ist Teil der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main und befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Finanzmetropole Frankfurt am Main. Mit etwa 72.444 Einwohner:innen, 61.500 Erwerbstätigen und einem Einpendlerüberschuss von ca. 17.000 Menschen (Stand 2023) erfüllt Aschaffenburg eine wichtige Rolle für das Umland, und deckt nicht nur den täglichen Grundbedarf ab, sondern bietet auch ein breites Angebot in den Bereichen Bildung, Kultur, und Gesundheitsversorgung. Zum Beispiel befindet sich die Technische Hochschule Aschaffenburg mit knapp 3.500 Studierenden entlang der Würzburger Straße, einer direkten Einfallstraße in die Innenstadt.

Örtliche Struktur und Ortsteile

Aschaffenburg gliedert sich in 10 Stadtteile, die weitgehend zusammenhängend sind. Der Stadtteil Stadtmitte weist im zusammenhängenden Siedlungsbereich die höchste Bevölkerungsdichte auf. Die drei einwohnerstärksten Stadtteile sind Damm und Schweinheim mit je knapp über 10.000 Einwohner:innen sowie mit großem Abstand Stadtmitte (27.211 Einwohner:innen) (Stand 2023).

Naturräumliche Einordnung und Topographie

Das Stadtgebiet von Aschaffenburg liegt im Übergangsreich zwischen dem Main- und Spessartgebiet. Die Topographie ist durch sanfte Hügel und das Mainufer geprägt. Der Aschaffenburger Stadtwald und die Mainauen bieten Erholungsräume und tragen zur Lebensqualität bei. Die Region profitiert von einem milden Klima und einer abwechslungsreichen Landschaft. Die historischen Grünanlagen in der Stadt bieten insgesamt über 240 Hektar an Parks, darunter mit 12 Hektar das Schöntal, das direkt an den Untersuchungsraum angrenzt.

Ergänzt werden die Parkanlagen beispielsweise durch die weitläufigen Sport- und Freizeitflächen zwischen Nilkheim

und Leider (östlich des Parks Schönbusch) aber auch das Mainufer, das aktuell im Bereich des Schlosses eine hochwertige freiraumplanerische Aufwertung erfährt.

Untersuchungsraum

Auf Grundlage der bisherigen Sanierungsgebiete sowie Er-gänzungsbereichen wurde der Untersuchungsraum festgelegt. Er umfasst einen Teil der Innenstadt mit einer Fläche von ca. 55,2 Hektar. Das Gebiet wird nördlich begrenzt durch die Bahnlinien und umfasst im Nordwesten Teile der Hanauer Straße und die Maximilianstraße. Im Nordosten bilden die Kolbornstraße zusammen mit der Goldbacher Straße die Abgrenzung. Südöstlich wird das Untersuchungsgebiet unter anderem vom Park Schöntal, der Sandkirche und dem Bereich um den Kreisverkehr der Wermbachstraße abgeschlossen. Westlich befinden sich der Theaterplatz und der Vorplatz zum Schloss innerhalb des Gebietes, das Schloss selbst und das Rathaus werden ausgespart. In diesem Bereich schließt die Abgrenzung des Untersuchungsraums bündig mit dem Sanierungsgebiet „Oberstadt und Mainufer“ ab.

Zur Übersichtlichkeit und Herausstellung von kleinräumlichen Zusammenhängen wurde der Untersuchungsraum in fünf Teilräume eingeteilt.

- Teilraum 1- Maximiliansviertel (4,07 ha)
- Teilraum 2- Bahnhofsquartier Bereich West (9,55 ha)
- Teilraum 3- Bahnhofsquartier Bereich Ost (15,97 ha)
- Teilraum 4- Untere Stadt Bereich West (8,09 ha)
- Teilraum 5- Untere Stadt Bereich Ost (17,49 ha)

Im Kapitel 4.1 Demographische Entwicklung, Zahlen und Daten wird auf die Auswertungsergebnisse der Bevölkerungsstruktur innerhalb der statistischen Distrikte eingegangen. Hier wird auch das Zusammenspiel zwischen den Distrikten und Teilräumen bezüglich der statistischen Methodik detailliert beschrieben.

2.2. Historische Entwicklung

Die Stadtgeschichte Aschaffenburgs reicht weit zurück. So kann anhand von Grabungsfunden angenommen werden, dass auf dem heutigen Stiftsberg eine Siedlung bestanden hat. Im 10. Jahrhundert wurde am selben Ort die Stiftskirche St. Peter gebaut. In den folgenden Jahrzehnten entwickelte sich angrenzend an die Stiftskirche auf dem Gebiet der heutigen Oberstadt eine kleine Siedlung, die mit dem Bau einer ersten Brücke über den Main zu einem wichtigen Handelspunkt wurde. Die Befestigung der Stadt erfolgte im 12. Jahrhundert durch den Erzbischof Adalbert I. von Saarbrücken als die Stadt zudem eine Münzerlaubnis sowie Markt- und Stadt-



recht erhielt. Die Siedlung dehnte sich daraufhin schnell über die Befestigungsanlagen der Oberstadt hinaus aus, wodurch noch im 12. Jahrhundert die heutige Unterstadt entstand. Ab dem 14. Jahrhundert erhielt die Stadt eine besondere Bedeutung aufgrund der Funktion als Zweitresidenz der Mainzer Erzbischöfe und Kurfürsten. Ein Zeugnis der Zeit der Mainzer Bischöfe ist auch das zwischen 1605 und 1614 an dem Standort der mittelalterlichen Burg erbaute Schloss Johannisburg, welches heute noch ein prägendes Wahrzeichen der Stadt ist. 1803 wurde der Mainzer Kurstaat aufgelöst und somit die Ära der Mainzer Bischöfe und Kurfürsten beendet. Nach zwei kurzen Phasen als Teil des Fürstentums Aschaffenburgs und des Großherzogtums Frankfurt war Aschaffenburg seit 1814 Teil von Bayern. In dieser Zeit wurden noch heute wichtige Parkanlagen wie Schönbusch, Schöntal, Schlossgarten sowie die Fasanerie geschaffen.

Einen Aufschwung erlebte die Stadt Mitte des 19. Jahrhunderts mit der Gründung des Deutschen Zollvereins 1834 sowie dem Bau der Bahnverbindung zwischen Würzburg und Frankfurt 1854. Damit ging auch die verstärkte Ansiedlung von Industrie (z.B. Herrenoberbekleidung, Papier und Zellstoff, Motoren und Lenkräder, Messwerkzeuge) einher. In dieser Zeit entstand auch die Bahnhofsvorstadt zwischen Bahnhof und Unterstadt als dichtes innerstädtisches Quartier. Diese war vor dem Bau des Bahnhofs durch Villen bebaut und wurde mit Zunahme der Industrialisierung mit mehrgeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern in Blockrandbebauung verdichtet. Teilweise entstanden in diesen Bereichen auch die ersten Kleiderfabriken und Produktionsstätten in den Hinterhöfen. 1871 wurde dabei auch die Weißenburger Straße/Friedrichstraße durch die Aufschüttung des Grabens als Boulevard mit repräsentativen Gebäuden geschaffen. Mit einer schmalen Fahrspur diente Straße damals auch als Flaniermeile.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Innenstadt sowie der Stadtteil Damm weitestgehend zerstört, was eine Wiederaufbauphase in den Folgejahren nach sich zog. Wurden hierbei zwar einige historische Bauten wiederhergestellt, wie bspw. auch das stark beschädigte Schloss Johannisburg, lassen sich in der Stadt an vielen Stellen die starken baulichen Eingriffe der Nachkriegszeit erkennen. So wurde an Stelle der ehemaligen Markthalle der Tunnel in der Landstraße 1984 errichtet, was auch Ausdruck der autogerechten Gestaltung der Stadt in der Nachkriegszeit war. Zudem sind einige wichtige Gebäude in der Aschaffenburger Innenstadt Zeuge der Nachkriegszeit. So wurde das Rathaus in den 1950er-Jahren errichtet. In den 1970er-Jahren folgte der Umbau der Herstallstraße in eine Fußgängerzone sowie der Eröffnung der City-Galerie. 1991 wurde mit der Stadthalle ein weiteres repräsentatives Gebäude errichtet. Der letzte größere Stadtbau-

stein wurde 2011 mit dem Bahnhof sowie dem Dammer Carré geschaffen. Zudem fanden im Zuge der Anfang der 2000er-Jahre festgelegten Sanierungsgebiete in der Aschaffenburger Innenstadt weitere Sanierungen privater Gebäude sowie aber auch im öffentlichen Raum statt.

2.3. Übergeordnete Planungen und Konzepte

Die für das vorliegende ISEK und VU relevanten Inhalte der folgend beschriebenen regionalen und kommunalen Konzepte und Planungen werden in das Konzept aufgenommen. Dies wird an den entsprechenden Textpassagen bzw. in der Legende des Kartenwerks vermerkt. Entsprechend beschränken sich die folgenden Erläuterungen auf einen kurzen, zusammenfassenden Überblick.

Landesentwicklungsprogramm

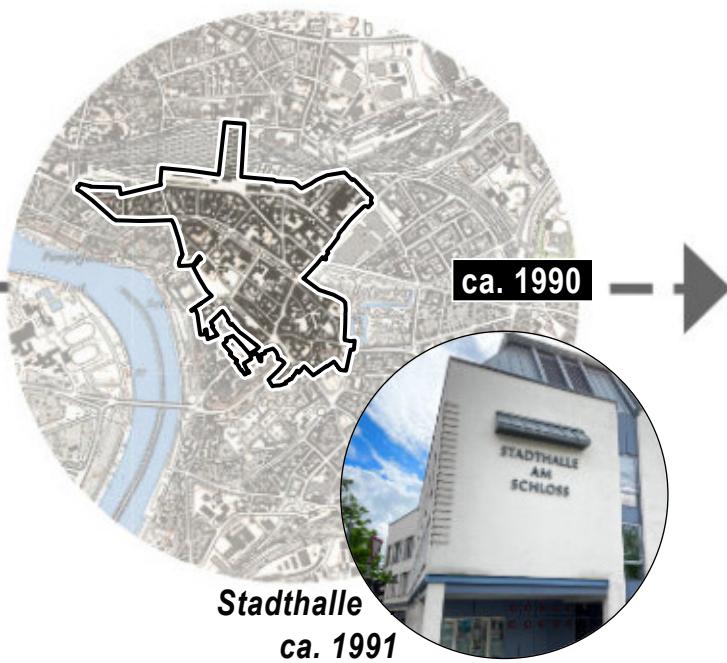
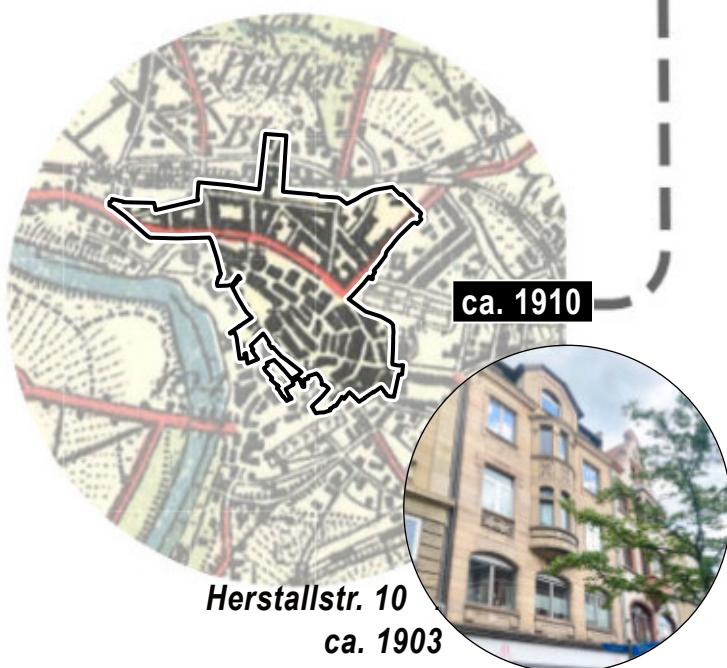
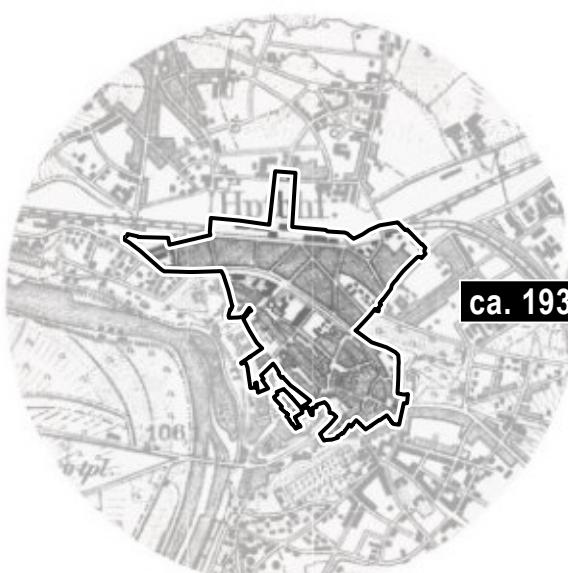
Im Landesentwicklungsprogramm des Freistaats Bayern mit aktuellem Stand von 2023 ist die Stadt Aschaffenburg als Oberzentrum in einem Verdichtungsraum in der Region Bayerischer Untermain eingestuft.

Regionalplan

Die im Landesentwicklungsprogramm mit aktuellem Stand von 2024 entwickelten, übergeordneten Festsetzungen werden im Regionalplan der Region Bayerischer Untermain weiter differenziert. Unter anderem werden die umliegenden Grundzentren verdeutlicht.

FNP (2019)

Der aktuelle Flächennutzungsplan mit einem Planungshorizont bis 2030 ist 2019 in Kraft getreten und löst den FNP aus dem Jahr 1987 ab. Die Neuauflistung des FNPs sollte dabei die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der Stadt sichern und die Planungen an sich verändernde demographische Rahmenbedingungen und daraus folgende Entwicklung der Infrastruktur anpassen. Als wichtige Grundlage dafür wurden von der Stadtverwaltung in einer interdisziplinären Arbeitsgruppe ein städtebauliches Leitbild entwickelt. Wichtige Leitsätze des Leitbilds sind die Grundsätze der Leipzig-Charta mit einer Orientierung an einer kompakten Siedlungsstruktur mit kurzen Wegen, dem Vorrang der Innenentwicklung mit dem Fokus auf bestehenden Stadtstrukturen sowie der Minde rung bzw. Vermeidung von Lärm- und Schadstoffbelastungen und der Senkung des Energieverbrauchs. Zudem soll die Innenstadt als Zentrum der Kultur, der Verwaltung und des Handels bleiben, aber auch die Wohnfunktion soll gestärkt werden. Zusätzlich wurde aufgrund der Bevölkerungsprognose ausgehend von 2016 bis 2030 ein Wohnungsbedarf von



5.256 Wohneinheiten ermittelt. Dafür werden im FNP eine Flächenreserve von 52,7 ha Wohnbaufläche und 7,4 ha Gemischte Bauflächen dargestellt, was 7,2 ha mehr als im FNP von 1987 sind.

Bebauungspläne

Das Untersuchungsgebiet wird teilweise durch Bebauungspläne abgedeckt. Davon sind besonders die umgebenden Bereiche der Landingstraße und des Schlossplatzes sowie an den Bahnhof angrenzende Bereiche der Bahnhofsvorstadt betroffen.

Verkehrskonzept Innenstadt (2023)

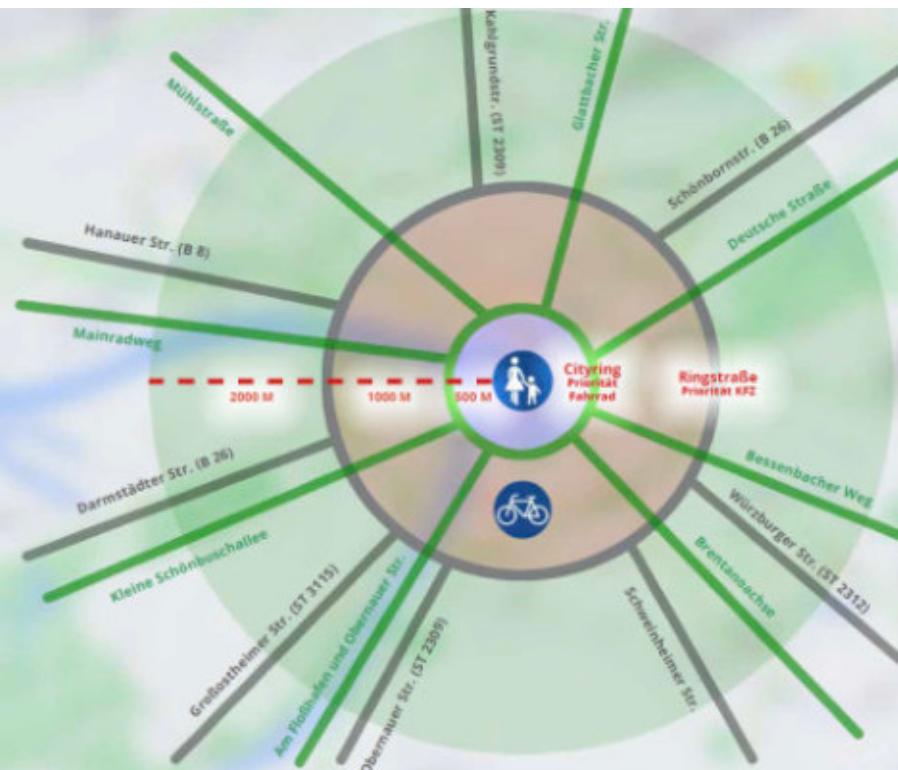
Das "Verkehrskonzept Innenstadt" der Stadt Aschaffenburg aus dem Jahr 2023 enthält mehrere Planungsziele, darunter die Reduzierung des Durchgangsverkehrs, die Stärkung des Umweltverbunds und die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt. Es wurden verschiedene Konzepte untersucht, darunter Tempo-30-Zonen, Einbahnstraßenringe und Umweltzonen. Die bevorzugte Variante, Konzept 1+, kombiniert mehrere Ansätze und soll laut Stadtratsbeschluss umgesetzt werden. Ein wichtiger Aspekt der Variante ist die Einrichtung einer Umweltspur für Rad- und Busverkehr in der Weißenburger Straße. Der Tunnel in der Landingstraße wird im Gegensatz zur Variante 2 nicht zur Disposition gestellt. Weiterhin wird eine Umstufung der klassifizierten Straßen angestrebt, um Staats- und Bundesstraßen auf die Ringstraße zu

verlegen und so eine große Entlastung von Weißenburger Straße und Friedrichstraße zu erreichen. Die Staatsstraßen sind bereits umgelegt, für die Bundesstraße B26 ist die Umstufung beantragt.

Radverkehrskonzept (2015) und Sachstandsbericht (2021)

Das "Radverkehrskonzept für die Stadt Aschaffenburg" aus dem Jahr 2015 beschreibt Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt. Es baut auf dem Verkehrsentwicklungsplan von 2002 auf und berücksichtigt neue verkehrliche Entwicklungen wie den Bau des neuen Hauptbahnhofs mit Fahrradstation. Das Konzept umfasst eine Bestandsaufnahme der aktuellen Verkehrssituation, die Definition von Qualitätsstandards für die Radinfrastruktur, eine Mängelanalyse des bestehenden Netzes sowie konkrete Maßnahmenempfehlungen für die Verbesserung der Radverkehrswege. Zudem beinhaltet es einen Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit und verschiedenen Akteuren. Ziel des Konzepts ist es, den Radverkehr sicherer und attraktiver zu machen, um den Modal Split zugunsten des Fahrrads zu verändern und so einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Im Jahr 2016 wurde ein 10-Jahres-Plan mit 27 größeren Projekten, aufgeteilt in fünf Prioritätsklassen, erstellt und vom Stadtrat beschlossen. So wurden 2021 die Maßnahmen der Klasse A fast vollständig realisiert. Klasse B befand sich 2021 bereits in Umsetzung und es konnten sogar fünf Maßnahmen aus „späteren“ Prioritätsklassen vorgezogen werden. Das Konzept ist als Rahmenplan konzipiert, je nach baulichen, finanziellen und personellen Gegebenheiten kann mit den jährlichen Maßnahmen auf aktuelle Entwicklungen und die Nutzung von Synergieeffekten reagiert werden.

Abb. 6: Leitbild der „RADialverbindungen“ (Sachstandsbericht Radverkehrsförderung 2021)



Das im Sachstandsbericht von 2021 anschaulich dargestellte Leitbild basiert auf der Idee eines durchgängigen, sicheren und komfortablen Radnetzes, das aus einem zentralen Innenstadt-Ring und radial verlaufenden Hauptrouten aus allen Stadtteilen und Nachbarkommunen besteht. Ziel ist es, Radfahrenden eine gleichwertige Infrastruktur wie dem motorisierten Verkehr zu bieten, was bisher nicht flächendeckend der Fall ist. Ein zentrales Hindernis bleibt trotz geringer Unfallzahlen die weit verbreitete Angst der Bürgerinnen und Bürger vor dem motorisierten Verkehr. Besonders der Innenstadt-Ring ist noch nicht in beide Richtungen gefahrlos befahrbar. Auch die Hauptrouten erreichen noch nicht durchgängig die Qualität, die nötig wäre, damit sich alle Radfahrenden sicher fühlen und auf direktem

Weg in die Innenstadt gelangen können. Die Umsetzung eines lückenlosen und hochwertigen Haupttroutnetzes soll die Grundlage für einen deutlich höheren Radverkehrsanteil schaffen und die Verkehrssicherheit spürbar verbessern.

Klimaanpassungskonzept (2021)

Das Klimaanpassungskonzept der Stadt Aschaffenburg von 2021 zielt darauf ab, die Stadt auf die Herausforderungen des Klimawandels vorzubereiten und die Lebensqualität der Bürger zu sichern. Es beinhaltet Maßnahmen zur Reduzierung von Hitzebelastungen, wie die Schaffung und Erhaltung von Grünflächen und Wasserflächen, die als natürliche Klimaanlagen dienen. Die Stadt plant zudem, die Infrastruktur durch klimaresiliente Bauweisen und Materialien zu stärken, um Extremwetterereignissen besser standzuhalten. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Förderung von Klimaschutzprojekten in der lokalen Wirtschaft und der Unterstützung von Bürgerinitiativen. Schließlich umfasst das Konzept auch Sensibilisierungs- und Bildungsprogramme, um die Bevölkerung für die Folgen des Klimawandels zu sensibilisieren und zur aktiven Mitgestaltung anzuregen.

Wohnungsmarktkonzept (2024)

Das „Wohnungsmarktkonzept für die Stadt Aschaffenburg“ von 2024 bietet eine umfassende Analyse und Strategieplanung zur zukünftigen Entwicklung des Wohnungsmarktes in Aschaffenburg bis 2035. Aschaffenburg ist aufgrund seiner Lage und wirtschaftlichen Dynamik ein attraktiver Wohnstandort mit hohem Nachfragewachstum, was zu steigenden Mieten und Kaufpreisen führt. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, sollen geeignete Flächenpotenziale für den Wohnungsbau aktiviert werden. Der Schwerpunkt liegt auf der Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum, insbesondere für Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen, sowie auf altersgerechten Wohnangeboten. Das Konzept dient als strategisches Instrument, um die zukünftige Wohnraumversorgung qualitativ und quantitativ sicherzustellen und die städtische Wohnungspolitik zu steuern.

Einzelhandelskonzept (2010) und regionales Einzelhandelskonzept (2014)

Das Gutachten aus dem Jahr 2010 beschreibt bereits damals die aktuell stark sichtbaren Trends, wie zunehmenden Online-Handel, die Abnahme von Qualitätsprodukten aus dem „mittleren“ Regal, die Orientierung hin zu Gesundheit und Individualismus sowie Nachhaltigkeit. Die größten Entwicklungschancen wurden um den neuen Hauptbahnhof, im Bahnhofsquartier selbst und um das Luitpoldparkhaus gesehen. Die großen Einzelhandelsschwerpunkte sind die Hauptachse vom Bahnhof bis zum „Scharfen Eck“ und die City-Galerie und das jeweilige Umfeld.

Das regionale Einzelhandelskonzept aus dem Jahr 2014 konstatiert ähnliche Voraussetzungen und Ziele und fokussiert sich vor allem auf die Einzelhandelsentwicklung im Stadt-Umland-Bereich Aschaffenburgs. Konkret sind dies Aschaffenburg, Glattbach, Goldbach, Großostheim, Haibach, Hösbach, Johannesberg, Kleinostheim, Leidersbach, Mainaschaff, Niedernberg, Stockstadt am Main und Sulzbach am Main. In einer Kooperation (Stadt-Umland-Gespräche) wurde der Themenbereich ausgiebig behandelt. Im Kontext einer regionalen, wettbewerbsfähigen Aufgabenverteilung wurde ein Versorgungsnetz entwickelt, das die zu entwickelnden Versorgungsfunktionen der Einzelhandelslagen in den Orten zusammenfasst. Damit wurde der Grundstein und planerische Richtschnur für eine erfolgreiche interkommunale Kooperation gelegt.

Stadtodenkonzept 2013

Das Stadtodenkonzept aus dem Jahr 2013 hat zum Ziel, eine einheitliche und funktionale Gestaltung der Altstadtböden zu erreichen. Dabei wurden Kriterien für Sanierung, Neugestaltung und Optimierung entwickelt, um die historische Altstadt optisch und funktional aufzuwerten. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Barrierefreiheit und der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Technische Aspekte wie der bauliche Zustand und die Entwässerungssituation der Oberflächen werden ebenfalls berücksichtigt, um langfristige Nachhaltigkeit und Nutzbarkeit zu gewährleisten.

2.4. Stand des bisherigen Sanierungsverfahrens

Die Stadt Aschaffenburg verfolgt seit mehreren Jahrzehnten eine kontinuierliche städtebauliche Entwicklung, unter anderem durch förmlich festgesetzte Sanierungsgebiete in der Innenstadt. Die Grundlage hierfür bildet der Beschluss des Stadtrates vom 11.10.1971, auf dessen Basis schrittweise vorbereitende Untersuchungen durchgeführt und Sanierungssatzungen erlassen wurden. Mit Blick auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen des Baugesetzbuches (BauGB) sowie die städtebauliche Entwicklung ergibt sich nun die Notwendigkeit einer strukturellen Anpassung der bestehenden Sanierungsgebiete. Gemäß § 142 Abs. 3 BauGB sind Sanierungssatzungen, die vor dem 1. Januar 2007 bekannt gemacht wurden, spätestens bis zum 31. Dezember 2021 aufzuheben, es sei denn, es wurden entsprechende Fristverlängerungen beschlossen. Für die Innenstadt Aschaffenburgs betrifft dies insbesondere die Sanierungsgebiete der Abschnitte 1 bis 6c sowie das Sanierungsgebiet 9 (Nördliche Innenstadt / Bahnhofsquartier).

Die Finanzierung erfolgte über verschiedene Programme der Bund-Länder-Städtebauförderung, darunter „Lebendige Zentren“ und „Sozialer Zusammenhalt“. Im Zuge der notwendigen strukturellen Anpassungen hat der Stadtrat mit Beschluss vom 04.05.2021 die Frist für die Durchführung der Sanierung bis zum 31.12.2025 verlängert.

Zugleich wurde die Verwaltung beauftragt, die Erstellung eines neuen Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) vorzubereiten, das die Sanierungsgebiete Innenstadt, Abschnitte 1 bis 6c sowie das Untersuchungsgebiet 7 und das Sanierungsgebiet 9 umfasst. Darüber hinaus werden weitere Teile der Innenstadt betrachtet, sodass sich insgesamt eine zu untersuchende Fläche von ca. 55,2 ha ergibt.

Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB haben zur Aufgabe, durch eine integrierte Analyse mit Entwicklungskonzept zu den sozialen, städtebaulichen und stadtärmlichen Zusammenhängen zu prüfen, ob die Notwendigkeit der Sanierung besteht und falls dem so ist, Sanierungsziele abzuleiten. Darüber hinaus soll auf die Durchführbarkeit eingegangen werden (Zeitplanung, grobe Kosteneinschätzungen) um eine zügige Umsetzung der Sanierungsmaßnahme gewährleisten zu können. Die Belange der Klimaanpassung und -resilienz spielen hierbei eine besonders zentrale Rolle.

Die vorliegenden VU und ISEK beschäftigen sich unter anderem mit folgenden Aspekten:

- Fortschreibung und Anpassung des Stadtbodenkonzepts, u.a. zur Verbesserung der Barrierefreiheit,
- Umsetzung der Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplans für die Innenstadt,
- Einbindung von Klimaanpassungsmaßnahmen, u.a. "Schwammstadt",
- Aufrechterhaltung von Sanierungsrecht in Bereichen mit weiterhin bestehenden städtebaulichen Missständen,
- Prüfung der Anwendung des städtischen Vorkaufsrechts für strategisch relevante Grundstücke innerhalb von Sanierungsgebieten (nach Stadtratsbeschluss vom 14.05.2018 handelt es sich dabei um öffentliche Flächen, Brachflächen, Flächen, die einer Neuordnung bedürfen und unbebaute Grundstücke, auf denen Wohnungsbau möglich und eine Geschossfläche von mindestens 700 m² erreichbar ist).

Vorliegende Vorbereitende Untersuchungen (VU)

In Anknüpfung an die Sanierungsverfahren der verschiedenen Bereiche der Innenstadt werden zunächst die aktuellen Stände in den förmlich festgelegten Sanierungsgebieten auf Grundlage der vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen evaluiert. Es handelt sich dabei um die Vorbereitenden Untersuchungen für die Innenstadt (Unterstadt) aus dem Jahr

2010 sowie die Vorbereitenden Untersuchungen für die Nördliche Innenstadt/Bahnhofsquartier aus dem Jahr 2003 in Verbindung mit der aus dem Jahr 2024 vorliegenden Evaluation. Das direkt angrenzende Gebiet für die Oberstadt und das Mainufer wird im Folgenden ebenfalls beschrieben.

ISEK Innenstadt (Untere Stadt) 2010

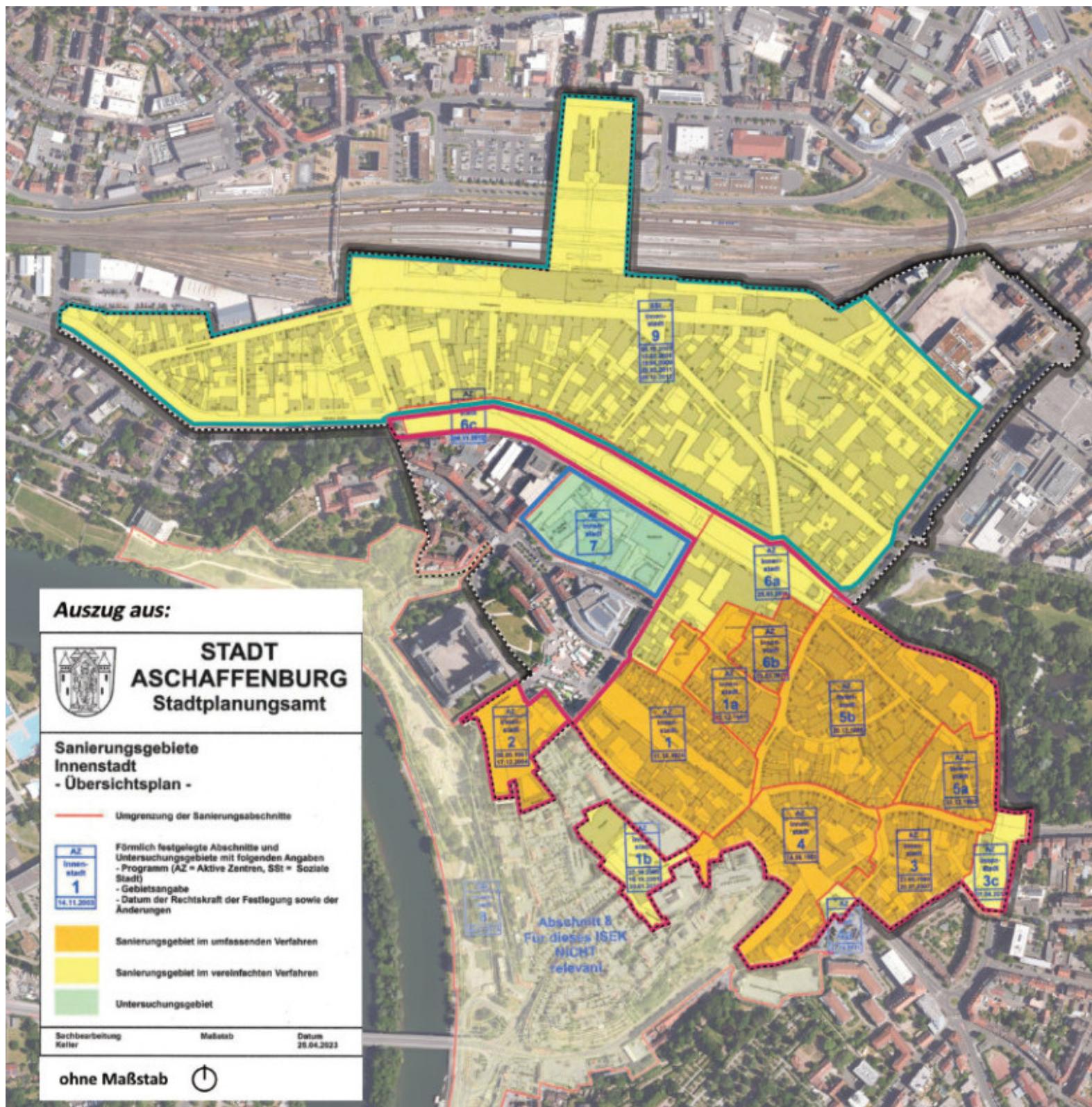
Die Untersuchung der Unteren Stadt in Aschaffenburg, die 2010 in Vorbereitung für das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ durchgeführt wurde, dokumentiert die städtebaulichen Herausforderungen und Potenziale der historischen Unterstadt. Die Innenstadt Aschaffenburgs wird als Einzelhandelsschwerpunkt, Arbeitsstandort, kommunikativer Treffpunkt für alle Bevölkerungsschichten, kultureller Mittelpunkt, Tourismusort und als Wohnstadt gesehen. Ergebnis der Untersuchung ist ein integriertes Stadtentwicklungskonzept, welches unter anderem die Modernisierung des Einzelhandels, die Erweiterung von Grünflächen und die Förderung der kulturellen Infrastruktur umfasst. Insgesamt bestätigten sich laut Bericht viele der bereits im Sanierungsprogramm 1974 formulierten Ziele, während neue Herausforderungen in den Fokus rückten.

Die allgemeinen Ziele des ISEK 2010 lauten wie folgt: Der Stadtmittelpunkt soll so entwickelt werden, dass sich dort alle wichtigen Nutzungen bündeln, die zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt beitragen. Ziel ist es, nicht nur die Aschaffenburger Bevölkerung, sondern auch Einzelhandelskunden aus dem Umland sowie Touristen anzuziehen. Der Einzelhandel soll sich dabei auf das Gebiet zwischen Bahnhof, Citygalerie, Sandkirche und Landungstraße/Freihofsplatz konzentrieren und durch individuelle Angebote bereichern. Gleichzeitig soll das innerstädtische Wohnen durch Maßnahmen wie den Rückbau in Blockinnenhöfen und entsprechende Anordnung wohnungsnaher Stellplätze gestärkt werden. Ein wichtiger Bestandteil der Innenstadtentwicklung ist laut ISEK 2010 die Museumsmeile an der Pfaffengasse, die zur Steigerung der Attraktivität der Oberstadt für Touristen beiträgt. Der Schönborner Hof sollte darüber hinaus einer neuen publikumswirksamen Nutzung, wie beispielsweise der Volkshochschule, zugeführt werden. Um die Aufenthaltsqualität zu verbessern, war das Ziel, Fahrbahnflächen nach einer damals prognostizierten Verkehrsentlastung für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV zurückzugewinnen. Darüber hinaus sollten Platzflächen für verschiedene Bedarfe entstehen, wobei eine besondere Rolle die Begrünung ausgewählter Teillflächen in der Innenstadt spielte. Ein qualitätsvolles und einheitliches Oberflächengestaltungskonzept wurde empfohlen. Die wertvolle Bausubstanz zu erhalten und zu sanieren und besondere Plätze und Straßenabschnitte zu betonen, wurden als Maßnahmen beschrieben, um die Identität der Stadt zu bewahren.

Die Maßnahmen konzentrierten sich unter anderem auf die weitere Verbesserung der Barrierefreiheit, die Schaffung attraktiver Wohnräume und die Förderung der Mobilität für ältere Menschen. Ein Beispiel hierfür ist die geplante Einrichtung zusätzlicher barrierefreier Zugänge zu öffentlichen Einrichtungen und die Erweiterung von seniorengerechten

Wohnmöglichkeiten im zentralen Bereich der Stadt. Ein weiteres zentrales Projekt war die Reduktion der Fahrspuren auf der Friedrichstraße und Weißenburger Straße von vier auf zwei Spuren und die Schaffung breiterer Gehwege, wodurch die Fußgängerfreundlichkeit und die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt deutlich verbessert werden würde. Der Wolfs-

Abb. 7: Übersichtsplan über die Sanierungsgebiete im Untersuchungsraum (Auszug aus Kartengrundlage der Stadt Aschaffenburg, Luftbild ©geoservices.bayern.de, Bayerische Vermessungsverwaltung, Copernicus Sentinel-2 der Europäischen Union, Datenbezug 2018, verarbeitet durch das Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG))



thalplatz wurde umfassend neugestaltet und ist weiterhin ein attraktiver öffentlicher Raum. Die Gestaltung zielt darauf ab, einen ruhigen, qualitativ hochwertigen Platz für Anwohner und Besucher zu bieten, der zum Verweilen einlädt und die soziale Interaktion fördert. Darüber hinaus ist er ein wichtiges Mahnmal in Aschaffenburg und Erinnerungsstätte an die jüdische Gemeinde. Der Park Schöntal erfuhr eine Erweiterung und Aufwertung, um zusätzliche Erholungsräume in der Innenstadt zu schaffen. Diese Maßnahme verbesserte nicht nur die Lebensqualität, sondern stärkte auch die ökologischen Funktionen des Stadtgebiets. Das ehemalige Mälzereigelände in der Treibgasse wurde zu einem Wohn- und Gewerbegebiet umgestaltet. Dieses Projekt trug zur Wiederbelebung der Innenstadt bei, indem es neuen Wohnraum und Gewerbeblächen schuf.

VU Oberstadt und Mainufer (2014)

Die vorbereitenden Untersuchungen (VU) für den Bereich Oberstadt und Mainufer in Aschaffenburg wurden 2014 durchgeführt. Seit den 1970er Jahren hat sich Aschaffenburg intensiv mit der Sanierung der Innenstadt beschäftigt. Die Oberstadt als historischer Kern der Stadt war hierbei lange Zeit unberücksichtigt geblieben. Ziel der Untersuchungen war es, städtebauliche Missstände zu identifizieren und die Notwendigkeit von Sanierungsmaßnahmen zu bewerten. Das Untersuchungsgebiet umfasste die Oberstadt, Teile des Fischerviertels sowie das angrenzende Mainufer. Historisch gesehen stellt die Oberstadt den ältesten Stadtteil dar und ist von großer kultureller und architektonischer Bedeutung. Die Analyse der Bevölkerungsstruktur zeigte eine stabile Einwohnerzahl, jedoch eine vergleichsweise geringe Anzahl von Familien und Kindern, was auf die begrenzte Verfügbarkeit von familiengerechtem Wohnraum zurückzuführen ist. Die gewerbliche Nutzung des Gebiets ist stark durch Gastronomie und öffentliche Einrichtungen geprägt. Die Oberstadt fungiert zudem als wichtiger Arbeitsstandort mit vielen Arbeitsplätzen in Verwaltung, Kultur und Dienstleistungen.

Trotz der historischen Bedeutung und der vorhandenen Infrastruktur gibt es in der Oberstadt und am Mainufer verschiedene Herausforderungen. Diese beinhalten unter anderem den Zustand der Gebäude und Straßen, die Parkplatzsituation sowie die geringe Attraktivität einiger öffentlicher Räume. Zugeleich bietet das Gebiet Potenziale für die Entwicklung von Freiflächen und die Verbesserung der Anbindung an den Fluss. Die identifizierten Hauptziele umfassen die Bewahrung des kleinteiligen, belebten Charakters, die Stärkung und der Ausbau des Kulturstandortes Oberstadt und die historische Struktur des Denkmal-Ensembles. Um die festgestellten Missstände zu beheben, werden mehrere Maßnahmen vorgeschlagen, darunter die Umgestaltung des Schlossplatzes (Fokus ruhender Verkehr) in Verbindung mit dem Platz vor der

Steinmetzschule und die Aufwertung des Mainufers (aktuell laufend). Auch die Verbesserung der Barrierefreiheit und die Erweiterung von kulturellen Angeboten stehen im Fokus. Die Finanzierung dieser Maßnahmen soll durch Städtebaufördermittel sowie private Investitionen erfolgen. Die vorbereitenden Untersuchungen bilden somit die Grundlage für die behutsame zukünftige Entwicklung der Oberstadt und des Mainufers. Als Zeitrahmen für die Sanierung wurden 15 Jahre (bis ca. 2030) angesetzt.

VU Nördliche Innenstadt/Bahnhofsquartier 2003 und Schlussevaluation Soziale Stadt Aschaffenburg 2024

Die Evaluierung des Sanierungsgebiets Nördliche Innenstadt/Bahnhofsquartier in Aschaffenburg dokumentiert sowohl Fortschritte als auch anhaltende Herausforderungen. Die Sanierung wurde 2005 durch ein integriertes Handlungskonzept der Stadtverwaltung vorbereitet und 2006 im Programm „Soziale Stadt“ aufgenommen. Im Jahr 2012 wurde das Gebiet um das Maximilianquartier und das offene Schöntal erweitert, bevor es 2021 um das offene Schöntal verkleinert wurde. Die endgültige Aufhebung des Sanierungsgebiets war für das Jahr 2024/2025 vorgesehen, wobei eine neue förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets, das die Ergebnisse der Fortschreibung der Vorbereitenden Untersuchungen berücksichtigt geplant war.

Die Hauptziele der Sanierung umfassen die Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse, des Wohnumfeldes und des öffentlichen Raumes. Dazu gehören der Ausbau von Grün- und Freiräumen sowie die Umsetzung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit. Weitere Ziele sind die Förderung des sozialen Zusammenhalts und der Integration der im Programmgebiet lebenden Menschen, die Verbesserung der Bildungschancen und Wirtschaftskraft im Quartier, sowie die Förderung kinder-, familien- und altengerechter sozialer Infrastrukturen.

Im Rahmen der Sanierung wurden wesentliche Projekte realisiert, darunter die Umgestaltung der Ludwigstraße und Duccastrasse, der Bau des Regionalen Omnibusbahnhofs und die Anbindung des Stadtteils Damm. Der Einsatz eines Quartiermanagements von 2007 bis 2018 und die Gründung des Vereins „Lebendiges und attraktives Bahnhofsquartier e.V.“ im Jahr 2016 waren zentrale Elemente zur Förderung der Bürgerbeteiligung und des sozialen Zusammenhalts. Maßnahmen wie das Projekt „Kunst im Quartier“ und verschiedene Mikroprojekte wurden erfolgreich verfestigt. Die Lenkungsgruppe „Soziale Stadt“ tagt einmal jährlich.

Private Investitionen blieben hinter den Erwartungen zurück. Es traten Hemmnisse bei der Umsetzung von Maßnahmen im privaten Raum zu Tage, insbesondere im Hinblick auf Schwierigkeiten auf Grund von Eigentumsverhältnissen und fehlen-

der Mitwirkungsbereitschaft. Die demografischen Veränderungen im Sanierungsgebiet umfassten laut Schlussevaluierung bis 2024 eine starke Zunahme der Einwohnerzahl, eine Verjüngung der Bevölkerung sowie einen überdurchschnittlichen Anteil von Ausländern und Migranten. Diese Entwicklungen führten zu veränderten Sozialstrukturen und einem Anstieg wirtschaftlich benachteiligter Menschen.

Zukünftige Handlungsfelder für das Sanierungsgebiet umfassen die Verbesserung der Klimaanpassung und -resilienz, den Umgang mit Leerstand und Strukturwandel sowie die Schaffung attraktiverer Aufenthaltsräume. Die konstatierten Verkehrsprobleme bleiben weiterhin bestehen. Die Einbindung von „Kümmerern“ könnte die Zusammenarbeit mit sozialen Trägern stärken, während aufsuchende soziale Arbeit für Jugendliche weiterhin von großer Bedeutung ist, um potenziellen Konflikten vorzubeugen. Zudem sind soziale Problemlagen komplexer geworden und erfordern eine fortlaufende Moderation.

Ansätze für die vorliegenden Untersuchungen

Zentral für eine möglichst nahtlose Fortsetzung des Sanierungsprozesses mit einem kompakt gebündelten Maßnahmenpaket ist die Ausarbeitung von sinnvollen Maßnahmen in der vorliegenden Fortschreibung. Auf Grundlage der Evaluationsergebnisse wird festgestellt, welche städtebaulichen Projekte weiterhin einer Umsetzung bedürfen. Gegebenenfalls werden die Maßnahmenbeschreibungen den heutigen Bedarfen angepasst / ergänzt. Es sollen darüber hinaus besonders die verstetigten Beteiligungs- und Abstimmungsstrukturen fortgeführt und bei Bedarf erweitert werden.

Neben den Vorgängeruntersuchungen wird ergänzend zur eigenen Erhebung und Hinweisen aus Abstimmung und Beteiligung auch an alle relevanten Aussagen von fachspezifischen Konzepten für eine ganzheitliche Analyse im Sinne des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts angeknüpft.

3

3. BETEILIGUNG

3.1. Beteiligungsstand & Spaziergänge

Beteiligungsstand

Rund 200 Bürger:innen, darunter auch Menschen aus dem Umland, nahmen am Beteiligungsstand des ISEK/VU zur Aschaffenburger Innenstadt teil. Rückmeldungen, Wünsche und Verbesserungsvorschläge standen dabei im Fokus.

Eine Methode war das Markieren von Lieblings- und weniger attraktiven Orten auf einem Luftbild. Als unattraktiv wurden Frohsinnstraße, Bahnhofsvorplatz und Landingstraße bewertet. Beliebte Orte sind die Grünflächen der Innenstadt, etwa das Ufer, der Schöntalpark und der Grünzug Weißenburger Straße/Friedrichstraße. Das Stimmungsbild zeigt, dass die Innenstadt als attraktiv und sicher empfunden wird, jedoch teils als langweilig, verschmutzt und wenig grün. Auch die Fußgängerfreundlichkeit wird kritisch gesehen, was Handlungsbedarf bei Begrünung und Infrastruktur nahelegt.

Die Themenfragen ergaben 79 Rückmeldungen, die in Cluster wie "Verkehr und Mobilität" oder "Grün- und Freiräume" unterteilt wurden. Häufig genannte Themen waren Verkehrsberuhigung, Kontrolle von Falschparkern, Ausbau der Fahrradinfrastruktur sowie mehr Grünelemente und Angebote für Jugendliche.

Ein weiteres Plakat sammelte frei formulierte Wünsche. Schwerpunkte waren Barrierefreiheit, Fußweginfrastruktur und Außengastronomie.

Zwei von UmbauStadt geführte Spaziergänge durch das Bahnhofsquartier und die Untere Stadt ergänzten den Beteiligungsstand. Die Ergebnisse beider Formate bildeten im Folgenden eine wichtige Grundlage zur Erarbeitung und Vertiefung von Maßnahmenideen.



Abb. 8: Impressionen vom Beteiligungsstand

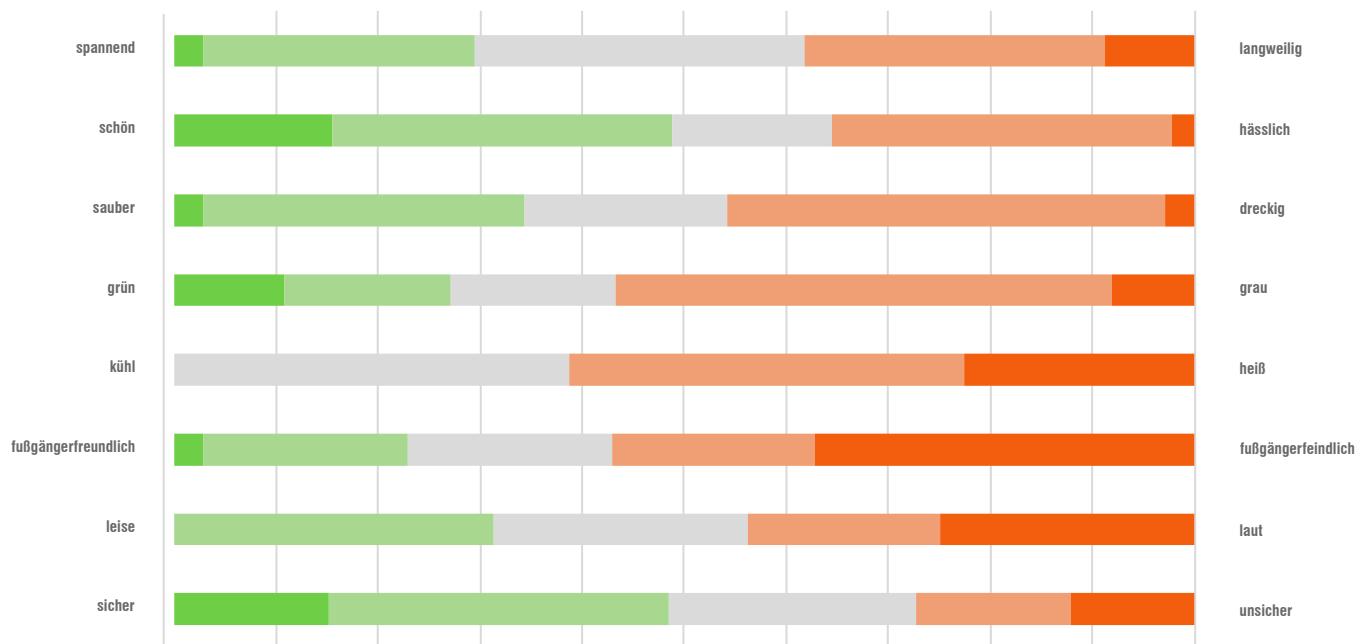
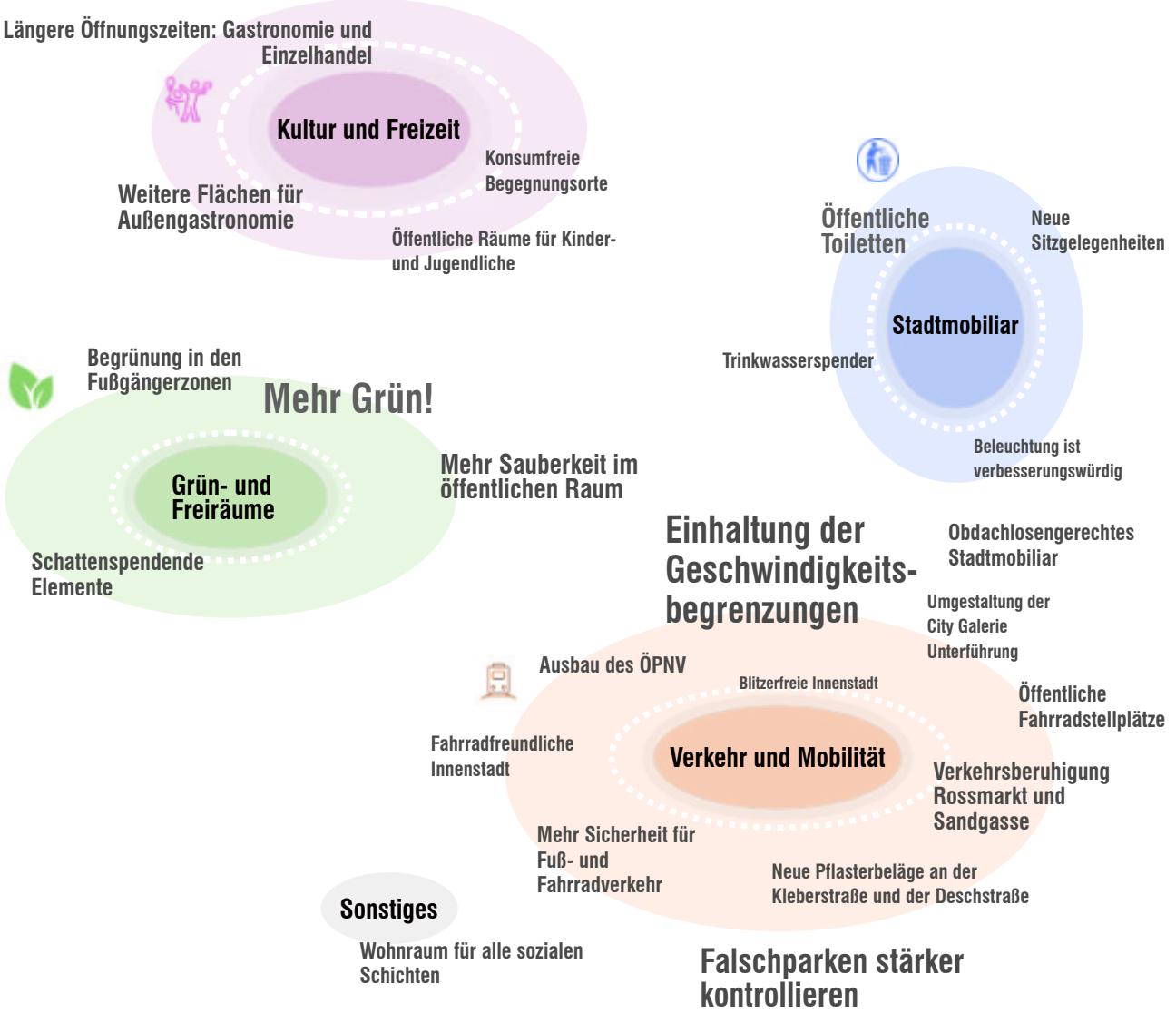


Abb. 9: Stimmungsbild zum Charakter der Aschaffenburger Innenstadt

$N\emptyset = 35$ Abstimmungen pro Thema



Spaziergang 1

Die Teilnehmenden des Stadtspaziergangs formulierten zahlreiche Vorschläge zu Mobilität, Aufenthaltsräumen, Kooperationen und einzelnen Orten der Innenstadt.

Mobilität:

Die Verbesserung von Straßenquerungen und Barrierefreiheit sowie eine Verkehrsverlangsamung am Herstallturm wurden als wichtig erachtet. Zudem wurde ein E-Shuttle zur Verbindung zentraler Ziele und die Einrichtung von „Parklets“ als kleine Aufenthaltsräume vorgeschlagen.

Aufenthaltsräume und Begrünung:

Die Schaffung konsumfreier Ruheoasen mit mehr Grünflächen, mobiler Begrünung und wetterfester Überdachung wurde vielfach angeregt. Das Konzept der essbaren Stadt, wie beim „Beerengarten“ in Michelstadt, fand ebenfalls Zustimmung.

Kooperation:

Für die Aufwertung des öffentlichen Raums, insbesondere Ländenvorzonen, wurde eine engere Zusammenarbeit aller Akteure sowie eine bessere Kommunikation zu Förderprogrammen angeregt.

Ludwigshof:

Die Aufwertung der Passage soll durch kreative Zwischennutzungen wie Pop-Up-Stores und Büros für Gründer:innen belebt werden, trotz der komplexen Eigentumsverhältnisse.

Kleberstraße:

Die Straße und der Durchgang sollen durch Begrünung, Beleuchtung und künstlerische Gestaltung kurzfristig aufgewertet werden; perspektivisch eine umfassende Neugestaltung der Höfe angeregt.

Bahnhofsvorplatz und Frohsinnstraße:

Am Bahnhofsvorplatz wurde ein Zebrastreifen zur besseren Querung vorgeschlagen, während in der Frohsinnstraße klarere Markierungen der „Miteinanderzone“ und langfristig eine Neuordnung mit mehr Grün favorisiert wurden.

Bodelschwinghstraße / Elisenstraße:

Im Bereich der Baulücke wünschen sich die Teilnehmenden Grünflächen oder aktivierende Nutzungen wie Gastronomie. Die Verbesserung von Barrierefreiheit und Begegnungsorten wurde ebenfalls betont.

Spaziergang 2

Südliche Badergasse/Feuergäßchen:

Eine Markthalle oder ein Biergarten im Außenbereich wurden angeregt. Ein Durchgang zur Sandgasse könnte durch eine Kooperation mit der Bäckerei Hench entstehen, wobei Eigentumsfragen und die Sicherung des bestehenden Baums berücksichtigt werden müssten.

Roßmarkt/Sandgasse:

Die neue Stadtmöblierung wird positiv bewertet, jedoch während langfristige Pflanzungen wünschenswert. Die Durchfahrt von Radfahrern in Fußgängerbereichen wurde kontrovers diskutiert.

Sandkirche:

Falschparker und die schlechte Bodenqualität wurden kritisiert. Unterflurcontainer wurden als Lösung für Müllcontainer vorgeschlagen, und glatte Natursteine als Alternative zu Asphalt für barrierefreie Beläge.

Freihofplatz:

Ein freiraumplanerischer Wettbewerb mit Fokus auf Radparkierung, Grün, Sitzgelegenheiten und Wasserflächen wurde empfohlen. Öffentliche Toiletten könnten durch das Konzept der „netten Toilette“ gelöst werden.

Landingstraße/Landingtunnel:

Der Straßenraum wurde als städtebaulicher Missstand identifiziert. Vorschläge beinhalten die Verkehrsberuhigung, den Rückbau des Tunnels und die Schaffung von Grün- und Versickerungsflächen.

Schloßplatz:

Die Parkplätze beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität. Eine längerfristige Aufwertung durch Abtragen des Niveaus, neue Beläge und mehr Bäume wurde vorgeschlagen.

Raiffeisenbank an der Luitpoldstraße:

Die Fläche bietet ungenutztes Potenzial. Ein hybrides Gebäude mit Funktionen wie Wohnen, Einkaufen und Hotel bei starker Begrünung wäre wünschenswert.

Roßmarkt 13:

Die Begrünung des Hofbereichs mit Brandwandberankung wurde als vorbildlich hervorgehoben und als Motivation für ähnliche Projekte angesehen.

Hinweis zum Brunnen:

Am Einmündungsbereich Herstallstraße/Badergasse entsteht ein privat finanziertes Brunnen, dessen Planung abgeschlossen ist.

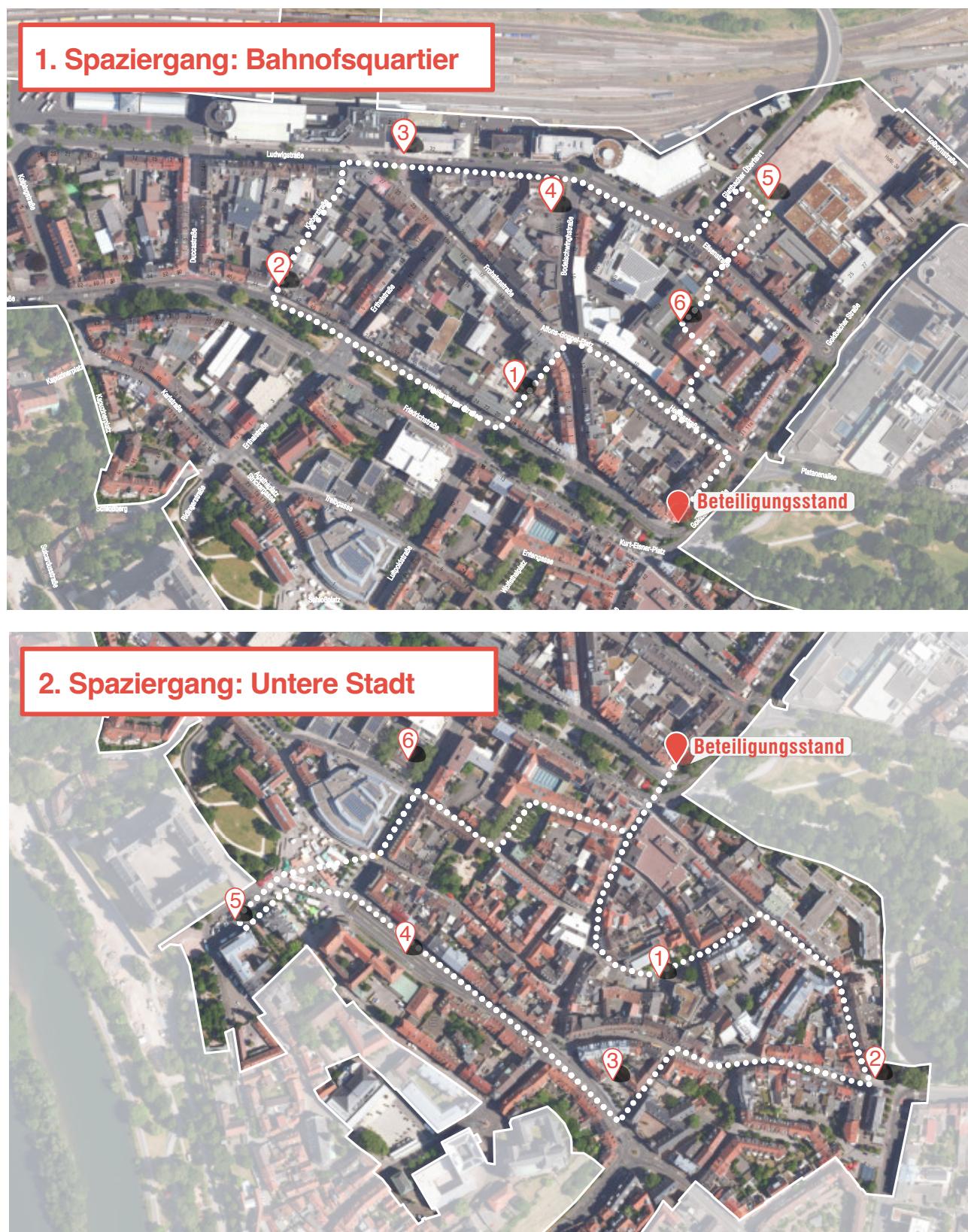


Abb. 10: Verlauf der Spaziergänge, Grundlage Luftbild (©geoservices.bayern.de, Bayerische Vermessungsverwaltung, Copernicus Sentinel-2 der Europäischen Union, Datenbezug 2018, verarbeitet durch das Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG))

3.2. Zukunftsforum

Am 27. November 2024 fand um 19:00 Uhr das Zukunftsforum zur Erstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) und der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) in der Aschaffenburger Innenstadt statt. Die Veranstaltung baute auf den ersten Anregungen vom Beteiligungsstand und den Stadtspaziergängen am 12. September 2024 auf. Ziel war es, mit den über 100 anwesenden Bürger:innen konkrete Maßnahmen und Ideen für die Innenstadtentwicklung zu erarbeiten.

Nach einer Begrüßung durch den Leiter des Amts für Stadtplanung und Klimamanagement Daniel Altemeyer-Bartscher und einem kurzen Input des Büros UmbauStadt zum Planungsstand lag der Fokus auf der aktiven Beteiligung der Teilnehmenden. Eine Mentimeter-Umfrage diente zur themati-

schén Einstimmung. Anschließend wurden an vier Stationen (Bahnhof-Karlstraße, Frohsinnstraße, Schloss, Badergasse-Freihofplatz) Lieblingsorte, Problemstellen und Maßnahmenvorschläge besprochen.

Große Pläne der jeweiligen Gebiete dienten zur Visualisierung, auf denen positive Orte (grün), negative Orte (rot) und Maßnahmenvorschläge (schwarz) markiert wurden. Zusätzlich konnten allgemeine Wünsche auf Klebezetteln notiert werden. Die Diskussionen wurden von Moderator:innen des Büros UmbauStadt begleitet und dokumentiert.

Zum Abschluss wurden die Ergebnisse in einem Gesamtbild zusammengeführt und von den Moderator:innen vorgestellt. Die Veranstaltung endete um 21:15 Uhr mit einem Verweis auf weitere Online-Beteiligungsmöglichkeiten über das INKA-Tool. Die Maßnahmenvorschläge wurden geprüft und teilweise in die Planungen integriert.



Abb. 11: Impressionen vom Zukunftsforum



Abb. 12: Mentimeter Stimmungsbild zu den wichtigsten Themen für das ISEK

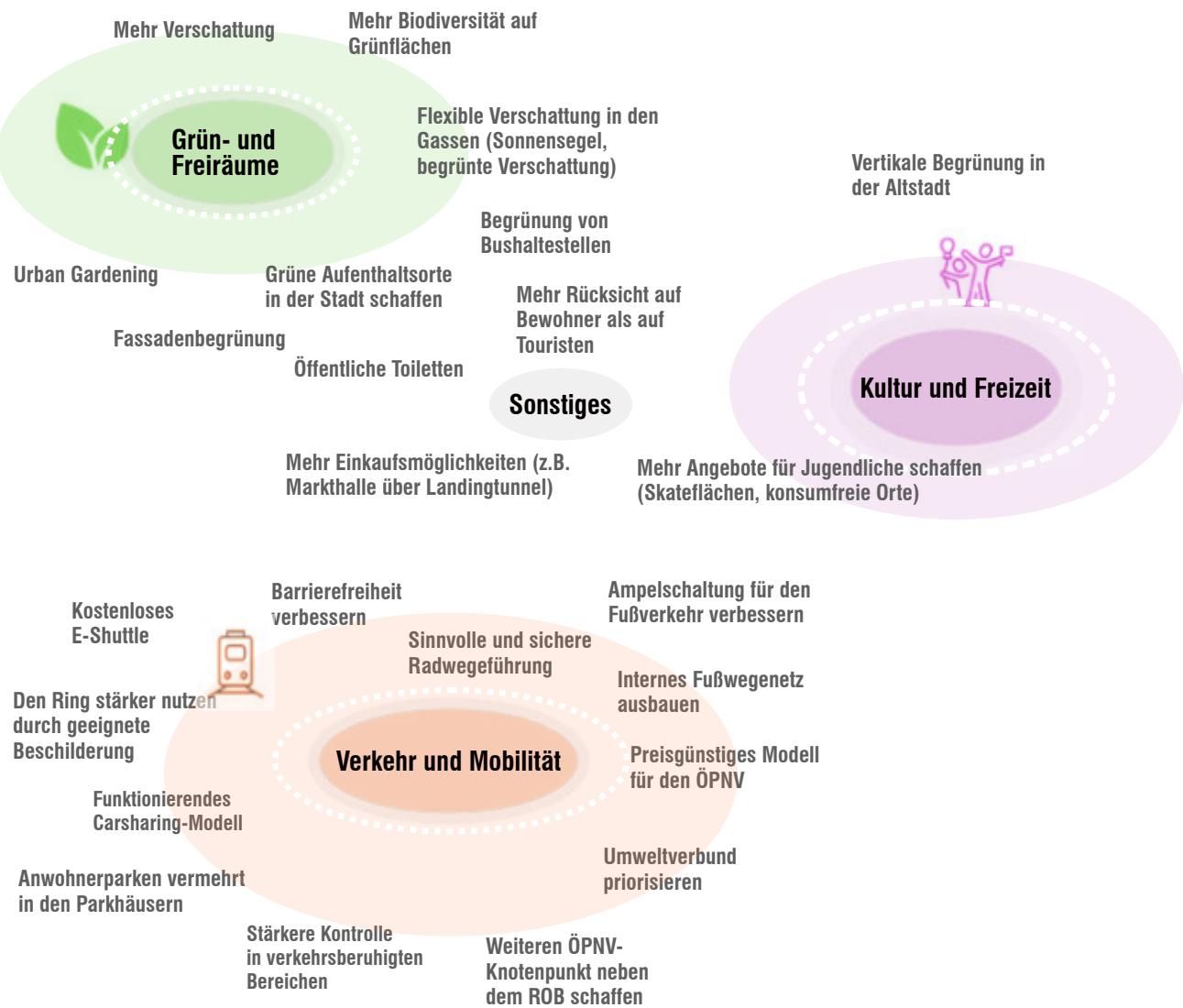
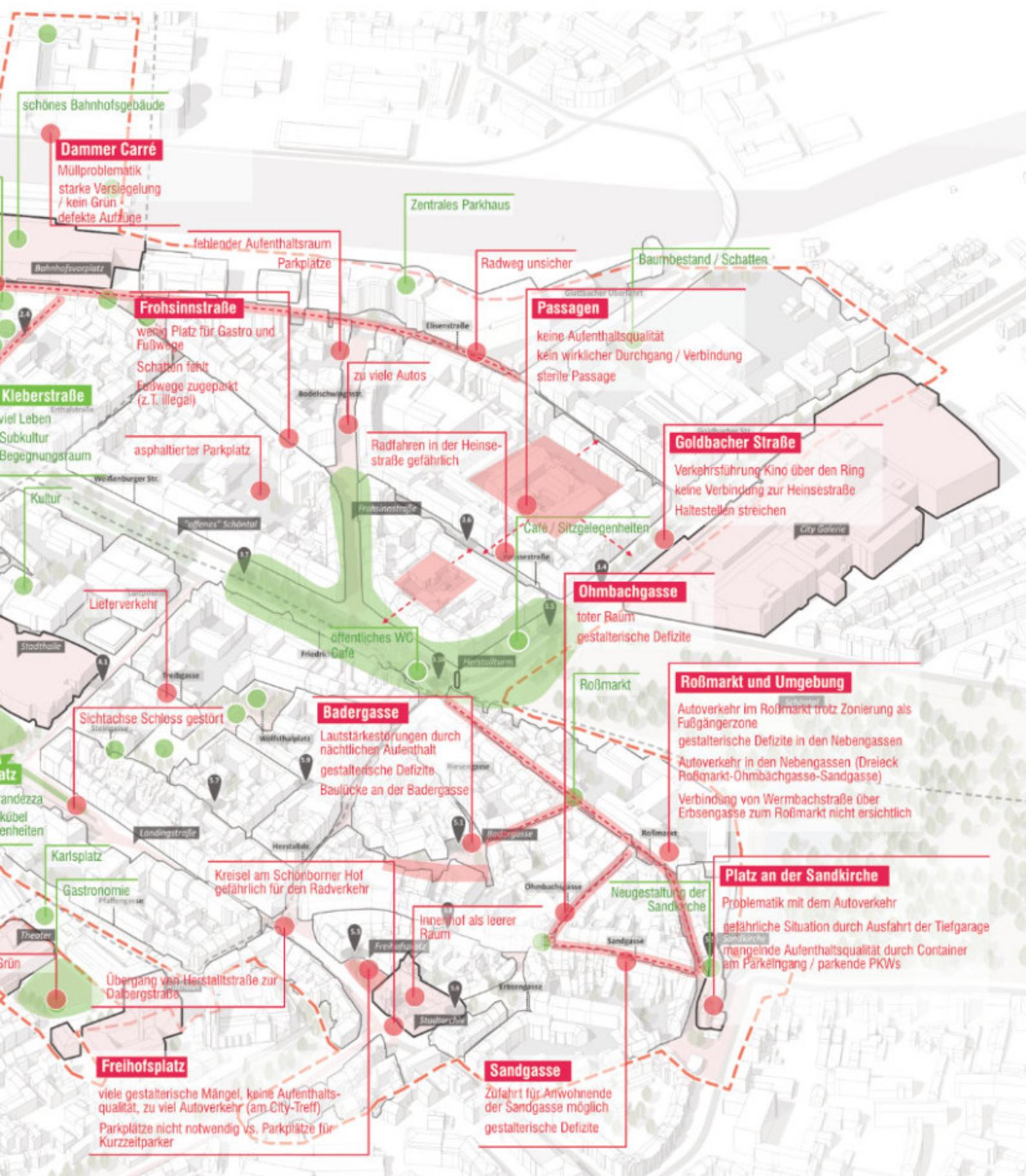




Abb. 13: Zusammenfassung Ergebnisse der Workshop Tische: positive Orte (grün) und Orte mit Handlungsbedarf (rot)



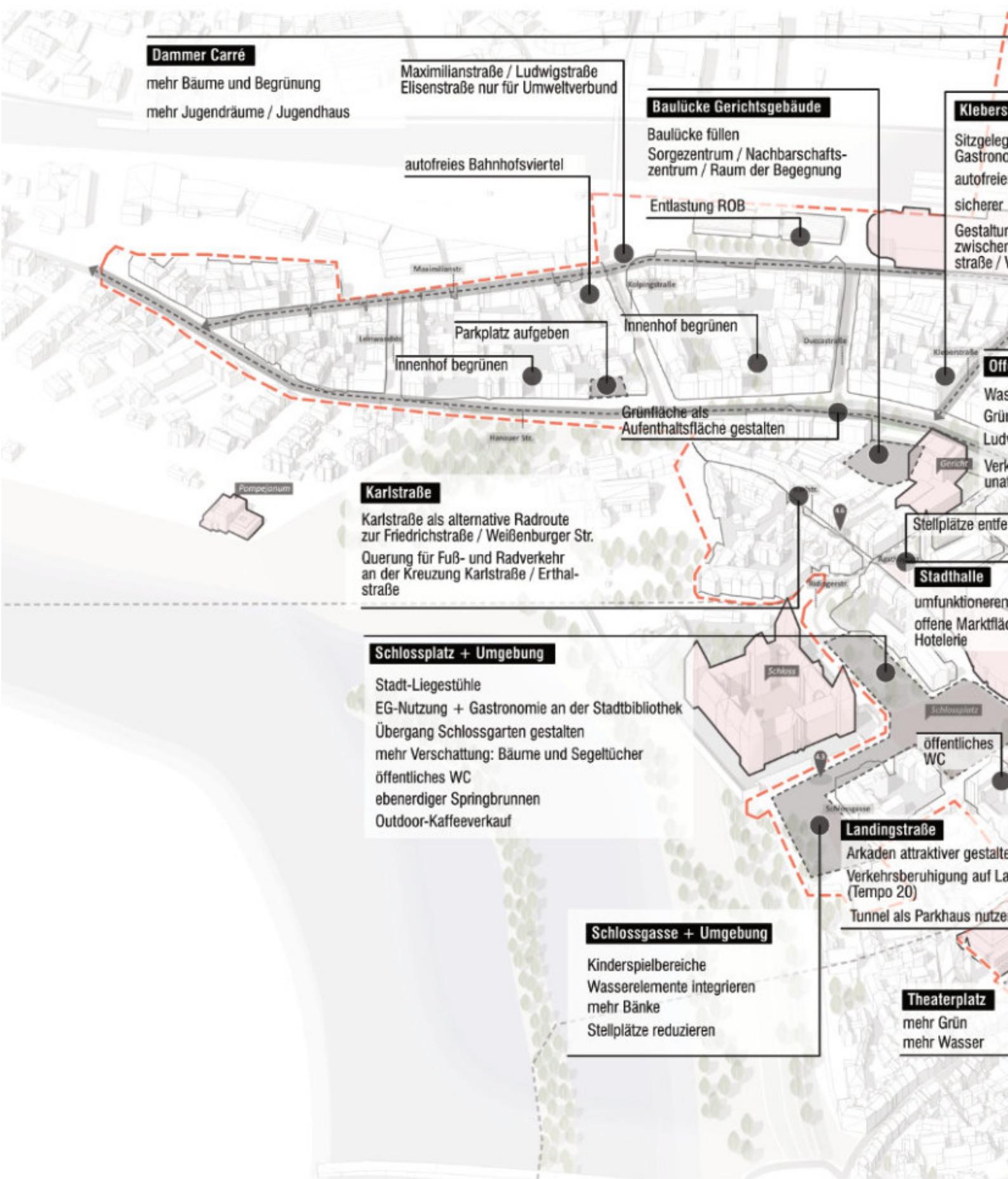
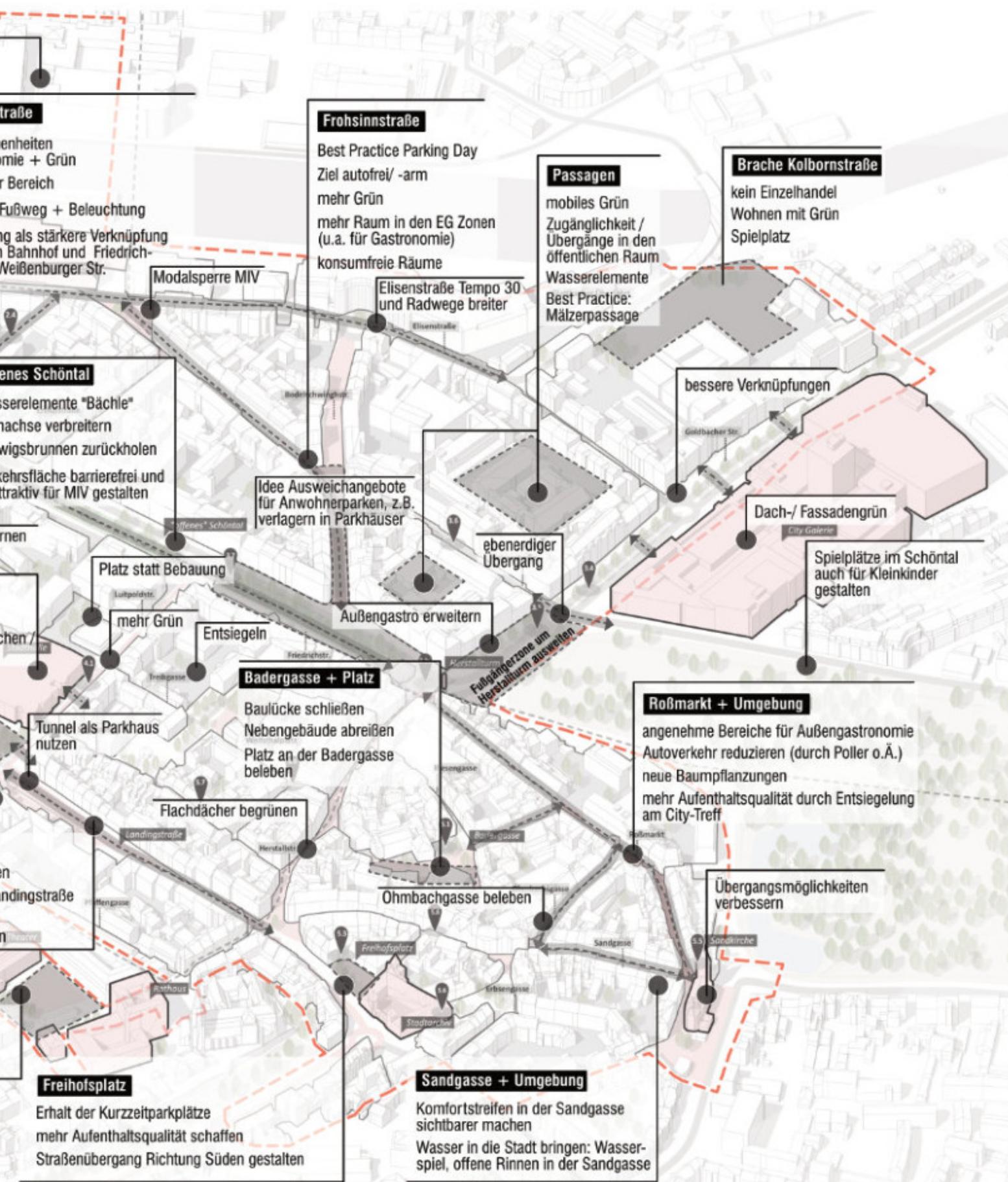


Abb. 14: Zusammenfassung Ergebnisse der Workshop Tische: Maßnahmenvorschläge



3.3. INKA Befragung

Anschließend an das Zukunftsforum konnte sich bis zum 15. Januar 2025 online mit Hilfe des INKA-Tools beteiligt werden. Dabei konnten sowohl ausgewählte Maßnahmenvorschläge kommentiert oder eigene Maßnahmenvorschläge in den Kategorie „Mobilität & Verkehr“, „Klima & Nachhaltigkeit“, „Städtebau und Wohnen“, „Grünflächen & öffentliche Räume“, „Wirtschaft & Tourismus“ und „Soziale Infrastruktur“ in der Karte markiert werden. Die Zusammenfassung der Nennungen ist auf der rechten Seite nach Kategorie geclustert. Am häufigsten wurden Vorschläge in der Kategorie „Mobilität & Verkehr“ abgegeben. Hierbei wurde sich u.a. die Reaktivierung der Pläne für einen Straßenbahnenring (A-Bahn) sowie eine autofreie Frohsinnstraße gewünscht. In der Kategorie „Grünflächen & öffentliche Räume“ bezogen sich die Vorschläge vor allen Dingen auf die Intensivierung von Grün in Straßenräumen und bestehenden Plätzen. In Bezug auf

„Klima & Nachhaltigkeit“ beinhalteten die Vorschläge primär die verstärkte Nutzung von Dachflächen für PV-Anlagen, während bei „Städtebau & Wohnen“ die meisten Nennungen auf die Entwicklung der Main-Echo-Brache ohne konkurrierende Einzelhandelsflächen verfielen.

Bei dem Ranking der bereits zuvor ausgewählten Maßnahmenvorschlägen stach die Maßnahme 4.3 zur klimagerechten Neugestaltung des Schlossplatzes und des Marstallplatzes mit 17 „likes“ hervor, gefolgt von den Maßnahmen zur Aufwertung des Bereichs vom Schönborner Hof bis zum Schloss, der Sandgasse, der Luitpoldstraße als urbane Nord-Süd-Achse und der Badergasse mit Schaffung eines Klimaplatzes.

Wie auch bei den vorherigen Beteiligungsformaten sind die Anregungen und Ideen aus der INKA-Umfrage in die Planungen und die bereits bestehenden Maßnahmenvorschläge miteingeflossen und wurden dort teilweise integriert.

- 5.9 - Aufwertung Treibgasse ab Wolfsthalplatz**
- 5.8 - Aufwertung Sandgasse**
- A.2 - Aufwertung vom Schönborner Hof bis zum Schloss (langfristig)**
- 5.7 - Aufwertung Steingasse**
- 5.6 - Schönborner Hof: Sanierung und Aufwertung der Freiflächen**
- 5.5 - Aufwertung östl. Innenstadteingang, Ankunftsplatz Sandkirche**
- 5.3 - Neugestaltung Freihofsplatz und -gasse: freiraumpl. Wettbewerb**
- 5.1 - Neugestaltung Badergasse mit Schaffung Klimaplatz**
- 4.6 Aufwertung Karlstraße**
- 4.3 - Klimagerechte Neugestaltung Schlossplatz und Marstallplatz**
- 4.1 - Luitpoldstraße als urbane Nord-Süd-Achse**
- 3.10 - Sanierung Herstallturm**
- 3.7 - Ludwigsbrunnen zurückholen**
- 3.6 - Aufwertung Heinsestraße**
- 3.5 - Umnutzung Unterführung Goldbacher Straße**
- 3.4 - Aufwertung Goldbacher Straße**
- 2.4 - Aufwertung Kleberstraße / Stärkung Wegeverbindung**
- A.4 - Internes Fußwegenetz**
- A.3 - Bahnhofsviertel Verkehr übergeordnet betrachten**
- A.1 - Verkehrliche und gestalterische Weiterentwicklung Friedrichstraße / Weißenburger...**

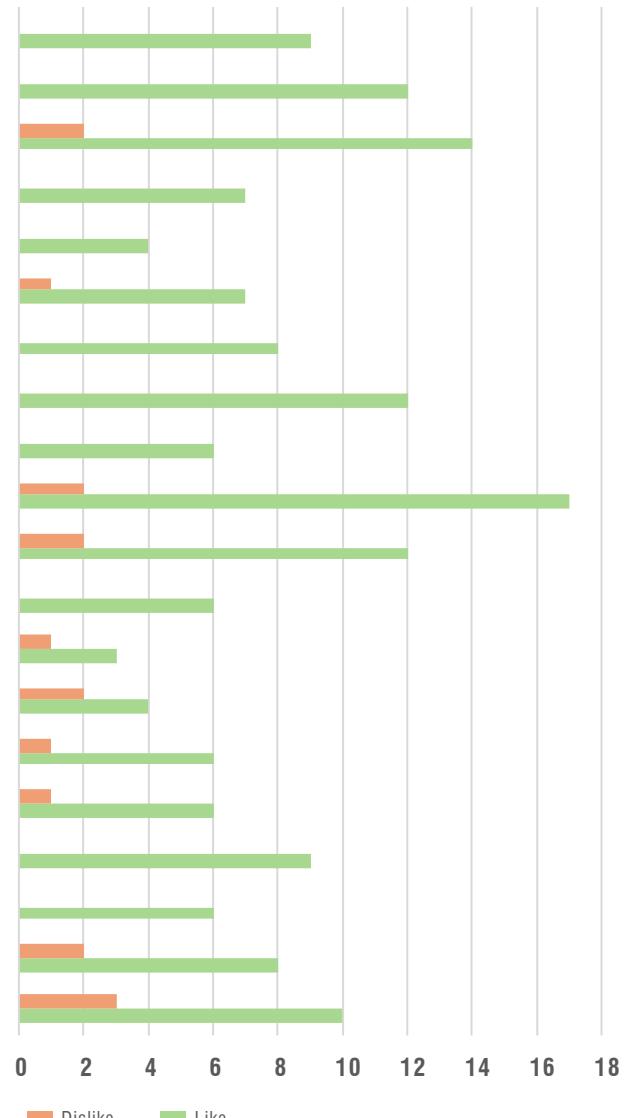


Abb. 15: Gewichtung der Maßnahmenvorschläge aus dem INKA

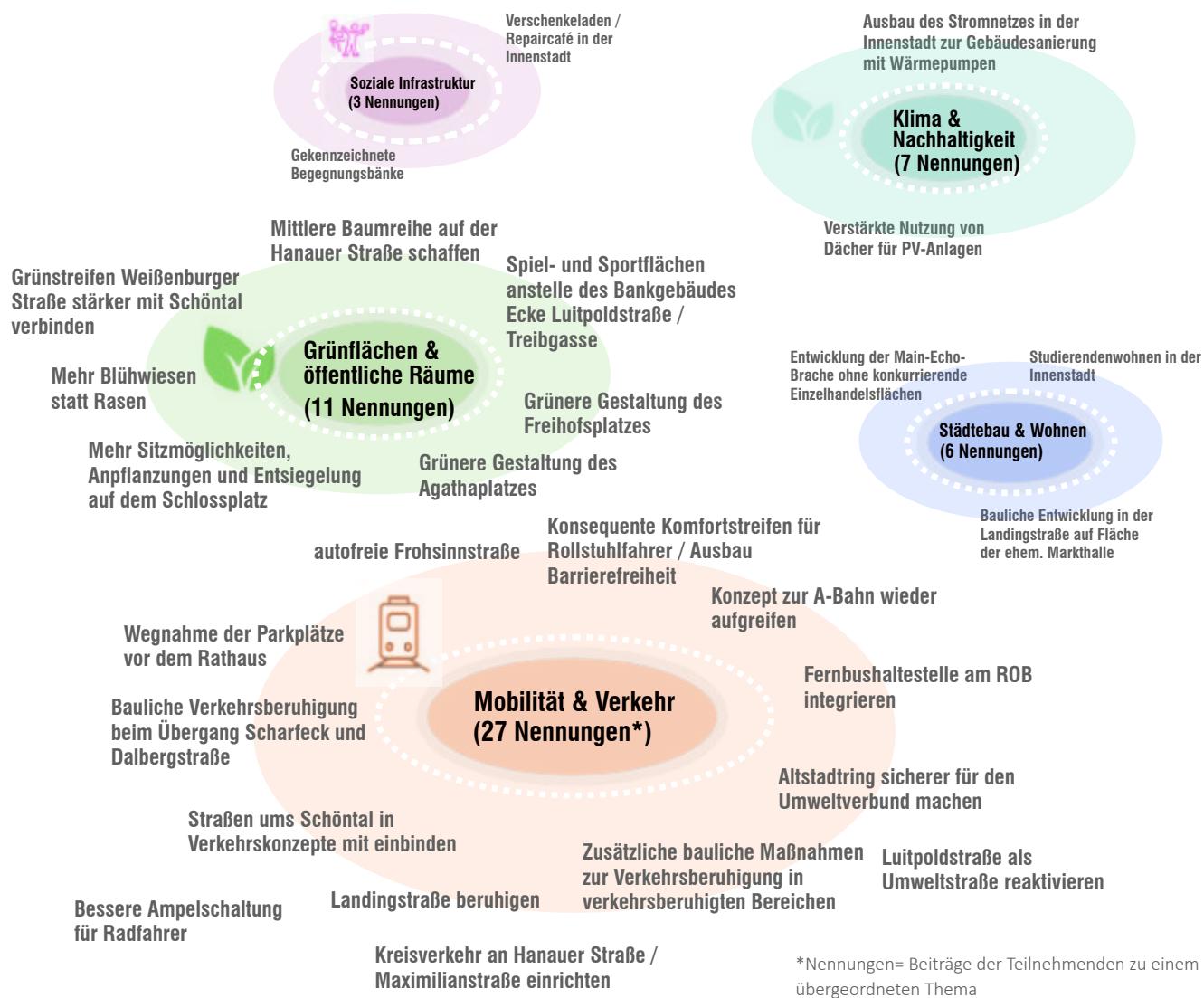


Abb. 16: Kartenausschnitt und ausgewählte Maßnahmenideen aus dem INKA (tetraeder.com, Luftbild © geoservices.bayern.de, Bayerische Vermessungsverwaltung)



3.4. Erkundung der Eigentümer:innen und Bewohner:innen (VU)

Bei der Befragung der Eigentümer:innen und Bewohner:innen sind insgesamt 258 Fragebögen beantwortet worden. Neben allgemeinen Angaben zur Immobilie und zum Status (Bewohner:in und/oder Eigentümer:in) wurde in dem Fragebogen eine Einschätzung zur Immobilie sowie darüber hinaus die allgemeine Sicht auf das Wohnumfeld und die Innenstadt zu verschiedenen Themen abgefragt. Zusätzlich konnten Eigentümer:innen Angaben zu möglichen Sanierungsabsichten und diesbezüglichen Beratungsbedarf machen. Die Ergebnisse der Befragung sind auf den folgenden Seiten abgebildet.

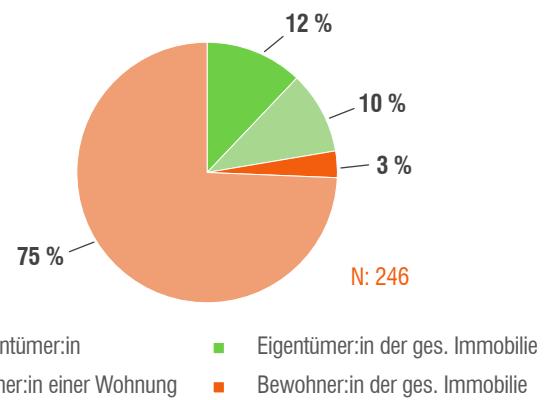


Abb. 17: Auswertung: Befragung zur Person

Nutzung des Vorgartens / Hinterhofs

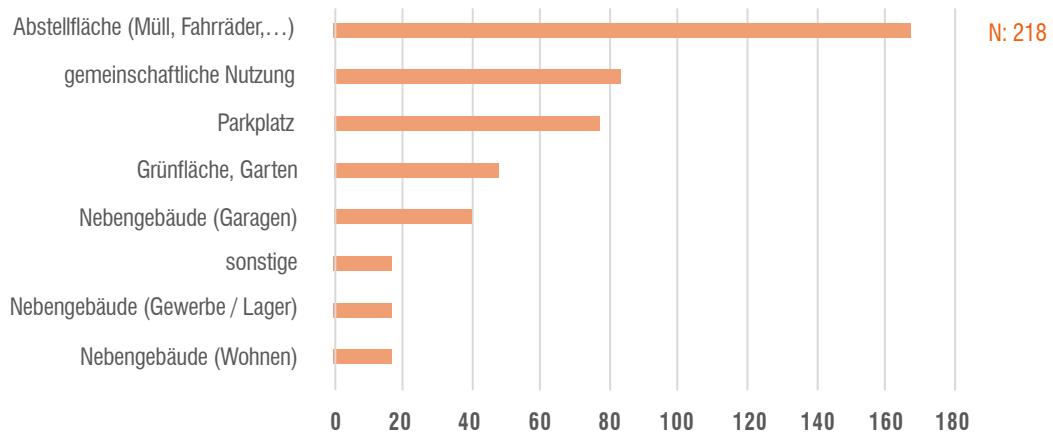


Abb. 18: Auswertung: Art der Nutzung des Vorgarten / Hinterhofs

Wie erfolgt die Beheizung?

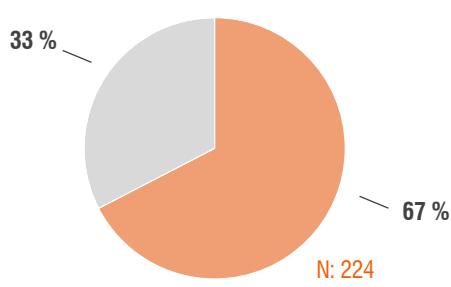


Abb. 19: Auswertung: Art der Beheizung

Mit welchem Energieträger erfolgt die Beheizung?

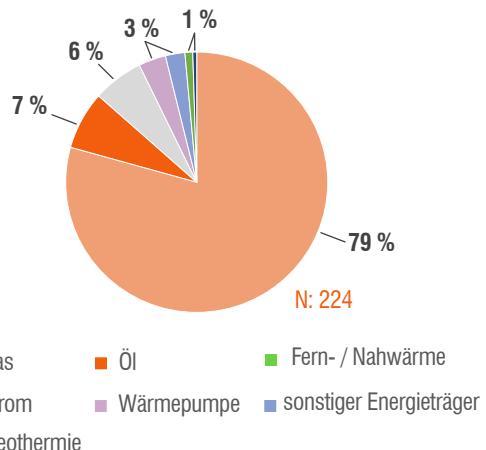


Abb. 20: Auswertung: Energieträger

Welche konkreten Sanierungsmaßnahmen wären nach Ihrer Einschätzung nötig?

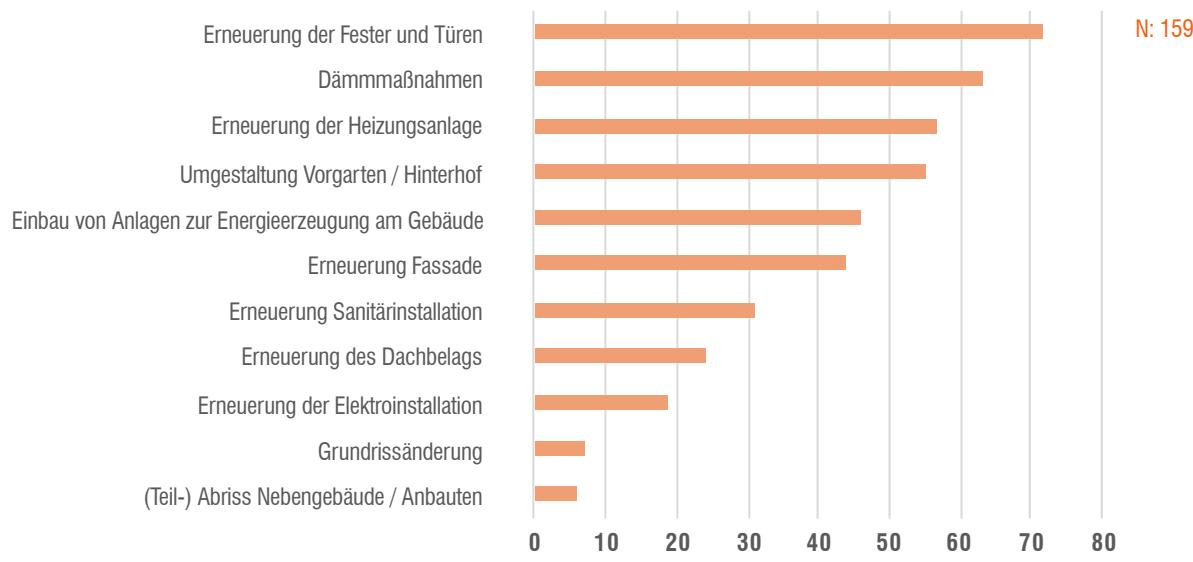
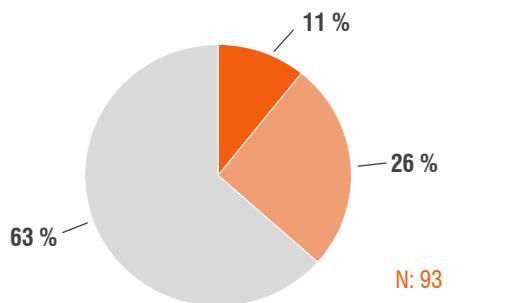


Abb. 21: Auswertung: Art der Sanierungsmaßnahmen

Beantwortung erfolgte nur durch Eigentümer:innen

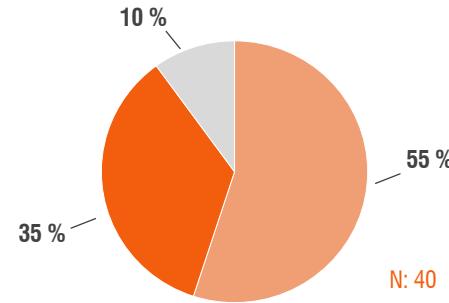
Beabsichtigen Sie Sanierungsmaßnahmen vorzunehmen?



■ Ja, umfassende Maßnahmen ■ Ja, kleinere Maßnahmen
 ■ nein, keine Maßnahmen

Abb. 22: Auswertung: Absicht Sanierungsmaßnahmen

Wenn ja, wann sollen die Sanierungsmaßnahmen erfolgen?



■ in den nächsten 2 Jahren ■ in 3-5 Jahren
 ■ in 6-10 Jahren

Abb. 23: Auswertung: Zeithorizont Sanierungsmaßnahmen

Zu welchen Themen haben Sie Beratungsbedarf?

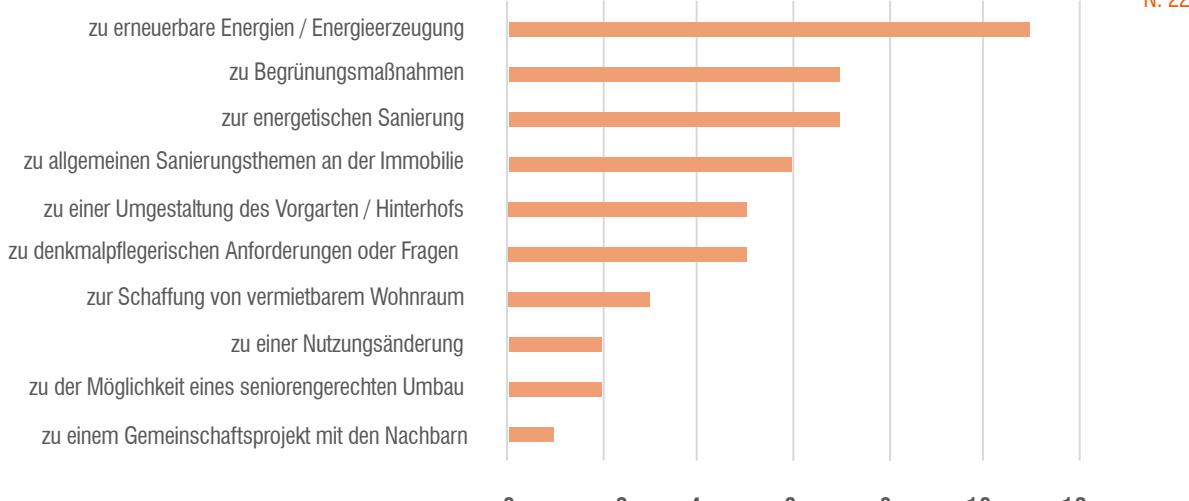


Abb. 24: Auswertung: Beratungsbedarf Sanierungsmaßnahmen

Wo sehen Sie Aufwertungsbedarf / Bedarf zur Neugestaltung?

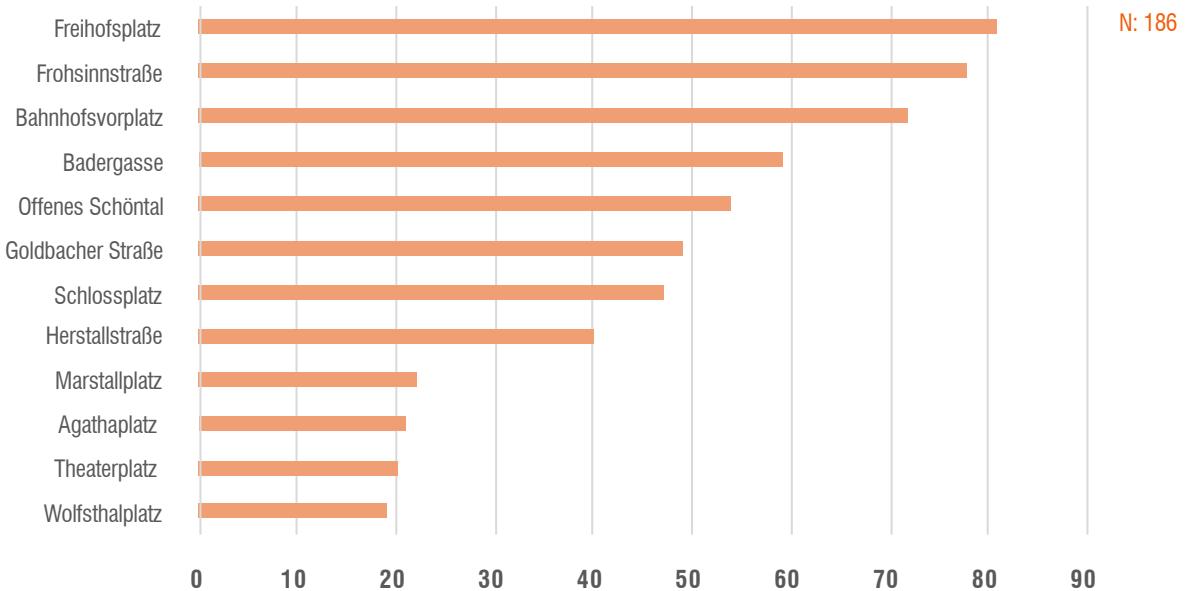


Abb. 25: Auswertung: Aufwertungsbedarf öffentlicher Raum Innenstadt

Beurteilen Sie folgende Angebote der sozialen Infrastruktur:

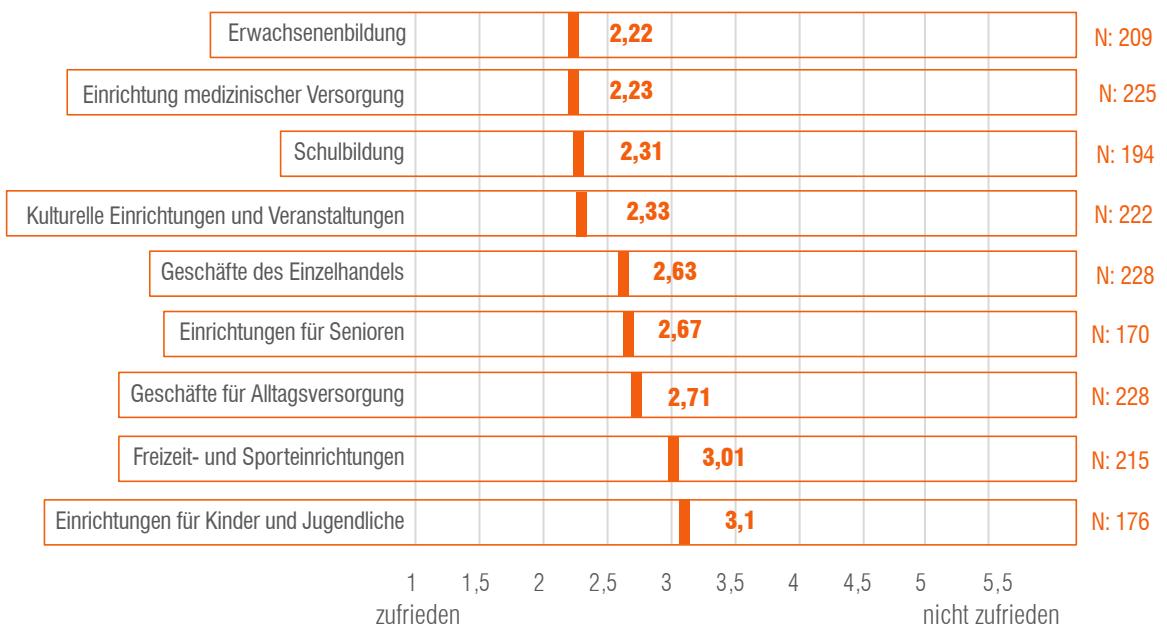


Abb. 26: Auswertung: Zufriedenheit soziale Infrastruktur

Beurteilen Sie folgende Aspekte von Mobilität und Verkehr:

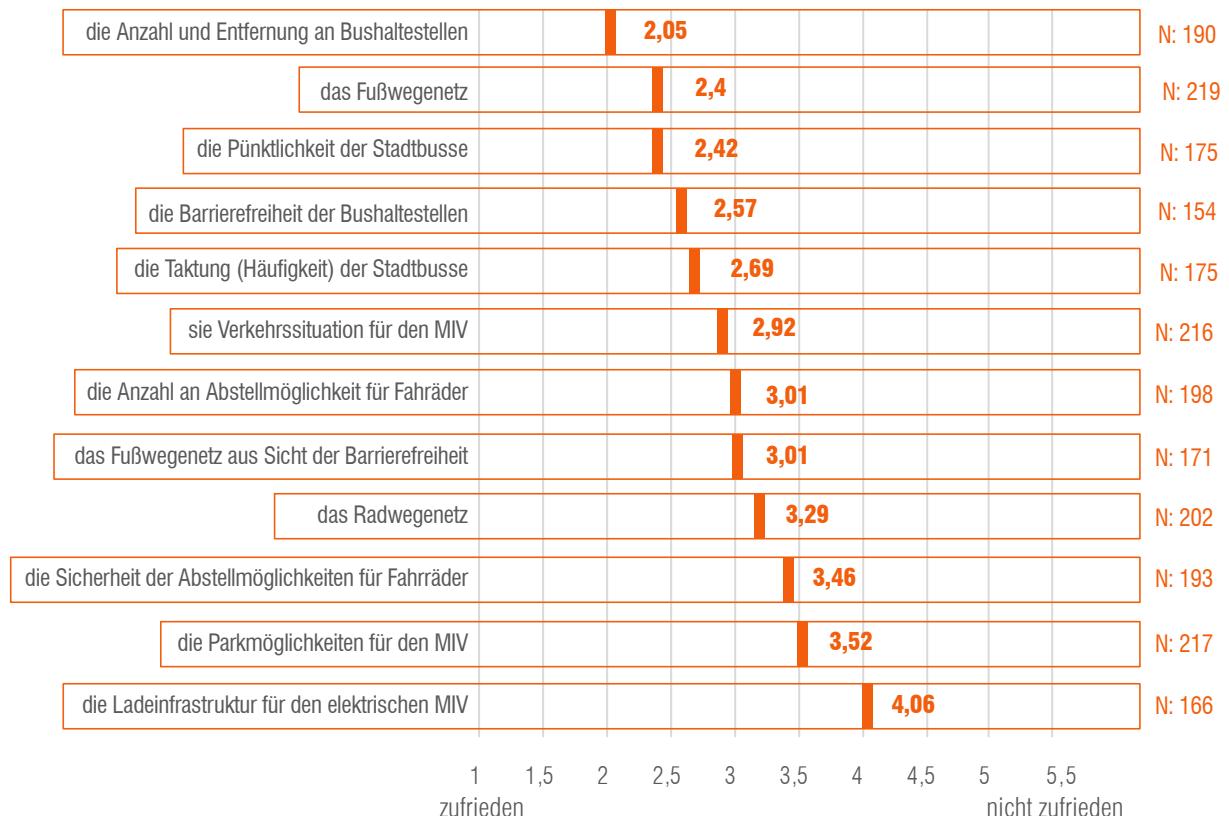


Abb. 27: Auswertung: Zufriedenheit Mobilität und Verkehr

Wie kommen Sie von A nach B?

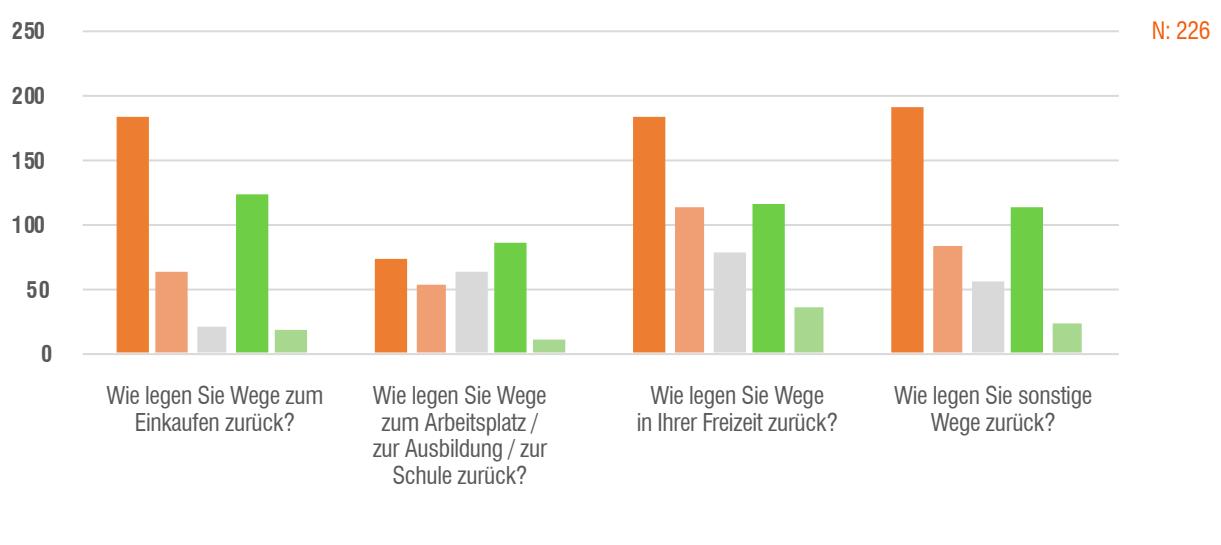


Abb. 29: Gebäudesubstanz, überlagert mit Einschätzungen der Eigentümer:innen und Bewohner:innen





3.5. Interviews mit Innenstadt-Akteur:innen

Zwischen 10.02. und 28.02.2025 fanden insgesamt neun von 14 angefragten Interviews mit ausgewählten lokalen Innenstadtakteur:innen statt. Ziel war es, Einschätzungen zum Status Quo aus dem Kreis der lokalen Expert:innen zu erhalten und konkrete Projektideen für die Innenstadtentwicklung im direkten Gespräch zu erfassen. Die Ergebnisse der Interviews sind als Ergänzung der Öffentlichkeitsbeteiligung zu verstehen und fließen anonymisiert und textlich aufbereitet in das ISEK bzw. VU ein. Ein Projektspeicher dient zudem der Sammlung relevanter Anregungen für die Bearbeitung über das ISEK hinaus.

Die Einschätzungen der Expert:innen zur aktuellen Situation der Innenstadtentwicklung zeigen eine Gemengelage aus Herausforderungen und Chancen, wobei insbesondere der Ausgleich zwischen sozialen, kulturellen und infrastrukturellen Aspekten als notwendig erachtet wird. Die Aschaffenburger Innenstadt wird heute als grundsätzlich funktionsfähig und attraktiv eingeschätzt, wobei sich die Akteure mehrheitlich mehr Gestaltungsfreiheit, Mut und Offenheit für zukunftsweisende Projekte wünschen. Die Aspekte werden thematisch gebündelt dargestellt.

AUFGENTHALTSQUALITÄT

Die Achse zwischen Bahnhof, Frohsinnstraße, Herstallturm und Herstallstraße Richtung Theaterplatz und Schloss ist eine zentrale Verbindung für den Fußverkehr. Ihre Attraktivität spielt eine entscheidende Rolle für die Innenstadt als sozialen und wirtschaftlichen Mittelpunkt. Fehlende Sitzgelegenheiten, teils ungenutzte Plätze und mangelnde Aufenthaltsqualität (z. B. Schloss, Alfons-Goppel-Platz, Scharfes Eck) mindern diese Funktion. Vertreter:innen des Einzelhandels sorgen sich um Umsatzverluste durch weitere Verkehrsberuhigung, während steigende Mieten die Vielfalt des Einzelhandels und des (sozio-)kulturellen Angebots bedrohen. Die neu beschafften mobilen Stadtmöbel werden grundsätzlich als positiver Ansatz bewertet.

Um die Aufenthaltsqualität nachhaltig zu steigern, könnte die Stadt enger mit Betreiber:innen und Eigentümer:innen angrenzender Erdgeschosszonen kooperieren, etwa durch Partizipation oder Public-Private-Partnerships. Ein Leit- und Orientierungssystem für die Innenstadt könnte neben der allgemeinen Aufwertung die Besucher:innen gezielt lenken und ihre Aufenthaltsdauer verlängern. Zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls wird eine verbesserte Beleuchtung angestrebt, um Angsträume zu vermeiden. Zudem könnten thematische Gestaltungen entstehen um die Orientierung und Wiederer-

kennung zu erleichtern. Ergänzend dazu sollen mehr Sitzgelegenheiten (im Schatten / unter Bäumen) umgesetzt werden, um den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten. Ein möglicher Fokus liegt auf der Stärkung der Zielgruppe der Studierenden und jungen Menschen, was sich u.a. in der Gastronomie und den aktuell einschränkend wirkenden Ruhezeiten widerspiegelt.

KLIMAANPASSUNG UND STADTGRÜN

Der Klimawandel stellt eine zunehmende Belastung dar, insbesondere in stark versiegelten Bereichen wie dem Bahnhofsviertel und den Arealen rund um das Schloss. Hier fehlt wirksame, kühlende Begrünung. Besonders soziale Einrichtungen wie Seniorenheime, Kitas und Unterkünfte für obdachlose Menschen sind betroffen. Auch öffentliche Gebäude wie das Stadttheater sind im Sommer aufgrund fehlender Klimaanlagen kaum nutzbar. Veranstaltungen im Freien sollten als Alternative gefördert werden. Kurzfristige Maßnahmen wie Trinkbrunnen sollten ausgebaut werden.

Zur Anpassung an die Klimaveränderungen ist die konsequente Umsetzung des Hitzeaktionsplans erforderlich, insbesondere wird hierbei das Bahnhofsviertel genannt. Neben der Stadtbegrünung und Gebäudebegrünung sollen auch Sitzmöglichkeiten in Kombination mit schattenspendenden Baumpflanzungen geschaffen werden. Das Schwammstadtprinzip wird unterstützt, um Versiegelung zu reduzieren und das Stadtklima zu verbessern.

INNENSTADTLEBEN

Die Innenstadt ist heterogen und von unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen geprägt, wodurch verschiedene Interessen aufeinandertreffen. Teilweise gibt es Konflikte, etwa bei Kultur- und Freizeitveranstaltungen in Bezug auf Ruhezeiten. Neben Jugendzentren, religiösen Organisationen und sozialen Angeboten tragen Kinos und Veranstaltungsstätten zur Lebendigkeit bei. Im Bahnhofsquartier stellen soziale Herausforderungen wie Obdachlosigkeit und Kriminalität ein Problem dar. Es fehlen teils zielgruppenorientierte Angebote und geschützte Treffpunkte.

Zur Belebung der Innenstadt wird eine Markthalle am Schloss vorgeschlagen, während touristische Angebote gezielter beworben und Open-Air-Events ausgebaut werden sollen. Der Kulturrat regt Pop-Up-Nutzungen an, und Kulturakteure sollten allgemein stärker in den Stadtentwicklungsprozess eingebunden werden. Eine verbesserte soziale Infrastruktur mit Treffpunkten und zielgruppenspezifischen Angeboten wird als erforderlich beschrieben. Zudem könnte ein Quartiersbüro als Anlaufstelle für Stadtentwicklungsthemen dienen, Akteur:innen vernetzen, aufklären und Immobilieneigentümer aktiver in die Innenstadtgestaltung einbinden.

WOHNEN

Es wird beschrieben, dass es zu wenig bezahlbaren Wohnraum gibt, insbesondere auch in Bezug auf sozialgebundenen Wohnraum und Wohnraum für Studierende. Die Erweiterung der Hochschule verstärkt den Bedarf an studentischem Wohnraum. Neben Familienwohnungen steigt so auch die Nachfrage nach kleineren Einheiten. Zukunftsfähig wird die Umnutzung von Gewerbegebäuden zu Wohnraum gesehen, insbesondere in ruhigen Nebenlagen der Einkaufszonen, sogenannter „C-Lagen“. Beispiele sind der Umbau ehemaliger Kleiderfabriken oder der Brauerei am Roßmarkt zu Seniorenwohnungen.

EINKAUFEN / LEERSTAND

Im Bahnhofsquartier gibt es stellenweise Tendenzen für Trading-Down-Effekte. Der Online-Handel setzt traditionelle Geschäfte unter Druck, wachsende Mieten und fehlende Nachfolger:innen erschweren den Erhalt individueller Läden und Kulturbetriebe. Gleichzeitig gibt es Potenzial für neue Nutzungskonzepte wie eine stärkere Integration von Gastronomie, Freizeitangeboten, Co-Working-Spaces, Reparatur, Fahrradservice, Manufaktur oder Upcycling Angeboten.

Zur Belebung der Innenstadt könnten Außengastronomie, Stehtische und Afterwork-Events beitragen. Der Erhalt inhabergeführter Geschäfte wird wichtig angesehen, wobei eine bessere Vernetzung mit dem Online-Handel angestrebt wird. Der Wunsch nach besserer Vernetzung richtet sich auch an städtebauliche Themen die das Sanierungsgebiet oder Mietunterstützungen bzw. gestalterische Anpassungen im öffentlichen Raum betreffen. Hier wird sich stärkere Kooperation zwischen allen Akteur:innen gewünscht. Eine intensivere Vermarktung durch eine engagierte Interessengemeinschaft sowie ein einprägsamer Slogan könnten den Einzelhandel unterstützen. Zudem sollen im Rahmen von "Ab in die Stadt" Leerstände aktiv bekämpft werden. Dabei gilt es, auch weniger engagierte Eigentümer:innen und Gewerbetreibende für Kooperationen zu aktivieren.

MOBILITÄT / VERKEHR

Das Leben in der Innenstadt wird stellenweise durch mangelnde Aufenthaltsqualität und die unzureichende Verkehrsberuhigung beeinträchtigt. Genannte Beispiele sind die trotz bereits durchgeführter Verkehrsberuhigung weiterhin zugeparkte Frohsinnstraße oder der befahrene Roßmarkt, aber auch Radverkehr in der Fußgängerzone. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind bereits eingeleitet, jedoch unzureichend. Fehlende Konsequenz bei der Durchsetzung von Regelungen wie z.B. Falschparken verschärft die Nutzungskonflikte. Parkhäuser seien zwar vorhanden, aber z.T. nicht vollständig ausgelastet/ bekannt/ attraktiv. Zur Reduzierung des Parksuchverkehrs kann eine bessere Steuerung der Nutzung

von Parkhäusern beitragen, wobei die Stadtwerke als Betreiber eine zentrale Rolle spielen. Zudem wird teilweise angelegt, mehr Parkplätze aus dem öffentlichen Raum in Parkhäuser zu verlagern. Autofreie Zonen in der Frohsinnstraße, Ohmbachsgasse und Sandgasse werden demzufolge prioritär. Die konsequente Ahndung von Falschparken wird unisono gewünscht.

Die Fußgängerzone soll vom Hauptbahnhof bis zum Schloss erweitert werden, während die City-Galerie-Unterführung umgenutzt werden und oberirdisch mehr Platz für Fußverkehr geschaffen werden sollte. Die Sicherheit für den Radverkehr wird ebenfalls als notwendig erachtet, z.B. entlang Hanauer Straße, Friedrichstraße und Goldbacher Straße. Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll weiterhin mit allen Verkehrsmitteln gesichert werden, wobei ein Balanceakt zwischen Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität durch Verkehrsberuhigung erforderlich ist. Eine übergeordnete städtebaulich-verkehrliche Konzeption für das Bahnhofsviertel und weitere Bereiche der Stadt wird positiv gesehen.

PROJEKTSPEICHER

Öffentlicher Raum

- „Bahnhofsvilla“: klimaangepasste Vorplatzgestaltung: Eigentümer bereit, Parkplätze hinter das Gebäude zu verlegen um vorne Platz zu schaffen: z.B. für mehr Bäume, Radabstellflächen, darüber hinaus Idee, Parkplätze hier auch entlang Elisenstr. zu verlagern
- Frohsinnstraße „Modellprojekt Goppel-Platz bis zum Bahnhof“: Idee Aufwertung im Stil von PPP, beispielhafte Umsetzung als Best Practice
- Schlossplatz und Marstallplatz: Gestaltung als neuer grüner Ankunftsplatz, ohne Stellplätze
- Alfons-Goppel-Platz aufwerten: Platzgestaltung und Begrünung in Abstimmung mit Möbelhauseigentümer, welcher an dieser Stelle ein Wohn- und Geschäftsgebäude als Neubau plant
- Öffentlicher Raum um das Kino Casino im Zuge der Aufwertung/ Sanierung angrenzender Flächen in Kooperation mit den interessierten und engagierten Privateigentümern/Gewebetreibenden planen und umsetzen

Aufenthaltsqualität

- Niederschwellige Aktionen für Sauberkeit, z. B. gemeinsamer Tag mit Engagierten zum Straßensäubern, Aufsammeln von Abfällen
- Verbesserung der Beleuchtung und Stadtmöblierung, Integration von künstlerischen Objekten zur Lenkung von Besucher:innen

Mobilität und Verkehr

- Verbesserung des Parkleitsystems
- Ertüchtigung der Parkhäuser zugunsten eines öffentlichen Raums ohne parkende Autos

Klimaanpassung

- Klimaanpassungsmaßnahmen (Trinkbrunnen, Begrünung, Hitzeaktionsplan)
- Förderung für Gebäudebegrünung (evtl. auch bei Neubau)

Einkaufen / Leerstand

- Neuauflage des Einzelhandelskonzepts
- Entwicklung eines Quartiersmanagements mit fester Kümmerer-Position und Verknüpfung mit Verfügungsfonds für Ad-hoc-Verbesserungen wie z.B. Stadtmöblierung, Events und Ähnliches; zu behandelnde Themen sind u.a. Miete, Sanierungsgebiet, Förderung, Verknüpfung von Stadtverwaltung und Innenstadtakteure, zentrale Anlaufstelle für Infos zu Möglichkeiten für Engagement, Partizipation/Öffentlichkeitsbeteiligung
- Gastronomieförderung, z.B. durch Mietzuschüsse oder Hilfen bei baulichen Maßnahmen
- Modehaus Wüst nachnutzen, z.B. als Arbeitsräume für Studierende
- Pop-Up-Nutzungen zur Belebung von Leerständen
- Agathakirche: Nutzung als Kultuort, Förderung/ Einbezug des neu gegründeten Vereins

Nr.	Firma	Termin
1	Colos-Saal	13.02.25
2	Fäth Immobilien	20.02.25
3	Diakonie	18.02.25
4	Sport und Outdoor Schädlich GmbH	11.02.25
5	Schwind Forum	13.02.25
6	Kino Casino	19.02.25
7	Sparkasse	24.02.25
8	Hench Hausverwaltung	21.02.25
9	Werbegemeinschaft Sandgasse eV	24.02.25
10	Bluehill Estate Group	20.02.25

Tab.1: Innenstadtakteure Aschaffenburg: Interviewliste

1.1. Beteiligung der TÖB (VU)

Im Zeitraum vom 12.05.2025 bis 13.06.2025 fand die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) zum Entwurf des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) und der Vorbereitenden Untersuchung (VU) statt.

Im Rahmen der Beteiligung wurden keine grundsätzlichen Einwände gegen den Bericht oder die Ausweisung des Sanierungsgebietes vorgebracht. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden in einer dreistufigen Systematik abgewogen:

- Stellungnahme ohne Hinweis zur weiteren Bearbeitung wird zur Kenntnis genommen.
- Hinweise mit allgemeinem Bezug werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
- Konkrete Hinweise mit inhaltlichem Bezug werden beachtet und inhaltlich auf den entsprechenden Stellen im ISEK aufgenommen.

Die ausführliche Abwägungstabelle wurde im Rahmen der entsprechenden Stadtratsbeschlüsse zur Einsicht vorgelegt.

Nachfolgend erfolgt die Darstellung aller aufgeforderten TÖB sowie der Eingangsdaten der jeweiligen Stellungnahmen. Die vollständigen Stellungnahmen können bei der Stadt Aschaffenburg eingesehen werden.

Ifd. Nr.	Name	Stellungnahme
1	Stadt Aschaffenburg, Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung	14.05.25
2	Aschaffenburger Versorgungs- GmbH (AVG)	12.06.25
3	Bayerische Verwaltung der Staatlichen Schlösser, Gärten und Seen - Referat ZL4	06.06.25
4	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege (Referat B Q - Bauleitplanung)	27.05.25
5	Bayerisches Landesamt für Umwelt (Referat 15)	–
6	Bayernwerk Netz GmbH - Netzdienste Unterfranken	28.05.25
7	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	–
8	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben: Sparte Verwaltungsaufgaben	–
9	Dekanatsbüro Aschaffenburg	–
10	Deutsche Bahn AG: DB Immobilien, Region Süd	12.06.25
11	Deutsche Telekom Technik GmbH: Süd PTI 14	07.06.25
12	Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg	12.06.25
13	Energieversorgung Main-Spessart GmbH, Betriebsstelle Aschaffenburg	–
14	Evangelisch-Lutherisches Dekanat	–
15	Handelsverband Bayern e.V., Bezirk Unterfranken	13.06.25
16	Handwerkskammer für Unterfranken	06.06.25
17	Heimatpfleger der Stadt Aschaffenburg	–
18	Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Unterfranken	–
19	Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg	22.05.25
20	Klinikum Aschaffenburg-Alzenau gemeinnützige GmbH (Bereich Technik und Wirtschaft)	–
21	Landratsamt Aschaffenburg, Gesundheitsamt	04.06.25
22	Main-Nova AG NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH Planung- und Projektmanagement	03.06.25
23	Energieversorgung Main-Spessart GmbH, Betriebsstelle Sailauf	04.06.25
24	Polizeiinspektion Aschaffenburg	02.06.25
25	Regierung von Oberfranken - Bergamt Nordbayern	11.06.25
26	Regierung von Unterfranken: Gewerbeaufsichtsamt	05.06.25
27	Regierung von Unterfranken: Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	03.06.25
28	Regionaler Planungsverband Bayerischer Untermain (Region 1)	03.06.25
29	Staatliches Bauamt Aschaffenburg, Fachbereich Hochbau	13.06.25
30	Staatliches Bauamt Aschaffenburg, Fachbereich Straßenbau	–
31	Staatliches Schulamt in der Stadt und im Landkreis Aschaffenburg	–
32	Stadt Aschaffenburg: Amt für Brand- und Katastrophenschutz (37) (Sachgebiet 37/2 Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz)	12.06.25
33	Stadt Aschaffenburg: Amt für Stadtplanung und Klimamanagement - SG 611 Verkehrs- und Mobilitätsplanung	–
34	Stadt Aschaffenburg: Amt für Stadtplanung und Klimamanagement - SG 612 Bauleitplanung	–
35	Stadt Aschaffenburg: Amt für Stadtplanung und Klimamanagement - SG 615 Klima und Nachhaltigkeit	10.06.25
36	Stadt Aschaffenburg: Bauordnungsamt (60) (Verwaltung und Recht)	–
37	Stadt Aschaffenburg: Büro des Oberbürgermeisters (Wirtschaftsförderung)	–
38	Stadt Aschaffenburg: Garten- und Friedhofsamt	12.06.25
39	Stadt Aschaffenburg: Jugendamt (51)	13.06.25
40	Stadt Aschaffenburg: Ordnungs- und Straßenverkehrsamt (32)	21.05.25
41	Stadt Aschaffenburg: Referat 1	–
42	Stadt Aschaffenburg: Referat 2	–
43	Stadt Aschaffenburg: Referat 3	–
44	Stadt Aschaffenburg: Referat 4	27.05.25
45	Stadt Aschaffenburg: Referat 6	–
46	Stadt Aschaffenburg: Stadtkämmerei (20) (Liegenschaftswesen)	–
47	Stadt Aschaffenburg: Tiefbauamt	05.06.25
48	Stadt Aschaffenburg: Untere Abfallbehörde (36)	28.05.25

49	Stadt Aschaffenburg: Untere Bauaufsichtsbehörde (60)	–
50	Stadt Aschaffenburg: Untere Bauaufsichtsbehörde (36)	28.05.25
51	Stadt Aschaffenburg: Untere Denkmalschutzbehörde (60)	28.05.25
52	Stadt Aschaffenburg: Untere Immissionsschutzbehörde (36)	–
53	Stadt Aschaffenburg: Untere Naturschutzbehörde (36)	12.06.25
54	Stadt Aschaffenburg: Untere Wasserbehörde (36)	20.05.25
55	Stadtjugendring Aschaffenburg	–
56	Stadtwerke Aschaffenburg - Entsorgungsbetrieb	12.06.25
57	Stadtwerke Aschaffenburg - Parkhäuser	–
58	Stadtwerke Aschaffenburg - Verkehrsbetrieb	11.06.25
59	Telefonica Germany GmbH & Co. OHG - Nürnberg	–
60	Vodafone GmbH - deutschlandweit	11.06.25
61	Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg	–
62	Westnetz GmbH	10.06.25
63	Immobilien Freistaat Bayern	13.06.25
1	Stellungnahme aus der Öffentlichkeit	13.06.25

Tab. 2: Beteiligung Träger öffentlicher Belange



4. BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE

4.1. Demographie, Zahlen und Daten

Datengrundlage und Verhältnis der Teilräume ISEK & VU zu den statistischen Distrikten der Stadt Aschaffenburg

Die Datengrundlage für die Auswertung der demographischen Entwicklung wurde durch die Stadt Aschaffenburg zur Verfügung gestellt. Das System der Stadt unterscheidet auf der kleinsten Ebene nach Distrikten.

Da die städtebauliche Untersuchungskulisse von VU und ISEK nicht identisch mit den Abgrenzungen der Distrikte ist und z.B. die Rohdaten der Agentur für Arbeit bereits die Distrikte 11 und 20 zusammenfassen, werden die Werte je nach Datenlage und räumlicher Überlagerung in einzelnen Fällen sinnvoll zusammengelegt.

- **Teilraum 1** liegt vollständig innerhalb des Distrikts 15. In den für Distrikt 15 erhobenen statistischen Daten sind die drei Baublocks bis zur Ziegelbergstraße und Münchstraße beinhaltet, die südlich über den Teilraum 1 (VU/ISEK) hinausgehen. Auf die Gesamtgröße des Untersuchungsraums bezogen hat diese kleinräumliche Verzerrung nur einen marginalen Einfluss und muss deshalb lediglich beim Verständnis der Daten zum Teilraum 1 beachtet werden.
- **Teilraum 2 und 3** liegen im Distrikt 16, ergänzt um die Verbindung zum Stadtteil Damm und die Flächen um das KINOPOLIS Aschaffenburg. Auf Grund der überwiegenden Nicht-Wohn-Nutzung der ergänzenden Bereiche ist keine nennenswerte Verzerrung der Auswertung zu erwarten.
- **Teilraum 4** umfasst den Distrikt 10. Auf Grund der überwiegenden Nicht-Wohn-Nutzung der übrigen Bereiche (Schloss) ist auch hier keine nennenswerte Verzerrung der Auswertung zu erwarten.
- **Teilraum 5** umfasst Distrikt 11 und liegt fast vollständig innerhalb von Distrikt 20. Im Süden ergänzen sich ca. 20 Wohn- und Geschäftshäuser zwischen Wermbachstraße, Löherstraße und Am Heißen Stein. Der südwestlich von der Landungstraße liegende Bereich des Teilraum 5 ist stark geprägt durch Museen, das Stadttheater, öffentliche Einrichtungen und Dienstleistung. Auf Grund der überwiegenden Nicht-Wohn-Nutzung dieser Bereiche ist auch hier keine nennenswerte Verzerrung der Auswertung zu erwarten.

Bevölkerungsentwicklung

Die Einwohnerzahl im Untersuchungsraum wuchs von 3.934 im Jahr 2010 um 550 Personen auf 4.484 im Jahr 2023 an. Im

Vergleich zum Graphen der gesamtstädtischen Bevölkerungsentwicklung zeigt sich ein ähnliches Bild vom stetigen Zuwachs.

Natürlicher Bevölkerungssaldo, Wanderungssaldo, Gesamtsaldo

Die natürliche Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsraum war zwischen 2015 und 2023 negativ. Der Sterbeüberschuss lag in den Jahren 2015, 2020 und 2023 je bei 14, 66 und 28 Personen). Das stetige Bevölkerungswachstum im Untersuchungsraum geht damit allein auf Wanderungsgewinne zurück.

Seit 2015 fallen die Wanderungszahlen insgesamt leicht. So wies der Wanderungssaldo im ersten Jahr der Corona-Pandemie 2020 den niedrigsten Wert auf, was unter anderem von den Reisebeschränkungen und der Umstellung auf Home-Office und Onlinekurse herrührt. Im Jahr 2023 hat sich der Wanderungssaldo leicht erholt, erreicht jedoch noch nicht das Niveau von 2015. Gleiches gilt für die Gesamtstadt.

Sowohl in der Gesamtstadt als auch im Untersuchungsraum ist das Bevölkerungswachstum abhängig von Zuzügen.

Abb. 30: Überlagerung der Teilräume und statistischen Distrikte

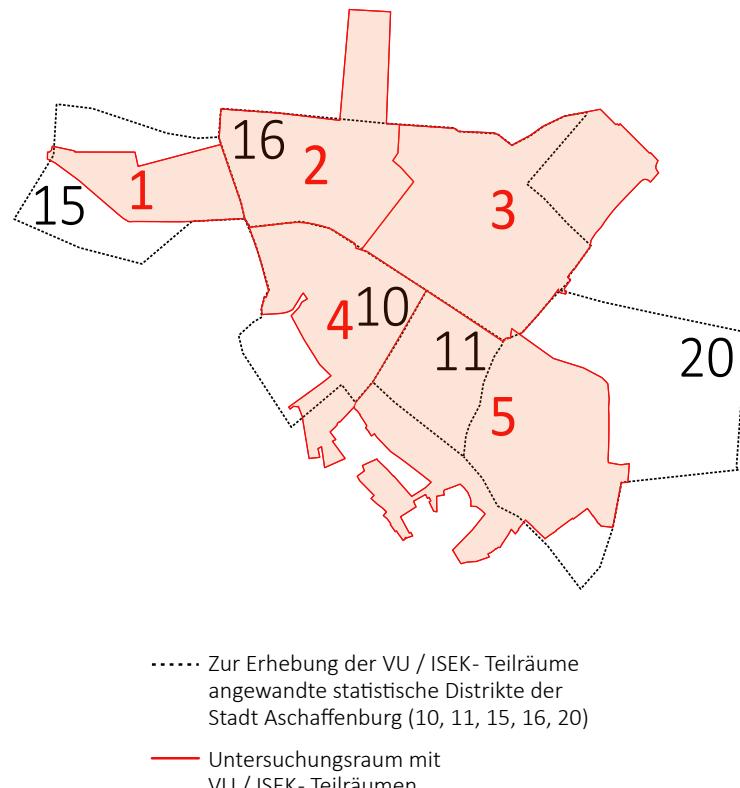
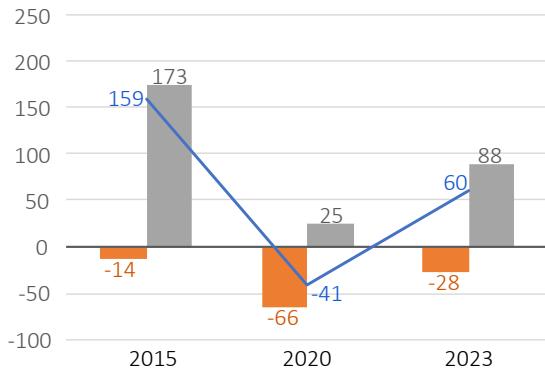
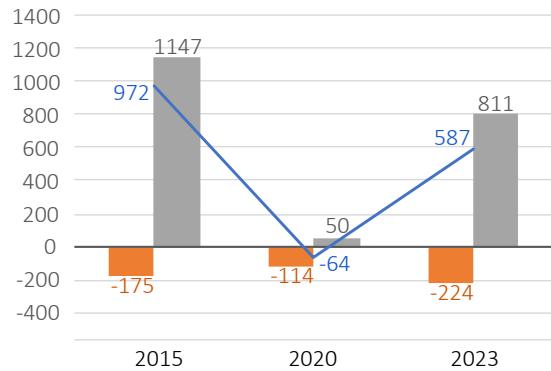


Abb. 31: Natürliche Bevölkerungsentwicklung und Wanderungssaldo im Untersuchungsraum und in der Gesamtstadt

2015 - 2023

Datengrundlage: Melderegister der Stadt Aschaffenburg

■ Natürlicher Bevölkerungssaldo
 ■ Wanderungssaldo
 ■ Gesamtsaldo

UNTERSUCHUNGSRaUM**GESAMTSTADT****Entwicklung der Altersstruktur**

Auf Grundlage der vorliegenden demographischen Daten wurden auf kleinräumlicher Ebene sowie für die Gesamtstadt der Jugend- und Altenquotient ermittelt. Die Alten- bzw. Jugendquotienten beschreiben die Anzahl der Personen im nicht erwerbsfähigen Alter, die auf 100 Personen im erwerbsfähigen Alter kommen. Auf Grund der vorliegenden Altersgruppen aus der städtischen Statistik wird im vorliegenden Fall die Einteilung auf 18 bis 64 Jahre gewählt.

Im seit 2015 gleichmäßigen Bevölkerungswachstum der Gesamtstadt Aschaffenburg zeigen sich keine starken Schwan-

kungen. Der Jugend- und Altenquotient steigen stetig an und liegen im Jahr 2023 bei 25,3 und 34,3. Damit liegt die Stadt im bundesweiten Durchschnitt: nach Berechnungen des Bundesinstituts für Bevölkerungsforschung (BiB) zeigt sich bundesweit um das Jahr 2010 der Anstieg des Altenquotienten über den Jugendquotienten, dieser Trend verstetigt sich nach Aussage vom BiB zukünftig (BiB Bund 2025).

Im Untersuchungsraum lassen sich auf kleinräumlicher Ebene Besonderheiten feststellen. Der Teilraum 5 (Distrikt 20) weist den höchsten Altenquotient und den niedrigsten Jugendquotient auf. In Distrikt 15 (Teilraum 1) ist eine umgekehrte Situa-

Abb. 32: Bevölkerungsentwicklung, Beschäftigte und Arbeitslosigkeit im Untersuchungsraum und in der Gesamtstadt

2015 - 2023

Datengrundlage: Melderegister der Stadt Aschaffenburg,
Agentur für Arbeit

■ Personen im ALGII / Bürgergeld
 ■ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (am Wohnort)
 ■ Einwohnerzahl

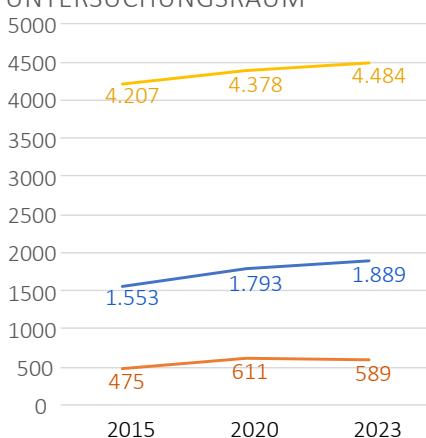
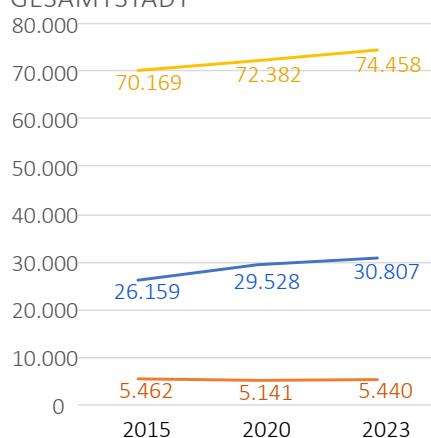
UNTERSUCHUNGSRaUM**GESAMTSTADT**

Abb. 33: Jugend- und Altenquotient, Untersuchungsraum

2015 - 2023

Datengrundlage: Melderegister der Stadt Aschaffenburg

Altenquotient
Jugendquotient

Vergleichswerte
Gesamtstadt

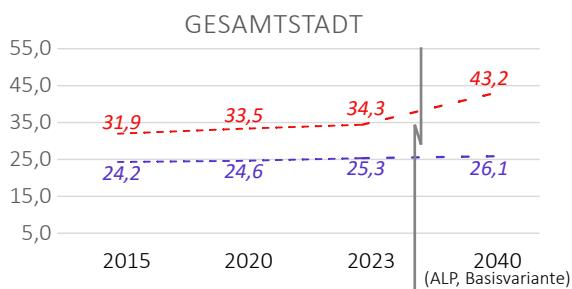


Abb. 34: Jugend- und Altenquotient, kleinräumlich

2015 - 2023

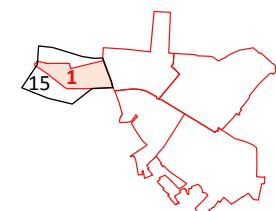
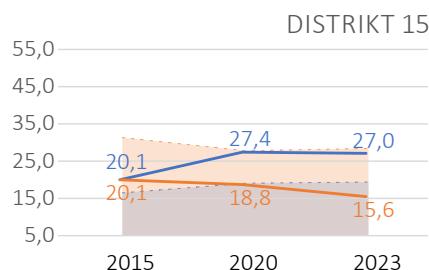
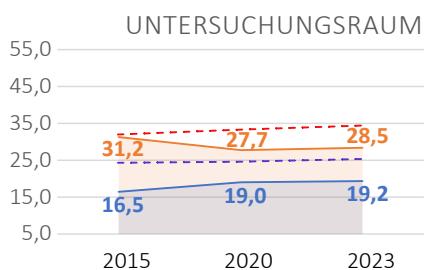
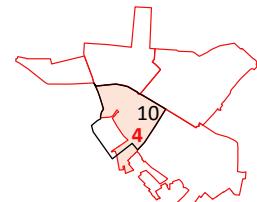
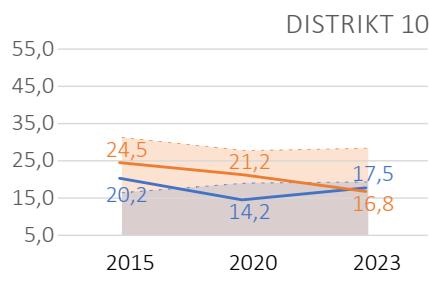
Datengrundlage: Melderegister der Stadt Aschaffenburg

Altenquotient

Jugendquotient

Vergleichswerte

Gesamtstadt
Untersuchungsraum

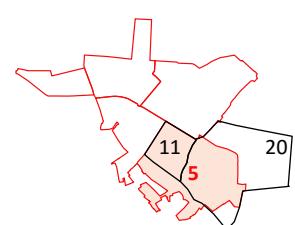
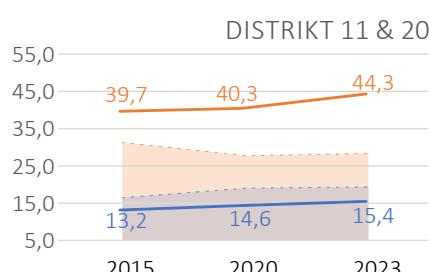
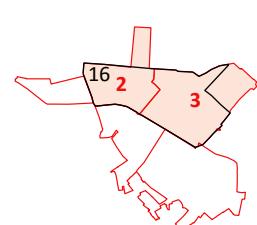
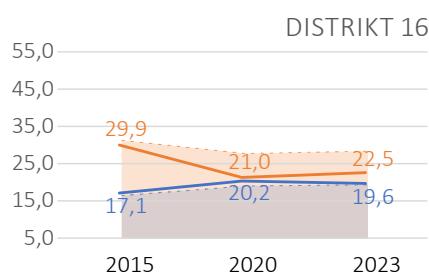


tion zu erkennen: hier liegt der Jugendquotient höher als der Altenquotient, was auf einen höheren Anteil an Familien mit Kindern hindeutet. Wurde der Distrikt 16 im Jahr 2005 noch als „älteres Stadtquartier“ beschrieben, zeigt sich seither ein Verjüngungsprozess, der unter anderem in der Evaluation „nördliche Innenstadt / Bahnhofsquartier“ genannt wird.

Auf den gesamten Untersuchungsraum gesehen verringert sich die Zahl der über 65-jährigen Menschen seit 2015, während die unter 17-jährigen ansteigen. Auch wenn der Jugendquotient mit 19,2 weiterhin niedriger als der gesamtstädtische (25,3) ist, kann man in Zusammenbetrachtung mit dem Altenquotient, der mit 28,5 ebenfalls unterhalb des gesamtstädtischen Wertes (34,3) liegt, und der jeweiligen Entwicklung in den letzten Jahren von einer Verjüngungstendenz sprechen.

Nicht deutsche Menschen

In der gesamtstädtischen Entwicklung ist der Anteil an nicht-deutschen Einwohnern seit 2015 von 17,3 % auf 2023 21,1 % angestiegen. Im Untersuchungsraum entwickelte sich der Anteil seit 2015 von 27,1 % auf 33,9 % im Jahr 2023. Dabei



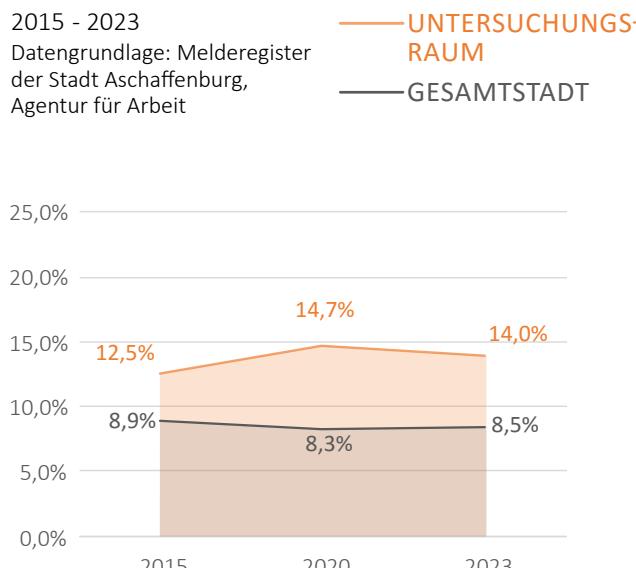
gibt es innerhalb des Untersuchungsraums ein Ungleichgewicht, wonach im Distrikt 10 (27,6 %) und 20 (22,5 %) anteilig weniger nicht deutsche Einwohner leben. In den Distrikten 11 (34,6 %) und 15 (36,8 %) sowie 16 (42,9 %) wohnen die meisten nicht deutschen Einwohner. Diese Bevölkerungszusammensetzung kann bei Bahnhofsquartieren in vielen deutschen Städten beobachtet werden und schlägt sich in der öffentlichen Lebenswelt unter anderem durch gastronomische Vielfalt nieder.

Arbeitslosigkeit und Beschäftigung

Zur Darstellung der kleinräumlichen Unterschiede in Aschaffenburg wird auf Grund der vorliegenden Daten (keine Klarheit über Gesamtanzahl der Erwerbstätigen) der Anteil der Menschen im SGB II bzw. Bürgergeld auf die Einwohneranzahl bezogen. Bürgergeld ist gesetzlich nur für Menschen bis zu einem Alter von 67 Jahren vorgesehen, auf Grund der Datenlage wird als Bezugswert die Anzahl der Einwohner unter 65 Jahren verwendet (auf eine marginale Abweichung auf Grund der zwei fehlenden Geburtenjahre wird an dieser Stelle hingewiesen). Die Datenlage zu der Anzahl der Arbeitslosen und sozialversicherungspflichtig Beschäftigten beschränkt sich darüber hinaus auf die vorliegenden Datensätze der Agentur für Arbeit seit 2015. Hier sind die Distrikte 11 und 20 nur zusammengefasst verfügbar (= Teilraum 5).

Der Anteil der Arbeitslosen (Arbeitslosengeld II, seit 01.01.2023 „Bürgergeld“) bezogen auf die Einwohner unter 65 entwickelte sich von 8,9 % im Jahr 2015 auf 8,5 % im Jahr 2023. Im gleichen Zeitraum stieg der Anteil im Untersuchungsraum von 12,5 % auf 14,0 % an.

Abb. 35: Anteil der Personen im ALG II bzw. Bürgergeld bezogen auf Einwohnerzahl (unter 65-Jährige) im Untersuchungsraum und in der Gesamtstadt



Die Distrikte 10 (12,0 %), 11 und 20 (9,1 %) haben 2023 einen moderaten Anteil an Arbeitslosen im ALG II (Bürgergeld), während besonders Distrikt 15 (18,4 %) und 16 (16,3 %) mit einer höheren Anzahl an Arbeitslosen auffallen.

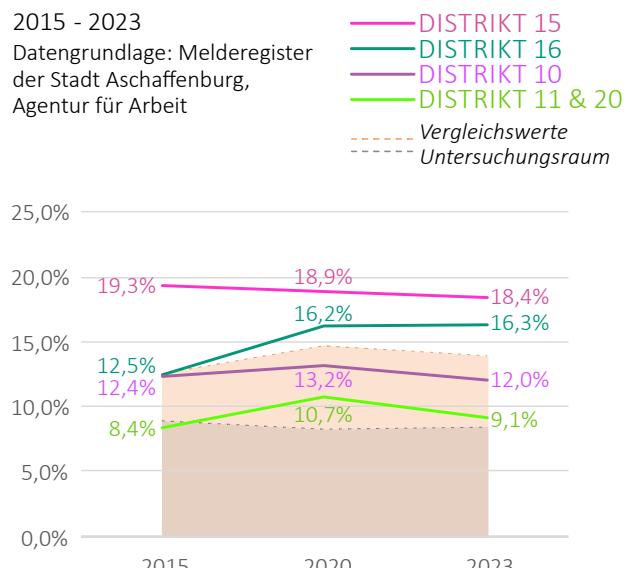
Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (am Wohnort) an den Einwohnern insgesamt bleibt durchgängig zwischen 39- 44 %, was dem gesamtstädtischen Anteil von 41 % entspricht. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (am Arbeitsort) an den Einwohnern insgesamt liegt über 60 %, was sich im positiven Pendlersaldo von 17.064 Personen im Jahr 2022 begründet.

Aussagen und Prognose aus dem Wohnraumversorgungskonzept (2024)

Aus der aktuell durch das Büro ALP im Wohnraumversorgungskonzept erarbeiteten gesamtstädtischen Prognose in der Zusammenschau mit den kleinräumlichen Analyseergebnissen lassen sich Ansätze der Entwicklung sowie Besonderheiten im Untersuchungsraum ableiten. Diese geben erste Hinweise auf zukünftige Bedarfe was die soziale Infrastruktur, die Schaffung sowie den Umbau von Wohnraum und weitere Themen der Stadtentwicklung betrifft.

Im Wohnraumversorgungskonzept wird in allen drei Berechnungsszenarien von einem Bevölkerungszuwachs ausgegangen. Für die obere Variante würde 2040 die Einwohnerzahl 81.026, für die Basisvariante 78.997 und für die untere Variante 75.808 betragen. Dementsprechend würde sich ausgehend von 2022 bis 2040 ein Neubaubedarf von 3.140 – 5.740 Wohneinheiten ergeben.

Abb. 37: Anteil der Personen im ALG II bzw. Bürgergeld bezogen auf Einwohnerzahl (unter 65-Jährige) in Distrikten



Handel, Verkehr, Lagerei und Gastgewerbe **27,51%**Öff. Verw., Schul-, Gesundh., Soz.wesen **25,65%**Land- und Forstwirtschaft, Fischerei **0,09%**
Grundstücks- und Wohnungswesen **1,28%**Finanz- und Versicherungsgewerbe **2,20%**Sonstige Dienstleistungen **3,14%**Information und Kommunikation **3,76%**Baugewerbe **4,40%**Produzierendes Gewerbe ohne Bau **18,98%**Erbringung wirtschaftl. Dienstleistungen **12,99%**

Abb. 36: Zahlen zur Wirtschaft, Stadt Aschaffenburg

im Jahr 2022

Datengrundlage: Stadt Aschaffenburg

61.500 Erwerbstätige**47.564** sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
(am Arbeitsort)**33.663** Einpendler:innen**16.599** Auspendler:innen

Abb. 39: Prognose der Altersstruktur 2022 bis 2040 (Grafik: Wohnraumversorgungskonzept, ALP)

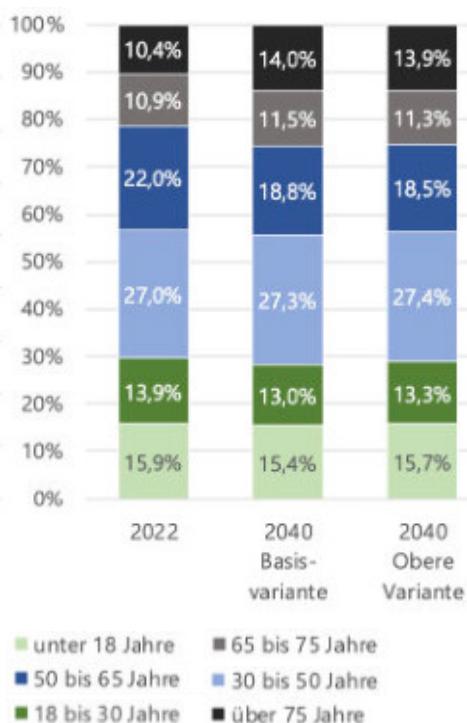


Abb. 40: Bevölkerungsprognose 2022 bis 2040 (Grafik: Wohnraumversorgungskonzept, ALP)



Prognoseansätze für den Untersuchungsraum

Auf Grund fehlender Wohnbauflächenreserven innerhalb des Untersuchungsraums wird im Rahmen von ISEK und VU auf die hohe Bedeutung von Baulücken und geringfügig bebauten Grundstücken hingewiesen. So könnten laut Wohnungsmarktkonzept bis 2040 zehn bis 15% der Baulücken aktiviert werden. Darüber hinaus besteht neben Aufstockungs- und Umbaupotenzialen vor dem Hintergrund des Strukturwandels in den Innenstädten die Möglichkeit der Umnutzung von Gewerbeeinheiten zu Wohnen.

Die zuletzt genannten Potenziale spielen eine wichtige Rolle für die Innenentwicklung und sind an vielen Stellen die letzten verbleibenden Stellschrauben der Nachverdichtung im Untersuchungsraum. Eigentumsstrukturen und private Absichten führen zu Hemmnissen bei der Entwicklung dieser Flächen. Trotz allem werden jährlich mehrere private Baumaßnahmen verzeichnet. Stand Juni 2024 waren im Untersuchungsraum mehr als fünf Aufstockungen mit dem Ziel der Wohnnutzung bekannt. Weiterhin wurden Nutzungsänderungen von gewerblicher zu Wohnnutzung verzeichnet.

Für die Zukunft der Innenstadtentwicklung ist auch die Be- trachtung der Bedarfe für Ein- und Zweipersonenhaushalte ein zentraler Aspekt. ALP prognostiziert laut Basisvariante einen Zuwachs von ca. 1.670 Einpersonenhaushalten bis 2040 (ca. 111 pro Jahr) und einen Zuwachs von rd. 1.030 Zweipersonenhaushalten bis 2040 (ca. 68 pro Jahr). Dies passt mit dem im gesamtstädtischen Vergleich höheren Anteil an kleinen Wohnungen (bis 60 m² Wohnfläche) in der Innenstadt (und allgemein Mehrfamilienhauslagen) zusammen.

Bei einer generell wachsenden Einwohnerzahl kann auf die Bereitstellung von Wohnraum für die Gesamtstadt also nur marginal Einfluss genommen werden. Dagegen steigt die Bedeutung der Sanierung und Modernisierung von Wohnraum im Bestand sowie die Aufwertung der wohnraumbbezogenen Nutzungen und öffentlichen Räume in der Innenstadt.

Aus der statistischen Analyse wurde einmal mehr klar, dass die unterschiedliche Nutzungs- und Bebauungsstruktur der Teilräume immer eine individuelle Betrachtung erforderlich macht. Gleichzeitig können einzelne, zentrale Angebote wie z.B. ein Seniorenwohnheim den Altersquotienten eines gesamten statistischen Distrikts (siehe Distrikte 11 & 20 am Beispiel der Schöntal-Höfe) sichtbar beeinflussen.

Darüber hinaus muss eine Innenstadt auch den Ansprüchen an ihre Besucher:innen zum Einkaufen und für kulturelles Angebot gerecht werden. Die aus der Bevölkerungsstruktur ablesbaren Schwerpunkte beziehen sich jedoch vor allem auf

die zukünftige Versorgungs- und soziale Infrastruktur in der Innenstadt:

Vor dem Hintergrund des Anteils an Arbeitslosen (vor allem in Distrikt 10, 15 und 16) mit erhöhtem Risiko bzw. bereits vorliegender wirtschaftlicher Benachteiligung sollte die soziale Arbeit und Integrationsarbeit weitergeführt werden.

Die letzten zehn Jahre zeigen einen Anstieg des Jugendquotienten sowie eine Abnahme des Altenquotienten. Entsprechend scheint der Bedarf nach einem zukünftigen Ausbau der sozialen Infrastruktur für Kinder und Jugendliche nicht überdurchschnittlich auszufallen.

Trotz alledem ist besonders die Innenstadt durch ihre gut angebundene Lage und hohe Dichte an medizinischen Einrichtungen und Dienstleistungen (Stichwort: Stadt der kurzen Wege) prädestiniert für die zukünftige Ansiedlung von Seniorenhäusern, Pflegeeinrichtungen und -dienstleistungen.

4.2. Städtebau, Gebäudesubstanz und Denkmalschutz

Raumstruktur und Bautypologie

Die städtebauliche Struktur der Aschaffenburger Innenstadt lässt sich anhand der historischen Entwicklungsstufen, die noch heute durch größere Straßenzüge bzw. die alte Stadtmauer voneinander getrennt sind, gut erkennen. So lässt sich das Untersuchungsgebiet einerseits in die Unterstadt mit mittelalterlichen Altstadtstrukturen und andererseits in die gründerzeitliche Blockrandstruktur des Bahnhofsviertels unterteilen, die durch die Weißenburger Straße / Friedrichstraße voneinander getrennt werden. Die Unterstadt und die südlich anschließende Oberstadt wurden historisch durch den Landinggraben (Teil der Befestigungsanlagen, durchflossen vom Ohmbach) getrennt, der im 19. Jahrhundert zur heutigen Landingstraße ausgebaut wurde. In diesen Bereichen dominieren enge Gassen, an denen sich überwiegend dreibis viergeschossige Gebäude reihen. Die Blockinnenbereiche sind aufgrund der mittelalterlichen kleinteiligen Bebauungsstruktur durch einen hohen Versiegelungsgrad und eine hohe bauliche Dichte gekennzeichnet. Dies wird durch die Bebauung mit Nebengebäuden verstärkt.

Trotz der mittelalterlichen Struktur ist in der Unterstadt kaum noch mittelalterliche Bausubstanz zu finden. Es dominiert eine heterogene Mischung aus Nachkriegsbauten und Altbauden, die zum größten Teil aus der Zeit zwischen dem 18. und dem Beginn des 20. Jahrhunderts stammen. Der Schö-

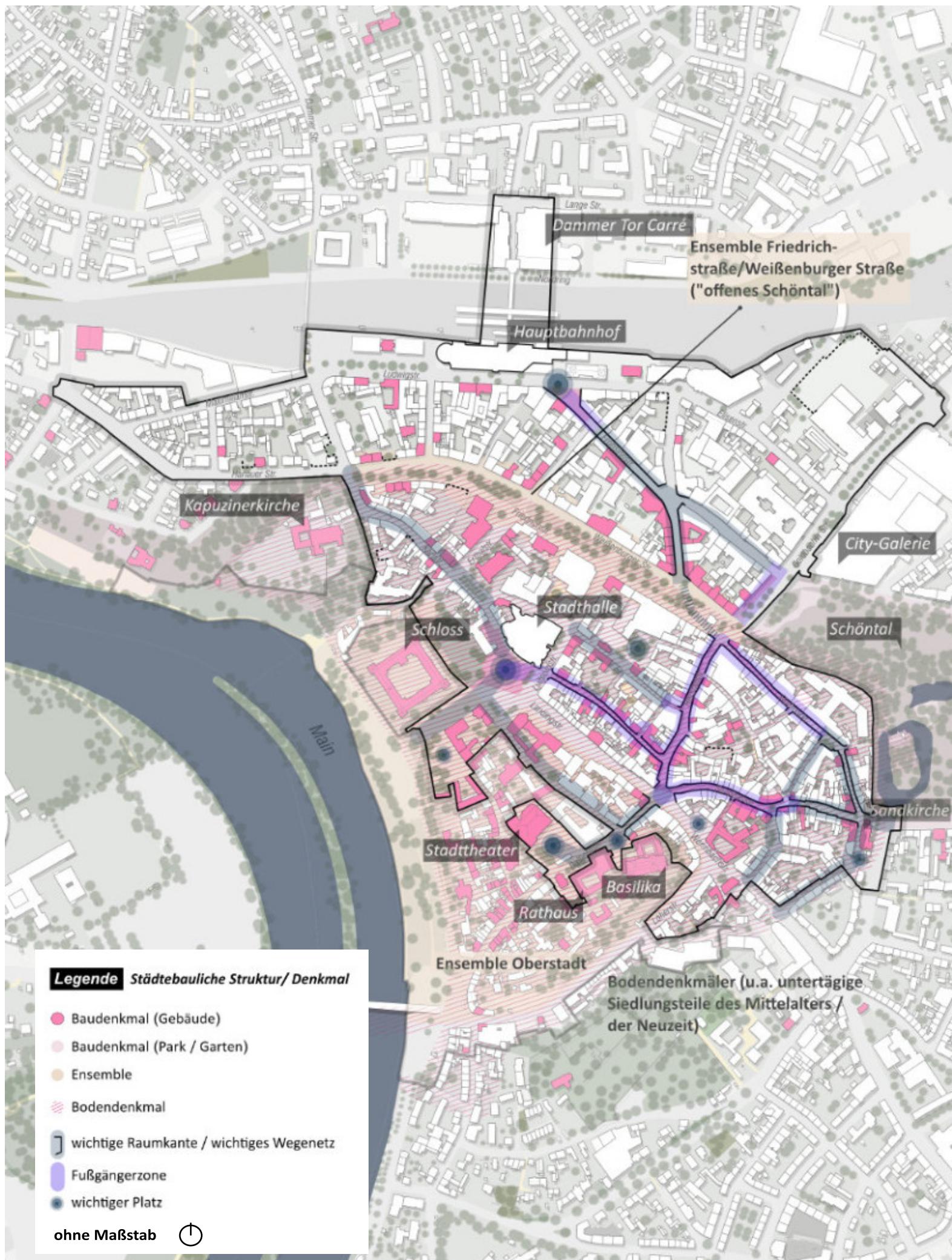


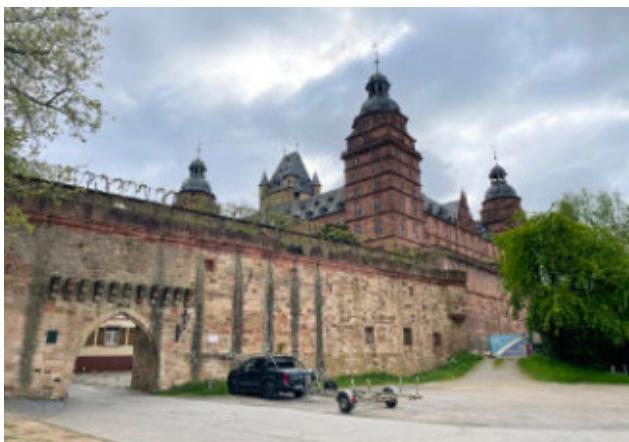
Abb. 42: Schönborner Hof



Abb. 43: Sandkirche



Abb. 44: Schloss Johannisburg



Schönborner Hof von 1681 und die Sandkirche von 1756 stechen als historische, ortsbildprägende Gebäude besonders hervor. Wichtige Straßenzüge in der Unteren Stadt sind die Herstallstraße als Verbindung zur Bahnhofsvorstadt und zur Oberen Stadt sowie die Sandgasse, die die Untere Stadt in östlicher Richtung mit der Würzburger Straße verbindet. Die Obere Stadt unterscheidet sich von der Unteren Stadt durch einen topographischen Unterschied. Hier befinden sich einige der ältesten Gebäude Aschaffenburgs, wie die Stiftsbasilika St. Peter und Alexander und die Muttergottespfarrkirche (aus dem 12. Jahrhundert). Darüber hinaus befinden sich hier das Rathaus von 1958 und das bedeutende Schloss Johannisburg von 1614. Im Untersuchungsgebiet von VU und ISEK liegt nur der kleine Bereich der Oberen Stadt um den Theater- und Schlossplatz.

Die Bahnhofsvorstadt zwischen Weißenburger Straße / Friedrichstraße und Bahnhof ist geprägt durch eine gründerzeitliche Blockrandbebauung mit drei bis fünf Geschossen. Die Entstehung dieser Stadterweiterung wird zusammen mit dem Bau des Bahnhofs auf die Jahre um 1854 datiert. Obwohl die Blockinnenbereiche tendenziell großzügiger sind als in der Unteren Stadt, sind sie auch hier stark versiegelt. Damit ist das Bahnhofsviertel eines der am dichtesten bebauten Stadtquartiere Aschaffenburgs. Vielfach wird dies durch die Nutzung von Nebengebäuden, aber auch durch die Nutzung der Innenbereiche für den ruhenden Verkehr verstärkt. Zwischen den Geschäftslagen der Herstallstraße und dem Bahnhof sowie dem ROB als Ankunftsplatz für die Stadt Aschaffenburg bildet die Frohsinnstraße über den Alfons-Goppel-Platz und den Kurt-Eisner-Platz eine städtebauliche Verbindung von zentraler Bedeutung.

Wohnstandort Aschaffenburg

Aschaffenburg gilt aufgrund seiner guten Lage in der Metropolregion Frankfurt RheinMain und der Region Bayerischer Untermain sowie der guten verkehrlichen Anbindung als attraktiver Wohnstandort. Mit einer relativ hohen Mieterquote von 64 % kann Aschaffenburg dabei als Mieterstadt bezeichnet werden, die durch Geschosswohnungsbau dominiert wird (71 % der Wohnungen in Mehrfamilienhäusern). Trotz hoher Neubautätigkeit (z.B. in Nilkheim) kann die Wohnraumsituation weiterhin als angespannt bezeichnet werden. So wird im Wohnraumversorgungskonzept von 2024 in allen drei Berechnungsszenarien von einem Bevölkerungszuwachs ausgegangen.

Für die obere Variante würde 2040 die Einwohnerzahl 81.026, für die Basisvariante 78.997 und für die untere Variante 75.808 betragen. Dementsprechend würde sich ausgehend von 2022 bis 2040 ein Neubaubedarf von 3.140 – 5.740 Wohneinheiten ergeben. Hierfür besteht bis 2030 aufgrund

der Erwartung von zeitnahen Baufertigstellung ein hohes Bedarfsdeckungspotenzial. Zu diesen Bedarfspotenzialen gehören auch die 54 ha Wohnbauflächenreserven, die im 2018 neu aufgestellten FNP für einen damals für 2030 berechneten Wohnungsbedarf von 3.656 Wohneinheiten festgelegt wurden. Diese befinden sich jedoch ausnahmslos außerhalb der Aschaffenburger Innenstadt. Daneben nehmen aber auch Baulücken und geringfügig bebaute Grundstücke eine hohe Bedeutung für die Bedarfsdeckung an. So könnten laut Wohnungsmarktkonzept bis 2040 10 bis 15% der Baulücken aktiviert werden. Darüber hinaus gebe es bis 2040 ausgehend von der Basisvariante einen zusätzlichen Aktivierungsbedarf für Wohnbauflächen von 7,38 ha – bei der oberen Variante sogar 21,83 ha (ALP 2025).

Bei den Aschaffenburger Mietpreisen sticht die Stadtmitte (Innenstadt, Aschaffenburger Ost, Österreicher Kolonie) mit einem Mietniveau von 9,14 Euro Nettokaltmiete pro qm (Stand 2023) als teuerster Stadtteil heraus (ALP 2025).

Wichtige Akteure der Wohnraumversorgung / kommunale Wohnraumförderung

Mit 3.191 Wohneinheiten stellt die städtische Wohnungsbau- gesellschaft Stadtbau Aschaffenburger GmbH einen zentralen Akteur in der Aschaffenburger Wohnraumversorgung dar. Laut des Wohnungsmarktkonzepts von 2024 wird damit 8,1% des Wohnungsbestands in Aschaffenburger durch die Stadtbau verwaltet (Homepage Stadtbau Aschaffenburger 2024). Dabei liegt ein besonderer Fokus der Wohnungsgesellschaft auf der Schaffung von preisgünstigem Wohnraum. Daneben besteht mit der Wohnbau Aschaffenburger eG eine Wohnungsbaugenossenschaft, die über 380 Wohneinheiten hält, die sich überwiegend in der Österreicher Kolonie, in Damm sowie in Nilkheim befinden.

Zusätzlich fördert die Stadt Aschaffenburger in vier unterschiedlichen Programmen Mietraum sowie Wohneigentum. Zwei dieser Programme umfassen die Mietraumförderung, bei dem sie mit Bauträgern Verträge über mietpreisgebundene Wohnungen für Personen mit durchschnittlichem Einkommen aushandelt (Homepage Stadt Aschaffenburger 2024). Dabei hat die Stadt die drei Einkommensstufen der Förderung des Freistaats durch eine vierte Stufe erweitert, die über der dritten Einkommensstufe liegt (ALP 2025). Zu dem Programm gehört sowohl die Vergabe städtischer Grundstücke zu vergünstigten Preisen, wenn sich auf Mietpreis- und Belegungsbindungen für die vier Einkommensstufen geeinigt wird. Daraufhin können sich Haushalte in der vierten Einkommensstufe auf diese Wohnungen bewerben und bekommen von der Stadt einen Berechtigungsschein ausgestellt. Bisher wurden vermutlich aufgrund des aufwendigen Verfahrens mit dem Programm jedoch kaum Wohnungen für die Einkommensstufe

fe realisiert (ALP 2025).

In zwei weiteren Programmen wird seitens der Stadt selbstgenutztes Wohneigentum gefördert. Ein Programm bezieht sich dabei auf die klassische Grundstücksvergabe nach sozialen Kriterien, bei der besonders auch die oben erwähnte vierte Einkommensstufe berücksichtigt wird. Zusätzlich fördert die Stadt in einem weiteren Programm die Bildung von Baugemeinschaften durch die gezielte Ausschreibung bestimmter Baugrundstücke. Falls sich mehrere Bewerber auf ein Grundstück bewerben, erfolgt eine Konzeptvergabe, in der die Baugemeinschaften eine grobe Projektplanung mit baulichem Grundkonzept, Nutzungs- und Finanzierungskonzept einreichen (ALP 2025). Zusätzlich werden von der Stadt Ansprechpartner zur Verfügung gestellt, die Informationen bereitstellen sowie die Bildung von Projektgruppen unterstützen (Homepage Stadt Aschaffenburger 2024).

Denkmalschutz und Baukultur

In der Stadt Aschaffenburger sind 400 Baudenkmäler sowie vier denkmalgeschützte Ensemblebereiche in die Denkmalliste eingetragen. Davon befindet sich ein Großteil im Untersuchungsgebiet. Zudem sind die Weißenburger Straße / Friedrichstraße als Ensemble eingetragen. Das Ensemble Oberstadt ist nur teilweise im Untersuchungsgebiet integriert. Von den Baudenkmälern sind besonders das Stadttheater, der Schönborner Hof, die Sandkirche, die Jesuitenkirche sowie die zusammenhängenden Gründerzeitbauten an der Ecke Weißenburger Straße / Frohsinnstraße prägnant (Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege 2024).

Zudem zieht sich über die Fläche von Ober- und Unterstadt ein Bodendenkmal u.a. aufgrund von untertägigen Siedlungsteilen aus dem Mittelalter bzw. der Neuzeit.

Beispielbauten aus unterschiedlichen Bauzeiten

Um die Bandbreite der Bebauungsstruktur im Untersuchungsgebiet besser darstellen zu können, werden im folgenden Abschnitt einige Beispiele zu Bauten aus den Zeitschichten der vorgründerzeitlichen Altbauten, der Gründerzeit und der Nachkriegszeit exemplarisch vorgestellt.

Vorgründerzeitliche Altbauten (vor 1870)

Sandgasse 33: Das dreigeschossige Bürgerhaus in Fachwerkbauweise wurde mit hofseitiger Giebelfassade 1588 errichtet. Das sichtbare Fachwerk an der Giebelseite zur Sandgasse wird durch hohe Streben mit Winkelhölzern und Andreaskreuzen mit Nasen bestimmt. Ab dem 19. Jahrhundert wurden mehrere Umbauten an dem Gebäude vorgenommen, das Sichtfachwerk konnte jedoch im Zuge der Sanierung 1998 freigelegt und restauriert werden. Das Gebäude gilt heute als eines der bedeutendsten Fachwerkbauten der Stadt (Stadt-

und Stiftsarchiv Aschaffenburg 2024). Das Gebäude befindet sich nach aktueller Bewertung in einem guten Sanierungsstand.

Steingasse 20: Das zweigeschossige Wohn- und Geschäftshaus wurde 1804 nach Plänen des kurfürstlichen Baumeisters Emanuel Josep von Herigoyen gebaut. Die verputzte Fassade besteht aus sieben Achsen und ist durch Elemente aus rotem Sandstein gegliedert. Prägnant sind dabei auch die dunkelgrünen Fensterläden. Das Gebäude befindet sich nach aktueller Bewertung in einem guten Sanierungsstand (Stadt- und Stiftsarchiv Aschaffenburg 2024).

Steingasse 1: Das Wohn- und Geschäftshaus wurde im klassizistischen Stil 1804, ebenfalls nach Plänen des kurfürstlichen Baumeisters Emanuel Josep von Herigoyen gebaut. Gestaltprägend für das Gebäude ist der Mittelgiebel und die symmetrische Aufteilung der breiten Fassadenfront. Prägnant ist auch das mittig liegende Portal mit einer zweiflügeligen Tür aus Eichenholz mit Schnitzereien. Die historische Ladenzile im Erdgeschoss ist durch eine moderne ersetzt worden. Das Gebäude befindet sich nach aktueller Bewertung in einem guten Sanierungsstand (Stadt- und Stiftsarchiv Aschaffenburg 2024).

Gründerzeit (ca. 1870-1914)

Goldbacher Straße 1: Das 1898 errichtete viergeschossige Wohn- und Geschäftshaus wurde vom Bauunternehmen Woerner entworfen. Bei dem Eckgebäude sind besonders die großen Schaufenster in Erd- und 1. Obergeschoss prägnant. Die Goldbacher Straße 1 sticht als Eckgebäude mit Geschäfts-

flächen mit großen Fensterfronten über zwei Stockwerke hervor. Die verputzte und mit Ornamenten aus rotem Sandstein versehene Fassade im Stil der Neurenaissance wurde im Zuge des Wiederaufbaus nach dem Krieg leicht vereinfacht. Das Gebäude befindet sich nach aktueller Bewertung in einem guten Sanierungsstand und ist Teil des Ensemble entlang der Weißenburger Straße (Stadt- und Stiftsarchiv Aschaffenburg 2024).

Luitpoldstraße 4a: Im Jahr 1898 entstand ebenfalls das viergeschossige Wohn- und Geschäftshaus in der Luitpoldstraße, welches vom Baumeister Adam Schneider entworfen wurde. Die Fassade aus hellen Verblendsteinen wird durch Ornamente aus rotem Sandstein und dem mittigen Erker strukturiert. Der Erker erstreckt sich vom ersten Obergeschoss über zwei Stockwerke und wird im dritten Obergeschoss durch einen Holzbalkon abgeschlossen. Einige Elemente der historistischen Fassade sind dabei der Neurenaissance zuzuordnen. Das Gebäude befindet sich nach aktueller Bewertung in einem guten Sanierungsstand. Zudem ist zu betonen, dass im Erdgeschoss die historischen Fensteröffnungen der Ladenzile noch erhalten sind (Stadt- und Stiftsarchiv Aschaffenburg 2024).

Landingstraße 3: Das viergeschossige Gebäude entstand 1876 nach den Plänen des Architekten Henfling im Zuge der Auffüllung des ehemaligen Stadtgrabens. Die Fassade des Satteldachbaus ist im Stil des Spätklassizismus gehalten und ist in vier Fensterachsen aufgeteilt, bei denen die mittlere mit besonderer Ornamentik hervorgehoben ist. Wie auch bei vielen anderen historischen Gebäuden in der Unterstadt ist die

Abb. 49: Sandgasse 33



Abb. 45: Steingasse 1



Ladenzeile nicht mehr in ihrem ursprünglichen Zustand. Aufgrund deutlich sichtbarer Witterungseinwirkungen an der Fassade ist ein mittelfristiger Sanierungsbedarf eingeschätzt worden (Stadt- und Stiftsarchiv Aschaffenburg 2024).

Nachkriegszeit (ca. 1945-1975)

Frohsinnstraße 11: Das siebengeschossige Hotel wurde 1955/56 als Stahlbetonskelettbau mit Flachdach errichtet. Besonders prägnant ist das vertikal gegliederte Treppenhaus, welches in Kontrast zu dem horizontal ausgerichteten Hotelbau steht. An der Fassade ist zudem die Stahlskelettkonstruktion sichtbar. Weitere Fassadenteile sind mit gelben Backsteinen verkleidet. Das Gebäude wird als qualitätsvolles Beispiel der Wiederaufbauarchitektur in Aschaffenburg bewertet und ist deswegen als Einzeldenkmal eingetragen. Aktuell sind an dem Gebäude jedoch einige Sanierungsrückstände sichtbar, weswegen nach aktueller Bewertung ein mittelfristiger Sanierungsbedarf eingeschätzt wurde (Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege 2024).

Frohsinnstraße 17: Das sechsgeschossige Wohn- und Geschäftshaus ist ebenfalls ein Zeugnis aus der Zeit des Wiederaufbaus in den 1950er-Jahren. Das Gebäude besteht dabei aus einem Straßenflügel mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss und erstem Obergeschoss sowie einem Hofflügel. Die Fassade des Straßenflügels ist klar vertikal mit Betonstreben gegliedert zwischen denen die Fenster mit gefliester Brüstung liegen. An dem Gebäude sind aktuell ebenfalls einige Sanierungsrückstände sichtbar, weswegen ein mittelfristiger Sanierungsbedarf eingeschätzt wurde (Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege 2024).

Spätmoderne (ab ca. 1970)

Abb. 48: Luitpoldstraße 4a



Abb. 46: Ensemble Weißenburger Straße



Abb. 47: Landingstraße 3





Abb. 51: Frohsinnstraße 17



Abb. 52: Stadthalle am Schloss

Abb. 50: Hotel Aschaffenburger Hof (Frohsinnstraße 11)



Stadthalle: Die Stadthalle am Schloss wurde 1991 erbaut und dient seitdem als zentrales Tagungs-, Konferenz- und Veranstaltungszentrum der Stadt. Die Architektur zeichnet sich durch eine Gestaltung aus, die Funktionalität und Ästhetik verbindet. Sie ist geprägt von einer Synthese aus verschiedenen Strömungen, darunter Elemente der Postmoderne. Das Gebäude wird für vielfältige Zwecke und Veranstaltungen genutzt.

Gebäudesubstanz

Im April 2024 wurden die augenscheinliche Erfassung und Bewertung der Gebäudesubstanz durch Ortsbegehungen vorgenommen. Im Projektverlauf wurden diese Ergebnisse durch gezielte Begehungen weiter geschärft. Hierbei wurden die Gebäude vom öffentlichen Raum sowie Hofinnenbereichen aus (sofern begehbar und zugänglich) nach ihrem äußeren Zustand (u.a. Fassade, Dach, Fenster, Türen, weitere bauliche Elemente) bewertet. Die Erfassung der Gebäudesubstanz stellt einen wichtigen Teil für die Identifizierung zukünftig notwendigen Sanierungsbedarfs dar. Die Bewertung der Gebäudesubstanz erfolgt dabei in vier unterschiedlichen Kategorien:

Sehr gut: Diese Kategorie beschreibt Neubauten aus den vergangenen Jahren oder erst kürzlich umfassend sanierte Gebäude.

Gut: Gebäude dieser Kategorie befinden sich in einem nutzbaren und für das Stadtbild nicht schädlichen baulichen Zustand. Sie weisen auf den ersten Blick wenig Altersspuren auf,

haben jedoch langfristig erwartbar Sanierungsbedarf.

Mittelfristiger Sanierungsbedarf: Diese Kategorie umfasst Gebäude, deren letzte Sanierung augenscheinlich länger zurückliegt, die unter Umständen den heutigen Energiestandards nicht mehr entsprechen und die Altersspuren zeigen. Es ist zu erwarten, dass in den kommenden Jahren Bauteile (z.B. Fassade, Fenster, Dachdeckung) einer grundlegenden Sanierung bedürfen.

Schlecht / akuter Sanierungsbedarf: Diese Kategorie umfasst Gebäude, die einen sichtbaren Sanierungsstau zeigen, die als Störung im Stadtbild wahrgenommen werden und dadurch evtl. auch von Funktionsverlust betroffen sind (Leerstand, Teilleerstand). Hier wird akuter Handlungsbedarf identifiziert.

Mit Blick auf die Karte der Sanierungsstände wird ersichtlich, dass im Untersuchungsgebiet ein überwiegend guter Sanierungsstand vorherrscht. Nichtsdestotrotz lassen sich in vielen Bereichen auch Gebäude mit mittelfristigen Sanierungsbedarf identifizieren, die bei ausbleibender Sanierung in einen schlechten Gebäudezustand abrutschen könnten. Schwerpunkte für Gebäude mit diesem Sanierungsstand sind besonders im Bahnhofsquartier (Frohsinnstraße, Ludwigstraße, Duccastrasse, Erthalstraße) sowie in der Unteren Stadt entlang der Landungstraße, in der Herstallstraße und der Treibgasse. Abgesehen von einigen Nachkriegsbauten in der Frohsinnstraße sind in der Bahnhofsvorstadt vor allen Dingen Gebäude aus der Gründerzeit betroffen. In der Unteren Stadt sind Nachkriegsbauten, Gründerzeitbauten sowie Gebäude aus noch älteren Zeitschichten gleichermaßen betroffen. Insgesamt lassen sich abgesehen von den genannten räumlichen Schwerpunkten in der Bahnhofsvorstadt und der Unteren Stadt jedoch auch über das ganze Gebiet verteilt Gebäude mit mittleren Sanierungsbedarf vorfinden.

Gebäude in einem schlechten Zustand bzw. mit akutem Sanierungsbedarf sind nur sehr vereinzelt in der Bahnhofsvorstadt und der Unteren Stadt zu identifizieren. Hierbei handelt es sich überwiegend um Gründerzeitbauten und Gebäude aus älteren Zeitschichten. Eine räumliche Häufung solcher baulichen Missstände ist an einigen Stellen, wie der Landungstraße, der Elisenstraße sowie in einem offenen Hofbereich an zwischen Sand- und Badergasse zu erkennen.

Die Einschätzungen aus der Befragung der Bewohner:innen und Eigentümer:innen werden in der Karte durch ergänzende Symbole über den betreffenden Gebäuden dargestellt. Besonders ist, dass die Einschätzungen über den gesamten Untersuchungsraum hinweg Sanierungsbedarfe nannten. Die

4.3. Nutzung und Leerstand

Das ISEK umfasst den Großteil der Aschaffenburger Innenstadt und nimmt deswegen eine zentrale Versorgungsfunktion ein. Es bietet eine ausgewogene Mischung aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistung, Verwaltung und Kultur. Die Vielfalt an Nutzungen prägt das Stadtbild und macht die Innenstadt zu einem Anziehungspunkt für Bewohner:innen und Besucher:innen. Trotz der Herausforderungen durch den Strukturwandel im Einzelhandel und die Konkurrenz durch den Online-Handel bleibt die Innenstadt von Aschaffenburg mit ihrem attraktiven Branchenmix ein bedeutender Einzelhandelsstandort. Mit der Fortschreibung des Einzelhandelsmonitoring liegen der Stadt aktuelle Zahlen zu der Nutzungsstruktur und -verteilung von 2023 vor.

Bedeutung als Einzelhandelsstandort

Mit einer Verkaufsfläche von ca. 200.000 Quadratmetern und über ca. 570 Einzelhandelsgeschäften hat die Stadt Aschaffenburg ein breites Angebot vorzuweisen. Davon liegt der überwiegende Teil (295 Geschäfte) in der Innenstadt und gebündelt im Haupteinkaufsbereich um die Herstallstraße, der darüber hinaus auch den Großteil der ca. 400 Gastronomiebetriebe in der Gesamtstadt für sich beanspruchen kann. Das macht ca. 70.000 m² der knapp 200.000 m² Verkaufsfläche aus. Die Hauptlagen des Einzelhandels von Aschaffenburg sind:

- Bahnhofsquartier: 13.000 m² Verkaufsfläche, 4 Leer
- Fußgängerzone: 18.000 m² Verkaufsfläche, 15 Leer
- City-Galerie: 36.000 m² Verkaufsfläche, 1 Leer

Der Einzelhandel ist heute großen Schwankungen ausgesetzt. Auch in Aschaffenburg ist ein Wandel der Geschäftsstrukturen zu erkennen. Die Beständigkeit von lang eingesessenen und inhabergeführten Betrieben nimmt ab, da sich Konsumgewohnheiten zunehmend in den digitalen Raum verlagern und Online-Marktplätze entstehen. Dies führt zu einer Veränderung des Branchenmixes in der Innenstadt, wodurch verstärkt Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe und Filialisten Einzelhandelsflächen ersetzen. Dem Monitoring zu Folge liegt die Leerstandsquote 2023 noch unter 2,5 % und ist trotz pandemiebedingter Schwierigkeiten gesunken. Gleichzeitig hat sich die Gesamtzahl im Vergleich zu 2018 um knapp 50 reduziert, die Verkaufsfläche ist um etwa 25.000 qm gesunken. Ein weiterer wichtiger Aspekt in diesem Zusammenhang ist die Umnutzung von Verkaufsflächen. Insgesamt wurden 43 Geschäfte zu Dienstleistungsbetrieben (z. B. Kosmetikstudios, Friseure), Gastronomiebetrieben oder Wohnraum umgewandelt. Besonders in der Fußgängerzone war dieser Trend mit 17 Umnutzungen ausgeprägt. Neben der Umnutzung zu Dienstleistungen wie Kosmetik und Friseure finden einzelne

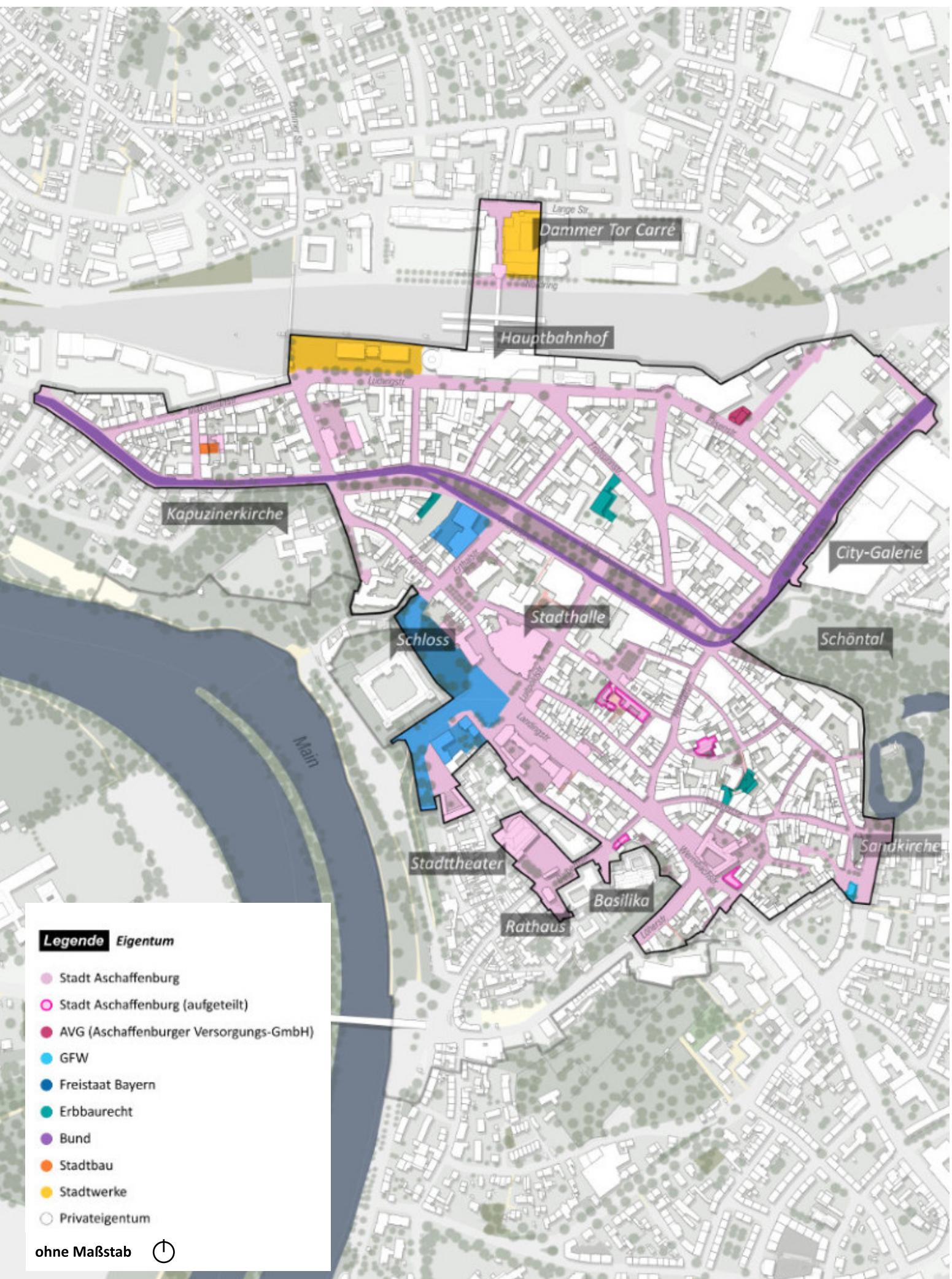
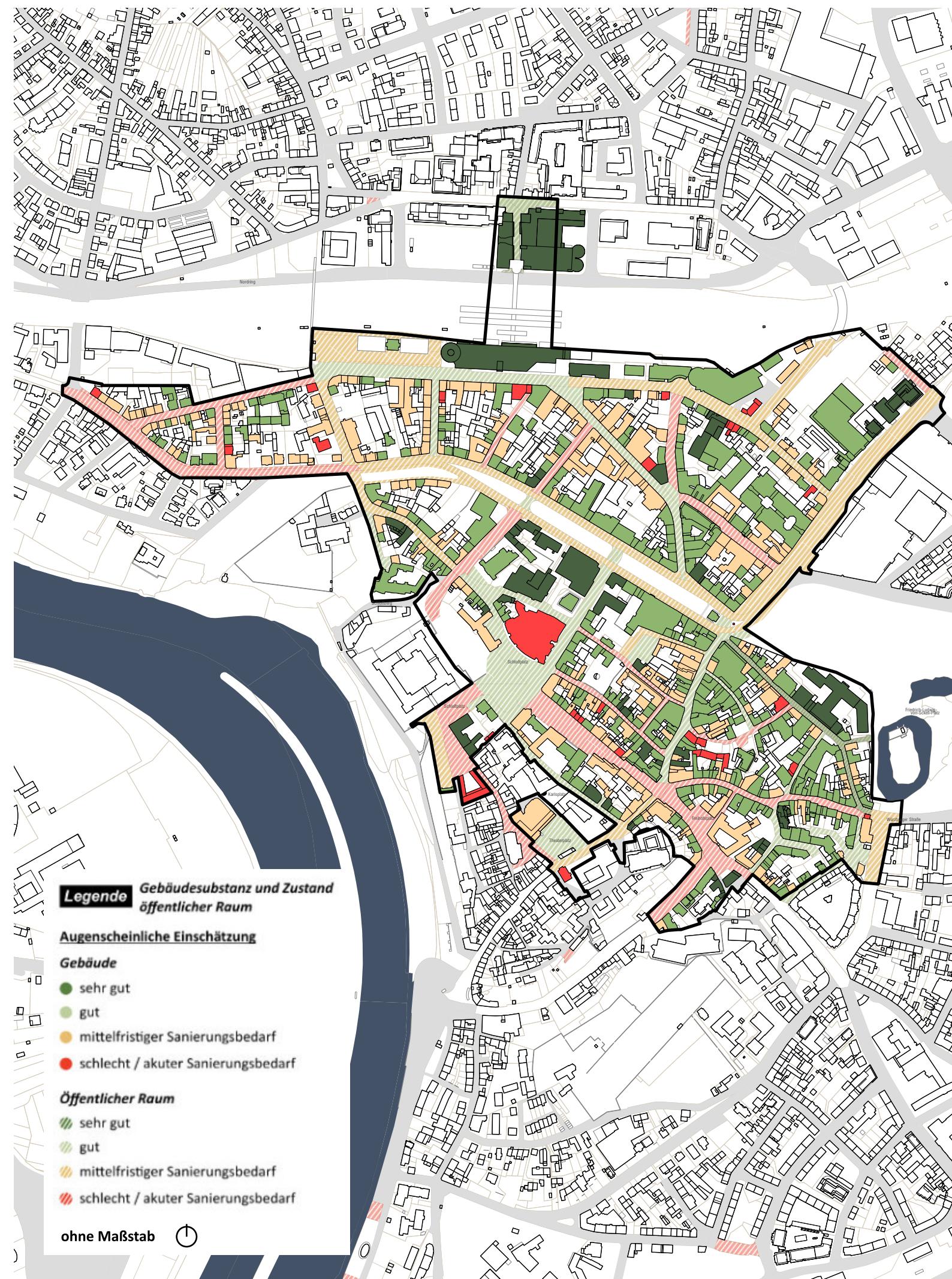


Abb. 54: Analysekarte Gebäudesubstanz und Zustand öffentlicher Räume (augenscheinliche Einschätzung)



individuelle Wiedernutzungen statt, die die Geschäftsbereiche interessant für Besucher:innen machen. Der Wochenmarkt auf dem Schlossplatz ist zudem eine feste Institution an Mittwochen und Samstagen. Zusammenfassend lässt sich für das ISEK/ VU ein Handlungsschwerpunkt ableiten:

Trotz erkennbarer Investitionen in der Herstallstraße ist im Bereich der Fußgängerzone die höchste Konzentration an Leerständen in der Innenstadt feststellbar. Dienstleistung und Gastronomie ersetzen zum Teil Einzelhandelsflächen, was zu einer veränderten Nutzungsmischung führt. 2,5 % Leerstandsquote für die Innenstadt klingt zunächst nicht dramatisch, jedoch konzentrieren sich die Leerstände überwiegend in der historischen Unteren Stadt, wodurch die wahrnehmbare Quote tatsächlich steigt. Entsprechend wird vor allem die Untere Stadt (mit Fokus auf die Nebenlagen im Umfeld der Herstallstraße) als Handlungsschwerpunkttraum gesehen. Maßnahmen zur Aktivierung und Belebung dieses Bereichs sollten daher priorisiert werden.

Auch die Umwandlung von Bestandsimmobilien zu Wohnraum ist ein wichtiger Bestandteil der Innenstadtentwicklung. Sie ermöglicht die Schaffung nachgefragter Wohnformen wie Junges Wohnen oder gemeinschaftliches Wohnen als Alternative zu klassischen Wohnmodellen.

Ebenso bedeutsam ist die Sicherung bestehender Handwerksbetriebe. Die Rückgewinnung produktionsnaher oder dienstleistender Handwerksnutzungen im innerstädtischen Raum – etwa durch die gezielte Förderung von Gründern im handwerklichen Bereich wie Kleingewerbe, Reparaturdienst-

leistungen oder innovativen Handwerksformen – kann wesentlich zur nachhaltigen Belebung der Innenstadt beitragen. Auf diese Weise lassen sich Wohnen und Arbeiten wieder stärker miteinander vernetzen.

Bedeutung als Kultur- und Verwaltungsstandort

Neben dem Einzelhandel spielt die Innenstadt auch eine bedeutende Rolle als Standort für Verwaltung und Kultur. Einrichtungen wie die Stadtverwaltung, das Amts- und Landgericht an der Friedrichstraße sowie die Volkshochschule, die sich in unmittelbarer Nähe zum Schloss befindet, prägen das Stadtzentrum. Die Volkshochschule verzeichnete im Jahr 2023 rund 40.000 Teilnehmer in mehr als 3.000 Veranstaltungen.

Darüber hinaus sind die acht städtischen und drei staatlichen Museen ein zentraler Bestandteil des kulturellen Lebens. Die Stadthalle am Schloss zog mit knapp 600 Veranstaltungen über 70.000 Besucher im Jahr 2023 an. Die Sanierung des Umfelds um das Schad Museum in der Pfaffengasse hat zudem die Aufenthaltsqualität im Schlossumfeld erheblich verbessert.

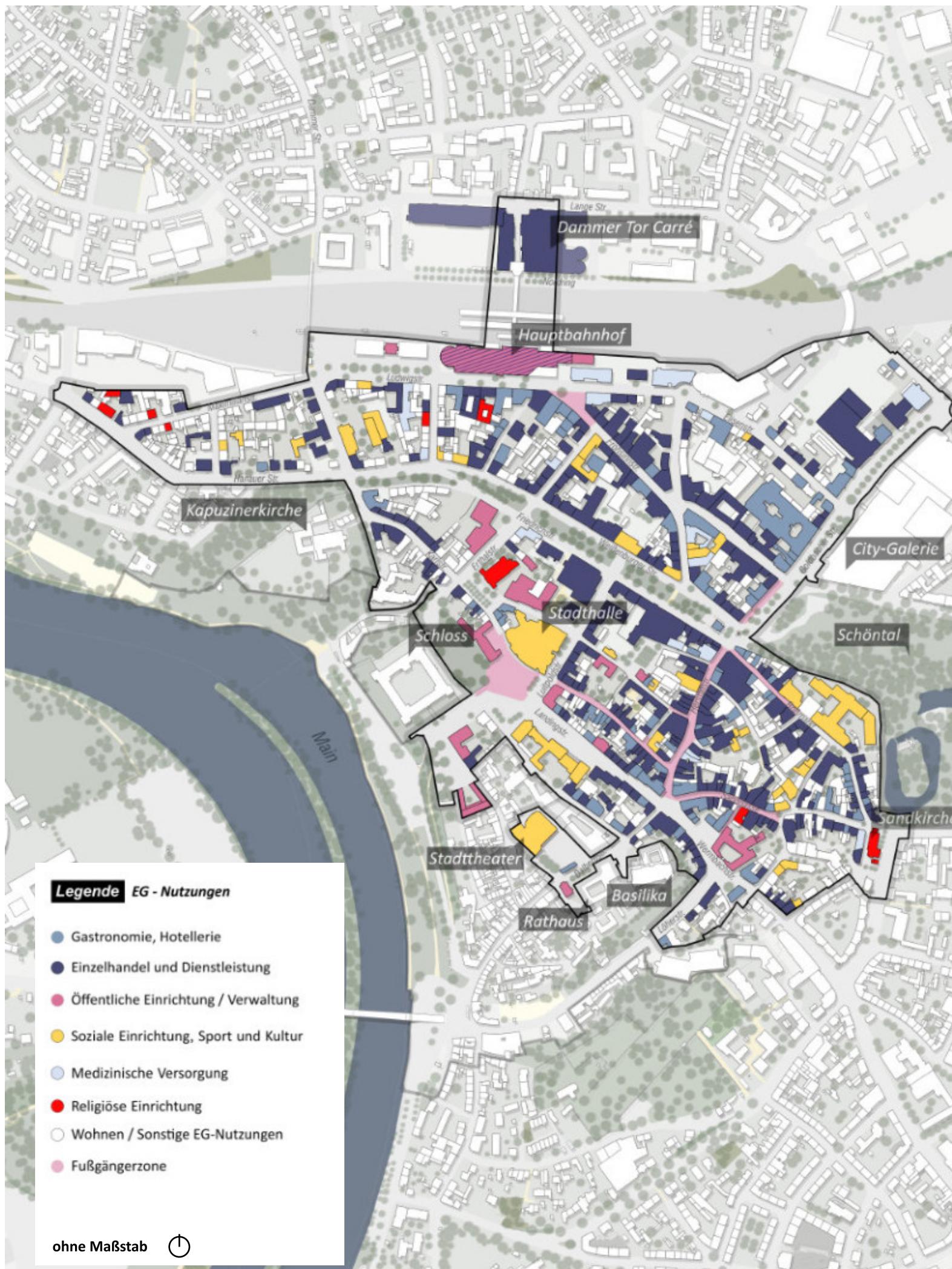
Das Kirchner-Haus in der Ludwigstraße ist ein weiteres bedeutendes Museum in Aschaffenburg. Allerdings wird seine Einbindung in die Museumslandschaft der Stadt bislang nicht ausreichend berücksichtigt, sodass hier ein klares Aufwertungspotenzial besteht. Neben den Museen bereichern weitere kulturelle Einrichtungen die Nutzungsstruktur. Das Colos-Saal als überregional bekannte Veranstaltungsstätte sowie das Casino Filmtheater zählen zu den festen Institutionen.

Abb. 56: Herstallcenter



Abb. 57: VHS





Zukünftig wird die Herausforderung bestehen, die Innenstadt als lebendigen Handels- und Erlebnisraum weiterzuentwickeln. Konzepte zur Belebung durch Erlebnisangebote, hybride Geschäftsmodelle und die stärkere Vernetzung von statio-närem und digitalem Handel werden entscheidend sein, um die Attraktivität des Standorts zu erhalten. Zur Stabilisierung und Aktivierung der Innenstadt wurden bereits mehrere Maßnahmen initiiert:

- Aschaffenburger Einkaufsgutschein zur Stärkung des lokalen Einzelhandels
- Erhöhung der digitalen Sichtbarkeit durch „mein.aschaffenburger.de“
- Saisonale Feste und Aktionen zur Belebung der Innenstadt
- Beteiligung am IHK Projekt „Heimat Shoppen“ zur Förderung regionaler Geschäfte
- Leerstände werden über Standortportal Bayern verwaltet und öffentlich gemacht um freie Flächen gezielt zu vermitteln
- Förderprogramm „Neue Läden und neue Ideen für Bayerns Innenstädte“ (Antrag von Werbegemeinschaften) das Investitionen und neue Konzepte unterstützt

Soziale Nutzungen

Die soziale Infrastruktur in der Innenstadt von Aschaffenburg weist deutliche Defizite auf, insbesondere im Bereich der Kinder-, Jugend- und Bildungseinrichtungen. Mit Ausnahme der Kolping-Grundschule und einer Kita gibt es keine weiteren Bildungs/ Betreuungseinrichtungen im Innenstadtgebiet. Dies zeigt, dass die Innenstadt derzeit keine wesentliche Versorgungsfunktion für die innerstädtische Bevölkerung übernimmt und die Nutzungsmischung noch nicht ausreichend diversifiziert ist.

Auch im Bereich weiterer sozialen Einrichtungen ist das Angebot begrenzt. Eine der wenigen vorhandenen Einrichtungen ist das Seniorenheim der Diakonie am Roßmarkt. Insbesondere für Kinder und Jugendliche gibt es kaum geeignete Orte, an denen sie sich aufhalten oder betreut werden können. Dieser Mangel führt dazu, dass sich diese Gruppen hauptsächlich im öffentlichen Raum bewegen müssen, was nicht nur ihre Aufenthaltsqualität, sondern auch die soziale Teilhabe einschränkt.

Die unzureichende soziale Infrastruktur wurde besonders im Rahmen von Beteiligungsprozessen deutlich, in denen der Bedarf an Angeboten für Kinder und Jugendliche mehrfach geäußert wurde. Die bestehenden Defizite weisen darauf hin, dass die Innenstadt von Aschaffenburg stärker auf kommerzielle und touristische Nutzung ausgerichtet ist und weniger als Wohn- und Lebensraum für Familien und junge Menschen dient. Um eine nachhaltige und sozial durchmischte Stadtentwicklung zu fördern, wäre es daher sinnvoll, gezielt in Einrich-

tungen für Kinder und Jugendliche zu investieren und die soziale Infrastruktur entsprechend auszubauen.

4.4. Öffentlicher Raum und Grünflächen

Die Innenstadt Aschaffenburg zeichnet sich durch eine gut verzahnte Struktur von öffentlichen Räumen und Freiflächen aus, die das urbane Leben bereichern und für eine hohe Lebensqualität sorgen. Die Nähe zum Main samt der angrenzenden Freiräume bietet den Bewohnenden und Besuchenden der Stadt zahlreiche Erholungsmöglichkeiten und stärken das natürliche Umfeld der Innenstadt. Insbesondere durch die Neugestaltung des Mainufers auf Höhe des Schlosses inkl. der verbesserten Erschließung dank des Baus eines Aufzuges tragen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bei.

Das Grüne Rad (siehe Abbildung) ist ein zentraler Bestandteil der Freiraumplanung für Aschaffenburg und ergänzt den Landschaftsplan als Leitbild. Es dient dazu, die Freiraumstrukturen zu verbildlichen und in der städtischen Planung zu verankern. Dieses Konzept basiert auf einem Ring aus Grünflächen, der die Innenstadt umgibt und durch grüne Achsen (z.B. durch das offene Schöntal, Park Schöntal und der Freiraumachse des Mains) mit der Umgebung verbunden wird. Diese Achsen sollen einerseits als Erlebnis- und Erholungsachsen dienen und andererseits als Frischluftkorridor von Bebauung freigehalten werden. Außerdem ist das Grüne Rad mit als Radroute im städtischen Radwegweisungsnetz ausgeschildert und kann von Bürger:innen be- und erfahren werden.

Abb. 59: Leitbild Grünes Rad (©Stadt Aschaffenburg)

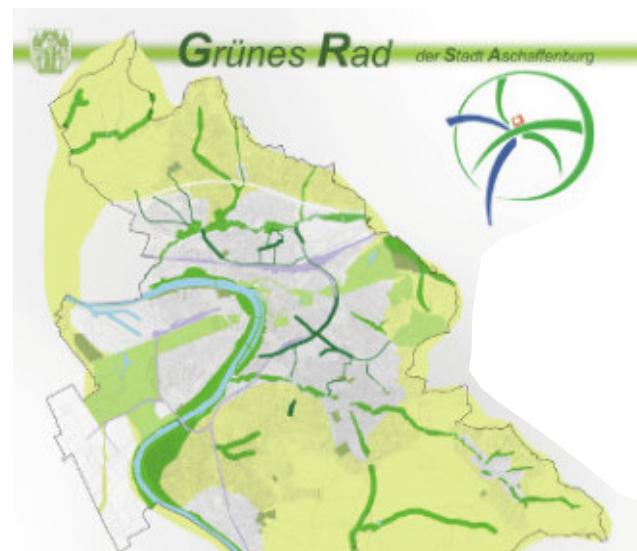


Abb. 58: Analysekarte Freiraum und Grün



Die Freiraumachse des offenen Schöntals, die sich durch die Stadt zieht, verbindet den Park Schöntal und den Schlossgarten miteinander und stellt eine wichtige Achse der Innenstadt dar. Ursprünglich als Wassergraben angelegt, war das offene Schöntal Bestandteil der mittelalterlichen Stadtbefestigung. Es lag in der Nähe des Aschaffenburger Schlosses und bildete eine wichtige Trennung zwischen der Stadt und den umliegenden ländlichen Bereichen. Im Laufe der Jahrhunderte änderten sich die Nutzung und Gestaltung des Schöntals jedoch mehrfach, besonders im Zuge von städtischem Wachstum und Veränderungen im Landschaftsbild.

Durch die Umgestaltung in den 2010er Jahren konnte die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert werden. Im Rahmen städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen wurden Teile des offenen Schöntals revitalisiert und für eine noch intensivere Nutzung als öffentliche Parkanlage und Erlebnisraum mit Spielementen angepasst. Durch die Schaffung von Wegen, Plätzen und Grünflächen wurde auch eine stärkere Verzahnung zwischen der Bahnhofsvorstadt und den Einkaufsbereichen rund um die Herstallstraße erreicht. Diese Verzahnung über das offene Schöntal bietet jedoch noch Optimierungspotenzial. Die Querungen für den Fußverkehr sind nicht ausreichend gestaltet, der MIV hat weiterhin Vorrang. So ist z.B. eine durchgängige Querung über die Erthalstraße für den Fuß- und Radverkehr nicht möglich, was zu unnötigen Umwegen führt. Insbesondere der hochfrequentierte Übergang von der Herstallstraße über den Platz am Herstallturm zum Frohsinnstraße und Platzbereich um den historischen Herstallturm lässt Spielraum für Verbesserungen. Auch der Radverkehr ist noch nicht ausreichend berücksichtigt, so ist in der Weißenburger Straße keine eigene Spur vorgesehen, sondern in die Straßenführung des MIV und des Busverkehrs integriert. An Kreuzungen (z.B. Duccastrasse) führt dies zu gefährlichen Situationen für Radfahrende. In der Friedrichstraße ist der Radverkehr über die Busspur integriert und damit räumlich vom MIV getrennt. Trotz der kontinuierlichen Entwick-

lung des offenen Schöntals zu einem lebenswerten Ort ist die Verkehrsbelastung auf der Achse heute noch sehr hoch.

Der Park Schöntal, der unmittelbar an die Innenstadt angrenzt, bietet eine ruhige Oase mit großzügigen Rasenflächen und Teichen, die zum Verweilen und Entspannen einladen. Der englische Landschaftsgarten mit der Kirchenruine Heilig Grab und dem historischen Baumbestand sind ein beliebtes Ziel zur Erholung. Der Park wird durch Fußwege durchzogen, die Spaziergänge und Freizeitaktivitäten in einer natürlichen Umgebung ermöglichen und gleichzeitig den Übergang zwischen urbanem Innenstadtraum und den weiter auswärts liegenden Wald- und Wiesengebiete der Fasanerie und der Großmutterwiese gestalten. Dort befindet sich das umfangreiche Spiel- und Freizeitangebot (Spielplatz, Bolzplatz, Beachvolleyball, Wasserspielplatz, Bouleplatz) der Innenstadt.

Der Schlossgarten, ein weiterer bedeutender öffentlicher Raum, stellt einen wichtigen Bestandteil des historischen Stadtkerns dar. Der Garten, der rund um das Aschaffenburger Schloss angelegt ist, beeindruckt durch seine formalen Gartenanlagen und den Blick auf das Schloss selbst.

Neben diesen grünen Freiräumen verfügt die Aschaffenburger Innenstadt über weitere Freiräume wie Plätze und Grünflächen. Plätze wie der Theater- und der Schlossplatz bieten Raum für soziale Interaktion, Märkte und Veranstaltungen. Eingerahmt von Cafés, Geschäften und historischen Gebäuden sind diese städtischen Freiräume attraktive Aufenthalts- und Verweilorte des öffentlichen Lebens. Kleinere, aber nicht weniger wichtige Aufenthaltsorte sind die eher informellen Quartiers- und Nachbarschaftsplätze Wolfsthalplatz, Freihofsplatz und der Platz an der Badergasse. Der Wolfsthalplatz bietet mit seinem Baumbestand vor allem an heißen Tagen einen beliebten Rückzugsort im ansonsten fast vollständig versiegelten öffentlichen Raum. Der Freihofsplatz weist heute trotz städtischer Umgestaltungsplanungen erhebliche städte-

Abb. 60: Planung Schlossufer (©Trölenberg + Vogt Landschaftsarchitekten | Schlossufer GbR)



bauliche, gestalterische und funktionale Mängel auf. Er hat eine wichtige Funktion als Ankunfts- und Umsteigeort. Darüber hinaus stellt die Gastronomie ein Aufwertungspotenzial dar.

4.5. Energie und Klimaanpassung

Die Klimaanpassungsstrategie für Aschaffenburg (2021) legt eine Reihe von Maßnahmen und Erkenntnissen dar, um die Stadt auf die Herausforderungen des Klimawandels vorzubereiten, hiervon sind insbesondere die verdichteten Innenstadtlagen betroffen. Durch Maßnahmen zur Verbesserung der Klimaanpassung wie die Entwicklung von grünen Freiflächen, die Reduzierung des Versiegelungsgrads und die gezielte Flächennutzung in hochwassergefährdeten Bereichen, wird ein nachhaltiges und resilenteres Stadtklima angestrebt.

Überflutungsgebiete und Senken

Die städtische Lage am Main stellt Aschaffenburg vor spezifische Hochwasserrisiken. Bereits 2010 wurde das Risiko von Hochwasserereignissen analysiert. Es wurden zwei Hauptszenarien untersucht: Besonders die Gebiete entlang des Mains sind gefährdet. Die Uferzonen würden im Fall eines HQ100s überschwemmt werden. Betroffene Bereiche umfassen insbesondere niedrig gelegene Flächen wie den Volksfestplatz und die Freizeitwelt am westlichen Mainufer. In Aschaffenburg besteht auch durch kleinere Gewässer Überflutungsgefahr, auch wenn dies nicht direkt auf den Bearbeitungsraum zutrifft.

Das Untersuchungsgebiet ist durch den Höhenunterschied nicht von Hochwassern aus Fließgewässern betroffen. Vielmehr stellen Starkregen im Zusammenhang mit einer überlasteten Infrastruktur Gefahren für Überflutungen im Stadtgebiet dar. Durch den hohen Versiegelungsgrad findet eine geringe Versickerung/Verdunstung innerhalb des Stadtgebiets statt, sodass Regenfälle alleine über die Kanalisation abgeführt werden. Bei einer Überlastungen kommt es zu Überflutungen. Ein Konzept (Sturzflutenrisikomanagementkonzept mit Starkregen gefahrenkarte) soll diese Ströme untersuchen und besonders anfällige Orte (an z.B. Senken) ermitteln.

Versiegelung und Klimawirkung

Ein weiteres Problem, das in der Klimaanpassungsstrategie angesprochen wird, ist der Versiegelungsgrad der Stadt. Die öffentlichen Räume der Innenstadt weisen fast flächendeckend einen Versiegelungsgrad von 75 – 100 % auf. Insbesondere der Schlossplatz, der Theaterplatz und der Freihofsplatz sind stark versiegelt und weisen keinen oder geringen Baumbestand auf. Diese versiegelten Flächen zusammen mit den

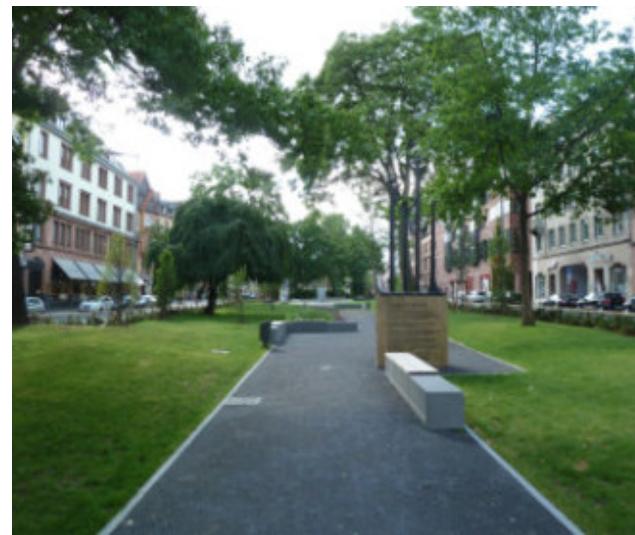


Abb. 61: Offenes Schöntal



Abb. 62: Schlossplatz

Verkehrsräumen ohne Baumbestand (z.B. Landingstraße, Wermbachstraße, Frohsinnstraße) wirken sich negativ auf das Mikroklima aus, da sie die Versickerung von Regenwasser verhindern und zu einer stärkeren Aufheizung der städtischen Umgebung führen, da die Verdunstungskühlung ausbleibt. In heißen Sommermonaten kann dies zu einer zusätzlichen Belastung durch Stadtklimaerwärmung führen, was vor allem für sensible Gruppen wie Kinder, Senioren und Kranke eine Gefahr darstellt.

Die Bedeutung von grünen Freiflächen wird betont. Parkanlagen, Grünflächen und Bäume sollen gezielt gefördert werden, um die Stadtklimaerwärmung abzumildern und als Kühlinseln zu fungieren. Es wird empfohlen, grüne Infrastruktur auszubauen, um das Mikroklima zu stabilisieren und die Luftqualität zu verbessern. Eine Bedeutung könnte perspektivisch auch der Kühruhgraben haben, der als unterirdisch geführter

Graben am östlichen Rand des Untersuchungsraumes fließt. Die Offenlegung von ehemals überbauten Gräben stellt ein neues Handlungsfeld der Stadtentwicklung dar. Unklar ist, ob die Maßnahme technisch in Teilbereichen umsetzbar ist.

Hitzesensible Einrichtungen

Die Klimaanpassungsstrategie berücksichtigt auch die Standorte von besonders hitzesensiblen Einrichtungen in der Innenstadt, wie Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser und Altenheime. In Aschaffenburg wurden unter anderem 13 Grundschulen, 33 Kindertagesstätten und Krippen, 4 Krankenhäuser und Kliniken sowie 9 Altenheime identifiziert, die besonders anfällig für hohe Temperaturen und Hitzewellen sind. Im Untersuchungsgebiet sind davon das Seniorenheim am Roßmarkt, die Kolpingschule und ein Kindergarten betroffen (s. Karte Klima und Gesundheit). Die Wärmebelastung in diesen Bereichen erfordert besondere Vorsorgemaßnahmen, um den Gesundheitsschutz zu gewährleisten.

Ein Hitzeaktionsplan für die Stadt Aschaffenburg ist derzeit in Erstellung und wird konkrete Ergebnisse für Innenstadt zeigen, aber auch die zusammenfassende Klimaanalyse im Rahmen des ISEK Aschaffenburg verdeutlicht die hohe Relevanz klimatischer Aspekte für die zukünftige Stadtentwicklung. Be-

sonders in stark frequentierten Bereichen wie dem Schlossumfeld, der Herstallstraße, der Badergasse und dem Bahnhofsquartier ist eine klimaangepasste Planung essenziell, um die Lebensqualität nachhaltig zu sichern.

Daher wird empfohlen, Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen systematisch in die Planung zu integrieren und interdisziplinäre Kooperationen zwischen städtischen Akteuren und Fachplanungen zu fördern. Regelmäßige Evaluierungen und flexible Anpassungen der Maßnahmen sind erforderlich, um auf dynamische klimatische Entwicklungen angemessen reagieren zu können.

4.6. Mobilität und Vernetzung

Die Karte bietet eine Grundlage zur Analyse der Mobilitätsstrukturen im Untersuchungsgebiet sowie angrenzende Stadtteile.

Durch den ROB und den Hauptbahnhof im nördlichen Bereich ist der Untersuchungsraum bestens an den regionalen und überregionalen Schienenverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Das Schienennetz verbindet den Hauptbahnhof insbesondere mit weiteren wichtigen Bahnhöfen entlang des Stadtrings, etwa Aschaffenburg Süd und Hochschule. An das Autobahnnetz (A3) ist der Untersuchungsraum über die Hanauer Straße und die B 8 mit der Autobahnauffahrt „Aschaffenburg-West“, sowie über die Goldbacher- und die Schönbornstraße mit der Auffahrt „Aschaffenburg-Ost“ angebunden. Über die A3 gelangt man u.a. nach Würzburg, Nürnberg und Frankfurt am Main.

Die Umwidmung der Staatsstraßen 2309 und 2312 auf den südlichen Teil des Stadtrings hat eine verkehrliche Entlastung und Planungsunabhängigkeit für den Straßenraum im südlichen Bereich (u.a. Landingstraße und Platanenallee) zum Ziel. Die geplante Umwidmung der Bundesstraße 26 zielt neben der Reduktion des Durchgangsverkehrs darauf ab, die Aufenthaltsqualität in den bisher eher stark frequentierten Bereichen zu erhöhen. Zudem kann die Stadt erst nach der Verlegung der Bundesstraße unabhängig planen und gestalten. Aus städtebaulicher Sicht erhält die Stadt dann in Zukunft die Chance zur Neuorganisation der öffentlichen Räume. Dies stellt einen Meilenstein zur weiteren Attraktivierung der Innenstadt dar und soll als Anlass für zukunftsweisende Planungen für die großen innerstädtischen Verkehrsachsen genutzt werden.

Modal Split

Der Modal Split (nach verwendeten Hauptverkehrsmitteln)

Abb. 63: Modal Split, Stadt Aschaffenburg im Jahr 2019, mit Vergleichswerten für Schweinfurt (SW) und Würzburg (WÜ)

Datengrundlage: infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

Begriffserläuterungen:
ÖV = Öffentliche Verkehrsmittel
MIV = motorisierter Individualverkehr

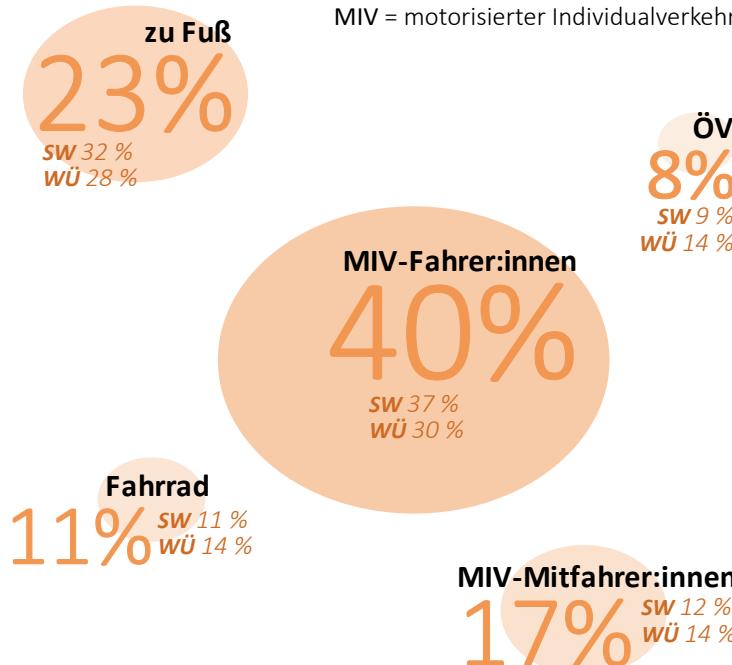
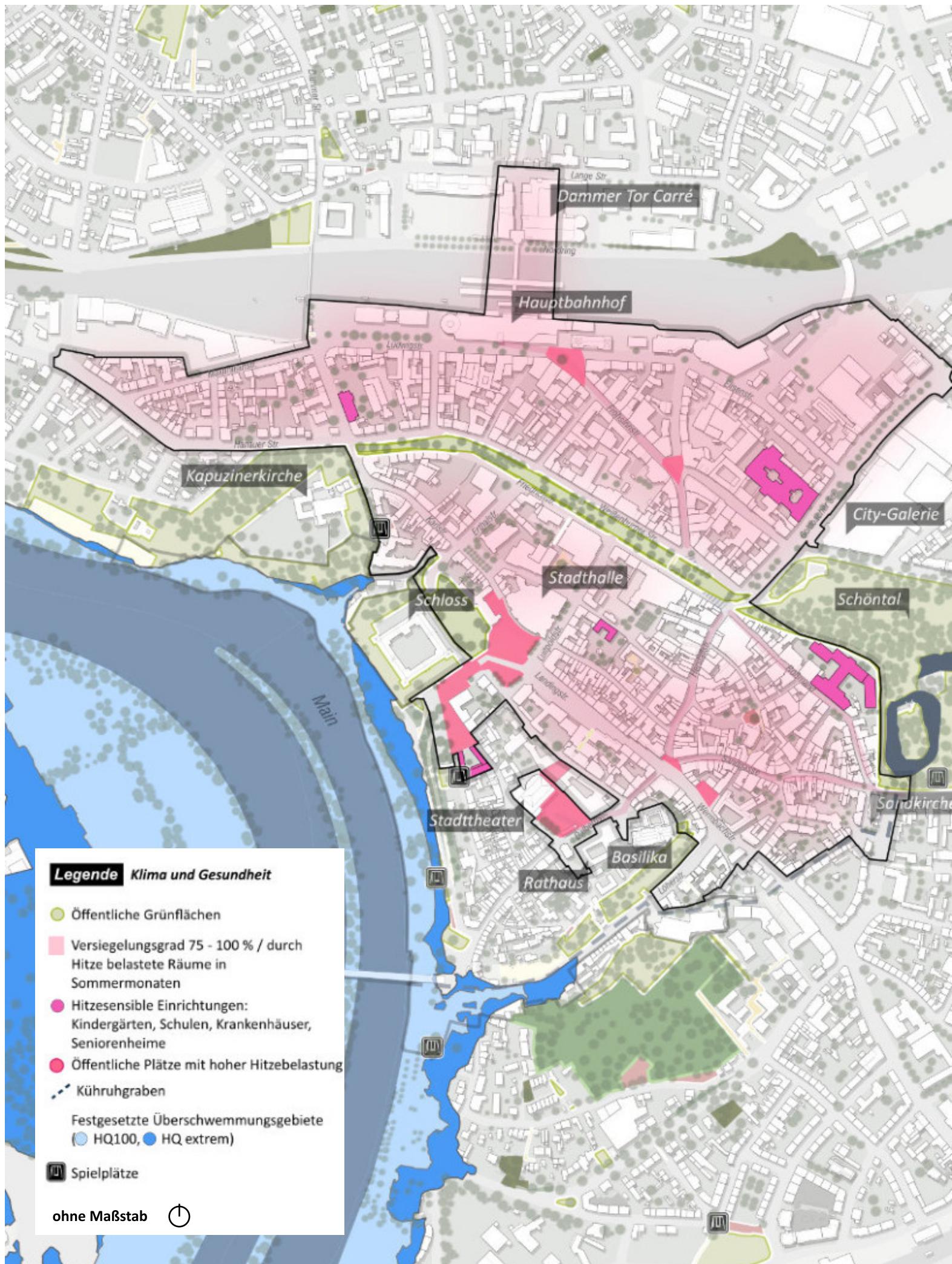


Abb. 64: Analysekarte Klima und Gesundheit



im Jahr 2019 (vgl. infas, Abbildung auf nächster Seite) zeigt eine deutliche Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV), während der Anteil von Fußgängern und Radfahrern vergleichsweise gering ist. Der öffentliche Verkehr (ÖV) macht nur 8 % aus, was ebenfalls auf Optimierungsbedarf hinweist. Verglichen mit den Städten Schweinfurt und Würzburg fällt auf, dass Aschaffenburg beim Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege etwas hinter Schweinfurt und Würzburg liegt, beim Radverkehr sind die Anteile vergleichbar. Der geringe ÖV-Anteil im Vergleich zu Würzburg zeigt ebenfalls Verbesserungspotenziale im öffentlichen Nahverkehrsangebot. Die Stadt Aschaffenburg wird gemeinsam mit den Landkreisen Aschaffenburg und Miltenberg eine umfassende Untersuchung des Modal Split für 2025 bzw. 2026 durchführen.

E-Mobilität

Die Förderung von E-Mobilität ist ausbaufähig. Derzeit existieren nur begrenzte öffentliche Lademöglichkeiten, die zumeist an Parkhäuser gebunden sind. Im öffentlichen Raum gibt es aktuell verhältnismäßig wenige Ladestationen, umfangreiche Ausbauprogramme und Initiativen befinden sich allerdings in der planerischen und baulichen Umsetzung. Gleichzeitig zeigen Projekte wie AST-Flex und das Carsharing von den Stadt-

werken Ansätze für innovative Mobilitätskonzepte. Der Sachstandsbericht zur E-Ladeinfrastruktur zeigt einen hohen Anteil an E-Autos im privaten Bestand und attestiert damit einhergehend auch dringenden Bedarf zum Ausbau des Lade- netzes.

Die vorgeschlagenen Standorte wurden bereits detailliert ausgearbeitet und mit Kosten hinterlegt. Die potenziellen Standorte liegen nicht innerhalb des Untersuchungsraums sondern im direkten Umfeld, was aus Sicht der zukünftigen Aufenthaltsqualität in der Innenstadt begrüßt wird. Allerdings ist vor dem Hintergrund der Mobilitätswende der „Pull-Effekt“, der durch ein komfortables Netz an E-Ladestationen (im öffentlichen Raum in der Innenstadt) entsteht, nicht zu vernachlässigen. Die Sichtbarkeit und Akzeptanz von E-Mobilität wird erhöht und als Teil des Stadtbildes angenommen. Gleichzeitig bleibt das niedrigschwellige Parken im öffentlichen Straßenraum in geringerem Maße ein Teil der Innenstadt der Zukunft – daher spricht viel dafür, bestehende Parkplätze im öffentlichen Raum sukzessive mit E-Ladesäulen auszustatten.

Ruhender Verkehr

Abb. 65: Bestandszahlen Straßenparken (Stadt Aschaffenburg)

Straße	Bewohner-parken	Misch-parken	Kurzzeit-parken	unbe-schränkt
	für die Zeit von 8-20 Uhr			
Hanauer Straße		17		8
Maximilianstraße	27	26		
Leinwanderstraße	14			12
Duccastrasse	3			
Ludwigstraße			20	
Erthalstraße		22		
Frohsinnstraße			25	
Bodelschwinghstraße		15		
Heinsestraße		16	23	
Elisenstraße			6	
Goldbacher Straße			8	
Friedrichstraße	16	9		
Weißenburger Straße	7		29	
Karlstraße		30		
Treibgasse			9	
Landingstraße			11	
Schlossplatz			29	
Marstall	39			
Summen	106	135	160	20
	421			
Nicht aufgeführte Straßen sind parkstandslos.				

Legende Straßennetz

- Untersuchungsraum VU / ISEK
- |||| Schienennetz Personenverkehr
- Autobahn
- Bundesstraße
- Bundesstraße (bis 2026)
- Bundesstraße (geplant ab 2026)
- Staatsstraße (Landesstraße)
- Kreisstraße
- Städtische Hauptverbindungsstraßen
- Städtische Sammel- /Quartiersstraßen
- Fußgängerzone

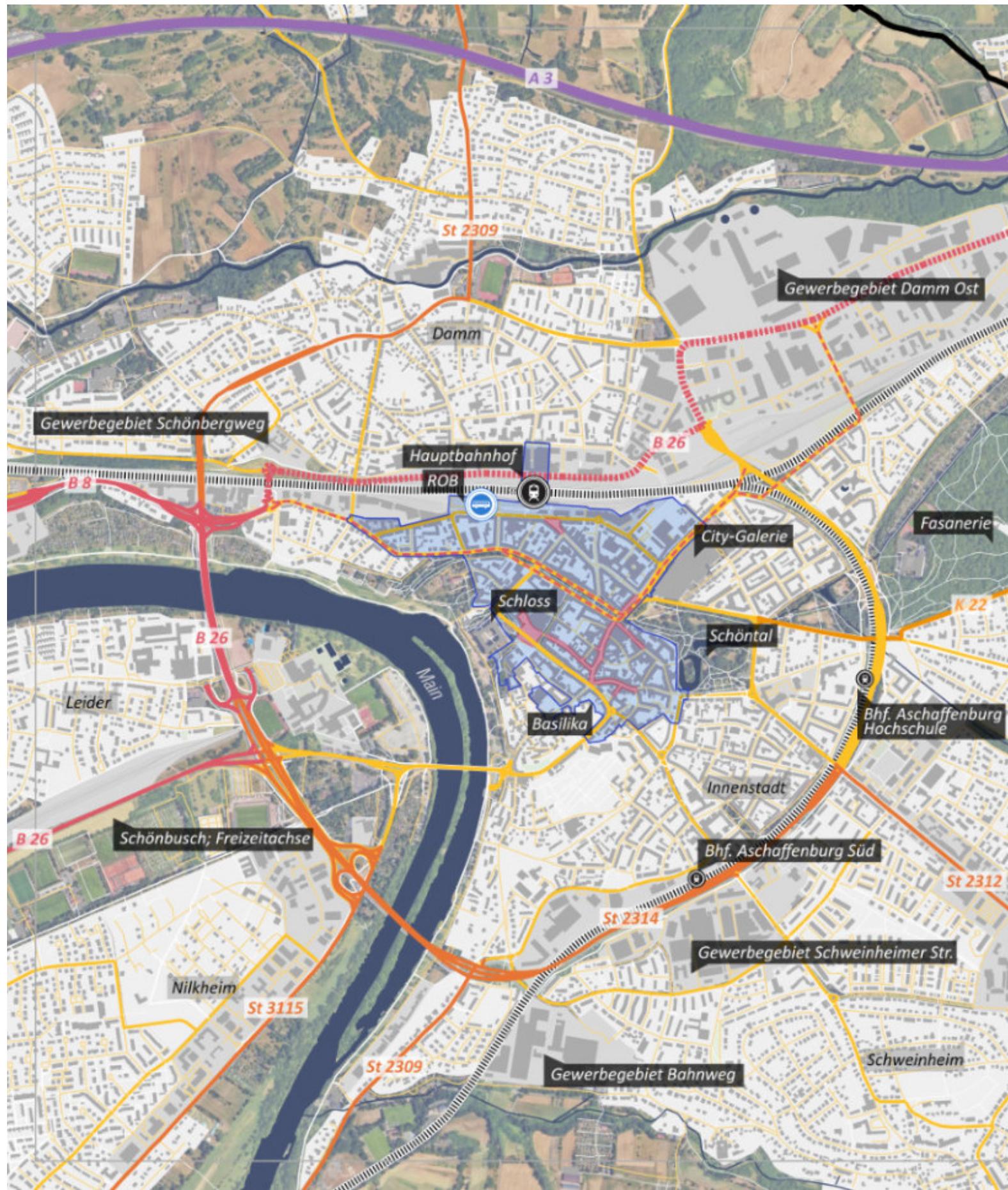
► Stadtratsbeschluss vom Februar 2021

- Staatsstraßen 2309 (u.a. Landingstraße) und 2312 (u.a. Platanenallee) wurden Anfang 2024 auf den südlichen Teil des Stadtrings verlegt.
- Bundesstraße 26 wird in den nächsten Jahren auf den nördlichen Teil des Stadtrings umgewidmet (u.a. Friedrichstr. Weißenburger Str.)

ohne Maßstab



Abb. 66: Analysekarte Einordnung in das gesamtstädtische Staßennetz (Luftbild ©geoservices.bayern.de, Bayerische Vermessungsverwaltung, Copernicus Sentinel-2 der Europäischen Union, Datenbezug 2018, verarbeitet durch das Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG))



In der Vielzahl an Parkhäusern im bzw. unmittelbar am Untersuchungsraum befinden sich insgesamt über 4.775 Parkplätze (siehe Abb. 55). Davon sind 200 P+R Parkplätze (im Parkhaus Dämmer Tor). Die entsprechend markierten Parkhäuser besitzen E-Lademöglichkeiten (und eine Auswahl an Parkplätzen auf einer der einzelnen Parkebenen).

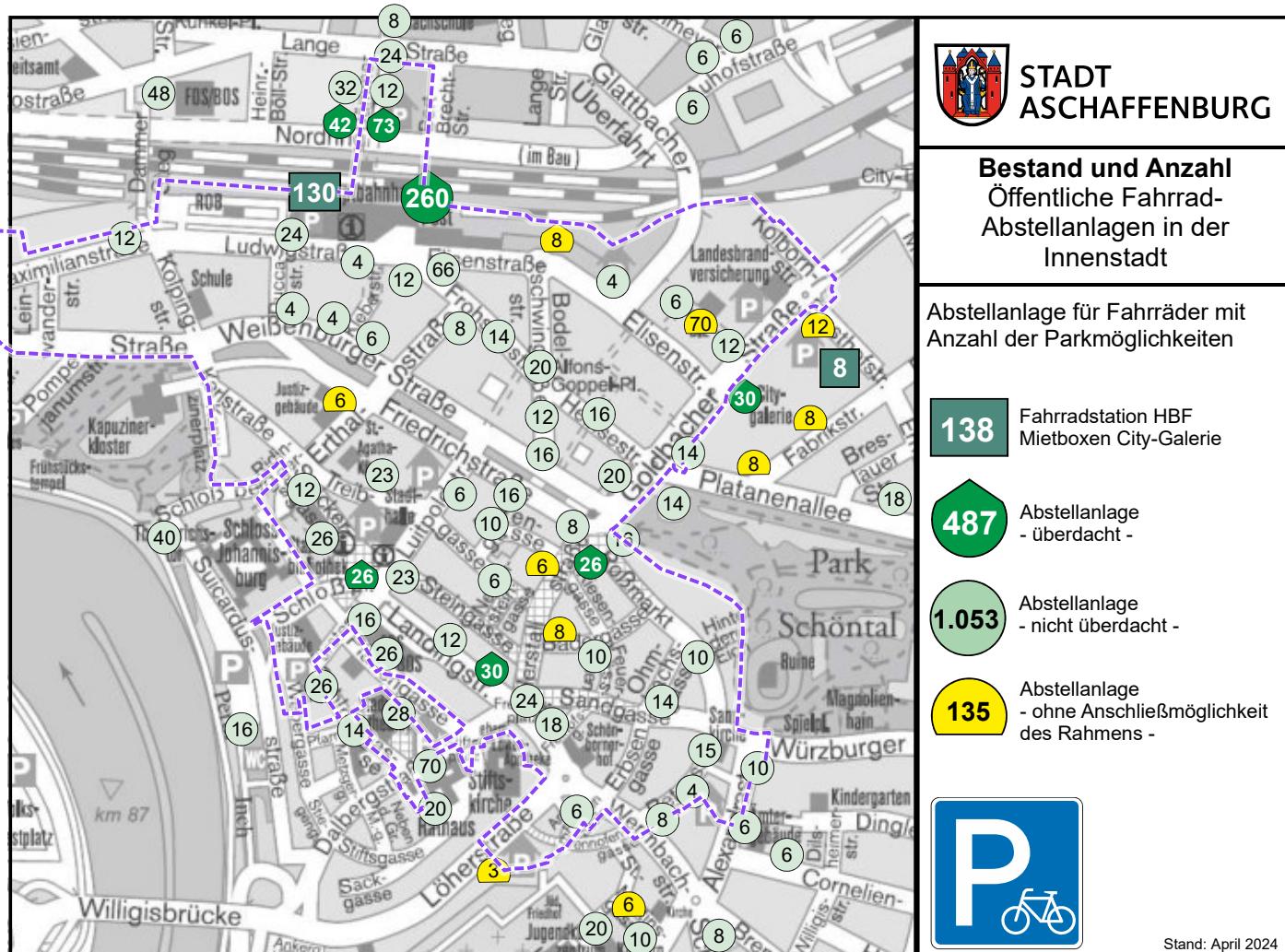
Die Tabelle (Abb. 54) zeigt auf, wie sich der Parkraum im öffentlichen Raum verteilt. Es wird deutlich, dass abseits der Fußgängerzone, in der verkehrsrechtlich Laden und Anlieferung mit dem Kfz, aber nicht das Parken zulässig sind, überwiegend das Misch- und Kurzzeitparken bzw. unbeschränktes Parken dominiert. Das führt dazu, dass das Bewohnerparken zwangsläufig überwiegend auf den Grundstücken organisiert wird, und die Qualität der Hofinnenbereiche leidet. Diese sind im aktuellen Zustand stark versiegelt und teilweise durch Parkdecks überbaut, die jegliche gemeinschaftliche Nutzung oder klimaangepasste, entsiegelte Gestaltung verhindern. Es scheint angesichts der insgesamt ca. 420 im öffentlichen Straßenraum bestehenden Parkstände, von denen 315 nicht für Bewohnende genutzt werden, sinnvoll, eine detaillierte Evaluation des Parkraums anzustellen um die Bedürfnisse und den Gesamtbestand mit der tatsächlichen Auslastung zu beziffern.

Gleiches gilt für den ruhenden Radverkehr. Dieser ist im Bestand bereits gut kartiert, und in der jüngsten Vergangenheit gab es hierzu positive Entwicklungen für eine bessere Nutzbarkeit und eine höhere Anzahl. Jedoch besteht für die Anordnung und Auswahl der Abstellanlagen im öffentlichen Raum teils gestalterisches Potenzial. Die räumliche Organisation bzw. Anordnung könnte in Richtlinien festgelegt werden – evtl. böte sich die Ergänzung des Stadtbodenkonzepts an.

Eine Vielzahl an Rückmeldungen aus der Beteiligung beschäftigte sich mit der Situation um die Kontrolle des PKW-Parkraumes. Auch in der Lenkungsgruppe zu ISEK / VU wurde die Problematik bestätigt. Es fehlt an einer konsequenten Durchsetzung der geltenden und durchdachten Regelungen.

Über die Kontrolle von Falschparken hinaus müssen auch die nicht berechtigten Ein- und Durchfahrten in verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche wie die Frohsinnstraße oder der Roßmarkt konsequent durch Kontrolle und Ahndung reduziert und verhindert werden. Für Abschnitte der Straßen Roßmarkt und Frohsinnstraße ist bereits geplant, ein Pollersystem zu installieren, das von den Berechtigten freigeschaltet werden kann.

Abb. 67: Karte zu Bestand und Anzahl öffentlicher Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt (Stadt Aschaffenburg)



ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr in Aschaffenburg umfasst ein Stadtbusnetz, das die Innenstadt und die meisten Stadtteile zuverlässig erschließt. Die Taktung liegt in den Hauptverkehrszeiten bei 20 bis 30 Minuten, wobei zentrale Linien wie die Verbindungen zum Hauptbahnhof häufiger verkehren. Am Abend und an Wochenenden verringert sich die Frequenz deutlich, was die Mobilität zu Randzeiten einschränkt. Die Innenstadt ist durch den ROB sehr gut angebunden, sodass wichtige Ziele im Untersuchungsraum schnell und komfortabel erreichbar sind. Insgesamt ermöglicht der ÖPNV eine für die Stadtgröße und Bedürfnisse zufriedenstellende Erreichbarkeit der Innenstadt, wenngleich abseits der Hauptzeiten noch Verbesserungsbedarf besteht.

Das Bushaltestellennetz in Aschaffenburg ist engmaschig gestrickt und versorgt den Untersuchungsraum flächendeckend, was durch eine Analyse mit 300-Meter-Einzugsbereichen um die Haltestellen deutlich wird. Im Bereich am Dämmer Tor Platz wird auf einen weiteren barrierefreien Ausbau einer Bushaltestelle hingewiesen. Im Hinblick auf Barrierefreiheit zeigt sich, dass mehr als die Hälfte der Haltestellen im Untersuchungsraum zumindest teilweise barrierefrei gestaltet sind. Langfristig sollte jedoch angestrebt werden, dass alle Haltestellen vollständig barrierefrei zugänglich sind, um den ÖPNV für alle Bürger:innen gleichermaßen nutzbar zu machen. Dies geschieht im Rahmen eines kontinuierlichen Ausbauprogramms, in dem alljährlich und systematisch Haltestellen barrierefrei umgebaut werden.

Fußverkehr und Barrierefreiheit

Die Innenstadt bzw. der Untersuchungsraum zeichnet sich durch eine gute fußläufige Erreichbarkeit aus. Durch die weit verbreiteten verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche und Fußgängerzonen in den Gassen der Altstadt wird das Vorankommen eher fußgängerfreundlich wahrgenommen. Dagegen liegt die Herausforderung in diesem Bereich bei der Einhaltung der Mindestbreiten des Gehwegs von 1,80 m, was durch das rechtswidrige Parken an vielen Orten noch verschlimmert wird. Es fehlt darüber hinaus an flächendeckender Barrierefreiheit, was auch die Eingangssituationen zu Geschäften und sonstigen Einrichtungen betrifft. Stellenweise schränken Treppen und/oder zu große Steigungen die Fortbewegung ein. Ein Beispiel dafür ist das Feuergässchen, das die Badergasse über die Freihofsgasse mit dem Freihofplatz verbindet. Die flächendeckende barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen wurde durch die Stadtverwaltung kartiert und ist als Ziel geplant – entsprechend wurden diese Angaben in den Plänen aufgenommen. Das Kartenwerk zeigt darüber hinaus barrierefreie Wegstrecken. Zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums trägt unterstützend ein engmaschiges Netz an Sitzgelegenheiten zur Erholung bei.

Große Verkehrsachsen unterteilen den Untersuchungsraum in einzelne Abschnitte. Beispielsweise lässt die Ausmündung der Kleberstraße keine Überquerung der Weißenburger Straße zu, aber auch an anderer Stelle entlang der Goldbacher Straße und der Friedrichstraße / Weißenburger Straße wird eine Barrierefunktion durch fehlende bzw. zu wenige Querungshilfen festgestellt. Auch die Landigstraße übt eine starke Barrierefunktion aus, die sich nicht nur in der Querung zeigt, sondern auch in der fehlenden Qualität für Fußgänger:innen als Verbindung vom „Scharfen Eck“ zum Schloss.

Es lässt sich feststellen, dass die Barrierefreiheit bislang nur stellenweise umgesetzt wurde. Zukünftige Umgestaltungen sollten verstärkt auf eine integrative und vollständig barrierefreie Infrastruktur ausgerichtet sein. Zusätzlich sollte bei einer insgesamt verbesserten Vernetzung der Stadträume über größere Verkehrsachsen hinweg auch das „interne Wege- netz“ berücksichtigt werden, das beispielsweise Passagen und kleine Gassen umfasst.

Radverkehr

Das Mainufer bietet sich als wichtige Achse für den Radverkehr an und ist Bestandteil des überregionalen touristischen Mainradwegs und der D-Route 5 im Deutschlandnetz. Die Strecke befindet sich 2024-2025 im Ausbau. Die städtischen Touren (Süd- und Nordroute) im Rahmen des „Grünen Rad“ Aschaffenburg stellen Besuchenden und Aschaffenburger:innen die Kulturlandschaft, historische Parks und auch Wälder und Schutzgebiete vor. Ladeinfrastruktur für E-Bikes wird in der Innenstadt u.a. am Hauptbahnhof, Schlossgasse, Freihofplatz und an der City-Galerie angeboten.

Die im Radverkehrskonzept beschriebene Zielvision, radverkehrsfreundliche Einfallsachsen in die Innenstadt zu leiten sowie einen Innenstadtring für Radfahrende anzubieten, wird als sinnvoll angesehen. Der Radverkehr in den Untersuchungsraum kommt schwerpunktmäßig an folgenden Schnittstellen an:

- über die Hanauer Straße / Müllerstraße,
- über die Glattbacher Überfahrt,
- über die Platanenallee,
- über den Kreisverkehr Alexandrastraße,
- über die Löherstraße,
- über die beiden Verbindungen vom Mainufer (Schlossberg und neuer Aufzug).

Innerhalb der Innenstadt besteht ein eng verzweigtes Radwegennetz, das weiterhin an vielen Stellen Aufwertungsbedarfe aufweist. Eine Auswahl an Aufwertungspotenzialen und Konfliktstellen wird im Kapitel „5. SWOT-Analyse und teilräumliche Betrachtung“ beschrieben.

Das Radverkehrskonzept stellt darüber hinaus eine detailliertere und umfassende Aufstellung an Lösungsansätzen bereit. Das Radverkehrskonzept ist ein fachlicher Rahmenplan zur Förderung und Entwicklung des Radverkehrs mit den dort genannten Maßnahmen. Der Sachstandsbericht zeigt "nur" die Umsetzung dieser Maßnahmen. Es ist wünschenswert, dass dem Radverkehr diese Rolle bei zukünftigen Maßnahmen zur verkehrlichen und städtebaulichen Neuordnung in der Innenstadt weiterhin zukommt.

Rückschau auf den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Innenstadt

Der Stadtrat setzte sich in den Jahren 2016-17 zum Ziel, den Durchgangsverkehr zu reduzieren, den Umweltverbund zu stärken und weiterhin die Erreichbarkeit der Innenstadt für Wohn- und Einkaufszwecke sicherzustellen. Insbesondere sollte der Fuß- und Radverkehr eine Aufwertung erfahren. Zudem sollten die städtebauliche Aufenthaltsqualität und die Attraktivität der Innenstadt für Wohnen, Einkaufen, Dienstleistung und Kultur erhalten und verbessert werden. Daraufhin wurde das Planungsbüro LK ARGUS mit der Erarbeitung des VEP Innenstadt und damit einhergehend einer Bürger:innenbeteiligung beauftragt.

Es wurde anhand verschiedener Szenarien auf Grundlage der gemessenen Verkehrszahlen im Bestand geprüft, wie sich bestimmte Anpassungen in der Verkehrsführung und Organisation auswirken. Dabei geht es auch um die bereits erwähnten Umwidmungen der Staats- und Bundesstraßen, die in den kommenden Jahren vollumfänglich durchgeführt sein sollen: Nachdem die Umwidmung der Staatsstraßen 2309 und 2312 auf den südlichen Teil des Stadtrings im Jahr 2024 erfolgte, besteht an dieser Stelle bereits umfassender Handlungsspielraum für die Stadt, auch bauliche Veränderungen vorzunehmen. In Zukunft kann also u.a. die Luitpoldstraße unabhängig in die Planungen der großen innerstädtischen Verkehrsachsen sinnvoll eingebunden werden. Die betreffenden Straßenzüge / Verkehrsachsen werden im Maßnahmenkapitel detailliert analysiert und die städtebaulichen Zielsetzungen beschrieben (siehe u.a. A1, A2, A3, 4.1).

Im Rahmen der Erstellung des Verkehrskonzepts für die Innenstadt wurden vier Konzeptvarianten erarbeitet:

Konzept 1 – Tempo 30 Innenstadt

In der Innenstadt von Aschaffenburg soll auf allen Straßen innerhalb der Ringstraße Tempo 30 eingeführt werden, auch auf der Luitpoldstraße als Umweltstraße. Die Auswirkungen umfassen eine Verlagerung des Verkehrs auf die Ringstraße und eine Entlastung der Hauptinnenstadtstraßen, da die höhere Geschwindigkeit der Ringstraße einen Zeitvorteil bringt. Die Straßenaufteilung bleibt weitgehend erhalten, mit kleinen

ren Anpassungen wie breiteren Gehwegen und Radwegen. Sowohl der Umweltverbund als auch die städtebauliche Aufenthaltsqualität werden kaum verbessert. Dennoch könnte es zu unerwünschten Verkehrszunahmen z.B. im Bahnhofsviertel und der Löherstraße kommen, was zu weiteren notwendigen Vermeidungsmaßnahmen führt.

Konzept 2 – Einbahnstraßenring

Dieses Konzept sieht eine Tempo-30-Regelung für alle Straßen innerhalb der Ringstraße und die Umwandlung mehrerer Hauptstraßen in Einbahnstraßen entgegen dem Uhrzeigersinn um die Innenstadt vor. Der Verkehr wird dadurch stärker auf die Ringstraße verlagert, was zu einer Entlastung der Hauptinnenstadtstraßen führt. Es ist in dieser Variante wahrscheinlicher, dass der Individualverkehr zugunsten des Umweltverbundes zurückgeht. Durch die Umgestaltung des Straßenraums wird mehr Platz für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV gewonnen, was die städtebauliche Aufenthaltsqualität und den Umweltverbund stärkt. Allerdings entstehen Ausweichverkehre in benachbarte Wohngebiete, was wie in Konzept 1 zu weiteren notwendigen Vermeidungsmaßnahmen führt.

Konzept 3 – Umweltzone / Unterbrechung

In diesem Konzept werden mehrere Straßen für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, darunter die Luitpoldstraße. Der Verkehr wird ebenfalls auf die Ringstraße verlagert, wobei eine hohe Verkehrsbelastung an den Knotenpunkten entstehen kann. Um die Verlagerung des Verkehrs in Wohngebiete zu vermeiden, sind ebenfalls weitere Vermeidungsmaßnahmen erforderlich. Der Straßenraum kann stärker umgestaltet werden, was im Vergleich der vier Konzepte die größtmögliche Verbesserung der städtebaulichen Aufenthaltsqualität und Förderung des Umweltverbunds zur Folge hat. Besonders der ÖPNV profitiert von den schnelleren Umweltstraßen, jedoch kommt die Ringstraße bei gleichbleibendem MIV-Aufkommen an ihre Kapazitätsgrenzen, wodurch der Erfolg dieses Konzepts von einer zukünftigen Stagnation oder Verringerung der MIV-Zahlen abhängt.

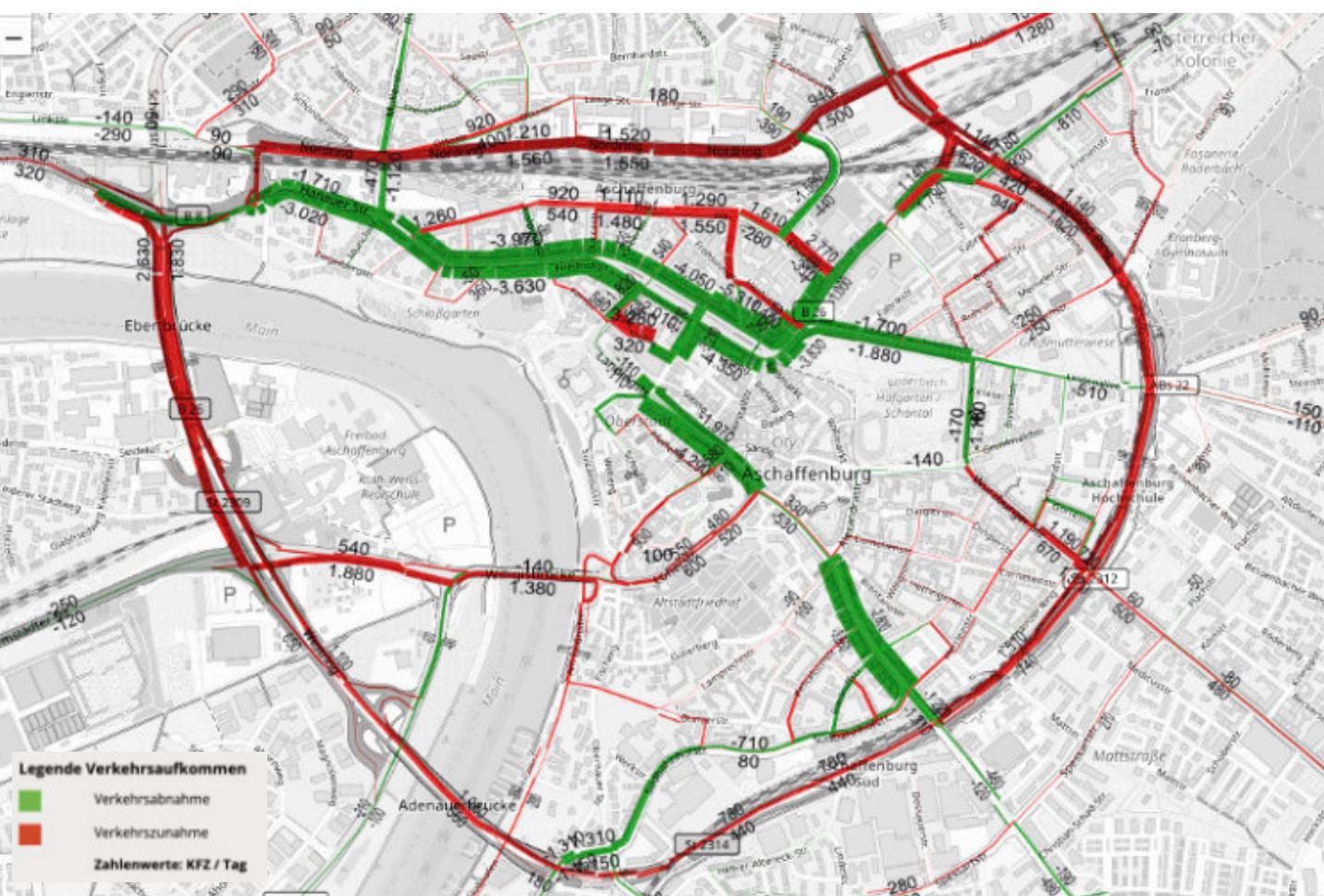
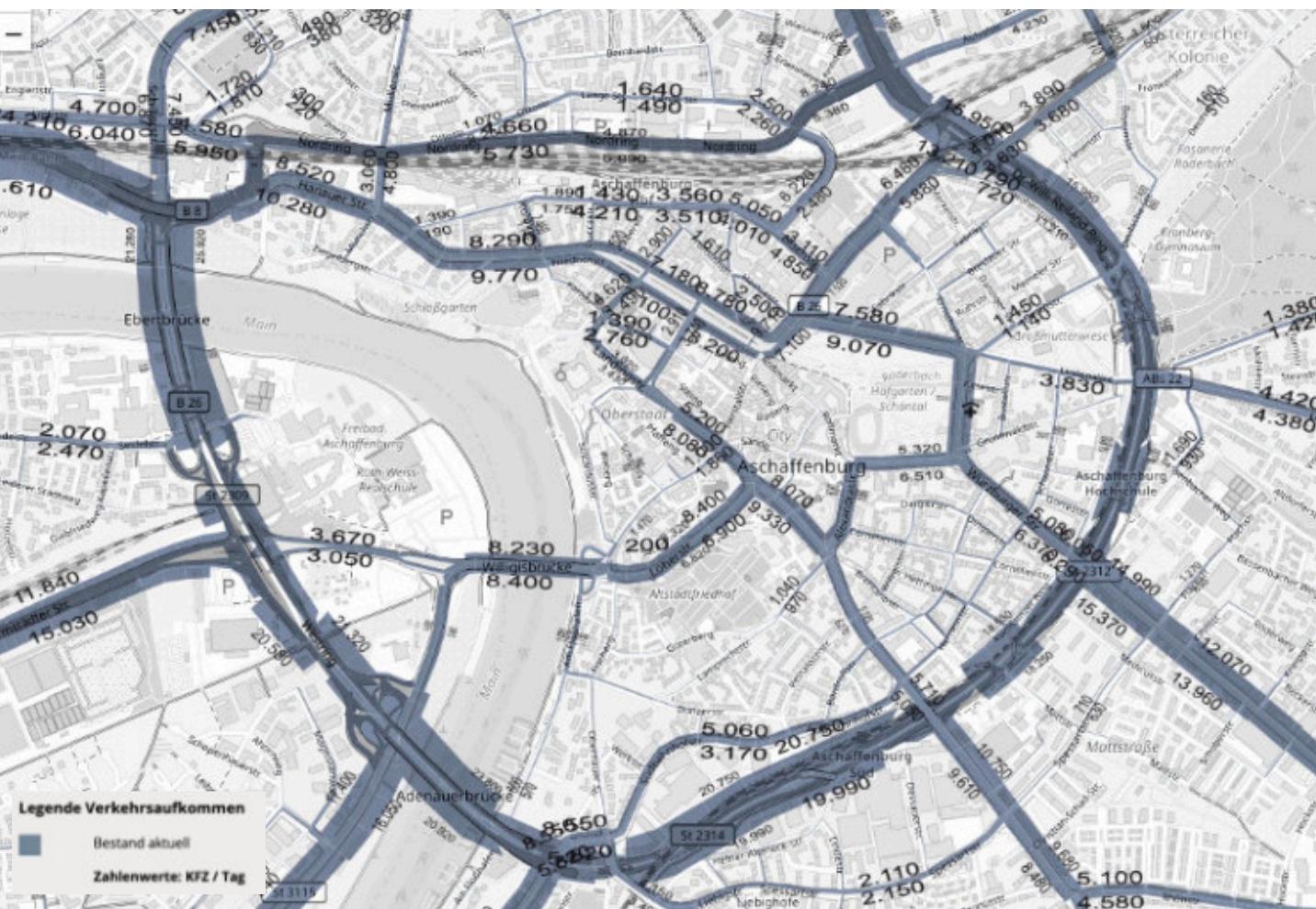
Konzept 1+ – Kombinationsvariante

Dieses Konzept kombiniert die Tempo-30-Regelung auf allen Straßen innerhalb der Ringstraße (mit Ausnahmen der Goldbacher Straße, Würzburger Straße und Südbahnhofstraße) und führt verkehrsberuhigte Bereiche sowie Umweltstraßen ein. Die Hauptinnenstadtstraßen erfahren Entlastungen, während die Ringstraße, insbesondere der Nordring, stärker belastet wird. Es entstehen jedoch keine zusätzlichen Verkehrsbelastungen in Wohngebieten. Der Straßenraum wird gezielt umgestaltet, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, insbesondere in den verkehrsberuhigten Zonen und Umweltstraßen. Der neue verkehrsberuhigte Geschäftsbereich (Tempo

Abb. 68: Analysekarte Mobilität im Untersuchungsraum (Bestand)



Abb. 69: Karten zum Verkehrsaufkommen: Vergleich Bestand und Auswirkungen vom Konzept 1+ (©Stadt Aschaffenburg)



20) zwischen Ducca-, Elisen-, Goldbacher und Weißenburger Straße ermöglicht an dieser Stelle eine städtebauliche Umgestaltung für mehr Aufenthaltsqualität. Die Kombinationsvariante (Konzept 1+) wurde im Jahr 2020 durch den Stadtrat beschlossen. Sie wird deshalb im vorliegenden Konzept als Ausgangslage aufgenommen und in der Analysekarte „Mobilität im Untersuchungsraum (nach Umsetzung Konzept 1+)“ dargestellt.

Karten zu Verkehr und Mobilität

Die beiden Karten zu Verkehr und Mobilität zeigen den Vergleich zwischen der Ausgangslage im Untersuchungsraum (Bestand) und den geplanten Veränderungen durch das Verkehrskonzept „Konzept 1+“ (Kombinationsvariante Verkehrskonzept Innenstadt). Die Analyse zeigt die geplante Weiterentwicklung im Sinne einer nachhaltigeren Verkehrsführung, unter anderem wird durch die Umwidmung der Bundesstraßen (Friedrichstraße und Weißenburger Straße) eine flächen-deckende Tempo 30 Zone und streckenweise Tempo 20 Bereiche möglich. Jede der großen Verkehrsachsen, die durch den Untersuchungsraum verlaufen, erhält einen Abschnitt mit Tempolimit 20. Die Vergrößerung der verkehrsberuhigten Bereiche trägt zur Beruhigung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität vor allem im Bereich des Bahnhofsquartiers bei.

Die Einrichtung einer Umweltstraße für den Bus- und Radverkehr wurde an einem Teilabschnitt der Luitpoldstraße vorgeschlagen, um den Umweltverbund zu fördern. Der von 2021 bis Frühjahr 2023 durchgeführte Verkehrsversuch auf der damaligen Staatsstraße an dieser Stelle wurde auf Grund mangelnder rechtlicher Grundlage beendet. Der illegale Durchgangsverkehr ließ sich ohne verstärkte Kontrollen sowie bauliche Klarstellungen nicht vermeiden. Die Anpassung brachte nach Einschätzung der Verkehrsplanung trotzdem einen weitreichenden Erfahrungsgewinn und Verbesserungen mit sich. Insofern ist eine konsequente Umsetzung weiterhin vorgesehen, die direkte Auswirkungen auf die Erthalstraße nach sich zieht (Details dazu siehe unten). Im Rahmen der geplanten Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs sowie des Abschnitts mit Tempo 20 entlang der Landingstraße wird sich die gesamte verkehrliche Lage in diesem Bereich zukünftig beruhigen. Die konsequente Umsetzung der Umweltstraße gibt dann dem Bereich eine zusätzliche Symbolwirkung für die Verkehrswende.

Grundsätzlich verfolgt das Konzept 1+ die vom Stadtrat beschlossenen Ziele der Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen wie ÖPNV, Fuß- und Radverkehr und Reduzierung des MIV sowie Gewinn neuer Möglichkeiten und Räume zur städtebaulichen Aufwertung und barrierefreien Gestaltung. Dabei fällt die Mehrbelastung durch die Neuorganisation an sich sowie damit einhergehende Ausweichverkehre im Vergleich

zu den drei weiteren Konzepten am geringsten aus. Damit stellt das Konzept 1+ die aus aktueller Sicht für den MIV verträglichste Variante für die Verkehrswende in der Aschaffenburger Innenstadt dar und führt kaum zu einschneidenden Einschränkungen.

Aktuelle Lage und geplantes Vorgehen

Bezüglich der geplanten Umgestaltung der Friedrichstraße / Weißenburger Straße (u.a. streckenweise Tempo 20, Erhöhung der Aufenthaltsqualität) soll als erster Schritt zur Umsetzung von Konzept 1+ der rechte Fahrstreifen der Weißenburger Straße zwischen Herstallturm und Duccastrasse als Umweltspur (Busspur mit Freigabe für den Radverkehr) ausgebildet werden.

Im Rahmen der Vorbereitungen zur Umsetzung von Konzept 1+ wurde zwischenzeitlich auch eine weitergreifende verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt, die sich mit der Gestaltung der Landing- und Wermbachstraße als Einbahnstraßen beschäftigt. Auf Grund der daraus folgenden verkehrlichen Wechselwirkungen mit den geplanten Maßnahmen an der Weißenburger Straße und der Luitpoldstraße kam man zum Schluss, diese Szenarien zunächst nicht weiter zu vertiefen. In Zukunft wird es aus städtebaulicher Sicht zentral, sich mit diesem Straßenzug näher zu beschäftigen und durch eine weitere Verringerung der Fahrbahnflächen den öffentlichen Stadtraum aufzuwerten (siehe auch Maßnahme A2). Dabei geht es auch um die Fragestellung, wie langfristig mit dem Landingtunnel umgegangen werden soll, der in seiner Bestandssituation einen großen Anteil der Fläche einnimmt.

Aufbauend auf die geplante Einrichtung einer Umweltspur auf der Weißenburger Straße folgen weitere Maßnahmen. Dazu gehört die weitere Qualifizierung dieses Stadtraums (siehe Maßnahme A1) mit einem besonderen Fokus auf den verkehrsberuhigten Bereich um den Herstallturm. Zentral sind darüber hinaus die umfassende Anpassung der Tempolimits und die dauerhafte Umgestaltung der Luitpoldstraße im nördlichen Teil zum verkehrsberuhigten Bereich und im südlichen Teil zur Umweltstraße. Es wird aktuell geprüft, wie die Auswirkungen auf den MIV und den Busverkehr sind und ob ein Umbau der Erthalstraße (insbesondere zusätzliche Linksabbiegespur) notwendig wird.

Weitere Fragestellungen betreffen die verkehrliche Belastung im Bahnhofsquartier: insbesondere die Ludwigstraße mit dem ROB, der baulich erweitert und an seine mittlerweile gestiegene Kapazität angepasst wird (siehe auch Maßnahme 2.1) und die Zufahrtsstraßen Elisenstraße und Maximilianstraße. Es bietet sich an, eine umfassende verkehrlich-städtebauliche Untersuchung (siehe auch Maßnahme A3) möglichst frühzeitig durchzuführen, um die Umbaupläne des ROB evtl.

zu beeinflussen und die Funktionalität des Bahnhofs als Mobilitätsdrehscheibe zu garantieren.

Bauliche Neuordnungen in Straßenräumen bedürfen immer einer verkehrstechnischen Untersuchung, die sowohl im Vorfeld eine Prognose auf Grundlage von bestehenden Messungen abgibt als auch im Nachgang die messbaren Auswirkungen der Maßnahmen aufzeigt. Es gilt über die technische Evaluation hinaus eine Balance zwischen den verkehrstechnischen Szenarien und dem entstehenden städtebaulichen Mehrwert durch Umgestaltungen und Verkehrsberuhigung zu finden. Dieser Abwägungsvorgang wird im ISEK vorbereitet und die entsprechenden Räume im Maßnahmenkapitel detailliert beschrieben.

Die anstehenden Umbauten werden schrittweise begangen und so gilt es auch mittels „weicher Maßnahmen“ Alternativen für die Verkehrsteilnehmer:innen aufzuzeigen. Beispielsweise sollte die Beschilderung strategisch auf die gewünschten Zielorte (z.B. Parkhäuser) lenken, aber auch den Verkehrsfluss aus der Innenstadt heraus auf direktem Wege auf den Stadtring leiten. Darüber hinaus gilt es frühzeitig, z.B. kurz nach Abfahrt vom Stadtring in Richtung Innenstadt, die Auslastung der Parkhäuser effizient und ggf. integriert (parkhausübergreifend) abzubilden, um Parksuchverkehre zu vermeiden.

Auch der Einsatz von Presseberichten und transparenter Berichterstattung hilft dabei, die Akzeptanz in der Bevölkerung und bei allen Innenstadtakteur:innen während des Prozesses zu stärken.

Es wird darüber hinaus dringend empfohlen, die städtebaulich-verkehrlichen Entwicklungen in ein fortlaufendes „Monitoring zur Verkehrswende Innenstadt“ aufzunehmen, welches die Fortschritte, Herausforderungen und Erfolge öffentlichkeitswirksam und in grafisch ansprechender Weise aufzeigt.



5

5. SWOT-ANALYSE UND TEILRÄUMLICHE BETRACHTUNG

Im Rahmen des ISEKs bzw. der VU wurde eine teilräumliche SWOT-Analyse durchgeführt, um spezifische Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der einzelnen Teilbereiche zu identifizieren. Diese Analyse bildet die Grundlage für nachfolgende Entwicklungsstrategien und schließlich den Maßnahmenkatalog. Dabei wurde die Innenstadt in 5 Teilbereiche eingeteilt. Diese Teilbereiche leiten sich aus den nutzungs- und stadtstrukturellen Zusammenhängen ab und bieten sich daher für eine integrierte Betrachtung an: das Bahnhofsviertel (Maximiliansquartier sowie Bereiche Ost und West) sowie die westliche und östliche Untere Stadt.

Das gesamte Gebiet ist Grundlage für die Ausweisung des möglichen zukünftigen Sanierungsgebietes. Auf den anschließenden Doppelseiten werden die fünf Teilbereiche differenziert dargestellt. Dabei geht es insbesondere um eine atmosphärisch und interdisziplinär vertiefende Betrachtung hinsichtlich der Qualitäten, Potenziale und Herausforderungen in den Bereichen Nutzungen, Öffentlicher Raum und Bebauungsstruktur. Mit der SWOT Analyse werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme fokussiert auf wichtige Erkenntnisse der Analyse, um konkrete Handlungsvorschläge abzuleiten.

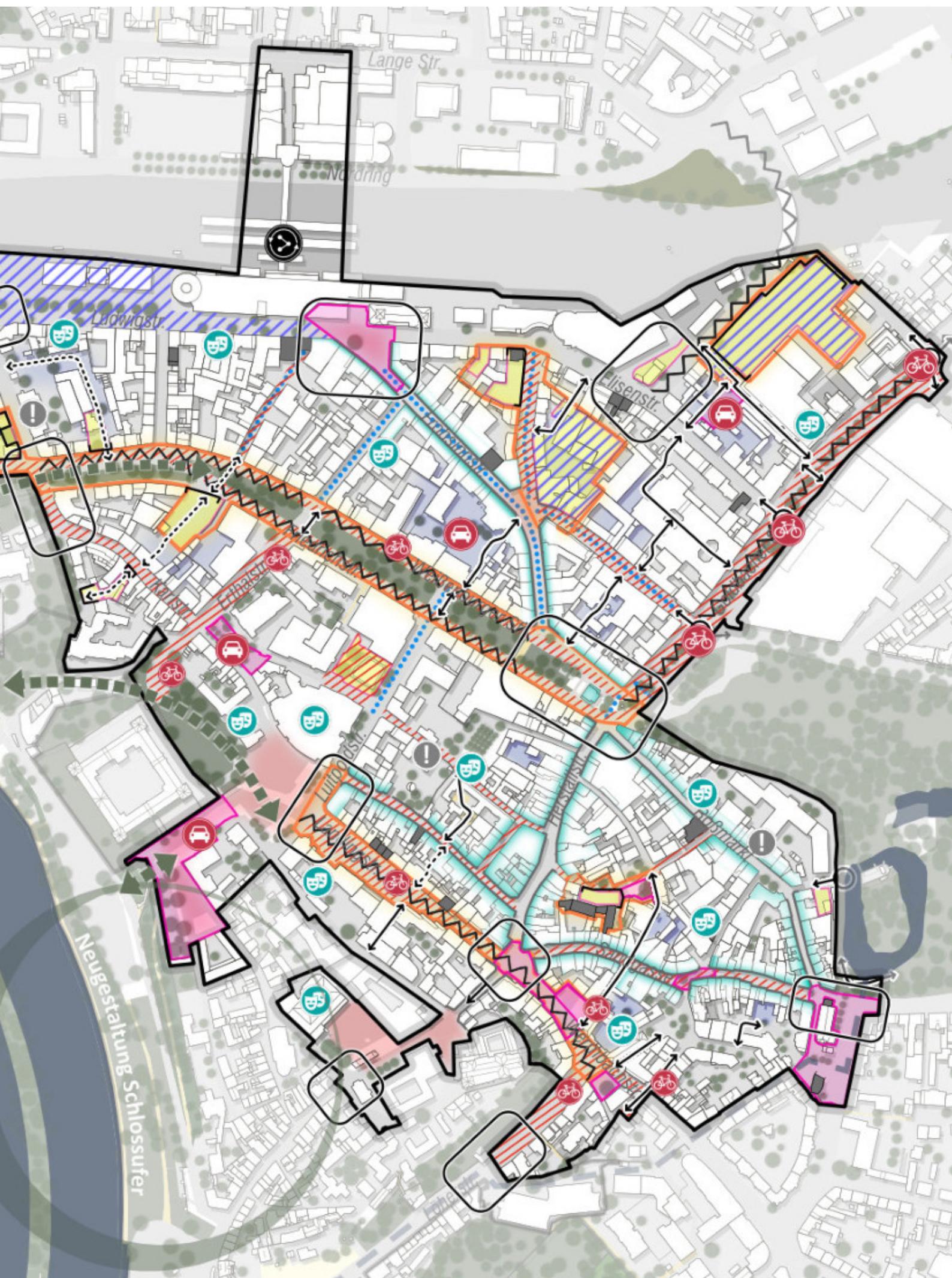
Der SWOT Plan auf der folgenden Seite fasst die Analyse komprimiert zusammen und zeigt den Handlungsbedarf für das Gebiet auf.

Teilräume

- | | |
|--|------------|
| 1. Maximiliansviertel | ca. 4 ha |
| 2. Bahnhofsviertel Bereich West | ca. 9,5 ha |
| 3. Bahnhofsviertel Bereich Ost | ca. 16 ha |
| 4. Untere Stadt Bereich West | ca. 8 ha |
| 5. Untere Stadt Bereich Ost | ca. 17 ha |







5.1. Maximilianquartier

Bebauungsstruktur und markante Orte

Der gründerzeitlich geprägte Teilraum umfasst die Flächen südlich der Maximilianstraße bis zur Hanauer Straße, zwischen Kolpingstraße und der Kreuzung mit der Müllerstraße. Die drei Blocks setzen sich vorwiegend aus gründerzeitlichen Gebäuden und Nachkriegsbauten zusammen. In den 80er bzw. 90er Jahren erfolgten die letzten größeren städtebaulichen Umstrukturierungen im Bereich der Maximilianstraße. Einerseits wurden ehemalige Bahnflächen durch großflächigen Einzel- und Fachhandel bebaut (diese Flächen sind nicht Teil des Untersuchungsraums, übernehmen jedoch eine wichtige Nahversorgungsfunktion für die angrenzenden Quartiere). Andererseits entstand in diesem Zeitraum in der Maximilianstraße 1 und 3 eine Nachverdichtung durch einen fünfgeschossigen Mehrfamilienhauskomplex mit gewerblich genutzten Erdgeschossen sowie in der Kolpingstraße 3 ein Gebäude mit annähernd gleichem architektonischem Aufbau und Funktion. Auf Höhe der Leinwanderstraße befindet sich ein Eckgebäude (Möbelgeschäft), das sich aus städtebaulicher Sicht durch Kubatur, Dachform und Fassadengliederung außerordentlich von der Umgebung abhebt. Insgesamt fällt im Vergleich mit den östlich angrenzenden Teilräumen auf, dass das Maximiliansviertel typologisch zwischen Blockrand-

bebauung und aufgelockertem Block eingeordnet werden kann. Durch das südwestlich angrenzende Villenviertel lässt sich diese Beobachtung erklären und in der Konsequenz befinden sich auch heute einzelne privat genutzte Grünflächen bzw. Gärten in den Blockinnenbereichen. Diese werden jedoch häufig umschlossen von Nebengebäuden, wodurch sie in ihrer Qualität und Belichtung einbüßen. Das durch den Schlosspark vom Teilraum aus fußläufig erreichbare Pompejatum, die Kapuzinerkirche und das Mainufer bieten gesamtstädtisch bedeutsame Orte zur Naherholung.

Nutzungsstruktur

Die Nutzungsstruktur ist in diesem Teilraum stärker geprägt durch Dienstleistungsbetriebe, aber auch religiöse Einrichtungen und vereinzelt Einrichtungen für Sport und Kultur. Ungefähr die Hälfte der Erdgeschosse wird als Wohnraum genutzt. Dadurch treten die gestalterischen Mängel im öffentlichen Raum umso stärker in den Vordergrund. Wie im Bahnhofsquartier sind vereinzelt Ansätze eines Trading Down (z.B. durch Billigläden, Leerstände, Vergnügungsstätten) erkennbar.

Öffentlicher Raum

Entlang der Straßen im Teilraum fehlt es an Bäumen und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Vor allem die Maximilianstraße und die Leinwanderstraße, die in den EG-Zonen

Abb. 72: Untergenutzte Ecksituation Kolpingstraße



Abb. 73: SWOT-Analyse Teilraum 1

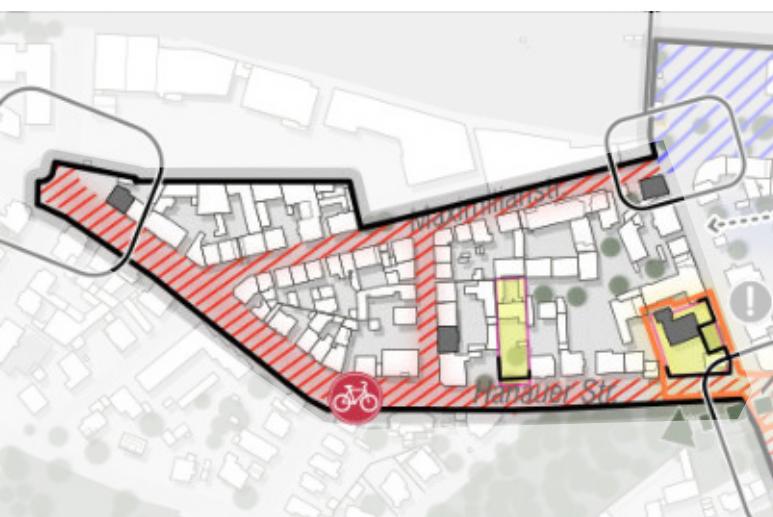


Abb. 74: Sanierungsbedarf Hanauer Straße 24a



Wohnraum aufweisen, können von einer entsprechenden Aufwertung profitieren. Die Radwegeführung ist an der Hanauer Straße zwar vorhanden, jedoch nicht ausreichend breit umgesetzt. Die Radwege enden zum Teil unvermittelt, sodass eine durchgängige gestalterische Vorhebung und möglichst Neuorganisation des Straßenraums als notwendig gesehen werden. Die Straßen befinden sich in einem eher unzureichenden Zustand, vor allem die Maximilianstraße, die besonders durch den ÖV mitbenutzt wird, weist starken Handlungsbedarf auf. Grundsätzlich scheint durch den breiten Straßenraum der Hanauer Straße die Möglichkeit für eine Begründung, z.B. anstelle einzelner Parkstände gegeben. Es besteht das Potenzial, bei einer Umgestaltung der Straßen auch eine neue Flächenverteilung zu Gunsten von Grün und Radverkehr mitzudenken.

Im Jahr 2008 wurde im Rahmen des Sanierungsprozesses eine Umfeldgestaltung beim Sozialkaufhaus der Diakonie fertiggestellt. Dadurch befindet sich hier eine Überquerungsmöglichkeit, was an dieser Stelle die Sicherheit für Fußgänger:innen erhöht. Im weiteren Verlauf der Kolpingstraße ist der Schulweg für die Schüler:innen der Kolpingschule durch farbige Markierungen auf dem Boden angebracht.

Baulücken / Blockinnenbereiche / Unternutzung

Die Blockinnenbereiche sind überwiegend versiegelt und Be-

reiche, die nicht durch Nebengebäude bebaut sind, werden meist durch parkende Kfz genutzt. Hier befinden sich oft mehrgeschossige Nebengebäude, die zum Großteil durch Wohnnutzung belegt sind. Der Block zwischen Maximilianstraße und Kolpingstraße ist trotz des hohen Versiegelungsgrads und des dichten Besatzes an Nebengebäuden von Bäumen durchzogen, vor allem die oben beschriebene Nachverdichtung (Hausnummern 1 und 3) wurde als Innenhof mit Grünflächen gestaltet. Auf Grund der nachträglichen Ergänzungen und Erweiterungen sind die Blocks im Teilraum stark überformt.

Einfach bebaubare Baulücken im klassischen Sinne bestehen im Teilraum kaum. Eine Ausnahme stellt das Grundstück der Hanauer Straße 10 dar, das unmittelbar an die Brandwand der denkmalgeschützten Hausnummer 8 angrenzt. Es wäre zu prüfen, welche denkmalrechtlichen Anforderungen bestehen.

Des Weiteren liegt an der Kreuzung zwischen der Kolpingstraße und der Hanauer Straße eine Fläche, die im Bestand von ruhendem Verkehr und einem ein- bis zweigeschossigen Gewerbebetrieb genutzt wird. Die fensterlose Südfassade der nördlich angrenzenden Kolpingstraße 3 bietet eine gute Ausgangslage zum Anbau. Der bestehende Betrieb könnte bei einem Neubau integriert werden. Aus städtebaulicher Sicht ist

Abb. 75: Mangelhafter Radweg entlang der Hanauer Straße



Abb. 77: Sozialkaufhaus mit Vorbereich



Abb. 76: Blick entlang der Maximilianstraße



Abb. 78: Baulücke neben denkmalgeschütztem Gebäude



eine neue Eckbebauung zur intensiveren Grundstücksnutzung und Ausbildung einer klaren Raumkante zur Kreuzung sinnvoll.

Stärken

- Gründerzeitlich geprägte Bebauung mit teils historischer Blockstruktur
- Mischung aus Wohnen, Dienstleistungen und vereinzelt kulturellen Einrichtungen
- Naherholungsmöglichkeiten durch fußläufig erreichbare Orte wie Pompejanum, Kapuzinerkirche und Mainufer
- Teilweise begrünte Innenhöfe, insbesondere nachträglich gestaltete Innenhöfe mit Aufenthaltsqualität

Schwächen

- Starke Versiegelung und Verkehrsbelastung
- Unzureichend ausgebauten Radverkehrsanlagen, teilweise unvermittelt endend
- Verschieden ausgeprägte Substanzschwächen an Gebäuden
- Hoher Versiegelungsgrad in den Blockinnenbereichen, oft Nutzung als Parkraum
- Gestalterische Defizite im öffentlichen Raum, insbesondere Maximilianstraße (Wohnumfeld) mit starkem Handlungsbedarf

Potenziale

- Verbesserung der Radwegeführung und Umgestaltung der Straßen mit Fokus auf Verkehrsberuhigung
- Klimaanpassung des Straßenraums, z.B. entlang der Hanauer Straße
- Aufwertung der Innenhöfe
- Nachverdichtungsmöglichkeiten, z.B. an der Ecksituation zur Kolpingstraße

5.2. Bahnhofsquartier Bereich West

Bebauungsstruktur und markante Orte

Der gründerzeitlich geprägte Teilraum umfasst die Flächen südlich der Bahn bis zur Weißenburgstraße, zwischen Kolping- und Erthalstraße. Die Bebauungsstruktur setzt sich aus drei Blocks zusammen, die durch die Einbahnstraßen Duccastrasse und Kleberstraße getrennt sind. Die Kleberstraße wird über eine Durchfahrt von der Ludwigstraße aus erreicht und vermittelt durch ihren engen Querschnitt und vor allem im nördlichen Bereich fehlende Raumkanten das Gefühl einer internen Wegeverbindung. Tatsächlich wurden die zwei Blocks historisch gesehen durch den Bau der Frohsinnstraße 29 und Ludwigstraße 1 in der Nachkriegszeit überformt, wodurch sich die heute vorhandene klare städtebauliche Raumkante zum

Abb. 79: SWOT-Analyse Teilraum 2

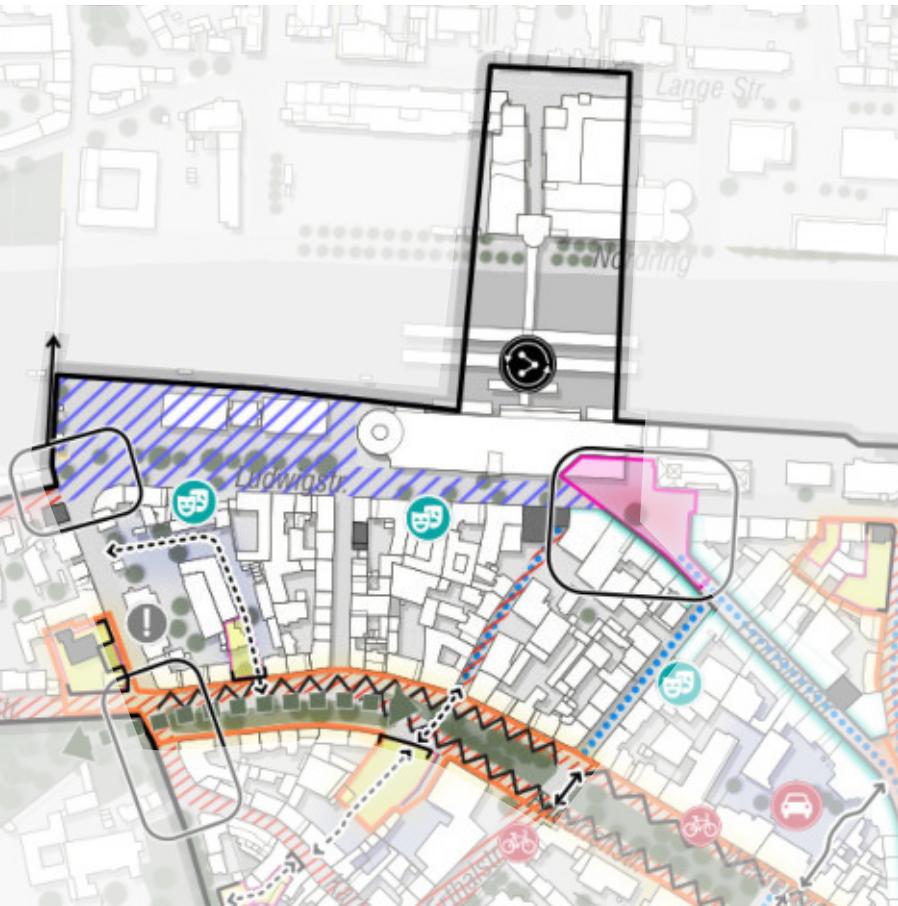


Abb. 80: Dammer Tor Carré und Vorplatz



Abb. 81: Ludwigstraße und Kirchnerhaus



Bahnhofsvorplatz ausbildet. Der Sogeffekt in die belebte Einkaufsmeile „Frohsinnstraße“ mit wichtiger Verbindungsfunction zur Altstadt wird dadurch verstärkt.

Die Baulichkeiten bestehen vorwiegend aus gründerzeitlichen Gebäuden und Nachkriegsbauten, die sich weitgehend am historischen Stadtgrundriss orientieren. Darüber hinaus gibt es einzelne Gebäude aus den Jahren nach 2000: Das wichtigste Beispiel hierfür stellt der umfangreiche Umbau des Areals um den Bahnhof zwischen 2010-2012 dar. Das städtebauliche Projekt brachte eine Aufwertung für das Image und die Ankommensituation in Aschaffenburg mit sich und umfasste eine Umgestaltung der Frohsinnstraße, den Bahnhofsneubau und das Dammer Tor Carré sowie die Stadtteilverbindung zur Anbindung des nördlich angrenzenden Stadtteils Damm.

Ergänzend wurden die Umgestaltung der Ludwigstraße, der Stadtteilpark Damm und die Platzgestaltung am Dammer Tor zwischen 2012-2013 fertiggestellt.

In der Ludwigstraße 19 steht das KirchnerHAUS (erbaut 1862), das Geburtshaus des Künstlers, das heute Ausstellungen beherbergt. Die denkmalgerechte Sanierung 2012 verbesserte die städtebauliche Einbindung, u. a. durch den Wegfall von Stellplätzen. Ein verbliebener Kurzzeitstellplatz, teils von Bussen genutzt, mindert jedoch die Strahlkraft der spät-klassizistischen Fassade. Eine Umgestaltung des Vorbereichs bietet Potenzial. Besonders erwähnenswert sind auch die gründerzeitlichen Bauten in der Erthalstraße, die im Stil der

Neurenaissance und Neubarock sowie Neugotik denkmalgerecht saniert sind. Der ehemalige Ludwigshof Aschaffenburg, heute eine in die Jahre gekommene Passage, bietet erhebliches Aufwertungspotenzial. Eine Neugestaltung könnte nicht nur die Passage beleben, sondern auch die Fußwegeverbindung zur Kleberstraße verbessern und so das Bahnhofsviertel stärken.

Nutzungsstruktur

Auf der dem Bahnhof zugewandten Seite in der Ludwigstraße sind Gastronomie / Hotellerie ansässig, während sich der Teilraum insgesamt vor allem durch Einzelhandel und Dienstleistung, medizinische Versorgung, aber auch einzelne soziale Einrichtungen, Sport und Kultur auszeichnet. Die Nutzungsstruktur in den Blockinnenbereichen ist überwiegend durch die den Hauptgebäuden angeschlossenen Funktionen geprägt. Vereinzelt finden sich auch unabhängig funktionierende Nutzungen (z.B. Tanzschule, Wellnessbetrieb). Wie im gesamten Bahnhofsquartier sind vereinzelt Ansätze eines Trading Down (z.B. durch Billigläden, Leerstände, Vergnügungsstätten) erkennbar.

Öffentlicher Raum

Grundsätzlich ist der Teilraum durch eine starke Versiegelung geprägt. Außer den entlang der Ludwigstraße und im Hof der Kolpingschule bestehenden Bäumen fehlt es an Vegetation

Abb. 82: Bahnhof mit Vorplatz



Abb. 84: Fußgängerüberweg am Bahnhofsvorplatz



Abb. 83: Durchfahrt Kleberstraße, Blick auf Sockelgebäude



Abb. 85: Kolpingschule



im Teilraum und auch zusammenhängende Grünflächen gibt es nicht. Der Teilraum wird verkehrlich dominiert durch den MIV und ÖV sowie parkende Autos im Straßenraum. Besonders im Bereich der Ludwigstraße/ROB sowie am Bahnhofsvorplatz kommt es teilweise zu stockendem Verkehr. Die Straßenräume sind in einem guten bis akzeptablen Zustand, wobei die Umgestaltung der Duccastrasse (2021) als aktuellstes Projekt genannt werden kann. Die Umsetzung einer Baumpflanzung und verkehrlichen Neuordnung zur Einbahnstraße stellt einen positiven Ansatz für den Umgang mit engen Straßenräumen dar. An der Durchfahrt der Kleberstraße ergibt sich eine schlecht belichtete, gestalterisch negative Situation die sich durch die Mauern der Sockelgeschosse zu beiden Seiten noch verstärkt. Eine Umgestaltung zur Fahrradstraße könnte eine attraktive Alternative zur Nutzung der Frohsinnstraße bieten.

Baulücken / Blockinnenbereiche / Unternutzung

Die Blockinnenbereiche sind überwiegend stark versiegelt und Bereiche, die nicht durch Nebengebäude bebaut sind, werden meist durch parkende Kfz genutzt.

Baulücken bestehen lediglich vereinzelt im Teilraum: Zwischen der Duccastrasse 10 und 12 besteht eine Unternutzung durch Parkplätze / Garagen, die Anforderungen an Beleuchtung der benachbarten Giebelwände wäre zu prüfen.

Auf dem Grundstück der Weißenburger Straße 56 wäre eine Schließung der Raumkante nur durch eine umfassende Neuorganisation mit An- bzw. Umbau des bestehenden Wohn- und Geschäftsgebäudes umsetzbar. Zumindest die benachbarten Brandwände bieten eine gute Ausgangslage.

Ein Anbau an die Nordfassade der Kolpingschule scheint grundsätzlich möglich, da der nachträglich ergänzte Fahrstuhl auf ein hier verortetes Treppenhaus schließen lässt. Ein Umbau mit Gebäudeerweiterung auf das nördlich angrenzende Grundstück wäre auch mit Blick auf die Abstandsflächen zur Kolpingstraße 8 möglich.

Abb. 87: Frohsinnstraße 16



Stärken

- Historische Blockstruktur mit teils wertvoller Bausubstanz
- Wichtige innerstädtische Nutzungen wie Einzelhandel, Gastronomie und medizinische Versorgung oder auch das KirchnerHAUS
- Gute Anbindung durch den Bahnhof und die Frohsinnstraße als Verbindungsachse zur Altstadt
- Positive städtebauliche Aufwertung im Bahnhofsumfeld in den letzten Jahren

Schwächen

- Hoher Versiegelungsgrad und wenig durchgrünte Flächen
- Starke Dominanz des motorisierten Verkehrs und mangelnde Fahrradfreundlichkeit
- Gestalterisch unattraktive und schlecht belichtete Bereiche (z.B. Kleberstraße)
- Fehlende Aufenthaltsqualität durch Parkraumdominanz in Blockinnenbereichen
- Einzelne Baulücken und untergenutzte Grundstücke (z. B. in der Duccastrasse)
- Verschieden ausgeprägte Substanzschwächen an Gebäuden

Potenziale

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Umgestaltung verschiedener Stellen sowie einer übergeordneten, grundsätzlichen verkehrlichen Neukonzeption
- Begrünung und Aufwertung der Straßenräume, insbesondere Kleberstraße
- Möglichkeit der innerstädtischen Nachverdichtung auf unternutzten Grundstücken
- Ausbau kultureller und sozialer Nutzungen zur weiteren Belebung
- Ausbau der Durchwegung und anbindung des Offenen Schöntals hin zum Schlossgarten

Abb. 88: Blockinnenbereich zwischen Weißenburger Straße und Frohsinnstraße



5.3. Bahnhofsquartier Bereich Ost

Bebauungsstruktur und markante Orte

Im Teilraum befinden sich fünf Baublocks, die durch die solitären Baulichkeiten entlang der Elisenstraße und der Bahnflächen ergänzt werden. Darunter befindet sich das Parkhaus am Hauptbahnhof (nach 2000) und das massiv wirkende Gebäude der Postbank aus den 1980er- 90er Jahren. Nördlich grenzt das Gebiet an die Bahnflächen sowie nordöstlich an die Kolbornstraße an, östlich wird es durch die Goldbacher Straße und die City Galerie sowie den Park „geschlossenes Schöntal“ definiert.

Der Teilraum mit überwiegend gründerzeitlicher Bebauung weist besonders entlang der Weißenburger Straße außerordentliche Beispiele dieser Epoche auf. Die Häusergruppe von viergeschossigen, denkmalgeschützten Wohn- und Geschäftsgebäuden im südöstlichen Block (Weißenburger Straße 2-8 und Neurenaissance-Eckhaus Goldbacher Straße 1) sticht besonders durch die Ziergiebel, Erker und Balkone und die denkmalgerechte Sanierung hervor.

Im nordöstlichsten Teil des Raumes befinden sich entlang der Goldbacher Straße mehrere Komplexe, die u.a. Kino, Hotel,

Fitnessstudio und verschiedene Büros aber auch Wohnen beherbergen. Auf der linken Seite der Kolbornstraße befinden sich lediglich zwei gründerzeitliche Geschäfts- und Wohngebäude, die Straße selbst endet in einem Parkplatz.

Der Teilraum wird im Vergleich zum Rest der nördlichen Innenstadt stärker durch Ergänzungen aus der Nachkriegszeit geprägt, die vor allem in der Frohsinnstraße und der Heinsestraße vorzufinden sind. Besonders bemerkenswert ist darunter das denkmalgeschützte, siebengeschossige Hotel „Aschaffenburger Hof“ von Karl Rothaug aus den Jahren 1955-1956. Direkt gegenüber befindet sich das fünfgeschossige Gebäude der Commerzbank in der Frohsinnstraße 16, dessen Fassade 2009-2011 saniert und wurde. Ein Parkdeck befindet sich auf dem Dach des Sockelgebäudes entlang der Bodelschwinghstraße und ist in seinem Frontstück zum Alfon-Goppel-Platz hin ausgerichtet.

Die markanten Schöntalpassagen entstanden ebenfalls in der Nachkriegszeit und bilden eine geschlossene Blocksituation innerhalb der historischen Blockstruktur. Durch die Passage kann man von der Goldbacher Straße durch den Block in die Elisenstraße gelangen. Auf Grund der Ausbildung von Terrassen auf dem Erdgeschosssockel könnte die wenig belichtete Ebene der Passage als Angstrau wahrgenommen werden.

Abb. 86: SWOT-Analyse Teilraum 3



Nutzungsstruktur

Wie im gesamten Bahnhofsquartier lassen sich auch in diesem Teilraum Ansätze für einen Trading Down Prozess erkennen. Dieser ist am stärksten in den Erdgeschosszonen der Schöntalpassagen durch Vergnügungsstätten, Billigläden, Kiosks und Kneipen ausgeprägt. In den oberen Geschossen der Passagen befindet sich Wohnraum und die Seniorenresidenz Elisa mit verschiedenen Pflegeangeboten.

Insgesamt liegt der Schwerpunkt der Erdgeschossnutzungen auf Einzelhandel- und Dienstleistungsangeboten, Wohnraum befindet sich entsprechend in den oberen Geschossen. Der Einkaufsbereich kann wie bereits in Vorgängerkonzepten definiert weiterhin als B-Lage bezeichnet werden. Das Bahnhofsviertel (Ost) ist ein medizinischer Schwerpunkt Aschaffenburgs und der Region, mit zahlreichen Fachärzten sowie einem Ärztehaus am Parkhaus des Hauptbahnhofs. Weitere medizinische Versorger konzentrieren sich entlang der Elisen- und Frohsinnstraße.

In diesem Teilraum befinden sich mehrere Hotels. Das Ibis-Hotel in der Elisenstr. nimmt baulich zusammen mit dem Parkhaus eines Möbelhauses einen erheblichen Teil der Hoffläche ein. Bemerkenswert ist eine Agglomeration von Möbelgeschäften um die Bodelschwinghstraße, die insgesamt einen hohen Anteil an Parkraum in den Blockinnenbereichen einnehmen.

Öffentlicher Raum

Die Frohsinnstraße funktioniert als direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Herstallstraße. Der nördliche Auftakt entfaltet aktuell auf Grund des bestehenden Parkplatzes vor dem Gebäude Frohsinnstr. 32 und der allgemein ungeordneten verkehrlichen Situation noch nicht das volle Potenzial. Poller sollen die Straße zukünftig zu einer autofreien Fußgängerzone umwandeln. Eine großzügigere, fließende Platzgestaltung als Entrée an dieser Stelle ist zudem vorstellbar. Der hochqualitative Grünraum „offenes Schöntal“, der den Eingang zur historischen Unteren Stadt bildet und sich ursprünglich innerhalb des Zwingers der Stadtbefestigung befand, kann in diesem Teilraum am Ende der Frohsinnstr. sowie am Beginn der Herstallstr. sowie bei der Luitpoldstr. und Ertalstr. überquert werden und vernetzt den Schlosspark mit dem „geschlossenen Schöntal“ als Grünverbindung. Aufgrund fehlender fußverkehrsfreundlicher Gestaltung ist das westliche Ende des Schöntals nicht erfahrbar. Im Bereich des Herstallturms befindet sich ein Pavillon mit einem Café und Außenbereich.

Die Friedrichstr. setzt sich zusammen aus einer Fahrbahn, einer Busspur und einer Radspur. Letztere weist stark variierende Abschnitte auf, deren Ausbaustand von der Mitbenutzung der Busspur über einen Radfahrstreifen auf dem Bürgersteig bis hin zu einem räumlich von der Busspur und vom Bürgersteig getrennten Radfahrstreifen reicht.

Abb. 89: Weißenburger Straße am offenen Schöntal



Abb. 90: Baulücke in der Elisenstraße



Im Übergang zur Goldbacher Straße wird der Radverkehr teilweise als Schutzstreifen, auf der Busspur oder als Radfahrstreifen weitergeführt. Besonders im Bereich der Kreisverkehre endet der Radweg wegen beengter Platzverhältnisse. Dadurch entsteht ein Konfliktpotenzial. Entlang der Weißenburger Straße, die im Bestand mit zwei Fahrbahnen ausgestattet ist und auf der rechten Seite strassenbegleitenden Parkraum bietet, befindet sich kein ausgewiesener Bereich für den Radverkehr. Die Radverkehrsführung weist zusammenfassend strukturelle Schwächen auf, die durch teils beengte Platzverhältnisse zum Sicherheitsrisiko werden. Durch den ruhenden Verkehr dominieren vor allem die Erthal-, Heinse- und Bodelschwinghstraße. Die Elisenstraße ist dagegen eher durch den fließenden Verkehr belastet, der auf die Goldbacher Straße abbiegt und sich an der Ausmündung staut. Im Jahr 2017 wurde die Querungshilfe an der Heinsestraße im Rahmen des Sanierungsprozesses fertiggestellt, hierbei wurden Hochborden eingebaut und ein Baum gepflanzt.

Die in akzeptablem bis gutem Zustand befindlichen Straßenräume sind insgesamt stark versiegelt und darüber hinaus fehlt es an Vegetation und zusammenhängenden Grünflächen im Teilraum.

Baulücken / Blockinnenbereiche / Unternutzung

Durch die konsequente Lückenschließung in der Nachkriegszeit befinden sich im Teilraum insgesamt wenige Baulücken,

jedoch ist die westliche Seite der Bodelschwinghstraße weiterhin stark fragmentiert. Hier besteht Ergänzungspotenzial, denkbar ist eine Schließung des Blocks durch einen Anbau an die beiden Brandwände. In einer Maximalvariante wäre evtl. auch ein Rückbau des Gebäudes in der Bodelschwinghstr. 9 und die Schließung der Raumkanten zu Bodelschwinghstr. und Elisenstr..

Direkt nebenan befindet sich eine „klassische“ Baulücke zwischen der Elisenstraße 25 und 29, die durch die Brandwände auf den benachbarten Grundstücken eine vorteilhafte Ausgangslage für eine Nachverdichtung bietet. Die Blockinnenbereiche sind überwiegend stark versiegelt und Bereiche, die nicht durch Nebengebäude bebaut sind, werden meist durch parkende Kfz genutzt. Im Vergleich zur gesamten nördlichen Innenstadt sind die Blocks und auch die Grundstückszuschnitte großzügiger angelegt. Eine (stellenweise) öffentliche Durchwegung oder eine (teilweise) Entkernung und Umgestaltung der Blockinnenbereiche könnte somit durch die größeren Einzelflächen unkomplizierter in sinnvolle Realisierungsphasen eingeteilt werden.

Der Bereich zwischen Elisenstraße und Glattbacher Überfahrt zeichnet sich aus durch eine vergleichsweise geordnete Nutzung im Innenbereich, überwiegend handelt es sich um eingeschossige Garagen oder ebenerdige Stellplätze. Eine öffentliche Durchwegung besteht bereits, weshalb eine weitere Qualifizierung des Innenbereichs als verhältnismäßig we-

Abb. 91: Baulücke in der Bodelschwinghstraße



Abb. 92: Bahnhofsvorplatz / Auftakt der Frohsinnstraße



Abb. 93: Schöntal-Passagen, westlicher Hof



nig aufwändig erscheint. Direkt anschließend daran befindet sich die Brachfläche zwischen der Glattbacher Überfahrt und den Baulichkeiten des Kinopolis / der Kolbornstraße. Vergangene Planungen zu einer Pflegeeinrichtung mit Wohnnutzung wurden auf Grund der anspruchsvollen Lage vorerst nicht weiterverfolgt, zukünftig kann die Fläche zum Beispiel auch ein Potenzial für eine Aktivierung als Logistik-Hub für die Innenstadt bieten. Eine durch ein eingeschossiges Gebäude untergenutzte Fläche befindet sich an der Kreuzung Elisenstraße / Glattbacher Überfahrt mit evtl. Potenzial einer schlanken Bebauung oder einer freiräumlichen Bespielung. Das Grundstück ist Eigentum der Aschaffenburger Versorgungs-GmbH (AVG). Es ist mit zu prüfen ob eine Verlegung oder neue, ansehnlichere Einbindung der Infrastruktur denkbar wäre.

Stärken

- Hoher Bestand an gründerzeitlichen, teils denkmalgeschützten Gebäuden
- Wichtige innerstädtische Nutzungen wie Hotels, Einzelhandel und medizinische Einrichtungen
- Stadtbildprägende Bauwerke wie z.B. Hotel Aschaffenburger Hof und Weißenburger Straße 2-8
- Enges Netz bestehender interner Wegeverbindungen/ Passagen innerhalb des Quartiers

Schwächen

- Hoher Versiegelungsgrad, wenig Grünflächen und Aufenthaltsräume
- Trading-Down-Tendenzen insbesondere in den Schöntalpassagen mit unattraktiven Nutzungen
- Unterschiedlich ausgeprägte Substanzschwächen an Gebäuden
- Fragmentierte Blockstruktur mit teils überdimensionierten Nachkriegsbauten, die das Stadtbild beeinträchtigen
- MIV-dominierte Bereiche ohne attraktive Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer

Potenziale

- Aufwertung der Passagen und Durchwegung durch gestalterische und funktionale Verbesserungen
- Begrünung und Entsiegelung zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Neuorganisation des Verkehrsraums mit mehr Rücksicht auf Rad- und Fußverkehr
- Möglichkeit der Nachverdichtung auf untergenutzten Flächen zur Stärkung des Wohn- und Dienstleistungsstandorts, insbesondere große Potenzialfläche entlang der Glattbacher Überfahrt
- Kulturelle und soziale Belebung durch ergänzende Nutzungen in Erdgeschosszonen sowie mehr Zugeständnis im öffentlichen Raum für bestehende EG-Nutzungen

Abb. 94: Brachfläche bei Glattbacher Überfahrt



5.4. Untere Stadt Bereich West

Bebauungsstruktur und markante Orte

Das ISEK-Gebiet „Untere Stadt West“ erstreckt sich von der Luitpoldstraße bis zum Kapuzinerkloster und ist durch eine vielfältige Bebauungsstruktur geprägt. Es grenzt an bedeutende städtische Sehenswürdigkeiten wie das Schloss Johannisburg und das Kapuzinerkloster, die kulturelle und historische Ankerpunkte sind.

Ein charakteristisches Merkmal dieses Bereichs ist der Übergang von der historischen Altstadt, insbesondere im Bereich der Karlstraße und des Kapuzinerplatzes, zu den urbaneren Strukturen entlang der Erthalstraße bis hin zur Achse des Schöntals. Entlang der Friedrichstraße dominieren großmaßstäblichere Baukörper mit zentralen Nutzungen wie Hotels, Banken, dem Amtsgericht und einem Tagungszentrum.

Trotz moderner Entwicklungen ist der historische Stadtgrundriss erhalten geblieben, ebenso wie einige historische Fassaden. Markante Orte innerhalb des Teilbereichs sind:

- Die Steinmetzschule mit dem Marstallplatz,
- Die Stadthalle als zentraler Veranstaltungsort,
- Das barocke Stadtschloss mit seinen umgebenden Freiflächen, insbesondere dem Schlossgarten,

- Die Stadtbibliothek als kulturelle Einrichtung,
- Die Kirche St. Agatha,
- Das Veranstaltungszentrum Martinushaus.

Während große Teile des Gebiets neu entwickelt wurden, besteht insbesondere um die Raiffeisenbank an der Luitpoldstraße noch Nachverdichtungspotential. Der eingeschossige Flachbau bietet hierbei eine Chance zur städtebaulichen Weiterentwicklung. Die angrenzende Stadthalle als markante Figur weist erheblichen Sanierungsbedarf auf. Weitere Sanierungsmängel sind vor allem entlang der Karlstraße sichtbar, während andere Bereiche bereits erneuert wurden und in gutem baulichem Zustand sind.

Nutzungsstruktur

Das Gebiet bildet eine Übergangszone zwischen überwiegend wohnlich geprägten Bereichen westlich der Karlstraße und einer urbaneren Innenstadtnutzung mit großmaßstäblicher Architektur und Geschäftsbereichen. Die Karlstraße ist durch Dienstleistungen, ein Hotel und einzelne Geschäfte geprägt und weist vereinzelte Leerstände auf. Der Bereich um die Stadthalle und der Schlossplatz spielen eine wichtige Rolle als Verwaltungs- und Veranstaltungsort. Es finden regelmäßig Veranstaltungen, Märkte und Feste statt. Das Martinushaus ergänzt diesen Bereich als Tageszentrum.

Abb. 95: SWOT-Analyse Teilraum Untere Stadt Bereich West

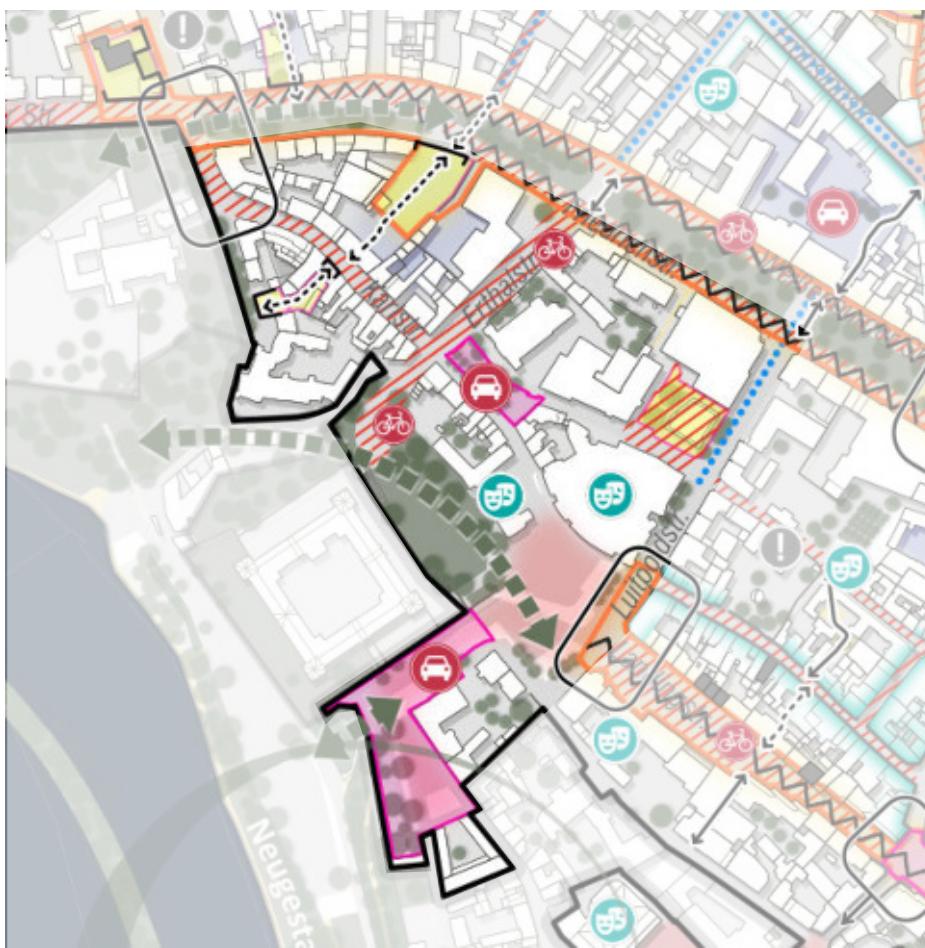


Abb. 96: Raiffeisenbank Luitpoldstraße



Abb. 97: Karlstraße, Blick auf Agathaplatz



Öffentlicher Raum

Im Teilraum liegen bedeutende öffentliche Plätze und Räume. Schlossplatz befindet sich ein zentraler Veranstaltungs- und Treffpunkt in prominenter Lage. Er erstreckt sich von der Stadthalle bis zum Main. Der Teilraum direkt vor dem Schlossseingang ist derzeit dem ruhenden Verkehr vorbehalten und bietet keine Aufenthaltsqualität. Der Bereich vor der Stadthalle wird für Märkte und Veranstaltungen genutzt, entspricht aber in seiner Gestaltung nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine qualitätsvolle Gestaltung öffentlicher Räume. Durch den Bau des Mainuferliftes konnte die Frequentierung des Bereiches erhöht und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Dadurch wird eine höhere Besucher:innenfrequenz erwartet. In diesem Zusammenhang wird deutliches Aufwertungspotential sichtbar. Es erscheint sinnvoll, eine verbesserte Fußverkehrsführung und attraktivere Aufenthaltsbereiche im Zusammenhang mit einer klimaangepassten Gestaltung zu realisieren.

Die weiteren öffentlichen Plätze in diesem Teilraum sind der Marstallplatz und der Agathaplatz. Der Marstallplatz ist durch seine Randnutzung als Parkfläche für Anwohner:innen beeinträchtigt, bietet jedoch durch seine Beschattung einen angenehmen Aufenthalts- und Rückzugsort. Fehlende Möblierung und die unstrukturierte Gestaltung der Übergangsbereiche

zum Schlossplatz stellen jedoch Mängel dar. Trotz der prominenten Lage fehlt es an Plätzen, an Sitz- und Erholungsmöglichkeiten.

Der Agathaplatz, als wichtige Verbindung zwischen der Karlstraße und der Umgebung der Stadthalle, wird derzeit durch ruhenden Verkehr dominiert. Die räumliche Nähe zu zwei Parkhäusern bietet Ausweichmöglichkeiten, bei einer Umgestaltung könnten Parkplätze substituiert werden. Aufenthaltsraum. Auch die Grünvernetzung zwischen dem Mainufer und der Altstadt weist noch Entwicklungspotential auf. Besonders die Übergänge zwischen Quartier und Umgebung könnten verbessert werden, z.B. die Verbindungen über die Erthalstraße sowie die Friedrich-/Weißenburger Straße sowie die ost-westliche Verknüpfung über die Luitpoldstr.

Baulücken / Blockinnenbereiche / Unternutzung

Im Untersuchungsgebiet gibt es mehrere Baulücken mit Nachverdichtungspotenzial. Eine größere Brachfläche an der Friedrichstraße neben dem Amtsgericht wird derzeit temporär von diesem genutzt, kann jedoch in Zukunft neu entwickelt werden. Zudem gibt es eine Baulücke an der Karlstraße sowie eine weitere am Kapuzinerplatz, die aktuell als privater Parkplatz dient. Neben der baulichen Schließung dieser Lücken besteht die Möglichkeit, durch eine öffentliche Erschlie-

Abb. 98: Kirche St. Agatha und Erthalstraße



Abb. 99: Blick auf Baulücke Kapuzinerplatz und Rückseiten Karlstraße



Abb. 100: Baulücke Friedrichstraße



ßung über Hinterhöfe und Parkplatzflächen eine verbesserte Wegeverbindung zwischen dem Kapuzinergarten, der Karlstraße und der Friedrichstraße zu schaffen.

Stärken

- Attraktive historische Blockstruktur
- Wichtige Innenstädtische Nutzungen mit Außenwirkung
- Wenige Sanierungsdefizite und wenige Baulücken / Leerstände

Schwächen

- Mangelnde Verknüpfung zwischen Altstadt und Bahnhofsquartier über die Friedrichstraße bzw. Weißenburger Straße
- Erheblicher Sanierungsbedarf an öffentlichen Gebäude (Stadthalle)
- Gestaltungsbedarf der Oberflächen der Karlstraße
- Aufwertungsbedarf der (privaten) versiegelten Innenhöfe
- Insgesamt wenige entsiegelte Flächen

Potenziale

- Stärkung der kleinräumlichen Erschließung im Teilraum und der übergeordneten Verbindungen über die Hauptverkehrsstraßen für den Fußverkehr
- Aufwertungspotenziale an den Hauptachsen wie der Luitpoldstraße und der Erthalstraße
- Stärkung der klimaangepassten Gestaltung an öffentlichen Plätzen
- Schließung der noch verbleibenden Baulücken zur Schaffung von Wohnraum oder ergänzenden Nutzungen
- Attraktive Aufenthalts- und Willkommensorte mit Entwicklungspotential (z.B. Marstallplatz, Schlossplatz)

Abb. 101: Schlossplatz mit Bibliothek und Stadthalle



Abb. 103: Am Marstallplatz mit Blick auf Schloss



Abb. 102: Parkplatz am Schlossplatz



Abb. 104: Schlossgarten



5.5. Untere Stadt Bereich Ost

Bebauungsstruktur und markante Orte

Die Untere Stadt bildet den historischen Kern der Aschaffenburger Innenstadt und ist von zentraler Bedeutung für das städtebauliche und kulturelle Gefüge der Stadt. Sie erstreckt sich im Südosten des ISEK- und VU-Kulissen-Gebiets und umfasst wesentliche Einkaufsbereiche wie die Herstallstraße sowie das eng verzweigte Wegenetz der Bader-, Enten- und Rießengasse. Diese Struktur prägt das Erscheinungsbild von Aschaffenburg und ist entscheidender Teil des wirtschaftlichen und kulturellen Lebens der Stadt.

Die Herstallstraße bildet als Haupteinkaufsstraße das wirtschaftliche Zentrum, während die Luitpoldstraße als historische Hauptachse mit ihren repräsentativen Gebäuden sowohl für den Verkehr als auch für die städtebauliche Struktur von großer Bedeutung ist. Geplante Umgestaltungsmaßnahmen, wie eine attraktive Umgestaltung der Luitpoldstr., sollen die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich verbessern und zur Steigerung der Lebensqualität beitragen.

Der östliche Teilbereich der Unteren Stadt zeichnet sich durch eine kleinteilige mittelalterliche Altstadtstruktur aus, die sich über eine kompakte Blockstruktur bis zur Würzburger Straße erstreckt. Die Blöcke werden durch ein engmaschiges Wege- netz erschlossen, wobei teilweise Fußgängerzonen und ver-

kehrsberuhigte Bereiche die Nutzung für den Fußverkehr fördern. Trotz Zufahrtseinschränkungen wird die Aufenthaltsqualität durch Autos in den Gassen beeinträchtigt. Im Süden und Osten dominieren die charakteristischen Altstadtbauten mit bis zu vier Stockwerken, die das historische Erscheinungsbild prägen. Westlich der Herstallstraße finden sich größere, städtebauliche Strukturen, vor allem entlang der Friedrich- und Luitpoldstraße.

Die Blockinnenbereiche sind im Allgemeinen stark überbaut und weisen einen hohen Versiegelungsgrad auf. Hier dominieren Nebengebäude, die oft als Abstellflächen oder für den ruhenden Verkehr genutzt werden. Besonders auffällig ist die private Hofsituation an der Entengasse, die einen deutlichen Aufwertungsbedarf aufweist. In der Steingasse und der Treibgasse ist ebenfalls ein erhöhter Sanierungsbedarf an den Gebäuden festzustellen. Einige Blöcke, wie die an der Betgasse, wurden in der Sanierungsphase neu strukturiert, sodass sie heute zwei Innenhöfe bilden, wobei der südliche Block durch private Gärten einen relativ hohen Grünanteil aufweist.

Dennoch gibt es in diesem Teilraum Herausforderungen: Die Tunnelführung der Landingstraße stellt eine bedeutende Barriere dar, die den Verkehrsfluss und die Aufenthaltsqualität im Innenstadtkern beeinträchtigt. Die Landingstraße weist städtebauliche Defizite auf, die sich nicht nur im Erscheinungsbild der Straßen, sondern auch im baulichen Zustand der Gebäude widerspiegeln und einen hohen Sanierungsbedarf zeigen.

Abb. 109: SWOT-Analyse Teilraum 5

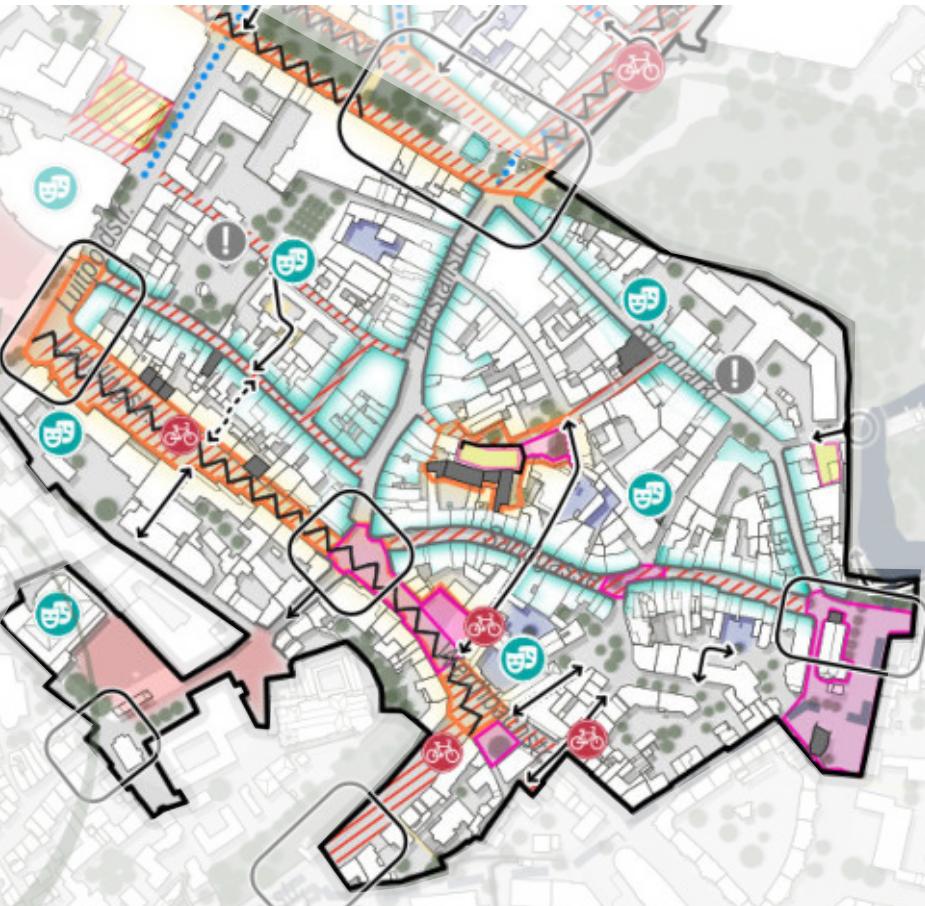


Abb. 110: Herstallstraße



Abb. 111: Sandgasse Ecke Ohmbachgasse



Der südöstliche Bereich wird durch die Wermbachstraße und die Würzburger Straße erschlossen, die als Haupttrouten in die Innenstadt dienen. Der Stadteingang an der Würzburger Straße bildet zusammen mit der Parkanlage Schöntal und der historischen Sandkirche den östlichen Stadteingang. Dieser Übergang weist gestalterische Defizite auf, insbesondere im Bereich der Zufahrt zur Tiefgarage Alexandrastraße und im Übergang von der stark befahrenen Würzburger Straße zum verkehrsberuhigten Bereich der Sandgasse.

Markante Orte wie das Museumsquartier tragen zur kulturellen Aufwertung bei und stärken die Bedeutung der Unteren Stadt als zentralen Ort für Kunst und Kultur.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Bebauungsstruktur der Unteren Stadt aus einer Mischung aus historischen Bastrukturen und modernen, teilweise größeren Neubauten geprägt ist. Während einige Bereiche wie das Museumsquartier und der Roßmarkt von baulichen Aufwertungen profitieren, gibt es in anderen Bereichen, insbesondere in den Blockinnenbereichen und an den Übergängen zwischen Altstadtbereich über die Hauptverkehrsstraßen, noch Potenzial für gezielte Entwicklungs- und Sanierungsmaßnahmen.

Nutzungsstruktur

Die Nutzungsstruktur der Aschaffenburger Altstadt ist durch eine intensive Nutzungsmischung geprägt, insbesondere in den Erdgeschosszonen. Die Herstallstraße weist eine hohe Dichte an Einzelhandelsflächen auf, während auch in der Sandgasse und am Roßmarkt zahlreiche Geschäfte angesiedelt sind. Gastronomische Betriebe und Dienstleistungen dominieren das Stadtbild, besonders in der Treibgasse, der Herstallstraße und an der Wermbachstraße. Am Roßmarkt befindet sich zudem ein großes Seniorenheim.

Vereinzelte Leerstände sind vorhanden, prägen jedoch nicht das Stadtbild. In der Sandgasse gibt es Geschäfte mit einfachem Sortiment. Die Wermbachstraße zeichnet sich durch eine heterogene Nutzung aus. In den Obergeschossen der Aschaffenburger Innenstadt überwiegt eine Wohnnutzung, ergänzt durch Büro- und Lagerräume.

Kulturelle Einrichtungen wie das Kultur- und Veranstaltungszentrum Colos-Saal und das Kino Casino tragen zur Lebendigkeit der Altstadt bei.

Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum weist im Teilraum einen funktionalen Charakter auf, der sich in der Gestaltung der Straßen und



Abb. 105: Café Künstlertreff

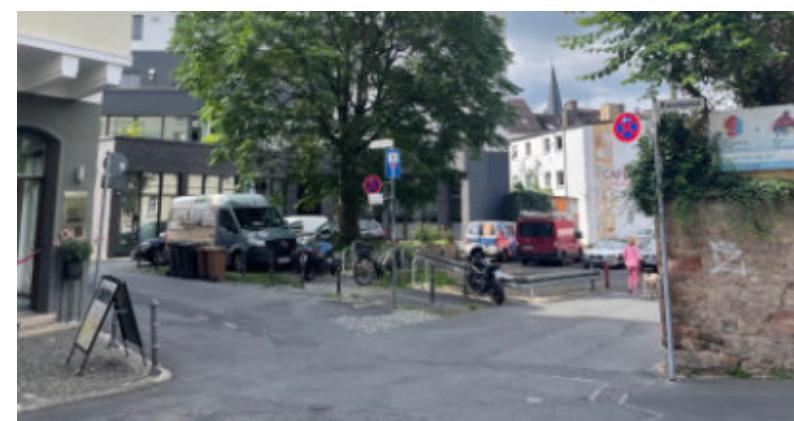
Abb. 106: Freihofplatz (unten)



Abb. 107: Pfaffengasse (unten)



Abb. 108: Öffentlicher Raum Badergasse, Riesengasse (unten)



Gassen widerspiegelt. Die Herstallstraße, Teile des Roßmarktes und Teile der Sandgasse sind als Fußgängerzone ausgewiesen und auch als solche wahrnehmbar. Die übrigen Gassen sind Mischverkehrsflächen, die als verkehrsberuhigter Bereich klassifiziert und somit für den motorisierten Individualverkehr freigegeben sind. Insbesondere die Sandgasse und der Roßmarkt wirken in gestalterischer und nutzungsstruktureller Hinsicht als ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr bestimmt, sodass durchfahrende Pkws als störend empfunden werden.

Der öffentliche und private Raum ist somit stark vom Verkehr geprägt, Aufenthaltsqualität, nutzungsgerechte Treff- und Kommunikationszonen sowie Grünflächen bzw. Bäume und Pflanzbeete fehlen bis auf wenige Ausnahmen. Dies betrifft insbesondere die Bereiche Badergasse, Sandgasse zwischen Sandkirche und Ohmbachsgasse und den Bereich um den Freihofsplatz. Eine ruhige Aufweitung in der engen Altstadtbebauung stellt hingegen Wolfsthalplatz dar. Durch den Baumbestand und die entsiegelten Flächen ist hier auch in den Sommermonaten ein angenehmer Aufenthalt möglich. Jedoch wird dieser Platz häufig durch falschparker zweckentfremdet, was sowohl die Aufenthaltsqualität als auch seine historische Bedeutung als Gedenkstätte mindert.

Der Freihofsplatz weist gestalterische Defizite auf und wird aufgrund seines Zustandes seiner Funktion als zentraler Platz und Eingangsbereich nicht gerecht. Eine Aufenthaltsqualität ist nicht gegeben. Für den Bereich wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das die Errichtung einer Mobilitätsstation vorsah. Die Planungen wurden jedoch aus Kostengründen nicht weiter verfolgt. Ein Gestaltungskonzept, das sowohl nutzungsstrukturelle als auch städtebauliche Kriterien berücksichtigt, sollte nun angestrebt werden. Der Freihofsplatz mündet über die Freihofsgasse in die Geschäftszone der Sandgasse. Diese ist als Fußgängerverbindung insbesondere hinsichtlich einer barrierefreien Durchwegung ausbaufähig.

In der Nachbarschaft des Freihofplatzes befindet sich der Schönborner Hof. Die unter Denkmalschutz stehende Hofanlage wird als Museum und Archiv genutzt. Zentral gelegen bildet sie einen repräsentativen Ort im Stadtgefüge der Altstadt. Das Gebäude umgibt einen großzügig gepflasterten Innenhof. Gestalterisch ist die Einbettung des Hofes in seine Umgebung gestört durch den Kreisverkehr Wermbachstraße/ Löherstraße, der als Stadteingang vom MIV hochfrequentiert wird. Die Platzflächen in und um den Schönborner Hof eignen sich für eine Umgestaltung, um Ansprüchen einer zukunftsgerichteten Stadtgestaltung zu entsprechen.

Abb. 112: Zugang Innenstadt und Schöntal



Materialien und Zustand der Oberflächen

Die Straßen- und Wegeoberflächen im Bereich der Aschaffenburger Innenstadt weisen eine Bandbreite an Zuständen und Gestaltungsqualitäten auf. Ein einheitlicher Standard lässt sich vor allem in den Bereichen Herstallstraße, Roßmarkt und Pfaffengasse erkennen, wo die Oberflächen nach dem Stadtbodenkonzept mit Großpflaster und Betonsteinpflaster gestaltet wurden. Diese Materialien und Verlegearten tragen zur Kohärenz der städtischen Gestaltung bei und schaffen ein ansprechendes und funktionales Stadtbild. Diese Entwicklungen tragen nicht nur zur Verbesserung der städtebaulichen Qualität rund um das Schloss bei, sondern fördern auch die Attraktivität des gesamten Bereichs.

In anderen Bereichen des Teilraums sind die Pflasterflächen an vielen Stellen beschädigt, unregelmäßig oder gebrochen, was die barrierefreie Nutzung der Straßen und Wege erschwert. Besonders auffällig ist dies in der Sandgasse, wo zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten ein Leitstreifen aus Asphalt aufgebracht wurde. Dieser erfüllt zwar seinen praktischen Zweck, trägt jedoch wenig zur ästhetischen Aufwertung des Stadtbildes bei. Zudem ist die Sandgasse mit Wabenpflaster verlegt, das nicht mehr den heutigen Gestaltungsprinzipien des Stadtbodenkonzeptes entspricht. Weiterer Handlungsbedarf besteht im Bereich des Stiftplatzes zum

Rathaus und als Anbindung an die Pfaffengasse ist das Ziel die Barrierefreiheit mittels eines Komfortstreifens zu erhöhen, um das Kopfsteinpflaster besser begehbar zu machen.

Ein Beispiel für in die Jahre gekommene Materialien und Qualität der Oberflächen sind die Flächen des Freihofplatzes und der Freihofsgasse sowie der Erbsengasse. Hier befindet sich heute noch das historische Basaltsteinpflaster. Trotz der hochwertigen Materialwahl sind heute einige Stellen aufgebrochen und schlecht begehbar. Ausbesserungsmaßnahmen wurden in Asphalt ausgeführt, was das Erscheinungsbild negativ beeinflusst.

Eine zusammenhängende und durchgängige Gestaltung ist nicht erkennbar. In einigen Bereichen wurden hochwertige Materialien und gestalterische Ansätze umgesetzt, jedoch sind viele Straßen und Wege durch unregelmäßige Pflasterungen und unzureichende Reparaturen in ihrer Qualität beeinträchtigt. Um die Aufenthaltsqualität und die Barrierefreiheit zu verbessern, bedarf es einer konsistenten und zukunftsorientierten Aufwertung der Oberflächen im gesamten Stadtgebiet. Der hohe Versiegelungsgrad der Oberflächen führt zudem zu Einschränkungen in der Oberflächenentwässerung. Offene Rinnen, wassergebundene Decken oder auch Rasengittersteine fehlen im Stadtbild bislang, was zu einer un-

Abb. 114: Badergasse



Abb. 113: Baulücke Hinter der Eich



zureichenden Wasserableitung und damit zu potenziellen Problemen bei Starkregenereignissen führen kann.

Baulücken / Blockinnenbereiche / Unternutzung

Mit dem Lückenschluss der im ISEK von 2010 prominenten Baulücke an der Herstallstraße/ Roßmarkt wurde die letzte größere Baulücke in dem Teilbereich geschlossen. Als noch vorhandene Baulücke ist die Parkplatzfläche in der Badergasse zu nennen, die sich in der Maximalvariante mit dem Anbau an die Brandwände von der Badergasse 4 und Feuergässchen 2 ausdehnt. Mit einer Bebauung würde die Raumkante geschlossen und die Platzsituation Badergasse/ Feuergäßchen gefasst werden (s. Maßnahme 5.1). Eine weitere findet sich in der Straße Hinter der Eich. Hier könnte durch ein Anbau an die vorhandenen Brandwände Wohnraum mit attraktiver Lage am Park Schöntal geschaffen werden.

In dem Block Badergasse/ Feuergässchen sind die Innenhofbereiche stark überbaut, ein Rückbau der angrenzenden Mauer zur Öffnung des Feuergässchen würde die Möglichkeit einer öffentlichen Aufenthaltszone in der dicht bebauten Stadt eröffnen. Potenzial für attraktive Wohnlagen besteht durch die Baulücke „Hinter der Elch“. Perspektivisch könnten Hofkonzepte dazu beitragen die überbauten Hinterhofbereiche und Rückseiten neu zu denken, ggf. durch Zusammenlegung, Bespielung, Aufwertung, Neuordnung.

Stärken

- Attraktive historische Baustuktur
- Urbane Mischung aus Wohnen, Handel, Gastronomie und Dienstleistungen
- Fußgängerzone mit funktionierendem Einzelhandelsbesatz und kaum Leerständen
- Unmittelbar angrenzend an Erholungsbreiche wie dem Park Schöntal

Schwächen

- Mangelnde Verknüpfung zwischen Altstadt und Bahnhofsquartier über die Friedrichstraße bzw. Weißenburger Straße
- Landingstraße bzw.-tunnel als deutliche räumliche Barriere in der Altstadt
- Teilweise störende Verkehrsführung führt zu starken Verkehrsaufkommen in der Innenstadt (z.B. Kreisel Stiftarchiv, Luitpoldstraße)
- Gestaltungsbedarf der Oberflächen der Hauptfußwege und -plätze
- Teilweise fehlende Fuß- und Radüberwege, z.B. über Wembachstraße
- Aufwertungsbedarf (privaten) versiegelte Innenhöfe
- Mit Ausnahme Wolfsthalplatz wenige beschattete Aufenthaltsräume

Abb. 117: Wembachstraße



Potenziale

- Stärkung der kleinräumlichen Erschließung im Wegenetz und der übergeordneten Verbindungen über die Hauptverkehrsstraßen für den Fußverkehr
- Aufwertungspotenziale an den Hauptachsen wie der Landingstraße und Luitpoldstraße
- Sanierung gebietsprägender Gebäude wie der VHS und dem Herstallcenter zur Stärkung als Nutzungszentrum

- Sicherung und Stärkung der kulturellen Nutzungen im Altstadtbereich, z.B. des Kunstlandings
- Schließung der noch verbleibenden Baulücken an der Badergasse und Hinter der Elch zur Schaffung von Wohnraum

Abb. 116: Tunnel Landingstraße



Abb. 115: Landingstraße





6. STÄDTEBAULICHE LEITLINIEN

6.1. Zukunftsvision für die Innenstadt

Die Innenstadt soll auch in Zukunft das Herz der Stadt Aschaffenburg bleiben. Als zentrale Mitte, Kultur-, Einkaufs- und Erlebnisort aber auch als lebenswerter Ort zum Wohnen und Arbeiten. Der rasante Strukturwandel, zukünftige Anforderungen an Mobilität und Verkehr sowie die Anpassung an die Folgen des Klimawandels sind Herausforderungen, denen gerade im Zentrum der Stadt mit hoher städtebaulicher Qualität begegnet werden will. Vor dem Hintergrund der historisch gewachsenen Stadt ist eine besondere Sensibilität in diesem Anpassungsprozess von großer Bedeutung.

Das ISEK baut auf vier Querschnittsthemen auf, die umfassend auf die Innenstadt der Zukunft einwirken, und unterscheidet darunter in fünf Handlungsfeldern:

Querschnittsthemen:

- Städtebau
- Klimaschutz und -anpassung
- Energiewende
- Inklusion

Handlungsfelder:

- Wohnen und soziale Infrastruktur
- Grünräume und Erholung
- Mobilität und Vernetzung
- Lokale Wirtschaft
- Tourismus & Kultur

Die Nachhaltigkeitsziele der Stadt und insbesondere deren Handlungsfelder überschneiden und ergänzen sich mit der Zukunftsvision aus Sicht der Stadtentwicklung. Die folgenden

Städtebau | Klimaschutz und -anpassung | Energiewende | Inklusion

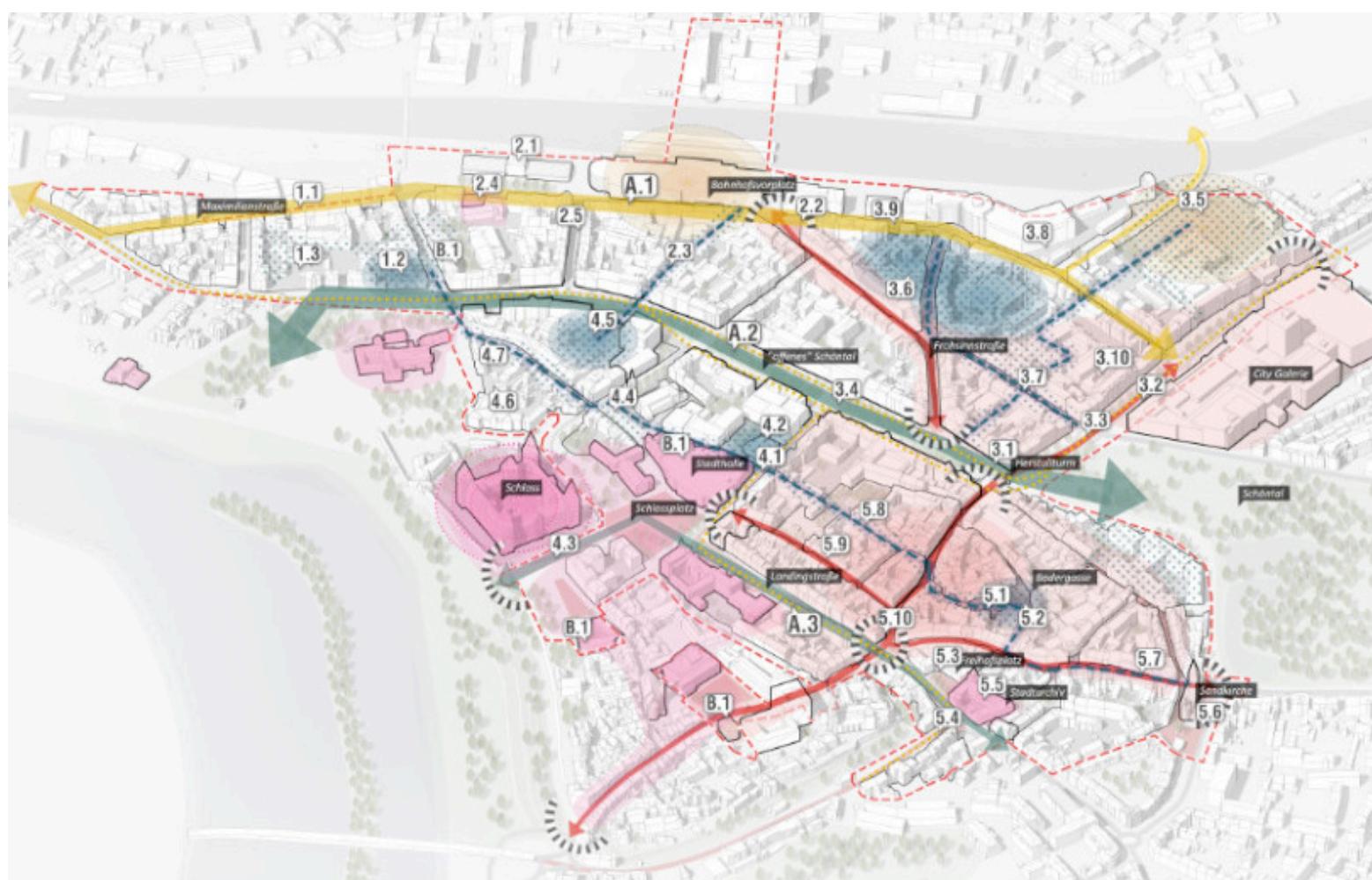
Wohnen und soziale Infrastruktur
Innenstadt beleben

Grünräume und Erholung
Innenstadt genießen

Mobilität und Vernetzung
Innenstadt anbinden

Lokale Wirtschaft
Innenstadt erleben

Tourismus & Kultur
Innenstadt besuchen



Seiten beschreiben die inhaltlichen Hintergründe der Querschnittsthemen und Handlungsfelder und zeigen an den entsprechenden Stellen die Verknüpfung mit der Agenda 2030 der UN, zu der sich Aschaffenburg bekennt. In dem dargestellten Plan sind die räumlichen Schwerpunkte für die jeweiligen Handlungsfelder dargestellt (s. Abbildung vorherige Seite). So soll auch weiterhin die von Einzelhandel und Gastronomie belebte Achse über Frohsinnstr., Herstallstr. und Dalbergstr. mit den seitlichen Zuläufern über Sandgasse und Steingasse das Kernstück der lokalen Wirtschaft darstellen. Die einzelnen Teilbereiche sollen besser miteinander verbunden und somit zusammenhängender erlebbar gemacht werden. Diese Achse soll durch die zwei grünen Bänder über die Weißenburger Str./Friedrichstr. und die Landingstr. unterbrochen werden, die zukünftig einen besseren Zugang zu Grünflächen in der Innenstadt ermöglichen sollen. Für das Handlungsfeld Mobilität und Vernetzung stellt die Verkehrsverbindung entlang des Bahnhofs über Maximilianstr., Ludwigstr. und Elisenstr. einen wichtigen Schwerpunkt dar. Der bisher stark vom MIV und Busverkehr belastete Verkehrsraum soll zukünftig stärker verkehrsberuhigt werden und dem Umweltverbund eine höhere Priorität zugeteilt werden. Daneben werden gerade in den Straßenräumen Weißenburger Straße/Friedrichstraße und Landingstraße bauliche Anpassungen notwendig sein, um dort die grünen Bänder zu ermöglichen. Im Handlungsfeld Wohnen und soziale Infrastruktur können kleine und größere Quartiersentwicklungen auf der Brachfläche an der Glattbacher Überfahrt, neben dem Amtsgericht oder in der Badergasse neue Impulse in den jeweiligen Teilbereichen der Innenstadt geben. Für Tourismus und Kultur gilt es die wichtigen touristischen bzw. kulturellen Highlights im Umfeld des Schlosses und darüber hinaus städtebaulich noch stärker in den Stadtraum zu integrieren.

6.2. UN Agenda 2030 in Aschaffenburg

Im Jahr 2020 hat sich der Stadtrat auf Empfehlung des Agenda21-Beirats einstimmig zur Unterzeichnung der Musterreso-

lution „2030 – Agenda für Nachhaltige Entwicklung“ (vom Deutschen Städtetag und des Rates der Gemeinden und Regionen Europas) entschlossen. Hier sind die 17 globalen Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs) enthalten. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Verstädterung spielen die Kommunen bei der Umsetzung der Ziele eine zentrale Rolle. Im Nachhaltigkeitsbericht der Stadt Aschaffenburg (Berichtsjahr 2021) wird auf die Nachhaltigkeitsziele Bezug genommen und insbesondere ortsspezifische, individuell beschriebene Handlungsfelder mit jeweils dazugehörigen Aspekten dargestellt.

Im Prozess 2019-2020 hat der Agenda21-Beirat fünf Nachhaltigkeitsziele herausgestellt, die eine besondere Beachtung und Bewertung finden sollen. Besonders hervorgehoben wurden die SDGs 1 (Keine Armut), 11 (Nachhaltige Städte und Gemeinden), 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz), 15 (Leben an Land) und 16 (Frieden und Gerechtigkeit). Dabei stehen zentrale Handlungsfelder wie bezahlbarer Wohnraum, nachhaltige Mobilität, Biodiversitätsschutz sowie soziale Teilhabe und Inklusion im Fokus. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf Klimaschutz und-anpassung, etwa durch die Förderung grüner Infrastruktur, energetische Sanierung von Bestandsgebäuden und nachhaltige Mobilitätslösungen. Gleichzeitig werden wirtschaftliche und kulturelle Aspekte berücksichtigt, um die Innenstadt zu beleben und soziale Gerechtigkeit zu stärken. Durch die enge Verknüpfung von städtebaulichen, ökologischen und sozialen Maßnahmen trägt Aschaffenburg aktiv zur Umsetzung der globalen Nachhaltigkeitsziele bei und entwickelt sich zu einer zukunftsorientierten, resilienten Kommune.

Zusammenstellung der fünf in Aschaffenburg priorisiert verfolgten Nachhaltigkeitsziele:

- SDG 1: Keine Armut
- SDG 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden
- SDG 13: Maßnahmen zum Klimaschutz
- SDG 15: Leben an Land
- SDG 16: Frieden und Gerechtigkeit



6.3. Querschnittsthemen

Städtebau:

Eine nachhaltige Stadtentwicklung erfordert ganzheitliche Quartiersansätze, die über Einzelgrundstücke hinausdenken. Die gezielte Aktivierung privater Eigentümer:innen sowie eine stärkere Verzahnung von Erdgeschossnutzungen und öffentlichem Raum fördern lebendige Stadtstrukturen.

Das bedeutet:

- Quartiersansätze und parzellenübergreifende Lösungen etablieren.
- Private Eigentümer:innen aktiv einbinden (Visionen, Anreize, Modellprojekte).
- Erdgeschosse mit öffentlichen Nutzungen beleben und vernetzen.
- Nachverdichtung durch gemischt genutzte Häuser in Baulücken und Bestandsgebäuden.
- Öffentliche Räume sanieren und aufwerten.
- Übergänge zwischen Erdgeschossen und Freiflächen als Aktionsräume stärken.



- *Nachhaltige Quartiersentwicklung*
- *Beteiligung in der Quartiersentwicklung*

Klimaschutz und -anpassung:

Die Stadt muss sich an den Klimawandel anpassen und gleichzeitig ihre Widerstandsfähigkeit stärken. Dafür bedarf es zur wirksamen Umsetzung der Maßnahmen einer frühzeitigen Abstimmung mit allen Akteur:innen. Durch Entsiegelung, Stadt- und Gebäudegrün und Wasserelemente wird die Innenstadt klimaangepasster und lebenswerter.

Das bedeutet:

- Öffentliche Räume entsiegeln, Stadtgrün ausbauen.
- Offene Wasserflächen schaffen, Schwammstadt-Prinzip stärken.
- Fassaden- und Dachbegrünung fördern.
- Entsiegelung privater Flächen fördern.
- Straßenquerschnitte an neue Anforderungen anpassen.
- Maßnahmen aus Klimaschutz, Gestaltung und Infrastruktur bündeln und koordinieren.



- *Verringerung des Ressourcenverbrauchs*
- *Minderung der Umweltbelastung von Boden, Wasser und Luft*
- *Klimaanpassung in der Kommune und Verwaltung*
- *Kommunaler Klimaschutz: Leitbilder - Ziele - Konzepte*
- *Einbettung von Klimaschutz in die räumliche Planung*

Energiewende:

Um als klimafreundliche Stadt einen Beitrag zur Energiewende zu leisten, spielen neben der energetischen Sanierung des Gebäudebestands erneuerbare Energien, Nahwärmenetze und innovative Versorgungs- und Verkehrssysteme eine Schlüsselrolle. Die Zusammenarbeit mit Netzbetreibern und privaten Akteur:innen ist dabei essenziell.

Das bedeutet:

- Wohnungsbestand sanieren und modernisieren (Fokus: Energetische Sanierung).
- Energetische Ertüchtigung des Gebäudebestands.
- Ausbau Photovoltaik.
- Einrichtung von Nahwärmenetzen.
- Nachhaltige Systeme wie Kraft-Wärme-Kopplung etablieren.
- Zusammenarbeit mit den Netzbetreibern, Ziel der erneuerbaren Energieerzeugung.
- Parzellenübergreifende Lösungen, zusammenhängende Netze entwickeln.



- *Klimaschutz in Verwaltung, Eigen- und Beteiligungsunternehmen*

Inklusion:

Eine inklusive Stadt bietet allen Menschen gleichberechtigten Zugang zu öffentlichen Räumen und Angeboten. Barrierefreiheit, Begegnungsorte und Mitgestaltungsmöglichkeiten stärken das soziale Miteinander. Stadtentwicklung muss daher vielfältige Bedürfnisse berücksichtigen und Teilhabe fördern.

Das bedeutet:

- Alle Nutzergruppen in der Gestaltung und der Beteiligung berücksichtigen, zB durch Barrierefreiheit.
- Soziale Teilhabe und Inklusion für ein gutes Miteinander.
- Freiräume mit Aktivitätsmöglichkeiten und Begegnungsräumen für alle Generationen ausstatten.
- Barrierefreiheit stärken (Anbau von Aufzügen, Laubengängen, neue Zugänge, etc.).



- *Versorgung und Integration von geflüchteten und obdachlosen Menschen*
- *Prävention von Kinder-, Jugend- und Altersarmut*
- *Bezahlbarer Wohnraum*

6.4. Handlungsfelder

1

Wohnen & soziale Infrastruktur Innenstadt beleben



2

Grünräume und Erholung Innenstadt genießen



12

NACHHALTIGER
KONSUM UND
PRODUKTION

13

MASSNAHMEN ZUM
Klimaschutz

Die Innenstadt soll noch stärker als attraktiver, urbaner Wohnort mit einem vielfältigen, inklusiven Angebot an Wohnformen für alle Altersgruppen etabliert werden. Ziel ist es, familienfreundliche, hochwertige Wohnungen ebenso zu schaffen wie Angebote für Studierende, Senioren und alternative Wohnformen. In der bereits dicht bebauten Innenstadt kann das weniger durch Neubau, sondern besonders durch die Anpassung des Bestands im Zuge von Sanierungen und Erweiterungen vorgenommen werden. Dabei ist auch die Grundrissanpassung ein wichtiger Aspekt für zeitgemäßes Wohnen und um die Lebensqualität zu steigern.

Neben den Wohngebäuden selbst ist auch die Aufwertung des Wohnumfeldes im Sinne des öffentlichen Raums und die schnelle Erreichbarkeit von Grünflächen zu verbessern. Insbesondere die Schaffung konsumfreier öffentlicher Taschenparks / Freiräume für Alle im Bestand und bei Neuplanungen, kann den sozialen Zusammenhalt in der Nachbarschaft stärken. In diesem Kontext ist ebenso der Ausbau der sozialen Infrastruktur ein wichtiger Faktor. Im Vordergrund stehen hier vor allen Dingen Infrastrukturen für die alternde Gesellschaft, aber auch für Jugendliche. Dies können sowohl Pflegeeinrichtungen als auch Freiräume für Jugendliche und generationsübergreifende Wohnkonzepte sein. Die Innenstadt soll so zu einem lebenswerten Ort für Menschen jeder Lebensphase werden.

Das bedeutet:

- Etablierung von inklusivem Wohnraum für unterschiedliche Zielgruppen (Familien, Studierende, Senioren).
- Sanierung und energetische Modernisierung von Bestandsgebäuden.
- Nutzung von Leerständen und Brachen zur Schaffung von Wohnraum.
- Aufwertung öffentlicher Räume, bessere Anbindung an Grünflächen.
- Förderung von innovativen und alternativen Wohnkonzepten (z.B. gemeinschaftliches Wohnen).
- Ausbau der sozialen Infrastruktur, besonders für Seniorinnen und Jugendliche.
- Schaffung von Treffpunkten und Gemeinschaftseinrichtungen zur Förderung des sozialen Zusammenhalts.

Die Schaffung und Aufwertung von Grünflächen und Erholungsräumen stellt einen zentralen Bestandteil der urbanen Lebensqualität dar. Die Aschaffenburger Innenstadt verfügt bereits über qualitative Grünflächen bzw. grenzt an solche an, die jedoch stärker verknüpft werden sollen, um grüne Korridore zu schaffen. Übergeordnet ist das Ziel, grundsätzlich mehr Grün und Wasser in die Innenstadt zu integrieren, um das Stadtclima zu verbessern. Die Reduzierung versiegelter Flächen schafft Raum für mehr Begrünung und Regenwassermanagement.

Öffentliche Trinkwasserbrunnen und Toiletten an zentralen Stellen sollen zusätzlich den Komfort und die Sensibilität gegenüber dem Wert von Trinkwasser steigern. Spielflächen für Kinder, Schattenplätze und Begegnungsräume sollen somit noch mehr gestalterisch miteinander verbunden werden. Dazu gehört auch die bessere Aufteilung der Stadtmöblierung, wie Bänke, Abfallbehälter und Fahrradabstellanlagen. Öffentliche Räume können zudem noch stärker multicodiert genutzt werden. Mit der Gestaltung von multifunktionalen Räumen, z.B. Spielflächen oder Parkplätzen, wird erreicht, dass Flächen bei Starkregenereignissen als temporäre Überflutungsräume dienen und Wasser verzögert ablaufen kann.

Das bedeutet:

- Integration von mehr Grünflächen und (abschnittsweise) Wasserläufen (z.B. durch neue Parks und versickerungsfähige Flächen).
- Verbesserung der Vernetzung von Grünflächen und Schaffung grüner (Frischluft-)Korridore.
- Ertüchtigung von Bestandsbäumen und Pflanzung neuer Bäume
- Multicodierung von Freiflächen und Plätzen (insbesondere hinsichtlich neuer Spielmöglichkeiten für Kinder).
- Aufwertung der Stadtmöblierung (Bänke, Mülleimer, Fahrradabstellanlagen).
- Förderung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und Reduktion von Versiegelung.
- Schaffung von öffentlichen Trinkwasserbrunnen und Toiletten.

3

Mobilität und Vernetzung Innenstadt anbinden

11 NACHHALTIGE
STÄDTE UND
GEMEINDEN

4

Lokale Wirtschaft Innenstadt erleben



8

MENSCHENWÜRDIGE
ARBEIT UND
WIRTSCHAFTS-
WACHSTUM

12

NACHHALTIGE/R
KONSUM UND
PRODUKTION

Die Mobilitätsplanung in der Innenstadt verfolgt das Ziel, ein ausgewogenes Verkehrssystem zu schaffen, das den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer gerecht wird. Im Fokus steht eine nachhaltige Mobilität, die den motorisierten Individualverkehr reduziert und gleichzeitig den ÖPNV sowie den Rad- und Fußverkehr stärkt. Die intermodale Vernetzung zwischen den Verkehrsmitteln soll verbessert werden, um einen komfortablen Umstieg zwischen den verschiedenen Fortbewegungsarten zu ermöglichen. Dazu können besonders zukünftige „Logistik- / Mobilitäts-Hubs“ an strategischen Punkten der Stadt beitragen.

Generell gilt es perspektivisch den Verkehrsraum in der Innenstadt stärker zugunsten des Umweltverbunds aufzuteilen und somit ebenso Platz für mehr Aufenthaltsqualität durch Grün, Plätze und Flächen für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. In diesem Kontext können ein Leitsystem für Parkraumsuchende und die konsequente Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung einen Beitrag leisten, um schrittweise die Verkehrsbelastung zu verringern. Auch für den Lieferverkehr gilt es innovative Logistiklösungen zu finden. Nicht zuletzt ist die durchgehende Gewährleistung der Barrierefreiheit ein zentraler Aspekt, um gleiche Fortbewegungsmöglichkeiten für alle Menschen zu schaffen.

Das bedeutet:

- Ausbau nachhaltiger Mobilitätsangebote wie E-Mobilität und Carsharing.
- Verbesserung der intermodalen Vernetzung von ÖPNV, Radwegen und Fußwegen.
- Schaffung Logistik- und Mobilitäts-Hubs für eine bessere Anbindung.
- Reduktion von Parkplätzen zugunsten von Radabstellplätzen und stadtgestalterischen Maßnahmen.
- Einführung von Leitsystemen für Parksuchverkehr und effizienter Parkraumbewirtschaftung.
- Optimierung des Anliefererverkehrs durch innovative Logistiklösungen.
- Förderung von E-Fahrzeugen im Lieferverkehr und Integration von „grünen“ Lösungen.

Auch in Zukunft soll in der Aschaffenburger Innenstadt der inhabergeführte Einzelhandel und die Gastronomie wichtige Bestandteile der lokalen Wirtschaft bilden. Vor dem Hintergrund des Wandels der Handelsstruktur gilt es auch noch stärker kulturelle und nicht-kommerzielle Nutzungen für ein neues Innenstadt-Erlebnis zu integrieren. Damit kann die Innenstadt noch stärker belebt werden und es können zudem Synergieeffekte mit der lokalen Wirtschaft entstehen. Zusätzlich sollen öffentlichkeitswirksame Erdgeschossnutzungen wie z.B. gastronomische Angebote im öffentlichen Raum angemessene Flächen erhalten, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und das Stadtleben zu bereichern.

Das bedeutet:

- Unterstützung und Förderung des inhabergeführten Einzelhandels.
- Aktivierung leerstehender Immobilien für den Einzelhandel und kulturelle Nutzung.
- Einführung von Sonderöffnungszeiten und Veranstaltungen wie Shopping-Nacht.
- Bereitstellung von Flächen für Gastronomie und öffentlichkeitswirksame Nutzungen.

5

Tourismus und Kultur Innenstadt besuchen



8

MENSCHENWÜRDIGE
ARBEIT UND
WIRTSCHAFTS-
WACHSTUM

4

HOCHWERTIGE
BILDUNG

Die Innenstadt soll als kulturelles Zentrum weiter gestärkt werden, um sowohl lokale Besucher:innen als auch Tourist:innen anzuziehen. Durch Kunstaktionen und kulturelle Veranstaltungen im öffentlichen Raum soll die Innenstadt lebendiger und attraktiver werden. Die zahlreichen kulturellen Einrichtungen in der Innenstadt sollen dabei auch städtebaulich besser sichtbar gemacht und in den öffentlichen Raum eingebunden werden. Eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit kann zudem das Interesse an den kulturellen Angeboten der Stadt steigern und die zentralen Handlungsfelder noch stärker in den Fokus rücken.

Das bedeutet:

- Förderung von Kunstaktionen und kulturellen Veranstaltungen im öffentlichen Raum.
- Verbesserung der Sichtbarkeit kultureller Angebote durch digitale Formate.
- Gezielte Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Innenstadt und ihrer Angebote.
- Bessere städtebauliche Einbindung von kulturellen Institutionen.



7. MASSNAHMEN UND PROJEKTE

Auf Grundlage der umfassenden Analyse sowie der durchgeführten Beteiligungsformate wurden gezielte Maßnahmen für die Stadt Aschaffenburg entwickelt. Diese Maßnahmen sind in zwei unterschiedlichen Ebenen erarbeitet worden: einer übergeordneten strategischen Ebene und einer Ebene, die sich auf die fünf identifizierten Teilräume bezieht.

Die übergeordnete Ebene umfasst primär strategische Maßnahmen, die als grundlegende Leitplanken für die städtische Entwicklung dienen. Diese Maßnahmen sind oft nicht an einen spezifischen Ort oder Raum gebunden, sondern setzen allgemeine Rahmenbedingungen für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Stadtentwicklung.

Die Maßnahmen auf Teilraumebene orientieren sich an den in der vorherigen Analyse identifizierten städtebaulichen Teilräumen. Diese Kulisse bildet auch die Grundlage für das zukünftige Sanierungsgebiet. In jedem der fünf Teilräume werden spezifische ortsbezogene Handlungsvorschläge formuliert, die gezielt auf die jeweiligen Bedarfe und Potenziale eingehen.

Ergänzend zu den Teilräumen wurden drei Hauptachsen bzw. interne Wegeverbindungen als zentrale städtebauliche Entwicklungsbereiche identifiziert. Diese Achsen (Maßnahmen

A1, A2, A3, A4) spielen eine entscheidende Rolle für die künftige Gestaltung der Innenstadt und dienen als Ausgangspunkt für weiterführende Qualifizierungsverfahren.

Jede einzelne Maßnahme wird auf den folgenden Seiten in Form von Steckbriefen detailliert beschrieben. Diese Steckbriefe enthalten wesentliche Informationen zu:

- Priorisierung der Maßnahme
- Umsetzungszeitraum

Eine grafische Darstellung veranschaulicht die jeweiligen Kategorien und gibt eine Übersicht über die Struktur der Maßnahmen. Zudem werden die in Kapitel 6 formulierten Leitbilder den jeweiligen Maßnahmen zugeordnet, um deren Beitrag zur übergeordneten Stadtentwicklung nachvollziehbar zu machen.

Die Querschnittsthemen "Städtebau, Klimaschutz und-anpassung, Energiewende und Inklusion" sind integraler Bestandteil der Maßnahmen. Ihr Einfluss auf die jeweiligen Projekte variiert in Intensität, sie werden jedoch nicht explizit hervorgehoben, sondern fließen in unterschiedlichem Maße in die Planung und Umsetzung ein.

Leitbilder:

1 **Wohnen & soziale Infrastruktur**
Innenstadt beleben

2 **Grünräume und Erholung**
Innenstadt genießen

3 **Mobilität und Vernetzung**
Innenstadt anbinden

4 **Lokale Wirtschaft**
Innenstadt erleben

5 **Tourismus und Kultur**
Innenstadt besuchen

Priorisierung: hoch / mittel / niedrig

Startzeitraum:

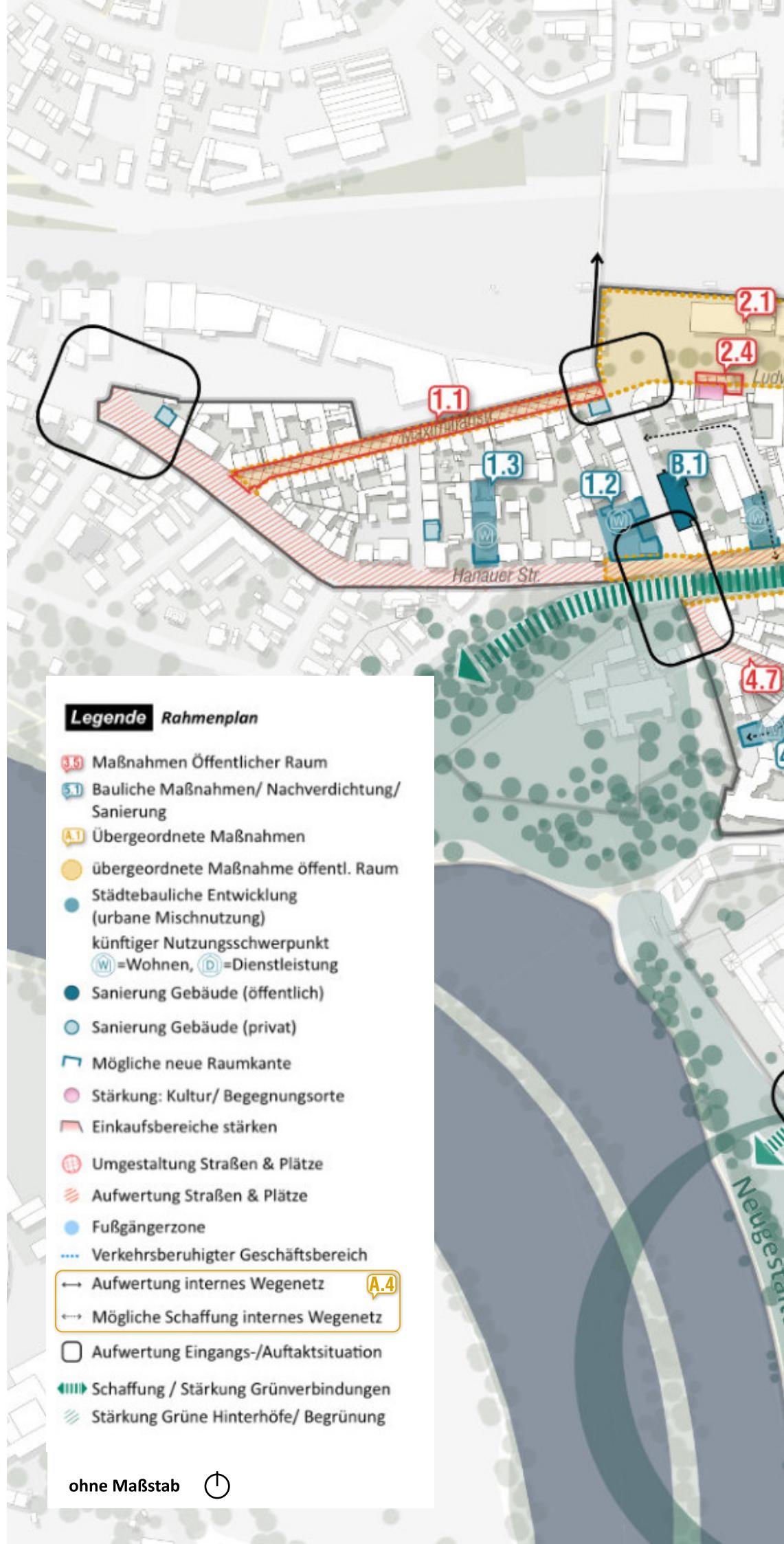
kurzfristig (0-4 Jahre)

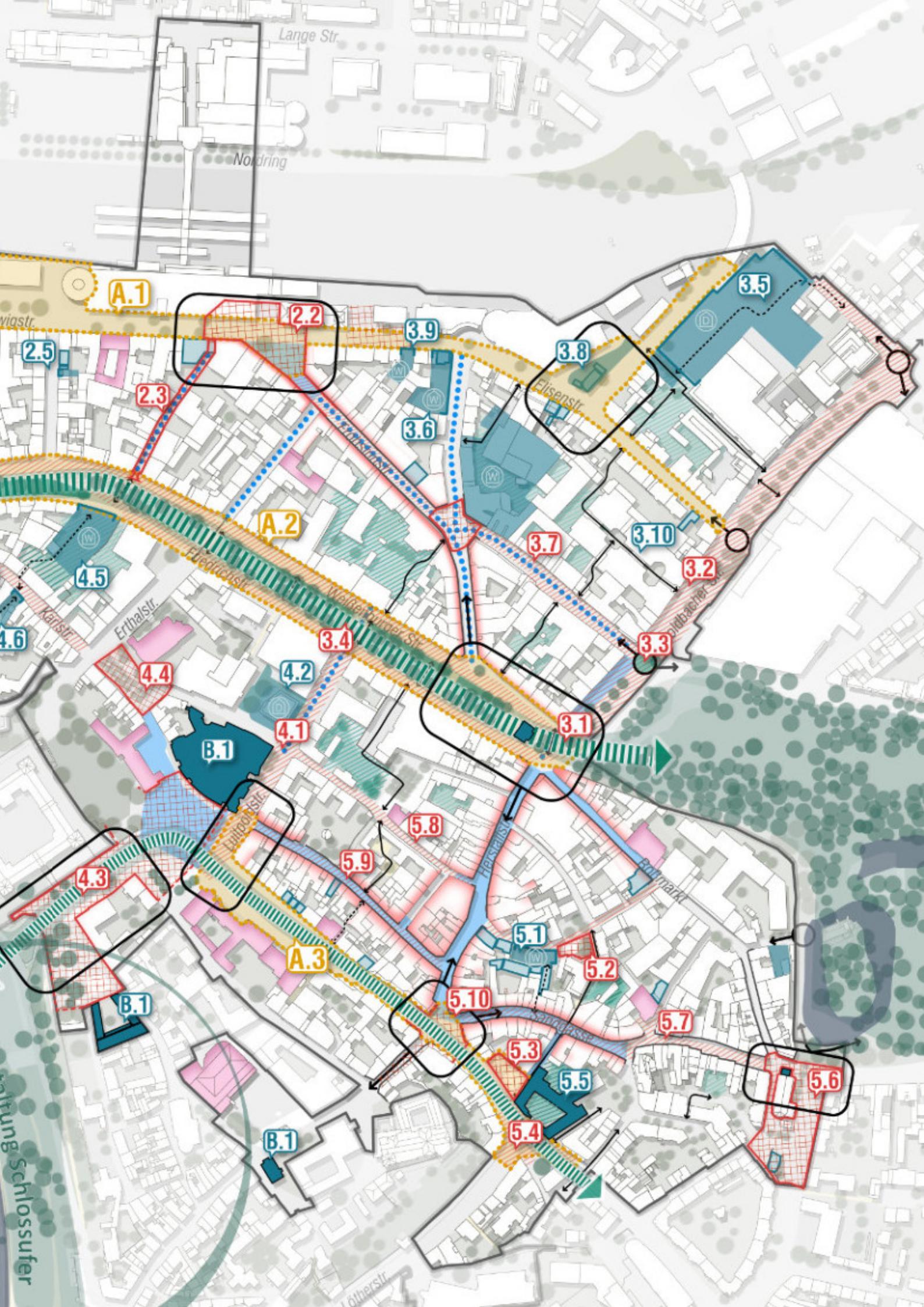
mittelfristig (5-9 Jahre)

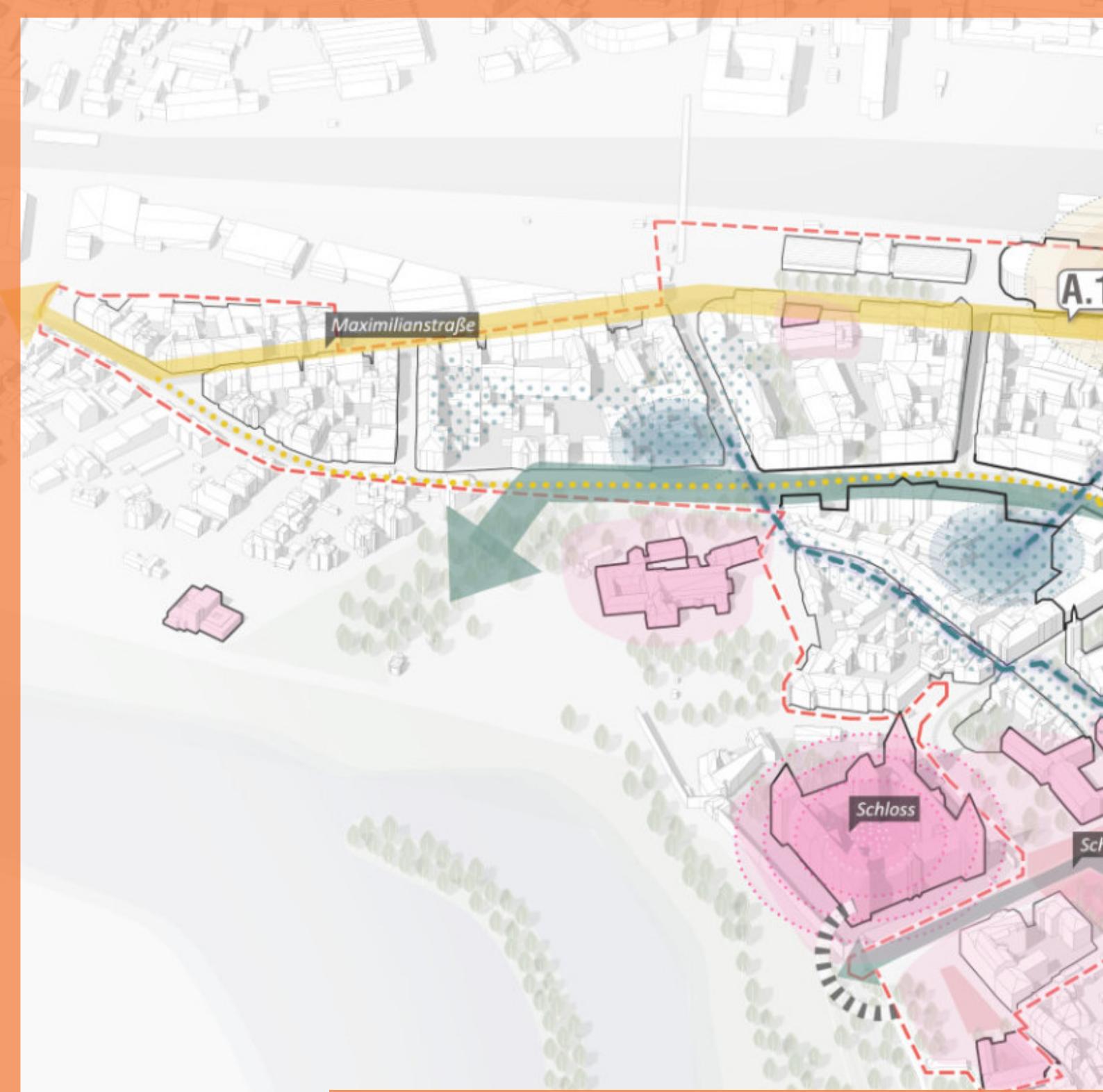
langfristig (> 10 Jahre)



Fokus Klimaanpassung

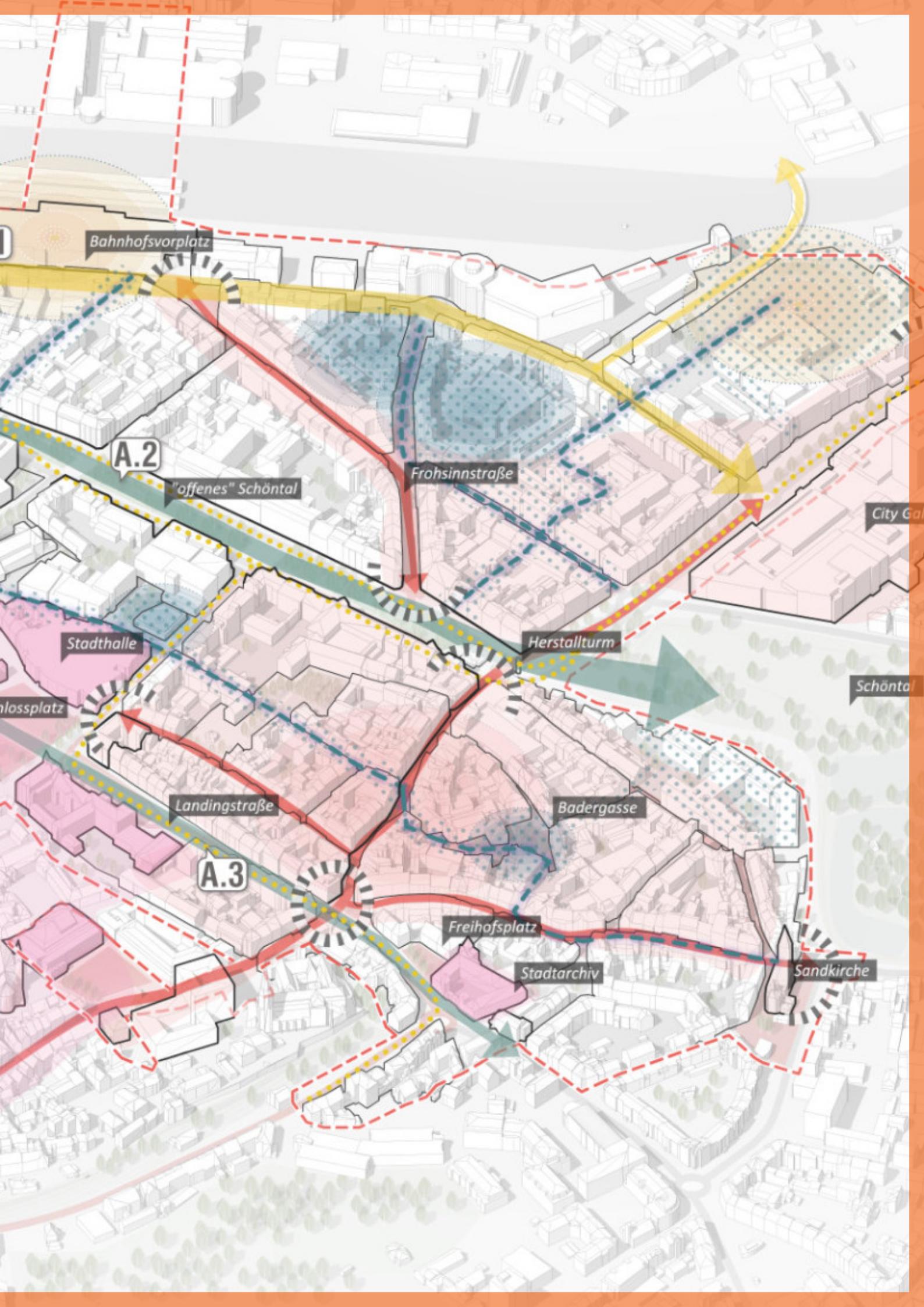






- A.1 STÄDTEBAULICH-VERKEHRLICHE BETRACHTUNG BAHNHOFSVIERTEL
- A.2 WEITERENTWICKLUNG FRIEDRICHSTRASSE / WEISSENBURGER STRASSE ALS GRÜNE ACHSE
- A.3 AUFWERTUNG VOM SCHÖNBORNER HOF BIS ZUM SCHLOSS (LANGFRISTIG)
- A.4 INTERNES FUSSWEGENETZ WEITERENTWICKELN (nicht verortet)

A. ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN



A1. STÄDTEBAULICH-VERKEHRLICHE BETRACHTUNG BAHNHOFSVIERTEL



Startzeitraum kurzfristig

Priorität hoch



Das Bahnhofsviertel ist derzeit stark vom Autoverkehr geprägt, was sich insbesondere in einer hohen Anzahl an Parkplätzen, Falschparkern und einer begrenzten Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger widerspiegelt. Die stark befahrenen Straßen, insbesondere Maximilianstraße, Ludwigstraße und Elisenstraße stellen darüber hinaus eine Belastung für die Anwohnenden dar. Auch für den Radverkehr ist die aktuelle Situation eine Herausforderung. Es bedarf zukünftig verkehrlicher Anpassungen, um eine zeitgemäße, sichere und durchgängig barrierefreie Gestaltung für Alle zu ermöglichen. Das Ziel ist die Erstellung eines städtebaulichen Rahmenplanes.

Vorbereitend dafür soll der folgende Abschnitt inkl. relevantem verkehrlichen Einzugsgebiet sowohl aus städtebaulicher als auch verkehrlicher Sicht betrachtet werden: Die Elisenstraße und Glattbacher Überfahrt sowie die gesamte Ludwigstraße mit dem Bahnhofsvorplatz und die Maximilianstraße bis zur Hanauer Straße. Dieser Bereich stellt das Mobilitätsrückgrat und den Hauptankunfts-ort der Innenstadt dar, weshalb ein flüssiger öffentlicher Nahverkehr und die Sicherstellung aller notwendigen Funktionen (u.a. öffentlicher und privater Personenverkehr, Logistik, ruhender Verkehr, Fuß- und Radverkehr) die zentrale Zielstellung umfassen. Eine solide Ermittlung der Ziel- und Quellverkehre liefert konkrete Hinweise dafür.

Die darauf aufbauende Konzeption muss langfristige Trends hinsichtlich der Verkehrsberuhigung sowie eine Umverteilung von Flächen und Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen mitdenken. Aus städtebaulicher Sicht ergeben sich durch die

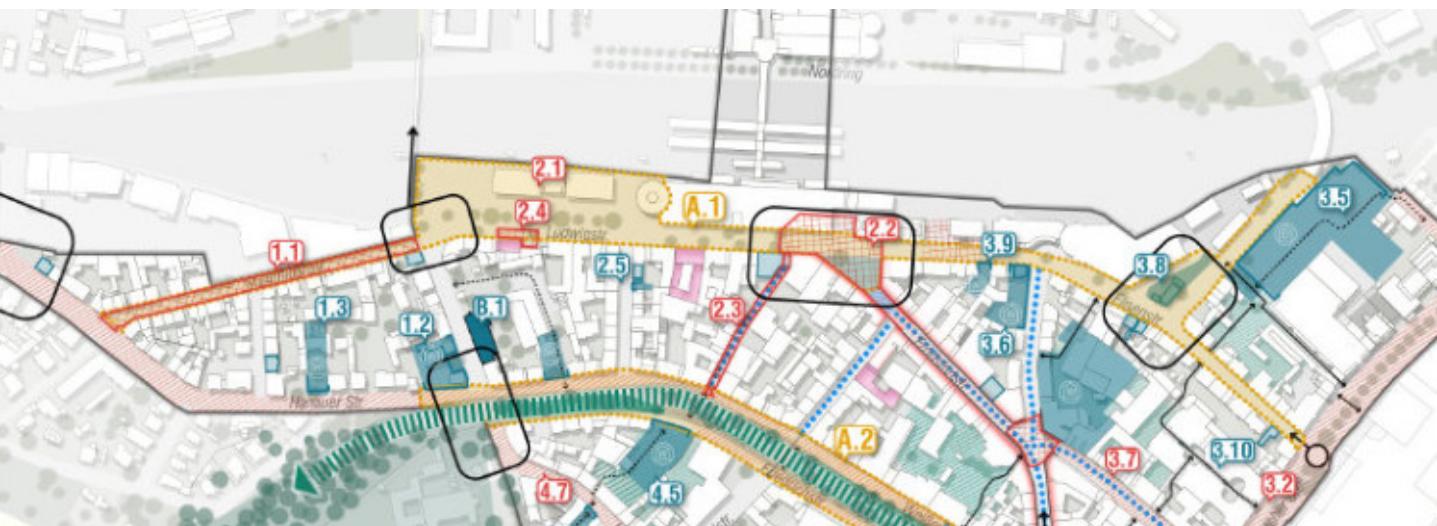
Umsetzung des Konzeptes 1+ durch eine weitere Verlangsamung des Verkehrs Neuordnungspotenziale zur klimaangepassten, zukunftsgerechten Gestaltung des öffentlichen Raumes, indem Flächen effizienter genutzt und das Bahnhofsviertel, insbesondere der Bereich um den ROB und den Bahnhofsvorplatz (entlang der Ludwigstraße), als städtebaulich einladender Ankunfts-ort aufgewertet wird. Dazu sollen konkrete Aufwertungs- und Neuorganisationspotenziale definiert werden, die auf die Einzelmaßnahmen vorbereitend eingehen. Insbesondere wird angestrebt, die Maximilianstraße als Wohnstraße aufzuwerten (siehe Maßnahme 1.1) sowie den Bahnhofsvorplatz neu zu organisieren und mit einer verbesserten Grün- und Aufenthaltsgestaltung (siehe Maßnahme 2.2) zu versehen.

Kurzfristig sind bereits folgende verkehrliche Anpassungen angedacht, die in der Machbarkeitsstudie aufgenommen und evtl. tiefergehend zu prüfen sind:

- Die Einführung einer Modalsperre, die ausschließlich von Taxis, Bussen, Anwohnenden und Parkhausverkehren passiert werden kann, um den Parksuch- und Durchgangsverkehr signifikant zu reduzieren.
 - Eine Neuorganisation der Parkplatzflächen durch die Reduzierung von Straßenparkplätzen und die gezielte Verlagerung in bestehende Parkhäuser. Dies soll in Kooperation mit den Parkhausbetreibenden durch eine verbesserte, ansprechende Beschilderung und eine konsequente Ahndung von Falschparken unterstützt werden.

Ein aus der Machbarkeitsstudie folgender Rahmenplan für die gestalterische und verkehrliche Neuordnung kann die

Abb. 118: Verortung



Grundlage für eine qualitätvolle Umsetzung der einzelnen Abschnitte bieten.

Mögliche Schritte:

- Machbarkeitsstudie und Rahmenplanung zur Qualitätssicherung für zukünftige Planungen
- Bauliche Umsetzung der Planung in Abschnitten
- Partizipative Begleitung

Abbildungen von links oben nach rechts unten:

Abb. 119: Verortung auf Luftbild (Luftbild ©geoservices.bayern.de, Bayerische Vermessungsverwaltung, Copernicus Sentinel-2 der Europäischen Union, Datenbezug 2018, verarbeitet durch das Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG))

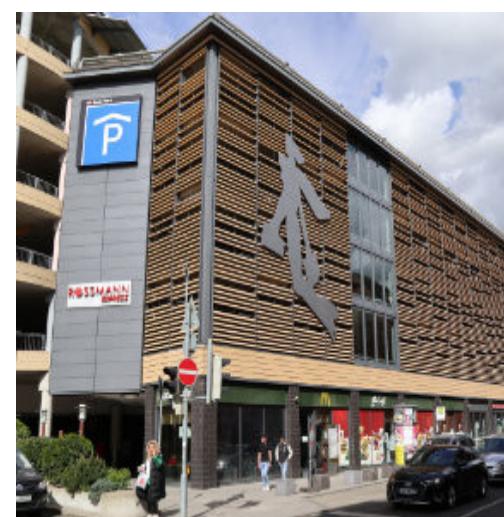
Abb. 120: Willkürlich abgestellte Fahrräder (Ludwigstraße)

Abb. 121: Ludwigstraße

Abb. 122: Bahnhofsvilla mit Vorplatz (Aufwertungspotenzial)

Abb. 123: Fahrradparkplatz beim ROB

Abb. 124: Parkhaus Hauptbahnhof



A2. WEITERENTWICKLUNG FRIEDRICHSTRASSE / WEISSENBURGER STRASSE ALS GRÜNE ACHSE



Startzeitraum kurz- bis mittelfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, Wettbewerb, Rahmenplanung

Der Straßenzug Friedrichstraße / Weißenburger Straße trennt die Innenstadt in zwei Bereiche: das Bahnhofsviertel und den Geschäftsbereich um die Herstallstraße. Diese Trennung stellt insbesondere für den Fuß- und Radverkehr eine erhebliche Barriere dar. Auch wenn in den letzten Jahren das „offene Schöntal“, ehemals Teil der Wallanlagen, hochwertig neugestaltet wurde, verzahnt sich dieser Raum noch nicht optimal mit seiner Umgebung. Dies liegt unter anderem an den vorherrschenden Planungsrestriktionen (Bundesstraße), wodurch die Durchwegung vordergründig parallel zu Friedrichstraße / Weißenburger Straße geplant wurde und nur an einzelnen Stellen Straßenquerungen vorgesehen sind.

Mit der geplanten Umwidmung von der Bundes- zur Stadtstraße erhält die Stadt zukünftig weitreichenden Handlungsspielraum um neben der verkehrstechnischen Umsetzung des Konzeptes 1+ auch die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Kurzfristig sind folgende verkehrliche Anpassungen geplant: Zur weiteren Annäherung an den Umweltverbund wird eine

Umweltpur auf dem rechten Fahrstreifen der Weißenburger Straße zwischen Herstallturm und Duccastrasse eingerichtet, die für Busse und den Radverkehr freigegeben ist. Das Tempolimit wird laut Konzept 1+ auf 20 km/h festgelegt. Zudem wird das Leitsystem angepasst, um den Verkehr gezielt auf den Ring zu führen und Durchgangsverkehr zu vermeiden. Die Auswirkungen dieser Maßnahme werden durch regelmäßiges Verkehrsmonitoring, einschließlich Zählungen und Leistungsfähigkeitsberechnungen, überprüft.

Auf dieser Grundlage soll ein Realisierungswettbewerb ausgelobt werden, der an die folgenden Zielstellungen und Rahmenbedingungen in seiner Aufgabenstellung anknüpft und diese nach neuestem Kenntnisstand weiter vertieft. Für den Wettbewerb sollten Teams aus den Fachrichtungen Städtebau, Freiraumplanung sowie Verkehrsplanung gebildet werden, um der Komplexität der Aufgabe gerecht zu werden. Der Wettbewerb zielt darauf ab, die Verbindungen zwischen Unterer Stadt und Bahnhofsviertel besonders an der Schnittstelle Herstallturm zu verbessern, die Aufenthaltsqualität zu er-



Abbildungen von links oben nach rechts unten:

Abb. 125: Blick Richtung Osten auf das Amtsgericht (Friedrichstraße)

Abb. 126: Blick Richtung Westen auf Arbeitsgericht (Weißenburger Straße)

Abb. 127: Gastronomie beim Herstallturm

Abb. 128: Herstallturm



höhen und den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Dabei sollen der motorisierte Individualverkehr verringert und der Umweltverbund gestärkt, die Verkehrssicherheit erhöht, barrierefreie Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr geschaffen sowie durch Begrünung und Entsiegelung ein Beitrag zur Klimaanpassung geleistet werden.

Gestalterische Ziele

Die Reduzierung der Fahrstreifen von vier auf zwei soll baulich umgesetzt werden. Dabei ist zu prüfen, ob sowohl die Friedrichstraße als auch die Weißenburger Straße weiterhin je mit einem Fahrstreifen befahren werden soll, oder ob eine der beiden Straßen vollständig in einen verkehrsberuhigten Bereich mit Schrittgeschwindigkeit umgewandelt werden kann. Durch die Erweiterung des öffentlichen Raums und der Erdgeschosszonen soll die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert werden. Im Zuge der Klimaanpassung ergibt sich ein großes Potenzial zur Entsiegelung und Begrünung. Neue Grünstreifen mit klimatischer Funktion nach dem Schwammstadtprinzip können geschaffen werden, um Regenwasser besser zu speichern und das Mikroklima zu verbessern. Zudem sollen bestehende Rasenflächen in artenreiche Wildblumenwiesen umgewandelt werden, um die Biodiversität zu fördern.

Ein besonderes Thema stellt eine mögliche Rückholung des Ludwigsbrunnens dar, welcher sich historisch auf Höhe der

Luitpoldstraße befand und aktuell auf der Großmutterwiese steht. Diese Thematik wird detailliert in der Maßnahme 3.7 beschrieben. Ein weiterer Fokusbereich befindet sich um den denkmalgeschützten Herstallturm (siehe auch Maßnahme 3.10).

In einem folgenden Schritt oder einem erweiterten Bereich des Wettbewerbs wird es auch notwendig, über die weiteren Verläufe der Straße nachzudenken: im Westen die stark versiegelte Hanauer Straße sowie im Osten die Goldbacher Straße, welche beide eine räumliche Barriere darstellen und einzelne Potenzialflächen (z.B. 1.2, 3.4, 3.5) enthalten.

Mögliche Schritte:

- evtl. Machbarkeitsstudie zur Vorstrukturierung der Aufgabenstellung
- Auslobung eines freiraum- und verkehrsplanerischen Realisierungswettbewerbs
- Vertiefung des Preisträgerentwurfs zu einer Rahmenplanung für die Qualitätssicherung weiterer Aufgaben in diesem Bereich der Stadt (siehe Maßnahmen 1.2, 3.4, 3.5, 3.7, 3.10)
- Bauliche Umsetzung der Planung
- Partizipative Begleitung

Abb. 129: „Offenes Schöntal“



A3. AUFWERTUNG VOM SCHÖNBORNER HOF BIS ZUM SCHLOSS (LANGFRISTIG)



Startzeitraum mittel- bis langfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, Wettbewerb, Rahmenplanung

Der Straßenzug Landingstraße / Wermbachstraße ist durch eine hohe Trennwirkung geprägt, die sowohl den Fuß- als auch den Radverkehr und die Aufenthaltsqualität allgemein beeinträchtigt. Der Bereich weist insgesamt eine geringe Aufenthaltsqualität auf, es gibt wenige Grünflächen und Sitzgelegenheiten. Den gesamten Raum, insbesondere den Freihofplatz und das „Scharfe Eck“ zeichnet eine ungeordnete Möblierung und unzeitgemäße Gestaltung aus. Die bestehende Verkehrsführung ist wenig auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds abgestimmt: so sind die Haltestellen des ÖPNV nicht barrierefrei und es mangelt an E-Lademöglichkeiten sowie einer effektiven Organisation des Lieferverkehrs. Die Rad- und Fußwege sind nicht optimal geführt, und es fehlen Radabstellmöglichkeiten. Darüber hinaus stellt die Situation der Arkaden weiterhin eine gestalterische Herausforderung dar.

Langfristig stellt sich die Frage des Umgangs mit dem Tunnel Landingstraße-Ridingerstraße, der im Bestand als starke Barriere wirkt und die städtebauliche Attraktivität der Verbindung zum Schloss erheblich reduziert. Die Gesamtsituation um den Tunnel wirkt sich negativ auf die Wohn- und Lebensqualität

aus, da adäquate Übergänge, Plätze oder Grünflächen fehlen. Entlang der Landingstraße befinden sich dementsprechend Leerstände und stark sanierungsbedürftige Gebäude. Langfristig wäre es vorstellbar, den Tunnel nach Schließung durch eine entsiegelte, klimaangepasste Gestaltung zu einer grünen Achse hin zum Schloss werden zu lassen. In der Vergangenheit gab es Überlegungen, ein Gebäude / Markthalle auf dem Tunnel zu verorten.

Ziel ist es, die Erlebbarkeit des Straßenraums zu verbessern, die Trennwirkung zu minimieren und eine attraktive Verbindung zwischen der Unteren und der Oberen Stadt zu schaffen. Durch die Verringerung der Verkehrsflächen und bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sowie die Stärkung des Umweltverbunds mit Priorisierung des ÖPNV und Radverkehrs wird die Aufenthaltsqualität insgesamt gesteigert. Es werden entwurfliche Lösungen für ein gestalterisch und räumlich verträgliches Angebot von ausreichend Radabstellanlagen sowie E-Lademöglichkeiten und eine sinnvolle Organisation der Lieferverkehre gesucht. Die Überlegungen zur Umsetzung einer Einbahnstraßenlösung auf der Lan-

Abbildungen von links oben nach rechts unten:

Abb. 130: Verortung

Abb. 131: Wermbachstraße (Foto am Scharfen Eck)

Abb. 132: Luitpoldstraße in Richtung der Friedrichstraße / Weißenburger Straße



dingstraße/-rampe soll dazu aufgegriffen werden. Verkehrstechnisch ist es nach jetzigem Wissensstand möglich, den gesamten Verkehr auf eine der beiden Rampen zu verlagern. Zukünftig muss die Auswirkung der Anpassungen entlang der Friedrichstraße / Weißenburger Straße dahingehend geprüft werden. Das nach Konzept 1+ festzulegende Tempolimit (20 km/h) sorgt für eine weitere Entlastung der Situation und ermöglicht weitreichende Anpassungen auch am Straßenbelag und der Fahrbahngestaltung. Zur barrierefreien und inklusiven Gestaltung gehört auch, sämtliche Bereiche der Arkaden und Straßenübergänge sowie Bushaltestellen mit einzubeziehen. Soweit möglich gilt gleiches für Eingänge im Erdgeschoss. Die klimaangepasste Gestaltung der Straßenräume nach dem Schwammstadtprinzip und umfangreicher Entsiegelung sowie eine biodiversitätsfördernde Wahl z.B. von Wildblumen und lokalen Klimabäumen verbessern Wasserhaushalt und Mikroklima.

Der Fokus dieser Maßnahme wird auf die rahmengebende, städtebauliche Betrachtung des Straßenzugs als Ganzes gelegt. Die dazugehörigen Teilläume entlang der Wermbachstraße, also Freihofsplatz (Maßnahme 5.3) und Schönborner Hof (Maßnahme 5.5) sowie der Kreisverkehr (Maßnahme 5.4) werden detailliert in untergeordneten Maßnahmen beschrieben. Das „Scharfe Eck“, also der Übergang zwischen Unterer und Oberer Stadt hat die Nummer 5.10.

Entsprechend wird empfohlen, einen Realisierungswettbewerb auszuloben, der an die beschriebenen Zielstellungen und Rahmenbedingungen anknüpft und die einzelnen dazugehörigen Teilläume in ihrem jeweiligen Planungs-/ Entwicklungsstand integriert. Für den Wettbewerb sollten bestenfalls Teams aus den Fachrichtungen Städtebau, Freiraumplanung sowie Verkehrsplanung gebildet werden, um der Komplexität der Aufgabe gerecht zu werden. Die Wettbewerbsergebnisse sollen den Charakter einer vorbereitenden Rahmenplanung haben und mit der nötigen Robustheit und Flexibilität was zukünftige Veränderungen (z.B. verkehrstechnische Rahmenbedingungen durch Anpassungen an anderer Stelle oder auch langfristig die Frage des Umgangs mit dem Landingtunnel) betrifft ausgestaltet sein.

Mögliche Schritte:

- evtl. Machbarkeitsstudie zur Vorstrukturierung der Aufgabenstellung
- Auslobung eines freiraum- und verkehrsplanerischen Realisierungswettbewerbs
- Vertiefung des Preisträgerentwurfs zu einer Rahmenplanung für die Qualitätssicherung weiterer Aufgaben in diesem Bereich der Stadt (siehe Maßnahmen 5.3, 5.4, 5.5, 5.10)
- Partizipative Begleitung

Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 133: Verbindung zur Pfaffengasse

Abb. 134: Landingstraße mit Blick auf den Tunnel



A4. INTERNES FUSSWEGENETZ WEITERENTWICKELN



Startzeitraum kurzfristig, fortlaufend Priorität hoch

Gestaltungskonzept, fortlaufende bauliche Umsetzung

Diese Maßnahme zielt darauf ab, das interne Wegenetz abseits der Hauptverkehrsachsen als sichere, barrierefreie, attraktive und kleinteilig vernetzte Alternative für den Fußverkehr und für die Stärkung der „Stadt der kurzen Wege“ zu stärken.

Das interne Wegenetz im Bahnhofsviertel besteht aus schmalen Passagen und Verbindungswegen, die eine wichtige Funktion für den Fußverkehr übernehmen. Diese Wege ermöglichen kurze, direkte Routen abseits der Hauptstraßen, sind jedoch teilweise dunkel, wenig belebt und manchmal nicht barrierefrei. Besonders im nordöstlichen Bahnhofsquartier gibt es zahlreiche kleinere Wege, die zwar genutzt werden, aber oft in schlechtem Zustand oder ungepflegt sind. Zudem sind viele Innenhöfe verschlossen oder unattraktiv gestaltet, wodurch das Potenzial für eine verbesserte Durchwegung und Anreize zu Fuß zu gehen ungenutzt bleibt.

Ein weiteres Defizit zeigt sich an den Übergängen zwischen öffentlichen Straßen und diesen Passagen: Sie sind oft nicht

klar erkennbar oder wirken wenig einladend. Hier fehlt es an einer eindeutigen Gestaltung und Beschilderung, die zur Orientierung beiträgt. Der Bodenbelag ist vielerorts in die Jahre gekommen und erschwert die barrierefreie Nutzung.

Um das Wegenetz sicherer und attraktiver zu gestalten, wird eine gezielte Aufwertung der Passagen durch Beleuchtung, Gestaltung und Begrünung angestrebt. Denkbar sind kreative Lichtkonzepte, die nicht nur für bessere Sichtbarkeit, sondern auch für eine atmosphärische Aufwertung der Wege sorgen. Die Integration von Wasserelementen und eine verstärkte Begrünung, etwa durch Fassadenbegrünung oder bepflanzte Aufenthaltsinseln (evtl. auch mobil), können das Mikroklima verbessern und die Wege angenehmer machen.

Darüber hinaus könnten einzelne Passagen durch verschiedene thematische Gestaltungskonzepte aufgewertet werden – z.B. Kunstinstallationen, interaktive Elemente oder farblich gestaltete Bodenbeläge. Ein Beispiel hierfür ist das Feuergässchen (Schnellverbindung zwischen Badergasse und Sandgas-



Abbildungen von links oben nach rechts unten:

Abb. 135: Schöntalpassagen

Abb. 136: Mälzereipassagen

Abb. 137: Elisenstraße

Abb. 138: Durchgang Hotel Aschaffenburger Hof

Abb. 139: Bavaria Passage



se), das durch eine barrierefreie Rampe aufgewertet werden könnte. Diese Route setzt sich bis zur Freihofsgasse und dem Freihofplatz fort und könnte durch eine einheitliche Gestaltung aufgewertet werden. Die Projekte können aber nur durch Mitwirkung der Eigentümer:innen bzw. Anwohnenden durchgeführt werden.

Auch die weitere Umsetzung des Stadbodenkonzeptes trägt zur barrierefreien Gestaltung der Innenstadt bei.

Neben der gestalterischen Aufwertung wird angestrebt, eine Diversifizierung der Nutzungen in einigen der Passagen zu fördern. Aktivierende Nutzungen wie Co-Working-Spaces, Ateliers, Selbsthilfeworkstätten, Fahrradreparaturservices, Manufaktur oder Räume für Studierende und Gründer:innen könnten für mehr soziale Kontrolle sorgen und die Passagen belebter und sicherer machen.

Ein weiterer zentraler Aspekt ist die barrierefreie Gestaltung des Wegenetzes. Hierzu gehören (je nach Möglichkeiten in der historischen Innenstadt) breitere Gehwege (mindestens 2,50 m, in Ausnahmen mindestens 1,80–2,00 m), eine ange-

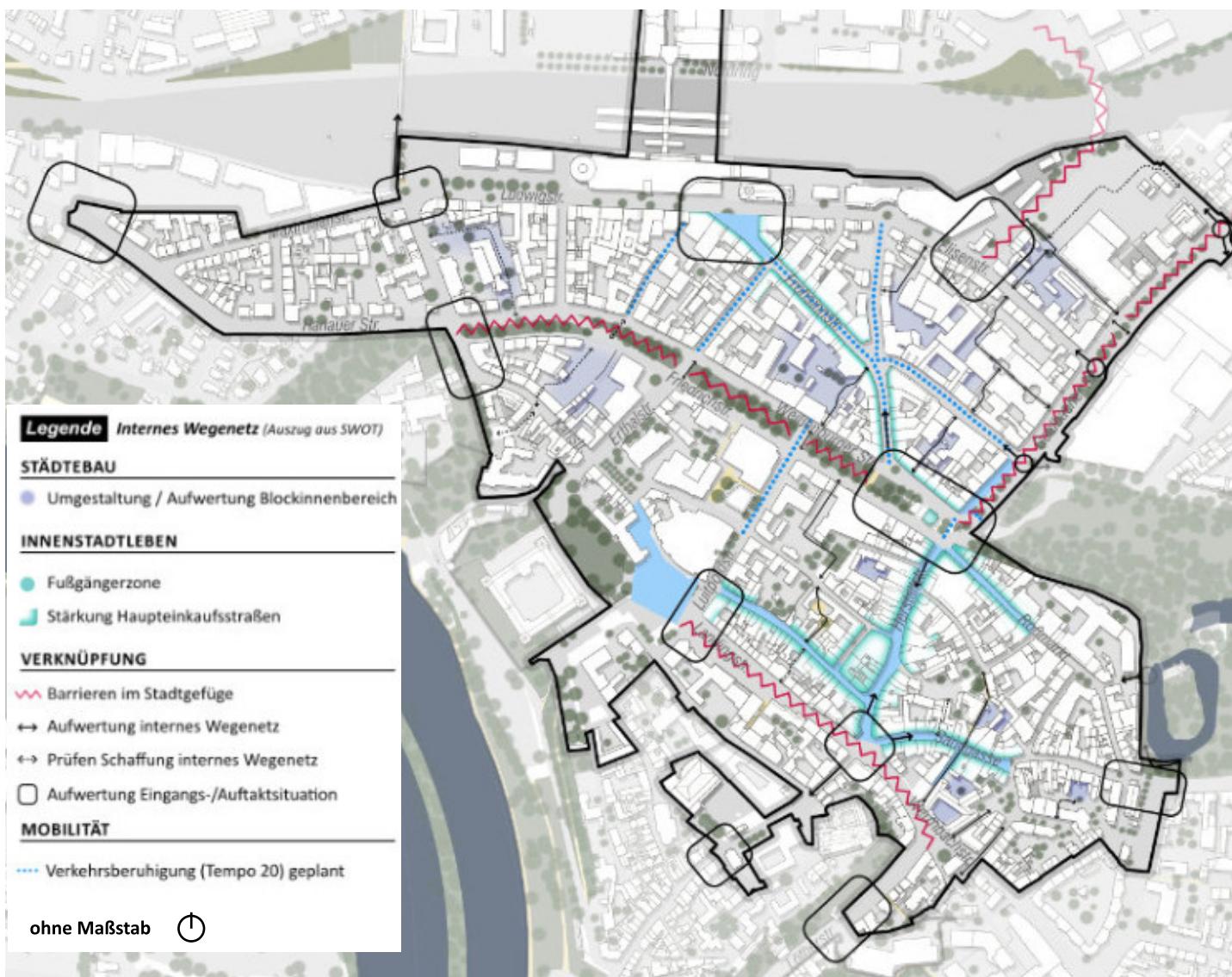
passte Wegführung sowie taktile Leitelemente für inklusive öffentliche Räume.

Umfassendes Leitsystem für den Fußverkehr: Eine fußgängerfreundliche Gestaltung fördert nicht nur die Gesundheit, sondern auch die Orientierung. Weltweit steigern Wegweiser nach dem „Legible London“-Konzept die Attraktivität des Zu- fußgehens, indem sie Entfernung in Gehminuten anzeigen. Ein ähnliches Leitsystem in Frankfurt am Main erleichtert die Wegeföhrung und könnte auch in der Aschaffenburger Innenstadt Anreize für mehr Fußverkehr schaffen. Dabei könnten ebenfalls Beschilderungen mit Entfernungswerten in Geh- Minuten angebracht werden, um die Vorteile der kurzen Wege im Viertel sichtbar zu machen.

Mögliche Schritte:

- Erstellung Zielkonzept für die Innenstadt
- Erstellung eines Beleuchtungs- und Gestaltungskonzepts als „Katalog“ inkl. eines einheitlichen Leitsystems für den Fußverkehr
- Partizipative Begleitung

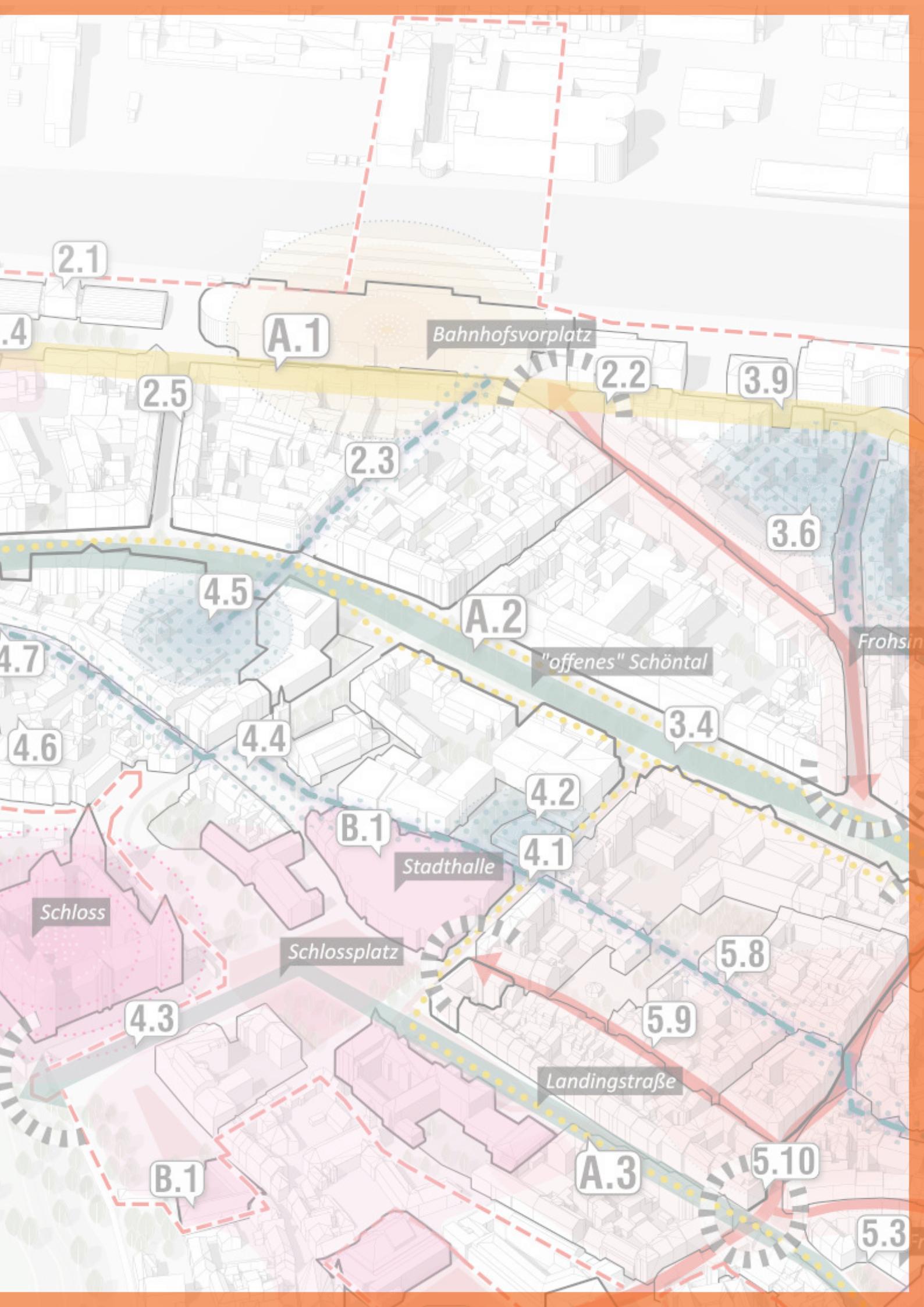
Abb. 140: Analyse internes Wegenetz





- 1.1 AUFWERTUNG DER MAXIMILIANSTRASSE
- 1.2 NEUE NACHBARSCHAFT ZWISCHEN POMPEJANUM UND OFFENEM SCHÖNTAL
- 1.3 NACHVERDICHTUNG BAULÜCKE HANAUER STRASSE 10

1. MAXIMILIANSVIERTEL



1.1 AUFWERTUNG DER MAXIMILIANSTRASSE



Startzeitraum kurzfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, bauliche Umsetzung

Die Maximilianstraße weist derzeit eine hohe Verkehrsbelastung, insbesondere durch Busse, sowie einen schlechten Straßenbelag auf. Ein erheblicher Anteil der Erdgeschosse wird zu Wohnzwecken genutzt, während gewerbliche Nutzungen vor allem im nordöstlichen Abschnitt vorkommen. Der hohe Anteil an straßenbegleitendem Parken und das Fehlen eines Radwegs erschweren eine sichere Befahrung für den Radverkehr. Zudem gibt es nur wenig Begrünung, was die Aufenthaltsqualität weiter mindert. Zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie der besseren Abwicklung des Umweltverbunds soll eine Verkehrsberuhigung erfolgen, die den Straßenraum neu ordnet. Die verkehrstechnischen und funktionalen Bedarfe müssen im Vorfeld geklärt werden (siehe auch die übergreifende Untersuchung A.1). Dazu kann zum einen die Einrichtung einer Einbahnstraße und einer Mondsperre, die nur Taxi-, Bus-, Anwohnenden-, und Parkhaus-

verkehren den Zugang ermöglicht, beitragen. Zum anderen sollte damit eine bauliche Anpassung des Straßenquerschnitts einhergehen. So könnten durchgängige Radwege auf beiden Seiten sowie eine alternierende Baumreihe geschaffen werden. Hierbei wäre das Prinzip der Schwammstadt anzuwenden, um die Regenwasserbewirtschaftung zu verbessern. Bei einer Erneuerung der Fahrbahn ist darauf zu achten, einen Belag zu wählen der möglichst Verkehrslärm reduziert und die starke Aufheizung der Beläge vermeidet.

Mögliche Schritte:

- Verkehrstechnisch-städtebauliche Machbarkeitsstudie, aufbauend auf den Ergebnissen der Maßnahme A.1
- Erarbeitung eines Begrünungskonzepts unter Berücksichtigung des Schwammstadtprinzips
- Bauliche Umsetzung



Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 143: Maximilianstraße, Blick auf den ROB

Abb. 144: Maximilianstraße

Abb. 145: Maximilianstraße, Blick auf die Hanauer Straße

1.2 NEUE NACHBARSCHAFT ZWISCHEN POMPEJANUM UND OFFENEM SCHÖNTAL



Startzeitraum kurzfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Umsetzung

Die im Bahnhofsquartier prägende Blockrandbebauung wird an der Ecke Hanauer Straße / Kolpingstraße durch ein untergenutztes Grundstück unterbrochen, auf dem sich aktuell ein Autoglas-Betrieb mit zwei eingeschossigen Gebäuden und einem Parkplatz befinden. Dabei sticht ein prägender Baum auf dem Grundstück heraus. Im Baulinienplan von 1950 verlaufen die Baulinien erst hinter diesem Baum. Aufgrund der günstigen innerstädtischen Lage und des fehlenden Abschlusses des Blockrands ist das Ziel, das Grundstück perspektivisch mit einer höheren Bebauungsdichte zu bebauen. Somit soll

eine markante Ecksituation gebildet werden, die sich mit vier Geschossen + Dachgeschoss an der umliegenden gründerzeitlichen Bebauungsstruktur orientieren soll. Dafür wird ein Rückbau der bestehenden Bebauung notwendig sein, dessen aktuelle Nutzung später bspw. durch ein Sockelgeschoss in die neue Bebauung wieder eingebunden werden soll. Mit dem Erhalt des Baums könnten auf dem Grundstück zwei Baukörper geschaffen werden: ein Gebäudeteil würde sich an der Hanauer Straße orientieren, während der zweite Baukörper an der Brandwand der Kolpingstraße 3 anschließen. Damit

könnte sich eine kleine Platzfläche um den Baum bilden zu der eine aktive Erdgeschosszone, ggf. für einen attraktiven Eingangs- oder Außenbereich, geschaffen werden könnte.

Mögliche Schritte:

- Kontaktaufnahme zum Grundstückseigentümer
- Städtebauliche Voruntersuchungen bzw. Machbarkeitsstudie



Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 141: Verortung

Abb. 142: Ecke Hanauer Straße und Kolpingstraße



1.3 NACHVERDICHTUNG BAULÜCKE HANAUER STRASSE 10



Startzeitraum mittelfristig

Priorität mittel

Machbarkeitsstudie, bauliche Umsetzung

In der Hanauer Straße 10 befindet sich in dem Kontext der offenen gründerzeitlichen Blockrandbebauung entlang der Straßenflucht eine Lücke. Auf dem Grundstück besteht lediglich eine rückwärtige Bebauung an der hinteren Grundstücksgröße, die über die Hanauer Straße erschlossen wird. Die Bereiche zwischen der Bebauung und der Straße werden aktuell als Gartenflächen genutzt, die zur Straße hin durch eine Mauer mit Zaun abgegrenzt wird. Direkt angrenzend an das Grundstück befindet sich mit der Hanauer Straße 8 ein denkmalgeschütztes Jugendstilgebäude von 1902. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite prägt zudem der ebenfalls denkmalgeschützte villenartige Eckbau in der Pompejanumstraße 1 die städtebauliche Situation. Aufgrund der günstigen innerstädtischen Lage und des fehlenden Abschlusses des Blockrands ist das Ziel, das Grundstück an der Grenze zur Hanauer

Straße in der Flucht zur Hanauer Straße 8 zu bebauen. Dabei gilt es bei der Formgebung und Gestaltung des Gebäudes auf die beschriebenen angrenzenden Bauten unter Denkmalschutz einzugehen. Der neue Baukörper könnte somit drei Geschosse mit traufständigem Dachgeschoss erhalten und an die Brandwand der Hanauer Straße 8 angrenzen. Die rückwärtige Grünfläche soll dabei bestmöglich erhalten und intensiv gestaltet werden.

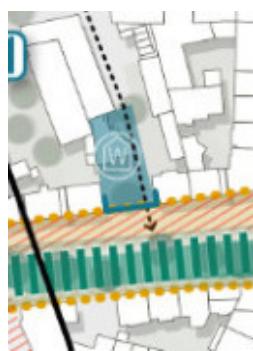
Mögliche Schritte:

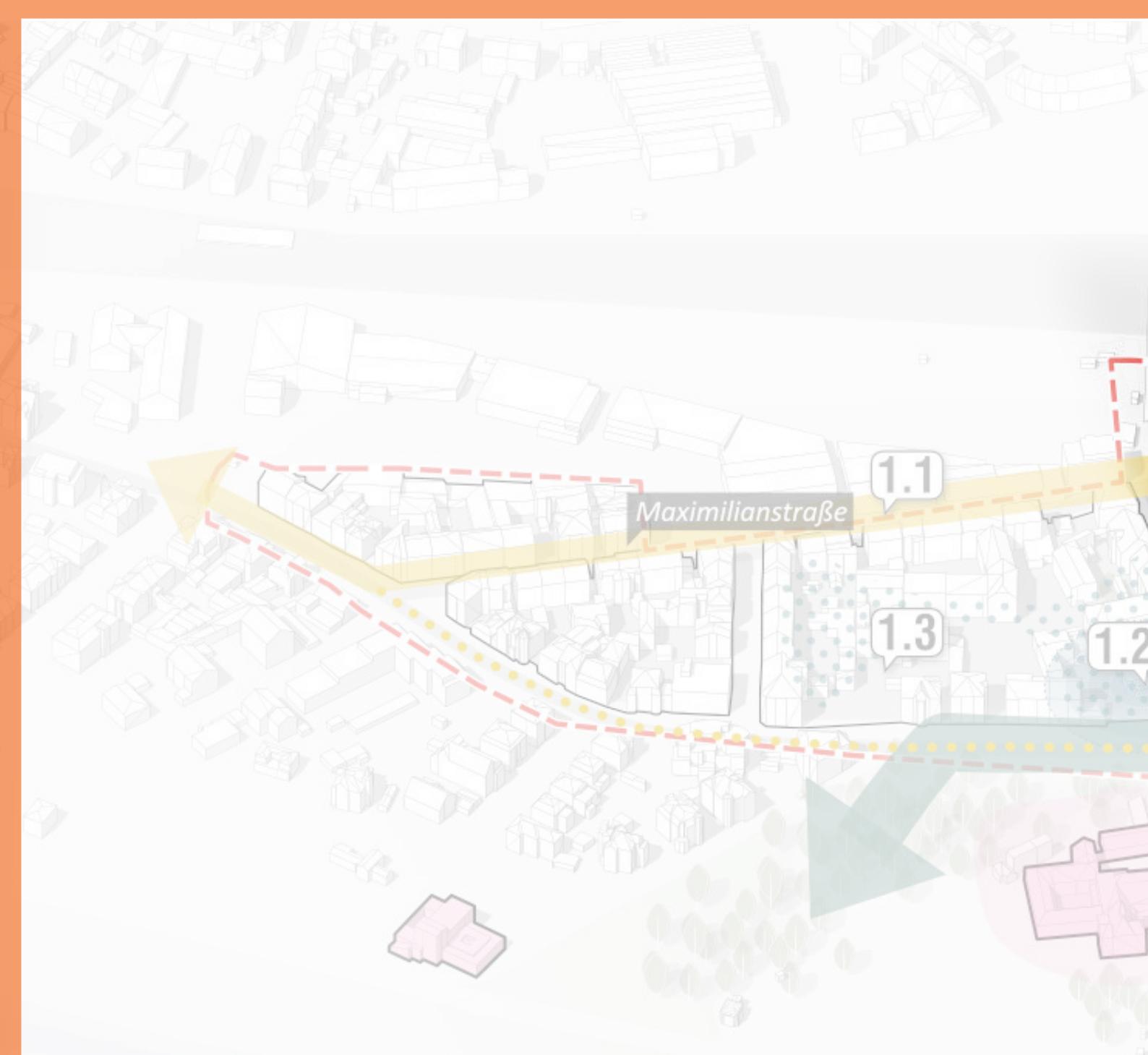
- Kontaktaufnahme zum Grundstückseigentümer
- Städtebauliche Voruntersuchung bzw. Machbarkeitsstudie
- Umsetzung in enger Abstimmung mit den Denkmalschutzbehörden

Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 146: Verortung

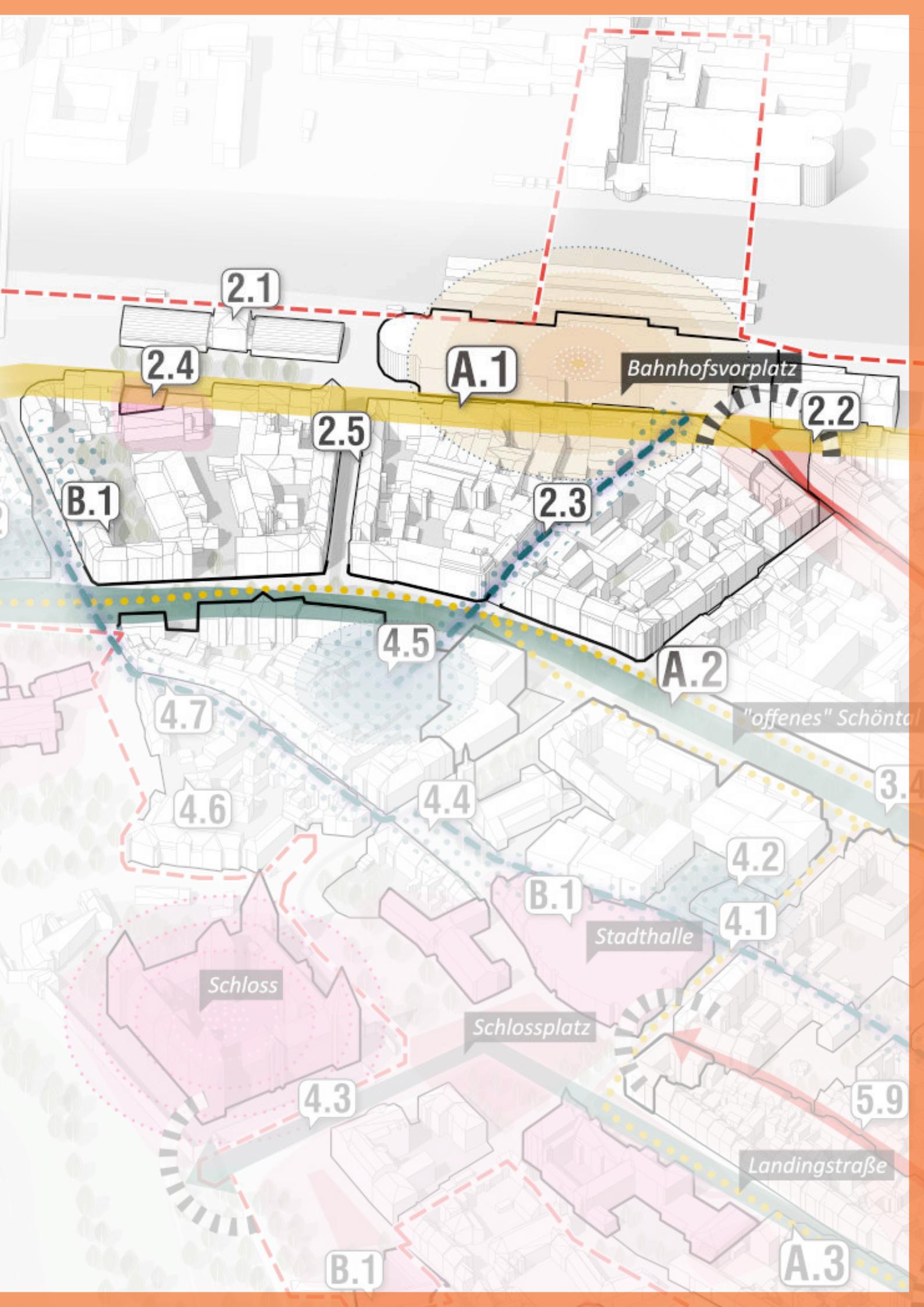
Abb. 147: Baulücke





- 2.1 UMGESTALTUNG ROB
- 2.2 FUNKTIONALE NEUORGANISATION BAHNHOFSVORPLATZ
- 2.3 AUFWERTUNG KLEBERSTRASSE / STÄRKUNG WEGVERBINDUNG
- 2.4 AUFWERTUNG FREIBEREICHE KIRCHNERHAUS
- 2.5 NACHVERDICHTUNG BAULÜCKE DUCCASTRASSE 10/12

2. BAHNHOFQUARTIER BEREICH WEST



2.1 UMGESTALTUNG ROB



Startzeitraum kurzfristig, laufend Priorität hoch

Laufende Untersuchungen, bauliche Umsetzung

Aktuell laufen Untersuchungen zur Kapazitätserhöhung des Regionalen Omnibusbahnhofs (ROB). Grund dafür ist die gestiegene Taktung (von 47 auf 60 Abfahrten pro Tag erhöht) und Fahrzeugglänge (von 12 auf 18 Meter). Durch die Umgestaltung soll der Busbahnhof zukunftsfähig gemacht werden, ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen.

Die Ergebnisse der Untersuchungen und die Umplanung am ROB fließen ein in die Maßnahme A.1, die sich mit dem Verkehr im Bahnhofsviertel beschäftigt. Wichtig wird dabei im wechselseitigen Austausch die Einplanung von Flächen zur Verbesserung des Mikroklimas und der Aufenthaltsqualität

sein. Dies betrifft direkt auch das KirchnerHAUS (siehe Maßnahme 2.3) und indirekt den Bahnhofsvorplatz. Darüber hinaus ist der Übergang in die Maximilianstraße zukünftig von großer Bedeutung (siehe Maßnahme 1.1)

Mögliche Schritte:

- Inhaltlicher und planerischer Austausch mit Maßnahme A.1, 1.1 und 2.3
- Bauliche Umsetzung



Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 152: ROB, Blick von der Fußgängerbrücke zum Stadtteil Damm

Abb. 153: ROB, Blick von der Maximilianstraße aus

2.2 FUNKTIONALE NEUORGANISATION BAHNHOFSVORPLATZ



Startzeitraum mittelfristig

Priorität mittel

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Umsetzung

Der Bahnhofsvorplatz ist ein wichtiger Auftakt in die Innenstadt für Bahn- und Busreisende sowie Parkhausnutzer:innen und trägt gleichzeitig eine Vielzahl an notwendigen verkehrlichen Funktionen. So strömen täglich zahlreiche Fußgänger:innen vom Bahnhof über die Ludwigstraße/Elisenstraße zum Bahnhofsvorplatz in die Innenstadt. Damit müssen sie den aktuell durch MIV und Busverkehr stark frequentierten Korridor Elisenstraße/Ludwigstraße/Maximilianstraße kreuzen, was zu Gefahrensituationen im Verkehrsraum führt. Der Übergang erfolgt dabei über eine Verkehrsinsel sowie einem hell asphaltierten Übergangsbereich auf den Fahrbahnen. Des Weiteren befinden sich auf dem Platz Abstellflächen für Fahrräder, Behindertenparkplätze, die Zufahrt zum Parkhaus, Kiss&Ride-Parkplätze sowie Stellplätze für Taxen. Mit den erst vor wenigen Jahren erfolgten Neugestaltungen des Bahnhofs und der Frohsinnstraße inklusive Bahnhofsvorplatzes erfüllt der Be-

reich bereits die Funktion eines Stadtauftrakts. Nichtsdestotrotz besteht noch weiterer Anpassungsbedarf bezüglich der Verbesserung der Verkehrssicherheit und dem Abbau der Barrierewirkung der Ludwigstraße/Elisenstraße.

Ziel ist deshalb, nach einer grundlegenden übergeordneten Prüfung der verkehrlichen Bedarfe und Potenziale im Bahnhofsviertel (Maßnahme A.1), die zwei durch die Ludwigstraße/Elisenstraße getrennten Teilstücke des Bahnhofsvorplatzes gestalterisch noch besser miteinander zu verbinden und die nötigen Funktionen teilweise neu zu organisieren. So könnte das Teilstück der Ludwigstraße/Elisenstraße im Bereich des Bahnhofsvorplatzes noch weiter mit großflächigem Plattenbelag versehen werden, um den Verkehrsfluss in diesem Straßenbereich zu entschleunigen und eine leichtere Überquerung für Fußgänger:innen zu ermöglichen. Ein wich-

tiger Beitrag für die Sicherheit von Fußgänger:innen wird dabei auch die geplante Installation von Pollern zur Verhinderung der Einfahrt des MIV in den Fußgängerzonenbereich der Frohsinnstr. sein. Um den Raum für Fußgänger:innen im Bereich der Frohsinnstraße zu verbessern könnten zudem der Bereich für die Radabstellanlagen und die Parkplätze im öffentlichen Raum effektiver organisiert werden. Insgesamt ist das Ziel, die notwendigen Funktionen eines Bahnhofsvorplatzes im näheren Umfeld zu integrieren, sodass an der Einmündung zur Frohsinnstraße das Potenzial frei wird, einen großzügigen Platz mit einladendem Raumgefühl zu schaffen.

Darüber hinaus soll eine Konzeption für den nördlichen Abschnitt der Frohsinnstr. Vom Bahnhof bis einschließlich Alfon-Goppel-Platz erarbeitet werden. Für diesen Bereich ist die Vision eine verträgliche Neuorganisation des öffentlichen Raumes unter enger Beteiligung mit den anliegenden Akteur:innen (z.B. Gewerbetreibende, Anwohnende, Eigentümer:in-

nen), um die Vorzonen der Geschäfte und Gastronomie zielgerecht zu gestalten. Die konsequente Umsetzung der Verkehrsberuhigung und die Aktivierung von Leerständen sowie Klimaanpassung durch Begrünung sind dafür zentrale Ziele. Eine Machbarkeitsstudie bzw. ein Masterplan aus städtebaulich-freiraumplanerischer Sicht sowie eine mögliche Beratung durch Einzelhandelsexpert:innen soll skizzieren, wie ein Modellprojekt für diesen Teil der Frohsinnstraße umgesetzt werden könnte.

Mögliche Schritte:

- Umsetzung in enger Abstimmung mit Maßnahme A.1.
- Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudie
- ggf. Gutachter-/ Wettbewerbsverfahren
- Projektumsetzung

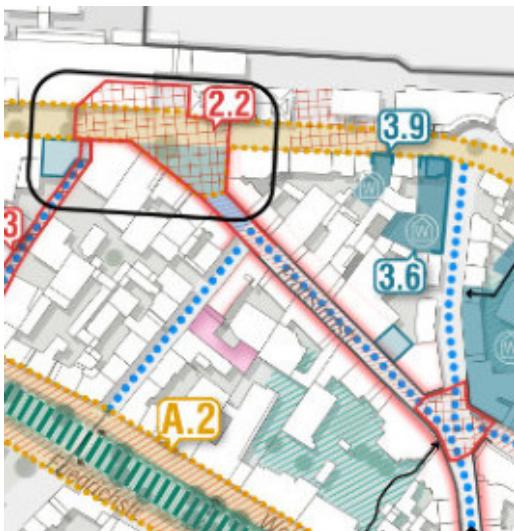
Abbildungen von links oben nach rechts unten:

Abb. 148: Blick auf den Bahnhof

Abb. 149: Parkplatz vor dem Schwind-Forum am Bahnhofsvorplatz mit Radabstellanlagen

Abb. 150: Verortung

Abb. 151: Frohsinnstraße mit Lieferverkehr



2.3 AUFWERTUNG KLEBERSTRASSE / STÄRKUNG WEGEVERBINDUNG



Startzeitraum kurzfristig

Priorität mittel

Machbarkeitsstudie, Konzeption, evtl. Wettbewerbe, bauliche Umsetzung

Die Kleberstraße (Einbahnstraße vom Bahnhof aus beginnend) ist eine direkte Schnellverbindung für den Fuß- und Radverkehr und wird vor allem im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr stark von Fußgänger:innen von der Bushaltestelle „Ertahlstraße“ kommend genutzt. Der Charakter der Straße wurde durch die Überbauung des Gebäudes Ludwigstraße 1 stark verändert. Die städtebaulich ungeklärte Situation der Straße hat sich noch verschärft: Es wechseln sich im Bestand Blockrandbebauung, Höfe und Parkplätze ab, was die Straße zu einem stark überformten, unbelebten Angstrum ohne Aufenthaltsqualität macht.

Der Gesamteindruck wird durch die schlechte Beleuchtung und die wenig ansprechende Unterführung weiter negativ beeinflusst. Sie wirkt unsicher und fällt immer wieder in der Berichterstattung durch kriminelle Aktivitäten auf. Darüber hinaus fehlt jegliche Begrünung, obwohl bereits im Bestand keine Parkplätze im Straßenraum vorgesehen sind. Diese Atmosphäre wird zudem durch die angrenzenden unattraktiven

und stark versiegelten privaten Innenhofbereiche verstärkt. In der Vergangenheit wurde durch engagierte Gruppen zusammen mit dem Quartiersbeirat aus dem noch bestehenden Sanierungsgebiet bereits eine künstlerische Konzeption erstellt, von der einzelne Maßnahmen umgesetzt wurden (z.B. die Pfostengalerie oder das Aufhängen von Objekten). Diese sind mittlerweile aber stark in die Jahre gekommen und sind nicht mehr zeitgemäß, zeigen aber das große bestehende Engagement der Bürger:innen und lokalen Akteur:innen. Das Hauptziel der Aufwertung der Kleberstraße ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie die Förderung der Nutzung durch Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Dabei soll eine sichere, einladende und gut genutzte Verbindung geschaffen werden. Besonders wichtig ist die Verbesserung der Beleuchtung und Schaffung einer sicheren Atmosphäre, etwa die Aufwertung der Unterführung. Kunstprojekte könnten zudem helfen, eine positive Wahrnehmung und kooperative Entwicklung aus der Gesellschaft heraus zu fördern.



Linke Seite, Abbildungen von links oben nach rechts unten:

Abb. 154: Unterführung

Abb. 155: Parkplätze

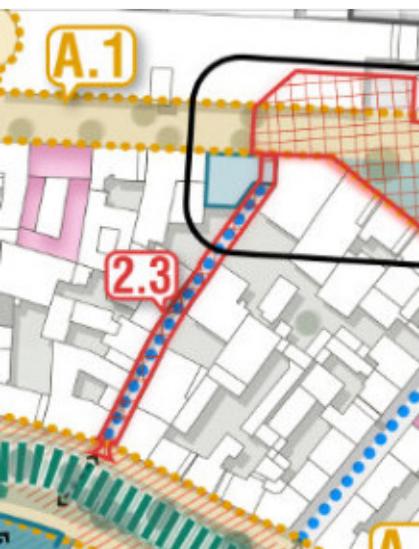
Abb. 156: Verortung

Abb. 157: Ludwigstraße 1

Rechte Seite, Abbildungen von oben nach unten:

Abb. 158: Konzeptskizze Kleberstraße

Abb. 159: Zukunftsvision Kleberstraße



Mögliche Schritte:

- **Ad-Hoc:** Initiativen wie die Verbesserung der Beleuchtung und die Aufwertung der Unterführung, die z.B. im Initiativkreis 2.0 koordiniert und im Verfügungsfonds mitfinanziert werden könnten (B.6, B.7). Darüber hinaus könnten mit Anreizförderung und direkter Ansprache private Eigentümer:innen zu Maßnahmen wie Begrünung (evtl. auch Konzepte wie Wanderbäume) und Entsiegelung ihrer Flächen angeregt werden.

- **Mittelfristig:** Bauliche Umgestaltungen im öffentlichen Raum und die Schaffung von attraktiven Aufenthaltsbereichen. Durch eine höhere Frequenz von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, was durch die Verbesserung der Straßeninfrastruktur und die Integration von Kunstprojekten unterstützt wird, kann so mehr soziale Kontrolle und Belebung entstehen.

- **Langfristig:** Eine vollständige Umgestaltung der Kleberstraße und der privaten angrenzenden Bereiche zu einer „grünen Ruheoase“ mit Pocketparks, die langfristig zur Verbesserung der Lebensqualität beiträgt. Dazu wird die Bereitschaft vieler privater Eigentümer:innen gefragt sein und mit Hilfe einer unterstützenden Finanzierung z.B. die hohe Qualität in der Konzeption durch Fachplaner:innen gewährleistet werden.



2.4 AUFWERTUNG FREIBEREICHE KIRCHNERHAUS



Startzeitraum mittelfristig

Priorität mittel

→ Machbarkeitsstudie, bauliche Umsetzung

Das KirchnerHAUS ist ein kultureller Anziehungspunkt in Aschaffenburg. Das Gebäude aus dem 19. Jahrhundert, welches denkmalgerecht saniert wurde, beheimatet seit 2013 einen Dokumentationsraum zur Kindheit des Aschaffenburger Malers Ernst Ludwig Kirchner sowie Räumlichkeiten für Veranstaltungen und Ausstellungen.

Der Eingangsbereich des Museums, der derzeit durch eine Außenstreppe und ein unauffälliges Vordach geprägt ist, könnte entsprechend einladender gestaltet und die Barrierefrei-

heit weiter verbessert werden. Zudem sollte eine Verlagerung der Bushaltestelle geprüft werden, um die Fassade mehr zur Geltung zu bringen.

Mögliche Schritte:

- Prüfung der Verlagerung der Bushaltestelle im Zuge der Maßnahmen A.1 und 2.1
- Abstimmung mit Privateigentümer und Denkmalschutzbehörden zur Umsetzung



Abbildungen von links nach rechts:
Abb. 160: Verortung

Abb. 161: Fassade Kirchnerhaus

Abb. 162: Parkender Bus vor Fassade

2.5 NACHVERDICHTUNG BAULÜCKE DUCCASTRASSE 10/12



Startzeitraum langfristig

Priorität niedrig

→ Evtl. Machbarkeitsstudie, bauliche Umsetzung

In der Duccastrasse 10/12 besteht eine Baulücke, die durch Rückbau von Einfriedungsmauer und Garagen geschlossen werden könnte. Letztere sind in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Ziel ist es, die Lücke mit einem Neubau zu füllen, der sich an der bestehenden Bebauung orientiert und zugleich den Anforderungen an Belichtung und Nutzung gerecht wird. Der Neubau könnte drei Geschosse und ein Dachgeschoss umfassen, wobei die Gestaltung an die angrenzenden Gebäude angepasst wird.

Mögliche Schritte:

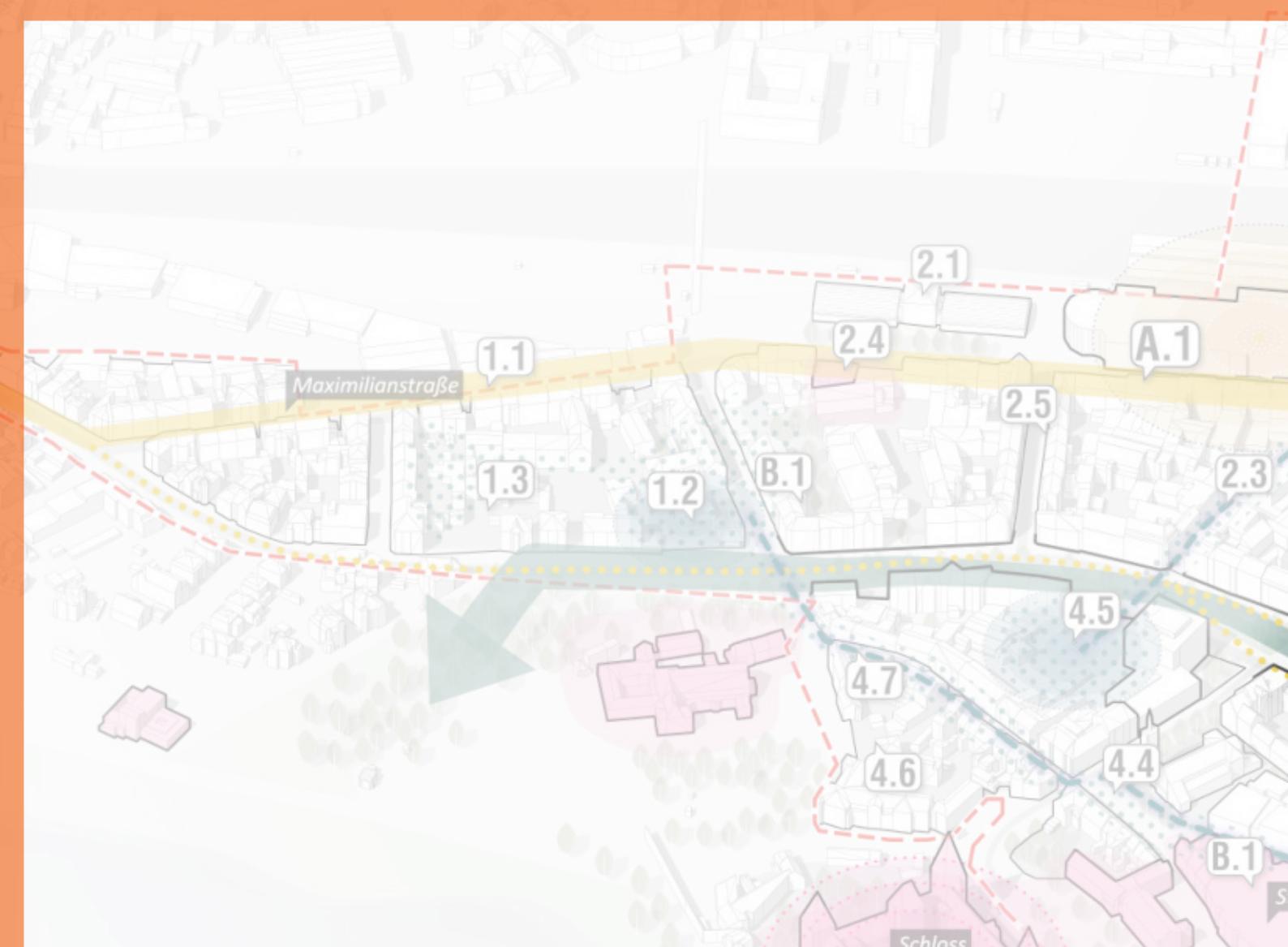
- Kontaktaufnahme mit Grundstückseigentümer:innen
- Evtl. Machbarkeitsstudie
- Umsetzung in Abstimmung mit den angrenzenden Eigentümer:innen



Abbildungen von links nach rechts:
Abb. 163: Verortung

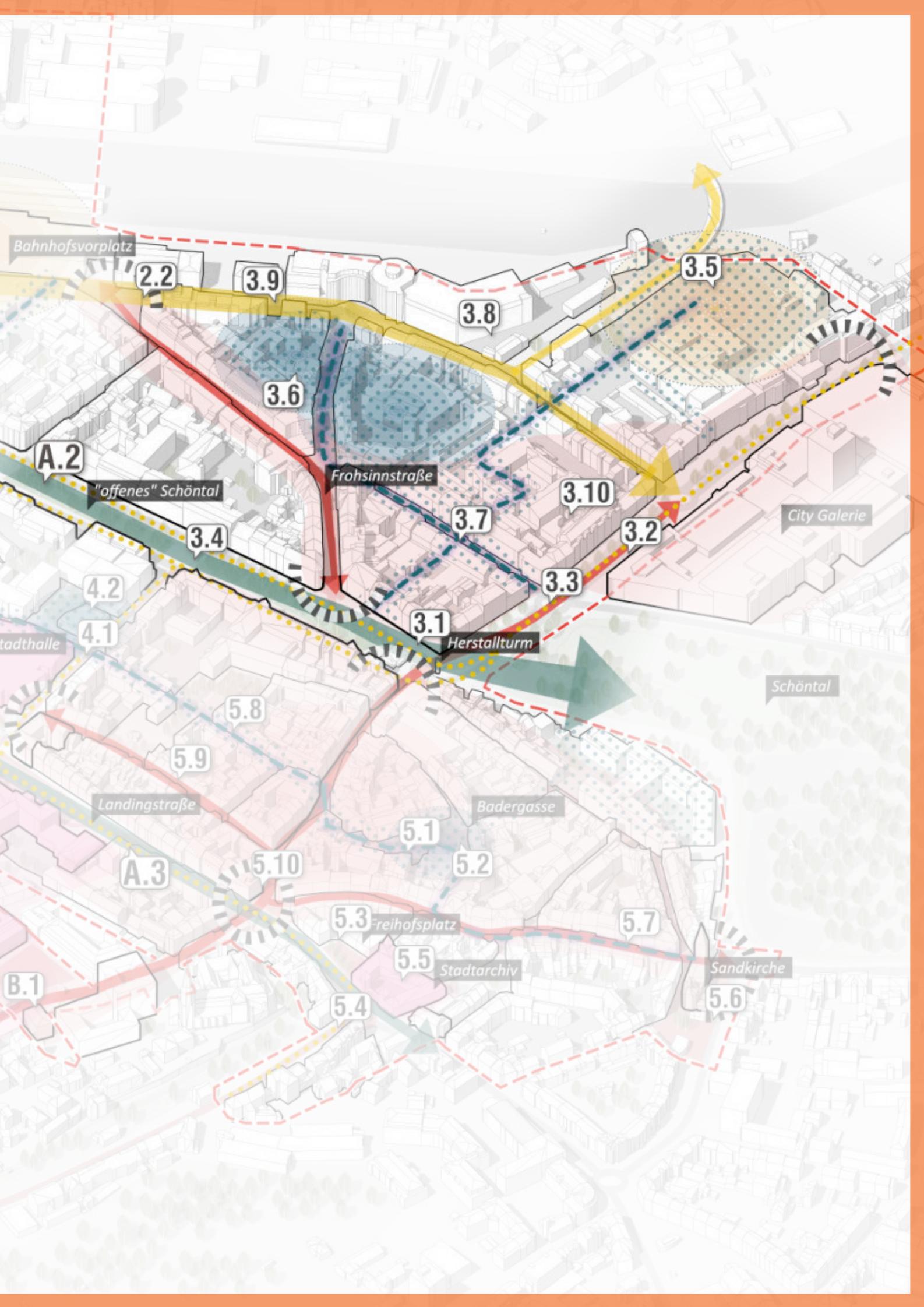
Abb. 164: Fassade des südlich angrenzenden Hauses

Abb. 165: Baulücke im Kontext



- 3.1 SANIERUNG HERSTALLTRUM INKLUSIVE UMFELD
- 3.2 AUFWERTUNG GOLDBACHER STRASSE
- 3.3 UMNUTZUNG DER UNTERFÜHRUNG GOLDBACHER STRASSE
- 3.4 PRÜFUNG LUDWIGSBRUNNEN ZURÜCKHOLEN
- 3.5 INNOVATIONSHUB KOLBORNSTRASSE
- 3.6 NEUES QUARTIER BODELSCHWINGHSTRASSE
- 3.7 AUFWERTUNG HEINSESTRASSE
- 3.8 UMGESTALTUNG ECKE ELISENSTRASSE / GLATTBACHER ÜBERFAHRT
- 3.9 NACHVERDICHTUNG BAULÜCKE ELISENSTRASSE 25 / 29
- 3.10 AUFWERTUNG UND BEGRÜNUNG SCHÖNTAL-PASSAGE

3. BAHNHOFSQUARTIER BEREICH OST



3.1 SANIERUNG HERSTALLTURM INKLUSIVE UMFELD



Startzeitraum kurzfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, Einbindung in Wettbewerb (A.2), bauliche Umsetzung

Der Herstallturm, ein bedeutendes Wahrzeichen der Stadt und Teil der historischen Stadtmauer, ist in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Ziel ist es, den Turm unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte zu sanieren und ihn als markantes Wahrzeichen der Stadt hervorzuheben. Die Aufwertung der angrenzenden Platz- und Grünflächen soll das Erscheinungsbild des Turms stärken und seine historische Bedeutung betonen sowie die Verbindung zwischen Frohsinnstraße und Herstallstraße verbessern (siehe Maßnahme A.2).

Im Bestand wirkt die räumliche Situation durch die Gastronomie, den Parkplatz, den Herstallturm und den klein dimensionierten Straßenübergang eher unübersichtlich. Der eigentlich großzügige städtebauliche Raum vor der Kulisse des denkmalgeschützten Ensembles entlang der Weißenburger Straße kann dadurch nicht sein ganzes Potenzial entfalten.

Ziel ist es, diesen Raum künftig als großzügigen Platzbereich zu gestalten, in dem der MIV auf Schritttempo reduziert wird, um die fußläufige Verbindung zu verbessern und eine höhere Aufenthaltsqualität zu schaffen. Eine durchgängige Bodenbelagsgestaltung soll ein harmonisches Erscheinungsbild ge-

währleisten, und die Integration von E-Ladesäulen und Radabstellflächen (z.B. im Bereich des aktuellen Parkplatzes) mitgedacht werden. Die gastronomische Einrichtung ist zu erhalten und ihre Außenbereiche aufzuwerten. Um eine bessere Anbindung zum Herstallturm zu erzielen, sind die Grünflächen an dieser Stelle neu zuordnen. Unterm Strich soll sich der Versiegelungsgrad nicht erhöhen. Zudem soll der bestehende Parkplatz hinter der Gastronomie auf Umgestaltungsoptionen werden.

Mögliche Schritte:

- Enge Einbindung in die Planungen und bauliche Umsetzung im Rahmen von Maßnahme A.2



Abbildungen von links oben nach rechts unten:

Abb. 166: Turm und Straßenübergang, Richtung Herstallstraße

Abb. 167: Verortung

Abb. 168: Infotafel

Abb. 169: Blick auf Gastronomie und Straßenübergang



3.2 AUFWERTUNG GOLDBACHER STRASSE



Startzeitraum mittelfristig

Priorität mittel

Machbarkeitsstudie, evtl. Einbindung in Wettbewerb (A.2), bauliche Umsetzung

Die Goldbacher Straße ist eine stark befahrene Verkehrsader mit teilweise wenig Platz für den Radverkehr. Der große Kreisverkehr an der Heinsestraße bildet dabei eine für den Fuß- und Radverkehr nur schwer zu bewältigende Barriere zwischen Bahnhofsviertel und der City Galerie, sodass die nicht barrierefreie Unterführung oder ein langer Umweg über den Park Schöntal genutzt werden muss. Die Umgestaltung des Kreisverkehrs als wichtiger Verknüpfungspunkt, insbesondere vor dem Hintergrund der im Konzept 1+ geplanten Tempobeschränkung für den MIV auf 30 km/h, ist somit einer der Schwerpunkte dieser Maßnahme. Auf die Unterführung geht Maßnahme 3.5 näher ein. Des Weiteren gilt es, in Anknüpfung an die Ergebnisse der Weiterentwicklung von Friedrichstraße / Weißenburger Straße (A.2) zukünftige verkehrliche Bedarfe mit den städtebaulichen Zielen abzuwegen. Ziel ist es, die Radwegeführung durchgängig und sicher zu gestalten und die weitere Umgestaltung der Verkehrsleitung hin zum Umweltverbund. Die Schaffung ausreichender und städtebaulich-gestalterisch verträglicher Fahrradabstellmöglichkeiten sowie E-Ladesäulen ist besonders im westlichen Bereich

gut vorstellbar. Die Erforderlichkeit der Hochborde sollte insgesamt überprüft werden, da sie im Untersuchungsgebiet eher eine Ausnahme als die Regel sind und generell die Barrierewirkung von Straßenräumen verstärken. Das Schwammstadtprinzip soll dabei durch entsprechende Anpassungen an den bestehenden Grünstreifen und gezielte Verdunstungseinrichtungen angewandt werden. Gleichzeitig gilt es die bestehenden Grünstreifen hin zu mehr barrierefreien Fußgängerüberwegen mit entsprechender Ausprägung im Bodenbelag anzupassen. Neben der Schaffung von funktionalen Radwegen steht die Schaffung von ebenerdigen Querungsmöglichkeiten im Vordergrund.

Mögliche Schritte:

- Enge Abstimmung mit Verkehrs- und Landschaftsplanung
- Evtl. Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudie
- Evtl. Mitbetrachtung im Wettbewerb, mindestens Aufbau der Planungen auf den Ergebnissen des Wettbewerbs (A.2)
- Projektumsetzung

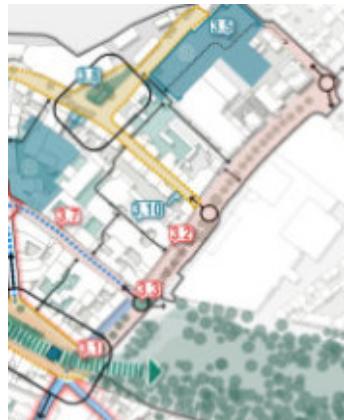
Abbildungen von links oben nach rechts unten:

Abb. 170: Verortung

Abb. 171: Kreisverkehr Heinsestraße / Platanenallee

Abb. 172: Goldbacher Straße, Blickrichtung Nord

Abb. 173: Goldbacher Straße, Blickrichtung Süd



3.3 UMNUTZUNG DER UNTERFÜHRUNG GOLDBACHER STRASSE



Startzeitraum mittelfristig

Priorität mittel

Machbarkeitsstudie, bauliche Entwicklung

Die städtebauliche Situation um den Kreisverkehr Goldbacher Straße / Heinsestraße / Platanenallee erfordert wie in Maßnahme 3.4 beschrieben eine umfassende oberirdische Lösung zur besseren barrierefreien Querung. Die darunterliegende, kürzlich aufgewertete Unterführung alleine erfüllt weiterhin nicht die heutigen Anforderungen an eine fußgängerfreundliche und sichere Stadt und wird nach einer Umgestaltung des Kreisverkehrs nicht mehr benötigt. Damit ergeben sich Potenziale für eine flächensparende Mehrfachnutzung der bestehenden Substanz an dieser Stelle. Darüber hinaus sollte eine direkte Fußwegeverbindung von der Platanenallee hinunter in den Park Schöntal geschaffen werden. Ein denkbarer Ansatz zur Nachnutzung als modernes Fahrradparkhaus soll geprüft werden und zielt darauf ab die Fahrradfreundlichkeit in der Innenstadt zu fördern. Eine entsprechend barrierefreie und benutzerfreundliche Gestaltung der

Eingänge zu einem solchen Fahrradparkhaus, die Unterbringung von einer Werkzeugstation sowie die Prüfung eines Aufzugs zur Heinsestraße sind weitere Aspekte für die qualitätsvolle Umsetzung dieser Projektidee.

Weitere Ideen / Ansätze mit ganzheitlichem Bezug zur Umgebung können beispielsweise durch die Betrachtung dieses Teilraums in enger Abstimmung mit den Maßnahmen A.2 und 3.4 gefunden werden.

Mögliche Schritte:

- Machbarkeitsstudie zur Umnutzung der Unterführung in enger Abstimmung mit Maßnahmen A.2 und 3.4
- Hoch- und tiefbauliche Planung
- Partizipation und Abstimmung mit zuständigen Behörden



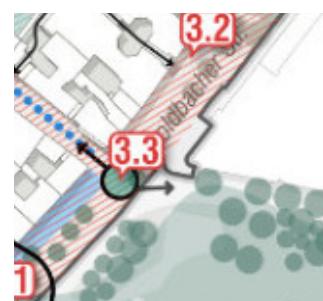
Abbildungen von links oben nach rechts unten:

Abb. 174: Unterführung

Abb. 175: Verortung

Abb. 176: Eingang Unterführung

Abb. 177: Eingangsumfeld Goldbacher Straße



3.4 PRÜFUNG LUDWIGSBRUNNEN ZURÜCKHOLEN



Startzeitraum mittelfristig

Priorität mittel

Einbindung in Wettbewerb (A.2), bauliche Umsetzung

Der Ludwigsbrunnen, ein historisches Denkmal wurde zu Ehren König Ludwigs I. im Jahr 1897 erbaut und in den 1970er auf Grund von neuen Planungen zur Verkehrsführung auf die Großmutterwiese verlegt. Seither wurde in der Stadtöffentlichkeit ein „Zurückholen“ diskutiert und im Jahr 2014 beauftragten die „Aschaffenburger Altstadtfreunde e.V.“ eine Kurzstudie zum Bereich, der im vorliegenden Konzept in Maßnahme A.2 beschrieben wird.

Auch die Kurzstudie beschreibt neben verkehrlichen Anpassungen, die in erwähntem Vorgang (A.2) abschließend geklärt werden müssen, bereits städtebauliche Prämissen. So soll in der Blickachse entlang der Luitpoldstraße der Brunnen am historischen Standort eingebunden werden.

Aufbauend auf Maßnahme A.2 wird deutlich, dass ein „Zurückholen“ des Brunnens nur dann sinnvoll gelingen kann,

Abbildungen von links oben nach rechts unten:

Abb. 178: Verortung

Abb. 179: Ludwigsbrunnen (historische Aufnahme, ISEK 2010 ©Archivbilder von Sylvia Breiter und Thomas Hesse)

Abb. 180: Ludwigsbrunnen (Aschaffenburgerzweinull)

Abb. 181: Momentane Situation



wenn er nicht von belastendem MIV umströmt wird und qualitativ in fußläufig erlebbare Grünanlagen eingebunden ist. Zukünftig soll die Grünanlage „offenes Schöntal“ ohne Unterbrechung auf Höhe der Luitpoldstraße und mit durchgängiger Wegeführung für Fuß- und Radverkehr gestaltet werden. Dies würde eine erneute Einbindung des Ludwigsbrunnens bei gleichzeitiger Verringerung der Verkehrsbelastung an diesem Punkt ermöglichen.

Einer Umsetzung dieser Idee steht so im Rahmen von VU und ISEK sowohl auf übergeordnet-städtebaulicher als auch auf kleinräumlicher Ebene unter Anwendung der formulierten Ziele nichts entgegen.

Mögliche Schritte:

- Enge Einbindung in die Planungen und bauliche Umsetzung im Rahmen von Maßnahme A.2

3.5 INNOVATIONSHUB KOLBORNSTRASSE



Startzeitraum mittelfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Umsetzung

Die private Brachfläche zwischen Glattbacher Überfahrt und Kolbornstraße bietet Potenzial für die Entwicklung eines innovativen und nachhaltigen Quartiers, das sich nahtlos in das bestehende Stadtgefüge integriert. In der Vergangenheit lagen der Stadt bereits Überlegungen für eine Pflegeeinrichtung und Wohnnutzung vor. Sowohl die Stadt als auch die Sozialverwaltung waren von dem Konzept nicht überzeugt. Die Fläche geht auf der Höhe der Hausnummer 6 ebenerdig in den Straßenraum über, durch den Anstieg der Glattbacher Überfahrt ergibt sich jedoch ein ca. drei Meter hoher Höhenversprung. Die Fläche ist entsprechend augenscheinlicher Beurteilung hergerichtet.

Perspektivisch sieht die Stadt an dieser Stelle eine Potenzialfläche für einen Innenstadt-Logistik-Hub. Ziel ist es vorrangig, eine zukunftsfähige Nutzung zu verorten, die Gewerbe, Logistik und Dienstleistungen fokussiert, jedoch auch die Möglichkeit der ergänzenden Wohnnutzung prüft – unter Berücksichtigung des Immissionsschutzes. Ein wesentlicher Bestandteil ist die elegante Überwindung des Höhenversprungs zur Glattbacher Überfahrt, um eine effiziente Erschließung des Areals zu ermöglichen. Dabei ist vorstellbar, prägnante und eventuell auch höhere Gebäude auf einem Sockelgebäude zu

planen, wobei das Sockelgebäude den Höhenunterschied ausgleichen könnte. Zudem wird der bestehende Pocketpark mit Baumbestand in der Nähe der Haltestelle aufgewertet und in das Quartier integriert. Die Freiräume im Quartier sollen abhängig von der zukünftigen Nutzung einen möglichst geringen Versiegelungsgrad und einen hohen Klimaanpassungseffekt erzielen. Auch die Gebäude sind unter ökologischen Aspekten nachhaltig und energieeffizient auszubilden und sollen vor diesem Hintergrund z.B. Elemente wie Fassaden- und Dachbegrünung integrieren. Denkbar ist darüber hinaus ein markanter Hochpunkt als sichtbarer Innenstadtauftakt.

Mögliche Schritte:

- Kontaktaufnahme und enge Zusammenarbeit mit den Eigentümer:innen
- Machbarkeitsstudie und städtebauliche Voruntersuchungen zur Prüfung der Nutzungsarten und des Immissionsschutzes
- Evtl. Qualifizierung durch Werkstatt- oder Wettbewerbsverfahren
- Evtl. (vorhabenbezogener) Bebauungsplan und Realisierung

Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 182: Blick auf die Fläche vom Parkhaus gegenüber

Abb. 183: Bestehender „Pocket Park“

Abb. 184: Verortung



3.6 NEUES QUARTIER BODELSCHWINGHSTRASSE



Startzeitraum langfristig

Priorität mittel

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Umsetzung

Das Grundstück an der Bodelschwinghstraße, das derzeit ein sanierungsbedürftiges Gebäude beherbergt, bietet Potenzial für eine Neuentwicklung. Im Bestand sind die zwei privaten Flurstücke (Hausnummern 5-9) durch Stellplätze, die durch Mauern voneinander und vom Straßenraum abgetrennt sind geprägt. Die westlich und südlich angrenzenden Gebäude haben Brandwände und sind für eine bauliche Nachverdichtung unproblematisch zu sehen.

Ziel ist es, die Fläche zu einem gemischten Block umzunutzen, wobei die Obergeschosse für Wohnnutzung und das Erdgeschoss für gewerbliche Nutzungen vorgesehen sind. Die zukünftige Planung soll eine klare Raumkante bilden. Dabei ist zunächst je nach Verfügbarkeit und Ausgangslage zu prüfen, was mit der Bodelschwinghstraße 9 geschieht und ob die Möglichkeit eines Rückbaus der stark in die Jahre gekomme-

nen Bausubstanz zielführend scheint. Besonders wichtig ist bei der Gebäudeplanung die Berücksichtigung eines sozial verträglichen Wohnungsmixes.

Eine grüne Gestaltung der rückwärtigen Hofflächen wird angestrebt und soll den Anwohnenden zugänglich gemacht werden. Denkbar ist auch das Angebot einer öffentlichkeitswirksamen Nutzung, wie z.B. einem Biergarten und/oder einer Spielmöglichkeit mit Sitzgelegenheiten.

Mögliche Schritte:

- Evtl. Machbarkeitsstudie
- Prüfung Abriss des Bestandsgebäudes
- Evtl. Bebauungsplan
- Bauliche Umsetzung

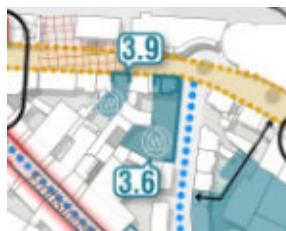
Abbildungen von links oben nach rechts unten:

Abb. 185: Verortung

Abb. 186: Sanierungsbedarf

Abb. 187: Brandwand (südlich)

Abb. 188: Übersicht Fläche



3.7 AUFWERTUNG HEINSESTRASSE



Startzeitraum mittelfristig

Priorität mittel

Machbarkeitsstudie, bauliche Umsetzung

Die Heinsestraße ist eine wichtige Verbindung zwischen der City-Galerie und der Frohsinnstraße und liegt inmitten eines eng verzweigten „internen Wegenetzes“ (siehe auch Maßnahme A.4). Sie ist geprägt durch einen hohen Anteil an ruhendem Verkehr wodurch Flächen für den Fuß- und Radverkehr eingeschränkt sind und die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt wird. Insgesamt vermittelt die Straße ein wenig einladendes Straßenbild, das durch die fehlende Begrünung verstärkt wird.

Ziel ist es, den Verkehr durch bauliche Anpassungen zu verlangsamen (Tempo 20 in Konzept 1+ geplant) und die Straße durch Begrünungselemente und Klimaanpassungsmaßnahmen attraktiver zu gestalten. Eine Reduktion des Parkraums

vor aktiven Erdgeschossen könnte zusätzliche Potenziale für Grünraum und Aufenthaltsflächen schaffen. Das interne Wegenetz sollte im öffentlichen Straßenraum deutlich sichtbarer gemacht werden, um zum zu Fuß gehen anzuregen. Allgemein sollen die Fuß- und Radwege durch bessere Markierungen und eine möglichst komfortable Streckenführung gestärkt werden.

Mögliche Schritte:

- Entwicklung eines Konzepts zur baulichen Verkehrsberuhigung und Begrünung
- Anwendung des Stadtbodenkonzepts (B.2)
- Bauliche Umsetzung



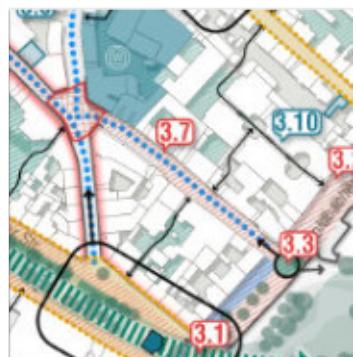
Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 189: Blick vom Alfons-Goppel-Platz in die Heinsestraße

Abb. 190: Verortung

Abb. 191: Auftakt Durchgang zur Bavaria-Passage

Abb. 192: Ausmündung in die Goldbacher Straße



3.8 UMGESTALTUNG ECKE ELISENSTRASSE / GLATTBACHER ÜBERFAHRT



Startzeitraum langfristig

Priorität mittel

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Umsetzung

Die Ecke Elisenstraße / Glattbacher Überfahrt stellt für ihre Lage als Auftakt zur Innenstadt derzeit eine wenig einladende städtebauliche Situation dar. Das Bestandsgebäude an dieser Stelle vermittelt durch seine Gestaltung den Charakter einer Rückseite und trägt nicht zur Aufwertung des öffentlichen Raumes bei. Zudem fehlt es an einer klaren Raumkante sowie an einer gestalterischen Verbindung zwischen den angrenzenden Stadtbereichen.

Die Maßnahme verfolgt das Ziel, diesen Bereich sowohl funktional als auch gestalterisch aufzuwerten. Dazu sollen in enger Abstimmung mit der AVG verschiedene Varianten geprüft werden, die eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie eine stärkere Integration in das städtebauliche Umfeld ermöglichen. Gleichzeitig soll die Ecke eine bessere Orientierung bieten und die Wegebeziehungen zwischen der Elisenstraße, der Glattbacher Überfahrt und angrenzenden Bereichen optimieren. Folgende drei Varianten sind denkbar:

Abbildungen von oben nach unten:

Abb. 193: Blick auf die Situation von der Elisenstraße

Abb. 194: Verortung



Aufwertung der bestehenden Fassade und Integration des Bestandsgebäudes in einen Neubau: Das bestehende Gebäude würde durch gestalterische Maßnahmen wie eine neue Fassade, Begrünung oder Öffnungen aufgewertet und in eine mögliche Neubebauung mit weiteren ergänzenden Nutzungen integriert, um die städtebauliche Wirkung zu verbessern.

Integration der Funktionen in einen attraktiveren Neubau: Ein Ersatzbau mit ansprechender Architektur und weiteren, ergänzenden Nutzungen würde die Ecke städtebaulich aufwerten, eine klare Raumkante schaffen und zur Belebung des Umfelds beitragen.

Abriss zugunsten einer landschaftsarchitektonischen Lösung: Ein Abriss könnte Raum für eine klimaangepasste Freiraumgestaltung mit Begrünung, Sitzgelegenheiten oder einer offenen Platzfläche schaffen.

Mögliche Schritte:

- Durchführung einer städtebaulichen Machbarkeitsstudie zur Bewertung der Varianten und Klärung der Bedarfe seitens der AVG
- Enge Abstimmung mit der AVG
- Planung und bauliche Umsetzung mit geeigneten Expert:innen

3.9 NACHVERDICHTUNG BAULÜCKE ELISENSTRASSE 25/29



Startzeitraum langfristig

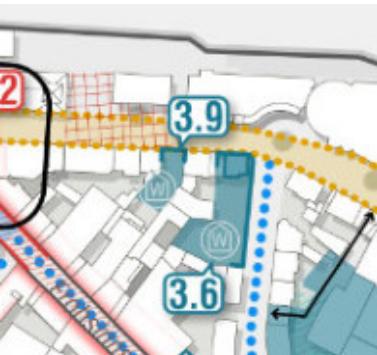
Priorität niedrig

Evtl. Machbarkeitsstudie, bauliche Umsetzung

In der Elisenstraße 25/29 befindet sich eine Baulücke, die zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum genutzt werden soll. Ziel ist es, das Grundstück mit einem Gebäude von 4 + D Geschossen zu bebauen, das sich an der Architektur der benachbarten Gebäude orientiert. Im rückwärtigen Bereich soll die Fläche teilentsiegelt werden, um die grüne Infrastruktur zu fördern und die Aufenthaltsqualität sowie Klimafunktion zu erhöhen. Eine gelungene Integration der neuen Bebauung in das städtebauliche Umfeld ist von zentraler Bedeutung.

Mögliche Schritte:

- Kontaktaufnahme mit Grundstückseigentümer:innen
- Evtl. Machbarkeitsstudie
- Umsetzung in Abstimmung mit den angrenzenden Eigentümer:innen



Abbildungen von links nach rechts:
Abb. 195: Verortung
Abb. 196: Baulücke Elisenstraße

Abb. 197: Baulücke, Blick auf die Brandwand

3.10 AUFWERTUNG UND BEGRÜNUNG SCHÖNTAL-PASSAGE



Startzeitraum mittelfristig

Priorität niedrig

Machbarkeitsstudie, fortlaufende bauliche Umsetzung

Die Schöntalpassagen sind stark in die Jahre gekommen und setzen sich zusammen aus drei miteinander durch tiefe Erdgeschosssockel verbundene Zeilenbaukörpern. Die beiden innerenliegenden Zeilen bilden durch verbindende Seitentrakte einen Block. Die tiefen Erdgeschosse ergeben Terrassen für die 1. OG. Diese sind im Bestand bereits durch Kübelpflanzen begrünt. Darunter entstehen jedoch sehr dunkle Durchgänge mit niedriger Deckenhöhe, die das Gefühl eines Angstraumes vermitteln.

Die Schöntalpassagen sind in den Erdgeschossen, die von der Goldbacher Straße und von den beiden Höfen aus zugänglich sind, überwiegend durch Vergnügungsstätten, Gastronomie, Kneipen und Kiosks bzw. kleinen Läden genutzt. Dazu kommen einzelne medizinische Dienstleister, die die Pflegeangebote (u.a. Diakonie) in den Obergeschossen ergänzen. Der

Trading Down Prozess ist an dieser Stelle verglichen mit dem weiteren Umfeld am stärksten ausgeprägt.

Die Verbindungen zwischen der Heinse- und Elisenstraße und jeweils zur Goldbacher Straße gehört zum internen Wegenetz für Fußgänger:innen (siehe Maßnahme A.4) und bieten eine Alternative zu den vielbefahrenen Straßen. Ziel ist es, die öffentlichen Wegeverbindungen im Erdgeschoss der Passagen mit einer besseren Beleuchtung und attraktiveren Gestaltung zu versehen, um das Sicherheitsgefühl zu fördern und die Nutzbarkeit durch die Öffentlichkeit zu steigern. Dazu können in Abstimmung mit den Eigentümern z.B. Wasser- und Grünelemente geschaffen werden, die in einer landschaftsplanerischen Konzeption arrangiert werden und auch die Platzbedarfe der anliegenden Mieter:innen in den Erdgeschosszonen berücksichtigen. Darüber hinaus sind besonders

die Übergänge von öffentlichen Straßen in die Passage eindeutiger und einladender zu markieren, z.B. durch Beschilderung und einheitliche Bodenbeläge.

Der Grundstückseigentümer könnte darüber hinaus zur Zusammenarbeit eingeladen werden, um gemeinsam eine mittel- bis langfristige Entwicklung oder auch einen Image-Wechsel zu planen. Hierzu könnte die Förderung von Co-Wor-

king-Spaces, Selbsthilfeworkstätten und Räumen für Studierende oder Gründer:innen gehören.

Mögliche Schritte:

- Kontaktaufnahme mit Eigentümern und Mietern
- Konzeptentwicklung zur Umgestaltung der Passagen
- Prüfung von (Anreiz-)Fördermöglichkeiten
- Bauliche Umsetzung, Synergien mit Maßnahme A.4

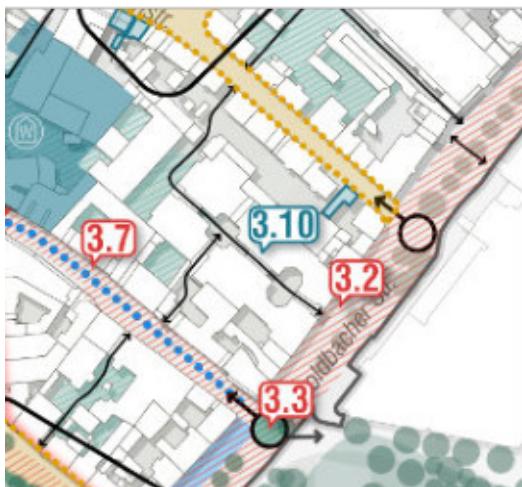
Abbildungen von links oben nach rechts unten:

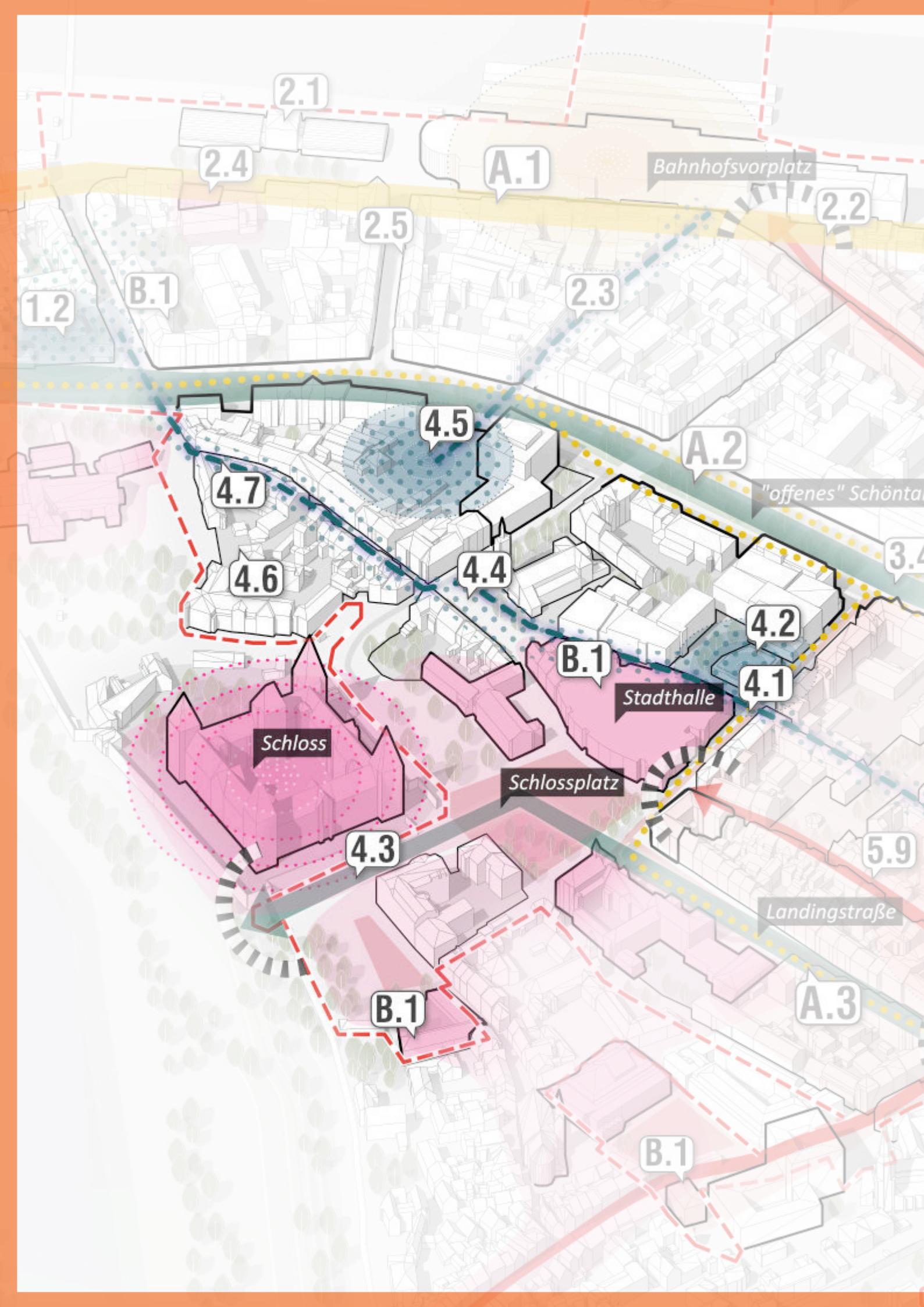
Abb. 198: Verortung

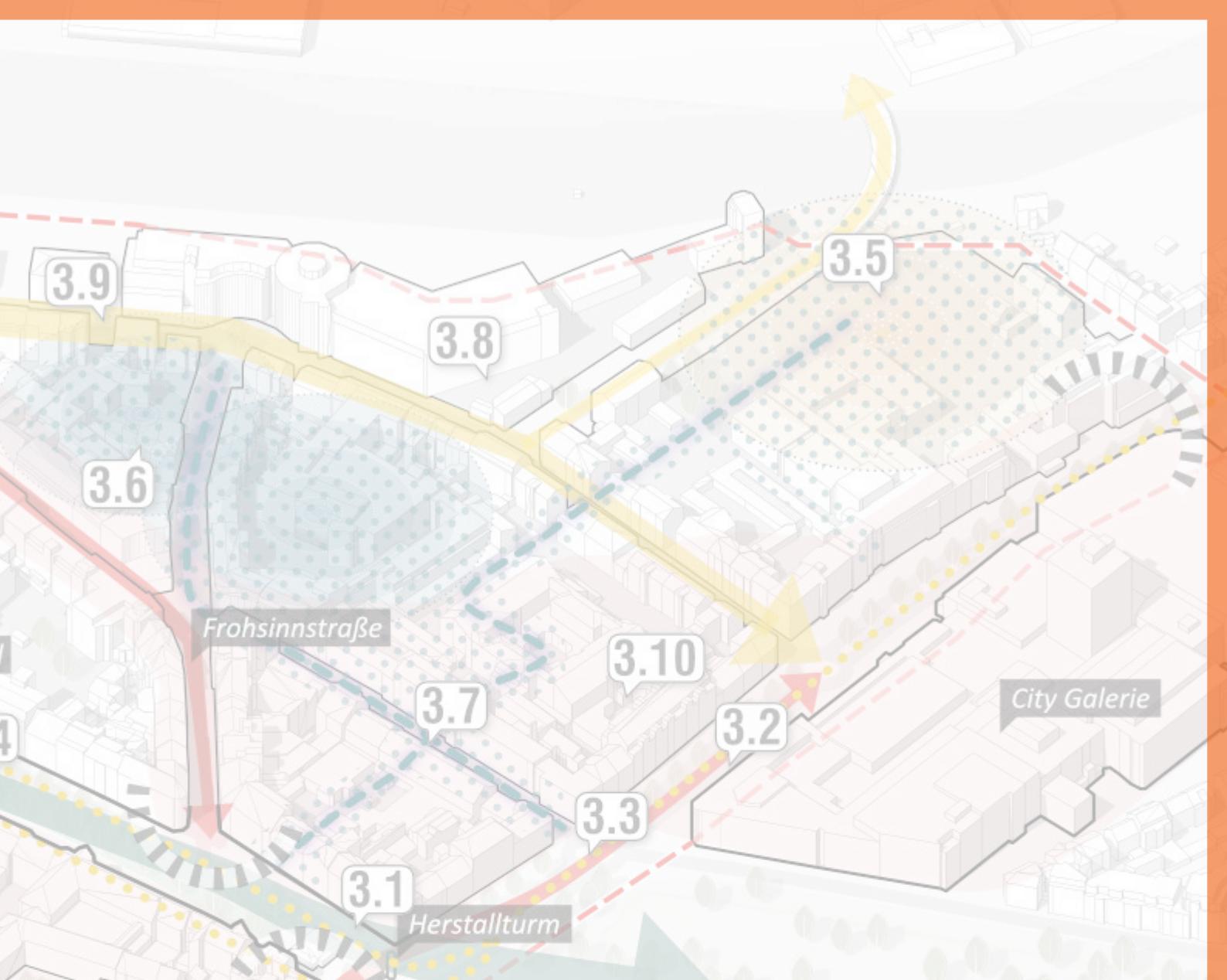
Abb. 199: Hofsituation mit Blick auf die Durchgänge zur Elisenstraße (rechts) sowie Heinsestraße (links)

Abb. 200: Situation Durchgang Elisenstraße stark versiegelt

Abb. 201: Blick auf die Schöntal-Passage von der Goldbacher Straße







- 4.1 UMGESTALTUNG LUITPOLDSTRASSE ALS URBANE NORD-SÜDACHSE
- 4.2 NEUE NACHBARSCHAFT LUITPOLDSTRASSE: NACHVERDICHTUNG LUITPOLDSTRASSE 7 (BANKGEBÄUDE)
- 4.3 KLIMAGERECHTE NEUGESTALTUNG SCHLOSSPLATZ UND MARSTALLPLATZ
- 4.4 AUFWERTUNG UND NUTZUNGSINTENSIVIERUNG PLATZ AN DER KIRCHE ST. AGATHA
- 4.5 NACHVERDICHTUNG BAULÜCKE FRIEDRICHSTRASSE 25
- 4.6 NACHVERDICHTUNG BAULÜCKE KAPUZINERPLATZ UND KARLSTRASSE 15
- 4.7 AUFWERTUNG KARLSTRASSE

4. UNTERE STADT BEREICH WEST

4.1 UMGESTALTUNG LUITPOLDSTRASSE ALS URBANE NORD-SÜDACHSE



Startzeitraum mittelfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Entwicklung

Die Luitpoldstraße ist eine zentrale Nord-Süd-Verbindung in der Aschaffenburger Innenstadt. Historisch als repräsentativer Boulevard angelegt, hat sie heute primär die Funktion einer stark befahrenen Hauptverkehrsstraße mit wenig Aufenthaltsqualität. Im MIV, ÖPNV und Radverkehr spielt sie eine hohe Bedeutung für die Verbindungen innerhalb der Innenstadt. Der derzeitige Straßenraum ist jedoch stark auf den MIV ausgerichtet, was zu Nutzungskonflikten führt. Insbesondere der Radverkehr wird auf engem Raum mit dem MIV geführt, was zu einer hohen Konfliktanfälligkeit führt. Für den Fuß- und Radverkehr ist insgesamt wenig Platz eingeräumt und die Straße stellt eine Barriere zwischen Schlossplatz und Geschäftsbereich um die Herstallstraße dar. Die Sicherheit des Fußverkehrs ist an der Bushaltestelle Stadthalle unzureichend, und die Markierungen aus dem Verkehrsexperiment wirken wenig funktional. Zusätzlich fehlt es an ausreichenden und modernen Fahrradabstellmöglichkeiten sowie an einem einheitlichen Erscheinungsbild. Der vorhandene Baumbestand an der Haltestelle Stadthalle ist eng eingebunden. Darüber hinaus mangelt es an Straßenbegleitgrün.

Für die Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr wurden mit dem Verkehrsexperiment „Umweltstraße“ erste Ansätze erprobt, aus denen es bei der weiteren Planung zu lernen gilt. Zukünftig ist sicherzustellen, dass mit der Verkehrsberuhigung eine stärkere gestalterische und freiraumliche Aufwertung des ehemaligen Boulevards stattfindet, die zu einer sinnvollen Nutzungsintensivierung und stär-

keren Verbindung des Übergangs der östlichen und westlichen Innenstadt führt. Der angrenzende Platz an der Stadthalle sollte in das Konzept eingebunden werden. Eine intensivere Bespielung des Platzes und der Schaffung von Aufenthaltsbereichen im Sinne der Maßnahme 4.3 Klimagerechte Neugestaltung Schlossplatz und Marstallplatz wird empfohlen. Die Bestandsbäume gilt es zu sichern, Ihnen sollte mehr Platz im Straßenraum eingeräumt werden. Mit der Aufwertung und Verkehrsberuhigung ist der Anschluss an die Hauptachse der Landingstraße (vgl. Maßnahme A.3) mitzudenken.

Mögliche Schritte

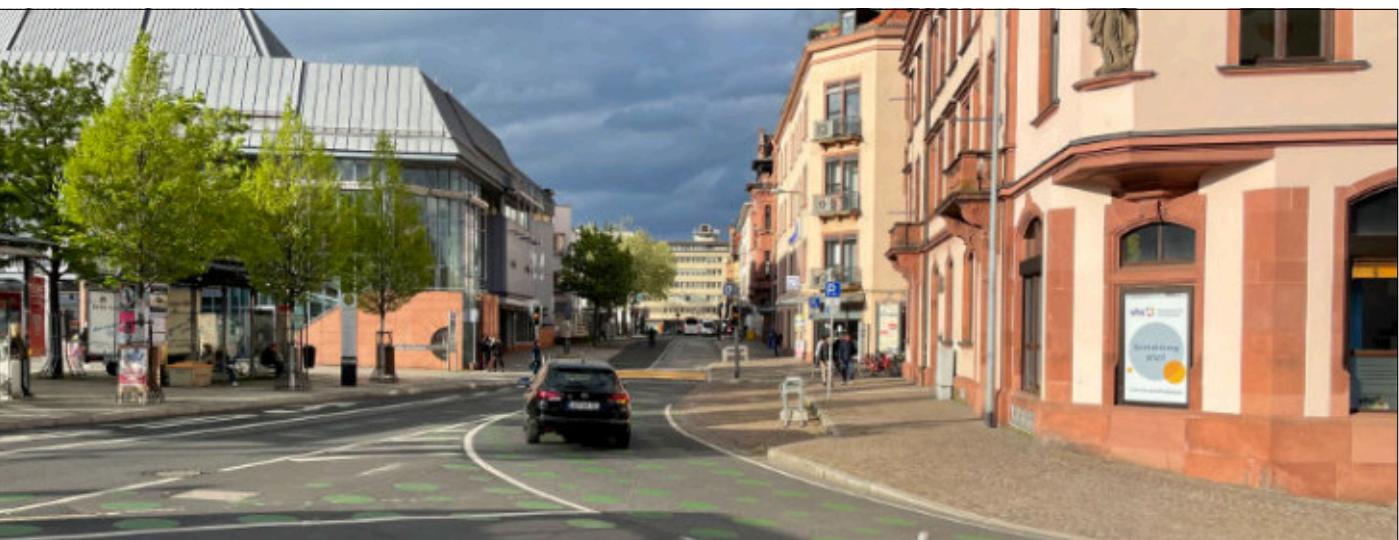
- Enge Abstimmung mit Verkehrs- und Landschaftsplanning
- Evtl. Durchführung einer Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudie zur Verkehrsberuhigung
- Integration von Maßnahmen aus dem Klimaanpassungskonzept Innenstadt (B.9 Klimaanpassungskonzept: Mehr Grün und Wasser für die Innenstadt)
- Mitbetrachtung im Wettbewerb, Aufbau der Planungen auf den Ergebnissen des Wettbewerbs (A.3)
- Projektumsetzung



Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 202: Verortung Rahmenplan

Abb. 203: Südliche Luitpoldstraße



4.2 NEUE NACHBARSCHAFT LUITPOLDSTR.: NACHVERDICHTUNG LUITPOLDSTRASSE 7 (BANKGEBAUDE)



Startzeitraum mittelfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Entwicklung

In der engen Innenstadtbebauung gibt es noch wenige vorhandene Baulücken bzw. untergenutzte Flächen. Der Bereich an der Luitpoldstraße stellt eine solche Fläche dar. Mit der derzeitigen eingeschossigen Bankfiliale ist die Fläche untergenutzt und bietet einen geringen Mehrwert für die Stadtbevölkerung. Um die Fläche besser entsprechend ihrer Lage zu nutzen, bietet es sich an, eine neue Bebauung mit einer Mischung aus Wohnen und Gewerbe zu realisieren mit einer öffentlichkeitswirksamen EG-Zone.

Dort könnte ggf. nachgefragter Wohnraum für junges Wohnen, seniorengerechtes Wohnen oder gemeinschaftliche Wohnformen geschaffen werden. Ebenso könnten kleinere Gewerbeeinheiten oder soziale Einrichtungen integriert werden, um eine lebendige Nutzung der Erdgeschosszone zu gewährleisten. Die Umgestaltung der Fläche ist dabei mit der Um- bzw. Neugestaltung der Freiflächen zu verbinden, um Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen und ggf. nachgefragtes wohnungsnahes Grün, wie bspw. einen Spielplatz oder kleine begrünte Erholungszonen, zu schaffen.

Darüber hinaus könnte durch die gezielte Begrünung der Fassade und Dachfläche zur Verbesserung des Mikroklimas beigetragen werden. Um einen weiteren Mehrwert zu schaffen, besteht die Idee, eine für die Öffentlichkeit nutzbare Dachfläche vorzusehen, die als Gemeinschaftsgarten oder Begegnungsort genutzt werden könnte.

Mögliche Schritte

- Durchführung einer Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudie zur Überprüfung der Entwicklungsmöglichkeiten
- Umsetzung auf Basis von Qualifizierungsverfahren, z.B. Investorenwettbewerb, Konzeptvergabe
- Im Zusammenhang mit Maßnahme 4.1 Umgestaltung Luitpoldstraße als urbane Nord-Südachse
- Bauliche Umsetzung



Abbildungen von links oben nach rechts unten:

Abb. 204: Verortung

Abb. 205: Bankgebäude

Abb. 206: Vorbereich zur Luitpoldstr.



4.3 KLIMAGERECHTE NEUGESTALTUNG ERWEITERTER SCHLOSSPLATZ UND MARSTALLPLATZ



Startzeitraum kurzfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Entwicklung

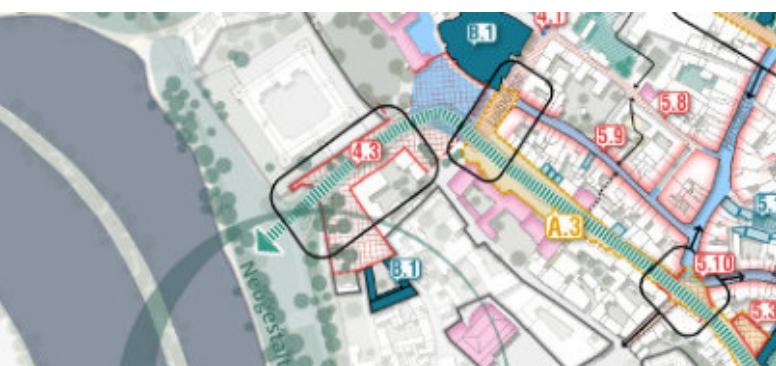
Der Schlossplatz und der Marstallplatz sind zentrale und repräsentative Orte in Aschaffenburg, die sowohl als Eingang zum Schloss, als auch als Aufenthaltsfläche mit Blick über den Main dienen. Aktuell ist der Bereich am Eingang des Schlosses stark versiegelt und beide Plätze sind durch Parkplätze geprägt, wodurch ihre Aufenthaltsqualität erheblich eingeschränkt ist. Am Rand des Marstallplatzes (Kastanienhain) sorgen eine wassergebundene Decke und schattenspendende Baumkronen für eine angenehme Atmosphäre, ergänzt durch zwei Bäume am Schlosseingang. Abseits dieser Bereiche sind die Flächen jedoch vollständig versiegelt, und zwischen der Pfaffengasse und dem Mainufer fehlen Sitzgelegenheiten zur Erholung. Die vorhandene Gestaltung wird dem Schloss als Wahrzeichen der Stadt nicht gerecht und bietet keinen angemessenen Ankunftsplatz für Besucher:innen.

Mit der geplanten Aufwertung des Schlossufers ergeben sich neue Potenziale für die Gestaltung der beiden Plätze. Durch eine klimagerechte Neugestaltung könnten sie zu einladen-

den und attraktiven Ankunftsplätzen für die Innenstadt werden, die sowohl Aufenthaltsmöglichkeiten als auch eine stärkere Verbindung zwischen Schloss, Schlossufer und Stadtzentrum schaffen.

Ziel der Maßnahme ist es, den Schlossplatz (inbs. Vorbereich des Schlosses) und den Marstallplatz als bedeutende Stadtplätze aufzuwerten und sie klimagerecht sowie barrierefrei umzugestalten. Durch eine Reduzierung der Versiegelung und eine stärkere Begrünung sollen sie als Aufenthaltsorte mit hoher Aufenthaltsqualität und angemessener Repräsentanz für das Schloss als Wahrzeichen der Stadt entwickelt werden.

Im erweiterten Betrachtungsraum ist der Schlossplatz an der Stadthalle mit dem Übergang zur Ridingerwiese zu integrieren. Hier spielt vor allem die Bedingung an einen funktionsfähigen Veranstaltungsraum eine wichtige Rolle. Trotzdem soll auch hier die Klimaanpassung mit Aufenthaltssteigerung ge-



Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 207: Verortung

Abb. 208: Marstallplatz

Abb. 209: Parkplätze vor dem Schloss



prüft werden, um etwa eine grüne Verbindung über den Schlossplatz bis zur Ridingerwiese und weiter bis in den Schlossgarten zu schaffen.

Ein zentrales Element der Neugestaltung ist die Aufnahme historischer Baumpflanzungen auf dem Schlossplatz, insbesondere vor dem Gebäude der Staatsanwaltschaft. Diese Maßnahme dient nicht nur der gestalterischen Aufwertung, sondern auch der Verbesserung des Mikroklimas durch zusätzliche Verschattung. Ergänzend dazu werden Grüninseln und weitere schattenspendende Elemente integriert, um an heißen Tagen angenehmere Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der barrierefreien Neugestaltung der Platzflächen. Ein gepflasterter, gut begehbarer Bodenbelag soll die Zugänglichkeit für alle Besucher:innen verbessern. Zudem wird geprüft, inwieweit die bestehende Versiegelung durch Entsiegelungsmaßnahmen reduziert werden kann, um die Flächen klimaresilienter zu gestalten.

Die Anzahl der Parkplätze auf den Plätzen sollte verringert werden, um Raum für neue Nutzungen und mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen. Gleichzeitig wird empfohlen Bushaltestellen für Besucher:innen zu integrieren, um die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Nahverkehr zu optimieren. Mit Blick auf die Aufwertung des Schlossufers wird der Schloss-

Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 210: Bodenbelag am Schlossplatz

Abb. 211: Historische Aufnahme Schlossplatz (Stadt Aschaffenburg, Sammlung Stadelmann)



platz zudem stärker zur angrenzenden Grünfläche neben der Bibliothek hin geöffnet. Durch eine terrassenförmige Gestaltung soll eine bessere Verbindung zwischen den Platzflächen und der Grünanlage geschaffen werden, um die Wahrnehmung und Nutzung dieser Fläche zu verbessern. Durch diese Maßnahmen entsteht ein neuer, attraktiver Ankunftsplatz für die Innenstadt, der sowohl als Verbindungselement zwischen Schloss, Schlossufer und Stadtzentrum als auch als zentraler Veranstaltungs- und Aufenthaltsbereich dient.

Empfohlen wird ein zusammenhängendes freiraumplanerisches Qualifizierungsverfahren durchzuführen, das die Bereiche Marstallplatz, Schlossplatz bis zur Stadthalle umfasst. Die Maßnahme steht im engen Zusammenhang mit den Maßnahmen A.3 und 4.1.

Mögliche Schritte

- Freiraumplanerischer Wettbewerb für den Gesamtbereich Marstallplatz, Schlossplatz bis zur Stadthalle mit Übergang zum Schlossgarten
- Einbezug der Maßnahmen aus dem Klimaanpassungskonzept B.9
- Frühzeitige Einbindung und Abstimmung mit Schlösser- und Denkmalschutzbehörden zur Umsetzung



4.4 AUFWERTUNG UND NUTZUNGSINTENSIVIERUNG PLATZ AN DER KIRCHE ST. AGATHA



Startzeitraum mittelfristig

Priorität mittel

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Entwicklung

Der Platz vor der Kirche St. Agatha wird derzeit vorwiegend als Parkplatz genutzt. Aufgrund seiner zentralen Lage als westlicher Stadteingang stellt der Platz eine wertvolle Fläche am Übergang zum Schlossplatz dar, dessen Aufenthaltsqualität noch stärker zur Attraktivität des Stadtbildes beitragen könnte. Bestandsbäume bieten Potenzial für eine grünere Gestaltung. Die Bänke und weiteren Stadtmöbel sind in die Jahre gekommen. Der jetzt schon vorhandene Aufenthaltsbereich könnte erweitert und die fußläufige Verbindung über die Strickgasse verbessert werden. Ziel der Maßnahme ist die Umgestaltung des Platzes zu einem grüneren Stadtplatz. Dies wird durch die Nutzung der benachbarten Parkhäuser ermöglicht, wodurch die Fläche für eine klimaangepasste Gestaltung und Nutzungsintensivierung verfügbar wird. Die Entsie-

gelung der Fläche wird den Platz ökologisch aufwerten und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität steigern. Der neu gestaltete Platz soll als offener und einladender Ort für die Gemeinschaft dienen, insbesondere im Zusammenhang mit den Aktivitäten des Vereins „Verein Kirche am Markt“, der sich dafür einsetzt, den nicht mehr aktiv genutzten Kirchenraum für vielfältige Projekte im kulturellen und sozialen Bereich zu öffnen. Die Aufwertung des Platzes wird nicht nur die Funktionalität und das Erscheinungsbild verbessern, sondern auch die Frequenz auf dem Platz erhöhen und als Veranstaltungsort für Kultur- und Gemeindeveranstaltungen dienen.

Mögliche Schritte

- Freiraumplanerisches Qualifizierungsverfahren für den Bereich Agathaplatz in Erweiterung mit dem Vorplatz der Kirche
- Einbindung des Vereins „Kirche am Markt“, der Gastronomiebetriebe und der Stadtgesellschaft
- Integration von Maßnahmen aus dem Klimaanpassungskonzept Innenstadt (B.9)

Abbildungen von links oben nach rechts unten:

Abb. 212: Verortung im Rahmenplan

Abb. 213: Kirche St. Agatha

Abb. 214: Blick auf die Parkplätze auf dem Platz

Abb. 215: Aufenthaltsbereiche auf dem Platz



4.5 NACHVERDICHTUNG BAULÜCKE FRIEDRICHSTRASSE 25



Startzeitraum mittelfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Entwicklung

Die Fläche Friedrichstraße 25 befindet sich aktuell in einer Zwischennutzung im Rahmen des Umbaus des benachbarten Amtsgerichts. Sie ist in Privateigentum und stellt eine offene Baulücke dar, die die Raumkante zur Friedrichstraße unterbricht. Aufgrund der zentralen Lage und der umliegenden Strukturen besteht hier Potenzial für eine bauliche Nachverdichtung, um die städtebauliche Struktur zu stärken und den Straßenraum klarer zu fassen.

Ziel der Maßnahme ist die bauliche Schließung der Lücke durch eine angemessene Nachverdichtung. Die neue Bebauung sollte nicht nur die Raumkante vervollständigen, sondern auch eine funktionale Ergänzung zur Nutzung des Amtsgerichts darstellen. Eine öffentliche EG-Zone mit gewerblicher Nutzung ist vorstellbar mit Schwerpunkt Wohnnutzung in den Obergeschossen.

Perspektivisch kann die Entwicklung der Fläche im größeren Zusammenhang mit der südlich angrenzenden Baulücke zwischen Karlstraße und Kapuzinerplatz betrachtet werden. Eine

öffentliche Durchwegung könnte hier eine direkte Verbindung von der Friedrichstraße über den Hinterhof an der Karlstraße bis zum Kapuzinergarten und Mainufer schaffen. Dies würde die Erreichbarkeit des Grünraums verbessern, die Aufenthaltsqualität steigern und das Quartier gestalterisch aufwerten.

Mögliche Schritte

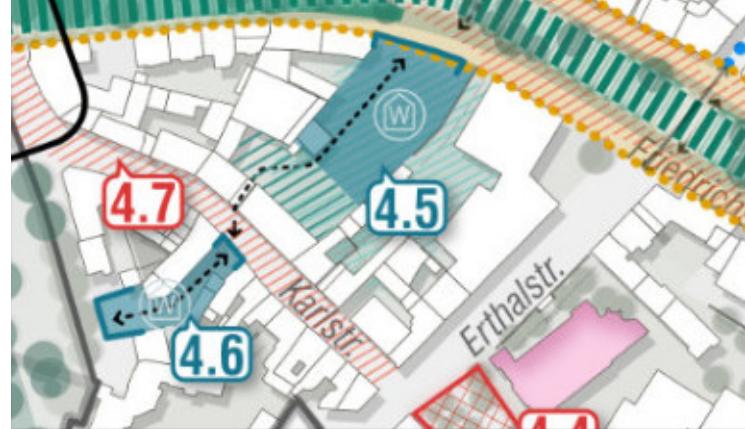
- Durchführung einer Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudie zur Überprüfung der Entwicklungsmöglichkeiten in Bezug auf Freiraum und Bauvolumen
- Frühzeitige Beteiligung der Privateigentümer
- Umsetzung auf Basis von Qualifizierungsverfahren, z.B. Investorenwettbewerb, Konzeptvergabe
- Im Zusammenhang mit Maßnahme A.2 und 4.4

Abbildungen von links oben nach rechts unten:

Abb. 216: Hinterhof Karlstraße mit Blick auf die Baulücke

Abb. 217: Verortung

Abb. 218: Baulücke mit Blick auf das Amtsgericht



4.6 NACHVERDICHTUNG BAULÜCKE KAPUZINERPLATZ UND KARLSTRASSE 15



Startzeitraum mittelfristig

Priorität mittel

◆ Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Entwicklung

Die derzeit als Parkplatz genutzten Baulücken an der Karlstraße und am Kapuzinerplatz stellen untergenutzte Flächen in der Innenstadt dar. Aufgrund ihrer zentralen Lage bieten sie ein erhebliches Potenzial zur Schaffung von Wohnraum. Eine zusammenhängende Entwicklung der angrenzenden Flächen kann die städtebauliche Struktur stärken und zur Belebung des Quartiers beitragen, eine getrennte Entwicklung ist natürlich auch möglich. Da die Flächen in Privateigentum liegen, sollten Anreize für eine Entwicklung geschaffen werden, etwa durch das kommunale Förderprogramm für Wohnraum in der Innenstadt (Maßnahme B.5). Zudem kann die Nachver-

dichtung in Verbindung mit der Maßnahme 4.4 Nachverdichtung Baulücke Friedrichstraße 25 erfolgen. Eine öffentliche Durchwegung zwischen Friedrichstraße, Karlstraße und Kapuzinergarten würde die innere Erschließung verbessern und die Aufenthaltsqualität erhöhen.

Mögliche Schritte

- Kontaktaufnahme mit Grundstückseigentümer:innen
- Evtl. Machbarkeitsstudie
- Umsetzung in Abstimmung mit den angrenzenden Eigentümer:innen



Abbildungen von links nach rechts:
 Abb. 219: Baulücke Kapuzinergarten
 Abb. 220: Baulücke Karlstraße
 Abb. 221: Verortung

4.7 AUFWERTUNG KARLSTRASSE



Startzeitraum mittelfristig

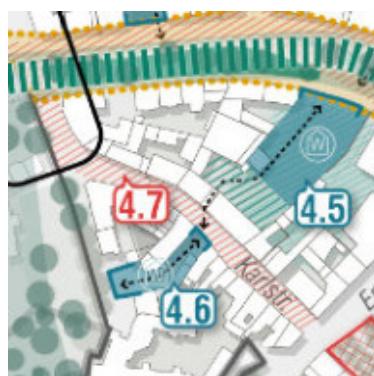
Priorität mittel

◆ Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Entwicklung

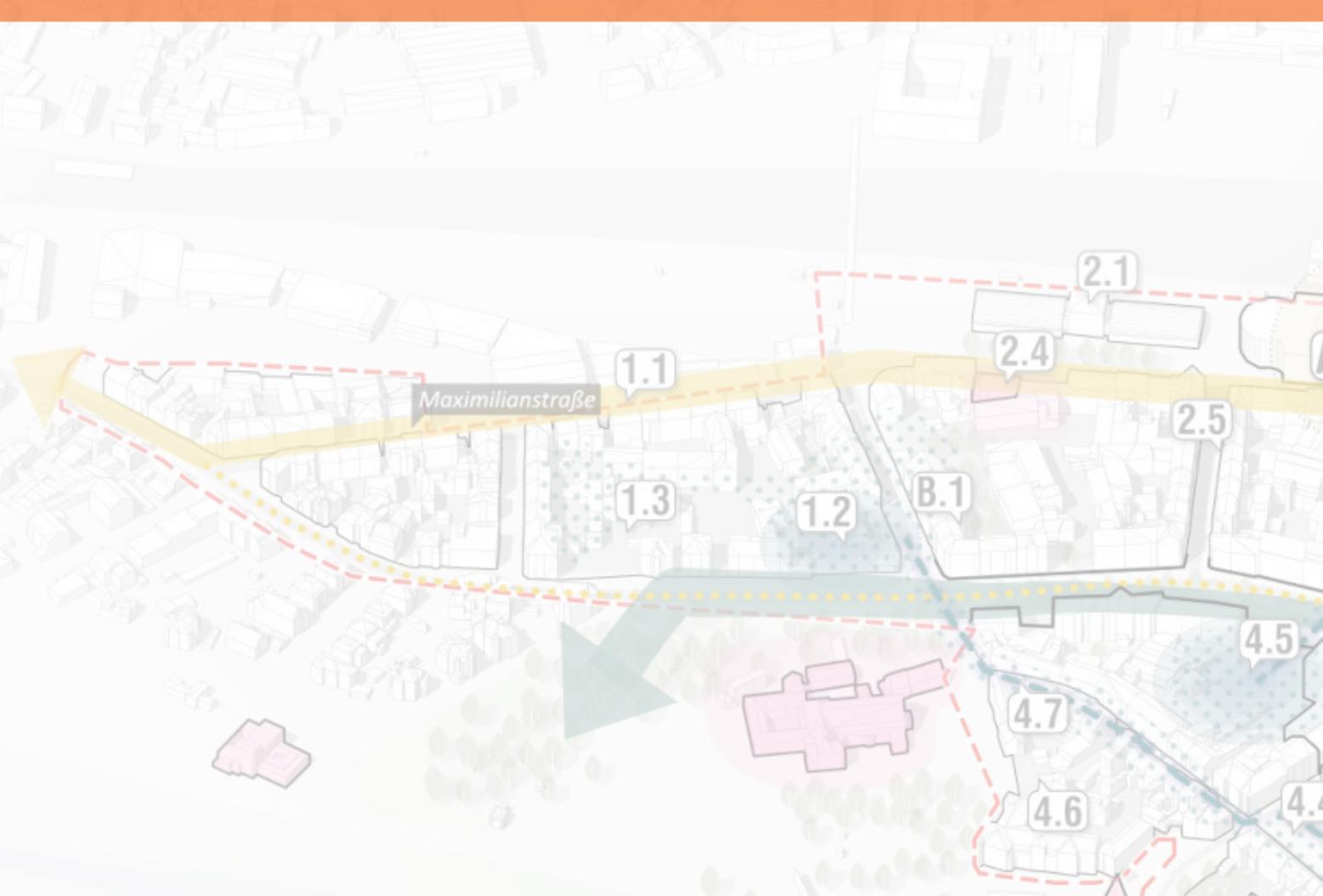
Die Karlstraße ist eine Straße mit vorwiegend Wohnnutzung in B-Lage mit vereinzelten Laden- und Schaufenstern. Aktuell ist der Straßenraum mit historischem Basaltpflaster versehen, welches jedoch vereinzelt aufgebrochen und uneben ist. Zudem gibt es kaum Begrünung, wodurch die Straße insgesamt nur wenig attraktiv wirkt. Die Karlstraße stellt eine wichtige Ost-West Verbindung in der Innenstadt dar und bietet insb. für den Fuß- und Radverkehr Potenzial zur Aufwertung.

Mögliche Schritte

- Umgestaltung aufbauend auf dem Stadtbodenkonzept
- Begrünung und Klimaanpassungsmaßnahmen integrieren auf Grundlage des Klimaanpassungskonzepts B.9
- Die Karlstraße als attraktive Verbindung hervorheben

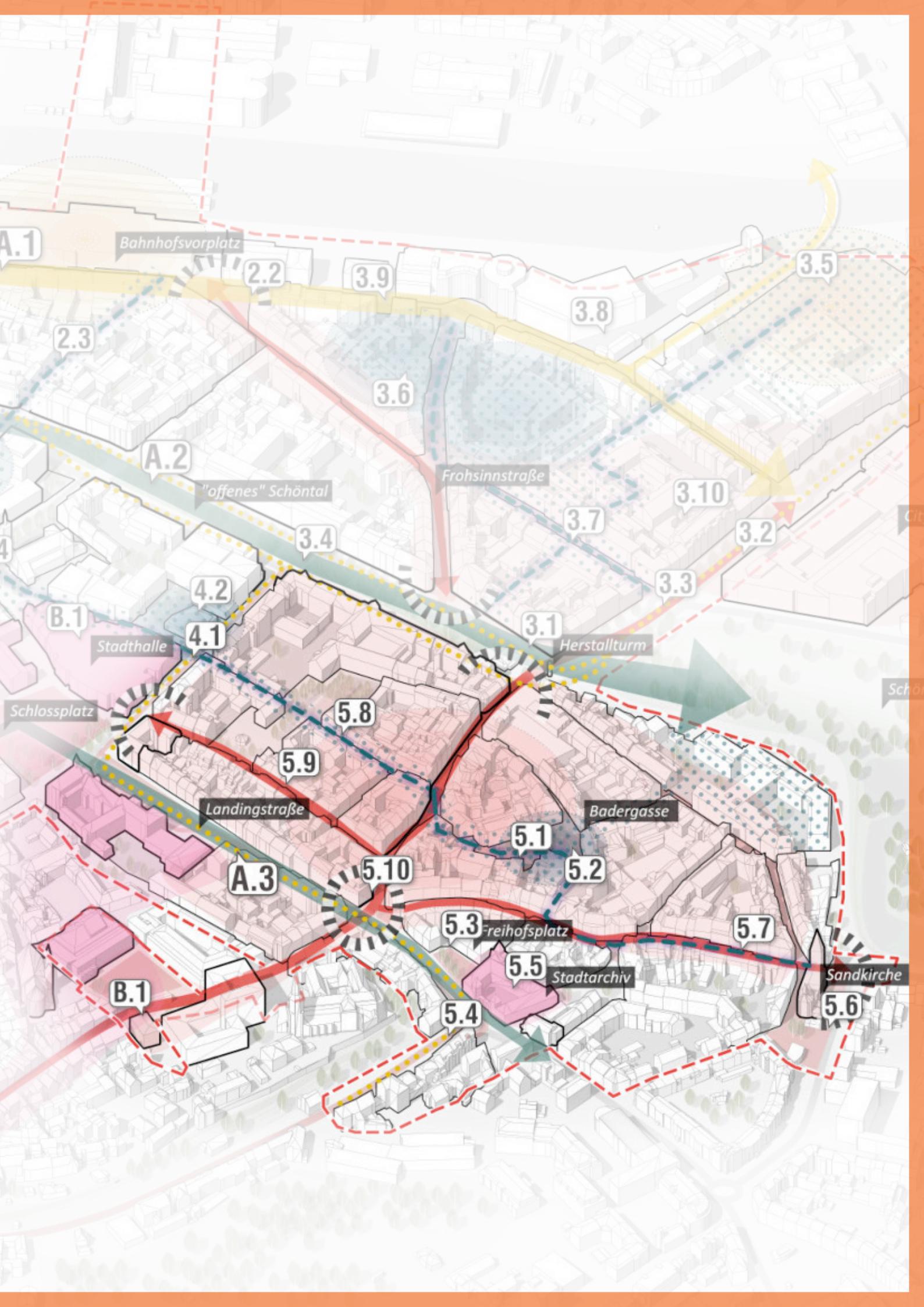


Abbildungen von links nach rechts:
 Abb. 222: Karlstr., Blick nach Osten
 Abb. 223: Karlstraße
 Abb. 224: Verortung



- 5.1 SCHLIESUNG BAULÜCKE BADERGASSE
- 5.2 NEUGESTALTUNG BADERGASSE MIT SCHAFFUNG „GRÜNER OASE“
- 5.3 NEUGESTALTUNG FREIHOFPLATZ UND -GASSE: FREIRAUMPLANE-RISCHR WETTBEWERB
- 5.4 UMSETZUNG AUFWERTUNG KREISVERKEHR / STRAßENRAUM WERMBACHSTRÄßE / LÖHERSTRASSE
- 5.5 SANIERUNG SCHÖNBORNER HOF UND AUFWERTUNG DER FREI-FLÄCHEN
- 5.6 AUFWERTUNG ÖSTL. INNENSTADTEINGANG, ANKUNFTSORT SAND-KIRCHE
- 5.7 AUFWERTUNG SANDGASSE
- 5.8 AUFWERTUNG TREIBGASSE AB WOLFSTHALPLATZ
- 5.9 AUFWERTUNG STEINGASSE
- 5.10 AUFWERTUNG „SCHARFES ECK“

5. UNTERE STADT BEREICH OST



5.1 SCHLIESUNG BAULÜCKE BADERGASSE



Startzeitraum mittelfristig

Priorität hoch

Wettbewerb, bauliche Entwicklung

In der Badergasse bestehen auf der südlichen Seite weiterhin untergenutzte Parkplatzbereiche, die sich im Privateigentum befinden. Die Nutzung der Fläche entspricht nicht ihrer Lage, zusätzlich tragen sie wenig zur Aufenthaltsqualität und städtebaulichen Struktur bei.

Die Maßnahme sieht die Schließung der Baulücke vor, um den Straßenraum sowie den angrenzenden Platz städtebaulich zu fassen. Das ISEK schlägt vor, zwei Baukörper zu errichten, die sich an die bestehende Bebauung der Badergasse 4 und 12 anschließen. Die geplanten dreigeschossigen Gebäude sollen dringend benötigten Wohnraum in integrierter Lage schaffen. Zusätzlich soll durch eine Dachbegrünung ein Beitrag zur Klimaanpassung geleistet werden. Versiegelte, aber wenig genutzte Flächen werden entsiegelt und neu gestaltet. Der Anbau an Badergasse 12 schafft einen Innenhof, der von angrenzenden Gastronomiebetrieben genutzt werden könnte. Zudem wird empfohlen, eine öffentliche Durchwegung durch den Innenhof zu ermöglichen, die nach Möglichkeit barrierefrei gestaltet werden sollte. Darüber hinaus könnten in den

Neubauten weitere Nutzungen untergebracht werden, etwa ein Jugendtreffpunkt oder lokale Handwerksbetriebe, Manufaktur, Reparatur- oder Fahrradservices sind publikumswirksame Nutzungen um das Konzept einer produktiven Stadt zu fördern.

Mögliche Schritte

- Ad-hoc-Maßnahmen: Anreizförderungen und direkte Ansprache der privaten Eigentümer, um diese zu Begründung und Entsiegelung ihrer Flächen zu motivieren.
- Mittel- bis langfristige Maßnahme: Städtebauliche Fassung der Badergasse durch Wohnbebauung/ gewerbl. bzw. produktive Nutzungen. Gleichzeitig sollen attraktive Aufenthaltsbereiche entstehen, die mit der Maßnahme 5.2 kombiniert werden
- Frühzeitige Einbindung der Anlieger/ Eigentümer:innen

Abbildungen von links nach rechts unten:

Abb. 225: Platz in der Badergasse

Abb. 226: Verortung

Abb. 227: Badergasse

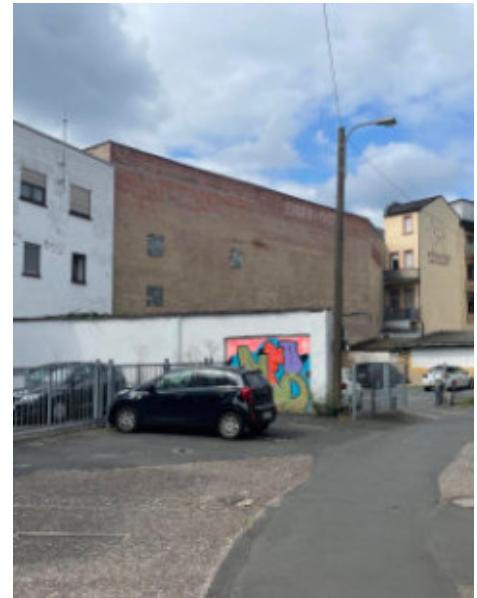
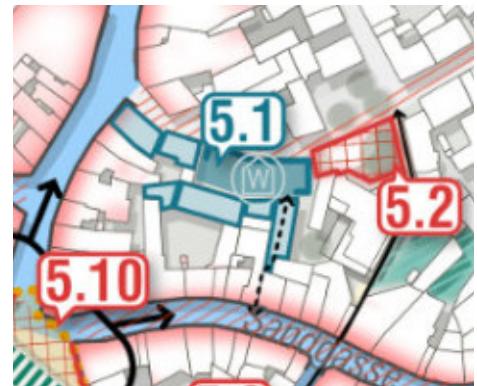
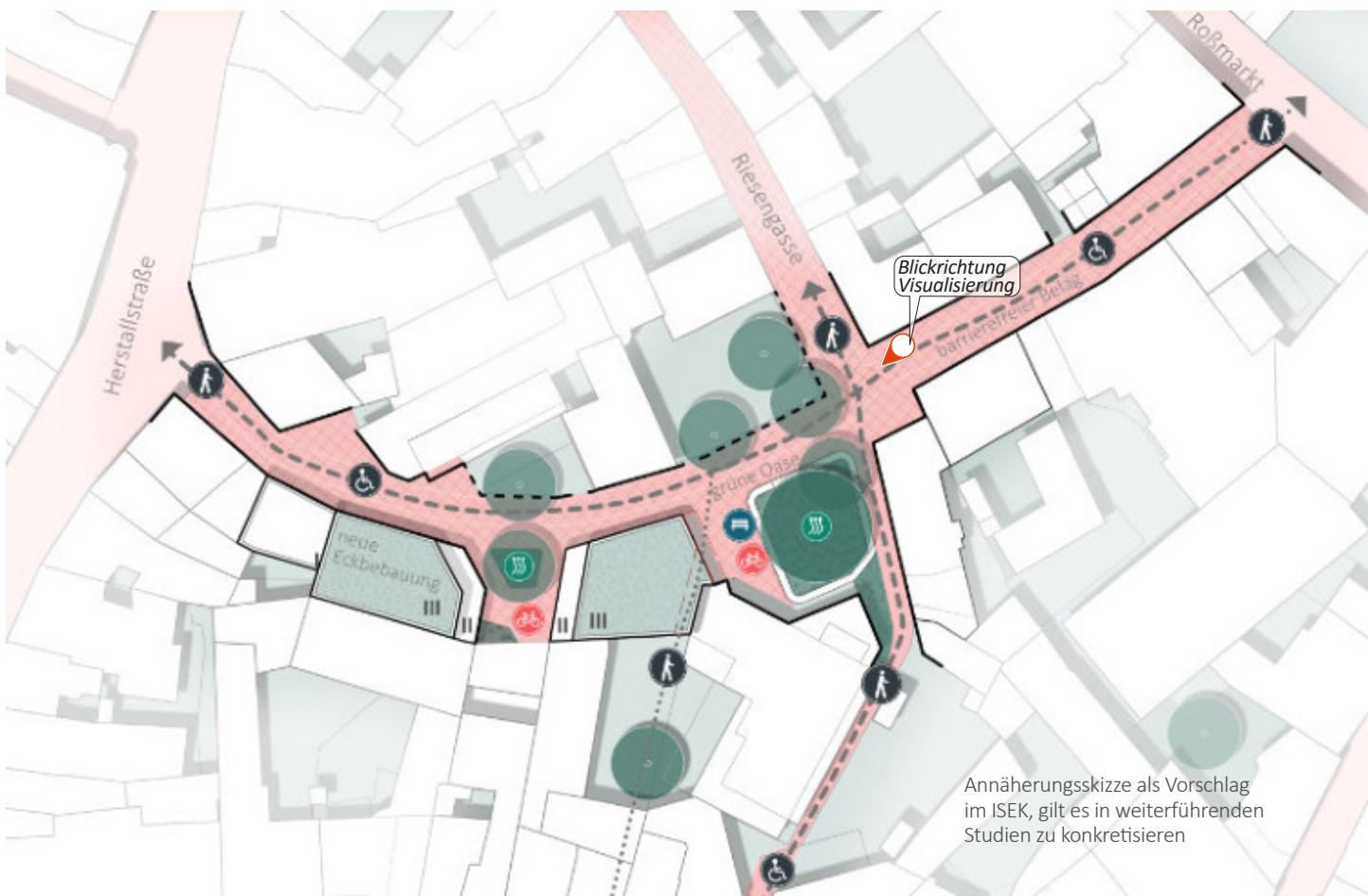


Abb. 228: Annäherungsskizze Zukunftsvision Badergasse

Abb. 229: Visualisierung Zukunftsvision Badergasse



5.2 NEUGESTALTUNG BADERGASSE MIT SCHAFFUNG „GRÜNER OASE“



Startzeitraum kurzfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Entwicklung

Die Badergasse ist eine kleine Verbindungsgasse zwischen der Herstallstraße und dem Roßmarkt und stellt somit eine wichtige innerstädtische Wegeverbindung dar. Derzeit wird die Gasse hauptsächlich als Durchgangsweg genutzt, während sie als Aufenthaltsraum kaum wahrgenommen wird. Der bestehende asphaltierte Bodenbelag ist in die Jahre gekommen und an vielen Stellen brüchig. Eine Abzweigung von der Badergasse, das Feuergäßchen in Richtung Sandgasse, dient als beliebte Abkürzung, ist jedoch nicht barrierefrei erschlossen. An der Kreuzung dieser beiden Gassen befindet sich eine kleine Platzfläche, die aufgrund ihrer versiegelten Gestaltung und des Mangels an Sitzgelegenheiten wenig einladend wirkt.

Die Maßnahme verfolgt eine umfassende Neugestaltung der Badergasse und ihrer Platzsituation, um die Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit zu verbessern. Auf Grundlage des Stadtbodenkonzepts soll die Gestaltung die Verbindung innerhalb der Innenstadt aufwerten und optisch harmonisieren. Die Platzgestaltung kann als Modellprojekt für Klimaanpassung dienen, wobei der große Bestandsbaum als natürlicher Schattenspender erhalten wird. Zudem wird perspektivisch geprüft, ob Teilbereiche des unterirdisch verlaufende Kühruhgraben offengelegt und in das Gestaltungskonzept integriert werden kann. Dazu gehört die Schaffung von Aufenthaltsqua-

lität durch neue Sitzmöglichkeiten und Begrünung. Ergänzend dazu ist es sinnvoll, die Wurzelentzündung des Bestandbaumes durchzuführen und den Einsatz von versickerungsfähigen Böden und Begrünung von Mauern zu prüfen sowie ein Hofkonzept zu entwickeln, das den Rückbau von Nebengebäuden oder Garagenanlagen umfasst, um zusätzliche Freiflächen zu schaffen.

Die Aufwertung der Gasse steht im engen Zusammenhang mit der Maßnahme 5.1.

Mögliche Schritte

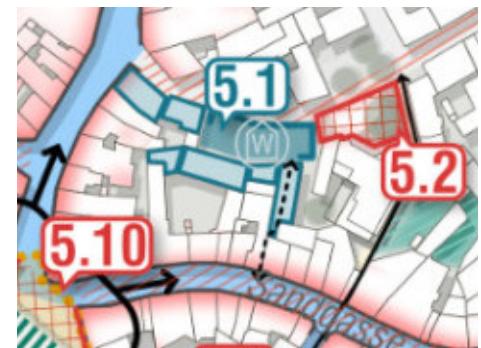
- Umgestaltung aufbauend auf dem Stadtbodenkonzept
- Begrünung und Klimaanpassungsmaßnahmen integrieren auf Grundlage des Klimaanpassungskonzepts B.9
- Die Badergasse als attraktive Verbindung hervorheben
- In Verbindung mit Maßnahme 5.1 zu planen

Abbildungen von links oben nach rechts unten:

Abb. 230: Platz in der Badergasse

Abb. 231: Verortung

Abb. 232: Badergasse



5.3 NEUGESTALTUNG FREIHOFSPLATZ- UND GASSE: FREIRAUMPLANERISCHER WETTBEWERB



Startzeitraum kurzfristig

Priorität hoch

Wettbewerb, bauliche Entwicklung

Der Freihofsplatz spielt eine zentrale Rolle als innerstädtischer Ankommensort und Verkehrsknotenpunkt mit einer zentralen Bushaltestelle. Gleichzeitig umfasst er eine Platzfläche mit Gastronomiebetrieben sowie einzelne Parkplätze. Aufgrund mangelnder gestalterischer Qualität und fehlender Aufenthaltsflächen lädt der Platz bislang nicht zum Verweilen ein. Zudem ist die gepflasterte Oberfläche sowohl auf dem Platz als auch in der anschließenden Freihofsgasse saniertungsbedürftig.

Die derzeitige Gestaltung des Platzes verdeutlicht, dass er viele unterschiedliche Funktionen erfüllen muss, die im Laufe der Zeit hinzugekommen sind. Es fehlt an einer einheitlichen Grundkonzeption, die das Gesamtgefüge ordnet, klare Gestaltungsrichtlinien definiert und attraktive Aufenthaltsbereiche schafft. Aufbauend auf bestehenden Ideen soll der Platz neu konzipiert werden. Im Rahmen eines freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb sind verschiedene Gestaltungskonzepte zu entwickeln und die strukturellen Bedarfe miteinander abzuwegen, um sich auf eine realisierbare Lösung zu verständigen. In der Vergangenheit wurde der Freihofsplatz aus verkehrsplanerischer Sicht als Mobilitätsstation für den Radverkehr konzipiert. Diese Funktion soll in die Neugestaltung einbezogen und mit einer verbesserten Aufent-

haltsqualität kombiniert werden. Zudem soll der Platz grüner gestaltet und den Bestandsbäumen mehr Raum gegeben werden. Die Gestaltung des Platzes erfolgt unter Berücksichtigung der in der Rahmenplanung (Maßnahme A.3) festgelegten Gestaltungsprinzipien sowie in Abstimmung mit der Neuordnung der Verkehrsräume durch das übergeordnete Qualifizierungsverfahren.

Mögliche Schritte

- Durchführung eines freiraumplanerischen Ideenwettbewerbs zur Neugestaltung des Platzes.
- Entwicklung eines einheitlichen Gestaltungskonzepts zur Ordnung der vielfältigen Funktionen.
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch neue Sitzgelegenheiten und Begrünung.
- Integration des Mobilitätskonzepts für den Radverkehr in die Platzgestaltung.
- Sanierung der gepflasterten Oberflächen auf dem Platz und in der Freihofsgasse.
- Erhalt und Stärkung der Bestandsbäume und weiterer Klimaanpassungsmaßnahmen

Abb. 233: Freihofsplatz

Abb. 234: Verortung Rahmenplan Abb. 235: Freihofsgasse



5.4 UMSETZUNG AUFWERTUNG KREISVERKEHR / STRASSENRAUM WERMBACHSTR. / LÖHERSTR.



Startzeitraum mittelfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Entwicklung

Der Übergang vom südlichen Innenstadteingang zum sensibleren Innenstadtbereich ist gestalterisch nicht klar erkennbar. Der Kreisverkehr an der Wermbachstraße / Löherstraße dient der Abwicklung hoher Verkehrsströme, was die Verkehrssicherheit insbesondere an den Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr beeinträchtigt. Zudem führen die Fahrbahnen ohne vorherige Zusammenführung auf den Kreisverkehr zu, wodurch der Verkehrsfluss unstrukturiert bleibt. Besonders problematisch ist die Führung des Radverkehrs: Dieser wird direkt auf der Fahrbahn geführt, jedoch ist die ohnehin zu enge Radspur unterbrochen. Dadurch entstehen gefährliche Situationen, insbesondere durch riskante Überholfahrten innerhalb des Kreisverkehrs.

Die Maßnahme zielt darauf ab, den Stadteingang gestalterisch aufzuwerten und eine angemessene Eingangssituation zu schaffen, die zugleich zur Reduzierung der Verkehrsbelastung beiträgt. Ein besonderer Fokus liegt auf der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Schaffung klarer Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr. Dazu gehört die gestalterische Aufwertung des Stadteingangs, um

dessen Erkennbarkeit zu verbessern. Die bestehende Radverkehrsstruktur wird durch eine durchgehende und sichere Radwegeführung verbessert, um gefährliche Situationen im Kreisverkehr zu vermeiden. Zudem wird empfohlen, das am Kreisel angrenzende Stiftsarchiv in die Gestaltung einzubeziehen, indem eine angemessene Vorzone geschaffen wird, die das Archiv besser in den öffentlichen Raum integriert.

Die verkehrsplanerische Umsetzung erfolgt auf Basis der Rahmenplanung der Maßnahme A.3. Durch diese Maßnahmen wird der Bereich des Kreisverkehrs sowohl funktional als auch gestalterisch optimiert, um eine sichere und attraktive Verkehrssituation am südlichen Innenstadteingang zu schaffen.

Mögliche Schritte

- Bauliche Umgestaltung des Innenstadteingangs aufbauend auf die Rahmensetzung der Maßnahme A.3
- Lückenschluss des Radwegenetzes
- Schaffung Vorplatz zum Schönborner Hof
- Verknüpfung mit Planung Maßnahme 5.3

Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 236: Wermbachstraße

Abb. 237: Kreisverkehr Wermbach/ Landingstr.

Abb. 238: Verortung im Rahmenplan



5.5 SANIERUNG SCHÖNBORNER HOF UND AUFWERTUNG DER FREIFLÄCHEN



Startzeitraum mittelfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Entwicklung

Der Schönborner Hof ist ein prägnantes historisches Gebäude in der Aschaffenburger Innenstadt und beherbergt das Stiftsarchiv sowie das Naturwissenschaftliche Museum. Die Fassade und das Dach weisen erheblichen Sanierungsbedarf auf, und auch die Haustechnik entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Zudem besteht beim Innen- und Hinterhof (aktuell als Parkplatz genutzt) ein hoher Aufwertungsbedarf, um einen attraktiven öffentlichen Aufenthaltsort zu schaffen.

Die Maßnahme verfolgt das Ziel, den Schönborner Hof umfassend zu sanieren und gleichzeitig seine Freiflächen in einen lebendigen öffentlichen Raum zu verwandeln. Dabei soll das Gebäude stärker in die Gestaltung des öffentlichen Raums eingebunden und eine vielfältige Nutzung ermöglicht werden. Geplant ist die energetische Sanierung des Gebäudes unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes. Durch die Umgestaltung des Innenhofs soll eine hohe Aufenthaltsqualität geschaffen werden, etwa durch neue Sitzgelegenheiten, Begrünung und Entsiegelung auf Grundlage des Klimaanpassungskonzepts Innenstadt (vgl. Maßnahme B.9). Ein weiterer Schwerpunkt ist die Öffnung des Schönborner Hofs für eine intensivere öffentliche Nutzung. Ideen aus der Beteiligung sind die Nutzbarmachung für temporäre Veranstaltungen,

Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 239: Schönborner Hof

Abb. 240: Innenhof Schönborner Hof



wie kleinere Open Air Events, die Einrichtung eines sommerlichen Biergartens mit Kulturbetrieb sowie die Förderung eines konsumfreien Treffpunkts. Gleichzeitig soll der Eingangsbereich des Schönborner Hofs durch eine Neugestaltung aufgewertet und besser mit dem öffentlichen Raum verbunden werden.

Wie in Maßnahme A.3 beschrieben, ist es wünschenswert das Gebäude stärker in die Gestaltung des öffentlichen Raums einzubeziehen und einen Eingangsbereich zu gestalten. Die Planung und Umsetzung orientieren sich an der übergeordneten Rahmenplanung der Maßnahme A.3, die eine städtebauliche Aufwertung des gesamten Bereichs zwischen Schönborner Hof und Schloss vorsieht.

Mögliche Schritte

- Das Gebäude energetisch sanieren und die historische Substanz erhalten
- Gestaltungskonzeption für den Innenhof und den als Parkplatz genutzten Bereich hinter dem Stiftsarchiv
- Maßnahmen wie Begrünung und Entsiegelung auf Grundlage Klimaanpassungskonzept B.9 vorsehen
- Umsetzung der Planung



5.6 AUFWERTUNG ÖSTLICHER INNENSTADTEINGANG, ANKUNFTSORT SANDKIRCHE



Startzeitraum mittelfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Entwicklung

Der östliche Auftakt der Innenstadt wird durch den historischen Stadteingang an der Sandkirche gebildet. Die heutige Gestaltung räumt der Kirche jedoch wenig Platz ein, da der Bereich von der breiten und stark befahrenen Würzburger Str. 0/ Alexandrastr. dominiert wird. Der Übergang von den angrenzenden Wohngebieten zum verkehrsberuhigten Innenstadtbereich ist gestalterisch nicht ablesbar, wodurch die Verkehrssicherheit an den Querungsstellen leidet. Der Radverkehr wird entlang der Würzburger Str. bis zur Kurve an der Sandkirche auf beiden Seiten in schmalen Fahrstreifen geführt, was insbesondere im Kurvenbereich zu unsicheren Situationen führt. In den vergangenen Jahren wurden Radverkehrsanlagen neu angelegt, um die Sicherheit zu verbessern und Querungsmöglichkeiten zu schaffen. Aus städtebaulicher Sicht, bietet der Platz weiter Potenzial zur Aufwertung, der neben der Verkehrsführung vor allem eine nutzerfreundlichere Gestaltung vorsieht, die Wegeführung verbessert, bzw. attraktive Aufenthaltsbereiche schafft.

Die Maßnahme zielt darauf ab, den Stadteingang gestalterisch aufzuwerten und eine angemessene Eingangssituation zu schaffen. Vorgeschlagen wird, angelehnt an das historische Vorbild, die getrennten Verkehrsströme aufzuheben und eine einheitliche Gestaltung zu schaffen, die sich an den verkehrsberuhigten Bereichen der Innenstadt orientiert. Durch einen entsprechenden Bodenbelag wird der gesamte Bereich bis zur

gegenüberliegenden Straßenseite gefasst. Die Sandkirche erhält eine ihrer historischen Bedeutung entsprechende Vorzene, wodurch der Kirchenbau gestärkt wird. Zusätzlich sind Maßnahmen zur Entsiegelung von Flächen und weitere Baumpflanzungen vorgesehen, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Die geplante Verkehrsberuhigung führt den einfahrenden Verkehr direkt in den Innenstadteingang und sorgt für eine natürliche Geschwindigkeitsreduktion auf Schritttempo. Ziel- und Quellverkehre sollen um die Sandkirche herum gelenkt werden um Falschparker zu verhindern.

Es wird empfohlen, einen städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerb für den Gesamtbereich vom Eingang Roßmarkt über den Eingang Schöntal und die Betgasse bis zum Maier-Kahn-Platz durchzuführen. Die Planung erfolgt in Anlehnung an das Stadtbodenkonzept, wobei ein Bodenbelag gewählt wird, der sich harmonisch in das Gesamtkonzept der Innenstadtgestaltung einfügt.

Mögliche Schritte

- Durchführung eines freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs für den Gesamtbereich
- Wenn möglich Integration der bereits durchgeföhrten Möblierungselemente in die Gestaltung
- Umsetzung der Planung



Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 241: Blick auf Sandkirche

Abb. 242: An der Kirche

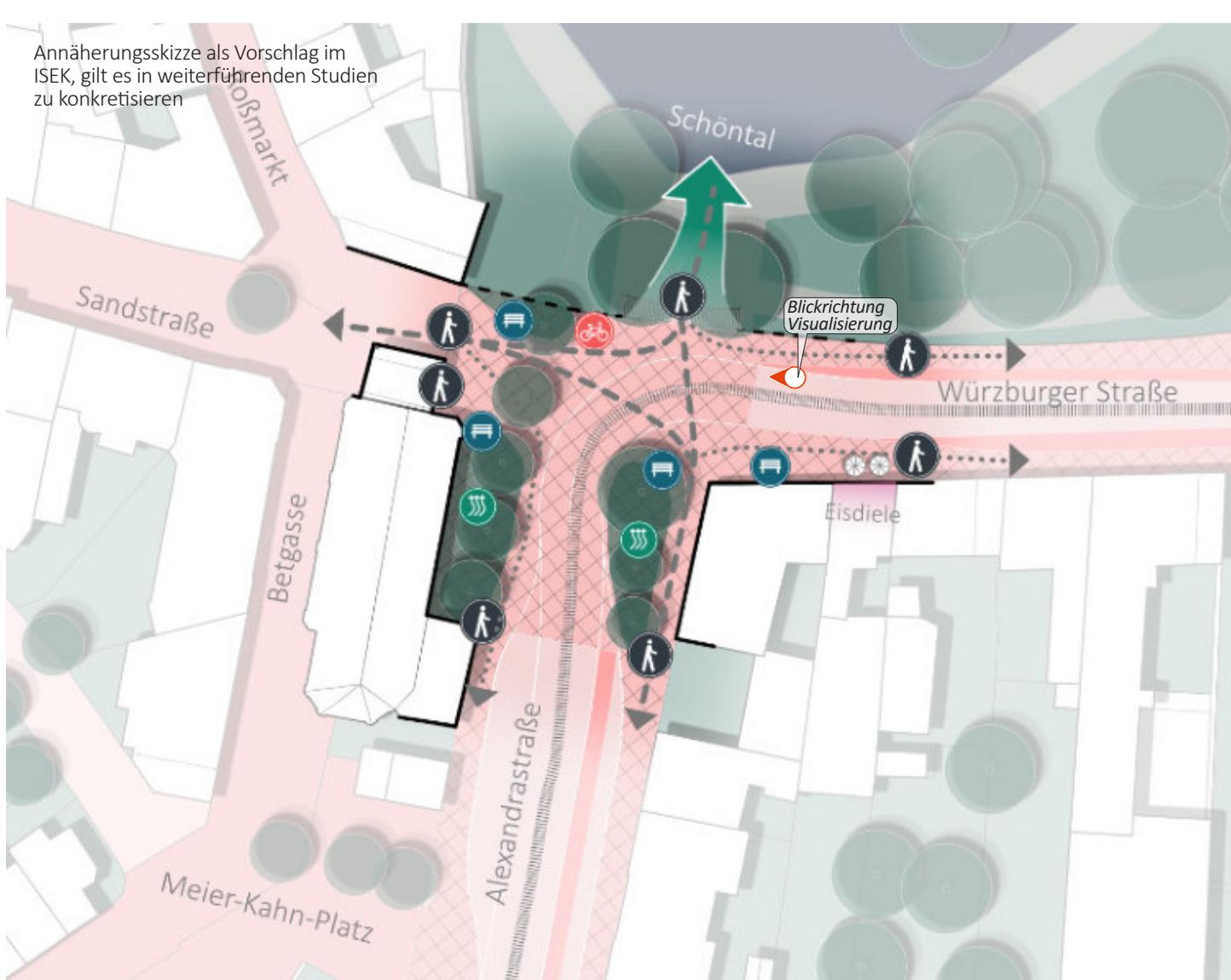
Abb. 243: Verortung Rahmenplan

Abb. 244: Visualisierung Zukunftsvision Sandkirche

Abb. 245: Annäherungsskizze Zukunftsvision Sandkirche



Annäherungsskizze als Vorschlag im ISEK, gilt es in weiterführenden Studien zu konkretisieren



5.7 AUFWERTUNG SANDGASSE

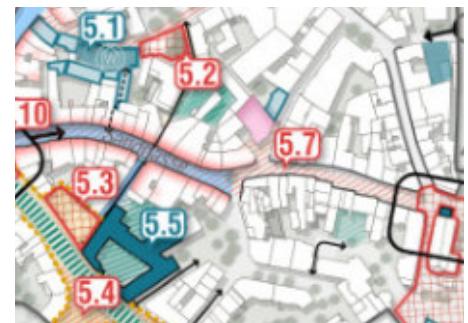
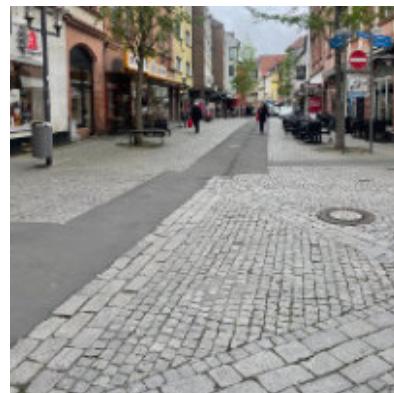


Startzeitraum kurzfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Entwicklung

Die Sandgasse ist eine zentrale Einkaufsstraße und spielt eine bedeutende Rolle für den Einzelhandel. Der aktuelle Zustand der Straße ist jedoch durch eine uneinheitliche Oberflächen gestaltung aus asphaltierten Streifen, Wabenpflaster und Kleinpflasterung geprägt. Dies wirkt nicht nur optisch veraltet, sondern beeinträchtigt auch die Barrierefreiheit. Trotz der im letzten Jahr installierten Sitzmöbel und Begrünungselementen gibt es weiterhin Verbesserungspotenzial. Zudem mangelt es an ausreichenden Fahrradabstellmöglichkeiten. Die Umgestaltung der Sandgasse erfolgt auf Grundlage des Stadtbodenkonzepts mit dem Ziel, eine einheitliche und ansprechende Gestaltung zu schaffen. Ein Fokus liegt auf der Verbesserung der Barrierefreiheit durch den Ersatz des bisherigen



Oberflächenmixes. Die Sandgasse soll als Einkaufsstraße gestärkt und als attraktive Wegeverbindung aufgewertet werden, etwa durch die Schaffung einer Platzzone an der Ecke Erbsengasse/Ohmbachsgasse. Maßnahmen zur Klimaanpassung, wie die Ertüchtigung des Baumbestands und zusätzliche Begrünungselemente werden integriert. Ergänzend werden neue Sitzmöglichkeiten sowie Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen, um die Aufenthaltsqualität weiter zu erhöhen.

Mögliche Schritte

- Umgestaltung aufbauend auf dem Stadtbodenkonzept
- Integration von Sitzmöglichkeiten und Fahrradabstellmöglichkeiten, Begrünung

5.8 AUFWERTUNG TREIBGASSE AB WOLFSTHALPLATZ



Startzeitraum mittelfristig

Priorität niedrig

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Entwicklung

Die Treibgasse verbindet wichtige Orte in Ost-West-Richtung und führt zur Stadthalle sowie deren Tiefgarage. Der Abschnitt zwischen Herstallstr. und Wolfsthalplatz ist eine Fußgängerzone und stellt eine wichtige Route für den Fußverkehr dar. Hervorzuheben ist der Wolfsthalplatz, der als Gedenkort

einen hohen städtebaulichen Wert hat. Der Platz bietet durch den Brunnen und die Bäume eine angenehme Aufenthalts-

Abb. 246: Treibgasse

Abb. 247: Wolfsthalplatz



qualität. Dieser Wert wird durch Falschparken in der Treib- und Entengasse beeinträchtigt, was das Erscheinungsbild und die Nutzung des Bereichs negativ beeinflusst.

Die Oberflächenstruktur der Treibgasse, die derzeit durch unebenes Kleinsteinpflaster geprägt ist, soll überarbeitet werden. Der Bodenbelag wird aufbauend auf dem Stadtbodenkonzept modernisiert, um eine gleichmäßige und komfortablere Nutzung zu ermöglichen. Ein weiteres Ziel der Aufwertung ist die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, um das inter-

Abbildungen linke Seite:

Abb. 248: Sandgasse mit Wabenpflaster

Abb. 249: Oberflächenmix Sandgasse

Abb. 250: Verortung Rahmenplan

ne Wegenetz (A.4) im öffentlichen Raum sichtbarer zu machen. Ergänzend sollen Begrünungselemente und Klimaanpassungsmaßnahmen integriert werden.

Mögliche Schritte

- Umgestaltung aufbauend auf dem Stadtbodenkonzept
- Begrünung und Klimaanpassungsmaßnahmen integrieren (bspw. mobiles Stadtgrün B.11)
- Die Treibgasse als attraktive Verbindung hervorheben (vgl. Maßnahme A.4)
- Bauliche Umsetzung
- Nutzung eines Verfügungsfonds für aktive Gewerbetreibende um Projekte zur Innenstadtbelebung zu initiieren (B.7).

5.9 AUFWERTUNG STEINGASSE



Startzeitraum mittelfristig

Priorität niedrig

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Entwicklung

Die Steingasse ist eine schmale Verbindungsgasse in der Altstadt, die die Luitpoldstraße mit der Herstallstraße verbindet. Sie ist gepflastert und von historischen Gebäuden gesäumt. Die Fußgängerzone bietet eine direkte Verbindung zwischen den verschiedenen Bereichen der Innenstadt. Früher war die Steingasse Teil des mittelalterlichen Stadtcores, was sich noch an der engen Bebauung erkennen lässt. Heute befinden sich dort kleinere Geschäfte, Gastronomiebetriebe und Wohnhäuser. Die Gasse hat eher eine ruhige Funktion und dient als Nebengasse. Trotz der guten Lage und der Geschäfte hat die Straße durch das nicht mehr zeitgemäße Wabenpflaster und fehlende Gestaltungselemente wenig Aufenthaltsqualität.

Ziel ist es, die Gasse aufbauend auf dem Stadtbodenkonzept mit einem zeitgemäßen Bodenbelag auszustatten und durch Begrünungselemente und Klimaanpassungsmaßnahmen attraktiver zu gestalten. Das interne Wegenetz (A.4) sollte im öffentlichen Straßenraum deutlich sichtbarer gemacht werden, um zum zu Fuß gehen anzuregen. Allgemein sollen die Fuß- und Radwege durch bessere Markierungen und eine möglichst komfortable Streckenführung gestärkt werden.

Mögliche Schritte

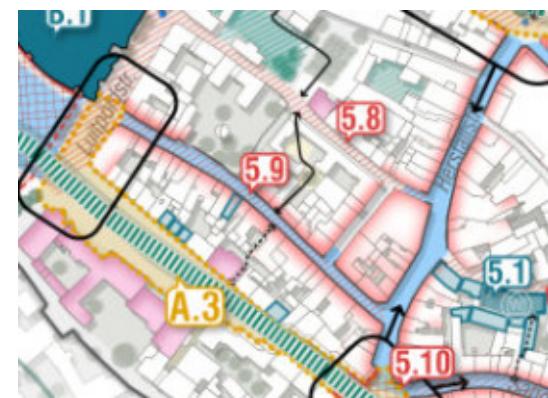
- Umgestaltung aufbauend auf dem Stadtbodenkonzept
- Begrünung und Klimaanpassungsmaßnahmen integrieren (bspw. mobiles Stadtgrün B.11)
- Die Steingasse als attraktive Verbindung hervorheben (vgl. Maßnahme A.4 Internes Fußwegenetz)
- Bauliche Umsetzung
- Nutzung eines Verfügungsfonds für aktive Gewerbetreibende um Projekte zur Innenstadtbelebung zu initiieren (B.7).

Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 251: Steingasse

Abb. 252: Steingasse mit Restaurants

Abb. 253: Verortung Maßnahme 5.8 und 5.9 im Rahmenplan



5.10 AUFWERTUNG „SCHARFES ECK“



Startzeitraum mittelfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Entwicklung

An der Kreuzung von Dalbergstraße und Herstallstraße, dem sogenannten „Scharfen Eck“ besteht eine wichtige und stark genutzte Fußwegeverbindung zwischen Unterer Stadt und Oberer Stadt. Im Bestand zeichnet sich der Platz durch eine unübersichtliche und ungeordnete Stadtmöblierung aus, wodurch die räumliche Situation nicht zur Geltung kommt. Auch wird dadurch die Verbindungsfunction zwischen Dalbergstraße und Herstallstraße wenig betont und die Aufenthaltsqualität insgesamt wird durch die hohe Verkehrsbelastung entlang der Wermbachstraße / Landingstraße stark beeinträchtigt.

Ein großer Teil des Gebäudebestands aus der Nachkriegszeit zeichnet sich aus durch Arkaden in den Erdgeschosszonen. In der aktuellen Situation funktioniert diese Gestaltung nicht optimal, da der bereits begrenzte Raum teilweise als Abstellfläche für Verkehrsmittel / Geschäfte in den Erdgeschossen und anderes genutzt wird. Die Nutzung der Erdgeschosszonen durch die anliegenden Geschäfte ist zu unterstützen, als Reaktion soll bei der Neuplanung der Gesamtsituation aber entsprechend mehr Raum für den Fußverkehr außerhalb der Arkaden vorgesehen werden, um die beschriebenen Platzkonflikte zu entschärfen. Die Beleuchtung der Arkaden wird darüber hinaus zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls vorgeschlagen.

Um den öffentlichen Raum neu zu ordnen, wird die Dalbergstraße auf Grundlage von vorliegenden städtischen Planungen zwischen Suicardusstraße und Wermbachstraße zu einer

Einbahnstraße. Eine solche schrittweise Reduzierung des Durchgangsverkehrs trägt zur Entlastung der Innenstadt bei und ermöglicht mehr Fläche für Aufenthaltsräume, Klimaanpassungsmaßnahmen (z.B. Straßenbegleitendes Grün nach dem Prinzip der Schwammstadt) und Sitzgelegenheiten, aber auch E-Ladestationen und Radabstellanlagen. Letztere sollten in Zukunft subtil in das Stadtbild eingefügt werden.

Die angestrebte städtebauliche Geste zur Verbindung der Unteren mit der Oberen Stadt wird durch eine einheitliche Pflasterung des Straßenraums erreicht. Zudem werden grüne Inseln und Sitzgelegenheiten sowie die Flächen der Geschäfte und der Außengastronomie integriert, um eine lebendige Atmosphäre und einen über die Fahrbahnbereiche hinweg zusammengehörigen Platz zu schaffen.

Die Gestaltung bezieht sich auf und entwickelt sich auf Grundlage der in der Rahmenplanung (Maßnahme A.3) festgelegten Gestaltungsprinzipien.

Mögliche Schritte

- Machbarkeitsstudie zur Vorstrukturierung der Aufgabenstellung, Entwicklung aus Rahmenplanung (A.3)
- Partizipative Begleitung
- Bauliche Umsetzung der Planung

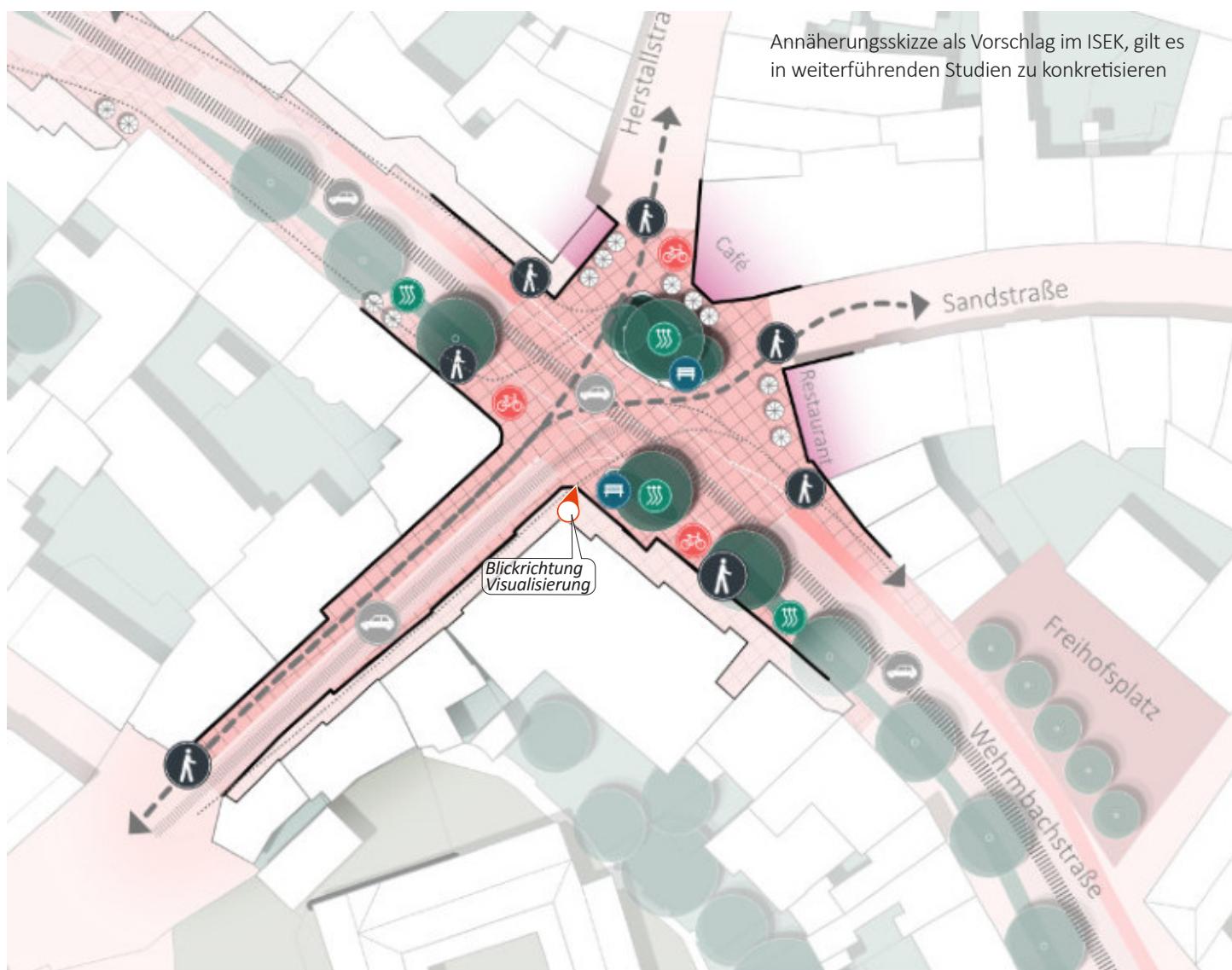
Abb. 254: Übergang Scharfes Eck/ Dalbergstraße

Abb. 255: Blick auf scharfes Eck Abb. 256: Verortung Rahmenplan



Abb. 257: Visualisierung Zukunftsvision Scharfes Eck

Abb. 258: Annäherungsskizze Zukunftsvision Scharfes Eck

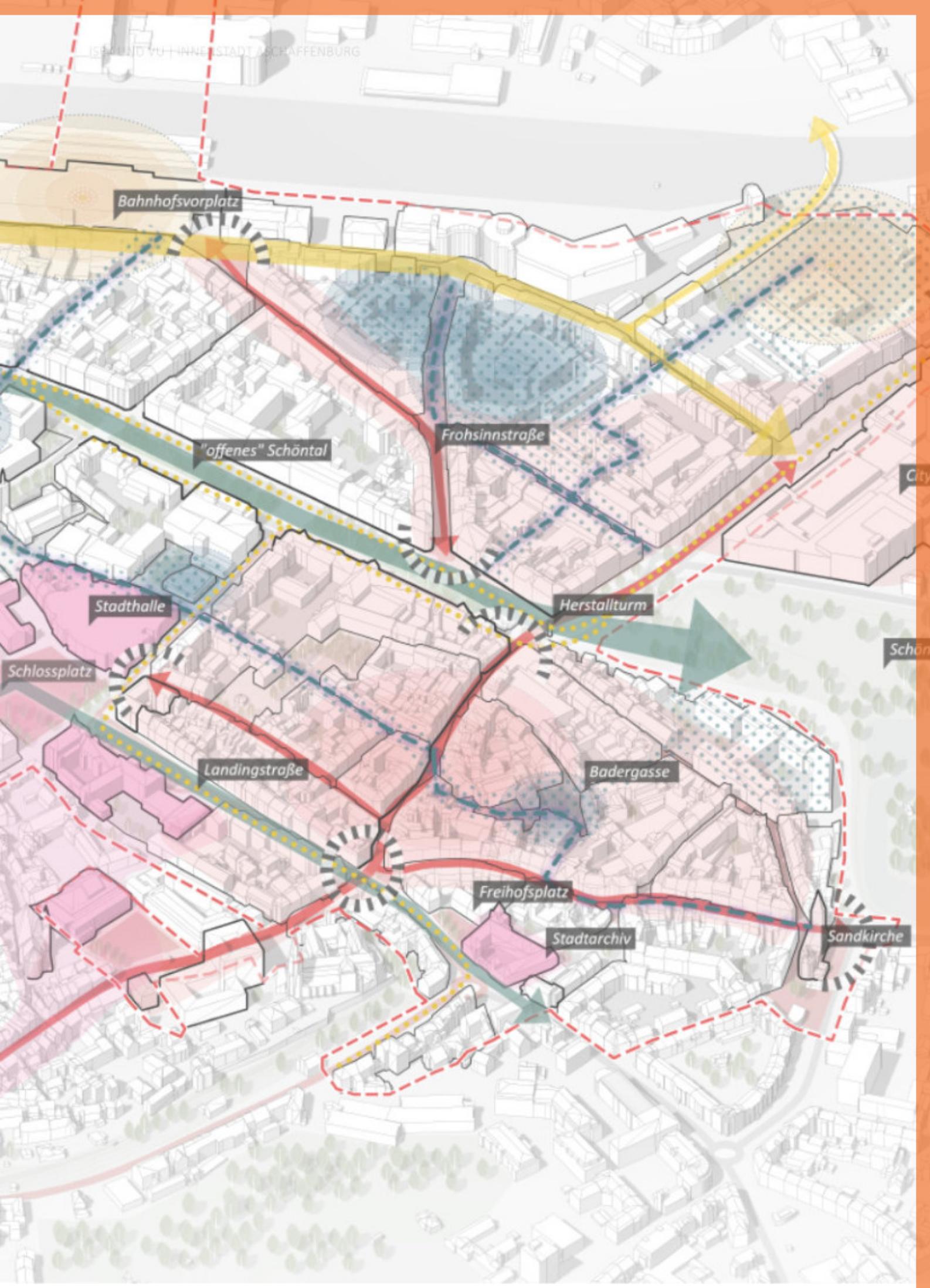




Maximilianstraße

- B.1 SANIERUNG ÖFFENTLICHER GEBÄUDE (Z.B. STADTHALLE, STEINMETZSCHULE, KOLPINGSCHULE)
- B.2 ERWEITERUNG UND ERGÄNZUNG STADTBODEN- UND BARRIEREFREIHEITSKONZEPT
- B.3 INVESTIVE MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER RADINFRASTRUKTUR
- B.4 ERWEITERUNG KOMMUNALES FÖRDERPROGRAMM „GEBÄUDEBEGRÜNUNG UND ENTSIEGELUNG“
- B.5 KOMMUNALES FÖRDERPROGRAMM: WOHNRAUM IN DER INNENSTADT
- B.6 INITIATIVKREIS INNENSTADT 2.0
- B.7 VERFÜGUNGSFONDS
- B.8 (INTEGRIERTE) ENERGETISCHE QUARTIERSKONZEPTE / FOKUS-QUARTIER BAHNHOFQUARTIER
- B.9 KLIMAANPASSUNGSKONZEPT: MEHR GRÜN UND WASSER FÜR DIE INNENSTADT
- B.10 AUFSTELLEN VON WASSERSPENDERN IM ÖFFENTLICHEN RAUM UND ÖFFENTLICHEN GEBÄUDEN
- B.11 WEITERFÜHRUNG MOBILES STADTGRÜN
- B.12 WEITERFÜHRUNG LEERSTANDSAKTIVIERUNG
- B.13 UMSEZTUNGSMANAGEMENT

B. STRATEGISCHE MASSNAHMEN



B.1 SANIERUNG ÖFFENTLICHER GEBÄUDE (Z.B. STADTHALLE, STEINMETZSCHULE, KOLPINGSCHULE)



Startzeitraum kurzfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, bauliche Entwicklung

Im Rahmen des ISEKs wurde der Sanierungsbedarf mehrerer öffentlicher Gebäude identifiziert. Die identifizierten öffentlichen Gebäude weisen strukturelle und energetische Defizite auf, die eine umfassendere Modernisierung erfordern. Bei der Sanierung sind besonders Aspekte der Wärmeplanung und die Ansprüche und Bedarfe einer modernen und bürgerfreundlichen Gestaltung mitzudenken. Zu prüfen sind außerdem die Etablierung von ergänzenden, öffentlichen Nutzungen der Gebäude z.B. die Öffnung für Bürger:innen oder die Bereitstellung von Räumlichkeiten für Vereine zu Stärkung der Nutzungsvielfalt in der Innenstadt.

Stadthalle: Um den Anforderungen eines modernen Veranstaltungsorts zukünftig gerecht zu werden und die Attraktivität des Standorts zu erhalten, sind Investitionen in die Gebäudestruktur und die technische Infrastruktur unerlässlich. Sanierung in Abstimmung mit Maßnahme 4.1 Umgestaltung Luitpoldstraße als urbane Nord-Südachse.

Die Kolpingschule, eine zweizügige Grundschule mit einem Halbtagszweig und einem Zweig mit gebundenem Ganztag benötigt eine umfassende energetische Sanierung, um den Energieverbrauch zu senken und die Schulbedingungen zu verbessern. Dies hat eine hohe Priorität, da der Schulbetrieb auch in Zukunft reibungslos und in einer bestmöglichen Qualität für die Kinder und Jugendlichen funktionieren muss. Eine evtl. nötige Sanierung wird in mehreren Phasen erfolgen müssen und auf die aktuellen energetischen Anforderungen abgestimmt sein. Die grundsätzliche Möglichkeit einer Erweiterung des Gebäudes zur Unterbringung evtl. bestehender Bedarfe (Kinderhort-, Kita-, Krippen-, Grundschulplätze) zen-

tral in der Innenstadt besteht nach städtebaulicher augenscheinlicher Einschätzung an der Nordfassade unter moderatem Umbauaufwand.

Die Steinmetzschule befindet sich gegenüber dem Schloss Johannisburg. Trotz ihrer historischen Bedeutung und der aktiven Einbindung in den städtischen Kontext sind Modernisierungen notwendig, um den aktuellen Bildungsstandards gerecht zu werden. Dies umfasst sowohl bauliche Maßnahmen als auch die Integration zeitgemäßer technischer Ausstattung.

Das alte Stadttheater, als kulturelles Wahrzeichen, steht vor der Herausforderung die historische Bausubstanz mit den Anforderungen eines zeitgemäßen Theaterbetriebs zu vereinen. Es sind technische und energetische Maßnahmen erforderlich, um den Betrieb aufrecht zu erhalten.

Mögliche Schritte

- Erstellung eines Sanierungsgutachten unter Einbezug energetischer und klimatischer Aspekte
- Variantenvergleich/ Bedarfsermittlung
- Hochbauliche Planung in Abstimmung mit dem Bayerischen Staatsministerium für Bildung und Kultus, Wissenschaft und Kunst
- Energetische Sanierung
- Prüfung angepasster und neuer Nutzungen von Verwaltung, Politik etc.
- Öffnung der Gebäudes für weitere öffentliche Nutzungen
- Absimmung zur Umfeldsanierung



Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 263: Stadthalle

Abb. 264: Altes Stadttheater

Abb. 265: Kolpingschule



B.2 ERWEITERUNG UND ERGÄNZUNG STADTBODEN- UND BARRIEREFREIHEITSKONZEPT



Startzeitraum mittelfristig

Priorität mittel

Konzept

Das Konzept aus dem Jahr 2013 statuiert den Wandel im Stadtraum und empfiehlt als Reaktion darauf zukünftig die vorliegende Konzeption kritisch zu überprüfen und bei Bedarf zeitgemäß anzupassen. Am Roßmarkt und in der Pfaffengasse wurden die Empfehlungen bereits mit hoher Qualität umgesetzt. In Folge der Herausforderungen an die Klimaanpassung und zur Umsetzung der Mobilitätswende wachsen die Nutzungs- und Funktionsansprüche an den Stadtboden. Gleichzeitig steigt ein komfortabler und barrierefreier Bodenbelag bis zu den Eingangsschwellen im EG die Begehbarkeit und Nutzungsqualität für alle. Die Charakteristik der Altstadt soll in Zukunft weiterhin gewährleistet werden. Ebenso ist aber auch eine Anpassung der Oberflächen im Bahnhofsquartier notwendig, wodurch die Kulisse des Stadtbodenkonzepts dementsprechend angepasst werden sollte. Ziel soll es weiterhin sein, die Materialvorschläge aus dem Stadtbodenkonzept durchgängig anzuwenden um eine flächendeckende Orientierung und ein ästhetisches Zusammenspiel mit den Baulichkeiten (besonders historische, denkmalgeschützte) zu garantieren. Die Klimaanpassung durch Entsiegelung und Schaffung von Grünelementen, die zur Funktion als Schwammstadt beitragen beeinflussen die Aspekte Entwässerung, Reinigung, Instandhaltung. Die teilweise konkurrie-

renden Ansprüche müssen in Zukunft miteinander vereinbart werden. So kann für die Entwässerung mit großen Synergien durch verstärkte Entsiegelung gerechnet werden. Das Stadtmobiliar wie Sitzbänke und Abfalleimer sollte für ein harmonisches Stadtbild möglichst aufeinander, aber auch auf den Stadtboden abgestimmt sein. Stark auffallend ist die Auswahl und Lage der Fahrradabstellanlagen, die keinem durchgängigen Konzept unterliegt und teilweise ungeordnet im öffentlichen Raum positioniert wurden. Die konsequente Gewährleistung der Barrierefreiheit ist herzustellen und unebene Bereiche auszubessern oder mit Komfortstreifen zu versehen. Als weiterer Fokusraum zur vertiefenden Bearbeitung in einer Fortschreibung wird der Alfons Goppel-Platz empfohlen.

Mögliche Schritte

- Erweiterung der Kulisse um Teile des Bahnhofsquartiers
- Ergänzung Aspekte der Klimaanpassung/ Entsiegelung
- Ergänzung um Aspekte der Stadtmöblierung und Radabstellanlagen
- Betrachtung der vielfältigen Nutzungsansprüche „multicodierte Räume“
- Zusammenbetrachtung mit den Anpassungen infolge des Konzept 1+ (Verkehrsplanung)

Abbildungen von links oben nach rechts unten:

Abb. 259: Wabenplaster Sandgasse



Abb. 260: Pfaffengasse

Abb. 261: Sandgasse

Abb. 262: Oberflächenmix Frohsinnstraße



B.3 INVESTIVE MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER RADINFRASTRUKTUR



Startzeitraum kurzfristig

Priorität hoch

Umsetzung

Die Verbesserung der Radinfrastruktur ist ein zentraler Baustein für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Grundsätzlich wurde sich im Radverkehrskonzept beschlossen, bei jeder Straßenraumumgestaltung und Neuordnung der Verkehrsflächen die Innenstadt für den Radverkehr durchgängig und sicher zu gestalten. Investive Maßnahmen sind auf Grundlage des Radverkehrs- und Stadtbodenkonzepts punktuell umzusetzen, wobei vor allem sichere Abstellmöglichkeiten, die gestalterische Einfügung derselben sowie verbesserte Querungen und komfortable Radwege berücksichtigt werden sollen. Die Einzelmaßnahmen müssen individuell auf die räumlichen Gegebenheiten und Bedarfe eingehen. Dazu sind bei Beauftragungen die entsprechenden Gestaltungsrichtlinien beizulegen. Synergien mit anderen Maßnahmen der Stadtmöblierung und Barrierefreiheit sind zu berücksichtigen, um eine geordnete und ganzheitliche Gestaltung zu mit sinnhafter Priorisierung der Standorte zu gewährleisten. Besonders um den Bahnhof / am Bahnhofsvorplatz, im Bereich um

das „Scharfe Eck“ und den Freihofsplatz sowie entlang des offenen Schöntals werden im Bestand Potenziale zur Verbesserung gesehen.

Mögliche Schritte

- Umsetzung auf Grundlage der gestalterischen Vorgaben im Kapitel „Stadtmöblierung“ im fortgeschriebenen Stadtbodenkonzept
- Punktuell, je nach Bedarf und Möglichkeit

Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 266: Friedrichstr.

Abb. 267: Löherstr.

Abb. 268: Ortstypische Fahrradabstellanlagen

Abb. 269: Ungeordnete Abstellsituation



B.4 ERWEITERUNG KOMMUNALES FÖRDERPROGRAMM „GEBÄUDEBEGRÜNUNG UND ENTSIEGELUNG“



Startzeitraum kurzfristig

Priorität hoch

Steuerung

Die Anpassung an den Klimawandel und dadurch notwendig werdende Umbauten in Städten betreffen nicht nur den öffentlichen Raum, auch private Flächen bedürfen einer Umgestaltung hin zu höherer Klimafunktion. Dafür wurde im Oktober 2024 ein kommunales Förderprogramm für Gebäudebegrünung aufgestellt. Mit der Dachbegrünung, der Kombination von Dachbegrünung und PV-Anlagen sowie der Fassadenbegrünung beinhaltet das Förderprogramm bislang drei Förderschwerpunkte. Neben Fassade und Dach sind es auf privaten Flächen jedoch besonders auch die Hofbereiche, die Potenzial für Begrünung und Entsiegelung bieten. Gerade im Bahnhofsquartier sind großflächige versiegelte Parkplatzflächen in den rückwärtigen Bereichen auffällig, die sich in Kombination mit den Gebäudefassaden im Sommer aufheizen. Die klimaangepasste Umgestaltung solcher Flächen erhöht nicht nur die Lebensqualität für die Anwohnenden. So tragen Grünflächen und Vegetation sowie Fassaden- und Dachbegrünung zur Abkühlung und zum Ausgleich von Temperaturextremen bei. Gleichzeitig entlasten Zisternen- und Rigolen-Systeme kombiniert mit kühlem Grün die Abwasserinfra-

struktur (im Gebäude sowie in der Kommune) im Falle von Starkregenereignissen. Es bietet sich demnach an, das bestehende Förderprogramm durch die Begrünungs- und Entsiegelungsmaßnahmen und anderweitigen Maßnahmen des Regenwassermanagements zu erweitern. Gerade diesbezüglich sind parzellenübergreifende Ansätze bei der Kleinteiligkeit in der Innenstadt (vor allem im Bereich der Unteren Stadt) wünschenswert und priorisiert / bevorzugt zu unterstützen. Auch kostenintensive Investitionen in technische Anlagen zur Retention und Verdunstung von Regenwasser können zur Verstärkung des Anreizes entsprechend bevorzugt mit Fördermitteln ausgestattet werden.

Mögliche Schritte

- Anpassung der Förderrichtlinie zum Förderprogramm
- Aktive Bewerbung der Anreizförderung bei den Bürger:innen
- Ggf. Bestimmung einer Ansprechperson für die Koordination parzellenübergreifender Ansätze

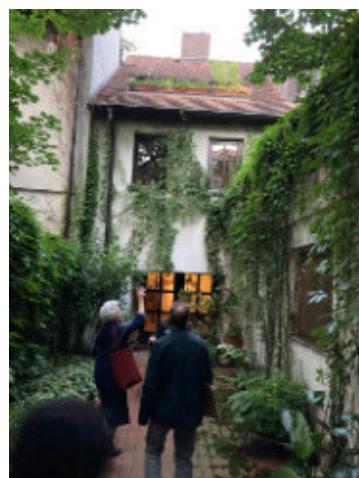
Abbildungen von links oben nach rechts unten:

Abb. 270: Best Practice Hof Roßmarkt 13

Abb. 271: Versiegelter Parkplatz bei Glattbacher Überfahrt / Elisenstraße

Abb. 272: Best Practice Hof Roßmarkt 13

Abb. 273: Hofbereich hinter Hotel Aschaffenburg Hof



B.5 KOMMUNALES FÖRDERPROGRAMM: WOHNRAUM IN DER INNENSTADT



Startzeitraum kurzfristig

Priorität mittel

Steuerung

Das Förderprogramm zielt darauf ab, den Umbau von Gebäuden und Wohneinheiten zu bedarfsgerechten, kleineren und barrierearmen Wohnungen sowie alternativen Wohnformen zu unterstützen. Ergänzend zur steuerlichen Abschreibung in Sanierungsgebieten soll eine kommunale Richtlinie die Sanierung und Modernisierung – auch energetisch – gezielt fördern.

Die besondere Herausforderung liegt heute in einer umfassenden Modernisierung: Einerseits im Sinne der Schaffung nachgefragter Wohnangebote, andererseits zur konsequenten energetischen Sanierung und Anpassung an den Klimawandel. Mit einem kommunalen Förderprogramm soll eine entsprechend umfassende, nachhaltige Sanierung in die Jahre gekommener und sanierungsbedürftiger Gebäude zugunsten nachfragegerechter Angebote werden, die die steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten im Sanierungsgebiet ergänzt. Die Innenstadt weist beispielsweise in den Einkaufslägen vereinzelte Leerstände in den OG auf, die mit vergleichsweise wenig Aufwand zu Wohnangeboten umgewandelt werden und so in Zukunft zur Belebung der Innenstadt beitragen können. Vorrangig richtet sich das Angebot an den zeitgemäßen Umbau von bestehendem Wohnraum. Dies meint unter anderem kleinere Wohnungen hoher Qualität, barrierearme, seniorengerechte Wohnungen oder auch Sonderwohnformen. Ebenso könnte auch die energetische Sanierung Teil des

Förderprogramms sein.

Mögliche Schritte

- Verfassung eines Förderprogramms zur Anreizförderung
- Aktive Bewerbung der Anreizförderung bei den Bürger:innen
- Einbezug der Zielgruppen (z.B. Senior:innen, junge Erwachsene)

Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 274: Wohnhaus mit Balkonen

Abb. 275: Innenhof



B.6 INITIATIVKREIS INNENSTADT 2.0



Startzeitraum kurzfristig

Priorität mittel



Steuerung

Um die Innenstadt als lebenswerte und attraktive Mitte Aschaffenburgs weiterzuentwickeln, wird der Initiativkreis Innenstadt 2.0 als zentrale Plattform für Beteiligung und Projektentwicklung neu aufgestellt. Aufbauend auf den Erfahrungen im Bahnhofsquartier und im Stadtteil Damm sollen ebenfalls aktivierende Elemente wie ein Verfügungsfonds (B.7) angewandt und thematische oder räumliche Verantwortlichkeiten bzw. „Kümmerer“-Funktionen gezielt an engagierte Personen vergeben werden. Ziel ist es, die bestehenden Netzwerke zu stärken, neue Akteure einzubinden und die Eigeninitiative in der zukünftigen Sanierungskulisse der Innenstadt zu fördern. Ein zentraler Baustein ist die Schaffung thematischer Runden „Runde Tische“ zur Initiierung konkreter Projekte, denkbar sind z.B.:

- Runde „Soziales“ zur Stärkung des Bahnhofsquartiers
- Runde „Kleberstraße“ zur gezielten Aufwertung des Straßenzugs

Durch die Einbindung von Organisationen wie z.B. Lebendiges Bahnhofsquartier e.V., Grenzenlos e.V., Ordnungsamt, Bahnhofsmission und dem ehemaligen Quartiersbeirat soll die Zusammenarbeit intensiviert werden. Dies ermöglicht niederschwellige Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie zur städtebaulichen und sozialen Entwicklung der Innenstadt, die auch durch einen neuen Verfügungsfonds unterstützt werden sollen (siehe Maßnahme B.7).

Mögliche Schritte

- Aufbau des Initiativkreises nach Vorbild Damm
- Auferlegung Verfügungsfonds
- Öffnung eines Quartiersbüros mit Kümmererposition vor Ort, als Vernetzungs- und Beratungsinstanz
- Fortlaufende Öffentlichkeitsarbeit

B.7 VERFÜGUNGSFONDS



Startzeitraum kurzfristig

Priorität mittel



Steuerung

Ein Verfügungsfonds ermöglicht es, Initiativen, Vereine, Organisationen, Gewerbetreibende und Bürgergruppen im Quartier finanziell zu unterstützen. Er stellt ein flexibles Budget bereit, das unbürokratisch für kurzfristige, kleinteilige Maßnahmen genutzt werden kann – etwa zur Aufwertung des öffentlichen Raums (z.B. durch Kunstprojekte), für soziale, kulturelle oder sportliche Aktionen.

Solange die Maßnahmen zum integrierten Konzept passen und das Quartier aufwerten, gibt es in Abstimmung mit der Förderstelle große Flexibilität. Besonders kooperative und öffentlichkeitswirksame Projekte (Events, Kunst, Kultur) tragen zur Sichtbarkeit und Dynamik des Stadtentwicklungsprozesses bei.

Über die Mittelvergabe entscheidet ein lokales Gremium oder ein Stadtteilbeirat, die Förderkriterien werden in einer entsprechenden Richtlinie festgeschrieben. Der Fonds wird meist aus der Städtebauförderung mitfinanziert, kann aber

auch durch private Beiträge aus Wirtschaft, Stiftungen oder Standortgemeinschaften über das Quartiersmanagement ergänzt werden.

Mögliche Schritte

- Einrichtung eines lokalen Gremiums (siehe Maßnahme B.6)
- Definition der Förderrichtlinien und Antragsstellung
- Fortlaufende Öffentlichkeitsarbeit zu erfolgreichen Projekten

B.8 (INTEGRIERTE) ENERGETISCHE QUARTIERSKONZEPTE / FOKUSQUARTIER BAHNHOFSVIERTEL



Startzeitraum mittelfristig

Priorität mittel



Nachdem der Aschaffenburger Stadtrat beschlossen hat, langfristig und auf das Stadtgebiet verteilt fünf „Klima-Quartiere“, hier: „Fokusquartiere“ einzurichten, wurde mit dem „Kernbereich-Damm“ bereits das erste Konzept zu einem derartigen Projekt auf den Weg gebracht. Teil des Projekts ist die Erfassung aller energierelevanten Daten, auf die ein Konzept zum Einsparen von Energie aufbaut. Gefördert werden solche Konzepte z.B. von der KFW. Es bietet sich an auch weitere „Fokusquartiere“ im Untersuchungsgebiet einzurichten und den älteren Baubestand energetisch zu ertüchtigen.

Gerade hier kann ein gesamtheitliches Energiekonzept Synergien ermöglichen, die durch die einzelne energetische Sanierung der Gebäude nicht möglich wären. Zudem sind in dichten Stadtvierteln Maßnahmen wie Nahwärmennetze oder

saisonale Energiespeicher teilweise wirtschaftlicher umsetzbar. Gerade im Bahnhofsquartier könnten in Verbindung mit der verkehrlichen Neuordnung (A.3), der Umgestaltung von Hofstrukturen (B.4) und der Nutzungsmischung aus Wohnen Gewerbe und öffentlichen Einrichtungen Synergien für ein energetisches Quartierskonzept entstehen. Weiterhin wäre aber auch aufgrund der baulichen Dichte in der Unteren Stadt die Einrichtung eines „Klima-Quartiers“ denkbar.

Mögliche Schritte

- Voruntersuchungen zur Anwendung eines Klima-Quartiers im Bahnhofsquartier oder in der Unteren Stadt
- Synergien zu den Maßnahmen A.3 und B.4

B.9 KLIMAANPASSUNGSKONZEPT: MEHR GRÜN UND WASSER FÜR DIE INNENSTADT



Startzeitraum kurzfristig

Priorität hoch



Der Klimawandel bringt insbesondere durch zunehmende Hitze- und Dürreperioden sowie Starkregenereignisse neue Herausforderungen für die Stadtgestaltung. Um Überhitzung und anderen Folgeerscheinungen des Klimawandels entgegenzuwirken, sollen Möglichkeiten zur Anpassung und Ausweitung der Begrünung, zur Entsiegelung von Oberflächen sowie für die Speicherung von Wasser aufgezeigt und mit den Anforderungen des Denkmalschutzes in Einklang gebracht werden. Die Maßnahme zielt auf eine verbesserte Regenwassernutzung und die Förderung von Grünstrukturen zur Klimaanpassung ab. Dezentrale Regenwassermanagementlösungen, wie Versickerungsflächen oder begrünte Mulden, sollen insbesondere in dicht bebauten Bereichen integriert werden. Wo die direkte Versickerung nicht möglich ist, werden parzellenübergreifende Lösungen angestrebt. Die Maßnahme orientiert sich an den Prinzipien der „Schwammstadt“ und soll in enger Abstimmung mit dem Sachgebiet Klima und Nachhaltigkeit erfolgen.

Neben der technischen Umsetzung spielt die Sensibilisierung von Eigentümer:innen eine Rolle, um langfristig eine höhere Akzeptanz für begrünte und wasserspeichernde Flächen zu

erreichen, die in vielen Fällen die bisherige Aufteilung der Straßenräume neuordnen.

Mögliche Schritte

- Vergabe des Konzepts an qualifizierte Expert:innen
- enge Abstimmung mit Gestaltungsleitfaden
- Einbindung in breiten Abstimmungs- und Beteiligungsprozess
- Umsetzung im Rahmen anstehender Gestaltungsmaßnahmen im Öffentlichen Raum

B.10 AUFSTELLEN VON WASSERSPENDERN IM ÖFFENTLICHEN RAUM UND IN ÖFFENTLICHEN GEBÄUDEN



Startzeitraum kurzfristig

Priorität hoch

Steuerung, Umsetzung

Im Zuge zunehmender Hitzetage wird die Versorgung mit Trinkwasser im öffentlichen Raum immer wichtiger. Bislang existieren im Untersuchungsgebiet am Schlossplatz und am Rathaus Trinkwasserbrunnen. Zukünftig sollen an deutlich mehr Orten Trinkwasserbrunnen zur Verfügung stehen. Dabei sind technische Fragen der Filterung zu klären, aber auch gestalterische sollten die Brunnen mit den Vorgaben zu Stadtmobiliar im Stadtbodenkonzept (B.2) abgestimmt sein. Als mögliche Standorte weiterer Trinkwasserbrunnen könnten der Bahnhof, Frohsinnstraße, Herstallstraße, Weißenburger Straße/Friedrichstraße oder die Sandkirche in Frage kommen.



Das Thema „Wasser“ und seine Kostbarkeit können an den jeweiligen Stellen informativ hervorgehoben werden. Es wird empfohlen, die städtebauliche Einbindung und gestalterische Ausführung der Wasserspender zur Aufwertung und Attraktivierung des Stadtbildes jeweils professionell (aus der Fachrichtung Landschaftsarchitektur) zu begleiten.

Mögliche Schritte

- Abstimmung mit den Stadtwerken über weitere Standorte
- Schrittweise Umsetzung

Abb. 276: Beispiel Trinkbrunnen Aschaffenburg (©Stadt Aschaffenburg)

B.11 WEITERFÜHRUNG MOBILES STADTGRÜN



Startzeitraum kurzfristig

Priorität niedrig

Steuerung, Umsetzung

In der Aschaffenburger Innenstadt wurden bis Juli 2024 ausgewählte Bereiche mit neuer teilweise mobilen Begrünungs- und Sitzmöglichkeiten ausgestattet. Zwar sind derartige Maßnahmen kein Ersatz für eine umfassende Umgestaltung eines öffentlichen Raums, jedoch können sie eingesetzt werden, wenn Anpflanzungen aufgrund von Leitungen im Stadtboden nicht möglich sind oder eine alternative Nutzung eines Raums erprobt werden soll. Somit können mobile Möblierungselemente mit integriertem Grün eine kurzfristige Lösung sein, um die Aufenthaltsqualität eines Ortes zu verbessern. Dabei

eignen sich besonders modulare Systeme, die flexibel im Stadtraum einsetzbar sind.

Mögliche Schritte

- Identifikation von möglichen Standorten
- Ausschreibung für das modulare System in Abstimmung mit den Vorgaben zu Stadtmobiliar im Stadtbodenkonzept (B.2)

Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 277: Beispiel in der Sandgasse



Abb. 278: Beispiel entlang der Goldbacher Straße



B.12 WEITERFÜHRUNG LEERSTANDSAKTIVIERUNG



Startzeitraum kurzfristig

Priorität mittel



Mit dem regelmäßigen Einzelhandelsmonitoring besteht in Aschaffenburg bereits ein wichtiger Baustein für das verstärkte Management von leerstehenden Erdgeschossflächen in der Innenstadt. Es gilt auch zukünftig stärker die Leerstände durch ein geeignetes Leerstandsmanagement (bspw. Anmietung der Läden, Organisation von Zwischennutzungen und Pop-Up-Stores usw.) möglichst zeitnah einer Nutzung zuzuführen. Das bereits im Aufgabenbereich der Wirtschaftsförderung angesiedelte Leerstandsmanagement sollte daher zusätzlich gestärkt werden. Zusätzlich könnte eine Förderung von notwendigen baulichen Maßnahmen zur Reaktivierung der Erdgeschossflächen eingesetzt werden. Ziele sind der Erhalt und die Stärkung der lebendigen Innenstadt und des

attraktiven Stadtbildes in den Einkaufsbereichen für eine nachhaltig hohe Aufenthaltsqualität. Zentral ist auch die Vernetzung der Akteur:innen, so engagieren sich u.a. die Werbegemeinschaften und der Initiativkreis Innenstadt (B.6) im Stadtzentrum.

Mögliche Schritte

- Einrichtung von Anreizförderungen für bestimmte investive Maßnahmen
- Evtl. Ausbau der personellen Kapazität
- Enge Kooperation der Akteur:innen

B.13 UMSETZUNGSMANAGEMENT



Startzeitraum kurzfristig

Priorität hoch



Für eine zügige Umsetzung der ISEK-Maßnahmen wird ein effizientes Umsetzungsmanagement empfohlen. Dies kann entweder durch eine interne Stelle in der Verwaltung oder durch eine externe Betreuung erfolgen. Im Fokus steht dabei das Prozessmanagement mit einer zentralen Anlaufstelle, die die kontinuierliche Beteiligung der relevanten Akteure koordiniert. Regelmäßige Überprüfung und ein Monitoring des Realisierungsstands geben dem Prozess zusätzlich Struktur und Zielrichtung. Die fachliche Beratung und Vorbereitung von Veranstaltungen, Projektmeilensteinen oder bei der Akquise von Fördermitteln sind weitere Aufgabenfelder einer externen Betreuung.

Zu den Aufgaben gehören die Steuerung der Kommunikation, Organisation von Veranstaltungen sowie Öffentlichkeitsarbeit. Im Fördermanagement geht es um Beratung zur Mittelverwendung, Unterstützung bei Anträgen und Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren und Ministerien. Das Projektmanagement umfasst die Prüfung von Realisierungsmöglichkeiten, die Entwicklung von Projektskizzen, die Suche nach Investoren und die Koordination der Beteiligten.

Prozessmanagement:

- Steuerung der Kommunikation durch zentrale Anlaufstelle
- Organisation und Begleitung regelmäßiger Veranstaltungen („Fokusgruppe Innenstadt“, Gremien, Monitoring, ...)
- Durchführung von Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

Fördermanagement:

- Aufzeigen von Einsatzmöglichkeiten und Beratung
- Unterstützung der Erstellung von Leitfäden, Richtlinien, etc.
- Unterstützung bei Antragsstellung, Abgabe von Stellungnahmen zu Anträgen
- Zusammenarbeit mit Akteuren vor Ort und Ministerium
- Ggf. Organisation Verfügungsfonds

Projektmanagement:

- Grundlagenermittlung
- Prüfung von Realisierungsmöglichkeiten
- Ggf. Erstellung weiterführender Projektskizzen
- Unterstützung bei Investor:innen- und Betreiber:innen-suche
- Projektbezogene Akteurskoordination
- Beratung bei Konzeption geeigneter Planungsverfahren



8. MASSNAHMEN- UND KOSTENÜBERSICHT

Die im Prozess gemeinsam erarbeiteten übergeordneten sowie die konkreten Maßnahmen und Projekte sollen sukzessive realisiert werden. Die vorgeschlagenen Umsetzungsmaßnahmen beziehen sich meist auf mehrere Handlungsfelder und müssen im Sinne einer integrierten Planung fachübergreifend verfolgt werden.

Die folgende Übersicht umfasst alle gesamtstädtischen und teilraumbezogenen Maßnahmen. Das ISEK stellt damit einen Handlungsleitfaden für die nächsten 10-15 Jahre dar, mit dem sich die Stadt an die beschriebenen Herausforderungen anpassen kann.

Die angegebenen Kosten wurden überschlägig auf Basis von Kostenkennwerten ermittelt und in Kosten für vorbereitende Planungen bzw. Konzepte (A) sowie Baukosten (B) unterteilt. Es handelt sich um eine erste Einschätzung basierend auf dem aktuellen Kenntnisstand. Eine abschließende Kostenermittlung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

NR.	MASSNAHME/PROJEKT	START-ZEITRAUM			PRIO-RITÄT	KOSTEN	HANDLUNGSFELDER				Klimaanpassung
		<4 kurz- fris- tig	5-9 mittel- fris- tig	>1 lang- fris- tig			A Konzept (brutto)	B Baukosten (brutto)	C	D	
ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN											
A.1	Städtebaulich-verkehrliche Betrachtung Bahnhofsviertel				hoch	50.000					
A.2	Weiterentwicklung Friedrichstraße / Weißenburger Straße als grüne Achse				hoch	200.000					
A.3	Aufwertung vom Schönborner Hof bis zum Schloss (langfristig)				hoch	100.000					
A.4	Internes Fußwegenetz weiterentwickeln				hoch	20.000					
TEILRAUM MAXIMILIANSVIERTEL											
1.1	Aufwertung Maximilianstraße				mittel	30.000	2.500.000				
1.2	Neue Nachbarschaft zwischen Pompejanum und offenem Schöntal				mittel	30.000	privat				
1.3	Nachverdichtung Baulücke Hanauer Straße 10				mittel	20.000	privat				
TEILRAUM BAHNHOFSQUARTIER BEREICH WEST											
2.1	Umgestaltung ROB				hoch	40.000	800.000				
2.2	Funktionale Neuorganisation Bahnhofsvorplatz				mittel	20.000	300.000				
2.3	Aufwertung Kleberstraße / Stärkung Wegeverbindung				mittel	40.000	1.104.000				
2.4	Aufwertung Freibereiche KirchnerHAUS				mittel	17.000	170.000				
2.5	Nachverdichtung Baulücke Duccastrasse 10/12				niedrig	20.000	privat				
TEILRAUM BAHNHOFSQUARTIER BEREICH OST											
3.1	Sanierung Herstallturm inklusive Umfeld				hoch	50.000	100.000				
3.2	Aufwertung Goldbacher Straße				mittel	60.000	4.270.000				
3.3	Umnutzung der Unterführung Goldbacher Straße				mittel	20.000	projektabhängig				
3.4	Ludwigsbrunnen „zurückholen“				mittel	k.A.	k.A.				
3.5	Innovationshub Kolbornstraße				hoch	180.000	privat				
3.6	Neues Quartier Bodelschwinghstraße				mittel	50.000	privat				
3.7	Aufwertung Heinsestraße				mittel	40.000	2.013.600				
3.8	Umgestaltung Ecke Elisenstraße / Glattbacher Überfahrt				mittel	50.000	1.470.000				
3.9	Nachverdichtung Baulücke Elisenstraße 25/29				niedrig	20.000	privat				
3.10	Aktivierung und Begrünung Schöntalpassagen				niedrig	30.000	privat				

NR.	MASSNAHME/PROJEKT	START-ZEITRAUM			PRIORITY	KOSTEN		HANDLUNGSFELDER				
		<4 kurz- fris- tig	5-9 mittel- fris- tig	>10 lang- fris- tig		A Konzept (brutto)	B Baukosten (brutto)					Klimaanpassung
TEILRAUM UNTERE STADT BEREICH WEST												
4.1	Umgestaltung Luitpoldstraße als urbane Nord-Südachse				hoch	200.000	4.824.000					
4.2	Neue Luitpold-Nachbarschaft: Nachverdichtung Luitpoldstraße 7 (Bankgebäude)				hoch			privat				
4.3	Klimagerechte Neugestaltung Erweiterter Schlossplatz und Marstallplatz	■			hoch	250.000	14.170.000					
4.4	Aufwertung und Nutzungsintensivierung Platz an der Kirche St. Agatha		■		mittel	50.000	1.750.000					
4.5	Nachverdichtung Baulücke Friedrichstraße 25				hoch	50.000	privat					
4.6	Nachverdichtung Baulücke Kapuzinerplatz und Karlstraße 15				mittel	40.000	privat					
4.7	Aufwertung Karlstraße		■		mittel	40.000	2.024.000					
TEILRAUM UNTERE STADT BEREICH OST												
5.1	Schließung Baulücke Badergasse		■		hoch	150.000	privat					
5.2	Neugestaltung Badergasse mit Schaffung „grüner Oase“	■			hoch	s.o.	1.220.000					
5.3	Neugestaltung Freihofsplatz und -gasse: freiraumplanerischer Wettbewerb	■			hoch	150.000	1.209.600					
5.4	Umsetzung Aufwertung Kreisverkehr / Straßenraum Wermbachstraße / Löherstraße		■		hoch	50.000	1.655.000					
5.5	Schönborner Hof: Sanierung Gebäude und Aufwertung der Freiflächen		■		mittel	50.000	5.667.400					
5.6	Aufwertung östl. Innenstadteingang, Ankunfts-ort Sandkirche		■		hoch	100.000	4.567.000					
5.7	Aufwertung Sandgasse	■			hoch	80.000	2.772.000					
5.8	Aufwertung Treibgasse zwischen Herstellstraße und Wolfsthalplatz		■		mittel	s.o.	655.000					
5.9	Aufwertung Steingasse		■		niedrig	s.o.	1.482.000					
5.10	Aufwertung „Scharfes Eck“	■			hoch	150.000	2.220.000					

Wohnen & Soziale Infrastruktur **Grünraum & Erholung** **Mobilität & Vernetzung** **Lokale Wirtschaft** **Tourismus & Kultur**

NR.	MASSNAHME/PROJEKT	START-ZEITRAUM			PRIO-RITÄT	KOSTEN	HANDLUNGSFELDER				Klimaanpassung
		<4 kurz- fris- tig	5-9 mittel- fris- tig	>10 lang- fris- tig			A Konzept (brutto)	B Baukosten (brutto)			
STRATEGISCHE MASSNAHMEN											
B.1	Sanierung Öffentlicher Gebäude (z.B. Stadthalle, Steinmetzschule, Kolpingschule)			→	hoch	k.A.	k.A.				
B.2	Erweiterung und Ergänzung Stadtboden- und Barrierefreiheitskonzept		→		mittel	40.000	/				
B.3	Investive Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur			→	hoch	/	300.000				
B.4	Erweiterung Kommunales Förderprogramm „Gebäudebegrünung und Entsiegelung“			→	hoch	30.000	/				
B.5	Kommunales Förderprogramm: Wohnraum in der Innenstadt			→	mittel	30.000	/				
B.6	Initiativkreis Innenstadt 2.0			→	mittel	5.000	/				
B.7	Verfügungsfonds			→	mittel	5.000	/				
B.8	(Integrierte) Energetische Quartierskonzepte / Fokusquartier Bahnhofsviertel		→		mittel	30.000	/				
B.9	Klimaanpassungskonzept: Mehr Grün und Wasser für die Innenstadt				hoch	40.000	/				
B.10	Aufstellen von Wasserspendern im öffentlichen Raum und in öffentlichen Gebäuden			→	hoch	15.000	/				
B.11	Weiterführung mobiles Stadtgrün				niedrig	5.000	100.000				
B.12	Weiterführung Leerstandsaktivierung			→	mittel	k.A.	/				
B.13	Umsetzungsmanagement			→	hoch	50.000	/				

9

9. VERFAHRENSART UND ABGRENZUNG DES SANIERUNGSGEBIETS

9.1. Notwendigkeit von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen

Ein ausführlicher Rückblick auf das Sanierungsverfahren im Untersuchungsraum wird im Kapitel 2.4 gegeben. Im Folgenden wird auf die Hauptergebnisse und abgeleiteten Empfehlungen aus der Analyse eingegangen.

In den vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen wurden die städtebaulichen Missstände im öffentlichen Raum sowie die Sanierungsbedarfslage in der Gebäudesubstanz ermittelt und dargestellt. Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen im vorgeschlagenen Sanierungsgebiet sind notwendig, um baukulturell wertvolle Einzelgebäude, die teilweise unter Denkmalschutz stehen, zu schützen und dauerhaft zu sichern sowie darüber hinaus den gesamten Gebäudebestand durch Sanierung an die aktuellen Anforderungen an zeitgemäße Nutzung und der Energieeffizienz anzupassen. Leerstände und Gebäude mit Sanierungsstau stellen Funktionsschwächen dar, die bereichsweise die Aufenthaltsqualität und Belebung des öffentlichen Raumes stark einschränken. Der dadurch in Gang gebrachte Trading Down Prozess lässt ohne Gegensteuerung auch in Zukunft eine Verschlechterung der Situation erwarten. Auch die mögliche Förderung von privaten Sanierungsvorhaben in der empfohlenen Kulisse ist vor dem Hintergrund der Missstände in der Bausubstanz und den bundesweit gesteckten Zielen zur Klimaneutralität ein hilfreiches Mittel, um neben den funktionalen auch die gestalterischen Schwächen und Missstände zu beseitigen. Der bei den Begehungen und Analysen vor Ort festgestellte Sanierungsbedarf auch auf privaten Grundstücken wurde anhand zahlreicher Hinweise aus der Eigentümer- und Bewohner:innenbeteiligung bestätigt.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen in einem künftigen Sanierungsgebiet werden sich nicht nachteilig auf die persönlichen Lebensumstände der im Gebiet ansässigen oder arbeitenden Menschen auswirken. Die Lebensqualität und das Lebensumfeld werden durch die aufgestellten Maßnahmen im öffentlichen Raum verbessert. Gleichzeitig ist zukünftig durch die Stadt zu beachten, dass sie die Betroffenen bei ihren eigenen Bemühungen unterstützt, nachteilige Auswirkungen zu vermeiden oder zu mildern.

9.2. Vorschlag für die Abgrenzung des Sanierungsgebiets

Die Empfehlung für die Abgrenzung eines zukünftigen Sanierungsgebiets orientiert sich an der Kulisse des Untersuchungsgebiets (siehe gleichnamige Karte, nächste Seite). Der Umgriff des Untersuchungsgebiets war für die zusammenhängende, integrierte Analyse im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen sinnvoll gewählt und ist auch größtenteils für die Abgrenzung eines Sanierungsgebiets zweckmäßig. Die im Rahmen der Untersuchungen festgestellten Missstände und Potenziale im privaten sowie öffentlichen Raum durchziehen fast das gesamte Gebiet.

Es stellte sich heraus, dass lediglich in drei kleineren Bereichen keinerlei größere Missstände im öffentlichen Raum, als auch an privater Substanz zu erkennen sind. Im Abgleich mit der Befragung der Eigentümer:innen und Bewohner:innen wurde diese Erkenntnis bestätigt. Hierbei handelt es sich um den Bereich „A“ (1,9901 ha) nördlich des Bahnhofs, den Bereich „B“ (0,8571 ha) nordöstlich des Roßmarkts und den Bereich „C“ (0,3259 ha) zwischen Kapuzinerplatz und Schloßberg.

Der empfohlene Satzungsbereich umfasst somit 52,0036 ha und ist rund 3,17 ha kleiner als das Untersuchungsgebiet.

9.3. Begründung zur Verfahrensart

Zur Umsetzung des Sanierungsprozesses in festzulegenden Sanierungsgebieten wird entweder das umfassende oder das vereinfachte Verfahren nach BauGB erforderlich. Bei der vorliegenden Kulisse handelt es sich um ein verhältnismäßig normalgroßes Gebiet mit breit gestreuten städtebaulichen Missständen.

- Gestalterische und Substanzschwächen an sanierungsbedürftigen sowie teils denkmalgeschützten Gebäuden (Nutzbarkeit, Instandhaltungsrückstände, negative Wirkung auf das Stadtbild).
- Gestalterische und Substanzschwächen an öffentlichen Räumen mit Sanierungs- und zeitgemäßem Umgestaltungsbedarf (fehlende Barrierefreiheit, hohe Versiegelung, unzureichende Aufenthaltsqualität und negative Wirkung auf das Stadtbild).
- Substanz- und Funktionsschwächen in Bezug auf die Wohnfunktion (teilweise stark versiegelte /dicht bebaute

Hofsituationen, begrenzte soziale Infrastruktur und fehlende wohnungsnahen Angebote).

- Funktionsschwächen in Bezug auf die Versorgungsfunktion (stellenweise Leerstände, vor allem in Erdgeschosszonen und teilweise im ersten Obergeschoss, sowie Trading-Down-Prozesse in den Randbereichen).
- Funktionsschwächen in Bezug auf die Ausstattung mit Grün- und Freiflächen zur Klimaanpassung (starke Versiegelung, fehlende Erholungsräume).
- Funktionsschwächen in Bezug auf die Mobilität (hohe Barrierewirkung und negative Wirkung auf die Aufenthaltsqualität und angrenzende Wohngebiete, ausgehend von den großen Verkehrsachsen, stellenweise eingeschränkte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen).
- Funktionsschwächen in Bezug auf die Klimaanpassung und Energieeffizienz (unzureichende Begrünung, sanierungsbedürftige Altbausubstanz mit energetischen Defiziten).

Die Vorbereitenden Untersuchungen ergeben für das Untersuchungsgebiet „Innenstadt“ somit folgende Ergebnisse:

- Außerordentliche Bodenwertsteigerungen auf Grund der Sanierungsmaßnahmen im öffentlichen Raum sind nicht zu erwarten.
- Auch ohne Grundstückskäufe durch die Stadt ist der überwiegende Teil der Maßnahmen umsetzbar.
- Die Gebiets- und Bewohner:innenstruktur soll im Wesentlichen erhalten werden, es ist darüber hinaus keine umfassende Neuordnung von privaten Grundstücken vorgesehen.
- Für die größeren Schlüsselmaßnahmen an Grundstücken im Privatbesitz besteht der Kontakt zu den Eigentümer:innen bzw. ist eine Kooperation erwartbar.
- Eine Verbesserung der Zustände und Aktivierung von Leerständen auf sonstigen privaten Grundstücken kann über eine Intensivierung der Anstrengungen im Bereich der Anreizförderung und Kommunikation eingeleitet werden.
- Die Sanierungsziele können darüber hinaus mit dem im vereinfachten Verfahren geltenden Vorkaufsrecht zugunsten der Stadt, der Anwendung der Genehmigungen gemäß § 144 Abs. 1 und 145 BauGB, sowie durch Anreize, wie dem Einsatz von Städtebauförderungsmitteln oder erhöhte Absetzungen nach §§ 7h, 10f und 11a Einkommensteuergesetz erreicht werden.

Entsprechend § 142 Abs. 4 Satz 1 ist die Anwendung des dritten Abschnitts (§§ 152-156a BauGB – zum umfassenden Verfahren) auszuschließen, da aufgrund der für die Sanierung

nicht vorhandenen Erfordernis sowie aufgrund der voraussichtlich nicht vorhandenen Erschwernis bei der Umsetzung der Maßnahme entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Mittel keine Voraussetzung vorliegt. In Folge der beschriebenen Ergebnisse wird das „**einfache Verfahren**“ gewählt. Folgende sanierungsrechtliche Vorschriften kommen damit zur Anwendung:

- Nach § 24 Abs. 1 Nr. 3 BauGB steht der Stadt beim Verkauf von Grundstücken im Sanierungsgebiet ein Vorkaufsrecht zu, dieses wird durch den Stadtratsbeschluss vom 14.05.2018 ergänzt.
- § 88 Satz 2 BauGB über die Enteignung aus zwingenden städtebaulichen Gründen.
- §§ 180 und 181 BauGB über den Sozialplan und den Härtausgleich.
- §§ 182 bis 186 BauGB über die Aufhebung / Verlängerung von Miet- und Pachtverhältnissen.
- Grundsätzlich können Ausbau- und Erschließungsbeiträge für Maßnahmen im öffentlichen Raum erhoben werden.

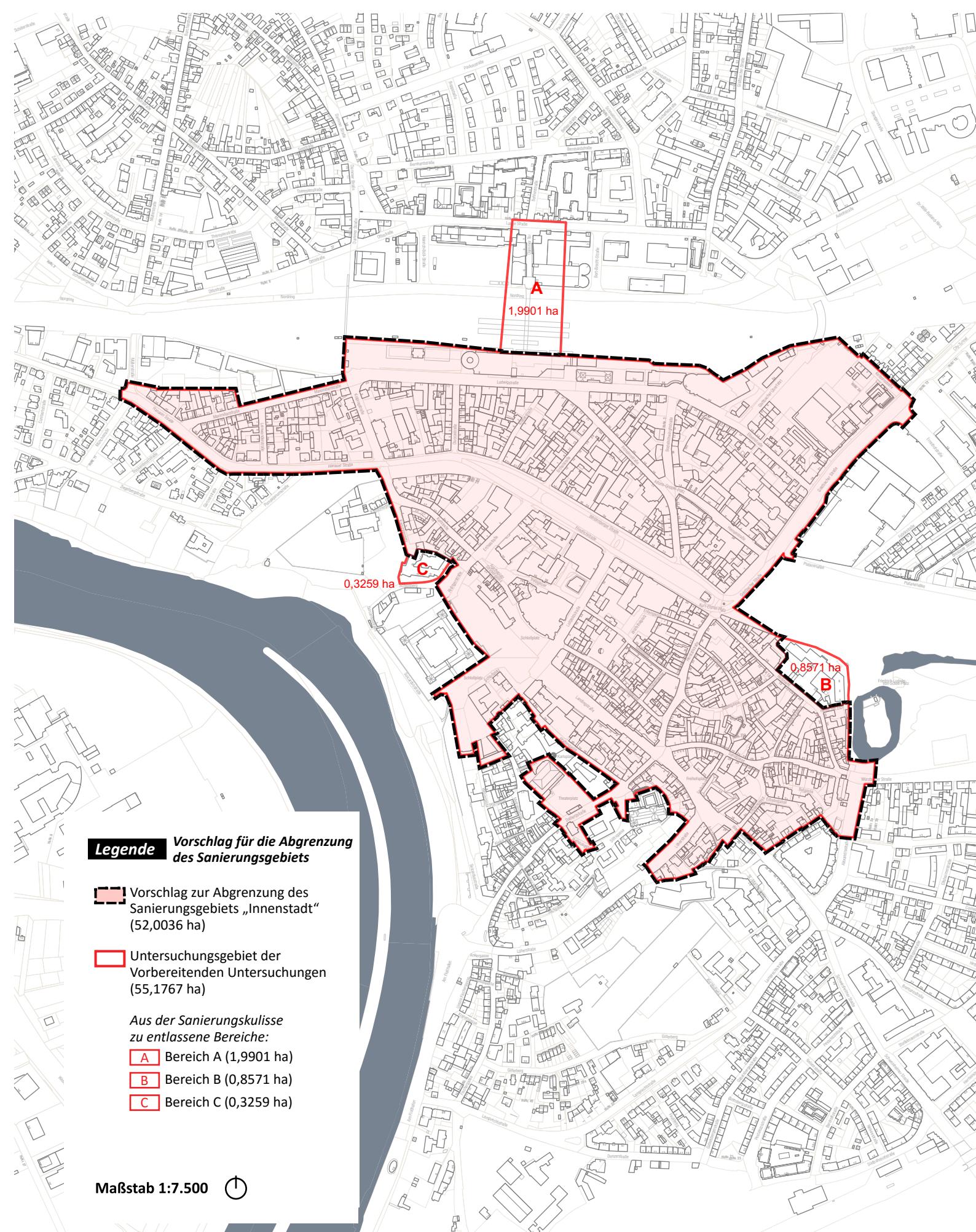
Empfehlungen für die inhaltliche Ausformung der Sanierungssatzung „Innenstadt“:

- Es wird entsprechend dem „einfachen Verfahren“ empfohlen, in der Sanierungssatzung die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorgaben nach §§ 152-156a BauGB auszuschließen. Dies hat die Folge, dass Ausgleichsbeträge der Eigentümer:innen für sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen nicht erhoben werden können.
- Es wird weiter empfohlen, in der Sanierungssatzung die Anwendung der in §§ 144 und 145 BauGB aufgeführten Möglichkeiten über die Genehmigung von Vorhaben, Teilungen und Rechtsvorgängen auszuschließen.
- Nach § 142 Abs. 3 S. 3 BauGB soll die Frist zur Durchführung der Sanierung auf 15 Jahre festgelegt werden.

Aufhebung der bestehenden, rechtskräftigen Sanierungssatzungen in der Innenstadt:

- Vor dem Beschluss einer Sanierungssatzung „Innenstadt“ muss nach § 162 BauGB eine Aufhebung der Sanierungssatzungen „1, 1a, 1b, 2, 3, 3c, 4, 4a, 5a, 5b, 6a, 6b, 6c und 9“ beschlossen werden.
- Der Beschluss ergeht als Satzung zur Aufhebung der förmlichen Festlegung, die mit der ortsüblichen Bekanntmachung rechtsverbindlich wird.
- Im Fall der Sanierungssatzungen „1, 1a, 1b, 2, 3, 4, 5a, 5b, 9“ greift als Aufhebungsgrund § 162 Abs. 1 Nr. 4 BauGB (Fristablauf für die Durchführung der Sanierung).
- Im Fall der Sanierungssatzungen „3c, 4a, 6a, 6b, 6c“ greift als Aufhebungsgrund § 162 Abs. 1 Nr. 3 BauGB (die

Abb. 279: Vorschlag für die Abgrenzung des Sanierungsgebiets



Sanierungsziele wurden bisher nur teilweise erreicht, weshalb empfohlen wird, die Sanierung gemäß den Ergebnissen der vorliegenden fortgeschriebenen „Vorberietenden Untersuchungen“ nach Aufhebung wieder aufzunehmen).

- In den bestehenden Sanierungsgebieten die im Umfassenden Verfahren geführt werden, ist nach ihrer Beendigung die sanierungsbedingte Bodenwertsteigerung von den Grundstückseigentümern abzulösen. Für die Abrechnung dieser Bodenwertsteigerung ist die Verwaltung mit zusätzlichen personellen Kapazitäten auszustatten.

10

10. UMSETZUNG UND MONITORING

Zur zügigen Umsetzung der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) mit Integriertem Städtebaulichem Entwicklungskonzept (ISEK) wird die Finanzierbarkeit der Maßnahmen in der Kosten- und Finanzierungsübersicht nachgewiesen. Ein angemessener Umsetzungszeitraum von 15 Jahren wird angesetzt, wonach sich auch die Kosten- und Finanzierungsübersicht richtet. Ein begleitendes Monitoring sowie eine kontinuierliche Steuerung des Prozesses werden empfohlen (siehe unten).

Bestehende kommunale Förderprogramme/Anreizförderungen sollten auf Grundlage der Empfehlungen der VU angepasst und zusammen mit einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit im Zuge der förmlichen Festlegung eines neuen Sanierungsgebiets „Innenstadt“ beschlossen werden, um für sanierungswillige Eigentümer:innen einen möglichst nahtlosen Übergang zu ermöglichen. Hierzu zählen beispielsweise Programme zur Sanierung von Bestandsgebäuden und zur Steigerung der Energieeffizienz, aber auch zur Entsiegelung und Klimaanpassung von Hofinnenbereichen.

Projektumsetzung

Bereits abgeschlossene oder in der Planungsphase befindliche Maßnahmen im Bahnhofsquartier und der Unteren Stadt unterstreichen den aktiven Stadtumbau der letzten Jahre in Aschaffenburg. Die geplanten bzw. bisher nicht umgesetzten Maßnahmen finden sich im Maßnahmenkonzept entsprechend der aktuellen und zukünftigen Herausforderungen wieder. Für ihre Realisierung werden Zeithorizonte und Priorisierungen angegeben, die von der heutigen Ausgangslage aus als realistisch eingeschätzt werden.

Besonderer Fokus liegt auf der weiteren Stärkung der klimatischen Resilienz und der klimaangepassten Stadtgestaltung. Auch die Weiterentwicklung von Verkehr und Mobilität und die Rückgewinnung versiegelter Flächen für Grün- und Aufenthaltsräume werden prioritär behandelt. Daran anknüpfend ist die zielgerichtete Implementierung von Klimaanpassungsmaßnahmen eine fortlaufende Herausforderung, die durch vorbereitende Wettbewerbe und Machbarkeitsstudien sowie strategische Konzepte unterstützt wird.

Neben den kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen wie z.B. Machbarkeitsstudien oder Wettbewerben ist es frühzeitig erforderlich, auch langfristige, komplexe Prozesse anzustößen. Dies umfasst die sukzessive Begrünung stark versiegelter Bereiche, die Umgestaltung von Hauptverkehrsachsen sowie die Integration innovativer Mobilitätskonzepte. Im vorliegenden Konzept werden einige große Projekte deshalb als Projektbündel mit Bezügen untereinander verstanden. Beispielhaft zu nennen ist die stufenweise Umsetzung der Weiterentwick-

lung des Stadtraumes entlang der Friedrichstraße / Weißenburger Straße sowie die Aufwertung des Umfelds um den Herstallturm als zentraler Stadtbaustein. Aber auch die Aufwertung der gesamten Verkehrsachse vom Schönborner Hof bis zum Schloss, mit dem Freihofsplatz und dem „Scharfen Eck“, zählen hierzu.

Die Verbesserung der baulichen Substanz aus gestalterischer, gebäudetechnischer und energetischer Sicht für öffentliche Liegenschaften spielt ebenfalls eine zentrale Rolle für die Stärkung und Verbesserung der Lebensqualität in der Aschaffenburger Innenstadt. Direkt am Freihofsplatz gelegen, bietet ein prominentes Beispiel hierfür der Schönborner Hof. Insbesondere die Stadthalle als wichtiges kulturelles Zentrum und Bildungseinrichtungen mit Sanierungsbedarf fällt ebenfalls in diese Kategorie.

Monitoring

Die Innenstadtentwicklung ist ein dynamischer Prozess, der langfristig beobachtet und gesteuert werden muss. Neben der Umsetzung lang geplanter Projekte müssen fortlaufend neue Herausforderungen berücksichtigt werden. Da die vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen eine Momentaufnahme darstellen, ist es erforderlich, auf künftige Entwicklungen flexibel zu reagieren.

Das Monitoring dient der kontinuierlichen Fortschreibung des Projektfortschritts sowie der Identifikation von Anpassungsbedarfen. Ein begleitendes Umsetzungsmanagement sollte etabliert werden, um eine effektive Steuerung und Kommunikation zu gewährleisten. Dazu gehört ein jährliches Monitoring, in dem ausgewählte statistische Kenndaten fortgeschrieben und die Maßnahmenentwicklung in einer Fortschrittstabelle dokumentiert werden.

Finanzierung

Die Umsetzung städtebaulicher Projekte erfordert erhebliche finanzielle Mittel und basiert auf einer Kombination aus kommunalen Ressourcen, Förderprogrammen und privaten Investitionen. Mit der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebiets wird die Grundlage für die Inanspruchnahme von Fördermitteln geschaffen. Insbesondere die Bund-Länder-Städtebauförderprogramme spielen hierbei eine zentrale Rolle. Je nach thematischem Schwerpunkt der Einzelmaßnahmen – etwa in den Bereichen nachhaltige Stadtentwicklung, Digitalisierung, Energieeffizienz oder Mobilität – kommen ergänzende Förderprogramme auf nationaler und europäischer Ebene in Betracht. Eine frühzeitige Abstimmung mit den relevanten Förderstellen sowie eine strategisch ausgerichtete Finanzierungsplanung gewährleisten eine effiziente Nutzung der zur Verfügung stehenden Mittel.



11. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Lage des Untersuchungsraumes in der Innenstadt	8	Räume (augenscheinliche Einschätzung)	63
Abb. 2: Abstimmungs- und Beteiligungsprozess	9	Abb. 55: Analysekarte EG-Nutzungen	65
Abb. 3: Einordnung in die Gesamtstadt	11	Abb. 56: Herstallcenter	64
Abb. 4: Teirläume und statistische Distrikte	13	Abb. 57: VHS	64
Abb. 5: Historische Entwicklung im Untersuchungsraum	15	Abb. 58: Analysekarte Freiraum und Grün	67
Abb. 6: Leitbild der „RADialverbindungen“	16	Abb. 59: Leitbild Grünes Rad	66
Abb. 7: Übersichtsplan über die Sanierungsgebiete im Untersuchungsraum	19	Abb. 60: Planung Schlossufer	68
Abb. 8: Impressionen vom Beteiligungsstand	24	Abb. 61: Offenes Schöntal	69
Abb. 9: Stimmungsbild zum Charakter der Innenstadt	25	Abb. 62: Schlossplatz	69
Abb. 10: Verlauf der Spaziergänge	27	Abb. 63: Modal Split	70
Abb. 11: Impressionen vom Zukunftsforum	28	Abb. 64: Analysekarte Klima und Gesundheit	71
Abb. 12: Mentimeter Stimmungsbild zu den wichtigsten Themen	29	Abb. 65: Bestandszahlen StraSSenparken (Stadt Aschaffenburg)	72
Abb. 13: Zusammenfassung Ergebnisse der Workshop Tische	31	Abb. 66: Analysekarte Einordnung in das gesamtstädtische Straßennetz	73
Abb. 14: Zusammenfassung Ergebnisse der Workshop Tische	33	Abb. 67: Karte zu Bestand und Anzahl öffentlicher Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt (Stadt Aschaffenburg)	74
Abb. 15: Gewichtung der Maßnahmenvorschläge aus dem INKA	34	Abb. 68: Analysekarte Mobilität im Untersuchungsraum	77
Abb. 16: Kartenausschnitt und ausgewählte Maßnahmenideen	35	Abb. 69: Karten zum Verkehrsaufkommen	78
Abb. 17: Auswertung: Befragung zur Person	36	Abb. 70: Analysekarte Mobilität im Untersuchungsraum	
Abb. 18: Auswertung: Art der Nutzung des Vorgarten	36	(nach Umsetzung Konzept 1+)	81
Abb. 19: Auswertung: Art der Beheizung	36	Abb. 71: Übersicht über die Lage der fünf Teirläume	83
Abb. 20: Auswertung: Energieträger	36	Abb. 72: SWOT-Karte	85
Abb. 21: Auswertung: Art der SanierungsmaSSnahmen	37	Abb. 73: Untergenutzte Ecksituation Kolpingstraße	86
Abb. 22: Auswertung: Absicht SanierungsmaSSnahmen	37	Abb. 74: SWOT-Analyse Teilraum 1	86
Abb. 23: Auswertung: Zeithorizont SanierungsmaSSnahmen	37	Abb. 75: Sanierungsbedarf Hanauer Straße 24a	86
Abb. 24: Auswertung: Beratungsbedarf SanierungsmaSSnahmen	37	Abb. 76: Mangelhafter Radweg entlang der Hanauer Straße	87
Abb. 25: Auswertung: Aufwertungsbedarf öffentlicher Raum	38	Abb. 77: Blick entlang der Maximilianstraße	87
Abb. 26: Auswertung: Zufriedenheit soziale Infrastruktur	38	Abb. 78: Sozialkaufhaus mit Vorbereich	87
Abb. 27: Auswertung: Zufriedenheit Mobilität und Verkehr	39	Abb. 79: Baulücke neben denkmalgeschütztem Gebäude	87
Abb. 28: Auswertung: Art der Fortbewegung	39	Abb. 80: SWOT-Analyse Teilraum 2	88
Abb. 29: Gebäudesubstanz	40	Abb. 81: Dammer Tor Carré und Vorplatz	88
Abb. 30: Überlagerung der Teirläume und statistischen Distrikte	49	Abb. 82: Ludwigstraße und Kirchnerhaus	88
Abb. 31: Natürliche Bevölkerungsentwicklung	50	Abb. 83: Bahnhof mit Vorplatz	89
Abb. 32: Bevölkerungsentwicklung	50	Abb. 84: Durchfahrt Kleberstraße, Blick auf Sockelgebäude	89
Abb. 33: Jugend- und Altenquotient, Untersuchungsraum	51	Abb. 85: Fußgängerüberweg am Bahnhofsvorplatz	89
Abb. 34: Jugend- und Altenquotient, kleinräumlich	51	Abb. 86: Kolpingschule	89
Abb. 35: Anteil der Personen im ALG II bzw. Bürgergeld	52	Abb. 87: SWOT-Analyse Teilraum 3	91
Abb. 36: Zahlen zur Wirtschaft, Stadt Aschaffenburg	53	Abb. 88: Frohsinnstraße 16	90
Abb. 37: Anteil der Personen im ALG II bzw. Bürgergeld	53	Abb. 89: Blockinnenbereich zwischen Weißenburger Straße und	
Abb. 38: Anteil der Wirtschaftszweige, Stadt Aschaffenburg	53	Frohsinnstraße	90
Abb. 39: Prognose der Altersstruktur 2022 bis 2040	53	Abb. 90: Weißenburger Straße am offenen Schöntal	92
Abb. 40: Bevölkerungsprognose 2022 bis 2040	55	Abb. 91: Baulücke in der Elisenstraße	92
Abb. 41: Analysekarte städtebauliche Struktur / Denkmal	55	Abb. 92: Baulücke in der Bodelschwinghstraße	93
Abb. 42: Schönborner Hof	56	Abb. 93: Bahnhofsvorplatz / Auftakt der Frohsinnstraße	93
Abb. 43: Sandkirche	56	Abb. 94: Schöntal-Passagen, westlicher Hof	93
Abb. 44: Schloss Johannisburg	56	Abb. 95: Brachfläche bei Glattbacher Überfahrt	94
Abb. 45: Steingasse 1	58	Abb. 96: SWOT-Analyse Teilraum Untere Stadt Bereich West	95
Abb. 46: Ensemble Weißenburger Straße	59	Abb. 97: Raiffeisenbank Luitpoldstraße	95
Abb. 47: Landingstraße 3	59	Abb. 98: Karlstraße, Blick auf Agathaplatz	95
Abb. 48: Luitpoldstraße 4a	59	Abb. 99: Kirche St. Agatha und Erthalstraße	96
Abb. 49: Sandgasse 33	58	Abb. 100: Blick auf Baulücke Kapuzinerplatz und Rückseiten Karl-	
Abb. 50: Hotel Aschaffenburger Hof (Frohsinnstraße 11)	60	straße	96
Abb. 51: Frohsinnstraße 17	60	Abb. 101: Baulücke Friedrichstraße	96
Abb. 52: Stadthalle am Schloss	60	Abb. 102: Schlossplatz mit Bibliothek und Stadthalle	97
Abb. 53: Analysekarte Eigentum	62	Abb. 103: Parkplatz am Schlossplatz	97
Abb. 54: Analysekarte Gebäudesubstanz und Zustand öffentlicher			

Abb. 104: Am Marstallplatz mit Blick auf Schloss	97	Abb. 158: Ludwigstraße 1	132
Abb. 105: Schlossgarten	97	Abb. 159: Konzeptskizze Kleberstraße	132
Abb. 106: Café Künstlertreff (oben)	99	Abb. 160: Zukunftsvision Kleberstraße	132
Abb. 107: Freihofsplatz (unten)	99	Annäherungsskizze als Vorschlag im ISEK	133
Abb. 108: Pfaffengasse (unten)	99	Abb. 161: Verortung	134
Abb. 109: Öffentlicher Raum Badergasse, Riesengasse (unten)	99	Abb. 162: Fassade Kirchnerhaus	134
Abb. 110: SWOT-Analyse Teilraum 5	98	Abb. 163: Parkender Bus vor Fassade	134
Abb. 111: Herstallstraße	98	Abb. 164: Verortung	134
Abb. 112: Sandgasse Ecke Ohmbachgasse	98	Abb. 165: Fassade des südlich angrenzenden Hauses	134
Abb. 113: Zugang Innenstadt und Schöntal	100	Abb. 166: Baulücke im Kontext	134
Abb. 114: Baulücke Hinter der Eich	101	Abb. 167: Turm und Straßenübergang, Richtung Herstallstraße	138
Abb. 115: Badergasse	101	Abb. 168: Verortung	138
Abb. 118: Wermbachstraße	102	Abb. 169: Infotafel	138
Abb. 116: Landingstraße	103	Abb. 170: Blick auf Gastronomie und Straßenübergang	138
Abb. 117: Tunnel Landingstraße	103	Abb. 171: Verortung	139
Abb. 118: Kolpingschule	103	Abb. 172: Kreisverkehr Heinsestraße / Platanenallee	139
Abb. 119: Rahmenplan	113	Abb. 173: Goldbacher Straße, Blickrichtung Nord	139
Abb. 119: Verortung	116	Abb. 174: Goldbacher Straße, Blickrichtung Süd	139
Abb. 120: Verortung auf Luftbild	117	Abb. 175: Unterführung	140
Abb. 121: Willkürlich abgestellte Fahrräder (Ludwigstraße)	117	Abb. 176: Verortung	140
Abb. 122: Ludwigstraße	117	Abb. 177: Eingang Unterführung	140
Abb. 123: Bahnhofsvilla mit Vorplatz (Aufwertungspotenzial)	117	Abb. 178: Eingangsumfeld Goldbacher Straße	140
Abb. 124: Fahrradparkplatz beim ROB	117	Abb. 179: Verortung	141
Abb. 125: Parkhaus Hauptbahnhof	117	Abb. 180: Ludwigsbrunnen (historische Aufnahme, ISEK 2010)	141
Abb. 126: Blick Richtung Osten auf das Amtsgericht	118	Abb. 181: Ludwigsbrunnen	141
Abb. 127: Blick Richtung Westen auf Arbeitsgericht	118	Abb. 182: Momentane Situation	141
Abb. 128: Gastronomie beim Herstallturm	118	Abb. 183: Blick auf die Fläche vom Parkhaus gegenüber	142
Abb. 129: Herstallturm	118	Abb. 184: Bestehender „Pocket Park“	142
Abb. 130: „Offenes Schöntal“	119	Abb. 185: Verortung	142
Abb. 131: Verortung	120	Abb. 186: Verortung	143
Abb. 132: Wermbachstraße (Foto am Scharfen Eck)	120	Abb. 187: Sanierungsbedarf	143
Abb. 133: Luitpoldstraße in Richtung der Friedrichstraße	120	Abb. 188: Brandwand (südlich)	143
Abb. 134: Verbindung zur Pfaffengasse	121	Abb. 189: Übersicht Fläche	143
Abb. 135: Landingstraße mit Blick auf den Tunnel	121	Abb. 190: Blick vom Alfons-Goppel-Platz in die Heinsestraße	144
Abb. 136: Schöntalpassagen	122	Abb. 191: Verortung	144
Abb. 137: Mälzereipassagen	122	Abb. 192: Auftakt Durchgang zur Bavaria-Passage	144
Abb. 138: Elisenstraße	122	Abb. 193: Auseinanderführung in die Goldbacher Straße	144
Abb. 139: Durchgang Hotel Aschaffenburger Hof	122	Abb. 194: Blick auf die Situation von der Elisenstraße	145
Abb. 140: Bavaria Passage	122	Abb. 195: Verortung	145
Abb. 141: Analyse internes Wegenetz	123	Abb. 196: Verortung	146
Abb. 142: Verortung	127	Abb. 197: Baulücke Elisenstraße	146
Abb. 143: Ecke Hanauer Straße und Kolpingstraße	127	Abb. 198: Baulücke, Blick auf die Brandwand	146
Abb. 144: Maximilianstraße, Blick auf den ROB	126	Abb. 199: Verortung	147
Abb. 145: Maximilianstraße	126	Abb. 200: Hofsituation mit Blick auf die Durchgänge zur	
Abb. 146: Maximilianstraße, Blick auf die Hanauer Straße	126	Elisenstraße (rechts) sowie Heinsestraße (links)	147
Abb. 147: Verortung	127	Abb. 201: Situation Durchgang Elisenstraße stark versiegelt	147
Abb. 148: Baulücke	127	Abb. 202: Blick auf die Schöntal-Passage von der Goldbacher	147
Abb. 149: Blick auf den Bahnhof	131	Abb. 203: Verortung Rahmenplan	150
Abb. 150: Parkplatz vor dem Schwind-Forum	131	Abb. 204: Südliche Luitpoldstraße	150
Abb. 151: Verortung	131	Abb. 205: Verortung	151
Abb. 152: Frohsinnstraße mit Lieferverkehr	131	Abb. 206: Bankgebäude	151
Abb. 153: ROB, Blick von der Fußgängerbrücke zum Stadtteil	131	Abb. 207: Vorbereich zur Luitpoldstr.	151
Damm	130	Abb. 208: Verortung	152
Abb. 154: ROB, Blick von der Maximilianstraße aus	130	Abb. 209: Marstallplatz	152
Abb. 155: Unterführung	132	Abb. 210: Parkplätze vor dem Schloss	152
Abb. 156: Parkplätze	132	Abb. 211: Bodenbelag am Schlossplatz	153
Abb. 157: Verortung	132	Abb. 212: Historische Aufnahme Schlossplatz	153

Abb. 213: Verortung im Rahmenplan	154	Abb. 270: Ungeordnete Abstellsituation	176
Abb. 214: Kirche St. Agatha	154	Abb. 271: Best Practice Hof Rossmarkt 13	177
Abb. 215: Blick auf die Parkplätze auf dem Platz	154	Abb. 272: Versiegelter Parkplatz bei Glattbacher Überfahrt	177
Abb. 216: Aufenthaltsbereiche auf dem Platz	154	Abb. 273: Best Practice Hof Roßmarkt 13	177
Abb. 217: Hinterhof Karlstraße mit Blick auf die Baulücke	155	Abb. 274: Hofbereich hinter Hotel Aschaffenburger Hof	177
Abb. 218: Verortung	155	Abb. 275: Wohnhaus mit Balkonen	178
Abb. 219: Baulücke mit Blick auf das Amtsgericht	155	Abb. 276: Beispiel Trinkbrunnen Aschaffenburg	178
Abb. 220: Baulücke Kapuzinergarten	156	Abb. 277: Beispiel in der Sandgasse	181
Abb. 221: Baulücke Karlstr.	156	Abb. 278: Beispiel entlang der Goldbacher Straße	181
Abb. 222: Verortung	156	Abb. 279: Vorschlag für die Abgrenzung des Sanierungsgebiets	193
Abb. 223: Karlstr., Blick nach Osten	156		
Abb. 224: Karlstraße	156		
Abb. 225: Verortung	156		
Abb. 226: Platz in der Badergasse	160		
Abb. 227: Verortung	160		
Abb. 228: Badergasse	160		
Abb. 229: Annäherungsskizze Zukunftsvision Badergasse	161		
Abb. 230: Visualisierung Zukunftsvision Badergasse	161		
Abb. 231: Platz in der Badergasse	162		
Abb. 232: Verortung	162		
Abb. 233: Badergasse	162		
Abb. 234: Freihofsplatz	163		
Abb. 235: Verortung Rahmenplan	163		
Abb. 236: Freihofsgasse	163		
Abb. 237: Wermbachstraße	164		
Abb. 238: Kreisverkehr Wermbach/ Landingstr.	164		
Abb. 239: Verortung im Rahmenplan	164		
Abb. 240: Schönborner Hof	165		
Abb. 241: Innenhof Schönborner Hof	165		
Annäherungsskizze als Vorschlag im ISEK	167		
Abb. 242: Blick auf Sandkirche	167		
Abb. 243: An der Kirche	167		
Abb. 244: Verortung Rahmenplan	167		
Abb. 245: Visualisierung Zukunftsvision Sandkirche	167		
Abb. 246: Annäherungsskizze Zukunftsvision Sandkirche	167		
Abb. 247: Treibgasse	168		
Abb. 248: Wolfsthalplatz	168		
Abb. 249: Sandgasse mit Wabenpflaster	169		
Abb. 250: Oberflächenmix Sandgasse	169		
Abb. 251: Verortung Rahmenplan	169		
Abb. 252: Steingasse	169		
Abb. 253: Steingasse mit Restaurants	169		
Abb. 254: Verortung Maßnahme 5.8 und 5.9 im Rahmenplan	169		
Abb. 255: Übergang Scharfes Eck/ Dalbergstraße	170		
Abb. 256: Blick auf scharfes Eck	170		
Abb. 257: Verortung Rahmenplan	170		
Abb. 258: Visualisierung Zukunftsvision Scharfes Eck	171		
Abb. 259: Annäherungsskizze Zukunftsvision Scharfes Eck	171		
Abb. 260: Wabenpflaster Sandgasse	175		
Abb. 261: Pfaffengasse	175		
Abb. 262: Sandgasse	175		
Abb. 263: Oberflächenmix Frohsinnstraße	175		
Abb. 264: Stadthalle	174		
Abb. 265: Altes Stadttheater	174		
Abb. 266: Kolpingschule	174		
Abb. 267: Friedrichstr.	176		
Abb. 268: Löherstr.	176		
Abb. 269: Ortstypische Fahrradabstellanlagen	176		

