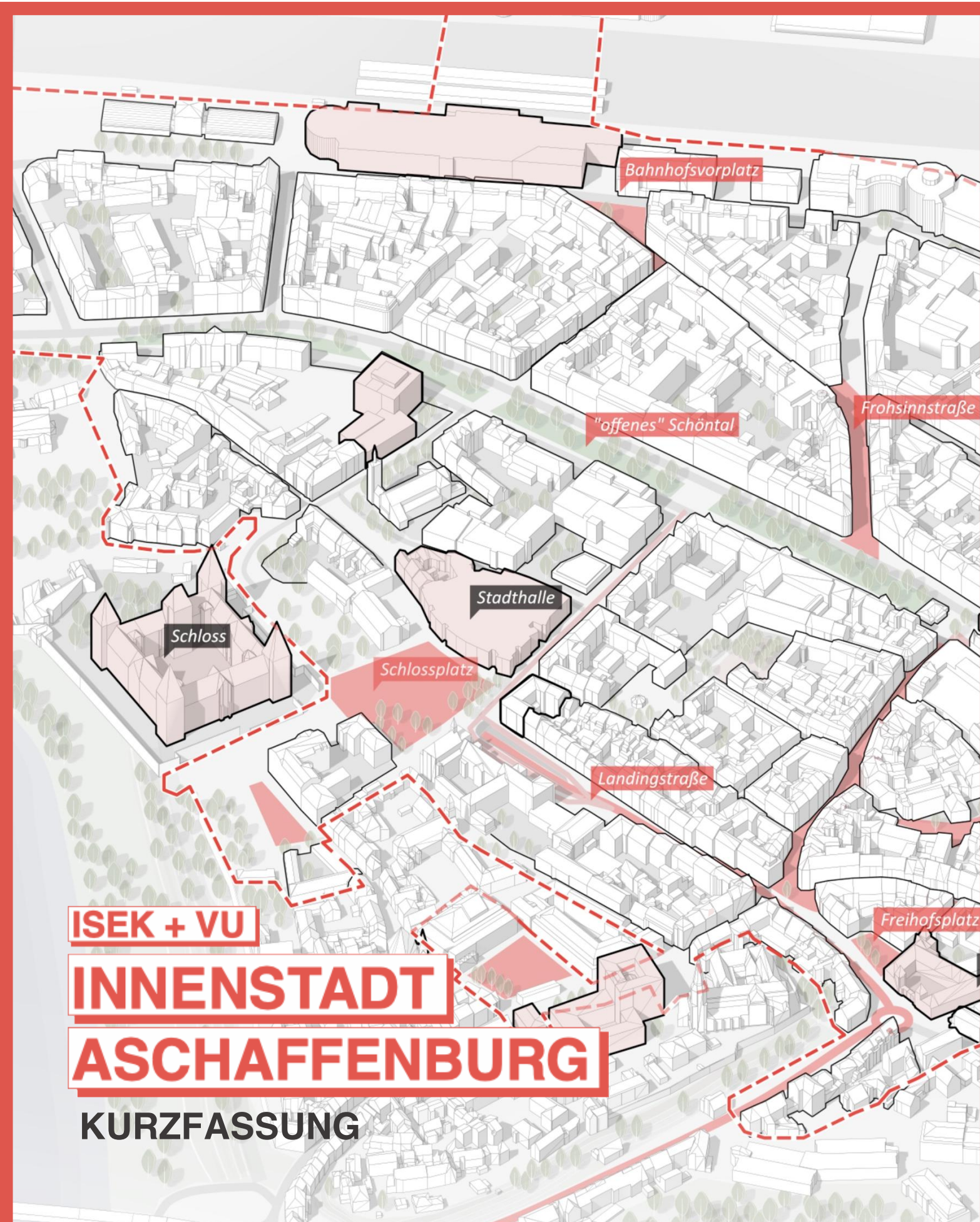




STADT ASCHAFFENBURG



ISEK + VU

INNENSTADT

ASCHAFFENBURG

KURZFASSUNG

IMPRESSUM

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

Oktober 2025

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 Part GmbH
Eislebener Straße 6, 10789 Berlin
www.umbaustadt.de

Bearbeitung und Grafik (Kurzfassung)

Dipl.-Ing. Rico Emge
M. Sc. Luisa Scharninghausen
B. Sc. Matthias Bloder

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.

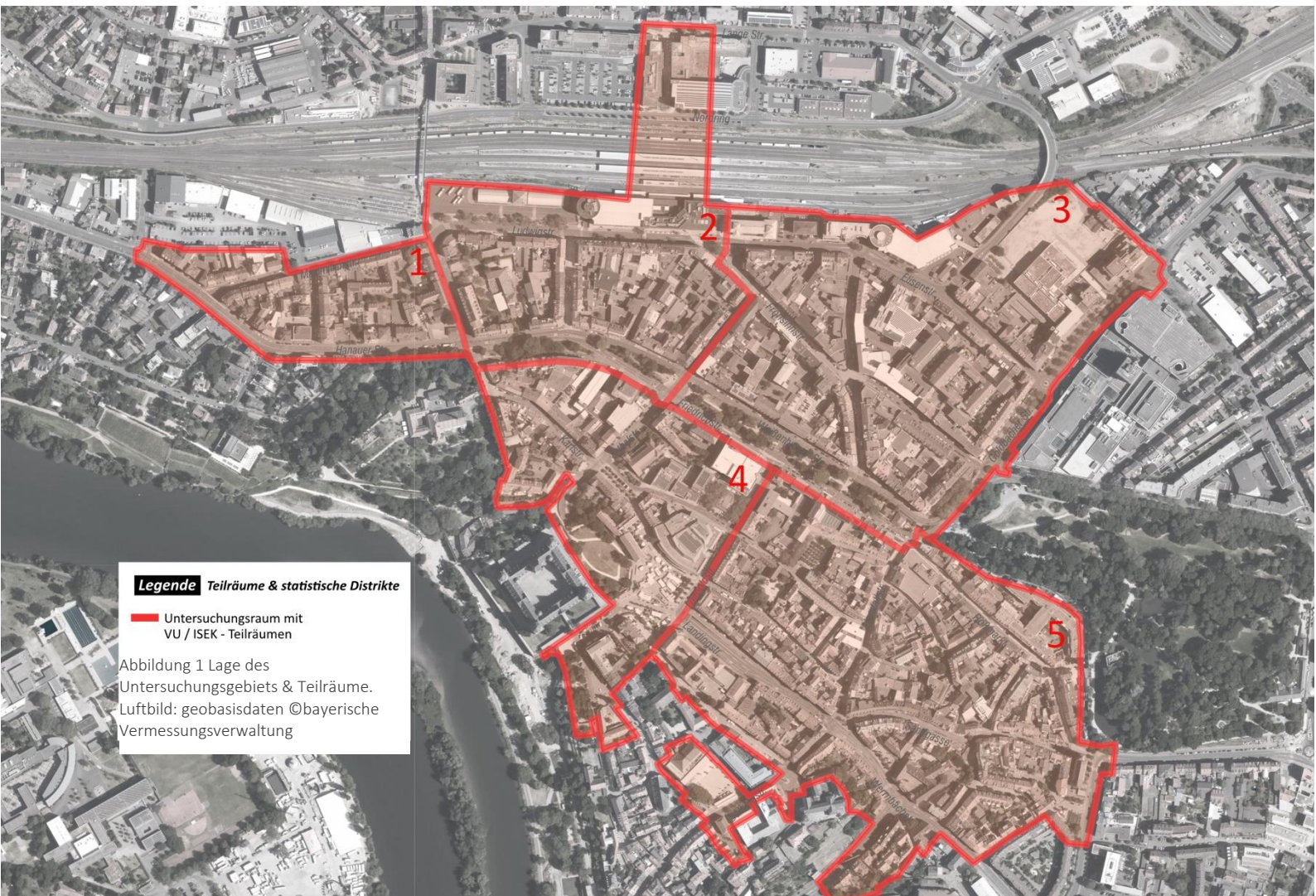


STADT
ASCHAFFENBURG

UmbauStadt
Urbane Konzepte · Stadtplanung · Architektur



Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr



Legende Teilräume & statistische Distrikte

Untersuchungsraum mit
VU / ISEK - Teilräumen

Abbildung 1 Lage des
Untersuchungsgebiets & Teilräume.
Luftbild: geobasisdaten ©bayerische
Vermessungsverwaltung

1 Einleitung

Bei der vorliegenden Version des ISEK Aschaffenburg handelt es sich um eine Kurzfassung, welche die zentralen Inhalte der Langfassung behandelt. Das ISEK Aschaffenburg lag vom 12.05.2025 bis 13.06.2025 im Rathaus der Stadt Aschaffenburg aus. Es wurde am 22.09.2025 im Plenum des Stadtrates beschlossen. Mit dieser Version werden grundlegende Informationen des ISEK niederschwellig und weitgehend barrierefrei für alle Interessierten zur Verfügung gestellt. Bei weiterem Interesse auf die verfügbare Langfassung des ISEK verwiesen.

Aufgabenstellung und Ziele

Die Stadt Aschaffenburg, eine kreisfreie Mittelstadt am Bayerischen 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.

Der Untersuchungsraum 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 ISEKs erarbeitet wurden. Auf diesen Grundlagen aufbauend, verfolgte die Stadt mit der Fortschreibung, Aktualisierung und Erweiterung der VU die Integration in ein umfassendes ISEK, welches 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. Besonderer Fokus liegt auf der Entwicklung qualitätvoller, klimaangepasster Freiflächen und Plätze.

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.

Untersuchungsraum

Auf Grundlage der bisherigen Sanierungsgebiete 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 wurde der Untersuchungsraum in fünf Teilräume eingeteilt (s. Abb. 1). **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)

2 Beteiligung

Im Rahmen des ISEK-Prozesses fanden verschiedene Beteiligungsformate statt, die Interessierte in die Innenstadt lockten und wertvolle Erkenntnisse für die zukünftige Stadtentwicklung Aschaffenburgs ermöglichten.

Beteiligungsstand & Stadtspaziergänge

Rund 200 Bürger:innen nahmen am Beteiligungsstand des ISEK/VU zur Aschaffener 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 Mainufer, der Schöntalpark und der Grünzug Weißenburger Straße/Friedrichstraße (offenes Schöntal). Das Stimmungsbild zeigt, dass die Innenstadt als attraktiv und sicher empfunden wird, jedoch teils als langweilig, verschmutzt, wenig grün und nicht besonders fußgängerfreundlich.

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

Zukunftsforum

Am 27. November 2024 fand das Zukunftsforum 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 Amtes für Stadtplanung und Klimamanagement, Daniel Altemeyer-Bartscher, sowie einem kurzen Input des beauftragten Planungsbüros UmbauStadt zum Planungsstand lag der Fokus auf der aktiven Beteiligung der Teilnehmenden. Eine Mentimeter-Umfrage diente zur thematischen Einstimmung. Anschließend wurde an vier Stationen (Bahnhof-Karlstraße, Frohsinnstraße, Schloss, Badergasse-Freihofsplatz) Lieblingsorte, Problemstellen und Maßnahmenideen 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.

INKA Befragung

Anschließend an das Zukunftsforum bestand die Möglichkeit, sich bis zum 15. Januar 2025 online mit Hilfe des INKA-Tools zu beteiligen. Dabei konnten sowohl ausgewählte Maßnahmenvorschläge kommentiert als auch eigene Maßnahmenvorschläge in den Kategorien „Mobilität & Verkehr“, „Klima & Nachhaltigkeit“, „Städtebau und Wohnen“, „Grünflächen & öffentliche Räume“, „Wirtschaft & Tourismus“ und „Soziale Infrastruktur“ direkt in der Karte markiert werden. Am häufigsten wurden Vorschläge in der Kategorie „Mobilität & Verkehr“ abgegeben. Hierbei wurden u.a. die Reaktivierung der Planungen für einen Straßenbahnring (A-Bahn) sowie eine autofreie Frohsinnstraße angeregt. In der Kategorie „Grünflächen & öffentliche Räume“ bezogen sich die Vorschläge 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 verliefen.



Abbildung 2 Beteiligungsstand 1



Abbildung 3 Beteiligungsstand 2

Befragung 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 wurde in dem Fragebogen eine generelle Einschätzung zur Immobilie abgefragt. Darüber hinaus wurde die allgemeine Sicht der Eigentümer:innen und Bewohner:innen auf das Wohnumfeld und die Innenstadt zu verschiedenen Themen in Erfahrung gebracht.

Interviews mit Innenstadt-Akteur:innen

Zwischen dem 10.02. und 28.02.2025 fanden insgesamt neun Interviews mit ausgewählten lokalen Innenstadt-Akteur: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 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 Aschaffenburg Innenstadt wird heute als grundsätzlich funktionsfähig und attraktiv eingeschätzt. Die Akteur:innen wünschen sich jedoch mehr Gestaltungsfreiheit, Mut und Offenheit für zukunftsweisende Projekte.

Beteiligung der TÖB (VU)

Im Zeitraum vom 12.05.2025 bis 13.06.2025 fand die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) zum Entwurfstand statt. Zudem lag der Entwurf nochmals öffentlich aus.

Im Rahmen der Beteiligung wurden keine grundsätzlichen Einwände gegen den Bericht oder die Ausweisung des Sanierungsgebietes vorgebracht.

Abbildung 4 Zukunftsforum



3 Kerninhalte der Analyse

3.1 Demographie, Zahlen und Daten

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. 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.

Aussagen und Prognose aus dem Wohnungsmarktkonzept (2024)

Aus der durch das Büro ALP im Wohnungsmarktkonzept erarbeiteten gesamtstädtischen Prognose lassen sich Ansätze der Entwicklung sowie Besonderheiten ableiten. Diese geben erste Hinweise auf zukünftige Bedarfe der sozialen Infrastruktur und der Schaffung sowie den Umbau von Wohnraum. Im Wohnungsmarktkonzept wird in allen drei Berechnungsszenarien von einem Bevölkerungszuwachs ausgegangen. Bis 2040 beträgt die Einwohnerzahl demnach in der Unteren Variante 75.808, in der Basisvariante 78.977 und in der Oberen Variante 81.026. Dementsprechend würde sich ausgehend von 2022 bis 2040 ein Neubaubedarf von 3.140 bis 5.740 Wohneinheiten ergeben.

3.2 Städtebau, Gebäudesubstanz und Denkmalschutz

Die Raumstruktur der Aschaffener Innenstadt ist durch historische Entwicklungsetappen geprägt: Die mittelalterlich geprägte Unterstadt mit engen Gassen und hoher baulicher Dichte steht der gründerzeitlichen Blockrandstruktur des Bahnhofsviertels gegenüber, getrennt durch markante Straßenzüge wie die Weißenburger Straße. Trotz mittelalterlicher Strukturen ist die Bausubstanz überwiegend durch Alt- und Nachkriegsbauten aus dem 18. bis frühen 20. Jahrhundert geprägt. Als Wohnstandort ist Aschaffenburg durch seine Lage in der Metropolregion FrankfurtRheinMain, eine hohe Mieterquote (64 %) und dem dominierenden Geschosswohnungsbau (71 %) attraktiv, wenngleich die Wohnraumsituation angespannt bleibt. Im Untersuchungsgebiet befinden sich zahlreiche Einzeldenkmäler, Ensemblebereiche sowie bedeutende Bodendenkmäler. Die Gebäudesubstanz wurde systematisch bewertet und bildet eine wichtige Grundlage zur Identifikation künftiger Sanierungsbedarfe. Insgesamt zeigt sich ein überwiegend guter Sanierungsstand, jedoch bestehen in Teilen des Bahnhofsquartiers (z. B. Frohsinnstraße, Ludwigstraße) sowie der Unteren Stadt (z. B. Landingstraße, Treibgasse) deutliche Schwerpunkte mit mittelfristigem Sanierungsbedarf, der bei ausbleibender Instandhaltung zu Substanzverlust führen könnte.

3.3 Nutzung und Leerstand

Das ISEK-Gebiet übernimmt für die Gesamtstadt sowie die gesamte Region eine zentrale Versorgungsfunktion. Mit einem vielfältigen Nutzungsmix aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Verwaltung und Kultur, prägt sie das Stadtbild und ist sowohl für Bewohner:innen als auch für Besucher:innen attraktiv. Trotz struktureller Herausforderungen im Einzelhandel bleibt die Innenstadt dank ihres ausgewogenen Branchenmixes ein bedeutender Handelsstandort. Ergänzend dazu ist sie ein wichtiger Verwaltungs- und Kulturstandort mit zentralen Einrichtungen wie der Stadtverwaltung, dem Amts- und Landgericht sowie dem Stadttheater, vielen Museen und der Volkshochschule. Aktuelle Daten zur Nutzungsverteilung liegen durch das Einzelhandelsmonitoring 2023 vor. Demzufolge stellt Leerstand selbst kein großes Problem dar. Vielmehr ist ein Wandel der Geschäftsstrukturen zu erkennen. Die Beständigkeit von lang eingesessenen und inhabergeführten Betrieben nimmt ab. Dies führt zu einer Veränderung des Branchenmixes, wodurch verstärkt Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe und Filialisten Einzelhandelsflächen ersetzen.

3.4 Öffentlicher Raum und Grünflächen

Die Innenstadt Aschaffenburg verfügt über ein gut vernetztes System aus öffentlichen Räumen und Grünflächen, welches wesentlich zur hohen Lebensqualität beiträgt. Besonders die Nähe zum Main und die neugestalteten Uferbereiche mit verbesserter Erschließung, durch den neuen Aufzug am Schloss, stärken die Aufenthaltsqualität und das Umfeld. Die zentrale Freiraumachse des offenen Schöntals verbindet bedeutende Grünräume wie den Park Schöntal und den Schlossgarten, leidet jedoch weiterhin unter hoher Verkehrsbelastung. Maßnahmen zur Klimaanpassung, wie Entsiegelung und Qualifizierung der Grünräume, zielen auf ein nachhaltigeres Stadtklima ab. Plätze wie der Theater- und der Schlossplatz fungieren als lebendige Orte sozialer Interaktion und Veranstaltung, während kleinere Nachbarschaftsplätze wie der Wolfsthalplatz, Freihofsplatz und der Platz an der Badergasse wichtige wohnortnahe Aufenthaltsräume darstellen. Während der Wolfsthalplatz heute durch seinen Baumbestand wertvolle Aufenthaltsqualität bietet, ist der gestalterisch defizitäre Freihofsplatz trotz seiner Funktion als Verkehrsknotenpunkt dringend aufwertungsbedürftig.

3.5 Energie und Klimaanpassung

Ein Handlungsfeld im Bereich Klimaanpassung stellt für die Innenstadt insbesondere der Versiegelungsgrad dar. Platzflächen wie Schlossplatz, Theaterplatz und Freihofsplatz sowie stark versiegelte Verkehrsflächen ohne nennenswerten Baumbestand wirken sich negativ auf das Mikroklima aus. Fehlende Versickerung und Verdunstung führen zu einer stärkeren Aufheizung der städtischen Umgebung, was in heißen Sommermonaten eine zusätzliche Belastung darstellt, insbesondere für sensible Gruppen wie Kinder, Senioren und Kranke. Ein Hitzeaktionsplan ist derzeit in Erstellung und wird konkrete Aussagen für den Umgang in extremen Hitzeperioden beinhalten.

Das Untersuchungsgebiet ist aufgrund des Höhenunterschieds zum Main nicht von Hochwassern aus Fließgewässern betroffen. Gefahren können sich vielmehr durch Starkregenereignisse in Verbindung mit einer überlasteten Infrastruktur ergeben, da der hohe Versiegelungsgrad im Stadtgebiet nur eine geringe Versickerung und Verdunstung zulässt und Niederschläge ausschließlich über die Kanalisation abgeführt werden. Bei deren Überlastung kommt es zu Überflutungen. Ein Sturzflutenrisikomanagementkonzept soll die Abflussströme untersuchen und besonders gefährdete Bereiche ermitteln.

3.6 Mobilität und Vernetzung

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes Innenstadt von 2021 wird ein integrierter Ansatz zur Mobilitätswende verfolgt, der auf eine stärkere Vernetzung, Verkehrsberuhigung und Aufwertung des öffentlichen Raums abzielt. Das aus dem Verkehrskonzept stammende und vom Stadtrat beschlossene Konzept 1+ verfolgt grundsätzlich die 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. Das Konzept 1+ stellt aus aktueller Sicht für den MIV die verträglichste Variante für die Verkehrswende in der Aschaffener Innenstadt dar und führt kaum zu einschneidenden Einschränkungen.

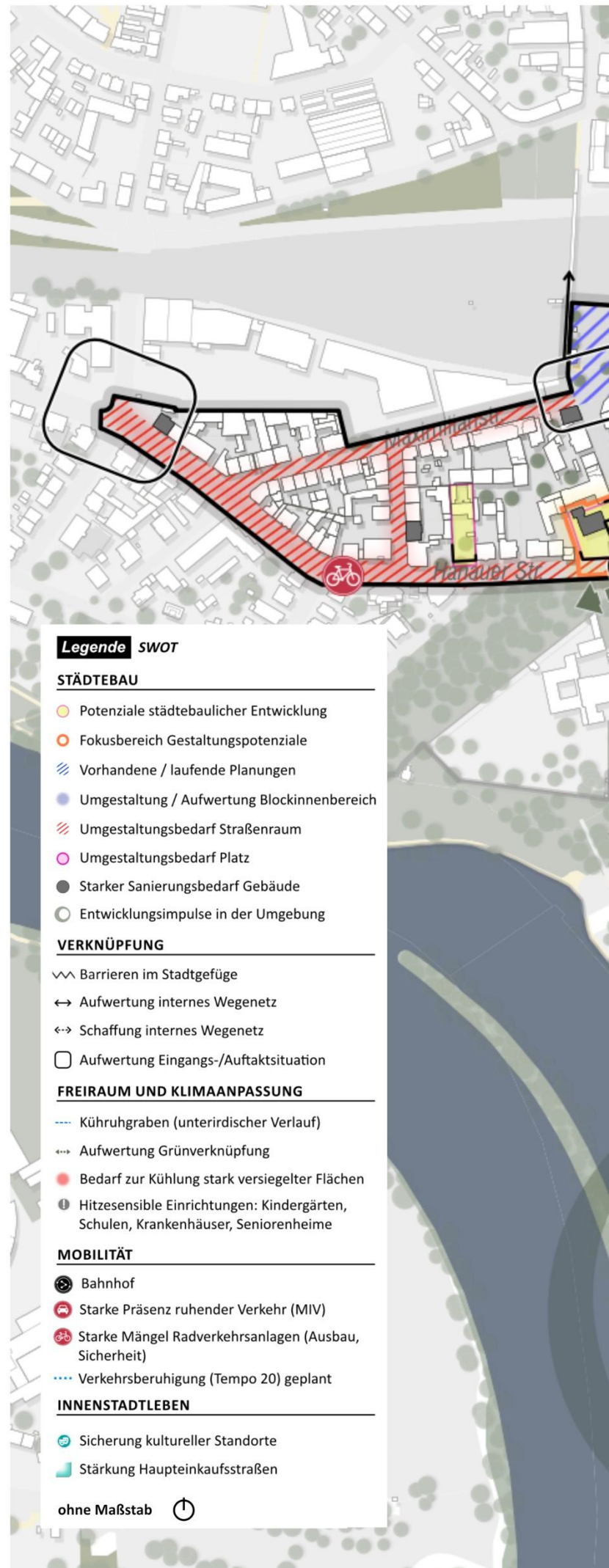
Zentrale Maßnahme ist die schrittweise Umgestaltung der Weißenburger Straße mit der Einrichtung einer Umweltspur (Bus und Rad) zwischen Herstatturm und Duccastrasse sowie einer umfassenden Qualifizierung des angrenzenden Stadtraums. Weitere Maßnahmen umfassen Tempolimit-Anpassungen und die Umgestaltung der Luitpoldstraße in einen verkehrsberuhigten Bereich. Ergänzende verkehrstechnische Untersuchungen betreffen u.a. die Erthalstraße, das Bahnhofsquartier mit dem Regionalen Omnibusbahnhof (ROB) sowie dessen Anbindung über Elisen- und Maximilianstraße. Ziel ist eine frühzeitige, gesamtheitliche Planung, um die Funktionalität des Bahnhofs als Mobilitätsdrehscheibe zu sichern. Sämtliche Umbaumaßnahmen werden durch verkehrliche Prognosen, begleitende Wirkungsanalysen und ein abgestimmtes Kommunikationskonzept flankiert.

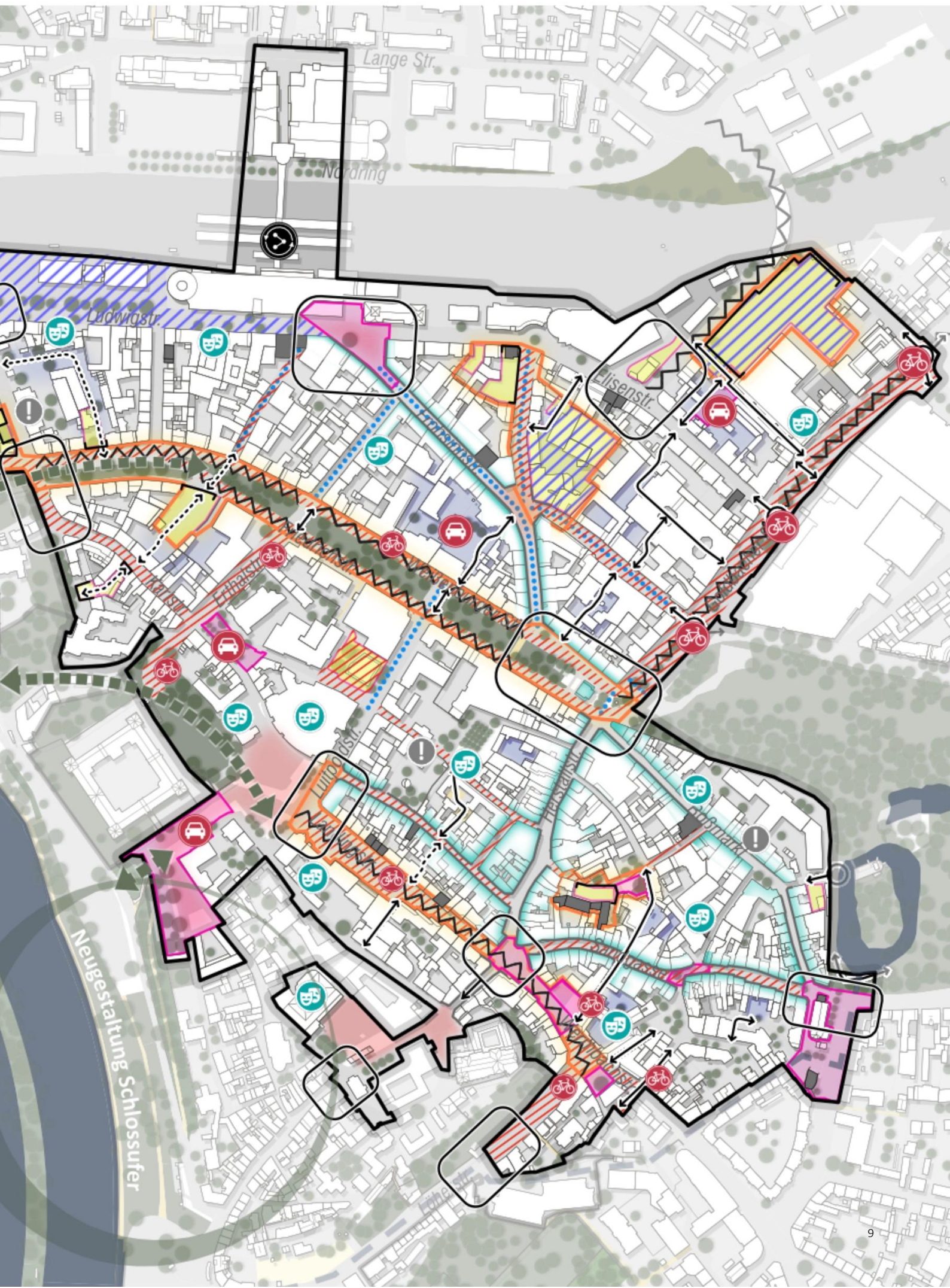
3.7 Zusammenfassende SWOT-Analyse

Die Innenstadt Aschaffenburgs weist eine hohe städtebauliche Qualität auf. Die historische Baustruktur mit ihren kleinteiligen Parzellen, Plätzen und Gassen bildet ein prägendes und identitätsstiftendes Stadtbild. Die Nutzungsdurchmischung aus Wohnen, Handel, Gastronomie und Dienstleistungen sorgt für eine lebendige Innenstadt mit einer stabilen ökonomischen Basis. Besonders die Fußgängerzone fungiert als funktionierendes Rückgrat des Einzelhandels mit nur geringem Leerstand und attraktiver Aufenthaltsqualität. Durch die unmittelbare Nähe zu Grün- und Erholungsbereichen, etwa dem Park Schöntal, entsteht eine hohe räumliche und funktionale Verknüpfung zwischen urbanem Zentrum und Freiraum.

Gleichzeitig bestehen strukturelle und verkehrliche Defizite, die die städtebauliche Stimmigkeit der Innenstadt beeinträchtigen. Zwischen Altstadt und Bahnquartier fehlt eine klare und gestalterisch aufgewertete Verbindung; insbesondere die Friedrichstraße und Weißenburger Straße wirken als trennende Achsen mit geringer Aufenthaltsqualität. Der Landingtunnel stellt eine räumliche und funktionale Barriere innerhalb der Altstadt dar und mindert die Durchlässigkeit. Die Verkehrsführung ist teilweise unübersichtlich und führt zu hohen Belastungen an zentralen Knotenpunkten, insbesondere am Kreisel am Schönborner Hof (Stadt- und Stiftsarchiv) und entlang der Luitpoldstraße. Defizite bestehen zudem in der Gestaltung und Materialität der Hauptfußwege und Plätze, die teilweise Sanierungs- und Aufwertungsbedarf aufweisen. Fehlende Querungen für den Fuß- und Radverkehr, etwa über die Wernbachstraße, schränken die Erreichbarkeit und Netzqualität ein. Auch zahlreiche versiegelte Innenhöfe bieten bislang ungenutzte Potenziale für Begrünung und Aufenthaltsnutzung.

Aus diesen Beobachtungen ergeben sich Potenziale zur Stärkung der innerstädtischen Verbindungen, zur Verbesserung der Orientierung und Durchlässigkeit sowie zur gestalterischen und funktionalen Aufwertung zentraler Stadträume. Eine gezielte Neuorganisation des Verkehrsraums, die Förderung qualitätsvoller Freiräume und die Aktivierung privater Hofstrukturen können wesentlich zur Steigerung der städtebaulichen Qualität und Attraktivität der Aschaffener Innenstadt beitragen.





4 Städtebauliche Leitlinien

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. Die im Rahmen des ISEK erarbeiteten städtebaulichen Leitlinien in den Handlungsfeldern spiegeln auch die Nachhaltigkeitsziele der UN (SDGs) wider, zu denen sich die Stadt Aschaffenburg 2020 bekannt hat. Somit trägt das ISEK mit seinen Maßnahmenvorschlägen zur Umsetzung der globalen Ziele bei. Folgende Themen werden zugrunde gelegt:

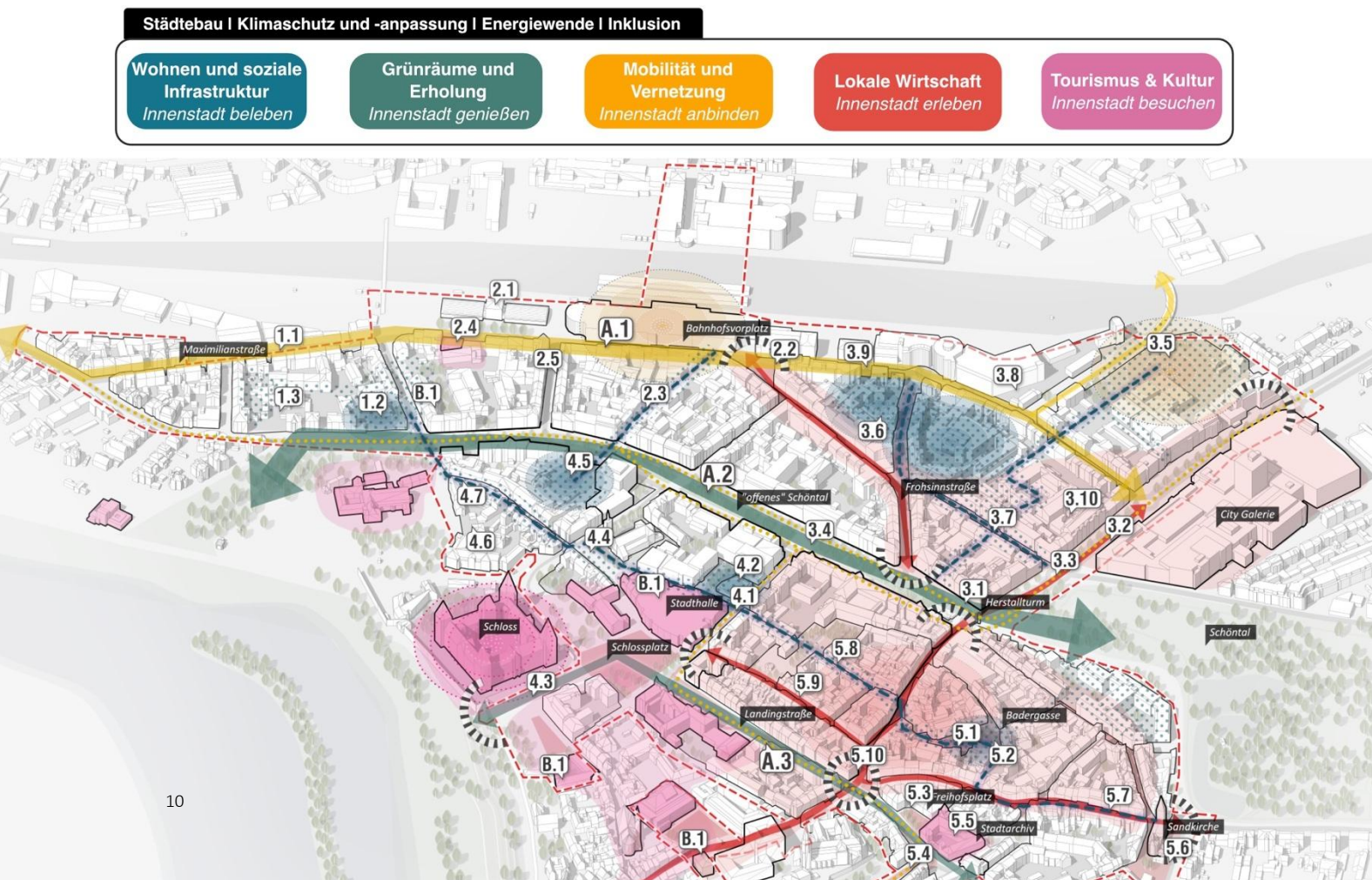
Querschnittsthemen:

- Städtebau
- Klimaschutz und -anpassung
- Energiewende
- Inklusion

Handlungsfelder:

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

Abbildung 7 Städtebauliche Leitlinien



5 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 Teilraumbene 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.

Der Rahmenplan stellt das Maßnahmenkonzept in seiner Gesamtheit dar. Er zeigt sowohl städtebauliche Entwicklungsansätze als auch konkrete Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums. Die städtebaulichen Maßnahmen konzentrieren sich insbesondere auf die noch vorhandenen größeren Potenzialflächen innerhalb der Innenstadt. Dazu zählen die Brache an der Kolbornstraße, das Areal des heutigen Amtsgerichts an der Friedrichstraße sowie die untergenutzte Fläche an der Luitpoldstraße (ehemaliges Bankgebäude). Für diese Bereiche wird die Durchführung von Potenzialanalysen beziehungsweise Machbarkeitsstudien empfohlen, um die jeweiligen Entwicklungsmöglichkeiten zu überprüfen und gezielt zu aktivieren.

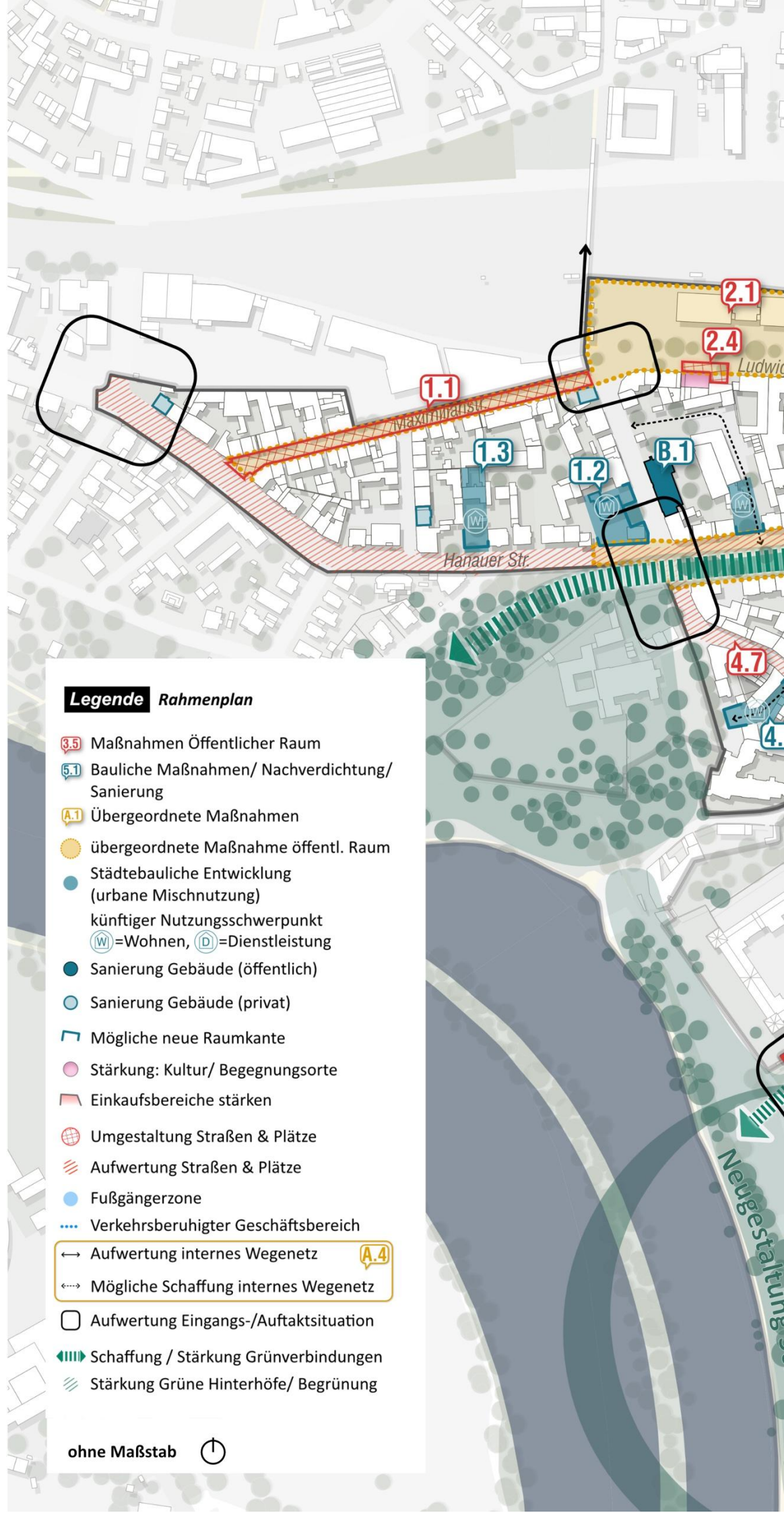
Darüber hinaus werden im Rahmenplan auch Sanierungsmaßnahmen an öffentlichen Gebäuden aufgegriffen, die aufgrund struktureller oder energetischer Defizite eine umfassende Erneuerung erfordern. Für diese Liegenschaften wird die Erstellung objektspezifischer Sanierungsgutachten vorgeschlagen, um den Sanierungsbedarf präzise zu erfassen und priorisieren zu können.

Einen thematischen Schwerpunkt bilden die Maßnahmen im öffentlichen Raum. Große Teile des innerstädtischen Wegenetzes sind als Bereiche mit Aufwertungsbedarf ausgewiesen. Hier besteht Handlungsbedarf sowohl hinsichtlich der Erneuerung der Belagsstrukturen nach den Vorgaben des Stadtbodenkonzepts als auch im Hinblick auf eine klimaangepasste Freiraumgestaltung. Ziel ist die Entsiegelung und Begrünung stark versiegelter Platzbereiche, insbesondere am Schlossplatz und am Platz an der Stadthalle, sowie die Schaffung verschatteter Aufenthaltszonen. Ein durchgängig gestaltetes, barrierefreies und attraktives Fuß- und Wegenetz steigert die Aufenthalts-, Erlebnis- und Einkaufsqualität der Innenstadt, was von den Innenstadtakteuren besonders hervorgehoben wurde. Neben dem Handel leisten auch die im Plan rosa markierten kulturellen Einrichtungen einen wichtigen Beitrag zur Belebung und Funktionsfähigkeit der Innenstadt.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der besseren Verknüpfung der Innenstadt mit den angrenzenden Grünräumen – insbesondere zwischen dem Mainufer, dem Park Schöntal und weiteren landschaftlichen Freiräumen. Die Weiterentwicklung und Qualifizierung des offenen Schöntals spielt hierbei eine zentrale Rolle.

Insgesamt umfasst der Rahmenplan **52 Maßnahmen** (siehe Abbildung 8), die wesentliche Entwicklungsimpulse für die zukünftige Stadtentwicklung Aschaffenburgs geben. Dabei unterscheiden sich die Projekte hinsichtlich ihres Planungshorizonts: Während langfristige Maßnahmen teilweise vorgelagerte Wettbewerbs- oder Konzeptverfahren erfordern, können kurzfristig umsetzbare Einzelprojekte bereits frühzeitig zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt beitragen und sichtbare Impulse setzen.

Die Kurzfassung greift auf den nächsten Seiten exemplarisch Maßnahmensteckbriefe der Langfassung auf.



Legende Rahmenplan

- 3.5 Maßnahmen Öffentlicher Raum
- 5.1 Bauliche Maßnahmen/ Nachverdichtung/ Sanierung
- A.1 Übergeordnete Maßnahmen
- übergeordnete Maßnahme öffentl. Raum
- Städtebauliche Entwicklung (urbane Mischnutzung)
- künftiger Nutzungsschwerpunkt
- (W) = Wohnen, (D) = Dienstleistung
- Sanierung Gebäude (öffentlich)
- Sanierung Gebäude (privat)
- └─ Mögliche neue Raumkante
- Stärkung: Kultur/ Begegnungsorte
- ▭ Einkaufsbereiche stärken
- ⊕ Umgestaltung Straßen & Plätze
- ▨ Aufwertung Straßen & Plätze
- Fußgängerzone
- ⋯ Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- ↔ Aufwertung internes Wegenetz A.4
- ↔ Mögliche Schaffung internes Wegenetz
- Aufwertung Eingangs-/Auftaktsituation
- ▤ Schaffung / Stärkung Grünverbindungen
- ▨ Stärkung Grüne Hinterhöfe/ Begrünung

ohne Maßstab



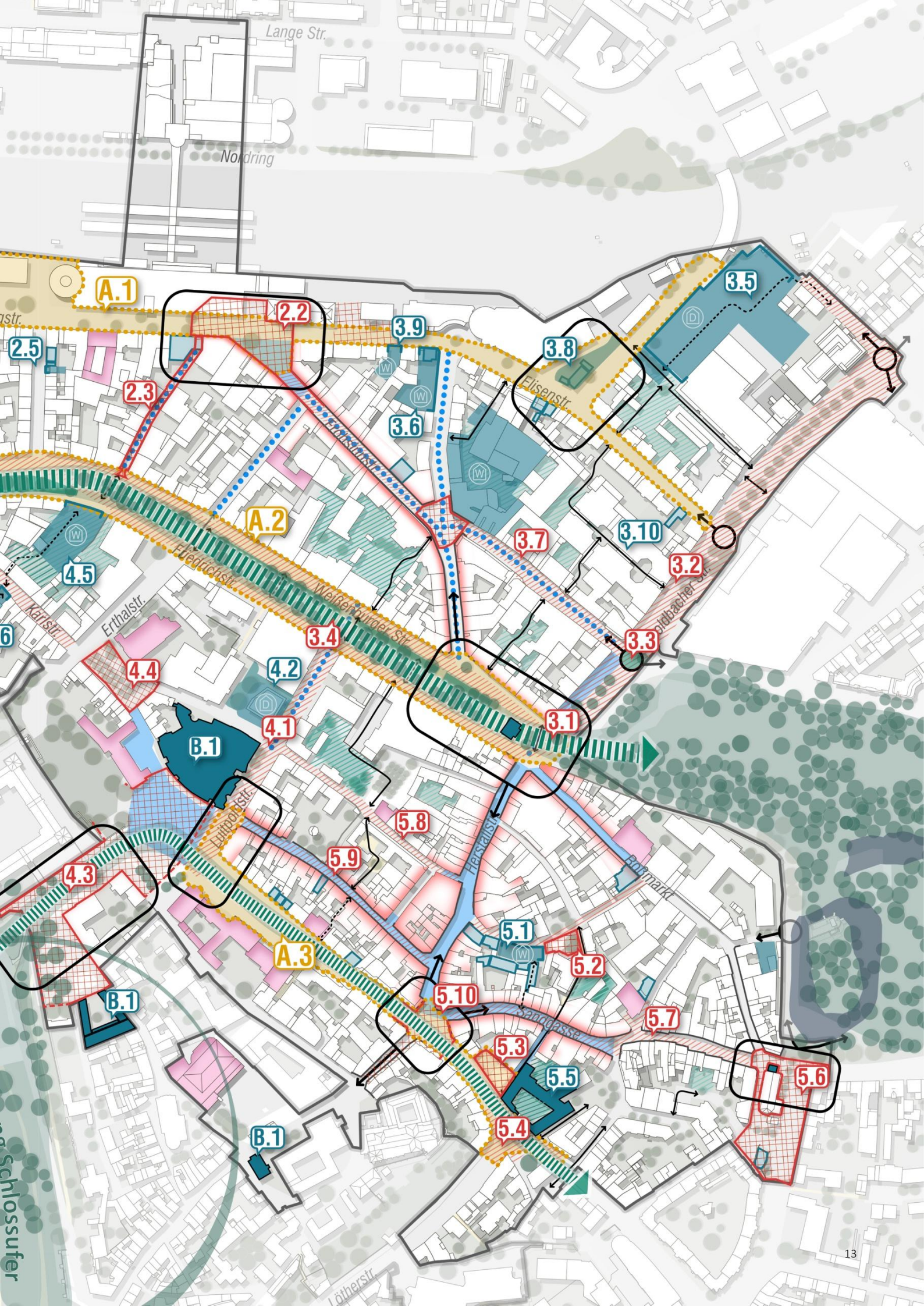


Abbildung 9 Tabelle Maßnahmen / Projekte

Wohnen & Soziale Infrastruktur		Grünraum & Erholung		Mobilität & Vernetzung		Lokale Wirtschaft		Tourismus & Kultur								
NR.	MASSNAHME/PROJEKT	START-ZEITRAUM			PRIORITÄT	KOSTEN		HANDLUNGSFELDER								
		<4 kurz- fris- tig	5-9 mittel- fris- tig	>10 lang- fris- tig		hoch mittel niedrig	A Konzept (brutto)	B Baukosten (brutto)						Klimaanpassung 		
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 BAHNHOFQUARTIER 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 DuccasträÙe 10/12				niedrig	20.000	privat									
TEILRAUM BAHNHOFQUARTIER BEREICH OST																
3.1	Sanierung Herstellturm 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			PRIORITÄT	KOSTEN		HANDLUNGSFELDER						
		<4 kurz- fris- tig	5-9 mittel- fris- tig	>10 lang- fris- tig		hoch mittel niedrig	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, Ankunftsort Sandkirche				hoch	100.000	4.567.000							
5.7	Aufwertung Sandgasse				hoch	80.000	2.772.000							
5.8	Aufwertung Treibgasse zwischen Herstattstraße 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							
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	/							

6 Ausgewählte Maßnahmen

A3 Aufwertung vom Schönborner Hof bis zum Schloss (langfristig)



Startzeitraum mittel- bis langfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, Wettbewerb, Rahmenplanung

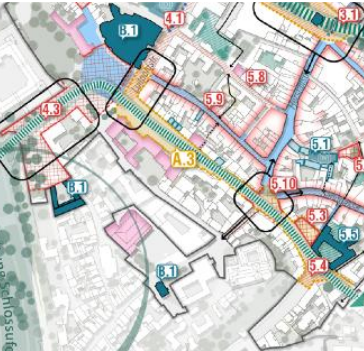


Abbildung 10 Verortung



Abbildung 11 Luitpoldstraße in Richtung Friedrichstraße / Weißenburger Straße



Abbildung 12 Landingstraße mit Blick auf Tunnel

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 und es gibt wenige Grünflächen und Sitzgelegenheiten. Den gesamten Raum, insbesondere den Freihofsplatz 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 / eine 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 Landingstraße/-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 von z.B. Wildblumen und lokalen Klimabäumen verbessern Wasserhaushalt und Mikroklima.

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 Angstraum 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. 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 künstlerische Maßnahmen umgesetzt. Diese sind mittlerweile nicht mehr zeitgemäß, zeigen aber das große bestehende Engagement in der Bevölkerung. Das Hauptziel der Aufwertung der Kleberstraße ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie die Förderung der Durchwegung. 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.



Abbildung 13 Konzeptskizze Kleberstraße

Mögliche Schritte:

- **Ad hoc-Maßnahmen:** Anreizförderung sowie 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)
- **Mittelfristig:** Bauliche Umgestaltungen im öffentlichen Raum und die Schaffung von attraktiven Aufenthaltsbereichen
- **Langfristig:** Eine vollständige Umgestaltung inkl. der privaten angrenzenden Bereiche zu einer grünen Achse mit Pocketparks. Dazu wird die Bereitschaft der Eigentümerschaft gefragt sein

Abbildung 14 Zukunftsvision Kleberstraße





Abbildung 15 Verortung



Abbildung 17 Bodenbelag am Schlossplatz



Abbildung 16 Marstallplatz

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. Die vorhandene Gestaltung wird dem Schloss als Wahrzeichen der Stadt nicht gerecht und bietet keinen angemessenen Ankunftsort 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 einladenden und attraktiven Ankunftsorten für die Innenstadt werden, die sowohl Aufenthaltsmöglichkeiten als auch eine stärkere Verbindung zwischen Schloss, Schlossufer und Stadtzentrum schaffen. 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 geprüft werden, um etwa eine grüne Verbindung über den Schlossplatz 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. Ergänzend dazu werden Grüninseln und weitere schattenspendende Elemente integriert. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der barrierefreien Neugestaltung der Platzflächen. Ein gepflasterter, gut begehbare Bodenbelag soll die Zugänglichkeit für alle verbessern. Zudem wird geprüft, inwieweit die bestehende Versiegelung durch Entsiegelungsmaßnahmen reduziert werden kann. Es wird empfohlen Bushaldebuchten für Besucher:innen zu integrieren, um die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Nahverkehr zu optimieren. Mit Blick auf die Aufwertung des Schlossufers wird der Schlossplatz zudem stärker zur angrenzenden Grünfläche neben der Bibliothek geöffnet. Empfohlen wird ein zusammenhängendes freiraumplanerisches Qualifizierungsverfahren, das die Bereiche Marstallplatz, Schlossplatz bis zur Stadthalle umfasst.

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. 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 großflächig versiegelte Parkplatzflächen in den rückwärtigen Bereichen auffällig. Es bietet sich an, das bestehende Förderprogramm durch die Begrünungs- und Entsiegelungsmaßnahmen und anderweitigen Maßnahmen des Regenwassermanagements zu erweitern. Gerade diesbezüglich sind parzellenübergreifende Ansätze wünschenswert und priorisiert zu unterstützen.



Abbildung 18 Versiegelter Parkplatz Glattbacher Überfahrt / Eisenstraße

5.1 Schließung 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 zentralen Lage, zusätzlich trägt 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 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 Dachbegrünung ein Beitrag zur Klimaanpassung geleistet werden. Versiegelte, aber wenig genutzte Flächen werden entsiegelt und umgestaltet. 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. Auch Manufakturen und 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 Begrünung und Entsiegelung ihrer Flächen zu motivieren.
- **Mittel- bis langfristige Maßnahmen:** Städtebauliche Fassung der Badergasse durch Wohnbebauung / gewerbliche bzw. produktive Nutzungen. Gleichzeitig sollen attraktive Aufenthaltsbereiche entstehen, die mit der Maßnahme 5.2 kombiniert werden
- **Wichtig:** Frühzeitige Einbindung der Anlieger:innen und Eigentümer:innen



Abbildung 19 Annäherungsskizze
Zukunftsvision Badergasse



Abbildung 20 Platz in der Badergasse

Abbildung 21 Zukunftsvision
Badergasse



5.10 Aufwertung „Scharfes Eck“



Startzeitraum mittelfristig

Priorität hoch

Machbarkeitsstudie, evtl. Wettbewerb, bauliche Entwicklung



Abbildung 22 Annäherungsskizze
Zukunftsvision Scharfes Eck



Abbildung 23 Übergang Scharfes Eck /
Dalbergstraße

An der Kreuzung von Dalbergstraße und Herstattstraße, 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. Die Aufenthaltsqualität insgesamt wird durch die hohe Verkehrsbelastung entlang der Werbachstraße / Landingstraße stark beeinträchtigt.

Ein großer Teil des Gebäudebestands aus der Nachkriegszeit zeichnet sich durch Arkaden in den Erdgeschosszonen aus. In der aktuellen Situation funktioniert diese Gestaltung nicht optimal, da der bereits begrenzte Raum teilweise als Abstellfläche 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 Werbachstraße 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 in den Straßenraum integriert, um eine lebendige Atmosphäre und einen über die Fahrbahnbereiche hinweg zusammengehörigen Platz zu schaffen.

Die Gestaltung bezieht 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

Abbildung 24 Visualisierung
Zukunftsvision Scharfes Eck



7 Umsetzung, Monitoring, Sanierungsgebiet

Die Empfehlung für die Abgrenzung eines zukünftigen Sanierungsgebietes orientiert sich an der Kulisse des Untersuchungsgebiets (siehe gleichnamige Karte unten). Der Umgriff des Untersuchungsgebiets war für die zusammenhängende, integrierte Analyse im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen sinnvoll gewählt und ist auch größtenteils für die Abgrenzung des Sanierungsgebietes zweckmäßig.

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“ nördlich des Bahnhofs, den Bereich „B“ nordöstlich des Roßmarkt und den Bereich „C“ zwischen Kapuzinerplatz und Schloßberg. Für den empfohlenen Satzungsbereich wird die Festlegung eines Sanierungsgebiets im vereinfachten Verfahren empfohlen.

8 Ausblick ISEK Aschaffenburg

Mit dem vorliegenden ISEK verfügt die Stadt Aschaffenburg über ein strategisches, informelles Planungsinstrument, das sowohl für die konzeptionelle Entwicklung als auch für die konkrete Projektumsetzung zahlreiche Ansatzpunkte bietet. Die enthaltenen städtebaulichen Leitlinien sind solide abgestimmt und können viele Jahre lang ihre Gültigkeit beibehalten. Voraussetzung ist die Berücksichtigung einer regelmäßigen Aktualisierung bzw. Fortschreibung. Im Rahmen des ISEK wurden 60 Projekte entwickelt, die sich größtenteils in fünf definierten Teilräumen befinden. Diese sollten in vertiefenden Untersuchungen weiter analysiert werden. Die Umsetzung der Projekte wird entsprechend der im Bericht enthaltenen Projektpriorisierung angestrebt. Die Projekte sind aus heutiger Sicht beschrieben. Verwaltung und Stadtrat werden überprüfen, inwieweit der vorgeschlagene Umsetzungszeitraum beibehalten werden kann, ob sich in den nächsten Jahren neue Prioritäten ergeben, sich Projekte verändern oder gar neue entstehen.

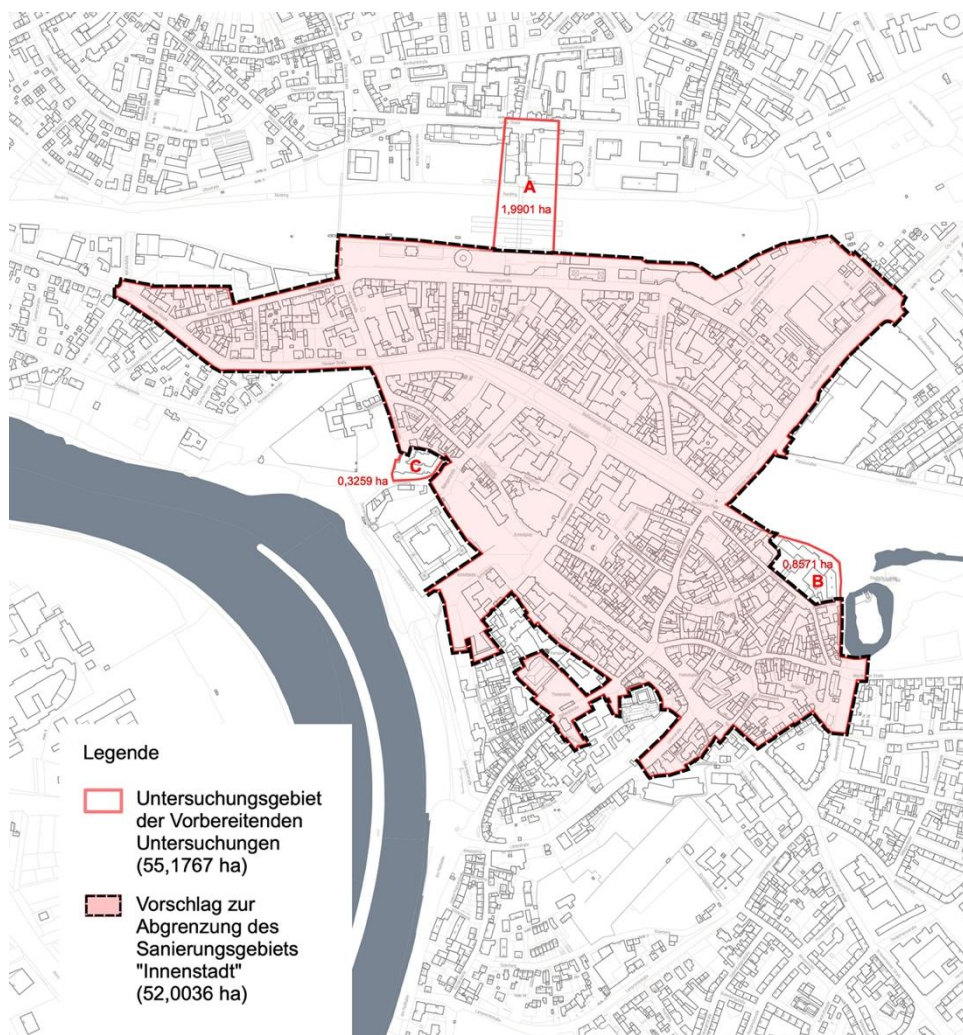


Abbildung 25 Vorschlag Abgrenzung Sanierungsgebiet



**STADT
ASCHAFFENBURG**



ISEK + VU
**INNENSTADT
ASCHAFFENBURG**