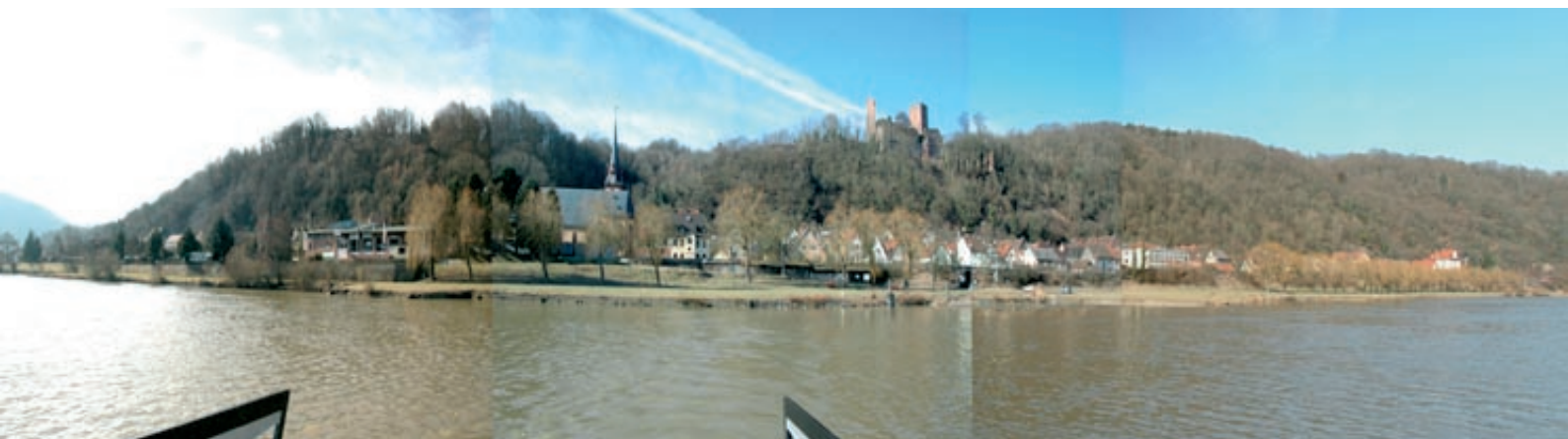


# Stadt Stadtprozelten



## Stadtentwicklungskonzept

Abschlussbericht  
Oktober 2009



# Stadt Stadtprozelten

## Stadtentwicklungskonzept



### **Stadt Stadtprozelten**

Hauptstr. 132  
97909 Stadtprozelten  
Tel.: 09392-9760-0 Fax: 09392-9760-18  
info@stadtprozelten.de  
www.stadtprozelten.de

### **Harald Neu**

Architekt & Städtebauarchitekt BDA  
Liebigstraße 4  
64293 Darmstadt  
Tel. / Fax.: 06151-39699-55 / 57  
E-Mail: office@neu-architekt.de

Mitarbeit: Torsten Harms  
Oktober 2009

2. Auflage Januar 2010

**Inhalt**

<b>Vorwort</b>	<b>7</b>
<b>1. Erläuterung der Planungsaufgabe</b>	<b>9</b>
<b>2. Vorgehensweise</b>	<b>10</b>
<b>3. Geschichte und Entwicklung der Stadt</b>	<b>12</b>
3.1 Lage und regionale Bedeutung	12
3.2 Stadtgeschichte bis 1906	14
3.3 Stadtgeschichte ab 1906	18
3.4 Phasen der Stadtentwicklung nach 1844	22
<b>4. Bestandsanalyse</b>	<b>24</b>
4.1 Standort / Siedlungsstruktur / Wohnen	26
4.2 Denkmale und Baustruktur	28
4.3 Verkehr und Erschließung / Stellplätze	30
4.4 Öffentlicher Raum	32
4.5 Einzelhandel / Dienstleistungen	38
4.6 Marina	40
4.7 Tourismusangebot	42
<b>5. Leitziele</b>	<b>44</b>
5.1 Altstadt aufwerten	44
5.2 Verkehrssituation verbessern	44
5.3 Tourismus fördern	45
5.4 Mainvorland aufwerten	45
5.5 Marina entwickeln	46
5.6 Straßenräume, Plätze aufwerten	46
5.7 Erholungswege aufwerten	47
5.8 Stellplatzsituation verbessern	47
<b>6. Städtebauliches Entwicklungskonzept</b>	<b>48</b>
6.1 Gesamtkonzept Nutzung	48
6.2 Konzeptstudie Städtebauliche Denkmalpflege	50
6.3 Frei – und Grünflächenkonzept	52
6.4 Konzeptstudie Verkehr + Integration Hochwasserschutz	54
6.5 Konzept Tourismus, Kultur, Freizeit	56
<b>7. Handlungsempfehlungen</b>	<b>58</b>
7.1 Beschlüsse	58
7.2 Beantragung zur Aufnahme in Förderprogramme	58
7.3 Impulsprojekte	58
7.4 Weiterführung der Lenkungsgruppe	59
7.5 Öffentlichkeitsarbeit	59
7.6 Abstimmung mit Fachbehörden	59
<b>8. Maßnahmen</b>	<b>60</b>
8.1 Maßnahmenkatalog	61
8.2 Maßnahmenplan	62
<b>9. Projekte</b>	<b>65</b>
<b>Verzeichnisse</b>	<b>V-1</b>
Verzeichnis der durch die Stadt Stadtprozelten übergebenen Unterlagen	V-2
Literatur / Abbildungsverzeichnis	V-3

## Vorwort

Die Stadt Stadtprozelten, eine der kleinsten Städte Bayerns, wurde 1287 erstmals urkundlich erwähnt.

Auf „650 Jahre Stadtgeschichte“ zurückblicken zu können, erfüllt uns mit Stolz, aber auch mit Achtung. Wegen der Verleihung der Stadtrechte im Jahre 1355 weist Stadtprozelten städtische Funktionen, städtische Gestalt und Dichte auf kleinstem Raum auf. Der Leerstand zahlreicher ehemals öffentlicher Gebäude von historischer Bedeutung ist durch den Verlust an hoheitlichen Aufgaben zu begründen.

Beidseits der Hauptstraße erheben sich die zwei- bis dreigeschossige Wohnhäuser der ehemaligen Handwerker, Mainschiffer und Weinbauern über den engen und schmalen Grundstücken in geschlossener Bauweise; dies stellt somit eine städtebauliche Besonderheit dar, der wir grundsätzlich mit Stolz begegnen.

Stolz können wir sein, weil unser Städtchen, gelegen am Main im Südspessart, zwischen Wertheim und Miltenberg, die wechselvollen Stürme und Anfechtungen der Jahrhunderte überstanden hat. Es bot uns lebenswerte Heimat und stets eine sichere Bleibe in allen Lebenslagen.

Achtung sind wir all den Einwohnern schuldig, die Verantwortung für das Gemeinwesen getragen und die Geschichte von Stadtprozelten in rechte Bahnen gelenkt haben. Ausdruck unserer Achtung ist die Sicherung des Lebenswerkes, das sie über Jahrhunderte geschaffen und uns zur Erhaltung übergeben haben.

Unsere mittelalterliche Altstadt mit zahlreichen herausragenden Baudenkmalern wurde von mehreren katastrophalen Hochwässern in den vergangenen Jahrhunderten heimgesucht. Dies und die enge Lage der Stadt zwischen Berg und Burg einerseits und dem Fluss andererseits ist zwar gestalterisch reizvoll, bildet aber auch einen Engpass für den Durchgangsverkehr zwischen Wertheim und Miltenberg. Die hohe Verkehrsbelastung der Staatsstraße beeinträchtigt zudem die Attraktivität des Ortskernes als Wohn- und Geschäftsstandort außerordentlich.

Demnach finden sich im Altort von Stadtprozelten erhebliche Missstände. Die Gebäude sind überdurchschnittlich alt, weisen einen erheblichen Modernisierungstau sowie Unternutzung und Leerstand auf. Wegen der Topografie ergeben sich enge Höfe und Verschattungen. Der öffentliche als auch der private Raum ist äußerst knapp bemessen.

All dies verpflichtet den Stadtrat, die vorhandene, zum Teil denkmalgeschützte Bausubstanz und die städtebauliche Struktur zu erhalten, zu pflegen und entsprechend den heutigen Ansprüchen bedarfsgerecht an ein lebens- und liebenswertes Wohnumfeld weiterzuentwickeln. Ob dies dem Stadtrat und den Bürgerinnen und Bürgern gelingen kann, wird vermutlich erst im nächsten Jahrzehnt festgestellt werden können.

Um diese Zielsetzung realisierbar und greifbar umsetzen zu können, erscheint uns als Lösung nur eine gemeinsame Konzeption von Hochwasserschutz und Straßenverlegung, wobei die dann notwendige Bündelung der verschiedenen fachplanerischen Belange der Komplexität des Vorhabens zuträglich sein wird.

Unseren interessierten Bürgerinnen und Bürgern legen wir mit dieser Broschüre die Ergebnisse der bisherigen Untersuchungen und Planungen für dieses Streben vor. Es geht uns vorrangig darum, die Aufmerksamkeit für die Notwendigkeit einer Erhaltung und Erneuerung zu wecken, die Wohnfunktion zu stärken und somit die Altstadt auch wieder als Herz des öffentlichen und kulturellen Lebens zu entwickeln.

Stadtprozelten, im Oktober 2009

Claudia Kappes, 1. Bürgermeisterin

## 1. Erläuterung der Planungsaufgabe

Die Stadt Stadtprozelten hat im Dezember 2008 nach vorangegangenem Auswahlverfahren das Architekturbüro Harald Neu, Darmstadt mit der Erarbeitung eines städtebaulichen Stadtentwicklungskonzeptes mit dem Untersuchungsschwerpunkt der Altstadt beauftragt.

Das Stadtentwicklungskonzept soll die Grundlage für die Ausrichtung einer städtischen Handlungsstrategie schaffen, die geeignet ist, auf die strukturellen Defizite und die negativen Entwicklungstendenzen der letzten Jahre wirksam zu reagieren.

Signifikant sind die zunehmenden Prozesse der Absiedlung und des Funktionsverlustes im Alten Ortskern.

Die auf dem Stadtentwicklungskonzept basierenden Rahmenkonzepte sollen Grundlage für die Förderung und Realisierung von Maßnahmen sein, deren Ziel darin besteht, zukunftsfähige städtebauliche Strukturen zu schaffen und die vorhandenen Potentiale für einen Neuanfang zu nutzen.

Von Anbeginn war absehbar, dass die Lösung der Fragen des Hochwasserschutzes und der Entlastung vom Durchgangsverkehr für eine nachhaltige positive Entwicklung evident sein würden. Die Bearbeitung wurde deshalb stark interdisziplinär unter intensiver Beteiligung der Fachbehörden und Hinzuziehung von Sonderfachleuten ausgerichtet.

Zugleich wurde die Bedeutung der Entwicklung einer in die Zukunft ausgerichteten Vision des Lebens in der Altstadt erkennbar, die an den Qualitäten und den Identität stiftenden baulichen und sozialen Strukturen anknüpft.

Es wurde zudem deutlich, dass die städtischen Maßnahmen im regionalen Zusammenhang durch interkommunale Zusammenarbeiten bei den Themen Tourismus und Infrastruktur gestützt werden sollten.

Der vorliegende Bericht dokumentiert die wesentlichen Ergebnisse des 10-monatigen Planungsprozesses, der in einem intensiven Dialog mit den Vertretern der Verwaltung, dem Stadtrat, den Bürgern und den Fachbehörden entwickelt wurde.

Mit dem Abschlussbericht wurde ein Maßnahmenprogramm erarbeitet, auf dessen Grundlage der Stadtrat am 17.09.2009 einstimmig die Antragstellung für das Förderungsprogramm „Städtebauliche Denkmalpflege“ beschlossen hat.



Abstimmungstermin

## 2. Vorgehensweise

Die Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes gliedert sich inhaltlich und zeitlich in die Teile Vorbereitung und Grundlagenermittlung, Bestandsaufnahme, Konzeptphase und den Abschlussbericht mit Ableitung des Maßnahmenkonzeptes und den Handlungsempfehlungen zur Umsetzung.

### Vorbereitungsphase und Grundlagenermittlung

In der Vorbereitungsphase erfolgte ab November 2008 die Abstimmung des Untersuchungsumfangs und der inhaltlichen Schwerpunkte mit Verwaltung und Fördergeber sowie die Konstituierung einer Lenkungsgruppe, der Mitglieder aller Stadtratsfraktionen angehören. Im Rahmen von Sitzungen und einem gemeinsamen „Stadtspaziergang“ im Januar 2009 wurden Wünsche und Anregungen gesammelt und dokumentiert.

### Bestandsaufnahme

Im Zuge der Bestandsaufnahme wurden relevante Planungsdaten zusammengetragen und ausgewertet. Die Bestandsaufnahme umfasste die Auswertung vorhandener Untersuchungsergebnisse, Ortsbegehungen und Fotodokumentationen, die Analyse von Gebäuden, Frei- und Grünflächen, deren Nutzung und Zustand, Infrastruktur und Verkehr, sowie die Auswertung der Denkmalliste.

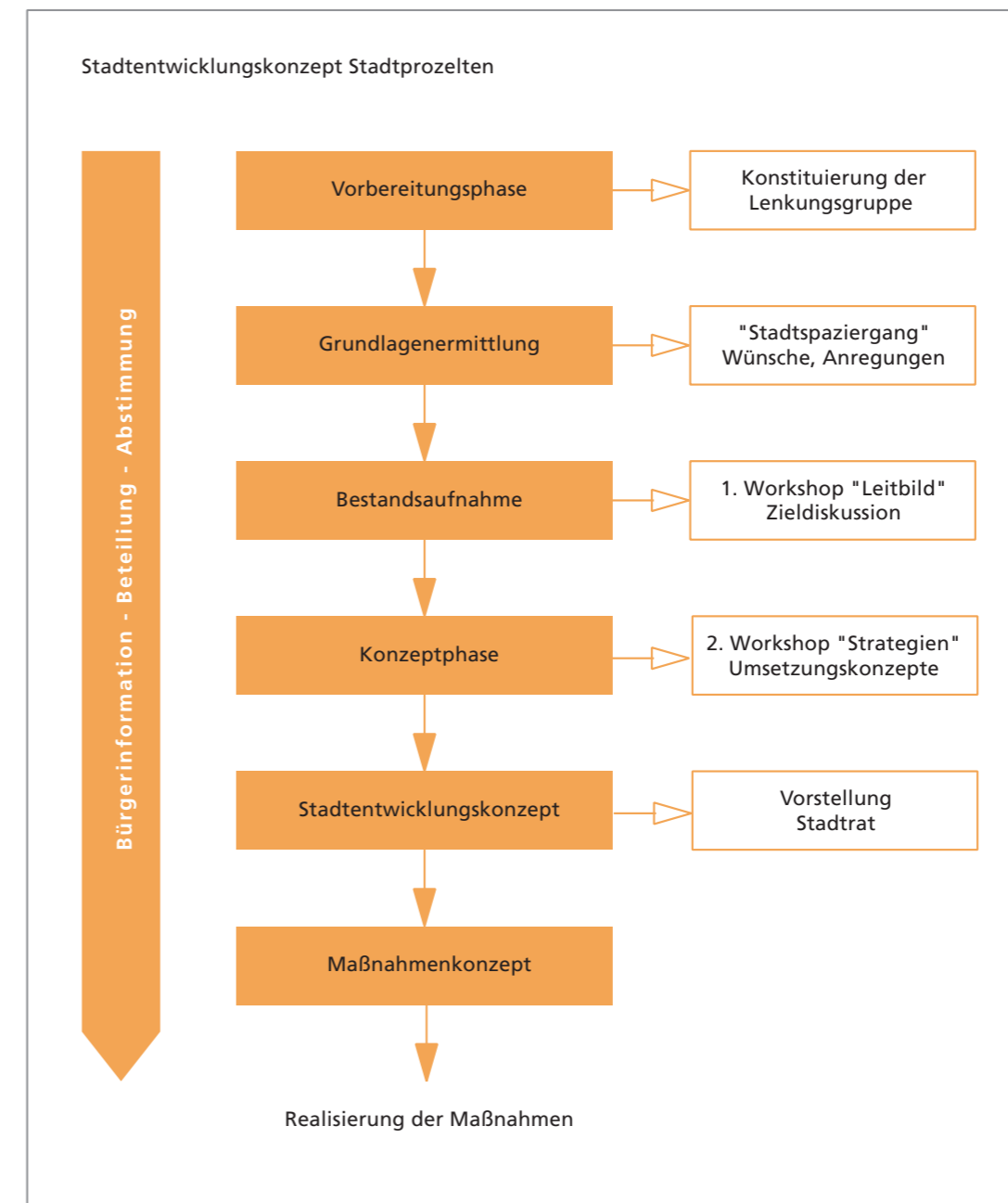
Begleitend wurden unter Hinzuziehung von Sonderfachleuten Konzeptstudien zu Verkehr und Einzelhandel erarbeitet. Unter Auswertung der Ergebnisse wurden die Handlungsfehler und Planungsziele formuliert. Im Rahmen eines Bürgerabends wurde im März 2009 die Öffentlichkeit über den Stand der Planung und die Planungsziele informiert.

Unter Beteiligung der Bürger wurde im April 2009 ein 1. Workshop zum Thema Leitbild durchgeführt, an dem Wünsche und Anregungen aufgenommen und erste Konzepte vorgestellt wurden.

### Konzeptphase

Auf Grundlage der Konzepte und Beratungen wurde die Planung Themen bezogen fortgeführt und mit den Fachbehörden abgestimmt.

- Das Thema städtebauliche Denkmalpflege wurde mit Kreisbauamt, Regierung von Unterfranken und Landesamt für Denkmalpflege abgestimmt.
- Das Thema Verkehr und Hochwasserschutz wurde mit Wasserwirtschaftsamt, Straßenbauamt und der Regierung von Unterfranken abgestimmt.
- Auf Grundlage der Zwischenergebnisse wurde im Juli 2009 ein 2. Workshop zum Thema „Strategien und Umsetzung“ mit der Lenkungsgruppe durchgeführt.
- Auf Grundlage der Ergebnisse wurde ein Maßnahmenkonzept erarbeitet.
- Zur Vorbereitung der Beantragung der Aufnahme des Förderprogramms „Städtebauliche Denkmalpflege“ wurde das Maßnahmenkonzept noch im Juli mit der Regierung abgestimmt.



Prozessablauf

### 3. Geschichte und Entwicklung der Stadt

#### 3.1 Lage und regionale Bedeutung

##### Lage

Die Stadt Stadtprozelten liegt im des östlichen Teil des Landkreises Miltenberg direkt am Main, der für die gesamte Region prägend ist. Der Main bildet zugleich die Grenze zum Land Baden-Württemberg mit dem Ort Mondfeld (Wertheim) auf der gegenüber liegenden Flussseite. Die Kernstadt von Stadtprozelten entwickelt sich als schmales Siedlungsband entlang des Maintals, mit der Henneburg am Berghang. Daran schließt sich das zur Stadt gehörende flächenmäßig viel größere Waldgebiet des Süd-Spessarts an, in das die Siedlung Hofthiergarten und der Ortsteil Neuenbuch eingebettet sind.

##### Verkehr und Erschließung

Im schmalen Gebiet zwischen Main und Berghang bündeln sich die wesentlichen Verkehrs- und Infrastrukturlinien der Stadt.

Stadtprozelten ist über den südwestlich vor dem Stadtkern gelegenen Bahnhof an die Bahnlinie Aschaffenburg-Wertheim angebunden. Die von Freudenberg nach Lohr a. Main führende Staatsstraße St2315 durchquert den Ort und bindet die Stadt in 12 km Entfernung an die Bundesautobahn A3 an.

Über eine Mainfähre ist Stadtprozelten mit dem baden-württembergischen Mondfeld verbunden. Zusätzlich ist die Stadt touristischer Haltepunkt des Mainradweges.

Die Stadt verfügt darüberhinaus mit dem Sportboothafen über eine Anbindung an den Main und damit an das Bundeswasserstraßennetz.

##### Ort

Die mit 1.565 Einwohnern eine der kleinsten Städte in Bayern ist eingebunden in die Region Bayerischer Untermain. Im Regionalplan des Gebietes bildet Stadtprozelten zusammen mit dem benachbarten Ort Dorfprozelten ein gemeinsames Kleinzentrum. Die Stadt ist Teil einer Entwicklungsachse regionaler Bedeutung, die vom Mittelzentrum Miltenberg ausgeht und entlang des Mains verläuft. Zusammen mit dem 1978 eingemeindeten Ortsteil Neuenbuch umfasst das gesamte Stadtgebiet 1.087 ha.

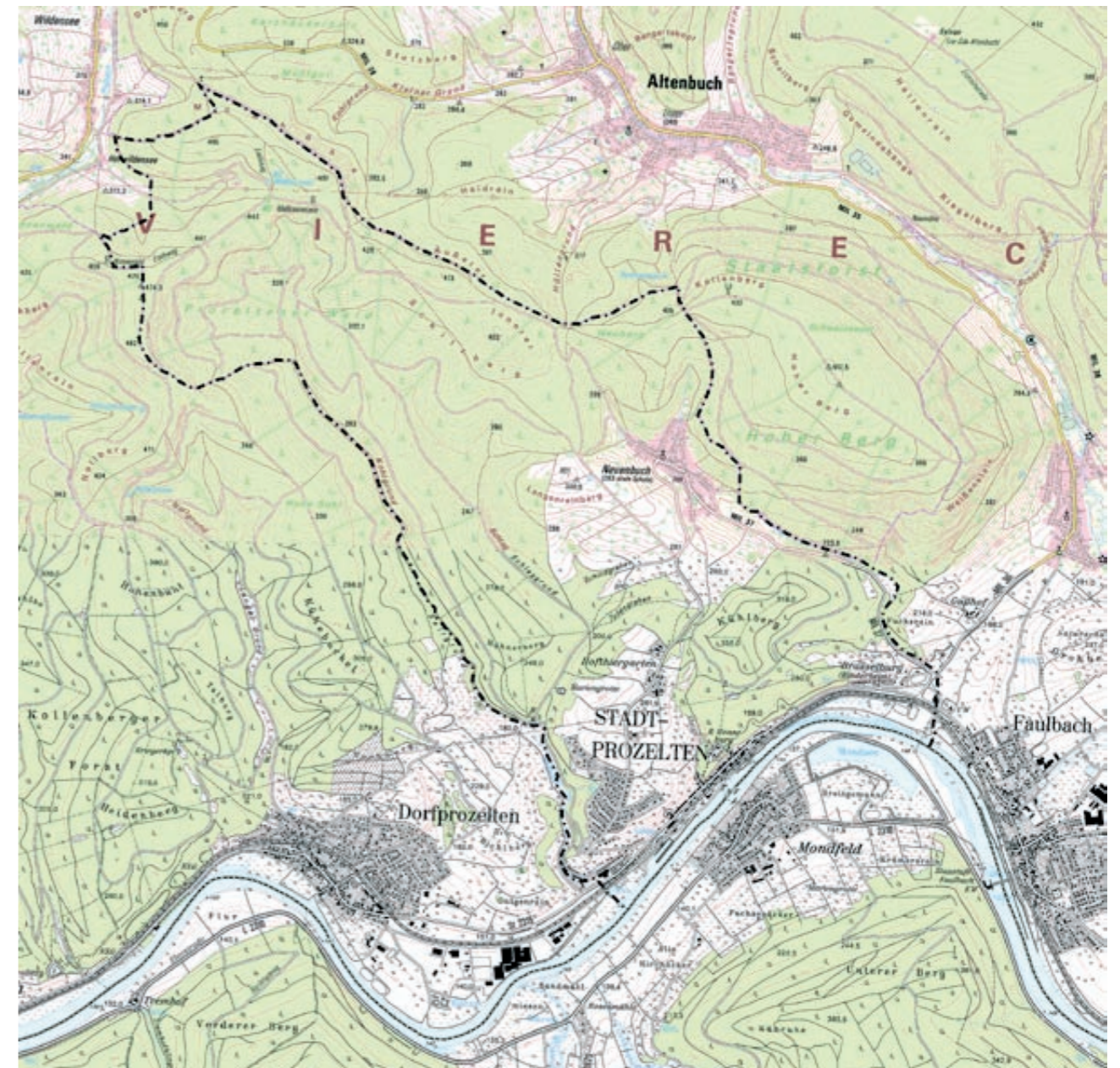
Die einzelnen Flächenteile innerhalb des Gebietes verteilen sich wie folgt:

Gebäude- und Freiflächen:	46,4 ha	4,3%
Landwirtschaftsflächen:	232,1 ha	21,4%
Betriebsflächen:	1,6 ha	0,1%
Erholungsflächen:	3,7 ha	0,3%
Verkehrsflächen:	34,4 ha	3,2%
Waldflächen:	748,0 ha	68,8%
Wasserflächen:	19,7 ha	1,8%
Sonstige Flächen:	1,2 ha	0,1%

(nach: [www.stadtprozelten.de](http://www.stadtprozelten.de))



Luftbild Stadtprozelten Sommer 2009



Topographische Karte des Stadtgebietes von Stadtprozelten

### 3.2 Stadtgeschichte bis 1906

#### Stadtgründung

Die Geschichte der Stadt Stadtprozelten ist eng verbunden mit der zu ihr gehörenden Henneburg.

Die kleine Stadt, 962 zuerst als solche genannt, entstand unter dem Schutz der Henneburg auf dem schmalen Uferstreifen am Main. Die ausgedehnte mittelalterliche Höhenburg, seit dem 17. Jh. Ruine, ist durch die über den Steilhang talwärts führenden Schenkelmauern mit der Stadt verbunden, die ihrerseits zum Main hin durch eine Mauer geschützt war. Schlossberg und Stadt bildeten somit eine befestigte Einheit, die noch anschaulich ist.(...)

(aus: Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, (Denkmalliste Baudenkmäler) für den Landkreis Miltenberg, Stand: 04.02.2003)

Die Henneburg zählt heute auf Grund ihres hervorragenden Erhaltungszustandes zu den schönsten Burgruinen Deutschlands und ist damit die herausragendste Sehenswürdigkeit der kleinen Stadt.

Sie wurde als „Burg Prozelten“ von den Schenken von Clingenburg erbaut. Die ältesten Teile sind der mächtige Bergfried aus dem 12. Jahrhundert und der östliche Palas aus der Mitte des 13. Jahrhunderts. Zusammen mit der Stadt und dem Umland wurde sie 1275 an die Grafen von Hanau-Wertheim verkauft. Zu einer Festung ausgebaut wurde die Burg unter der Herrschaft des Deutschen Ordens, der im 14. und 15. Jahrhundert den westlichen Palas, den kleinen Bergfried, die Ringmauer mit ihren Türmen sowie den unterirdischen Wehgang errichten ließ. 1483 ging die Burg in den Besitz des Erzstiftes Mainz über. Seit 1806 ist die Ruine bayerisches Staatseigentum.

(nach: [www.stadtprozelten.de](http://www.stadtprozelten.de))

#### Stadtentwicklung

Die städtische Siedlung entwickelte sich fast ausschließlich entlang der Haupt- und Durchgangsstraße zwischen den ehemaligen Toren. Sie stand mit der Burg seit 1317 unter der Herrschaft des Deutschen Ordens, seit 1484 unter der des Erzstiftes Mainz.

Über schmalen Grundstücken erheben sich in der Hauptstraße in geschlossener Bauweise die Wohnhäuser der ehemaligen Handwerker, Mainschiffer und Weinbauern, meist zweigeschossige Fachwerkgiebelhäuser des 16. bis frühen 19. Jh., am nordöstlichen Ende vorwiegend dreigeschossige Traufseitbauten des frühen 19. Jh. Das Rathaus, ein Renaissancebau, der in die nordwestliche Straßenflucht eingefügt ist, zeichnet sich durch die Ecktürme besonders aus. In der Nähe, am Platz der jetzigen Sparkasse, befand sich das ehemalige Amtsgericht und bis zum Abbruch 1803 auch die alte Pfarrkirche. Schon im 18. Jhd. verlagerte sich das kirchliche Zentrum aus der Mitte der Stadt an das südwestliche Ende der Hauptstraße zum Spitalkomplex, einer Stiftung von 1319; die spätgotische Spitalkirche wurde Pfarrkirche.

(aus: Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, (Denkmalliste Baudenkmäler) für den Landkreis Miltenberg, Stand: 04.02.2003)



Stadtansicht um 1850



Katasterplan der Altstadt von 1844



Die topographischen Gegebenheit des tief in die Mittelgebirge eingeschnitten und dadurch schmalen Band des Maintals verhinderte bis etwa 1845 die Ausdehnung Stadtprozelten. 1835 zählte die Stadt 887 Einwohner. Innerhalb der Stadtmauer, die zu diesem Zeitpunkt noch die Bebauungsgrenze der Wohnhäuser definierte, gab es 106 Häuser. Außerhalb existierten nur einige Scheunen.

### Industrialisierung

Erst mit dem beginnenden Industriezeitalter entstanden Wohnhäuser auch vor der Stadt. Auf Grund des zunehmenden Bedarfs an Gütern (Holz und Baustoffe) der Städte im Rhein-Main-Gebiet wurde Stadtprozelten zu einem wichtigen Handels- und Verladeort. 1835 waren 46 Schiffe in der Stadt gemeldet.



Stadtansicht um 1905 vor Bau des Bahndamms

Im Zuge der Industrialisierung entstanden neuen Gewerbe, die sich auf dem Mainvorland ansiedelten. 1862 wurde vor dem Mittelort ein Holzsägewerk errichtet, aus dem sich später eine Parkettfabrik entwickelte. Zusätzlich existierten mehrere Steinmetzplätze, die den Buntsandstein aus dem nahe gelegenen Steinbruch verarbeiteten.

Mit dem 1882 westlich der Fähre angelegten Schiffbauwerft begann die Tradition des Bootsbaus in Stadtprozelten. Auf diesem Platz, der heute nicht mehr existiert, wurden zunächst hölzerne Schiffe gebaut und repariert.

Seit 1844 gab es außerhalb des Obertores auch eine Brauerei, die um 1920 wieder stillgelegt wurde.

(nach: Stadtprozelten 1355-2005)



Katasterplan der Altstadt von 1913

## 3.3 Stadtgeschichte ab 1906

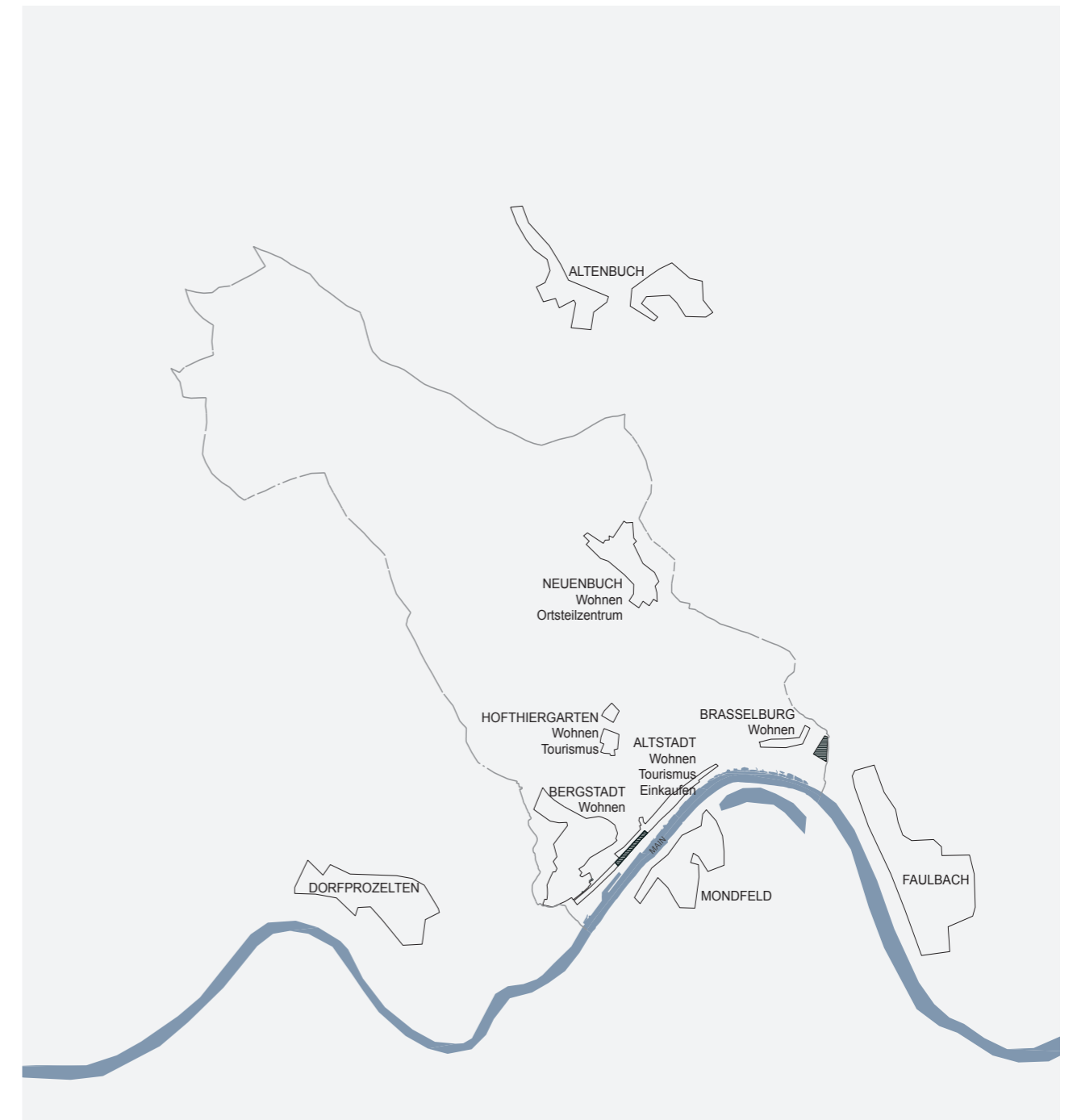
**Eisenbahn**

Mit Fertigstellung der Bahnlinie Miltenberg - Stadtprozelten entstand 1906 der Bahnhof südwestlich des Altortes. Im Zuge des Ausbaus der Strecke nach Wertheim in den folgenden Jahren wurde aus Hochwasserschutzgründen ein Bahndamm zwischen Stadt und Main errichtet. Die am nordöstlichen Ortsausgang auf dem Gebiet der Trasse stehenden Gebäude wurden abgerissen. Als Ausgleich stellte man dafür Hausneubauten beim Bahnhof zu Verfügung.

Der vor der Stadt gelegene Bahndamm veränderte das Stadtbild entscheidend. Der Zugang zum Main erfolgt nun mittels Durchlässen im Damm. Auf dem Mainvorland wurden Landeplätze angelegt und das Ufer zum Main befestigt. Jedoch erlitt die Mainschifffahrt mit zunehmender Verlagerung des Gütertransports auf der Schiene einen Bedeutungsverlust.



Blick von der Burg Auf das Sägewerk und das Bahngelände um 1935



Einordnung des Stadtgebietes

### Stadterweiterung

Mit dem Bahnhof bildete sich ein neuer Schwerpunkt der Stadtentwicklung. Entlang der Hauptstraße entstand auf dem Gebiet des ehemaligen Scheunenviertels die Bahnhofsvorstadt.

1926/1927 wurden weitere Häuser am der südwestlichen Gemarkungsgrenze als Siedlung Brandenburg errichtet. Diese neuen Gebäude dienten als Ersatz für die 1925 bei einem Stadtbrand verloren gegangene Häuser.

Der 2. Weltkrieg verhinderte eine Weiterentwicklung der Stadt. Erst um 1950 wurde sie mit dem Bau von Häusern am Gräulesberg fortgesetzt. Das angrenzende Gebiet „Kleine Steige“ wurde dann 1969 erschlossen.

Eine weitere kleine Siedlung entstand ab 1962 auf der nordöstlichen Stadtgrenze in der Nähe einer 1879 erbauten Villa, die in Anlehnung an ihren Besitzer Brasselburg genannt wurde.

Innerhalb des Altortes entstand 1961 an der Stelle des in den Straßenraum reichenden alten Ämtergebäudes ein neues Gebäudeensemble, welches die Straßenflucht der Hauptstraße aufnimmt und dadurch einen durchgehenden Straßenquerschnitt schafft. Um einen in der Mitte des Komplexes angelegten Platz ordnen sich der zur Straße orientierte Neubau der Sparkasse und auf der rückwärtigen

Seite die Berufsschule des damaligen Landkreises Marktheidenfeld an. Im Zuge der Verwaltungsreform wird die Schule 1978 als Verwaltungsgebäude der gegründeten VG Stadtprozelten umgebaut und umgenutzt.

Die Gebietsreform 1978 bewirkte außerdem eine Vergrößerung des Stadtgebiets mit Eingemeindung des Ortes Neuenbuch.

Der Ausbau der Ortsdurchfahrt (Staatsstraße 2315) in den 1980er Jahren bewirkte noch einmal eine Veränderung des Stadtbildes von Stadtprozelten. Um Engpässe im Straßenverlauf zu vermeiden, wurden einige Gebäude wie beispielsweise das Haus zwischen Kirche und Pfarrhaus 1976 abgerissen. Die Hauptstraße erhielt den Charakter einer Durchgangsstraße und verlor in ihrer Wertigkeit als Aufenthaltsraum.

In der Folge der Stadterweiterung wurde neben dem Bahnhofsgelände am südwestlichen Rand der Innenstadt ein Versorgungszentrum mit Supermarkt und Drogerie errichtet. Ein weiteres Einkaufszentrum entstand 1996 am nordöstlichen Stadteingang auf dem Gebiet „am Dreispitz“, das auch in räumlicher Nähe zur benachbarten Gemeinde Faulbach steht.

(nach: Stadtprozelten 1355-2005)



Altort um 1950



Innenstadt heute



Katasterplan der Innenstadt von 1980

## 3.4 Phasen der Stadtentwicklung ab 1844

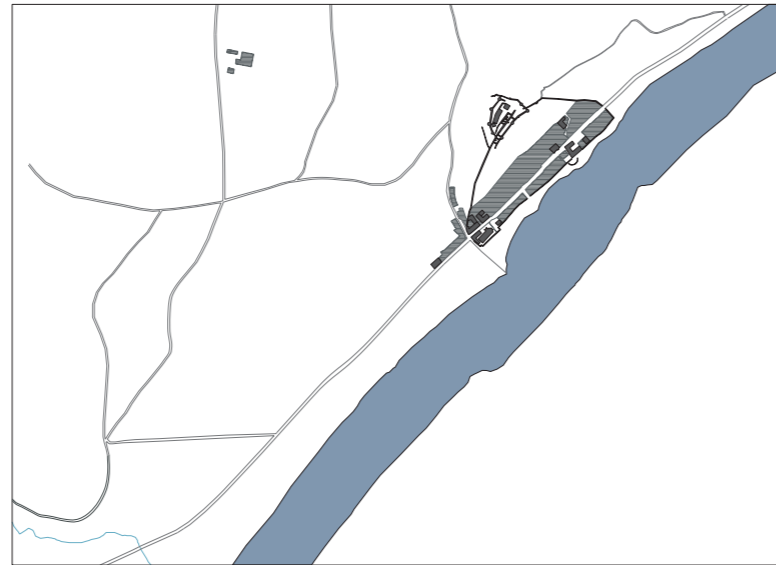
**Kernstadt**

Bis etwa 1845 definierte die noch recht gut erhaltene Stadtmauer die Bebauungsgrenze der Stadt.

Außerhalb existieren sich nur einige Scheunen.

Innerhalb der Stadt bildet das Rathaus zusammen mit dem Amtsgericht das Zentrum der Stadt.

Das kirchliche Zentrum, bestehend aus Pfarrkirche und Spitalkomplex befindet sich am südwestlichen Ende der Hauptstraße.

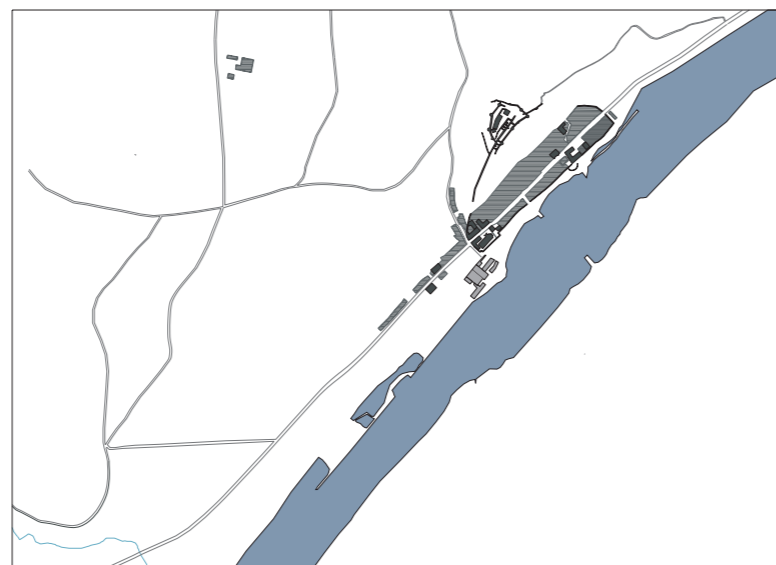


1844

**Mainvorland**

In Zuge der Industrialisierung wird das Mainvorland für Handel und Gewerbe im Zusammenhang mit der Mainschiffahrt genutzt.

Seit 1878 wird für die Fährverbindung nach Mondfeld eine Kettenfähre eingesetzt.



um 1905

**Eisenbahn**

Mit der Anbindung an die Eisenbahnstrecke nach Miltenberg erweiterte sich 1906 die Stadt nach Südwesten. Der Bahnhof wird zum Mittelpunkt der sich bildenden Vorstadt.

Im Zuge der Weiterführung der Strecke nach Wertheim wird 1912 der zwischen dem Altort und dem Main gelegene Bahndamm errichtet, der zugleich den Anlass für die Uferbefestigung gibt.



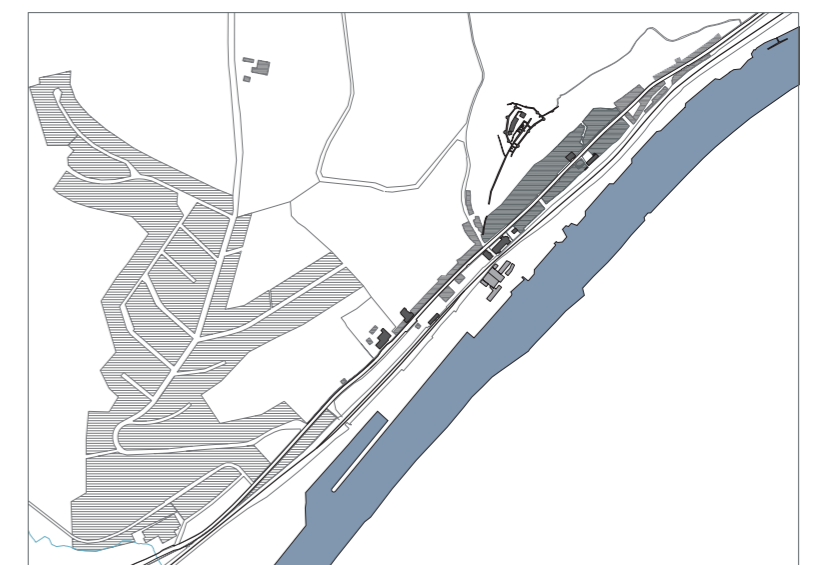
1913

**Stadterweiterung**

Nach dem Zweiten Weltkrieges beginnt die Erschließung des im südwestlichen Stadtgebiet gelegenen Berghangs als Wohnsiedlung.

1978 wird im Zuge der Gebietsreform der Ort Neuenbuch eingemeindet und die heutigen Stadtgrenzen festgelegt.

Mit dem Bau der Ortsdurchfahrt in den 1980er Jahren wird die Hauptstraße autogerecht umgestaltet.



1980

## 4. Bestandsanalyse

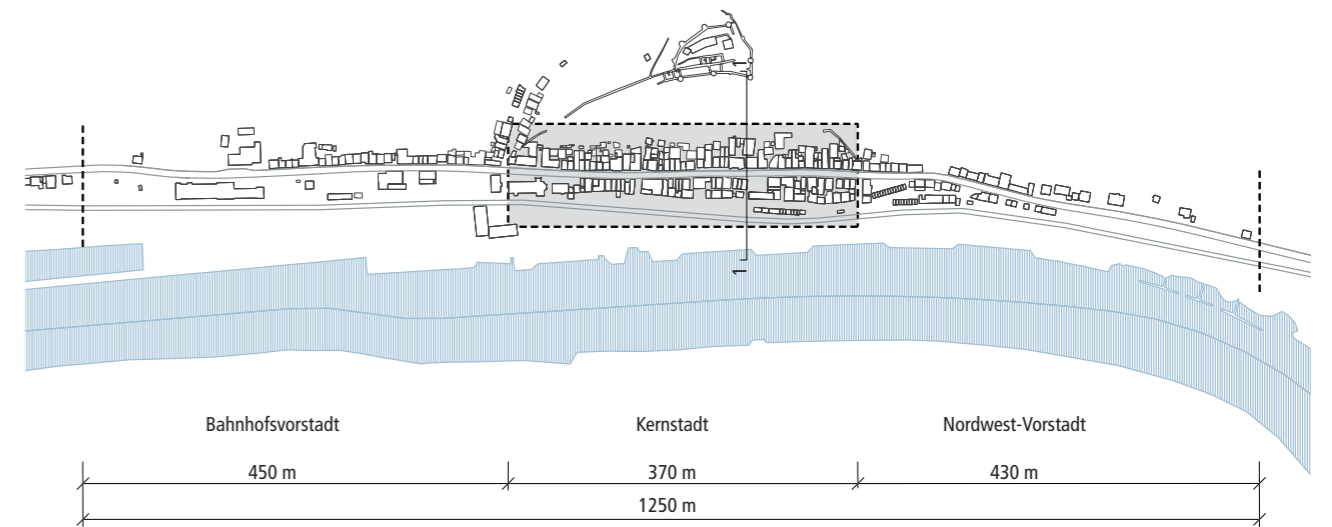
Ziel der Bestandsanalyse ist das Aufdecken der für die Stadtentwicklung relevanten Handlungsfelder mit der Identifizierung der jeweiligen Stärken und Schwächen. Im Anschluss werden aufbauend auf diesen Ergebnissen Leitziele in Form von Handlungsschwerpunkten formuliert.

### Handlungsfelder

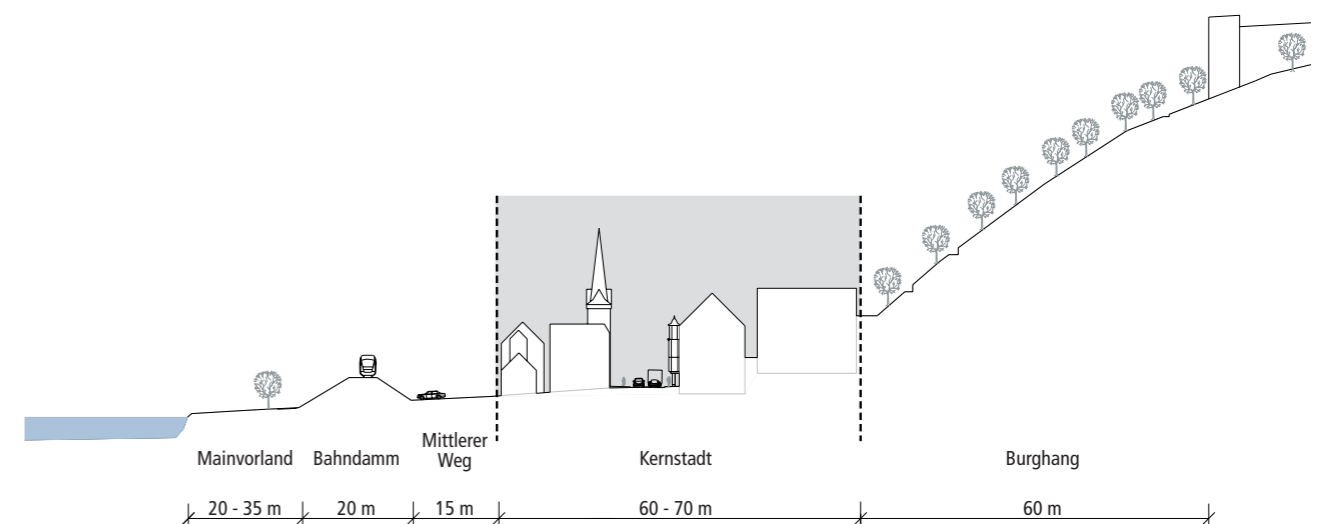
- 4.1 Standort/ Siedlungsstruktur/Wohnen
- 4.2 Denkmale und Baustruktur
- 4.3 Verkehr und Erschließung/ Stellplätze
- 4.4 Öffentlicher Raum
- 4.5 Einzelhandel /Dienstleistungen
- 4.6 Marina
- 4.7 Tourismusangebot



Blick von der Burg in das Maintal



Stadtgebiete der Altstadt



Stadtquerschnitt 1-1

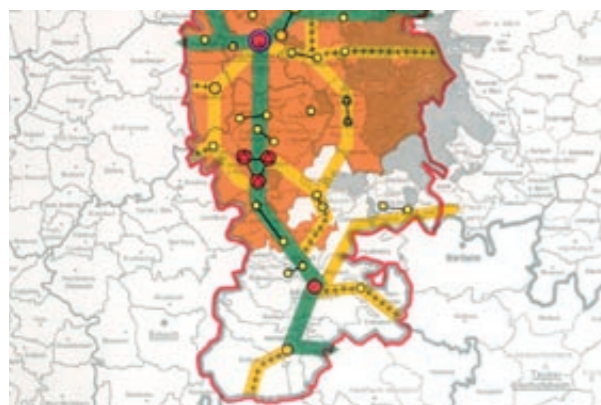
#### 4.1 Standort/ Siedlungsstruktur / Wohnen

Die lineare Siedlungsstruktur der Stadt zeichnet sie als „Band am Main“ aus. Diese aus der Topografie entstandene Siedlungsform macht den besonderen Reiz der Stadt aus, schränkt aber auch ihre räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten ein.

Stadtprozelten ist bezogen auf die Einwohnerzahl heute eine der kleinsten Städte in Bayern. Nach dem Bevölkerungshöchststand im Jahr 2000 mit 1806 Einwohnern war die Zahl rückläufig und beträgt momentan 1565. Von der gesamten Stadtbevölkerung leben etwa drei Viertel in der Altstadt und den angrenzenden Stadterweiterungen im Nordosten und Südwesten, die sich bandartig entlang des Mains entwickeln.

Innerhalb des Altortes, der im Flächennutzungsplan von 1988 als Mischgebiet ausgewiesen ist, bildet das Wohnen den Nutzungsschwerpunkt. Die Siedlungsflächen an den gegenüberliegenden Ortseingängen sind ebenfalls als Wohngebiet klassifiziert. Die mit freistehenden Wohnhäusern bebaute Siedlung am Gräulesberg mit dem Gebiet „Kleine Steige“ nimmt flächenmäßig die dreifache Größe der Altstadt ein.

Zusammen mit dem benachbarten Dorfprozelten bildet Stadtprozelten ein gemeinsames Kleinzentrum der Region Bayerischer Untermain.



Regionalplan Bayerischer Untermain 1985

#### Stärken

Der große Anteil an erhaltener, historischer Bausubstanz verbindet sich innerhalb der sehr spezifischen Stadtstruktur mit der „Stadtkrone“ der Henneburg zu einem Ensemble hoher Identität.

Mit dem Mainvorland und dem ausgedehnten Waldgebiet, das Teil des Naturparks Spessart ist, verfügt Stadtprozelten über einen reichen Bestand an Erholungsflächen mit unterschiedlichen Qualitäten. Insbesondere die Altstadt zeichnet sich durch die räumliche Nähe zum Naturraum Main und den bergseitigen Waldhängen aus.

#### Schwächen

Die durch den Ort führende Hauptverkehrsstraße bewirkt eine starke Trennung zwischen beiden Erholungsräumen.

Innerhalb der Altstadt ergeben sich aus der linearen Stadtstruktur und der räumlichen Enge Schwierigkeiten bei der Nutzung des zentralörtlichen Angebotes auf Grund der langen Wege und durch das Fehlen eines wirklichen Ortsmittelpunktes. Darüber hinaus wirken sich die an den Orträndern angesiedelten Versorgungsschwerpunkte und die außerhalb des Zentrums liegenden Wohngebiete negativ auf die Funktionsfähigkeit der Altstadt aus. Die sichtbaren Folgen sind leer stehende Wohngebäude und die Aufgabe von Einzelhandelsgeschäften.

Die Wohnungsversorgung verteilt sich ungleichmäßig im Stadtgebiet. Hervorgerufen durch die baulichen Mängel der Altbausubstanz und das schwindende und damit unzureichende Versorgungsangebot ist insbesondere im Kernstadtbereich ein Wohnungsleerstand von über 30 % zu verzeichnen.



Bestandsaufnahme Wohnen

#### Fazit

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die positiven Standortfaktoren wie der umfangreiche Bestand an Identifikation stiftender Bausubstanz und das attraktive Angebot an stadtnahem Naturraum die nachteiligen Auswirkungen aus dem Funktionsverlust der Altstadt und den Einschränkungen der Wohnumfeldqualität durch Dichte und Verkehrsbelastungen nicht kompensieren kann.

## 4. 2 Denkmale und Baustruktur

Die Denkmalliste für Stadtprozelten umfasst das Gebiet der Altstadt mit der Henneburg und den Resten der Stadtbefestigung als Ensemble, sowie mehrere Einzeldenkmale.<sup>1</sup>

Die Henneburg als „Stadtkrone“ stellt das signifikanteste Baudenkmal über der Altstadt dar. Weitere herausragende Denkmale in der Altstadt sind das Rathaus, die Pfarrkirche und der Spitalkomplex.

Städtebaulich ebenfalls bedeutsam ist die historische Uferkante aus Buntsandsteinquadern, die den Stadtprospekt als steinerne Kante zum Fluss hin abschließt. Die historischen Torsituationen im Südwesten und Nordosten sind nicht mehr erhalten, ihre Lage ist allenfalls noch mittelbar spürbar.

Das Altstadtgebiet ist im Kernbereich sehr dicht bebaut. Die überwiegende Anzahl der Gebäude sind zweigeschossig. Der überwiegende Teil der Altbauten sind ursprünglich verputzte Fachwerkgebäude auf massiven Sockelgeschossen aus Buntsandstein, sowie einzelne Gebäude aus massivem Natursteinmauerwerk. Zu den eindrucksvollsten Gebäuden zählt hierbei das alte Gefängnis.

Bedingt durch die räumliche Enge und die steile Topografie hat sich eine Substruktur aus Lager- und Schuppengebäuden sowie Garagenbauten am Rande der Altstadt entwickelt.

Der Zustand der Gebäude ist sehr unterschiedlich. Einzelne Gebäude sind sehr sorgfältig und denkmalgerecht instand gehalten worden. Gerade die leer stehenden Gebäude zeigen jedoch häufig äußerlich Spuren, die auf unzureichende Erhaltung und Pflege schließen lassen. Andere Gebäude sind durch unsachgemäße Sanierungen in ihrem Erscheinungsbild stark beeinträchtigt.

<sup>1</sup> Die Denkmale wurden in einer gesondertem Katalog erfasst, Anlage „Städtebauliche Denkmalpflege“ zum SEK

Das Ensemble der Altstadt hat sich bislang trotz vielerlei Veränderungen eine große Geschlossenheit im städtebaulichen Gesamtbild bewahrt. Dies wird gefördert durch die städtebauliche Stringenz des Stadtgrundrisses und das Zusammenwirken einheitlicher Materialien wie Putzflächen, Fachwerkfassaden und Buntsandstein, der sich auch in den charakteristischen Stützmauern am Burghang wiederfindet.

### Stärken

Der relativ geringe Nutzungsdruck hat einige Einzeldenkmale vor irreversiblen Überformungen oder Abbruch bewahrt.

Einzelne Denkmale wurden durch private Initiativen erhalten und instandgesetzt.

Durch private Initiativen mit Unterstützung von Verwaltung, Stadtrat und Ausschüssen wird das Thema der Stadtbaugeschichte im Bewusstsein gehalten und erste Maßnahmen in Eigeninitiative umgesetzt.

(Beispiel: Umbau Altes Schulhaus als Bücherei und für Vereinsräume).

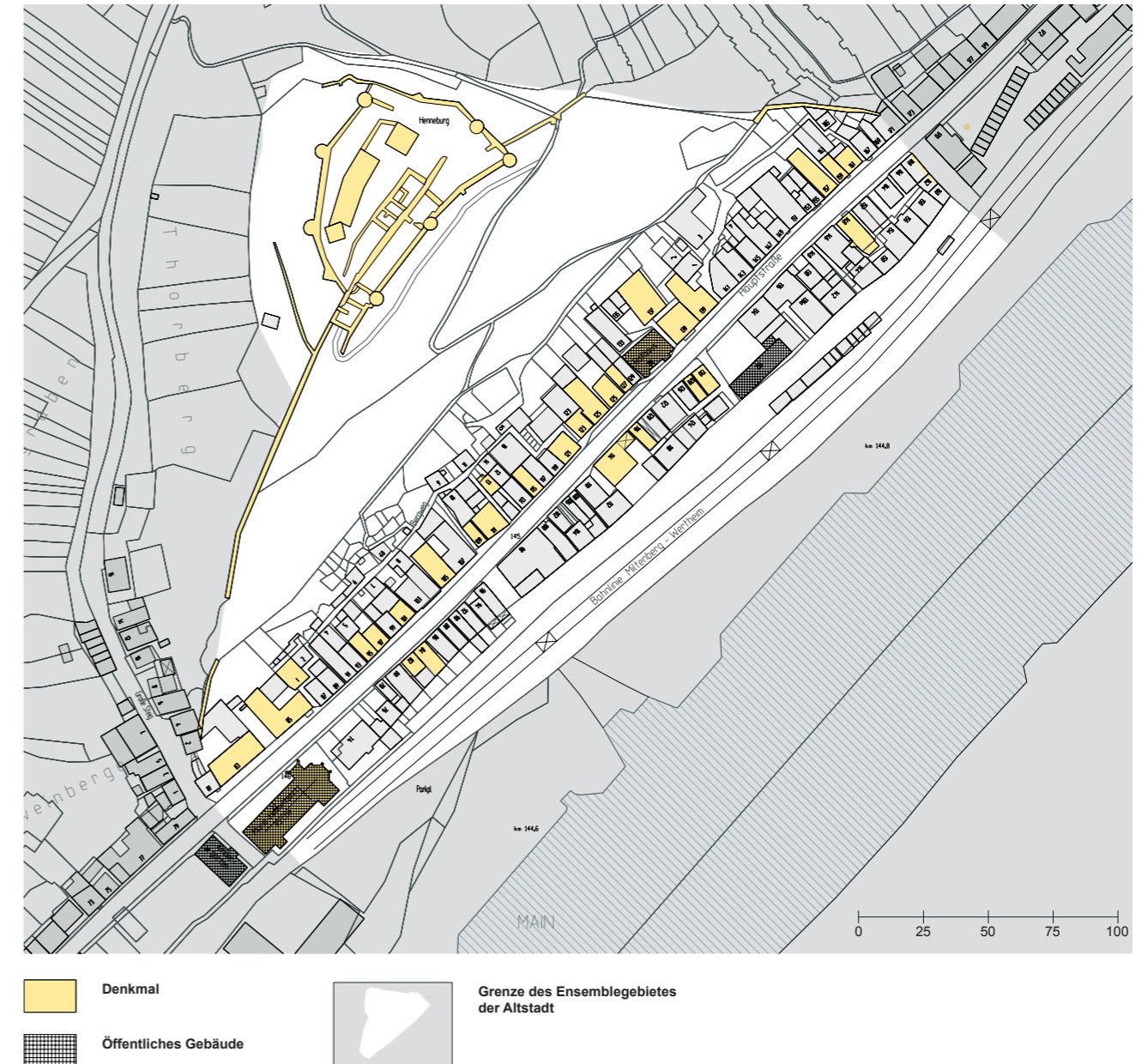
### Schwächen

Durch die Absiedlung und rückläufige Bevölkerungsentwicklung ist die erforderliche private Investitionsneigung in bauerhaltende Maßnahmen gefährdet.

Durch unsachgemäße Umbauten wurden historische Gebäude in Struktur und Erscheinungsbild beeinträchtigt.

Die Dichte der Baustruktur erschwert die Anpassung der Bausubstanz an heutige Nutzungsanforderungen

Die historische Stadtmauer am Mittleren Weg wurde



Bestandsaufnahme Denkmale

durch Umbauten weitgehend überformt.

Der Stadt stehen bislang weder für die beratende Betreuung von privaten Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen noch für die investive Maßnahmen in Sanierungsmaßnahmen an städtischen Gebäuden ausreichende Budgets zur Verfügung.

### Fazit

Die Bewahrung und Weiterentwicklung des historischen Ortskerns ist ohne kommunale Federführung, Beratung und Förderimpulse zweifelhaft.

Durch ein kommunales Förderprogramm und städtebauliche Beratungen könnten private Investitionen angeregt und qualitativ abgesichert werden.

Durch städtische Impulsprojekte können positive Anreize für eine Belebung der Innenentwicklung des Alten Ortskerns gegeben werden.

### 4.3 Verkehr und Erschließung/ Stellplätze

Die Ausrichtung der Verkehrswege in Stadtprozelten begründet sich in der topografisch bedingten Siedlungsstruktur. Die Hauptstraße und die Eisenbahnlinie verlaufen im schmalen Kernstadtgebiet parallel zum Main. Die überregionale Anbindung der Stadt erfolgt im Wesentlichen über diese beiden Verkehrslinien.

#### Stärken

Über die bestehenden Wege ist Stadtprozelten gut an das überregionale Verkehrsnetz angebunden.

Mit dem Bahnhof und den Haltepunkten der Regionalbusse verfügt Stadtprozelten über gute Anschlüsse an das ÖPNV/SPNV-Netz, welches eine wesentliche Entlastung vom Individualverkehr darstellen kann.

Auf der kleinräumlichen Ebene verfügt Stadtprozelten mit unterschiedlichen Arten von Wegen über ein differenziertes Angebot. Dazu zählen die schmalen Gassen innerhalb der Altstadt, die Treppen und Hangwege mit Verbindung zur Burg und die Erholungswege entlang des Mains.

Die Fährverbindung über den Main nach Mondfeld stellt eine zusätzliche Attraktion für Stadtprozelten dar.

#### Schwächen

Der Ortsdurchgangsverkehr führt zu Belastungen der Altstadt durch Lärm und Luftverunreinigungen.

Auf Grund des engen Straßenraums der Hauptstraße kommt es zu Konflikten für die Verkehrsteilnehmer.

Topografisch bedingt verfügt der größte Teil der bergseitigen Anwesen der Altstadt über keine Stellplätze.

Das vorhandene Stellplatzangebot ist für Bewohner und Gäste nicht ausreichend.

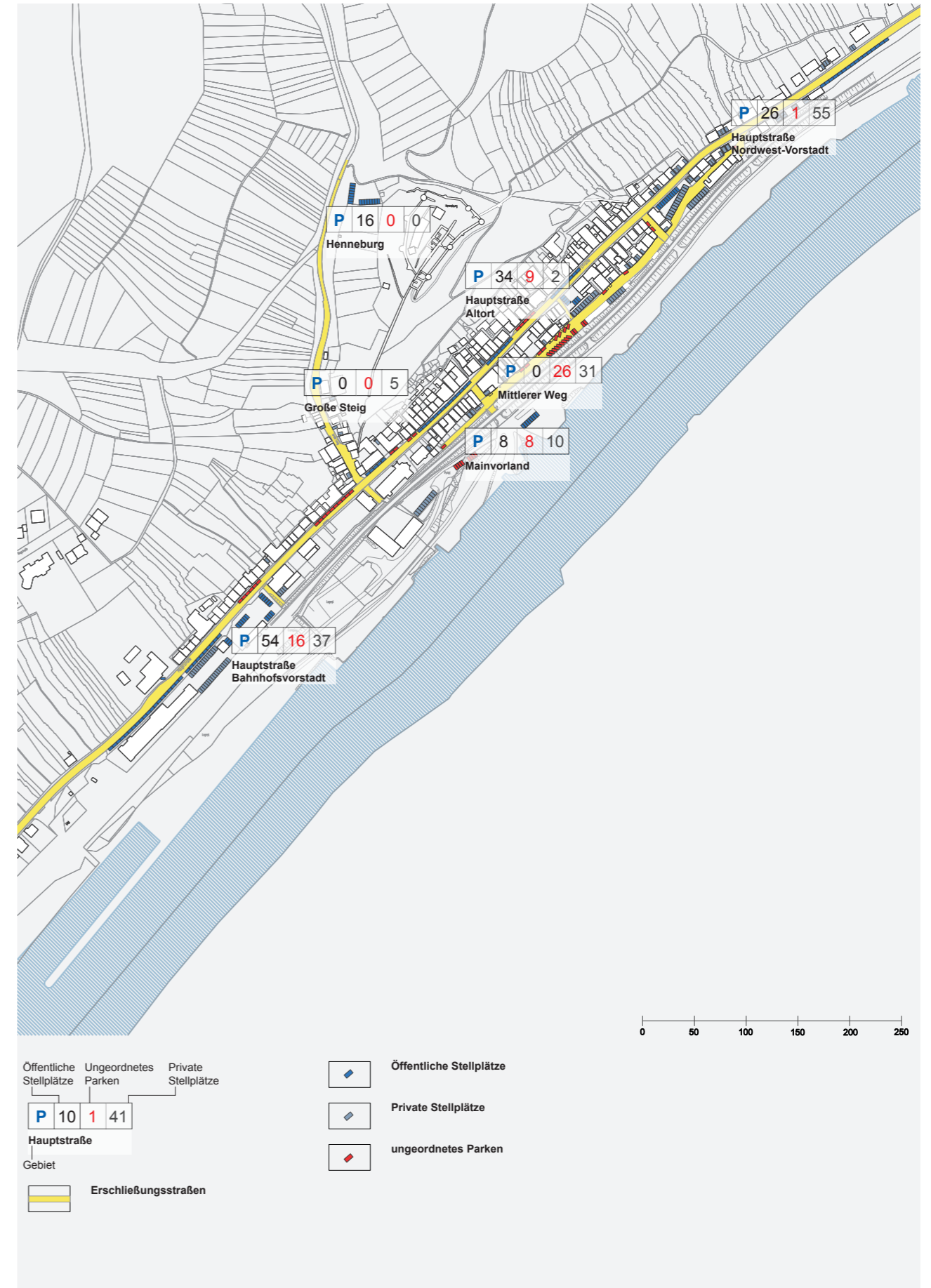
Das Fehlen an Parkplätzen wird deutlich am ungeordneten Parken im Mittleren Weg und entlang der Hauptstraße.

Die Ausgestaltung des Bahnhofsbereichs ist unattraktiv. Das Angebot an P+R Plätzen und die Gestaltung der Verknüpfungsstellen ist unzureichend.

#### Fazit

Die Hauptstraße als wichtigster Verkehrsraum von Stadtprozelten ist sowohl Durchgangsstraße als auch Aufenthaltsbereich innerhalb der Stadt. Diesen gegensätzlichen Anforderungen kann sie nicht in gleicher Weise gerecht werden. Die Situation im Ort wird sich durch Straßenbaumaßnahmen in den benachbarten Gemeinden und einem damit prognostizierten Anstieg der Verkehrsmengen in Zukunft noch verschlechtern.

Hinweis: Eine vertiefende Bestandsaufnahme findet sich im parallel erstellten Verkehrs- und Erschließungskonzept



Bestandsaufnahme Parken



## 4.4 Öffentlicher Raum

Der Qualität von Frei- und Grünflächen sowie der öffentlichen Räume in der Altstadt stellt in mehrfacher Hinsicht eine wesentliche Voraussetzung für eine Wiederbelebung der Altstadt dar.

Aufgrund der Dichte der Bebauung und dem Fehlen privater Freiflächen müssen diese Defizite im unmittelbaren Wohnumfeld durch öffentliche Freiflächen kompensiert werden.

Die Gestaltung der öffentlichen Freiräume ist eine wichtige Voraussetzung für die Stärkung von privaten Investitionen in Bestand erhaltende Sanierungsmaßnahmen.

Die Attraktivität des alten Ortskerns ist im Hinblick auf die Entwicklung des Tourismus und der Anregung privater Initiativen zur Verbesserung des Angebotes an Gastronomie und Beherbergungsmöglichkeiten sowie Ladengeschäften von entscheidender Bedeutung.

## Stärken

Ortsdurchfahrt



- stadtprägende historisch wertvollste Straße im Ort

## Schwächen



- einseitige Verkehrsnutzung
- Sicherheitsmanko für Fußgänger
- keine Aufenthaltsqualität
- negative Materialanmutung

Mittlerer Weg



- Geschützter ruhiger Verkehrsraum



- ungeordnetes Parken
- keine Aufenthaltsqualität für Wohnumfeld
- negative Materialanmutung

## Stärken

Mittlerer Weg  
Nähe Kirche



- Atmosphäre mit Vorgärten

## Schwächen



- fehlende Anbindung an das Wegenetz

Stadtplatz



- Zugang zum VG-Gebäude
- Blickbeziehung zu Burg, Rathaus und Apothekengebäude



- Eindeutige Widmung für PKW-Verkehr
- keine Aufenthaltsqualität

Stadteingang am  
Obertor



- Sichtbarkeit der Stadtmauer



- Verkehrsflächen
- negative Materialanmutung
- „Hinterhof“-Atmosphäre

**Stärken****Schwächen**

Weg zur Burg



- einziger Zufahrtsweg zur Burg



- fehlende Auslegung für Fußgänger

Hangwege



- intimer halb-privater Charakter



- schlechter baulicher Zustand
- fehlende Beleuchtung

Burgwege



- hoher Erlebniswert (Ausblicke)



- teilweise schlechte Begehbarkeit
- fehlende Vernetzung mit den öffentlichen Wegen der Altstadt

**Stärken****Schwächen**

Mainvorland



- atmosphärischer Landschaftsraum
- „Weiden-Park“



- ungeordnetes Parken
- Ansammlung von Abstell-schuppen

Verbindungswege



- Anbindung der Stadt an den Mainraum



- schlechter baulicher Zustand

Lohbrunnen



- hohe Aufenthaltsqualität
- spezifischer Charakter als „Grün-Oase“

**Fazit**

Aufgrund der hohen Bebauungsdichte und dem Fehlen privater Freiflächen kommt den öffentlichen Freiflächen eine große Bedeutung zu. Angrenzend an die Straßen und Wege existieren nur wenige öffentliche Plätze in der Stadt.

Die engen Gassen und Wege am Hang, die in ihrer Form eine Eigenart der Stadt darstellen, weisen funktionale und gestalterische Defizite auf.




Die wesentliche Beeinträchtigung des öffentlichen Raumes im Kernstadtbereich resultiert aber im Wesentlichen aus dem Ortsdurchgangsverkehr und der unzulänglichen Stellplatzsituation.

Das Mainvorland als besonderer Grünraum der Stadt stellt für Bewohner und Besucher einen hervorragenden Grünraum dar, der die gesamte Stadt von der Flussseite erleben lässt.



Mainvorland



- |   |   |
|---|---|
|  Ortsdurchfahrt            |  Weg zu Burg               |
|  Mittlerer Weg             |  Burgwege                  |
|  Mittlerer Weg Nähe Kirche |  Hangwege                  |
|  Verbindungswege           |  Hegweg                    |
|  Stadtplatz                |  Mainvorland               |
|  Stadteingang am Obertor   |  Marina                    |
|   |  Stadtpark "Am Lohbrunnen" |

Bestandsaufnahme öffentlicher Raum

### 4.5 Einzelhandel/Dienstleistungen

Das Angebot an Einzelhandel und Dienstleistungen in Stadtprozelten ist sehr uneinheitlich. Bedingt durch die Siedlungsform fehlt ein echter Ortsmittelpunkt, in dem sich die Versorgungseinrichtungen konzentrieren. In den vergangenen 15 Jahren haben sich an den Ortseingängen Lebensmittelmärkte angesiedelt, die das Angebot der Einzelhändler in der Altstadt abgelöst haben. Auf Grund dessen besteht für den Leerstand der Ladengeschäfte in Stadtprozelten Handlungsbedarf.

#### Stärken

Die Altstadt bietet in einer sehr individuellen Struktur von alten Ladengeschäften und zukünftig nicht mehr genutzten Gebäuden die Möglichkeiten der Etablierung von Fachläden mit regionalem Produkten oder Fachgeschäften (z.B. Gewürzläden, Produkte aus der Region, Vinothek, Anglerbedarf, Fahrradladen oder ähnliche Angebote),

#### Schwächen

Aufgrund der bandartigen Struktur fehlt ein Ortsmittelpunkt, der die Angebote an Einzelhandel und Dienstleistungen in fußläufiger Entfernung zusammenfasst.

Durch den starken Durchgangsverkehr und das Fehlen attraktiver Parkplätze ist die Konsolidierung des bestehenden Angebotes an Einzelhandel und Dienstleistungen gefährdet.

Die begrenzte Binnennachfrage schränkt die Entwicklungsmöglichkeiten des Einzelhandels ein.

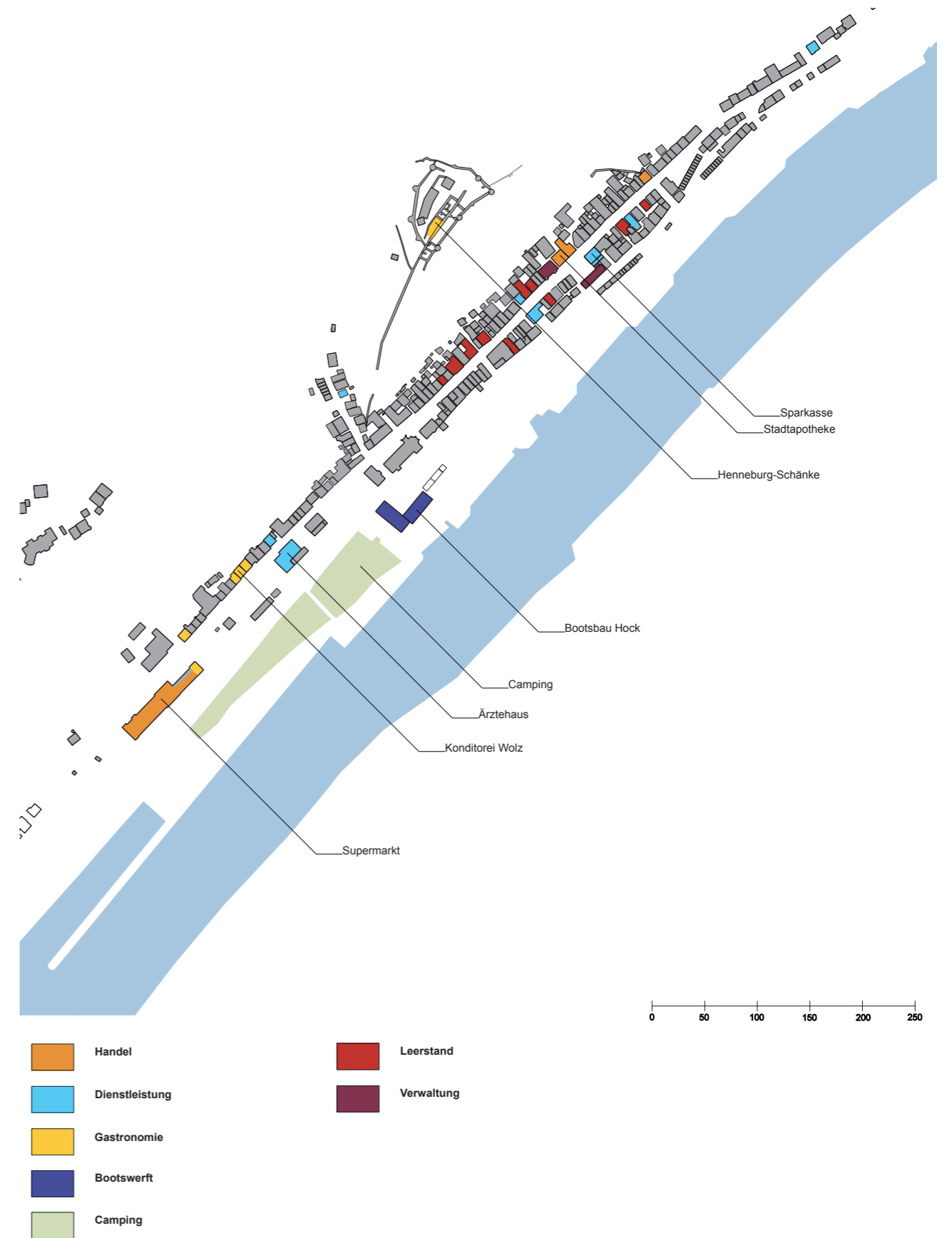
Durch jüngste Schließungen (Metzgerei) und geplanten Abwanderungen (Sparkasse) werden die vorhandenen Anbieter weiter geschwächt.

#### Fazit

Insgesamt werden die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt im Einzelhandel- und Dienstleistungsbe- reich ohne zusätzliche äußere Impulse als sehr gering eingeschätzt.

Die Ausweitung des touristischen Angebotes könnte jedoch eine Belebung des Einzelhandels mit spezifi- schen Angeboten ermöglichen. Insbesondere wird eine Ausweitung des Angebotes im Bereich Gastro- nomie gesehen.

Hinweis: Zur ausführlichen Darstellung der Einzel- handelstätigkeit wurde im Rahmen des Stadtent- wicklungskonzeptes eine wirtschaftsgeografische Untersuchung angefertigt.



Bestandsaufnahme Einzelhandel, Dienstleistung und Gewerbe

## 4.6 Marina

Die Bootswerft in Stadtprozelten, gelegen auf einem Plateau im Mainvorland, ist in Verbindung mit dem angrenzenden Yachthafen ein wichtiges Element in der Stadtstruktur und prägend für den Charakter der Stadt.

### Stärken

Die besondere Attraktivität des Sportboothafens resultiert aus der räumlichen Nähe zu Übernachtungsmöglichkeiten am Campingplatz, dem Bootsbaubetrieb und den leicht zu Fuß zu erreichenden Versorgungseinrichtungen mit Supermarkt und Tankstelle. In dieser Form stellt das zu Verfügung stehende Angebot ein Alleinstellungsmerkmal für Stadtprozelten dar.

Die Marina steht beispielhaft für eine Gewerbebetrieb dessen Grundlage der Wandel des Mains von der reinen Wasserstraße zu einem Gewässer für Freizeit und Erholung bildet.

### Schwächen

Die Erschließung des Geländes der Marina ist unzureichend.

Eine notwendige Erweiterung des Betriebs stehen in Konflikt mit den Planungen zum Hochwasserschutz.

Die städtebauliche Einbindung des Betriebsgeländes ist ungelöst.

Eine Verknüpfung mit einem attraktiven gastronomischen Angebot fehlt.

### Fazit

Die Entwicklung der Marina stellt einen wichtigen Baustein des Stadtentwicklungskonzeptes dar. Seitens der Stadtentwicklung wird eine Lösung angestrebt, die die Entwicklungsmöglichkeiten und Erschließungssituation des Bootsbaubetriebes Hock mit den technischen Notwendigkeiten aus Hochwasserschutz und Straßenbau in Einklang bringt.



Boothafen



fehlendes Angebot für Aufenthalt



Bootswerft



Campingplatz



Bootsbaubetrieb

## 4.7 Tourismusangebot

Stadtprozelten verfügt mit seiner Lage am Main, dem angrenzenden Waldgebiet des Naturparks Spessart und dem historisch wertvollen Gebäudebestand über große touristische Potentiale, die bislang noch nicht ausreichend genutzt werden. Das bestehende Tourismusangebot beschränkt sich zurzeit im Wesentlichen auf die Henneburg, den Mainradweg und die Sportschiffahrt mit dem Yachthafen.

### Stärken

Die Lage am Mainradweg stellt einen wichtigen Anknüpfungspunkt für die Entwicklung des Tagestourismus dar.

Die Henneburg ist ein überregionaler Anziehungspunkt für den Ausflugstourismus.

Der Main bietet Möglichkeiten für die Freizeitnutzung und den Bootstourismus.

Der Anbindung an die „weiße Schifffahrt“ bietet zusätzliche Anreize für den Tagestourismus.

Die historische Fähre stellt eine attraktive Mainquerung für Tagestouristen dar und bietet eine schöne Möglichkeit der Annäherung an den Altstadtprospekt mit Henneburg.

Als weitere Attraktion sind die Straßenfeste in Stadtprozelten zu nennen. Dazu zählen der alle sieben Jahre aufgeführte Schäfflertanz und der jährliche vor Ostern stattfindende Umzug sowie Burgfeste

Der alte Steinbruch bietet Möglichkeiten das Thema „Buntsandstein“ als Kletterzentrum zu entwickeln.

### Schwächen

Der Stadt fehlt ein angemessenes gastronomisches Angebot.

Es fehlt der Bezug zu regionalen Produkten (z.B. Wein, Main-Fisch u.ä.)

Es fehlen Angebote an Beherbergungsmöglichkeiten für den Rad-, Wander- und Wochenendtourismus.

Die unterschiedlichen touristischen Anziehungspunkte sind untereinander unzureichend verknüpft.

Wichtige infrastrukturelle Voraussetzungen wie Schiffsanlegestelle, Parkierungsflächen, der Ausbau eines internen Wegesystems sowie eines Informations- und Leitsystems sind nur in unzureichendem Maße vorhanden.

Die ÖPNV – Anbindung (Bahnhof) ist unattraktiv.

### Fazit

Stadtprozelten verfügt über gute Voraussetzungen den Tourismus als Leitimpuls für die weitere Stadtentwicklung zu nutzen.

Durch interkommunale Initiativen (Chur-Franken) kann die Entwicklung des Tourismus gestärkt werden.

Die Akquisition von privaten Investitionen können durch eine Beratung zu Fördermöglichkeiten (Wirtschaftsförderung) gestützt werden.

Die Verbesserung der Infrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung des Tourismus.

Mit dem Ausbau des Bahnhofsbereichs als Impulsprojekt in Verknüpfung mit Informationseinrichtungen und Parkplätzen könnte ein attraktives Entree zur Altstadt geschaffen werden.



Henneburg



Mainvorland



Wegweiser



Mainfähre



Buntsandstein



Altstadt

## 5. Leitziele

### 5.1 Altstadt aufwerten

Die Altstadt soll in ihrer Funktion als Identifikationsmittelpunkt und Zentrum gestärkt und aufgewertet werden. Dazu ist es erforderlich, die nachteiligen Folgen, die sich aus der Siedlungsstruktur der Bandstadt ergeben, zu vermindern und abzubauen.

Der „Historische Mitte“ soll in ihrer Gestalt zwischen den ehemaligen Stadttoren wieder als städtebauliche Kontur erlebbar werden.

Die Wohnqualität und das äußere Erscheinungsbild sollen verbessert und die Altstadt damit als Wohnort für alle Generationen attraktiver werden.

Herausragende Gebäude wie das historische Rathaus sollen saniert werden.

Die private Investitionsneigung in die Sanierung der Bausubstanz soll gefördert werden.

Leerstehende Bauten sollen für neue Nutzungen ertüchtigt werden.

Die verbliebenen Angebote an Handel, Dienstleistungen und Gastronomie sollen erhalten und gestärkt werden.

### 5.2 Verkehrssituation und Hochwasserschutz verbessern

Die für die Altstadt belastende Verkehrssituation soll durch die Verlegung des Durchgangsverkehrs auf eine Ortsumgehung verbessert werden.

Im Zuge dieser Maßnahmen soll die Stadt durch ein städtebaulich abgestimmtes Konzept nachhaltig vor Hochwasser geschützt werden.

Als historische Verkehrsachse in Stadtprozelten soll die Hauptstraße weiterhin die Haupteerschließung der Altstadt gewährleisten.

Im Zusammenhang mit der innerörtlichen Verkehrserschließung der Altstadt soll der Fuß- und Radverkehr gefördert und verbessert werden.

Die bestehende Anbindung an den ÖPNV sollen durch Umgestaltung des Bahnhofs verbessert und attraktiver gestaltet werden.

Verweis: Auf Grund der zu lösenden Verkehrssituation wurde im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes ein Verkehrs- und Erschließungskonzept in Auftrag gegeben, um alternative Verkehrsführungskonzepte zu entwickeln.

### 5.3 Tourismus fördern

Der Tourismus soll neben der Wohnnutzung als Leitimpuls für die weitere Innenentwicklung der Altstadt gefördert werden.

Wichtige infrastrukturelle Voraussetzungen wie Schiffsanlegestelle, Parkierungsflächen, der Ausbau eines internen Wegesystems sowie eines Informations- und Leitsystems sollen neu geschaffen werden.

Die besonderen Anziehungspunkte wie Henneburg, Mainufer mit Mainradweg, Fähre und Bootshafen sollen weiter ausgebaut und untereinander stärker verknüpft werden.

Durch zusätzliche Angebote wie z.B. Bootsverleih und Sommergastronomie soll die Attraktivität gesteigert werden.

Private Investitionen z.B. Beherbergungsmöglichkeiten für den Rad- und Wander-Tourismus und Gastronomie sollen durch Beratung unterstützt werden.

Durch die interkommunale Initiativen (Chur-Franken, Buntsandstein, Freundliche Bahnhöfe) soll die Entwicklung des zusätzlich Tourismus unterstützt werden.

### 5.4 Mainvorland aufwerten

Das Mainvorland soll als Landschaftsraum mit seinem Baumbestand als wichtiges Erholungsgebiet für die Altstadt erhalten und weiter verbessert werden. Der Landschaftsraum am Main soll dabei in Bereiche unterschiedlicher Charakteristik untergliedert werden.

Die steinerne Kante der historischen Uferbefestigung aus Naturstein soll erhalten bleiben.

Neben den Aktivzonen im Bereich der Fähre und des Bootshafens sollen auch ruhigere, landschaftlich geprägte Abschnitte entstehen, die überleiten zu den naturnahen Uferbereichen in der Peripherie der Stadt.

### 5.5 Marina entwickeln

Der Nutzungszusammenhang aus Bootsbaubetrieb, Hafenanlage und Mainufer soll als Alleinstellungsmerkmal für Stadtprozelten erhalten und weiter ausgebaut werden.

Entwicklungsmöglichkeiten und Erschließungssituation des Bootsbaubetriebes Hock sollen dabei mit den städtebaulichen Belangen und den technischen Notwendigkeiten aus Hochwasserschutz und Straßenbau in Einklang gebracht werden.

Das Interesse von Seiten des Bootsbaubetriebes an dem Standort weiter zu investieren und die Notwendigkeit einer Grundstücksneuordnung im Zuge der Hochwasserschutzmaßnahmen soll als konkreter Ansatz für ein Entwicklungskonzept für den Bereich der Marina aufgegriffen werden.

### 5.6 Straßenräume und Plätze aufwerten

Nach der angestrebten Verlagerung des Durchgangsverkehrs soll die Hauptstraße als zentraler Straßenraum der Stadt hinsichtlich der Aufenthaltsqualität aufgewertet und neu gestaltet werden.

Im Zuge der Umgestaltung der Hauptstraße sollen auch die angrenzenden öffentlichen Räume mit Straßen, Wegen und Plätzen aufgewertet und neu gestaltet werden.

Um die Wohnnutzung und Aufenthaltsqualität nachhaltig zu sichern, sollen die Bereiche des ruhenden Verkehrs neu geordnet werden.

Der Mittlere Weg soll als verkehrsberuhigte Wohnstraße umgestaltet werden.

### 5.7 Stellplatzsituation verbessern

Die Stellplatzsituation in der Altstadt soll neu geordnet und insgesamt verbessert werden.

An den Eingängen zur Altstadt sowie an der Henneburg und am Schiffsanleger soll das Parkplatzangebot verbessert werden.

Im Mittleren Weg soll das Parken im Zuge des Umbaus zu einem verkehrsberuhigten Bereich neu geordnet werden.

Unter dem Vorplatz der Verwaltungsgemeinschaft soll eine Tiefgarage entstehen und damit die Möglichkeit einer neuen Platzgestaltung eröffnet werden.

Im Zuge der Stellplatzneuordnung sollen die Lager-schuppen neu geordnet und nach Möglichkeit städtebaulich integriert werden.

### 5.8 Burgberg aufwerten

Die „Bergwege“ und die Wegebeziehungen zwischen Main, Altstadt und Burg sollen verbessert werden.

Raststellen und Aussichtspunkte sollen ausgebaut werden.

Im Zuge der weiteren Planung soll untersucht werden, ob der Burgberg wieder als Weinberg rekultiviert werden kann.



6. Städtebauliches Entwicklungskonzept

6.1 Nutzungskonzept

Das Städtebauliche Entwicklungskonzept hat das Ziel, die Altstadt innerhalb der historischen Stadtbefestigungen wieder als ablesbares Zentrum der Gesamtstadt zu definieren und ihre Bedeutung als Mittelpunkt stärken.

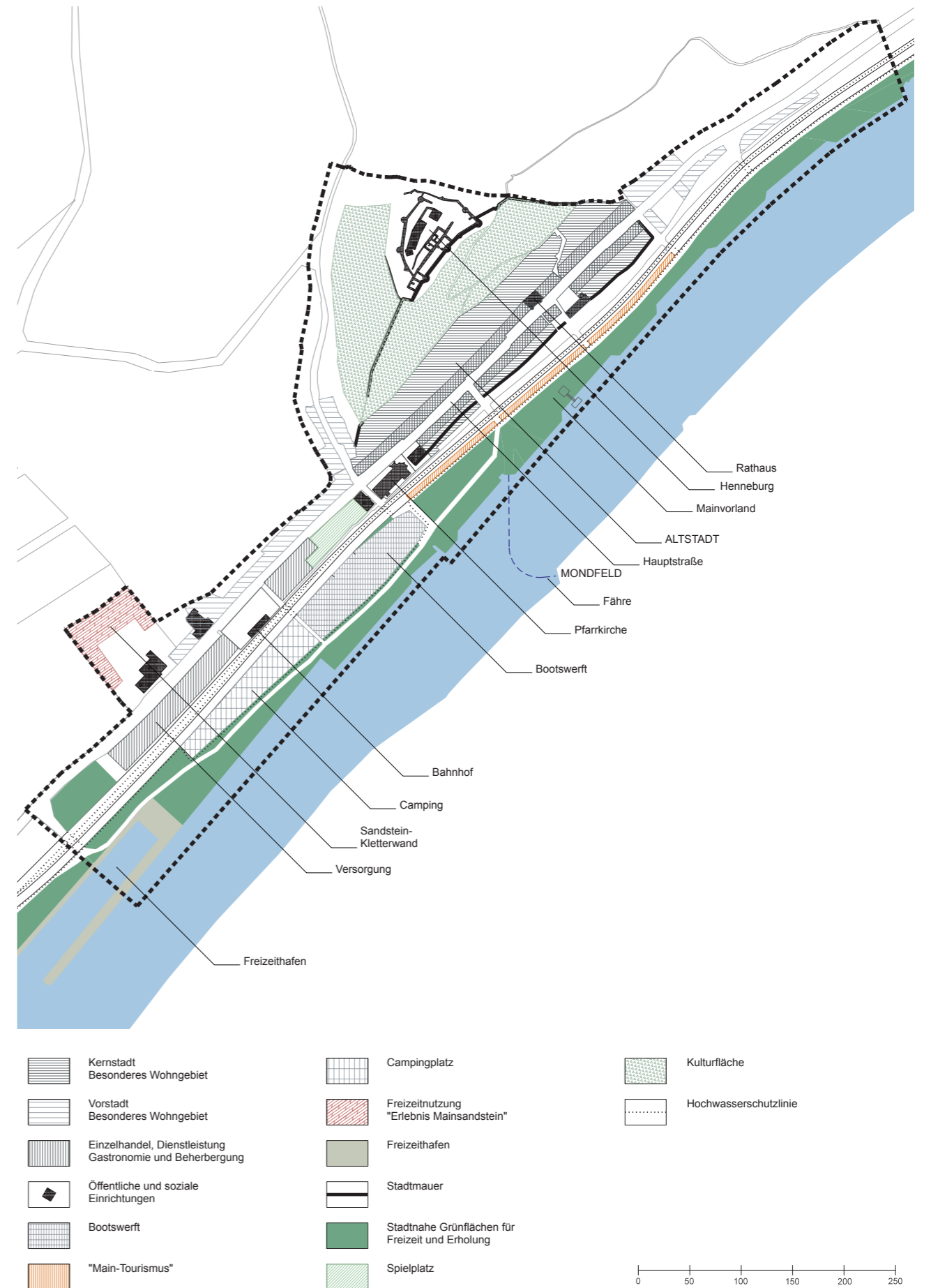
Während die dem die dem Stadtkern vorgelagerten Bereiche als „Tore zur Stadt“ entwickelt werden, soll die Altstadt mit ihrer historisch wertvollen Bausubstanz als Wohnort und als Standort öffentlicher, kultureller und touristischer Einrichtungen festgeschrieben werden. (Rathaus, Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum, Gastronomie)

Mit der Entlastung der historischen Hauptstraße vom Durchgangsverkehr wird diese wieder zum zentralen Bereich der Stadt.

Westlich der Altstadt um den Bahnhofsbereich soll das Angebot an Handel- und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf in Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs erhalten und weiter entwickelt werden.

Der Bereich der Marina bleibt in der Mischform als Fläche für Gewerbe- und Freizeitnutzungen erhalten und soll weiter entwickelt werden.

Das Mainvorland wird als landschaftlicher Erholungsraum erhalten und neu gestaltet.



Städtebauliches Entwicklungskonzept Altstadt

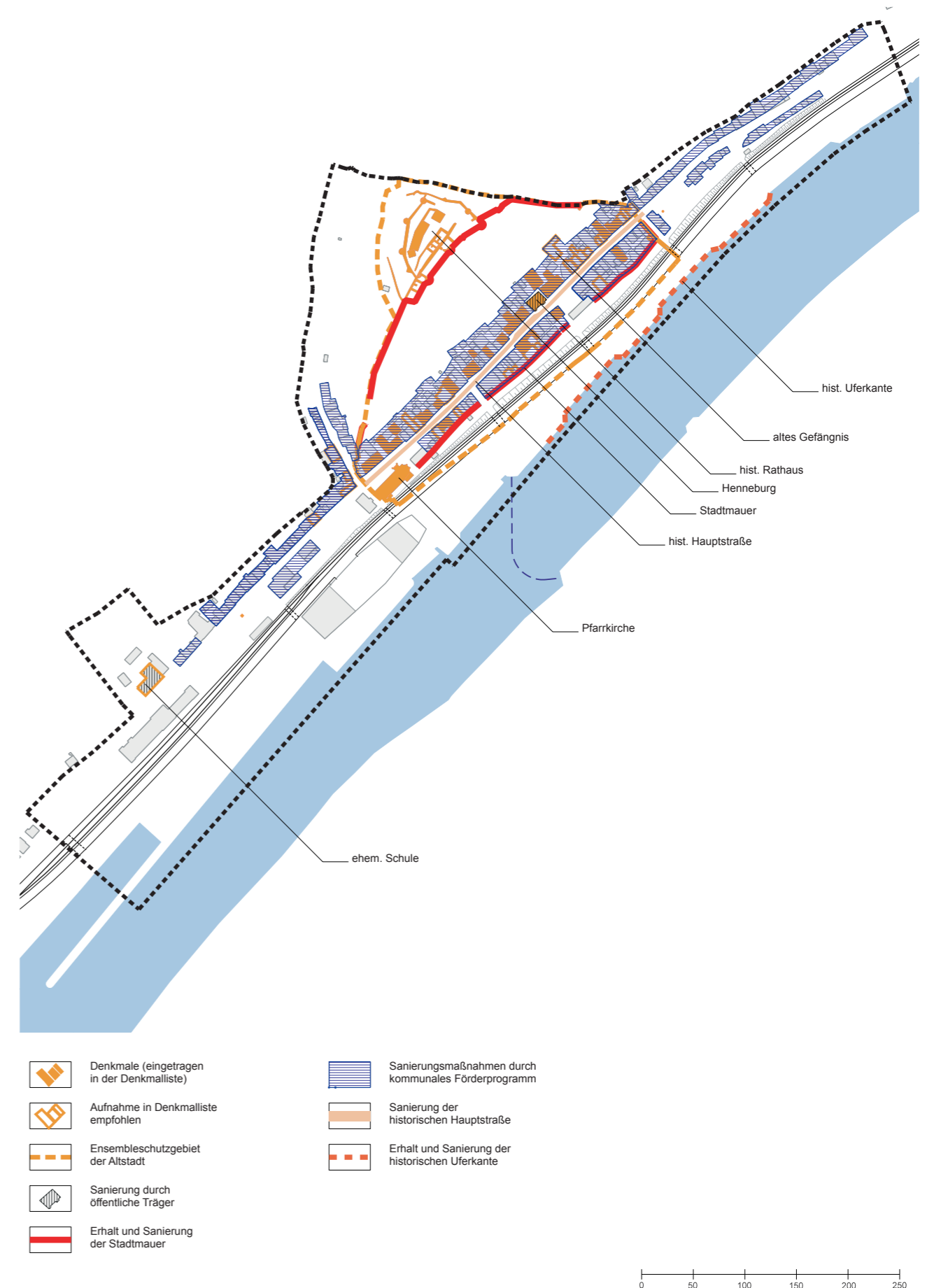
## 6.2 Konzept Städtebauliche Denkmalpflege

Die Denkmalliste für Stadtprozelten umfasst das Gebiet der Altstadt zusammen mit der Henneburg als Ensemble, sowie mehrere Einzeldenkmale.

Ziel ist die Erhaltung des bauhistorisch attraktiven Bestandes und der charakteristischen Siedlungsmorphologie. Eine Aufnahme von weiteren Gebäuden, auch solchen, die außerhalb der ehemaligen Stadtmauer liegen, ist zu prüfen. Die Henneburg als orts- und landschaftsbildendes Denkmal der Stadt soll in ihrer Signifikanz gestärkt werden und zudem besser an die Innenstadt angebunden werden.

Darüber hinaus soll eine vertiefende Untersuchung im Rahmen der Städtebaulichen Denkmalpflege vorgenommen werden. Mit der Erstellung eines „Städtebaulich-denkmalflegerischen Wertepfandes“ sollen die historischen Werte in Ergänzung zur bereits vorhandenen Denkmalliste dokumentiert werden.

Im Zentrum der Städtebaulichen Denkmalpflege steht die Bestimmung und Vermittlung von historischen Werten, sowie die Förderung des Umgangs mit diesen Qualitäten. Sie betrachtet im Besonderen die Freiräume und stadträumlichen Gegebenheiten in ihrer denkmalflegerischen und stadtbildprägenden Bedeutung. Die Studie erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege.



Konzeptplan Städtebauliche Denkmalpflege

6.3 Frei – und Grünflächenkonzept

Ziel des Konzeptes ist die Aufwertung und Hierarchisierung der öffentlichen Räume.

Die Hauptstraße soll innerhalb der historischen Stadttore nach Auslagerung des Durchgangsverkehrs als zentraler Stadtraum neu gestaltet werden. Empfohlen wird ein ebenengleicher Ausbau, der die Priorisierung des Fahrverkehrs aufhebt und sich gegenüber den Stadtzufahrten deutlich abhebt.

Dieser Effekt wäre durch eine geeignete Materialwahl und ein abgestimmtes Beleuchtungskonzept noch zu unterstützen. In den äußeren Bereichen sollte die Fahrbahn ebenfalls zugunsten der Gehwegbereiche reduziert werden.

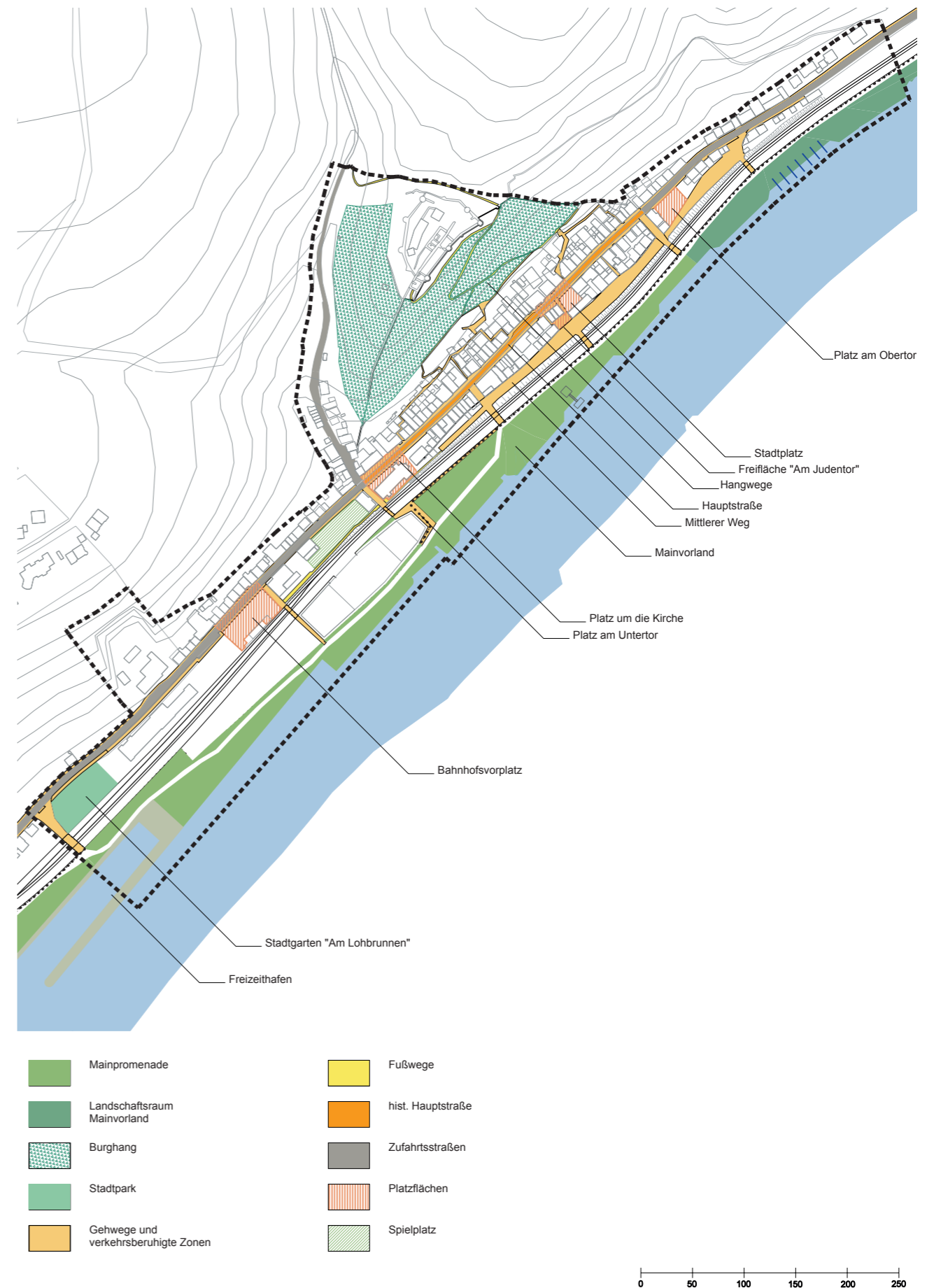
Der bandartige Straßenraum wird rhythmisiert durch platzartige Aufweitungen, die im Bezug zu hervorgehobenen Bauwerken oder Funktionsbereichen stehen und die Linearität des Straßenraums mildern.

Dies sind der Bahnhofsvorplatz, der Platz an der Kirche (Platz „Am Untertor“), der Rathausplatz und der Platz „Am Obertor“. Diese Platzflächen sollen entsprechend ihren Funktionsanforderungen differenziert gestaltet werden. Der „Mittlere Weg“ soll einen völlig anderen Charakter erhalten. Die Straße soll als verkehrsberuhigte Wohnstraße gestaltet werden. Die Parkierungsflächen sollen hier neu geordnet und mit Straßengrün gegliedert werden.

Am ehemaligen Judentor soll hinter der Stadtmauer ein kleiner Quartiersplatz zur Verbesserung des Wohnumfeldes entstehen.

Die schmalen Verbindungswege, die den schmalen Stadtgrundriss wie Adern queren und die Burg mit dem Mainvorland verbinden, bilden ein spezifisches Element der Stadt und sollen hinsichtlich ihrer Gestaltung aufgewertet werden.

Das Mainvorland soll als großzügiger, durchgängiger Grünraum erhalten bleiben.



Konzeptplan Frei- und Grünflächen

#### 6.4 Konzeptstudie Verkehr + Integration Hochwasserschutz

Das Konzept sieht eine „Neue Stadtmauer“ an der Mainvorlandseite vor, in die sowohl die Entlastungsstraße wie auch das Hochwasserschutzbauwerk integriert werden kann.

Die Straße soll in die Dammschüttung integriert werden, womit der Flächenverbrauch minimiert werden kann.

Der Eingriffsbereich beschränkt sich bei einer konstruktiven Breite der Böschung des Dammkörpers. Die Öffnungen zum Mainvorland sollen erhalten bleiben und durch Hochwassertore gesichert werden.

An den geplanten, möglichst kernstadtnahen Knotenpunkten erfolgt die Aufteilung in Kfz-Verkehre, die Ziel und Quelle in Stadtprozelten haben und ortsfremde Kfz-Verkehre, die zukünftig die Route über die Entlastungsstraße nutzen werden.

Verkehrlich gesehen sind damit die folgenden Ziele erreicht:

- Nachhaltige Verringerung der Verkehrsbelastung im Ortsbereich
- Für den Autofahrer leicht verständliche Verkehrsführung und gute Erreichbarkeit der Stadt
- Verlagerung ortsfremder Verkehre auf die Entlastungsstraße

Die Hauptstraße kann zugunsten der Fußgänger auf bis zu 4,10 Meter für den Begegnungsfall Pkw/Pkw begrenzt werden. Aufweitungen ermöglichen die Begegnungen von Pkw- und Busverkehr.

Das geringere Kfz-Verkehrsaufkommen und seine Zusammensetzung ermöglichen zahlreiche Varianten für die Gestaltung des Straßenraumes. Ziel ist es, die „sich selbst erklärende Straße“ zu realisieren.

Das Stellplatzangebot soll verbessert und attraktiver gestaltet werden. An den Rändern der Altstadt („Am Obertor“, am Bahnhof, an der Fähr- und an der Henneburg) sollen Stellplätze für Besucher der Altstadt und Anlieger entstehen.

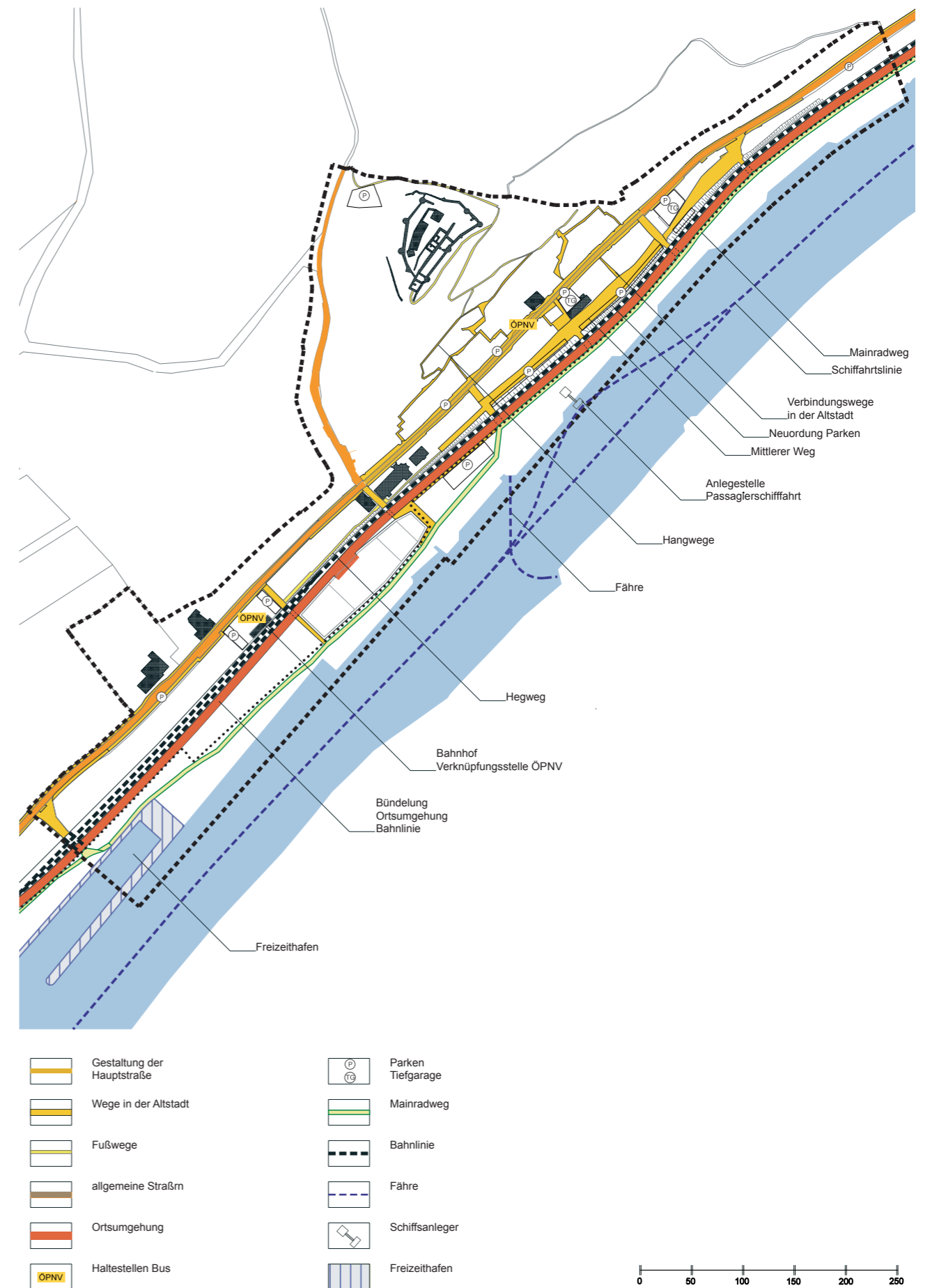
Der Kfz-Stellplatzbedarf für Kurzparker soll zu einem gewissen Anteil in der Hauptstraße abgedeckt werden. Deren Anlage soll bedarfsgerecht und räumlich eng begrenzt, z.B. vor Ladengeschäften erfolgen.

Der Mittlere Weg unterhalb des Rathauses bietet sich für die Einrichtung öffentlicher und privater Stellplätze an. Von dort ist es Bewohnern und Besuchern leicht möglich, das Mainufer und die Altstadt zu Fuß zu erreichen oder einen Stadtrundgang zu beginnen.

Im Vordergrund einer Neuordnung des Bahnhofsumfeldes steht die Schaffung eines Funktionsbereiches ÖPNV/SPNV und Information. Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ist durch die bauliche Infrastruktur zu fördern.

Anforderungen:

- Park & Ride
- Kiss & Ride
- Barrierefrei und behindertengerecht
- Wetterschutz in Wartebereichen
- Möblierung
- Information
- Versorgung mit Stadtinfo u.a.



6.5 Konzept Tourismus, Kultur, Freizeit

Mit dem Konzept soll das kulturelle und touristische Angebot in Stadtprozelten qualifiziert und ausgebaut werden.

Zu den Themen zählen die Stärkung der regionalen Identität und Kultur, sowie die Aktivitäten, die in Verbindung mit dem Main stehen. Zusammen mit der Attraktion der Henneburg und der historischen Altstadt bildet die reizvolle Lage am Fluss das touristische Potential der Stadt.

Der Schwerpunkt des Konzeptes liegt auf der Erweiterung des Angebots an Einrichtungen für den Fremdenverkehr und für die Tages- und Wochenenderholung. Mit der Ausweitung des touristischen Angebots soll zugleich eine Aufwertung der innerstädtischen Infrastruktur erfolgen. Dazu soll ein attraktives Wegenetz entstehen, welches die einzelnen Orte miteinander verbindet. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Anbindung der Henneburg an die Stadt und die Zugänge zum Main.

Der Bahnhof soll zusammen mit dem Vorplatz im besser an die Stadt angebunden werden und in seiner Funktion als Eingangstor der Stadt umgestaltet und aufgewertet werden. Das Angebot „bahn&bike“ bietet hierbei eine zusätzliche Möglichkeit der touristischen Erschließung.

Das Mainufer als eines der wichtigsten Erholungsgebiete soll aufgewertet werden. Dazu zählen die Neuordnung der Marina und die Schaffung eines erweiterten touristischen Angebots mit Fahrradstation, Bootsverleih und Sommergastronomie, das in die „Neue Stadtmauer“ integriert werden soll.

Im Bereich der Marina soll auch ein Café/Restaurant entstehen, das von der Lage am Mainradweg, dem Fähranleger, dem Bootstourismus und dem benachbarten Campingplatz profitiert. Für die touristische Erschließung vom Main aus ist zusätzlich zum vorhandenen Sportboothafen eine Anlegestelle für Fahrgastschiffe vorgesehen.

In der Altstadt sollen zusätzliche Angebote im Bereich der Gastronomie und Beherbergung geschaffen werden. Es bietet sich an, dafür u.a. das alte Gefängnis und das ehemalige Feuerwehrgerätehaus zu aktivieren.

Eine weitere Besonderheit in Stadtprozelten stellen die auf der Hangseite gelegenen historischen Keller dar, die teilweise über mehrere Geschosse verfügen. Diese eignen die sich gut für öffentliche und private Einrichtungen wie Kulturwerkstätten, Band-Proberäume und Cafés/Bars.

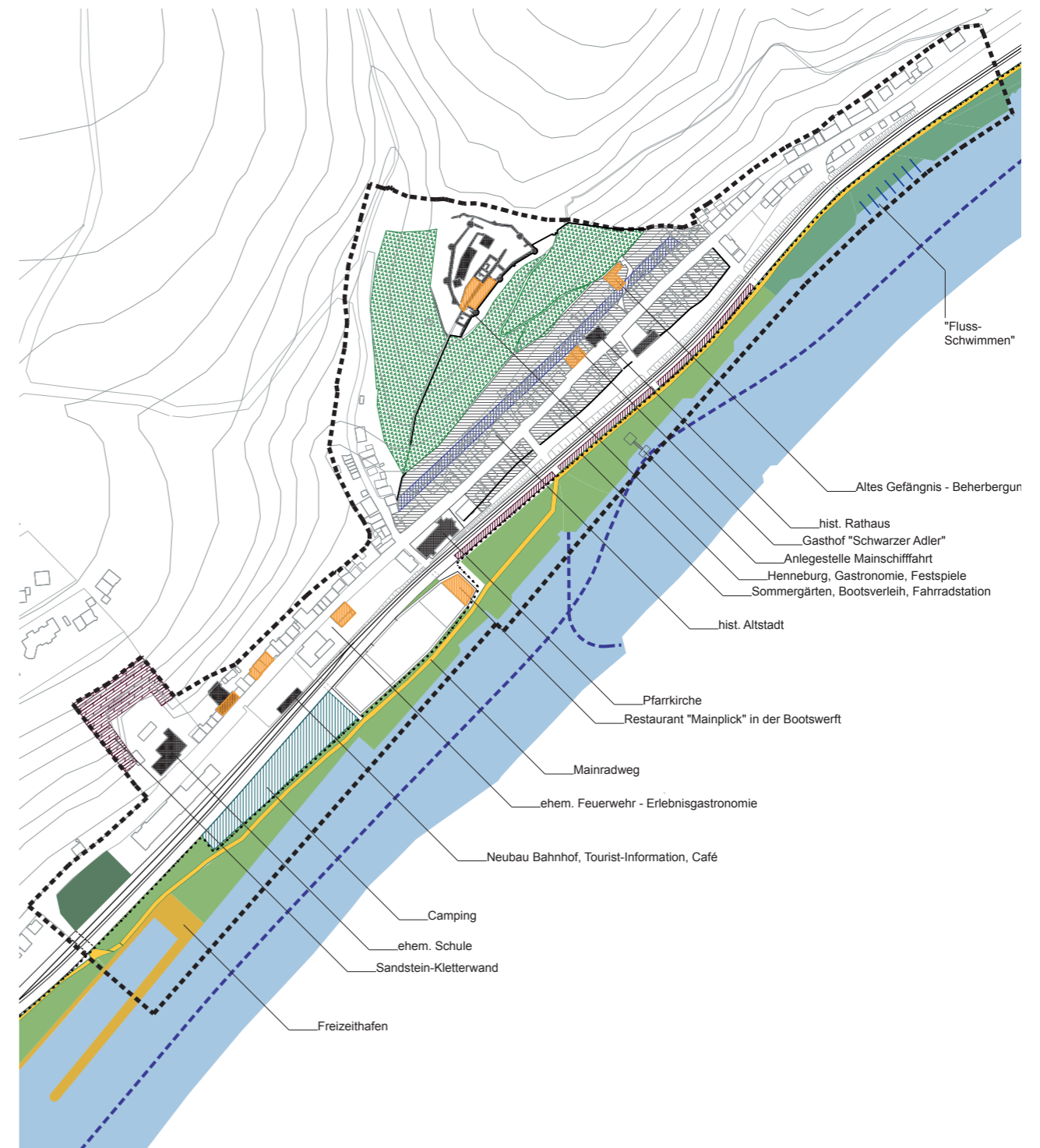
Mit dem ehemaligen Steinbruch bietet sich zusätzlich die Möglichkeit, das Thema „Buntsandstein“ als Kletterzentrum zu entwickeln.



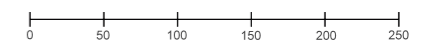
Logo Stadtprozelten



Logo Touristische Arbeitsgemeinschaft Churfranken e.V.



Konzeptplan Tourismus, Kultur und Freizeit



## 7. Handlungsempfehlungen

Auf Grundlage der Ergebnisse des SEK werden für die weitere Vorgehensweise und Beschlussfassung folgende Empfehlungen gemacht.

### 7.1 Beschlüsse

Der Stadtrat beschließt das Stadtentwicklungskonzept einschließlich des Maßnahmen- und Kostenplans als Leitlinie für die weitere Stadtentwicklung.

### 7.2 Beantragung zur Aufnahme in Förderprogramme

Der Stadtrat beschließt den Umfang und die Abgrenzung des im SEK vorgeschlagenen Gebiets für den Aufnahmeantrag in das Förderprogramm „Städtebauliche Denkmalpflege“.



Ratssaal

### 7.3 Impulsprojekte und weitere Vorbereitungen

Im Jahr 2010 sollen erste Impulsprojekte durchgeführt werden.

Als Impulsprojekte für das Jahr 2010 sind geplant:

- Neugestaltung des Platzes am Judentor  
Themenschwerpunkte:  
Aufwertung des Alten Ortskerns, kleinräumige Verbesserung des Wohnumfeldes
- Neugestaltung des Bahnhofumfeldes  
Themenschwerpunkte:  
Aufwertung des öffentlichen Raums, Verbesserung Parkierung, Verbesserung Vernetzung ÖPNV, Impuls Tourismus
- Sanierungskonzept Altes Rathaus  
Themenschwerpunkt: Impuls vorbildhafte Sanierung historischer Bausubstanz

Als weiterführende Vorbereitungen sind ab 2010 geplant:

- Gestaltsatzung  
Themenschwerpunkte: Erhalt des Ortsbildes, Anleitung und Hilfestellung für private Bauherren
- Kommunales Förderprogramm  
Themenschwerpunkte: Erhalt des Ortsbildes, Anregung privater Investitionen in den Erhalt der Bausubstanz.
- Städtebauliches Rahmenkonzept Altstadt + Stadtmodell  
Themenschwerpunkte: städtebauliche Integration HWS + Umgehungsstraße, Städtebauliche Neuordnungsmaßnahmen Altstadt kern, Entwicklungskonzept Fa. Hock

### 7.4 Weiterführung der Lenkungsgruppe

Es wird empfohlen, die Lenkungsgruppe des SEK für die weitere Begleitung des Verfahrens beizubehalten und in regelmäßigem Turnus einzuberufen.

Bildung von Arbeitsgruppen zu den Themen:

- Nachhaltige Energiekonzepte
- Wohnen in der Altstadt
- Initiative Wochenmarkt in der Altstadt
- Weitere Themen

### 7.5 Öffentlichkeitsarbeit

Weiterführung der Öffentlichkeitsarbeit durch

- Bürgerabende
- Information durch Flyer
- Presseinformation
- Homepage

### 7.6 Abstimmung mit Fachbehörden

Weiterführung der intensiven Abstimmung mit den Fachbehörden

- BfD  
Themenschwerpunkte:  
denkmalpflegerischer Werteplan  
Abstimmung zu Einzelvorhaben  
Entwicklung Ortsbild
- WWA  
Themenschwerpunkte:  
Hochwasserschutz  
Entwicklung Fa. Hock
- Straßenbauamt  
Themenschwerpunkt: Ortsumgehung
- WSA  
Themenschwerpunkte:  
Sanierung historische Uferkante Mainvorland und Hafen

## 8. Maßnahmen

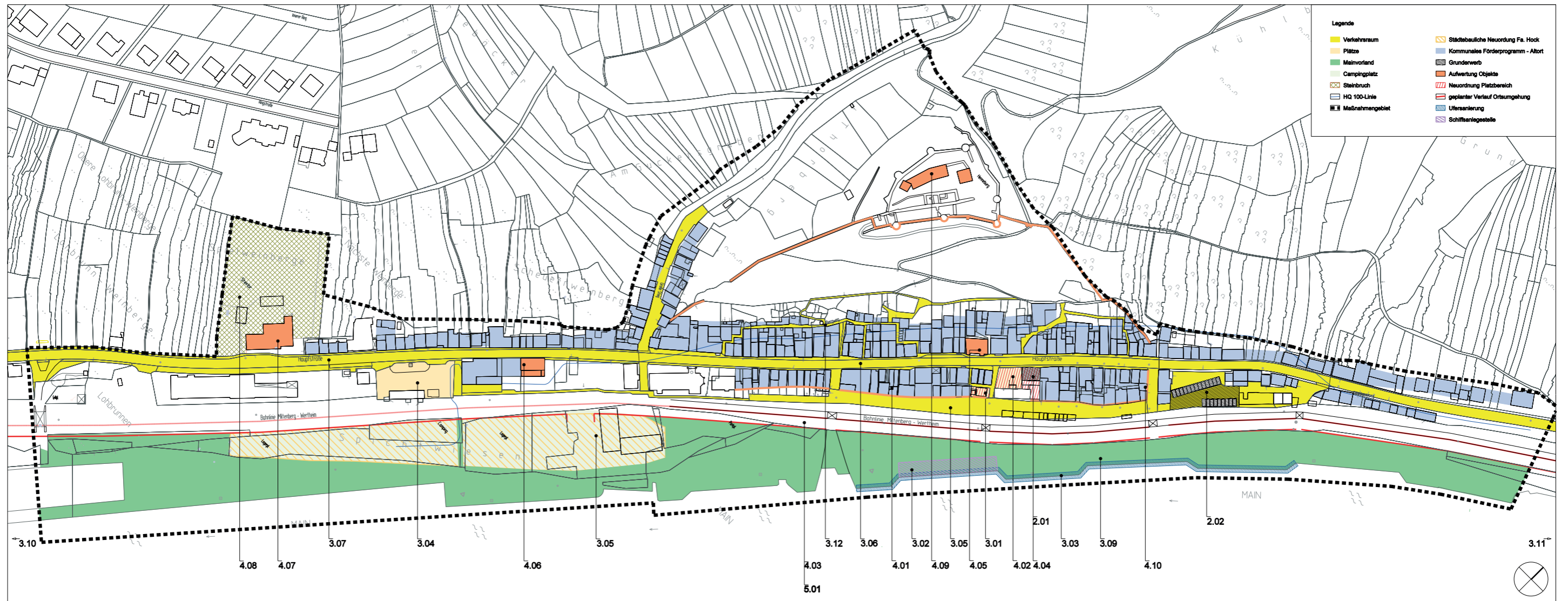
Die im Maßnahmenkatalog formulierten Projekte erstrecken sich über einen Zeitraum von 9 Jahren. Mit der Fokussierung auf einzelne Themen innerhalb der Stadt sollen Impulse für die Gesamtstadt ausgehen.

## 8.1 Maßnahmenkatalog

Projekt	Programm	ca. Kosten in Td. Euro	kurzfristig			mittelfristig			langfristig		
			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>1. VORBREITUNGEN</b>											
1.01.	Stadtentwicklungskonzept	StBauf	52								
1.02.	Verkehrs- und Erschließungskonzept	StBauf	11								
1.03.	Konzeptstudie nachhaltige Energiekonzeption	StBauf	5								
1.04.	Einzelhandelsentwicklungskonzept	StBauf	10								
1.05.	Städtebauliches Rahmenkonzept z.B. Ortsumgehung und HWS	StBauf	10								
1.06.	Modell Altstadt	StBauf	35								
1.07.	Satzung - Baufibel	StBauf	20								
1.08.	Städtebauliche Beratung	StBauf	20								
1.09.	Bestandsaufnahme Geländemodell	StBauf	20								
<b>2. GRUNDERWERB</b>											
2.01.	Umnutzung ehem. Sparkassengebäude zum Dienstleistungsgebäude mit TG		150								
2.02.	Parkplätze Mittlerer Weg		70								
<b>3. ORDNUNGSMASSNAHMEN</b>											
3.01.	Freifläche "Am Judentor" und Teilstück Stadtmauer	StBauf	170								
3.02.	Anlegestelle, Abstimmung mit WSA	WF	100								
3.03.	Sanierung historische Uferkante städtebaulicher Mehraufwand	StBauf	350								
3.04.	Neugestaltung Bahnhofsbereich	StBauf/GVGF	0								
3.05.	Städtebauliche Neuordnung Firma Hock	StBauf	250								
3.06.	Verkehrsraum Hauptstraße mit Verbindungsstraßen BA 1	StBauf	1.000								
3.07.	Verkehrsraum Hauptstraße mit Verbindungsstraßen BA 2	StBauf	1.100								
3.08.	Verkehrsraum Mittlerer Weg	StBauf	600								
3.09.	Mainvorland - Neugestaltung	StBauf	700								
3.10.	Stadteingang Südwest	StBauf	150								
3.11.	Stadteingang Nordost	StBauf	150								
3.12.	Sanierung und Ausbau der Wege am Hang	StBauf	100								
<b>4. BAUMASSNAHMEN</b>											
4.01.	Kommunales Förderprogramm	StBauf	125								
4.02.	Umgestaltung des Stadtplatzes vor der Verwaltungsgemeinschaft mit TG	StBauf	733								
4.03.	Städtebaulicher Mehraufwand Ortsumgehung + HWS	StBauf	1.000								
4.04.	Umnutzung ehem. Sparkassengebäude zum Dienstleistungsgebäude mit TG	StBauf	1.500								
4.05.	Sanierung des alten Rathauses	StBauf	930								
4.06.	Umnutzung und Sanierung Feuerwehrgerätehaus	StBauf	320								
4.07.	Alte Schule - Sanierung und Umnutzung	StBauf	1.390								
4.08.	Steinbruch - "Buntsandstein - Erlebnis für alle Sinne"	Leader									
4.09.	Henneburg	nn									
4.10.	Sanierung Stadtmauer	StBauf									

Katalog der Einzelmaßnahmen

8. Maßnahmenplan



Maßnahmenplan

1 VORBREITUNGEN
1.01. Stadtentwicklungskonzept
1.02. Verkehrs- und Erschließungskonzept
1.03. Konzeptstudie nachhaltige Energiekonzeption
1.04. Einzelhandelsentwicklungskonzept
1.05. Städtebauliches Rahmenkonzept z.B. Ortsumgehung und HWS
1.06. Modell Altstadt
1.07. Satzung - Baufibel
1.08. Städtebauliche Beratung
1.09. Bestandsaufnahme Geländemodell

2. GRUNDERWERB
2.01. Umnutzung ehem. Sparkassengebäude zum Dienstleistungsgebäude mit TG
2.02. Parkplätze Mittlerer Weg

3. ORDNUNGSMASSNAHMEN
3.01. Freifläche "Am Judentor" und Teilstück Stadtmauer
3.02. Anlegestelle, Abstimmung mit WSA
3.03. Sanierung historische Uferkante städtebaulicher Mehraufwand
3.04. Neugestaltung Bahnhofsbereich
3.05. Städtebauliche Neuordnung Firma Hock
3.06. Verkehrsraum Hauptstraße mit Verbindungsstraßen BA 1
3.07. Verkehrsraum Hauptstraße mit Verbindungsstraßen BA 2
3.08. Verkehrsraum Mittlerer Weg
3.09. Mainvorland - Neugestaltung
3.10. Stadteingang Südwest
3.11. Stadteingang Nordost
3.12. Sanierung und Ausbau der Wege am Hang

4. BAUMASSNAHMEN
4.01. Kommunales Förderprogramm
4.02. Umgestaltung des Stadtplatzes vor der Verwaltungsgemeinschaft mit TG
4.03. Städtebaulicher Mehraufwand Ortsumgehung + HWS
4.04. Umnutzung ehem. Sparkassengebäude zum Dienstleistungsgebäude mit TG
4.05. Sanierung des alten Rathauses
4.06. Umnutzung und Sanierung Feuerwehrgerätehaus
4.07. Alte Schule - Sanierung und Umnutzung
4.08. Steinbruch - "Buntsandstein - Erlebnis für alle Sinne"
4.09. Henneburg
4.10. Sanierung Stadtmauer

Projekte



**9. Projekte**

Maßnahme 2.02	Parkplätze Mittlerer Weg	P - 1
Maßnahme 3.01	Freifläche "Am Judentor" und Teilstück Stadtmauer	P - 3
Maßnahme 3.02	Mainvorland - Anlegestelle	P - 5
Maßnahme 3.03	Mainvorland - Sanierung der Historischen Uferkante	P - 7
Maßnahme 3.04	Neugestaltung Bahnhofsbereich	P - 9
Maßnahme 3.05	Städtebauliche Neuordnung Fa. Hock	P - 11
Maßnahme 3.06	Verkehrsraum Hauptstraße mit Verbindungsstraßen BA 1	P - 13
Maßnahme 3.07	Verkehrsraum Hauptstraße BA 2	P - 15
Maßnahme 3.08	Verkehrsraum Mittlerer Weg	P - 17
Maßnahme 3.09	Mainvorland – Neugestaltung	P - 19
Maßnahme 3.10	Stadteingang Südwest	P - 21
Maßnahme 3.11	Stadteingang Nordost	P - 23
Maßnahme 3.12	Sanierung und Ausbau der Wege am Hang	P - 25
Maßnahme 4.01	Kommunales Förderprogramm	P - 27
Maßnahme 4.02	Umgestaltung des Platzes vor der Verwaltungsgemeinschaft mit TG	P - 29
Maßnahme 2.01   4.04	Ehemaliges Sparkassengebäude	P - 31
Maßnahme 4.03   5.01	Ortsumgehung und Hochwasserschutz	P - 33
Maßnahme 4.05	Sanierung des alten Rathauses	P - 35
Maßnahme 4.06	Umnutzung und Sanierung des Feuerwehrgebäudes	P - 37
Maßnahme 4.07	Alte Schule – Sanierung und Umnutzung	P - 39
Maßnahme 4.08	Steinbruch – Ausbau zum Kletterzentrum	P - 41
Maßnahme 4.09	Henneburg	P - 43
Maßnahme 4.10	Sanierung Stadtmauer	P - 45

**Maßnahme 2.02      Parkplätze Mittlerer Weg**


Die Parkplätze am Mittleren Weg soll neu geordnet werden. Die Stellplätze sollen sich zum Bahndamm hin orientieren und von Bäumen gegliedert werden.

Kosten: ca. 70.000 EUR

Förderung: -

Realisierung: 2014



**Maßnahme 3.01      Freifläche "Am Judentor" und Teilstück Stadtmauer**


Das Grundstück am „Am Judentor“ soll freigestellt werden und zur öffentlichen Freifläche umgestaltet werden. Das erhalten gebliebene Stadtmauerfragment soll saniert werden.

Kosten:      ca. 170.000 EUR  
 Förderung: StBauF  
 Realisierung: 2010



**Maßnahme 3.02      Mainvorland - Anlegestelle**

Mit der Errichtung einer Schiffsanlegestelle in der Nähe der Marina soll Stadtprozelten an die Mainschiffahrtlinie angebunden werden, um ein zusätzliches touristisches Angebot zu schaffen.

Kosten: ca. 100.000 EUR  
Förderung: Wirtschaftsförderung  
Realisierung:



**Maßnahme 3.03**      **Mainvorland - Sanierung der Historischen Uferkante**

Die historische Uferkante, bestehend aus Sandsteinquadern, soll gesichert und saniert werden.

Kosten:      ca. 350.000 EUR  
Förderung:    StBauF  
Realisierung: 2010 - 2011



**Maßnahme 3.04 Neugestaltung Bahnhofsbereich**


Der Bahnhofsbereich mit Bahnhofsgebäude und Vorplatz soll attraktiver gestaltet und gestalterisch aufgewertet werden.

Kosten:

Förderung: StBauF / GVFG

Realisierung: 2010



**Maßnahme 3.05 Städtebauliche Neuordnung Fa. Hock**


In Verbindung mit dem Bau der Umgehungsstraße soll der Bootsbetrieb Hock neu gestaltet und aufgewertet werden. Durch zusätzliche Gastronomie soll das Angebot der Marina erweitert werden.

Kosten: ca. 250.000 EUR  
 Förderung: StBauF  
 Realisierung:



**Maßnahme 3.06 Verkehrsraum Hauptstraße mit Verbindungsstraßen BA 1**

Die Hauptstraße soll zugunsten der Fußwege in der Breite begrenzt werden. Zusammen mit den Verbindungswegen soll der Straßenraum gestalterisch aufgewertet werden.

Kosten: ca. 1.000.000 EUR  
Förderung: StBauF  
Realisierung: 2015 - 2016





**Maßnahme 3.07 Verkehrsraum Hauptstraße BA 2**


In Ergänzung zum BA 1 soll die Straßenbreite verringert werden und die gestalterische Aufwertung der Hauptstraße fortgeführt werden.

Kosten: ca. 1.100.000 EUR  
 Förderung: StBauF  
 Realisierung: 2017 - 2018



**Maßnahme 3.08 Verkehrsraum Mittlerer Weg**


Der Mittlere Weg soll in seiner Funktion als Aufenthaltsraum gestalterisch aufgewertet werden. Über einen Fußweg soll der Mittlere Weg an die Kirche und weiterführend an den Bahnhof angebunden werden.

Kosten: ca. 600.000 EUR  
 Förderung: StBauF  
 Realisierung: 2015



**Maßnahme 3.09 Mainvorland – Neugestaltung**


Das Mainvorland soll als Landschaftsraum mit seinem Baumbestand als wichtiges Erholungsgebiet für die Altstadt erhalten und weiter verbessert werden. Der Landschaftsraum am Main soll dabei in Bereiche unterschiedlicher Charakteristik untergliedert werden.

Kosten: ca. 700.000 EUR

Förderung: StBauF

Realisierung: 2015



**Maßnahme 3.10      Stadteingang Südwest**


Der Stadteingang soll aufgewertet werden. Die Grenze der Stadt soll städtebaulich und verkehrstechnisch verdeutlicht werden.  
Die Möglichkeiten stadtnaher Stellplätze soll geprüft werden.

Kosten: ca. 150.000 EUR

Förderung: StBauF

Realisierung:



**Maßnahme 3.11      Stadteingang Nordost**

Der Stadteingang soll aufgewertet werden. Die Grenze der Stadt soll städtebaulich und verkehrstechnisch verdeutlicht werden. Die Möglichkeiten stadtnaher Stellplätze soll geprüft werden.

Kosten: ca. 150.000 EUR

Förderung: StBauF

Realisierung:



**Maßnahme 3.12 Sanierung und Ausbau der Wege am Hang**

Die Wege am Hang sollen hinsichtlich des Oberflächenbelags und der Beleuchtung attraktiver gestaltet, die Begehbarkeit verbessert werden.

Kosten: ca. 100.000 EUR

Förderung: StBauF

Realisierung:



**Maßnahme 4.01      Kommunales Förderprogramm**


Die private Investitionsneigung in Bestand erhaltende Maßnahmen soll gefördert und qualitativ betreut werden.

Kosten: ca. 125.000 EUR  
 Förderung: StBauF  
 Realisierung: 2010 - 2018



**Maßnahme 4.02 Umgestaltung des Platzes vor der Verwaltungsgemeinschaft mit Tiefgarage**

Der Bereich um das Gebäude der Verwaltungsgemeinschaft und das Sparkassengebäude soll neu gestaltet werden. Unter dem Platz soll eine Tiefgarage entstehen.

Kosten: ca. 733.000 EUR  
Förderung: StBauF  
Realisierung: 2011 - 2012





## Maßnahme 2.01 | 4.04 Ehemaliges Sparkassengebäudes



Das am Stadtplatz gelegene ehemalige Sparkassengebäude soll zum Dienstleistungsgebäude umgenutzt werden. Das Gebäude soll an die Tiefgarage unter dem Platz angebunden werden.

Kosten: insg. ca. 1.650.000 EUR  
 Förderung: StBauF  
 Realisierung: 2011

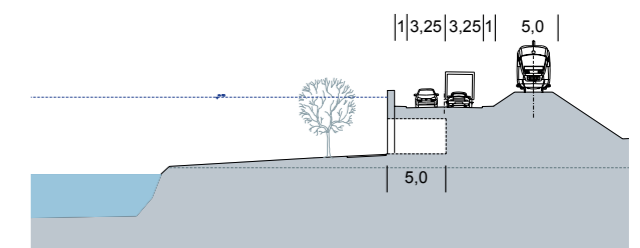


## Maßnahme 4.03 | 5.01 Ortsumgehung und Hochwasserschutz



Für die Ortsumgehung und den Hochwasserschutz soll in einem interdisziplinären Prozess ein Konzept entwickelt werden, das über die technische Lösung hinaus neue städtebauliche Entwicklungschancen eröffnet.

Kosten: ca. 1.000.000 EUR  
 Förderung: StBauF  
 Realisierung: 2013 - 2014



**Maßnahme 4.05 Sanierung des alten Rathauses**


Das Alte Rathaus soll als eines der herausragenden Baudenkmäler saniert werden.

Kosten: ca. 930.000 EUR  
 Förderung: StBauF  
 Realisierung: 2010 - 2013



**Maßnahme 4.06 Umnutzung und Sanierung des Feuerwehrgebäudes**


Das alte Feuerwehrhaus soll als Markthalle oder für eine gastronomische Nutzung reaktiviert werden.

Kosten: ca. 320.000 EUR  
 Förderung: StBauF  
 Realisierung:



**Maßnahme 4.07      Alte Schule – Sanierung und Umnutzung**


Die alte Schule soll als Vereins- und Kulturhaus ausgebaut und saniert werden.

Kosten: ca. 1.390.000 EUR  
 Förderung: StBauF  
 Realisierung:



**Maßnahme 4.08 Steinbruch – Ausbau zum Kletterzentrum**

Der Steinbruch soll als touristische Attraktion zum Kletterzentrum ausgebaut werden.

Kosten:

Förderung: Leader

Realisierung:



## Maßnahme 4.09 Henneburg



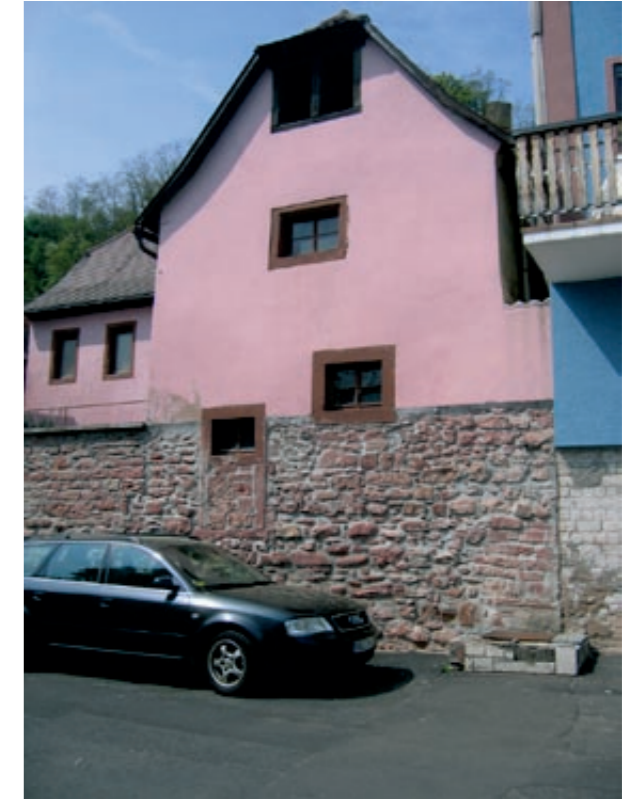
Die Burg soll als Wahrzeichen der Stadt und touristischer Anziehungspunkt attraktiver gestaltet werden. Zu diesem Zweck soll die Burg mittels Beleuchtung illuminiert werden. Zusätzlich sollen die Wege zur Burg verbessert und die dort ansässige Gastronomie ausgebaut werden.

Kosten:

Förderung: nn

Realisierung:



**Maßnahme 4.10 Sanierung Stadtmauer**


Die erhalten gebliebenen Teile der Stadtmauer sollen saniert und wieder freigelegt werden, um die Kontur der Altstadt zu stärken.

Kosten:

Förderung: StBauF

Realisierung:





**Verzeichnis**

**Verzeichnis****Verzeichnis der durch die Stadt Stadtprozelten übergebenen Unterlagen:**

- Präsentation Hochwasserschutz des WWA Aschaffenburg, Juni 2005
  - Digitale Flurkarte Stadtprozelten, 09.02.2009
  - Ortsumfahrung Faulbach, Vorentwurfsplanung
  - Digitale Ortskarte (DOK)
  - Katasterplan
  - Denkmalliste (Baudenkmäler) für den Landkreis Miltenberg 04.02.2003
  - Planung OU Stadtprozelten, Staatsbauamt Aschaffenburg
  - Leerstandsuntersuchung August 2009
  - Städtebefragung im Auftrag des Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung im Rahmen des Forschungsvorhabens „Feststellung des Handlungsbedarfs im städtebaulichen Denkmalschutz in den alten und neuen Ländern“, 2006
  - Instandsetzungsumfang der Uferböschung zwischen Main-km 144,675 und Main.km 145,075 rechtes Ufer, WWA Aschaffenburg, 16.6.2005
  - Instandsetzung der Main-Uferböschung; Vorschlag zur Anlage eines Flachwassrufers in einem Bereich mit stärkeren Schäden, 17.4.2007
  - Instandsetzungsumfang der Uferböschung im Bereich der Stadt Stadtprozelten und evtl Herstellen eines Flachuferbereiches bei Main-km 144,8, WWA Aschaffenburg, 8.5.2005
  - Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan Stadtprozelten, Lkrs. Miltenberg 8.6.1988
  - Satzung über eine Veränderungssperre für den Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfes „Mitteltor“ der Stadt Stadtprozelten
  - Ersatzneubau der Brücken „Am Lohbrunnen“ und „An der Fähre“ Brückenablauf und Leitungsbestand, 23.10.2009
  - Bewerbungskonzept zur Landesgartenschau 2016 „Maingartenschau Miltenberg“ 16.01.2009
  - Digitale Geländeaufnahme im Bereich des Bahndamms in Stadtprozelten, WWA Aschaffenburg
  - Präsentation zur Bürgerversammlung am 05.03.2009 in Stadtprozelten, Bgmn.Claudia Kappes
- Kartenmaterial:
- Fotopapiergrundkarte aus 1844
  - Aktenheftung Wegüberweisung Überschwemmungsgebiet, 1912
  - Aktenheftung Übereinkommen Lokalbahn, 1913
  - Kartenkopie vom Vermessungsamt, 1908 (2-fach)
  - Kartenkopie vom Vermessungsamt, 1980

**Literatur**

- Tremel, Erhard: Chronik der Stadt Stadtprozelten, einem Städtchen des Deutschen Ritterordens, Selbstverlag, Stadtprozelten 1992. (Chronik 1992)
- Weiß, Josef: Stadtprozelten 1355 - 2005 : herausgegeben im 650. Jahr der Stadternennung (Hrsg.: Stadt Stadtprozelten), Stadtprozelten 2005 (Stadtprozelten 2005)

**Webseiten**

- <http://www.geodaten.bayern.de/BayernViewer/index.cgi>
- <http://www.stadtprozelten.de>
- [http://www.wwa-ab.bayern.de/projekte\\_und\\_programme/hws\\_stadtproz/index.htm](http://www.wwa-ab.bayern.de/projekte_und_programme/hws_stadtproz/index.htm)

**Abbildungen**

- Seite 13, oben:  
Luftbild „Stadtprozelten“, Sommerflug 2009, Main-Echo, Aschaffenburg
- Seite 13, unten:  
Grundlage: [www.geodaten.bayern.de/BayernViewer/index.cgi](http://www.geodaten.bayern.de/BayernViewer/index.cgi)
- Seite 15, oben:  
Stadtprozelten 2005, S.14
- Seite 15, unten:  
Verwaltungsgemeinschaft Stadtprozelten

Seite 16:  
Stadtprozelten 2005, S.57

Seite 17:  
Vermessungsamt Klingenberg

Seite 18:  
Stadtprozelten 2005, S.53

Seite 21, li. oben:  
Verwaltungsgemeinschaft Stadtprozelten

Seite 21 rechts:  
Vermessungsamt Klingenberg

Seite 26:  
[www.regierung.unterfranken.bayern.de/raumstruktur](http://www.regierung.unterfranken.bayern.de/raumstruktur)

Seite 56, oben:  
[www.stadtprozelten.de](http://www.stadtprozelten.de)

Seite 56, unten:  
[www.churfranken.de](http://www.churfranken.de)

Seite P - 33, links:  
[www.wwa-ab.bayern.de/projekte\\_und\\_programme/hws\\_stadtproz/pic/hws\\_stadtproz\\_hochwasser\\_gr.jpg](http://www.wwa-ab.bayern.de/projekte_und_programme/hws_stadtproz/pic/hws_stadtproz_hochwasser_gr.jpg)

Seite P - 43, links:  
Postkarte o. J.

alle anderen Abbildungen:  
Harald Neu

