



Bericht

zur Erarbeitung eines Konzepts "Barrierefreie Gemeinde" der Stadt Haßfurt

ENDFASSUNG

Inhaltsverzeichnis

Seite:

Vorbemerkungen

04

Anlass und Ziel
 Die Stadt und ihre Prägungen
 Soziodemografische Rahmenbedingungen
 Herausforderungen einer barrierearmen Gestaltung
 Abgrenzung und Größe des Untersuchungsgebietes

1 Analysephase – Bewertung und Erfassung

09

- | | | | |
|------|---|------------------|----|
| 1.1. | Zugänglichkeit Gebäude / Einrichtungen (öffentlich, privat) | (Plan1, 1:3.000) | 09 |
| 1.2. | Öffentlicher Raum – Raum für Alle | (Plan2, 1:3.000) | 11 |
| 1.3. | Zusammenfassung - Handlungsschwerpunkte Öffentl. Raum | (Plan3, 1:3.000) | 11 |

2 Konzeptphase – Ziele und Maßnahmen

15

- | | | | |
|------|---------------------------------------|---------------|----|
| 2.1. | Übergeordnete Ziele und Leitlinien | | 15 |
| 2.2. | Formulierung von Maßnahmen (Gassen) | (Pläne, o.M.) | 18 |
| | ▪ Maßnahmentyp A1 | (Plan4) | |
| | ▪ Maßnahmentyp A2 (Seitenbereiche) | (Plan5) | |
| | ▪ Maßnahmentyp A2 (Mittelzone) | (Plan6) | |
| | ▪ Maßnahmentyp A3 | (Plan7) | |
| 2.3. | Priorisierung (zeitlich – inhaltlich) | | 20 |

3 Umsetzungsphase – schrittweise Barrierefreiheit

21

- | | | |
|------|------------------------------------|----|
| 3.1. | Umsetzung und Erfolgskontrolle | 21 |
| 3.2. | Kosten- und Finanzierungsübersicht | 21 |

Anlagen:

- 01 Steckbriefe Gassen

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Petra Zeese
 Dipl.-Ing. Heide Buff (MA)
 B. Eng. Zoltan Ruza (MA)
 Stephan Madarevic (Praktikant)

FPZ
ZEESSE STADTPLANUNG + ARCHITEKTUR

Dipl.-Ing. Petra Zeese • Freie Architektin und Stadtplanerin
 Ludwigstr. 57 • 70176 Stuttgart • Tel.: 0711/96782-19 • Fax: -20
 fpz@fpz-zeese.de • www.fpz-zeese.de • BDA • DASL • SRL

in Zusammenarbeit mit der Stadt Haßfurt

Vorbemerkungen

Anlass und Ziel

Im Juli 2015 hat die Bayerische Staatsregierung das Programm "Bayern barrierefrei 2023" ins Leben gerufen. Damit wird auf wesentliche Problemstellungen der Gemeinden in Bezug auf die Barrierefreiheit eingegangen. Zudem wird ein strukturiertes Vorgehen zur Erarbeitung von Aktionsplänen der Gemeinden aufgezeigt.

Auf dieser Grundlage soll für die Kernstadt der Stadt Haßfurt ein bedarfsgerechtes Konzept mit der Zielsetzung "Barrierefreie Gemeinde" erarbeitet und Handlungserfordernisse und Maßnahmenansätze aufgezeigt werden. Im Zuge der Stadtsanierung sollen die aufgezeigten Maßnahmen schrittweise umgesetzt werden. Dabei ist die Fortführung der barrierearmen Umgestaltung der öffentlichen Straßen- und Plätze eine besonders wichtige Maßnahme, um die Attraktivität als Wohn- und Geschäftsstandort zu sichern und zu stärken.

Die Stadt und ihre Prägungen

Die Stadt Haßfurt, Kreisstadt des Landkreises Haßberge im Regierungsbezirk Unterfranken liegt im Maintal zwischen Schweinfurt und Bamberg. Aufgrund der Einstufung als Mittelzentrum ist Haßfurt Standort von Anlagen und Einrichtungen, die der sozialen, administrativen, kulturellen und materiellen Versorgung dienen und stellt einen wichtigen regionalen Wohn- und Arbeitsstandort dar. Wertvolle Landschaftsbestandteile im Mainauenbereich und die Nähe zu den Naturräumen Haßberge, Steigerwald und Hesselbacher Waldland bieten einen hohen Freizeit-/Erholungswert. Die naturräumlichen und kulturellen Vorzüge der Stadt Haßfurt bieten zudem eine sehr gute Plattform für die Entwicklung des Tourismus.

Trotz der Entwicklung von einer ehemaligen würzburgerischen Amtsstadt zu einem modernen Arbeits-, Verwaltungs- und Versorgungszentrum für das Umland ist die Haßfurter Altstadt in ihren Grundstrukturen der historischen Baustruktur gut erhalten und der charakteristische und einprägende Stadtgrundriss noch sehr gut ablesbar. Es ist eine hohe Anzahl an historischer Bausubstanz und Baudenkmälern zu verzeichnen, über fast die gesamte Altstadt ist ein Ensembleschutz gelegt worden. Damit erhält Haßfurt eine Qualität und Wertigkeit, die sie deutlich von anderen Städten abhebt.

Das vorhandene Straßennetz bietet grundsätzlich eine gute regionale und überregionale Verkehrsanbindung. Die Nordtangente (B26) entlastet die Innenstadt maßgeblich vom Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung. Ergänzt durch verkehrslenkende Maßnahmen südlich von Haßfurt ist in der Innenstadt kaum Schwerlastverkehr zu verzeichnen.

Die Stadt Haßfurt kann auf eine gelungene Altstadtsanierung verweisen. Seit 1975 wurden in über 30 Jahren drei Sanierungsgebiete in der Altstadt erfolgreich betreut und dokumentiert sowie das Sanierungsgebiet IV im Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen 2010 förmlich festgesetzt. Zur Fortführung der Sanierungsarbeit wurde die Stadt Haßfurt 2011 in das Bund-Länder-Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen. Für dieses Programm war die Erarbeitung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) erforderlich, das langfristig orientierte Entwicklungs- und Handlungsleitlinien aufzeigt (Fertigstellung 2013), um die Lebensqualität und Attraktivität der Stadt Haßfurt zu sichern und zu stärken.

Soziodemografische Rahmenbedingungen

Die Folgen des demografischen Wandels zeigen sich auch in der Stadt Haßfurt in der Veränderung des Altersaufbaus in allen Teilräumen. Diese werden sich in den kommenden Jahren weiter verstärken. Im Gesamtvergleich wird die Stadt Haßfurt weniger von einer „Überalterung“ betroffen sein als der Bundesdurchschnitt, dennoch wird sich die Bedarfsentwicklung an Wohnraum verschieben (d.h. der Bedarf an Altenwohnungen und Pflegeplätzen wird zunehmen) und die Konzentration von Versorgungseinrichtungen / Infrastruktur immer wichtiger werden (kurze Wege, attraktive Angebote etc.).

Bereits heute sind ca. 10% der Bevölkerung zwingend auf Barrierefreiheit angewiesen.

Herausforderungen einer barrierefreien Gestaltung

Warum ist eine barrierefrei Gestaltung im öffentlichen Raum so wichtig?

Der öffentliche Raum ist ein wesentlicher Bestandteil des öffentlichen Lebens: er ist Aufenthaltsort und Begegnungsort, er ist ein Ort für Märkte, Feste und Veranstaltungen, er ist aber auch Verkehrsraum.

Oder anders ausgedrückt:

Er ist ein Ort mit sozialer und kultureller Bedeutung, er fördert Kommunikation, er trägt zur Identifikation der Bürgerinnen/Bürger mit ihrem Heimatort bei und leistet einen Beitrag zur Mobilität.

Diese vielfältigen Funktionen kann er jedoch nur mit einer Gestaltung erfüllen, die allen Bürgerinnen und Bürgern unabhängig von Lebensalter oder körperlicher Beeinträchtigung eine möglichst barrierefrei Mobilität und damit selbstbestimmte Teilhabe am wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Leben ermöglicht.

Dem Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum wird deshalb im Rahmen einer umfassenden und integrierten Bewertung im Hinblick auf:

- Wege und Verkehrsanlagen,
- Plätze, Grün- und Spielflächen,
- Haltestellen und Bahnsteige im ÖPNV
- Öffentliche Gebäude,
- Private, kundenorientierte Nutzungen,
- Orientierung / Leitsystem und Beleuchtung besondere Beachtung geschenkt.

Ziel ist eine Konzeption mit Darstellung von Problembereichen und Handlungsansätzen/Gestaltungsprinzipien als Grundlage für die Erstellung konkreter Objektplanungen und Fördermaßnahmen für öffentliche und private Bauherrn. Barrierefreiheit ist kein Sonderstatus für Menschen mit Behinderung, sondern erhöht die Lebensqualität für Alle.

Wie stellt sich die Lage in der Stadt Haßfurt dar?

Im Rahmen der StadtSanierung hat die Stadt Haßfurt in den vergangenen Jahren bereits in Teilbereichen den barrierefreien Umbau der Altstadt erfolgreich vorangetrieben. Sie kann auf diesen Erfahrungen aufbauen und die Maßnahmen in eine umfassende, übergeordnete Strategie für den gesamten Betrachtungsbereich einbeziehen.



Barrierearme Gestaltung Kreuzungsbereiche – Foto FPZ



Barrierearmer Zugang St. Kilian am Marktplatz – Foto FPZ

Der Stadtboden in der Stadt Haßfurt ist geprägt durch eine Vielzahl unterschiedlicher Bodenbelagsmaterialien in Steinart, Farbe und Form sowie Verlegeart. Leitsteinarten sind Kalkstein und Granit in Groß- und Kleinsteinformaten. Der Kalkstein ist jedoch aufgrund seiner Schichtstruktur und der Bruchkanten nicht geeignet, höhere Verkehrsbelastungen aufzunehmen. Zudem weist er nur eine bedingte Frosthärte auf.

Auch die z.T. vorhandene Kleinteiligkeit in der Straßengliederung und die bruchrauen Steine sind aus heutiger Sicht nicht die adäquate Antwort auf die Anforderungen und Bedürfnissen an die Nutzungs- und Gestaltqualität des Stadtbodens in der denkmalgeschützten Stadt- und Baustruktur.



Gestaltung Gassen mit großer Barrierewirkung– Foto FPZ

Vor dem Hintergrund der demografischen Veränderungen und einem damit verbundenen wachsenden Anteil an älteren Menschen ist eine Prüfung der vorhandenen Belagsstrukturen im Hinblick auf Materialität, Verlegeart, Oberflächenbeschaffenheit und damit Begehrbarkeit erforderlich.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil im Handlungsfeld 'Öffentlicher Raum' ist eine barrierefreie Infrastruktur des ÖPNV, der Haltestellen und Bahnsteige: Höhenunterschiede zwischen Fahrzeug und Bahnsteig stellen große Hürden dar, unzureichende Leitlinien und Aufmerksamkeitsfelder erschweren die Orientierung, fehlende Überdachungen mindern die Aufenthaltsqualität.

Bei der Umsetzung der Ziele zur barrierefreien Gemeinde stellen neben dem Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum besonders die uneingeschränkte Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Gebäuden (öffentliche Gebäude, aber auch private Einrichtungen mit kundenorientierten Handels- und Dienstleistungsnutzungen) eine große Herausforderung in der Stadt Haßfurt und private Eigentümer dar.



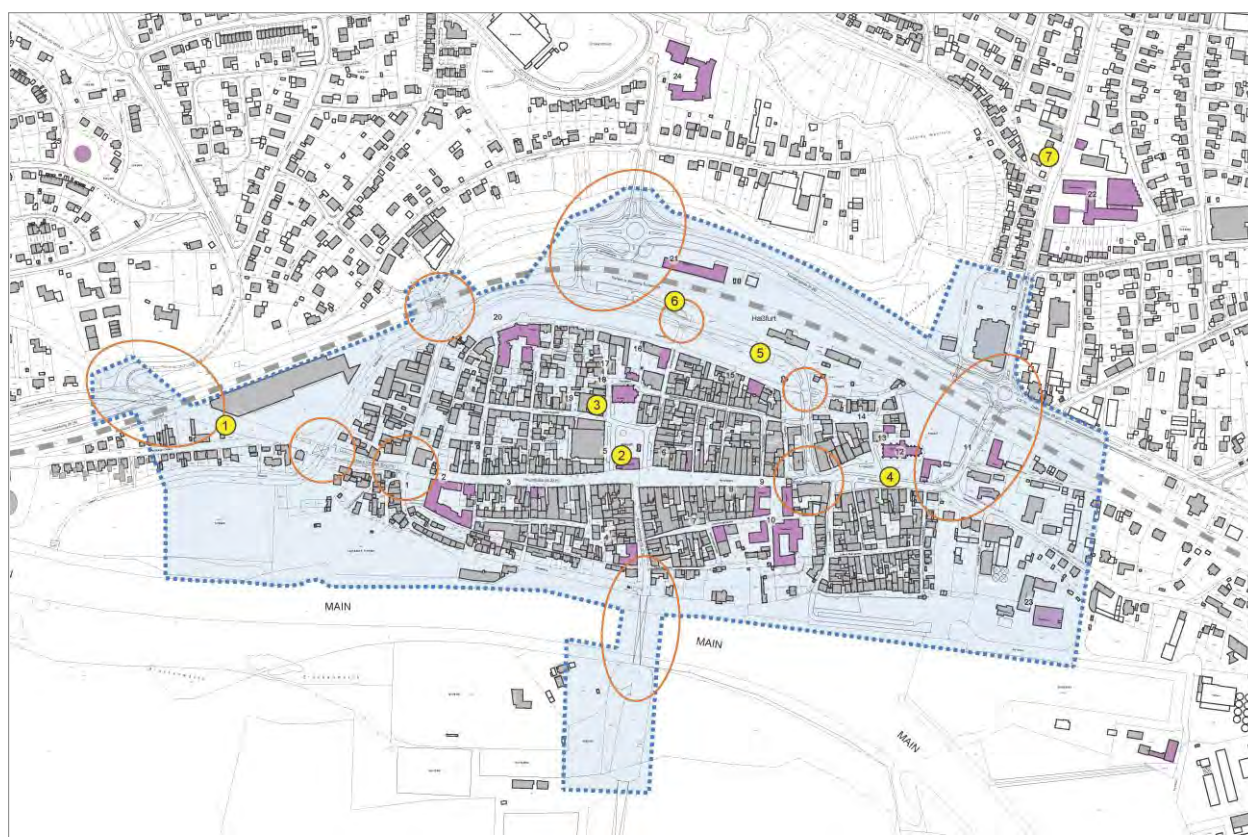
Treppenanlage zur Erschließung Rathaus – Foto FPZ



Treppenanlage zur Erschließung Post – Foto FPZ

Abgrenzung und Größe des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet deckt sich im Wesentlichen mit dem Abgrenzungsbereich des ISEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept, Stand 22.07.2013). Es umfasst die Altstadt sowie zentrale Zugangsbereiche und weist eine Flächengröße von ca. 56 ha auf.



Abgrenzungsbereich Bestandsaufnahme Kernstadt

Öffentliche Einrichtungen

- | | | |
|------------------------------------|----------------------------------|---|
| 1 = Seniorenwohntzentrum Haßfurt | 10 = Landratsamt | 19 = Lebenshilfe Haßberge e.V. |
| 2 = Frühförderstelle | 11 = Polizei | 20 = Caritas Altenheim St. Bruno |
| 3 = Nachhilfe Haßfurt Schülerinfo | 12 = Caritasverband LK Haßfurt | 21 = Feuerwehr |
| 4 = Dialysezentrum | 13 = Ritterkapelle | 22 = Heinrich-Thein-Schule |
| 5 = Bürgerbüro Haßfurt | 14 = Andreas Gadamers Bibliothek | 23 = Volkshochschule Haßberge / Waldorfschule |
| 6 = Videocenter / Bibliothek | 15 = Kreisjugendring Haßberge | 24 = Grundschule im Nassachtal |
| 7 = Abfallwirtschaftsbetrieb LK H. | 16 = Agentur für Arbeit | 25 = Städtischer Kindergarten |
| 8 = Rathaus | 17 = Regionalstelle Haßberge | |
| 9 = Stadthalle | 18 = Pfarrkirche St. Kilian | |

ÖPNV-Haltestellen

- | |
|--------------------------|
| 1 = Schweinfurter Straße |
| 2 = Hauptstraße |
| 3 = Marktplatz |
| 4 = Evangelische Kirche |
| 5 = Bahnhof |
| 6 = Bahnhof / Bus |
| 7 = Berufsschule |

zentraler Betrachtungsbereich

Besonderes Augenmerk wird auf die Verbindungen zwischen der Altstadt und den angrenzenden Stadtquartieren gelegt:

Fuß- und Radwegeverbindungen:

- Optimierung/Ergänzung im Sinne von durchgängigen barrierefreien Wegeketten;
- Verbesserung der Verkehrssicherheit (Querungsmöglichkeiten, Beleuchtung Unterführungen ...)

Orientierung/Leitsystem:

- Verbesserung Wegweisung für Bürger, aber auch Touristen.

ÖPNV + Umfeld:

- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes (Anzahl Haltestellen, Takt);
- Barrierefreie / attraktive Gestaltung der Haltestellen.

1 Analysephase – Bewertung und Erfassung

Als Basis für die Ableitung/Erarbeitung von grundsätzlichen Handlungsansätzen und Gestaltungsprinzipien wurde eine umfassende und integrierte Bestandsanalyse nachfolgender Themenfelder erarbeitet. Untersuchungsschwerpunkte waren hierbei:

1.1. Zugänglichkeit Gebäude / Einrichtungen (öffentlich, privat)

„Bauliche Anlagen, die öffentlich zugänglich sind, müssen in den dem allgemeinen Besucher- und Benutzerverkehr dienenden Teilen barrierefrei sein.... Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, ...wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“
(Art. 48 Abs. 2 Bayer. Bauordnung BayBO).

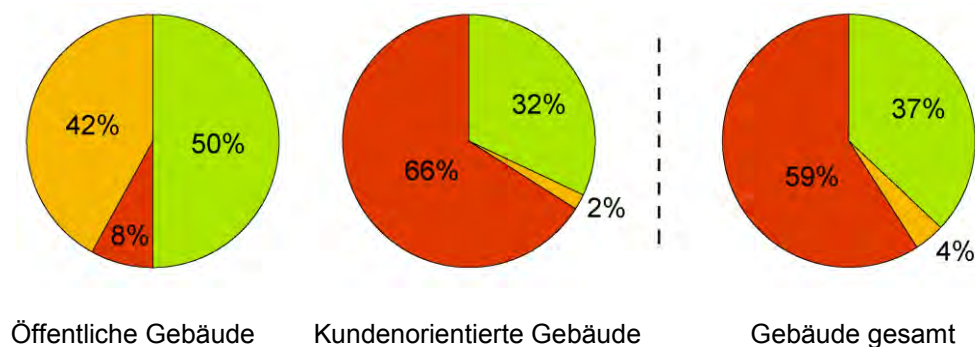
Die Untersuchung und Bewertung nachfolgender Gebäudetypen in Bezug auf Auffindbarkeit und Zugangsmöglichkeiten basiert auf Außenbegehungen und fotografische Erfassungen. Es erfolgte keine Erfassung und Betrachtung der inneren Erschließungsstruktur:

- Öffentliche Gebäude: Rathäuser, kommunale Verwaltungsgebäude sowie alle Gebäude in einer Stadt, die sozialen, kulturellen, medizinischen, schulischen und sportlichen Zwecken dienen.
- Private Einrichtungen mit kundenorientierter Nutzung: Handel, Dienstleistungen, Büros und Praxen mit hoher Besucherfrequenz.

Die Einstufung in drei Kategorien wird durch Erfahrungswerte unterstützt:

- Zugang/Auffindbarkeit barrierefrei, d.h. ebenerdiger Zugang, Rampen mit rutschsicherer Oberfläche und Handläufen, Aufzüge/Fahrrad, Türen mit ausreichender lichter Breite, taktiles und visuelles Leitsystem;
- Zugang/Auffindbarkeit eingeschränkt barrierefrei, d.h. Rampe / Fahrrad vorhanden, aber Mängel bei der Ausführung bzw. schlecht auffindbar (z.B. Anordnung im rückwärtigen Bereich); Türbreiten zu gering; eingeschränkte Begehbarkeit der Oberflächen;
- Zugang/Auffindbarkeit nicht barrierefrei, d.h. unüberwindbare Höhenunterschiede z.B. in Form von Treppenanlagen, mangelhafte Begehbarkeit der Oberflächen, mangelnde Auffindbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen.

Die Auswertung der Bestandsanalyse ist nachfolgenden Grafiken zu entnehmen:



Nutzung	Anzahl	Barrierefrei	Eingeschränkt barrierefrei	Nicht barrierefrei
Gebäude gesamt	237	87	9	141
Öffentliche Gebäude	38	19	3	16
Kundenorientierte Gebäude	199	63	4	132

Auswertung Barrierefreie Zugänglichkeit/Auffindbarkeit – FPZ

Öffentliche Gebäude

Es zeigt sich deutlich, dass die barrierefreie Zugänglichkeit / Auffindbarkeit bei öffentlichen Gebäuden in hohem Maße gewährleistet ist. Bereits die Hälfte aller öffentlichen Gebäude ist barrierefrei zugänglich, die eingeschränkte Barrierefreiheit eines lediglich kleinen Prozentsatzes (8%) lässt sich oft mit einem überschaubaren Aufwand beheben.

Dennoch weisen ca. 42% der öffentlichen Gebäude große Defizite im Hinblick auf eine barrierefreie Zugänglichkeit und einen hohen Handlungsbedarf auf.



Barrierefreie Zugänglichkeit –



Zugänglichkeit eingeschränkt barrierefrei - Fotos FPZ

Private kundenorientierte Einrichtungen

Die Grafik bei den privaten, kundenorientierten Einrichtungen (kleinteilige Einzelhandelsstruktur, häufig frequentierte Einrichtungen privater Träger) spiegelt ein anderes Bild wieder. Sind noch bei ca. einem Drittel barrierefreie Standards festzustellen, ist die Gestaltung der Zugänge bei einem sehr großen Anteil an Gebäuden (66%) nicht barrierefrei und attraktiv für mobilitätseingeschränkte Personen. Gebäude mit eingeschränkt barrierefreier Zugänglichkeit sind kaum vorhanden.



Barrierefreie Zugänglichkeit –



Große Barrieren - Fotos FPZ

Ähnlich stellt sich die Situation für die untersuchten Gebäude in der Gesamtheit dar: ca. ein Drittel der Gebäude erfüllt die Kriterien der Barrierefreiheit, wohingegen ca. zwei Drittel deutliche Einschränkungen bezüglich der Barrierefreiheit und damit der Zugänglichkeit / Auffindbarkeit aufweisen.

Bei einer Betrachtung des Untersuchungsgebietes im räumlichen Zusammenhang ist eine gleichmäßige Verteilung über den gesamten Altstadtbereich zu verzeichnen. Dieses Defizit abzubauen ist eine wichtige Investition in die Zukunft der Städte, denn Barrierefreiheit ist ein nicht zu unterschätzender wirtschaftlicher Standortvorteil: die Einzelhandelseinrichtungen im Ortskern werden attraktiver, die Gastronomiebetriebe gewinnen neue Kunden und nicht zuletzt steigt die Anziehungskraft als Tourismusziel.

1.2 Öffentlicher Raum – Raum für Alle:

- Öffentliche Wege, Plätze, Verkehrsanlagen als bedeutende Verbindungen zu viel genutzten Orten im täglichen Leben;
- Öffentliche Grün- und Freiflächen als beliebte Orte der Erholung und Freizeitgestaltung.

Entscheidendes Kriterium ist die freie, ungehinderte Auffindbarkeit, Zugänglichkeit bzw. Nutzbarkeit für jeden und möglichst zu jeder Zeit. Dies beinhaltet eine barrierefreie Gestaltung der Bewegungs- und Begegnungsflächen, aber auch der Ausstattungs- und Möblierungselemente, der Orientierung, Beschilderung und Beleuchtung.

Untersuchung und Bewertung der öffentlichen Wege, Plätze und Verkehrsanlagen bezüglich:

- Materialität: Natur-/Kunststein, Formate, Verlegeart, Fugenanteil
- Oberflächenbeschaffenheit: Begehbarkeit, Zustand, Stolperschwellen etc.
- Aufenthaltsqualität, Orientierung, Beleuchtung

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die technischen Standards einer barrierefreien Gestaltung für alle Siedlungstypen gleichermaßen gelten, die Gestaltung jedoch auf den Ort und seine speziellen Herausforderungen eingehen sollte. Die Suche nach einer Lösung, die sowohl die Interessen der Mitbürger mit Einschränkungen, aber auch den besonderen Gestaltungsansprüchen im Hinblick auf den Erhalt und die Pflege des Stadtbildes in stadtgestalterisch anspruchsvollen Situationen gerecht wird, bedarf besonderer planerischer Kreativität.

1.3 Zusammenfassung - Handlungsschwerpunkte Öffentlicher Raum:

In der Zusammenfassung der Analyseergebnisse sind Gassentypen mit gleichwertigen Maßnahmen-schwerpunkten erkennbar. Die Maßnahmen sind als Vorschläge zu verstehen, die nicht immer in der Gesamtheit sinnvoll sind. Für jede Gasse ist eine Überprüfung erforderlich, die situationsbezogen die notwendigen Maßnahmen aus der jeweiligen Kategorie (A1 bis A3) herausfiltert.

Die Defizite in den einzelnen Gassen sind klar erkennbar und die Maßnahmen in Abschnitten kurzfristig umsetzbar. Voraussetzung für eine große Akzeptanz bei der Bevölkerung ist eine frühzeitige Information und Einbindung aller betroffenen Anwohner / Eigentümer.

A1: Bautechnische Maßnahme – Schwerpunkt Randbereiche:

Die Zonierung und das Straßenraumprofil bleiben in der Grundstruktur bestehen (Entwässerungsrinnen und Bandierungen). Die Maßnahmen erstrecken sich auf die Seitenbereiche z.B. Ergänzungen/ Verbesserungen der vorhandenen, gut begehbaren Belagsstruktur entlang der Gebäudekanten.



Maßnahmentyp A1 – Beispiel Schlesinger Straße



Keßlergasse -

Fotos FPZ

A2: Bautechnische Maßnahme – Schwerpunkt Mittelzone:

Die Zonierung und das Straßenraumprofil bleiben in der Grundstruktur bestehen (Entwässerungsrinnen und Bandierungen). Die Maßnahmen erstrecken sich auf die Mittelzone z.B. Verbreiterung der Mittelleitlinien zu einem gut begehbaren Bereich mit einer ausreichenden, angenehmen Breite.



Maßnahmentyp A2 – Beispiel Stadelgasse



Sellnergasse -

Fotos FPZ

A3: Schwerpunkt Neugestaltung/Umgestaltung:

Es erfolgt ein umfassender, großflächiger Eingriff in die Zonierung, das Straßenraumprofil und die Oberflächenbeschaffenheit. Der vorhandene Belag wird komplett gegen einen Pflaster-/ Plattenbelag mit ebener Oberfläche, gesägten Kanten und engfugiger Verlegung ausgetauscht, die Entwässerungsrinnen und Bandierungen erneuert.



Maßnahmentyp A3 – Beispiel Kaplaneigasse –

Foto FPZ

Den bautechnischen Um- bzw. Neugestaltungsmaßnahmen in den einzelnen Gassen stehen Handlungsschwerpunkte mit einer hohen Besucherfrequenz und einer Konzentration von Angeboten des täglichen Bedarfs (Nahversorgung, Einzelhandel und Dienstleistungen) sowie Zentrale Einzelmaßnahmen gegenüber. Diese befinden sich überwiegend an den wichtigen Stadtzugängen und haben eine besondere Bedeutung im Stadtgefüge (z.B. Anbindung an Bahnhof, Sport- / Freizeitanlagen, Naherholungsgebiete sowie der Stadtquartiere außerhalb der Altstadt).

Den komplexen Handlungsschwerpunkte liegt ein ganzheitlicher Planungsansatz zugrunde, der neben bautechnischen Aspekten (z.B. Barrieren, Querungsoptionen für FG + RF) gleichermaßen funktionale und emotionale Bedarfe abdeckt (z.B. Raumwahrnehmung, Orientierung, Sicherheitsempfinden).

Dies erfordert eine intensive interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung, Baubehörden, den verschiedenen Fachplanern und verstärkt über partizipative Entscheidungsprozesse auch den Bürgern/innen. Es ist ein Prozess, der mittel- bis langfristig angeordnet ist und u.U. auch andere Lösungswege verlangt (z.B. Planerwettbewerb).



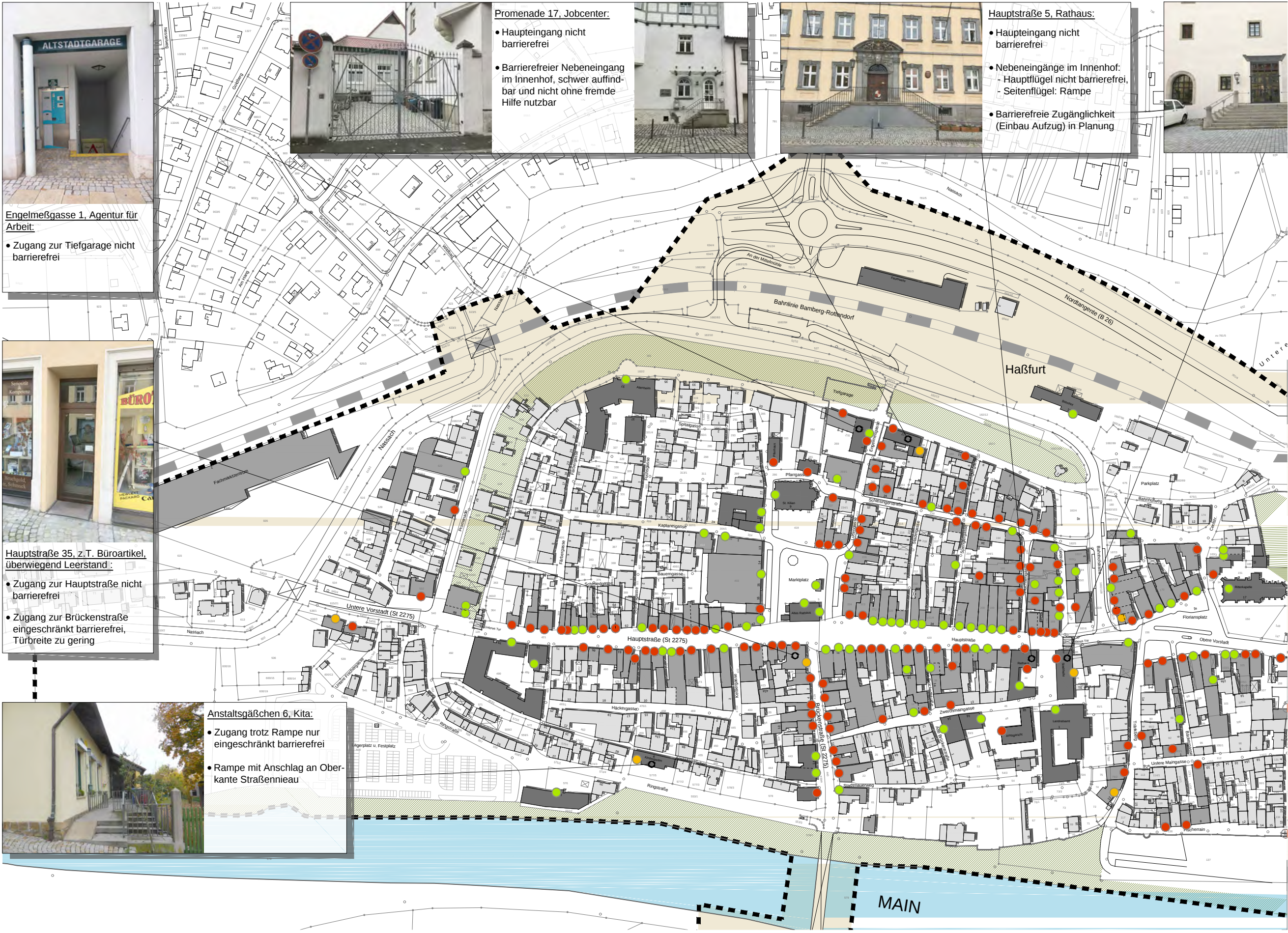
Handlungsschwerpunkt Floriansplatz/OberesTor -

Fotos FPZ



Handlungsschwerpunkt Bahnhof/-umfeld-

Fotos FPZ

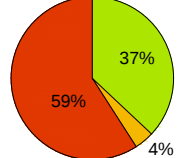


Legende Zugänglichkeit Gebäude:

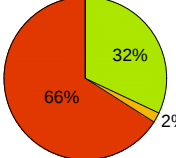
- Öffentliche Gebäude
- Kundenorientierte Nutzung
- Wohnnutzung
- Barrierefrei
- Eingeschränkt barrierefrei
- Nicht barrierefrei

Abgrenzungsbereich Bestandsaufnahme Kernstadt

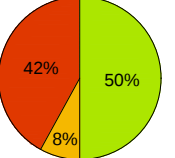
Auswertung



Gebäude gesamt



Kundenorientierte Gebäude



Öffentliche Gebäude

Nutzung	Anzahl	Barrierefrei	Eingeschränkt barrierefrei	Nicht barrierefrei
Gebäude gesamt	237	87	9	141
Kundenorientierte Gebäude	199	63	4	132
Öffentliche Gebäude	38	19	3	16



Stadt Haßfurt
Haßfurt barrierefrei -

Bestandsanalyse Zugänglichkeit Gebäude

Maßstab	Datum
1: 3.000	14.09.2017

G:\Projekte\061.4 Haßfurt barrierefrei\CAD\02_Bestandsanalyse



Gassen

- Gassen überwiegend mit grobem Granit-Großpflaster gepflaster, breite Fugen, uneben, Stolperschwellen, z.T. in schlechtem Zustand
- Barrierefreie Gehbereiche an den Rändern sind nur selten vorhanden



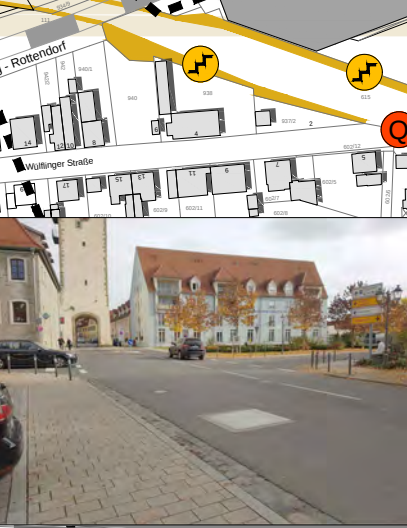
Kirchplatz

- Granit-Großpflaster, breite Fugen, überwiegend in schlechtem Zustand
- Keine barrierearme Querung zum Marktplatz vorhanden
- Uneben, sehr schlechte Begehrbarkeit



Querung Nassach und B26

- Querung der Bahntrasse und der Nordtangente nur durch Unterführungen möglich
- Überquerung Nassach über Brücke mit leichter Steigung
- Keine Beleuchtung, unangenehme Raumwahrnehmung



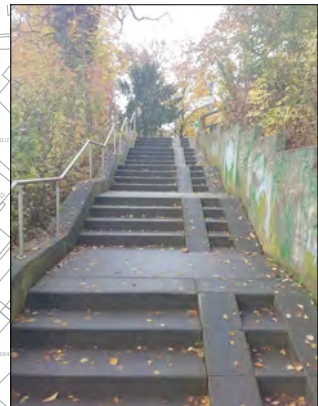
Unteres Tor

- Fehlende Querungsmöglichkeiten an 3 Seitenarmen
- Querung über die gesicherte Insel durch Entwässerungsrinne am Rand und einen kleinen Anschlag erschwert



Hauptstraße

- Gehbereiche mit Granitkleinpflaster, gesägt, Bogenverlegung mit hohem Fugenanteil
- Einmündungsbereich Gassen barrierearm: Großformatiges, gesägtes Granitpflaster mit geraden Kanten und schmalen Fugen, Reihenverlegung



Zugang Park

- Zugang zur Grünanlage nicht barrierefrei



Querung Bahnhofstraße

- Querung über Mittelinsel, geringe Tiefe der Insel erzeugt jedoch ein Gefahrenpotenzial



Kreisel Nordtangente

- Steile und sehr lange fußläufige Anbindung der Querungsmögl.
- mangelnde Einsehbarkeit

Bahnhof

- Fehlende Querung zur Grünanlage, Gefahrenpotenzial
- Kein barrierefreier Zugang zum Bahnhofsbauwerk; barrierefrei können die Gassen nur von außen erreicht werden
- Bahnhofsumfeld nicht barrierefrei, hoher Bordstein

Ezzo-Kreisel

- Querung der Nordtangente (westl. Seitenarm des Kreisverkehrs) nur über lang und steile Rampe möglich, umständliche Wegeführung
- Querung der anderen 3 Arme über Mittelinseln mit taktilem Leitsystem



Legende Wege, Plätze und Verkehrsanlagen:

	Öffentliche Nutzung		Barrierefrei
	Kundenorientierte Nutzung		Eingeschränkt barrierefrei
	Wohnnutzung		Nicht barrierefrei
	Abgrenzungsbereich Bestandsaufnahme Kernstadt		

	Zu überwindender Höhenunterschied barrierefrei		Querung barrierefrei		Haltestelle barrierefrei		WC barrierefrei
	Zu überwindender Höhenunterschied eingeschränkt barrierefrei		Querung eingeschränkt barrierefrei		Haltestelle eingeschränkt barrierefrei		WC eingeschränkt barrierefrei
	Zu überwindender Höhenunterschied nicht barrierefrei		Querung nicht barrierefrei		Haltestelle nicht barrierefrei		WC nicht barrierefrei
	Gefahrenstelle						



Stadt Haßfurt

Haßfurt barrierefrei -

Bestandsanalyse Öffentl. Wege, Plätze und Verkehr

Maßstab	Datum
1: 3.000	14.09.2017

G:\Projekte\061.4 Haßfurt barrierefrei\CAD\02_Best

Unterführung Nassach / Bahn / B26
Bedeutung:
Wegevernetzung für FG + RF zwischen Altstadt, Nassachau mit Grundschule/Sportanlagen und nord-westlichen Stadtgebieten
Handlungsbedarfe:
Gestalterische Aufwertung und Verbesserung Raumwirkung/Beleuchtung

Kreuzung Unteres Tor
Bedeutung:
Zentraler Altstadtzugang von Westen, Anbindung Nahversorgung
Handlungsbedarfe:
Abbau von Barrieren, Reduzierung Geschwindigkeit stadteinwärts und Verbesserung der Verkehrssicherheit

Unterführung Nassach / Bahn / B26

Kreisel Nordtangente

Bahnhof / -umfeld

Kreisel Nordtangente
Bedeutung:
Wichtige Anbindung Grund
Handlungsbedarfe:
Abbau von Barrieren, Verb
Verkehrssicherheit

Bahnhof/ -umfeld
Bedeutung:
Zentraler Ort des Ankom
Handlungsbedarfe:
Abbau von Barrieren, Verb
Verkehrssicherheit, Erhöhu

Ezzo-Kreisel
Bedeutung:
Zentrale Anbindung der nō
Handlungsbedarfe:
Abbau von Barrieren (in Te
Verbesserung der Raumwa

Kreuzung Unteres Tor

Haßfurt

Floriansplatz / Oberes

Brückenstraße
Bedeutung:
Südlicher Stadtzugang, zentrale Anbindung der Sport-/Freianlagen am südlichen Mainufer
Handlungsbedarfe:
Abbau von Barrieren, Verbesserung der Erreichbarkeit für FG + RF

Floriansplatz / Oberes To
Bedeutung:
Zentraler Altstadtzugang v
Handlungsbedarfe:
Umfassender Neuo
Verbesserung der Begehb

Handlungsschwerpunkte Öffentlicher Raum

- Öffentliche Gebäude
- Kundenorientierte Nutzung
- Wohnnutzung
- Abgrenzungsbereich Bestandsaufnahme Kernstadt

- Maßnahmentyp A1 - Bautechnische Maßnahme Schwerpunkt Randbereiche
- Maßnahmentyp A2 - Bautechnische Maßnahme Schwerpunkt Mittelzone
- Maßnahmentyp A3 - Neu-/Umgestaltung
- Handlungsschwerpunkt / Zentrale Einzelmaßnahme

- Mangelhafte Aufenthaltsqualität / Beleuchtung
- Starke Barrieren in Bezug auf Höhenunterschiede
- Starke Barrieren in Bezug auf Materialität / Oberflächenbeschaffenheit

- Unübersichtliche/unsichere bzw. fehlende Querungsoptionen
- Fehlende sichere und attraktive FG-/RF-Querungen
- Fehlende Orientierung / Leitsystem
- Unzureichende fußläufige Anbindung der Stadtquartiere an die Altstadt



Stadt Haßfurt
Haßfurt barrierefrei -

Handlungsschwerpunkte Öffentlicher Raum

Maßstab	Datum
1: 3.000	14.09.2017

G:\Projekte\061.4 Haßfurt barrierefrei\CAD\02_Best

2 Konzeptphase – Ziele und Maßnahmen

Dem Kernziel des Konzepts „Barrierefreie Gemeinde“, eine durchgängige Barrierefreiheit in allen Bereichen des städtischen Lebens für alle Bevölkerungsgruppen unabhängig von Lebensalter oder körperlicher Beeinträchtigung, liegen mehrere übergeordnete Ziele und Leitlinien zugrunde.

Allen Zielen und Leitlinien gemeinsam ist der Grundgedanke, unterbrechungsfreie, ganzheitlich nutzbare Verbindungen/Wegekette zu schaffen (keine punktuellen Maßnahmen).

2.1 Übergeordnete Ziele und Leitlinien:

Barrierefreie Straßenquerungen:

Unabhängig von den Verkehrsbelastungen sind Fußgängerquerungen auch dann sinnvoll, wenn regelmäßig mit sogenannten „schutzbedürftigen“ Menschen z.B. Kindern oder älteren Menschen zu rechnen ist. Mit Blick auf die demografische Entwicklung sind kaum noch Verkehrsräume vorstellbar, die nicht regelmäßig von älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen genutzt werden.

Um Fußgängern das Überqueren von Straßen zu erleichtern, können neben verkehrsrechtlichen Regelungen unterschiedliche bauliche Unterstützungen (z.B. Absenken von Bordsteinen, Mittelinseln, Lichtsignalanlagen u.a.) angewendet werden. Von großer Bedeutung ist die eindeutige Auffindbarkeit der Querungsanlagen mit Hilfe von Bodenindikatoren.



Barrierefreie Straßenquerung Bad Kissingen



- Quelle: internet

Barrierefreier Ausbau von Haltestellen:

Eine barrierefreie Gestaltung des ÖPNV ist nicht nur ein funktionierendes Zusammenspiel zwischen taktischem Leitsystem, Ausgestaltung des Hochbords sowie den spezifischen Anforderungen der eingesetzten Fahrzeuge, sondern bezieht auch die Elemente Information und Kommunikation, Betrieb und Dienstleistung mit ein. Eine der wesentlichen Grundlagen ist das Zwei-Sinne-Prinzip, d.h. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sollten immer über mindestens zwei Sinne der drei wichtigsten Sinne (Sehen, Hören, Tasten) Informationen bekommen. So können z.B. ergänzend zu den taktilen Bodenindikatoren zusätzliche akustische Anlagen zum Einsatz kommen.

Jede Haltestelle muss individuell betrachtet werden und kann ihren Zweck am besten in einem barrierefreien Umfeld erfüllen, wodurch sie für alle Fahrgäste gleichermaßen gut erreichbar ist. Es ist also immer die gesamte Wegekette zu berücksichtigen.



Barrierefreie Bushaltestellen Attendorf (Österreich)



Barrierefreier Zugang Bahnsteig Merzig

- Quelle: internet

Taktile Orientierung im öffentlichen Raum:

Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit brauchen zur Orientierung Tastkanten und Leitlinien. Dies sind im Allgemeinen erhöhte bzw. senkrechte Elemente, die mit dem Langstock und / oder den Füßen ertastet, erkannt und interpretiert werden können, z.B.

- Bodenindikatoren (Rippen-/Noppenplatten)
- Bordsteine, ≥ 3 cm Höhe ertastbar
- Erhöhte Randsteine, Einfriedungen, Mauern, Hauswände usw..

Es sind einfache, leicht begreif- und merkbare gestalterische Lösungen anzustreben, die sich gut in den historischen Kontext der Altstadt einbinden. Auch Entwässerungsrinnen können z.B. der taktilen Orientierung dienen, ohne den Straßenraum mit Rippen-/Noppenplatten zu überfrachten (Bsp. Freising).



Taktile Orientierung über Entwässerungsrinnen – Umgestaltung Freising



Quelle: internet

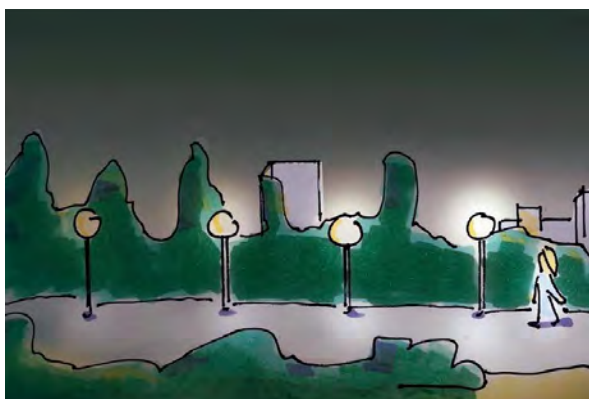
Visuelle Orientierung im öffentlichen Raum:

Die Beleuchtung der öffentlichen Räume in den Städten nimmt an Bedeutung zu, da sich der Rhythmus des modernen Lebens nicht an die Tageszeiten hält. Gut durchdachte Lichtkonzepte fördern die Attraktivität von Städten, aber auch die Identifikation ihrer Bewohner mit diesen; kurz gesagt: Licht macht die Städte lebenswerter.

Eine an der menschlichen Wahrnehmung orientierten Beleuchtung beinhaltet vielfältige Informationen:

- Funktionale Aspekte:
 - Licht sorgt für Sicherheit für Verkehrsteilnehmer aller Art und damit Attraktivität;
 - Licht schafft Orientierung durch visuelle Hierarchien (Differenzierung durch Licht).
- Emotionale Bedürfnisse:
 - Licht erzeugt charakteristische Atmosphären, bietet ästhetische Reize;
 - Licht schafft Bilder, die sich einprägen und damit Wahrzeichen;
 - Licht stiftet Identität.

Den Rahmen kann ein Lichtmasterplan mit einer durchgängigen, wiedererkennbaren Gestaltungssprache bilden. Aber auch über wohldurchdachte kleine Schritte lässt sich bereits viel erreichen.



Licht sorgt für Sicherheit und erhöht die Attraktivität.



Quelle: internet



Licht ermöglicht Orientierung.



Quelle: internet

Barrierefreie Überwindung von Höhenunterschieden / Erreichbarkeit öffentlicher Gebäude bzw. Gebäude mit kundenorientierter Nutzung

Treppen im öffentlichen Raum sind nach wie vor die häufigste Art von größeren Höhenüberwindungen. Während sie für Rollstuhlfahrer und andere mobilitätseingeschränkte Menschen oftmals nicht oder nur teilweise überwindbar sind, sind sie für sehbehinderte Menschen durchaus nutzbar, wenn bei der Gestaltung Maßnahmen zur Sicherheit, Erleichterung und Benutzbarkeit berücksichtigt wurden (z.B. Markierung der Treppenvorderkanten, Handläufe als Stütz-, Zug- und Halteelement, Rutschfestigkeit u.a.).

Im Rahmen einer barrierefreien Gestaltung ist es erforderlich, wenn möglich eine Rampe oder eine treppenfremde Alternativroute anzubieten. Gleichwertig sind Aufzüge z.B. als Gebäudeerschließung in den Abwägungsprozess einzubeziehen.



Beispiel Rathauszugang Asperg



Quelle: internet



Beispiel Stadtmauerzugang Karlstadt – Foto FPZ



Quelle: internet

Barrierefreie Oberflächengestaltung:

Der Gestaltung der Oberflächen kommt eine besondere Bedeutung zu: Sie sollte einerseits lauffreudig und barrierefrei sein, andererseits modern und zeitgemäß gestaltet sein.

Um eine allgemeine, ungehinderte Fortbewegung vor allem für Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu gewährleisten, sind bestimmte Anforderungen hinsichtlich der Oberflächengestaltung und –qualität zu berücksichtigen. Diese Gestaltung kommt i.d.R. auch allen anderen Fußgängern zugute.

Gehwege und Verkehrsräume sollten folgende Eigenschaften aufweisen: fest, griffig/rutschfest, fugen-arm/engfugig, ebenflächig/berollbar, blendfrei. Die Materialwahl steht in engem Zusammenhang mit der taktilen und visuellen Orientierung.

Die verfügbare Auswahl an Materialien und bautechnischen Möglichkeiten gewährleisten auch bei besonderen städtebaulichen Situationen (denkmalgeschützte Umgebung, historische Materialien) eine weitgehende Barrierefreiheit, d.h. erschütterungsarme Struktur:

- z.B. Schaffung eines „Komfort-Streifens“;
- z.B. Verwendung eines abgeschliffenen Pflasters;
- z.B. nachträgliche Fugenverfüllung.



Neugestaltung Altstadtbereich Freising – Heiliggeistgasse



Umgestaltung Altstadtbereich Freising – Ziegelgasse – Fotos FPZ

2.2 Formulieren von Maßnahmen (Gassen):

Die Visualisierungen der Maßnahmen für die einzelnen Gassen entsprechend der Typisierung A1 bis A3 sind den beigefügten Plänen (o.M., A3) zu entnehmen.

Maßnahmentyp A1 – Schwerpunkt Bautechnische Maßnahme in den Randbereichen:

Die Zonierung und das Straßenraumprofil (Entwässerungsrinnen, Bandierungen) bleiben in der Grundstruktur bestehen. Die Maßnahmen erstrecken sich auf die Seitenbereiche, die einseitig bzw. beidseitig als Fußgängerbereich zur Andienung der Wohngebäude sowie der kundenorientierten Nutzungen gestaltet sind. Sie dienen zusätzlich als Aufstellfläche für Auslagen der Geschäfte, Handels- und Dienstleistungseinrichtungen und sind in einigen Gassen durch Baumpflanzungen gegliedert.

Es werden folgende Maßnahmen als Gestaltungsgrundlage vorgeschlagen:

- Ergänzung und Nachbesserung des vorhandenen Plattenbelags im Gehwegbereich, d.h. Ausbau des Kleinpflasters und Ersatz durch Platten (analog zum vorhandenen Plattenbelag); Austausch von beschädigten Platten und Abbau von Stolperschwellen.
- Herstellung von begehbaren Baumquartieren, d.h. Rücknahme des Anschlags bei den Einfassungen; Einbau von z.B. Baumrosten oder einer epoxidharzgebundener Deckschicht aus gewaschenem Edelsplitt.
- Aufstellen von Pollern, um unerwünschtes Parken in den Gehzonen zu verhindern, z.B. bei einer Konzentration von kundenorientierten Nutzungen, an wichtigen Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer sowie an Einmündungsbereichen.

- Ergänzung eines schmalen Gehstreifens mit ebenem Pflaster/ Plattenbelag bei nur einseitigem Gehweg; in diesem Zusammenhang ist ein zugelassenes Parkierungsangebot über eine einfache Gestaltung zu markieren und zu ordnen z.B. Pflasternägel, Farbstreifen.
-> Die Fahrgassenbreite von 3,50 m für die Feuerwehr muss jedoch gewährleistet bleiben!
- An wichtigen Querungsstellen: Austausch des Fahrbahnbelags gegen einen Pflasterbelag mit ebener Oberfläche, gesägten Kanten und engfugiger Verlegung analog zu den umgestalteten Einmündungsbereichen der Gassen an der Hauptstraße.

Mittel-/langfristige Perspektive:

Austausch des kompletten Fahrbahnbelags gegen einen Pflasterbelag mit ebener Oberfläche, gesägten Kanten und engfugiger Verlegung im Hinblick auf eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung für die Anwohner!

Maßnahmentyp A2 – Schwerpunkt Bautechnische Maßnahme in der Mittelzone:

Die Zonierung und das Straßenraumprofil (Entwässerungsrinnen, Bandierungen) bleiben in der Grundstruktur bestehen. Die Gassen sind als Mischverkehrsfläche gestaltet, die Entwässerungslinien bilden die Grundgliederung und verlaufen mittig bzw. beidseitig an den Rändern. Die Maßnahmen erstrecken sich auf die Mittelzone und sind entsprechend der Grundgliederung linear bzw. flächige ausgeführt.

Es werden folgende Maßnahmen als Gestaltungsgrundlage vorgeschlagen:

- Lineare Ausführung:
Ergänzung und Verbreiterung des vorhandenen mittigen Plattenstreifens (Entwässerungslinie) beidseitig durch einen zusätzlichen Plattenstreifen zu einem gut begehbaren Band mit einer ausreichenden und angenehmen Breite. Es ist bei der Gestaltung darauf zu achten, dass nicht der Eindruck eines Mittelstreifens mit Richtungsverkehr, sondern vielmehr der Eindruck eines einheitlichen Straßenraumes entsteht.
- Flächige Ausführung:
Austausch des Belags zwischen den beidseitig angeordneten Entwässerungsrinnen gegen einen Pflasterbelag mit ebener Oberfläche, gesägten Kanten und engfugiger Verlegung.

Maßnahmentyp A3 – Großflächige Um-/Neugestaltung:

Es erfolgt ein umfassender, großflächiger Eingriff in die Zonierung, das Straßenraumprofil und die Oberflächenbeschaffenheit. Der vorhandene Belag ist überwiegend brüchig und in sehr schlechtem Zustand, die Begehrbarkeit ist aufgrund der großen Unebenheiten und zahlreichen Stolperschwellen stark eingeschränkt. Zudem handelt es sich um Gassen, die eine besondere Verbindungsfunktion im Altstadtgefüge haben und eine starke Frequentierung durch Bürger/innen aller Altersgruppen und Einschränkungen jeglicher Art aufweisen.

Es werden folgende Maßnahmen als Gestaltungsgrundlage vorgeschlagen:

- Der komplette Belag wird gegen einen Pflaster-/Plattenbelag mit ebener Oberfläche, gesägten Kanten und engfugiger Verlegung ausgetauscht.
- Auf beiden Straßenseiten ist vor den Gebäudefronten ein ausreichend dimensionierter Gehwegbereich vorgesehen.
- Die Entwässerung erfolgt im Dachprofil, die Entwässerungsrinnen zonieren und gliedern den Straßenraum. Sie werden ebenfalls mit gesägtem Material neu hergestellt.
- In Teilbereichen werden Parkierungsbereiche über einfache und zurückhaltende Gestaltungsmittel definiert und abgegrenzt z.B. Pflasternägel, unterschiedliche Farbigekeit beim Pflaster, einfache Bandierungen. Die Parkierungsbereiche sind versetzt anzuordnen. Zwischen den einzelnen Parkierungsangeboten ist auf einen ausreichenden Abstand zu achten, um Bereiche mit Begegnungsverkehr zu ermöglichen.
- Evtl. Aufstellen von Pollern, um unerwünschtes Parken in den Gehzonen zu verhindern z.B. bei einer Konzentration von kundenorientierten Nutzungen, an wichtigen Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer sowie an Einmündungsbereichen.

Grundsätzlich kann von einem guten Unterbau ausgegangen werden, da die Gassen im gesamten Altstadtbereich im Rahmen der Altstadtsanierung in den letzten 30 Jahren umgestaltet wurden. Die vorgesehenen Maßnahmen im Hinblick auf eine barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit erstrecken sich im Wesentlichen auf die Erneuerung der Trag- und Deckschichten. Bei einer umfassenden Neu-/Umgestaltung sind auch die Entwässerungsrinnen und evtl. erforderliche Bandierungen zu erneuern.

Davon ausgenommen ist jedoch das Sanierungsgebiet I (nord-westlicher Altstadtbereich). In diesem Altstadtquartier ist ebenfalls der Unterbau mithertzustellen, da im Zuge der Sanierungsmaßnahmen im Unterbau wasserundurchlässige Asphaltsschichten eingebaut wurden.

2.3 Priorisierung (zeitlich – inhaltlich):

Da nicht alle Maßnahmen in einem Zuge umgesetzt werden können, wird eine Priorisierung der Maßnahmen durchgeführt. Ein entscheidendes Kriterium hierbei ist das Abwägen von Kosten und Nutzen der einzelnen Maßnahmen und damit der Bedeutung in der Gesamtbetrachtung.

Gassen – Maßnahmentyp A1 bis A3:

Für die Durchführung von Maßnahmen in den Altstadtgassen als öffentliche Flächen ist die Stadt Haßfurt zuständig. Damit besteht großer Handlungsspielraum, eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung (in Abhängigkeit der Haushaltsplanung) ist möglich. Um den Planungsprozess jedoch erfolgreich abwickeln zu können, ist eine frühzeitige Information und Einbindung aller betroffenen Anwohner notwendig. Unverzichtbar sind ergänzende, private Aktivitäten und Investitionen, z.B. die Schaffung einer barrierefreien Zugänglichkeit von Läden, um eine durchgängige Barrierefreiheit und eine in der Summe aller privaten und öffentlichen Maßnahmen harmonische Gestaltung zu erzielen.

Umfassende Informationen zu den einzelnen Gassen sind den Steckbriefen im Anhang zu entnehmen. Diese enthalten:

- Ein Foto der Bestandssituation;
- eine Bestandsanalyse im Hinblick auf Materialität, Oberflächenbeschaffenheit, Aufenthaltsqualität und Orientierung;
- ein Ableiten von Problemfeldern, Mängeln und Handlungsbedarfen;
- eine Einteilung in den entsprechenden Gassentyp (Maßnahmenbeschreibung s. Kap. 2.2) sowie
- eine abgestimmte Priorisierung der Maßnahme.

Handlungsschwerpunkte:

Damit werden Bereiche mit einem Bündel an Maßnahmen unterschiedlicher Art markiert, die zum Teil auf gravierenden Neuordnungen/Umgestaltungen basieren. In diesen Planungsprozess sind zahlreiche Akteure der öffentlichen und privaten Hand eingebunden, so dass ein großer Abstimmungsbedarf erforderlich ist. Diese Prozesse sind langfristig angelegt und können nur schrittweise umgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund ist es nicht möglich, eine Priorisierung durchzuführen. Die Handlungsschwerpunkte müssen im Rahmen der laufenden StadtSanierung mitbetrachtet und dementsprechend Prioritäten gesetzt werden. Eine Begleitung durch Fachplaner ist sinnvoll, ebenso umfassende öffentliche Informationskampagnen, Veranstaltungen und Berichterstattungen in den lokalen Medien.

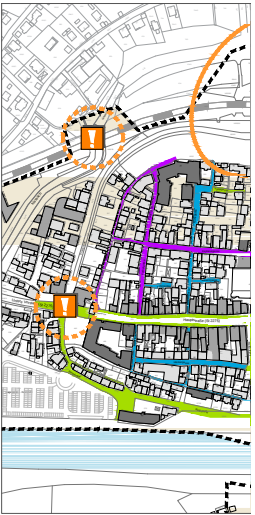
Ein zentraler Bezugspunkt im öffentlichen Leben einer Stadt ist der Bahnhof als Ort des Ankommens und der Fortbewegung. Für den Bahnhof mit seinem Umfeld werden bereits die Rahmenbedingungen / Grundlagen für ein Wettbewerbsverfahren vorbereitet. Maßnahmenschwerpunkte dieser Art mit Außenwirkung gelten als Leuchtturmprojekte und sind mit Vorrang zu bearbeiten.

Zentrale Einzelmaßnahme:

Die zentralen Einzelmaßnahmen verdienen als Altstadtzugänge mit hoher Besucherfrequenz eine besondere Aufmerksamkeit. In diesen Bereichen sind oft nur geringfügige Veränderungen erforderlich: Bordsteinabsenkungen, Leitstreifen, signaltechnische Maßnahmen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität / Orientierung durch optimierte Beleuchtung usw.. Die Maßnahmen zum Abbau der Barrieren erfordern einen überschaubaren Aufwand, sind jedoch zur Erfüllung alltäglicher Bedürfnisse von großer Bedeutung. Sie stellen einen wichtigen Baustein für durchgängig barrierefreie Wegeverbindungen (Wegekettten) dar.

Maßnahmentyp A1: Bautechnische Maßnahme - Schwerpunkt Randbereiche

Erläuterung Maßn



Typ A1 - Randbereiche
Bautechnische Maßnahme

Zonierung und Straßenraum
bleiben in der Grundstruktur
die Seitenbereiche:

- Ergänzung und Nacht
Gehwegbereich; Hers
- Aufstellen von Pollern
unerwünschtes Parke
- Schaffung eines schm
belag entlang der süd
Parkierungsangebote
-> 3,50 m Fahrgassen
- An wichtigen Querung
einen Pflasterbelag m
engfugiger Verlegung.

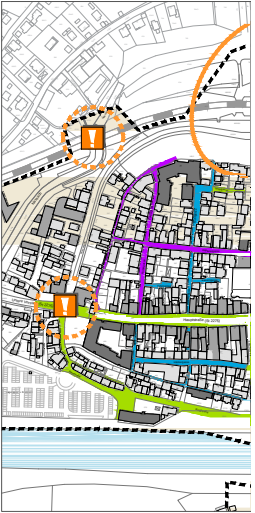
Mittel-/langfristig: Aus
Hinblick auf Lärmredu



Beispiel: Baumqu

Beispiel Schlesinger Straße

Stadt Haßfurt	
Haßfurt barrierefrei -	
Gassen - Maßnahmentyp	
Bautechnische Maßnahm	
Schwerpunkt Randbereich	
Maßstab	Datum
o.M.	14.09.2017



Typ A1 - Randbereiche
Bautechnische Maßnahme

Zonierung und Straßenraum
bleiben in der Grundstruktur
die Mittelzone:

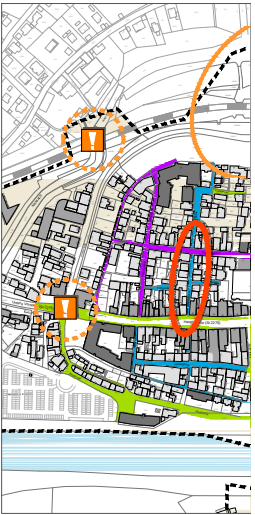
Ergänzung und Verbreiterung
(Serienlinie) in der Gasse
mit angemessener Breite.

Beispiel: Umgesta



Beispiel Stadelgasse

Stadt Haßfurt	
Haßfurt barrierefrei -	
Gassen - Maßnahmentyp	
Bautechnische Maßnahm	
Schwerpunkt Mittelzone	
Maßstab	Datum
o.M.	14.09.2017



Typ A1 - Randbereiche
Bautechnische Maßnahme

Zonierung und Straßenraum
bleiben in der Grundstruktur
die Mittelzone:

Austausch des Oberfläche
rinnen gegen einen Pflaste
und engfügiger Verlegung

Beispiel: Mittelzon

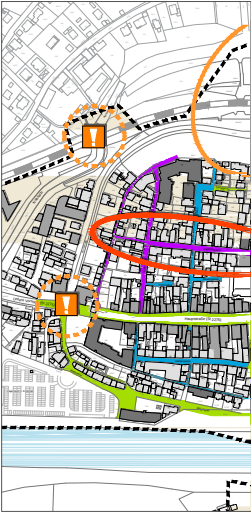


Stadt Haßfurt	
Haßfurt barrierefrei -	
Gassen - Maßnahmentyp	
Bautechnische Maßnahm	
Schwerpunkt Mittelzone	
Maßstab	Datum
o.M.	14.09.2017

Beispiel Sellnergasse



Beispiel Kaplaneigasse



- Typ A1 - Randbereiche
Bautechnische Maßnahme
- Umfassender Eingriff in Zo
beschaffenheit:
- Der komplette Belag v
Oberfläche, gesägten
 - Auf beiden Straßense
Gehwegbereich angel
 - Die Entwässerung erfi
zonieren und gliedern
 - In Teilbereichen werde
einfachen, reduzierter
 - Evtl. Aufstellen von Po
Gehzonen zu verhinde

Beispiel: Altstadt



Stadt Haßfurt
Haßfurt barrierefrei -

Gassen - Maßnahmentyp
Um-/Neugestaltung

Maßstab	Datum
o.M.	14.09.2017

Bei allen Maßnahmen sollte neben der Funktionalität gerade im Altstadtbereich ein besonderer Wert auf die architektonische Qualität gelegt werden, da auch das spätere Erscheinungsbild maßgeblich zur Attraktivität der des Stadtbildes bzw. der gesamten Stadt beitragen. Nicht zu unterschätzen ist in diesem Zusammenhang die Beispielwirkung öffentlicher Umsetzungen auf private Eigentümer.

3 Umsetzungsphase – schrittweise Barrierefreiheit

Barrierefreiheit als Querschnittsthema ist verknüpft mit vielen anderen Themen, die wichtig für die Attraktivität als Wohn- bzw. Arbeitsstandort einer Stadt sind, z.B. Bildung und Weiterbildung, Sport und Gesundheit, Kultur und Tourismus. Die Schaffung einer barrierefreien Kommune kann demnach nur in einem integrierten Planungsverständnis von Stadt- und Gemeindeentwicklung erfolgreich umgesetzt werden. Die Einbindung von Maßnahmenvorschlägen in bestehende Stadtentwicklungskonzepte ist sinnvoll, um Ideen und Zielsetzungen miteinander in Einklang zu bringen.

Eine flächendeckende Barrierefreiheit zu erreichen erfordert einen langen Atem und kann aufgrund des oft hohen Planungsaufwandes, personeller Ressourcen und oft begrenzter finanzieller Mittel nur schrittweise umgesetzt werden. Umso wichtiger ist eine sinnvolle und auch umsetzbare Priorisierung von Maßnahmen im Gesamtkontext der StadtSanierung.

- Wo ist eine Konzentration von Problemen / Handlungsfeldern festzustellen?
- Welche Maßnahmen sind zur Erfüllung alltäglicher Bedürfnisse von großer Bedeutung?

Neben den häufig aufgesuchten Orten wie Stadt- Und Ortszentren, Schulstandorte, Sportanlagen oder touristische Angebote haben wichtige Wege, Straßen und Verkehrsverbindungen eine hohe Priorität.

3.1 Umsetzungs- und Erfolgskontrolle:

Eine abschnittsweise Umsetzung ermöglicht eine regelmäßige Erfolgskontrolle der einzelnen Maßnahmen. Auf dieser Grundlage ist die Umsetzungsstrategie zu überprüfen und ggf. zu modifizieren.

Es empfiehlt sich, gezielt geplante Maßnahmen für das Folgejahr zu benennen, Mittel dafür in den Haushalt einzuplanen und entsprechende Fördermittel innerhalb der Bewerbungsfristen zu beantragen. Die Benennung eines zentralen Ansprechpartners / Projektverantwortlichen in der Stadt ist ratsam.

3.2 Kosten- und Finanzierungsübersicht:

Nachfolgende, tabellarisch aufgelistete Maßnahmenübersicht ist als Arbeitsmittel bzw. Orientierungshilfe zu verstehen. Im weiteren Planungs- und Durchführungsprozess sind auf die jeweilige Maßnahme bezogen detaillierte Kostenaufstellungen zu erarbeiten.

A	Maßnahmen Gassen
Nr.	Maßnahmenart
A.1.	Bautechnische Maßnahme in den Seitenbereichen
	Ergänzung und Nachbesserung des vorhandenen Plattenbelags im Gehwegbereich.
	Herstellung von begehbaren Baumquartieren.
	Aufstellen von Pollern, um unerwünschtes Parken in den Gehzonen zu verhindern.
	Ergänzung eines schmalen Gehstreifens mit ebenem Pflaster/Plattenbelag bei nur einseitigem Gehweg.
	An wichtigen Querungsstellen, Austausch des Fahrbahnbelags gegen einen Pflasterbelag mit ebener Oberfläche, gesägten Kanten, engfugig verlegt.

A.2.	Bautechnische Maßnahme in der Mittelzone
	<u>Linear:</u> Ergänzung und Verbreiterung des Mittelstreifens in der Straßenmitte zu einem begehbaren Bereich mit angenehmer Breite.
	<u>Flächig:</u> Austausch des Belags zwischen den Entwässerungsrinnen gegen einen Pflasterbelag mit ebener Oberfläche, gesägten Kanten, engfugig verlegt.
A.3.	Umfassende Um-/Neugestaltung
	Umfassender Austausch des vorhandenen Pflasters gegen einen Pflaster-/Plattenbelag mit ebener Oberfläche, gesägten kanten, engfugig verlegt.
	Beidseitig Angebot von Gehbereichen.
	Neue Entwässerungsrinnen als Zonierung und Gliederungselemente.
	In Teilbereichen Parkierungsangebote, niveaugleich + zurückhaltend gestaltet.

Auf der Basis der in Haßfurt bereits durchgeführten Umgestaltungsmaßnahmen im Hinblick auf Barrierefreiheit (Einmündungsbereiche der Gassen, Vorfeld der Stadthalle) wird von nachfolgenden Richtwerten für die Maßnahmen in den Gassen ausgegangen:

- Maßnahmentyp A1+A2 - Umgestaltung in Teilbereichen : ca. 350,- € / m² (brutto);
- Maßnahmentyp A3 - Umfassende Um-/Neugestaltung: ca. 500,- € / m² (brutto).

Bei der Kostenaufschlüsselung ist zu berücksichtigen, welcher Eingriffsumfang in den Unterbau erforderlich wird.

B	Zentrale Einzelmaßnahme
Nr.	Maßnahmenart
B.1.	Unterführung Nassach / Bahn / B26
	Gestalterische Aufwertung + Verbesserung Raumwirkung.
B.2.	Kreuzung Unteres Tor
	Abbau von Barrieren z.B. Bordsteinabsenkungen.
	Reduzierung Geschwindigkeit stadteinwärts..
	Verbesserung Verkehrssicherheit.
B.3.	Brückenstraße
	Abbau von Barrieren Z.B. Rampe und Verbesserung der Zugänglichkeit der Uferbereiche für FG + RF.

Wie bereits im Kapitel 2.3 erläutert, sind die Handlungsschwerpunkte langfristig und in einem umfassenden Planungsprozess mit vielen Akteuren zu entwickeln. Hierfür können erst nach Ablauf der Planungsphase und damit einer genauen Aufschlüsselung von Maßnahmen entsprechende Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten dargelegt werden.

Der Stadt Haßfurt wurde für die Umsetzung ausgewählter Projekte im Jahr 2017 eine Städtebauförderung bis zu 80% zugestanden.