

Weiden i.d.OPf.

Barrierefreie Innenstadt
„Weiden für Alle!“



Stadt Weiden i.d.OPf.

Barrierefreie Innenstadt
„Weiden für Alle“

Im Auftrag der
Stadt Weiden

Stadt Weiden i.d.OPf.
Dr.-Pfleger-Straße 15
92637 Weiden



Projektteam

SEP StadtEntwicklungPlanung
Jochen Baur
Architekten und Stadtplaner
Clemensstraße 30
80803 München

mit B.Eng. Marc Weschta



PLANWERK Stadtentwicklung
Dr. Preising, Schramm & Sperr Stadtplaner
PartG mbB
Äußere Sulzbacher Straße 29
90491 Nürnberg

Dr.-Ing. Tobias Preising



Gefördert durch

Städtebauförderung von Bund, Ländern und Gemeinden



Hinweise:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde im vorliegenden Bericht auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter. Ferner sind sämtliche im Bericht eingefügten oder anhängigen Lichtbilder, Grafiken, Zeichnungen und Pläne eigene Werke von SEP, bzw. PLANWERK;

Inhalt

1.	Einführung	5
1.1	Einleitung und Zielsetzung	5
1.2	Räumliche Abgrenzung / Untersuchungsgebiet	6
1.3	Allgemeiner Ablauf und Vorgehensweise	6
1.4	Bestehende Nutzungen und Nutzungskonflikte	7
2.	Übergeordnete Zusammenhänge	8
2.1	Lage im Raum	8
2.2	Bevölkerungsentwicklung und -struktur	9
2.3	Sterbefälle, Pflege und Behinderungen	10
3.	Grundlagen der Barrierefreiheit	12
3.1	Definition und Ziel von Barrierefreiheit	12
3.2	Grundprinzipien der barrierefreien Gestaltung	13
4.	Bestandsanalyse	18
4.1	Gegliederte Betrachtung des Untersuchungsgebiets	18
4.1.1	Erfassung möglicher Destinationen / wichtiger Verbindungswege	20
4.1.2	Bestandserhebung Barrierefreiheit	21
4.2	Erfassung der Situation vor Ort	22
4.3	Bestandsaufnahme vor Ort	26
4.3.1	Konflikte und Mängel Kernzone	27
4.3.1.1	Problematik Eingänge	35
4.3.1.2	Kurzevaluierung Maßnahmenkonzept 2008 / 2009	37
4.3.2	Konflikte und Mängel Verbindungszone	38
4.3.3	Konflikte und Mängel Randzone-Süd	41
4.3.4	Konflikte und Mängel Randzone-Nord	43
4.4	Begehung zentraler Bereiche mit Betroffenen	45
4.5	Diskussion von Zielen und Maßnahmen mit Stadt und Interessensvertretern	52
5.	Festlegung verbindlicher Entwicklungsziele	55
5.1	Allgemeine Ziele / Leitlinien für Weiden	55
5.2	Neuorganisation von Nutzungen	58
5.3	Barrierefreies Ziel-Wegenetz	59
5.4	Bezug zum Radverkehr	60
6.	Maßnahmenkonzept	62
6.1	Allgemeine Maßnahmen	62
6.2	Maßnahmen Kernzone	67
6.2.1	Barrierefreie Oberflächen: Bauliche Möglichkeiten	68
6.2.2	Barrierefreies Kernwegenetz	70
6.2.2.1	Kernwegenetz und Sondernutzung: Szenarien und Handlungsempfehlungen	78
6.2.2.2	Kernwegenetz und Marktnutzung: Szenarien und Handlungsempfehlungen	88
6.2.2.3	Kernwegenetz: Bewertung und Abwägung	96
6.2.3	Barrierefreie Anbindung des Kernwegenetzes	100
6.3	Maßnahmen Kernrand- / Verbindungszone	102
6.3.1	Sofortmaßnahmen / Ord nende Maßnahmen	103
6.3.2	Langfristig angelegte Gestaltungsmaßnahmen	104
6.4	Maßnahmen Randzone-Süd	107
6.5	Maßnahmen Randzone-Nord	108
6.6	Allgemeine Gestaltungsmaßnahmen	113
6.6.1	Bauliche Gestaltung	114
7.	Ausblick und weiterer Prozessablauf	123
7.1	Katalogisierte Maßnahmenliste	124

Verzeichnis der Karten

Bestandsaufnahme der Konflikte und Mängel	Räumlich-Funktionale Konflikte Kernzone	34
	Räumlich-Funktionale Konflikte Kernrandzone Nordteil	39
	Räumlich-Funktionale Konflikte Kernrandzone Südteil	40
	Räumlich-Funktionale Konflikte Randzone Süd	42
	Räumlich-Funktionale Konflikte Randzone Nord	44
<hr/>		
Bauliche Maßnahmen Kernzone	Bauliche Maßnahmen Kernzone: Barrierefreie Plattenvorgelege	74
	Bauliche Maßnahmen Kernzone: Barrierefreie Hauptachse	76
	Bauliche Maßnahmen Kernzone: Barrierefreie Doppelachse	83
	Bauliche Maßnahmen Kernzone: Barrierefreie Seitenbereiche	85
	Bauliche Maßnahmen Kernzone: Barrierefreier Seitenbereich und Hauptachse	87
	<hr/>	
Bewertung und Abwägung bauliche Maßnahmen Kernzone	Variante C	97
	Variante D	98
	Variante E	99
<hr/>		
Maßnahmen	Übersicht: Räumliche Maßnahmen im Planungsgebiet	122

1. Einführung

1.1 Einleitung und Zielsetzung

Ziel des Freistaats Bayern ist „Bayern barrierefrei 2023“ umzusetzen, also insbesondere den öffentlichen Raum und öffentliche Gebäude barrierefrei zu machen; auch der öffentliche Personennahverkehr soll bis dahin barrierefrei sein. Mit dem Sonderinvestitionsprogramm „Bayern barrierefrei 2023“ wurden in mehreren bayerischen Kommunen modellhaft Ansätze und Lösungsvorschläge erarbeitet, die inzwischen in den Leitfaden des Bayerisches Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr „Die barrierefreie Gemeinde“ eingeflossen sind.

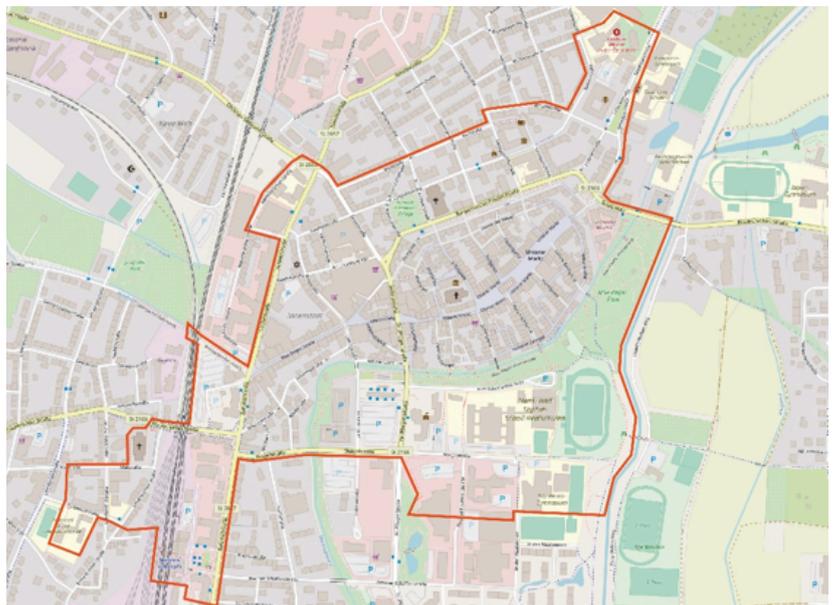
Von der Stadt Weiden wurden bereits 2009 „Untersuchungen für eine barrierefreie Innenstadt“ veranlasst und entsprechende Maßnahmen umgesetzt. Aufbauend auf diesen Grundlagen soll die barrierefreie Nutzung des öffentlichen Raumes untersucht und ein Maßnahmenkonzept mit entsprechender Gewichtung erstellt werden. Im Vordergrund stehen dabei die Hauptfußwegebeziehungen, die Zugänglichkeit zu wichtigen öffentlichen und privaten Gebäuden und Einrichtungen sowie die Abstimmung von Nutzungen im Bereich des historischen Oberen und Unteren Marktes.

Insbesondere sollen Regelungen zur Ausstattung des öffentlichen Raumes für die Alltagsnutzung sowie für die Nutzung während temporärer Sonderereignisse erarbeitet werden. Ziel der Stadt Weiden ist es, vor allem den zentralen Bereich am Oberen und Unteren Markt sowie angrenzende Innenstadtbereiche mit wichtigen Funktionen besser in Bezug auf die vielfältigen Ansprüche beispielbar zu machen. Diese umfassen die Alltagsnutzung, die Nutzung durch (temporäre) Veranstaltungen und die Nutzung als Sonderschankfläche der angrenzenden Gastronomie bzw. Nutzung zur Warenpräsentation durch den Einzelhandel.

Das Konzept zur Barrierfreiheit soll nicht als solitäres Werk stehen, sondern als integraler Baustein des noch zu erstellenden Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) in dieses eingefügt werden.

1.2 Räumliche Abgrenzung / Untersuchungsgebiet

Der Umfang der Untersuchung bezieht sich auf die historische Altstadt von Weiden mit den angrenzenden Bereichen bis zum Bahnhof und zur Max-Reger-Halle im Süden, dem Max-Reger-Park im Osten, dem Klinikum und der Asylstraße im Norden sowie der Schiller- bzw. Bahnhofstraße im Westen. Damit umfasst der Umgriff den wesentlichen Innenstadtbereich der Stadt Weiden mit wichtigen, öffentlichen und sozialen Einrichtungen sowie den relevanten Einzelhandelsstandorten Unterer / Oberer Markt und Wörth- / Max-Reger-Straße mit dem noc (Nord-Oberpfalz-Center).



Kartengrundlage: © OpenStreetMap & Mitwirkende, 2020

1.3 Allgemeiner Ablauf und Vorgehensweise

Grundlage für die Erstellung des Konzepts "Weiden für alle – Barrierefreie Innenstadt" war zunächst vor allem eine detaillierte Bestandsaufnahme der Lage, Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von öffentlichen Gebäuden und wichtigen Einrichtungen im Sinne des Leitfadens „die barrierefreie Gemeinde“ und Feststellung von Mängeln in Belag, Topografie und Schwellen sowie Einschränkungen für Sehbehinderte.

Es konnte dabei auch auf Erkenntnisse der 2008/09 für Weiden durchgeführten Untersuchung für eine barrierefreie Innenstadt zurückgegriffen werden, deren Maßnahmen auch im Rahmen dieser Fortschreibung aufgegriffen und auf Umsetzung und heutige Anwendbarkeit geprüft wurden.

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme wurden in differenzierten Plänen mit Mängeln und Defiziten dargestellt. Zusätzlich wurden für die herausgehobene Situation der Altstadt im Oberen und Unteren Markt die miteinander in Einklang zu bringenden Nutzungen und Anforderungen identifiziert und mit den Zielen der Barrierefreiheit abgewogen.

Auf dieser Basis konnten schließlich allgemeine Ziele sowie ein barrierefreies Ziel-Netz für den vorrangigen Ausbau der Barrierefreiheit erarbeitet werden. Für dieses wurden weiter differenzierte Ziele und Maßnahmen für den Ausbau definiert und in Teilplänen dargestellt. Die erarbeiteten Ziele wurden vor einer weiteren Vertiefung in einer Fachrunde der Stadt Weiden diskutiert und mit den städtischen Zielen abgeglichen. Auf Basis dieser Abstimmungen war es möglich, die unterschiedlichen Ansprüche - vor allem in Bezug auf temporäre Sondernutzungen wie bspw. Weihnachts- und Wochenmärkte - adäquat in den erarbeiteten Maßnahmen abzubilden.

Final wurden aus den vorgestellten Maßnahmen und den erfolgten Abstimmungen unter Beteiligung von Betroffenengruppen diejenigen Maßnahmen priorisiert, die als Impulsprojekte von der Stadt Weiden i.d.OPf. vorrangig verfolgt werden sollten.

1.4 Bestehende Nutzungen und Nutzungskonflikte

Besonders im Bereich der historischen Altstadt am Oberen und Unteren Markt bestehen verschiedene Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum, die mit dem Ziel der Barrierefreiheit in Einklang gebracht werden müssen. Hierzu zählen neben der allgemeinen Sondernutzung des Platzes als Freischankfläche oder zur Warenpräsentation auch die Nutzung des Platzes für Märkte und Veranstaltungen. Grundsätzlich besteht – vor allem in der historischen Altstadt - ein wesentlicher Konflikt zwischen einer barrierefreien Gestaltung und der Erhaltung des historischen Stadtbildes mit den entsprechenden Bodenbelägen.

Im weiteren Untersuchungsgebiet ist zwar das Stadtbild weniger als problematisch anzusehen, jedoch spielen dort Nutzungskonflikte in der Aufteilung des Straßenraums für die verschiedenen Verkehrsarten (Fuß, Rad, MIV) eine stärkere Rolle. Nicht überall werden hier die nötigen Flächenbedarfe für eine einwandfreie barrierefreie Gestaltung der Wegebeziehungen erreichbar sein.

Gleichzeitig bestehen zudem Konflikte in den Anspruch an Barrierefreiheit der unterschiedlichen Betroffenengruppen: so erleichtert eine niveaugleiche bauliche Gestaltung zwar die Befahrbarkeit mit Rollatoren und Rollstühlen, kann aber von Sehbehinderten nicht mehr taktil erfasst werden. Oder es werden kontrastreiche Markierungen, hilfreich für Sehbehinderte, von geistig beeinträchtigten Personen mitunter als bedrohlich wahrgenommen. Zwischen all diesen Konfliktlinien ist in der Ausarbeitung des Konzepts ein gangbarer Mittelweg zu finden, der möglichst alle Interessen, Nutzungen und Betroffenen berücksichtigt.

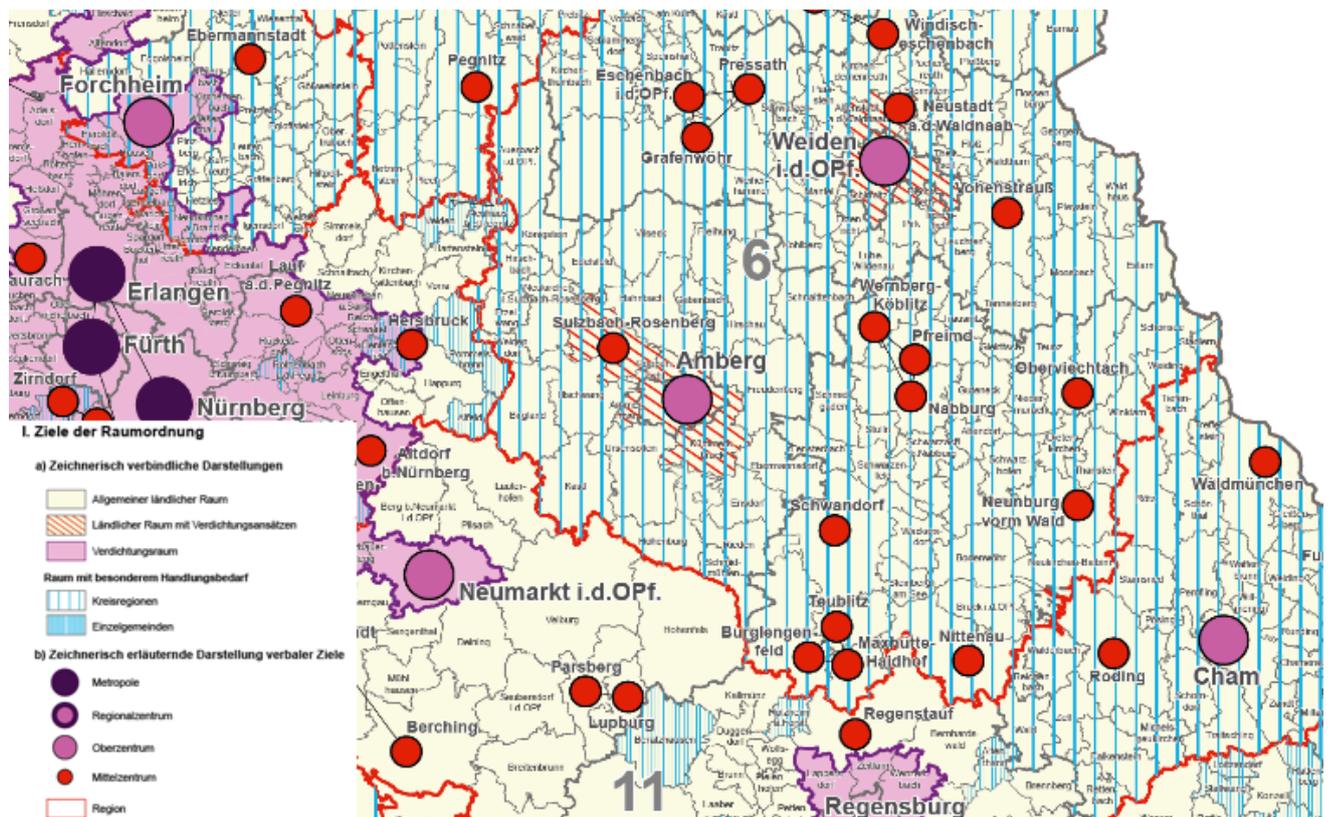
2. Übergeordnete Zusammenhänge

2.1 Lage im Raum

Die Stadt Weiden liegt, wie der Namenszusatz bereits besagt im Regierungsbezirk Oberpfalz, als kreisfreie Stadt inmitten des Landkreises Neustadt an der Waldnaab. Weiden liegt ca. 100 km östlich von Nürnberg rund 35 km vor der tschechischen Grenze.



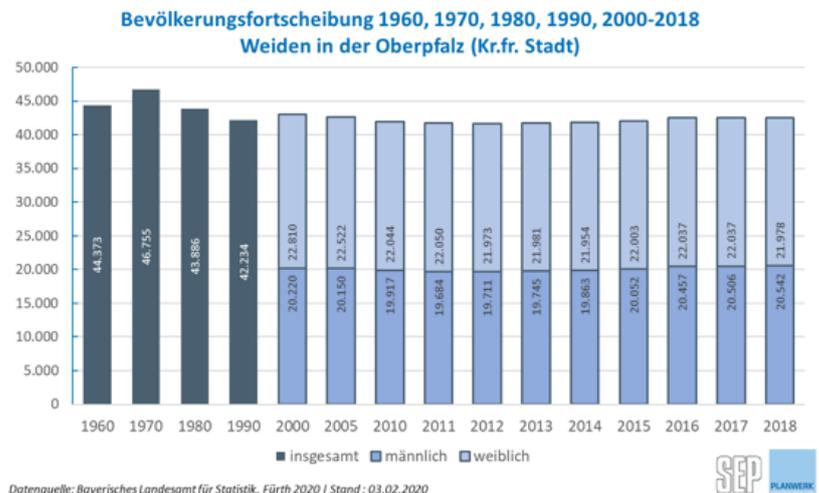
Planerisch ist Weiden i.d.OPf. als Oberzentrum ausgewiesen und liegt im Ländlichen Raum mit Verdichtungsansätzen. Als Oberzentrum stellt Weiden nach Regensburg die zweitwichtigste Stadt in der Oberpfalz dar.



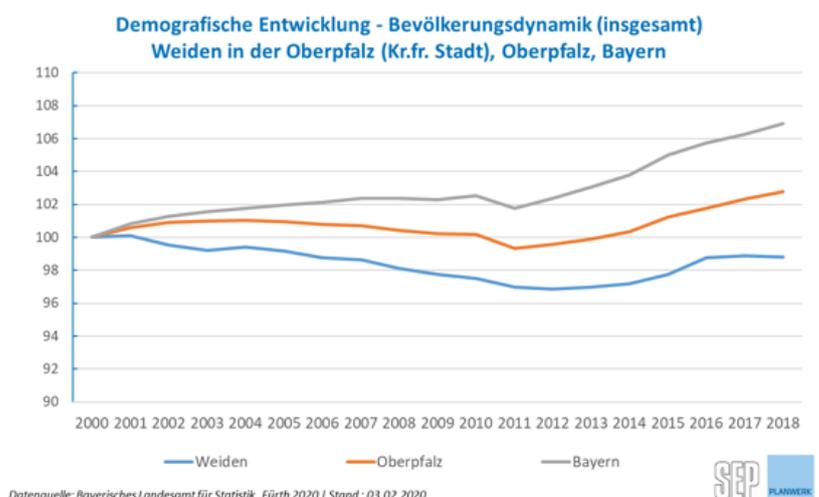
Quelle: LEP 2018, Strukturkarte

2.2 Bevölkerungsentwicklung und -struktur

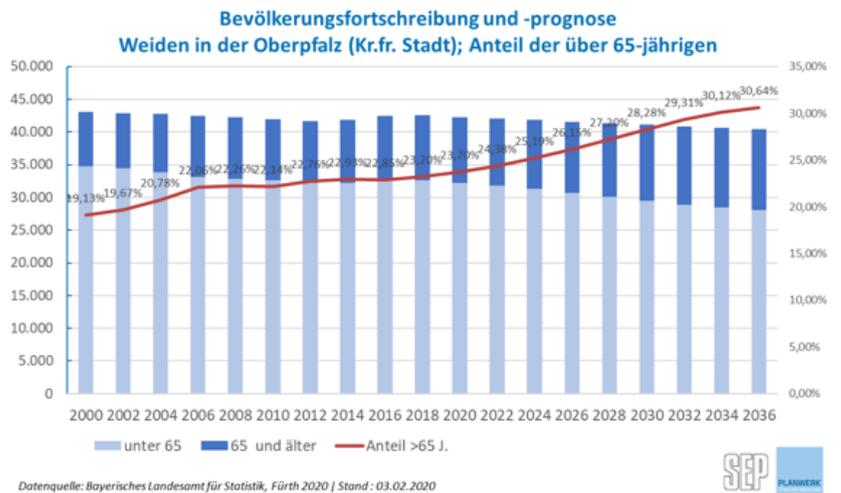
In Weiden leben aktuell 42.520 Menschen. Im Vergleich zu den 1970er Jahren, in denen noch fast 47.000 Menschen in Weiden lebten, ist dies zwar ein Rückgang der absoluten Bevölkerungszahl, jedoch war diese in den letzten Jahren stabil und ist seit 2014 sogar erneut etwas angestiegen.



Jedoch konnte Weiden nicht von der allgemeinen Bevölkerungsdynamik des Freistaats Bayern profitieren und liegt in der prozentualen Bevölkerungsentwicklung der letzten 18 Jahre auch noch unter den Werten der Oberpfalz insgesamt. Der Bevölkerungsrückgang in der ersten Hälfte der 2000er-Jahre konnte bislang noch nicht wieder ausgeglichen werden.



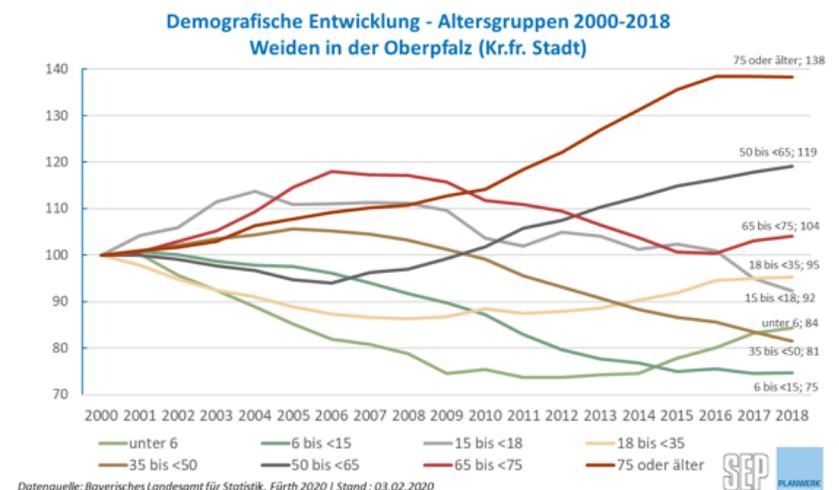
Diese unterdurchschnittliche Bevölkerungsdynamik wird sich nach den Vorausberechnungen des statistischen Landesamts auch weiterhin fortsetzen, so dass es bis 2036 zu einem weiteren Bevölkerungsrückgang auf dann nur noch rund 40.500 Einwohner kommen wird. Gleichzeitig wird der Anteil der Bevölkerung, der dann über 65 Jahre alt ist, von aktuell rund 23 % auf über 30 % steigen.



Mit dem Anteil der Personen über 65 Jahre steigt auch der Altenquotient, also die Zahl der Menschen im Rentenalter in Bezug auf die Bevölkerung im Erwerbsalter, auf einen Wert von 58,5 im Jahr 2037. Dies bedeutet, dass 10 Arbeitnehmer potenziell die Rentenbezüge von fast 6 Personen erwirtschaften müssten. Gemeinsam mit dem Altenquotienten steigt auch das Durchschnittsalter der Weidener Bevölkerung von aktuell knapp 46 Jahren auf über 48 Jahre zum Ende des Prognosezeitraums bis 2037.

2.3 Sterbefälle, Pflege und Behinderungen

Die Alterung der Gesamtbevölkerung spiegelt sich auch in den Statistiken der Geburten- und Sterbefälle nieder: zum einen übersteigen die Sterbefälle in Weiden schon seit langem die Geburtenzahlen, so dass eine negative natürliche Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen ist.



Mit dem Steigen des Durchschnittsalters und des Anteils der Hochbetagten nimmt auch die Zahl der benötigten bzw. belegten Plätze in Pflegeheimen zu. Waren Ende der 1990er Jahre noch 392 Plätze in Pflegeheimen in Weiden verfügbar, stieg diese Zahl bis 2017 auf 729 Plätze, was nahezu eine Verdoppelung bedeutet. Die Auslastung der Plätze lag 2017 mit 699 Pflegebedürftigen in Heimen bei rund 96 %.

Zu den Pflegebedürftigen in stationärer Pflege kommen noch Leistungsempfänger der ambulanten Pflege (2017: 771) sowie Empfänger von Pflegegeld (2017: 733) hinzu.

All diese Menschen sind – soweit sie noch mobil sind – auf eine möglichst barrierefreie Erreichbarkeit von für sie wichtigen Orten angewiesen. Gleiches gilt auch für die Menschen mit Schwerbehinderung, von denen ebenfalls ein nicht unerheblicher Teil über 65 Jahre alt ist. Aber von den 5.747 Menschen mit Schwerbehinderung (2017) sind auch 2.287 Personen unter 65 Jahre alt. Insgesamt ging die Zahl der Menschen mit Behinderung zwar zurück, aber 2017 betrug der Anteil immer noch 13,5 % der Bevölkerung.

In der Schlussfolgerung bedeuten die dargelegten Entwicklungen in Bezug auf die Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung der Innenstadt Weidens, dass

- Weiden als Oberzentrum auch eine hervorgehobene Rolle als Wohn- und Versorgungsstandort der (älteren) Bevölkerung hat,
- die Bevölkerung quantitativ eher stagniert,
- sich aber qualitativ in Richtung einer deutlich älter werdenden Stadtgesellschaft verändert,
- und damit eine Steigerung des Anteils von Menschen mit eingeschränkter Mobilität, sei es durch einen Pflegegrad oder durch eine (krankheitsbedingte) Behinderung, verbunden ist.

Für diese Menschen, aber auch für andere, mobilitäts-eingeschränkte Gruppen, wie bspw. Eltern mit Kinderwägen, gilt es, die Innenstadt und die wichtigsten öffentlichen Einrichtungen der Stadt Weiden i.d.OPf. soweit wie möglich barrierefrei oder zumindest barrierearm zu erschließen.

3. Grundlagen der Barrierefreiheit

Die nachfolgenden Ausführungen zur Barrierefreiheit sind maßgeblich den Planungsgrundlagen Barrierefreies Bauen 03 – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum der Bayerischen Architektenkammer und den Bayerischen Staatsministerien für Wohnen, Bau und Verkehr sowie für Familie Arbeit und Soziales aus dem Jahr 2018 entnommen.

3.1 Definition und Ziel von Barrierefreiheit

Ziel von Barrierefreiheit gemäß DIN 18040 ist, Menschen mit Behinderung die Zugänglichkeit und Nutzung des öffentlichen Raums in der allgemein üblichen Weise ohne Erschwernis und fremde Hilfe zu ermöglichen.

Dieser Anspruch steht in der Gestaltung des öffentlichen Raums natürlich immer in Konkurrenz zu anderen Ansprüchen, nicht zuletzt der ansprechenden optischen Gestaltung und Materialauswahl. Auch die Ansprüche an Barrierefreiheit können sich zwischen unterschiedlichen Gruppen je nach Art der Behinderung wesentlich unterscheiden. Daher ist die Umsetzung des Ziels -Barrierefreiheit- immer auch einem Abwägungsprozess der unterschiedlichen Anforderungen an den öffentlichen Raum, der ein gesellschaftliches Allgemeingut darstellt, zu unterziehen.

Bei der Definition der Anforderungen an Barrierefreiheit stehen gemäß der DIN-Normung folgende Personengruppen besonders im Fokus:

- Menschen mit sensorischen Einschränkungen wie Sehbehinderung, Blindheit oder Hörbehinderung.
- Menschen mit motorischen Einschränkungen, besonders auch solche, die auf die Nutzung von Mobilitätshilfen (Gehstock, Rollator, Rollstuhl) angewiesen sind.

Gleichzeitig profitieren auch Menschen anderer Gruppen, wie beispielsweise ältere Menschen, Kinder oder auch Personen mit Kinderwagen von den im Rahmen der Barrierefreiheit geschaffenen Nutzungserleichterungen.



3.2 Grundprinzipien der barrierefreien Gestaltung

Wegekettten

Für die Verbindung wichtiger, zu erreichender Orte sollte jeweils eine barrierefreie Option verfügbar sein. Barrierefrei bedeutet hier eine stufenlose, erschütterungsarm berollbare und sowohl taktil als auch visuell erfassbare (Leitsystem) Ausgestaltung der Wegeverbindung. Unterschiedliche Funktionsbereiche, also zum Beispiel Geh- und Fahrbereiche, sowie insbesondere Gefahrenstellen sollten taktil und visuell gut wahrnehmbar und abgesichert sein.

Die Wegekettten verbinden wichtige Punkte im Stadtzentrum, wie beispielsweise Bahnhof, Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs, öffentliche Gebäude, gesellschaftliche Treffpunkte und Einrichtungen der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs. Diese Wegekettten sind unter Berücksichtigung tradierter Verbindungen zunächst zu identifizieren, abzustimmen und schließlich zu ertüchtigen.

Flächen- und Raumbedarf

Um eine barrierefreie Nutzung des öffentlichen Raums insbesondere für Nutzer von Gehhilfen und Rollstühlen zu erleichtern sind bestimmte Mindestmaße für die Dimensionierung von Bewegungsflächen erforderlich.

So sind für folgende Bewegungsaktionen jeweils die genannten Mindestmaße notwendig:

- Durchgänge und Engstellen sollten eine Mindestbreite von 90 cm aufweisen und nicht länger als maximal 18 m sein, besser ist eine Mindestbreite für Einrichtungsverkehre von 1,20 m (keine Begegnung möglich).
- Für die problemlose Begegnung von Rollstuhlnutzern und Fußgängern bzw. als Rangierfläche für Rollstühle ist eine Mindestbreite von 1,50 m notwendig.
- Aus der Mindestbreite für einen Rollstuhl(nutzer) ergibt sich eine Mindestbreite von 1,80 m für Wegeverbindungen, auf denen eine problemlose Begegnung zweier Rollstuhlnutzer möglich ist.

Längs- und Querneigung

Zur sicheren Nutzung von Flächen für mobilitätseingeschränkte Personen sollten Wege einerseits stufenlos gestaltet sein, aber auch nur eine geringe Längs- oder Querneigung aufweisen, um sicher mit Rollstühlen oder Rollatoren befahren werden zu können.

- Im Regelfall ist eine Längsneigung von maximal 3 % und eine Querneigung von maximal 2-2,5 % einzuhalten.
- Stärkere Längsneigungen von bis 6 % sind alle 10 m durch ein Podest von einer Länge von mindestens 1,50 m zum Abbremsen und Ausruhen zu unterbrechen.
- Sehr kurze Strecken von bis zu 1 m können auch steiler sein, sollten aber eine Neigung von 12 % auch nicht überschreiten.

Diese Maße gelten auch für die Querung von Grundstückszufahrten.

Oberflächengestaltung

Eine barrierefreie Nutzung von Bewegungsflächen ist in der Regel dann gegeben, wenn diese eben und erschütterungsarm berollbar sind. Dies wird durch gebundene Oberflächen und Pflaster- und Plattenbeläge erreicht, die möglichst fugenlos und eben verlegt sind. Problematisch sind ungebundene Wegedecken und grobstrukturiertes, gespaltenes Naturstein-Pflaster. Wassergebundene Oberflächen sind nur bedingt barrierefrei und sollten mit besonderem Augenmerk gewartet und unterhalten werden. Bodenbeläge sollten – insbesondere auf Gehwegen und an Trittstufen – im Freiraum auch unter unterschiedlichen Witterungsbedingungen rutschhemmend sein.

Bordhöhen und Übergangsstellen

An Borden und Übergangsstellen wird der Konflikt zwischen taktiler Erfassung und der Befahrung mit Gehhilfen und Rollstühlen am deutlichsten. Während für die taktile Orientierung Bordhöhen von mindestens 6 cm nötig wären, sollten Übergänge für eine ideale Befahrbarkeit niveaugleich gestaltet werden.

Ein möglicher Kompromiss liegt in einer Kantenhöhe von 3 cm, die sowohl eine taktile Erfassung als auch eine Befahrbarkeit gerade noch ermöglicht. Sofern genügend Platz vorhanden ist, können Übergänge auch zweigeteilt gestaltet werden: neben einem auf 0 cm abgesenkten Querungsbereich wird ein Bereich mit einem höheren (> 6 cm) Bord angeordnet. Diese Bereiche sollten dann mit Bodenindikatoren (Aufmerksamkeits-, Auffinde- und Sperrfelder) entsprechend markiert werden.

Zwei-Sinne-Prinzip

Zur Orientierung von Menschen mit unterschiedlichen Beeinträchtigungen sollen nach dem so genannten Zwei-Sinne-Prinzip immer mindestens zwei der drei Sinne Sehen, Hören, Fühlen/Tasten angesprochen werden.

Eine visuelle Wahrnehmbarkeit (Sehen) kann durch die Verwendung von kontrastreicher Farbgestaltung und von Warnfarben bspw. für Hindernisse erreicht werden. Auch die räumliche Anordnung von Hinweisen / Orientierungspunkten und die allgemeine Beleuchtung spielen eine wichtige Rolle.

Die auditive Wahrnehmung hängt von einer guten Verständlichkeit von akustischen Durchsagen und dem Ausschluss von Störgeräuschen ab. Gegebenenfalls können zusätzliche technische Übertragungshilfen zum Einsatz kommen. An Kreuzungen können auditive Signale die Lichtzeichen von Signalanlagen ergänzen.

Taktile Informationen können von blinden und sehbehinderten Menschen mit den Fingern / Händen, mit dem Langstock (Blindenstock) oder auch mit den Füßen (auch mit Schuhen) aufgenommen werden. Entscheidend hierfür ist, dass sich taktile Orientierungshilfen durch Form, Material, Härte oder Rauigkeit der Oberflächen deutlich vom unmittelbaren Umfeld unterscheiden. Eine grundlegende taktile Orientierung bieten auch bauliche Elemente, wie beispielsweise Wände und Kantensteine. Rechtwinklige und gerade Wegeführungen erleichtern die taktile Orientierung und Raumerfassung.

Bodenindikatoren und taktile Leitsysteme

Bodenindikatoren bestehen aus speziellen Wegeplatten mit einer Rippen- oder Noppenstruktur und können entsprechend DIN 32984 wie folgt angewandt werden:

- Leitstreifen (Rippen in Gehrichtung) zur Längsorientierung
- Richtungsfeld (Rippen in Gehrichtung) zur Anzeige der Gehrichtung an Übergangsstellen
- Abzweigfeld (quadratisches Noppenfeld) als Hinweis auf einen abzweigenden Leitstreifen
- Auffindestreifen (Noppen) quer zur Gehrichtung zum Richtungsfeld an Überquerungsstellen oder zu allgemeinen Zielen hin verlaufend
- Einstiegsfeld (Rippen quer zur Gehrichtung) an Bordsteinen zur Kennzeichnung einer Einstiegsstelle des ÖPNV
- Sperrfeld (Rippen quer zur Gehrichtung) an der Nullabsenkung einer Überquerungsstelle
- Aufmerksamkeitsfeld (Noppen) vor Treppen, Gefahren und Hindernissen
- Begleitstreifen (hell oder dunkel) zur Herstellung des Kontrasts an Bodenindikatoren

Grundsätzlich sollten Bodenindikatoren nur sparsam und ausschließlich an notwendigen Stellen verwendet werden. Sie erleichtern zwar die Orientierung von sehbehinderten Menschen, stehen aber im Konflikt mit einer sicheren Begehbarkeit und Berollbarkeit und können auch zu Beeinträchtigungen von Menschen mit kognitiven Einschränkungen (z.B. Demenz) führen und diese gegebenenfalls verwirren oder verängstigen.

Umgang mit Denkmalschutz, Ensembles und historischem Umfeld

Im Umfeld von denkmalgeschützter Bausubstanz, Ensembles, in Altstädten sowie anderweitig historisch gewachsenem Bestand von gestalterisch besonders wertvollem Zusammenhang, müssen naturgemäß gestalterische und denkmalschutzrechtliche Belange besondere Berücksichtigung finden.

Deshalb können in diesem Zusammenhang nur dem Umfeld angemessene, besonders verträgliche Lösungen erwirkt werden. Dies bedeutet einen teilweisen Verzicht auf standardisierte Bauteile, Indikatoren o.ä. und eine Umsetzung etwaiger Maßnahmen in gestalterisch angepasster Weise.

Der Leitfaden „Barrierefreies Bauen 03 - Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ (Ausgabe 2018) der Bayerischen Architektenkammer gibt hierzu auf S. 25 im Abschnitt „Neubau und Umbau“ folgendermaßen Aufschluss:

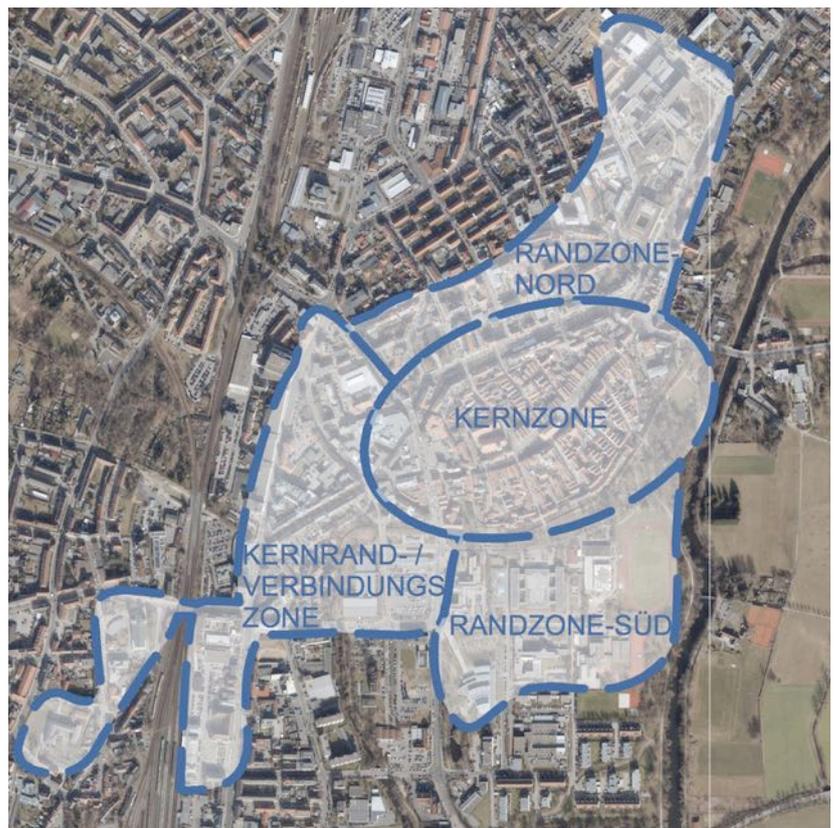
„DIN 18040-3 stellt in Abschnitt 1 klar, dass sie für den Neubau von Verkehrs- und Außenanlagen gilt (...) In der Planungspraxis wird der Anwendungsbereich von DIN 18040-3 überwiegend in einem Siedlungsraum liegen, der bereits besteht. Die Empfehlung einer sinngemäßen Anwendung berücksichtigt, dass ggf. aufgrund einer bestehenden Situation die Umsetzung einzelner Regelungen der DIN-Norm technisch nicht oder nur eingeschränkt möglich ist. So sind insbesondere in historischen Ortszentren und gewachsenen Ortskernen räumliche Einschränkungen sowie Belange des Denkmalschutzes und der Stadtgestalt zu berücksichtigen, die sich in Fläche, Oberflächen-gestaltung und Materialwahl ausdrücken können. Selbst die Einrichtung beispielsweise einer Fußgängerzone wird nicht als völliger Neubau zu definieren sein, da die städtebauliche und verkehrliche Situation zu berücksichtigen und Anschlusspunkte an bestehende Gebäude zu lösen sind. Wichtig für die sinngemäße Anwendung ist daher das jeweils zu erreichende Schutzziel, das ggf. auch auf eine andere als die in der Norm beispielhaft dargestellte Weise zu erreichen ist. Ob und inwieweit dabei Abstriche an den Standards der Norm vertretbar sind, ist im einzelnen Fall abzuwägen (...)“

4. Bestandsanalyse

4.1 Gegliederte Betrachtung des Untersuchungsgebiets

Die Gesamtumgriff des Bereiches, innerhalb dessen eine Bestandsaufnahme mit Prüfung von Defiziten und Zielkonflikten im Hinblick auf Barrierefreiheit durchzuführen ist, beträgt rund 70 Hektar. Um für die Maßnahmenplanung brauchbare Aussagen formulieren zu können, bedarf es einer Gliederung in Betrachtungsbereiche und einer Systematisierung bei der Bestandsaufnahme.

Eine Aufteilung in räumliche Hauptabschnitte kann dabei gleich zu Beginn der Analyse vorgenommen werden, zumal hierfür ausreichende Kriterien gegeben sind, die sich in bauliche Zusammenhänge und Nutzungskonzentrationen zusammenfassen lassen. Es wurde daher eine Aufteilung des zu untersuchenden Bereiches in vier Hauptzonen vorgenommen, die sich jeweils über den baulich-historischen Zusammenhang und / oder die hier dominierende Nutzung definieren lassen.

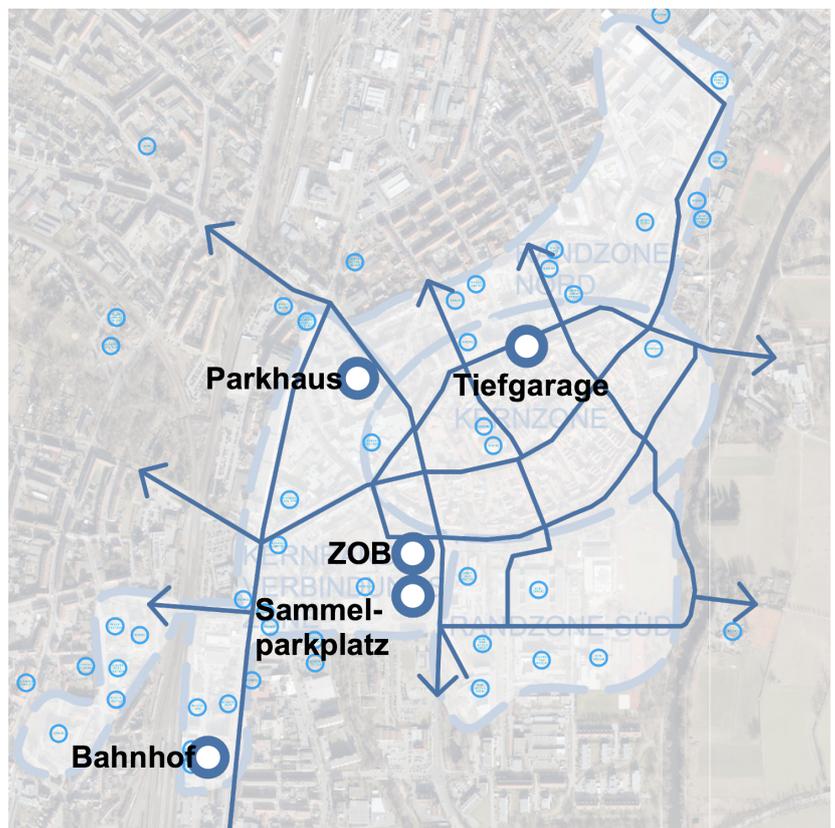


Kernzone	Die Weidener Altstadt wird dabei ob ihrer historischen Bedeutung als Siedlungskern und aufgrund des Umstandes, dass bis heute die wesentlichen Grundfunktionen der Daseinsvorsorge hier angesiedelt sind, zusammen mit den wichtigsten unmittelbar hieran anschließenden Bereichen als Kernzone zusammengefasst und als solche einer besonderen Betrachtung unterzogen. Die weiter definierten Zonen werden bezogen auf ihre räumliche und funktionale Verknüpfung mit der Kernzone betrachtet.
Kernrand- / Verbindungszone	Unmittelbar westlich gliedert sich die als Kernrand- bzw. Verbindungszone zu bezeichnende Raumeinheit um die Max-Reger-Straße an, die den baulichen Zusammenhang einer späteren Stadterweiterung und den funktionalen Zusammenhang eines Geschäfts- und Verkehrsbereiches mit Bahnhof, Busbahnhof und zahlreichen kleineren und größeren Betrieben aufweist. Fußgänger kommen hier an oder fahren hier ab und frequentieren diese Zone entsprechend stark. Aufgrund dieser wichtigen Funktion soll diese Zone ebenfalls schwerpunktorientiert betrachtet werden. Der westlich der Bahnlinie anhängige Bereich soll dabei weniger intensiv betrachtet werden, weist aber aufgrund der dort ansässigen Einrichtungen wesentliche Verknüpfungen zum Kernraum auf.
Randzone-Süd	In den südlich an die Kernzone angrenzenden Bereichen findet sich eine Bündelung von Verwaltung, Bildung, Sport und Kultur. Baulich ist diese Zone von lockeren Zusammenhängen und weitläufigen, urbanen Freiräumen geprägt.
Randzone-Nord	Diese Zone beherbergt überwiegend medizinische Versorgung und Behörden. Aufgrund der hieraus resultierenden Bedeutung gerade für die älter werdende Stadtgesellschaft Weidens, der ausgeprägten Weitläufigkeit des Areals und der geringen Dichte an für die Nahversorgung notwendigen Betrieben wird dieser Bereich ebenfalls vertieft betrachtet. Insbesondere der Aspekt der Erreichbarkeit der medizinischen Versorgungseinrichtungen und öffentlichen Gebäude bzw. Flächen (z.B. Friedhof) ist von hervorgehobener Bedeutung.

4.1.1 Erfassung möglicher Destinationen / wichtiger Verbindungswege

Neben der Einteilung des Untersuchungsgebietes in Betrachtungszonen ähnlicher Funktion und baulichen Zusammenhangs, werden die Aufnahmebereiche in eine rudimentäre Primärwegestruktur gegliedert, welche die wichtigsten Achsen und Wegeverbindungen innerhalb des Gesamtgebietes, der jeweiligen Zone und zu den Außenbereichen abbildet. Diese erste Einteilung erfolgt unter Zuhilfenahme von Informationen über die Lage von Geschäften, Ämtern, Schulen, Knotenpunkten des öffentlichen Nahverkehrs sowie überschlägige Abfragen zu Geländehöhen und Steigungsverhältnissen, um möglichst realitätsnah die Lage der direkten und leichtgängigen Routen herauszufiltern.

Diese Vorgehensweise stützt sich in Teilen auf Annahmen und Schlussfolgerungen, die in Abstimmung mit Interessensverbänden und Betroffenen zu prüfen und ggf. zu ergänzen und abzuändern sein werden.



4.1.2 Bestandserhebung Barrierefreiheit

Neben den eigenen Erhebungen des öffentlichen Raums, konnte für die Erstellung des Konzepts zudem auf weitere Quellen zurückgegriffen werden.

Eine dieser Quellen ist die OpenSource-Initiative Open WheelMap. In dieser erfassen Betroffene die barrierefreie Zugänglichkeit von Gaststätten, Ladengeschäften/ Dienstleistungsstellen und weiteren öffentlichen Orten. Darüber hinaus wird die barrierefreie Zugänglichkeit von Sanitäreinrichtungen bewertet. Die kompletten – kontinuierlich aktualisierten – Daten finden sich unter www.wheelmap.org.

Hier wird nur ein Ausschnitt des engeren Untersuchungsgebietes wiedergegeben, um einen Eindruck der vorhandenen Informationen und dem Stand der Barrierefreiheit zu geben:



4.2 Erfassung der Situation vor Ort

Neben der Gliederung des Untersuchungsumgriffes in Bereiche gleicher oder ähnlicher Nutzung und gleicher oder ähnlicher baulicher Struktur und Entwicklung, wird auch eine systematische Unterscheidung der festgestellten Mängel und Defizite vorgenommen. Hierfür wurde -in Anlehnung an Beispiele und Richtlinien des Leitfadens „Die barrierefreie Gemeinde“ ein semiotischer Zeichenstandard entwickelt, der die aufgenommenen Informationen zu den örtlichen Verhältnissen in der Stadt Weiden symbolhaft und intuitiv widerspiegelt.

Es wurde dabei unterschieden in Konflikte räumlich-baulicher Natur, funktionale Konflikte und Konflikte aufgrund der topographischen Beschaffenheit.

Die für die Bestandsaufnahme erstellten Zeichen stellen sich folgendermaßen dar:

Räumlich-Bauliche Konflikte



Stufen:

Jedwede Form von Stufen und Treppen im Bereich wichtiger Zu- und Durchgänge.



Kante / Schwelle:

Für Rollstuhlfahrer, Menschen mit Gehbehinderungen oder Benutzer von Gehhilfen und Rollatoren nicht oder nur schwer überwindbare Schwellen und Absätze im Bereich wichtiger Zu- und Durchgänge / Querungen / Plätzen.



Engstelle:

Stellen an Gehwegen mit unzureichender Breite / enge Durchgänge, die ein Passieren mit dem Rollstuhl erschweren oder unmöglich machen, bzw. eine Begegnung mit und / oder zwischen Rollstuhlfahrern nicht zulassen.



Engstelle mit Hindernis:

Durchgänge oder Gehwege mit knapper, aber noch ausreichender, Durchgangsbreite, die jedoch mit baulichen Hindernissen versehen sind (Poller, Schranken, Schilder etc.) die ein Passieren mit dem Rollstuhl erschweren oder unmöglich machen, bzw. eine Begegnung mit und / oder zwischen Rollstuhlfahrern nicht zulassen.



Querneigung zu stark:

Stellen oder Abschnitte an Gehwegen, die z.B. aufgrund von Grundstücks- oder Garagenzufahrten ein Quergefälle von mehr als 5 % aufweisen und damit für Menschen mit Gehbehinderungen oder Rollstuhlfahrer / Benutzer von Gehhilfen und / oder Rollatoren ein sicheres Passieren erschweren oder verhindern.



Längsneigung zu stark:

Stellen oder Abschnitte an Gehwegen, die ein Gefälle in Längsrichtung von mehr als 6 % oder ein Längsgefälle von maximal 6 % auf eine Distanz von mehr als 10 m ohne Podest aufweisen und damit für Menschen mit Gehbehinderungen oder Rollstuhlfahrer / Benutzer von Gehhilfen und / oder Rollatoren ein sicheres Passieren erschweren oder verhindern.



Stolperkanten / Unebene Flächen:

Abschnitte in Gehwegen oder Platzbereichen / Straßen mit deutlichen Unebenheiten in der Oberfläche, z.B. instandsetzungsbedürftige Pflasterbeläge mit Setzungsschäden, Asphaltflächen mit Rissen / Frostaufbruch / Schlaglöchern, aus der Oberfläche heraustretende Fundamente und Schächte / Gitter, die ein Befahren mit Rollstühlen und Rollatoren stark erschweren und für Menschen mit Geh- und / oder Sehbehinderungen ein deutliches Sturzrisiko bergen.

Funktionale Konflikte

LSA ohne Signalgeber:

Lichtsignalanlagengesteuerte Querungen und Übergänge an Kreuzungen ohne auditiven oder taktilen Signalgeber, die daher von Blinden oder Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen nicht, nur eingeschränkt oder nur mit Hilfe von Begleitpersonen genutzt werden können.



Stelle mit Verletzungsgefahr:

Stellen an Gehwegen, Durch- und Eingängen oder Plätzen mit niedrigen Straßenschildern oder Engstellen entlang spitziger Metallzäune auf Augenhöhe oder auskragende Hindernisse, die ein erhebliches Verletzungsrisiko für Menschen mit eingeschränkter Wahrnehmung oder Motorik darstellen.



Bushaltestelle nicht barrierefrei:

Haltestellen die über keine oder zu niedrige Borde verfügen, um Fahrgäste mit Einschränkungen ein Zu- und Aussteigen ohne Fremdhilfe zu ermöglichen, bzw. solche, die über eine ungenügende, nicht barrierefreie Zuführung zum Einstiegsbereich verfügen.

**Besondere
Oberflächenbeschaffenheit
(Nichtasphalterte Flächen)**



Plattenbelag (Naturstein, Beton u.a.)

Platten mit ebener Oberfläche und engen Fugen; In puncto Berollbarkeit gleichzusetzen mit Asphalt oder ähnlichen Belägen.



Natursteinbelag gesägt, eben:

Pflaster und Platten aus Naturstein, eben verlegt bzw. mit gesägter, ebener Oberflächenbeschaffenheit; gut begeh- und berollbar.



Pflasterbelag gespalten:

Natursteinpflaster mit glatt gespaltener Oberfläche und leichten, natürlichen Unebenheiten; Gut begehbar, mäßig berollbar.



Kopfsteinpflaster:

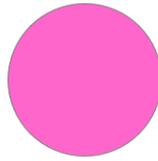
Große Pflastersteine mit gerundeter Oberseite; Mäßig begehbar, schlecht berollbar.



Kieselpflaster („Bummerl“):

Traditionelles Natursteinpflaster aus runden Kieseln unterschiedlicher Größe mit stärkeren Unebenheiten; Schwierig bis schlecht begehbar, Berollbarkeit schlecht bis unmöglich.

Sonderfall Wassergebundene Decke



Wassergebundene Decke:
Flächen ohne Befestigung durch Pflastersteine, Platten oder gebundene Deckschichten mit natürlichem, sandig-kiesigem Erscheinungsbild und grundsätzlich guter Begeh- und Berollbarkeit.

Im richtigen Kontext angelegte und fachgerecht ausgeführte wassergebundene Flächen weisen eine gute Begeh- und Berollbarkeit bei gleichzeitig hoher Ästhetik und vergleichsweise geringem Materialaufwand auf. Deshalb sind sie besonders für parkartige Flächen oder zur Akzentuierung von Platz- und Sondernutzungsbereichen geeignet. Allerdings sind im Gegensatz zu regulär befestigten Flächen besondere Pflegeaspekte zu berücksichtigen.

Der Leitfaden „Barrierefreies Bauen 03 - Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ (Ausgabe 2018) der Bayerischen Architektenkammer gibt hierzu auf S. 47 im Abschnitt „Oberflächengestaltung - Gebundene und nicht gebundene Oberflächen“ folgende Hinweise:

„(...) Die Norm merkt an, dass Deckschichten ohne Bindemittel, sog. wassergebundene Decken, nur dann eine barrierefreie Lösung darstellen, wenn eine konstante Wartung sichergestellt ist. Frost und Tauwetter weichen die Decke auf, Unkraut beeinträchtigt die Nutzbarkeit ebenso wie Auswaschungen. (...)“

Um Wartungsaufwand- und Abstand zu verkürzen und wassergebundene Flächen widerstandsfähiger gegen Erosionsprozesse zu machen, bietet sich auch der Einsatz von stabilisierenden Zuschlagsstoffen auf natürlicher Basis an. Sog. „Stabilizer“ können den inneren Zusammenhalt der ungebundenen Bestandteile fördern und so z.B. die Folgen von Winderosion bei Trockenheit (Staubwolken etc.) mindern oder ganz ausschalten. Die Sicherung und der Erhalt wassergebundener Flächen in der Stadt spielen eine zunehmend an Bedeutung gewinnende Rolle.

Denn aufgrund ihrer offenporigen Natur wirken sich wassergebundene Flächen zusätzlich besonders unterstützend auf mikroklimatische Austauschprozesse in Bodennähe aus, die eine aktive Rolle bei der Abmilderung im Zuge des Klimawandels in Innenstädten immer häufiger auftretender Temperaturextreme spielen.

4.3 Bestandsaufnahme vor Ort

Bei der Bestandsaufnahme und der vorgenannten Kategorisierung der Oberflächenbeschaffenheit wurde auf die dezidierte Aufnahme von Asphaltflächen und ähnlich gut begehbaren Oberflächen wie Betonplatten bewusst verzichtet, sofern in diesen Bereichen keine expliziten Schäden oder Mängel, die zu Unebenheiten führen, festzustellen waren.

Im Fokus der Bestandsaufnahme stehen vielmehr eben jene Punkte, die entweder aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften oder aufgrund von Schäden ein problemloses Passieren erschweren oder verhindern.

Ziel der Bestandsaufnahme ist es, im Sinne einer realistischen Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit, besonders die Konflikte herauszustellen und zu markieren, die am deutlichsten einer barrierefreien Nutzung im entgegenstehen.



4.3.1 Konflikte und Mängel Kernzone

Die in der Kernzone erfassten Konflikte sind überwiegend baulich-räumlicher Art und umfassen zahlreiche Stufen im öffentlichen Raum und an Eingängen sowie Hindernisse und Engstellen.

Baulich-räumliche Konflikte

Die überwiegende Zahl der baulich-räumlichen Konflikte in der Kernzone liegt in Form von Stufen im Eingangsbereich von Geschäften und öffentlichen Gebäuden vor.

Im öffentlichen Raum besteht abschnittsweise Stolpergefahr durch Setzungen im Übergang von Gehwegplatten und Einbauten wie Lichtschächten. Diese Problematik erreicht eine besonders hohe Dichte entlang der südlichen Fassaden an der Bürgermeister-Prechtl-Straße.



Deutliche Unebenheiten durch Setzung an der Bürgermeister-Prechtl-Straße

Weiterhin sind Gefälle mit zu starker Quer- und / oder Längsneigung an einigen Abschnitten festzustellen.



Wichtiger Zugangspunkt zum Stadtkern: Die Rampe an der Judengasse weist ein zu starkes Längsgefälle auf.

Engstellen, an denen keine Begegnung zwischen Fußgängern und Rollstuhlfahrern möglich ist sowie ein Wenden mit dem Rollstuhl nicht gefahrlos erfolgen kann, sind an einigen Gehwegen und Durchgängen anzutreffen. Hinzu kommen teilweise bauliche Hindernisse wie Poller oder Straßenschilder, die zusätzlichen Raum einnehmen.

Nur wenige Übergänge und Absenkungen sind vollständig Rollstuhlgeeignet, bzw. für Menschen mit Einschränkungen als solche zu erkennen.

Funktionale Konflikte

An lichtsignalanlagengeregelten Fahrbahnquerungen finden sich keine oder defekte akustische Signalgeber oder Taster mit haptischem Feedback, sodass Personen mit entsprechenden Einschränkungen eine eigenständige, sichere Nutzung der Übergangsstellen nicht oder nur schwer möglich ist.

In der Kernzone finden sich keine Bushaltestellen, die die Anforderungen an einen barrierefreien Ein- und Ausstieg mit entsprechender Bordhöhe und barrierefreier Zuführung zum Einstieg vollständig erfüllen.



Die Bushaltestellen im Bereich der Kernzone ohne 18cm-Bord sind für Fahrgäste mit Rollstühlen oder anderweitig eingeschränkter Motorik zu niedrig.

Weiterhin besteht im Gebiet der Kernzone durch Engstellen und unvorteilhaft angebrachte Beschilderung und Einfriedungen an einigen wenigen Stellen ein theoretisches Verletzungsrisiko für Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen.

Oberflächenbeschaffenheit

Die Kernzone weist in den wichtigen öffentlichen Räumen der unmittelbaren Altstadt annähernd flächendeckend einen Pflasterbelag mit gespaltener Oberfläche auf, der aufgrund der so vorhandenen, leichten Unebenheiten zwar gut begehbar, mit Rollstühlen, Gehhilfen / Gehwagen oder anderen rollenden Hilfsmitteln mit sehr dünnen Vollgummireifen nur mäßig bzw. nur mit spürbaren Erschütterungen und -über längere Distanzen- nur mit gewisser Anstrengung berollbar ist, so z.B. am Oberen und Unteren Markt sowie in den Seitengassen.

Einige Abschnitte der historischen Stadtmauerwege sind mit Kopfsteinpflaster versehen. Hierbei handelt es sich um Großpflaster mit Wölbung bzw. runder Oberfläche in Kopfgröße mit entsprechendem Fugenbild bzw. Höhenunterschieden zwischen den einzelnen Steinlagen. Kopfsteinpflaster ist, je nach Art des Schuhwerkes und Zustand des Fugenbildes, noch gut bis mäßig begehbar. Die Berollbarkeit ist aufgrund deutlicher Unebenheiten und Fugen im Gegensatz zu gespaltener oder gesägtem Pflaster deutlich eingeschränkt. Hierzu zählen die Bereiche Hinter der Schanz und Hinter der Mauer. An neuralgischen Übergangspunkten wurden bereits zu einem früheren Zeitpunkt Verbesserungsmaßnahmen durch Materialersatz mit geschnittenem, bzw. gesägtem Pflaster durchgeführt. Dies ist an den nördlichen Durchgangspunkten an der Schulgasse, der Türlgasse, der Fleischgasse und der Spitalgasse sowie in größeren Abschnitten im Bereich Hinterm Wall und Hinterm Zwinger der Fall.

Die Durchtrittspunkte zum Oberen und Unteren Markt an den beiden großen Toren wurden mit ebenen Natursteinplatten ausgestattet. Durch die gleichmäßigen Platten mit vernachlässigbaren Fugen ist eine ausgezeichnete Begeh- und Berollbarkeit gewährleistet.



Gespaltenes Großpflaster am Oberen Markt



Natursteinplatten im Unteren Tor

Der Bereich um die Kirche St. Michael ist, bis auf Gehwege in Kinkerplatten sowie den schmalen Traufstreifen um die Kirche, mit Kieselplaster versehen. Die runden, stark gewölbten Großkiesel machen ein Berollen praktisch unmöglich. Für Menschen mit eingeschränkter Motorik kann auch das Begehen durchaus mit größeren Schwierigkeiten verbunden sein. Übergangsbereiche zum Oberen Markt sind in Kopfsteinpflaster ausgeführt.



Engstellen mit baulichen Hindernissen, Kopfstein- und Kieselplaster im Bereich der Kirche St. Michael

In den äußeren Ringbereichen der Kernzone, z.B. an der Bürgermeister-Prechtl-Straße und im westlichen Fußgängerbereich am Oberen Markt finden sich in den Gebäudevorbereichen und Gehwegen überwiegend Betonplatten.

Die Wegeverbindungen ab dem äußeren Ring um die Altstadt münden in asphaltierte oder mit Betonplatten ausgelegte Gehwege. Im südlichen Bereich der Kernzone schließen Parkanlagen mit wechselweise wassergebundener Decke und Asphaltwegen an.

Ebenso sind größere Abschnitte der Wegeführung an der Bürgermeister-Prechtl-Straße im Bereich der Allee als wassergebundene Wege ausgeführt.



Stolperkanten an der Bürgermeister-Prechtl-Straße und am Unteren Markt

Allgemeine Hinweise zu räumlichen und funktionalen Einschränkungen im Bereich der Kernzone

Die uns zum Zeitpunkt der Konzeptfortschreibung vorliegenden Informationen und Aufstellungsschemata für Buden und Verkaufsstände im Rahmen von Märkten und Veranstaltungen sowie zu den für Sondernutzungen wie Freischank und Warenpräsentation vorgesehenen Außenbereichen vor Geschäften zeigen eine annähernd maximale Ausnutzung der in der Altstadtzone zur Verfügung stehenden Flächen. Isoliert betrachtet nehmen allein die maximal möglichen Freischank- und Warenpräsentationsflächen am Oberen und Unteren Markt eine Gesamtfläche von rund 3.300 Quadratmetern ein und ragen dabei bis zwischen 3,00 und 8,5 m weit in den Platzbereich ein.



Übersicht der Kernzone mit Oberem und Unteren Markt, M 1:5.000: Deutlich erkennbar sind die erlaubten, gelb-orange gefärbten Bereiche vor den Geschäften für Freischank und Warenpräsentation. Temporäre Marktbuden sind blau gekennzeichnet.

Zu diesen, für den Rollstuhlfahrer und Fußgänger also potenziell regulär nicht zur Verfügung stehenden, Flächen kommen die im Rahmen von Veranstaltungen beanspruchten Bereiche für Bühnen und Verkaufsstände hinzu.



Großzügige Flächen für Freischank am Unteren Markt.
Foto: Google Maps, abgerufen 17.04.20



Übersicht der Kernzone mit Oberem und Unterem Markt, M 1:5.000:
Permanente und temporäre Sondernutzungsflächen nehmen einen beträchtlichen Teil der Gesamtfläche des öffentlichen Raumes ein.

Grundsätzlich ist die rege Nutzung der Altstadt für Gewerbe und Veranstaltungen als äußerst positiv zu werten und als wichtige Triebfeder des Handels und der Tourismuswirtschaft weiter zu befördern und zu stärken. Es zeigt sich aber, dass bei der Suche nach geeigneten Wegen zur langfristigen, dauerhaften Verbesserung der Barrierefreiheit und der hindernisarmen Durchwegung der Innenstadt mit rein baulichen Lösungen kein vollständig zufriedenstellendes Ergebnis erzielt werden kann. Die erlaubten permanenten Sondernutzungsflächen nehmen theoretisch bereits rund 30 % der Fläche des Oberen und Unteren Marktes ein. Mit den temporär wiederkehrenden Veranstaltungen können zeitweise insgesamt bis zu 49 % der Gesamtfläche für eine barrierefreie Oberflächengestaltung nicht zur Verfügung stehen. Es zeichnet sich daher ab, dass eine einfache Lösung, die sowohl den Ansprüchen an die Barrierefreiheit, als auch den Bedürfnissen der Gewerbetreibenden und Kulturschaffenden gleichermaßen zur Gänze gerecht wird, aufgrund dieser im Kern konfligierenden Ausrichtung der Interessen und Ziele nicht existieren kann.

Im weiteren Verlauf des Konzepts werden zwar schwerpunktmäßig bauliche Einzelmaßnahmen vorgestellt, jedoch ist unbedingt eine Mischung von Maßnahmen baulicher und ordnungsrechtlicher Art vonnöten, die einen anderen Umgang mit dem öffentlichen Raum als Allgemeingut für alle zum Ziel haben. Nur so ist ein nachhaltig erfolgreiches Wege- und Nutzungskonzept möglich, das alle Anforderungen an den Öffentlichen Raum berücksichtigen kann. Barrierefreie Wegestreifen machen erst Sinn, wenn eine dauerhafte, vollständige Durchgängigkeit und Begehbarkeit garantiert werden kann.

Aktuelle Beanspruchung der Flächenpotenziale für Sondernutzung

Zu Unterscheiden ist zwischen den Bereichen, in denen grundsätzlich eine Sondernutzung für Freischank und Warenpräsentation erlaubt ist, wie die gelb-orange markierten Flächen am Oberen und Unteren Markt, und den Flächen, die aktuell tatsächlich als solche genutzt werden. Diese können je nach aktueller Gebäudenutzung und Saison variieren.

Die zum Zeitpunkt der ersten Analysephase im Rahmen dieser Fortschreibung vorliegenden digitalen Luftbilder zeigen einen signifikanten Unterschied zwischen möglicher und tatsächlicher Sondernutzung im Bereich des Oberen und Unteren Marktes. So wären insgesamt maximal rund 3.300 qm am Oberen und Unteren Markt für Sondernutzung vorgesehen. Die Luftbildkartierung zeigt eine tatsächlich beanspruchte Fläche von rund 1.200 qm, also weniger als die Hälfte des möglichen Maximums.



Übersicht der Kernzone mit Oberem und Unteren Markt, M 1:5.000:
Das mögliche Maximum für reguläre Sondernutzung (Freischank und Warenpräsentation)



Die im Luftbild zuortbare Inanspruchnahme der Sondernutzungsflächen beträgt weniger als die Hälfte des möglichen Maximums.

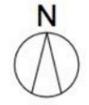
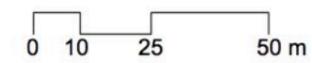


Kernzone

Räumliche und funktionale Konflikte
M1:1.500



- Schwelle / Kante
- Engstelle
- Engstelle mit Hindernis
- Querneigung zu stark
- Längsneigung zu stark
- Fehlender Signalgeber
- Verletzungsgefahr
- Haltestelle nicht barrierefrei
- Stolperkanten / Unebenheiten
- Eingang mit Stufe / Schwelle
- Kieselpflaster
- Kopfsteinpflaster
- Pflaster mit gespaltener Oberfläche
- Pflaster mit gesägter Oberfläche
- Naturstein- / Betonplatten
- Wassergebundener Belag
- Bereich nicht relevant



4.3.1.1 Problematik Eingänge

Im Bereich der Kernzone und Verbindungszone finden sich zahlreiche nicht barrierefreie Gebäude- und Geschäftseingänge, was dem überwiegend historischen Gebäudebestand in diesem Bereich geschuldet ist.

Die über einen Zeitraum von Jahrhunderten gewachsenen Gebäudekomplexe wurden in den vergangenen Jahrzehnten vielfach verschiedenartig umgebaut und durch verschiedenste Geschäftsnutzungen belegt, sodass sich heute eine sehr heterogene Mischung aus Eingängen mit unterschiedlicher Stufenanzahl und Schwellen ergibt, die eine barrierefreie Erreichbarkeit und Nutzung erschweren.

Im Rahmen der Bestandserhebungen vor Ort wurden im Bereich der Kernzone und Verbindungszone die Gebäudeeingänge auf Barrierefreiheit geprüft. Dabei wurden rein private Hauseingänge ausgespart. Im Fokus der Erhebungen standen Eingänge zu Geschäften und öffentlichen Nutzungen bzw. Arztpraxen u.ä. Von den aufgenommenen Eingängen wiesen 234 Beanstandungen im Sinne der Barrierefreiheit auf, d.h. eine oder mehrere Stufen bzw. nur schwer überwindbare Schwellen.



Kernzone mit östlichem Teil der Verbindungszone, M 1:4.000:

Darstellung der nicht barrierefreien Gebäudezugänge mit Stufen (rot) und Schwellen (gelb)

Bei der Erhebung wurden vereinzelt Rampenprovisorien vorgefunden, mithilfe derer -wenigstens mit Unterstützung durch eine weitere Person- Stufen an Geschäftseingängen auch für Rollstuhlfahrer überwunden werden können. Maßnahmen dieser Art stoßen jedoch je nach Anzahl und Höhe der Stufen schnell an Grenzen. Teilweise liegen die Geschäfte auch leicht unterhalb des Straßenniveaus und sind nur über nach unten führende Stufen erreichbar. Spätestens hier stellt sich die Frage nach Umbaumöglichkeiten am Gebäude.



Vergleichsweise häufig anzutreffen sind Eingänge mit einer oder mehreren Stufen nach oben.



Behelfsrampen verschiedenen Typs: Die Erreichbarkeit ist zwar grundsätzlich möglich, jedoch nur mit zusätzlicher Hilfestellung durch andere.



Bei eingetieften Ladenzugängen werden die Herausforderungen barrierefreier Erreichbarkeit besonders deutlich.

4.3.1.2 Kurzevaluierung Maßnahmenkonzept 2008 / 2009

Die vor rund zehn Jahren in Weiden durchgeführten „Untersuchungen für eine barrierefreie Innenstadt“ und die darin vorgeschlagenen Maßnahmen für den Innenstadtbereich, bzw. deren Umsetzungsstand, bilden heute einen wichtigen Ausgangspunkt für das weitere Vorgehen in der Kernzone. Die früheren Untersuchungen bezogen sich hauptsächlich auf die Kernstadt, also den Bereich der Altstadt und die unmittelbare Umgebung. Dies entspricht im Wesentlichen jenem Bereich, der in der vorliegenden Fortschreibung, die einen wesentlich größeren Betrachtungsbereich umfasst, als Kernzone bezeichnet wird. Insofern ist eine Evaluierungsabhandlung früherer Maßnahmen -soweit dies möglich ist- auch nur für die Kernzone relevant. Auf Aussagen zu Maßnahmen, die sich auf die reine Wartung öffentlicher Flächen o.ä. beziehen, wurde verzichtet. In den 2008 und 2009 durchgeführten Untersuchungen, wurden die Maßnahmen nach Priorität der Umsetzung zusammengestellt. Die Kurzevaluierung orientiert sich an dieser Einteilung.

Maßnahmen 1. Priorität:

Altstadtzugänge: Beläge Oberes / Unteres Tor	Die in der früheren Untersuchung als schlecht begehbar bewerteten Pflasterbeläge im Bereich der Markttore wurden durch einen barrierefreien Plattenbelag getauscht.
Schulgasse / Hinter der Schanz: Knotenpunkt	Schlecht begehbares Kopfsteinpflaster im Knotenbereich wurde ausgetauscht.
Ergänzung Sondernutzungssatzung zu Freihaltung von durchgehenden Wegegassen / Kundenstopper	Konkrete Aussagen zu Änderungen bzw. deren Einhaltung sind nicht möglich. Derzeit liegen noch Konflikte zwischen Sondernutzung und Durchwegung vor.
Dr.-Pfleger-Straße: Querungshilfen im Bereich Rathaus	Es wurden zwei barrierefreie Querungshilfen errichtet.
Pollerbeseitigung	Teilweise wurden Poller ersatzlos entfernt (z.B. Spitalgasse)

Maßnahmen 2. Priorität:

Zugang zur Max-Reger-Anlage / Friedrich-Ebert-Straße zu steil	Das Längsgefälle wurde baulich angeglichen und verbessert.
Türlgasse Knotenpunkt	Schlecht begehbares Kopfsteinpflaster im Knotenbereich wurde ausgetauscht.
Fleischgasse Knotenpunkt	Schlecht begehbares Kopfsteinpflaster im Knotenbereich wurde ausgetauscht.
Spitalgasse Knotenpunkt und Längsgefälle	Schlecht begehbares Kopfsteinpflaster im Knotenbereich wurde ausgetauscht.
Untere Bachgasse	Schlecht begehbares Kopfsteinpflaster im Knotenbereich wurde ausgetauscht.
Fußgängerquerung Weigelstraße	Es wurde eine barrierefreie Querungshilfe errichtet.
Fußgängerquerung Reger-Anlage / Friedrich-Ebert-Straße	Es wurde eine barrierefreie Querungshilfe errichtet.

Weitere Maßnahmen:

Judengasse (zu Steile Zufahrt)	Bisher keine Anpassung / Ersatz des Provisoriums.
Leitsystem ZOB	Laufende Prüfung zur Verlagerung des ZOB
Oberer- und Unterer Markt	Maßnahmen sind Gegenstand dieser Fortschreibung.

4.3.2 Konflikte und Mängel Verbindungszone

Aufgrund des hohen Anteils an mit Platten belegten Gehbereichen entlang der wichtigen Wege und Geschäftsachsen der Verbindungszone besteht hier grundsätzlich eine gute Begeh- und Berollbarkeit.

Die Mängel in diesem Bereich beschränken sich überwiegend auf mäßig bis schlecht gewartete Oberflächen, die im Rahmen der üblichen Reparaturen instanzzusetzen sind, auf vereinzelte Engstellen im Verlauf der Bahnhofstraße sowie auf funktionale Mängel, vor allem im Zusammenhang mit der gewerblichen Nutzung der barrierefreien Gehbereiche in der Max-Regger-Straße sowie in Teilbereichen der Wörthstraße. Zusätzlich als mangelhaft zu bewerten ist das im Hinblick auf barrierefreie Erreichbarkeit und Zugänglichkeit ungenügende Bahnhofsumfeld.

Weitere in der Verbindungszone festgestellte Mängel sind:

- Pflaster mit gespaltener Oberfläche am Josef-Witt-Platz
- Pflaster mit gespaltener Oberfläche am ZOB
- Starkes Längsgefälle Leibnizstraße
- Vereinzelt starke Querneigungen bei Grundstückszufahrten



Beispiel durch Sondernutzung eingengter Gehbereiche in der Max-Regger-Straße. Zufällig platzierte Verkaufsstände bilden Hindernisse.



Engstellen durch Einbauten in der Bahnhofstraße.



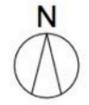
Kernrandzone / Verbindungszone Nordteil

Räumliche und funktionale Konflikte
M1:1.500



- Schwelle / Kante
- Engstelle
- Engstelle mit Hindernis
- Querneigung zu stark
- Längsneigung zu stark
- Fehlender Signalgeber
- Verletzungsgefahr
- Haltestelle nicht barrierefrei
- Stolperkanten / Unebenheiten
- Eingang mit Stufe / Schwelle
- Kieselplaster
- Kopfsteinplaster
- Pflaster mit gespaltener Oberfläche
- Pflaster mit gesägter Oberfläche
- Naturstein- / Betonplatten
- Bereich nicht relevant

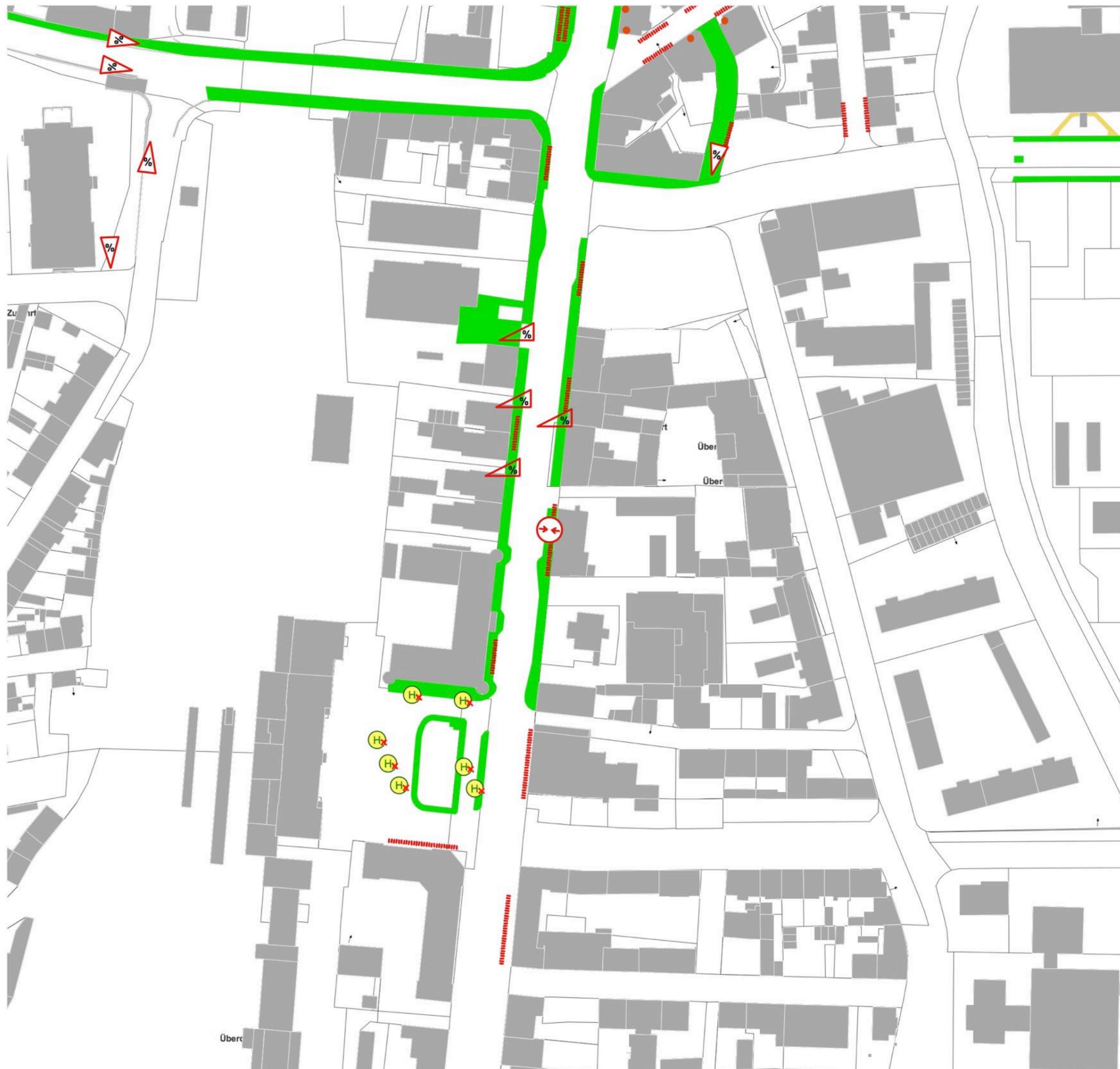
0 10 25 50 m





Kernrandzone / Verbindungszone Südteil

Räumliche und funktionale Konflikte
 M1:1.500



-  Schwelle / Kante
-  Engstelle
-  Engstelle mit Hindernis
-  Querneigung zu stark
-  Längsneigung zu stark
-  Fehlender Signalgeber
-  Verletzungsgefahr
-  Haltestelle nicht barrierefrei
-  Stolperkanten / Unebenheiten
-  Kieselpflaster
-  Kopfsteinpflaster
-  Pflaster mit gespaltener Oberfläche
-  Pflaster mit gesägter Oberfläche
-  Naturstein- / Betonplatten
-  Bereich nicht relevant

0 10 25 50 m



4.3.3 Konflikte und Mängel Randzone-Süd

Ebenso wie in der Verbindungszone fallen die überwiegend mit Platten belegten Gehbereiche in der Randzone-Süd positiv auf. Problematisch sind auch hier teilweise in schlechtem baulichen Zustand befindliche Oberflächen sowie das Fehlen einer eindeutigen, direkten, barrierefreien Wegeverbindung zwischen der Kernzone und der Randzone-Süd.

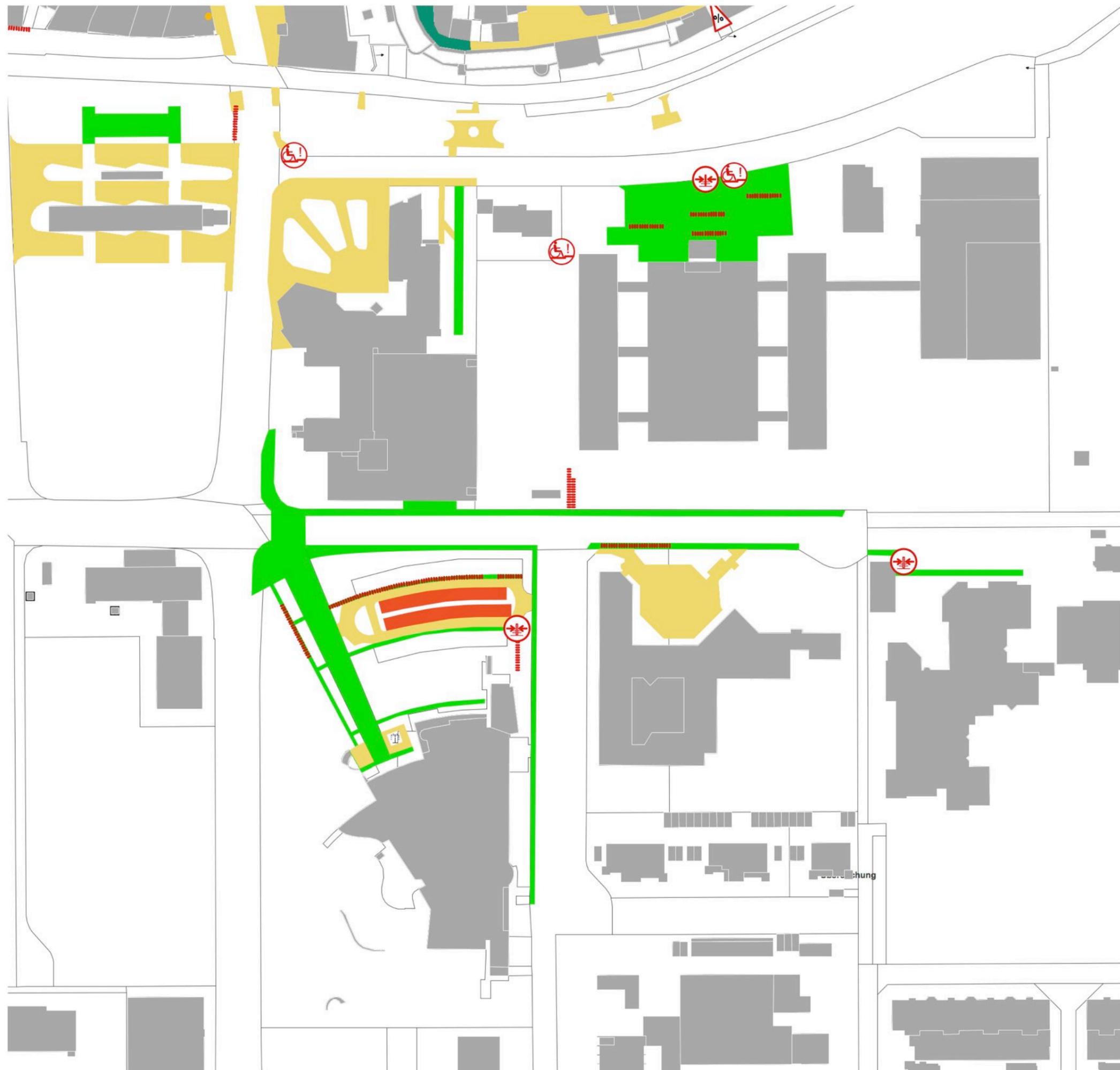


Schadhafte Oberflächen und Setzungen im Bereich der Max-Reger-Halle.



Randzone-Süd

Räumliche und funktionale Konflikte
 M1:1.500



-  Schwelle / Kante
-  Engstelle
-  Engstelle mit Hindernis
-  Querneigung zu stark
-  Längsneigung zu stark
-  Fehlender Signalgeber
-  Verletzungsgefahr
-  Haltestelle nicht barrierefrei
-  Stolperkanten / Unebenheiten
-  Kieselpflaster
-  Kopfsteinpflaster
-  Pflaster mit gespaltener Oberfläche
-  Pflaster mit gesägter Oberfläche
-  Naturstein- / Betonplatten
-  Bereich nicht relevant

0 10 25 50 m



4.3.4 Konflikte und Mängel Randzone-Nord

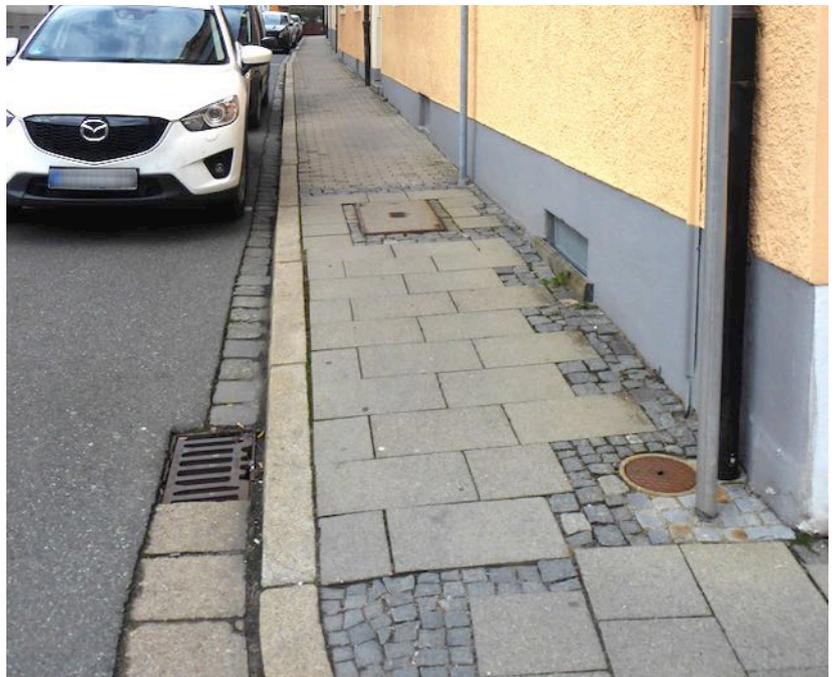
In der Randzone-Nord bestehen Konflikte in Form von fehlenden und zu knapp bemessenen Gehwegen, insbesondere an der Sebastianstraße und Ledererstraße, sodass Betroffene, die etwa aus der Stadtmitte heraus das Klinikareal erreichen wollen hier alternative Routen und Umwege in Kauf nehmen müssen.

Weiterhin problematisch können sich die zwar hochwertig gestalteten, jedoch mit gespaltenem Pflaster versehenen Bereiche am Keramikmuseum und der Bibliothek erweisen.

Die Straßenquerungsmöglichkeiten am Schlörplatz nach Norden sind an den Randkanten in teilweise schlechtem baulichen Zustand und weisen deutliche Kanten auf, die für Rollstuhlfahrer hinderlich sein können.



Gute Gestaltung am Keramikmuseum, jedoch nur bedingt barrierefrei.



Teilweise beengte Gehwege im Bereich der Scheibenstraße.



Randzone-Nord

Räumliche und funktionale Konflikte
M1:1.500



- Schwelle / Kante
- Engstelle
- Engstelle mit Hindernis
- Querneigung zu stark
- Längsneigung zu stark
- Fehlender Signalgeber
- Verletzungsgefahr
- Haltestelle nicht barrierefrei
- Stolperkanten / Unebenheiten
- Kieselpflaster
- Kopfsteinpflaster
- Pflaster mit gespaltener Oberfläche
- Pflaster mit gesägter Oberfläche
- Naturstein- / Betonplatten
- Bereich nicht relevant

0 10 25 50 m



4.4 Begehung zentraler Bereiche mit Betroffenen

Zur weiteren Vervollständigung der aufgenommenen Mängel und Konflikte und zur Eingrenzung weiterer Problembereiche, für deren Wahrnehmung Menschen ohne Behinderung nicht hinreichend sensibilisiert sind, erfolgte im Anschluss an die Bestandsaufnahme durch die Planer Anfang Oktober 2020 eine Begehung wichtiger, zentraler Verbindungsbereiche mit Personen mit Behinderungen, insbesondere Rollstuhlfahrer und Blinde- bzw. Sehbehinderte sowie Vertretern der Stadt und Planungsbüros statt.

Zunächst wurden am Treffpunkt Josef-Witt-Platz der neue Wittgartendurchstich sowie die nach Westen verlaufenden Verbindungsstrecken Frauenrichter- und Christian-Seltmann-Straße erörtert. Der Wittgartendurchstich wurde in puncto Barrierefreiheit als zeitgemäß und angemessen gewertet, während die beiden letztgenannten Routen wegen der problematischen Steigung, der schlechten Ausleuchtung und teilweise problematischer Oberflächenbeläge eher kritisch bewertet wurden.

Anschließend wurde ausgehend vom Josef-Witt-Platz ein rund zweistündiger Beobachtungsspaziergang über die Max-Reger-Straße und den Macerata-Platz sowie über den Oberen Markt, die Rathauspassage, den Unteren Markt und Schlörplatz bis zur Sebastianstraße unternommen. Der Betrachtungsschwerpunkt wurde auf alle Hindernisse und Beschwerlichkeiten gelegt, die sich für Rollstuhlfahrer und Blinde entlang einer selbst gewählten Route ergaben. Durch die Planer wurde lediglich der zu untersuchende Bereich eingegrenzt. Die Teilnehmer des Rundganges waren angehalten, einen eigenen Weg durch das Gelände zu wählen, wie sie ihn auch bei alltäglichen Erledigungen wählen würden.

Erfasst wurden bei dem Beobachtungsgang festgestellte Probleme im Bereich der Bodenbeläge, Stadtmöblierung, Lichtsignalanlagen und Beschilderungen, Schwierigkeiten im Zusammenhang mit permanenter und temporärer Sondernutzung im öffentlichen Raum, Steigungen und Gefälle, Stufen und Stolperkanten sowie mögliche Gefahren und Behinderungen durch schlecht oder nicht ausreichend abgesicherte Hindernisse.



Konfliktbereich temporäre Sondernutzung

Temporäre Sondernutzung, etwa im Rahmen von Märkten, Festen oder Veranstaltungen, stellen aufgrund der zufälligen Bodenpositionierungen, möglicherweise noch in Verbindung mit unzureichend gekennzeichneten oder nur schwer überwindbaren Kabelbrücken, regelmäßig wiederkehrende Probleme dar, besonders, wenn Bereiche ebenen Belages, die für Rollstuhlfahrer grundsätzlich als Trasse geeignet wären, dadurch blockiert werden.

Ein Ausweichen auf die Fahrbereiche ist zudem meist durch mobile Werbeanlagen sowie zu schnellen Radverkehr mit weiteren Schwierigkeiten verbunden.



Temporäre Sondernutzung blockiert in der Max-Reger-Straße die barrierefreien Plattenstreifen: Begegnungsverkehr mit Rollstühlen ist nicht möglich.



Nicht-barrierefreie Kabelbrücke am Macerataplatz. Ein Überrollen mit Gehilfen und Rollstühlen ist nur schwer möglich.

Konfliktbereich reguläre Sondernutzung

Die reguläre Sondernutzung im öffentlichen Raum (z.B. Freischankflächen) führt, wie bereits bei zuvor erfolgten Bestandserhebungen festgestellt, zu durchaus erheblichen Einschränkungen der Bewegungsfreiheit generell und im Besonderen für Rollstuhlfahrer und Menschen mit Geh- und / oder Sehbehinderungen, da sich die für Außenbestuhlung zugewiesenen Bereiche in der Praxis kaum exakt einhalten lassen und teilweise in unterschiedlichem Maße angrenzende Bereiche des öffentlichen Raumes tangieren und damit wandernde Hindernisse darstellen.

Problematisch sind auch die de facto nicht erkennbaren und daher kaum erreichbaren Eingänge von Gastronomiebetrieben aufgrund der Nichtfreihaltung klarer Zugangsachsen zwischen Gehbereich und Fassade. Dieser unübersichtliche Eindruck wird durch teilweise massiv wirkende Zeltbauten und Schirmkonstellationen weiter verstärkt.



Negativ- und Positivbeispiele fassadenbegleitender Freischankflächen:
Links: Der Zugang ist durch Hindernisse verstellt.
Rechts: Die Achse zum Eingang ist von Stühlen und Tischen freigehalten.



Übermäßig abgeschottete Freischankflächen führen zu unübersichtlichen Eingangssituationen und stellen Hindernisse dar.

Konfliktbereich Stadtmöbiliar

Im Rahmen des Beobachtungsspazierganges kam die Thematik der Stadtmöblierung und in diesem Zusammenhang auch die Nutzung des öffentlichen Raumes mit Werbetafeln und sog. „Kundenstopperrn“ an vielen Stellen immer wieder zur Sprache. Begründet ist dies vor allem durch die sprichwörtliche „Mobilität“ der Objekte, die ihre Position oft verändern und dadurch gerade für Blinde und Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen zur Herausforderung beim Durchqueren der Altstadt werden.

Die Teilnehmer des Rundganges sprachen sich deutlich für häufigere Kontrollen des Ordnungsamtes aus und nannten konkrete Vorschläge zur Verbesserung der Situation. Da sich gerade Blinde und Sehbehinderte überwiegend an unveränderlichen Fixpunkten orientieren, wie z.B. Baumstandorten, Rinnen, Wegekanten etc. sollten Sitzbänke und Kundenstopper sich an den sich hieraus ergebenden Achsen orientieren und nicht über diese hinaus ragen, um nicht zur Stolperfalle zu werden.



Um nicht zum Hindernis zu werden, sollten Sitzbänke in die Achse zwischen die in regelmäßigen Abständen stehenden Bäume gerückt werden.

Die Teilnehmer des Rundganges regten weiterhin an, auch über ein fest installiertes Möblierungs- und Informations- / Werbesystem nachzudenken, um ein einheitliches Konzept, das sowohl der Orientierung als auch der Ästhetik dient, zu schaffen.

Konfliktbereich Oberflächen, Beläge, Kanten und Fugen

Die im Altstadtbereich vorhandenen Pflasterbeläge mit überwiegend gespaltener Oberfläche wurden vor allem im Hinblick auf Berollbarkeit (Rollstuhlfahrer, Rollatoren, Kinderwagen) von den Betroffenen beim Beobachtungsspaziergang kritisch bewertet. Besonders negativ wurde das Pflaster im Bereich der Rathauspassage mit seinen durch Verschleiß bereits tief eingeschnittenen Fugen, Setzungen und scharfen Abkantungen wahrgenommen. Grundsätzlich befürworte man einen Plattenbelag, wie er sich im Bereich der beiden Stadttore findet.



„Problematisches“ Pflaster: Belag am Oberen und Unteren Markt (links) und schadhaftes Pflaster im Bereich der Rathauspassage (rechts)

Bei der Diskussion vor Ort wurde auch der Standpunkt der Planer zur Ästhetik und zu den räumlichen Zusammenhängen gehört und eine Alternative zu Plattenbelag an Ort und Stelle geprüft. Hierzu wurde der Bereich „Hinterm Wall“, dessen ursprünglicher Großpflasterbelag bereits zu einem früheren Zeitpunkt durch Natursteinpflaster mit geschnittener, ebenmäßiger Oberfläche ersetzt wurde, begangen. Die Teilnehmer des Rundganges sprachen sich grundsätzlich positiv zu derart in der Oberfläche ebenen, gleichmäßigen Pflasterbelägen aus, verwiesen jedoch eindringlich auf problematische Fugen, die zu einem „Hängenbleiben“ mit dünnen Rollstuhlreifen bzw. „Auflaufen“ mit dem Taststock führen können bei zu breiten und zu tiefen Fugen.



Bei grundsätzlich annehmbarem, ebenen Pflaster mit geschnittener Oberfläche ist die Breite und Tiefe der Pflasterfugen entscheidend für die Barrierefreiheit

**Konfliktbereich Steigungen,
Gefälle, Gehwegbreiten und
Verkehrsführung / Radverkehr**

Der Bereich westlich der Bahnlinie ist durch die bestehenden Unterführungen Frauenrichter Straße und Christian-Seltmann-Straße für Rollstuhlfahrer aufgrund der Gefällesituation nicht erreichbar. Mit dem neuen Durchstich am Wittgarten steht jetzt eine gute Verbindung zur Verfügung, die direkt an die Hauptachse der Innenstadt anschließt.

Als wichtige Wegeachsen im Bereich der Kernzone wurden neben der Hauptachse Max-Reger-Straße - Oberer Markt - Unterer Markt - Schlörplatz - Sebastianstraße die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Querachsen Schulgasse - Judengasse sowie Spitalgasse - Untere Bachgasse bestätigt.

In diesem Zusammenhang wurden die Gefällesituationen thematisiert. Dabei wurde besonders die zu steile Rampe zwischen Judengasse und Max-Reger-Anlage zur Sprache gebracht und bereits in frühen Überlegungsphasen befindliche Alternativen diskutiert. Derzeit erlaubt das starke Längsgefälle der Rampe Personen mit manuellen Rollstühlen keine Verbindung zur Altstadt. Auch Rollstühle mit elektrischem Antrieb bewältigen die Steigung aufgrund möglicher Kippgefahren nur schwer. Gleiches gilt für die Leibnizstraße.

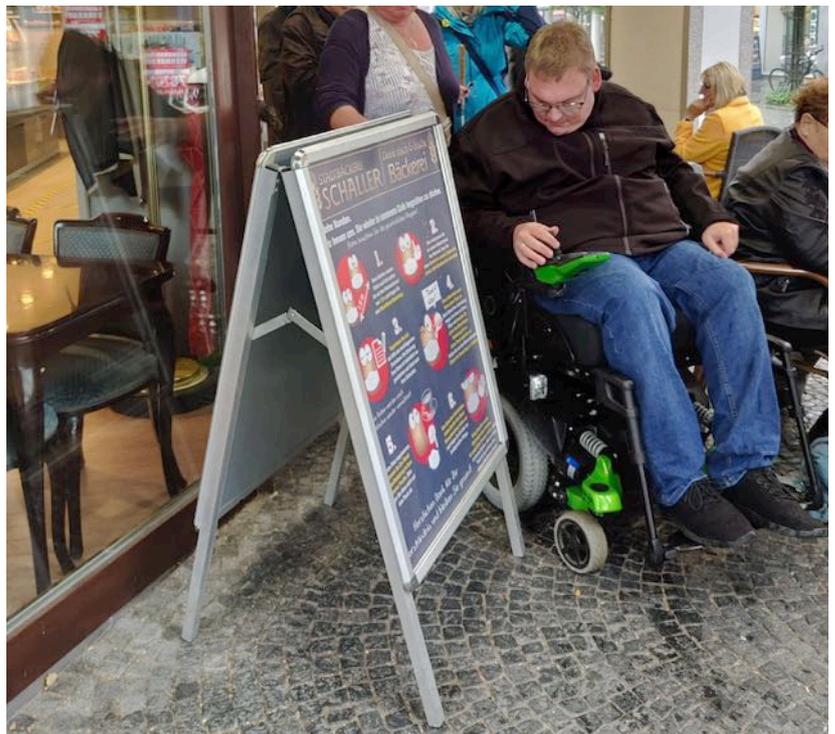
Im weiteren Verlauf der Hauptachse wurden im Bereich der Sebastianstraße die prekären Gehwegbreiten betrachtet, die besonders durch die hier vorhandenen Schrägparker weiter eingengt werden. Eine grundsätzliche Umgestaltung dieses Bereiches erscheint den Rundgangteilnehmern unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit sinnvoll und notwendig.



Die Kombination aus breiter Fahrbahn und Schrägparkplätzen an der Sebastianstraße schafft einen für Rollstuhlfahrer unpassierbar engen Gehweg.

Durch die beengten Verhältnisse mit teilweisen Gehwegunterbrechungen fällt die Sebastianstraße derzeit für Menschen mit Behinderungen als Hauptzuwegung zum Bereich des Krankenhauses weg. Personen mit Behinderungen, die selbstständig das Krankenhaus erreichen wollen, müssen derzeit auf die Verbindung Scheibenstraße zur Söllnerstraße ausweichen, da die westlich der Sebastianstraße verlaufende Ledererstraße sehr eingengt ist.

Ein generelles Problem besteht im Zusammenhang mit dem Radverkehr in der Fußgängerzone, der in einigen Fällen durch zu hohes Tempo eine zusätzliche Gefährdung für Senioren, Menschen mit eingeschränktem Seh- und / oder Reaktionsvermögen und auch für anderen Hindernissen ausweichenden Rollstuhlfahrer darstellt. Besonders problematisch ist dies im Bereich privater Arkaden, deren Nutzung durch die Eigentümer seitens der Stadt kaum zu beeinflussen ist.



Am Issy-Les-Moulineaux-Platz wurde die derzeitige Schaltung der Bedarfsampel kritisiert. Da diese momentan nur nach Auslösung über einen manuellen Taster aktiviert wird und ansonsten ausgeschaltet ist, nehmen viele die Ampel überhaupt nicht wahr und queren die stark befahrene Staatsstraße eigenständig. Die Teilnehmer des Spazierganges sprachen sich dafür aus, soweit keine Verkehrsberuhigung möglich ist, die Ampel permanent in Betrieb zu halten und mittels Taster für querende Fußgänger auf Grün umzuschalten. Die Wirksamkeit der akustischen Signalgeber für Blinde und Sehbehinderte an den Lichtsignalanlagen entlang der Hauptroute wurde als ausreichend gewertet.

4.5 Diskussion von Zielen und Maßnahmen mit Stadt und Interessensvertretern

Am 05. November 2020 fand eine weitergehende Gesprächsrunde mit Betroffenen, Vertretern des Einzelhandels sowie aus den Fachabteilungen der Verwaltung statt, bei der die erfolgte Bestandsaufnahme vorgestellt sowie die Maßnahmenkonzepte diskutiert wurden. Dabei standen vor allem die Gliederung der Kernzonenbereiche in barrierefreie Erschließung und Flächen für Sondernutzung und die möglichen Marktkonstellationen im Zentrum der Aussprache.

Im Ablauf der rund dreieinhalbstündigen Konferenz wurde den Teilnehmern zunächst der Umfang der Untersuchung näher gebracht. Anschließend wurden die durch die Planer vorgeschlagenen Zielsetzungen zum Erreichen barrierefreier Verhältnisse abgestimmt. Zu den gesetzten Zielen bestanden keine Einwände, sodass diese unverändert übernommen werden konnten.

Nach dieser Einführung in die Thematik wurden durch SEP und PLANWERK die umzusetzenden Maßnahmen vorgestellt. Begonnen wurde mit dem komplexen Themenbereich der Kernzone und mit der Vorstellung der hierfür in Frage kommenden, wesentlichen Maßnahmenvarianten Plattenvorgelege, Hauptachse, Doppelachse und Barrierefreie Seitenbereiche.

Die jeweiligen Varianten wurden dann weiter vertieft und im Zusammenhang mit dem Flächenbedarf für Sondernutzung und Wochenmarkt betrachtet und die unterschiedlichen Vor- und Nachteile anhand dieser Wechselwirkungen erläutert.

Einige Teilnehmer zeigten sich besonders gegenüber den Maßnahmen skeptisch, die einen Ausgleich und Ersatz von Freischankflächen in vom jeweiligen Gastronomiebetrieb abgerückten Bereichen vorsehen. Längere Bedienungswege sowie mögliche Hygienekonflikte wurden dabei angeführt. Der Ersatz von Freischankflächen an abgerückter Position wäre bei zwei der Varianten notwendig. Für die Stadt Weiden vertrat hierzu Herr Baudezernent Seidel vor den Teilnehmern die Ansicht, dass ein grundsätzliches Umdenken der gegenwärtigen Flächenaufteilung durchaus anzuregen wäre, wolle man eine gute Erreichbarkeit der vorhandenen Nutzungen gewährleisten. Deshalb sprach er sich für weitere Überlegungen in Richtung einer Neukonzeption der Flächenaufteilung am Unteren Markt aus.

Einige Teilnehmer schlugen vor, die vorgestellten Varianten zu kombinieren und an die unterschiedlichen räumlichen Verhältnisse, die am Oberen und Unteren Markt herrschen, angepasst weiter zu verfolgen.

Die Teilnehmer der Diskussion hielten dabei fest, dass die heute als Baumstandorte und wassergebundene Bereiche ausgestalteten Flächen in jedem Falle erhalten bleiben sollen, unabhängig von umzusetzenden Varianten.

Herr Seidel betonte die besondere Bedeutung der Überlagerung von auftretenden Verkehren am Oberen und Unteren Markt, um eine aktive Mischung entlang der Fassaden weiter zu fördern. Dementsprechend müssten ausreichende Breiten der Verkehrsbereiche bei entsprechenden Varianten erreicht werden.

Herr Rackl stellte in seiner Funktion als Marktmeister fest, dass unter anderem die Doppelachsenvariante Möglichkeiten ergebe, den momentan am Baumhain am Unteren Markt konzentrierten Wochenmarkt zu entzerren, um eventuell eine lineare Aufstellungslösung von Tor zu Tor zu versuchen.

Zugleich wurde durch den in der Bauverwaltung Zuständigen für Sondernutzungsflächen Herrn Maier darauf verwiesen, dass am Oberen Markt ausreichend Raum für städtische Veranstaltungen verbleiben müsse. Auch aus diesem Grunde sollten für den Oberen und Unteren Markt jeweils verschiedenartige Ansätze verfolgt werden.

Der städtische Behindertenbeauftragte Herr Grundler legte unabhängig von den vorgestellten Varianten den Fokus auf die Notwendigkeit weiterer Ordnungsmaßnahmen, damit in Zukunft eine Freihaltung barrierefreier Wege von gewerblicher Nutzung besser gewährleistet werden kann.

Frau Schild-Janker, die als Geschäftsführerin des Stadtmarketings Weiden unter anderem die Gewerbetreibenden vertrat, machte sich für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Zuge der Maßnahmen stark und wies darauf hin, dass auch konsumfreie Aufenthaltsflächen einen wichtigen Anreiz zum Verweilen bieten.

Nach einer kurzen Pause werden die weiteren Maßnahmen für die Randzonen sowie allgemeine gestalterische Möglichkeiten durch die Planer erläutert. Für die neben der Kernzone liegende Kernrand- / Verbindungszone wurden ordnende Maßnahmen im Straßenraum, die weitere Umgestaltung der Ringstraße sowie ein auszulobender Gestaltungswettbewerb für den Bahnhofsvorplatz und Teile der Bahnhofstraße vorgeschlagen.

Herr Grübel wies hierbei auf die Eigentumsverhältnisse und die schwierige Kommunikation mit der Deutsche Bahn AG hin.

Weiterhin wurden Maßnahmen zur barrierefreien Wegeführung im Bereich der Stadtbibliothek in der Randzone Nord sowie umfassende, grundlegende Umgestaltungsmaßnahmen an der Sebastianstraße vorgestellt. Die Teilnehmer befürworteten die hier vorgeschlagenen Anregungen.

Für die Kernzone wurden Vorschläge im Zusammenhang mit der möglichen Wiederherstellung des historischen Bachlaufes erörtert. Die Diskussionsteilnehmer waren bei den gestalterischen Maßnahmen zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität am Baumhain unterschiedlicher Meinungen. So befürwortete Frau Schild-Janker jedwede Maßnahmen, die in Verbindung mit Wasser eine weitere Attraktivierung der Fläche besonders für Kinder bedeuten könnten. Herr Rackl wies in diesem Zusammenhang auf die möglichen Schwierigkeiten im Hinblick auf die Nutzung der Bereiche im Rahmen des Wochenmarktes hin. Herr Sonna erwähnte auch die Problematik des zunehmenden Vandalismus in der Stadt als mögliches Hindernis.

Im Rahmen der Thematik des Baumhaines am Unteren Markt wurden auch Überlegungen der Planer zur Lösung des Problems der Sandverwehungen an der wassergebundenen Decke erläutert. Die Planer sprachen sich für eine Prüfung der Ursachen im Zusammenhang mit der Entwässerung der Oberfläche am Baumhain und ggf. für eine Wiederherstellung derselben aus. Einige Teilnehmer sahen die Problematik auch durch den fortschreitenden Klimawandel verstärkt.

Einige Teilnehmer regen gegen Ende der Konferenz an, auch Aspekte des Radverkehrs bei der Fertigstellung des Konzeptes zu berücksichtigen.

5. Festlegung verbindlicher Entwicklungsziele

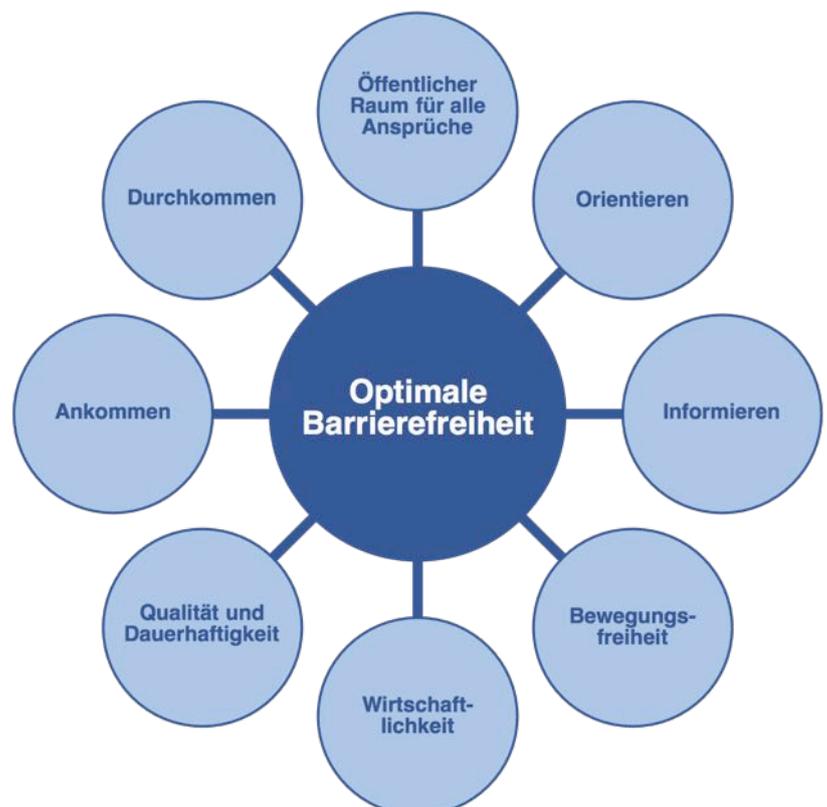
5.1 Allgemeine Ziele / Leitlinien für Weiden

Das mit dem vorliegenden Konzept umzusetzende Ziel der Stadt Weiden lässt sich wie folgt zusammenfassen:

„Die Innenstadt der Stadt Weiden i.d.OPf. ist ein Raum, in dem sich alle Personengruppen – auch ältere, mobilitäts- oder anderweitig eingeschränkte Menschen und Menschen mit Kinderwagen – sicher bewegen, aufhalten und gemeinsam Feste feiern können.“

Dieses Ziel beinhaltet folgende Zielkriterien:

- Gestaltung des Oberen und Unteren Marktes unter Berücksichtigung der Sondernutzungen durch Märkte und Feste
- Bereitstellung der hierfür notwendigen technischen Infrastruktur
- Gestaltung wichtiger Wegebeziehungen nach den Planungsgrundlagen Barrierefreies Bauen (2018)
- Implementierung eines Wegweisungs-Systems zur Orientierung mit verschiedenen Sinnen
- Information und Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Barrierefreiheit.



Symbolische Zusammenstellung des Hauptziels mit Unterzielen:
Spezifische Teilaspekte fügen sich zur optimalen Barrierefreiheit zusammen.

**Haupt- und Teilziele:
Erläuterungen****Öffentlicher Raum für alle Ansprüche:**

- Der öffentliche Raum ist für Alle da.
- Es gibt keine unterschiedliche Gewichtung unterschiedlicher Nutzungsansprüche oder Anforderungen.

Bewegungsfreiheit:

- Alle Personengruppen und Individuen bewegen sich frei und selbstständig im öffentlichen Raum.
- Die Voraussetzungen hierfür sind zu schaffen.

Durchkommen:

- Es gibt direkte, leichtgängige Wegebeziehungen und Vernetzungen der wichtigen Bereiche des öffentlichen Raumes.
- Nutzungen beeinträchtigen nicht die öffentlichen Wegebeziehungen.

Ankommen:

- Wichtige Destinationen des Wegenetzes verfügen über ausreichende Kapazität für Spezialstellplätze (Behindertenstellplatz, Mutter-Kind-Stellplatz etc.)
- Die wesentlichen Verknüpfungspunkte des öffentlichen Verkehrs (Bahnhof / Bushaltestellen) sind so gestaltet, dass diese für jedermann erreichbar sind.

Qualität und Dauerhaftigkeit:

- Alle Maßnahmen zur Erreichung des Hauptziels werden an die örtlichen Verhältnisse angepasst und zugeschnitten.
 - Die Maßnahmen sind von hoher funktionaler und gestalterischer Qualität, um ein zukunftssicheres System zu schaffen.
-

Informieren:

- Das Hauptziel, die Teilziele und die Maßnahmen zur Verwirklichung dieser werden verständlich, nachvollziehbar, informativ und regelmäßig öffentlich kommuniziert.
- Die Öffentlichkeit wird in alle Schritte eingebunden.

Orientieren:

- Die Maßnahmen sind aufeinander abgestimmt und bauen aufeinander auf.
- Sie erzeugen ein verständliches, kohärentes System, das einen sich selbst erklärenden Ansatz verfolgt.

Wirtschaftlichkeit:

- Alle Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit sind im Sinne der wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit umgesetzt.
 - Es gilt das Prinzip: „So gut wie möglich, so viel wie nötig, so effizient wie möglich.“
-

5.2 Neuorganisation von Nutzungen

Eine besondere Herausforderung stellt die Neuorganisation der Nutzungen auf dem Oberen und Unteren Markt sowie den angrenzenden Straßen/Gassen dar. Dieses Areal ist das historische Herzstück der Stadt Weiden und wird vielfältig genutzt:

- Verkehrsraum
- Sonderflächen für Warenpräsentation vor allem am Oberen Markt
- Freischankflächen v.a. am Unteren Markt
- Wochenmarkt
- Kathreinmarkt
- Weiden träumt
- Weiden ich moch de
- Christkindlmarkt
- versch. Kunst- und StreetFood-Festivals
- versch. Aktionstage

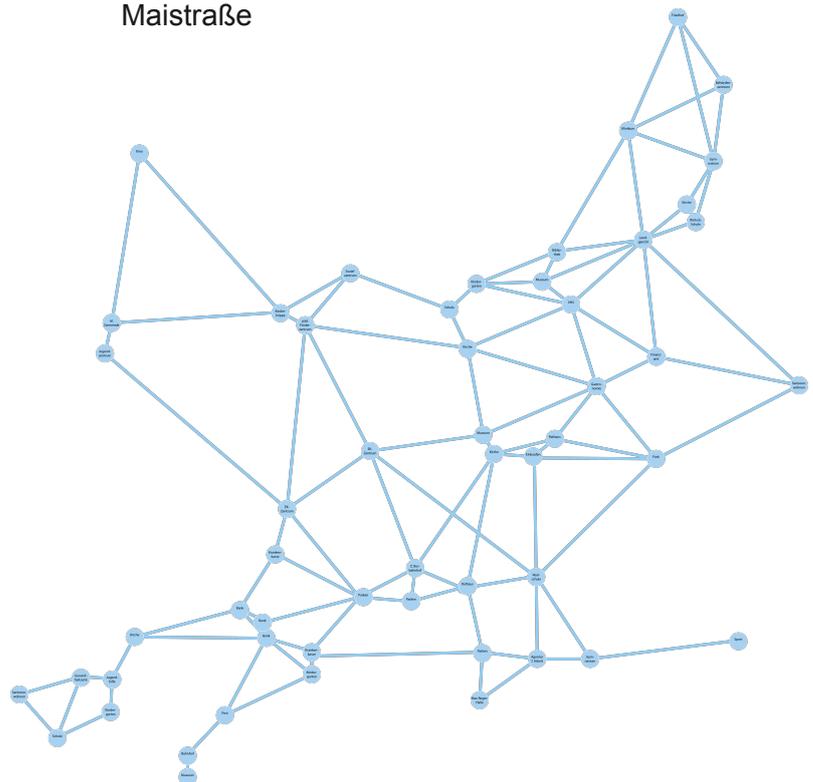
Für diese Nutzungen gilt es, die jeweiligen Standortkonzepte so miteinander in Einklang zu bringen, dass technische Infrastrukturen möglichst einheitlich genutzt werden können. Gleichzeitig sind die zu nutzenden Flächen so anzuordnen, dass barrierefrei gestaltete Wegekorridente erhalten und nutzbar bleiben.

Eine weitere Anforderung besteht darin, das einzigartige historische Erscheinungsbild des Platzes zu erhalten und die barrierefreie Umgestaltung möglichst harmonisch in das Gesamtbild einzufügen. Frühere, damals verworfene, Überlegungen, Sondernutzungsflächen (Freischank, Warenpräsentation) zulasten einer barrierefreien Wegeverbindung direkt an den Fassaden aufzugeben, erscheinen nach wie vor nicht tragfähig, sollen aber dennoch in die Abwägung einbezogen werden.

5.3 Barrierefreies Ziel-Wegenetz

Über den engeren Betrachtungsraum des Untersuchungsgebietes hinaus (vgl. voriger Abschnitt) ist es unerlässlich, weitere wichtige Punkte der Weidener Innenstadt mit einem Netz an barrierefreien Wegen zu verbinden. Diese sind vorrangig an den in der Karte dargestellten, folgenden Verbindungen zu realisieren:

- Bahnhof – Innenstadt
- Bahnhof – ZOB – Max-Reger-Halle
- Max-Reger-Halle – Rathaus – Innenstadt
- Bahnhofstraße - Max-Reger-Straße - Oberer / Unterer Markt
- Innenstadt – Christian-Seltmann-Straße
- Innenstadt – Friedrich-Ebert-Straße
- Oberer / Unterer Markt – Schlörplatz – Sebastianstraße - Krankenhaus
- ZOB/Rathaus – Kurt-Schuhmacher-Allee – Max-Reger-Park
- Wittplatz - Stockerhut
- Innenstadt – Frauenrichter Straße - Pestalozzistraße/ Maistraße



5.4 Bezug zum Radverkehr

Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass eine Verbesserung der stufenlosen Barrierefreiheit von Wegeverbindungen im Sinne der Barrierefreiheit auch dem Radverkehr zugute kommt. Jedoch ist zu beachten, dass durch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Radfahrenden und mobilitäts- bzw. sensorisch eingeschränkten Personen ein nicht unerhebliches Konfliktpotenzial entstehen kann. Insofern ist bei einer gemeinsamen Betrachtung von Barrierefreiheit und Radverkehr eine gewisse Sensibilität in der Gestaltung an den Tag zu legen.

Unter Berücksichtigung des gesamtstädtischen Verkehrskonzepts von 2012 (BSV 2012) und des aktuellen Mobilitätskonzepts von R+T Verkehrsplanung (den Bearbeitern lag eine Präsentation des Zwischenstandes vor) lassen sich folgende Aussagen zur Berücksichtigung bei der barrierefreien Gestaltung der Weidener Innenstadt festhalten:

- Ziel der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklung ist nach wie vor eine Stärkung des Umweltverbundes durch eine flächendeckende Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes.
- Für die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes ist das Ziel einer flächendeckend geschlossenen, sicheren, bedarfs- und funktionsgerechten Radverkehrerschließung genannt. Dabei sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Flexibilität verstärkt Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn gewählt werden.
- Als anzustrebende Führungsform im Radverkehr in Weiden empfehlen die Gutachter von BSV, dass diese auf der Fahrbahn sein soll, da ein Komplettumbau zu kostenintensiv sein würde. Die vorhandenen Fahrbahnbreiten sind stellenweise zu schmal, um durchgängig Radfahrstreifen realisieren zu können, so dass sich in folgedessen der Schutzstreifen als einheitliche Führungsform in Weiden anbietet.

- Für die Verkehrsgestaltung in der Innenstadt (Innenstadt-konzept) wurde in Abstimmung mit der Stadt Weiden bereits 2012 die Variante 2 als zu verfolgende Zielsetzung identifiziert. Die Variante 2 geht von einer deutlich verkehrsberuhigten Fußgängerzone in der engeren Innenstadt (Oberer und Unterer Markt sowie die nördlichen Nebenstraßen) sowie in der Wörth- und Max-Regger-Straße aus. Ergänzt wird diese durch eine auch von Bussen, Taxen, Radfahrenden und Lieferverkehren nutzbare Fußgängerzone zwischen der Kurt-Schuhmacher-Allee und der Bürgermeister-Prechtl-Straße, die in einer etwas abgeschwächten Form als „Umweltstraße“ (zus. Freigabe für Anlieger) bis zur Weigelstraße verlängert wird.

Aus Sicht des vorliegenden Konzepts der Barrierefreiheit lassen sich die grundlegenden Ansätze dieser Verkehrsführung vorbehaltlos unterstützen.

Die weitgehende Führung des Radverkehrs – insbesondere des durch E-Bikes/Pedelecs schnelleren Radverkehrs – um die engere Innenstadt herum entspricht der Nutzung dieser vorrangig für zu Fuß gehende Personen (inkl. Personen mit Mobilitätshilfen oder Rollstühlen), der Aufenthaltsfunktion durch Einzelhandel, Gastronomie und Sondernutzungen. Damit ist die engere Innenstadt weitgehend vom Durchgangs-Radverkehr frei zu halten. Der Zielverkehr in die Innenstadt ist durch eine ausreichende Bereitstellung von möglichst witterungsgeschützten Radabstellanlagen in deren Randzonen zu unterstützen und zumindest teilweise zu lenken. Eine weitgehende Freihaltung der Kernzone vom Durchgangsradverkehr wird nach dem Eindruck der geführten Gespräche sowohl von den mobilitätseingeschränkten Personen als auch von ansässigen Einzelhandels- und Gastronomiebetrieben als positiv gesehen.

Die Führung der Hauptradwege in der Kernrandzone und den Randzonen ist gemäß den vorliegenden und oben rezipierten Konzepten demnach entsprechend auszubauen und durch eine entsprechende Wegweisung zu unterstützen. Dadurch, dass grundsätzlich eine Beruhigung des motorisierten Verkehrs bei gleichzeitiger Führung des Radverkehrs in Radfahr- oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn verfolgt werden sollen, ist mit keinen negativen Auswirkungen auf die Barrierefreiheit zu rechnen. Im Gegenteil ist für die dem Fußverkehr zugeordneten Flächen eine weitere Entlastung zu erwarten, die auch der barrierefreien Nutzung dieser zu Gute kommt.

6. Maßnahmenkonzept

6.1 Allgemeine Maßnahmen

Die zu realisierenden Maßnahmen orientieren sich an verschiedenen Handlungsfeldern, die sich gegenseitig unterstützen und beeinflussen. Diese umfassen:

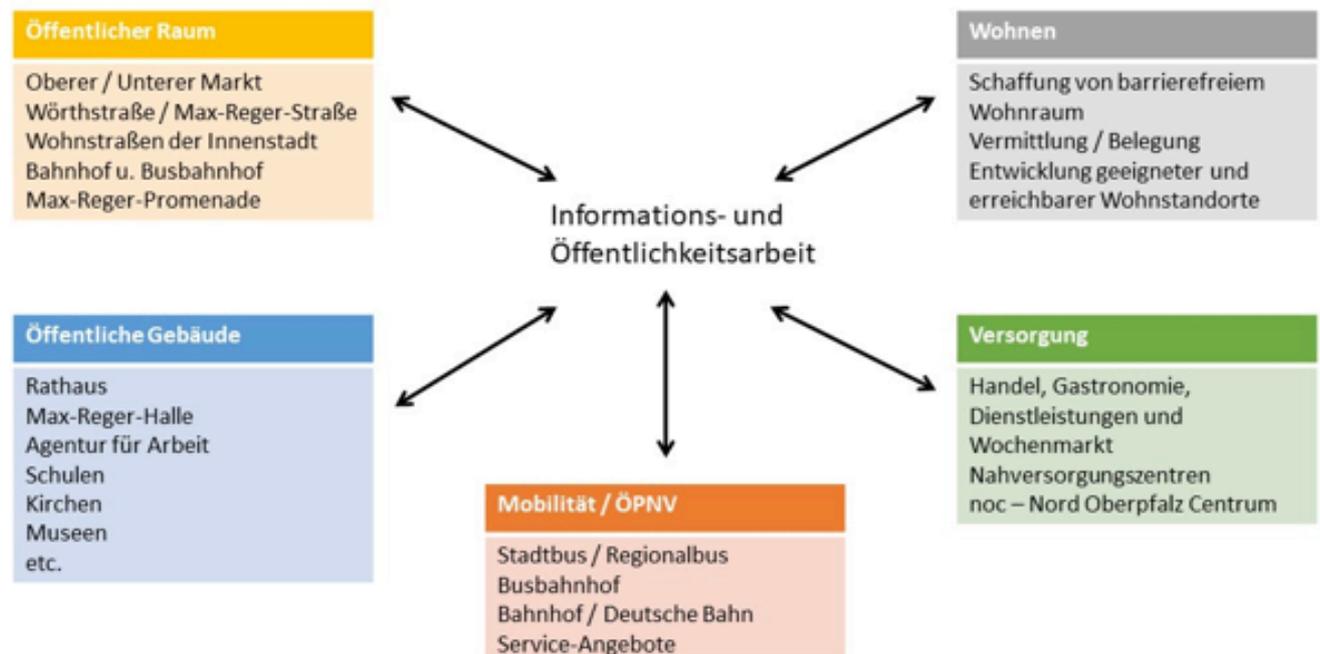
- den öffentlichen Raum (Schwerpunkt des vorliegenden Konzepts)

sowie

- öffentliche Gebäude
- Mobilität / ÖPNV
- Versorgung und Dienstleistungen
- Wohnen
- Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

Handlungsfelder

Barrierefreie Innenstadt - „Weiden für Alle!“



Öffentlicher Raum

- Priorisierung des barrierefreien Ausbaus von Kreuzungen entlang der vorgeschlagenen Verbindungsrouten
- Priorisierung der barrierefreien Routen bei der Instandhaltung von Pflaster / Bodenbelägen
- Beschränkung der Aufstellung von Kundenstoppfern / Warenständern entlang der als barrierefrei ausgewiesenen Routen
- Berücksichtigung von Anforderungen der Barrierefreiheit bei Austausch der Beschilderung (Höhe der Schilder, Schriftgrößen, Kontraste, etc.)
- Einführung Leitsystem / Wegweisung auch für Sehbehinderte (z.B. in Braille-Schrift)
- Bevorzugte Wartung / Instandsetzung von Oberflächen im Bereich des barrierefreien Wegenetzes
- Optimierung der Beleuchtung entlang des barrierefreien Wegenetzes

Öffentliche Gebäude

- Überprüfung der barrierefreien Zugänglichkeit öffentlicher Gebäude und barrierefreier Sanitäranlagen
- Erstellung einer Prioritätenliste für die barrierefreie Ertüchtigung öffentlicher / kommunaler Liegenschaften

Mobilität und ÖPNV

- Erarbeitung einer taktilen Wegweisung für Sehbehinderte zumindest zu den relevantesten Orten
- Ergänzung der Lichtsignalzeichen des Fußgängerverkehrs mit akustischen Orientierungshilfen
- Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen am Bahnhof und ZOB: abgesenkte Zugänge zu den Bussteigen; Erhöhung der Bussteige für niveaugleichen Zustieg
- Wegweisung für mobilitätseingeschränkte Personen zum Zugang zu den Bahnsteig(en)
- Forcierung des barrierefreien Ausbaus des Bahnhofs Weiden i.d.OPf.

Versorgung

- Information und Aufklärung von Gewerbetreibenden zur barrierefreien Gestaltung von Ladengeschäften und Gastronomie
- Erarbeitung eines Logos „Weiden barrierefrei“, mit dem Einrichtungen, Ladenlokale und Gastronomie ausgezeichnet werden können (Aufkleber am Eingang), Erstellung eines Verzeichnisses von barrierefreien Einrichtungen

Wohnen

- Gezielte Förderung der Schaffung von barrierefreiem Wohnraum (Neubau) in der Nähe des barrierefreien Wegenetzes
- Auflage eines Programms zum barrierefreien Umbau von Bestandswohnungen u.a. der Stadtbau GmbH Weiden
- Aufbau einer Beratungsstelle und Datenbank barrierefreier Wohnungen in Zusammenarbeit mit der Stadtbau GmbH Weiden

Information und Öffentlichkeitsarbeit

- Gestaltungsleitfaden barrierefreier öffentlicher Raum
- Gestaltungsleitfaden für barrierefreie Ladenlokale und Gastronomie

Ausarbeitung von Leitfäden zum Umgang mit den in Weiden sehr heterogenen, unterschiedlich zu bewertenden baulichen Zusammenhängen bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit. Darstellung konkreter Beispiele und Handlungsempfehlungen für die verschiedenen Zonen und Betrachtungsschwerpunkte. Die Leitfäden sollen zeigen, dass auch bei der Verbesserung der Barrierefreiheit (z.B. bei der Setzung von Indikatoren und Leitsystemen) dezidiert auf das jeweilige bauliche Umfeld angemessen zu reagieren sein wird.

Während sich der Leitfaden zur Gestaltung des öffentlichen Raum vorrangig an öffentliche Baulastträger richtet, hat der Leitfaden zur Gestaltung eher private Eigentümer im Fokus, denen er beratende Hilfestellung bei der Renovierung oder Umbau ihrer Liegenschaft bietet.

Beide Leitfäden sollen sicherstellen, dass die schrittweise umzusetzenden Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden und damit auch zukünftig tragfähig bleiben.

Gleichermaßen sollen die Leitfäden auch gestalterische Grundsätze für die weniger sensiblen Bereiche außerhalb der Altstadt enthalten, um das Ziel einer funktional und gestalterisch hochwertigen Herstellung von Barrierefreiheit in der gesamten Stadt Weiden zu unterstützen.

- Erarbeitung eines Logos „Weiden barrierefrei“, mit dem Einrichtungen, Ladenlokale und Gastronomie ausgezeichnet werden können (Aufkleber am Eingang), Erstellung eines Verzeichnisses von barrierefreien Einrichtungen
- Erarbeitung eines Informationsflyers „Weiden barrierefrei“ als Text- und Audioversion (nach weitgehender Umsetzung des Konzepts)
- Ergänzung der Informationen unter wheelmap.org und Kampagnen zur weiteren Verbreitung des Portals
- Informationskampagnen zur sichtbaren Kennzeichnung von barrierefrei zugänglichen Sanitäranlagen

Differenzierte Maßnahmen zur Verbesserung der Wegweisung und Orientierung im öffentlichen Raum

Neben dem barrierefreien Ausbau von Wegen und Kreuzungen mit bspw. dem Einbau von Leit- und Orientierungssystemen am Boden, empfiehlt es sich auch, das allgemeine Wegweisungssystem der Innenstadt Weidens für alle Nutzergruppen zu optimieren. Wesentliche Kriterien für die Lesbarkeit von Ausschildierungen und Informationen sind Schriftgröße, -art und die Höhe, in der Informationen angebracht sind. In Abhängigkeit von der Entfernung sind hierbei für eine Lesbarkeit auch für Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit folgende Schriftgrößen zu wählen:

Entfernung	Schriftgröße	Beispiel
25 m	0,4-0,8 cm	Buchfahrplan, Infoheft
1 m	1,8-3,6 cm	Monitore / Displays
2 m	3,5-7 cm	Linien(netz)plan
5 m	9-18 cm	Türschilder, Wegweisung für Fußverkehr
15 m	26-50 cm	Straßenschild
20-25 m	35-80 cm	Hinweis Abfahrtszeiten, Bahn-/Bussteig-Nummern

Weiterhin sind für die Lesbarkeit die allgemeine, möglichst schattenfreie Beleuchtung sowie ein Hell-Dunkel- beziehungsweise Farbkontrast entscheidend (vgl. DIN 18040-3). So empfehlen sich beispielsweise helle, reflektierende Vordergrundfarben (gelb, grün) auf dunklem Hintergrund (blau, rot, schwarz) für eine gute Wahrnehmbarkeit. Diese wird durch klare, serifenlose Schriften noch weiter verbessert.

Aushanginformationen sollten in einer Höhe zwischen 1,00 m und 1,80 m angebracht werden, da diese hierdurch sowohl durch normalgroße stehende Personen als auch durch kleine oder sitzende Personen gut gelesen werden können. Ein nahes Herantreten und ein kurzer Sehabstand sollten hierbei gewährleistet werden, was einen entsprechenden Unterfahrungsraum für Rollstuhlfahrende beinhaltet.

Da Menschen mit Hörproblemen ebenfalls verstärkt Informationen über die Augen aufnehmen, bringen Vorkehrungen für Sehbehinderte auch für diese Gruppe entscheidende Vorteile. Bei der Ausschilderung von Wegebeziehungen / eines Wegenetzes ist darauf zu achten, dass die Beschilderung einheitlich ist, möglichst Entfernungsangaben beinhaltet und sich bis zum Erreichen des Ziels regelmäßig wiederholt.

Für die Zielauswahl kommen die im Konzept für ein barrierefreies Wegenetz bereits identifizierten Quell- und Zielorte in Frage sowie möglicherweise

- bedeutende Stadträume (Stadtteile, Plätze, Fußgängerbereiche),
- kulturelle und touristische Ziele,
- Ämter und Behörden,
- Verkehrliche Verknüpfungspunkte (z.B. Bahnhöfe, Busbahnhöfe, Umsteigestellen, Taxi-Standplätze, ...),
- Ausgewählte (halb-)öffentliche Einrichtungen (z.B.: Büchereien, Einkaufszentren, Notfalldienste/ Krankenhäuser, Toiletten),
- Ausgewählte Arbeitsplatzschwerpunkte und Bildungseinrichtungen.

Für Sehbehinderte gibt es zusätzlich die Möglichkeit, Informationen über eine taktile Beschriftung im öffentlichen Raum bzw. in öffentlichen Gebäuden anzubringen. Nach den Empfehlungen der DIN 18040-1 / DIN 32986 können an Treppen und Engstellen taktile Handlaufbeschriftungen beispielsweise Informationen Wegebeziehungen, Zugängen, Orten oder Stockwerken und enthalten.

Als Orientierungshilfe zur Übersicht empfiehlt sich zudem die Installation eines stark kontrastierenden Reliefplans im Eingangsbereich von Gebäuden oder an zentralen öffentlichen Orten. Genordnete Pläne erleichtern hierbei die grundsätzliche Orientierung im öffentlichen Raum, während Umgebungs- und vor allem Fluchtpläne eher in Richtung des Betrachters ausgerichtet sein sollten. Nach Möglichkeit ist der Standort des Betrachters zu kennzeichnen.

Textliche Informationen sollten soweit möglich durch Bildzeichen ergänzt werden. Grafische Bildzeichen dienen der raschen, nonverbalen Information und sind auch für Menschen gut nutzbar, die unter einer Leseschwäche oder Analphabetismus leiden. Der Abstraktionsgrad sollte jedoch nicht zu groß sein und es empfiehlt sich grundsätzlich, im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum möglichst immer die gleichen Symbole für die gleichen Inhalte zu verwenden.

6.2 Maßnahmen Kernzone

Die Kernzone wird aufgrund ihrer historischen Bedeutung, ihrer zentralen Lage und der hier zahlreich verorteten Funktionen besonders intensiv auf mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit betrachtet. Gleichzeitig stellt die Kernzone aufgrund ihrer vielen Funktionen und der historisch gewachsenen Räume dabei eine besonders große Herausforderung dar, gilt es hier doch Besonderheiten wie Denkmalschutz und die intensive gewerbliche Nutzung vor allem im gastronomischen und touristischen Bereich zu berücksichtigen.

Gestalterische Grundsätze

Aufgrund des historischen Charakters, des Denkmalschutzes und der damit verbundenen Notwendigkeit, das Ortsbild und das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes in diesem Bereich besonders zu achten und zu wahren, müssen optisch wahrnehmbare Eingriffe schonend und auf das hochwertige Umfeld abgestimmt erfolgen.

Das bedeutet zunächst, dass auf ansonsten übliche Methoden zur barrierefreien Wegeführung mit Einbauten und Fertigteilen, z.B. in Form von Bodenindikatoren, Reflektoren oder besonders auffälligen Materialien zu verzichten sein wird.

Dies wiederum bedeutet jedoch in keiner Weise Einschränkungen bei der Barrierefreiheit. Das Ziel der dauerhaften, durchgängigen Herstellung von Barrierefreiheit steht auch im Bereich der historischen Kernzone an oberster Stelle. Vielmehr ergeben sich auf dem Weg zu diesem Ziel größere baulich-gestalterische Herausforderungen, als dies z.B. in der nördlichen Randzone oder in Neubaugebieten der Fall wäre.

Die Maßnahmen in der Kernzone müssen daher neben der sorgfältigen Wahl geeigneter Materialien und Bauweisen von einer unmittelbar am Bedarf orientierten Planung, die in engster Abstimmung mit Betroffenen auszuarbeiten ist, getragen sein.

6.2.1 Barrierefreie Oberflächen: Bauliche Möglichkeiten

Zur Verbesserung der barrierefreien Durchgängigkeit der Oberflächen bieten sich in der überwiegend gepflasterten Kernzone folgende Möglichkeiten:

Materialaustausch durch geschnittenes Pflaster

An geeigneten Stellen kann vorhandenes, in der Oberfläche gespaltenes Mischpflaster durch ebenmäßiges, gesägtes Pflaster ersetzt werden.

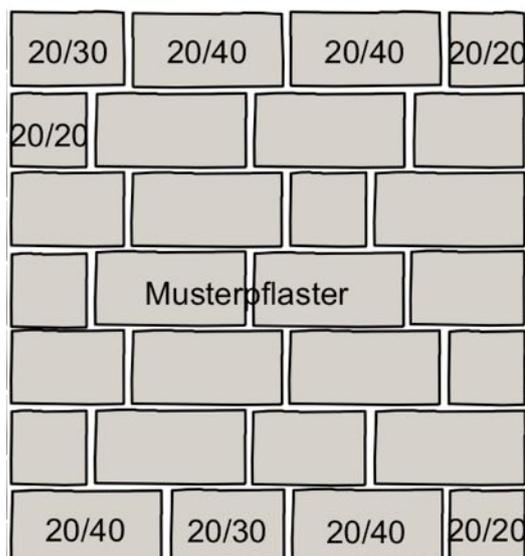


Zwei Beispiele zum direkten Vergleich von gesägtem und gespaltenem Pflaster in seiner jeweiligen gestalterischen Wirkung.

In Bereichen mit gebrauchten Großpflastersteinen sollen geschnittene Großpflastersteine verlegt werden. Dies trifft besonders auf die noch zu bearbeitenden Bereiche Hinter der Mauer, Hinter der Schanz sowie Hinterm Zwinger zu.

Materialaustausch durch kleinformatige Platten

Stärker frequentierte Bereiche oder Abschnitte von besonderer Leit- und Verteilerfunktion, die in Pflaster mit gespaltener Oberfläche ausgeführt sind, können mit kleinformatigen Platten ausgestattet werden, die sich in das umgebende Pflaster einfügen und eine ebene Oberfläche ausbilden.



Materialbearbeitung / Oberflächenbehandlung

Seit geraumer Zeit existiert die Möglichkeit, unebenes Pflaster abzuschleifen. Grundsätzlich ist diese Methode vielversprechend im Bezug auf Begehbarkeit und Barrierefreiheit, da die vielen kleinen Unregelmäßigkeiten gebrochenen, bzw. gespaltenen Materials beim Schleifen eliminiert werden. Selbst bei Kieselplaster kann mit dieser Möglichkeit, bei geeignetem Unterbau auch auf ungebundenem Pflaster, funktional zufriedenstellende Ergebnisse erzielt werden. Die Flächen sind sofort begeh- und befahrbar. Abhängig vom Ausgangsmaterial geht jedoch bei einigen Pflasteroberflächen die plastische, räumliche Wirkung, die im wesentlichen auf dem Lichtspiel auf Unebenheiten im Stein beruht, verloren. Zudem bewirkt das Anrauen der Oberflächen eine generelle Aufhellung des Materials. Vor Anwendung des Verfahrens sollten daher Testflächen gewählt werden, um sicherzustellen, dass ein qualitativ und gestalterisch zielführendes Ergebnis erreicht wird.



Rathausplatz Kempten: Bei gespaltenem Ausgangsmaterial ist der Verlust der plastischen Wirkung geringer. Es ist jedoch mit Aufhellungseffekten durch den Oberflächenabsliff zu rechnen.



Durch Oberflächenschliff bearbeitetes Kieselplaster auf der Burg zu Burg-hausen: Der Verlust der plastischen Wirkung ist deutlich erkennbar.

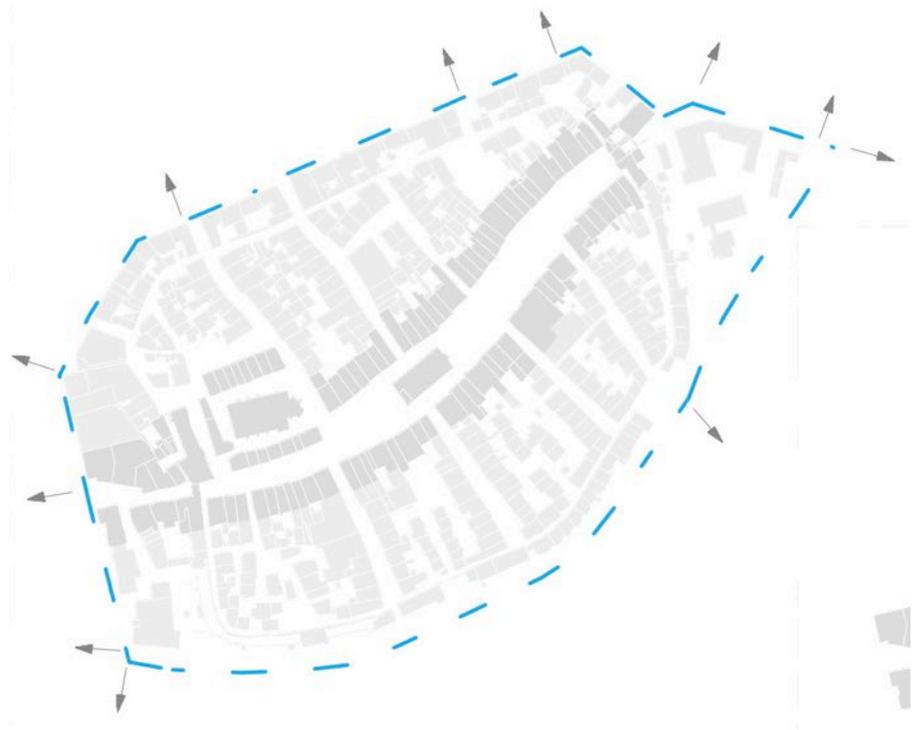
6.2.2 Barrierefreies Kernwegenetz

Zur Sicherung der jederzeit möglichen, einfachen und mühelosen Erreichbarkeit und Durchgängigkeit der Kernzone sowie der Zugänglichkeit der wichtigen Anlaufstellen in diesem Bereich ist die Herstellung eines barrierefreien Kernwegenetzes anzustreben.

Basierend auf dem baulichen Gefüge, der historischen Entwicklung und dieser Fortschreibung vorangegangener Überlegungen und dem heutigen und zukünftigen Bedarf barrierefreier Erschließung, ergeben sich grundsätzlich mehrere, unterschiedliche Möglichkeiten, eine durchgängige barrierefreie Wegestruktur in der Kernzone zu etablieren. Jeder Ansatz soll dabei nicht nur die Erreichbarkeit von Zielen innerhalb der Kernzone sicherstellen, sondern auch direkte, leicht erkennbare Beziehungen zu den Randbereichen und Destinationen im umgebenden Stadtgebiet in Form von leicht begeh- und berollbaren Verbindungswegen von und nach der Kernstadt ermöglichen.

Die wesentlichen Verbindungsstrecken in die umgebenden Zonen führen -variantenübergreifend- über die Schul- und Judengasse sowie über die Spital- und Untere Bachgasse, die alle eine direkte Verbindung zu den um die Kernzone angelagerten Bereichen über einen den Kernbereich umlaufenden Rundweg herstellen.

Nachfolgend werden die verschiedenen Varianten zur Etablierung eines barrierefreien Kernwegenetzes erläutert.



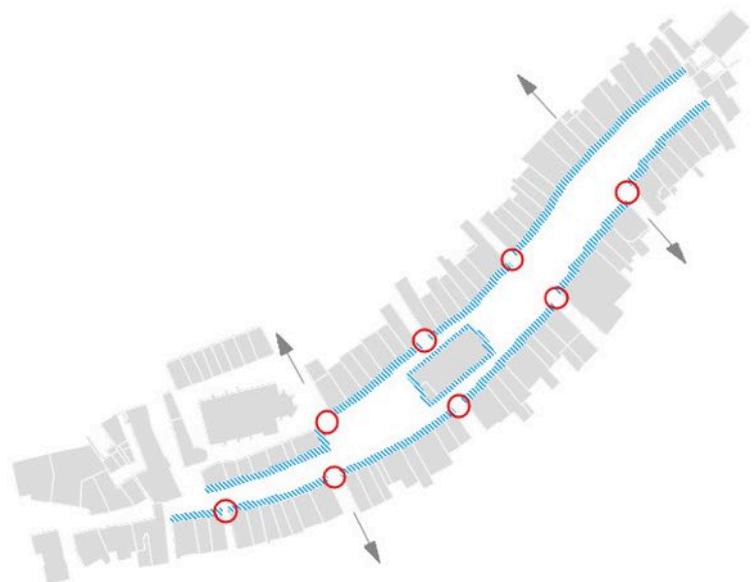
Der um die Kernzone laufende Ring verbindet alle Zonen. Er stellt den Schnittpunkt zwischen Kernwegenetz und Umgebung dar.

Plattenvorgelege

Bereits zu einem früheren Zeitpunkt wurde die bauliche Einfügung von Plattenvorgelegen zwischen Fassaden und Platzfläche angedacht, die einen 2,50 bis 3,00 m breiten Streifen aus gut begeh- und berollbaren Platten mit engen Fugen parallel zu den Gebäuden bilden. Das dieser Maßnahme zugrundeliegende Konzept ist, unabhängig von sich ändernden Nutzungen in den Gebäuden und damit einhergehenden Veränderungen der Wegebeziehungen im unmittelbaren Marktbereich eine dauerhafte Möglichkeit zu schaffen, jedes Gebäude am Oberen und Unteren Markt auf barrierefreiem Belag erreichen zu können. Um hierbei auch Begegnungen und Wendemanöver mit dem Rollstuhl problemlos zu ermöglichen, wäre eine Breite der Plattenvorgelege von 3,00 m optimal.

Die Plattenvorgelege bilden ein den Oberen und Unteren Markt entlang der Fassaden umschließendes Wegesystem, welches an wichtigen Zugangspunkten zum Platzbereich mit Querungsmöglichkeiten verbunden ist, sodass auch ein müheloses Queren der gepflasterten Platzflächen gegeben ist.

Sie bieten, neben der barrierefreien Erreichbarkeit aller Einrichtungen am Platz, eine gute Möglichkeit, die städtebauliche Gestaltung am Oberen und Unteren Markt in verträglicher, optisch unaufdringlicher Weise zukunftsicher im Sinne der Barrierefreiheit zu optimieren, da die Vorgelege eine selbstverständliche Fuge im Gefüge zwischen Gebäude und Platzflächen bilden.



Piktogramm Oberer / Unterer Markt: Plattenvorgelege (blau schraffiert) mit zu schließenden Lücken an einmündenden Gassen (rot eingekreist)

Unabhängig von den Überlegungen in früheren Konzepten, handelt es sich hierbei zugleich um eine Art Rückbesinnung auf historische Gegebenheiten, die auf der ursprünglichen Trennung von befestigten Bürgersteigen und häufig teilweise noch unbefestigten Fahrbereichen fußen.

Diese traditionelle Trennung der Verkehrsfunktionen am Oberen und Unteren Markt kann historischen Ansichtskarten entnommen werden. Den prägendsten Unterschied zur Historie bilden lediglich der höhengleiche Übergang zur Platzfläche und die barrierefreie Breite der Vorgelege sowie die Verwendung besonders leicht verollbaren Materials.



Ansichtskarte aus dem Jahre 1933: Bürgersteige am Oberen Markt. Im Bildhintergrund ist der Höhenunterschied (Bordstein) zur Fahrbahn erkennbar.



Ansichtskarte aus dem Jahre 1936: Bürgersteige an beiden Platzseiten.

Um den räumlich großzügigen Charakter der Bereiche Oberer- und Unterer Markt mit den optisch wichtigen Öffnungen zu den Seitengassen weiterhin zu wahren, sollten die Plattenvorgelege nicht, wie auf den historischen Aufnahmen erkennbar, bandartig durchgezogen werden, sondern durch Bezugnahme auf Fassadenrücksprünge sowie durch gestalterisch anders ausgearbeitete Einmündungsbereiche aufgelockert werden. Die Vorgelege sollen sich als selbstverständliches, gebäudebezogenes Element in das Platzgefüge eingliedern.

Die barrierefreie Durchgängigkeit der Einmündungsbereiche zwischen den Vorgelegeabschnitten kann dabei auf unterschiedliche Art und Weise sichergestellt werden:

- Austausch des Belages und Ersatz durch Pflaster mit geschnittener Oberfläche im Bereich der gewählten Trassierung
- Oberflächenbearbeitung / Abschleifen der Beläge

Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit, aus Kostengründen sowie aufgrund vorangegangener Verbesserungsmaßnahmen müssen die Seitengassen, die eine direkte Wegeverbindung zum umgebenden Wegenetz herstellen, nicht vollständig bearbeitet werden. Die Seitengassen sind durch Rinnen und Zeiler räumlich aufgegliedert, sodass hier im Belag bereits definierte Bereiche als Orientierung bei der Festlegung der barrierefreien Trassen dienen können.

Im Idealfall sollten zur Auswahl der barrierefreien Bereiche der Seitengassen folgende Kriterien beachtet werden:

- Einschätzung Betroffener
- Größtmögliche Erschließung relevanter Destinationen
- Kleinstmögliche Konflikte mit anderen Nutzungen
- Optimale Wegebeziehung zu Durchgängen

Zielstellung bei der barrierefreien Gestaltung der Nebenbereiche ist, bei vergleichsweise geringem Kosten- und Materialaufwand einen größtmöglichen Effekt zu erzielen.



Kernzone

Plattenvorgelege mit Seitengassen
M1:2.000



 **Barrierefreier Bereich
(Materialaustausch)**

 **Barrierefreie Verbindungsachsen
(Oberflächenbearbeitung /
Materialaustausch)**



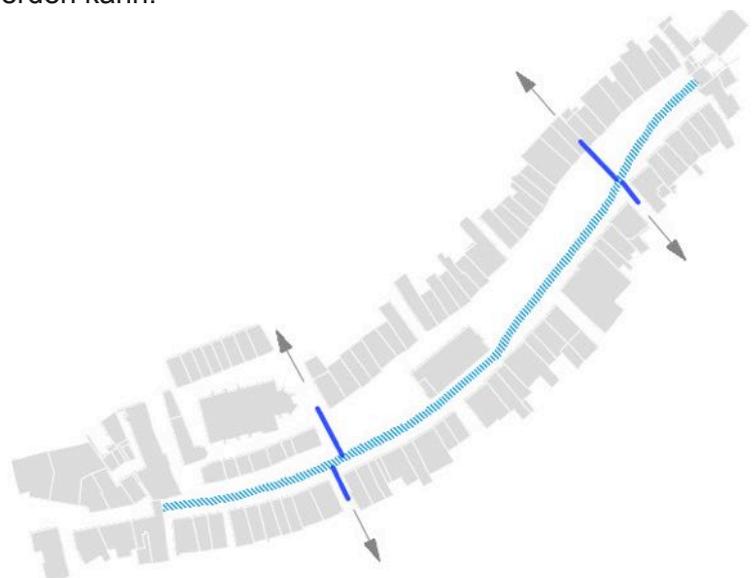
Barrierefreie Hauptachse

Alternativ zu Plattenvorgelegen kann ein Ansatz unter Ausnutzung der vorhandenen Fahrspur am Oberen und Unteren Markt verfolgt werden. Das Konzept gliedert sich dabei in eine barrierefreie Hauptachse, die den Bereich zwischen den beiden Stadttoren verbindet und Nebenachsen, welche die wichtigen Verbindungswege von und nach der Kernstadt anschließen.

Bei der Herstellung von Hauptachse und Nebenachsen soll baulich unterschieden werden. So ist die Fahrspur zwischen den beiden Toren, die den Oberen und Unteren Markt verbindet, auch im Hinblick auf die weitläufigen Sondernutzungsflächen in diesem Bereich, als barrierefreie Hauptachse zu sichern und konsequent mit kleinformatischen Pflasterplatten auszuführen. Auf diese Weise soll ein breites Rückgrat für das Kernwegenetz in der Altstadtzone geschaffen werden.

In den anzubindenden Seitengassen ist überwiegend Pflasterbelag mit gespaltener Oberfläche vorhanden. Zielführend wäre hier die Festlegung einer „Trassenführung“ von etwa drei Meter Breite in enger Abstimmung mit Betroffenen. Die Trassen sollen barrierefrei ausgebaut werden, entweder durch Abschleifen oder durch Materialersatz mit geschnittenem Pflaster. Eine Verlegung von Platten entlang der Trassen ist aus Gründen der gestalterischen Gewichtung zwischen Oberem und Unterem Markt und den Seitengassen nicht sinnvoll.

Die Seitengassen wären in diesem Szenario soweit von Sondernutzungen (auch temporärer Natur), Freischank- und Warenpräsentationsflächen freizuhalten, dass eine barrierefreie Passage der barrierefreien Trassierung jederzeit gewährleistet werden kann.



Piktogramm Oberer / Unterer Markt: Die Fahrbahn bildet die barrierefreie Zentralachse (blau schraffiert) die über Seitenachsen zu den direkten Wegen in die Umgebung verbunden ist.



Kernzone

Barrierefreie Hauptachse mit Seitengassen
M1:2.000



 Barrierefreier Bereich
(Materialaustausch)

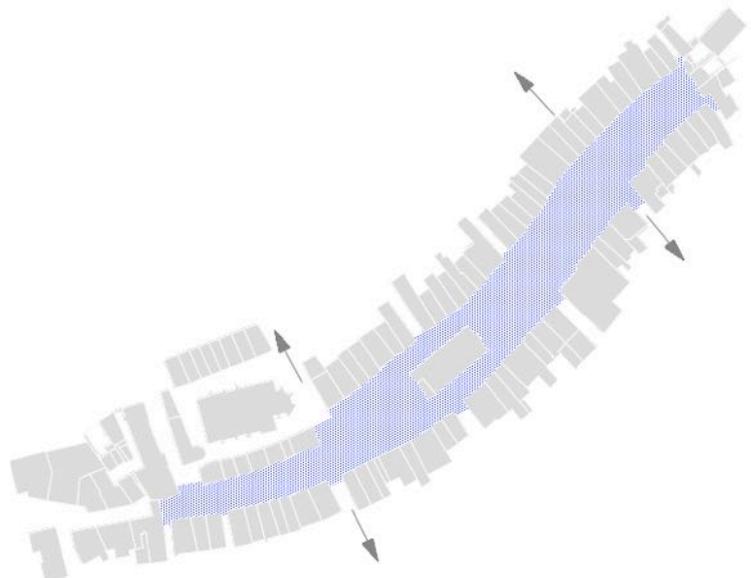
 Barrierefreie Verbindungsachsen
(Oberflächenbearbeitung /
Materialaustausch)



Vollständiger Austausch ungeschnittenen Materials

Bei beiden vorgenannten Ansätze basieren auf der Annahme, dass eine Festlegung und Priorisierung einzelner, bedeutsamer Wegeverbindungen unter Mitwirkung aller Betroffener möglich und sinnvoll ist. Beide Varianten setzen eine Planung und Steuerung zukünftiger Nutzungsänderungen -und damit einhergehende Veränderungen von Wegebeziehungen- bis zu einem gewissen Maße voraus. Ein Wegesystem, das sich an baulichen und / oder funktionalen Gegebenheiten orientiert und nach klaren, hierarchischen Prinzipien und Zielstrukturen gegliedert ist, kann inhärent nur bedingt flexibel auf Veränderungen reagieren.

Um größtmögliche Sicherheit dahingehend zu schaffen, dass auch in nicht absehbarer Zukunft eine absolute Erreichbarkeit, bzw. Barrierefreiheit sämtlicher Ziele am und um den Kernbereich vollständig gegeben ist, kann daher ein Austausch sämtlichen Materials erfolgen, das durch Betroffene als ungeeignet für die Überquerung mit Rollstühlen oder Gehhilfen bzw. Mobilitätseinschränkungen gewertet wird.

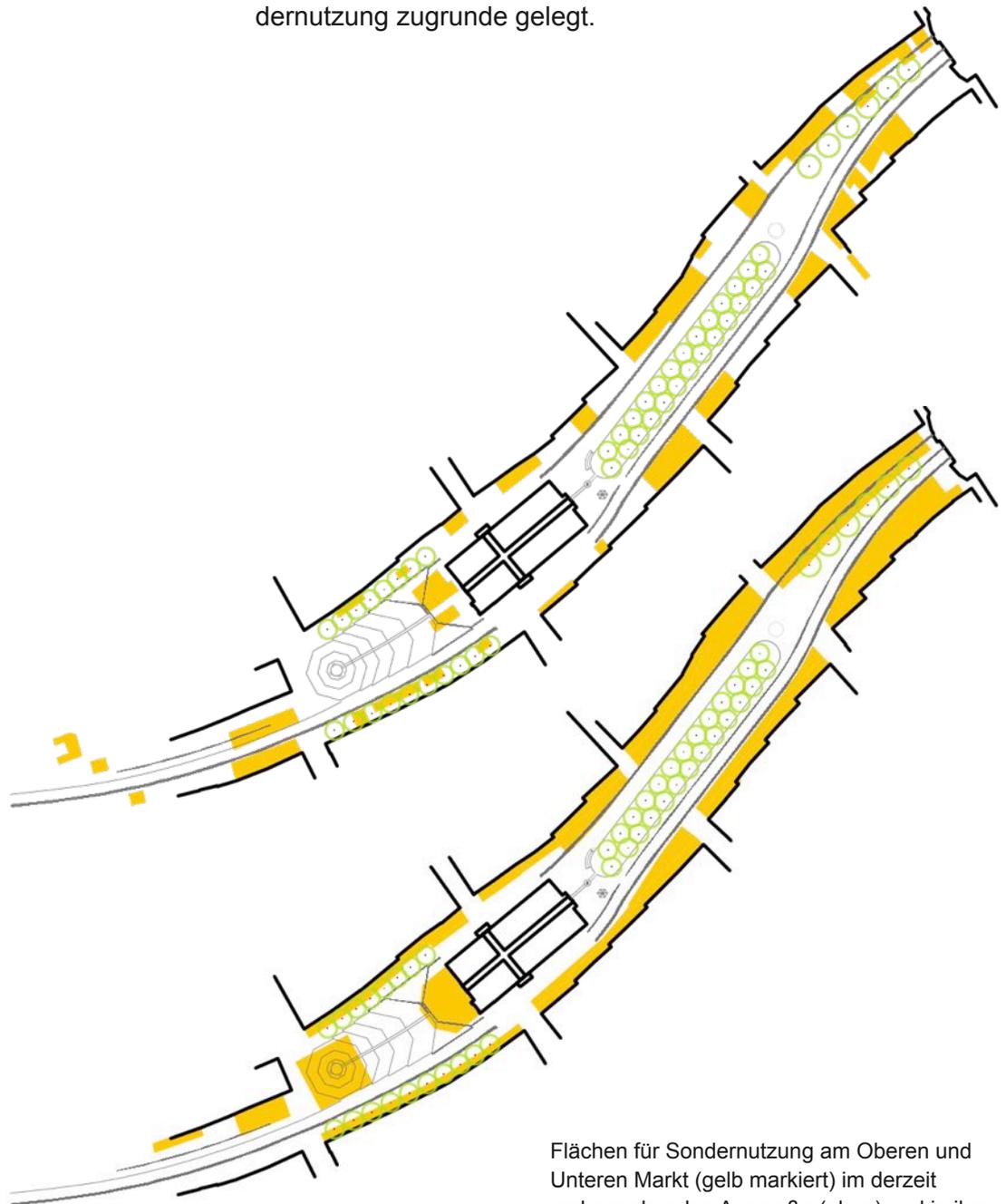


Piktogramm Oberer / Unterer Markt: Unter Annahme jedweder möglicher Destinationen und Wegeverbindungen muss ein vollständiger Austausch aller als nicht barrierefrei empfundenen Oberflächen erfolgen.

6.2.2.1 Kernwegenetz und Sondernutzung: Szenarien und Handlungsempfehlungen

Für die vorgenannten Grundvarianten zur Etablierung eines barrierefreien Kernwegenetzes können sich jeweils unterschiedliche Auswirkungen auf die im Kernbereich mögliche Sondernutzung des öffentlichen Raumes vor Gebäuden ergeben. Diese werden nachfolgend überschlägig dargestellt und gegeneinander abgewogen.

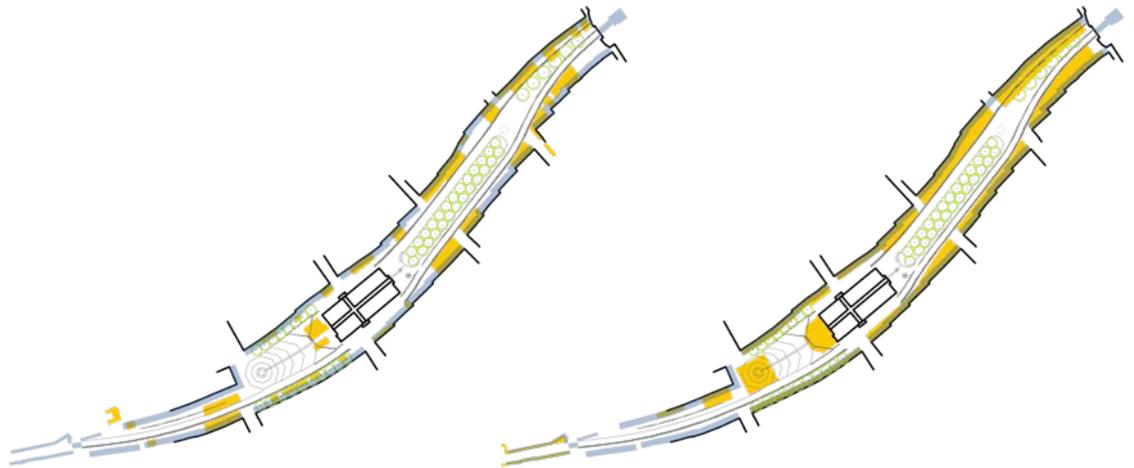
Zur Darstellung der unterschiedlichen Auswirkungen werden sowohl die tatsächlich derzeit in Anspruch genommenen Flächen für Sondernutzung, als auch hinsichtlich der allgemein üblichen Trends zur Maximierung der Nutzfläche (auch im Hinblick auf die momentan wachsende Bedeutung von Hygieneabständen) die maximal mögliche Flächeninanspruchnahme für Sondernutzung zugrunde gelegt.



Flächen für Sondernutzung am Oberen und Unteren Markt (gelb markiert) im derzeit vorherrschenden Ausmaße (oben) und in ihrer maximal möglichen Ausdehnung (unten)
M 1:2.000

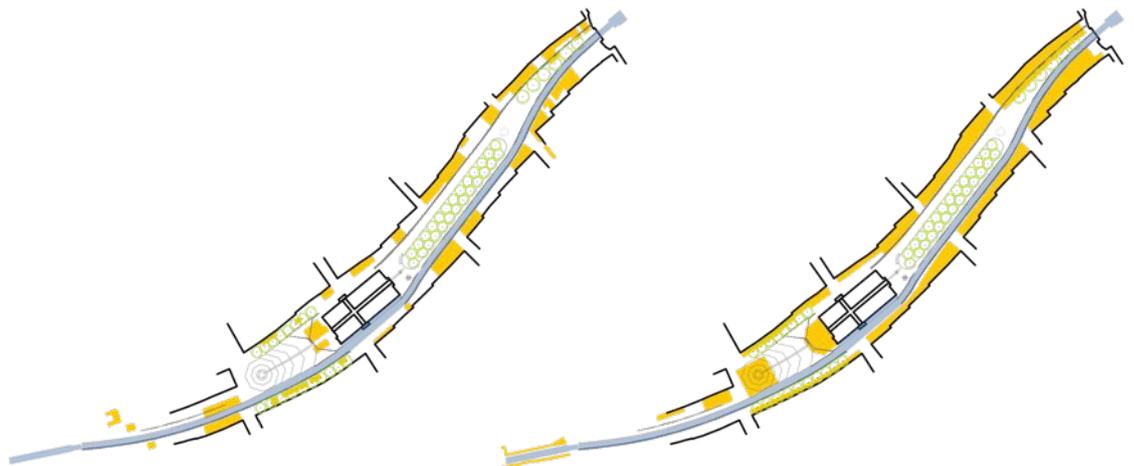
Nutzungskonflikte und verfügbarer Raum

Bei der Etablierung von regelmäßigen Plattenvorgelegen vor den Fassaden am Oberen und Unteren Markt ergeben sich die größten Einbußen bei der momentan möglichen sowie der tatsächlichen Sondernutzung. So ersetzen die Plattengelege abschnittsweise aufgrund der räumlichen Verhältnisse Sondernutzungsflächen ganz. An anderen Abschnitten werden die Flächen etwa um die Hälfte eingekürzt.



Die Plattenvorgelege (blau) belegen Flächen für potenzielle Sondernutzung.

Konzentrieren sich die Bestrebungen zur barrierefreien Durchgängigkeit auf die zentrale Hauptachse, bzw. mittig zur räumlichen Situation angeordnete Bereiche, so bleiben die bisher nutzbaren Freischank- und Warenpräsentationsflächen vollständig unberührt. Seitenachsen spielen hier in beiden Varianten aufgrund der ohnehin von Sondernutzung freizuhaltenen Einmündungen eine vernachlässigbare Rolle.



Die barrierefreie Hauptachse (blau) konfiguriert nicht mit der Sondernutzung.

Flächenneuordnung und Ausgleichsmöglichkeiten

Wird eine auf Szenaria A fußende Variante angestrebt, die barrierefrei begeh- und berollbare Bereiche vor den Fassaden vorsieht, so geht diese -je nach Breite des vorgesehenen fassadenbegleitenden Streifens- mit unterschiedlich großen Einschnitten bei den aktuell vorhandenen Freischankflächen einher.

Das unten stehende Fallbeispiel zeigt die Einschränkungen der Sondernutzungsbereiche am Unteren Markt bei Annahme eines beidseitig geführten barrierefreien Vorgeleges von 2,5 m Breite, die sich auf Basis der maximal möglichen Sondernutzungsfläche auf insgesamt bis zu 965 qm belaufen.

Legt man die anhand von Luftbildkartierung und Erfassung vor Ort gewonnen Erkenntnisse über die momentan tatsächlich in Anspruch genommenen Sondernutzungsflächen zugrunde, so müssten davon jedoch nur rund 510 qm ausgeglichen werden.

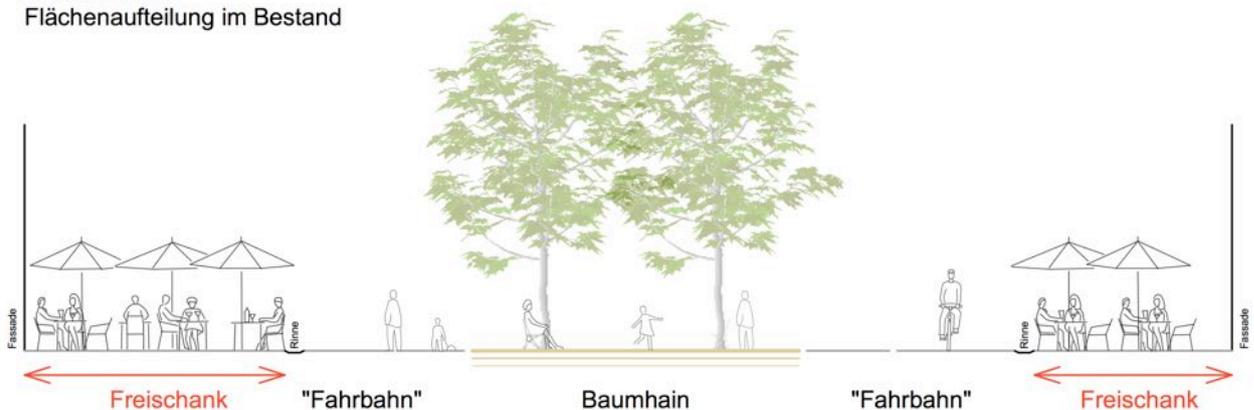


Darstellung der barrierefreien Vorgelege (gelbe Fläche) über der maximal möglichen Sondernutzung (rote Fläche)
 Die tatsächlich inanspruch genommenen Flächen für Sondernutzung sind schwarz umrandet.
 Die tatsächlich betroffenen Flächen für Freischank und Sondernutzung sind rot umrandet.

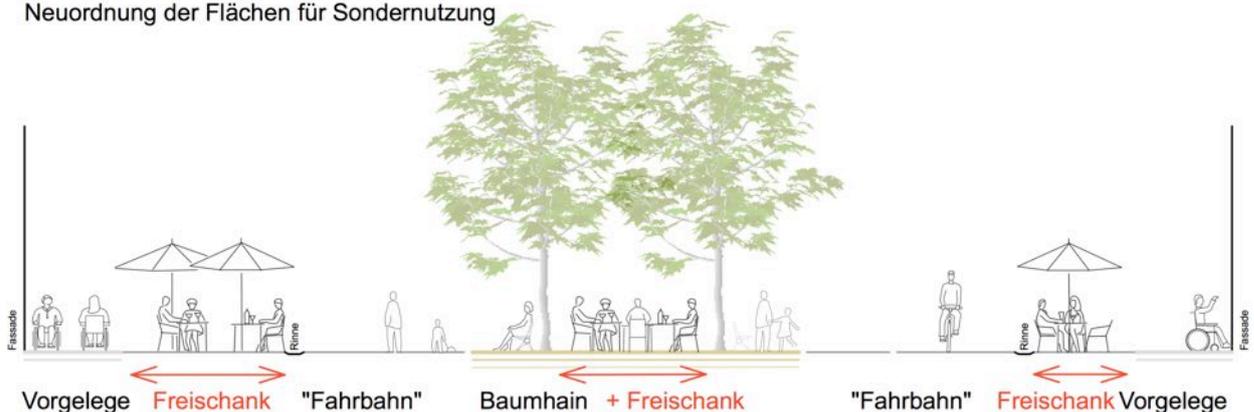
Ein Ausgleich von Freischankflächen, die durch Plattenvorgelege eingeschränkt werden würden, kann auf zwei Wege erfolgen:

- Sofern die betroffenen Freischankflächen heute nicht den gesamten Raum zwischen Fassade und Rinne einnehmen, kann die Sondernutzungsfläche auf den Bereich zwischen Plattenvorgelege und Rinne, der ansonsten noch zur Verfügung stünde, verlagert oder (teilweise) ausgeglichen werden.
- Sofern aufgrund des Umfangs der heutigen Freischankfläche, die bereits heute den gesamten Raum zwischen Fassade und Rinne einnimmt, eine Verlagerung / ein Versatz auf die restliche mögliche Sondernutzungsfläche nicht erfolgen kann, besteht die Möglichkeit, diese Flächen z.B. im Bereich des Baumhains am Unteren Markt nachzuweisen. Ein erfolgreiches Beispiel für zweigeteilte bzw. vom Gastrobetrieb entfernt liegende Freischankbereiche existiert bereits mit dem Markthaus am Oberen Markt.

Unterer Markt
Flächenaufteilung im Bestand



Unterer Markt
Neuordnung der Flächen für Sondernutzung



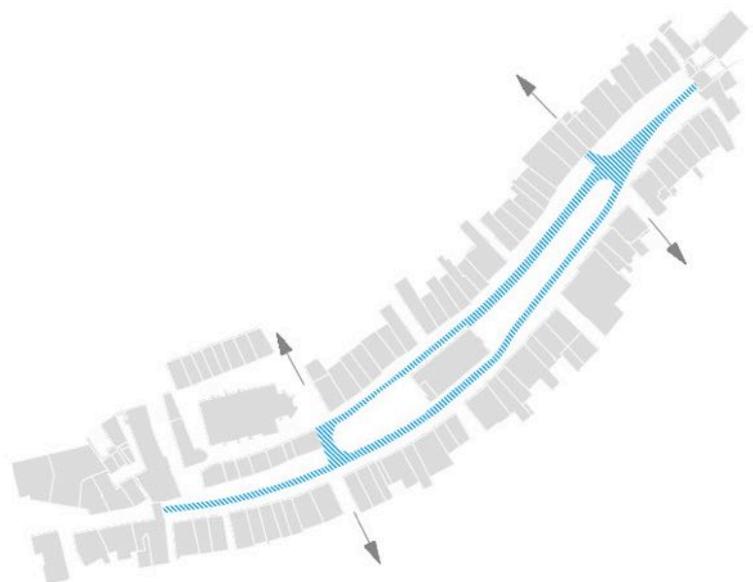
Der Schemaschnitt zeigt die bestehende Situation am Unteren Markt (oben) und einen möglichen Ersatz von Freischankflächen im Bereich des Baumhaines aufgrund neuer Vorgelege (unten)

Barrierefreie Doppelachse

Aufbauend auf dem Ansatz zur Ausnutzung der am Oberen und Unteren Markt vorhandenen Oberflächengliederung zur Umsetzung einer barrierefreien Zentralachse, besteht die Möglichkeit, im Bereich des Unteren Marktes beidseitig angeordnete barrierefrei begehbare und berollbare Verkehrsbereiche anzulegen, die im Wesentlichen der dort bereits vorhandenen Oberflächengliederung durch Rinnen und Einzeiler folgen und diese im Bereich von Mündungen zu den wichtigen Verbindungsachsen erweitern. Die Variante stellt damit eine Erweiterungsstufe der Barrierefreien Hauptachse dar.

Die Variante besteht im Wesentlichen aus zwei barrierefreien Verkehrsbereichen, die aus dem Fahrbereich zwischen Oberem und Unterem Tor hervorgehen und mit einer Breite von jeweils 3 bis 4 Metern entlang der dreizeiligen Rinnen -also den Gebäuden vorgelagert- verlaufen. Im Bereich des alten Rathauses schließen die beiden Bänder an die barrierefrei umzugestaltenden Durchgänge an. Im Bereich des Brunnens am Oberen Markt fließen die Verkehrsbereiche zusammen und führen weiter in Richtung Westen.

Die Vorteile dieser Variante liegen in der Möglichkeit, einen großzügigen Mischbereich zu schaffen, der der Erschließung und Durchquerung des Oberen und Unteren Marktes für alle Verkehrsteilnehmer dient und dabei vorhandene Gliederungselemente einbindet, ohne die etablierten Freischankbereiche zu stark einzuschränken. So müssten bei dieser Variante nur vernachlässigbar kleine Bereiche für Sondernutzung berührt und ggf. an anderer Stelle ausgeglichen werden. Die Variante wäre damit zeitnah realisierbar.

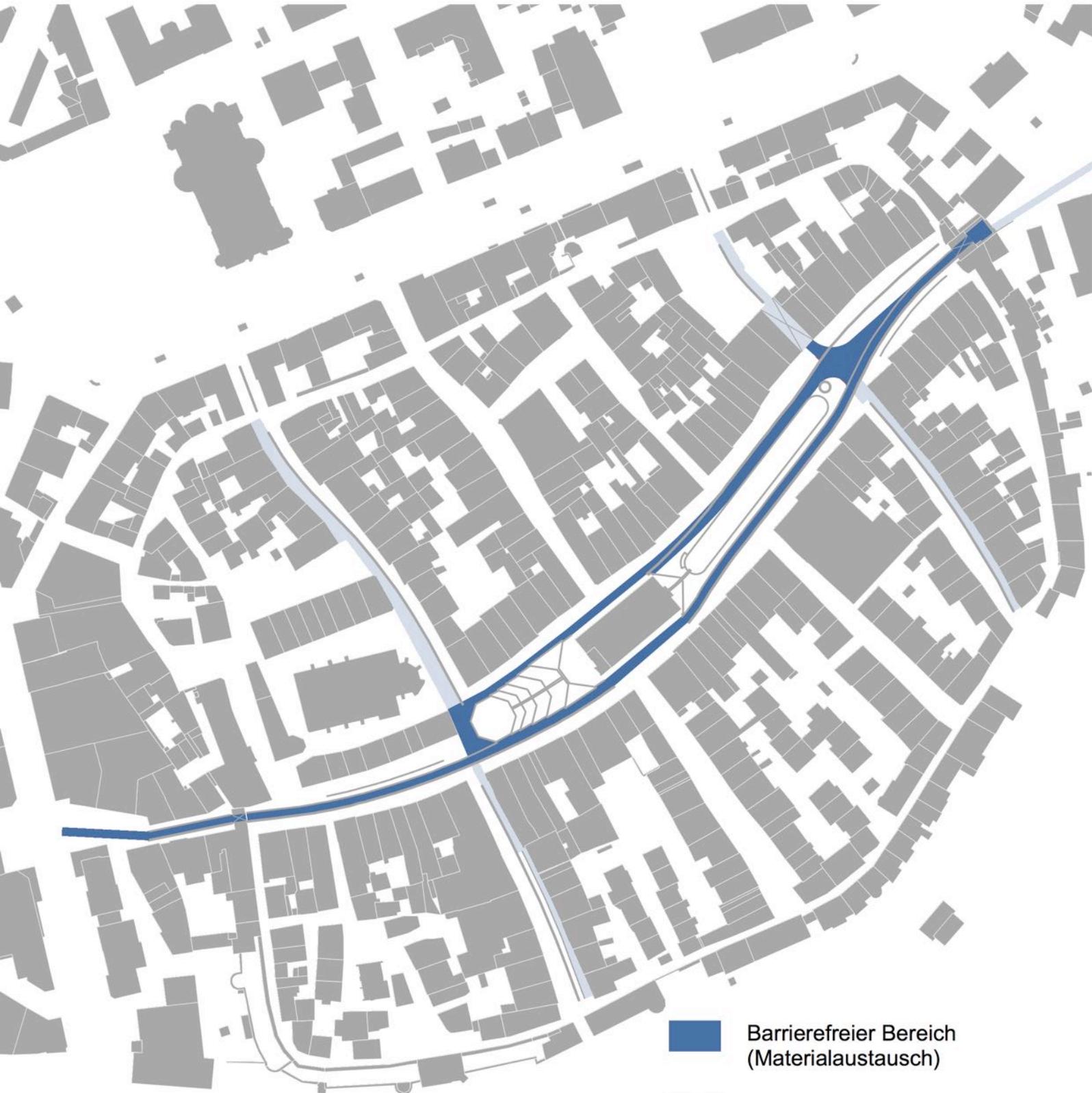


Piktogramm Oberer / Unterer Markt: Der Stadtkern wird durch großzügige, barrierefrei gehaltene Erschließungsbereiche für alle Verkehre getragen.



Kernzone

Barrierefreie Doppelachse mit Seitengassen
M1:2.000



 Barrierefreier Bereich
(Materialaustausch)

 Barrierefreie Verbindungsachsen
(Oberflächenbearbeitung /
Materialaustausch)



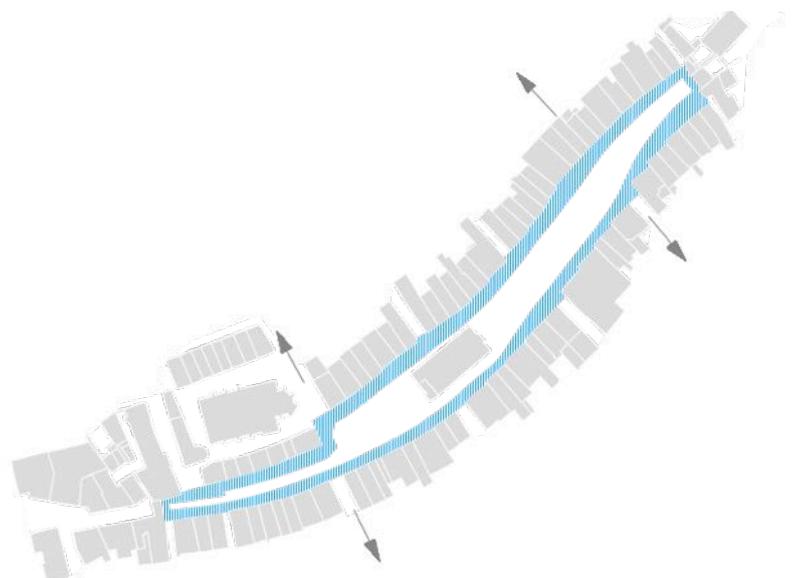
Barrierefreie Seitenbereiche

Der Ansatz zur Etablierung barrierefreier Seitenbereiche fußt auf der Überlegung zur Schaffung barrierefreier Plattenvorgelege, umfasst jedoch einen weitaus breiteren räumlichen Bereich, der auch Erschließungsfunktionen jenseits der reinen barrierefreien Erreichbarkeit der Nutzungen im Weidener Zentrum übernimmt.

In diesem Szenario wird der auf Basis des bestehenden Oberflächengefüges gesamte zwischen Fassaden und Rinnen verfügbare Raum mit barrierefrei begehbarem und berolldbarem Pflaster versehen, sodass auf die gesamte Länge des Oberen und Unteren Marktes fassadenbegleitende Erschließungsbereiche von bis zu 6,00 Meter Breite geschaffen werden.

Ziel dieser Variante ist es, alle am Oberen und Unteren Markt auftretenden Verkehre zu mischen und in einem breiten Vorbereich direkt entlang der Fassaden zu führen, sodass jederzeit und nutzungsunabhängig die Erreichbarkeit der Gebäude gewährleistet werden kann. Voraussetzung für die Realisierung dieser Variante ist ein grundsätzliches Umdenken im Bereich der Außengastronomie und der Lokalisation möglicher Freischankbereiche, die hier zum Beispiel von den Fassaden abgerückt in der Platzmitte, etwa im Bereich des Baumhaines und der bisher als Fahrspuren genutzten Streifen untergebracht werden könnten.

Die Variante der barrierefreien Seitenbereiche käme am ehesten für den Unteren Markt in Frage, da sich der Raum am Oberen Markt Richtung Südosten baulich zunehmend verengt. Vor den Fassaden bestehende Baumreihen in diesem Bereich tragen hierzu verstärkend bei.



Piktogramm Oberer / Unterer Markt: Die Fassaden werden von großzügigen Bereichen begleitet, die den Raum zwischen Gebäude und Dreizeiler einnehmen. Sie dienen auch der übrigen Erschließung.



Kernzone

Barrierefreie Seitenbereiche mit Seitengassen
M1:2.000



 **Barrierefreier Bereich
(Materialaustausch)**

 **Barrierefreie Verbindungsachsen
(Oberflächenbearbeitung /
Materialaustausch)**

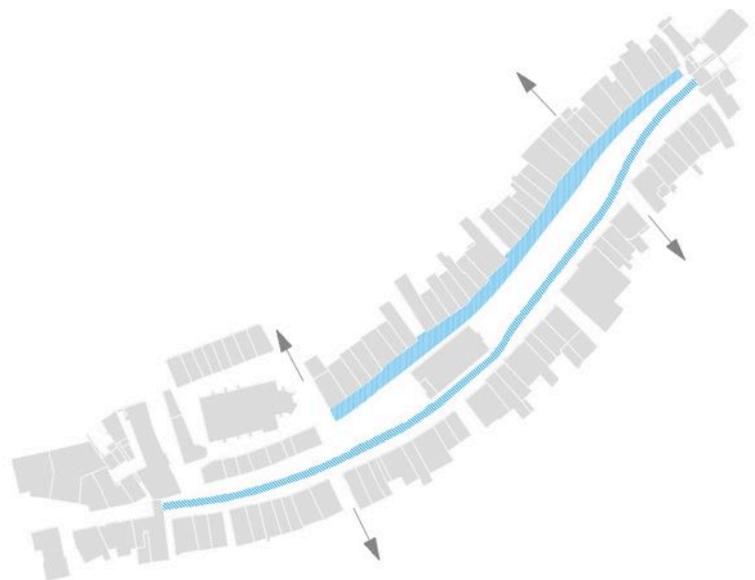


Mischvariante Barrierefreier Seitenbereich und barrierefreie Hauptachse

Unter Berücksichtigung der momentan überwiegend durch gastronomische Außenbewirtung beanspruchten Sondernutzungsbereiche kann als Zwischenschritt auf dem Weg zur Schaffung großzügiger barrierefreier Seitenbereiche zunächst eine Mischung bzw. Kombination der Varianten umgesetzt werden.

Variante E sieht dabei eine Kombination aus den Elementen der Varianten B und D vor. So wird als Zwischenstufe zunächst nur auf einer Seite des Platzraumes ein barrierefreier Wandelbereich zwischen Fassaden und Dreizeiler durch Materialaustausch umgesetzt. Die südliche Platzseite bleibt zunächst in punkto Flächenaufteilung wie im Bestand, jedoch wird durch Materialaustausch entlang der die beiden Markttore verbindenden Fahrspur auch hier eine barrierefreie Erreichbarkeit gewährleistet.

Diese Variante nimmt auch direkten Bezug auf die unterschiedlichen räumlichen Verhältnisse am Unteren und Oberen Markt.



Piktogramm Oberer / Unterer Markt: Die nördlichen Fassaden werden von großzügigen, barrierefreien Vorbereichen begleitet, die hier der gesamten Erschließung dienen. Im Süden verläuft die barrierefreie Hauptachse zwischen den beiden Markttoren.



Kernzone

Barrierefreier Seitenbereich und Hauptachse
M1:2.000



 Barrierefreier Bereich
(Materialaustausch)

 Barrierefreie Verbindungsachsen
(Oberflächenbearbeitung /
Materialaustausch)



6.2.2.2 Kernwegenetz und Marktnutzung: Szenarien und Handlungsempfehlungen

Die bisher behandelten Möglichkeiten zur Ausnutzung des öffentlichen Raumes in der Kernzone unter Berücksichtigung einer besseren, barrierefreien Erreichbarkeit der Nutzungen, beziehen aus Gründen der Vereinfachung der Darstellung zunächst nicht die Marktnutzung in die Betrachtung mit ein.

Nach Klärung der grundlegenden Möglichkeiten zum Umgang mit Flächen für Sondernutzung im Rahmen der barrierefreien Umgestaltung, können die Überlegungen nun um eine weitere wichtige Variable, den zweimal in der Woche stattfindenden Wochenmarkt, ergänzt werden.



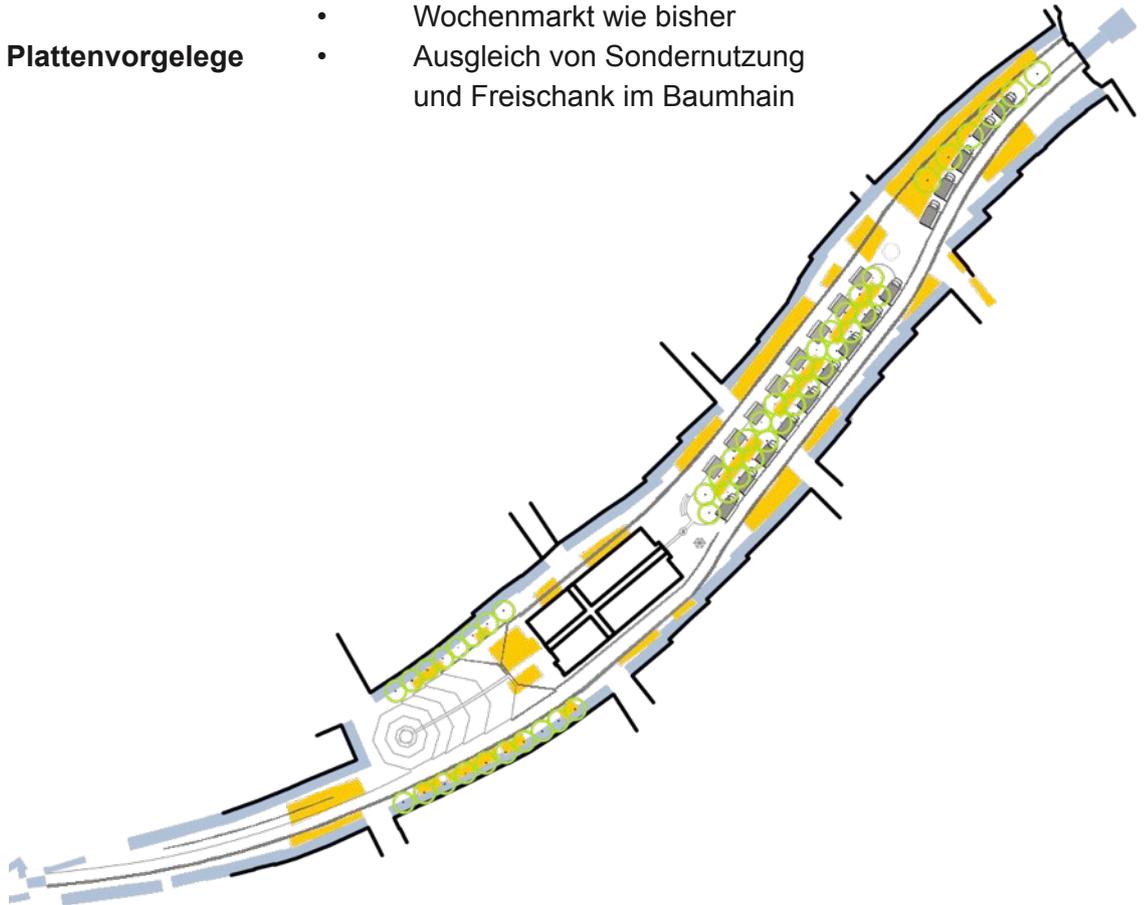
Marktstände im Bereich des Baumhaines am Unteren Markt, Aufnahme vom September 2020.

Neben den Flächen für Sondernutzung, die besonders in Form von Freischankflächen als nach Außen wirksame Manifestation der für das Weidener Zentrum wichtigen Kernnutzung der Gastronomie in Erscheinung treten, bildet auch der regelmäßig an zwei Tagen in der Woche stattfindende Wochenmarkt mit seinem umfangreichen Sortiment regionaler Produkte eine zentrale Rolle zur Belebung und funktionalen Durchmischung der Angebote in der Stadtmitte.

Es ist festzuhalten, dass jedwede Überlegung zur Umgestaltung der Weidener Kernzone im Sinne einer Verbesserung der Barrierefreiheit die beiden Variablen -Freischank- und -Wochenmarkt- erschöpfend berücksichtigen muss.

**Variante A -
Barrierefreie Plattenvorgelege**

- Wochenmarkt wie bisher
- Ausgleich von Sondernutzung und Freischank im Baumhain



Erläuterungen

Läden und Gastronomie sind barrierefrei erreichbar. Zusätzliche barrierefreie Querungen sind erforderlich.

Die reine barrierefreie Durchquerung der Altstadt in einem Zug ist eher umständlich.

Der Wochenmarkt bleibt konzentriert am Unteren Markt. Erschließung des Marktes über die freizuhaltenen Fahrspur. (Anlieferverkehr, Feuerwehr, Rettungsdienst)

Die Freischankflächen sind geteilt und teilweise von den Restaurants abgerückt zu bedienen.

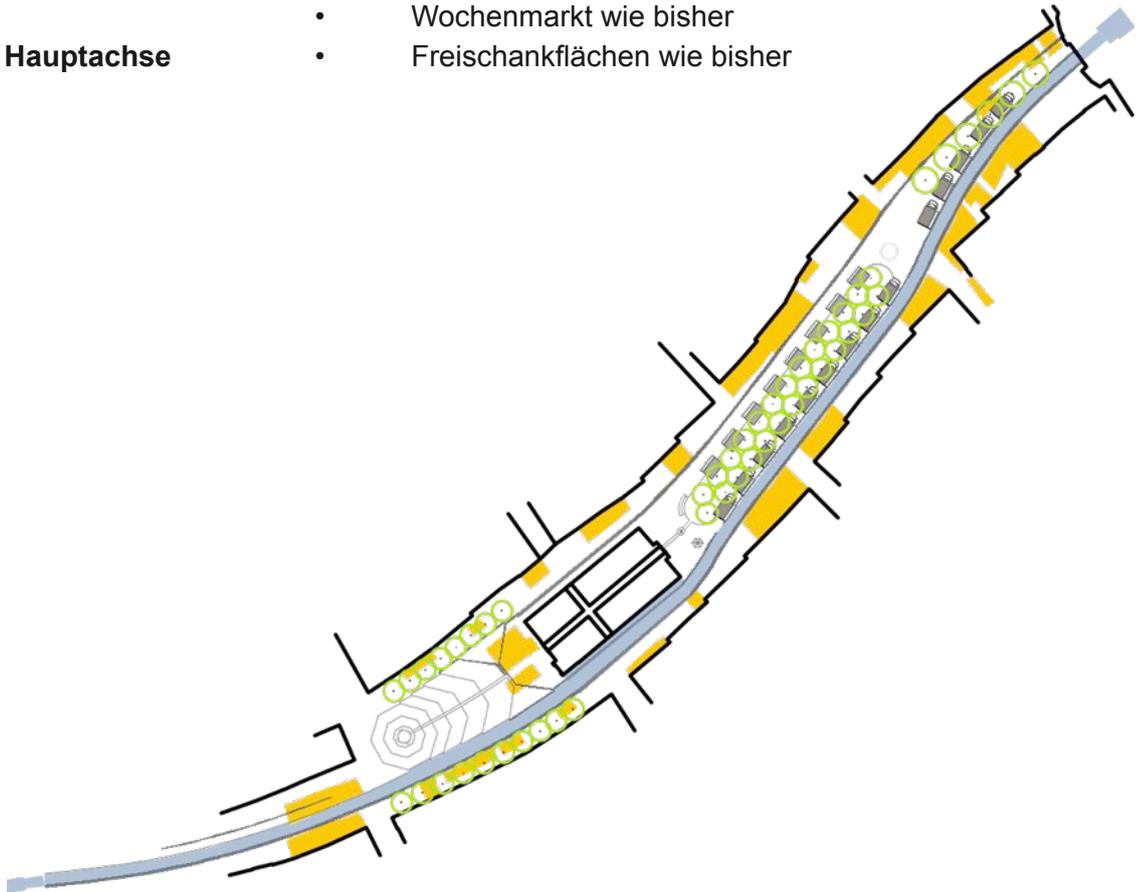
Weitere Einschränkungen für die Servicewege zu den Freischankflächen an Markttagen.

Reduzierung der öffentlichen (nichtkommerziellen) Nutzung im Bereich des Baumhaines.

Probleme bei der Freihaltung der Plattenvorbereiche sind erfahrungsgemäß zu erwarten.

**Variante B -
Barrierefreie Hauptachse**

- Wochenmarkt wie bisher
- Freischankflächen wie bisher



Erläuterungen

Durchquerung der Altstadt auf einer bequemen Hauptachse als Direktverbindung der beiden Stadttore.

Erreichbarkeit der Läden und Gastronomie über Querwege mit vorhandenem, gespaltenem Pflaster.

Der Wochenmarkt konzentriert sich auch in dieser Variante auf den Unteren Markt. Die Erschließung des Marktes erfolgt über die von Sondernutzung freizuhaltende Fahrspur (Anlieferverkehr, Feuerwehr, Rettungsdienst)

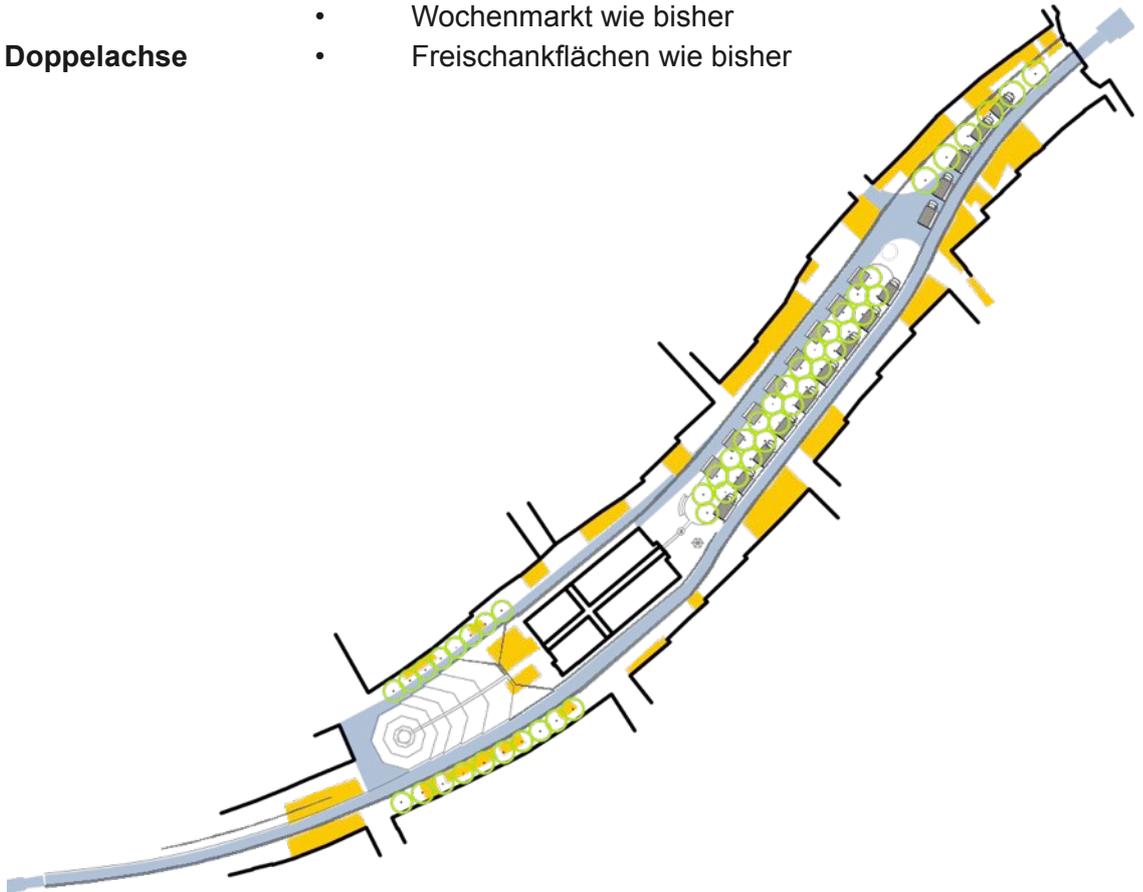
Alle Verkehre finden gemischt auf der Hauptachse statt.

Optionale Anbindung der Freischankflächen.

Der Baumhain bleibt als öffentliche Aufenthaltsfläche verfügbar (nicht kommerziell nutzbar)

**Variante C -
Barrierefreie Doppelachse**

- Wochenmarkt wie bisher
- Freischankflächen wie bisher

**Erläuterungen**

Durchquerung der Altstadt auf zwei bequemen Achsen.

Erreichbarkeit der Läden und Gastronomie über Querwege mit vorhandenem, gespaltenem Pflaster.

Der Wochenmarkt konzentriert sich auch in dieser Variante auf den Unteren Markt. Die Erschließung des Marktes erfolgt über die von Sondernutzung freizuhaltende Fahrspur (Anlieferverkehr, Feuerwehr, Rettungsdienst)

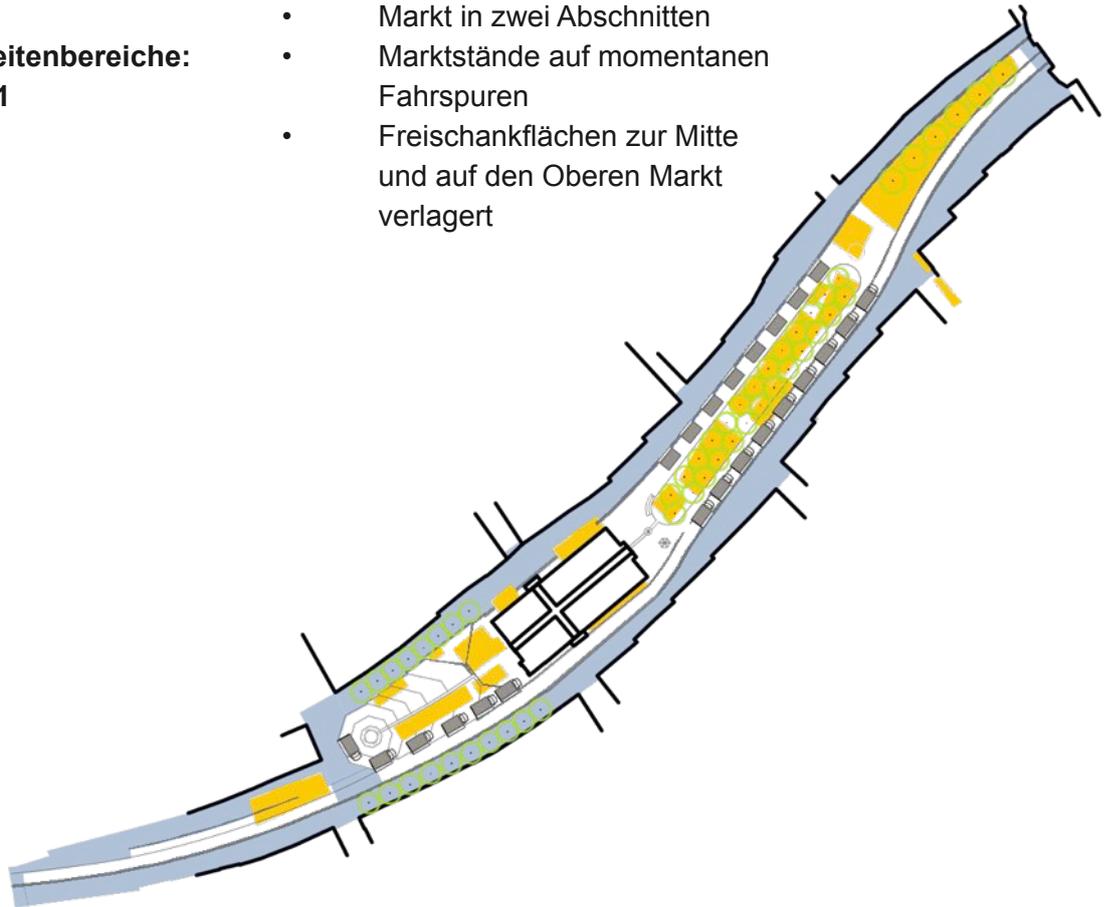
Alle Verkehre finden gemischt auf den beiden Hauptachsen statt.

Optionale Anbindung der Freischankflächen.

Der Baumhain bleibt als öffentliche Aufenthaltsfläche verfügbar (nicht kommerziell nutzbar)

**Variante D -
Barrierefreie Seitenbereiche:
Marktszenario 1**

- Markt in zwei Abschnitten
- Marktstände auf momentanen Fahrspuren
- Freischankflächen zur Mitte und auf den Oberen Markt verlagert



Erläuterungen

Großzügige, barrierefreie Durchquerung der Altstadt auf beiden Platzseiten.

Optionale barrierefreie Erreichbarkeit von Läden und Gastronomie.

Der Wochenmarkt findet geteilt am Oberen und Unteren Markt statt.

Freischanknutzung zur Platzmitte orientiert und findet auch im Bereich des Baumhaines statt. Hierdurch jedoch lange Servicewege zu den Freischankflächen.

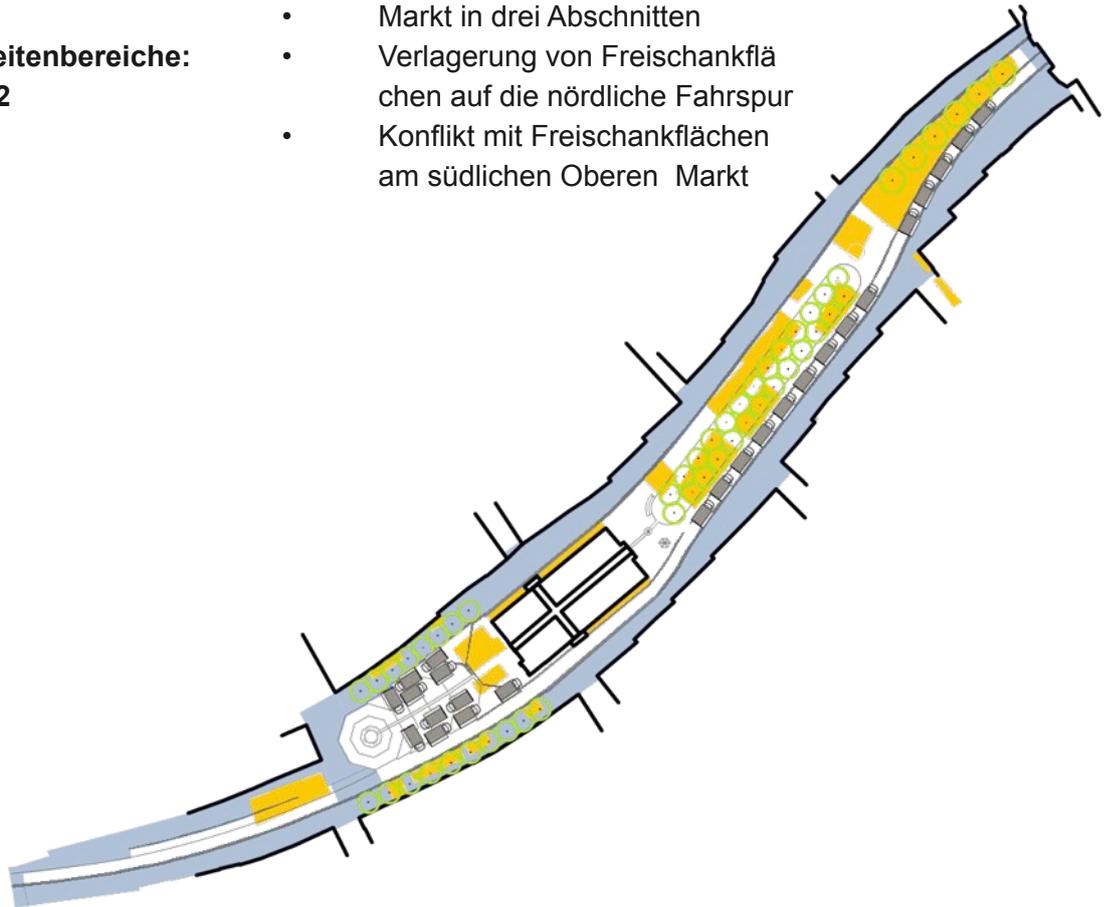
An Markttagen weitere Einschränkungen für die Servicewege.

Erschließungsverkehr an Markttagen in den Seitenbereichen.

Keine öffentliche Nutzung im Bereich des Baumhaines, da hier Freischankbereiche (kommerzielle Nutzung) ausgeglichen werden.

**Variante D -
Barrierefreie Seitenbereiche:
Marktszenario 2**

- Markt in drei Abschnitten
- Verlagerung von Freischankflächen auf die nördliche Fahrspur
- Konflikt mit Freischankflächen am südlichen Oberen Markt



Erläuterungen

Großzügige, barrierefreie Durchquerung der Altstadt auf beiden Platzseiten.

Optionale barrierefreie Erreichbarkeit von Läden und Gastronomie.

Der Wochenmarkt findet geteilt am Oberen und Unteren Markt statt.

Freischanknutzung zur Platzmitte orientiert und findet auch im Bereich des Baumhaines statt. Hierdurch jedoch lange Servicewege zu den Freischankflächen.

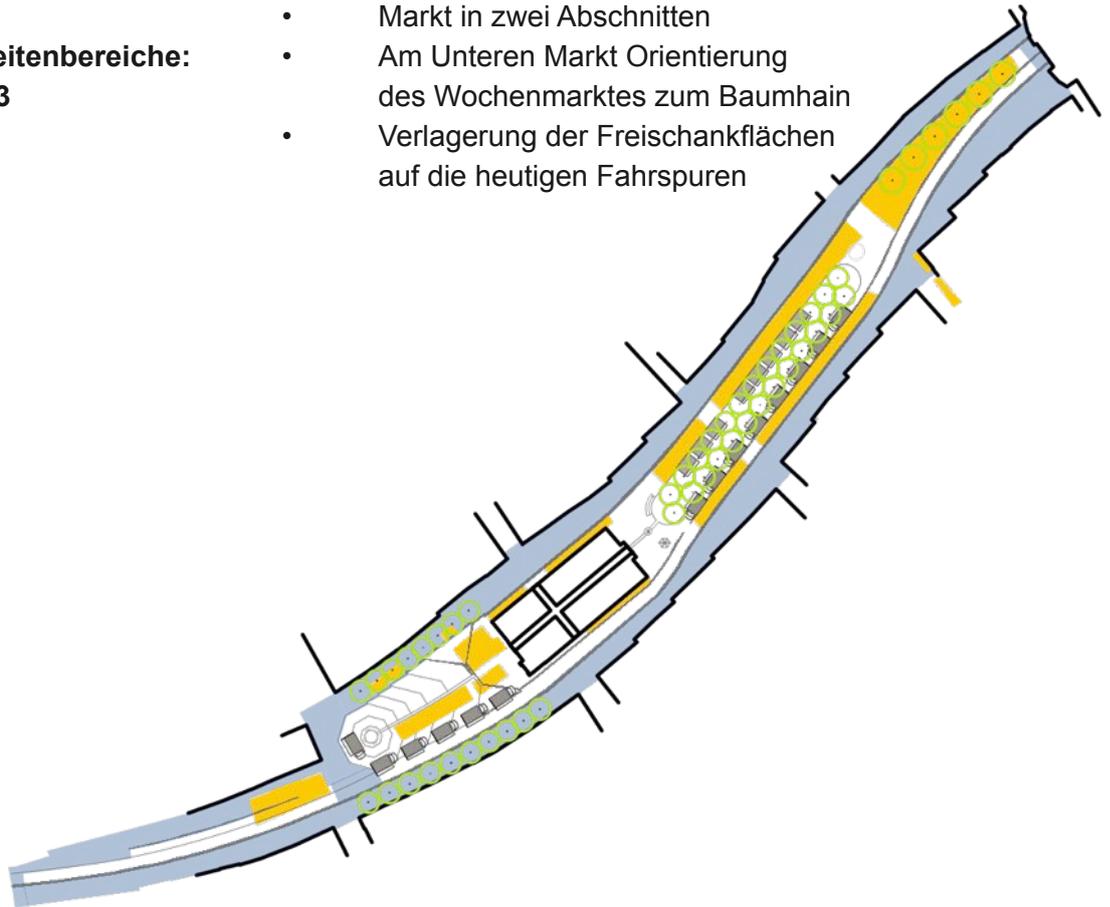
An Markttagen weitere Einschränkungen für die Servicewege.

Erschließungsverkehr an Markttagen in den Seitenbereichen.

Keine öffentliche Nutzung im Bereich des Baumhaines, da hier Freischankbereiche (kommerzielle Nutzung) ausgeglichen werden.

**Variante D -
Barrierefreie Seitenbereiche:
Marktszenario 3**

- Markt in zwei Abschnitten
- Am Unteren Markt Orientierung des Wochenmarktes zum Baumhain
- Verlagerung der Freischankflächen auf die heutigen Fahrspuren



Erläuterungen

Großzügige, barrierefreie Durchquerung der Altstadt auf beiden Platzseiten.

Optionale barrierefreie Erreichbarkeit von Läden und Gastronomie.

Der Wochenmarkt findet geteilt am Oberen und Unteren Markt statt. Am Unteren Markt findet der Wochenmarkt nach Innen gerichtet im Baumhain statt. Hierdurch nachteilige Auswirkungen auf Belag und Baumstandorte.

Problematische Erschließung des Wochenmarktes am Unteren Markt (Aufbau, Rangieren etc.)

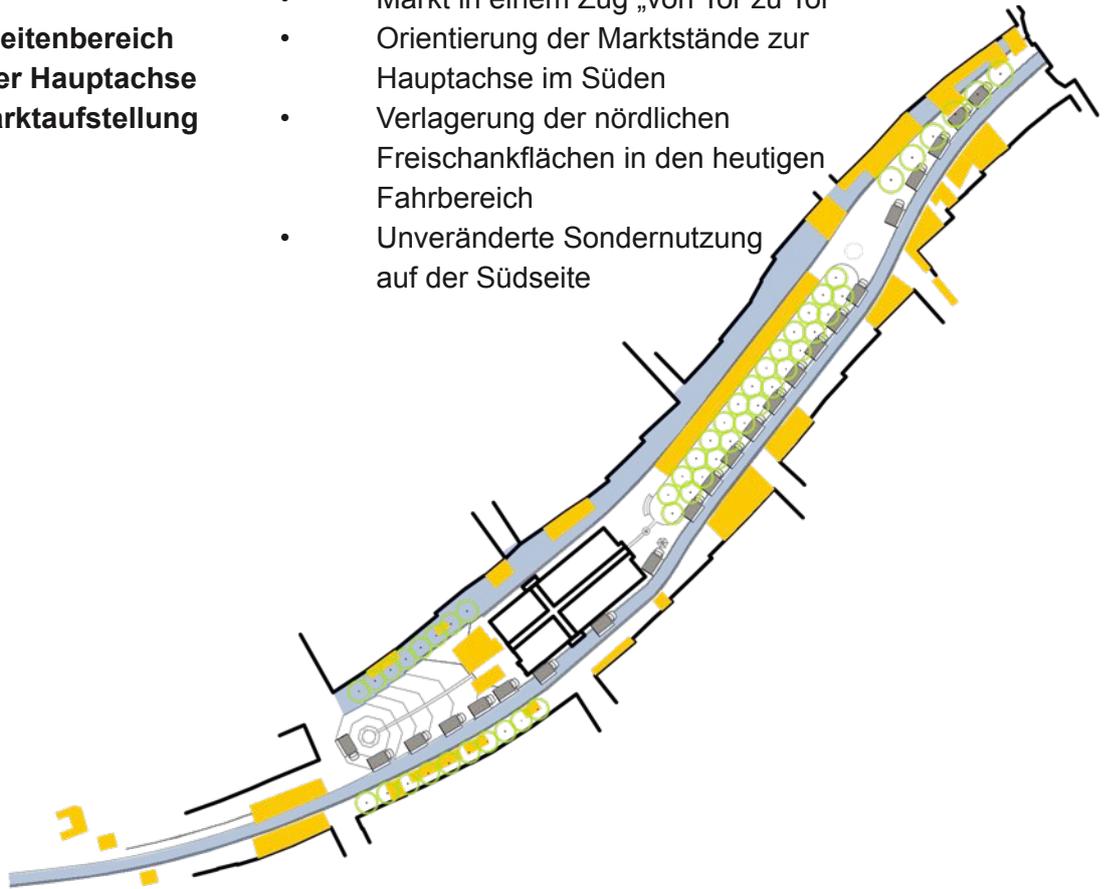
Reduzierung der Freischankflächen notwendig.

Erschließungsverkehr (Anlieferung, Feuerwehr, Rettungsdienst) in den Seitenbereichen.

Nutzung des Baumhaines in nicht kommerzieller Funktion nur eingeschränkt möglich.

**Variante E -
Barrierefreier Seitenbereich
mit barrierefreier Hauptachse
und linearer Marktaufstellung**

- Markt in einem Zug „von Tor zu Tor“
- Orientierung der Marktstände zur Hauptachse im Süden
- Verlagerung der nördlichen Freischankflächen in den heutigen Fahrbereich
- Unveränderte Sondernutzung auf der Südseite

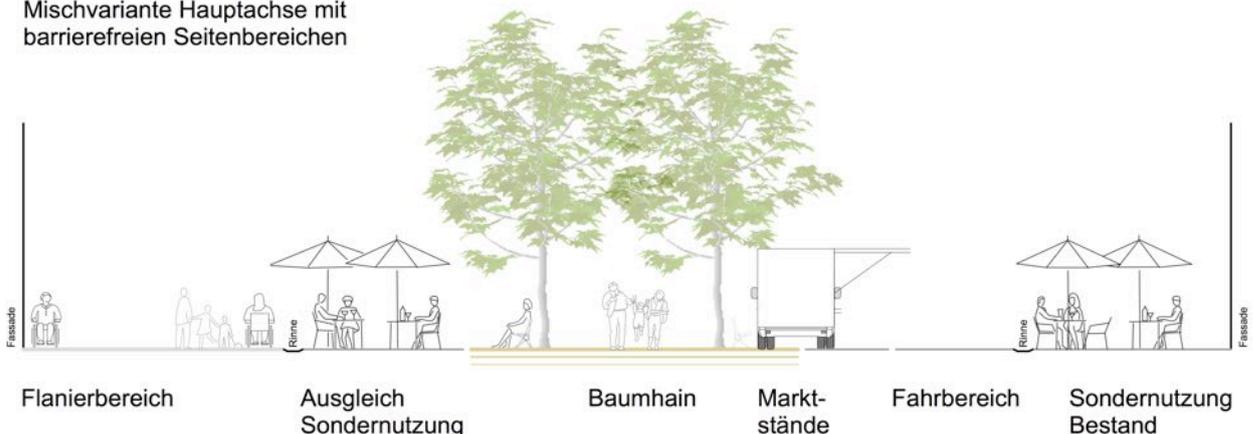


Erläuterungen

Variante E bedient sich der Vorteile aus den beiden Varianten B und D und bietet sowohl großzügige Flanierbereiche entlang der nördlichen Fassaden als auch einen durchgängigen Markt entlang der die beiden Markttore verbindenden Achse, die in dieser Variante barrierefrei auszubauen ist.

Die Variante kann als Zwischenstufe auf dem Weg zu einem zukünftigen Nutzungsmix verstanden werden.

**Unterer Markt
Mischvariante Hauptachse mit
barrierefreien Seitenbereichen**



Der Schemaschnitt zeigt die großzügigen, barrierefreien Vorbereiche aus Variante D in Kombination mit der barrierefreien Verbindungsachse zwischen den Markttoren aus Variante B. Der Markt orientiert sich linear entlang der Verbindungsachse. Der zentrale Baumhain am Unteren Markt bleibt öffentlich zugänglich.

6.2.2.3 Kernwegenetz:**Bewertung und Abwägung**

Die Vielzahl der vorgestellten baulichen Möglichkeiten macht aus Kosten-Nutzen-Gründen eine Beurteilung der Vor- und Nachteile bzw. eine Bewertung aus stadtplanerischer Sicht notwendig. Im Folgenden soll eine Abwägungshilfe gegeben werden, die eine spätere Entscheidung in städtischen Gremien erleichtern kann.

**Variante B
Barrierefreie Hauptachse**

Um ein leichtgängiges, barrierefreies Durchqueren der gesamten Altstadt in Ost-West-Richtung zu ermöglichen und damit ein wesentliches Hindernis für Menschen mit Behinderung aususchalten, eignet sich Variante B mit seiner durchgehenden, barrierefrei auszugestaltenden Hauptachse grundsätzlich gut. Aufgrund der Erschließungsfunktion ist die Freihaltung dieser Trasse immer gegeben.

**Variante C
Barrierefreie Doppelachse**

Dieses Konzept kann, wie in Variante C dargestellt, um eine weitere, nördlich der Hauptachse verlaufende barrierefreie Achse erweitert werden, um mit einer barrierefrei passierbaren Doppelachse nunmehr den Großteil der Nutzungen am Unteren Markt zu erschließen und beschwerliche oder gefährliche Wege für Menschen mit Behinderungen erheblich zu verkürzen. Sowohl bei Variante B, als auch bei Variante C wären nur noch wenige Meter zu den eigentlichen Nutzungen vom barrierefreien Weg aus zu überwinden.

**Variante D
Barrierefreie Seitenbereiche**

Variante D hingegen kehrt das Prinzip dergestalt um, dass die barrierefreie Erschließung direkt entlang der Fassaden in breiter Front stattfindet. Grundsätzlich birgt Variante D aus diesem Grunde erhebliche Attraktivität, wirkt sich jedoch gleichzeitig massiv auf den aktuell in der Kernstadt vorzufindenden Nutzungskomplex aus. Flächen für Freischank und Warenpräsentation, die sich heute unmittelbar an den Fassaden erstrecken, wären bei Variante D von Verlagerung betroffen. Eine Umsetzung von Variante D erscheint nur dann sinnvoll, wenn sich langfristig Veränderungen in den Hauptnutzungen am Unteren Markt abzeichnen. Probleme können sich bei engeren Vorbereichen für den Liefer- und Rettungsverkehr ergeben.

Variante E

Die Mischung der Ansätze aus Variante B und D ist räumlich sinnvoll. Die in der räumlichen Gliederung selbstverständlich verlaufende Hauptachse im südlichen Marktbereich kann verbleiben und barrierefrei ausgestaltet werden. Sie kann wie in Variante B der leichten Durchquerung der Altstadt dienen. An den nördlichen Fassaden können die Vorteile der großzügigen, barrierefreien Flanierbereiche zum tragen kommen. In diesem Zuge müssten Freischankflächen in Richtung des Baumhains verlagert werden. Die Variante kann daher als Versuchsansatz auf dem Weg zu neuen Nutzungsmischungen fungieren.



Variante C

Barrierefreie Doppelachse
mit Seitengassen
M1:1.1000



-  Barrierefreier Bereich (Materialaustausch)
-  Marktstände
-  Für Sondernutzung verfügbare Bereiche



Variante D

Barrierefreie Seitenbereiche
mit Seitengassen
M1:1.1000



-  Barrierefreier Bereich
(Materialaustausch)
-  Marktstände
-  Für Sondernutzung verfügbare
Bereiche

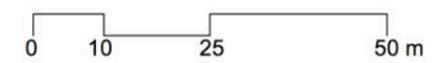


Variante E

Barrierefreie Seitenbereiche
mit zentraler Verbindungsachse
M1:1.1000



-  Barrierefreier Bereich (Materialaustausch)
-  Marktstände
-  Für Sondernutzung verfügbare Bereiche



6.2.3 Barrierefreie Anbindung des Kernwegenetzes

Die Verknüpfungen zwischen Kernwegenetz und den umgebenden Bereichen ist ebenso soweit zu ertüchtigen, dass ein barrierefreies Erreichen der wichtigen Geschäftsbereiche gegeben ist.

Seitengassen als Verbindung in Nord-Süd-Richtung

Die vier den Markt in Nord-Süd-Richtung mit der Umgebung in Verbindung setzenden Seitengassen Schulgasse, Judengasse, Untere Bachgasse und Spitalgasse sind -wie der Obere- und Untere Markt selbst- mit in der Oberfläche gespaltenem Material gepflastert. Unabhängig von für den eigentlichen Kernbereich zu tragenden Verbesserungsvarianten ist auch in den Seitengassen eine barrierefreie Wegeführung zu ermöglichen. Hierfür kann die bestehende Gliederung der Oberflächen durch vorhandene Rinnen als Orientierung bei der Gestaltung herangezogen werden.

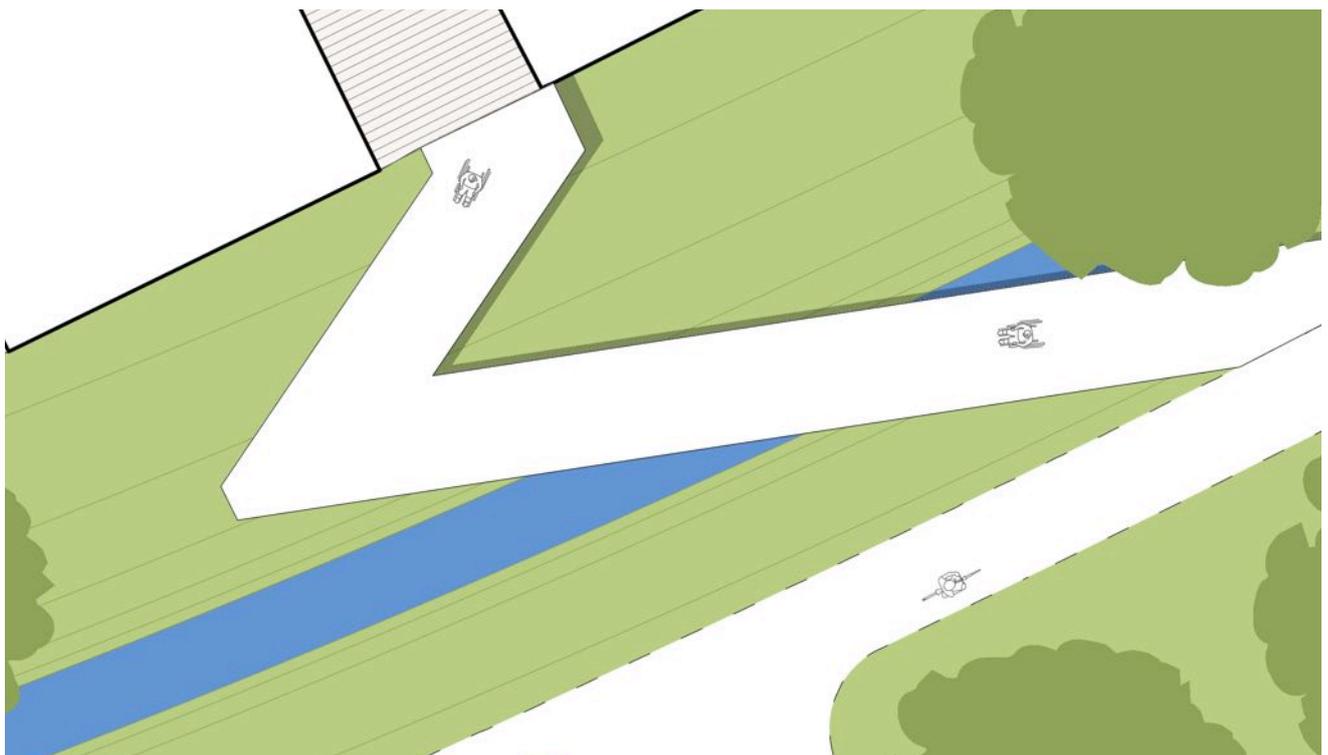


Planskizze Judengasse, M 1:200: Die durch die Rinne gegebene Oberflächengliederung wird beibehalten. Zwischen Rinne und Gebäude wird durch Austausch des Oberflächenbelages durch gesägtes Material eine gestalterisch einwandfreie, barrierefreie Begeh- und Berollbarkeit hergestellt.

Rampenübergang Judengasse - Max-Reger-Anlage

Das Rampenprovisorium zur Erschließung der privaten Tiefgaragen in der Judengasse stellt seit einigen Jahren eine gestalterische und funktionale Herausforderung dar, da einerseits die vorhandene Rampe für Rollstuhlfahrer nur schwer bis gar nicht in ihrer Steigung bewältigbar ist und andererseits die Zufahrt zur privaten Tiefgarage hierdurch über die Max-Reger-Anlage erfolgt. Dieser Umstand führt zu verkehrlichen Konflikten in der ansonsten als Stadtpark und innerstädtische Erholungsfläche ausgelegten Grünanlage. Zudem scheint die Führung des motorisierten Verkehrs durch die Grünanlage angesichts der gemessenen Fahrzeugbewegungen nicht gerechtfertigt. Eine Verkehrsführung im Rahmen des Anliegerverkehrs über den Oberen Markt erscheint zweckdienlicher.

In diesem Zusammenhang wird stadintern bereits an Überlegungen zur Behebung dieser Missstände gearbeitet. Im Zuge der Erarbeitung der vorliegenden Fortschreibung des Konzeptes zur Verbesserung der Barrierefreiheit in der Weidener Innenstadt „Weiden für alle“ wird daher vorgeschlagen, jedwede neue Rampe dergestalt auszulegen, sodass eine möglichst mühelose, barrierefreie Passage auch für Menschen mit Rollstuhl und / oder Gehbehinderungen ermöglicht wird. Zugleich sollte die Rampe zukünftig nicht für den motorisierten (Anlieger-)Verkehr freigegeben werden, sondern dem Fußgänger vorbehalten werden. Eine Ausführung als flach geneigter, abgewinkelter Steg kann angesichts der Geländeunterschiede zwischen Stadtmauer und Max-Reger-Anlage sinnvoll sein.



Planskizze Steg zwischen Judengasse und Max-Reger-Anlage, M 1:200: Durch die Windung könnte eine Verlängerung und dadurch eine flachere Neigung des Steges ermöglicht werden, ohne das umgebende Gelände zu verändern.

6.3 Maßnahmen Kernrand- / Verbindungszone

Zu den wichtigen Kernabschnitten der Verbindungszone zählen die Max-Reger-Straße mit Macerata- und Josef-Witt-Platz sowie die Bahnhofstraße mit dem Bahnhofsvorbereich. Diese Räume stellen jeweils zentrale Durchgangachsen und Verbindungsknoten zur Kernzone und den angrenzenden Bereichen dar, insbesondere zu den verkehrlichen Anlaufpunkten ZOB, Sammelparkplatz mit Parkhaus und Bahnhof.

Grundsätzlich besteht in diesen Bereichen im Kontrast zur Kernzone im Hinblick auf Barrierefreiheit kaum Bedarf an baulicher Umgestaltung, zumal sich hier nur wenige Flächen aus Pflaster mit gespaltener Oberfläche finden bzw. diese, wie im Falle der Max-Reger-Straße, durch großzügige Plattenvorgelege begleitet werden, die ein Ausweichen für Rollstuhlfahrer ermöglichen.

Die Gehbereiche der Bahnhofstraße sind überwiegend asphaltiert bzw. mit Betonplatten ausgelegt, sodass eine barrierearme Passage möglich ist. Vereinzelt finden sich Engstellen aufgrund ungünstig platzierter Peitschenleuchtenmasten, die mit Durchfahrtsbreiten von ca. 90 cm jedoch noch passierbar sind. Aufgrund der allgemeinen Gliederung der Bahnhofstraße, die Teil einer Hauptverkehrsachse ist, können hier ad hoc kaum bauliche Verbesserungsmaßnahmen vorgeschlagen werden, die über die bloße, routinemäßige Instandsetzung reparaturbedürftiger Plattenbeläge hinausgehen.

Die Defizite im Sinne der Barrierefreiheit bewegen sich in der Kernrand- / Verbindungszone vorwiegend im Bereich funktionaler Mängel und Konflikte, denen durch ordnende Maßnahmen begegnet werden kann. Dabei spielt auch die gewerbliche Nutzungsverteilung eine Rolle, da sich der Bereich der Verbindungszone in diesem Punkt sehr kontrastreich präsentiert: Die Max-Reger-Straße bindet als hochwertig ausgestaltete Auftaktachse der Fußgängerzone vorwiegend wertige Einzelhandels- und Dienstleistungsgeschäfte, die sich auch zum öffentlichen Raum hin entsprechend mit Warenpräsentationsflächen, Kleiderständern und Hinweistafeln inszenieren.

Die Bahnhofstraße fällt hingegen zwischen Josef-Witt-Platz und Bahnhofsvorplatz vor allem durch Nutzungen am unteren Ende der Qualitätsskala innerstädtischen Gewerbes auf. Die dort ansässigen Betriebe, zu denen überwiegend Dönerläden, Spielotheken, Kosmetik- und Nagelsalons aus dem Billigsegment zählen, sind kaum auf den öffentlichen Raum ausgerichtet, sodass hier kaum Hindernisse durch Werbeanlagen oder ähnliches bestehen. Ordnender Handlungsbedarf besteht folglich vorwiegend in der Max-Reger-Straße.

6.3.1 Sofortmaßnahmen / Ordnernde Maßnahmen

Einheitliche Ausweisung und Begrenzung von Flächen für Warenpräsentation und Möblierung

Entsprechend der auch am Oberen und Unteren Markt fest definierten, maximal möglichen Sondernutzungsflächen, sollte auch für die Kernrand- / Verbindungszone, insbesondere für die viel frequentierte Max-Reger-Straße, eine verbindliche, ordnende Übersicht erstellt werden.

Dabei sollte -besonders im Falle der Max-Reger-Straße- die bereits bestehende Gliederung in Plattenvorgelege und gepflasterte Straßenmitte als Grundlage herangezogen und sinnvoll bespielt werden. Entsprechend der beim Betroffenenrundgang gesammelten Anregungen, sollte sich sowohl die Sondernutzung für Warenpräsentation als auch die Stadtmöblierung an der Oberflächengliederung orientieren und zwischen den Baumscheiben längs der Straße abspielen, sodass keine Hindernisse für Passanten auf den Plattengelegen entstehen.

In diesem Zusammenhang sind auch größere Sondernutzungen, wie die beim Betroffenenrundgang bemängelte Budenaufstellung mitten im Plattenvorgelege, konsequent zu unterbinden, um eine Durchwegung jederzeit zu gewährleisten. Diese Maßnahmen sind rein ordnender Natur und können sofort durchgeführt und kontrolliert werden.



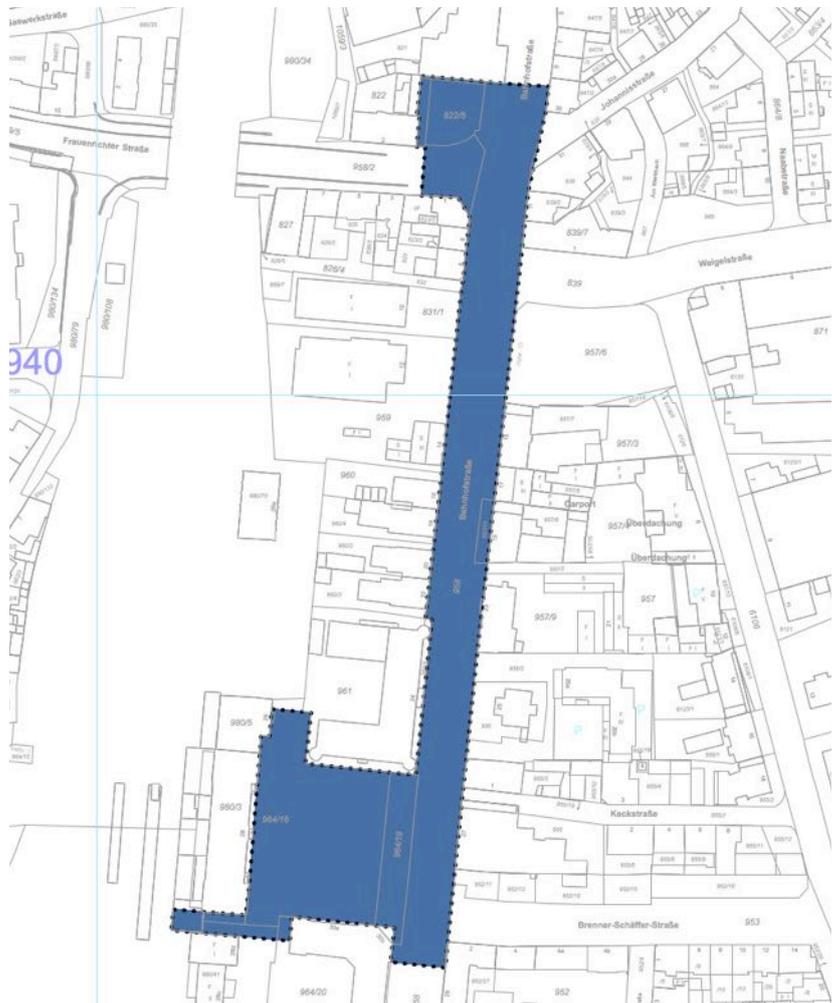
Max-Reger-Straße, Blick nach Westen: Der Auftakt zur Fußgängerzone macht sich durch umfangreiche Sondernutzung bemerkbar.

6.3.2 Langfristig angelegte Gestaltungsmaßnahmen

Jenseits kurzfristiger Ordnungsmaßnahmen besteht in einigen Bereichen außerhalb der Kernzone gestalterischer Handlungsbedarf. Aufgrund des Umfangs und der zu erwartenden Kosten baulicher Gestaltungsmaßnahmen, werden diese Maßnahmen als langfristige Möglichkeit zur Schaffung barrierefreier Verhältnisse gesehen.

Städtebaulicher Wettbewerb Bahnhofsvorplatz und Freiräume Bahnhofstraße

Der Bahnhofsvorplatz weist massive gestalterische und funktionale Mängel auf, die sich auch einschränkend auf die Barrierfreiheit auswirken. Bauliche Lösungsansätze machen in diesem Bereich aufgrund der umfassenden Mängel und der funktionalen Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Linienbusverkehr nur als Bestandteil eines gestalterischen Gesamtkonzeptes Sinn, das auch Teile der Freiräume entlang der Bahnhofstraße umfasst. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, den zusammenhängenden Bereich Bahnhofsvorplatz-Bahnhofstraße im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbes zu behandeln. Der Sparkassenplatz sollte dabei sinnvollerweise in den Umgriff miteinbezogen werden.



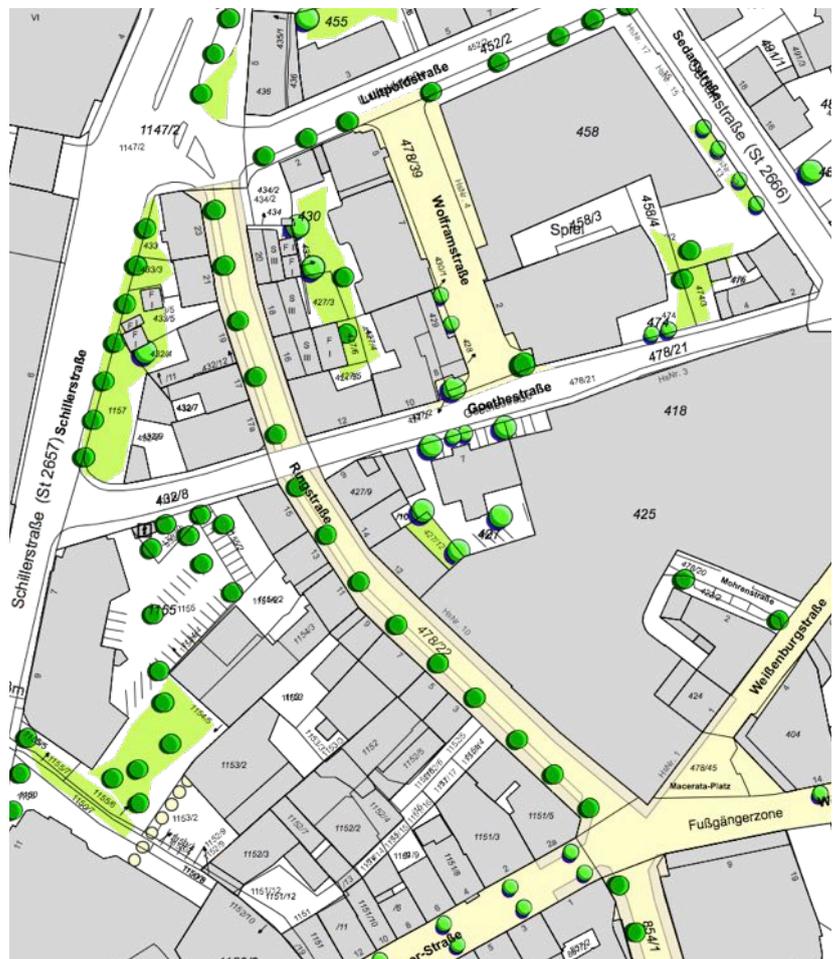
Vorschlag für den Umgriff eines städtebaulichen Wettbewerbs
Bahnhofsvorplatz - Bahnhofstraße - Sparkassenplatz, M 1:3.000

Weitere Gestaltung Ringstraße

Die Ringstraße zeigt den Verlauf der Stadtmauer der spätmittelalterlichen Stadterweiterung und stellt somit ein wichtiges Merkmal der historischen Stadtstruktur dar. Bereits bei früheren Planungsüberlegungen wurde die besondere Situation durch die Betonung des Straßenzuges mit einer einseitigen Baumreihe hervorgehoben.

Im Zusammenhang mit dem Neubau des NOC (Nordoberpfalzzentrum) wurde ein kurzer Abschnitt der südlichen Ringstraße entsprechend umgestaltet. Die breiten Gebäudevorbereiche sind mit Betonplatten belegt und der Fahrbereich sowie die angrenzenden Parkplätze sind bei einem niveaugleichen Ausbau gepflastert. Die Fahrbahnbreite erlaubt Zweirichtungsverkehr.

Diese barrierefreie Gestaltung kann bis zur Einmündung in die Schillerstraße fortgeführt und als straßenbegleitender Gehweg bis zum Adolf-Kolping-Platz verlängert werden. Entsprechend kann eine Fortsetzung nach Süden über die Leibnizstraße zum Zentralen Omnibusbahnhof erfolgen, auch wenn sich durch das steilere Gefälle Einschränkungen für eine barrierefreie Nutzung in diesem Bereich ergeben.



Konzept Ringstraße, M 1:2.000:

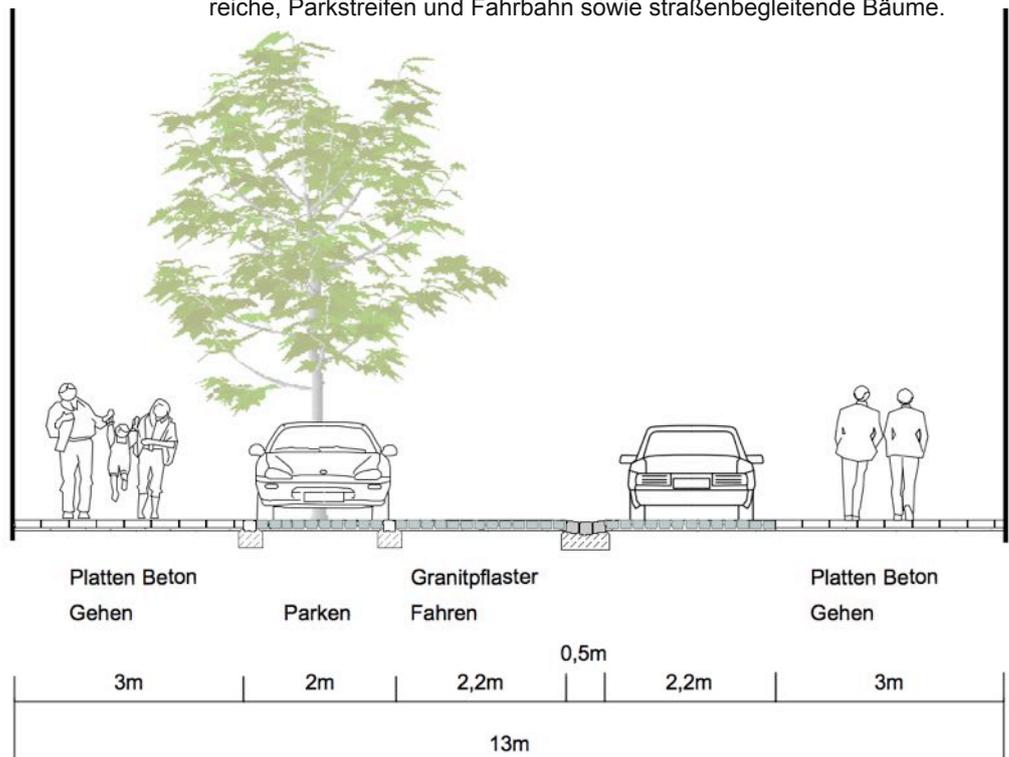
Die barrierefreie, höhengleiche Gestaltung des Straßenraumes mit begleitender Baumpflanzung reicht bis zum Anschluss an die Schillerstraße.



Die Ringstraße weist Richtung Norden noch schmale Gehwege auf.
Foto: Onetz.de, abgerufen 03.11.2020



Das bisher nur im unmittelbaren Bereich am NOC umgesetzte gestalterische Konzept gliedert den Querschnitt der Ringstraße in barrierefreie Plattenbereiche, Parkstreifen und Fahrbahn sowie straßenbegleitende Bäume.



Schnitt Ringstraße, M 1:100

6.4 Maßnahmen Randzone-Süd

Die Randzone-Süd umfasst vorwiegend Schulen und öffentliche Einrichtungen, die besser an die Kernzone und die Verkehrsknoten angebunden werden sollen.

Direktverbindung zur Kernzone und zum Bahnhof

Eine eindeutige Fußwegeverbindung in die Randzone-Süd aus der Kernzone bzw zum Bahnhof lässt sich nicht identifizieren. Derzeit findet die Erschließung der Schulen und Einrichtungen in diesem Cluster vorwiegend über Fahrstraßen statt.

Als Maßnahme wird daher die Etablierung direkter, barrierefreier und leicht auffindbarer Wegeverbindungen vorgeschlagen.

Topografisch am ehesten geeignet erscheint zunächst der östlich des Rathauses angrenzende Parkplatz, der die Kurt-Schumacher-Allee mit der Weigelstraße in Verbindung setzt. Als erste Behelfsmaßnahme auf dem Weg zu einer dauerhaften Verbindung könnte eine entsprechende Trasse mittels Markierungen und später als Platten dienen.



Skizzenhafte Darstellung einer möglichen Trasse über den Rathausparkplatz

Anbindung der bestehenden barrierefreien Gebäudeeingänge an das Wegenetz

Die Lage bestehender, schwellenfreier Eingänge im Bereich des Schul- und Behördenclusters in der südlichen Randzone gibt hier im Wesentlichen die barrierefrei umzugestaltenden, bzw. instanzzusetzenden Wegeverbindungen vor.

Entsprechend sollten in enger Absprache mit den Schulleitungen und Behörden in diesem Bereich etwaige zukünftige Umbauplanungen besprochen werden, um möglichst direkte Wege zu begünstigen und die Maßnahmen zeitlich aufeinander abzustimmen.

6.5 Maßnahmen Randzone-Nord

Umgestaltung und räumliche Neuordnung Sebastianstraße

Die nördliche Randzone stellt die Beziehung der Altstadt zu Vorstadtarealen, die in vergangenen Jahrhunderten entstanden, sowie unter anderem zum heutigen Klinikkomplex her.

Die Sebastianstraße bildet zwischen Schlörplatz und der Kirche St. Sebastian die historische Verlängerung der mittelalterlichen Stadtachse. Zugleich werden über die Sebastianstraße heute das Krankenhaus, Behörden und der Stadtfriedhof erschlossen. Der Bereich zwischen Schlörplatz und St. Sebastian ist trotz vorhandener Grünanlagen stark vom fahrenden und ruhenden Verkehr geprägt und bietet nur wenige schmale Gehwege, die in Teilen vollständig unterbrochen werden. Aus der Betroffenenbegehung geht hervor, dass ein barrierefreies Passieren dieses Abschnittes der Sebastianstraße nicht möglich ist und Menschen mit Behinderungen daher Umwege in Kauf nehmen müssen.

Als grundsätzliche Maßnahme zur Verbesserung des Stadtbildes bietet sich ohnehin die vollständige Umgestaltung des gesamten Abschnittes zwischen Schlörplatz und St. Sebastian an. Diese kann zugleich nach aktuellen Anforderungen an Gehwegbreiten, Steigungen und Ruhepunkte im Sinne der Barrierefreiheit durchgeführt werden.



Die Gehwege an der Sebastianstraße sind teilweise unterbrochen und vom ruhenden Verkehr dominiert (oben) Die Beläge wirken nicht mehr zeitgemäß und weisen zudem Instandsetzungsbedarf auf (unten)



Die Kirche St. Sebastian wirkt an den Rand gedrängt und kann aufgrund der aktuellen Gestaltung keine räumliche Wirkung entfalten.



Umgestaltungsvorschlag Sebastianstraße, M 1:2.000:

Die Kirche St. Sebastian ist Teil einer offenen Parkanlage, die den breiten Freiraum zwischen Gerichtsgebäude und Wirtschaftsschule sinnvoll überbrückt und im Süden über eine Baumreihe die Freiräume am Schlörplatz anbindet. Der Fahrverkehr wird über die Ledererstraße geführt, um eine funktionale Verlängerung der Altstadtachse für den nichtmotorisierten Verkehr zu erreichen.

Barrierefreie Wegeführung Bibliothek / Museum

Im Bereich des Keramikmuseums und der Stadtbibliothek findet sich eine hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raumes mit gespaltendem Granitpflaster, das jedoch aufgrund seiner Oberflächeneigenschaften teilweise Einschränkungen bei Begeh- und Berollbarkeit für Menschen mit eingeschränkter Motorik bzw. Rollstuhlfahrer mit sich bringt.

Die bestehende räumliche Gliederung der Oberflächen durch Rinnen und Zeilen in diesem Bereich begünstigt jedoch die Anlage barrierefreier Plattenstreifen, die mit dem weiter auszubauenden übergeordneten, barrierefreien Wegenetz verbunden werden können.



Das Foto zeigt die Bestandsgliederung der Oberflächen in der nördlichen Scheibenstraße vor der Stadtbibliothek.



Skizzenhafte Darstellung des möglichen Plattenstreifens zum barrierefreien Erreichen der Bibliothek. Bei der Materialauswahl der Platten sollte auf eine gestalterische Verträglichkeit mit den Oberflächen und dem Gebäude Wert gelegt werden.



Planskizze M 1:200: Die Bereiche unmittelbar am Museumsgebäude, die durch die bestehende Rinne von der Fahrbahn separiert sind, können zu gestalterisch ansprechenden und gut bege- und berollbaren Plattenstreifen umgebaut werden.

6.6 Allgemeine Gestaltungsmaßnahmen

Mit der Erarbeitung des Konzeptes Barrierefreie Innenstadt - „Weiden für Alle!“ sind neben unmittelbaren Maßnahmen zur Gewährleistung einer möglichst hindernis- und barrierefreien Erreichbarkeit wichtiger Teile, Verbindungsachsen und Destinationen der Stadt sowie einer weitgehend mühelosen Durchquerbarkeit zentraler Bereiche Weidens auch über diese Kernaufgabe hinaus reichende Maßnahmen erarbeitet worden, die zur Abrundung und Weiterentwicklung des städtebaulich-gestalterischen Erscheinungsbildes der Stadt beitragen sollen.

Sie sollen weiterhin zu einer funktionalen Aufwertung der betreffenden Bereiche beitragen.

Beleuchtung und Akzentuierung

Mit baulichen Maßnahmen zur Herstellung barrierefreier Bedingungen kann auch die Erarbeitung eines neuen Lichtkonzeptes für Teilbereiche der Weidener Innenstadt angestrebt werden.

Wichtige, barrierefreie Wegeverbindungen könnten durch Lichtakzente besser als solche erkennbar gemacht werden. Dabei kann zur Unterscheidung wichtiger Achsen mit unterschiedlichen Lichtfarbtemperaturen gearbeitet werden. Zusätzlich kann das Sicherheitsempfinden gesteigert werden.

Möblierung und Ausstattung

Je nach umzusetzender Wegeführung besteht die Notwendigkeit, die Stadtmöblierung in ein fest strukturiertes System zu überführen, um Hindernisse zu beseitigen, Werbe- und Hinweisanlagen zu systematisieren und die Orientierung zu erleichtern.

Ebenfalls in diesem Zuge kann über die Etablierung eines neuen, flächendeckenden Netzwerks barrierefreier Toiletten im Stadtgebiet nachgedacht werden.

6.6.1 Bauliche Gestaltung

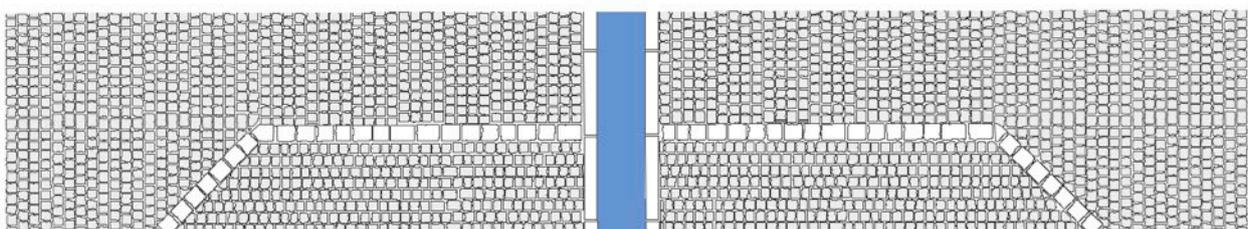
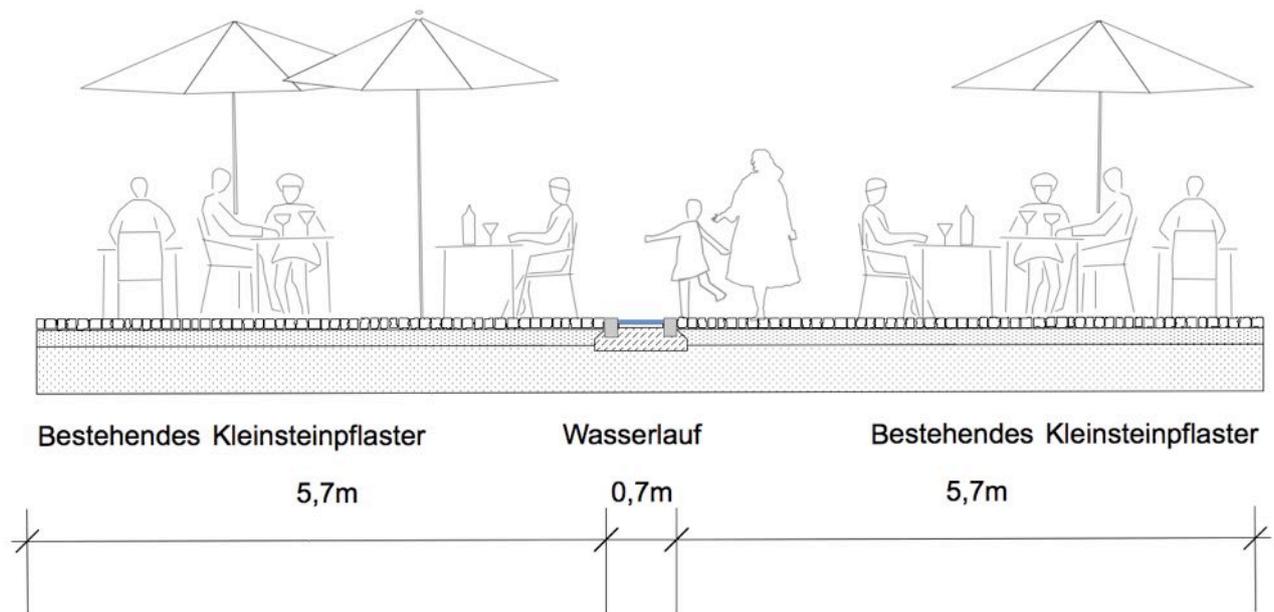
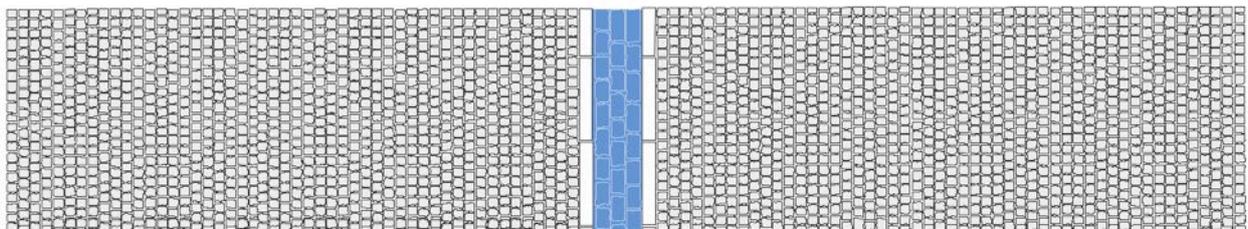
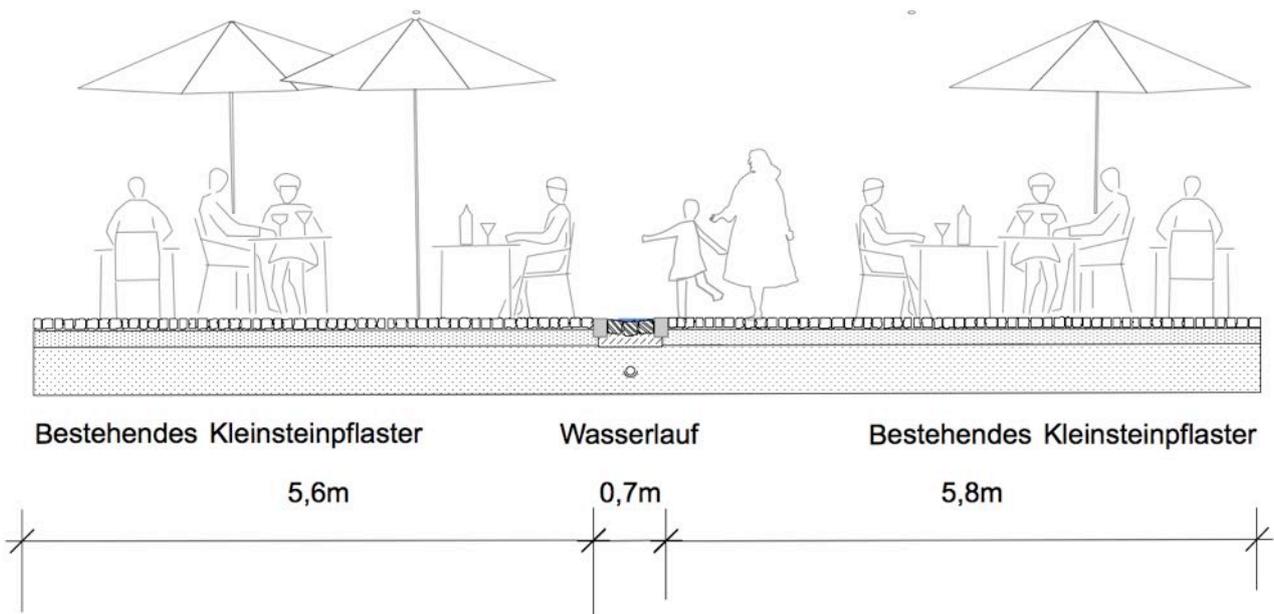
Bachlauf Oberer Markt

Im Rahmen möglicher Pflasterarbeiten im Zuge der Umsetzung einer der in diesem Konzept vorgestellten Varianten zur barrierefreien Erschließung der Kernzone, können ästhetische Maßnahmen ergänzend durchgeführt werden. Hierzu gehört vor allem die Vervollständigung des gestalterischen Konzeptes für den Oberen Markt durch Umsetzung eines offenen Wasserlaufes, der bereits Teil des ursprünglichen Gestaltungswettbewerbssentwurfs war, in Anlehnung an den historischen Stadtmühlbach.

Die Umsetzung kann in Form einer dreizeiligen Rinne oder als tiefergesetzte Zeile erfolgen, die vom Brunnen am Oberen Markt gespeist wird. Eine Führung des Wasserlaufes entsprechend des historischen Vorbildes durch das Alte Rathaus hindurch kann jedoch im Hinblick auf heutige Nutzungen nicht erfolgen.



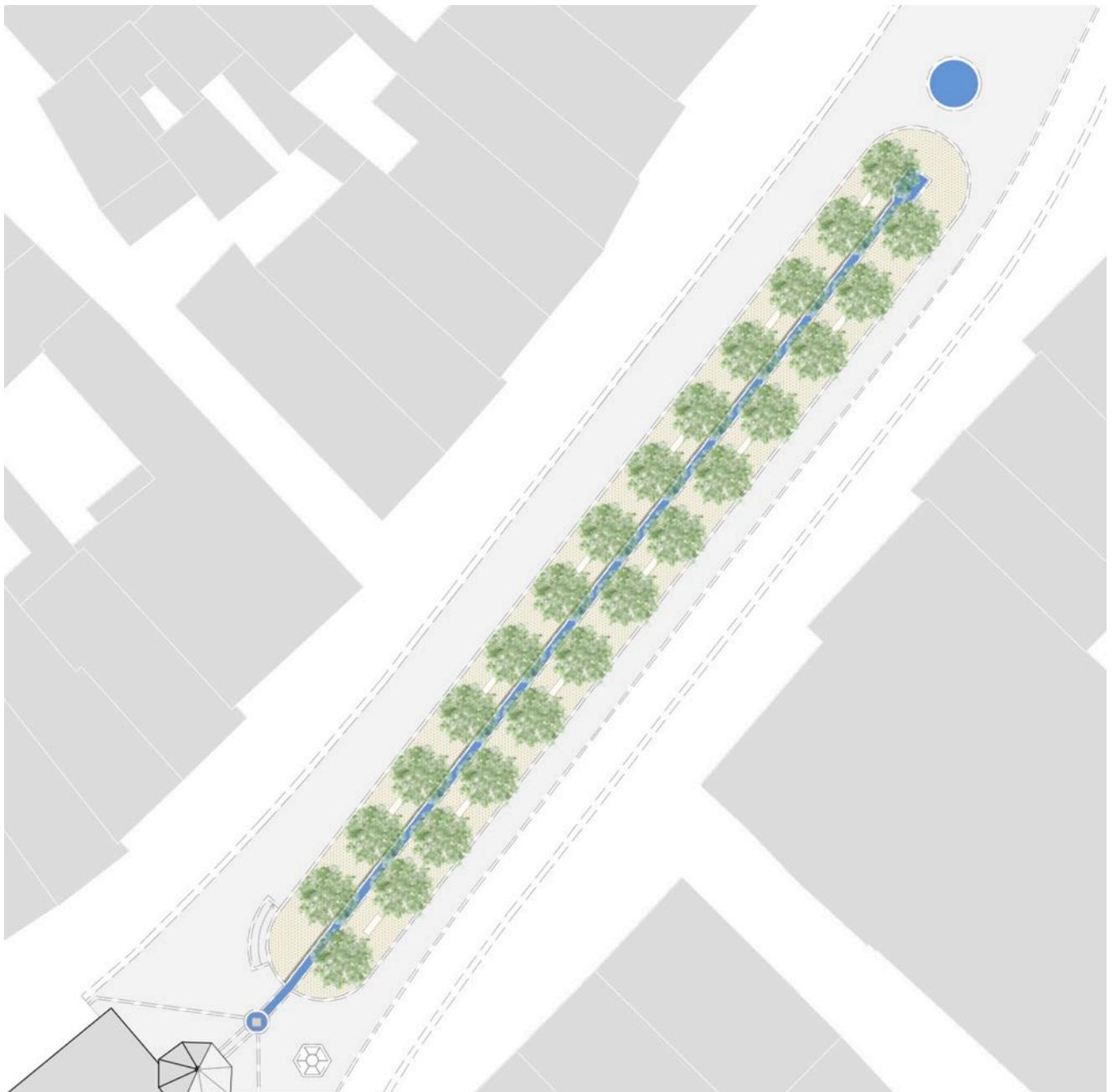
Lageplan M 1:500 Ein zentraler Abschnitt des historischen Bachlaufes wird mittels einer aus dem heute den Oberen Markt prägenden Brunnen führenden Rinne nachempfunden. Das Konzept orientiert sich am früheren Wettbewerbssentwurf



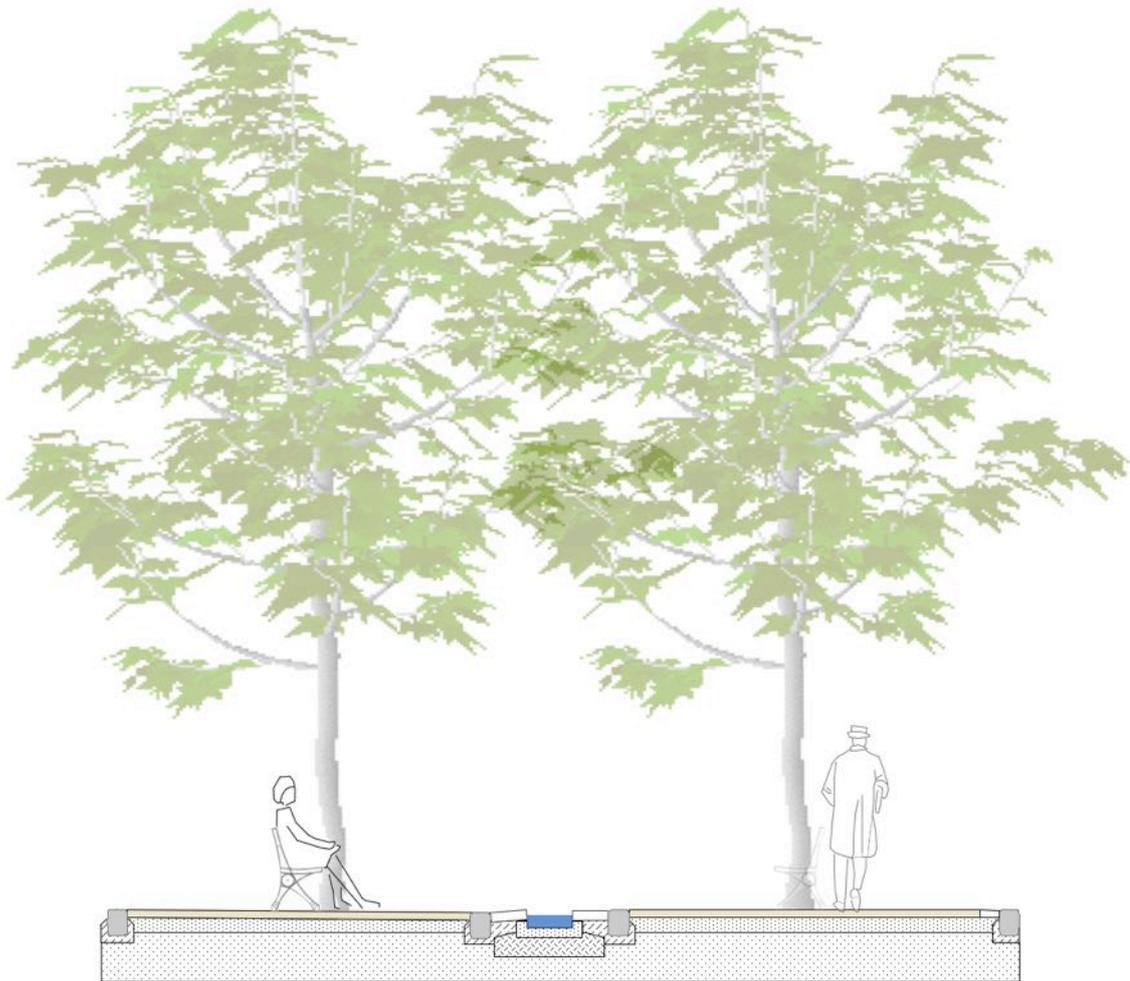
Die Ausführung der Wasserrinne am Oberen Markt kann entweder als ebenmäßig im Belag liegende, dreizeilige Rinne oder als tiefergesetzte Wasserführung mit einer Kante und begleitender Einfassung erfolgen.

Bachlauf Unterer Markt

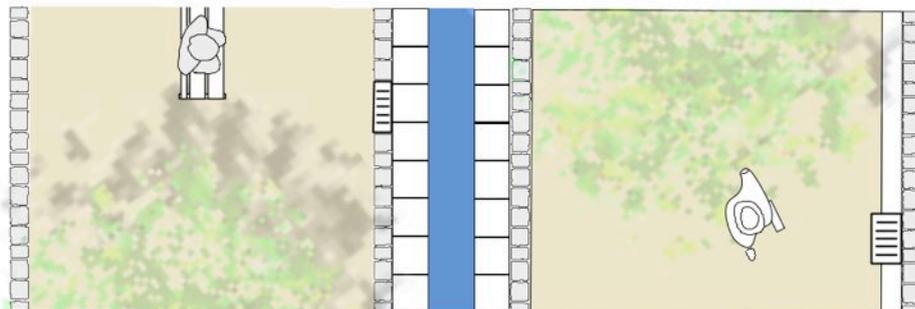
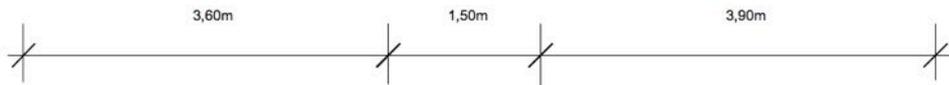
Grundsätzlich kann die historisierende Nachempfindung des früheren Stadtmühlbaches entsprechend seines ursprünglichen Verlaufs, der noch heute in der Aufteilung der Flurstücke erkennbar ist, auch am Unteren Markt erfolgen. Der Wasserlauf würde demnach mittig in der wassergebundenen Fläche am Baumhain verlaufen. Hier wäre aufgrund des vorhandenen Quergefälles sowie aufgrund der Belagsstruktur eine Ausführung als tiefergesetzte Rinne notwendig. Nachdem laut aktuellen Planauskünften das Wasser des inzwischen umgeleiteten Rehmühlbaches für einen neuen Wasserlauf nicht zur Verfügung stehen kann, wären alternative Interpretationen zu überlegen. Eine Ausführung ohne Wasser, etwa als Stein- oder Kieselstruktur bzw. Lichtinstallattion wäre denkbar.



Lageplan M 1:500 Der zentrale Baumhain am Unteren Markt mit ergänztem Wasserlauf. Das Denkmal für den ehemaligen Stadtmühlbach auf der Nordseite des Alten Rathauses kann als Quellpunkt für den „neuen Bach“ dienen.



Einzeiler Bestehende wassergebundene Wegedecke Einzeiler
Platten Wasserlauf Bestehende wassergebundene Wegedecke Einzeiler



Schnitt und Aufsicht M 1:75

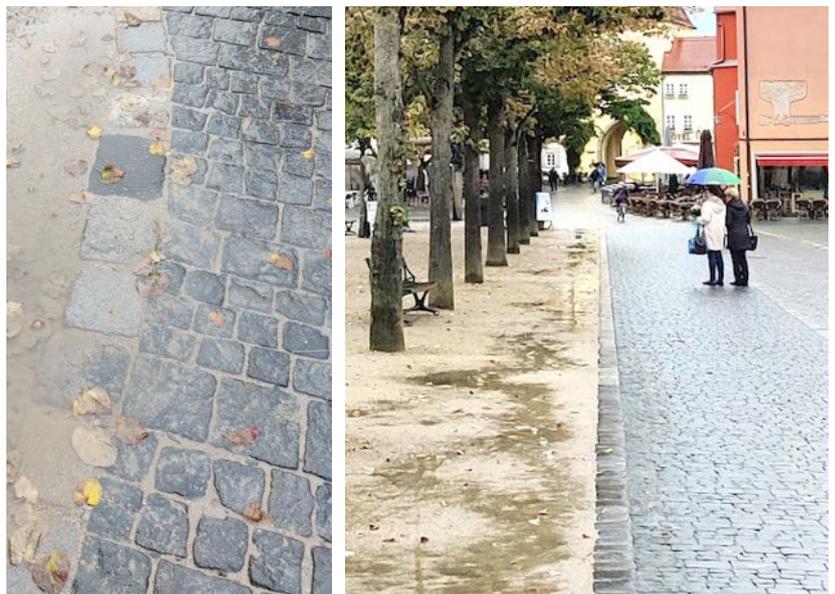
Instandsetzung Baumhain Unterer Markt

Im Zusammenhang mit Recherchen zum vorliegenden Konzept wurde mehrfach auf die am Unteren Markt entstehende Problematik durch Sandverwehungen hingewiesen, die auch teilweise zu einer Beeinträchtigung des Freischankbetriebs in diesem Bereich führen sollen.

Nach genauer Inaugenscheinnahme sowie Rücksprache mit Ingenieuren konnte festgestellt werden, dass die ursprüngliche Ausführung der wassergebundenen Decke am Baumhain vor einigen Jahren nachhaltig verändert wurde, indem die originär vorhandene, flache Kante zum umgebenden Belag und die zugehörigen Entwässerungsrinnen verfüllt wurden, um den leichten Höhenunterschied zwischen Baumhain und Umgebung auszugleichen.

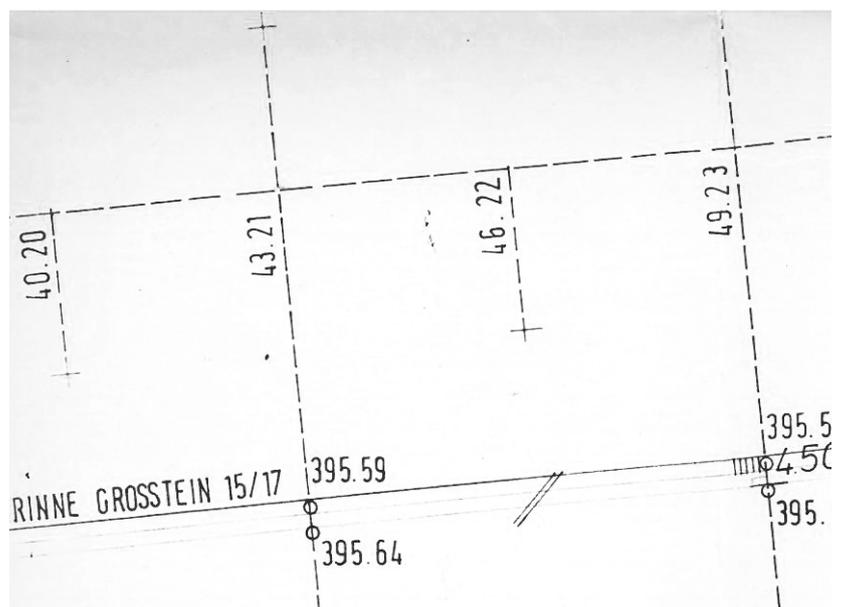
Die Auffüllung des Deckenrandes und die damit verbundene Ausschaltung der Entwässerung führen augenscheinlich zu Verschlammung im Bereich der Randbereiche durch Regenwasserstau auf der Oberfläche. Bei länger anhaltendem Regen tritt das sich stauende Oberflächenwasser über den die Fläche zur Umgebung hin abgrenzenden Einzeiler und überspült das angrenzende Oberflächenpflaster.

Im Zuge der anhaltenden Verschlammung lösen sich feinstkörnige Anteile des Deckenmaterials und setzen sich bei Verdunstung auf dem Umgebungspflaster ab. Die feinstsandigen Anteile werden bei dann aufkommendem Wind abgetragen und staubwolkenartig in die Umgebung verteilt.



Die Fotos zeigen im Bereich der randseitigen, nachträglichen Auffüllung ein Aufstauen von Oberflächenwasser auf die Länge des Baumhains (rechts). Im Bild links ist durch Verschlammung ausgewaschenes, feinstkörniges Material zwischen den Fugen des angrenzenden Pflasters zu erkennen.

Die die Gastronomie am Unteren Markt seit Jahren beschäftigende Thematik der sog. „Sandstürme“ kann nur gelöst werden, wenn die ursprünglich vorgesehene Entwässerung und die dafür notwendige Gefällesituation am Baumhain wiederhergestellt wird, da die für den Staub ursächliche Teilchenverlagerung im Fehlen einer fachgerechten Entwässerung der wassergebundenen Decke zu verorten ist. Es wird empfohlen, im Zuge der Wiederherstellung normgerechter Entwässerungsverhältnisse und Instandsetzung der wassergebundenen Decke, zusätzliche Stabilizerprodukte in die Kornmischung einzubringen, um die Decke nachhaltig zu festigen.

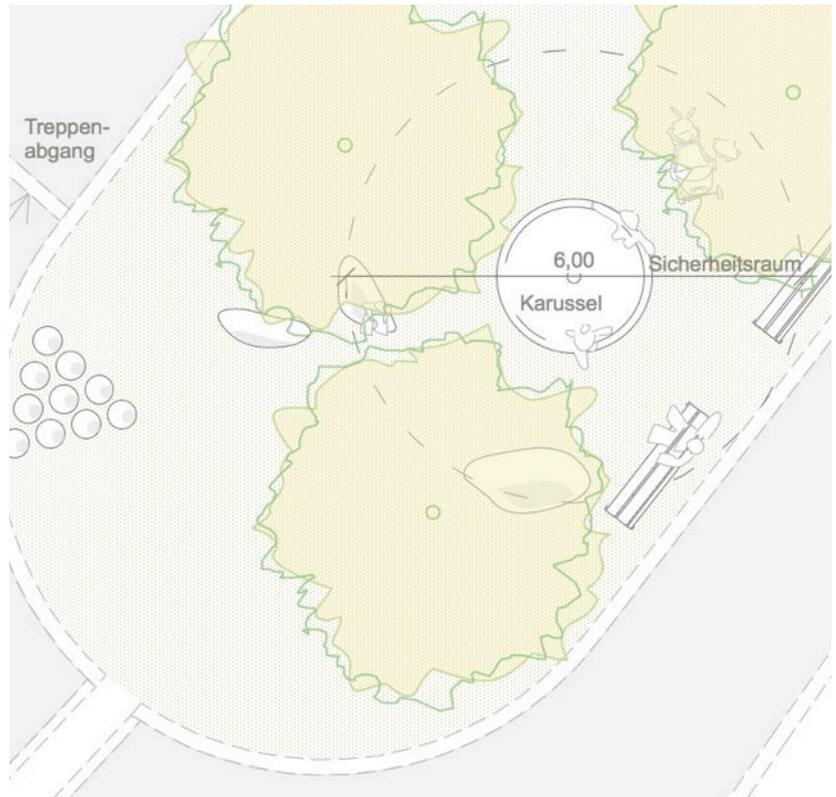


Ausschnitt aus dem Ausführungs- und Höhenplan „Unterer Markt West“ (SEP und Ingenieurbüro Hans Schindler) Die ursprünglich gebaute Kante zwischen wassergebundener Decke und Fahrbereich ist am Höhenunterschied erkennbar. Am rechten Bildrand ist einer der heute verfüllten Einläufe zu sehen.

Alternativ kann grundsätzlich eine Veränderung der Oberflächenbeschaffenheit- und Zusammensetzung am Baumhain erwogen werden, z.B. durch Material größerer Körnung wie etwa Kies o.ä. Jedoch sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass größere Korngrößen mit Nachteilen für Menschen mit Gehbehinderungen, die die Fläche betreten oder queren möchten, verbunden sind und eine Versiegelung der Fläche im Widerspruch zu aktuellen städtebaulichen und stadtklimatischen Entwicklungstrends in Erwartung eines weiteren Fortschreitens des Klimawandels sowie den damit verbundenen Förderkriterien durch die Städtebauförderung stehen würde.

Spielfläche Rathaus-Nord Unterer Markt

Die durch den Stadtrat angeregte Spielfläche an der nördlichen Rathausfassade soll sich im Bereich der Steinfiguren bewegen. Aufgrund des offenen Charakters der gesamten Fläche im Baumhain und seiner Umgebung, kommen in Anlehnung an die steinernen Figuren eher punktuelle Spielmöglichkeiten in Frage. Die Abgrenzung eines regulären Spielplatzes wäre an dieser Stelle räumlich als kontraproduktiv zu werten. Die Spielmöglichkeiten sollen auch für Kleinkinder gefahrlos geeignet sein und trotzdem einen neuen Anziehungspunkt im Bereich des Unteren Marktes schaffen. Grundsätzlich erfüllt diese Kriterien am ehesten ein klassisches, robustes Karussell, da es Bewegung fördert und auch problemlos von älteren Kindern oder gar Jugendlichen und Erwachsenen genutzt werden kann. Am Markt werden mittlerweile barrierefreie Karussellvarianten angeboten, auf die im Zusammenhang mit dem barrierefreien Gesamtkonzept zurückgegriffen werden sollte.

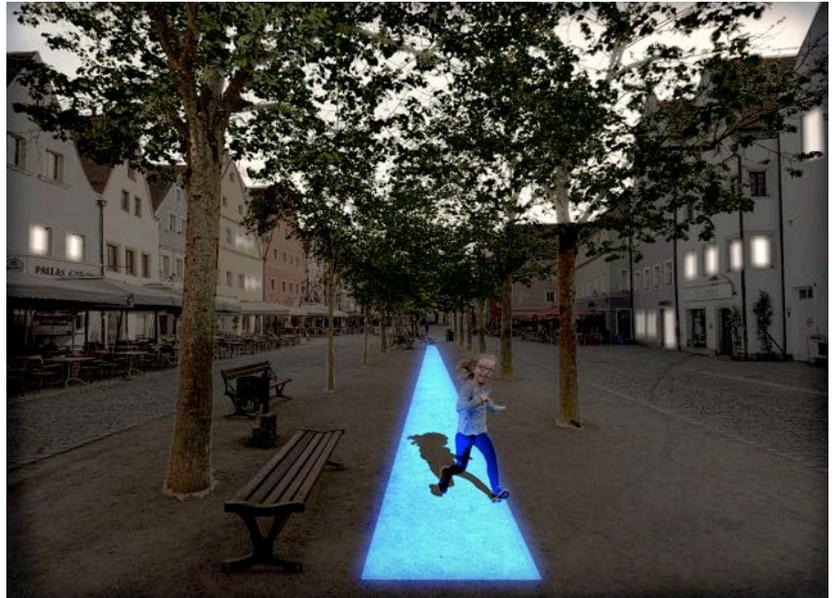


Konzeptskizze M 1:100 Spielfläche mit Karussell nördlich des Rathauses

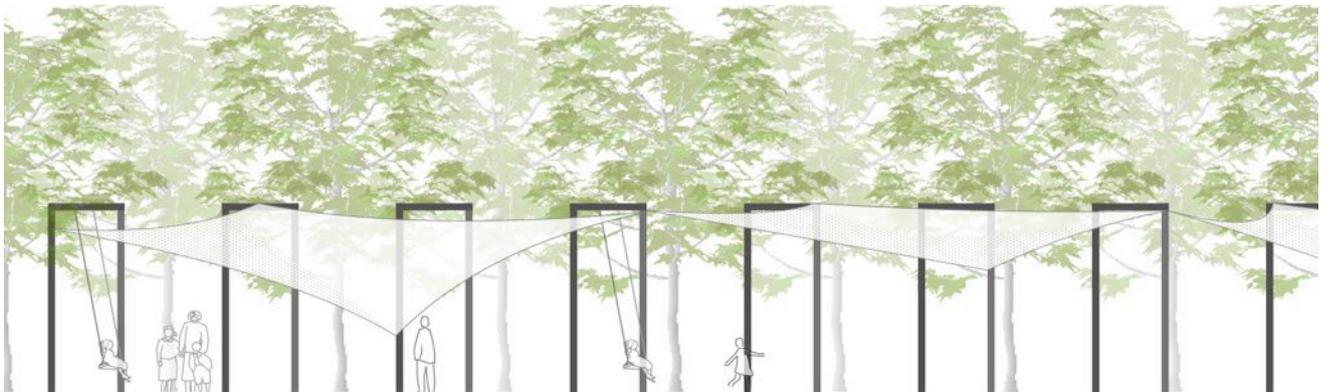


Aufwertung Baumhain als Aufenthaltsfläche mit multifunktionalem Charakter

Alternativ -auch als Alternative zu der Möglichkeit der Wiederherstellung des ehemaligen Bachlaufes- könnten effektvolle Lichtinstallationen im Bereich des Baumhaines zur Steigerung der Attraktivität am Unteren Markt beitragen. Denkbar wären Lichtprojektionen von Masten oder umgebenden Gebäuden sowie feste Installationen mit Lichtelementen.



Konzeptskizze: Ein projizierter Lichtstrahl auf der wassergebundenen Decke im Baumhain greift den ehemaligen Bachlauf versinnbildlicht auf und bildet Abends einen interessanten Kontrast zur Umgebung.



Konzeptskizze: Fest installierte Rahmenkonstruktionen, die schräg zwischen den Bäumen stehen, bilden die Grundlage für multifunktionale Nutzungen, z.B. Ausstellungen, Beschattungselemente, Schaukeln.



Konzeptskizze: Beispiel einer effektvollen Beleuchtungsinstallation der multifunktionalen Rahmen bei Nacht.

7. **Ausblick und weiterer Prozessablauf**

Die Maßnahmen des Konzepts „Weiden für alle! – barrierefreie Innenstadt“ beinhalten organisatorische sowie kleinere und größere bauliche Maßnahmen. Sicherlich werden nicht alle Maßnahmen sofort einer Umsetzung zugeführt werden können.

Wichtig erscheint es jedoch, dass die Stadt Weiden ein deutliches Zeichen zur Ernsthaftigkeit der Bemühungen zu mehr Barrierefreiheit setzt. Dieses könnte durch einen Beschluss des Konzeptes im Weidener Stadtrat erfolgen, der mit einem Bekenntnis zur Anwendung der im Konzept formulierten Richtlinien und Maßnahmen einher geht.

Gleichzeitig sollten alle künftigen Baumaßnahmen an den Prinzipien der Barrierefreiheit orientiert werden. Dies ist durch einen entsprechenden Auftrag des Rates an die Verwaltung zu erreichen. Kleinere und organisatorische Maßnahmen sollten ebenfalls zeitnah umgesetzt werden. Hier sind vorrangig die Maßnahmen der Information und Öffentlichkeitsarbeit zu nennen. Auch die eventuelle Neuordnung der Sondernutzungen am Oberen und Unteren Markt ist kurzfristig umsetzbar. Hier sollte die durch die Corona-Pandemie bereits erfolgte Auflösung der traditionell bestehenden Ansprüche auf Gebäudevorbereiche genutzt werden, um die vorgeschlagene Neuordnung auf den Weg zu bringen. Eine Neuordnung ist hierbei vorrangig nicht als Aufgeben alter Privilegien, sondern als Chance für das Neuentdecken des Raumes und seiner Aufteilung durch die Kunden zu begreifen.

Für die größeren baulichen Maßnahmen ist ein Zeit- und Finanzierungsplan zu erarbeiten, wie diese mittelfristig umsetzbar sind. Eventuelle Fördermöglichkeiten durch den Freistaat Bayern sind hierfür zu prüfen. Das Konzept zur Barrierefreiheit kann und soll zudem nicht als solitäres Werk stehen, sondern als integraler Baustein des noch zu erstellenden Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) in dieses eingefügt werden. Gleiches gilt für alle noch folgenden Planungen der Stadt Weiden.

Ziel aller künftigen Planung sollte sein, ein „Weiden für alle!“ zu ermöglichen.

7.1 Katalogisierte Maßnahmenliste

Die Maßnahmen sind gegliedert nach Art der Maßnahme (B für Barrierefreiheit, G für gestalterische Zwecke, R für Reparaturmaßnahmen) sowie nach Ort und Umsetzungspriorisierung (I=hoch, II=mittel, III=niedrig) tabellarisch aufgeführt und mit Flächenangaben und den zu erwartenden, geschätzten Gesamtbaukosten versehen.

Maßnahmen Kernzone

Maßnahme	Fläche / Einheit	Priorität der Umsetzung	Geschätzte Gesamtkosten	Art
Kernwegenetz Variante A	2.025 qm	I	670.000,- EUR	B
Kernwegenetz Variante B	1.354 qm	I	407.000,- EUR	B
Kernwegenetz Variante C	2.555 qm	I	665.000,- EUR	B
Kernwegenetz Variante D	4.780 qm	I	1.243.000,-EUR	B
Kernwegenetz Variante E	3.050 qm	I	793.000,- EUR	B
Barrierefreier Rundschluss Zwinger, Mauer, Schanz	2.513 qm	I	653.380,-EUR	B
Barrierefreie Seitengassen	1.410 qm	I	370.000,- EUR	B
Barrierefreie Verbindung Wörthstraße - Oberes Tor	220 qm	I	57.200,- EUR	B
Barrierefreie Verbindung Schlörplatz - Unteres Tor	150 qm	I	39.000,- EUR	B
Plattenbelag Rathauspassage	110 qm	II	36.300,- EUR	B
Barrierefreie Rampe / Steg Max-Reger-Anlage	120 qm	I	120.000,- EUR	B, G
Bachlauf Oberer Markt		III	60.000,- EUR	G
Bachlauf Unterer Markt	80 m	III	275.000,- EUR	G
Instandsetzung Decke + Entwässerung Baumhain	725 qm	II	40.000,- EUR	R
Lichtplanung / Lichtkonzept Baumhain	pauschal	III	30.000,- EUR	G
Taktiler Stadtmodell	pauschal	III	15.000,- EUR	B, G
Taktile Wegweiser	pauschal	II	10.000,- EUR	B
Ausbesserung Platten Bürgermeister-Prechtl-Allee	30 qm	I	4.500,- EUR	B, R
Ausbesserung wassergeb. Decke Bgm-Prechtl-Allee	420 qm	II	8.400,- EUR	B, R

Maßnahmen Verbindungszone

Maßnahme	Fläche	Priorität der Umsetzung	Geschätzte Gesamtkosten	Art
Gestaltung Ringstraße	1.820 qm	II	436.800,- EUR	B, G
Gestaltung Leibnizstraße	760 qm	III	182.400,- EUR	G
Auslobung Wettbewerb Bahnhofplatz / Bahnhofstraße	4.230 qm	I	150.000,- EUR	B, G
Ordnungsmaßnahmen Max-Reger-Straße, Wörthstraße	-	I	-	B
Ausbesserung Platten Bahnhofstraße	210 qm	I	10.500,- EUR	B, R

Maßnahmen Randzone-Nord

Maßnahme	Fläche	Priorität der Umsetzung	Geschätzte Gesamtkosten	Art
Barrierefreie Wegeführung Museum / Bibliothek	220 qm	I	72.600,- EUR	B
Neugestaltung Areal Sebastianstraße	5.000 qm	II	1.250.000,-EUR	B, G

Maßnahmen Randzone-Süd

Maßnahme	Fläche	Priorität der Umsetzung	Geschätzte Gesamtkosten	Art
Barrierefreie Wegeverbindung Rathausparkplatz	180 qm	I	3.000,- EUR	B
Ausbesserung Beläge Max-Reger-Halle und Umfeld	160 qm	I	24.000,- EUR	B, R