

Stadt Stadtprozelten

Städtebaulich - technisches Gestaltungskonzept
für den Hochwasserschutz und die Bauten der Ortsumgebung ST 2315

Anlage 20.1

Zusammenfassender Bericht
Juni 2020



Impressum

Stadt Stadtprozelten

Hauptstraße 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. 06151-39699-55
Fax 06151-39699-57
office@neu-architekt.de
www.neu-architekt.de

Bearbeitung

Christian Heinisch, Dipl.-Ing. Architekt M.A.

Mitarbeit

Olena Shtreis, B.A.
Remitular Batuer, B.Sc.

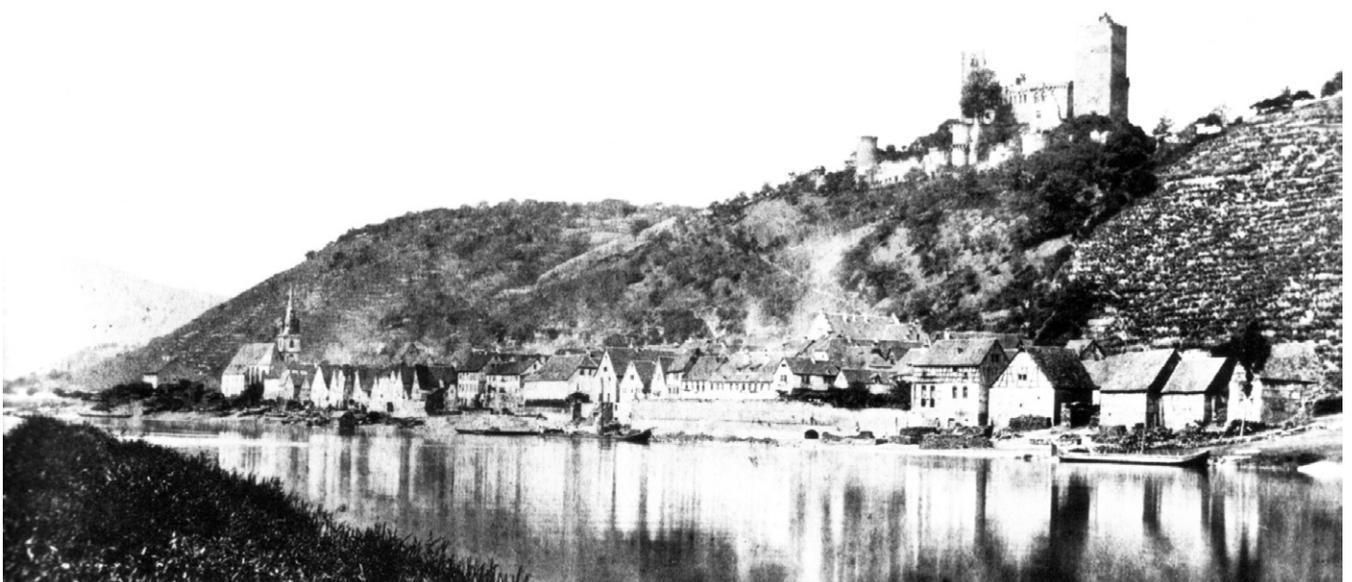
Anlage 20.1 zum Feststellungsentwurf
Darmstadt / Stadtprozelten, August 2014
Aktualisiert im Juni 2020, Stand 11.08.2020



Stütze Eingang Altes Rathaus
mit Hochwassermarken

Inhalt

1	Ausgangslage und städtebauliche Zielsetzungen	3
2	Vorgehensweise	10
3	Städtebauliches Gesamtkonzept – die Grenze von Stadt und Fluss	11
4	Konstruktion, Nutzung und Gestaltung	14
4.1	Stützwand	14
4.2	Mainarkaden	15
4.3	Durchgänge und Tore	16
4.4	Mainvorland und Radweg	17
5	Fazit	18



Stadtansicht um 1850

01 Ausgangslage und städtebauliche Zielsetzungen

Ausgangslage

In einzigartiger Ausprägung haben sich in der Stadt Stadtprozelten Struktur und Substanz schützenswerter Bauten und Freiflächen erhalten. Die lineare, aus der Topografie entstandene Siedlungsform macht den besonderen Reiz der Stadt aus, schränkt aber auch ihre räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten ein.

Die hohe Bebauungsdichte, mangelhafte Belichtung und Belüftung, das Fehlen wohnungsnaher Freiflächen sowie die Belastungen durch Verkehr und Hochwasser stellen die essentiellen Problemstellungen dar.

Im Zuge des Ausbaus der Bahnlinie zwischen Miltenberg und Wertheim im frühen 19. Jahrhundert wurde aus Hochwasserschutzgründen ein Bahndamm zwischen Stadt und Main errichtet.

Der vor der Stadt gelegene Bahndamm veränderte das Stadtbild entscheidend. Der Zugang zum Main erfolgt mittels Durchlässen im Damm. Zwischen Altstadt und Bahndamm entstand der sog. Mittlere Weg.



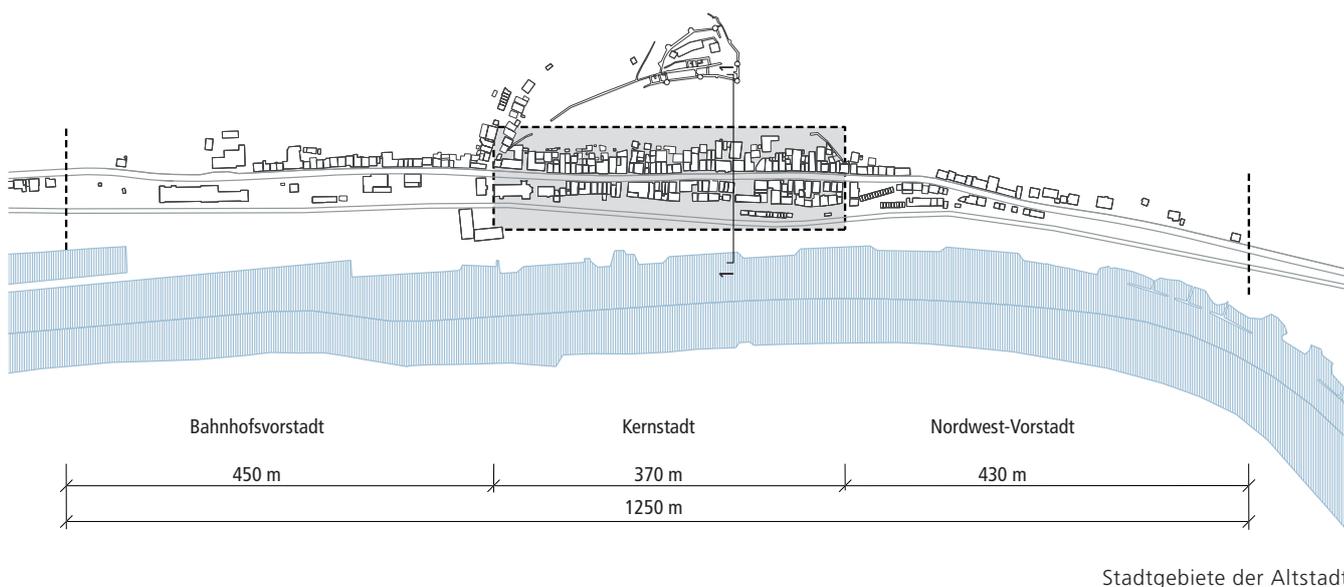
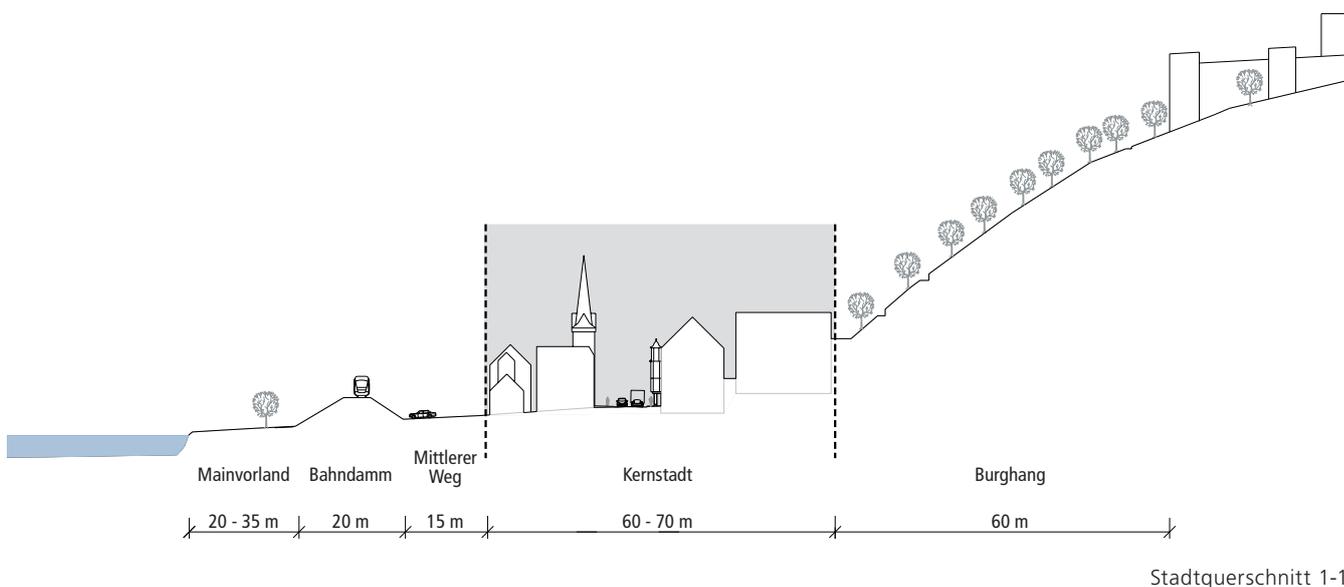
Wertvoller Gebäudebestand entlang der Hauptstraße



Mainvorland mit Radweg



Luftbild Stadtprozelten Sommer 2009



Mittlerer Weg, links der Bahndamm, Blickrichtung Südwest



Durchfahrt Bahndamm, Bereich Fähre, Blickrichtung Hauptstraße

Vorbereitende Planungen

Im Jahr 2009 war ein Stadtentwicklungskonzept (SEK) für die Stadt Stadtprozelten erarbeitet worden. 2010 erfolgte die Aufnahme als Pilotprojekt in das Programm „Städtebauliche Denkmalpflege“.

Von Anbeginn der Untersuchungen war ersichtlich, dass ein wirksamer Hochwasserschutz und die Entlastung der Altstadt vom Durchgangsverkehr wesentliche Voraussetzungen für eine nachhaltig positive Entwicklung sein würden. Die Bearbeitung wurde deshalb stark interdisziplinär unter intensiver Beteiligung der Fachbehörden und Hinzuziehung von Sonderfachleuten ausgerichtet.

Begleitend zum SEK wurde unter anderem ein Verkehrsentwicklungskonzept entwickelt in welchem grundsätzliche Möglichkeiten der Verkehrsentslastung der Altstadt untersucht wurden.

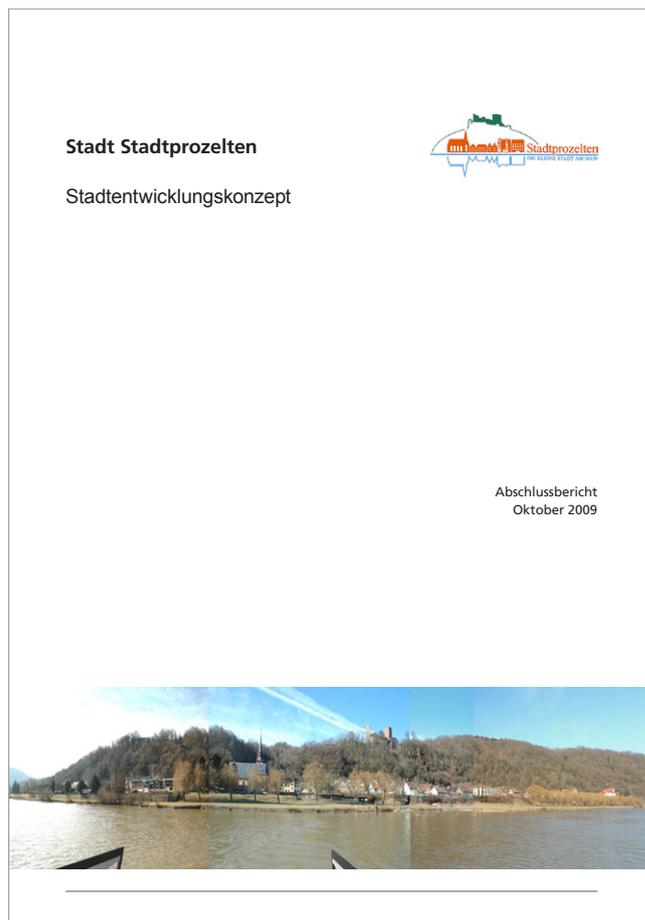
In einem darauf basierenden Rahmenkonzept wurde untersucht, wie der öffentliche Raum in der Altstadt im Zuge der Herausnahme des Durchgangsverkehrs qualitativ aufgewertet werden kann und wie die Maßnahmen mit den städtebaulichen Zielen in Einklang gebracht werden können.

In diesem Zusammenhang wurden auch die städtebauliche Einordnung des Hochwasserschutzes und der Ortsumgehung mit betrachtet.

Städtebauliche Zielsetzungen

Städtebauliches Leitziel ist es, die Altstadt innerhalb der historischen Stadtbefestigungen als Zentrum der Gesamtstadt zu stärken und die erforderlichen planerischen Voraussetzungen für eine Wiederbelebung der Altstadt und deren Fortbestand zu schaffen.

Die auf den folgenden beiden Seiten, im Stadtentwicklungskonzept formulierten Ziele, stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit den Projekten Ortsumgehung und Hochwasserschutz (*Auszug aus dem SEK*).



Stadtentwicklungskonzept, Deckblatt Abschlussbericht

Stadtentwicklungskonzept (SEK)	2009
Wirtschaftsgeograph. Untersuchungen	2009
Vertiefte Städtebaulich-Denkmalpflegerische Untersuchung (SDU)	2010
Verkehrs- u. Erschließungskonzept (VEK)	2010
Nachhaltiges Energiekonzept (NEK)	2010
Gestaltungssatzung für die Altstadt	2011
Baufibel für die Altstadt	2012
Rahmenkonzept Öffentlicher Raum	2012

Chronik der vorbereitenden Untersuchungen und Planungen

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 Haupteinschließung 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.

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.



Hochwasserereignis, Hauptstraße Stadtprozelten



Durchgangsverkehr, Hauptstraße Stadtprozelten

churfranken
Mainland Miltenberg

Logo Touristische Arbeitsgemeinschaft Churfranken e.V.

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.



Maintal, Blick von der Henneburg



Mainvorland und Fähre



Mainvorland und Stadtsilhouette, Blick von der Mainfähre

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.



Marina



Campingplatz



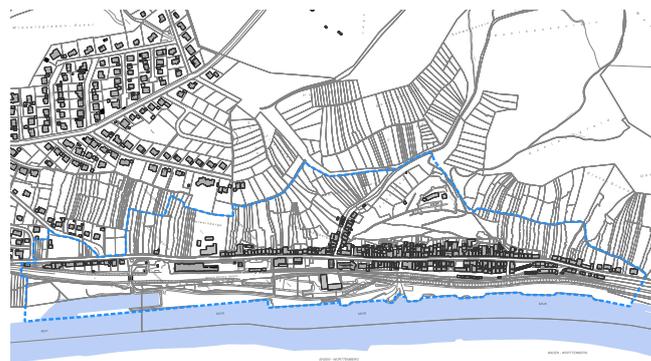
Mainvorland und Bootsbaubetrieb

Städtebauliches Rahmenkonzept

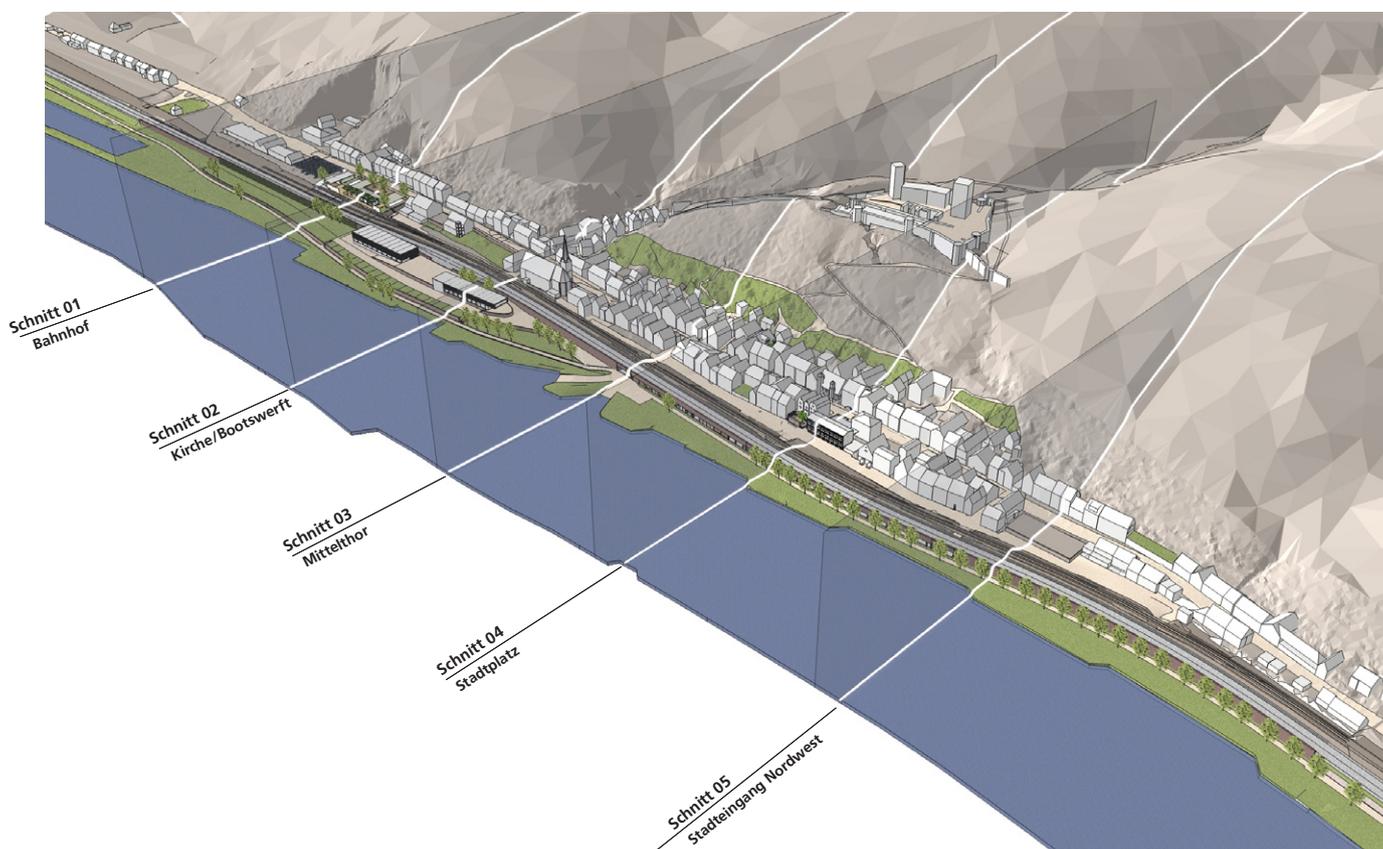
Auf Grundlage der städtebaulichen Voruntersuchungen und des Stadtentwicklungskonzeptes wurde ein städtebaulicher Rahmenplan erstellt, in welchem die Grundzüge des Konzeptes zur Ortsumgebung und des Hochwasserschutzes bereits integriert wurden.

Der Bereich der historischen Altstadt wurde zwischenzeitlich als Satzungsgebiet „Altstadt“ förmlich festgelegt.

Das städtebauliche Rahmenkonzept bildete die Vorgabe für die im Jahr 2011 begonnenen Planungen des Ingenieurbüros Schlegel für den Bereich der Altstadt.



Sanierungsgebiet Altstadt, Geltungsbereich



Visualisierung Übersicht Stadtschnitte. Die fünf Trittsteine – wesentliche Gliederungselemente im stadträumlichen Gefüge

02 Vorgehensweise

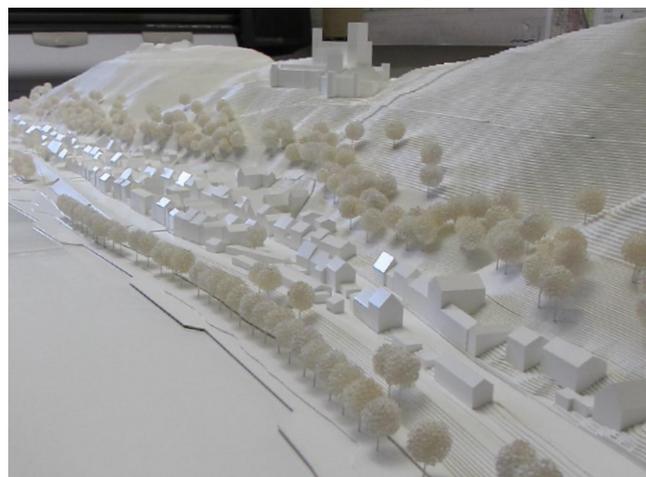
Die städtebaulichen Planungen wurden als iterativer Prozess fortlaufend mit den Fachbehörden und den von der Planung Betroffenen abgestimmt.

Hauptbeteiligte waren die Regierung von Unterfranken, das Straßenbauamt Aschaffenburg, das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg und als wesentlich von der Planung Betroffene die Firma Hock. In Informationsveranstaltungen wurden die Bürger umfassend über die städtebaulichen Ziele und Konzepte informiert.

Wichtige Hilfsmittel waren physische und digitale Modelle mit welchen in einem frühen Stadium die Auswirkungen der Konzepte anschaulich vermittelt werden konnten.

Für Einzelaspekte wie etwa die städtebaulichen Auswirkungen von baulichen Maßnahmen des Schallschutzes wurden animierte räumliche Simulationen erstellt.

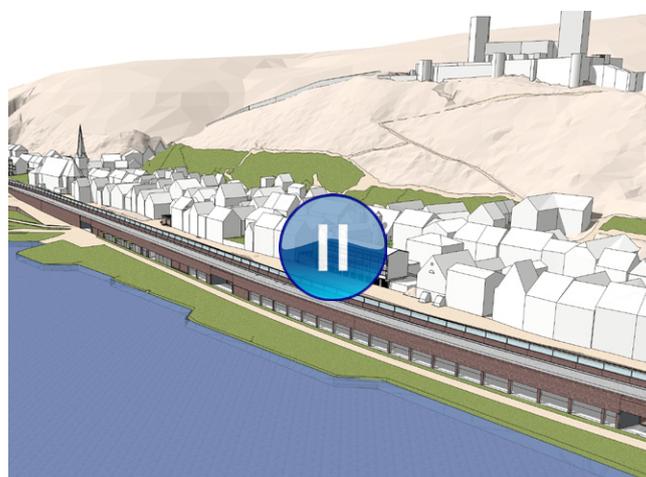
Neben der informellen Planungsebene wurde auf Grundlage der Abstimmungsprozesse mit Landratsamt, Wasserwirtschaftsamt und Fa. Hock mit der Aufstellung eines Bebauungsplans begonnen, auf dessen Grundlage sich ein städtebaulicher Vertrag zwischen Stadt und Firma Hock in Abstimmung befindet.



Das Stadtmodell im Maßstab 1:500



Diskussion am Arbeitsmodell (Workshop April 2011)



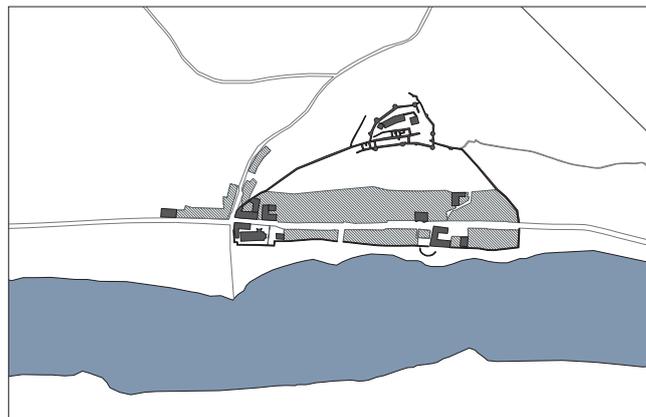
3D-Animation Ortsumgebung im Kontext der Stadt

03 Städtebauliches Gesamtkonzept – die Grenze von Stadt und Fluss

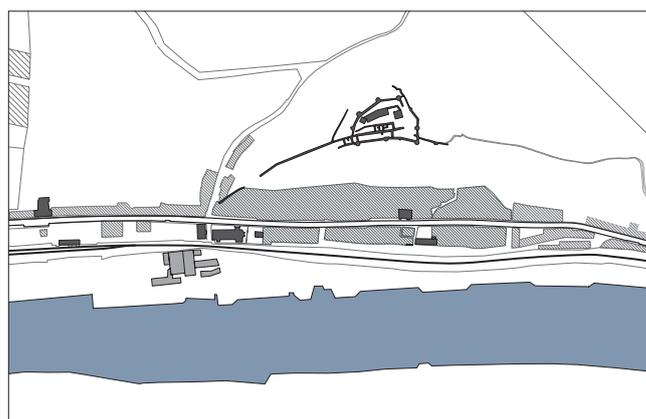
Leitidee

Leitidee des Konzeptes ist es, die Umgehungsstraße so weit wie möglich an den Körper des Bahndamms anzulehnen, um den Landschaftsverbrauch zu minimieren. Im Verlauf der historischen Kernstadt soll die Straße in ein Stützmauerbauwerk integriert werden, welches zum Main hin der Stadt eine präzise, städtebauliche Kontur verleiht.

Die im Zuge des 19. Jahrhunderts begonnene Aufweichung der zum Main hin gelegenen historischen Stadtbefestigung, die durch den Bau der Bahnlinie zu Beginn des 20. Jahrhunderts ihren Abschluss fand, soll durch die neue Stützwand entlang des Mainvorlands eine klar erkennbare Abgrenzung, der neu definierten Grenze zwischen Stadt und Fluss erhalten.



Die Kernstadt um 1844



Stadterweiterung, Lageplan 1980

Marina und Werftgelände

Für den Bereich der Marina wurde ein Konzept entwickelt, das dem Bootsbaubetrieb und dem Campingplatz mit angeschlossenem Hafen Möglichkeiten zur Weiterentwicklung sichert.

Die Städtebauliche Konzeption für die Erweiterungsbauten berücksichtigt die Belange der Wasserwirtschaft, in dem die Auswirkungen auf den Abflussquerschnitt durch die Stellung des Neubaus in den „Schatten“ des Bestandsgebäudes und die Gestaltung der Einfassungen des Plateaus minimiert wurden.



Auszug Bebauungsplan Marina Stadtprozelten



Visualisierung Neugestaltung Werft, Blick nach Südwesten



Visualisierung der Neugestaltung des Werftgeländes mit Campingplatz

04 Konstruktion, Nutzung und Gestaltung

4.1 Stützwand

Die Stützmauer sollte zur Mainseite eine Verkleidung aus ortstypischem Rotsandsteinmauerwerk erhalten. Als Ausführungsart ist ein hammerechtes Schichtenmauerwerk vorgesehen, dessen Schichten regelmäßig horizontal abgeglichen werden. Die Fahrbahn sollte durch eine massive Brüstung eingefasst werden. Auf der Höhenlinie des HQ 100 sind Intarsien aus Beton vorgesehen. Die Gestaltung der Stützmauer ist in Abschnitten abgestuft.

- Im Bereich der Altstadt zwischen Fährzufahrt und Judenthor als Mauer mit Einbauten (Mainarkaden).
- Zwischen Judenthor und Oberthor als Mauer mit Sitznischen.
- Hinter dem Oberthor Übergang in eine Stützwand mit Gabionenverkleidung und Begrünung.



Beispielhafte Stützwand mit Natursteinverkleidung und Betonintarsien

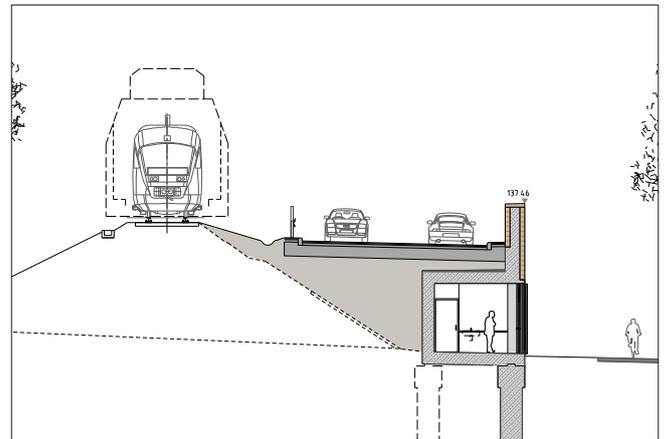


Visualisierung des Gestaltkonzepts, Blickrichtung Nordwest

4.2 Mainarkaden

Durch die Stützbauwerke der Umgehungsstraße vor der Altstadt gehen Teile des Mainvorlandes verloren. Die vorhandenen Schuppen entlang der Bahnlinie werden ersatzlos abgebrochen. Aufgrund der räumlichen Situation und der Abflussverhältnisse im Hochwasserfall müssen für den Erhalt und den Ausbau der touristischen Infrastruktur benötigte Flächen in das Bauwerk integriert werden.

Das Gestaltungskonzept sieht vor, zwischen dem Durchgang zur Fähre und dem am Judenthor abschließbare Räume in die Stützwand zu integrieren, in welche Nutzungen wie Toilettenanlage, Bootsverleih, Sommergärten u.ä. untergebracht werden können. Direkt an der Durchfahrt zur Fähre kann ein Technikraum für die Binnenentwässerung in das Bauwerk integriert werden.



Querschnitt B-B Bahndamm, Ortsumgehung und Mainarkaden



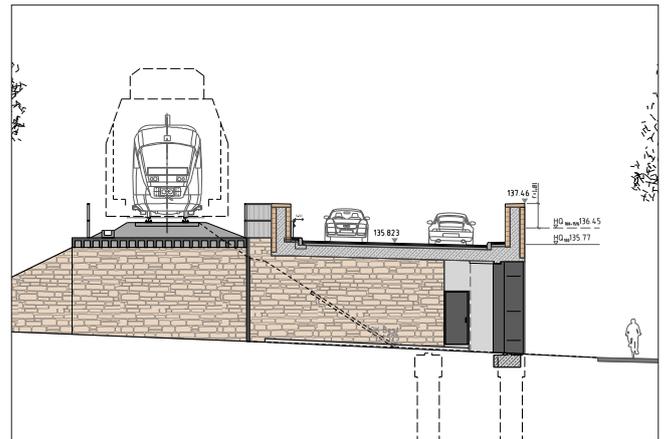
Visualisierung der in die Stützwand integrierten Mainarkaden, Blickrichtung vom Main

4.3 Durchgänge und Tore

Die Durchgänge sind als Stemmtore vorgesehen, die in aufgefahretem Zustand in den schrägen Leibungsnischen der Tordurchfahrt unter dem Brückenkörper der Straße zu liegen kommen.

Durch die Abschrägung der Leibungen zum Main hin, wird der Sichtwinkel geweitet und die Enge des Durchgangs bei eingeschränkter Durchgangshöhe kompensiert. In diesem Bereich sollte ein vom Fluss aus sichtbarer, aus Stahl gefertigter Schriftzug als Adresse der Stadt an der Stützwand angeordnet werden.

Zur Orientierung und um Bezüge zwischen Mainvorland und Altstadt zu schaffen ist eine Beschriftung der Tore an den Durchgängen mit dem Namen des jeweiligen historischen Stadtttores vorgesehen.



Querschnitt A-A Bahndamm, Ortsumgehung, Durchgang Mittelthor



Visualisierung des Mittelthors, Blickrichtung Altstadt

4.4 Mainvorland und Radweg

Im Nachgang der Bauwerksarbeiten muss der Radweg wiederhergestellt werden.

Im Bereich der Durchgänge sollten kleine platzartige Aufweitungen die Stadtzugänge markieren und den verkehrlichen Kreuzungsbereich zwischen Radweg und Zugängen bzw. Zufahrten besonders hervorheben. Vor dem Ausgang am Judenthor sind Sitzterrassen am Mainufer angeordnet.

Entlang der Stadtmauer sind die Solitärbäume nach Abschluss der Baumaßnahmen neu anzupflanzen. Die Rasen- und Wiesenflächen müssen neu angelegt werden. Die Parkplätze sind als begrünte Stellplätze mit Rasenpflastersteinen vorgesehen.



Durchgang Judenthor mit Sitzterrassen (Grundrissauszug, o.M.)



Visualisierung Bereich Mittelthor, Mainvorland mit verkehrlicher Verknüpfung als platzartiger Aufweitung

05 Fazit

Mit der Umsetzung der Maßnahmen für den Hochwasserschutz und die Ortsumgehung bietet sich die einmalige Gelegenheit, die Belange von Verkehr und Hochwasserschutz mit wichtigen Zielen der städtebaulichen Entwicklung der Stadt Stadtprozelten in Einklang zu bringen. Von der Maßnahme sind dringend erforderliche positive Impulse für die Stadtentwicklung zu erwarten.

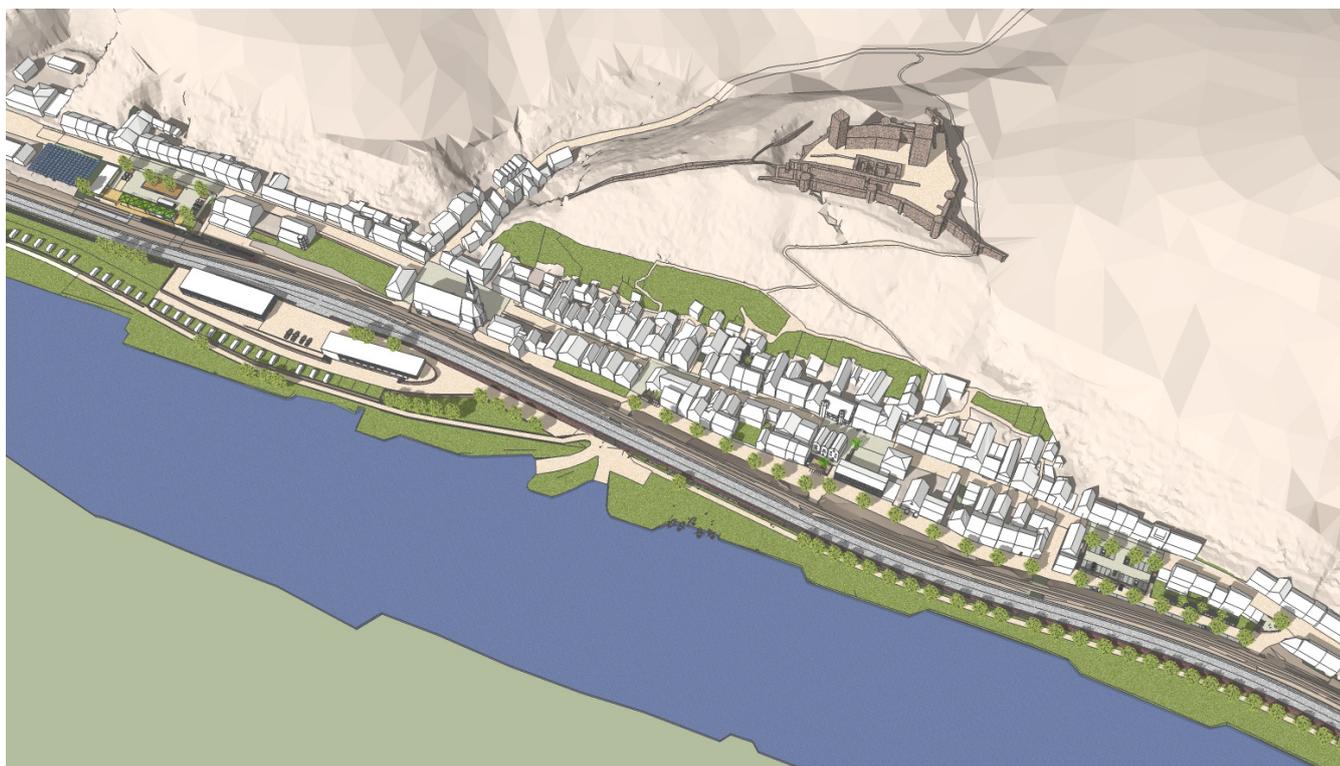
Durch die Art der baulichen Fassung im Bereich der Altstadt wird zukünftig eine konsistente Grenze zwischen Stadt definiert, die die Stadt gleichsam vor Hochwasserschutz schützt und den wertvollen Landschaftsraum des Mainvorlands nachhaltig zum Nutzen von Mensch und Natur aufwertet.

Aufgestellt für die Stadt Stadtprozelten.

Darmstadt, den 11. August 2020



Harald Neu
Architekt & Städtebauarchitekt BDA



Visualisierung der Altstadt nach Umsetzung des Gestaltkonzepts