

Lagevorschlag für eine Mainbrücke zwischen Mainaschaff und Stockstadt

Im Rahmen örtlicher Wegenetze erscheint eine neue Mainbrücke zwischen Mainaschaff und Stockstadt nur wenig relevant. Dennoch kann man örtliche Netze ohne die Betrachtung deren überregionalen Verknüpfungen nicht außer Acht lassen.

Angesichts des kürzlich erfolgten Planungsauftrags an OPB für die Leistungsphasen 1-4 durch das Landratsamt Aschaffenburg, deutet alles darauf hin, dass Bauabsicht besteht. Die Planungskosten lassen auf eine Gesamtinvestitionssumme von um die 10 Mio € schließen. Es handelt sich hinsichtlich der Förderung des Radfahrens um ein überregionales Projekt, das nicht einzelne Kommunen, sondern zumindest den Kreis, wenn nicht sogar den bayrischen Unterrhein betrifft. Damit können erhebliche Fördermittel fließen.

Im Zusammenhang mit einer Anfrage an die Gemeinde Kleinostheim wegen der Beteiligung von Planungskosten ergab eine Raumuntersuchung, dass es keine sinnvollen Gründe gibt, die Brücke auf Flächen von Kleinostheim vorzusehen (Anlage a). In einer zweiten Untersuchung wurde der Korridor Mainaschaff/Stockstadt untersucht. Dabei war schnell zu erkennen, dass jede Brückenlage primär durch die Gewerbegebiete auf der südlichen Mainseite bestimmt wird (Anlage b).

Bisher wurde die Notwendigkeit einer neuen Geh- und Radwegbrücke gerne mit dem zu schmalen Begleitweg auf der Eisenbahnbrücke zwischen Mainaschaff und Stockstadt begründet und gewann besondere Aktualität im Zusammenhang mit deren Sperrung während der Baumaßnahme 2019-2020.

Der vorhandene Gehweg auf der Eisenbahnbrücke ist zwar sehr schmal und genügt den Anforderungen der heutigen Zeit in mehrfacher Hinsicht nicht. Dennoch ist die Leistungsfähigkeit ausreichend, um den anfallenden Verkehr zu bewältigen. Ein Neubau in unmittelbarer Nähe mag vielleicht im Interesse der beiden Gemeinden sein, hätte dann aber in erster Linie lokale Bedeutung. Weiterhin erscheint es als Ressourcenverschwendung, angesichts des Unwillens der DB den Begleitweg im Zuge der Baumaßnahme zu verbreitern, eine neue Brücke zu bauen. Die Begründung der Bahn dafür ist mehr als fraglich. Es ist schwer vorstellbar, dass die Statik einer Eisenbahnbrücke durch einen verbreiterten Radweg angesichts der durch den Güterzugverkehr auftretenden statischen und dynamischen Kräfte in Frage gestellt werden könne. Zumal am vorhandenen Begleitweg unübersehbares Potential zur Eigengewichtsreduktion vorliegt.

Optimale Lage einer neuen Brücke (Anlage c)

Östlich des Mainaschaffer Festplatzes am Main kann eine Brücke den Main überspannen und auf der gegenüberliegenden Mainseite (Stadt Aschaffenburg) an eine Stichstraße der Limesstrasse anbinden. In der Weiterführung erfolgt zuerst eine Verknüpfung mit dem Gewerbegebieten Aschaffenburg Hafen und Stockstadt „Östlich des Wallstadter Weges“.

Die Brücke erhält auf der Nordseite zwei Rampen, um die Verkehre aus den Einzugsgebieten von Karlstein bis AB-Strietwald aufzunehmen. Auf der Südseite muss die Rampe zuerst parallel zum Main (Längengewinn) angeordnet werden, weil sonst die Zufahrt zu einer Gewerbefläche verhindert oder erschwert wird. Ein wilder Parkplatz am Mainufer wird überbaut. Nach Querung der Limesstrasse führt ein Wirtschaftsweg bis zur Rückseite des Waldfriedhofs Aschaffenburg.

Von dort aus sind 2 Varianten zur Weiterführung denkbar:

- Umfahrung des Friedhofs an dessen Ostseite entlang des Stockstädter Weges. Konflikt: Schwerverkehr des Gewerbegebiets (lösbar) – Vorteil: kürzeste Anbindung des Gewerbegebiets Hafen und des Schönbusch Parks
- Umfahrung des Friedhofs an dessen Westseite. Konflikt: keine gestreckte Trassenführung – Vorteil: Gute Anbindung des Gewerbegebiets Stockstadt „Gewerbegebiet Ostend“ und des Wirtschaftswegs Richtung Nilkheim (Möbel Kempf) und weiter zum Radweg nach Niedernberg.

Generelle Vorteile der neuen Verbindung:

- Reduzierung des Wegs zum Schönbusch Park um circa 3 km, ausgehend vom Ortskern Mainaschaff
- Reduzierung der Wege zur Arbeit von Mainaschaff zu den Gewerbegebieten Aschaffenburg Hafen und Stockstadt
- Zusätzliche Mainquerung zwischen Aschaffenburg/Stockstadt und Mainaschaff.
- Umgehung des Gewerbegebiets Stockstadt gegenüber Fahrten über die Eisenbahnbrücke Richtung Schönbusch Park oder Niedernberg
- Die offiziell gesperrte Durchfahrt am Kohlenbunker Limesstrasse kann ostmainisch umfahren und die Gefahren durch den Schwerlastverkehr auf der Limesstraße umgangen werden
- Mainaschaffer könnten die Gewerbegebiete auf der gegenüberliegenden Mainseite bequem mit dem Fahrrad erreichen.
- Die Akzeptanz den Weg zum Schönbusch Park mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurück zu legen (2 km von Mainaschaff) statt dem Auto zu fahren könnte gesteigert und der vorhandene Parkplatz entlastet werden

Zur Zeit wird der Ausbau der B26 massiv vorangetrieben. In diesem Zusammenhang wäre es gut, wenn eine sichere Querung der ausgebauten B26 im Bereich Waldfriedhof Teil der Maßnahme sein könnte. Optimal wäre eine Radabstellanlage auf dem Gelände des Parks. Für eine B26-Radwegunterführung dürfte es zu spät sein.

Maßnahmen an bestehenden Mainquerungen

1. Querung am Stauwehr Kleinostheim

Im jetzigen Zustand kann diese Querung als sinnvolle Ergänzung im Mainradwegenetz betrachtet werden. Als Mängel müssen die fehlende Barrierefreiheit und die geringe Breite benannt werden. Auf der Querung müssen Radfahrer ihr Gefährt schieben. Dieser Umstand sollte aber hinsichtlich der Nutzerzahlen nicht zu schwer bewertet werden, weil selbst in Spitzenzeiten noch keine erheblichen Behinderungen im Verkehrsablauf beobachtet wurden. Anders stellt sich die Situation hinsichtlich der Barrierefreiheit dar. Auf beiden Seiten befinden sich Treppen. Während die Treppe auf Kleinostheimer Seite wegen ihres geringen Höhenunterschieds leicht in eine Rampe verwandelt werden kann, stellt die Treppe auf Stockstädter Seite eine besondere Herausforderung dar. Obwohl im Zuge der Sperrung der Eisenbahnbrücke eine Schieberinne montiert wurde, sind nur Personen in guter körperlicher Verfassung in der Lage ihr Fahrrad hinaufzubringen. Bei E-Bikes wird wegen des deutlich höheren Gewichts das Problem deutlich verschärft. Wenn man ernsthaft eine Förderung des Radfahrens beabsichtigt, muss eine erste Maßnahme hier statt finden. Im Einvernehmen mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt müssen beidseitig Rampen mit Neigungen unter 10% vorgesehen werden.

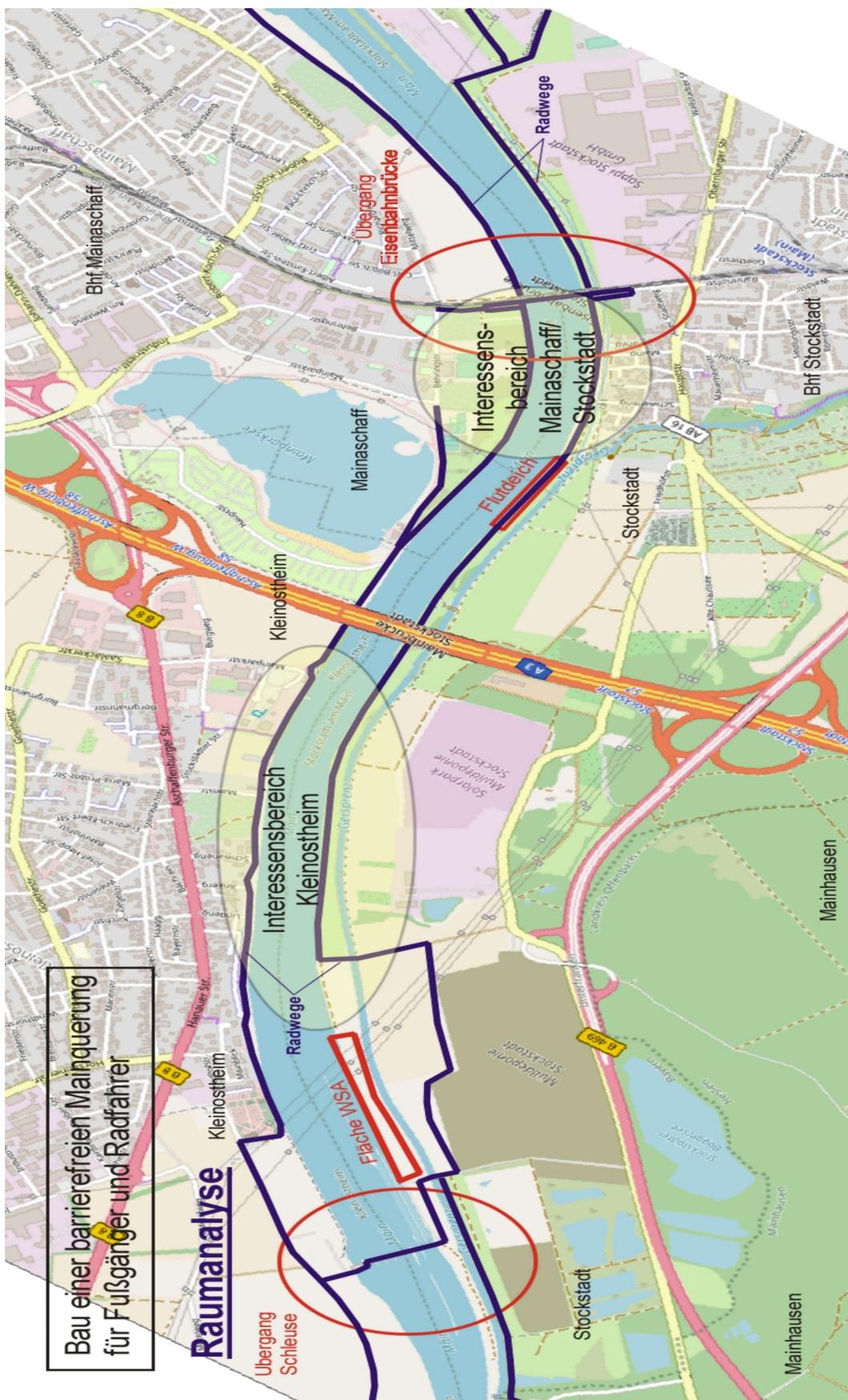
2. Eisenbahnbrücke

Die verkehrliche Situation ist vergleichbar mit dem Stauwehr. Auch hier sind fehlende Barrierefreiheit und die geringe Breite zu beklagen. Auch hier müssen Radfahrer schieben. Allerdings stammt der vorhandene Bahnbegleitweg samt Brücke aus dem Jahr 1955, wo hierzulande riesige wirtschaftliche Lasten zur Sparsamkeit zwangen. Nach nunmehr 65 Jahren stellt sich die Frage, ob der Weg vor und auf der Brücke mit verträglichem finanziellen Aufwand optimiert werden kann.

Verfasser: D.Stahlbock

29.2.2024

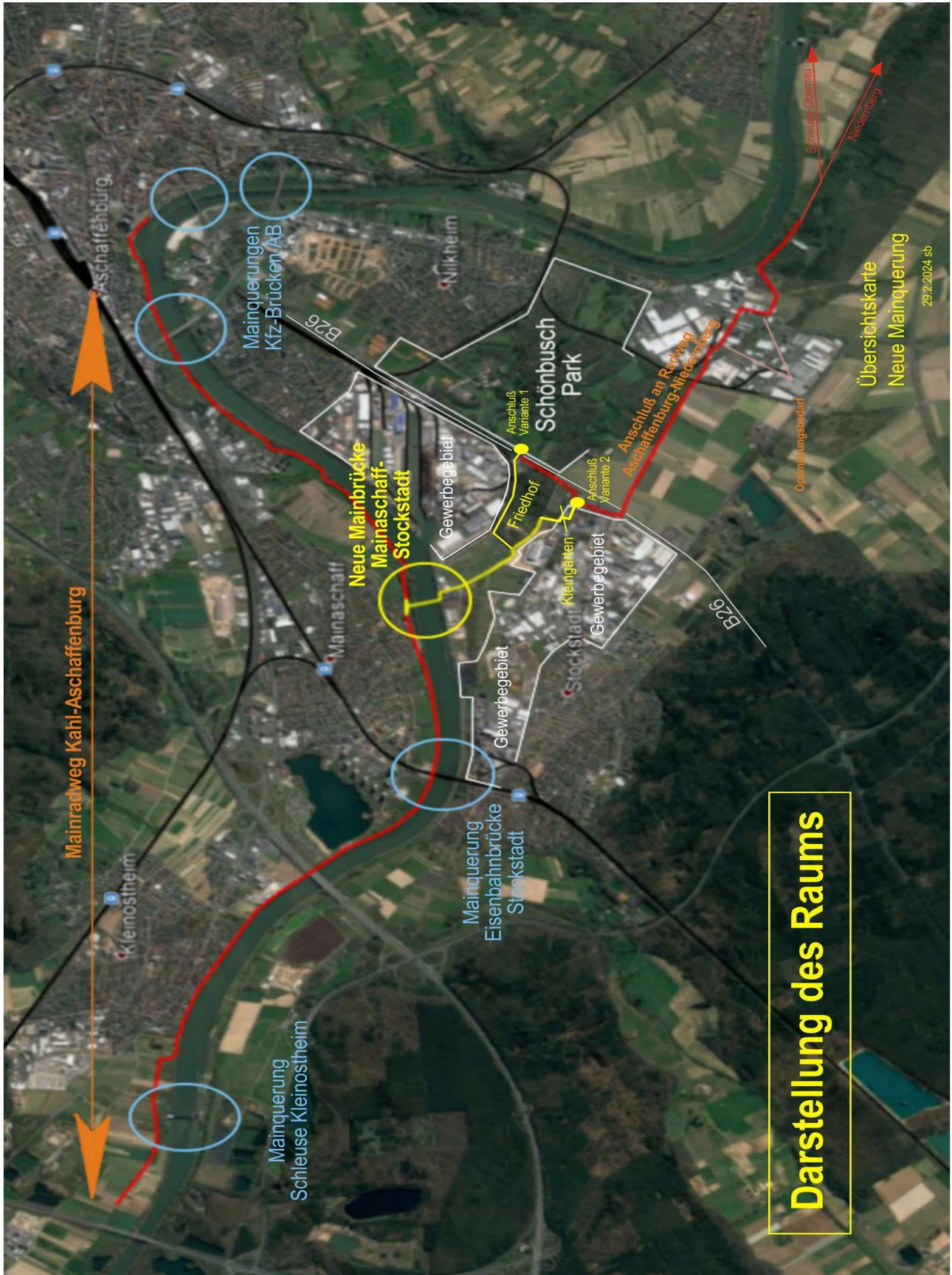
Anlage a – Raumanalyse Kleinostheim



Bau einer barrierefreien Mainquerung für Fußgänger und Radfahrer

Raumanalyse

Anlage b – Darstellung des Raums Mainaschaff/Stockstadt



Anlage c – Mainbrücke mit Wegeverknüpfungen

